

## Bahnhof Schwyz - Bushofdach

# PROJEKTWETTBEWERB IM OFFENEN VERFAHREN

Programm, 2. Juni 2025



**PLANPARTNER**  
RAUMPLANUNG  
STÄDTEBAU  
ENTWICKLUNG

## **Impressum**

**Auftraggeberin:**  
Gemeinde Schwyz  
Herrengasse 17, 6431 Schwyz

**Vertreten durch:**  
Abteilung Tiefbau  
Herrengasse 3, 6430 Schwyz  
Jean-Claude Balmer, Abteilungsleiter

**Auftragnehmerin:**  
Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich  
Christoph Stäheli, Marcel Anderegg, Janis Blattmann

**Titelbild**  
Ausschnitt Bebauungskonzept, Stand Januar 2025

**Ablage Bilder**  
27379\_13A\_25000\_Bilder



## INHALT

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Absicht und Vorgehen	7
2	Verfahrensbestimmungen	9
2.1	Auftraggeberin / Vergabestelle	9
2.2	Verfahrensbegleitung	9
2.3	Verfahren	9
2.4	Teilnahmeberechtigung	10
2.5	Preisgericht	11
2.6	Beurteilungskriterien	12
2.7	Preissumme und Ankäufe	12
2.8	Weiterbearbeitung	13
2.9	Eigentum und Urheberrechte	15
2.10	Veröffentlichung und Vertraulichkeit	16
3	Ablauf und Termine	17
3.1	Terminübersicht	17
3.2	Ausschreibung / Publikation	18
3.3	Fragestellung und Fragebeantwortung	18
3.4	Bezug Modell	18
3.5	Einreichung der Wettbewerbsbeiträge	19
4	Aufgabenstellung	21
4.1	Allgemeine Anforderungen	21
4.2	Bushofdach	21
4.3	Veloparkierungsturm	22
4.4	Freiraum	22
4.5	Funktionen	23
4.6	Signaletik und Informationsanzeigen	24
4.7	Wegführung / Hauptverkehrswege	24
4.8	Gestaltung	25
4.9	Konstruktion	26
4.10	Nachhaltigkeit	26
4.11	Energie und Ökologie	27
4.12	Lärmschutz	27



5	Rahmenbedingungen	28
5.1	Massen und Abstände Bushofdach	28
5.2	Abstützung Bushofdach und Anbindung Bahnhofsgebäude	28
5.3	Entwässerung Dachflächen	29
6	Arbeitsunterlagen	30
7	Schlussabgabe	31
7.1	Einzureichende Unterlagen	31
7.2	Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen 7.2.1 Anonymität	33
	7.2.2 Print-Eingabe	33
7.3	Digitale Eingabe	33
7.4	Modellabgabe	33
8	Genehmigung	34



## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Ausgangslage

Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe	Der Bahnhof Schwyz mit dem Bushof, der sich im Ortsteil Seewen befindet, stellt die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Schwyz dar. Durch diese Funktion sowie aufgrund der prominenten Lage am Orteingang und im Ortszentrum von Seewen kommt dem Bereich um den Bahnhof eine wesentliche Bedeutung für den Auftritt des Kantonshauptortes Schwyz zu.
Gesamtprojekt Entwicklungsschwerpunkt (ESP)	Im Zusammenhang mit der Entwicklungsachse Urmiberg beziehungsweise der angemessenen Erschliessung und räumlichen Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Seewen / Zeughausareal (ESP Seewen) stehend, sind verkehrliche sowie raumgestalterische Massnahmen am und um den Bahnhof Schwyz vorgesehen. Teil davon ist auch die Neuorganisation und Aufwertung des Bushofs mit den regionalen Buslinien. Die bestehende Situation des Bushofs erfordert aus Kapazitätsgründen, bezüglich Erschliessungsqualität (Ein-/ Ausfahrt / Rückstaus) sowie Aufgrund der Anforderungen an die Barrierefreiheit eine grundlegend neue Lösung.
Variantenstudium	Von der F. Preisig AG und WSP Ingenieure AG wurden verschiedene Varianten zur Anordnung, Organisation und den Betrieb der Bushofs geprüft. Die Anzahl der Haltekannten musste auch mit der gewählten Bestvariante auf fünf (plus eine separate) reduziert werden. Die Bestvariante des Bushofs wurde in ein Vorprojekt aufgenommen. Dieses umfasst den Bereich der Bahnhofstrasse mit neuem Kreisverkehr mit der neuen Franzosenstrasse (Kantonsstrasse) bis zum südlichen Ende des Zeughausareals.
Bauprojekt und Gestaltungsprinzipien	In den Prozess waren die SBB als Grundeigentümerschaft, der Kanton als Strasseneigner, ProCap und die Gemeinde Schwyz involviert. Die Weiterbearbeitung zum Bauprojekt wird vom Atelier Corso GmbH hinsichtlich Städtebau, Architektur, Freiraum sowie den Ingenieurbüros WSP Schwyz und F. Preisig AG Zürich fachlich begleitet. Die so erarbeiteten Gestaltungsprinzipien bilden die Grundlage für die weitere Planung. Das Dach für den Bushof ist darin erst schematisch dargestellt.
Vorgaben Bauprojekt	Der Bushof mit 5 Haltekannten nördlich des Bahnhofsgebäudes (eine weitere Bushaltekante liegt separat westlich des Schwyzerhofs) darf gemäss Bauprojekt verkehrstechnisch als abschliessend geplant angesehen werden (vgl. Abb. 1). Die Wege für zu Fuss Gehende, deren Dimensionierung und die Anfahrbarkeit der Kanten durch die Gelenkbusse sind damit im Grundsatz

vorgegeben und sichergestellt. Die Prinzipien der Umgebungsgestaltung sind ebenfalls vorliegend. Diese werden in der weiteren Projektierung noch auf die Erkenntnisse und das Ergebnis des vorliegenden Projektwettbewerbs abzustimmen sein.

Teilrückbau und Auffrischung Bahnhofsgebäude	Der neue Bushof bedingt den Rückbau des nördlich der Personenunterführung Mitte (PU-Mitte) bestehenden Teils des Bahnhofsgebäudes. Mit dem Teilrückbau erfährt auch das heute als Einheit wahrgenommene Bahnhofsgebäude eine wesentliche Veränderung. Neu wird die erforderliche Überdachung des Abgangs zur PU-Mitte den Abschluss des Bahnhofsgebäudes und gleichzeitig den Übergang zum überdachten Bushof bilden.
Veloparkierung	Der fortbestehende Teil des Bahnhofsgebäude wird eine Auffrischung erhalten. Der Ausdruck und die Charakteristiken des Gebäudes sollen dabei jedoch beibehalten werden.



Abb. 1 Situation Bushof und Bahnhof Schwyz, gemäss Plandarstellung  
Gestaltung- und Städtebau, Atelier Corso GmbH, 30.01.2025



## 1.2 Absicht und Vorgehen

Bushofdach – Bahnhofsgebäude – Veloparkierungsturm	Mit der konkreten Ausgestaltung der Überdachung des Bushofs sowie des Veloparkierungsturms wird das Gesamtprojekt vervollständigt. Das Bushofdach und die Gestaltung des Veloparkierungsturms sollen im Kontext des teilrückgebauten Bahnhofsgebäudes als identitätsstiftende Gesamtanlage erkennbar werden und einen starken Ortsauftakt bilden.
Offener Projektwettbewerb	Zur Evaluation des am besten geeigneten Projektvorschlags und zur Vergabe von Planerleistungen für die Projektierung und Realisierung der Bushof-Überdachung, dessen Anbindung an das teilrückgebaute Bahnhofsgebäude sowie die Gestaltung des Veloparkierungsturms am Bahnhof Schwyz, führt die Auftraggeberin einen Projektwettbewerb im offenen, einstufigen und anonymen Verfahren durch.  Entsprechend der Wichtigkeit des Ortes sind die Ambitionen für eine qualitative Weiterentwicklung des Gebiets gross.
Weiterbearbeitung und Folgeschritte	Die laufenden und anstehenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im Gesamtgebiet des Entwicklungsschwerpunkts Seewen (ESP Seewen) sind durch einen gesprochenen Kreditbeschluss der Gemeinde abgedeckt. Für die Ausführungsplanungen und Realisierung des Gesamtprojekts bzw. der einzelnen Teilprojekte wird die Gemeinde Schwyz einen Bruttobaukredit beschliessen (Urnenabstimmung im Februar 2026 vorgesehen). Für das das Bahnhofsgebiet umfassende Teilprojekt wird damit keine gesonderte Kreditfreigabe erforderlich sein.  Nach Abschluss des Projektwettbewerbs sind im Rahmen der Gesamtplanung ESP Seewen bezogen auf das Bahnhofsgebiet mit Bushof und Veloparkierungsturm folgende Schritte vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"><li>• Erarbeitung Vorprojekt und Bauprojekt unter Berücksichtigung der Hinweise zur Weiterbearbeitung des Preisgerichts für das Bushofdach und die Fassadengestaltung des Veloparkierungsturms durch Siegerteam. Die detaillierte Schnittstellenabgrenzung ist projektabhängig gemeinsam zu beraten und festzuhalten.</li><li>• Das Vor- und Bauprojekt ist dabei inhaltlich mit der laufenden Bearbeitung des Bauprojekts durch F. Preisig AG / WSP Ingenieure AG abzustimmen. Die städtebauliche und gestalterische Begleitung erfolgt durch Atelier Corso GmbH. Bei Bedarf wird bereits in der Bauprojektphase ein Landschaftsarchitekturbüro beigezogen.</li></ul>



- Fertigstellung Bauprojekt inkl. Bushofdach und Veloparkierungsturm bis circa Sommer 2026.
- Geeignete Abgrenzung von Teilprojekten aus dem Gesamtprojekt unter Berücksichtigung der Etappierung, Verantwortlichkeiten (Bearbeitende und Auftraggeber/innen); der Bahnhof mit Umgebung, Bushof und Veloparkierungsturm wird voraussichtlich ein solches Teilprojekt sein («Bahnhof und Umgebung»); Auftraggeber/inn für das Teilprojekt wird sicher die Gemeinde Schwyz bleiben.
- Vervollständigung des Planungsteams (falls nicht bereits in der Bauprojektphase erfolgt) für das Teilprojekt Bahnhof und Umgebung (Siegerprojektteam, Tiefbauingenieurbüro, Landschaftsarchitektur, evtl. weitere Fachplanende)
- Bearbeitung Baubewilligung / Auflageprojekte, Ausführungsplanung und Realisierung Teilprojekt Bahnhof und Umgebung durch das Planungsteam, ca. ab Herbst 2026



## 2 VERFAHRENSBESTIMMUNGEN

### 2.1 Auftraggeberin / Vergabestelle

Auftraggeberin / Vergabestelle	Auftraggeberin und Vergabestelle des Verfahrens ist die politische Gemeinde Schwyz, vertreten durch den Gemeinderat.
Ausschreibende Stelle	Tiefbau Gemeinde Schwyz, Herrengasse 23, 6431 Schwyz
Verantwortlich:	Jean-Claude Balmer, Abteilungsleiter Tiefbau

### 2.2 Verfahrensbegleitung

Die Vorbereitung, die Organisation und die fachliche Begleitung des Verfahrens sowie die formelle und materielle Prüfung der einzureichenden Unterlagen erfolgen durch:

Organisation	Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich
Verantwortlich:	Marcel Anderegg   Janis Blattmann   Christoph Stäheli

### 2.3 Verfahren

Offenes Verfahren	Das Verfahren wird gemäss Art. 18 und gestützt auf Art. 22 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB, 15.11.2019) im offenen Verfahren durchgeführt und unterliegt dem Staatsvertragsbereich (Art. 4 IVöB). Im Weiteren gelten die kantonalen Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen.
Anonymität	Das Verfahren wird anonym durchgeführt. Verstösse gegen das Anonymitätsgebot führen zum Ausschluss aus dem Verfahren.
Einstufig	Das Verfahren wird einstufig durchgeführt.
optionale Bereinigungsstufe	Falls es sich als notwendig erweist, kann das Preisgericht den Projektwettbewerb mit einer optionalen Bereinigungsstufe verlängern, um die in der engeren Wahl stehenden Projekte zu vertiefen und weiterzuentwickeln. Eine allfällige Bereinigungsstufe wird separat entschädigt.
Sprache	Die Sprache des Verfahrens ist Deutsch.
Gerichtsstand	Es ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Gerichtsstand ist Schwyz.



**Anerkennung** Mit der Teilnahme am Verfahren verpflichten sich die Teilnehmenden zur Einhaltung der massgebenden Vorgaben und zur Anerkennung der Entscheide des Preisgerichtes in Ermessensfragen.

## 2.4 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigung	Teilnahmeberechtigt am Projektwettbewerb sind Planungsteams und Firmen, die Planungsleistungen aus dem Bereich Architektur und Bauingenieurwesen anbieten. Voraussetzung für die Teams einschliesslich aller Teammitglieder ist ein Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.
Bezug weiterer Fachpersonen / -disziplinen	Der Bezug von Fachleuten aus weiteren Fachbereichen ist zulässig. Für diese Fachpersonen oder Firmen kann kein Folgeauftrag zugesichert werden <sup>1</sup> .
Befangenheit	Die Teilnehmenden müssen von den Mitgliedern des Preisgerichts und den beratenden Expert:innen unabhängig sein. Die Verantwortung liegt bei den Teilnehmenden; Verstösse führen zum Ausschluss aus dem Verfahren. Massgebend sind die Bestimmungen der SIA-Wegleitung «Befangenheit und Ausstandsgründe» vom November 2013.
Arbeitsgemeinschaften	Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften ist ausschliesslich für die Bereiche Architektur und Bauingenieurwesen zulässig. Das federführende Büro ist zu bezeichnen.
Keine Mehrfachbeteiligungen zugelassen	Mehrfachbeteiligungen sind, bezogen auf die Fachbereiche Architektur und Bauingenieurwesen, nicht zulässig.  Dies schliesst auch Bewerbungen von Filialen oder Zweigstellen der gleichen Firmengruppe mit ein. Die Verantwortung liegt bei den Teilnehmenden. Festgestellte Verstösse führen zum Ausschluss aus dem Verfahren.  Eine unzulässige Mehrfachteilnahme liegt vor, wenn ein und dieselbe Unternehmung – sprich dieselbe juristische Person – in mehreren Teams für die gleiche Planungsdisziplin aufgeführt wird. Die Vergabestelle stellt hier auf die eigene Rechtspersönlichkeit als Abgrenzungsmerkmal ab. Die Teilnahme von verschiedenen Zweigniederlassungen (ohne eigene Rechtspersönlichkeit) für dieselbe Planungsdisziplin ist somit nicht zulässig; die Teilnahme für dieselbe Planungsdisziplin von zwei Tochtergesellschaften mit je eigener Rechtspersönlichkeit hingegen schon.

<sup>1</sup> Details vgl. Weiterbearbeitung / Beauftragung Planungsteam, Kapitel 2.8



Mehrfachbeteiligungen in weiteren Fachbereichen zugelassen Für die Planenden allfällig weiterer Fachbereiche sind Mehrfachbeteiligungen zulässig. Das im Team federführende Architekturbüro ist darüber in Kenntnis zu setzen.

## 2.5 Preisgericht

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzt die Auftraggeberin folgendes Preisgericht ein:

Sachpreisrichter:innen

- Mirjam Bühlmann-Zgraggen, Ressortvorsteherin Tiefbau
- Christof Zumbühl, Ressortvorsteher Hochbau (Ersatz)
- Katja Schwegler, SBB / Grundeigentümerschaft
- Patrick Schnellmann, Auto AG Schwyz; Stv. Direktor

Fachpreisrichter:innen

- Georg Rinderknecht, Dipl. Architekt ETH SIA BSA (Vorsitz)
- Margreth Blumer, Dipl. Architektin ETH SIA
- Christoph Dettling, Dipl. Architekt ETH SIA BSA
- Andy Tomasi, Dipl. Bauingenieur HTL
- Laurence Beuchat, MSc. EPF Architektur (Ersatz)

Beratende Expert:innen

Als Expert:innen stehen dem Preisgericht beratend bei:

- Jean-Claude Balmer, Abteilungsleiter Tiefbau Schwyz
- Roger Angehrn / Markus Schneider, F. Preisig AG (Statik / Kosten)

Bezug weiterer Fachpersonen und Gäste

Die Auftraggeberin behält sich vor, für die Vorprüfung und an den Beurteilungstagen weitere beratende Expert:innen ohne Stimmrecht beizuziehen und / oder Gäste einzuladen.

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt federführend durch Planpartner AG unter Bezug der weiteren beratenden Fachpersonen und Expert:innen.



## 2.6 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Projektvorschläge durch das Preisgericht erfolgt nach folgenden Kriterien. Deren Reihenfolge entspricht keiner Gewichtung.

- |   |  |
|---|--|
| Nutzung, Betrieb, Funktionalität          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungsanordnung, Funktionalität, Effizienz</li> <li>• Wirtschaftlichkeit (Erstellungs-/ Unterhaltskosten)</li> <li>• Orientierung im Raum, Auffindbarkeit Haltekanten, Steuerung Personenströme</li> <li>• Nutzwert und Attraktivität der Aussenräume</li> </ul>  |
| Städtebau                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einordnung des Projekts in die Umgebung (Massstäblichkeit, Stärkung der Ortsidentität)</li> <li>• Einordnung des Projekts in die Neugestaltung des Bahnhofs, harmonisches Gesamtbild</li> <li>• Wirkung als Auftakt des Bahnhofs Schwyz und identitätsstiftende Anlage im Ortsteil Seewen</li> <li>• Anbindung an das bestehende Bahnhofsgebäude</li> </ul> |
| Architektur, Gestaltung, Ingenieurtechnik | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung, architektonischer Ausdruck, Innovation</li> <li>• Tragwerksystem</li> </ul>   |
| Energie, Nachhaltigkeit und Bauökonomie   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Ressourceneffizienz</li> <li>• Nachhaltigkeit (Dauerhaftigkeit, Alterungsprozess)</li> <li>• Geringe Lebenszykluskosten (Bauten und Anlagen), zusammengesetzt aus Erstellungs-, Unterhalts- und Betriebskosten</li> </ul>  |

## 2.7 Preissumme und Ankäufe

- |            |   |
|------------|---|
| Preissumme | Zur Prämierung und für Ankäufe steht dem Preisgericht gesamthaft eine Preissumme von CHF 90'000.- (zzgl. MwSt.) zur Verfügung. Die gesamte Preissumme wird auf drei bis sechs Preise und/oder Ankäufe verteilt. Maximal 40 % der Gesamtpreissumme kann für allfällige Ankäufe verwendet werden. |
|------------|---|



**Ankäufe** Angekaufte Beiträge können durch das Preisgericht rangiert werden und derjenige im ersten Rang auch zur Weiterbearbeitung empfohlen werden. Die Empfehlung eines Ankaufs zur Weiterbearbeitung bedingt einen einstimmigen Entscheid des Preisgerichts.

## 2.8 Weiterbearbeitung

- Allgemeines** Sofern vom Preisgericht ein Projektvorschlag als geeignet befunden wird, beabsichtigt die Auftraggeberin die Empfehlung des Preisgerichts zu folgen und die Verfassenden des siegreichen Planungsteams mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.
- Auftragsumfang** Die Folgebeauftragung umfasst die Architektur und Bauingenieurleistungen für die Bushof-Überdachung und der Fassade des Veloparkierungsturms über alle Phasen. Die Begleitung- und Koordinationsaufgaben im Rahmen des Teilprojekts Bahnhof und Umgebung stellen ebenfalls Leistungen des Folgeauftrags dar (vgl. unten: *Erweiterte Beauftragung*).
- Vorbehalte** Die Auftraggeberin behält sich vor, in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsteam Änderungen am Projektvorschlag vorzunehmen.  
Die Auftragserteilung erfolgt phasenweise und vorbehältlich der Finanzierungsentscheide durch die zuständigen Organe der Gemeinde Schwyz. Erfolgt keine Zustimmung, werden die bis dahin geleisteten Arbeiten phasenweise entschädigt.
- Beauftragung Planungsteam** Die Beauftragung umfasst das siegreiche Team bestehend aus den Fachbereichen Architektur und Bauingenieurwesen. Werden im Rahmen des Projektwettbewerbs bereits von weiteren Fachplanenden oder Spezialist:innen substanzelle Beiträge erbracht, besteht die Absicht, diese zusammen mit dem Team zu beauftragen.  
Das Team muss dabei in der Lage sein, sämtliche erwarteten Planerleistungen kompetent und termingerecht zu erbringen.  
Die Auftraggeberin sieht vor, das siegreiche Team als Einzelplaner zu beauftragen. Die Gesamtkoordination erfolgt durch das mit der Projektierung des gesamten Bahnhofgebiets beauftragte Planungsteam.



Auftragskonditionen Für die Honorarberechnung nach Baukosten gelten bezugnehmend auf das Honorarberechnungsmodell gemäss Ordnung SIA 102 (Ausgabe 2014) / SIA 103 (Ausgabe 2014) folgende Faktoren:

	Architektur	Bauingenieurwesen
<i>Schwierigkeitsgrad n</i>	1.20	1.20
<i>Anpassungsfaktor r</i>	1.00	1.00
<i>Teamfaktor i</i>	1.00	1.00
<i>Faktor für Sonderleistungen s</i>	1.00	1.00
<i>Teilleistungen q</i>	100 %	100 %
<i>Stundenansatz CHF / h (exkl. MwSt.)</i>	135.-	135.-
<i>Koeffizient Z1 (2018)</i>	0.062	0.075
<i>Koeffizient Z2 (2018)</i>	10.58	7.23

Tab. 1 Honorarberechnungsmodell

Erweiterte Beauftragung Die Leistungserbringung für das Bushofdach und die Fassade des Veloparkierungsturms wird im Rahmen eines Gesamtprojekts erfolgen. Die Auftraggeberchaft wird dabei in jedem Falle die Gemeinde Schwyz sein. Die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts durch das siegreiche Team wird in Abstimmung mit den bereits eingesetzten Planenden (F. Preisig AG, WSP Ingenieure AG, Atelier Corso GmbH) erfolgen.

Für die beim siegreichen Team in allen Phasen anfallenden Leistungen für die Schnittstellenkoordination (insb. Signaletik, Werke, Möblierung, Umgebungsgestaltung, Anbindung an teilrückgebautes Bahnhofsgebäude) wird eine erweiterte Beauftragung vorgesehen. Für diese gelten die vorangehend definierten Stundenansätze. Der Umfang wird von der Auftraggeberin und der Auftragnehmerin unter Berücksichtigung des effektiven Projektumfangs und der detaillierten Schnittstellenabgrenzungen gemeinsam definiert und im Werkvertrag festgehalten.



Spätestens für die Projektierung ab SIA-Phase 33 wird das Planungsteam ergänzt und wie folgt organisiert:

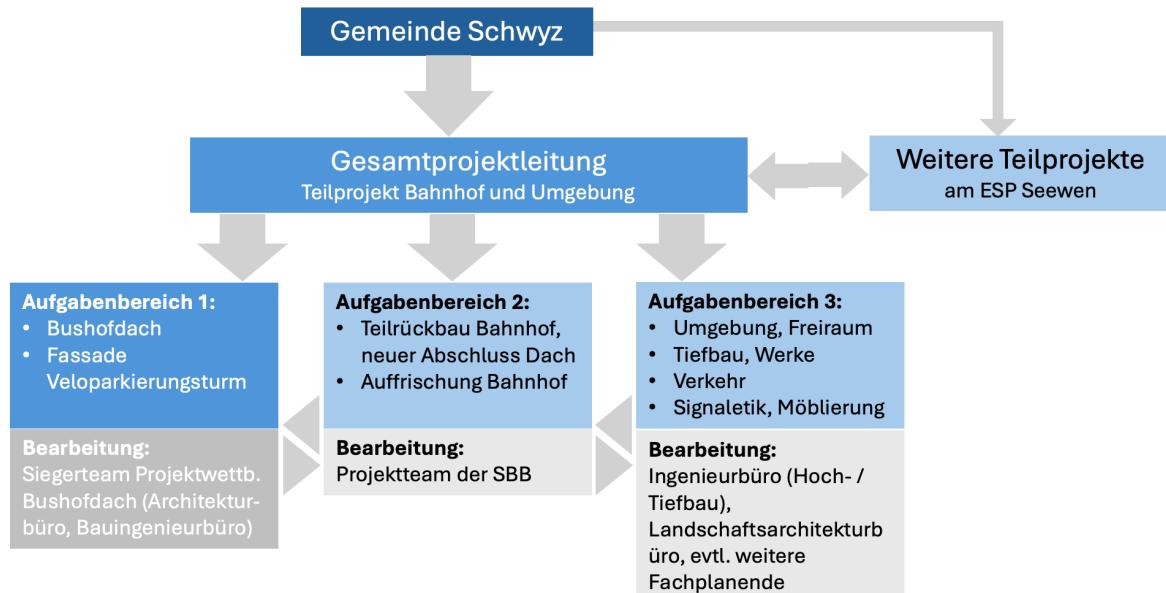


Abb. 2 Vorgesehene Projektorganisation Teilprojekt Bahnhof und Umgebung

**Nebenkosten** Nebenkosten sind in den Honoraren nicht inbegriffen. Sie werden mit 5 % der Honorarsumme vergütet.

## 2.9 Eigentum und Urheberrechte

Eigentum und Urheberrechte	Sämtliche eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über. Die Teilnehmenden erklären mit der Abgabe ihrer Beiträge, über die Urheberrechte an ihrem Beitrag inkl. aller Beilagen zu verfügen. Das Urheberrecht an den Beiträgen verbleibt bei den Projektverfassenden.
Recht auf Veröffentlichung	Auftraggeberin und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Beiträge unter der Bedingung der Namensnennung der Auftraggeberin und der Projektverfassenden. Ausgenommen davon bleibt das Recht zur Erstveröffentlichung, welches bei der Auftraggeberin liegt.
Weiterführende Regelungen im Planungsvertrag möglich	Weiterführende Regelungen (bspw. Änderungsrechte) können im Planungsvertrag für die Projektierung und Realisierung vereinbart werden.



## 2.10 Veröffentlichung und Vertraulichkeit

Aufhebung der Anonymität	Die Anonymität wird nach Festlegung der Rangierung durch das Preisgericht durch Öffnung der Verfassercouverts aufgehoben.
Bekanntmachung der Ergebnisse	Nach Abschluss des Projektwettbewerbs werden alle Teilnehmenden schriftlich über das Resultat des Verfahrens orientiert. Die Ergebnisse werden in einem Bericht des Preisgerichts festgehalten. Eine Ausstellung der Beiträge ist im Rahmen der Gesamtplanung des Bahnhofumfelds vorgesehen.
Vertraulichkeit und Verwendung der Unterlagen	Umfang und Zeitpunkt der Veröffentlichung werden durch die Auftraggeberin festgelegt. Sämtliche Unterlagen und Arbeiten aus dem Verfahren sind bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vertraulich zu behandeln. Abgegebene Unterlagen dürfen ausschliesslich für die Bearbeitung des Projektwettbewerbs verwendet werden.



### 3 ABLAUF UND TERMINE

#### 3.1 Terminübersicht

Projektwettbewerb	
Mi, 25. Juni 2025	Ausschreibung Projektwettbewerb « <i>Bahnhof Schwyz - Bushofdach</i> » – Ausgabe Programm und Arbeitsunterlagen <a href="http://www.simap.ch">www.simap.ch</a>
Mi, 6. August 2025	Anmeldefrist für termingerechter Bezug des Architekturmodells
Di, 19. August 2025	Ausgabe Architekturmodell in Zürich / Schwyz (Planpartner AG, Zürich / Gemeindekanzlei Schwyz)
Fr, 22. August 2025	Schriftliche Fragenstellung ( <a href="http://www.simap.ch">www.simap.ch</a> > Forum)
Mo, 1. September 2025	Fragenbeantwortung ( <a href="http://www.simap.ch">www.simap.ch</a> > Forum > Download)
Fr, 17. Oktober 2025	Anonyme Eingabe der Projektunterlagen bei Planpartner AG
Di, 4. November 2025	Anonyme Eingabe des Architekturmodells in Schwyz (Gemeindekanzlei)
Mo, 2. Oktober 2025 – Mi, 5. November 2025	Vorprüfung, Teil 1: Formelles; Perimeter, Baurecht, Raumprogramm, Grobeinschätzung Statik, Kosten
Do, 6. November 2025	<b>Beurteilung, Tag 1:</b> Auswahl von max. 8 Projektvorschlägen für die vertiefte Vorprüfung und Beurteilung
Fr, 7. November 2025 – Mo, 17. November 2025	Vorprüfung Teil 2: Wirtschaftlichkeit, Tragwerksplanung, Statik, BehiG
Di, 18. November 2025	<b>Beurteilung, Tag 2</b> Bestimmen Siegerprojektvorschlag, Rangierung und Verteilung Preisgeld; Aufhebung der Anonymität
Anfangs Dezember 2025	Gemeinderat: Beschluss gemäss Empfehlung des Preisgerichts
	Mitteilung per Verfügung, Ausgabe Schlussbericht (Abwarten der Beschwerdefrist)
Ab Januar 2026	Ausstellung der Beiträge / Information (ggf. im Zusammenhang mit Gesamtplanung Bahnhof Schwyz)

Tab. 2 Terminübersicht



### 3.2 Ausschreibung / Publikation

Online-Ausschreibung Der Projektwettbewerb wird öffentlich unter [www.simap.ch](http://www.simap.ch) ausgeschrieben. Das Wettbewerbsprogramm sowie die Arbeitsunterlagen können ab Mittwoch, 25. Juni 2025 unter [www.simap.ch](http://www.simap.ch) (ID: 18975-01) bezogen werden.

### 3.3 Fragestellung und Fragebeantwortung

Fragestellung Programm / Arbeitsunterlagen Fragen zur Aufgabenstellung und zum Verfahren sind anonym<sup>2</sup>, unter Angabe des zugehörigen Kapitels im Programm bzw. der zugehörigen Arbeitsunterlage, schriftlich bis am Freitag, dem 22. August 2025 im Forum auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) (ID: 18975-01) einzureichen. Nach dieser Frist werden keine Fragen mehr beantwortet. Mündliche Auskünfte werden nicht erteilt.

Fragenbeantwortung Das Preisgericht beantwortet die Fragen in Rücksprache mit den Fachexpert:innen und stellt die Antworten allen Teilnehmenden anonymisiert zur Verfügung. Die Fragebeantwortung steht ab Montag, dem 1. September 2025 unter [www.simap.ch](http://www.simap.ch) (ID: 18975-01) zum Download bereit.

Die schriftliche Fragenbeantwortung ist verbindlicher Bestandteil des Wettbewerbsprogramms.

### 3.4 Bezug Modell

Ordentlicher Modellbezug Teilnehmende Teams müssen sich für den Modellbezug beim Modellbauer mit dem Anmeldeformular (vgl. Arbeitsunterlage 4d. «Anmeldeformular Modelbezug») für den ordentlichen Modellbezug bis zum Mittwoch, dem 6. August 2025 um 17.00 Uhr melden. Das Anmeldeformular ist dem Modellbauer per E-Mail, ausgefüllt und unterzeichnet, zuzusenden.

Kontakt Modellbauer Fachhochschule Graubünden, Pulvermühlestrasse 57  
7000 Chur  
Herr Aldo Hanhart E-Mail: [Aldo.Hanhart@fhgr.ch](mailto:Aldo.Hanhart@fhgr.ch)  
Tel.: +41 81 286 24 98

Ordentliche Modellausgabe Das Modell kann an folgenden zwei Standorten am Dienstag, dem 19. August 2025 von 09:00 bis 11:30 Uhr und 14:00 bis 16:30 Uhr abgeholt werden.

---

<sup>2</sup> Hinweis: Keine Namen in den Fragen integrieren. Bei der Eingabe erscheint der Name des verfassenden, eingeloggten Büros jeweils; für die anderen Teilnehmenden ist dies jedoch nicht ersichtlich.



Standort Schwyz: Gemeindekanzlei  
Herrengasse 17  
6431 Schwyz

Standort Zürich: Planpartner AG  
Obere Zäune 12  
8001 Zürich

Das Modell kann durch die Nennung des Kennworts, welches durch den Modellbauer auf dem Anmeldeformular definiert wird, abgeholt werden.

Späterer Modellbezug	Registrationen sind grundsätzlich bis zum Abgabetermin möglich. Auch in diesem Fall müssen die Teams das Anmeldeformular für den Modellbezug an den Modellbauer gesendet werden. Im Falle der Registration nach der vorgenannten Anmeldefrist, muss jedoch mit einer Wartezeit von ca. zwei Wochen für die Nachproduktion der Modellgrundlage gerechnet werden.
Spätere Modellausgabe	Die Abholung des Modells ist durch die Teams mit dem Modellbauer abzumachen. Kosten für den Transport sind durch die Teams zu tragen.

### 3.5 Einreichung der Wettbewerbsbeiträge

Allgemeine wichtige Hinweise zur Einreichung	Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Wettbewerbsbeiträge liegt bei den Verfassenden. Sie müssen sicherstellen, dass ihre Arbeiten am massgeblichen Abgabetermin bei der genannten Abgabestelle eintreffen. Der Poststempel oder ein Nachweis eines Kurierdienstes ist nicht massgeblich.  Die Abgabe hat unter der Wahrung der Anonymität zu folgen. Zu beachten ist insbesondere, dass bei einem Postversand und bei den digitalen Daten der Absender nicht ersichtlich ist. Auch die Metadaten der digitalen Dateien sind zu anonymisieren.
Bezeichnung Dokumente	Alle Dokumente müssen mit einem Kennwort versehen sein, das keine Rückschlüsse auf die Projektverfassenden zulässt. Das verschlossene Verfassercouvert ist aussen ebenfalls nur mit dem Kennwort zu beschriften. Das Kennwort soll mindestens 3 und maximal 33 Zeichen aufweisen.
Physische Dokumente und digitale Daten	Die einzureichenden Unterlagen sind bis spätestens am Freitag, dem 17. Oktober 2025, um 16.00 Uhr mit dem Vermerk «Bahnhof Schwyz - Bushofdach» bei <b>Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich</b> abzugeben.  Die Abgabestelle ist besetzt zwischen 09:00 und 11:30 Uhr sowie 14:00 bis 16:30 Uhr.



Modell Das Modell ist in einer stabilen Transportbox, beschriftet mit dem Kennwort bis spätestens am Dienstag, dem 4. November 2025, um 16:00 Uhr bei folgender Stelle abzugeben:

Gemeindekanzlei  
Herrengasse 17  
6431 Schwyz

Die Abgabestelle ist besetzt zwischen 09:00 und 11:30 Uhr sowie 14:00 bis 16:30 Uhr.



## 4 AUFGABENSTELLUNG

### 4.1 Allgemeine Anforderungen

Übergeordnete Idee	Mit der Umgestaltung des Bahnhof Schwyz soll das Bahnhofsgebiet aufgewertet werden und zu einer attraktiven Visitenkarte werden. Insbesondere soll der Bahnhof als zentrale Verkehrsdrehzscheibe in seiner Bedeutung akzentuiert werden. Entsprechend sind die Ambitionen für eine qualitative Weiterentwicklung des Ortes gross.
Bearbeitungsbereich / Perimeter	Der Bearbeitungsbereich ergibt sich aus der Aufgabenstellung und den Rahmenbedingungen. Es besteht keine Perimeterabgrenzung. Aus den Hauptaufgaben (Bushofdach, Anbindung des Daches an teilrückgebautes Bahnhofsgebäude; Gestaltung Velo-parkierungsturm) hervorgehend bzw. darauf abgestimmt, können so auch ergänzende Vorschläge zur Neugestaltung des Bahnhof-Umfelds gemacht werden (vgl. nachfolgende Kapitel).

### 4.2 Bushofdach

Überdachung des neu organisierten Bushofs	<p>Der Bushof beim Bahnhof Schwyz wird aufgrund veränderter Anforderungen (Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Betrieb) neu organisiert. Nach einem Variantenstudium wurde für die Bestvariante ein Vorprojekt und Entwurf des Bauprojekts (vgl. Arbeitsunterlagen 2b.) sowie die Umgebungsgestaltung (vgl. Arbeitsunterlage 4a.) erarbeitet.</p> <p>Die geeignete und angemessene Gestaltung des Daches wird mittels vorliegendem offenem Projektwettbewerb ermittelt. Das Dach hat neben dem Witterungsschutz auch der Behaglichkeit der wartenden Passagiere sowie dem gestalterischen Auftritt zu dienen. Auch soll es – ergänzt durch die Beschriftungen und Informationselemente – die Orientierung bzw. der Auffindbarkeit des Bushofs und der einzelnen Haltekanten unterstützen.</p> <p>Die Fahrgeometrien (vgl. Arbeitsunterlage 2b. Bauprojekt/Schleppkurven) und Anordnung der Haltekanten sind durch den Bauprojektentwurf (vgl. Arbeitsunterlagen 2b. Bauprojekt) vorgegeben und gelten in Anbetracht der Platzverhältnisse als optimiert. Werden dennoch Anpassungen vorgeschlagen, müssen diese gut begründet werden und die Fahrgeometrien und Barrierefreiheit sind nachzuweisen.</p>
Übergang zum Bestand	Der neue Bushof benötigt mehr Platz, weshalb das bestehende Bahnhofsgebäude teilweise rückgebaut wird (vgl. Arbeitsunterlage 2b. Bauprojekt). Die Rückbauakte des bestehenden



Daches ist nicht genau festgelegt. Im Rahmen des Projektwettbewerbs ist zu definieren bis zu welchem Punkt das bestehende Dach rückgebaut wird und ab welchem Punkt das neue Bushofdach startet. Der Übergang zwischen Bestand und Neubau ist durch die Planungsteams zu gestalten.

#### 4.3 Veloparkierungsturm

Gestaltung der Fassade	<p>Ein weiterer Aspekt der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofs ist eine neue Parkierungsanlage für Velos. Dieser befindet sich südlich des Bahnhofsgebäudes und erhält insbesondere durch seine Höhe einen markanten Auftritt. Die Gemeinde hat sich vorläufig für ein Modell des Veloparkierungsturm entschieden (vgl. Arbeitsunterlage 4b. Konstruktionsplan V-Locker). Desse Standort ist grundsätzlich bestimmt. Die genaue Anordnung und Ausrichtung können noch optimiert werden.</p> <p>Im Rahmen dieses Projektwettbewerbs ist die Gestaltung der Fassade des Veloparkierungsturms aufzuzeigen.</p>
Erkennbare Einheit, Ortsauftakt	<p>Der Bahnhof Schwyz befindet sich im Zentrum von Seewen und bildet den Ortsauftakt. Das Bushofdach und die Gestaltung des Veloparkierungsturms sollen im Kontext des teilrückgebauten Bahnhofsgebäudes als identitätsstiftende Gesamtanlage erkennbar werden und einen starken Ortsauftakt bilden. Die neuen bzw. veränderten Anlagen sollen sich auch im Zusammenhang mit den aktivierten Erdgeschossnutzungen in der Umgebung sowie im Bahnhofsgebäude gut integrieren und baulich einordnen.</p>

#### 4.4 Freiraum

Umgebungsgestaltung	<p>Die Freiraumplanung im Bahnhofsumfeld ist grundsätzlich in ihren Prinzipien bereits erarbeitet und ins Bauprojekt eingeflossen und bildet die fixe Basis für den Projektwettbewerb und die weitere Projektierung (vgl. Arbeitsunterlage 2b. Bauprojekt und 4a. Umgebungsgestaltung). Durch den Projektvorschlag für das Bushofdach, den neuen nördlichen Abschluss des teilrückgebauten Bahnhofsgebäudes und den Veloparkierungsturm können sich Anpassungen an der zugrundeliegenden Umgebungsgestaltung ergeben. Dies kann und darf insbesondere die Anordnung der Grünbereiche und Bepflanzung betreffen. Solche Veränderungen sind angemessen aufzuzeigen, Pflanzen- und Belagsarten sind dabei nicht weiter zu spezifizieren. Die Freiraumplanung ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Projektwettbewerbs.</p>
---------------------	--



Die Freiraumplanung im Bahnhofsumfeld ist grundsätzlich in ihren Prinzipien bereits erarbeitet und ins Bauprojekt eingeflossen und bildet die fixe Basis für den Projektwettbewerb und die weitere Projektierung.

Veränderungen der in den (Arbeitsunterlagen 2b. Bauprojekt und 4a. Umgebungsgestaltung) enthaltenen Elemente sind gemäss vorangehenden Beschrieben möglich.

- |             |  |
|-------------|--|
| Möblierung  | Die Möblierung des Freiraums – so beispielsweise auch Sitzgelegenheiten und Mülleimer auf den Bus-Perrons – werden im Rahmen der weiteren Projektierung und abgestimmt auf das Bushofdach projektiert werden. Im Rahmen des Projektwettbewerbs sind im Situationsplan – abgestimmt auf die Dachkonstruktion – schematisch Ansätze der Möblierung aufzuzeigen.  |
| Beleuchtung | Die angemessene Beleuchtung des Bushofes ist sicherzustellen. Im Rahmen des Projektwettbewerbs ist auf konzeptioneller Stufe die Beleuchtung des Bushofs aufzuzeigen. Es soll aufgezeigt werden, mit welchen Beleuchtungsmassnahmen die Belichtung und das subjektive Sicherheitsgefühl gewährleistet werden kann, ohne dass die umliegenden Quartiere sowie die Tierwelt (insb. Vögel, Falter, Fledermäuse) durch eine erhöhte Lichtverschmutzung gestört werden. |

#### 4.5 Funktionen

- |                |   |
|----------------|---|
| Wartebereich   | Die Überdachung des Bushofs dient in erster Linie dem Witterungsschutz von Buspassagieren und Bahnhofsnutzenden (Warten, Umsteigen, Weg vom / zum Bahnhofsgebäude). Der Witterungsschutz soll durchgängig für das Bahnhofsgebäude und sämtlichen Haltekanten gewährleistet sein. Das Dach soll die Übersichtlichkeit, Orientierung und auch das subjektive Wohl- und Sicherheitsempfinden der Passagierte unterstützen. Es muss dabei keine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt werden – dazu sind die Bereiche vor und südlich des Bahnhofsgebäudes vorgesehen (mit Sitzgelegenheiten, in Wechselwirkung mit den aktivierten Erdgeschossbereichen des Bahnhofsgebäudes stehend). |
| Veloparkierung | Der Veloparkierungsturm am Bahnhof ist eine platzsparende, mehrstöckige Anlage zur sicheren Aufbewahrung von 120 Velos. Durch ein automatisiertes Liftsystem werden Velos in individuellen Stellplätzen verstaut und auf Abruf wieder ausgegeben. Der Turm bietet Schutz vor Diebstahl und Witterung, entlastet den Bahnhofsvorbereich und fördert die nachhaltige Mobilität. Durch die zentrale Anordnung des Veloturms wird der Verkehr übersichtlich und sicher gestaltet.   |



## 4.6 Signaletik und Informationsanzeigen

### Informationsanzeigen und Signaletik

Das Bushofdach kann als Aufhängung für Informationselemente dienen. So beispielsweise für allseitig lesbare Haltekantenbeschriftungen sowie Echtzeit-Wechselanzeigen. Diese Elemente können jedoch auch bodengebunden sein, wie die Gesamtanzeige der Verbindungen, deren Standort in der weiteren Projektierung noch zu bestimmen sein wird. Dies gilt auch für die weitere Signaletik (insb. Bodenmarkierungen, Wegweiser u.ä.).

Für einen reibungslosen Betrieb und die notwendige Orientierung der Fahrgäste, sind konzeptionell mindestens folgende signaletischen Elemente für den Bushof vorzusehen:

- Ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) pro Haltekante. Es werden 4 Zeilen mit den nächsten Abfahrtszeiten beidseitig dargestellt.  
Das DFI ist im vorderen Bereich der Haltekante (Richtung Bahnhofstrasse) auf einer gut lesbaren Höhe zu platzieren.  
Das DFI darf nicht in das Profil der Busse hineinragen.  
Das DFI darf durch seine Platzierung nicht die Perronnutzung der Fahrgäste einschränken.
- Ein gedruckter Fahrplan (A3) der spezifischen Linie pro Haltekante, inkl. einem Zonenplan (A3) des Tarifverbunds Schwyz (TVSZ).  
Diese gedruckten Fahrgastinformationen dürfen durch ihre Platzierung nicht die Perronnutzung der Fahrgäste beeinträchtigen.
- Eine Haltekantenkennzeichnung pro Haltekante. Diese kann kubisch oder dreiseitig sein (ca. 0.3 x 0.3 m), um eine optimale Orientierung aus allen Richtungen zu gewährleisten.

## 4.7 Wegführung / Hauptverkehrswege

Die Wegführung aller Mobilitätsteilnehmenden ist durch die Gestaltung des Bauprojekts vorgegeben. Dabei verhalten sich die Verkehrsströme wie in der folgenden Abbildung.



Abb. 3 Wegführung der verschiedenen Mobilitätsteilnehmenden

## 4.8 Gestaltung

Identität und Adressierung	Ein markantes und gut gestaltetes Bushofdach stärkt die Identität des Ortes und schafft einen klaren Ortsauftakt. Es dient als Wahrzeichen, verbessert die Orientierung und vermittelt ein Gefühl von Sicherheit. Eine durchdachte Gestaltung fördert den Nutzwert, unterstützt eine nahtlose Mobilität und verknüpft den Bahnhof mit dem Ortsteil.
Auffrischen Bahnhofsgebäude, Umnutzungen	Im Rahmen des Gesamtprojekts werden die SBB das bestehende Bahnhofsgebäude auffrischen. Die Fassaden werden neu gestrichen und andere Bauteile werden Instand gesetzt. Abgestimmt auf das Bushofdach wird der neue Abschluss der PU-Überdachung vorgenommen.  Die Umnutzung des südlichen Erdgeschossbereichs des Bahnhofgebäudes, wie diese im Input Städtebau und Gestaltung schematisch (Arbeitsunterlage 4a.) aufgezeigt ist, wird voraussichtlich auch im Rahmen dieser Auffrischung erfolgen.
Harmonisches Gesamtbild Bahnhofsgebiet	Das Bahnhofsgebiet soll mit dem neuen Bushofdach, dem Velo-parkierungsturm, dem teilrückgebauten Bahnhofsgebäude und dem neu organisierten und gestalteten Freiraum zu einer stimmigen Einheit mit angemessenem Erscheinungsbild zusammengeführt werden.



Für diesen Anspruch wichtig erscheinen insbesondere:

- Harmonischer Übergang zwischen neuem Bushofdach und dem fortbestehendem Bahnhofsgebäude;
- Im gestalterischen Ausdruck angemessen integrierter und zugleich in seiner Funktion gut lesbarer Veloparkierungsturm;
- Abgestimmte Material- und Formensprache zur Stärkung der gestalterischen Einheit und zur Vermeidung von Brüchen im Gesamterscheinungsbild.

#### 4.9 Konstruktion

Die Konstruktionsweise des Bushofdachs hat den einschlägigen technischen Normen – insbesondere der SIA-Norm 261 – Einwirkungen auf Tragwerke (insbesondere Windeinflüsse / Föhn) zu entsprechen. Das statische Konzept ist aufzuzeigen und zu beschreiben.

#### 4.10 Nachhaltigkeit

Qualität	Die Überdachung des Bushofs und die Gestaltung des Veloparkierungsturms sind einzelne Elemente der umfassenden Umgestaltung der Umgebung des Bahnhofs Schwyz. Für den Auftritt und die Identität des Bahnhofumfelds sind sie jedoch von grosser Wichtigkeit, was eine entsprechende Gestaltungs- und Ausführungsqualität bedingt.
Lebensdauer und Alterungsprozess	Die Konstruktionen sollen eine angemessen lange Lebensdauer aufweisen. Die sichtbaren Elemente sollen dabei – mit möglichst reduzierter Pflege und geringem Unterhaltsaufwand – «gut altern». Die Materialien sind entsprechend dauerhaft und robust gegen unerwünschte Spuren der Verwitterung zu wählen.
Betrieb und Nutzung	Für die Nutzerschaft soll permanent eine möglichst attraktive und saubere Umgebung angeboten werden. Der Reinigungsbedarf soll gering sein und die Ausführung der Reinigung so einfach wie möglich. In geeigneter Weise vorzubeugen ist dazu insbesondere der Verschmutzung durch Vögel.
Erstellungskosten	Die Erstellungskosten sollen den Anforderungen und Rahmenbedingungen angemessen sein. Dies ist durch eine material- und prozessoptimierte Konstruktions- und Bauweise zu erreichen. Auf unnötige bzw. übertriebene Gestaltungselemente ist daher zu verzichten.



Es werden keine Zielkosten vorgegeben. Die Beurteilung berücksichtigt die im Rahmen der vertieften Vorprüfung vorgenommene Grobkostenschätzung als wesentliches Kriterium mit. Basis dazu bilden die in der Arbeitsunterlage 3 aufgeführten Kennwerte.

#### 4.11 Energie und Ökologie

- |              |   |
|--------------|---|
| Photovoltaik | An geeigneten Stellen der Dachkonstruktion sowie auch des Velo parkierungsturms ist das Anbringen bzw. die Integration von Photovoltaik-Elementen anzustreben.  |
| Materialien  | An die Materialien und Konstruktion werden keine besonderen ökologischen Anforderungen gestellt. Die Verwendung von Materialien mit geringen Grauenergieanteil (Herstellung, Veredelung, Transport) wird jedoch ausdrücklich begrüßt und gewürdigt. Eine Zertifizierung / ein Label ist nicht vorgesehen. |

#### 4.12 Lärmschutz

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Lärmschutz Strassen- und Bahnlärm | Die nötigen Lärmschutzmassnahmen bzgl. Strassen- und Bahnlärm sind nicht Gegenstand dieses Projektwettbewerbs. Die genaue Umsetzung des Lärmschutzes wird durch das bestehende Projektteam im weiteren Verlauf der Bahnhofsplanung definiert. |
|-----------------------------------|---|



## 5 RAHMENBEDINGUNGEN

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung gelten nachfolgende feste Rahmenbedingungen.

### 5.1 Masse und Abstände Bushofdach

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| Minimale Durchfahrtshöhe       | Die in den befahrbaren Bereichen (inkl. Schwenken der Busse) unter dem Bushofdach mindestens zu gewährleistende lichte Höhe beträgt 4.50 m und wird unter Berücksichtigung des Quergefälles im rechten Winkel zur Fahrbahn gemessen. Diese lichte Höhe ist auch unterhalb von Signalisations-/ Informationselementen (vgl. Kapitel 4.6) einzuhalten. |
| Maximale Höhe der Konstruktion | Die Dachkonstruktion darf ab dem tiefsten Punkt des gewachsenen Bodens maximal 13.0 m hoch sein (Maximalhöhe in der Zentrumsszone).  |
| Abstand Kantonsstrasse         | Ab der neu projektierten Fahrbahnkante der Kantonsstrasse gilt grundsätzlich ein Strassenabstand von 6.00 m (§ 41 Abs. a Strassengesetz). Jedoch dürfen Teile der Bushofdachkonstruktionen mit einer lichten Höhe von mindestens 4.50 m bis an die projektierte Fahrbahnkante der Kantonsstrasse heranreichen (vgl. Arbeitsunterlage 2e.).           |
| Abstand Bahnanlagen            | Gebäude, Gebäudeteile und Bäume (natürlicher Kronenwuchs) dürfen an die bezeichnete Interessenlinie der SBB (vgl. Arbeitsunterlage 2e.) heranreichen. Zu beachten sind die absolut unveränderbaren Positionen der Fahrleitungsmasten und der Lärmschutzwand (vgl. Arbeitsunterlage 2b).  |

### 5.2 Abstützung Bushofdach und Anbindung Bahnhofsgebäude

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| Abstützpunkte Bushofdach | Die vorgegebenen Busperrons sind 3.00 m breit. Auf der Bushaltesteseite ist eine begeh- und durch Rollstühle befahrbare Fläche von durchgehend mindestens 2.00 m zu gewährleisten.<br><br>Das Dach darf nicht in den von Bussen befahrbaren Bereichen abgestützt werden. Exponierte Stützen sind speziell gegen Fahrzeugaufprall zu schützen.<br><br>Die Baugrundverhältnisse stellen keine besonderen Anforderungen an die Fundation. Auch bestehen im Bereich des Bushofdachs keine relevanten Werkleitungen. |
|--------------------------|---|



Anbindung und fortbestehende Konstruktion Bahnhofsgebäude Vom dem 1979 erstellen postmodernen Bahnhofsgebäude sind keine verwendbaren Plangrundlagen vorhanden. Für die Anbindung an das teilrückgebaute Gebäude können daher nur wenige Angaben zur Konstruktion gemacht werden.

In der Arbeitsunterlage 2f. sind die Positionen der heutigen Dachabstützungen ersichtlich (Es handelt sich dabei um eine Annäherung aufgrund der Vermessungsgrundlage und Fotoaufnahmen).

Weiter wurde ein vereinfachter Schnitt durch den Bestandbau erstellt (vgl. Arbeitsunterlage 2g. «Ansicht Bahnhofsgebäude»).

Die genaue Lage der Rückbaukante des Bahnhofdachs ist in Abstimmung mit dem neuen Bushofdach Projektvorschlag durch die Planungsteams zu definieren.

### 5.3 Entwässerung Dachflächen

Das anfallende Meteorwasser wird in die Meteorwasserleitung eingeleitet. Die genaue Umsetzung wird durch das bestehende Projektteam im weiteren Verlauf der Bahnhofplanung definiert. Die Ableitung des Meteorwassers vom Dach in die Meteorwasserleitung muss anhand der Darstellungen plausibilisiert werden können.



## 6 ARBEITSUNTERLAGEN

---

### Titel

---

1. Vorliegendes Wettbewerbsprogramm
  2. Plangrundlagen
    - a. AV-Daten (dxf)
    - b. Bauprojekt inkl. Strassenverlauf, Schleppkurven, Haltekanten, Umgebung, Standort Veloparkierungsturm, und SBB-Infrastruktur (Fahrleitungsmasten) (pdf, dxf)
    - c. Daten Höhenvermessung (dxf)
    - d. Swiss-Buildings-3D (dxf)
    - e. Massgebende Abstände (Interessenlinie SBB, Strassenabstand) (dxf)
    - f. Ergänzungen Bestandsgebäude Bahnhof (Abstützpunkte) (dxf)
    - g. Ansicht Bahnhofsgebäude (pdf, dxf)
  3. Kennwertetabelle für Kostenermittlung (Excel)
  4. Weitere Dokumente und Grundlagen
    - a. Input Städtebau und Gestaltung (pdf)
    - b. Konstruktionsplan V-Locker (dxf / pdf)
    - c. Vorlage Verfasserblatt (docx)
    - d. Anmeldeformular Modellbezug (docx)
-



## 7 SCHLUSSABGABE

### 7.1 Einzureichende Unterlagen

Mit der Schlussabgabe sind durch die Teams folgende Inhalte und Dokumente einzureichen:

Beschrieb	
<b>Situationsplan gesamt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dachaufsicht von einem geeigneten Ausschnitt Planungsgebiet</li> </ul>
<b>Dachaufsicht</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projekt gemäss Vorgabe (Arbeitsunterlage 2b.); allfällige Anpassungen erkennbar gemacht; mit Parzellengrenzen und Interessenlinie SBB</li> </ul>
M 1:500 genordet	
<b>Situationsplan Bushof</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Darstellung Erdgeschossniveau für den Bereich des Bushofdachs und den Bereich der PU-Mitte, zwischen Bahnhofstrasse und Gleis 1</li> </ul>
<b>Erdgeschoss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angaben zu Lage und Umfang der Abstützungen</li> <li>– Ansätze Möblierung, schematisch</li> <li>– Umriss Dachfläche ersichtlich</li> </ul>
M 1:200 geeignete Planorientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projekt gemäss Vorgabe (Arbeitsunterlage 2b.); allfällige Anpassungen erkennbar gemacht; mit Parzellengrenzen und Interessenlinie SBB</li> </ul>
<b>Situationsplan Bushof</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dachaufsicht Bushofdachs und relevantem Teil des Bahnhofgebäudes</li> </ul>
<b>Dachaufsicht</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projekt gemäss Vorgabe (Arbeitsunterlage 2b.); allfällige Anpassungen erkennbar gemacht; mit Parzellengrenzen und Interessenlinie SBB</li> </ul>
M 1:200 geeignete Planorientierung	
<b>Schnitte und Ansichten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sämtliche zum Verständnis notwendigen Schnitte und Ansichten sind sowohl für das Bushofdach wie auch den Veloparkierungsturm darzustellen.</li> </ul>
M 1: 200	
<b>Konstruktionsschnitte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– maximal 2 repräsentative Konstruktionsschnitte zur Veranschaulichung der Konstruktionsprinzipien</li> </ul>
M 1:20	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angaben zur Materialisierung</li> <li>– Schematische Darstellung Elemente der Beleuchtung und Signaletik / Information</li> <li>– Dachentwässerung, Prinzipien und Ableitung zum/in den Boden</li> </ul>
<b>Repräsentative Visualisierungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es sind <u>zwei bis maximal drei Visualisierungen</u> oder Skizzenzeichnungen, die für das Verständnis des Projektvorschlags erforderlich sind, zulässig</li> </ul>

Auf maximal 4 Plänen im Format DIN A0 quer



<b>Erläuterungen</b> (auf Plänen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Städtebauliche Leitidee und Gesamtkonzept</li> <li>– Kurzbeschrieb zu folgenden Themen:           <ul style="list-style-type: none"> <li>– Materialisierung und architektonischer Ausdruck</li> <li>– Fundationskonzept und Tragwerkskonstruktion</li> <li>– Einbindung in die Umgebung und das bestehende Bahnhofsgebäude</li> <li>– Konzeptioneller Beschrieb zur Beleuchtung</li> <li>– Begründungen und Nachweise zu allfälligen Anpassungen Umgebungsgestaltung und Verkehr</li> </ul> </li> </ul>
<b>Kennzahlen /</b> <b>Grundmengen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kennwertetabelle für Kostenermittlung (ausgefüllte Arbeitsunterlage 3)</li> </ul>
<b>Modell</b>	Gips-Modell in weisser Farbe, Massstab 1:500
<b>Verfassercouvert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verfassercouvert (verschlossen, aussen nur mit Verfahrensbezeichnung und Kennwort beschriftet), mit Verfasserblatt (Vorlage gemäss Arbeitsunterlage 4c.):</li> <li>– Vollständige Bezeichnung aller Firmen (gemäss Handelsregistereinträgen), Adressen, Ort, Namen Bearbeitende aller Mitglieder des Planungsteams</li> <li>– Angabe IBAN und UID-Nummer der federführenden Firma</li> </ul>

Im separaten Dokumenten / Abgaben

Tab. 2 Übersicht einzureichende Unterlagen



## 7.2 Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen

### 7.2.1 Anonymität

- Kennwort Alle Dokumente müssen mit dem Kennwort versehen sein. Dieses soll zwischen 3 und 33 Zeichen umfassen.
- Anonymität Alle gedruckten und digitalen Daten dürfen keine Rückschlüsse auf die Verfassenden aufweisen. Bei den digitalen Daten gilt dies insbesondere auch bzgl. der Dateiinformationen/ Metadaten.

### 7.2.2 Print-Eingabe

- 2 Plansätze Format A0 Ein Plansatz darf maximal vier A0-Pläne (zwingend Querformat) umfassen. Davon sind zwei Plansätze einzureichen:
- 1 Plansatz in guter Papier- und Druckqualität
  - 1 Plansatz in reduzierter Qualität für die Vorprüfung
- Abgabeform Pläne Die Pläne sind nicht gefaltet in Mappen oder Rollen abzuliefern und dürfen nicht auf feste Materialien aufgezogen werden. Die Plandarstellungen sind mit Nordpfeil, grafischem Massstab und Massstabsbezeichnung zu versehen.

### 7.3 Digitale Eingabe

- USB-Stick Die gesamten einzureichenden Unterlagen sind zusammen mit der Print-Eingabe auf einem USB-Stick digital einzureichen:
- Plansatz im Originalmassstab, A0 (pdf)
  - Plansatz als Verkleinerung, A3 (pdf)
  - Kennzahlentabelle (Excel und pdf)
- Dateigrösse Die Dateigrößen der einzelnen digitalen Dokumente sind auf unter 40 MB zu beschränken.

### 7.4 Modellabgabe

Ablauf und Anforderungen Modellabgabe vgl. Kapitel 3.5.



## 8 GENEHMIGUNG

Das vorliegende Programm zum Projektwettbewerb wurde vom Preisgericht am 2. Juni 2025 genehmigt.

Mirjam Bühlmann-Zgraggen

Christof Zumbühl

Katja Schwegler,  
*i.A. J.-C. Balmer*

Patrick Schnellmann  
*i.A. M. Gisler*

Georg Rinderknecht

Margreth Blumer

Christoph Dettling

Andy Tomasi

Laurence Beuchat