



Stadt Wil / Projektwettbewerb «Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz / Allee»

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren mit offener Dossierselektion

Programm Teilnehmende (Phase 2)

30. Juni 2017

Impressum

Auftraggeber

Stadt Wil
Departement Bau, Umwelt und Verkehr
Hauptstrasse 20, Postfach 56
9552 Bronschhofen

Kontaktperson

Bettina Anderau-Latzer, Projektleiterin Verkehr
+41 71 914 47 22

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Beat Aliesch
+41 81 258 34 47

Erstellung

Juni 2017

Bearbeitungsstand

30. Juni 2017

Inhalt

1 Anlass und Ziele	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil»	2
1.3 Gegenstand	3
1.4 Ziele	3
2 Verfahren, Organisation	4
2.1 Auftraggeber	4
2.2 Verfahren	4
2.3 Ausschreibung	4
2.4 Verbindlichkeit und Rechtsschutz	4
2.5 Vertraulichkeitserklärung	5
2.6 Teilnahme	5
2.7 Entschädigung	7
2.8 Organe	7
2.9 Weiterbearbeitung und Auftrag	8
2.10 Weitere Informationen zur Beauftragung	10
2.11 Termine	10
3 Aufgabenstellung	11
3.1 Allgemeines	11
3.2 Städtebauliches Konzept	12
3.3 Fuss- und Veloverkehr	15
3.4 MIV	17
3.5 Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB)	20
3.6 Bushof	20
3.7 Raumwirksame Elemente	21
3.8 Bäume und Grünflächen	21
3.9 Kosten (Information)	22
4 Phase 2	22
4.1 Ablauf	22
4.2 Unterlagen des Auftraggebers	24
4.3 Einzureichende Unterlagen	25
5 Beurteilungskriterien	28
6 Genehmigung	29

Anhang A- Übersicht Bearbeitungsmandate

Anhang B- Plan Masterplan

Anhang C- Anforderungsprofil Perrondächer und Wartebereiche FWB

1 Anlass und Ziele

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Wil zählt rund 23'500 Einwohnerinnen und Einwohner und knapp 14'000 Beschäftigte. Sie liegt im Zentrum einer Region mit rund 110'000 Bewohnenden und ist im Einflussbereich der Stadt St. Gallen als auch des Metropolitanraumes Zürich. Entsprechend bedeutend ist der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs (öV) für die gesamte Region.

Durch den Angebotsausbau im öV hat der Bahnhofplatz heute seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Namentlich im Bereich des Busverkehrs vermag der Bahnhofplatz in baulicher wie auch betrieblicher Hinsicht den heutigen und künftig absehbaren Anforderungen nicht mehr zu genügen. Der laufende Ausbau führt insbesondere auch dazu, dass die Umsteigebeziehungen schlechter werden und die gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmenden zu Stau und verpassten Anschlüssen führen. Hinzu kommt, dass die heutigen baulichen Situationen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht entsprechen.

Der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt und Drehscheibe des öV kann so seine Funktion zunehmend weniger gut wahrnehmen und er entspricht auch in baulicher Hinsicht nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Hinzu kommt, dass sich beidseits des Bahnhofs zentral gelegene Areale mit grossem Entwicklungspotenzial befinden. Will die Stadt ihre Rolle als attraktives Regionalzentrum weiter wahrnehmen und sollen auch die bahnhofsnahen Entwicklungsgebiete auf dem Markt gut positioniert werden, ist ein funktionierender und attraktiv gestalteter Bahnhofplatz eine wichtige Voraussetzung.



Abb. 1 Übersicht Lage Wil mit Bezug zu den angesprochenen Räumen

1.2 Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil»

Die Stadt Wil hat in einem längeren Planungsprozess ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet und darauf abgestützt einen kommunalen Richtplan erlassen. In diesem Planungsprozess wurde auch die sehr hohe Bedeutung des Stadtraumes um den Bahnhof erkannt und infolge in einem Masterplan vertieft weiter bearbeitet.

Der Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil» wurde als interaktiver Prozess unter Einbezug verschiedener Projektpartner erarbeitet und vom Stadtrat am 16. Dezember 2015 beschlossen. Die beteiligten Partner sind: Stadt Wil, Kantone St. Gallen und Thurgau, Regio Wil, SBB, Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB), Regiobus, PostAuto, WilMobil und der Wiler Parkhaus AG (WIPA). Der Masterplan baut auf dem Stadtentwicklungskonzept 2009, dem kommunalen Richtplan 2010 sowie dem Agglomerationsprogramm 2. Generation (2015 – 18) auf und ist für die Projektpartner wegleitend. Der Masterplan wurde im Dezember 2016 von der Stadt und den Projektpartnern unterzeichnet.

Dem Masterplan liegt ein Entwicklungskonzept zugrunde, wonach der Bahnhof Wil ein städtebaulich gelungener Ort, eine attraktive Adresse für Stadt und Region und ein urbaner, in das Stadtzentrum integrierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ist. Der Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil» bildet die massgebende Grundlage des hier ausgeschrieben Projektwettbewerbs zur Gestaltung des Stadtraums Bahnhofplatz und südliche Obere Bahnhofstrasse mit der Allee (infolge *Stadtraum Bahnhofplatz / Allee*). Weitere Ausführungen siehe Kap. 3.

Übergeordnet ist der Stadtraum Bahnhofplatz / Allee ein Element einer Abfolge zentraler miteinander verbundener Stadträume von Altstadt – Fussgängerzone – Allee – Bahnhof – Wilerstrasse – Sportpark Bergholz.



Abb. 2 Stadtraum Bahnhofplatz / Allee als Element einer Abfolge wichtiger Stadträume

1.3 Gegenstand

Mit dem hier ausgeschriebenen Projektwettbewerb will die Veranstalterin eine städtebaulich und gestalterisch hochwertige und betrieblich optimierte Konzeption evaluieren. Der Vergabegegenstand umfasst die Dienstleistungen für Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten nach SIA 105¹, die Dienstleistungen für Architektinnen und Architekten nach SIA 102 sowie die Dienstleistungen für die Verkehrsplanerinnen bzw. Verkehrsplaner für:

1. Die Neugestaltung des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee (Gesamtkonzept).
2. Die Hochbauten im Zusammenhang mit den Verkehrseinrichtungen auf dem Bahnhofplatz soweit diese Teil des Lösungsvorschlags sind.
3. Die unterirdischen öffentlichen Bauten soweit sie Teil der Aufgabenstellung sind.

1.4 Ziele

Zielsetzungen allgemein

Über den Projektwettbewerb will die Veranstalterin eine städtebaulich und gestalterisch hochwertige und betrieblich optimierte Konzeption evaluieren. Es ist das Ziel, den Bahnhof zu einem gelungenen städtebaulichen Ort, zu einer Adresse und zu einem in das Stadtzentrum integrierten Verkehrsknoten zu machen.

Zielsetzungen im Rahmen des Projektwettbewerbs

Die Veranstalterin erwartet von den eingereichten Lösungen:

- A) Einen Vorschlag für ein stimmiges Gesamtkonzept für den Stadtraum Bahnhofplatz / Allee mit einem funktionierenden Verkehrsknoten, der gestalterisch so zu überzeugen vermag, dass dieser Stadtraum als attraktive öffentliche Adresse wahrgenommen wird und zum Aufenthalt und zum Treffen einlädt.
- B) Einen Vorschlag, der den Bereich der Allee auch weiterhin zu einem Ort der Identifikation von Wil macht.
- C) Einen Vorschlag, der die Gestaltung des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee mit unterschiedlichen Stimmungen und Aufenthaltsqualitäten, der öffentliche, halböffentliche und private Bereiche so zu vereinen vermag, dass dadurch Belebung und Aufenthalt generiert wird.
- D) Einen Vorschlag für Verkehrsanlagen - insbesondere für den Langsamverkehr - und Einrichtungen, die trotz der erforderlichen Funktionalität auch architektonisch-gestalterisch überzeugen und so zur Erscheinung und Identität des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee wesentlich beitragen.

¹ Der Vergabegegenstand umfasst ausschliesslich nur die direkt im Zusammenhang mit dem Gestaltungsvorschlag stehenden landschaftsplanerischen Dienstleistungen. Die Dienstleistungen im Bereich Ingenieur Tiefbau werden in einem separaten Verfahren vergeben (vgl. auch Kap. 2.10.2).

2 Verfahren, Organisation

2.1 Auftraggeber

Auftraggeber ist die Stadt Wil, vertreten durch den Stadtrat. Ausschreibende Stelle ist das Departement Bau, Umwelt und Verkehr, Abteilung Stadtplanung.

2.2 Verfahren

Das Konkurrenzverfahren wird auf der Grundlage des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen als Projektwettbewerb im selektiven Verfahren mit einer offenen Dossierpräqualifikation nach Art. 24 der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB) bzw. Art. 12 Ziff. b) der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (rIVöB) durchgeführt. Subsidiär gilt die SIA-Ordnung 142 (Ausgabe 2009).

Das Wettbewerbsprogramm und die Fragenbeantwortung sind integrierender Bestandteil des Programms. Die Dossierpräqualifikation erfolgt unter Namensnennung. Der Projektwettbewerb wird anonym durchgeführt. Das Verfahren und die spätere Geschäftsabwicklung erfolgen in Deutsch.

Die Veranstalterin kann den Wettbewerb, falls es notwendig wird, mit einer optionalen anonymen Bereinigungsstufe verlängern. Die Bereinigungsstufe wird separat entschädigt. Aus wichtigen Gründen kann der Auftraggeber das Verfahren jederzeit abbrechen oder wiederholen lassen (Art. 38 EGöB).

2.3 Ausschreibung

Der Wettbewerb wird in den folgenden Medien ausgeschrieben:

- Amtsblatt des Kantons St. Gallen (Publikationsorgan nach Art. 17 Abs. 1 VöB)
- www.simap.ch
- www.stadtwil.ch
- www.konkurado.ch
- Printmedien: tec21

2.4 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Durch die Teilnahme am Wettbewerb bzw. an der Ausschreibung anerkennen die Teilnehmenden die Wettbewerbsbestimmungen, das Wettbewerbsprogramm und die Fragenbeantwortung sowie Entscheide des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Eine allfällige Beschwerde kann innerhalb von 10 Tagen seit Eröffnung der Verfügung schriftlich und begründet bei berechtigter Interessenslage beim Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen, Spisergasse 41, 9001 St. Gallen, eingereicht werden. Es gelten keine Gerichtsferien. Gegen Entscheide des Preisgerichtes in Ermes-

sensfragen kann nicht rekurriert werden. Gerichtsstand ist St. Gallen, anwendbar ist schweizerisches Recht.

Art. 17.1, Art. 17.2, Art. 22.3, Art. 27.1 lit. b) und Art. 27.3 der SIA-Ordnung 142 sowie das Reglement über das Beschwerdeverfahren für Architekturwettbewerbe gelangen aufgrund der Submissionsgesetzgebung nicht zur Anwendung.

Das Angebot ist 6 Monate ab Eingabedatum verbindlich. Sämtliche im Rahmen des selektiven Verfahrens eingereichten Unterlagen gehen in das sachenrechtliche Eigentum des Auftraggebers über. Mit der Abgabe der Arbeiten und Ausrichtung der Entschädigung (Preise / Ankäufe) geht das Projekt in das sachenrechtliche Eigentum des Auftraggebers über. Die Teilnehmenden bleiben Inhaber der Urheberrechte, übertragen jedoch die urheberrechtlichen Verwendungsrechte, insbesondere das Veröffentlichungsrecht, unter Wahrung des Namensnennungsrechts, sowie das Vervielfältigungs- und Verbreitungsrecht auf den Auftraggeber, soweit dies der Zweck der Wettbewerbsteilnahme erfordert.

Durch die Abgabe einer Bewerbung beziehungsweise eines Projektentwurfs sichern alle involvierten Bewerber zu, dass die Eigentums- und Urheberrechte der eingereichten Unterlagen (Texte, Skizzen, Pläne, etc.) geklärt sind und beim einreichenden Bewerber bzw. Teilnehmer oder zusätzlich teilnehmenden Fachplanern liegen. Insbesondere wird versichert, dass die Unterlagen keine Rechte Dritter, insbesondere Urheberrechte, verletzen.

Mit der Annahme des Weiterbearbeitungsauftrages verpflichtet sich der Projektverfasser, die Nutzungs-, Verwendungs-, Änderungs- und Realisierungsrechte dem Auftraggeber zu übertragen. Vorbehalten bleiben die nicht abtretbaren Persönlichkeitsrechte wie das Recht auf Namensnennung.

2.5 Vertraulichkeitserklärung

Das Preisgericht, die Mitglieder der Planungskommission und die zugelassenen Bewerber verpflichten sich, alle erhaltenen Informationen und Unterlagen vertraulich zu behandeln und unbeteiligten Drittpersonen ohne vorherige Zustimmung seitens Auftraggeber nicht zugänglich zu machen.

2.6 Teilnahme

2.6.1 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Fachleute aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Architektur, Verkehrsplanung, und Bauingenieurwesen (Hochbau) mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz und Ländern, die dem GATT/WTO-Übereinkommen beigetreten sind bzw. wo das Gegenrecht besteht (Stichtag 1. Januar 2017).

Teambildung

Die Bewerbung hat *zwingend als Team* zu erfolgen. Das Team muss mindestens die drei Fachbereiche Landschaftsarchitektur, Architektur und Verkehr umfassen. Die drei Bewerber aus diesen drei Fachbereichen können sich als Einzelbewerbungen im Team oder in Form einer Arbeitsgemeinschaft bewerben. Die Federführung liegt beim Bewerber aus dem Fachbereich Landschaftsarchitektur. Der Beizug weiterer Fachplaner, z.B. aus den Bereichen Bauingenieurwesen (Hochbau) oder Lichtplanung, ist je nach Lösungsvorschlag erwünscht.

Ein Bewerber aus dem Bereich Landschaftsarchitektur, Architektur und Verkehr kann sich nur in *einem* Team bewerben. Weitere beigezogene Fachplaner können bei mehreren Projektvorschlägen mitwirken. Es ist in diesem Fall Sache der Bewerber, die Anonymität innerhalb des Planungsteams sicherzustellen.

Die vom Bewerber zu erbringenden Angaben sind im Dokument Bewerbungsformular [B-1] enthalten. Die formellen Angaben sind durch die Bewerber zu deklarieren. Falsche oder irreführende Angaben sind Ausschlussgrund während des Verfahrens.

Nicht teilnahmeberechtigt ist (vgl. SIA-Ordnung 142, Art. 12.2), wer bei der Auftraggeberin, einem Preisrichter, einem Mitglied der Planungskommission oder einem im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Experten angestellt ist, oder wer mit jemandem aus diesen drei Personenkreisen nahe verwandt ist, oder in einem beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis steht.

An dieser Stelle wird ausdrücklich auf die präzisierenden und weitergehenden Ausführungen in der Wegleitung der SIA-Kommission «Befangenheit und Ausstandsgründe bei Mitgliedern des Preisgerichts und den Teilnehmenden von Planungswettbewerben» (Ausgabe 2013) verwiesen. Die Ausführungen gelten sinngemäss auch in Bezug auf die Mitglieder der Planungskommission. Gemäss der Wegleitung ist es beim offenen Wettbewerb Pflicht der *Teilnehmenden*, bei nicht zulässigen Verbindungen zur Veranstalterin oder zu einem Jurymitglied auf eine Teilnahme zu verzichten. Bei Zuwiderhandlung erfolgt der Ausschluss vom Verfahren.

2.6.2 Teilnehmende

Aufgrund der Wettbewerbsausschreibung vom 3. April 2017 sind im Rahmen der Dossierselektion 23 Bewerbungen eingegangen. Als Teilnehmer selektioniert worden sind 9 Bewerbungen. Es sind dies (in alphabetischer Reihenfolge):

Teilnehmer	Ort (federführende Firma)
Team: Appert Zwahlen Partner AG, Cham / Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen / bhateam Ingenieure AG, Frauenfeld	Cham
Team: Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich / Haerle Hubacher Architekten BSA GmbH, Zürich / ewp AG, Effretikon	Zürich
Team: bbz bern gmbh, Bern / LEISMANN AG; Biel / Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern	Bern

Teilnehmer	Ort (federführende Firma)
Team: Hager Partner AG, Zürich / Cometti Truffer Architekten AG, Luzern / Basler & Hofmann AG, Zürich	Zürich
Team: LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich / weber brunner architekten ag, Zürich / mrs partner ag, Zürich	Zürich
Team: planikum GmbH, Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich / plan b architekten, Zürich / Gruner Wepf AG, St. Gallen	Zürich
Team: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich / Tom Munz GmbH, St. Gallen / Kontextplan AG, Zürich	Zürich
Team: S2L GmbH Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich / Dürig Architekten AG, Zürich / WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn	Zürich
Team: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich / ARGE Ruprecht Architekten GmbH & Blue Architects AG, Zürich / IBV Hüsler AG, Zürich	Zürich

2.7 Entschädigung

Die Aufwendungen für die Dossierpräqualifikation (Phase 1) werden nicht entschädigt. Für den Projektwettbewerb stehen für Entschädigungen der Teilnehmenden, Preise und Ankäufe gesamthaft CHF 155'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Die Gesamtsumme wird ausgerichtet. Jeder Teilnehmende erhält nach korrekter Abgabe eines Projektvorschlags und Erfüllung der Aufgabenstellung CHF 8'000.- (exkl. MwSt.) Pauschalentschädigung.

2.8 Organe

2.8.1 Preisgericht

Sachpreisgericht	Susanne Hartmann, Stadtpräsidentin Wil (Vorsitz) Daniel Stutz, Stadtrat Wil, Dep. Bau, Umwelt und Verkehr Martin Hitz, Verwaltungsrat Wipa AG Hanspeter Steiner, SBB Immobilien Thomas Baumgartner, Direktor Frauenfeld-Wil Bahn
Fachpreisgericht	Matthias Wehrlin, Städtebau, Wünnewil und Flawil (Präsident) Simon Schöni, Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA, Bern René Haefeli, Landschaftsarchitekt FH, Raumplaner NDS, Wilen Rolf Mühlethaler, Architekt BSA SIA, Bern Patrick Gartmann, dipl. Bauing. FH SIA, dipl. Arch. FH SIA, Chur Fritz Kobi, Verkehrsplaner, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/SVI, Münsingen
Ersatzpreisgericht	Felicitas Zehnder, Vertreterin STWE Stadtsaal (Sachpreisgericht) Bettina Anderau-Latzer, Projektleiterin Verkehr Stadt Wil (Fachpreisrichter)

Experten*	Renato Tamburlini, Leiter Hochbau Stadt Wil
	Marcel Frei, Leiter Tiefbau Verkehr Stadt Wil
	Andreas Dobler, Sicherheitsverbund Region Wil, Stadt Wil
	Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr SG
	Thomas Keller, SBB AG Fahrplan und Netzdesign
	Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur Frauenfeld-Wil Bahn AG
	Andreas Deterling, BUS Ostschweiz AG

* zur Begutachtung von Spezialfragen kann das Preisgericht jederzeit Experten in beratender Funktion beiziehen.

Das Preisgericht bezieht die städtische Planungskommission mit Expertenstatus ein. Die Kommission unterliegt von Amtes wegen der Schweigepflicht sowie den Anforderungen der Wegleitung zu den Ordnungen SIA 142 betreffend Befangenheit und Ausstandsgründe. Die Mitglieder der Planungskommission sind unter <http://www.stadtwil.ch/de/polver/behoerden/kommissionen2/> aufgeführt.

2.8.2 Sekretariat

Die Kontaktadresse für die den Projektwettbewerb betreffenden Verfahrensteile ist das Sekretariat Stauffer & Studach AG Chur, vertreten durch Beat Aliesch, Alexanderstrasse 38 / 7000 Chur; Tel +41 (0)81/ 258 34 44; Fax +41 (0)81/ 258 34 40 / sekretariat@stauffer-studach.ch. Die administrativen Kontakte zur ausschreibenden Stelle sind im Programm abschliessend genannt.

2.9 Weiterbearbeitung und Auftrag

2.9.1 Allgemein

Der Auftraggeber beabsichtigt, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und den Empfehlungen des Preisgerichtes, das Verfassersteam des zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projektes im freihändigen Verfahren weiter zu beauftragen. Anspruch auf eine weitere Beauftragung haben nur die Verfasser im engeren Sinne (Einzelbewerber bzw. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft).

Voraussetzung dazu bildet der Nachweis der Projektverfassenden, für die Erbringung der Teilleistungen gemäss SIA Ordnung 105 bzw. SIA Ordnung 102 bzw. der Auftragsinhalte des Verkehrsplaners unter Berücksichtigung sämtlicher Projektparameter über die entsprechenden fachlichen und personellen Kapazitäten zu verfügen. Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens ist im Einvernehmen mit dem Auftraggeber und dessen schriftlicher Zustimmung zu den gewählten Partnern möglich.

Der Auftraggeber behält sich vor, sofern es die Lösungsvorschläge erfordern und zulassen, und es vom Preisgericht explizit empfohlen wird, einzelne Weiterbearbeitungen (z. B. Bereich Bahnhofplatz, Bereich Allee) festzulegen bzw. Beauftragungen

vorzunehmen. Weitere im Projektwettbewerb beigezogene Fachplaner haben keinen direkten Anspruch auf eine weitere Auftragserteilung. Bei einem nachweislich erbrachten Beitrag zur Lösung der Wettbewerbsaufgabe kann der beigezogene Spezialist / Fachplaner im freihändigen Verfahren beauftragt werden.

Vorbehalten bleiben in allen Fällen die Projektgenehmigung und die Bereitstellung und Freigabe der erforderlichen Kredite durch die zuständigen Instanzen sowie die privatrechtliche Einigung über den Honorarvertrag.

2.9.2 Leistungsumfang

Die Verfasser des zur Realisierung kommenden Vorschlags werden mit der weiteren Bearbeitung für folgende Teilleistungen beauftragt: Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Ausschreibungspläne, Ausführungspläne und gestalterische Leitung (56.5% – 64.5%²) nach SIA 105, bzw. 102. Die Veranstalterin behält sich vor, Teilleistungen auch aus diesen SIA-Phasen anderweitig zu vergeben (Kostenberechnungen). Die entsprechende Bau- und Honorarsumme wird dadurch reduziert oder entfällt. Es besteht dann kein Anspruch auf dadurch entgangenen Gewinn. Die Beauftragung mit weiteren Teilleistungen ist möglich.

Die Veranstalterin hält sich derzeit die Option offen, die Ausführung und die Inbetriebnahme einem Dritten zu übertragen. Die gestalterische Leitung verbleibt auch in diesem Fall bei den Verfassern. Betreffend Beauftragung Ingenieur-Tiefbau und Abgrenzung der Beauftragungen zwischen dem Team siehe Kap. 2.10.

2.9.3 Honorar

Der Auftraggeber beabsichtigt, auf folgender Basis einen Vertrag abzuschliessen:

- Mittlerer Stundenansatz h: CHF 135.- (exkl. MwSt.)
- Teamfaktor i: 1.0
- Anpassungsfaktor r: max. 1.0
- Schwierigkeitsgrad (Freiraumkategorie III): n: 1.0

Besonders zu vereinbarende Leistungen werden nach Aufwand verrechnet.

Der Verkehrsplaner wird nach Aufwand und den Stundenansätzen der Stadt Wil entschädigt.

² Mit dem Vorliegen des Wettbewerbsbeitrages geht die Ausloberin davon aus, dass bereits eine Teilleistung der Arbeiten gemäss der Leistungstabelle Punkt 4.31 Vorprojekt vorliegt und nicht mehr erbracht werden muss. Dieser Teil umfasst je nach Wettbewerbsergebnis zwischen 1.5 – 3% Leistungsprozente und wird nicht mehr vergütet.

2.10 Weitere Informationen zur Beauftragung

2.10.1 Projekthandbuch

Für die Abwicklung des Projekts wird vom Auftraggeber ein Projekthandbuch erstellt. Darin sind Projektinformation, Projektorganisation, Information und Kommunikation, Terminplanung, Änderungsmanagement etc. des Projekts beschrieben. Die Planer- und Bausitzungen finden in Wil statt.

2.10.2 Gesamtprojektleitung, Federführung Auftragnehmer

Die Planungs- und Bauarbeiten am Bahnhofplatz Wil werden auf Bauherrenseite durch einen Gesamtprojektleiter geführt. Die Federführung für die Projektierung und Realisierung wird durch einen noch zu bestimmenden Tiefbauingenieur wahrgenommen. Der Ingenieur Tiefbau wird mit separater Auslobung vergeben. Bis Stand Vorprojekt liegt die Federführung seitens Auftragnehmer beim federführenden Büro aus dem Projektwettbewerb.

Eine Übersicht zu den einzelnen Bearbeitungsmandaten ist in Anhang A dargestellt.

2.11 Termine

Datum	Schritt
Phase 2	
KW 29	- Abgabe Unterlagen
Mo. 21. Aug. 2017	- Begehung
Fr. 15. Sept. 2017	- Frist Einreichung Fragen zum Programm (Eingang!)
Fr. 22. Sept. 2017	- Fragenbeantwortung (E-Mail)
Fr. 17. Nov. 2017	- Abgabe der Arbeiten
KW 47	- Vorprüfungen
Fr. 1. Dez. 2017	- Jurierung (1. Tag)
Fr. 15. Dez. 2017	- Jurierung (2. Tag)
Januar 2018	- Entscheid und Mitteilung (Verfügung Stadtrat)
Februar 2018 (prov.)	- Ausstellung / Information Öffentlichkeit

3 Aufgabenstellung

3.1 Allgemeines

3.1.1 Grundlage Masterplan Zukunft Bahnhof Wil

Dem vorliegenden Verfahren sind mehrere Planungsschritte vorausgegangen und mit dem Masterplan Zukunft Bahnhof Wil sind die massgebenden Rahmenbedingungen für das Verfahren abschliessend geklärt. Der Masterplan wird als Grundlage abgegeben [Grundlage 4_1] und ist verfügbar unter www.stadtwil.ch/bahnhof. Im engeren Sinn ist der Teil «Entwicklungskonzept: Bahnhof und Stadt», Seiten 13 bis 45 von wegleitender Bedeutung.

3.1.2 Aufgabenstellung im Projektwettbewerb

Die Aufgabenstellung im Rahmen des Projektwettbewerbs umfasst auf der Basis des Masterplans die Ausarbeitung eines Projektvorschlags für:

1. Ein räumliches und funktionales Gesamtkonzept für den Bahnhofplatz, die Zugänge zur Bahn mit Bushof und der Allee.
2. Die im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept erforderlichen Hochbauten, die oberirdischen Verkehrsanlagen und die raumwirksamen Elemente.
3. Die Gestaltung der Haltestelle der FWB (Perrondächer, Wartebereiche) unter Berücksichtigung der definierten Gleislagen.
4. Die Gestaltung der unterirdischen Anlagen und Aufgänge im Bereich der Personenunterführung West und der Aufgänge soweit sie Teil der Aufgabe sind.

3.1.3 Perimeter

Abbildung 3 umfasst den Perimeter der Aufgabenstellung. Dargestellt sind die oberirdischen und unterirdischen Bereiche, welche abhängig des Lösungsvorschlags auch miteinbezogen werden können. Der erweiterte Perimeter umfasst die Bereiche, welche je nach Lösungsvorschlag miteinbezogen werden können.

3.1.4 Restriktionen Bauten und Anlagen

Bauten und Anlagen oberirdisch:

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Allee kann innerhalb des Perimeters soweit nicht nachfolgend beschrieben über die bestehenden Bauten und Anlagen verfügt werden.

Bauten und Anlagen unterirdisch:

Mit Ausnahme des Bereichs «Zweiradabstellanlage unterirdisch» sind im Rahmen des Wettbewerbs alle unterirdischen Bauten und Anlagen zu belassen.

Güterschuppen Freihaltung / Abstand Geleise SBB:

Innerhalb des Perimeters liegt der Güterschuppen SBB, über diesen kann ersatzlos verfügt werden. Die Gleise vor dem Güterschuppen müssen indes auf der ganzen Länge uneingeschränkt benutzt werden können (abstellen von Zugkompositionen).

Zur Bedienung dieses Geleises, muss deshalb ab Gleisachse des dem Güterschupens näherem Gleis ein Abstand von mindestens 5.0 m Richtung Norden freigehalten werden.

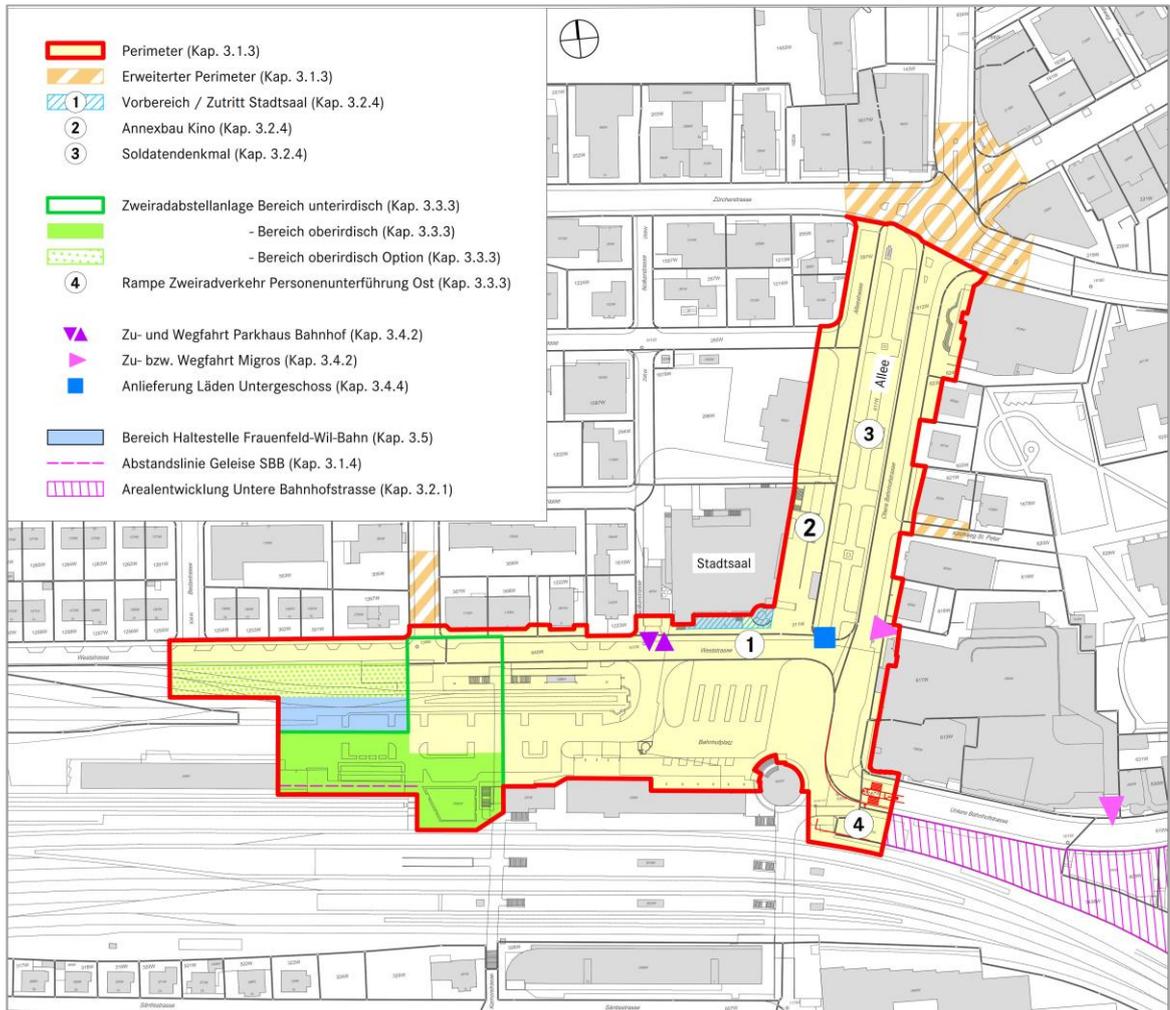


Abb. 3: Perimeter Projektwettbewerb

3.2 Städtebauliches Konzept

3.2.1 Allgemein

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes auf der Stadtebene und auf der Ebene der Personenunterführungen. Dazu werden städtebaulich, gestalterisch und betrieblich überzeugende Lösungen erwartet. Gesucht ist ein «Leuchtturmprojekt» für Stadt und Region. Ein solches zeichnet sich auch durch Nachhaltigkeit und Robustheit bezüglich veränderter betrieblicher Ansprüche aus. (Informationen zum städtebaulichen Konzept siehe Masterplan S. 34ff).

Hinweis Arealentwicklung untere Bahnhofstrasse:

Für das Areal entlang der unteren Bahnhofstrasse besteht auf der Basis eines Richtprojektes ein Gestaltungsplan. Die Realisierung erfolgt in absehbarer Zeit. Der

dem Perimeter angrenzende Gestaltungsplan ist als verbindliche Situation zu betrachten. Definitiv ist auch die Rampe, welche eine Verbindung zur Personenunterführung Ost schafft (siehe Abb. 3). Für den Vorbereich besteht ein Projekt für die Gestaltung. Dieses Projekt ist nicht verbindlich und kann auch durch eigene Vorstellungen ersetzt werden. Umgebungspläne und Baubeschrieb der Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse werden als Grundlage abgegeben (Grundlage 4_4).

3.2.2 Räumlicher Abschluss «West»

Nach Realisierung der ersten Entwicklungsetappe könnte der Bahnhofplatz östlich seinen Abschluss verlieren (Abb. 4). Das Thema der Fassung des Platzes im Westen ist im Masterplan entsprechend thematisiert. Mit den Interventionen zur Platzgestaltung oder der Platzierung von Hochbauten ist zu sorgen, dass der Platz gesamthaft als gefasst erscheint.



Abb. 4: Masterplan Stand 2030 mit Bereich Platzabschluss West

3.2.3 Öffentlicher Raum

Kerngedanke

Ein Kerngedanke aus dem Masterplan ist eine zweckmässig organisierte Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und der Personen, welche sich im Stadtraum Bahnhofplatz / Allee aufhalten. Um dies zu erreichen, sind nebst den rein planerisch-organisatorischen Aspekten vier Stichworte zentral: *Aufenthaltsqualitäten; Orientierung; Sicherheit und Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes.*

Erdgeschoss

Der öffentliche Raum - eingeschlossen die unterirdischen Bereiche - soll aus einem Guss gestaltet werden. Durch die Konzentration der Verkehrsfläche auf die Mitte des Bahnhofplatzes wird der Flächenbedarf für den Verkehr optimiert. Für die angrenzenden Bereiche und Randzonen ergeben sich so ein grösstmöglicher Nutzungsspielraum für den Aufenthalt und für Verkauf oder Restauration. Hinsichtlich der Belebung des Platzes ist die Thematik der Schnittstellen zu den Erdgeschossnutzungen eine zentrale.

Im Bereich der Allee sind nebst den öffentlichen Bereichen auch die privaten Vorbereiche in die Gestaltungsüberlegungen miteinzubeziehen. Dies betrifft auch die Perimeter angrenzenden Flächen.

Untergeschoss

Funktionalität und Atmosphäre der unterirdischen Anlagen sind für den Bahnhof von grosser Wichtigkeit. Aus Sicht des Auftraggebers handelt es sich bei den unterirdischen Anlagen nicht um reine Langsamverkehrsanlagen, sondern eben auch um städtebauliche Elemente. Auffindbarkeit, Übersichtlichkeit, Belichtung und namentlich auch die Sicherheit sind wichtige Aspekte um die unterirdischen Anlagen attraktiv zu gestalten. (Weitere Ausführungen dazu siehe Kap. 3.3 Fuss- und Veloverkehr). Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Parkhauses (siehe Kap. 3.4.2) kann diesem Anliegen Rechnung getragen und die heutige Situation merklich verbessert werden.

Massnahmen im Zusammenhang mit der Personenunterführung sind nicht Gegenstand der Aufgabenstellung (ausgenommen innerhalb des Bereichs Zweiradabstellanlage, PU West, Aufgang Nord).

Sicherheit im öffentlichen Raum

Der Sicherheit und dem Sicherheitsempfinden der Nutzer wird eine grosse Wichtigkeit beigemessen. Raumgestaltung, Einsichtnahme, Möblierung und Beleuchtung unterstützen das positive Sicherheitsempfinden.

3.2.4 Bauten und Anlagen

Vorbereich und Zutritt Stadtsaal

Die heutige Situation im Vorbereich des Stadtsaals und dessen Zutritt ist nicht befriedigend. Die Stadt und die Eigentümerschaft des Stadtsaals wollen die Neugestaltung des Bahnhofplatzes nutzen, um den Aussenbereich des Stadtsaals aufzuwerten. Im Rahmen des Wettbewerbs können die Teilnehmer einen Vorschlag zur besseren Zugänglichkeit der Terrasse (südlich der Focacceria) machen. Der «Turm» kann in die gestalterischen Überlegungen miteinbezogen werden. Die Treppenanlage soll aber nach Möglichkeit baulich belassen werden.

Annexbau Kino

Der neue Annexbau ist zu belassen. Er darf in seiner Funktionalität nicht beeinträchtigt werden.

Öffentliche Toiletten

Die bestehende WC-Anlage im SBB-Aufnahmegebäude wird voraussichtlich von SBB und Stadt erneuert und ist nicht Teil der Aufgabe. Die WC-Anlage in der Allee erfüllt die Anforderungen nicht mehr und muss ersetzt werden. Im Bereich der Allee ist eine neue vandalensichere, behindertengerechte, Unisex-Toilettenkabine vorzusehen.

3.3 Fuss- und Veloverkehr

3.3.1 Allgemein

Dem Fuss- und Veloverkehr ist auf dem ganzen Areal eine hohe Priorität einzuräumen. Das im Masterplan festgelegte Netz ist verbindlich (Masterplan S. 29, Abb. 5).

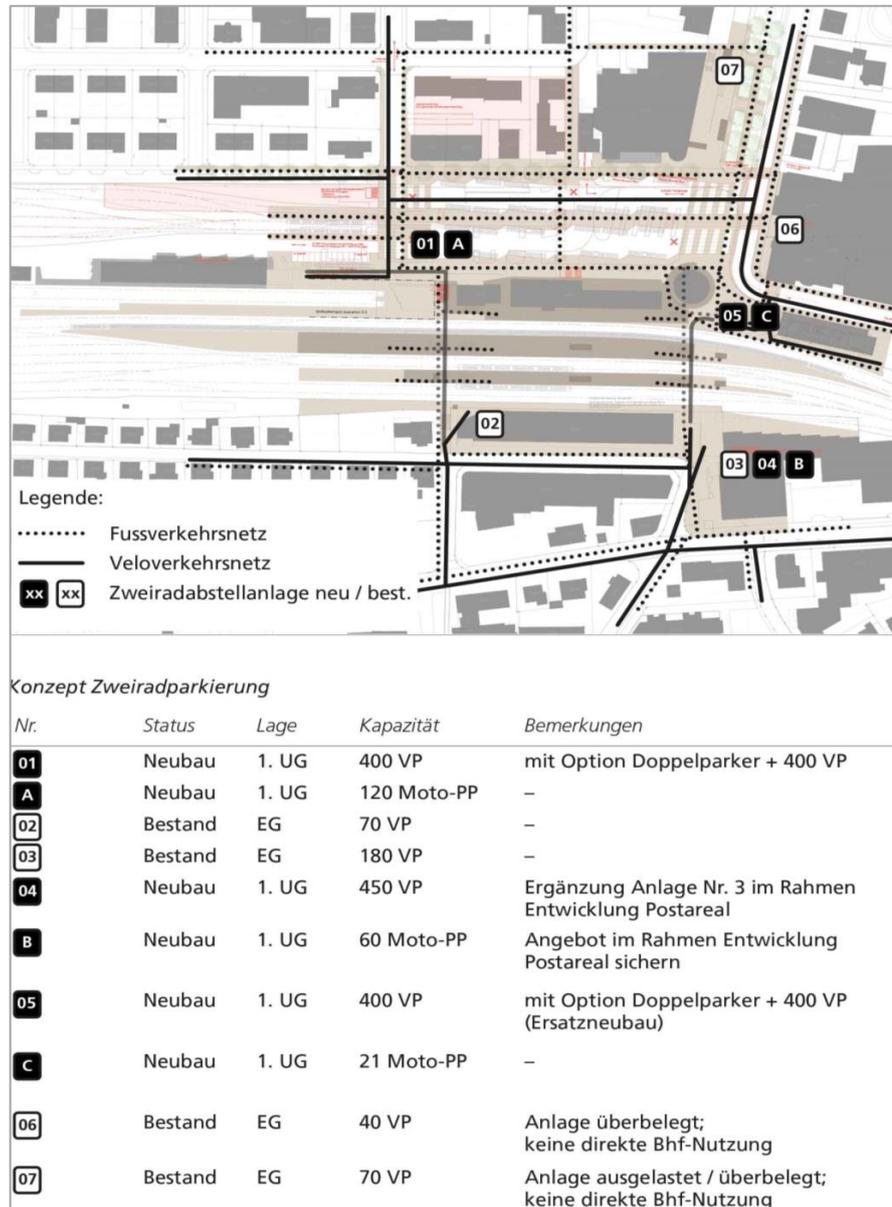


Abb. 5: Schemaskizze Fuss- und Veloverkehr mit Konzept Zweiradparkierung

3.3.2 Fussverkehr

Für den Fussverkehr wird auf allen Verbindungen eine entsprechende Infrastruktur angeboten. Im Rahmen der Masterplanung wurde auf der Oberen / Unteren Bahnhofstrasse ein Mittelstreifenkonzept vorgeschlagen. Dies ermöglicht eine siedlungsorientierte Umgestaltung des Verkehrsraumes und eine bessere Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Osten (Abb. 5, S. 16).

Unterirdisch wird die Ostunterführung in der Verlängerung der Stadtachse auch künftig die wichtigste unterirdische Verbindung sein. Die Verbreiterung erfolgt im Zusammenhang mit der Überbauung des Landhausareals. Die westliche Unterführung wird an Bedeutung gewinnen. Im Rahmen des Wettbewerbs ist dazu kein Vorschlag auszuarbeiten.

Aufgänge Fussverkehr

Aus dem Untergrund gibt es verschiedene Aufgänge für den Fussverkehr. Aufgänge sind wichtige Punkte der Orientierung und können auch gestalterisch in Erscheinung treten. Zuhanden der Teilnehmenden wird eine Skizze abgegeben mit den bestehenden Aufgängen, unterschieden in solche ohne Veränderungen und solche an denen Veränderungen vorgeschlagen werden können (Grundlage 4_3).

3.3.3 Zweiradverkehr

Der Masterplan sieht für den Veloverkehr in alle Richtungen direkte und sichere Verbindungen vor. Im Masterplan sind einzelne Verbindungen weitergehend beschrieben (S. 28ff). Das Konzept gemäss Masterplan ist verbindlich (vgl. Abb. 5). Die unterirdische Querbarkeit der Gleisanlagen für den Veloverkehr ist in der Personenunterführung Ost und West mittels entsprechender Erweiterungen oder der Bahnquerung Schillerstrasse zu gewährleisten. Im Rahmen des Wettbewerbs ist dazu kein Vorschlag auszuarbeiten. Im Rahmen des Wettbewerbs sind ausschliesslich die jeweiligen Schnittstellen nördlich der Gleise nutzerspezifisch zu lösen sowie die Funktionalität und die Sicherheit nachzuweisen.

Zweiradabstellanlagen

Im Konzeptplan zum Veloverkehr sind auch die Abstellanlagen für Zweiräder festgelegt. Innerhalb des Perimeters sind an zwei Standorten neue Zweiradabstellanlagen vorgesehen. Für die Anlage 01 / A ist im Rahmen des Wettbewerbs ein Vorschlag auszuarbeiten. In Abb. 5 ist die Lage schematisch, in Abb. 3 (Perimeter) ist der hierfür zur Verfügung stehende Perimeter dargestellt. Es ist den Verfassern überlassen, wieweit sie die Anlage unter- oder oberirdisch oder kombiniert anbieten wollen. In der folgenden Tabelle sind die Anforderungen ausgeführt.

Bezeichnung	Angebot	Bemerkung
▪ Veloabstellanlage [01]	400	– Breite pro Platz: 0.45 m – kann auch zweistöckig organisiert sein – PP können auch auf mehrere Standorte verteilt sein – Erweiterungsoption um 400 PP
▪ Motorräder / Motorroller [A]	120	– pro Platz: 1.20 - 1.50 m / 2.20 m – Fahrgasse 3.0 m

Velostation

In Kombination mit der Veloabstellanlage [01] ist eine betreute Velostation anzubieten. Die Räume können ober- oder unterirdisch angeordnet werden, Präferenz oberirdisch. Vorgaben zur Ausstattung siehe Materialien Langsamverkehr Nr. 127, Leitfaden Velostationen, Astra. Das Raumprogramm der Velostation umfasst:

Bezeichnung	Angebot	Bemerkung
▪ Velostation	100 PP	– ca. 100 der 400 PP der Zweiradabstellanlage (1. Etappe) müssen baulich abtrennbar sein – geregelter Zutritt
▪ Loge, Werkstatt, Sanitär	50 m2	– Sanitäre Anlage für Benutzer der Velostation
▪ Abstellraum, Lager Velomiete	50 m2	– Nebenräume für Velostation

Erschliessung Veloabstellplätze

Unterirdisch angeordnete Veloabstellplätze können aus Sicherheitsgründen nicht über Zufahrt Parkhaus Bahnhof erschlossen werden. Es ist dann eine separate Rampe vorzusehen. Motorisierte Zweiräder können die bestehende Zufahrt zum Parkhaus Bahnhof benutzen. Die Erschliessung unterirdisch angeordneter Veloabstellplätze im Bereich der PU West kann nicht über die Rampe der Personenunterführung Ost erfolgen. Wird im Rahmen des Gestaltungsvorschlags über bestehende Abstellplätze für Zweiräder verfügt, ist Realersatz zu schaffen.

3.4 MIV

3.4.1 Allgemein

Die Erschliessung und das Verkehrsregime für die Obere- / Untere Bahnhofstrasse ist im Masterplan beschrieben (S. 32ff). Das Konzept MIV-Erschliessung gemäss Masterplan ist verbindlich (vgl. S. 19 Abb. 6).

Die Obere- / Untere Bahnhofstrasse ist eine Gemeindestrasse mit einer Verkehrsbelastung von rund 13'000 Fahrzeugen pro Tag. Sie ist aufgrund der Lage am Bahnhof und mit den angrenzenden publikumsorientierten Nutzungen eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstrasse für alle Verkehrsarten. Um diesen vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, kann sich die Stadt Wil eine Tempo-30-Zone vorstellen. Zwischen Bahnhof und Schwanenkreisel ergänzt die „Allee“ den Strassenraum und deutet die Verbindung zur Fussgängerzone / Altstadt an. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz ist für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr erlaubt.

3.4.2 Parkierung

Das Parkierungskonzept gemäss Masterplan ist verbindlich (vgl. S. 19 Abb. 6). Derzeit ist eine Option für eine Erweiterung des Parkhauses Bahnhof (Objekt 04) in Prüfung. Diese allfällige Erweiterung ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs und nicht Vergabegegenstand.

Der aufzuzeigende Lösungsvorschlag im Zusammenhang mit der neuen Zweiradabstellanlage (Kap. 3.3.3) ist auf diese mögliche Parkhauserweiterung abzustimmen. Das Richtprojekt wird zur Information abgegeben. Die öffentliche Zufahrt zum Parkhaus Bahnhofstrasse erfolgt auch künftig über den Bahnhofplatz. Eine Verbreiterung der Zufahrt ist nicht erforderlich, hingegen muss die Zufahrt zum Parkhaus auch nach der Neugestaltung einen erkennbaren Erschliessungscharakter haben. Die Zufahrt muss auch für Ortsunkundige deutlich erkennbar sein. Die Erweiterung des Parkhauses Bahnhof erfolgt auf zwei Geschossen und umfasst:

Bezeichnung	Angebot	Bemerkung
▪ 1. UG	ca. 120 PP	– Erschliessung über heutige Zufahrt
▪ 2. UG (Option) in Prüfung	ca. 130 PP	– dann zusätzliche Zufahrt ab Winkelriedstrasse via Arealentwicklung Gallusstrasse / Konstanzerhof

Parking Migros

Die Parkierung der Migros liegt ausserhalb des Perimeters (Abb. 6). Hingegen erfolgt die Erschliessung über den Perimeter (Abb. 3). Es wird gewünscht, dass die Zu- und Wegfahrtrichtungen beibehalten werden und zusätzlich die Einfahrt in das Parkhaus auch von Norden via Schwanenkreisel möglich ist.

3.4.3 , Vorfahrtsbereich Bahnhof und Taxi

Die Verfasser sind angehalten eine funktionale Bahnhofvorfahrt mit Kurzeit-PP und Taxi zu planen. Der Standort ist im Masterplan festgelegt worden (vgl. Abb. 6, Ziff. 02, 03). Ebenso ist die Erschliessung des Güterschuppens zu gewährleisten (Abb. 6, Ziff. 01). Der Masterplan ist verbindlich. Folgendes PP-Angebot ist vorzusehen:

Bezeichnung	Angebot	Bemerkung
▪ Vorfahrtsbereich Taxi	3 PP	
▪ Wartebereich Taxi	ca. 5 PP	– in Sichtnähe
▪ Behinderten-PP	2 PP	
▪ Kurzeit-PP	ca. 12 PP	

3.4.4 Anlieferungen Läden Untergeschoss / avec

Die Anlieferung der Läden muss im Grundsatz gewährleistet sein. Die Anlieferung für die verschiedenen Dienstleister im Untergeschoss (1. UG, Läden Wipa / Shopwil, Läden SBB) erfolgt neu zentral über die nordöstlichste Reservekante des Bushof. An diesem Standort ist ein leistungsfähiger versenkbarer Lift zu planen. Der Standort ist in Abb. 3 bezeichnet. Beim Lösungsansatz einer zentralen Anlieferung ist das Funktionieren von grösster Wichtigkeit. Die Funktionalität bezieht sich auf die bauliche Lösung und auf das Anlieferungsregime.

Der sich im Erdgeschoss befindende avec hat seine Lager ebenfalls im UG. Seine Anlieferung erfolgt ebenfalls über diese neue zentrale Anlieferungsstelle. Die Anlieferung des sich im Erdgeschoss befindenden Panetariums erfolgt auch weiterhin oberirdisch. Die Anlieferung erfolgt mit Kleintransportern und muss nicht zwingend bis unmittelbar vor das Geschäft erfolgen können.

Bezeichnung	Angebot	Bemerkung
▪ Warenlift	1	<ul style="list-style-type: none"> – Innenmasse: 1500 cm x 2800 cm, Nutzlast: 2000kg – Für 2 Paletten und Begleitpersonen oder 1 Palette plus Handgabelhubwagen (oder Gehgabelstapler) und Begleitperson

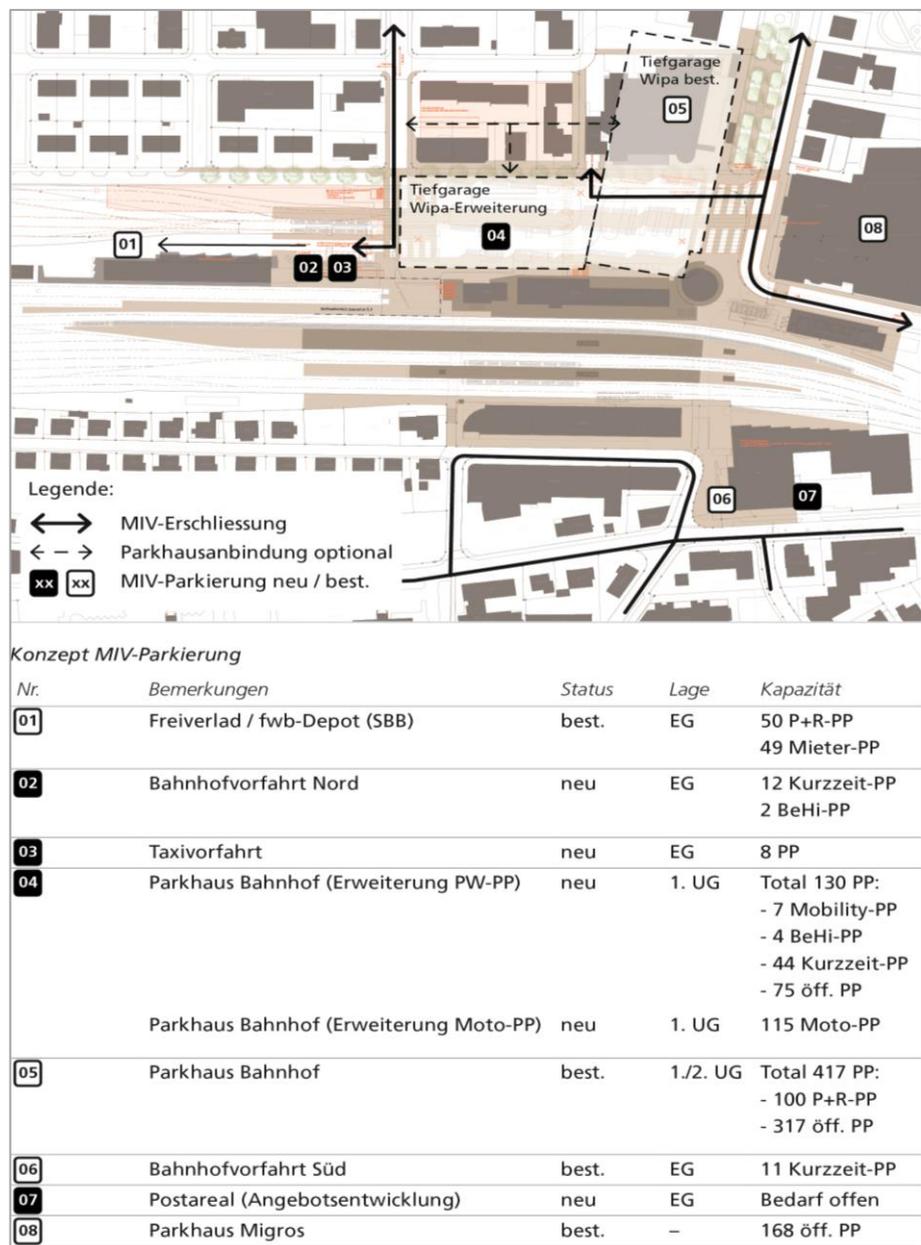


Abb. 6: Schemaskizze MIV und Parkierung

3.5 Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB)

Im Masterplan Zukunft Bahnhof Wil sind die Anforderungen an die Haltestelle der FWB festgehalten (S. 22). Der Bereich für die Haltestelle FWB ist im Perimeterplan (Abb. 3) ausgewiesen. Dieser Bereich ist abschliessend festgelegt. Das Gleisprojekt (Stand Vorprojekt) ist verbindlich und wird den Teilnehmenden abgegeben. Im Rahmen des Wettbewerbs haben die Teilnehmer einen Lösungsvorschlag für die Gestaltung der Aussenflächen, der Perrondächer und der Warteeinrichtungen zu machen. Das Anforderungsprofil für die Perrondächer und den Wartebereich sind in Anhang C aufgeführt.

3.6 Bushof

Im Masterplan Zukunft Bahnhof Wil sind die Anforderungen an den Bushof ausgeführt (S. 23ff). Im Rahmen des Masterplans wurde eine Konzeption für den Bushof festgelegt (Masterplan Abb. 25) (Abb. 7).



Abb. 7: Übersicht Richtprojekt Haltestelle FWB (links) und neuer Bushof (rechts)

Diese Konzeption ist verbindlich. Im Sinne der Justierung im Zusammenhang mit der Gestaltung und Anordnung von Bauten und Anlagen kann die Konzeption angepasst werden. Die betriebliche Funktionalität ist zwingend sicherzustellen. Werden Anpassungen vorgenommen, ist nachzuweisen, dass der Betrieb gleichermassen gut funktioniert.

Im Rahmen des Wettbewerbs haben die Teilnehmer einen Lösungsvorschlag für die Gestaltung der Aussenflächen und der Warteeinrichtungen zu machen. Alle Wartebereiche sind witterungsgeschützt, überdacht und hindernisfrei zugänglich auszugestalten. Die Veranstalterin erwartet, dass die Hochbauten der Wartebereiche gestalterisch überzeugen und Teil des neuen Erscheinungsbildes sind. Sie erwartet hier aber keine grossen Gesten und kostenintensive Lösungen.

Im Masterplan sind die anzubietenden Haltekanten festgelegt worden (S. 28). Dieses Angebot ist zwingend einzuhalten. Es umfasst total 18 Haltekanten plus 3 Haltekanten für Reserve und Bahnersatz. 2 der 18 Haltekanten sind so zu gestalten, dass sie erst bei Bedarf in einer späteren Phase für den Busbetrieb eingerichtet werden.

Bezeichnung	Angebot	Anforderungen
▪ Regionalbusse	10* Haltekanten	<ul style="list-style-type: none"> – Bei mind. 6 müssen Zu- und Wegfahrt unabhängig erfolgen können – Bei max. 4 muss nur die Zufahrt selbständig erfolgen können; eine Aneinanderreihung von je zwei Fahrzeugen ist denkbar.
▪ Stadtbusse	8* Haltekanten	<ul style="list-style-type: none"> – Erwünscht sind unabhängige Zu-/ und Wegfahrt für alle Haltekanten. – Möglich sind auch 4 Haltekanten für je 2 Fahrzeuge
▪ Reserve	3 Haltekanten	<ul style="list-style-type: none"> – 1 Haltekante für Standardbus – 2 Haltekanten für Gelenkbusse (Bahnersatz)

* von den 18 Haltekanten werden 2 erst zu einem späteren Zeitpunkt eingerichtet. Diese sind zu bezeichnen.

3.7 Raumwirksame Elemente

Der Veranstalterin ist bewusst, dass sie auf dieser Stufe und ohne Dialog nicht zu allen gestaltungsrelevanten Elementen zweckmässig die Rahmenbedingungen formulieren kann. Es ist Sache der Teilnehmenden, im Rahmen des Wettbewerbs die in ihrem Lösungsvorschlag weiteren gestaltungsrelevanten Elemente so zu zeigen, dass deren Einfluss erkenn- und beurteilbar ist. Beispiele solcher Elemente können sein: Beleuchtungskörper, Abspannmasten, Kandelaber, grössere Elemente der Signaletik oder spezielle Möblierung.

[Hinweis Möblierung: Im Rahmen des Wettbewerbs ist nur die Anordnung der raumwirksamen Elemente aufzuzeigen. Produkte / Produktlinien können unverbindlich vorgeschlagen werden. Es wird davon ausgegangen, dass es auf dem Markt genügend ausgereifte Programme gibt und dass kein Bedarf nach Produktentwicklungen besteht.]

3.8 Bäume und Grünflächen

Grundsätzlich kann über alle Grünelemente innerhalb des Perimeters verfügt werden. Die bestehende Allee mit ihren teils achtzigjährigen Rosskastanien weist eine starke räumliche Präsenz auf und ist zusammen mit dem Alleeschulhaus ein Zeitzeuge der Entstehung dieses Stadtteils. Als stadträumliches Element ist die Doppelreihe zu erhalten oder zumindest durch eine neuwertige zu ersetzen.

Gemäss dem Gutachten aus dem Jahre 2014 sind zwingend Verbesserungen im Wurzelraum der Bäume vorzunehmen. Aufgrund des Alters und des Gesundheitszustandes der Bäume werden vier als sehr erhaltenswert eingestuft. Bei fünf sind kurzfristig Neupflanzungen erforderlich, zehn sind nicht erhaltenswert, da jung oder in einem schlechten Zustand, und acht erhaltenswert, da gesund und zumindest fünfzigjährig. Generell ist die westliche Reihe besser erhalten als die östliche. Ein Gestaltungskonzept, welches Neupflanzungen im Rahmen der Neugestaltung und unter Einbezug der sehr erhaltenswerten Bäume berücksichtigt, ist denkbar. Zuhanden der Teilnehmenden wird eine Übersicht mit einer Beurteilung des Baumbestandes abgegeben

(Grundlage 4_5). Der Alleebrunnen ist in geeigneter Weise in die Neugestaltung zu integrieren. Das Soldatendenkmal kann an einen anderen Ort in der Stadt versetzt werden.

Die übrigen Bäume auf / am Bahnhofplatz wurden vor knapp 30 Jahren mit der Neugestaltung von Bahnhofplatz, Parkierungsanlagen und Haltestelle FW-Bahn gepflanzt und müssen nicht an ihrem Standort erhalten werden.

3.9 Kosten (Information)

Im Rahmen der Masterplanung wurde eine Grobkostenschätzung (inkl. Honorare und MwSt.) erstellt. Da der Masterplan für den Bereich Allee keinen konkreten Vorschlag macht, sind die Kosten als Annäherung zu verstehen (BK in Klammern).

- Gleisanlage FWB inkl. Haltestelleninfrastruktur: CHF 9.5 Mio. (CHF 6.65)
- Bahnhofplatz: CHF 16.2 Mio. (CHF 11.4)
- Obere Bahnhofstrasse / Allee: CHF 1.5 Mio. (CHF 1.1)

Die Verfasser sind aufgefordert, trotz der anspruchsvollen Aufgabe kostenbewusste Vorschläge auszuarbeiten. Ein Formular zur Kalkulation der Kosten wird den Teilnehmern abgegeben. Die Kostenüberprüfung erfolgt stufengerecht.

4 Phase 2

4.1 Ablauf

4.1.1 Bezug Unterlagen, Begehung

Ein Link für den Bezug des Wettbewerbsprogramms und der Unterlagen wird den Teilnehmenden in der Kalenderwoche 29 zugestellt.

Die Begehung findet statt am Montag, den **21. August 2017**, 9.00 Uhr. Ort und Treffpunkt werden mit separater Einladung mitgeteilt. Das Gelände ist frei begehbar. An der Begehung werden keine materiellen Fragen beantwortet.

4.1.2 Fragenstellung und -beantwortung

Fragen zum Programm sind schriftlich (brieflich oder per Email) bis Freitag, den **15. September 2017** an das Sekretariat einzureichen (sekretariat@stauffer-studach.ch oder an die Postadresse). Alle eingegangenen Fragen werden gesamthaft und bis am Freitag, den 22. September 2017, beantwortet und per Email zugestellt.

Die Fragenbeantwortung ist Bestandteil des Wettbewerbsprogramms. Ausdrücklich untersagt ist die direkte Kontaktaufnahme mit der Veranstalterin.

4.1.3 Einreichung der Arbeiten

Die Arbeiten sind wie folgt einzureichen:

- Planunterlagen: Freitag, den **17. November 2017**
- Modell: Montag, den **27. November 2017**

Bei einer persönlichen Abgabe gilt das Abgabedatum, bei einer Einreichung per Post das Datum des Poststempels oder des Auftragsbelegs. Das Aufgabedatum muss ersichtlich und nachweisbar (Lesbarkeit des Poststempels bzw. Auftragsbelegs) sein. Hierfür sind die Teilnehmenden verantwortlich. Eine Fristverlängerung ist ausgeschlossen.

Das Modell muss in jedem Fall spätestens am **Mittwoch, den 29. November** bei der Veranstalterin eintreffen. Hierfür sind die Teilnehmenden verantwortlich.

Die Planunterlagen und das Modell in der Originaltransportkiste sind unter Wahrung der Anonymität während den Öffnungszeiten (Montag bis Freitag, 8.30 – 11.30 Uhr / 13.15 – 16.30 Uhr) oder bei Einsendung an folgende Adresse abzugeben bzw. einzusenden:

- Rathaus Wil
Stadtkanzlei
«Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz / Allee»
Marktgasse 58
CH-9500 Wil

Einzureichend Unterlagen siehe Kap. 4.2.

4.1.4 Beurteilung

Die technische Vorprüfung erfolgt durch das Wettbewerbssekretariat sowie durch ein weiteres externes Fachbüro Bereich Verkehr. Die Kostenprüfung und die Prüfung der Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfolgt durch weitere Fachspezialisten. Die Ergebnisse dieser technischen Vorprüfungen und der Kostenprüfung werden schriftlich festgehalten und dem Beurteilungsgremium erörtert.

Die Beurteilung erfolgt durch das Preisgericht. Bei Stimmgleichheit liegt der Stichentscheid beim Vorsitz. Über die Beurteilung wird ein Bericht verfasst. Dieser wird nach Bekanntgabe der Ergebnisse den Teilnehmenden zugestellt.

4.1.5 Veröffentlichung

Es ist vorgesehen die Ergebnisse in geeigneter Weise zu veröffentlichen und die Arbeiten nach der Beurteilung auszustellen. Die Veranstalterin und die Teilnehmenden besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Verfasser und der Veranstalterin. Im unmittelbaren Nachgang zum Wettbewerb ist das Einverständnis der Veranstalterin erforderlich.

4.1.6 Rückgabe der eingereichten Projektvorschläge

Die Wettbewerbsunterlagen der Projekte, die nicht in der engeren Wahl gestanden oder angekauft worden sind, können nach dem Abschluss der Wettbewerbsausstellung unter Voranmeldung bei der Veranstalterin abgeholt werden. Es erfolgt kein Versand der Unterlagen. Über Unterlagen, die bis Ende April 2018 nicht abgeholt werden, verfügt die Veranstalterin.

4.1.7 Ausschlussgründe infolge formeller Mängel

Ein Ausschlussgrund liegt explizit dann vor, wenn (Aufzählung nicht abschliessend):

- Die Unterlagen gemäss Kap. 4.3 fehlen oder zu spät eingegangen sind.
- Aufgrund eines Hinweises bei den eingereichten Unterlagen zum Wettbewerb die Anonymität nachweislich nicht mehr gewährt ist.
- Projektvarianten abgegeben werden.

4.2 Unterlagen des Auftraggebers

Folgende Unterlagen werden den Teilnehmenden abgegeben:

Grundlage	Bezeichnung
1. Auftrag	1_1 Wettbewerbsprogramm [A2] zuhanden Teilnehmenden (pdf)
2. Daten	2_1 Geodaten (Vermessung, Höhen, Werkleitungen) 2_2 Übersichtsplan 2_3 Orthofoto
3. Pläne	3_1 Bestandespläne (dxf/dwg) oberirdisch und unterirdisch 3_2 Vorstudie Verlegung FW-Bahn (dxf/dwg) 3_3 Bestandesplan Annexbau Kino 3_4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Strassenräume Westquartier 3_5 Bauprojekt Busspur Untere Bahnhofstrasse
4. Grundlagen	4_1 Masterplan Zukunft Bahnhof Wil, 16. Dezember 2015 4_2 Bestandesplan relevante Inhalte Masterplan EG / UG 4_3 Skizze Aufgänge Fussverkehr 4_4 Pläne Richtprojekt Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1-11 (inkl. Vorbereich) 4_5 Übersicht und Beschrieb Baumbestand Allee 4_6 Anstösserwünsche
5. Formulare	5_1 Vorlage Formular Berechnungen (xls) 5_2 Vorlage Formular Fragenstellung
6. Modell	6_1 Modell 1:500

4.3 Einzureichende Unterlagen

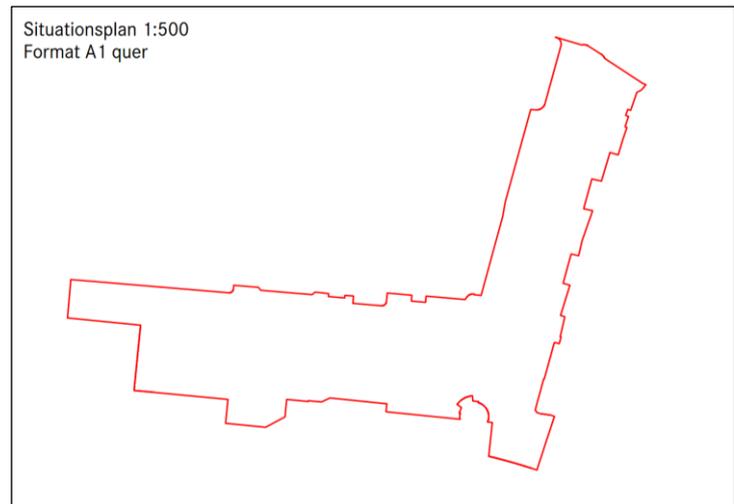
4.3.1 Allgemeines

Alle Projektbestandteile (inkl. Verfassererklärung) sind mit dem Kennwort zu kennzeichnen. Die Verpackung und die Bestandteile des Entwurfs dürfen keinerlei Hinweise bezüglich Projektverfasser aufweisen. Die Verpackung und die Projektbestandteile haben den Vermerk «Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz / Allee» zu tragen.

4.3.2 Plandarstellung

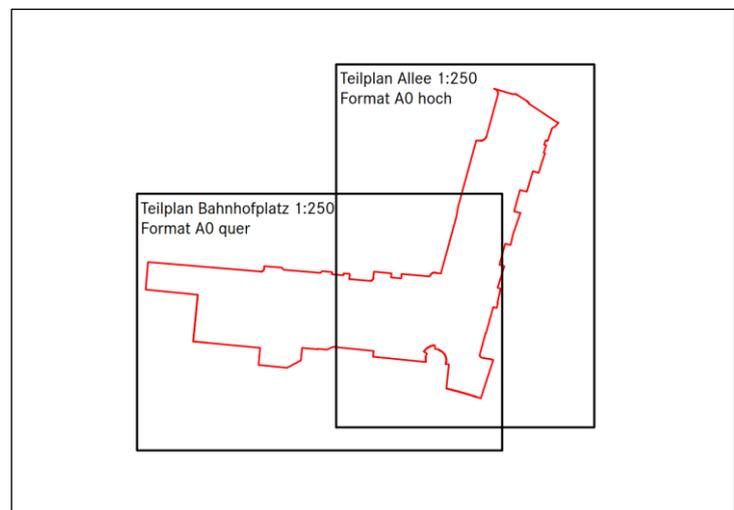
Die Pläne sind auf festem Papier ungefaltet und nicht aufgezogen zweifach abzugeben. Die Pläne sind gem. Kap. 4.3.2 zu kennzeichnen und im Format A0 hoch, bzw. A0 quer (Teilplan Bahnhofplatz 1:250) oder Format A1 quer darzustellen. Es können max. 8 Pläne im Format A1 quer bzw. max. 4 Pläne im Format A0 hoch abgegeben werden.

Der Situationsplan A) ist genordet, im Format A1 quer darzustellen.



Der Teilplan B) Bereich Bahnhofplatz ist genordet im Format A0 quer darzustellen.

Der Teilplan C) Bereich Allee ist genordet im Format A0 hoch darzustellen.



Die Pläne sind **zusätzlich** als kopierfähige Verkleinerungen mit Massstabsangabe in A3 beizulegen und im jpg-Format mit einer Auflösung 300 dpi auf einer CD abzugeben. Die Daten dieser CD werden erst nach der Jurierung zur Erstellung des Berichtes verwendet. Diese **CD ist Inhalt des Verfasserkuverts**.

4.3.3 Pläne

Planbezeichnung	Inhalt
A) Situation Gesamtkonzept 1:500 (EG/UG) (genordet)	<p>Darzustellen sind (abgegebener Ausschnitt, genordet):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestehende und neue Bauten in der Dachaufsicht ▪ Darstellung der Erdgeschossnutzung, der Fahr- und Fussgängerbereiche sowie der Aufenthaltsbereiche ▪ Darstellung der Anlegekanten, der Stellplätze und der Erschließungsbereiche ▪ Darstellung der Freiraumelemente ▪ Wichtige Höhenknoten sind anzugeben (m. ü. M.).
B) Gestaltung Bereich Bahnhofplatz mit Zweiradabstellanlage 1:250	<p>Darzustellen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überdachungselemente und alle weiteren konzeptbestimmenden und raumwirksamen Elemente ▪ Grundrisse der Hochbauten, Angabe wichtiger Höhenknoten m. ü. M. ▪ Grundrisse der Zweiradabstellanlage, Angabe wichtiger Höhenknoten m. ü. M. ▪ Sämtliche für das Projektverständnis notwendigen Schnitte mit Ansichten der Hochbauten und der Zweiradabstellanlage ▪ Darstellung des bestehenden und neuen Terrainverlaufs, sowie der Höhenknoten. Angabe der Niveaus der einzelnen Geschosse in m. ü. M. <p>Die Elemente sind soweit für das Verständnis erforderlich zu beschriften und die Flächen anzugeben.</p>
C) Gestaltung Bereich Allee 1:250	<p>Darzustellen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überdachungselemente und alle weiteren konzeptbestimmenden und raumwirksamen Elemente <p>Die Elemente sind soweit für das Verständnis erforderlich zu beschriften und die Flächen anzugeben.</p>
D) Erläuterungen	<p>Die Verfasser sind aufgefordert ihre <u>Leitideen</u> zu nennen und kurz und prägnant zu erläutern.</p> <p>Weiter zu erläutern sind :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das gestalterische Konzept ▪ Das architektonische Konzept der Hochbauten ▪ Das Konzept der Materialisierungen und der raumwirksamen Elemente im Aussenraum ▪ Die Erschließung: Beziehungen und wichtige Ströme

Planbezeichnung	Inhalt
	Die Erläuterungen sind auf den Plänen zu platzieren. Die Verfasser sind frei die künftige Stimmung und die Erscheinung der Anlage z. B. mit Perspektiven, Skizzen o. ä. zu dokumentieren. Diese Darstellungen können frei platziert werden. Visualisierungen sind zulässig.

4.3.4 Angaben Flächen / Kubatur

Flächenangaben und Kubischen Berechnung nach SIA 416	<ul style="list-style-type: none">▪ Flächenangaben in Anlehnung nach SIA 416/2003 mit nachvollziehbarem Berechnungsschema, gemäss Formular Kostenberechnung.▪ Bearbeitete Umgebungsfläche (BUF)
--	--

Eine Vorlage wird abgegeben (Grundlage 5_1). Diese ist zwingend zu verwenden. Die Angaben sind als Print und als Datei im Excel-Format auf einer CD mit dem Kennwort versehen abzugeben. Der Verfasser hat sicherzustellen, dass die Anonymität des Erstellers der Datei gewahrt bleibt. Die CD mit den Flächenangaben ist frei beizulegen und **nicht Inhalt des Verfasserkuverts**.

4.3.5 Modell 1:500

Kubische Darstellung des Projektes in der Gesamtsituation im Modell. Die Modellgrundlage ist zu verwenden. Die Verwendung transparenter Teile ist nicht gestattet. Das Modell ist in Weiss abzugeben.

4.3.6 Verfassererklärung

Die Verfassererklärung ist in einem verschlossenen mit dem Kennwort bezeichneten neutralen Kuvert (Verfasserkuvert), welches das Verfasserblatt mit Adressen und Telefonnummern der Verfasser und allenfalls beigezogenen Spezialisten beinhaltet. Im Weiteren ist im Verfasserkuvert ein Einzahlungsschein mit Angabe der Post- / Bankverbindung und die CD mit den Plänen gemäss Kap. 4.3.2 beizulegen.

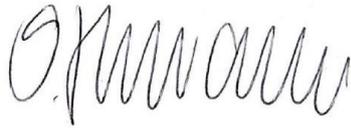
5 Beurteilungskriterien

Kriterium	Wichtige Aspekte sind:
Gesamtlösung / Städtebauliches Konzept	<ul style="list-style-type: none">- Städtebauliche Gesamtwirkung Bahnhofplatzes und Allee- Potenzial um identitätsstiftende Orte zu schaffen- Gesamtheitliche Abstimmung Städtebau - Verkehr - Gestaltung
Öffentlicher Raum	<ul style="list-style-type: none">- Aufenthaltsqualitäten und Erscheinungsbild- Orientierung und Fassung des Raumes- Sicherheitsempfinden
Hochbauten, Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none">- Architektonischer Ausdruck der neuen Hochbauten- Wirkung / Zweckmässigkeit der eingesetzten Gestaltungselemente- Einbindung der angrenzenden öffentlichen Bauten sowie der Bauten mit Publikums- und Kundennutzungen
Verkehr	<ul style="list-style-type: none">- Betriebskonzept öffentlicher Verkehr - MIV - Velo - Fussgänger- Verkehrssicherheit
Haltestellen Bus und FWB	<ul style="list-style-type: none">- Funktionalität und Orientierung- Gestaltung
Gestaltung / Aufenthalt Bereich Allee	<ul style="list-style-type: none">- Stimmung / Aufenthaltsqualität- Eignung für Veranstaltungen im öffentlichen Raum
Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none">- Erstellungskosten- Kosten Betrieb und Unterhalt (Bauten, Umgebung)

6 Genehmigung

Mitglieder des Beurteilungsgremiums mit Stimmrecht

Susanne Hartmann (Vorsitz)



Matthias Wehrlin



Daniel Stutz



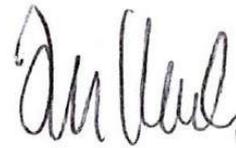
Simon Schöni



Martin Hitz



René Haefeli



Hanspeter Steiner



Rolf Mühlethaler



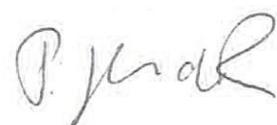
Thomas Baumgartner



Patrick Gartmann



Felicitas Zehnder
(Ersatz)



Fritz Kobi



Bettina Anderau-Latzer
(Ersatz)

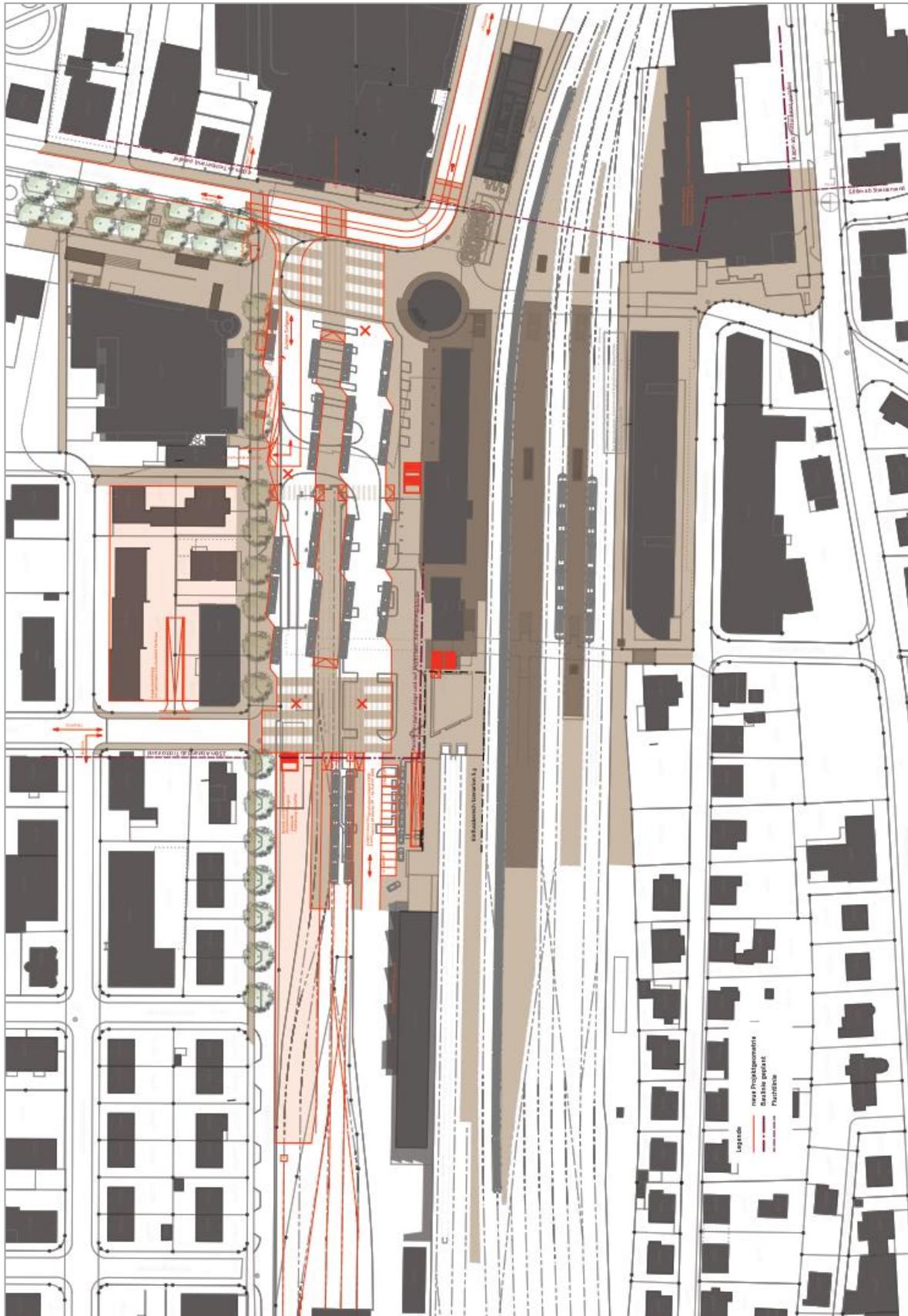


Anhang A- Übersicht Bearbeitungsmandate

	Kredit Status	Bauherrnleistung	Bahnhofplatz / Allee / Obere Bahnhofstrasse Bearbeitung	Parkgarage	Bearbeitung Gleisanlage fwb	Verträge / Vereinbarungen
Wettbewerb	Kredit genehmigt, Programm muss durch SR genehmigt werden	Siegerteam Wettbewerb	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Landschaftsarchitektur Architekt u/o Bauingenieur Hochbau Verkehrsplanung </div> <p style="text-align: center;">Folgeauftrag aus Wettbewerb,</p> <p style="text-align: center;">Ausschreibung Vorprojekt: Bauingenieur Fachbereich Tiefbau</p>	ev. Fachplaner: - Lichtplanung - Signaletik	keine Bearbeitung; Projektstand Masterplan ist bindend und ausreichend für diese Phase	
Vorprojekt	Kredit genehmigt, Aufträge müssen durch SR ausgelöst werden	Projektkoordinator / Gesamtprojektleitung	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Landschaftsarchitektur Architekt u/d Bauingenieur Hochbau Verkehrsplanung </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Bauingenieur Fachbereich Tiefbau </div>	ev. weitere Fachplaner: - Lichtplanung - Signaletik	Ausschreibung Vorprojekt: Bauingenieur Fachbereich Gleisbau	Planungsvereinbarung Ev. Zusicherung Bund für Kostenübername Zusicherung Kanton für Kostenübername
Bauprojekt und Bewilligungsverfahren	Kreditgenehmigung durch Stadtrat / Stadtparlament	Projektkoordinator / Gesamtprojektleitung	Bauingenieur Fachbereich Tiefbau <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Landschaftsarchitektur Architekt u/d Bauingenieur Hochbau Verkehrsplanung </div>	ev. weitere Fachplaner: - Lichtplanung - Signaletik	Baingenieur Fachbereich Gleisbau > Ausschreibung Separate Beauftragung Bauingenieur Tiefbau im Falle des Entscheidens für die Parkgarage	Ev. Zusicherung Bund für Kostenübername Zusicherung Kanton für Kostenübername
Realisierung	Kreditgenehmigung durch Stadtrat / Stadtparlament/ Volksabstimmung	Projektkoordinator / Gesamtprojektleitung	Bauingenieur Fachbereich Tiefbau <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Landschaftsarchitektur Architekt u/d Bauingenieur Hochbau Verkehrsplanung </div>	ev. weitere Fachplaner: - Lichtplanung - Signaletik	Baingenieur Fachbereich Gleisbau > Ausschreibung	Variante A) Volksentscheid über Baukredit und Vorprojekt+ Variante B) Volksentscheid über Baukredit und Auflageprojekt

PROVISORISCH

Anhang B- Plan Masterplan



Anhang C- Anforderungsprofil Perrondächer und Wartebereiche FWB

Kurzbeschreibung

Die Haltestelle der FWB muss ca. 85 m nach Westen geschoben und dadurch das gesamte Gleisfeld zwischen Depot und Haltestelle neu gebaut werden. Die Gleislage wurde im Masterplan abgeklärt und ist darum eine feste Rahmenbedingung. Folgende Pläne gelten als massgebende Grundlage:

- Gleisanlage FWB, Situationsplan 1:500, Plan Nr. 3108-0336, 8. Juni 2017
- Gleisanlage FWB, Querprofil 1:100, Plan Nr. 3108-0336, 1.Juni.2017

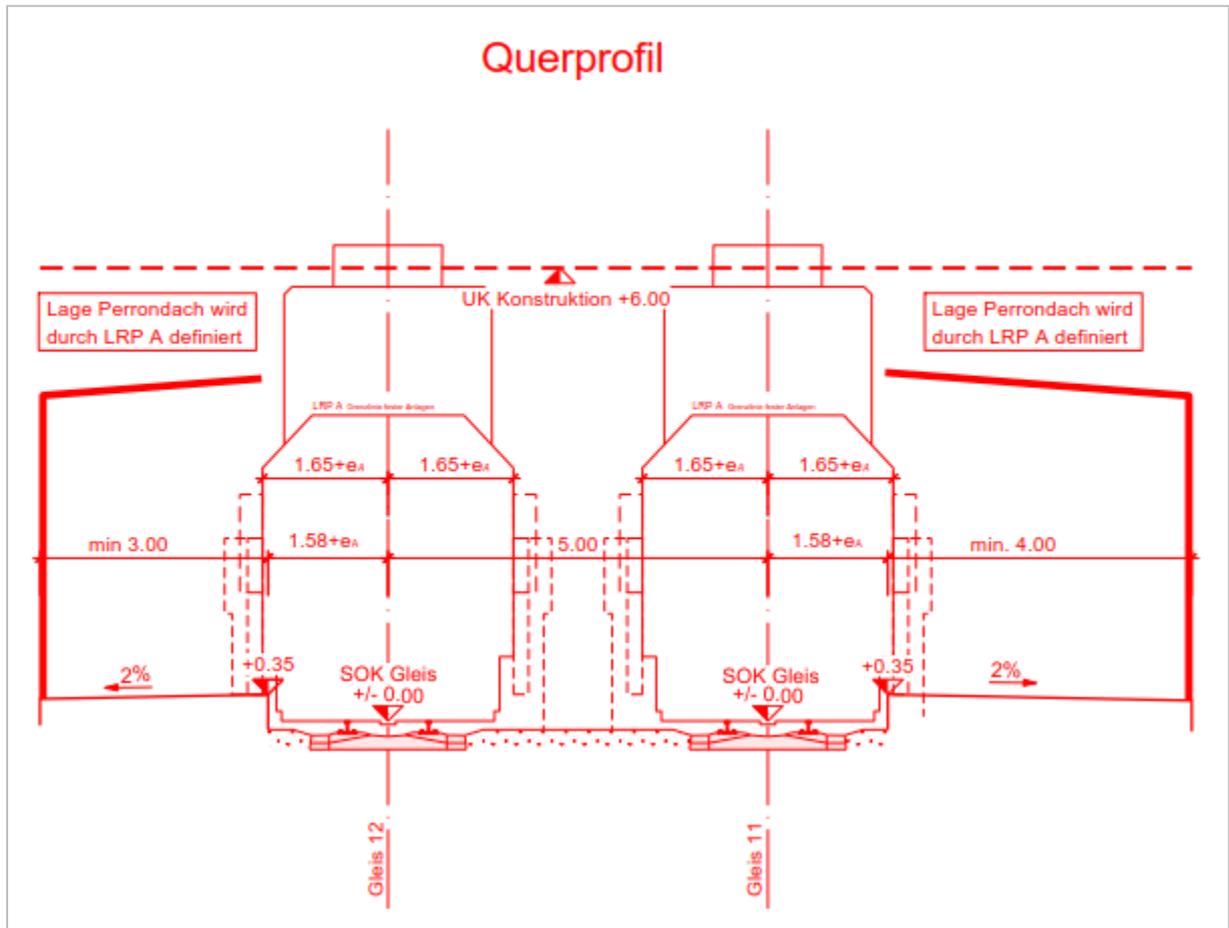
Funktionalität

Die neue Haltestelle wird mit zwei Aussenperrons gebaut. Das südliche Perron wird als Gleis 11 bezeichnet, das nördliche Perron als Gleis 12. Das Perron Süd hat in der Bedienung erste Priorität.



Technische Rahmenbedingungen

- Schienenhöhe 571.235 m ü. M. (ca. +/-5cm möglich)
- Prellbock wie bisher
- Fahrleitungsabspannung hinter den Prellböcken
- Perronhöhe +35cm
- Nutzlänge Perrons: 50m
- Perron Nord und Süd mit Überdachung
- Minimale Perronbreite Perron 11 (Süd): 4.0m
- Minimale Perronbreite Perron 12 (Nord): 3.0m

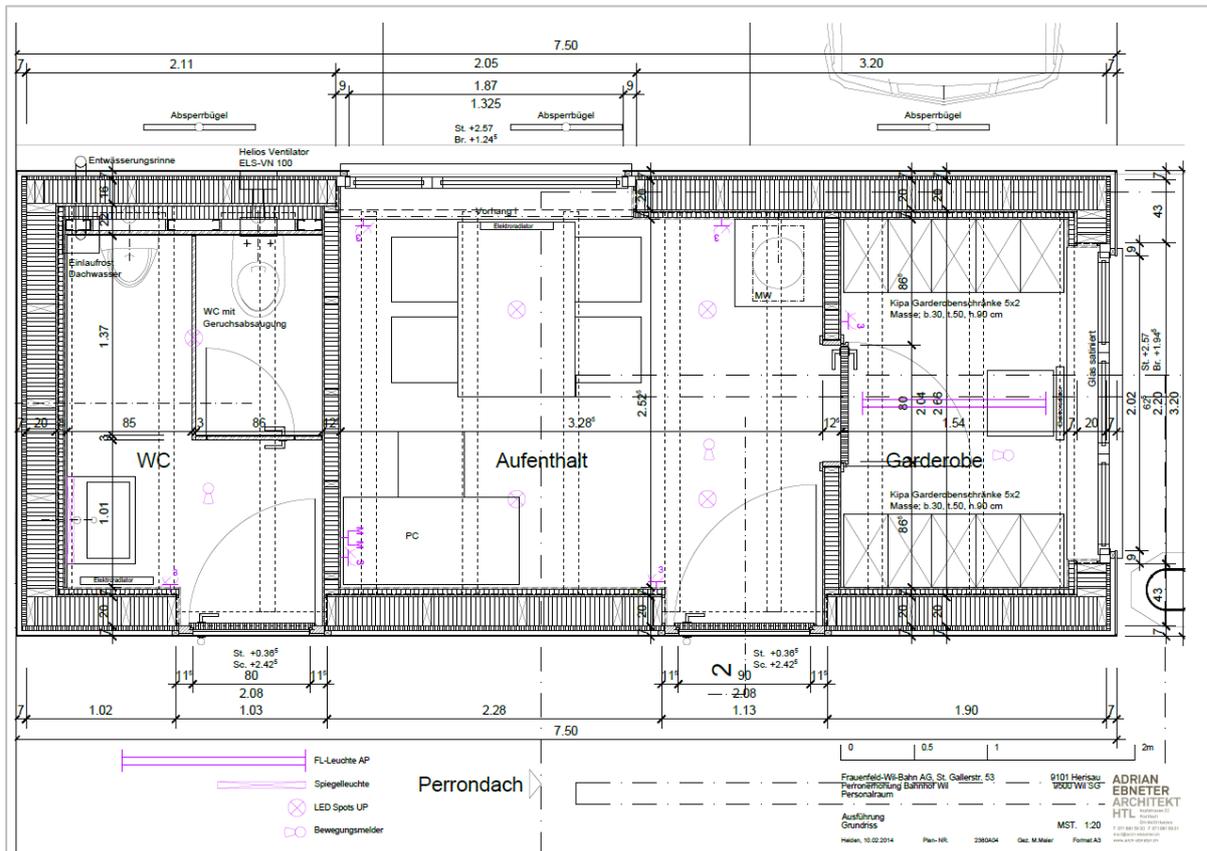


Spezielle Ausstattung Perron:

- Perron 12 (Nord): Einseitige Stele statisch, Zugzielanzeiger an Perrondach
- Perron 11 (Süd): Einseitige Stele statisch, einseitige Stele mit Bildschirm, Zugzielanzeiger an Perrondach
- Perron Süd mit Windfang
- Sitzbank und Abfalleimer auf beiden Perrons
- Billetautomat: Perron 11 (Süd), ev. auch Perron 12(Nord)
- Verpflegungsautomat: Perron 11 (Süd)

Personalraum

Der heutige Personalraum am nördlichen Gleis soll künftig in unmittelbarer Nähe zum südlichen Gleis angeboten werden, so dass er auch bei kurzen Standzeiten in Wil vom Lokpersonal benützt werden kann. Der heutige Raum wurde 2014 als Element gebaut und ist versetzbar. Aussenmasse: 7.50m x 3.20m.



Betrieb und Unterhalt

Für die Perronreinigung sollte die Vorfahrt für einen PW möglich sein. Für einen optimalen Unterhaltsbetrieb sind zudem Abfallcontainer in Perronnähe gewünscht.