Kreuzlingen

Stadtrat

Sperrfrist für alle Medien
Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Botschaft an den Gemeinderat

Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700‘000.–) zuhanden der Volksabstimmung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft beantragt Ihnen der Stadtrat, dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700‘000.–) zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.

1 Ausgangslage

Die Stadt Kreuzlingen möchte beim Hafenbahnhof ein neues Parkhaus, eine Buseinstellhalle und eine Velostation erstellen, da insbesondere im Gebiet Klein Venedig ein zeitweiser Mangel an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr besteht. Zudem ist ein Parkhaus an diesem Standort auch für Bahnpendlerinnen und -pendler gut erreichbar. Bereits im Jahr 2015 erwarb die Stadt von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine schmale Parzelle zwischen Bahnareal und Kantonsstrasse (Hafenstrasse) südöstlich des Hafenbahnhofs, um ein Parkhaus sowie eine Buseinstellhalle zu realisieren. Die Standortwahl ist aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (neuer Bahnanschluss nach St. Gallen), der Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen, wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen ideal. Ebenfalls kann das Parkhaus als Ausweichmöglichkeit während des Baus des Stadthauses sowie bei Veranstaltungen im Zentrum genutzt werden, da es in Gehdistanz erreichbar ist.

Die Standortwahl entspricht auch der Konzeption des Stadtrats, dass durch dezentral gelegene Parkhäuser kurze Wege zu den gewünschten Zielen entstehen und attraktive Freiräume von oberirdischen Parkplätzen befreit und somit öffentlich nutzbar gemacht werden.

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über keine eigene Buseinstellhalle. Aktuell sind die Stadtbusse über Nacht in einer gemieteten Halle in Tägerwilen eingestellt. Zur Vermeidung

der damit verbundenen Leerfahrten soll das geplante Parkhaus aufgrund seiner optimalen Lage im Busliniennetz auch als Buseinstellhalle dienen. Damit kann einerseits auf die externe Mietlösung verzichtet werden und andererseits kann der Busbetrieb von einer ausgezeichneten Infrastruktur in der neuen Halle profitieren. Jedoch sollen nicht nur die Stadtbusse in der neuen Einstellhalle Platz finden, sondern auch die Postautos, womit Synergien genutzt werden können.

Damit die Buseinstellhalle nicht nur in der Nacht genutzt wird, werden die Parkplätze tagsüber an die Pädagogische Hochschule Thurgau (PHTG) vermietet, was ursprünglich in der neuen Tiefgarage unter dem Stadthaus vorgesehen war. Durch diese Doppelnutzung können die Einnahmen erhöht werden. Somit stehen der Öffentlichkeit in der Tiefgarage des Stadthauses rund 80 Parkplätze zusätzlich zur Verfügung.

Die neu geplante Velostation im Parkhaus wird für eine Entlastung der heute überfüllten Veloabstellanlagen beim Hafenbahnhof sorgen. Gleichzeitig trägt die neue Anlage dem Bedürfnis Rechnung, dass die Velos weitgehend diebstahlsicher und vor Vandalismus geschützt abgestellt werden können.

2 Projektbeschrieb

2.1 Wettbewerb

Nachdem der Gemeinderat im Oktober 2017 den Planungskredit von CHF 400‘000.– bewilligte, wurde 2018 ein Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchgeführt. Aus den zugelassenen Bewerbern (61 Teams) wurden sieben für die Teilnahme am Projektwettbewerb selektioniert. Im August 2018 wählte das eingesetzte Preisgericht einstimmig das Siegerprojekt „E-Type“ von Kistler Vogt Partner AG, Biel / WAM Planer und Ingenieure AG, Bern, und empfahl dieses zur Weiterbearbeitung (Beilage 1). Das Siegerprojekt überzeugte funktional (insbesondere auch bezüglich der Anforderungen an den Busbetrieb) und architektonisch an dieser repräsentativen Lage. Das Siegerprojekt bettet sich städtebaulich optimal in die Umgebung ein und berücksichtig die Nähe zur Klosterkirche und zur stark befahrenen Hafenstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 15‘000 Fahrzeugen.

Mit einer Gebäudelänge von knapp 165 m überschreitet das Siegerprojekt die im Baureglement in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen festgelegte maximale Gebäudelänge von 50 m deutlich. Dies bedingt die Erteilung einer Ausnahmebewilligung. Gemäss § 92 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes können Ausnahmebewilligungen erteilt werden, sofern keine öffentlichen Interessen verletzt werden. Nach Abwägen der beteiligten privaten Interessen können solche Ausnahmen von kommunalen Vorschriften bewilligt werden, sofern ausserordentliche Verhältnisse vorliegen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn bei der Anwendung der Regelvorschriften eine unzumutbare Härte, ein unverhältnismässiges Erschwernis oder ein sinnwidriges Ergebnis entstünde oder wenn durch die Abweichung eine bessere Lösung im Sinne der Raumplanung erreicht werden kann. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen wird im Baubewilligungsverfahren geprüft.

Solche ausserordentlichen Verhältnisse sind vorliegend gegeben. Wie bereits ausgeführt, ist die Lage des Baugrundstücks für die Errichtung eines Parkhauses geradezu prädestiniert. Allerdings sind bei der Planung verschiedene Rahmenbedingungen zu beachten. So sind die Bebauungsmöglichkeiten durch die geringe Tiefe der Parzelle von knapp 24 m stark eingeschränkt. Um die minimal benötigte Anzahl Parkplätze sinnvoll unterzubringen, ist eine Überschreitung der zulässigen reglementarischen Gebäudelänge unumgänglich. Zwar unterschreitet das vorgeschlagene Gebäude die maximal zulässige Gebäudehöhe von 14 m um über 2 m, weshalb baurechtlich ein zusätzliches Geschoss mit gleichzeitiger Reduktion der Gebäudelänge möglich wäre. Da sich die Parzelle jedoch zwischen See und Basilika St. Ulrich befindet, die als A-Objekt gemäss eidgenössischem Kulturgüterinventar rechtskräftig unter Schutz gestellt ist, ist aus Gründen des Denkmalschutzes wie auch aus städtebaulicher Sicht darauf zu achten, dass die Sichtachse auf dieses Schutzobjekt in keiner Art und Weise gestört wird. Auch deshalb erweist sich ein niedriger, dafür in die Länge gezogener Bau als im Sinne der Raumplanung vorteilhafter. Entlang der Hafenstrasse befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Standort des geplanten Parkhauses ein Gewerbegebiet mit dem Neubau der „Tour de Suisse“-Velofabrik. Diese weist ebenfalls eine Gebäudelänge von über 100 m und eine Gebäudehöhe von rund 12 m auf. Damit ist aus städtebaulicher Sicht auch die Einpassung dieser grossen Gebäudelänge in die Umgebung klar gegeben. Zudem sind weder private noch öffentliche Interessen erkennbar, die der Erteilung dieser Ausnahmebewilligung widersprechen würden.

Neben den Hinweisen aus dem Jurybericht wurden im Zuge der Projektüberarbeitung folgende Punkte aufgenommen und das Projekt entsprechend angepasst (Beilage 2), sodass die im Wettbewerbsverfahren ermittelten Kosten von rund CHF 17.1 Mio. (exkl. Strassenprojekt) reduziert werden konnten:

- Die Kioskwirtschaft („Seekebab“) wird nicht wie im Wettbewerbsprogramm vorgesehen im neuen Parkhaus integriert, sondern kann ausserhalb des Parkhausneubaus belassen oder dort durch einen optimierten Neubau ersetzt werden.
- Durch das Auslagern der Kioskwirtschaft konnte die Velostation im Rampenbereich angeordnet werden und liegt so näher am Bahnhof, was für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiver ist.
- Auf die separate Rampe für die Parkierung der PHTG im Erdgeschoss wurde verzichtet. Die Zufahrt zu den PHTG-Parkplätzen erfolgt nun gleich wie die Buszufahrt.
- Die zulässigen Fluchtwegelängen wurden nachgewiesen.
- Die Anordnung der beheizten Räume wurde zusammengefasst und so optimiert.
- Es erfolgte eine detaillierte Überprüfung der Mehrkosten für eine spätere Aufstockung. Aufgrund der hohen Kosten dieser Vorinvestition und dem Umstand, dass eine Aufstockung städtebaulich äusserst fraglich ist (Umgebungsschutz Klosterkirche), wird auf die Vorinvestition für eine spätere Aufstockung verzichtet.
- Zugunsten der Flexibilität (Busein-/-ausfahrt, Parkplatzbreiten) wird das Konzept mit der Abfangdecke beibehalten.
- Damit die Unterhaltskosten reduziert werden können, wird das Schutzdach auf dem obersten Parkdeck beibehalten. Dieses kann später zur Aufnahme einer Photovoltaikanlage dienen.

2.2 Parkhaus

Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt über zwei gegenläufige Wendelrampen, die am östlichen Ende des Gebäudes angeordnet sind. Die Zufahrt zu den Parkgeschossen erfolgt ab der Hafenstrasse über die äussere Fahrbahn der östlichen Rampe. Damit es bei der Einfahrt zu keinem Rückstau auf die Hafenstrasse kommt, ist nach Vorgabe des kantonalen Tiefbauamts eine Aufspurstrecke für den Linksabbieger notwendig (Beilage 3). Durch die Anordnung der zwei Einfahrtsschranken kann ein Warteraum für sechs Fahrzeuge geschaffen werden, sodass durch den Verkehr, der von Osten kommt (Rechtsabbieger), keine Gefahr für einen Rückstau besteht. Die Zufahrt ins erste Parkgeschoss erfolgt über die Spindel im Osten. Dort stehen 82 Parkplätze (davon drei Behindertenparkplätze) zur Verfügung. In diesem Geschoss ist im Westen eine einfache Spindelrampe angeordnet, über die das zweite Parkgeschoss erreicht werden kann. Es stehen 84 Parkplätze (davon zwei Behindertenparkplätze) zur Verfügung. Dank dieser Anordnung können alle Parkgeschosse ohne Wendemanöver durchfahren werden. Die insgesamt 166 Parkplätze weisen je eine Breite von 2.65 m auf. Damit erfüllen sie die Anforderungen der Komfortstufe B (öffentliche Parkhäuser, Einkaufszentren, Hotels) der SN Norm 640 291 a. Dank der stützenfreien Konstruktion mit Ableitung der Lasten über die Abfangdecke kann die Parkplatzbreite bei Bedarf ohne übermässigen Verlust an Parkplätzen verändert werden. Die Ausfahrt erfolgt über die innere Fahrbahn der östlichen Wendelrampe, die von beiden Geschossen erreicht werden kann. Die Wegfahrt erfolgt über eine neue Anschlussstrasse entlang der Bahnlinie zur Promenadenstrasse. Mit dem Wegfallen der Ausfahrt direkt in die Kantonsstrasse wird diese von einem weiteren Kreuzungspunkt entlastet, was auch dem Velo- und Fussverkehr zugutekommt.

2.3 Buseinstellhalle

In der Buseinstellhalle können unter Einbezug der Werkstatt und des Waschplatzes maximal 20 Busse abgestellt werden. Sämtliche Busabstellplätze sind mit einem Druckluftanschluss ausgestattet. Durch die Wahl der Konstruktion mit einer Abfangdecke können die Stützen so zurückversetzt werden, dass keine Manöver mit Rückwärtsfahrten notwendig sind. Auch die Unterhaltsräume (Werkstatt und Waschraum) können autonom und ebenfalls ohne Rückwärtsfahrten genutzt werden.

Bei der Werkstatt handelt es sich um einen beheizten Raum ohne Lift oder Werkstattgrube, in dem ausschliesslich Kleinstreparaturen durchgeführt werden. Die hierfür benötigte Einrichtung wird vom Busbetreiber geliefert und ist nicht Bestandteil der Baukosten. Grössere Reparaturen an den Bussen werden nach wie vor in einer Werkstatt/Garage durchgeführt.

Der Waschplatz ist für eine einfache Aussenwäsche der Fahrzeuge vorgesehen und wird mit einer einfachen Handwaschanlage eingerichtet, die in den Baukosten eingerechnet ist.

Die Sozial-, Neben- und Infrastrukturräume für die beiden Busbetriebe sind direkt neben dem Werkstattraum auf zwei Geschossen angeordnet. In den Baukosten enthalten sind die Spinde in den beiden Garderoben (Frauen und Männer). Das übrige Mobiliar wird von den Busbetreibern geliefert.

Da die Buseinstellhalle nur nachts genutzt wird, steht die Halle tagsüber für eine Doppelnutzung durch die PHTG zur Verfügung. Hierfür können 57 PW-Parkplätze angeordnet und an die PHTG für eine Nutzung von 07.00 Uhr bis 19.00 Uhr vermietet werden. Die Zufahrt zu diesen Parkplätzen erfolgt gleich wie diejenige der Busse, via SBB-Areal. Auch die Wegfahrt entspricht derjenigen der Busse über eine Anschlussstrasse zur Promenadenstrasse hin. Der Verzicht auf die separate Rampe hat zur Folge, dass die Kontrolle der Parkierberechtigung nicht über ein zentrales Schrankensystem erfolgen kann, sondern wie heute auf dem Parkplatz Bärenplatz mittels Kontrolle von Parkkarten durch den Ordnungsdienst erfolgen muss. Zusätzlich hat die PHTG Bedarf für weitere 23 Parkplätze angemeldet, die ihr im Obergeschoss des Parkhauses zu den gleichen Konditionen wie anderen Mieterinnen und Mietern angeboten werden.

2.4 Velostation

Im Zuge der Überarbeitung des Parkhauses wird die Kioskwirtschaft (Seekebab) nicht im Parkhaus integriert, sondern kann am heutigen Standort bestehen bleiben oder zu einen späteren Zeitpunkt ausserhalb des Parkhauses mit einem Neubau ersetzt werden. Dadurch ergab sich die Chance, die Velostation unter der westlichen Rampe zu realisieren. Die neue Lage ist attraktiver als der ursprüngliche Standort gemäss dem Wettbewerbsprojekt, da die Velostation nun näher beim Bahnhof liegt.

In einer ersten Phase werden 105 Veloabstellplätze erstellt, wobei auch Plätze für Anhänger und Liegevelos sowie Schliessfächer und Aufladestationen für E-Bikes zur Verfügung stehen. Falls Bedarf nach zusätzlichen Fahrradabstellplätzen entsteht, können die bestehenden Veloständer durch Doppelstöcker ergänzt werden, sodass weitere 75 Velos zusätzlich untergebracht werden können. Dann stehen insgesamt 180 Veloabstellplätze zur Verfügung.

3 Finanzen

3.1 Gebühren

Die Ermittlung der Parkplatzgebühren erfolgte auf der Grundlage des Parkierungsreglements der Stadt Kreuzlingen sowie einem Quervergleich mit anderen Parkierungsanlagen in der Stadt Kreuzlingen. Da es sich beim vorliegenden Projekt nicht ausschliesslich um ein Parkhaus handelt, sondern zusätzlich eine Buseinstellhalle mit den entsprechenden Infrastrukturräumen sowie eine Velostation integriert sind, ist kein direkter Vergleich mit anderen Parkhäusern möglich. Nichtsdestotrotz können die vorhanden Grundlagen für die Ermittlung der Parkgebühren beigezogen werden.

Folgende Parkgebühren beziehungsweise Tarifmodelle sind vorgesehen:

Ansätze	CHF	Bemerkungen
Stundenansatz	2.50	pro Stunde
Tagesansatz	10.00	pro Tag
Monatsmiete (7 d/24 h)	150.00	Montag bis Sonntag, 24 h pro Tag
Monatsmiete (5 d/24 h)	120.00	Montag bis Freitag, 24 h pro Tag
Monatsmiete (5 d/12 h)	80.00	Doppelnutzung PHTG; Montag bis Freitag, 07.00 bis 19.00Uhr
Velostation	1.00	pro Tag
	10.00	pro Monat
	60.00	pro Jahr

Mit Ausnahme der 57 PW-Parkplätze für die PHTG im untersten Geschoss (Doppelnutzung mit Buseinstellhalle), werden Mieterinnen und Mietern keine Parkplätze fest zugewiesen.

3.2 Investitionen

Basierend auf dem überarbeiteten Projekt des Architekturbüros Kister Vogt Partner AG (Beilage 2) ermittelte der Kostenplaner Heinz Giger, Sulgen, die Baukosten detailliert, sodass diese als Kostendach zu verstehen sind. Auf eine Bauherrenreserve wird verzichtet, da einerseits Reserven in den einzelnen Positionen eingerechnet sind und andererseits aufgrund des Planungsstandes eine hohe Kostengenauigkeit vorhanden ist. Da für das Parkhaus die Vorsteuer abgezogen werden kann, erfolgt die Investitionsplanung ohne Mehrwertsteuer.

Positionen	CHF
1 Vorbereitungsarbeiten	2‘980‘000.–
2 Gebäude	10‘600‘000.–
3 Betriebseinrichtungen	400‘000.–
4 Umgebung	640‘000.–
5 Baunebenkosten (exkl. Finanzierung während Bauphase)	280‘000.–
Total (ohne MwSt.)	14‘900‘000.–

Nicht in den Kosten berücksichtigt ist eine mögliche Photovoltaikanlage auf dem Dach des Parkhauses. Die Investitionskosten einer Photovoltaikanlage würden, abzüglich Förderbeiträge, bei rund CHF 360‘000.– liegen. Es ist vorgesehen, dass die Photovoltaikanlage für den Eigengebrauch ausgelegt wird, sodass über einen Batteriespeicher in der Nacht zukünftig die Elektrobusse aufgeladen werden können. Da zurzeit noch keine Elektrobusse im Einsatz sind, wird vorerst auf die Installation einer Photovoltaikanlage verzichtet. Jedoch werden beim Bau die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten (Leerrohranlagen etc.) berücksichtigt, sodass ohne grösseren Aufwand zu einem späteren Zeitpunkt eine Photovoltaikanlage installiert werden kann.

Zur Rückstauvermeidung auf die Kantonsstrasse bei der Einfahrt zum Parkhaus müssen im Bereich der Hafenstrasse eine Aufspurstrecke (Auflage kantonales Tiefbauamt) und

eine neue Wegfahrt entlang des SBB-Gleises Richtung Promenadenstrasse erstellt werden (Beilage 3). Ebenfalls sind Anpassungsarbeiten am Freiverladeplatz der SBB notwendig. Für diese Umgebungs- und Strassenbauarbeiten kann die Vorsteuer nicht abgezogen werden, sodass diese Kosten (inkl. MwSt.) separat ausgewiesen werden müssen.

Positionen	CHF
Anpassung Kantonsstrasse (Aufspurstrecke)	410‘000.–
Ausfahrt Promenadenstrasse	200‘000.–
Anpassung Freiverladeplatz SBB	90‘000.–
Total (inkl. MwSt.)	700‘000.–

3.3 Finanzierung

Auf der Aufwandseite wird bei der Abschreibung ebenfalls zwischen dem eigentlichen Parkhaus und den Umgebungsarbeiten, sprich den Strassenbauarbeiten, unterschieden.

a. Aufwand Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	14‘900‘000.–
Abschreibung Gebäude auf 33 Jahre (3 %)	447‘000.–

Basis der Verzinsung	14‘900‘000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 7‘450‘000.-)	298‘000.–

Überführung Parzelle Landkreditkonto ins Verwaltungsvermögen	645‘000.–
Abschreibung (3 %)	19‘300.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 322‘500.–)	12‘900.–

Betriebskosten (0.4 % von CHF 14.9 Mio.)	59‘600.–
Unterhaltskosten (0.3 % von CHF 14.9 Mio.)	44‘700.–

Aufwand / Jahr	881‘500.–

b. Aufwand Strassenbau

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	700‘000.–
Abschreibung Strasse auf 40 Jahre (2.5 %)	17‘500.–

Basis der Verzinsung	700‘000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 350‘000.–)	14‘000.–

Aufwand / Jahr	31‘500.–

Mit dem neuen Parkhaus mit integrierter Buseinstellhalle werden Erträge aus den Mieteinahmen von Stadtbus und Postauto und den zu erwartenden Parkplatzeinnahmen erwirtschaftet. Die Buseinstellhalle wird tagsüber der PHTG als Parkplatz vermietet (Doppelnutzung). Von der Postauto AG sowie dem kantonalen Hochbauamt resp. der PHTG liegen schriftliche Zusagen für die jeweiligen Kostenübernahmen vor.

Die verschiedenen Tarifsysteme sind auch für Pendlerinnen und Pendler attraktiv. Aufgrund der Lage beim Hafenbahnhof sowie der Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen, wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen, kann von einer guten Auslastung des Parkhauses ausgegangen werden. Aufgrund dessen wird für die Kurzzeitparkierenden tagsüber mit einer mittleren Auslastung des Parkhauses von 35 % über das ganze Jahr verteilt gerechnet (Beilage 4). Die daraus resultierenden Einnahmen entsprechen in etwa den Einnahmen, die zurzeit bei den Parkplätzen im Bereich Seestrasse erwirtschaftet werden. Ebenfalls vorgesehen ist die Bewirtschaftung der geplanten Velostation. Die Gebühren werden jedoch bewusst tief gehalten, sodass die Velostation hoffentlich rege genutzt wird.

Erträge	CHF
Mieteinnahmen Stadtbus (CHF 110‘000.–) abzüglich MwSt.	100‘000.–
Mieteinnahmen Postauto (CHF 110‘000.–) abzüglich MwSt.	100‘000.–
Mieteinnahmen PHTG (57 PP x CHF 80.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	51‘000.–
Mieteinnahmen PHTG (23 PP x CHF 120.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	31‘000.–
Monatsmieter [24h/7d] (10 x CHF 150.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	16‘700.–
Monatsmieter [24h/5d] (17 x CHF 120.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	23‘000.–
Kurzzeitmieter (35 % von (166 PP – 10 PP)[1] x 12 h x 365 d x CHF 2.5/h) abzüglich MwSt.	555‘000.–
Velostation-Tageskarten (10 % von 105 PP x CHF 1.– x 365d) abzüglich MwSt.	3‘600.–
Velostation-Monatsabo (20 x CHF 10.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	2‘200.–
Velostation-Jahresabo (20 x CHF 60.–/a) abzüglich MwSt.	1‘100.–
Ertrag / Jahr	883‘600.–

Aufwand/Ertrag	CHF
Aufwand / Jahr	881‘500.–
Ertrag / Jahr	883‘600.–
Gesamtaufwand / Jahr	-2‘100.–

Aufgrund des zu erwartenden Aufwands und Ertrags kann das Parkhaus am Hafenbahnhof kostendeckend betrieben werden. Falls die vorgesehene Auslastung nicht erreicht würde und nur das Worst-Case-Szenario eintritt (Beilage 4), hätte der Stadtrat die Möglichkeit, über die Preispolitik Einfluss auf die jährlichen Parkplatzeinnahmen zu nehmen und so die Parkplatzauslastung bis zu einem gewissen Mass zu steuern. Ebenfalls vorgesehen ist, das Parkplatzangebot beim Grossschifffahrtshafen an der Seestrasse zu reduzieren. Bis derartige Massnahmen greifen, wäre eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung denkbar (siehe Kapitel 3.6, Spezialfinanzierung).

3.4 Parkhaus

Mit der Kombination der Buseinstellhalle in das Parkhaus kann die zur Verfügung stehende Parzelle optimal genutzt und ein sorgfältiger Umgang mit dem vorhandenen Bauland realisiert werden. Infolgedessen ist aber auch eine aufwändigere Konstruktion notwendig, die höhere Baukosten zur Folge hat. Unabhängig von der Integration der Buseinstellhalle, kann aufgrund der Parzellenform und der Einschränkungen durch den weiterhin bestehenden Freiverladeplatz der SBB keine kostengünstigere Erschliessungsvariante der beiden Parkdecks erfolgen. Teure Rampenkonstruktionen in Spindelform sind deshalb zwingend erforderlich. Somit ist an dieser Lage – im Gegensatz zum Parkhaus an der Seestrasse – kein kostengünstiges Split-Level-Parkhaus möglich, dass die Parkgeschosse jeweils um ein halbes Geschoss versetzt anordnet und die einzelnen Geschosse über eine einfache Rampe erschliesst.

[1] Es werden nur die angenommenen 10 Parkplätze der Mieterinnen und Mieter 24h/7d abgezogen. Im Gegensatz dazu bringen die Parkplätze der Mieterinnen und Mieter (5 d/24 h) an den Wochenenden auch Erträge, die über der durchschnittlichen Jahresauslastung liegen dürften.

3.5 Buseinstellhalle

Bei der letzten Ausschreibung des Transportauftrags für den Stadtbus Kreuzlingen im Jahr 2014 wurde festgelegt, dass der Standort für die Unterbringung der Fahrzeuge neu Aufgabe der Stadt ist. Bereits damals bestand das Ziel, eine kombinierte Einstellhalle für Stadtbus und Postauto im Bereich des Hafenbahnhofs zu realisieren. Damals wurde der bestehende Mietvertrag neu verhandelt, damit die Stadtbusse mangels anderer Optionen weiterhin in einer Lagerhalle in Tägerwilen untergebracht werden können. So wurde nicht ganz die Hälfte der Halle mit einer Fläche von rund 365 m^2 zu einem Pauschalpreis von CHF 7‘500.– (exkl. MwSt.) pro Monat gemietet, was jährliche Kosten von rund CHF 95‘000.– (inkl. Nebenkosten) verursacht.

Bereits damals reichte die vorhandene Fläche nicht für eine sinnvolle Parkplatzanordnung aus, weil die Fläche auch für die erforderlichen Büro- und Besprechungscontainer genutzt werden musste. Jedoch konnte mit dem Mieter der übrigen Hallenfläche eine Absprache ausgehandelt werden, sodass tagsüber ein Teil der durch die Stadt gemieteten Fläche durch ihn genutzt werden darf und im Gegenzug in der Nacht die Stadtbusse auch auf der Fläche des anderen Mieters abgestellt werden konnten.

Seit August 2019 steht nun die zweite Hälfte der Halle ebenfalls zur Miete durch die Stadt zur Verfügung. Somit können die Platzprobleme des Stadtbusbetriebs vorerst gelöst werden. Die Kosten für die gesamte Halle belaufen sich auf CHF 10‘600.– pro Monat (exkl. MwSt.), was einem jährlichen Gesamtbetrag von CHF 128‘400.– (exkl. MwSt.) entspricht. Da im Mietvertrag eine Kündigungsfrist von lediglich 12 Monaten festgehalten ist, wird die Stadt nun die gesamte Halle für die Stadtbusse mieten. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die gesamte Halle nach Kündigung der bisherigen Fläche für den Stadtbus an eine Drittperson vermietet würde.

Mit dem vorliegenden Projekt am Hafenbahnhof können die Bedürfnisse des Stadtbus- sowie des Postautobetriebs in einem auf sie zugeschnittenen Neubau abgedeckt werden. Durch die zentrale Lage dieses Standorts können zudem Einsparungen bei den gefahrenen Kilometern (Vermeidung von Depot-Leerfahrten) gemacht werden.

Alternative Standorte für eine Buseinstellhalle (ehemaliges Spiegel- oder Strabag-Areal) wurden im Vorfeld des Projektwettbewerbs geprüft, konnten jedoch aus verschiedenen Gründen nicht überzeugen. Zwar wäre eine reine Buseinstellhalle auf „der grünen Wiese“ kostengünstiger realisierbar, jedoch wäre dies nur in einer Gewerbezone denkbar. Gewerbezonen in der Stadt Kreuzlingen sind jedoch grundsätzlich eher knapp, wodurch die Fläche für einen neuen Gewerbebetrieb verloren ginge. Zudem ist es fraglich, ob mit einer reinen Buseinstellhalle die Anforderung an die Mindestnutzung (Baumassenziffer 4.00 resp. 6.00) gemäss dem neuen Baureglement erfüllt werden könnte. Falls dann noch weitere Nutzungen integriert werden müssten, würde dies wieder zu einem mehrgeschossigen Neubau führen, der ebenfalls teurer zu stehen käme.

Durch die Zusammenlegung der beiden Busbetriebe wird die Einstellhalle für die Postautos an der Dammstrasse nicht mehr benötigt. Die Parzelle, auf welcher die Einstell-

halle steht, ist im Grundeigentum der Stadt Kreuzlingen und im Baurecht an die Postauto AG vergeben. Durch das frei werden der Einstellhalle bzw. auflösen des Baurechtsvertrags mit der Postauto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, wiederum im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

3.6 Spezialfinanzierung

Ein allfälliges Defizit hängt stark von der erreichten Parkplatzauslastung und den damit verbundenen Parkplatzeinnahmen ab. Bei gleichbleibenden Parkplatzgebühren (CHF 2.50/Stunde) müsste beim Worst-Case-Szenario mit einer angenommenen Auslastung von nur 25 % pro Tag von einem jährlichen Fehlbetrag von rund CHF 158‘000.– ausgegangen werden. Dies müsste durch die Spezialfinanzierung ausgeglichen werden. Beim Best-Case-Szenario hingegen mit einer angenommen Auslastung von 45 %, würde sogar ein Überschuss von jährlich rund CHF 165‘000.– resultieren.

Mit einer jährlichen Einlage von derzeit rund CHF 1.5 Mio. weist die Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung per Ende 2018 einen Bestand von CHF 15.794 Mio. auf. Bei der Volksabstimmung des Stadthauses wurde kommuniziert, dass die Tiefgarage steuerneutral betrieben wird, wofür aber das jährliche Defizit von rund CHF 530‘000.– mit der entsprechenden Entnahme aus der Spezialfinanzierung gedeckt wird. Mit der Aufhebung der heutigen Parkplätze auf dem Bärenplatz reduziert sich die jährliche Einlage in die Spezialfinanzierung um rund CHF 100‘000.–. Bei einer zukünftigen Aufhebung des Kiesparkplatzes seeseits der Fussgängerallee an der Seestrasse reduziert sich die jährliche Einlage um weitere rund CHF 380‘000.–. Damit könnte in Zukunft aber immer noch mit einer jährlichen Einlage von rund CHF 500‘000.– in die Spezialfinanzierung gerechnet werden, was eine allfällige Finanzierung des obgenannten Worst-Case-Szenarios beim Parkhaus Hafenbahnhof zuliesse.

4 Terminplan

Stimmt das Volk dem Kreditbegehren am 17. Mai 2020 zu, erfolgen umgehend die Detailplanung, das Baubewilligungsverfahren und die Auftragsvergaben. Folgender Terminplan ist vorgesehen:

Phase	Zeitraum
Vorbereitungsarbeiten Planung	Mai/Juni 2020
Projektierung	Juli bis Dezember 2020
Werk- und Detailplanung / Ausschreibung	Januar 2021 bis April 2021
Baubeginn / Realisierungsende	Frühling 2021 / Winter 2021
Inbetriebnahme	Anfang 2022

5 Zusammenfassung

Der Stadtrat möchte mit diesem Projekt eines seiner in der Ortsplanung festgelegten Massnahmen der Bereitstellung und Bewirtschaftung von öffentlich nutzbaren und dezentral angelegten Parkplätzen umsetzen. An diesem gut erschlossenen und für alle Nutzergruppen einfach erreichbaren Standort können mehrere Bedürfnisse ideal abgedeckt werden.

Durch den Bau des Parkhauses am Hafenbahnhof kann die Parkierungssituation auch im Zentrum und im Klein Venedig bei grösseren Veranstaltungen entschärft werden. Die verschiedenen Parkierungsanlagen können über unterschiedliche Gebührenhöhen bewirtschaftet und bis zu einem gewissen Mass in ihrer Belegung gesteuert werden. Es bleibt das Ziel, die Parkierungsflächen im Klein Venedig auf andere Parkplatzangebote zu verlegen und somit zu reduzieren. Die Nähe des Parkhauses zum Naherholungsgebiet am See, dem Seeburgpark, dem Schifffahrtshafen, den Sportanlagen Burgerfeld und Klein Venedig und der Bodensee-Arena ist ideal. Alle Anlagen und Bereiche sind zu Fuss und barrierefrei zu erreichen.

Die heute für die Bahnpendlerinnen und -pendler (P&R) zur Verfügung stehenden 60 Parkplätze auf dem Areal werden mit dem Bau des Parkhauses ersetzt und können auf insgesamt 166 Plätze (davon 5 Behindertenparkplätze) erweitert werden. Die gesicherte Velostation mit 105 Plätzen (auf 180 Plätze ausbaubar) trägt dem Bedürfnis Rechnung, dass die Velos weitgehend diebstahlsicher und vor Vandalismus geschützt abgestellt werden können. Beide Angebote sind weitere Anreize für die Pendlerinnen und Pendler, um auf den ÖV umzusteigen.

Der nahe gelegene Bildungscampus profitiert von der Möglichkeit der Tagesnutzung der durch die Busse nachts belegten Parkierungsflächen. Die Doppelnutzung der Parkierungsfläche in der Buseinstellhalle löst das Parkplatzproblem der PHTG, das sich durch die Erweiterung ihrer Bildungsanlage noch verstärkte. Gleichzeitig werden in der geplanten Tiefgarage „Festwiese“ wiederum 80 Parkplätze für die Öffentlichkeit frei.

Die Integration der Busseinstellhalle (20 Plätze) in das Parkhaus hat auf den ersten Blick zwar höhere Kosten zur Folge, aber die zur Verfügung stehende Parzelle kann mit der geplanten Erschliessung und den unterschiedlichen Nutzungen optimal bewirtschaftet werden. Durch die Kombination des Parkhauses mit einer Buseinstellhalle wird kein zusätzliches Bauland – in der ohnehin beschränkt vorhandenen Gewerbezone – verbraucht. Eine aus einer Hand geführte städtische Einstellhalle für zwei Busbetriebe und Doppelnutzung der Fläche ist eine auf die Zukunft ausgerichtete Investition auch in Bezug auf den Verbrauch von Landflächen. Zudem wird durch die Zusammenlegung der beiden Busbetriebe die Einstellhalle für die Postautos an der Dammstrasse nicht mehr benötigt. Durch das frei werden der Einstellhalle bzw. auflösen des Baurechtsvertrags mit der Postauto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, wiederum im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

Die Finanzierung des Parkhauses, der Buseinstellhalle und der Velostation erfolgt über die Mieteinnahmen des Stadtbus- und Postautobetriebs, durch die Parkplatznutzungen inkl. der Doppelnutzung durch die PHTG und den Einnahmen über die Velostation. Die Berechnung der Parkierungseinnahmen basiert auf Erfahrungswerten anderer vergleichbarer Anlagen und einer tagsüber erreichten Auslastung von 35 %. Ein mögliches Defizit der Finanzierung kann aus der Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung ausgeglichen werden. Ziel ist es, dass sich das Projekt über die Einnahmen finanziert und steuerneutral betrieben wird.

Mit diesem Projekt kann ein entscheidendes Etappenziel der Bereitstellung und Bewirtschaftung von öffentlich nutzbaren Parkplätzen auf dem Stadtgebiet erreicht werden. Das Gebiet Klein Venedig kann mit dem zusätzlich geplanten Verkehrsleitsystem entlastet werden. Dieses für die Verkehrsführung in Kreuzlingen wichtige Leitsystem kann erst mit einem alternativen Parkplatzangebot am richtigen Standort in Betrieb gesetzt werden.

Der Standort für ein Parkhaus am Hafenbahnhof ist dafür ideal gelegen und mit allen anderen Vorteilen genau richtig.

Sehr geehrter Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat beantragt Ihnen, dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700‘000.–) zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.

Kreuzlingen, 26. November 2019

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen
1. Jurybericht vom 20. August 2018
2. Überarbeitetes Projekt, Kistler und Vogt Partner AG
3. Strassenprojekt
4. Szenarien Ertrag Parkhaus

Kreuzlingen

Stadt Kreuzlingen

Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafenbahnhof

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren

Schlussbericht

20.08.2018

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung
Hauptstrasse 88, 8280 Kreuzlingen

Organisation

PLANKULTUR Beratung und Planung GmbH
Balierestrasse 29, 8500 Frauenfeld
T. 052 577 31 83, mail@plankultur.ch
www.plankultur.ch

Bearbeitung:
Ueli Wepfer, dipl. Architekt ETH BSA SIA

Frauenfeld, 20.08.2018

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 4

- Ausgangslage
- Verfahren
- Zielsetzung
- Teilnehmer
- Terminübersicht
- Preisgericht
- Bearbeitungsgebiet
- Beurteilung

Ablauf der Beurteilung 7

- Vorprüfung
- Wertungsrundgänge
- Kontrollrundgang
- Schlussbeurteilung
- Würdigung
- Empfehlung

Genehmigung 9

Projektverfasser 10

Projekte 11

- Projektbeschriebe
- Pläne

Einleitung

Ausgangslage

Die Stadt Kreuzlingen beabsichtigt, beim Hafenbahnhof ein neues Parkhaus mit integrierter Velostation und Kioskwirtschaft zu erstellen. Zu diesem Zweck erwarb die Stadt bereits 2015 von den SBB eine schmale Parzelle zwischen Bahnareal und Kantonsstrasse südöstlich des Hafenbahnhofs. Der Standort bietet sich an aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie der Nähe zum Naherholungsgebiet am See, zur Landesgrenze und zu verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodenseearena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen.

Nebst ca. 160 - 180 Autoabstellplätzen sollen eine Buseinstellhalle für die Parkierung von mindestens 18 Stadtbussen und Postautos in der Nacht sowie eine Velostation mit ca. 150 Plätzen in das neue Parkhaus integriert werden. Die Buseinstellhalle soll tagsüber als Parkierungsfläche für Autos genutzt werden können. In guter Lage zu den Eingängen ist zudem eine Kioskwirtschaft geplant.

Verfahren

Zur Erlangung von entsprechenden Projektvorschlägen schrieb die Stadt Kreuzlingen im März 2018 einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren gemäss den Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens sowie der Ordnung SIA 142 aus. Bewerben konnten sich Teams aus Architekten und Ingenieuren. Aus den zugelassenen Bewerbern wurden sieben Teams für den Projektwettbewerb selektioniert.

Die Teilnahme an der Präqualifikation wurde nicht entschädigt. Für den Projektwettbewerb standen für Entschädigungen der selektionierten Teilnehmer sowie für Preise und Ankäufe gesamthaft CHF 130’000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Die Teams erhielten eine pauschale Entschädigung von je CHF 15’000.- (exkl. MwSt.).

Zielsetzung

Die Veranstalterin erhoffte sich aus dem Projektwettbewerb innovative, architektonisch qualitätsvolle Projektvorschläge, welche sich gut in die anspruchsvolle ortsbauliche Umgebung einfügen und die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorgaben optimal erfüllen.

Teilnehmer

Folgende sieben Teams wurden für den Projektwettbewerb selektioniert.

- Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich / WaltGalmarini AG, Zürich
- Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden / Synaxis AG, Zürich
- Dürig AG, Zürich / dsp Ingenieure, Greifensee
- Theo Hotz Partner AG, Zürich / Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart
- Kistler Vogt Partner AG, Biel / WAM Planer und Ingenieure AG, Bern
- :mlzd, Biel / Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich
- Staufer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld / BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld

Terminübersicht

Publikation (Amtsblatt Kanton TG / Simap)	23. März 2018
Bezug der Qualifikationsunterlagen	ab 23. März 2018
Eingabe der Qualifikationsunterlagen	20. April 2018
Information über die Selektion der Teilnehmer	02. Mai 2018
Startveranstaltung Wettbewerb mit Abgabe der Unterlagen	23. Mai 2018
Fragerunde	01. - 08. Juni 2018
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten (Pläne)	20. Juli 2018
Abgabe der Modelle	03. August 2018
Beurteilung und Information	Mitte August 2018

Preisgericht

Das Preisgericht war zuständig für die Genehmigung des Programms, die Selektion der Teilnehmer, die abschliessende Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten sowie die Genehmigung des Schlussberichtes. Es setzte sich zusammen aus Vertretern der Auftraggeberin, unabhängigen Fachexperten sowie weiteren beratenden Experten.

Sachpreisrichter:
- Ernst Zülle, Stadtrat Kreuzlingen, Departement Bau
- Andreas Heller, Kantonsingenieur Kanton Thurgau
- Michael Fischer, SBB AG Infrastruktur, Region Ost
- Sandro Nöthiger, Bauverwaltung Kreuzlingen, Leiter Tiefbau (Ersatz)

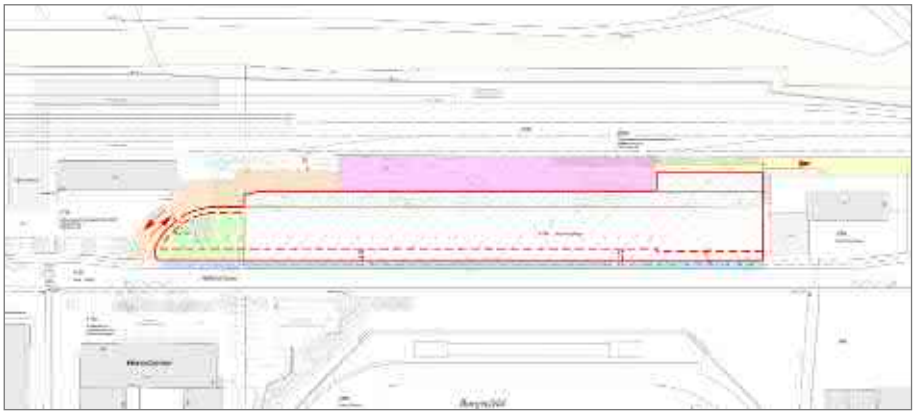
Fachpreisrichter:
- Ueli Laedrach, dipl. Architekt ETH SIA, Vertreter Stadtbildkommission, Vorsitz
- Beat Consoni, Architekt BSA SIA, St. Gallen
- Reto Mästinger, Bauingenieur HTL STV SIA, Kreuzlingen
- Heinz Theus, dipl. Architekt ETH SIA, Leiter Bauverwaltung Kreuzlingen
- Stephan Winkler, Hochbauamt Kanton Thurgau, Leiter Baumanagement 1 (Ersatz)

Experten, Mitglieder mit beratender Stimme:
- Martin Troll, Bauverwaltung Kreuzlingen, Sachbearbeiter Tiefbau
- Patrick Nussbaumer, Geschäftsführer Eurobus Ostschweiz AG
- Walter Schwizer, PostAuto Region Ostschweiz
- Vera Zahner, Pro Velo Thurgau
- Mehmet Ince, Seekebab

Bearbeitungsgebiet

Projektperimeter:

Für die Projektierung standen die Parzelle Nr. 3184 sowie zwei Teilbereiche der Parzellen Nr. 1719 und Nr. 2829 zur Verfügung.



Ausschnitt Informationsplan

Beurteilung

Die Projektvorschläge wurden hinsichtlich der nachfolgenden Gesichtspunkte beurteilt. Die Reihenfolge entspricht nicht der Gewichtung.

Beurteilungskriterien:

Ortsbauliches und architektonisches Konzept:
- Gesamtkonzept und architektonische Gestaltung
- Einfügung in die ortsbauliche Umgebung

Nutzungskonzept:
- Funktionalität des äusseren Erschliessungssystems (Zugänge, Zufahrt)
- Funktionalität des inneren Erschliessungssystems (Fahrzeuge, Benutzer)
- Funktionalität der inneren betrieblichen Organisation

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit:
- Gebäudestruktur und Volumetrie
- konstruktiver Aufbau und Materialisierung

Ablauf der Beurteilung

Vorprüfung

Die Vorprüfung umfasste eine wertungsfreie Überprüfung der sieben Wettbewerbsarbeiten in Bezug auf die Erfüllung der wesentlichen Wettbewerbsvorgaben. Als Grundlage für die Vorprüfung dienten das Wettbewerbsprogramm vom 16.05.2018 sowie die Fragenbeantwortung vom 08.06.2018. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden im Bericht vom 04.08.2018 zusammengefasst.

Die sieben Wettbewerbsarbeiten wurden in alphabetischer Reihenfolge nummeriert und hinsichtlich der folgenden Punkte geprüft:
- Einhalten der formellen Anforderungen (Anonymität, Abgabetermin, Vollständigkeit)
- Erfüllen des Raumprogramms und der wichtigsten betrieblichen Anforderungen
- Richtigkeit der Berechnung der geforderten Gebäudekennwerte
- Einhalten der Vorgaben bezüglich Perimeter, Erschliessung, Baurecht und Normen
- Wirtschaftlichkeit (Ermittlung der Grobkosten, Statisches Konzept, Konstruktion)

Das Preisgericht tagte am 06.08.2018 in den Räumlichkeiten der Bauverwaltung Kreuzlingen. Nach einer freien Besichtigung der Projekte wurden die Ergebnisse der Vorprüfung vorgestellt. Die formellen Anforderungen (Abgabetermine, Vollständigkeit, Anonymität) wurden bei allen Projekten eingehalten. Das Preisgericht konnte deshalb alle sieben Projekte zur Beurteilung zulassen.

Zwei Projekte mussten wegen wesentlichen Verstössen gegen die Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Bei einem einstimmigen Entscheid des Preisgerichts wäre eine Rangierung jedoch möglich.

03 | Josephine	geforderte Durchfahrtshöhen für Busse und PW nicht eingehalten
05 | Rohling	Überschreitung des Wettbewerbsperimeters (Dachkante Nord-Ost) sowie der Baulinie zur Hafenstrasse (Zufahrtsrampen)

Wertungsrundgänge

Im Anschluss an die Vorstellung der Vorprüfungsergebnisse folgte eine erste Sichtung der Projekte in zwei Gruppen. Im Vordergrund standen der ortsbauliche und architektonische Gesamteindruck sowie die wesentlichen betrieblichen Eigenschaften der Projekte.

Nach der ersten Sichtung der Projekte in zwei Gruppen erfolgte ein erster gemeinsamer Wertungsrundgang mit Diskussion und Vergleich der sieben Projekte. In der Folge wurden diejenigen Projekte ausgeschieden, welche in ortsbaulicher oder architektonischer Hinsicht nicht überzeugen konnten oder offensichtliche Mängel in der betrieblichen Organisation aufwiesen. Folgende zwei Projekte wurden im 1. Wertungsrundgang ausgeschieden:

01 | Edward
07 | Zeppelin

Nach dem Abschluss des 1. Wertungsrundgangs wurden die verbliebenen fünf Projekte durch das Preisgericht detailliert auf ihre ortsbaulichen, architektonischen und organisatorischen Qualitäten untersucht. Weitere zwei Projekte wurden im 2. Wertungsrundgang ausgeschieden, da sie in der Gesamtbetrachtung nicht in allen Punkten überzeugen konnten:

03 | Josephine
06 | slider

Die folgenden drei Projekte verblieben aufgrund ihrer ortsbaulichen, architektonischen und betrieblichen Qualitäten in der engeren Wahl:

02 | E-Type
04 | nose to tail
05 | Rohling

Kontrollrundgang

In einem Kontrollrundgang überprüfte das Preisgericht die durchgeführten Wertungsrundgänge. Die Kontrolle ergab keine Änderungen.

Schlussbeurteilung

Die Eigenschaften und Qualitäten der drei Projekte der engeren Wahl wurden durch das Preisgericht nochmals intensiv diskutiert und verglichen. Aufgrund der Diskussion legte das Preisgericht folgende Rangierung fest:

1. Rang	**02 | E-Type**
2. Rang	**04 | nose to tail**
3. Rang	**05 | Rohling**

Im Anschluss an die Rangierung wurde die Verteilung des noch zur Verfügung stehenden Preisgeldes durch das Preisgericht wie folgt festgelegt:

1. Rang	**1 Preis**	**02 | E-Type**	**CHF**	**12'000.-** (exkl. MwSt.)
2. Rang	**2. Preis**	**04 | nose to tail**	**CHF**	**8'000.-** (exkl. MwSt.)
3. Rang	**Ankauf**	**05 | Rohling**	**CHF**	**5'000.-** (exkl. MwSt.)

Würdigung

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten zeugen von einer intensiven und sorgfältigen Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen Aufgabenstellung. Das Preisgericht dankt allen Teilnehmenden für ihren Beitrag.

Empfehlung

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die Projektverfasser des Projektes im 1. Rang **02 | E-Type** mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Dabei sind die Kritikpunkte des Projektbeschriebs zu beachten.

Genehmigung

Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde von den stimmberechtigten Mitgliedern des Preisgerichts an der Sitzung vom 06. August 2018 im Grundsatz genehmigt. Redaktionelle Ergänzungen oder Korrekturen wurden per Zirkularbeschluss nachträglich gutgeheissen.

Sachpreisrichter:

Ernst Zülle .....

Andreas Heller .....

Michael Fischer .....

Sandro Nöthiger .....

Fachpreisrichter:

Ueli Laedrach .....

Beat Consoni .....

Reto Mästinger .....

Heinz Theus .....

Stephan Winkler .....

Projektverfasser

Rangierte Projekte

1. Rang / 1. Preis	02 | E-Type
Architekt	**Kistler Vogt Partner AG, Biel**
Ingenieur	**WAM Planer und Ingenieure AG, Bern**
Verkehrsplanung	Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel
2. Rang / 2. Preis	04 | nose to tail
Architekt	**Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich**
Ingenieur	**WaltGalmarini AG, Zürich**
Verkehrsplanung	Enz & Partner GmbH, Zürich
Baumanagement	Forster & Burgmer Architekten und GU AG, Kreuzlingen
3. Rang / Ankauf	05 | Rohling
Architekt	**Staufer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld**
Ingenieur	**BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld**
Verkehrsplanung	BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld

Übrige Projekte

Projekt	01 | Edward
Architekt	**:mlzd, Biel**
Ingenieur	**Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich**
Verkehrsplanung	asa AG, Rapperswil
Landschaftsarchitekt	Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Projekt	03 | Josephine
Architekt	**Dürig AG, Zürich**
Ingenieur	**dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee**
Projekt	06 | slider
Architekt	**Theo Hotz Partner AG, Zürich**
Ingenieur	**Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart**
Visualisierungen	nightnurse images GmbH, Zürich
Projekt	07 | Zeppelin
Architekt	**Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden**
Ingenieur	**Synaxis AG, Zürich**
Verkehrsplanung	TEAMverkehr.zug AG, Cham

1. Rang / 1. Preis

02 | E-Type

Antrag auf Weiterbearbeitung

Architekt	**Kistler Vogt Partner AG, Biel**
Mitarbeit	Silvia Kistler, Rudolf Vogt, Gilles Marchand, Lukas Fritschi, Mareike Seyfang
Ingenieur	**WAM Planer und Ingenieure AG, Bern**
Mitarbeit	Patrik Fahrni
Verkehrsplanung	Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel
Mitarbeit	Felix Dudler, Daniel Torres

Modellfoto

Projektbeschrieb

Der langgezogene, dreigeschossige Baukörper bildet einen räumlichen Abschluss vom Sportplatz Burgerfeld zur Bahnlinie hin. Mit seiner durchlässigen Gestaltung und der Anordnung infrastruktureller Nutzungen (Bistro, Velostation) im Erdgeschoss erhält der Baukörper Öffentlichkeit und vermittelt so zwischen dem PHTG-Campus und der Grünanlage am See. Zusätzlich unterstützt die vertikale Gliederung des Baukörpers den ortsbaulich-räumlichen Ansatz. Die Aufteilung in ein massives Sockelgeschoss und einen aufgesetzten Stahlbau bildet nicht nur das Programm ab, sondern unterstützt die Proportionierung des eleganten Baukörpers.

Der zweigeschossige Sockel mit dem darüber liegenden, schwebenden Parkdeck fügt sich beruhigend in die Situation ein. Zusammen mit den umliegenden Bildungsbauten bestimmt dieser einen angenehmen und gut proportionierten Aussenraum mit dem Burgerfeld. Nicht gelöst ist der Niveausprung von der Hafenstrasse zur Parkebene, welcher auf eine Absturzsicherung verzichtet und so kaum realisierbar ist. Ein Geländer oder eine Leitplanke würden die Sicht auf den Platz und damit die Durchsicht massiv einschränken. Um dieses Anliegen zu gewährleisten müsste die Lösung mit einer Böschung gesucht werden.

Mit nur einer Einfahrt über eine Aufspurstrecke im Osten zur Parkgarage wird die Belastung der Hafenstrasse auf ein Minimum reduziert. Von dieser führt ein doppelspuriger Staubereich für sechs PWs in ein Spindelsystem als Zufahrt in die oberen Parkebenen. Seitlich dazu angeordnet ist eine separate Rampe für die PH-Plätze im Erdgeschoss. Durch diese drei parallel angeordneten Einfahrten entsteht ein relativ langer Störungsbereich zur Hafenstrasse mit Rückstaugefahr, der für Velofahrer und Fussgänger eine gewisse Behinderung darstellen könnte. Die Ausfahrt hingegen führt über die Strasse entlang der Bahn zum Anschluss an die Promenadenstrasse und entlastet die Kantonsstrasse von weiteren Kreuzungspunkten, was wiederum Velofahrenden und Fussgängern zu Gute kommt.

Eine separate Fahrspur, die über die bestehende Zufahrt zum SBB-Areal erschlossen wird, führt entlang der südlichen Fassade zu den einzelnen Busabstellplätzen. Die gleiche Fahrspur dient den Velofahrenden als Zufahrt zur Velostation und könnte zudem auch als Zufahrt für die PH-Parkplätze genutzt werden. Die Wegführung von den Velowegen beidseits der Hafenstrasse zur Velostation wird im Projekt nicht aufgezeigt und muss daher in der weiteren Bearbeitung noch gelöst werden. Nicht verstanden werden die zehn ausgewiesenen Längsparkplätze entlang der Südfassade. Diese wirken fremd und beeinträchtigen den Busverkehr.

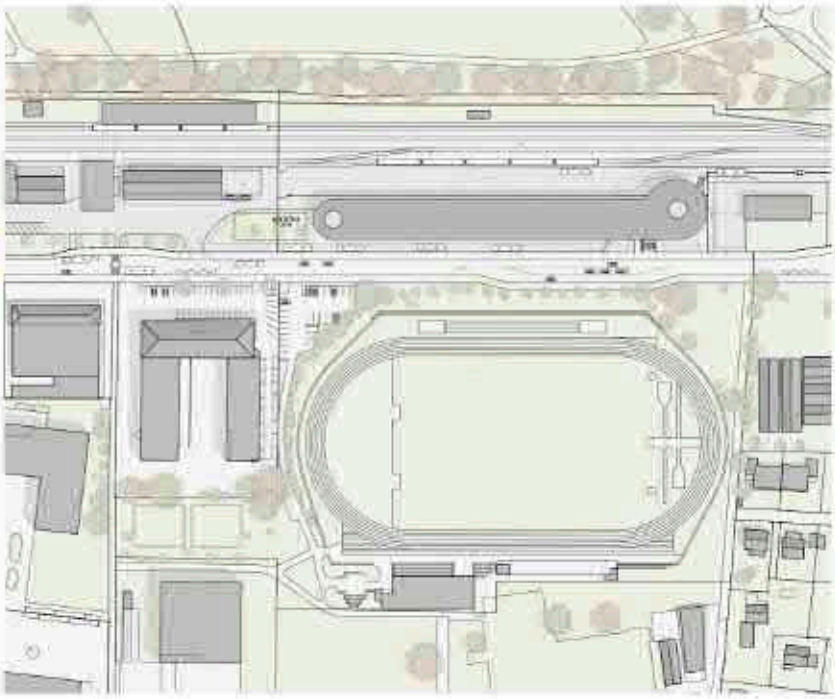
Die Organisation der Parkplatzabfolge besticht durch ihre klare Gliederung. Über die Spindelzufahrt gelangt man ins erste Parkgeschoss. Ab diesem Geschoss ist auch im Westen eine einfache Spindelrampe angeordnet, über welche das nächste Geschoss erreicht wird. Dank dieser Anordnung können alle Parkplätze ohne Wendemanöver durchfahren werden. Die innere Fahrbahn der Spindel kann über beide Geschosse erreicht und als Abfahrtsrampe genutzt werden. Die Doppelnutzung für 40 PH-Parkplätze ist analog zu den Busparkplätzen in schräger Lage angeordnet. Die Lage der beiden Treppenhäuser ist betrieblich gut gewählt. Es bleibt zu prüfen, ob die Überschreitung der zulässigen Fluchtweglänge mit alternativen Brandschutzmassnahmen kompensiert werden kann.

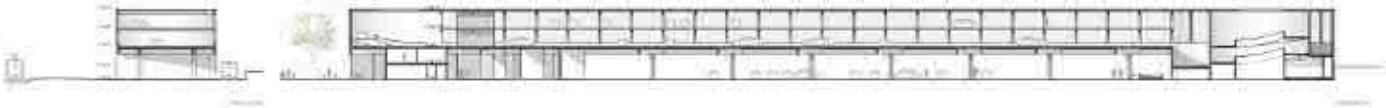
Die Anordnung der Busse ist sehr zweckmässig gelöst. Es sind keine Manöver mit Rückwärtsfahrten notwendig. Die Unterhaltsräume (Reparatur- und Waschraum) können autonom und ebenfalls ohne Rückwärtsfahrten angefahren werden, benötigen aber viel Fläche. Dieses klare Konzept gewährleistet ein gutes Handling. Die Sozial-, Neben- und Infrastrukturräume für die Busbetreiber sind ideal positioniert. Einzig der Aufenthalts- und Besprechungsraum sollte für Mitarbeitergespräche jeweils in sich geschlossen oder noch besser mit einer Faltwand getrennt sein. Das System weist trotz der engen Platzverhältnisse eine hohe Nutzungsflexibilität auf. Mit lokalen Korrekturen könnte der bereits hohe Nutzungskomfort weiter gesteigert werden.

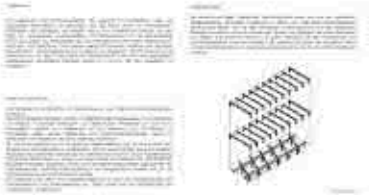
Die Ein- und Ausgänge für die Fussgänger zum Veloabstellplatz sind übersichtlich und nahe beim Bahnhof ebenerdig angeordnet. Ein Tausch mit den Buswerkstätten wäre hingegen sinnvoll. Die Velostation könnte somit auch über die allgemeine Vorzone erschlossen werden. Eine Ladestation für E-Bikes ist zu berücksichtigen.

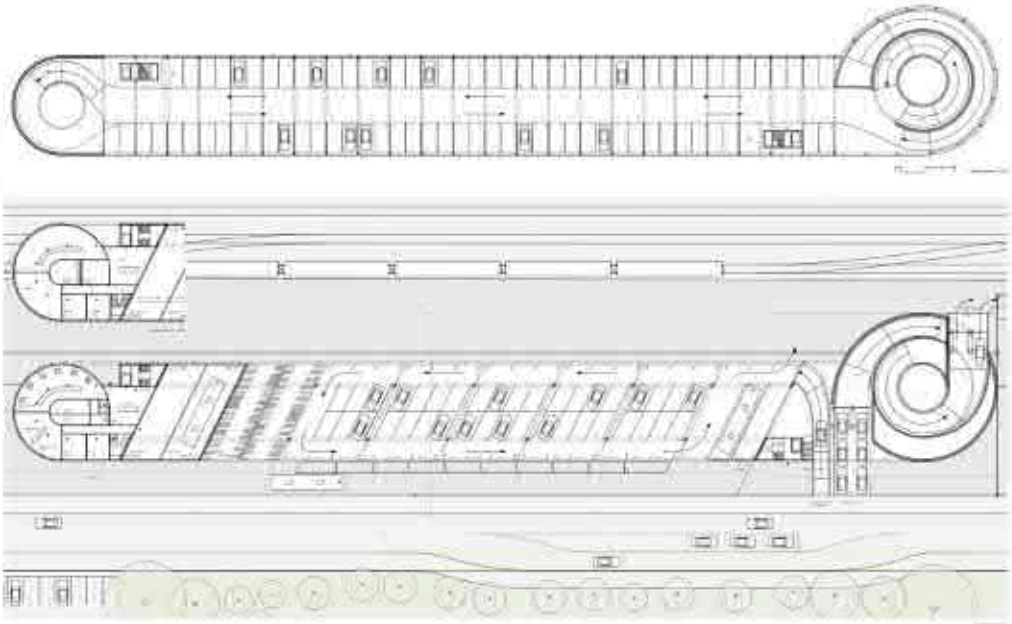
Das statische Konzept widerspiegelt die Nutzung. Eine Abfangdecke über dem Busparking fängt die Lasten der Stahlbeton-Verbunddecken der Parkgeschosse ab, welche ohne Innenstützen überspannt werden. Die Stützenanordnung im Erdgeschoss ist auf die Nutzung des Busparking ausgerichtet. Für die Lastabtragung der Stützen wird eine Pfahlgründung notwendig sein. Für eine spätere Aufstockung sind im Spindelbereich bereits in der ersten Bauetappe gewisse Vorinvestitionen zu tätigen. Das vorgeschlagene Konstruktionskonzept sowie die einfache Materialisierung lassen eine wirtschaftliche Realisierung erwarten.

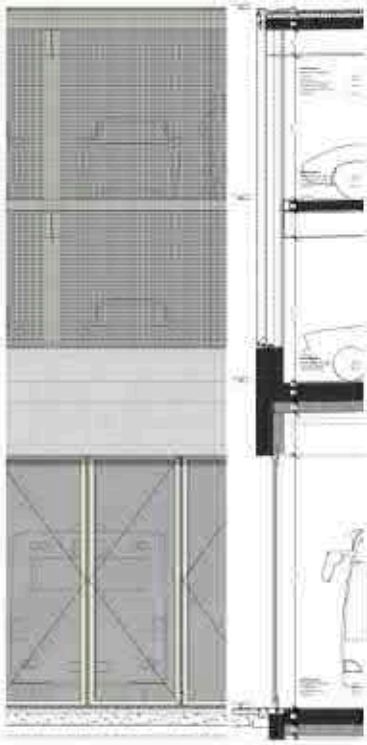
Das Projekt E-TYPE besticht durch seine bemerkenswerte Effizienz in der gesamten Anordnung aller organisatorischen Anforderungen. Sie sind einfach und gut erkennbar auf dem sehr engen Raum vereint. Gegen Aussen ist das Volumen gut gegliedert und überzeugt in seiner Proportionierung und Materialisierung. Das Gebäude fügt sich zudem gut in den Bestand ein.









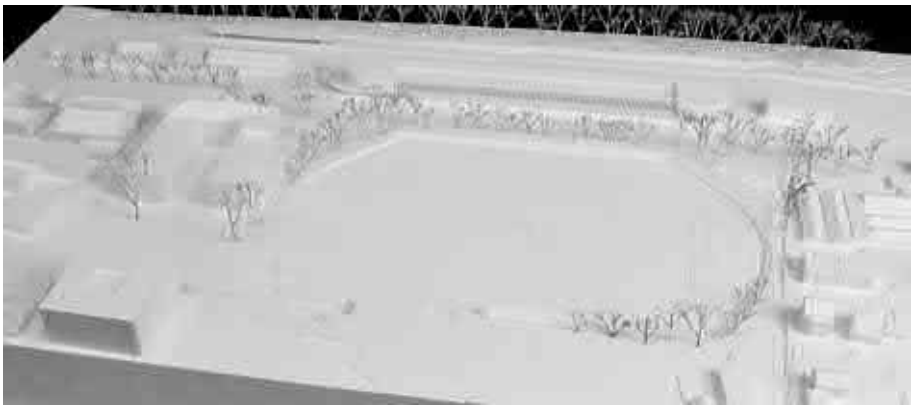


2. Rang / 2. Preis

04 | nose to tail

Architekt	**Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich**
Mitarbeit	Patric Allemann, Martin Bauer, Marc Eigenmann, Laura Kälin, Lisa Kahl
Ingenieur	**WaltGalmarini AG, Zürich**
Mitarbeit	Gregorij Meleshko
Verkehrsplanung	Enz & Partner GmbH, Zürich
Mitarbeit	Robert Enz
Baumanagement	Forster & Burgmer Architekten und GU AG, Kreuzlingen
Mitarbeit	Michael Scheuss

Modellfoto



Projektbeschrieb

Die Verfasser schlagen auf der Parzelle Nr. 3184 ohne Inanspruchnahme des Teilbereichs der Parzelle Nr. 1719 ein präzise gesetztes Gebäude vor, das stadträumlich den Abschluss zum Sportplatz Burgerfeld bildet und gleichzeitig den Freiverlad der SBB vom südlich anstossenden Stadtquartier abgrenzt. Zum nordwestlich liegenden Ensemble des Hafenbahnhofs hin wird ein eingeschossiger Vorbau angeordnet, der den Bahnhofsplatz nach Südosten abschliesst und die Kioskwirtschaft enthält.

Die Gebäudeenden werden mit geschlossenen, zenital belichteten Rundbauten gestaltet, die die Auf- und Abfahrtsrampen als Spindeln sowie die Vertikalerschliessung für Fussgänger enthalten. Die Zu- und Wegfahrten zum Parkhaus sind im Erdgeschoss dieser Gebäudeteile enthalten. Dazwischen befinden sich die Parkierebenen, die eine halbtransparente Fassade mit eng angeordneten vertikalen Stützen zur Abdeckung der parkierten Fahrzeuge erhalten und deren oberstes Geschoss nicht überdeckt ist.

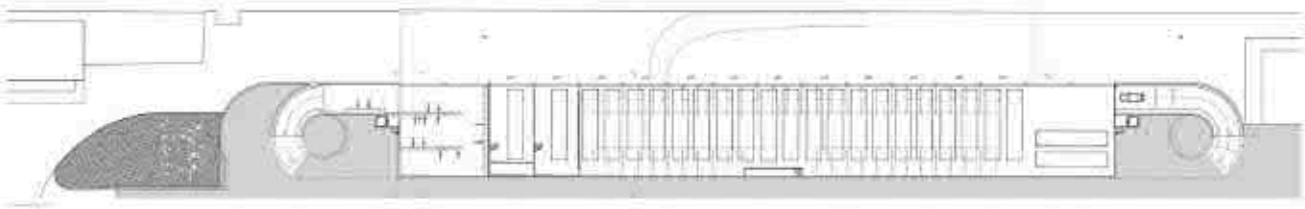
Die östliche Spindel dient einerseits als Auffahrtsrampe zu den Parkierebenen und gleichzeitig als Abfahrt zur Velostation. Davor ist auf der Hafenstrasse eine Aufspurstrecke für Linksabbieger angeordnet. Auf der westlichen Seite ist die Ausfahrt von den Parkierebe-

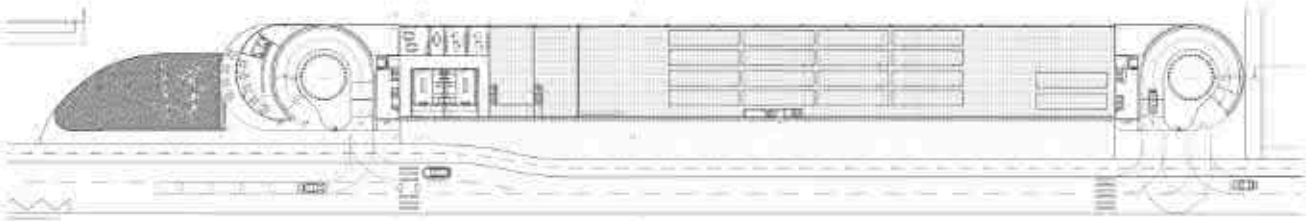
nen in die Hafenstrasse und die Abfahrt für Personenwagen in die Ebene der Buseinstellhalle vorgesehen, die während des Tages als Parkplätze für die PH dient, wobei die Wegfahrt entlang der Geleise über die Promenadenstrasse erfolgt. Eine sehr raffinierte Anordnung, welche jedoch auch einige Nachteile aufweist. Mit dieser Anordnung von Ein- und Ausfahrt des Parkhauses entstehen bei der Querung von Rad- und Fussweg an der Hafenstrasse zwei lange Störungszonen für den Langsamverkehr. Zudem fehlt durch das Absenken der Velostation unter die in einem Zwischengeschoss angeordneten Infrastrukturräume des Busbetriebs ein ebenerdiger Ausgang zu den Bahngeleisen, was einen Umweg über das Treppenhaus erfordert. Weiter bedingt das im Einbahnverkehr organisierte Parkierkonzept zwingend eine gut sichtbare Parkplatzanzeige. Denn einmal auf die erste Ebene eingefahren, muss bei erfolgloser Parkplatzsuche das Parkhaus über eine Ausfahrtsschranke und die entsprechende Rampe wieder verlassen werden, bevor nach nochmaliger Einfahrt das obere Geschoss erreicht werden kann.

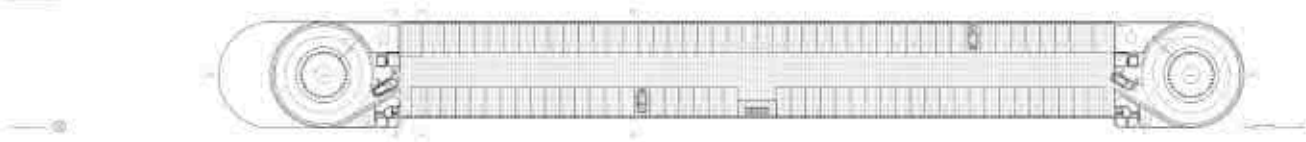
Die Zufahrt der Busse zur Einstellhalle erfolgt ab Gleisniveau und die Wegfahrt über die Promenadenstrasse. Es werden zwei Varianten von Busanordnungen aufgezeigt. Bei der Grundvariante sind die Busse rechtwinklig zur Fassade angeordnet. Die Schleppkurven sind ausgereizt und die Busse müssen rückwärts ausfahren. Bei dieser Variante mit 22 Busabstellplätzen kann ein Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr einfach realisiert werden. Bei einer Aufreihung der Busse parallel zur Fassade ist eine koordinierte Ein- und Ausfahrt aller Busse notwendig. Dabei zeigen die Schleppkurven um die Fassadenstützen Mängel auf, wodurch nicht alle Plätze genutzt werden können. Die beiden ausgewiesenen Plätze der Reservebusse (Grundvariante und Alternativvariante) sind nur bedingt nutzbar und schränken die Parkplatznutzung durch die PH stark ein.

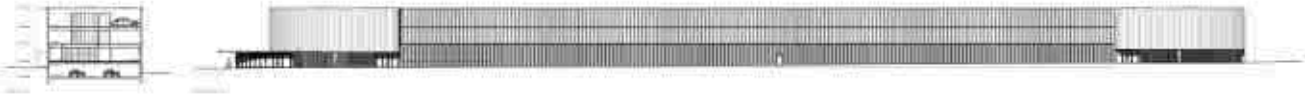
Das Tragwerk ist aus vorfabrizierten und vorgespannten Betonelementen als Skelettbau konzipiert. Die beiden Zwischendecken überspannen mit einer Teileinspannung am Rande die Hallenbreite ohne Zwischenstützen. Ein klares, schlüssiges und wirtschaftliches System. Die Lastabtragung in den Untergrund wird aber auch bei diesem Konzept eine Pfahlgründung erfordern. Eine mögliche Aufstockung ist mit überschaubarem Aufwand umsetzbar und nachgewiesen. Die beiden Spindeln sind dazu bereits vorbereitet.

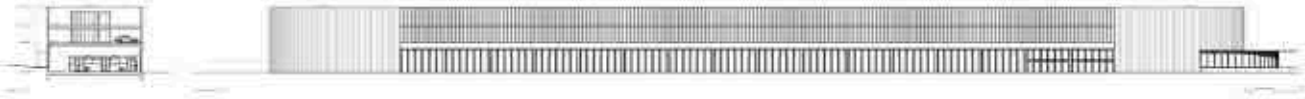
Insgesamt weist die Arbeit eine sorgfältige städtebauliche und architektonische Bearbeitung auf. Weniger zu überzeugen vermochten einzelne betriebliche Mängel, die nur schwer korrigierbar sind.

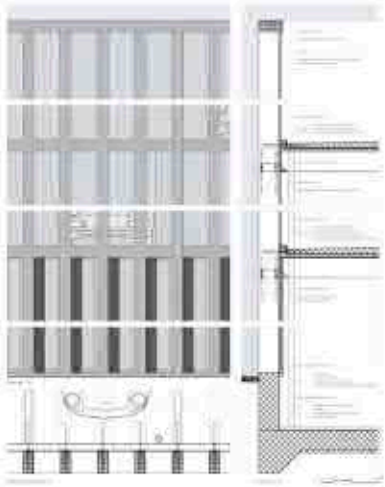


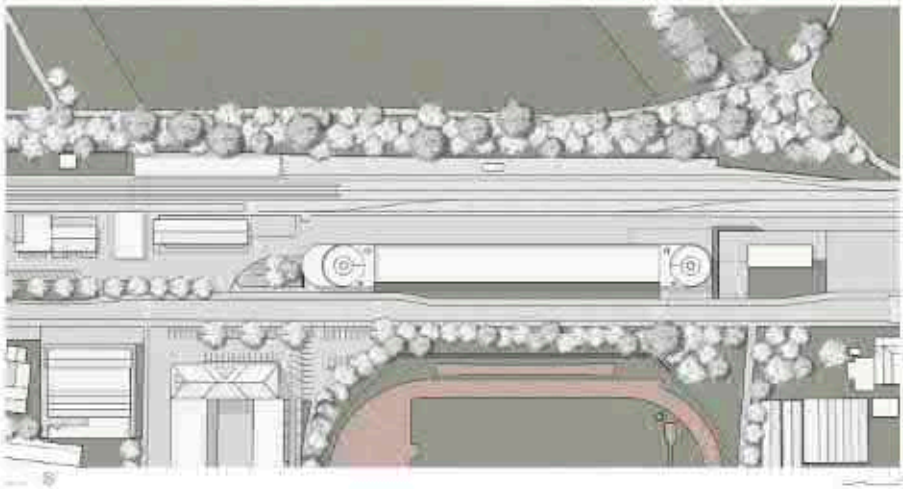












3. Rang / Ankauf

05 | Rohling

Architekt	**Staufer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld**
Mitarbeit	Thomas Hasler, Nicola Toscano, Marcel Woerz, Irina Meyer
Ingenieur	**BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld**
Mitarbeit	Christian Hermann, Edi Schmid
Verkehrsplanung	**BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld**
Mitarbeit	Christian Hermann, Edi Schmid

Modellfoto

Projektbeschrieb

Das Projekt überzeugt durch seine Anschaulichkeit, beachtenswert ist die Überlagerung der betrieblichen Anforderungen mit dem architektonischen Ausdruck des Projekts, der langgezogene Riegel ist genauso nutzbringend wie auch identitätsstiftend. Das Programm erweist sich als Schlüssel zur stadträumlichen Aussage: das Neubauvolumen als Leitkörper am Stadteingang, als Rückgrat zur Stärkung der ortsbaulichen Gegebenheiten und als Filter zwischen Stadtstruktur und Parklandschaft. Die gestalterische Absicht des Projekts, den Stadtraum ideell zu fassen und gleichzeitig nach Süden durchfliessen zu lassen, wird virtuos zelebriert. Schade nur, dass sich die einladende Geste mit grosszügigem Vordach nicht auf eine höhere, publikumswirksamere Nutzung ausrichtet.

Das Erschliessungskonzept schafft es, sämtliche Bedürfnisse auf eine einfache Art und mit einer hohen Funktionalität zu vereinen. Die Erschliessung der Parkdecks erfolgt über Längsrampen entlang der Südfassade jeweils zwischen den einzelnen Geschossen, östlich die Auffahrts- und westlich die Abfahrtsrampen. Dadurch können zwei Schlaufen geschaffen werden mit welchen alle Parkierungsmöglichkeiten einfach und ohne zu wenden angefahren werden. Diese Anordnung mit zwei parallelen Fahrbahnen und den zusätzlichen Erschliessungsrampen führt jedoch zu einer Gebäudetiefe, die den Perimeter auf der Strassenseite deutlich überschreitet. Zudem wäre ein Parkleitsystem notwendig, um unerwünschten Suchverkehr zu vermeiden. Mit nur zwei Treppen wird die zulässige Fluchtweglänge überschritten. Die Rampen dürften kaum als Fluchtwege toleriert werden.

Die Zu- und Wegfahrt in die Hafenstrasse erfolgt getrennt an zwei verschiedenen Orten über den Fuss- und Radweg. Die Busplätze sind über die Freiverladefläche der SBB erschlossen. Dank einer schrägen Anordnung können die Busse direkt in gleicher Fahrtrichtung (ohne Rückwärtsmanöver) im Osten in Richtung Promenadenstrasse wieder ausfahren. Dabei kann die Waschanlage autonom angefahren oder vor der Ausfahrt noch gleich der Waschvorgang gemacht werden. Diese Idee mit der Schräganordnung und der Platzierung der Waschanlage vereinfacht die Betriebsprozesse nachhaltig. Die Zufahrt zum Reparaturbereich ist für die Busbetreiber hingegen unklar. Fraglich erscheint die Zweckmässigkeit einer zusätzlichen Baumreihe im Bereich des Mittelstreifens.

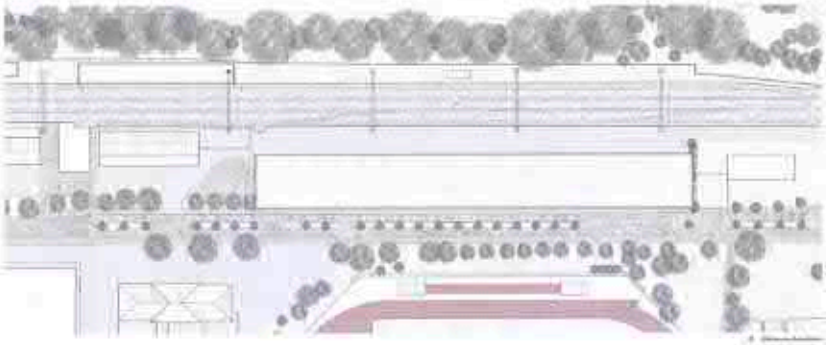
Die Doppelnutzung des Busdepots für die Parkplatzbedürfnisse ist nachgewiesen. Sie nutzt das erste Tor als Zufahrt und den gleichen Sektor wie die Busse als Ausfahrt. Durch die schräge Stützenanordnung können nicht alle Plätze ohne Behinderung angefahren werden. Die Velostation ist gut gelöst, Zu- und Wegfahrt sind vom Autoverkehr getrennt, die Platzverhältnisse im Innern sind ausreichend, der Weg zum Bahnhof ist kurz und schnell. Nachteilig und auch gefährlich für den Veloverkehr ist die zweimalige Querung der PW- Zu- und Wegfahrten zum Parkhaus. Zudem ist der Übergang vom nördlichen Radweg in die Velostation zu eng ausgelegt und zu direkt, eine Einbiege-Spur ist nicht vorgesehen.

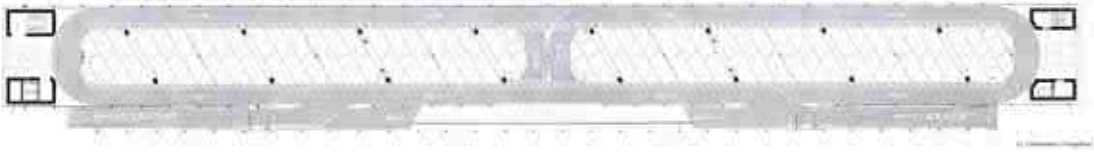
Das statische Konzept besticht durch ein innovatives, ausgeklügeltes aber aufwendiges System. Die Zwischendecken werden über aussenliegende Zugstangen an die oberste Decke gehängt. Die Decken sind als räumlich wirkende Stahlbetonträgerroste ausgebildet. Wobei bedingt durch das Konzept die oberste Decke die höchste Lastabtragung und somit die grössten Konstruktionsabmessungen aufweist. Diese Konstruktion gibt dem Gebäude einen optisch raffinierten Dachabschluss. Die Lastabtragung erfolgt über die Innenstützen, welche in ihrer Anordnung Rücksicht nehmen auf das Busparkierungskonzept. Für die Lastabtragung der Stützen wird jedoch, entgegen der vorgeschlagenen Plattenfundation, eine Pfahlgründung notwendig sein.

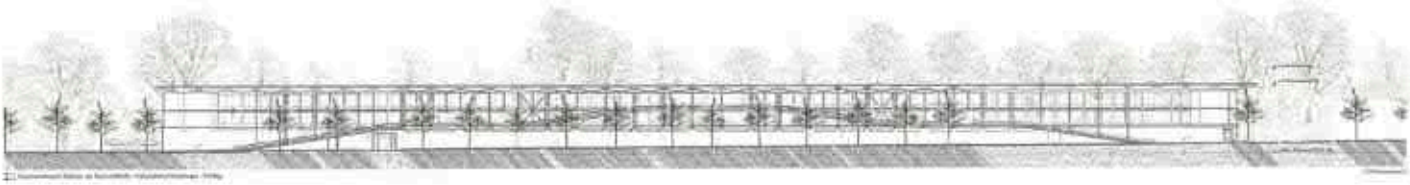
Das faszinierende und auch betriebsfreundliche Konstruktionssystem führt zu einer Bauweise mit vergleichsweise hohen Baukosten, die sich allerdings auch durch nachhaltig geringere Betriebskosten kaum rechtfertigen lassen. Eine spätere Aufstockung hätte zudem einen grossen Eingriff in dieses in sich abgeschlossene Gebäude zur Folge. Auch die technischen Details der Rampenerweiterungen mit einer Durchdringung durch das Raumfachwerk wären nur mit sehr grossem Aufwand umsetzbar.

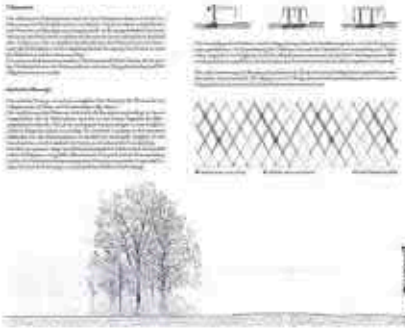
Insgesamt handelt es sich um einen städtebaulich und architektonisch überzeugenden Vorschlag, welcher die betrieblichen Anforderungen im Rahmen der 1. Bauetappe weitgehend erfüllt. Für den exklusiven Ausdruck werden jedoch allzu aufwendige gestalterische Mittel in Kauf genommen; negativ ins Gewicht fällt auch die Überschreitung der Baulinie zur Hafenstrasse.

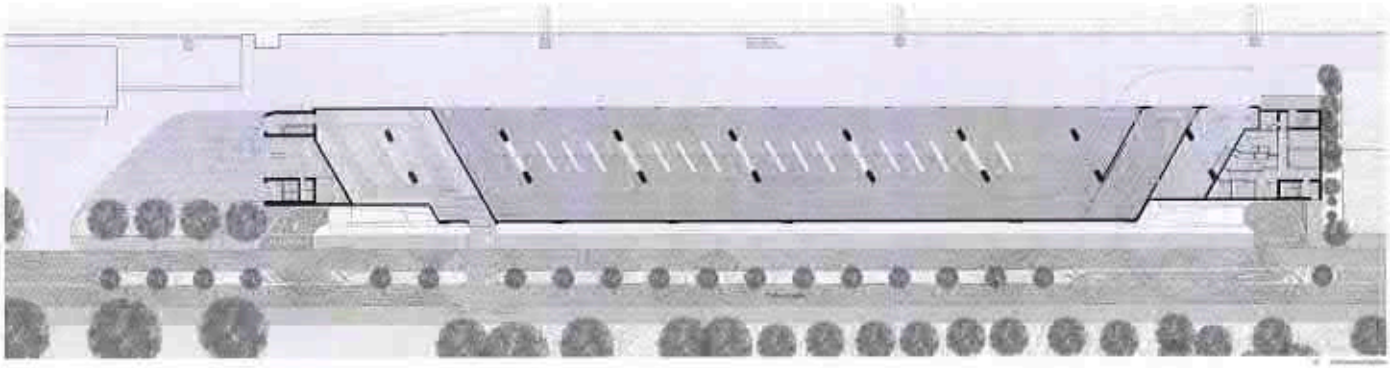
Rohling

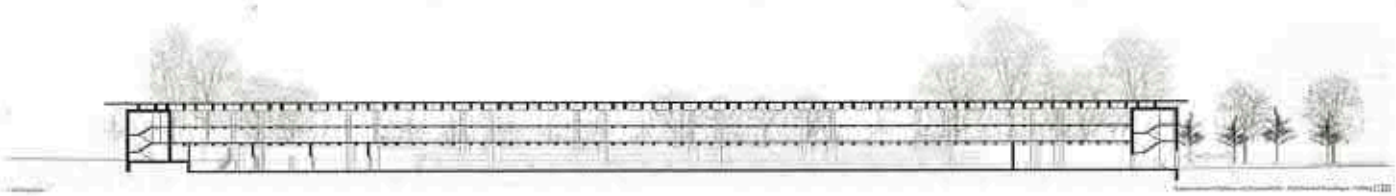










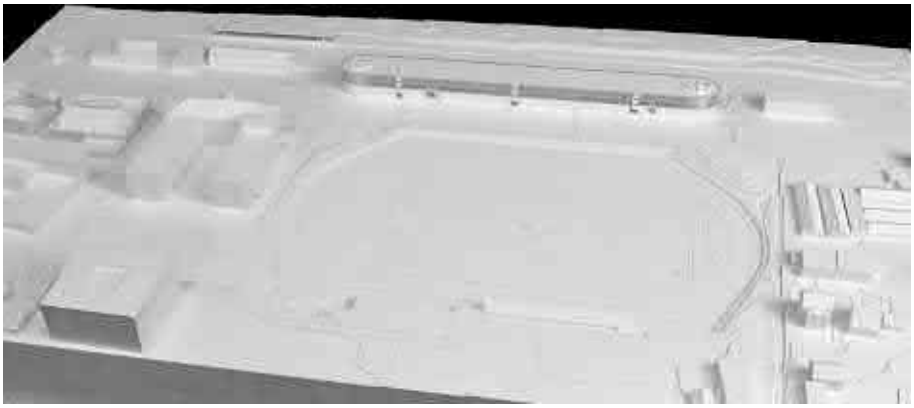


Projekt

01 | Edward

Architekt	**:mlzd, Biel**
Mitarbeit	Pat Tanner, Alexander Unsin, Jonathan Anders, Fabian Schmidt, Pablo Grünig, Daniele Di Giancinto, Claude Marbach, Andreas Frank, David Locher
Ingenieur	**Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich**
Mitarbeit	Daniel Meyer, Katarina Sykorova
Verkehrsplanung	asa AG, Rapperswil / Mitarbeit: Jan Wenzel
Landschaftsarchitekt	Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich / Stephan Kuhn

Modellfoto

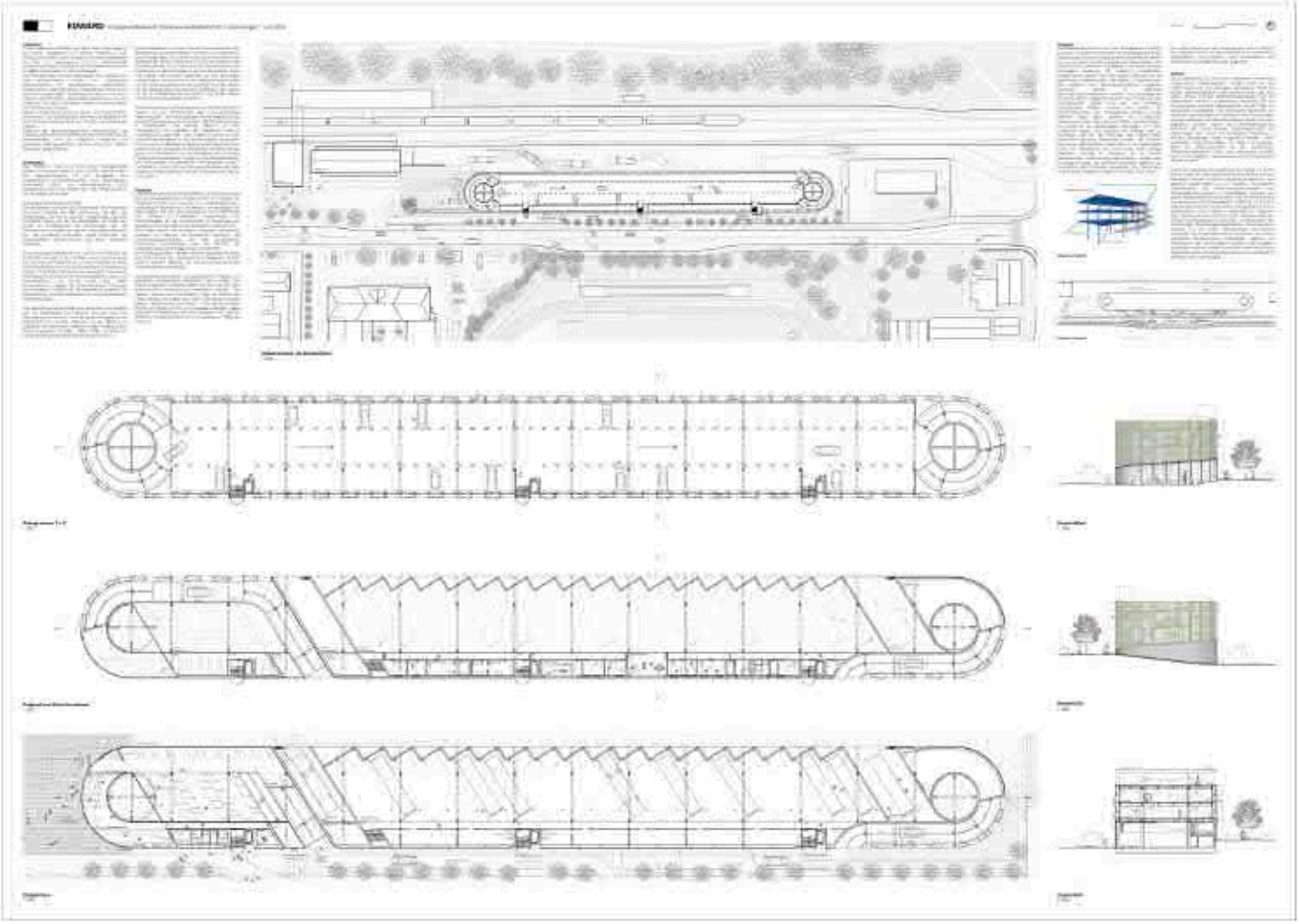


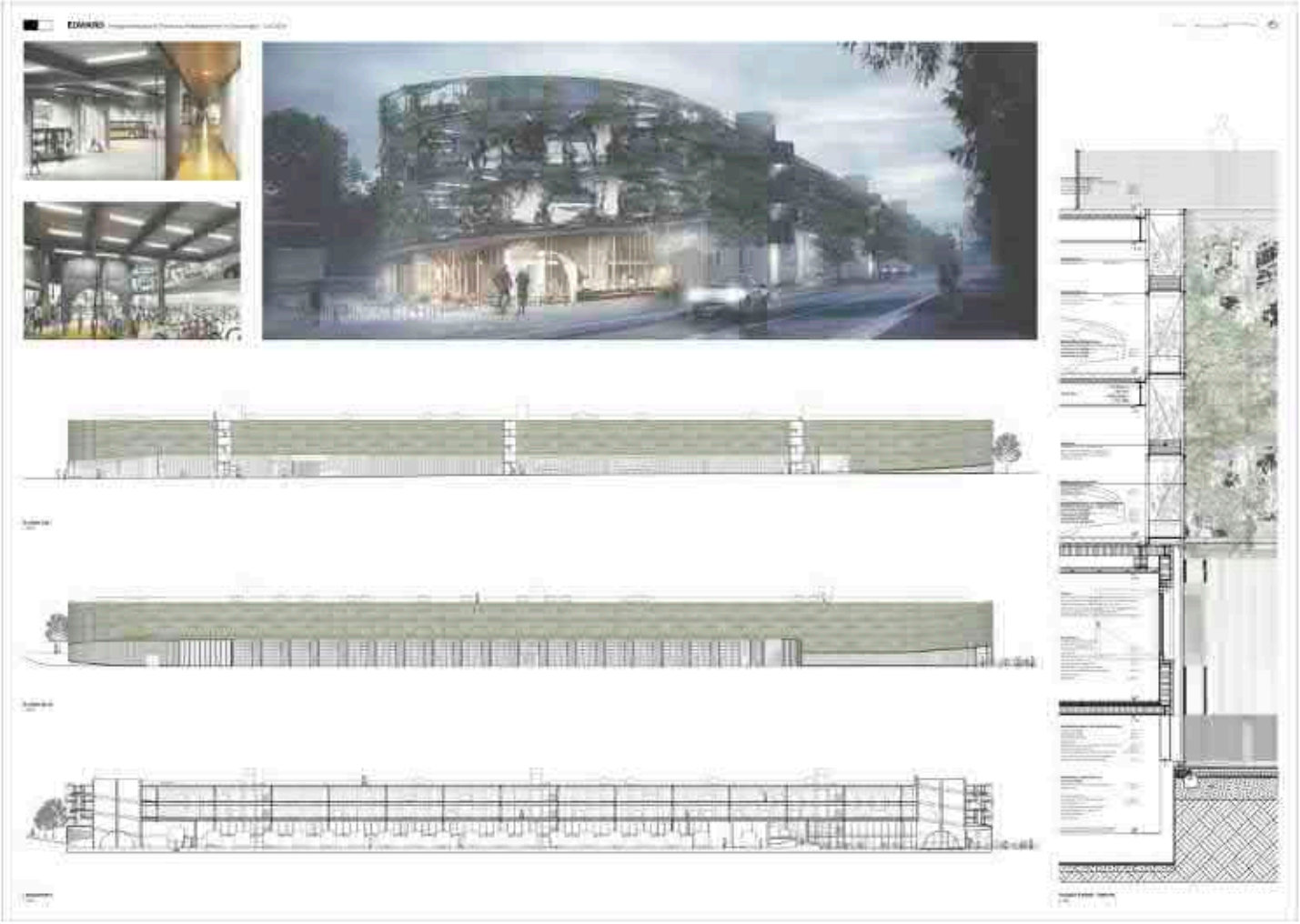
Projektbeschrieb

Der Projektvorschlag zeigt ein einfaches, klar gegliederten Volumen mit zwei abgerundeten Enden. Über einem mit Glasflächen und Profilglaselementen transparent gestalteten Sockelgeschoss mit der Buseinstellhalle, den dazugehörenden Nebenräumen, der Velostation und der Kioskwirtschaft sind die beiden Parkierungsgeschosse angeordnet. Diese werden mit einer begrünten Stahlkonstruktion gefasst und durch drei Treppentürme gegliedert.

Die Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus erfolgt über eine zur Hafenstrasse parallele Fahrspur mit Baumreihe. Die Zufahrt zu den schräg gestellten Busabstellplätzen erfolgt über die Freiverladefläche der SBB, die Wegfahrt über die Promenadenstrasse. Die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Reservebusse ist nicht gewährleistet. Entgegen den Vorgaben werden die PH-Parkplätze nicht im EG (Doppelnutzung mit Busplätzen) angeordnet, sondern auf der offenen Dachfläche. Diese Lösung dürfte im Betrieb wegen den langen Fahr- und Fusswegen für die Nutzer nicht funktionieren.

Trotz der klaren und übersichtlichen Gebäudestruktur und Organisation vermag das Projekt wegen einiger betrieblichen Mängel nicht zu überzeugen. In Frage gestellt wird auch der Vorschlag der Fassadenbegrünung, der an diesem Ort nicht nachvollziehbar und im Betrieb zudem sehr aufwändig ist.





Projekt

03 | Josephine

Architekt	**Dürig AG, Zürich**
Mitarbeit	Jean-Pierre Dürig, Gian Paolo Ermolli, Iker Sada
Ingenieur	**dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee**
Mitarbeit	Bruno Patt

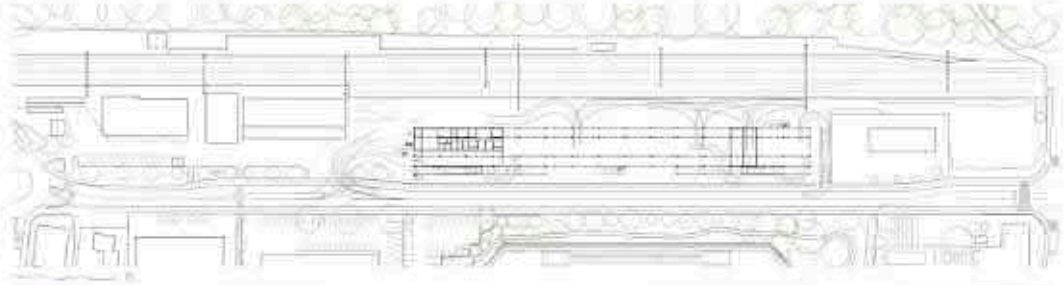
Modellfoto

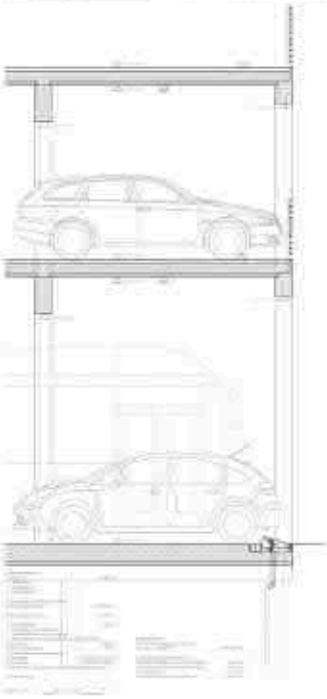
Projektbeschrieb

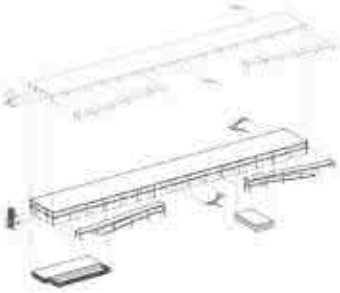
Die Projektverfasser argumentieren, dass an diesem sensiblen Ort im Übergangsbereich von ortsbaulichen und landschaftlichen Strukturen kein geschlossen wirkendes Gebäude angeordnet werden sollte und schlagen daher eine transparente, niedrige Betonstruktur aus Stützen, Unterzügen und Decken-, bzw. Bodenplatten vor. Die Visualisierung zeigt diese Grundidee nachvollziehbar auf, jedoch sind die Parkierungsflächen sowie die Buseinstellhalle nahezu leer dargestellt. Ob die Idee der transparenten Struktur auch bei vollbesetztem Parkhaus noch wirkt, muss bezweifelt werden. Ebenso würde die angestrebte Wirkung mit einer späteren Aufstockung um ein Geschoss sicher beeinträchtigt.

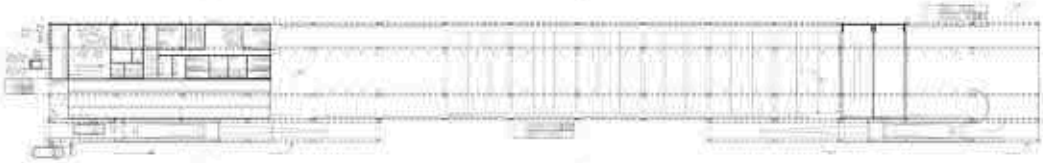
Die Zufahrt, bzw. der Zugang erfolgt übersichtlich für alle Nutzer (Busse, PW, Velo und Fussgänger) über das SBB-Areal, bzw. den stirnseitig angeordneten Vorbereich, wo auch die Kioskwirtschaft und die Nebenräume für die Buseinstellhalle angeordnet sind. Die senkrechte Anordnung der Busabstellplätze ist nicht ganz ideal, die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Reservebusse ist nicht gewährleistet. Die Parkierungsflächen werden über zwei Rampensysteme für die Zu- und Wegfahrt erschlossen. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung auf den Parkdecks jedoch zu unerwünschtem Suchverkehr. Zudem ist die Wegfahrt für die PWs auf die Hafenstrasse mit einer 180-Grand-Wende nicht nachvollziehbar. Das vorgeschlagene offene, zweite Parkdeck führt im Betrieb zu erheblichem Mehraufwand. Unverständlich ist zudem, dass die vorgegebenen minimalen Durchfahrtshöhen für die Busse und die PWs deutlich unterschritten werden und somit nicht den massgebenden Normen entsprechen.

Trotz der klaren Projektidee kann das Projekt in architektonischer und betrieblicher Hinsicht nicht überzeugen.









Projekt

06 | slider

Architekt	**Theo Hotz Partner AG, Zürich**
Mitarbeit	Peter Berger, Peter Racheter, Marc Zicklam
Ingenieur	**Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart**
Mitarbeit	Stefan Kammerer, Knut Göppert
Visualisierungen	nightnurse images GmbH, Zürich
Mitarbeit	Thorsten Seifried, Massimiliano Marzoli

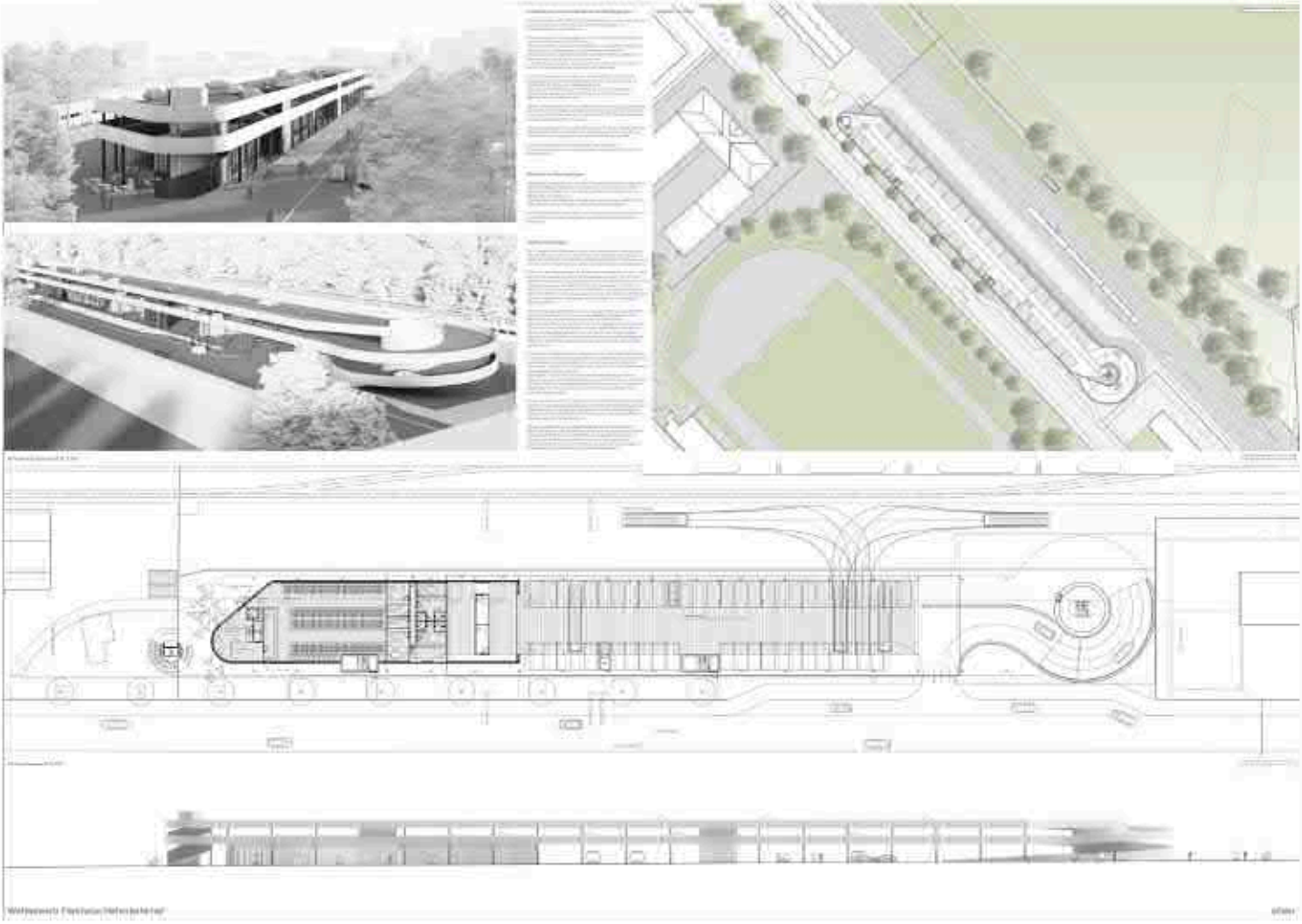
Modellfoto

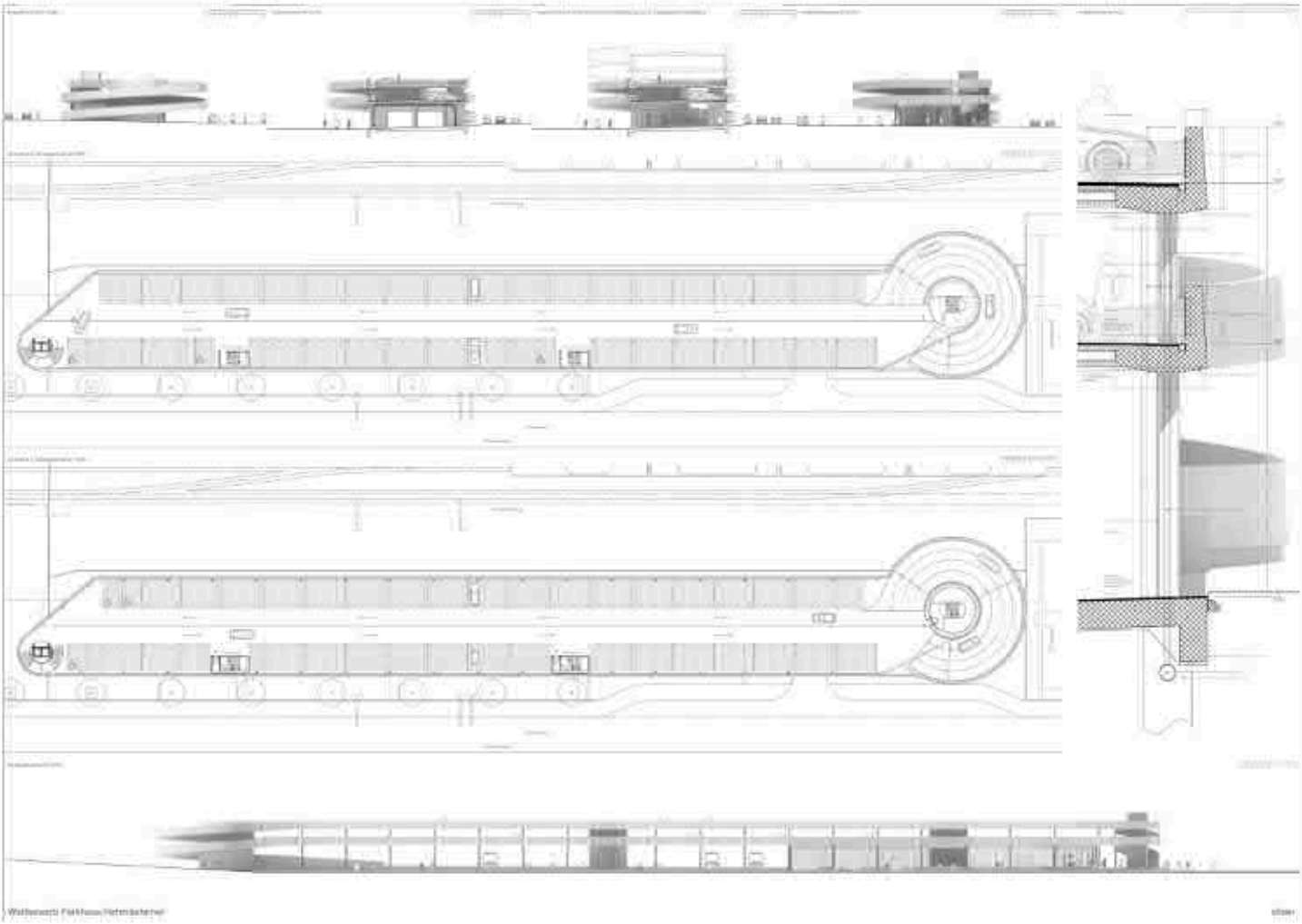
Projektbeschrieb

Die Projektverfasser schlagen eine offene, zweigeschossige Betonstruktur mit architektonisch prägenden, durchlaufenden Betonbrüstungen vor. An den Enden des Gebäudes sind zwei markante Betonspindeln angeordnet, eine Doppelspindel für die Erschliessung der Parkierungsgeschosse sowie eine Treppenspindel für die Fussgänger mit mit rundem Liftkern.

Die Zu- und Wegfahrt für die PWs erfolgt am östlichen Ende des Gebäudes über eine nicht nachvollziehbare Ausweitung der Hafenstrasse. Die geforderte Aufspurstrecke für Linksabbieger fehlt. Die senkrechte Anordnung der Busabstellplätze ist nicht ideal, zudem ist die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Ersatzbusse nicht gewährleistet. Die vorgeschlagene Schrägstellung der unteren Ebene mit den Busabstellplätzen ist aufgrund der Niveaudifferenzen zwischen Hafenstrasse und SBB-Areal kaum realistisch und im Betrieb nicht denkbar. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung der beiden Parkdecks zu unnötigem Suchverkehr und unerwünschten Wendemanövern im Bereich des Fussgängerzugangs.

Trotz der architektonischen Qualität der eleganten Betonkonstruktion vermag der Projektvorschlag vor allem in betrieblicher Hinsicht nicht zu überzeugen.



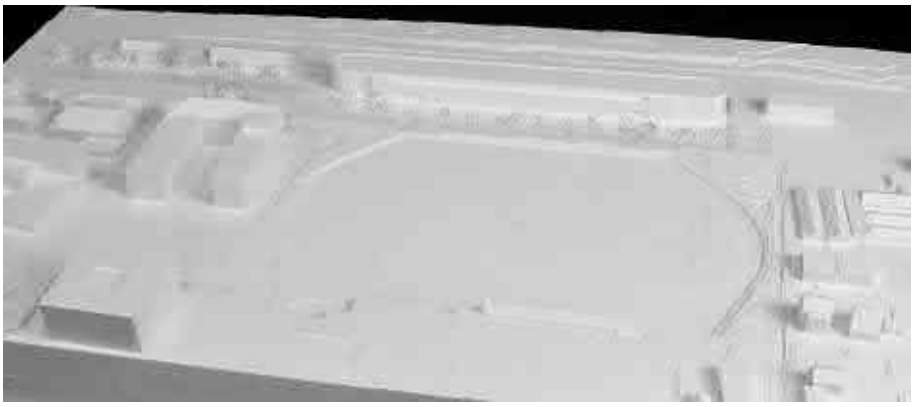


Projekt

07 | Zeppelin

Architekt	**Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden**
Mitarbeit	Olivier Dufner, Daniel Krieg, Adrian Meyer, Andreas Signer, Florian Baumgartner
Ingenieur	**Synaxis AG, Zürich**
Mitarbeit	Carlo Bianchi
Verkehrsplanung	TEAMverkehr.zug AG, Cham

Modellfoto

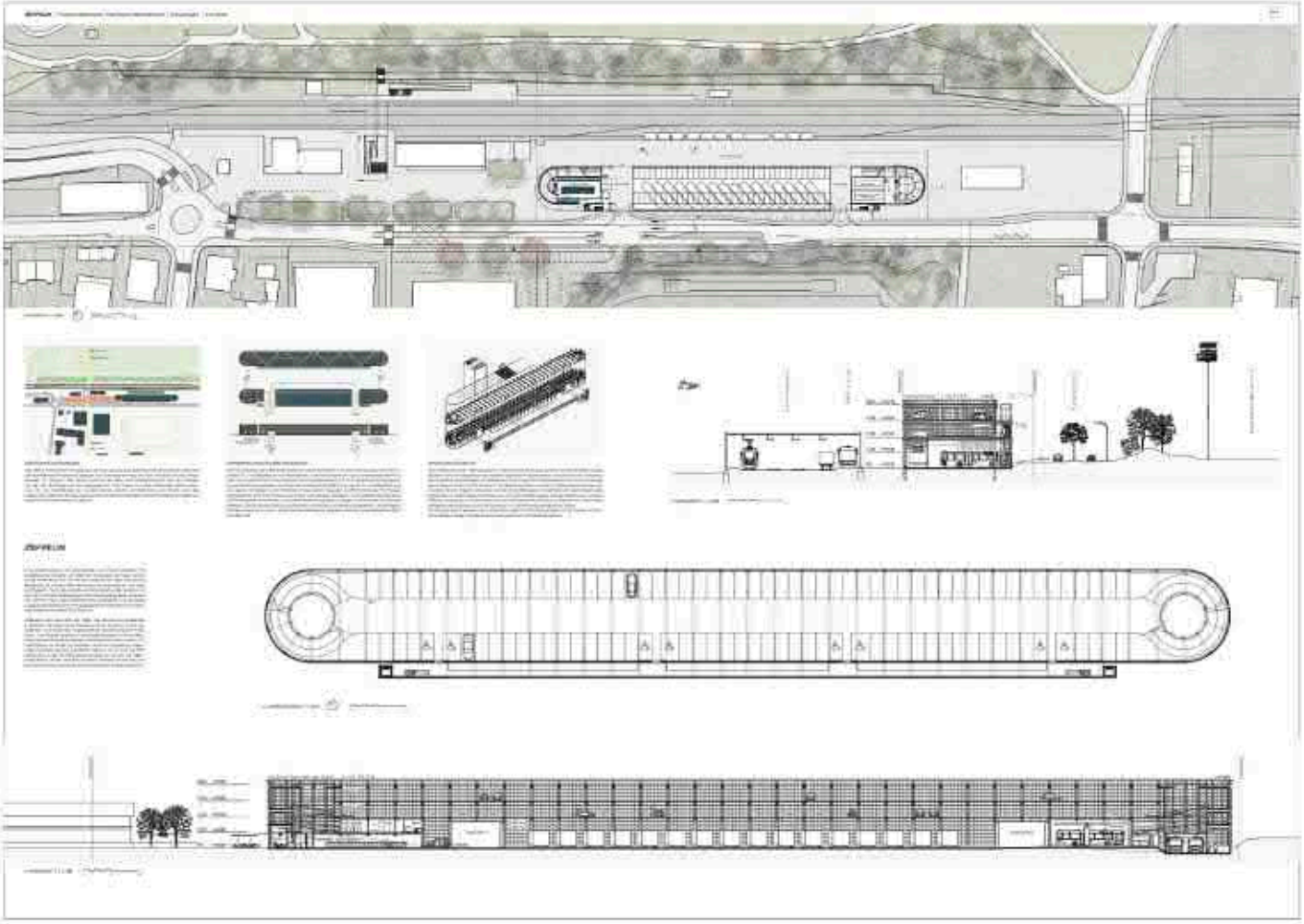


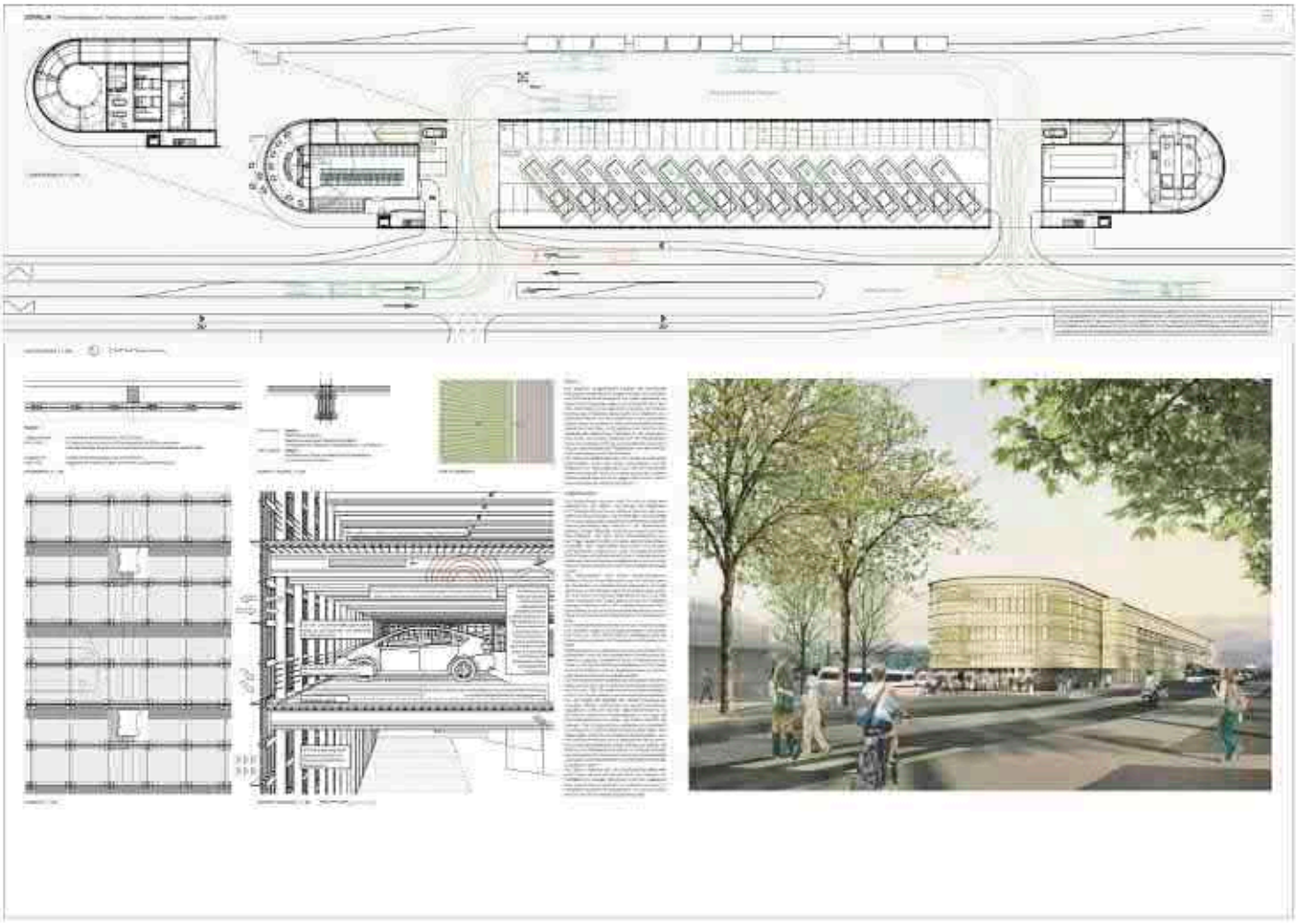
Projektbeschrieb

Die Projektverfasser schlagen ein markantes, homogen gestaltetes Gebäudevolumen mit einer umlaufenden Haut aus GFK-Gitterrosten vor. Dem Volumen der Buseinstellhalle, bzw. des Parkhauses stellen sie einen Erschliessungsbereich in Form eines Laubengangs mit zwei Treppentürmen vor. Trotz der bedingt transparenten Fassade erscheint das Volumen, gerade auch wegen dem vorgestellten Erschliessungsbereich, klar als Gebäude.

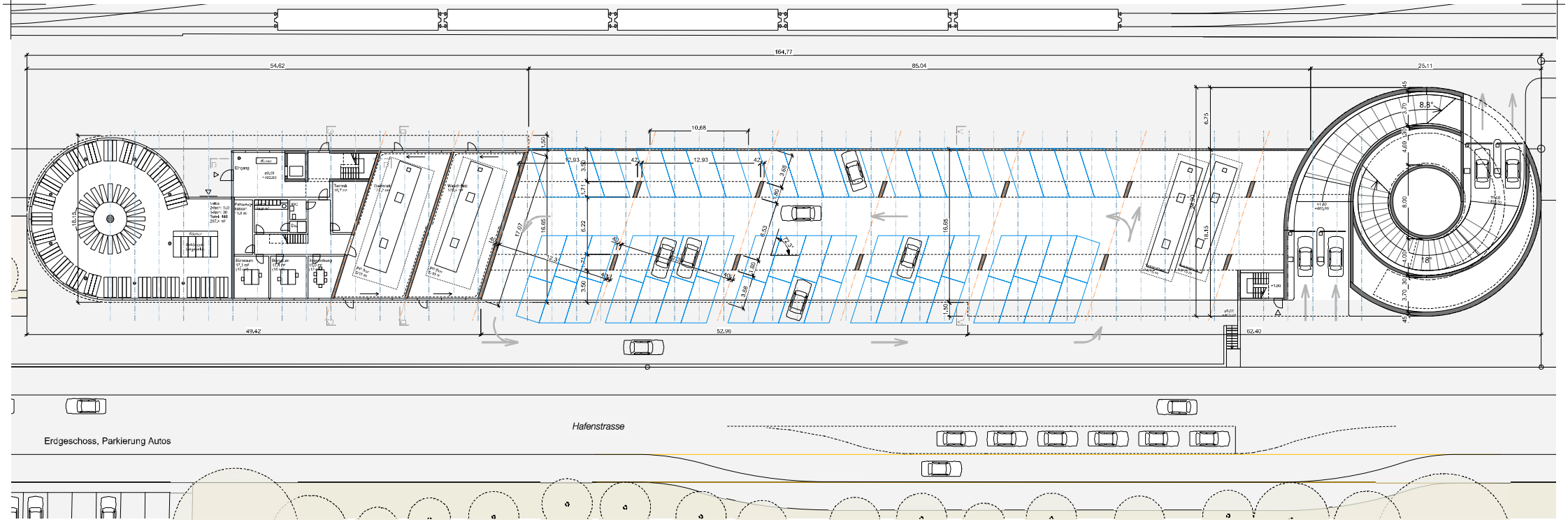
Die Zu- und Wegfahrt von der Hafenstrasse erfolgt über zwei Aufspurbereiche, die die Hafenstrasse deutlich ausweiten. Die Ein- und Ausfahrten für sämtliche Nutzer (Freiverlad SBB, Busse, PW) sind über zwei Gebäudeeinschnitte gelöst. Mit dieser Lösung können jedoch die erforderlichen Schleppkurven, bzw. Wenderadien nicht für alle Fahrmanöver eingehalten werden. Zudem ist die Konzentration auf je eine Ein- und Ausfahrt auch aus Sicherheitsgründen nicht tauglich. Nicht funktionieren kann die Anordnung der beiden Ersatzbusse. Die Erschliessung der Parkierungsflächen erfolgt über zwei Einfachspindlen. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung auf den Parkdecks jedoch zu unerwünschtem Suchverkehr. Positiv zu werten ist die Möglichkeit, die Dachfläche bereits in der Grundlösung als Parkfläche zu nutzen, dazu müssten jedoch die beiden Spindeln bereits ganz erstellt werden.

Der Projektvorschlag vermag die Zielsetzungen des Wettbewerbs sowohl in architektonischer, wie auch in betrieblicher Hinsicht nicht zu erfüllen.

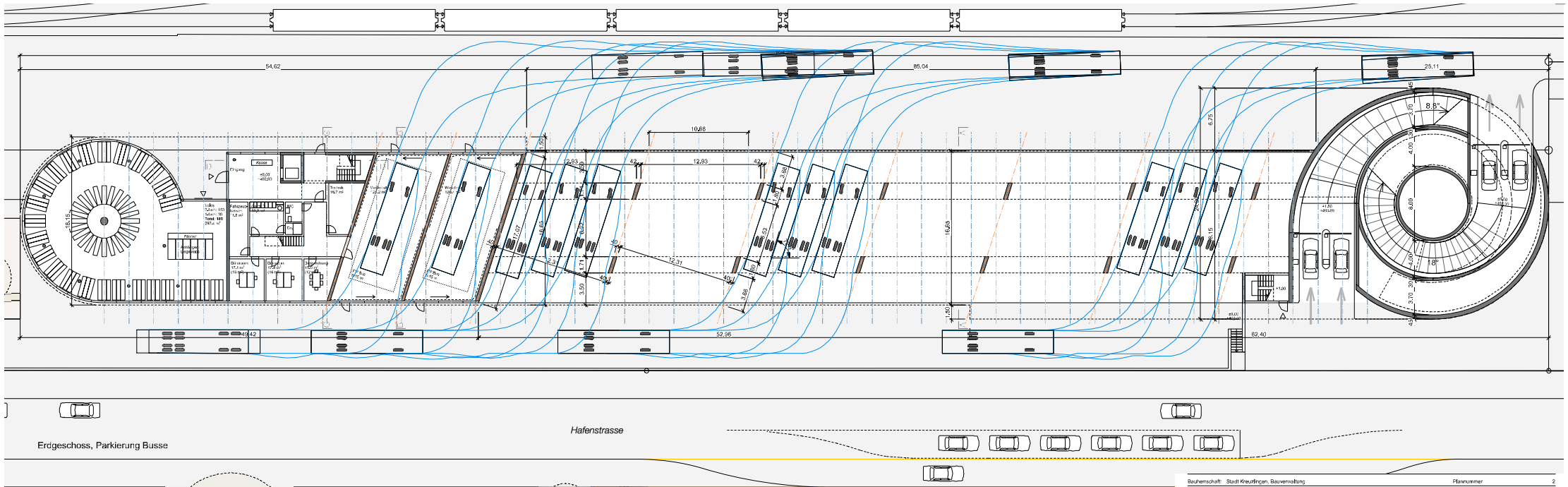




Beilage 2



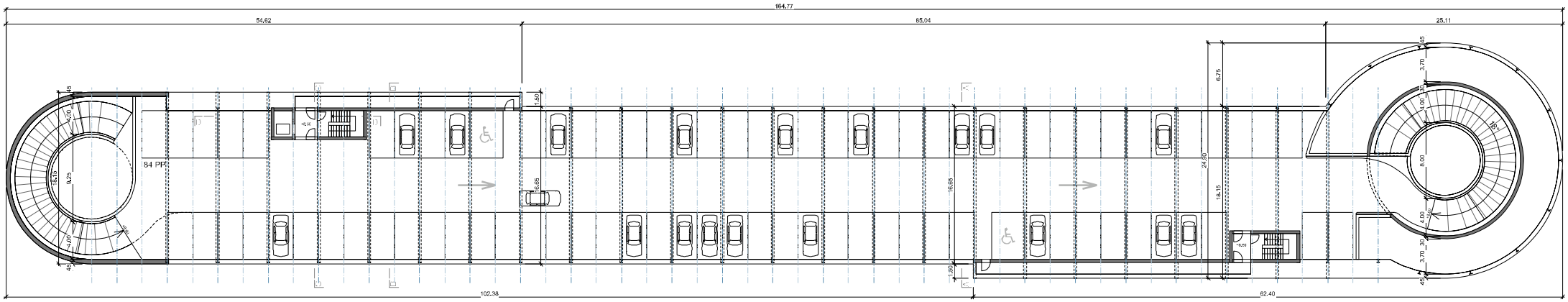
Erdgeschoss, Parkierung Autos



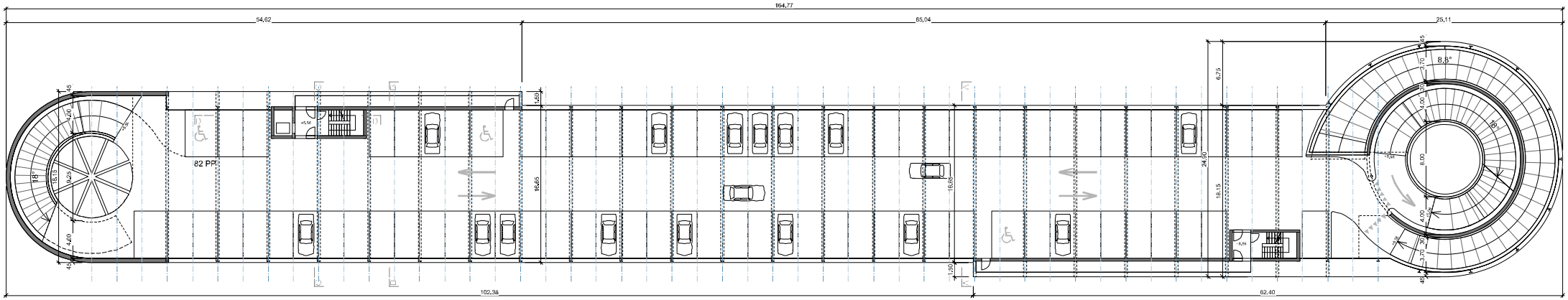
Erdgeschoss, Parkierung Busse

Bauherrschaft: Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung		Plannummer	2
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen		Massstab	1:200
		Originalformat	A1
Grundrisse EG		Datum gez.	18.10.2018
Hafenstrasse, 8280 Kreuzlingen		Datum geprüft	20.12.2018

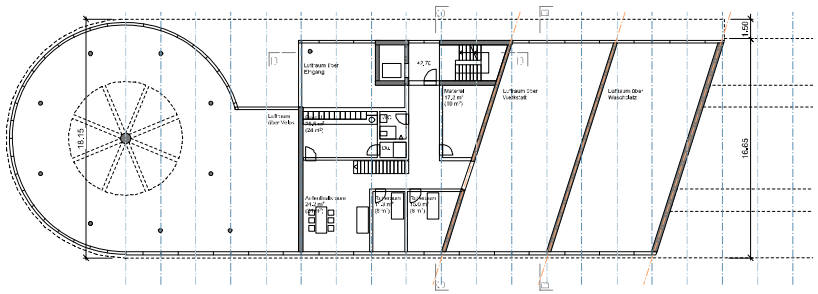
Kistler Vogt Architekten AG dipl. Arch. ETH/SIA/SIA - Juraستrasse 52, 2503 Biel-Bienne - t 032 343 43 43 - www.kistler-vogt.ch - mail@kistler-vogt.ch



2. OG



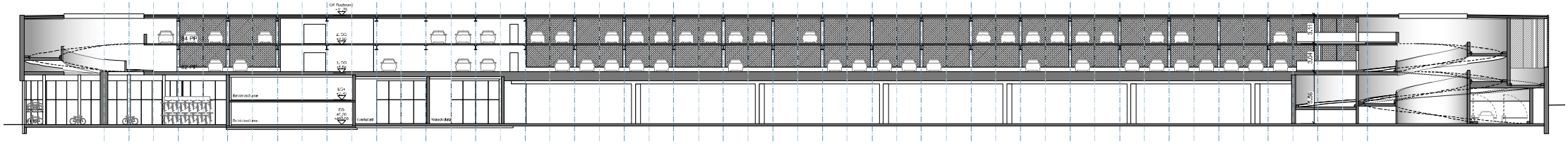
1. OG



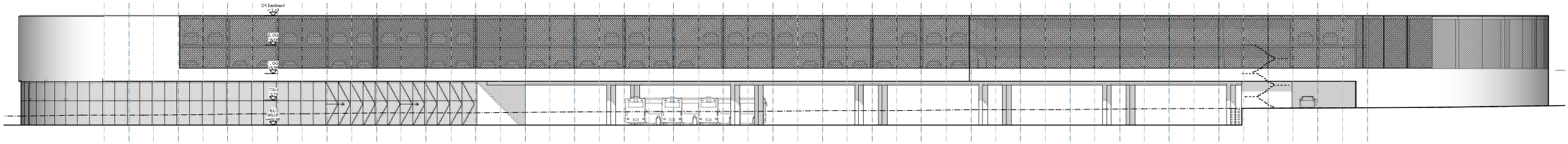
EG+

Bauherrschaft: Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung	Plannummer 3
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen	Massstab 1:200
	Originalformat A1
Grundrisse OGs	Datum gez. 18.10.2018
Hafenstrasse, 8280 Kreuzlingen	Datum geprüft 20.12.2018

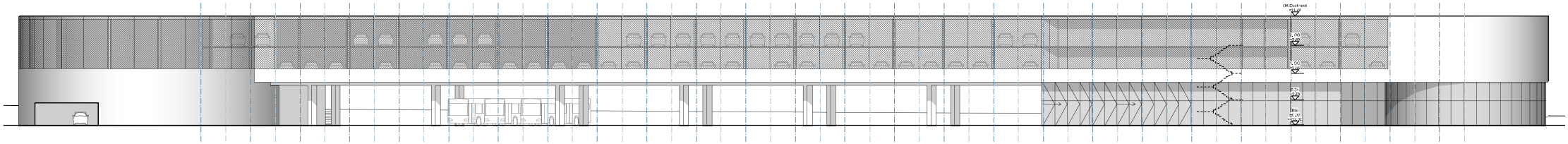
Kistler Vogt Architekten AG dipl. Arch. ETH/SIA/SIA - Juraستrasse 52, 2503 Biel-Bienne - t 032 343 43 43 - www.kistler-vogt.ch - mail@kistler-vogt.ch



Längsschnitt



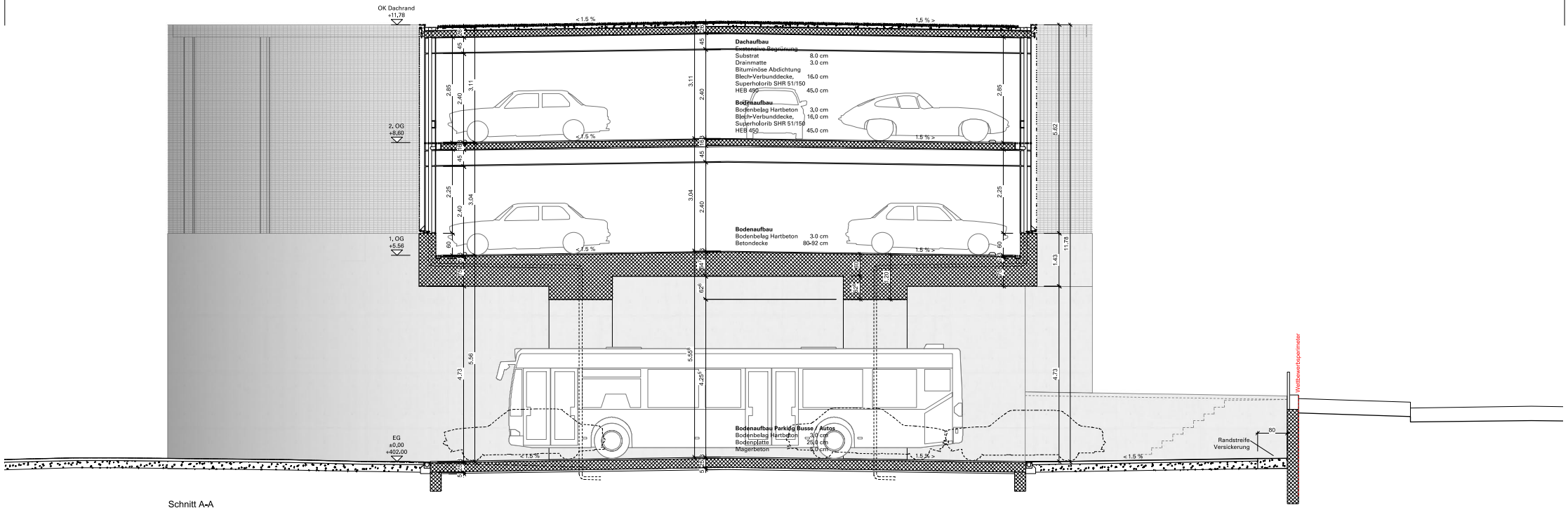
Südansicht



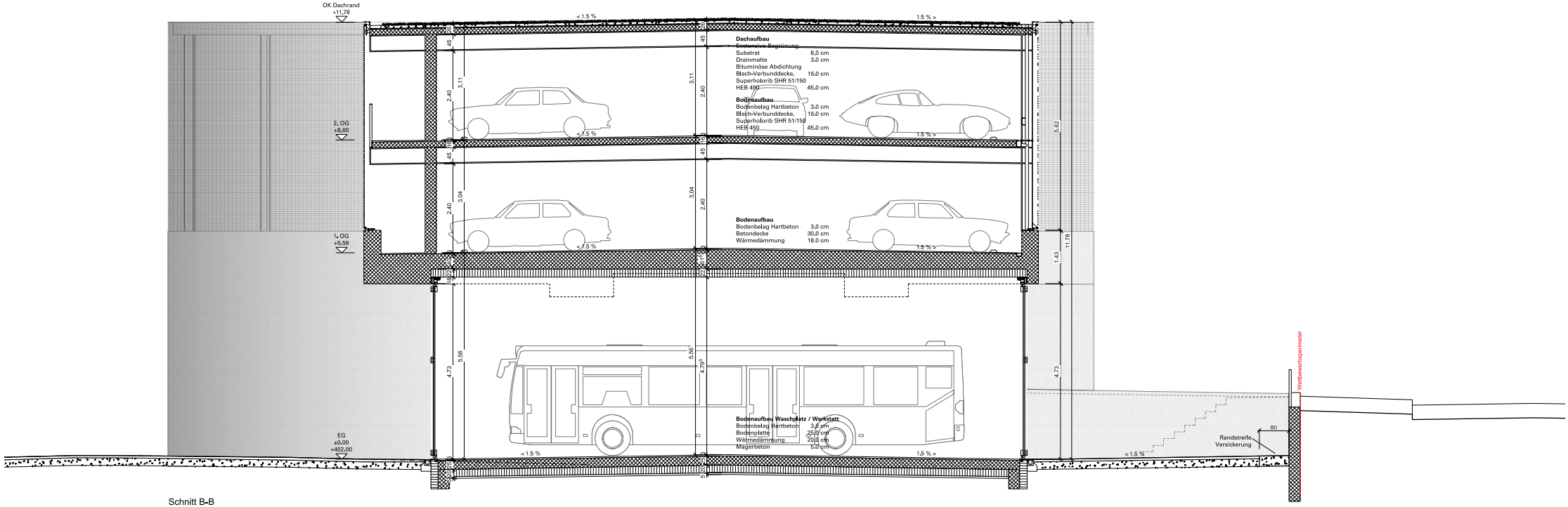
Nordansicht

Bauherrschaft: Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung		Plannummer	4
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen		Massstab	1:200
		Originalformat	A1
Längsschnitt und Ansichten		Datum gez.	18.10.2018
Hafenstrasse, 8280 Kreuzlingen		Datum geprüft	20.12.2018

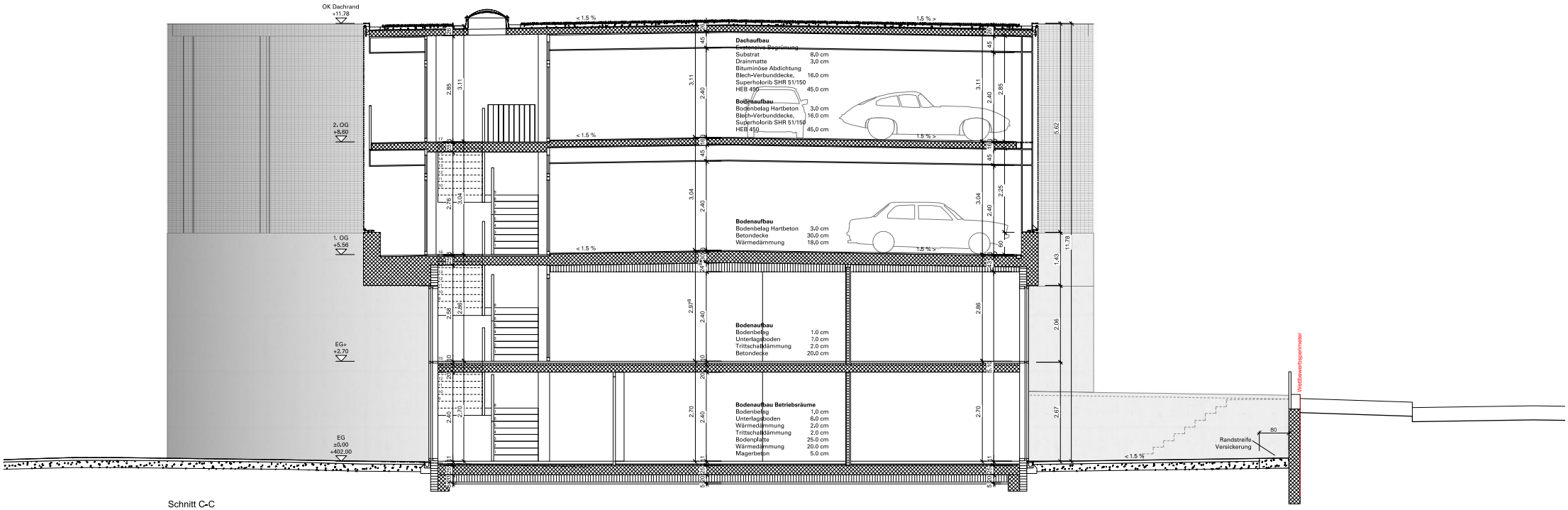
Kistler Vogt Architekten AG dipl. Arch. ETH/SIA/SIA - Juraestrasse 52, 2503 Biel-Bienne - t 032 343 43 43 - www.kistler-vogt.ch - mail@kistler-vogt.ch



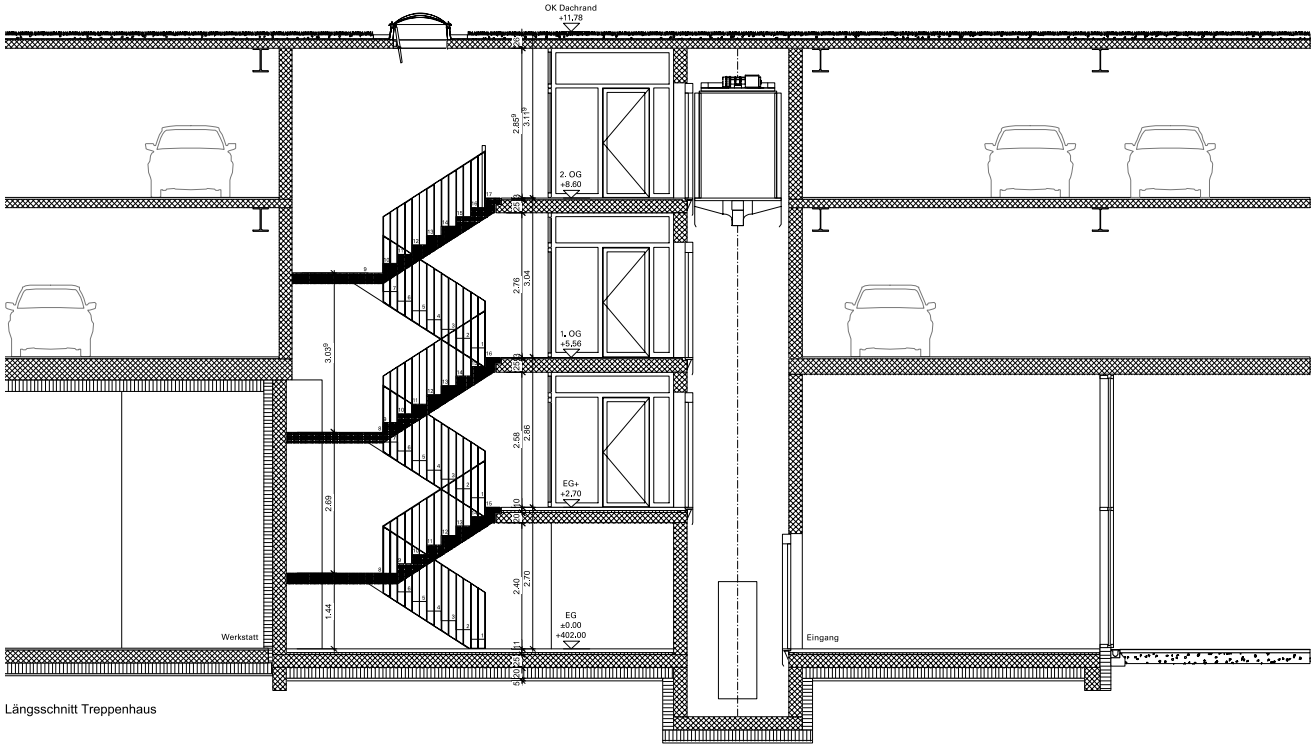
Schnitt A-A



Schnitt B-B



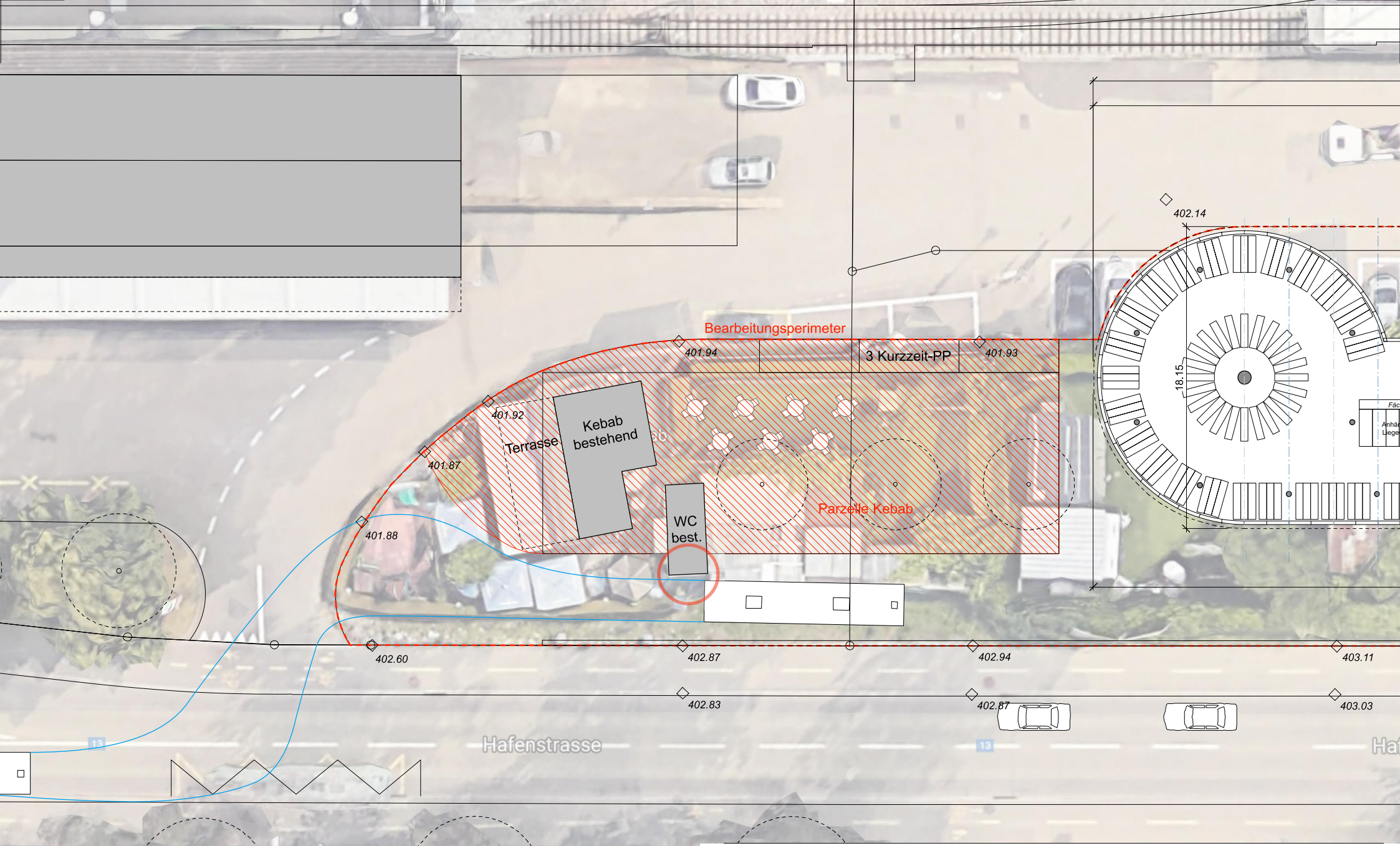
Schnitt C-C



Längsschnitt Treppenhaus

Bauherrschaft: Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung		Plannummer	5
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen		Massstab	1:50
		Originalformat	A0
Schnitte		Datum gez.	16.10.2018
Hafenstrasse, 8280 Kreuzlingen		Datum geprüft	20.12.2018

Kistler Vogt Architekten AG dipl. Arch. ETH/BSA/SIA - Jurastrasse 52, 2503 Biel-Bienne - 1 032 343 43 43 - www.kistler-vogt.ch - mail@kistler-vogt.ch



Bauherrschaft: Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung

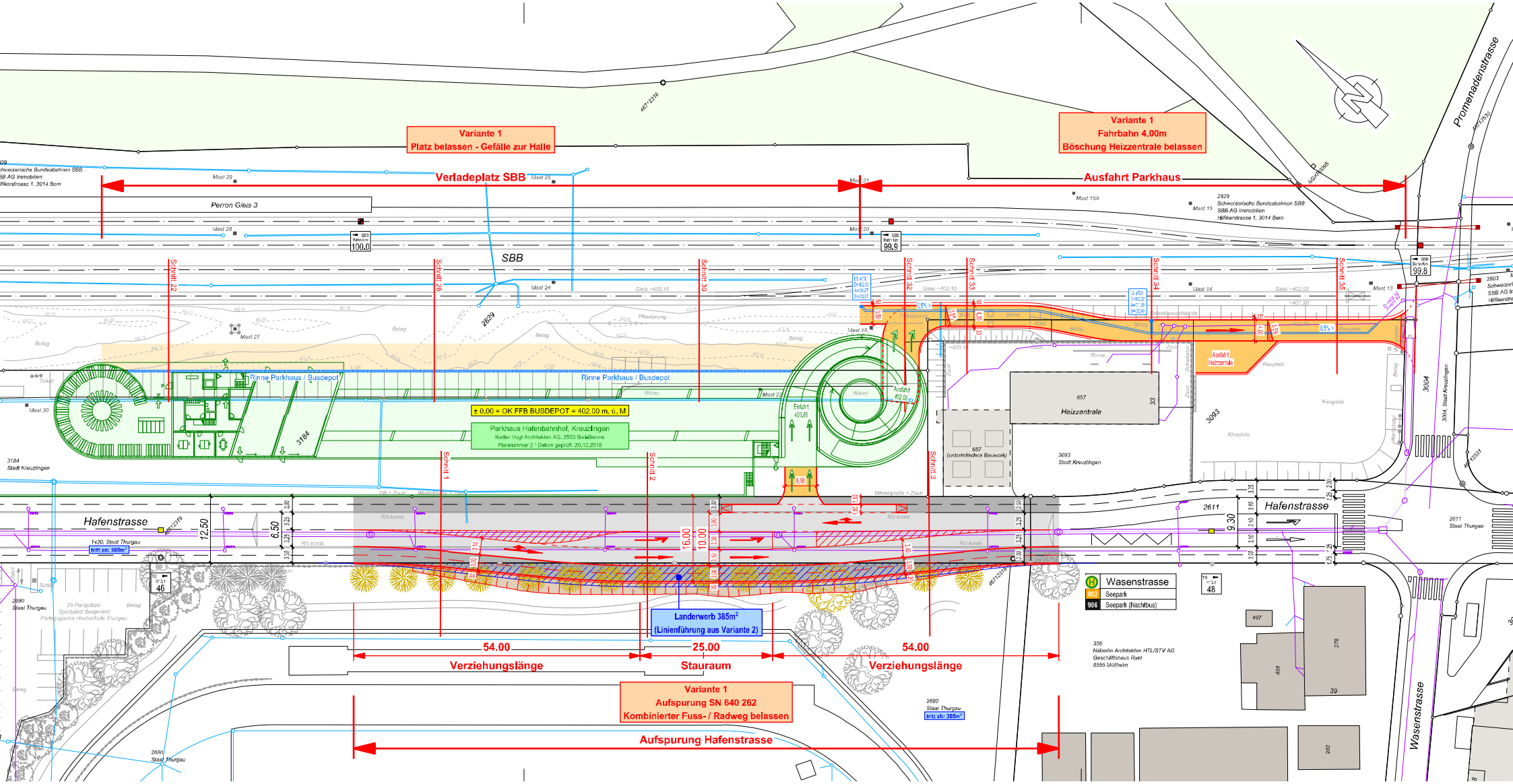
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen

Situation mit Kebab bestehend

Hafenstrasse, 8280 Kreuzlingen

Plannummer	6
Massstab	1:200
Originalformat	A3
Datum gez.	20.10.2018
Datum geprüft	21.12.2018

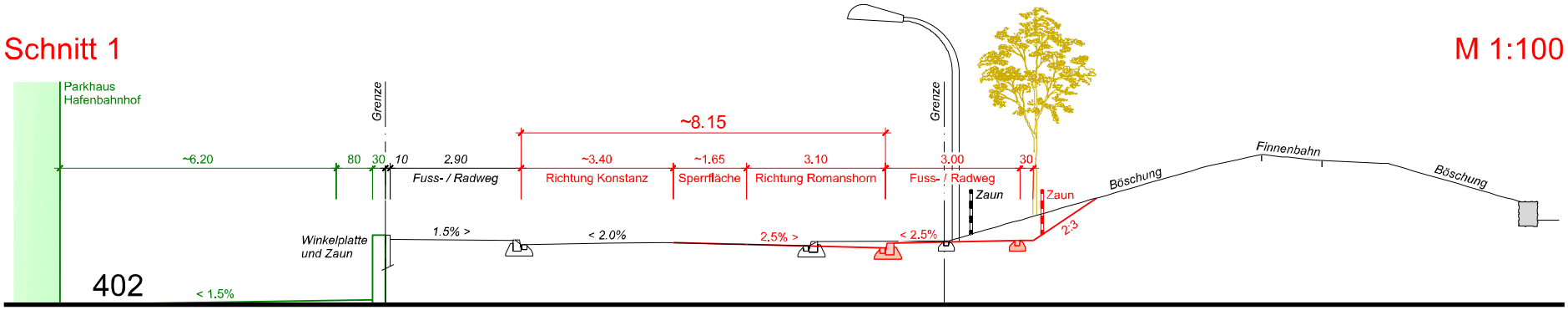
Kistler Vogt Architekten AG dipl. Arch. ETH/BSA/SIA - Jurastrasse 52, 2503 Biel-Bienne - t 032 343 43 43 - www.kistler-vogt.ch - mail@kistler-vogt.ch


Variante 1
Platz belassen - Gefälle zur Halle
Variante 1
Fahrbahn 4.00m
Böschung Heizzentrale belassen
Verladeplatz SBB
Ausfahrt Parkhaus
Perron Gleis 3
SBB
Rinne Parkhaus / Busdepot
± 0.00 = OK FFB BUSDEPOT = 402.00 m. ü. M
Parkhaus Hafenbahnhof, Kreuzlingen
Kistler Vogt Architekten AG, 2503 Biel-Bienne
Planummer 2 / Datum geprüft: 20.12.2018
Heizzentrale
Hafenstrasse
Promenadenstrasse
Wasenstrasse
Wasenstrasse
Seepark
Seepark (Nachtbus)
Landerwerb 385m²
(Linienführung aus Variante 2)
54.00
Verziehungslänge
25.00
Stauraum
54.00
Verziehungslänge
Variante 1
Aufspurung SN 640 262
Kombinierter Fuss- / Radweg belassen
Aufspurung Hafenstrasse

Beilage 3

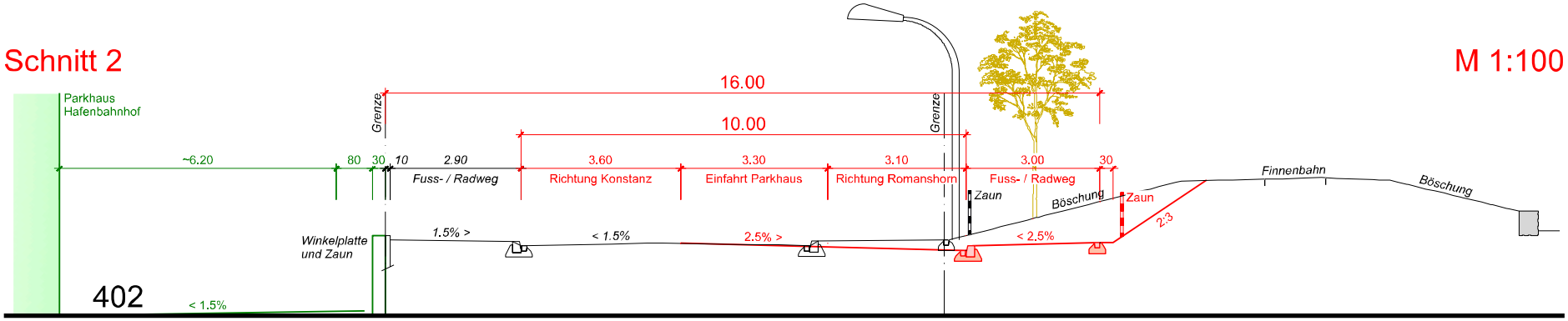
Schnitt 1

M 1:100



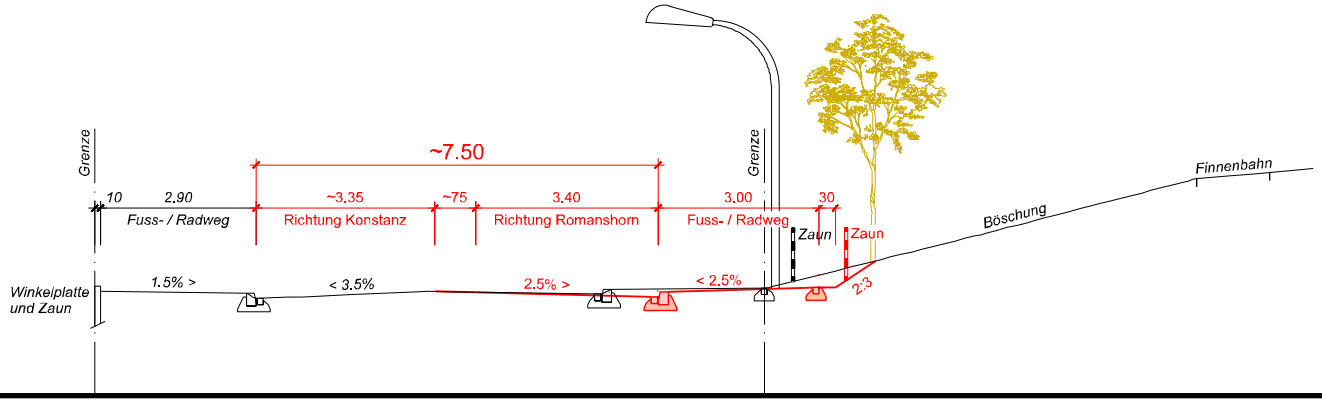
Schnitt 2

M 1:100



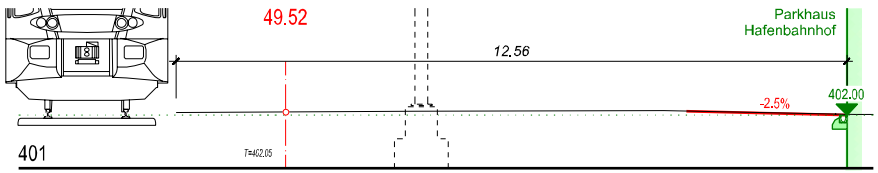
Schnitt 3

M 1:100

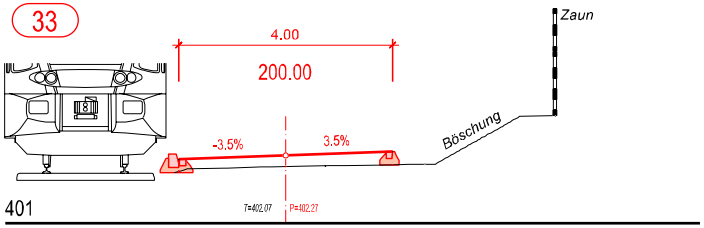


Querprofile 1:100

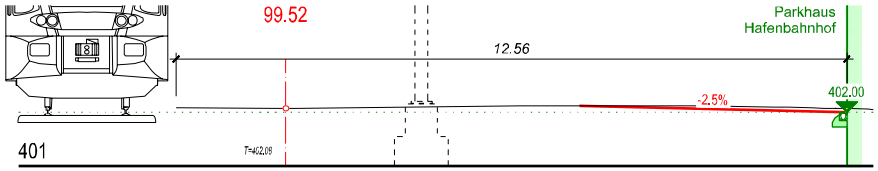
22



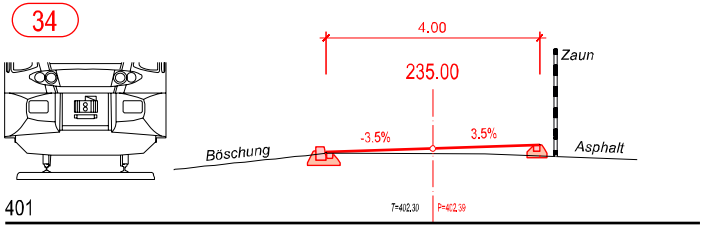
33



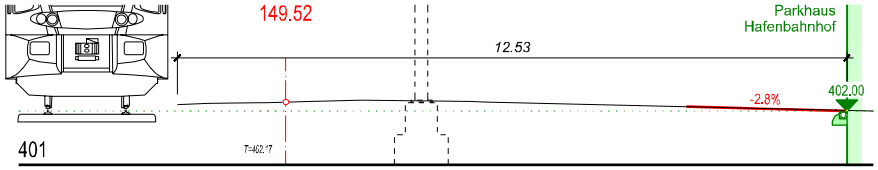
26



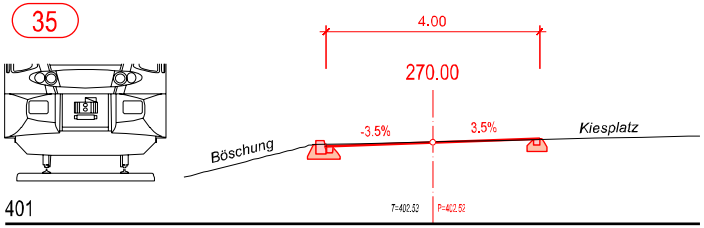
34



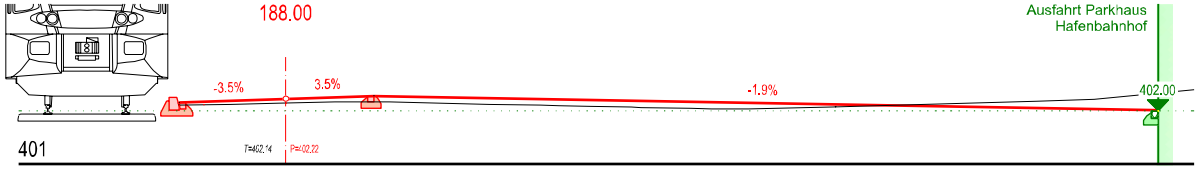
30



35



32



Szenarien Parkplatzauslastung und Ertrag

Ertrag Parkhaus (most likely case)							
Mieteinnahmen Stadtbus						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen Postauto						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen PH (Doppelnutzung)		57 PP	80 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 51'000
Mieteinnahmen PH (Obergeschosse)		23 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 31'000
Monatsmieter [24h/7d]		10 PP	150 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 16'700
Monatsmieter [24h/5d]		17 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 23'000
Kurzzeitmieter	35%	156 PP*	2.5 CHF/h	365 d	12 h**	abzgl. MwSt.	Fr. 555'000
Velostation (Tageskarten)	10%	105	1 CHF/d	365 d		abzgl. MwSt.	Fr. 3'600
Velostation (Monatsabo)		20	10 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 2'200
Velostation (Jahresabo)		20	60 CHF/a			abzgl. MwSt.	Fr. 1'100
Ertrag im Jahr							Fr. 883'600
Aufwand/Ertrag (Parkhaus)							
Aufwand / Jahr							Fr. 881'500
Ertrag / Jahr							Fr. 883'600
Gesamtaufwand / Jahr							-Fr. 2'100

Ertrag Parkhaus (worst case)							
Mieteinnahmen Stadtbus						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen Postauto						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen PH (Doppelnutzung)		57 PP	80 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 51'000
Mieteinnahmen PH (Obergeschosse)		23 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 31'000
Monatsmieter [24h/7d]		10 PP	150 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 16'700
Monatsmieter [24h/5d]		17 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 23'000
Kurzzeitmieter	25%	156 PP*	2.5 CHF/h	365 d	12 h**	abzgl. MwSt.	Fr. 397'000
Velostation (Tageskarten)	5%	105	1 CHF/d	365 d		abzgl. MwSt.	Fr. 1'800
Velostation (Monatsabo)		20	10 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 2'200
Velostation (Jahresabo)		20	60 CHF/a			abzgl. MwSt.	Fr. 1'100
Ertrag im Jahr							Fr. 723'800
Aufwand/Ertrag (Parkhaus)							
Aufwand / Jahr							Fr. 881'500
Ertrag / Jahr							Fr. 723'800
Gesamtaufwand / Jahr							Fr. 157'700

Ertrag Parkhaus (best case)							
Mieteinnahmen Stadtbus						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen Postauto						abzgl. MwSt.	Fr. 100'000
Mieteinnahmen PH (Doppelnutzung)		57 PP	80 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 51'000
Mieteinnahmen PH (Obergeschosse)		23 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 31'000
Monatsmieter [24h/7d]		10 PP	150 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 16'700
Monatsmieter [24h/5d]		17 PP	120 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 23'000
Kurzzeitmieter	45%	156 PP*	2.5 CHF/h	365 d	12 h**	abzgl. MwSt.	Fr. 714'000
Velostation (Tageskarten)	20%	105	1 CHF/d	365 d		abzgl. MwSt.	Fr. 7'100
Velostation (Monatsabo)		20	10 CHF/Mt.	12 Mt.		abzgl. MwSt.	Fr. 2'200
Velostation (Jahresabo)		20	60 CHF/a			abzgl. MwSt.	Fr. 1'100
Ertrag im Jahr							Fr. 1'046'100
Aufwand/Ertrag (Parkhaus)							
Aufwand / Jahr							Fr. 881'500
Ertrag / Jahr							Fr. 1'046'100
Gesamtaufwand / Jahr							-Fr. 164'600

* inkl. der 40 PP der Dauermieter [24h/5d], sowie der Parkplätze für die Busbetriebe, da diese ausserhalb der Mietdauer (insbesondere Wochenende) ebenfalls Erträge generieren.

** Berechnung der Auslastung nur Tagesmiete, da die Auslastung in der Nacht erfahungsgemäss tiefer liegt.