

Sperrfrist für alle Medien

Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Botschaft an den Gemeinderat

Kreditbegehren in Höhe von CHF 18.8 Mio., davon CHF 17.455 Mio. für den Bau einer Buseinstellhalle, eines Parkhauses und einer Velostation beim Hafengebäude, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) sowie CHF 640'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft beantragt Ihnen der Stadtrat, dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 18.8 Mio., davon CHF 17.455 Mio. für den Bau einer Buseinstellhalle, eines Parkhauses und einer Velostation beim Hafengebäude, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) sowie CHF 640'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.

1 Rückblick

Am 23. Januar 2020 wies der Gemeinderat das Kreditbegehren von CHF 16.245 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude sowie die Folgekosten für die Erschliessung und den Übertrag vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung mit 32 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen zurück. Hauptursache für die Rückweisung waren die Unsicherheiten aufgrund der hängigen Initiative zur Freihaltung der Festwiese, die fehlenden verbindlichen Zusagen vonseiten Kanton und der PostAuto AG sowie die im Vergleich zur Machbarkeitsstudie wesentlich höheren Kosten. Zur Reduktion der Kosten wurde zudem der Wunsch nach einer Investorin oder einem Investor geäußert und angemerkt, dass der Zeitpunkt nicht ideal gewählt wurde, da keine Dringlichkeit bestehe.

Seit der Rückweisung der Botschaft ist einige Zeit vergangen. Die Rahmenbedingungen sowie die Dringlichkeit für den Bau einer Buseinstellhalle und eines Parkhauses haben sich verändert, weshalb das vorliegende Kreditbegehren erneut beim Gemeinderat und anschliessend beim Stimmvolk beantragt wird.

Im Anschluss an die zurückgewiesene Gemeinderatsbotschaft fand ein intensiver Austausch mit dem kantonalen Hochbauamt statt. Es wurden diverse Varianten für eine mögliche Kostenbeteiligung des Kantons am vorgesehenen Neubauprojekt diskutiert. Der Regierungsrat steht dem Projekt wohlwollend gegenüber, und er ist auch überzeugt, dass es wirtschaftlich betrieben werden kann. Jedoch kommt aufgrund der präjudizierenden Wirkung auf andere Städte aus Sicht des Kantons eine Beteiligung an

den Investitionskosten nicht in Frage. Der Kanton hat jedoch nach wie vor Bedarf an der Nutzung der Buseinstellhalle für die PostAuto AG und an zusätzlichen Parkplätzen (Doppelnutzung im untersten Geschoss, Miete von Parkplätzen in den Obergeschossen), sodass eine langfristige und für die Stadt Kreuzlingen attraktive Mietlösung in Aussicht gestellt wird (Beilage 1).

Aufgrund der Rückmeldung des Kantons besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit, mittels Investorenausschreibung eine private Investorin oder einen privaten Investor zu suchen. Der Stadtrat ist jedoch der Auffassung, dass das vorliegende Projekt einen Mehrwert darstellt und diese Investition nicht aus der Hand gegeben werden soll. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass andere Städte wie beispielsweise Konstanz, aus finanziellen Überlegungen rückblickend froh wären, wenn sie damals selbst in die Parkhäuser investiert und diese nicht privaten Investorinnen und Investoren überlassen hätten.

2 Ausgangslage

Bereits im Jahr 2015 erwarb die Stadt von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine schmale Parzelle zwischen Bahnareal und Kantonsstrasse (Hafenstrasse) südöstlich des Hafengebäude, um dort ein Parkhaus sowie eine Buseinstellhalle zu realisieren. Diesbezüglich liegt eine im Grundbuch eingetragene Nutzungsbeschränkung vor, sodass vonseiten der Stadt lediglich eine öffentliche Nutzung (Parkplatz bzw. Parkhaus) möglich ist. Falls eine andere Nutzung vorgesehen wäre, ist eine Löschung der Nutzungsbeschränkung mit einer entsprechenden Entschädigung an die SBB erforderlich (Beilage 2).

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über keine eigene Buseinstellhalle. Aktuell sind die Stadtbusse über Nacht in einer gemieteten Halle in Tägerwilen eingestellt, die nicht mehr den heutigen Anforderungen (Brandschutz, unzureichende Stromkapazität, fehlende Entwässerung etc.) entspricht. Zurzeit wird für die Unterbringung der acht Stadtbusse für die Einstellhalle in Tägerwilen rund CHF 140'000.– pro Jahr bezahlt, was einem Preis von CHF 17'500.– pro Bus entspricht. In der Branche hingegen ist ein Betrag von CHF 10'000 – 12'000.– pro Bus üblich. Bei diesem Betrag sind bereits sämtliche Zusatzleistungen (Büro, Sozialräume, Parkplätze etc.) inbegriffen. Durch den geplanten Neubau kann einerseits auf eine teure externe Mietlösung verzichtet werden, und andererseits kann der Busbetrieb von einer auf seine Bedürfnisse zugeschnittenen Infrastruktur profitieren. Es sollen nicht nur die Stadtbusse in der neuen Einstellhalle Platz finden, sondern auch die Postautos, womit Synergien genutzt werden können (Beilage 3). Somit entfallen künftig auch die unnötig langen Leerfahrten von und nach Tägerwilen, da der Schwerpunkt des Busnetzes am zentralen Bushof in Kreuzlingen über zwei Kilometer entfernt liegt. Mit der Annahme des neuen Energiegesetzes (Volksabstimmung vom 9. Juni 2024) besteht mit dem Standort in Kreuzlingen zudem die Möglichkeit, von günstigeren Stromtarifen zu profitieren.

Damit die Buseinstellhalle nicht nur in der Nacht genutzt wird, werden die Parkplätze tagsüber an den Kanton für die Pädagogische Hochschule Thurgau (PHTG) vermietet. Ursprünglich war die Unterbringung dieser Parkplätze in der geplanten Tiefgarage

beim Bärenplatz vorgesehen. Durch die Doppelnutzung können nun einerseits die vorhandene Fläche im Sinne des haushälterischen Umgangs mit der beschränkten Ressource Boden optimal ausgenutzt werden, und andererseits stehen der Öffentlichkeit in der zukünftigen Tiefgarage beim Bärenplatz zusätzliche Parkplätze zur Verfügung. Dies ist insbesondere wichtig, da sich die Parkplatzsituation auf dem Bärenplatz durch die Eröffnung des Freizeit- und Familienbads Egelsee zusätzlich verschärft hat.

Neben der Möglichkeit, die Busse zentral in einer stadteigenen Buseinstellhalle unterzubringen, ist der Standort aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Bahnanschluss mit Direktverbindung nach St. Gallen und dem ab 2027 geplanten Hochrhein-Bodensee-Express von Herisau nach Basel), der Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen für eine Parkierungsanlage ideal.

Die neu geplante Velostation im Parkhaus wird für eine Entlastung der heute überfüllten Veloabstellanlagen beim Hafnenbahnhof sorgen. Gleichzeitig trägt die neue Anlage dem Bedürfnis Rechnung, die immer teurer werdenden Velos und E-Bikes weitgehend diebstahlsicher und vor Vandalismus geschützt abstellen zu können.

3 Projektbeschreibung

3.1 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 Bewerberinnen und Bewerbern (61 Teams) wurden 7 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 4). Das Siegerprojekt überzeugte funktional (insbesondere auch bezüglich der Anforderungen an den Busbetrieb) und architektonisch an dieser stark frequentierten Lage. Das Siegerprojekt bettet sich städtebaulich optimal in die sensible Umgebung ein und berücksichtigt die Nähe zum Seeburgpark, zur Klosterkirche und zur stark befahrenen Hafenstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 15'000 Fahrzeugen.

Neben den Hinweisen aus dem Jurybericht wurden im Zuge der Projektüberarbeitung folgende Punkte aufgenommen und das Projekt entsprechend angepasst (Beilage 5):

- Das Restaurant "Seekebab" wird, nicht wie im Wettbewerbsprogramm vorgesehen im neuen Parkhaus integriert, sondern kann ausserhalb des Parkhausneubaus belassen oder dort, falls gewünscht, durch einen optimierten Neubau ersetzt werden.
- Durch das Auslagern des Restaurants konnte die Velostation im Rampenbereich angeordnet werden. Sie liegt somit 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 wird auf die Vorinvestition für eine spätere Aufstockung verzichtet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass an der Seestrasse ebenfalls ein Parkhaus und beim Bärenplatz eine Tiefgarage geplant sind.
- Zugunsten der Flexibilität (optimale Busein-/ausfahrt, Parkplatzbreiten) wird das Konzept mit der Abfangdecke beibehalten. Dies ermöglicht einen idealen, möglichst unfall- und schadenarmen Betrieb.
- Damit die Unterhaltskosten reduziert werden können, wird das Schutzdach auf dem obersten Parkdeck beibehalten. Dieses dient ausserdem zur Aufnahme einer Photovoltaikanlage und einer Dachbegrünung.

3.2 Projektüberarbeitung

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und um eine nachhaltige Zentrumsentwicklung sicherstellen zu können, hat der Stadtrat entschieden, das im Januar 2020 durch den Gemeinderat zurückgewiesene Projekt überarbeiten zu lassen. Mit dem Regierungsrat und der PostAuto AG konnte eine langfristige Mietlösung für die Buseinstellhalle sowie weitere Parkplätze vereinbart werden (Beilagen 1 und 3). Durch die Vermietung der Parkplätze wird einerseits eine Grundeinnahme/Auslastung sichergestellt. Andererseits können bestehende oberflächige Parkplätze beim Schulcampus aufgehoben und deren Fläche anders oder lagegerechter genutzt werden. Für die geplante Elektrifizierung der Busse (Stadtbusse und Postautos) kann die erforderliche Ladeinfrastruktur in der neuen Buseinstellhalle integriert werden. Eine Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) auf dem Dach sowie die erforderliche Trafostation im Erdgeschoss unter dem Rampenbauwerk wurden in das überarbeitete Projekt integriert.

Bedingt durch die geforderten Nutzungen (Freiverladefläche SBB und Parkierungsfläche für Individual- und öffentlichen Verkehr) müssen praktisch das gesamte Erdgeschoss und die Umgebung mit versiegelten Flächen versehen werden, was ohne entsprechende Kompensationsmassnahmen den Zielen einer ökologischen und stadtklimatisch gesunden Umwelt zuwiderläuft. Mit der angedachten Gebäudebegrünung des überarbeiteten Parkhausprojekts kann ein Beitrag zur Kompensierung der fehlenden Grünflächen in der Umgebung geleistet werden.

3.3 Gebäudebegrünung

Die Fassadenbegrünung erfolgt über umlaufende Tröge aus Stahlbeton, die die Auskanten der aufgrund der Brandschutzanforderungen erforderlichen Fluchtbalkone aufnimmt. Der dadurch entstandene, gestalterisch unerwünschte Gebäudeversatz entfällt, sodass die volumetrische Klarheit des ursprünglichen Wettbewerbsprogramms zurückgewonnen werden kann.

Auf dem äusseren Rand der Tröge ist eine einfache Konstruktion aus feuerverzinktem Stahl als Rankhilfe für die Kletterpflanzen angebracht, an der ein reiches Sortiment von

Kletterpflanzen über die zwei Parkgeschosse emporrankt und einen lichten, duftenden und blühenden Vorhang bildet. Die überwiegend laubabwerfenden Pflanzen mit ihren saisonal unterschiedlichen Blütezeiten unterstreichen den Wechsel der Jahreszeiten und stehen im Kontrast zu den wenigen strukturbildenden immergrünen Pflanzen. Zusätzlich werden als Unterbepflanzung überwiegend heimische und krautige Pflanzen gewählt, die insbesondere von innen erlebbar sind. Diese Unterbepflanzung dient als Bienenweide und erhöht die Biodiversität.

Das Überschusswasser der Dachflächen wird in unterirdischen Speichervolumen gesammelt und steht neben der natürlichen Bewitterung als ergänzende Bewässerung der Pflanzen in den Trögen zur Verfügung.

Neben der geplanten Fassadenbegrünung ist eine Dachbegrünung vorgesehen, womit auch das erforderliche Retentionsvolumen geschaffen wird und die ökologischen Zielsetzungen erreicht werden können. Auch die Bewilligungsfähigkeit des Projekts kann damit gewährleistet werden. Im Erdgeschoss sind für die Zu- und Wegfahrt der Busse und den Warenumschat für die SBB grosse, befestigte Hartflächen erforderlich, die nur bedingt für eine Retention genutzt werden können. Es stehen keine grösseren Grünflächen zur Verfügung, die diesen Mangel kompensieren könnten. Neben der Dachbegrünung mit dem benötigten Retentionsvolumen, ist auf der Dachfläche eine PV-Anlage vorgesehen, die den Strom für die zukünftige Elektrifizierung der Busse liefern kann. Um den Zielkonflikt zwischen der extensiven Begrünung, respektive Retention, und der grossflächigen PV-Anlage (ca. 1'000 m²) zu eliminieren, ist eine spezielle Konstruktion vorgesehen. So wird die PV-Anlage um ca. 30 bis 50 cm über dem Flachdach mit genügend Abstand zwischen den PV-Standard-Elementen eingeplant, was den Bewuchs der Substratfläche und gleichzeitig ausreichend Retention ermöglicht. Der Kühleffekt infolge der Begrünung erhöht wiederum die Effizienz der PV-Anlage.

3.4 Buseinstellhalle

Mit der Kombination von Buseinstellhalle und Parkhaus unter einem Dach kann die zur Verfügung stehende Parzelle optimal genutzt und ein sorgfältiger Umgang mit dem vorhandenen Bauland ermöglicht werden. Infolgedessen ist aber auch eine aufwändigere statische Konstruktion notwendig, die höhere Baukosten zur Folge hat.

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

Durch die gemeinsame Nutzung der Abstellflächen und die Zusammenlegung der Abstellmöglichkeiten der beiden Busbetriebe wird die Einstellhalle für die Postautos an

der Dammstrasse nicht mehr benötigt. Diese Parzelle ist im Grundeigentum der Stadt Kreuzlingen und im Baurecht an die PostAuto AG vergeben. Durch das Freiwerden der Einstellhalle und die Auflösung des Baurechtsvertrags mit der PostAuto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, wiederum im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

In der neuen 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 Fahrzeug-Lift oder Werkstattgrube, in dem ausschliesslich Kleinstreparaturen durchgeführt werden. Die hierfür benötigte Einrichtung wird von den Busunternehmen geliefert und ist nicht Bestandteil der Baukosten. Grössere Reparaturen an den Bussen werden nach wie vor in einer externen Werkstatt/Garage durchgeführt. Der Waschplatz ist für eine einfache Aussenwäsche der Fahrzeuge vorgesehen und wird mit einer minimalen Handwaschanlage eingerichtet, die in den Baukosten eingerechnet ist.

Durch die Anordnung der Velostation unter der Rampe wird im Erdgeschoss ein überdeckter, offener Durchgang geschaffen. Dies ermöglicht den Eingang zum Parking, zur Velostation sowie einen separaten Eingang zu den Sozial-, Neben- und Infrastrukturräumen der Busbetriebe. In den Baukosten enthalten sind die Spinde in den beiden Garderoben (Frauen und Männer). Das übrige Mobiliar wird von den Busunternehmen geliefert.

Da die Buseinstellhalle nur nachts genutzt wird, steht die Halle tagsüber für eine Doppelnutzung durch die PHTG zur Verfügung. Hierfür können 57 Personenwagen-Parkplätze angeordnet und an den Kanton 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 Parkierungsberechtigung nicht über ein zentrales Schrankensystem erfolgen kann, sondern wie heute auf dem Parkplatz Bärenplatz durch den Ordnungsdienst vorgenommen wird.

3.5 Parkhaus

Das Parkhaus wird über zwei gegenläufige Wendelrampen erschlossen, die am östlichen Ende des Gebäudes angeordnet sind. Die Zufahrt zu den Parkgeschossen erfolgt ab der Hafenstrasse über die äussere Fahrbahn der östlichen Rampe. Um bei der Einfahrt einen Rückstau auf die Hafenstrasse zu vermeiden, ist nach Vorgabe des kantonalen Tiefbauamts eine Aufspurstrecke für Linksabbiegende notwendig (Beilage 6). Durch die Anordnung der beiden Einfahrtsschranken kann ein Warteraum für sechs Fahrzeuge geschaffen werden, sodass auch für den Verkehr, der von Osten kommt (Rechtsabbiegende), keine Gefahr für einen Rückstau besteht. Zudem kann die Ein-

und Ausfahrt schneller abgewickelt werden, und es ist eine Redundanz vorhanden, falls einmal eine Schrankenanlage defekt sein sollte.

Im 1. Obergeschoss stehen 80 und im 2. Obergeschoss 82 Parkplätze (davon jeweils drei rollstuhlgängig) zur Verfügung. Ebenfalls vorgesehen ist die Möglichkeit von E-Ladestationen. Anstelle der Senkrechtparkierung mit Gegenverkehr wird analog der Bus- und Personenwagen-Parkierung im Erdgeschoss auch im 1. und 2. Obergeschoss die Schrägparkierung mit Einbahnverkehr eingeführt, womit ein kreuzungsfreier Einbahnverkehr im Parkhaus etabliert werden kann. Auch besteht neu die Möglichkeit, vom 2. Obergeschoss im Sinne eines Bypasses in das 1. Obergeschoss einzufahren, falls der "letzte" freie Parkplatz im 2. Obergeschoss verpasst wurde. Gleichzeitig sorgt die Schrägparkierung durch den kreuzungsfreien Einbahnverkehr für mehr Sicherheit und für ein bequemes und schnelleres Einparken, womit die Fahrbahn für nachfolgende Fahrzeuge rascher freigegeben werden kann.

Dank dieser Anordnung können alle Parkgeschosse kreuzungsfrei und ohne Wendemanöver durchfahren werden. Die insgesamt 162 Parkplätze weisen je eine Breite von 2.65 m auf und erfüllen damit die überarbeitete und seit 2021 in Kraft getretene VSS-Norm 40 291. 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 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.

Neben den 57 Parkplätzen im Erdgeschoss (Doppelnutzung) werden vonseiten Kanton zusätzlich mindestens 39 Parkplätze von Montag bis Freitag gemietet (Beilage 1). Einerseits generiert dies zusätzlich fixe Mieteinnahmen, und andererseits können dadurch bestehende, oberflächige Parkplätze beim Schulcampus aufgehoben und anders genutzt werden.

3.6 Velostation

Im Zuge der Überarbeitung des Projekts wird das Restaurant "Seekebab" nicht im Parkhaus integriert, sondern kann am heutigen Standort bestehen bleiben oder zu einem späteren Zeitpunkt ausserhalb des Parkhauses durch einen Neubau ersetzt werden. Dadurch ergibt sich die Chance, die Velostation unter der westlichen Rampe zu realisieren. Die im bisherigen Projekt angedachte Glasfassade der Velostation wird durch einen einfacheren, der Nutzung besser entsprechenden Gitterabschluss aus feuerverzinktem Stahl ersetzt. Zudem ist die neue Lage attraktiver als der ursprüngliche Standort des Wettbewerbsprojekts, 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 Veloabstellplätzen entsteht, können die bestehenden Veloständer durch Doppelstöcker ergänzt werden, sodass zusätzlich 75

Velos untergebracht werden können. Dann stehen insgesamt 180 Veloabstellplätze zur Verfügung.

4 Finanzen

4.1 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 das Parkhaus frühestens 2027/28 in Betrieb genommen werden kann, wird mit einer Erhöhung der Parkplatzgebühren gerechnet.

Folgende Parkgebühren beziehungsweise Tarifmodelle sind zurzeit vorgesehen:

Ansätze Parking	CHF	Bemerkungen
Stundenansatz	3.00	pro Stunde
Tagesansatz	15.00	pro Tag

Ansätze Velostation	CHF	Bemerkungen
Velostation	1.00	pro Tag
	10.00	pro Monat
	60.00	pro Jahr

4.2 Investitionen

Aufgrund der Projektüberarbeitung wurden die Kosten durch den Kostenplaner Heinz Giger, Sulgen, neu ermittelt (Baupreisindex April 2022: 112.1 Index-Pkt.). Einerseits konnten Kosten aufgrund der angepassten Geometrie und Materialisierung eingespart werden, andererseits verursacht die Gebäudebegrünung wiederum Mehrkosten. Aufgrund der Teuerung, respektive des Anstiegs des Baupreisindex von 2019 auf 2022 um 12.80 %, ergeben sich Mehrkosten von rund CHF 1.9 Mio. auf den Betrag aus der Gemeinderatsbotschaft vom Januar 2020. Da für das Parkhaus die Vorsteuer abgezogen werden kann, erfolgt die Investitionsplanung ohne Mehrwertsteuer.

Positionen	CHF
1 Vorbereitungsarbeiten	1'425'000.–
2 Gebäude	11'435'000.–
3 Betriebseinrichtungen	310'000.–
4 Umgebung	595'000.–
5 Baunebenkosten (exkl. Finanzierung während Bauphase)	3'190'000.–
Reserve/Unvorhergesehenes	500'000.–
Total (ohne MwSt.)	17'455'000.–

Nicht in den Kosten berücksichtigt ist die PV-Anlage auf dem Dach des Parkhauses. Die Investitionskosten für die PV-Anlage werden durch Energie Kreuzlingen übernommen.

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. 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.

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

4.3 Finanzierung

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

a. Aufwand Parkhaus, Buseinstellhalle und Velostation

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	17'455'000.–
Abschreibung Gebäude auf 33 Jahre (3 %)	523'700.–
Basis der Verzinsung	17'455'000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 8'727'500.–)	349'100.–
Überführung Parzelle Landkreditkonto ins Verwaltungsvermögen	640'000.–
Abschreibung auf 33 Jahre (3 %)	19'200.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 320'000.–)	12'800.–
Betriebskosten (0.4 % von CHF 17.455 Mio.)	69'800.–
Unterhaltskosten (0.3 % von CHF 17.455 Mio.)	52'400.–
Aufwand / Jahr	1'027'000.–

b. Aufwand Strassenbau

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	700'000.–
Abschreibung Strasse auf 25 Jahre (4 %)	28'000.–
Basis der Verzinsung	700'000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 350'000.–)	14'000.–
Aufwand / Jahr	42'000.–

c. Ertrag (fixe Mieteinnahmen)

Durch die Vermietung der Buseinstellhalle ergeben sich fixe Mieteinnahmen von der PostAuto AG und der Stadt (Stadtbus). Zudem kann das gesamte Erdgeschoss tagsüber als Parkplatz für die PHTG genutzt werden (Doppelnutzung). Neben den Parkplätzen

im Erdgeschoss (Doppelnutzung) werden durch den Kanton für die PHTG mindestens 39 Parkplätze gemietet, sodass zusätzliche fixe Mieteinnahmen gesichert sind.

Erträge (fixe Mieteinnahmen)	CHF
Miete Buseinstellhalle (20 x CHF 11'000.–) ohne MwSt.	220'000.–
Doppelnutzung EG (57 PP x CHF 100.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	63'300.–
PP an Kanton (39 PP x CHF 120.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	52'000.–
Fixer Ertrag	335'300.–

d. Ertrag (flexible Mieteinnahmen)

Anhand des jährlichen Aufwands (inkl. Abschreibung und Verzinsung) und der fixen Einnahmen muss durch die Vermietung der öffentlichen Parkplätze sowie der Einnahmen aus der Velostation ein Betrag von jährlich CHF 733'700.– erwirtschaftet, respektive aus der Spezialfinanzierung gedeckt werden.

Ertragsermittlung	CHF
Aufwand / Jahr (inkl. Strassenbau)	1'069'000.–
Fixer Ertrag / Jahr	335'300.–
Erforderlicher Ertrag / Jahr	-733'700.–

Erträge (flexible Mieteinnahmen)	CHF
Kurzzeitparkierung ¹ (35 % von 103 PP x 12 h x 365 d x CHF 3.0/h) abzüglich MwSt.	438'200.–
Kurzzeitparkierung ² (50 % von 39 PP x 12 h x 104 d x CHF 3.0/h) abzüglich MwSt.	67'500.–
Velostation-Tageskarten (10 % von 105 PP x CHF 1.– x 365 d) abzüglich MwSt.	3'500.–
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	512'500.–

e. Deckung aus Spezialfinanzierung

Aufwand/Ertrag	CHF
Aufwand / Jahr (inkl. Strassenbau)	1'069'000.–
Fixer Ertrag / Jahr	335'300.–
Flexibler Ertrag / Jahr	512'500.–
Erforderlicher Ertrag / Jahr	-221'200.–

Aufgrund der angenommenen Auslastung der Parkplätze, die die gesamte Woche zur Verfügung stehen (35 % tagsüber auf das gesamte Jahr verteilt) und der vermieteten Parkplätze an den Kanton, die der Öffentlichkeit nur am Wochenende zur Verfügung stehen (50 % tagsüber an den Wochenenden), resultiert auf die Abschreibungsdauer von 33 Jahren ein theoretisches Defizit von rund CHF 220'000.– pro Jahr, das durch die Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung gedeckt werden müsste. Die Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung weist per Ende 2023 einen Bestand von

¹Von den gesamthaft 162 PP werden 39 PP dem Kanton vermietet und 20 PP stehen für die Busbetriebe zur Verfügung. Für die 103 PP, die permanent zur Verfügung stehen, wird eine Belegung von tagsüber 35 % (inkl. Wochenende) angenommen.

²Die 39 PP, die zusätzlich vom Kanton gemietet werden, stehen am Wochenende ebenfalls der Öffentlichkeit zur Verfügung, sodass eine höhere Belegung von tagsüber 50 % angenommen wird.

CHF 20.617 Mio. auf, sodass ausreichend Kapital vorhanden ist, um das Parkhaus während der Abschreibungsdauer von 33 Jahren steuerneutral zu betreiben.

Aufgrund der langfristig fix gesicherten Mieteinnahmen kann das Betriebsrisiko reduziert werden. Das allfällige Defizit hängt zudem stark von der erreichten Parkplatzauslastung und den Parkplatzgebühren ab. Bei gleichbleibenden Parkgebühren und einer Parkplatzauslastung von 55 % während der gesamten Woche oder bei einer Erhöhung der Parkplatzgebühren (CHF 3.5/Stunde) und einer Auslastung von 45 % kann das Parkhaus bereits kostenneutral, ohne Beiträge aus der Spezialfinanzierung der Parkplatzbewirtschaftung, betrieben werden.

Zudem hat der Stadtrat die Möglichkeit, über die Preispolitik und das Parkplatzangebot am Hafen, Einfluss auf die jährlichen Parkplatzeinnahmen zu nehmen und so die Parkplatzauslastung bis zu einem gewissen Mass zu steuern.

Unabhängig von der angenommenen Parkplatzauslastung und einer möglichen Erhöhung der Parkgebühren werden spätestens nach der vorgeschriebenen Abschreibungszeit von 33 Jahren nur noch Gewinne erzielt werden, da das Parkhaus aufgrund der massiven Betonbauweise eine weitaus höhere Lebensdauer als die 33 Jahre Abschreibungsdauer aufweist.

5 Terminplan

Stimmt das Volk dem Kreditbegehren am 24. November 2024 zu, erfolgen umgehend die Detailplanung, das Baubewilligungsverfahren und die Auftragsvergaben. Folgender Terminplan ist vorgesehen:

Phase	Zeitraum
Vorbereitungsarbeiten Planung	Januar bis Juni 2025
Projektierung	Juli bis Dezember 2025
Werk- und Detailplanung / Ausschreibung	Januar bis Juni 2026
Baubeginn / Realisierungsende	Sommer 2026
Inbetriebnahme	Ende 2027

6 Zusammenfassung

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über keine eigene Buseinstellhalle. Aktuell sind die Stadtbusse über Nacht in einer gemieteten Halle in Tägerwilen eingestellt, die sanierungsbedürftig ist und hohe externe Mietkosten generiert. Neben der Möglichkeit, die Busse zentral in einer stadteigenen Buseinstellhalle unterzubringen, ist der Standort aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Bahnanschluss nach St. Gallen und dem ab 2027 geplanten Hochrhein-Bodensee-Express von Herisau nach Basel), der Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen für eine Parkierungsanlage ideal. Neben dem geplanten Parkhaus an der Seestrasse und der Tiefgarage beim Bärenplatz (Festwiese) möchte der Stadtrat mit dem Parkhaus Hafenbahnhof eine seiner

in der Ortsplanung festgelegten Massnahmen – der Bereitstellung und Bewirtschaftung von mehreren öffentlich nutzbaren und dezentral angelegten Parkplätzen – umsetzen. An diesem optimal erschlossenen und für alle Nutzergruppen einfach erreichbaren Standort, können mehrere Bedürfnisse ideal abgedeckt werden.

Durch den Bau des Parkhauses am Hafenbahnhof kann die Parkierungssituation bei grösseren Veranstaltungen auch im Zentrum und im Hafeneareal entschärft werden. Die verschiedenen Parkierungsanlagen können über unterschiedliche Gebührenhöhen bewirtschaftet und bis zu einem gewissen Mass in ihrer Belegung gesteuert werden. Ziel bleibt, die Parkierungsflächen im Klein Venedig auf andere Parkplatzangebote zu verlegen und somit zu reduzieren.

Die Integration der Buseinstellhalle 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 genutzt und bewirtschaftet werden. Durch die Kombination des Parkhauses mit einer Buseinstellhalle wird kein zusätzliches Bauland in der ohnehin begrenzt vorhandenen Gewerbezone verbraucht. Eine, aus einer Hand geführte städtische Einstellhalle für zwei Busbetriebe mit Doppelnutzung der Fläche (tagsüber Parkierung für PHTG), ist eine zukunftsgerichtete Investition, auch in Bezug auf den Verbrauch von Landflächen. Für die geplante Elektrifizierung der Busse (Stadtbusse und Postauto) kann die erforderliche Ladeinfrastruktur in der neuen Buseinstellhalle integriert werden. Zudem wird durch die Zusammenlegung der beiden Busbetriebe die Einstellhalle für die Postautos an der Dammstrasse nicht mehr benötigt. Durch das Freiwerden der Einstellhalle und die Auflösung des dortigen Baurechtsvertrags mit der PostAuto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, wiederum im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

Neben der Vermietung der Erdgeschossfläche für die Buseinstellhalle und die Parkierung für die PHTG als Doppelnutzung werden vonseiten Kanton zusätzlich mindestens 39 Parkplätze gemietet, sodass langfristig fixe Mieteinnahmen gesichert sind. Dadurch wird das finanzielle Risiko minimiert und bestehende, oberflächige Parkplätze beim Schulcampus können aufgehoben und anders genutzt werden. Ziel ist, dass sich das Projekt über die Einnahmen selbst finanziert. Ein anfängliches Defizit kann problemlos aus der Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung gedeckt werden, sodass das Parkhaus bis zur Selbstfinanzierung/Gewinnbringung steuerneutral betrieben werden kann.

Mit diesem Projekt kann ein entscheidendes Etappenziel der Bereitstellung und Bewirtschaftung von öffentlich nutzbaren Parkplätzen auf dem Stadtgebiet erreicht werden. Somit kann das Gebiet der Seestrasse mit dem Parkhaus und dem zusätzlich geplanten Parkleitsystem entlastet werden.

Der Standort des multifunktionalen Gebäudes, das gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr (Buseinstellhalle), dem Langsamverkehr (Velostation) und dem Individualverkehr (Parkhaus) dient, verfügt über wesentliche Vorteile und entspricht damit dem Konzept einer nachhaltigen, ganzheitlichen Verkehrspolitik.

**Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren**

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 18.8 Mio., davon CHF 17.455 Mio. für den Bau einer Buseinstellhalle, eines Parkhauses und einer Velostation beim Hafengebäude, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses sowie CHF 640'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung

zuzustimmen.

Kreuzlingen, 25. Juni 2024

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Absichtserklärung Regierungsrat, 13. Juni 2023
2. Dienstbarkeit für Nutzungsbeschränkung, 23. September 2015
3. Absichtserklärung PostAuto AG, 6. Mai 2024
4. Jurybericht, 20. August 2018
5. Überarbeitetes Projekt, Kistler und Vogt Partner AG
6. Strassenprojekt

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau

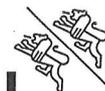
15. Juni 2023

Geht an: EZUE, MSCH,
SNOT

Eing. 16. Juni 2023

Sekretariat: DSCH

Thurgau



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Stadt Kreuzlingen
 Stadtrat Kreuzlingen
 Hauptstrasse 62
 8280 Kreuzlingen

Geht an		Auftrag	
EZUE, ISV		z. V.	
Datum	15.6.23		
Unterschrift	or	Erledigung bis	

Frauenfeld, 13. Juni 2023

Parkhaus Hafenbahnhof Kreuzlingen; Absichtserklärung betreffend Miete von 96 Parkplätzen

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
 Sehr geehrte Damen und Herren

Ein im Rahmen des Bauprojektes für den Erweiterungsbau der Pädagogischen Hochschule Thurgau (PHTG) erarbeitetes Mobilitätskonzept ergab für den ganzen Campus Lehrerbildung (d.h. zusammen mit der Pädagogische Maturitätsschule [PMS]) einen Bedarf von insgesamt 150 Parkplätzen. Davon wurden bei der Stadt Kreuzlingen auf dem Bärenplatz 80 und beim Fernwärmekraftwerk 16 weitere oberirdisch gelegene Parkplätze angemietet. Die restlichen 54 Parkplätze sind an der Schulstrasse und auf dem kantonseigenen Parkplatz neben der PMS angesiedelt.

Die Stadt Kreuzlingen beabsichtigt, beim Hafenbahnhof ein neues Parkhaus zu erstellen. Nach Fertigstellung sollen auch die 96 vom Kanton angemieteten Parkplätze in das Parkhaus verlegt werden. Im Hinblick auf die kommunalen Entscheidungsprozesse und die Finanzierung des Vorhabens haben Sie uns gebeten, Ihnen zu bestätigen, dass der Kanton mindestens 96 Parkplätze in der neuen Anlage langfristig mieten wird.

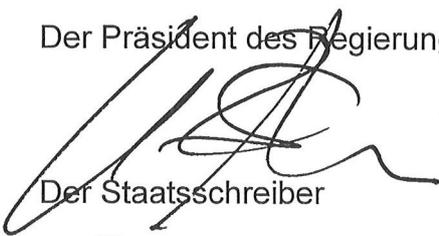
Da wir nach der beabsichtigten Aufhebung der Parkplätze auf dem Bärenplatz keine eigenen Parkplätze in genügender Zahl zur Verfügung haben werden, erscheint die Einmietung im neuen Parkhaus in unmittelbarer Nähe des Schulcampus als geeignete Alternative. Wir bestätigen Ihnen daher, dass wir bereit sind, 96 Parkplätze zu marktüblichen Konditionen im neuen Parkhaus Hafenbahnhof für die Dauer von mindestens 10 Jahren zu mieten. Je nach Entwicklung des Campus, ist die Anmietung weiterer Plätze denkbar, kann aber heute noch nicht verbindlich zugesagt werden.

2/2

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Absichtserklärung gedient zu haben, und wünschen Ihnen viel Erfolg auf dem Weg zur Realisierung des neuen Parkhauses.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber





Kopie an: 24. SEP. 2015/opy
- SR z.K.
- Finanzabteilung
- Liegenschaftenverwaltung
- Bauverwaltung

Beilage 2



ÖFFENTLICHE URKUNDE

über

Grunddienstbarkeitsvertrag

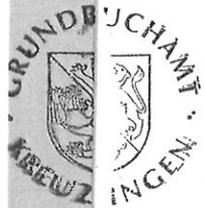
zwischen

Liegenschaft Nr. 2829 Grundbuch Kreuzlingen

und

Liegenschaft Nr. 3184 Grundbuch Kreuzlingen

Grundbuchamt Kreuzlingen
8280 Kreuzlingen





Grunddienstbarkeitsvertrag

Nutzungsbeschränkung

Die jeweiligen Eigentümer gemäss **Grundbuch Kreuzlingen** von

Liegenschaft Nr. 3184

derzeit im Alleineigentum der

Stadt Kreuzlingen, 8280 Kreuzlingen

vertreten durch Andreas Netzle, Stadtammann und Thomas Niederberger, Stadtschreiber

dulden hiermit gegenüber

den jeweiligen Eigentümern gemäss **Grundbuch Kreuzlingen** von

Liegenschaft Nr. 2829

derzeit im Alleineigentum der

Schweizerischen Bundesbahnen SBB, mit Sitz in 3000 Bern, Hilfikerstr. 1
UID: CHE-102.909.703

In Vollmacht vertreten durch Mathias Rusch, in Waldkirch

eine

Nutzungsbeschränkung

gemäss den nachfolgenden Bestimmungen:



Zweck / Grund:

Der Kaufpreis über die Liegenschaft Nr. 3184 zwischen der SBB AG als Verkäuferin und der Stadt Kreuzlingen als Käuferin wurde aufgrund der Nutzung als Parkplatz bzw. Parkhaus (öffentliche Nutzung) vereinbart.

Die jeweiligen Grundeigentümer der belasteten Liegenschaft Nr. 3184 unterlassen sämtliche Nutzungen auf dieser Liegenschaft, welche nicht im direkten Zusammenhang mit der Erstellung von Parkplätzen bzw. eines Parkhauses für öffentliche Zwecke stehen.

Obligatorische Bestimmung:

Sollte eine Nutzungsänderung beabsichtigt werden, so ist die berechtigte Grundeigentümerin bereit, eine Löschung der Nutzungsbeschränkung gegen entsprechende Entschädigung zu prüfen.

Entschädigung:

Die Einräumung dieser Nutzungsbeschränkung erfolgt entschädigungslos.

Die Beurkundungs- und Grundbuchgebühren dieses Vertrages werden von der Stadt Kreuzlingen bezahlt. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen haften die Parteien solidarisch.

Diese Dienstbarkeit ist mit dinglicher Wirkung im Grundbuch von Kreuzlingen einzutragen.



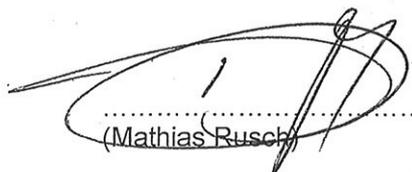
So vereinbart und abgeschlossen.

Kreuzlingen, 22. September 2015

Die Eigentümerin der berechtigten
Liegenschaft Nr. 2829

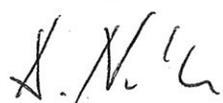
SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN SBB

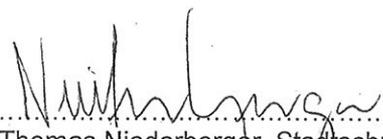
In Vollmacht:


.....
(Mathias Rusch)

Die Eigentümerin der belasteten
Liegenschaft Nr. 3184

STADT KREUZLINGEN


.....
(Andreas Netzle, Stadtpräsident)

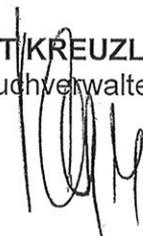

.....
(Thomas Niederberger, Stadtschreiber)

Öffentliche Beurkundung Nr. 562

Als Urkundsperson des Kreises Kreuzlingen beurkunde ich, dass diese Urkunde den mir mitgeteilten Parteiwillen enthält und von den Parteien in meiner Gegenwart selbst gelesen wurde. Die im EG ZGB und in der RRV über das Grundbuch- und Notariatswesen vorgeschriebenen Formen wurden eingehalten.

Kreuzlingen, 22. September 2015

GRUNDBUCHAMT/KREUZLINGEN
Der Grundbuchverwalter





Grundbuchanmeldung

Die vorstehende Grunddienstbarkeit wird hiermit zur Eintragung ins Grundbuch Kreuzlingen angemeldet.

Es ist einzutragen:

Grunddienstbarkeit

Nutzungsbeschränkung

zulasten Nr. 3184 Grundbuch Kreuzlingen
zugunsten Nr. 2829 Grundbuch Kreuzlingen

Kreuzlingen, 22. September 2015

Die Eigentümerin der berechtigten
Liegenschaft Nr. 2829

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN SBB

In Vollmacht:

(Mathias Rusch)

Die Eigentümerin der belasteten
Liegenschaft Nr. 3184

STADT KREUZLINGEN

(Andreas Netzle, Stadtpräsident)

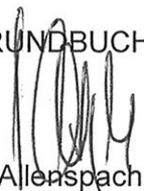
(Thomas Niederberger, Stadtschreiber)

Öffentlich beurkundet und im Grundbuch eingetragen,
22. September 2015, Beleg 1233.

Für die Richtigkeit,

Kreuzlingen, 23. September 2015

GRUNDBUCHAMT KREUZLINGEN



R. Allenspach
Grundbuchverwalter



PostAuto AG
Betrieb
St. Leonhardstrasse 20
9000 St. Gallen

www.postauto.ch

PostAuto AG, Betrieb, St. Leonhardstr. 20, 9000 St. Gallen

Stadt Kreuzlingen
Ernst Zülle, Stadtrat
Hauptstrasse 88
8280 Kreuzlingen

Datum 6. Mai 2024
Ihre Nachricht
Kontaktperson Walter Schwizer
E-Mail walter.schwizer@postauto.ch
Direktwahl 058 386 73 46

PostAuto AG – Mietabsicht im Kreuzlinger Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafengebäude (Letter of intent)

Sehr geehrter Herr Zülle

Gerne bestätigen wir Ihnen mit diesem Letter of intent, dass wir als PostAuto AG im neu durch die Stadt Kreuzlingen zu erstellenden Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafengebäude Folgendes mieten werden.

- 12 gedeckte Bus-Einstellplätze für Standard-Postautos (3.5m breit x 13.0m lang) zu einem sogenannten in der öV-Branche etablierten Systemplatzpreis **von je CHF 11'000.- exkl. MWST**
 - **Total CHF 132'000.- exkl. MWST**
- In diesem Systemplatzpreis ist Folgendes enthalten
 - o Gedeckte Bus-Einstellhalle für die entsprechende Anzahl Postautos
 - o Waschstrasse für Busse (gemeinsame Nutzung PostAuto/Stadtbuss Kreuzlingen)
 - o Büroräume mit 2 Arbeitsplätzen
 - o Sozialräume/Garderoben für rund 35 Personen
 - o PW-Parkplätze für das PostAuto-Fahrpersonal (rund 35 Personen)
 - o Sicherstellung der Strom-Zuleitung zum Gebäude, um die PostAuto-Flotte auf batteriebetriebene Busse umstellen zu können.
 - In diesem Preis nicht enthalten ist die hausinterne Ladeinfrastruktur zum Laden der Fahrzeuge (Mieterausbau)
 - o Hauswartung/Winterdienst/Reinigung der Einstell-/Parkflächen
 - o Gut zu wissen: Normalerweise steht uns mit dem Systemplatzpreis die Nutzung der Flächen uneingeschränkt zur Verfügung. Als Beitrag unsererseits zur Realisierung des neuen Parkhauses mit Buseinstellhalle in Kreuzlingen akzeptieren wir die Doppelnutzung einzelner Bus-Abstellflächen als vermietbare Parkplätze während des Tages zum gleichen Systemplatzpreis.

Datum 6. Mai 2024

Seite 2

- Rahmenbedingungen
 - o Die Stadt Kreuzlingen «entlässt» die Post Immobilien AG ohne Kostenfolge auf den Zeitpunkt des Bezugs des Parkhauses mit Buseinstellhalle aus dem Baurechtsvertrag zwischen der Stadt Kreuzlingen und der PostAuto AG an der Dammstrasse 7 in 8280 Kreuzlingen.
 - o Um auf Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr flexibel agieren zu können, muss sichergestellt sein, dass PostAuto mit einer Ankündigungszeit von 6 Monaten weitere gedeckte Bus-Einstellplätze bis rund 15 Bus-Einstellplätze anmieten kann.

Wir freuen uns, wenn die Stadt Kreuzlingen das Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafengebäude für uns als PostAuto sowie für den Stadtbus Kreuzlingen realisiert. Sowohl die Eurobus Ostschweiz AG als Betreiber des Stadtbus Kreuzlingen und wir als PostAuto sind überzeugt, dass ein gemeinsamer Standort für die beiden Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr das einzig Richtige ist.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG

Walter Schwizer

6. Mai 2024

Simple Electronic Signature by  SwissID

Walter Schwizer

Leiter Betrieb Ost

Roger Walser

6. Mai 2024

Simple Electronic Signature by  SwissID

Roger Walser

Leiter Markt und Kunden Ost

Stadt Kreuzlingen
Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafengebäude
Projektwettbewerb im selektiven Verfahren



Schlussbericht
20.08.2018

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung
Hauptstrasse 88, 8280 Kreuzlingen

Organisation

PLANKULTUR Beratung und Planung GmbH
Balierstrasse 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 Hafengebäude 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 Hafengebäudes. 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
- Stauer & 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)

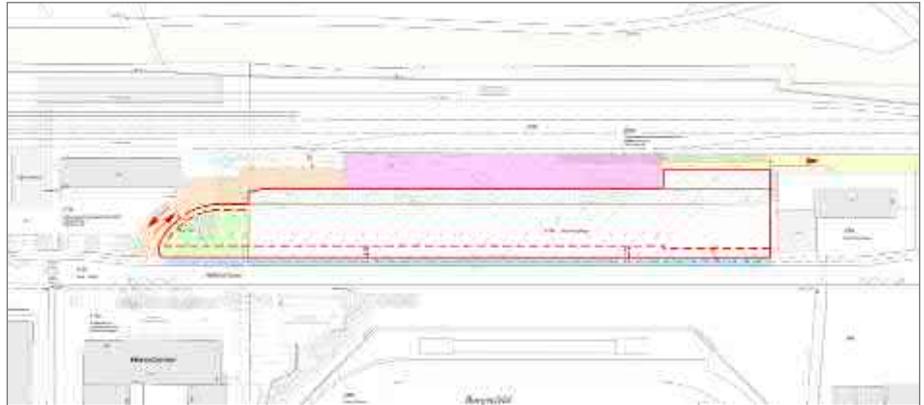
Experten, Mitglieder mit beratender Stimme:

- 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 Durchfahrthöhen 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.

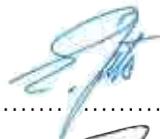
Genehmigung

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

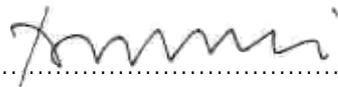


Fachpreisrichter:

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	Stauffer & 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



Projektbeschreibung

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 ortsbau-lich-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 Aufspurstrasse 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 Störungsbe- reich 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 Fahr- spur dient den Velofahrenden als Zufahrt zur Velostation und könnte zudem auch als Zufahrt für die PH-Parkplätze genutzt werden. Die Wegführung von den Velowegen beid- seits der Hafenstrasse zur Velostation wird im Projekt nicht aufgezeigt und muss daher in der weiteren Bearbeitung noch gelöst werden. Nicht verstanden werden die zehn ausge- wiesenen Längsparkplätze entlang der Südfassade. Diese wirken fremd und beeinträchti- gen 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 Wes- ten 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 Flucht- weglänge mit alternativen Brandschutzmassnahmen kompensiert werden kann.

Die Anordnung der Busse ist sehr zweckmässig gelöst. Es sind keine Manöver mit Rück- wärtsfahrten notwendig. Die Unterhaltsräume (Reparatur- und Waschraum) können au- tonom 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 Platzver- hältnisse 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.

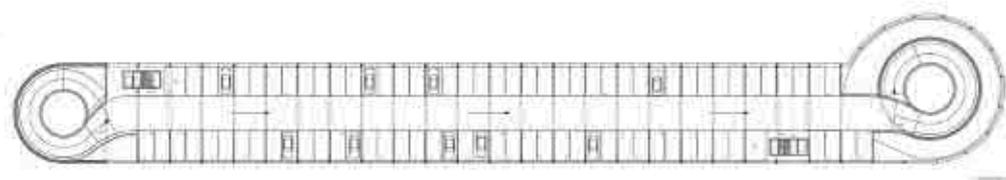
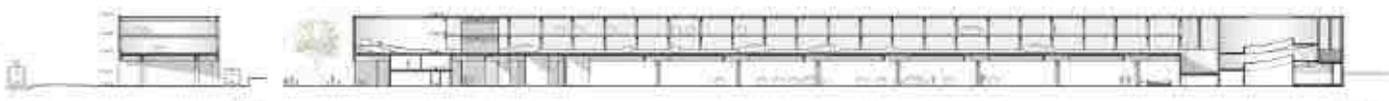
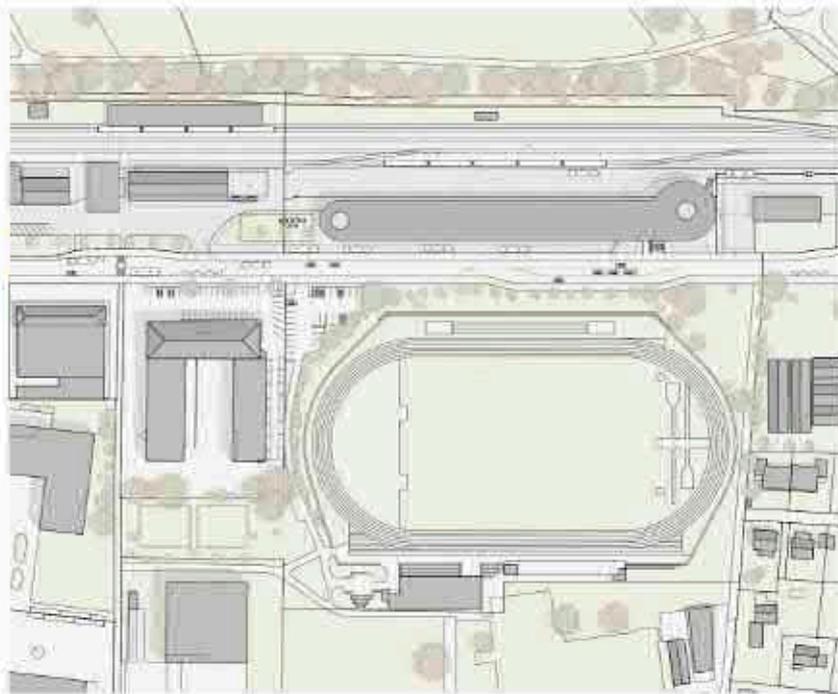


E.010

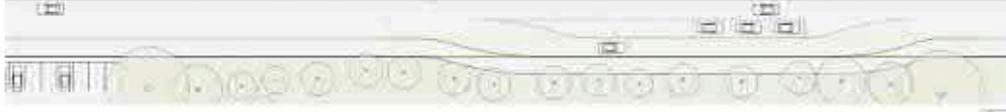
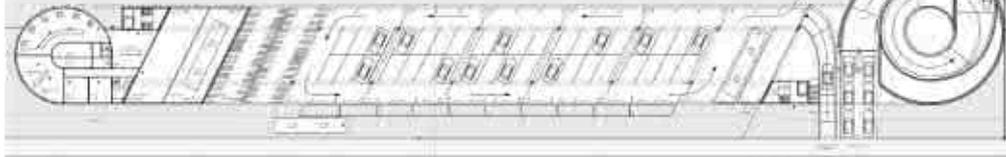
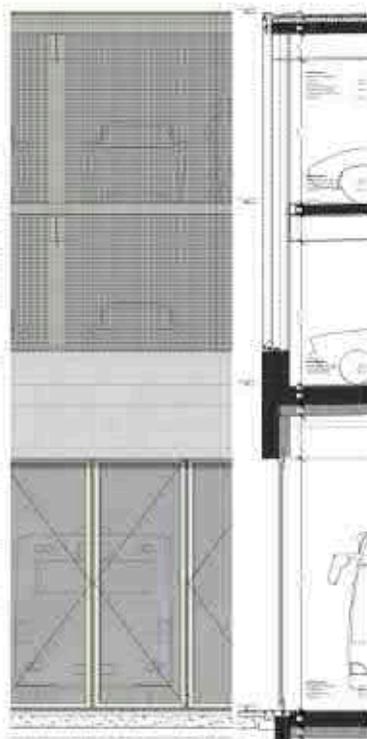
Text describing the building's design and context.



Text describing the building's design and context.



Text describing the building's design and context.

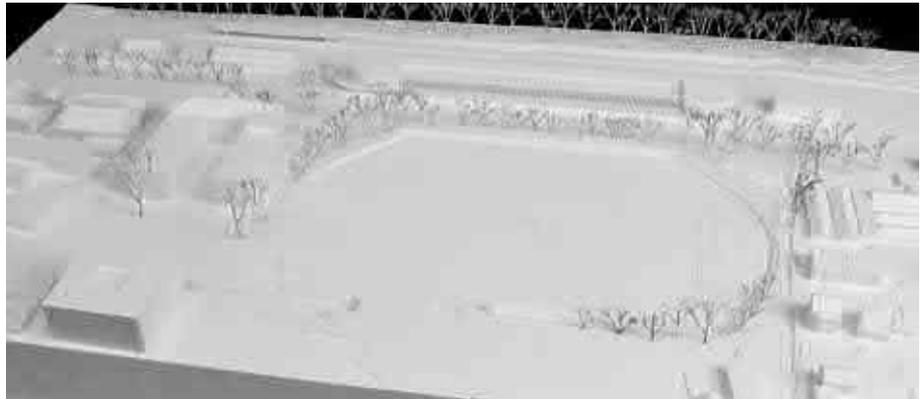


2. Rang / 2. Preis

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



Projektbeschreibung

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 Hafensbahnhofs 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.

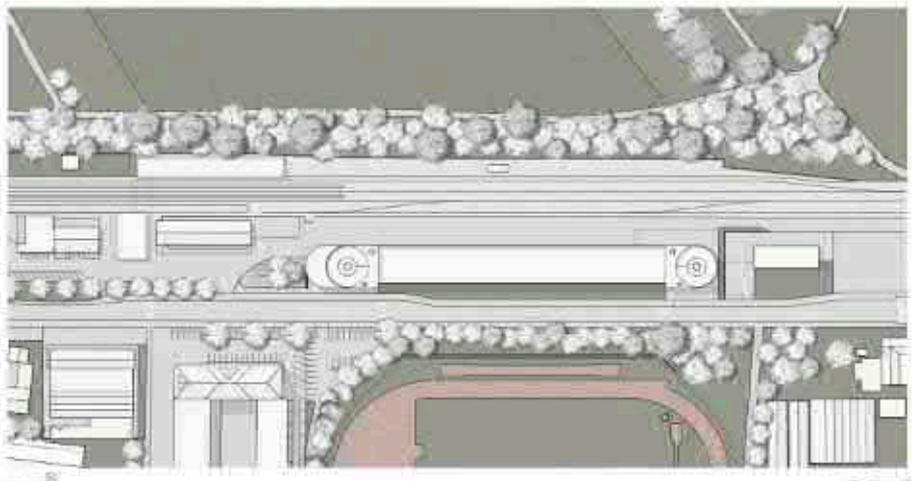
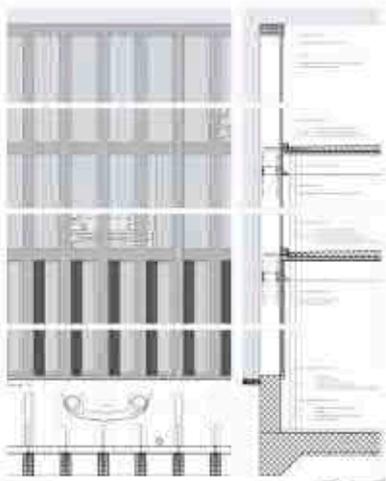
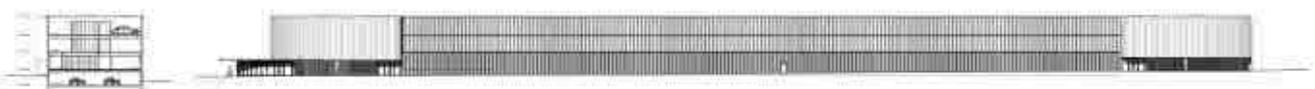
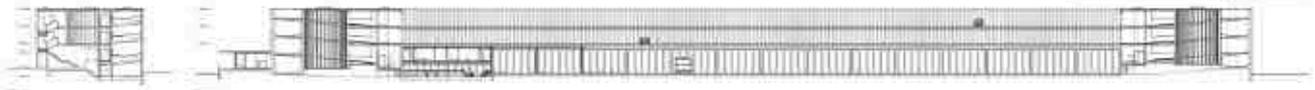
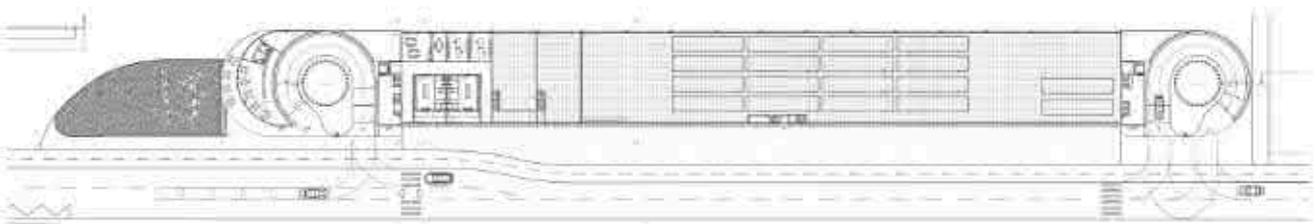
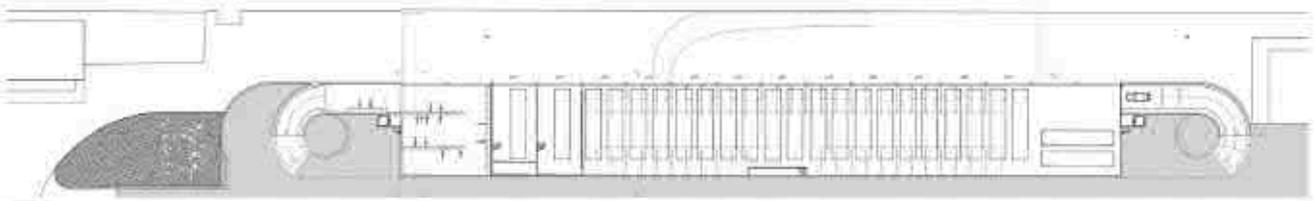
Die Zufahrt der Busse zur Einstellhalle erfolgt ab Gleisniveau und die Wegfahrt über die Promenadenstrasse. Es werden zwei Varianten von Busanordnungen aufgezeigt. Bei der Grundvariante sind die Busse rechtwinklig zur Fassade angeordnet. Die Schleppkurven sind ausgereizt und die Busse müssen rückwärts 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 vorgefertigten 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.



Architectural text describing the project, including site context, design goals, and program requirements. The text is organized into columns and includes small diagrams and images illustrating key design elements.



3. Rang / Ankauf

05 | Rohling

Architekt	Stauer & 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



Projektbescrieb

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.

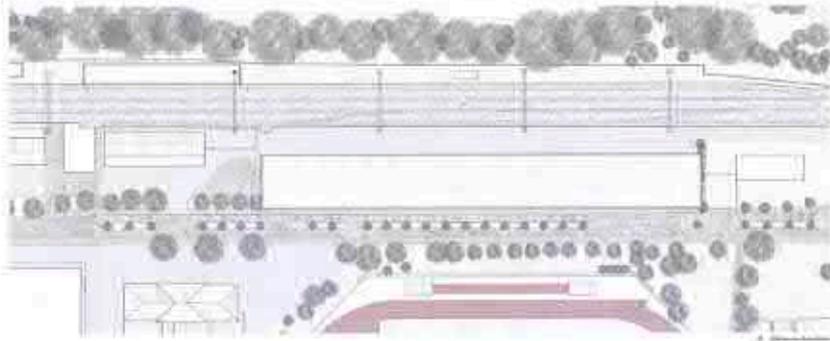
Das statische Konzept besticht durch ein innovatives, ausgeklügeltes aber aufwendiges System. Die Zwischendecken werden über aussenliegende Zugstangen an die oberste Decke gehängt. Die Decken sind als räumlich wirkende Stahlbetonträgerroste ausgebildet. Wobei bedingt durch das Konzept die oberste Decke 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.

Robling

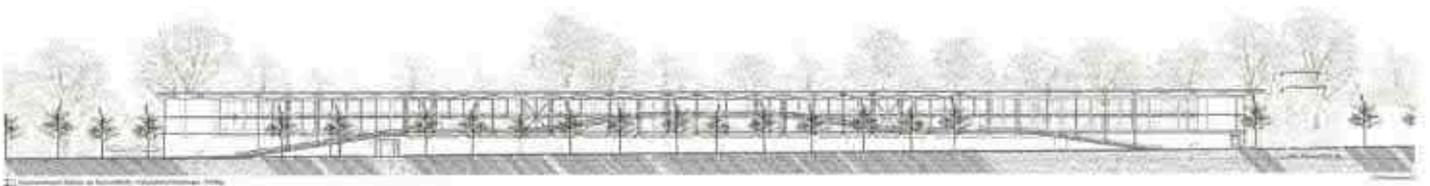
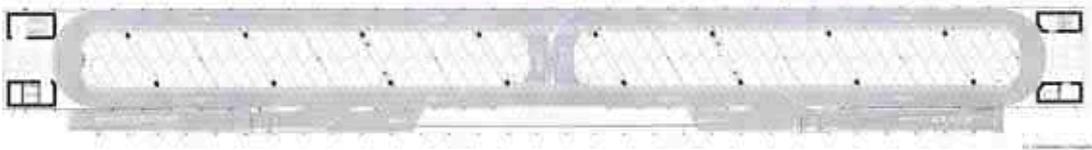
Die Natur & Parkhaus Ebnath in der Gemeinde Ebnath bei Wien
Ebnath bei Wien, Österreich



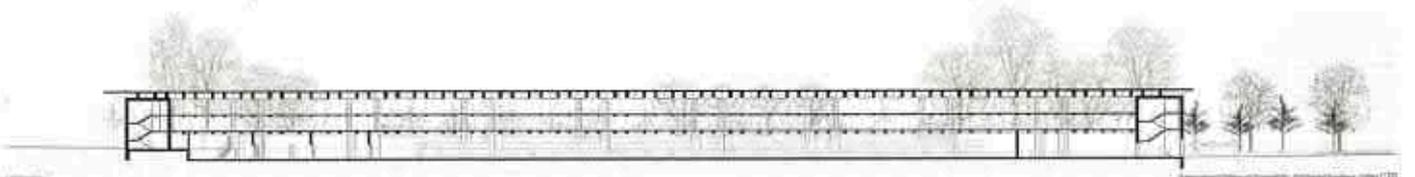
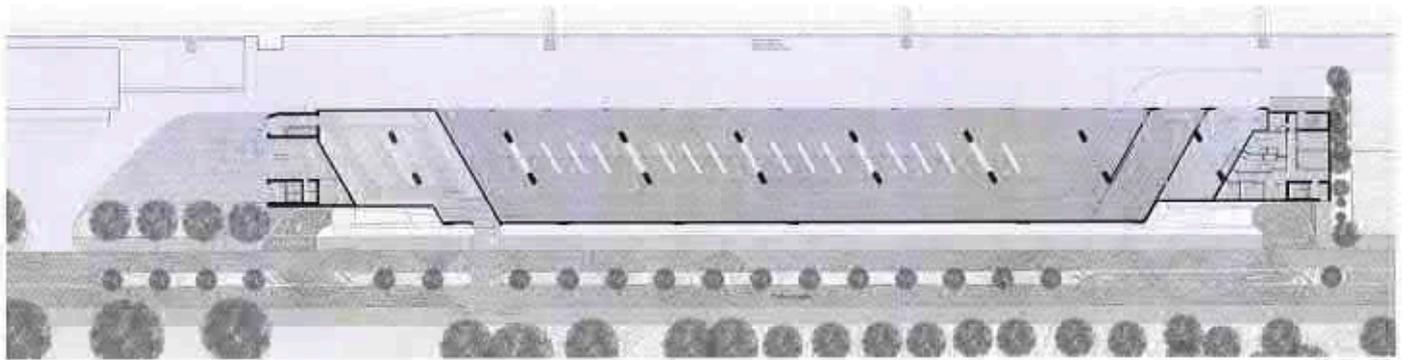
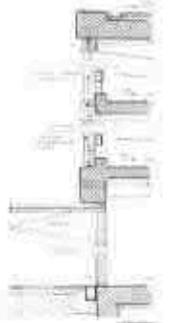
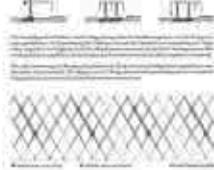
Einleitung
Das Projekt besteht aus einem dreigeschossigen Parkhaus mit einer Fläche von ca. 10.000 m². Die Fassade ist durch eine Reihe von vertikalen Elementen geprägt, die die Verbindung zwischen den Ebenen herstellen. Die Architektur ist durch eine klare Struktur und eine hohe Qualität der Ausführung gekennzeichnet.

Charakteristika
Das Parkhaus ist ein Beispiel für eine integrierte Architektur, die sich nahtlos in die Umgebung einfügt. Die Verwendung von Materialien wie Beton und Glas verleiht dem Gebäude eine zeitlose Ästhetik. Die vertikalen Elemente sind ein zentrales Gestaltungselement, das die vertikale Dimension betont.

Technische Details
Das Parkhaus verfügt über eine robuste Stahlbetonkonstruktion. Die vertikalen Elemente sind aus Aluminium gefertigt und sind mit einer speziellen Beschichtung versehen, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten. Die Fassade ist durch eine Reihe von vertikalen Elementen geprägt, die die Verbindung zwischen den Ebenen herstellen.



Das Parkhaus ist ein Beispiel für eine integrierte Architektur, die sich nahtlos in die Umgebung einfügt. Die Verwendung von Materialien wie Beton und Glas verleiht dem Gebäude eine zeitlose Ästhetik.

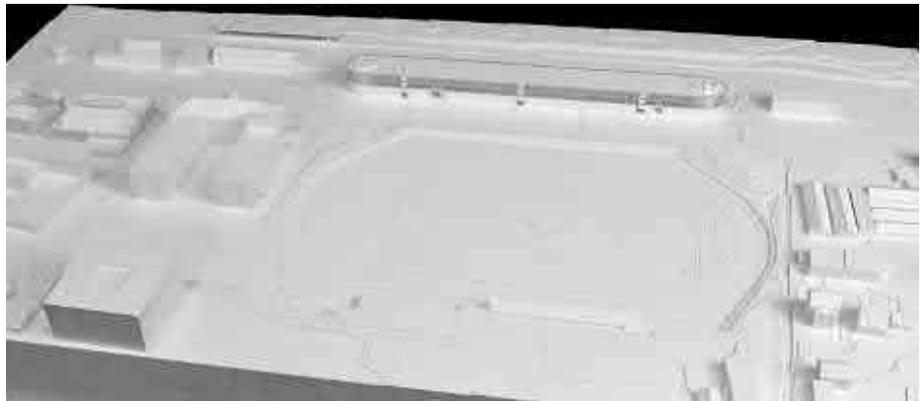


Projekt

01 | Edward

Architekt	:mlzd, Biel
Mitarbeit	Pat Tanner, Alexander Unsin, Jonathan Anders, Fabian Schmidt, Pablo Grünig, Daniele Di Giacinto, 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



Projektbeschreibung

Der Projektvorschlag zeigt ein einfaches, klar gegliedertes 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



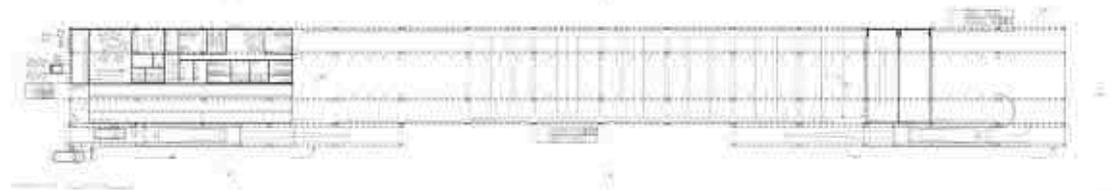
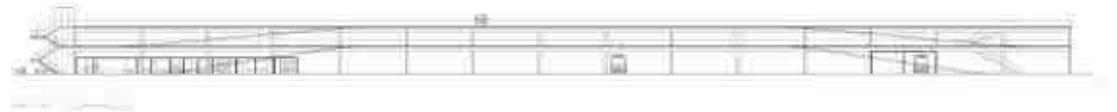
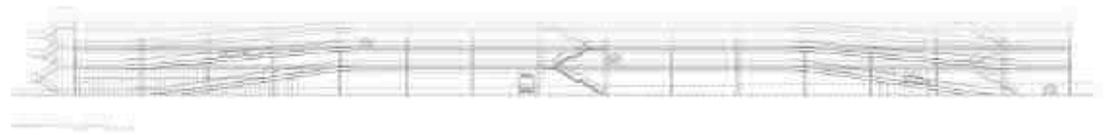
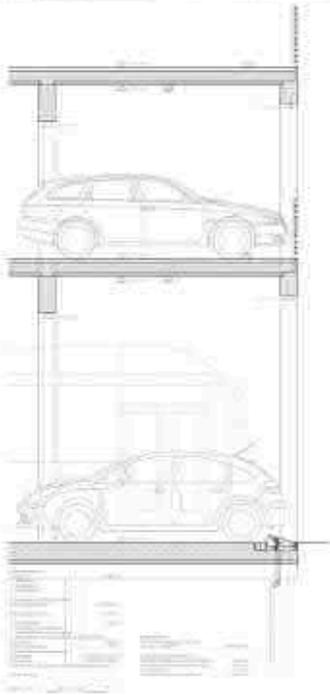
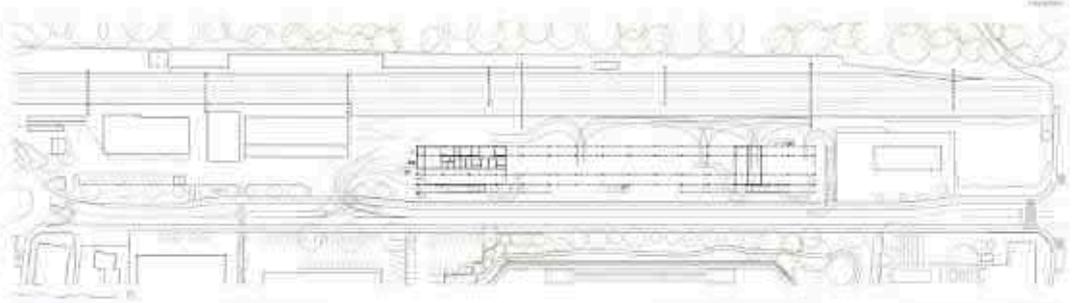
Projektbeschreibung

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-Grad-Wende nicht nachvollziehbar. Das vorgeschlagene offene, zweite Parkdeck führt im Betrieb zu erheblichem Mehraufwand. Unverständlich ist zudem, dass die vorgegebenen minimalen Durchfahrts Höhen 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.

Architectural specifications and notes, including material and construction details.



Vertical text on the right margin, likely a page number or reference code.

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



Projektbeschreibung

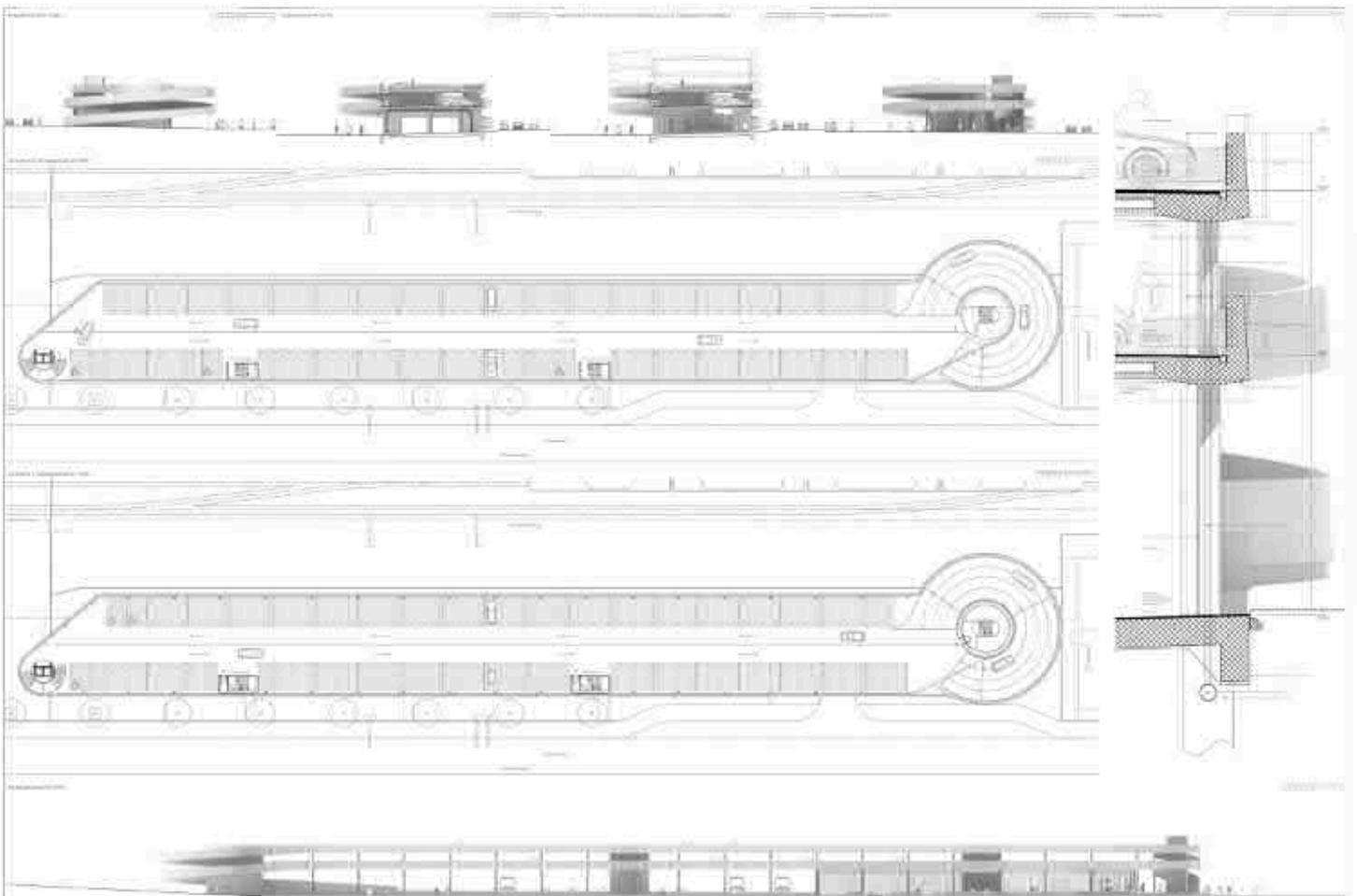
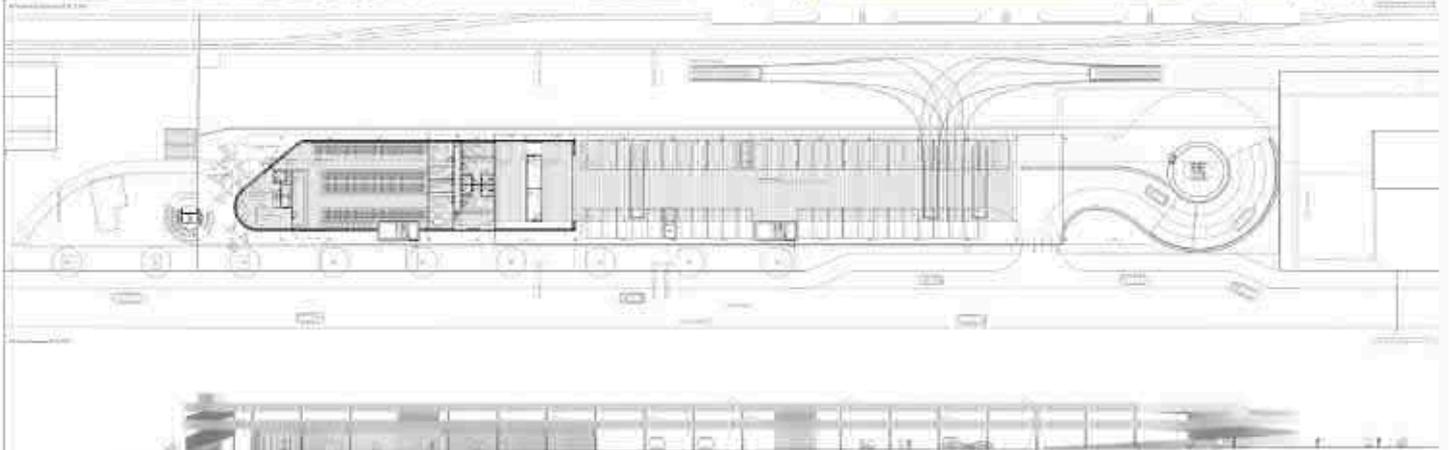
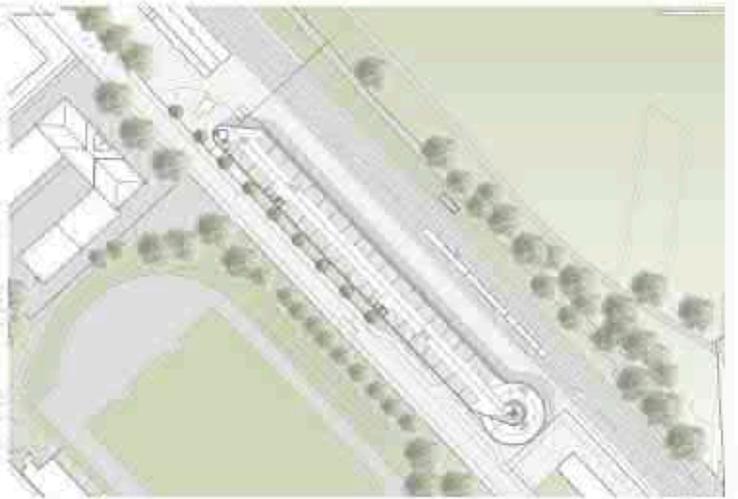
Die Projektverfasser schlagen eine offene, zweigeschossige Betonstruktur mit architektonisch prägenden, durchlaufenden Betonbrüstungen vor. An den Enden des Gebäudes sind zwei markante Betonspindeln angeordnet, eine Doppelspindel für die Erschliessung der Parkierungsgeschosse sowie eine Treppenspindel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



Architectural text block containing project information, including the name of the firm, project location, and a list of services provided.

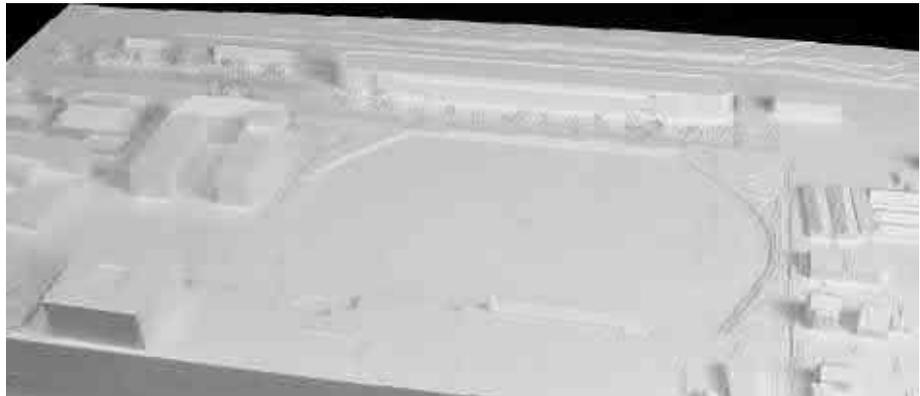


Projekt

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

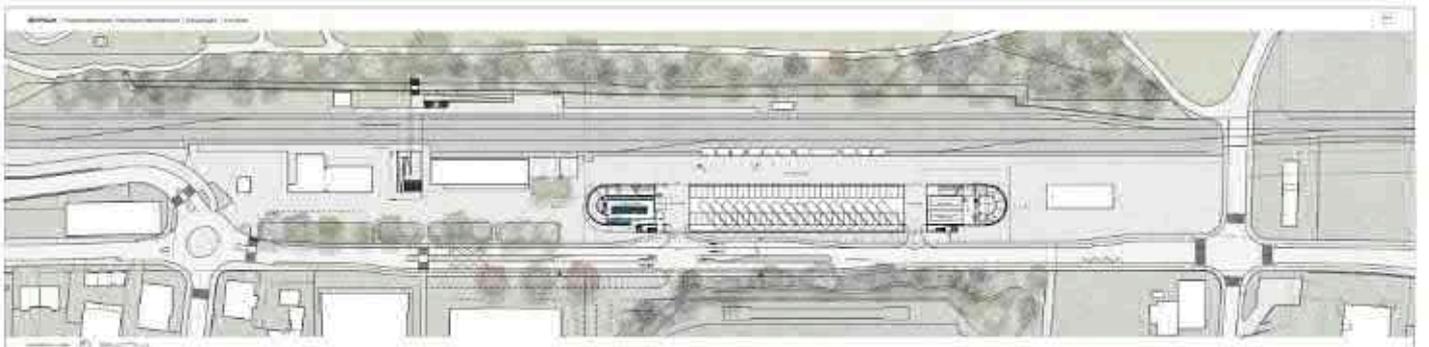


Projektbeschreibung

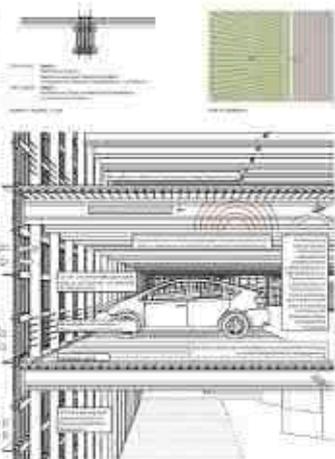
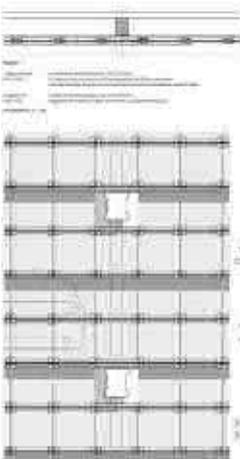
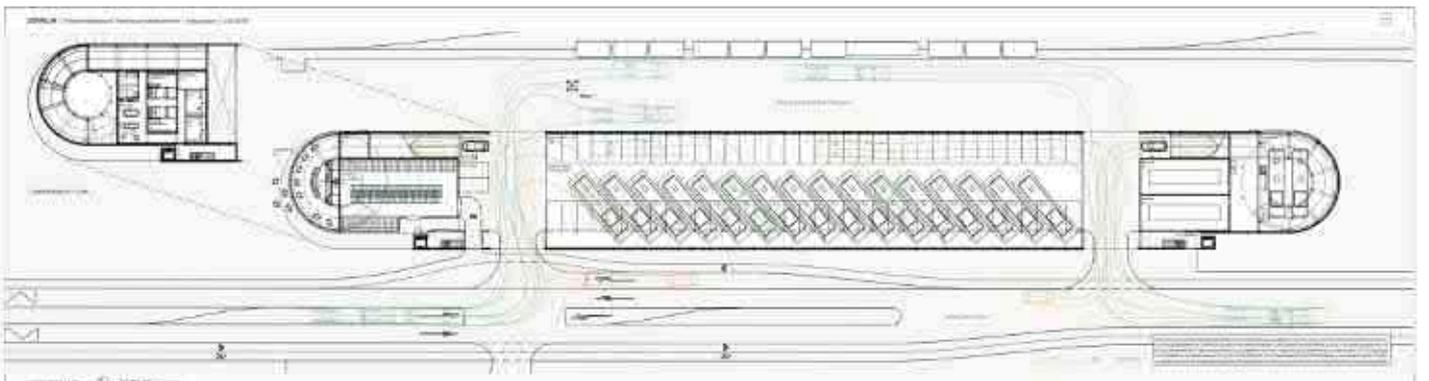
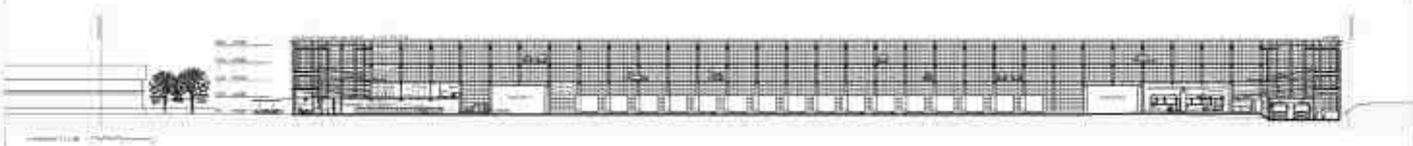
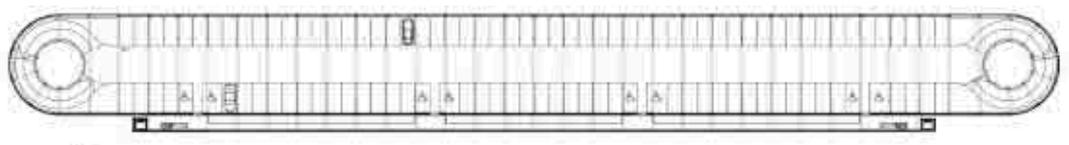
Die Projektverfasser schlagen ein markantes, homogen gestaltetes Gebäudevolumen mit einer umlaufenden Haut aus GFK-Gitterrosten vor. Dem Volumen der Buseinstellhalle, bzw. des Parkhauses stellen sie einen Erschliessungsbereich in Form eines Laubengangs mit zwei Treppentürmen vor. Trotz der bedingt transparenten 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 Einfachspindeln. 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.



PROFIL
The profile of the building is designed to be a long, horizontal volume with rounded ends. The facade is characterized by a grid of windows, and the entrance is a prominent feature on the right side. The building is situated on a street corner, and the surrounding urban context is shown in the site plan above.



The building's design is a long, horizontal volume with rounded ends. The facade is characterized by a grid of windows, and the entrance is a prominent feature on the right side. The building is situated on a street corner, and the surrounding urban context is shown in the site plan above.



Stadt Kreuzlingen
Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation beim Hafenbahnhof

Projektüberarbeitung 21. Juni 2022



Inhalt

1. Team Projektüberarbeitung 21. Juni 2022
2. Pläne
3. Visualisierungen
4. Kostenvergleich 2019 / 2022
5. Projektbeschreibung

Städtebau Architektur

Kistler Vogt Partner AG
Dipl. Arch. ETH/BSA/SIA
Rudolf Vogt
Jurastrasse 52
2503 Biel

Statik

WAM Planer und Ingenieure AG
Patrick Fahrni
Münzrain 10
3005 Bern

Verkehrsplanung

Büro Dudler
Raum- und Verkehrsplanung
Felix Dudler
Alexander Schöni-Strasse 43
2503 Biel

Kostenplanung / Baumanagement

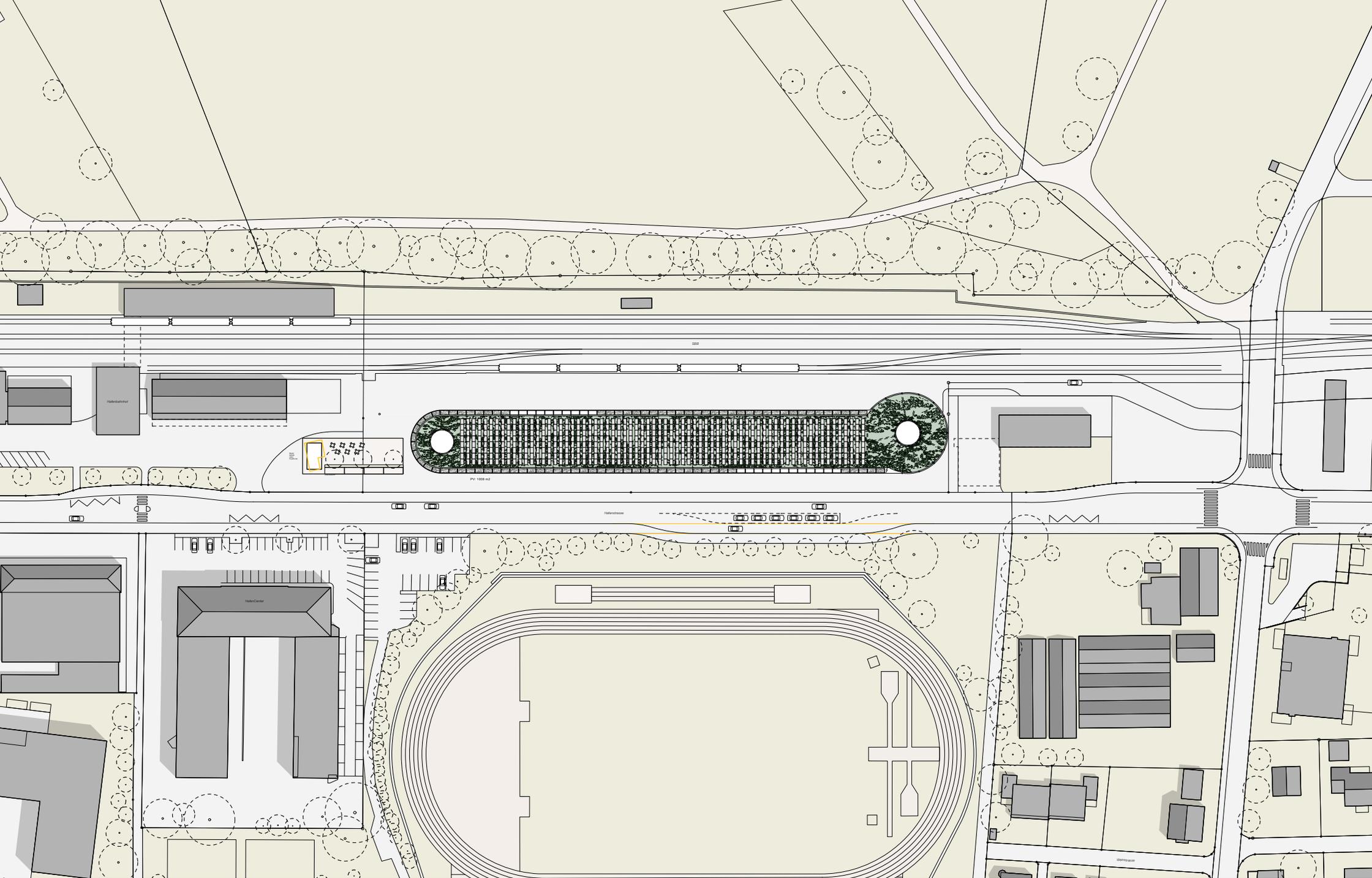
Heinz Giger GmbH
Architektur / Baumanagement / Bauökonomie
Heinz Giger
Breitenaachstrasse 1
8580 Amriswil

Gebäudebegrünung

Raderschallpartner AG
Landschaftsarchitekten BSLA/SIA
Markus Fierz
Burgstrasse 96
8706 Meilen

Inhalt

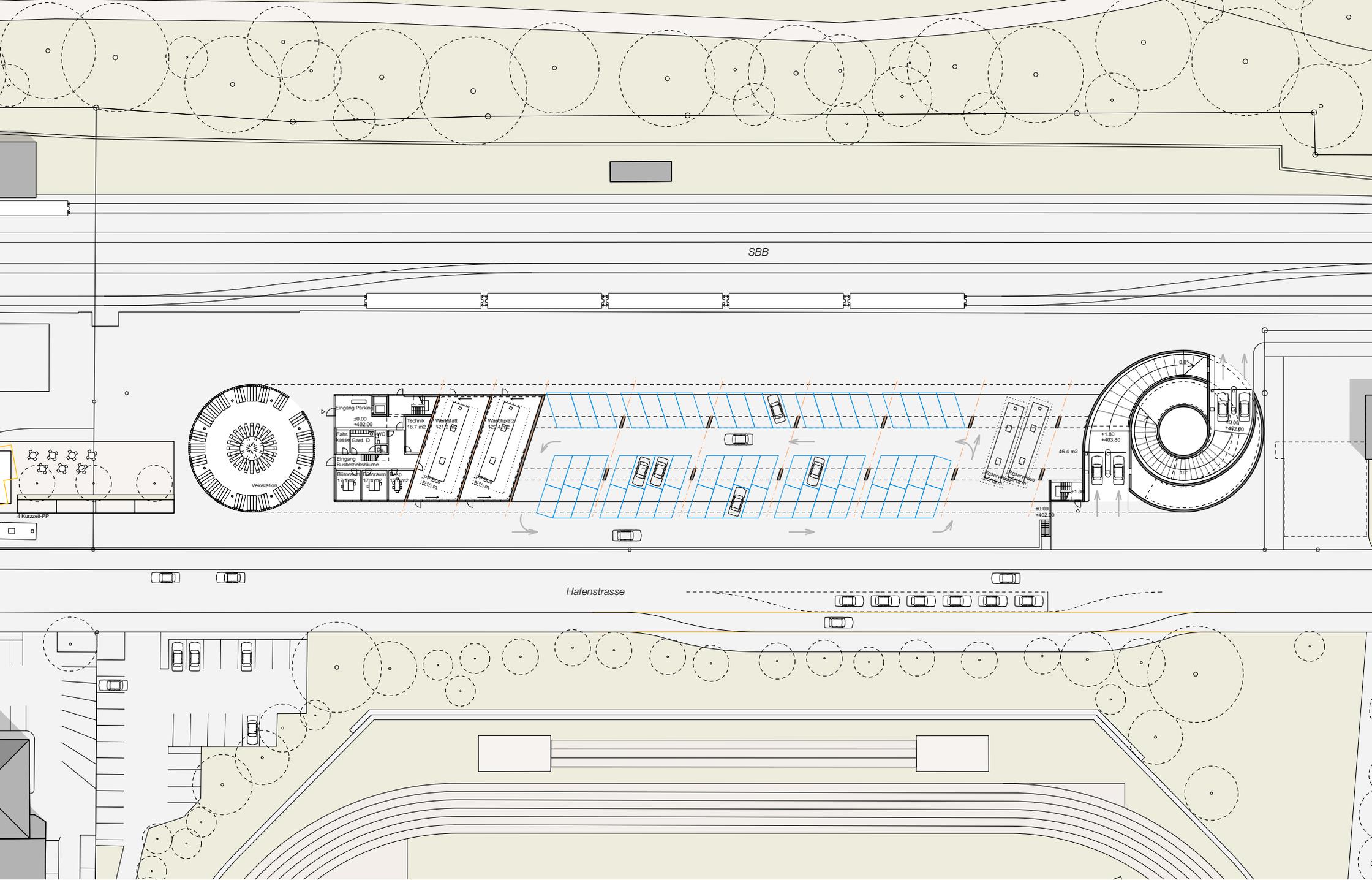
1. Team, Projektüberarbeitung 21. Juni 2022
2. Pläne
3. Visualisierungen
4. Kostenvergleich 2019 / 2022
5. Projektbeschreibung



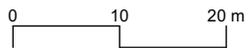
Situationsplan



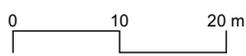
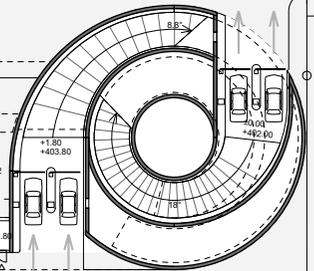
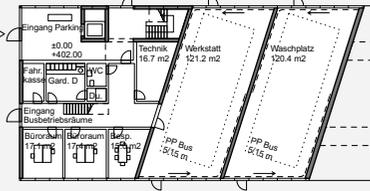
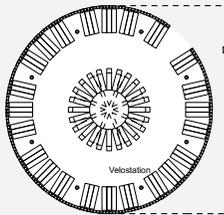
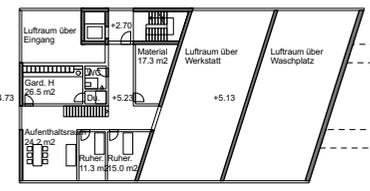
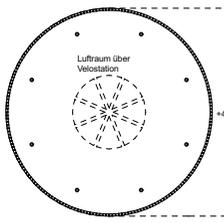
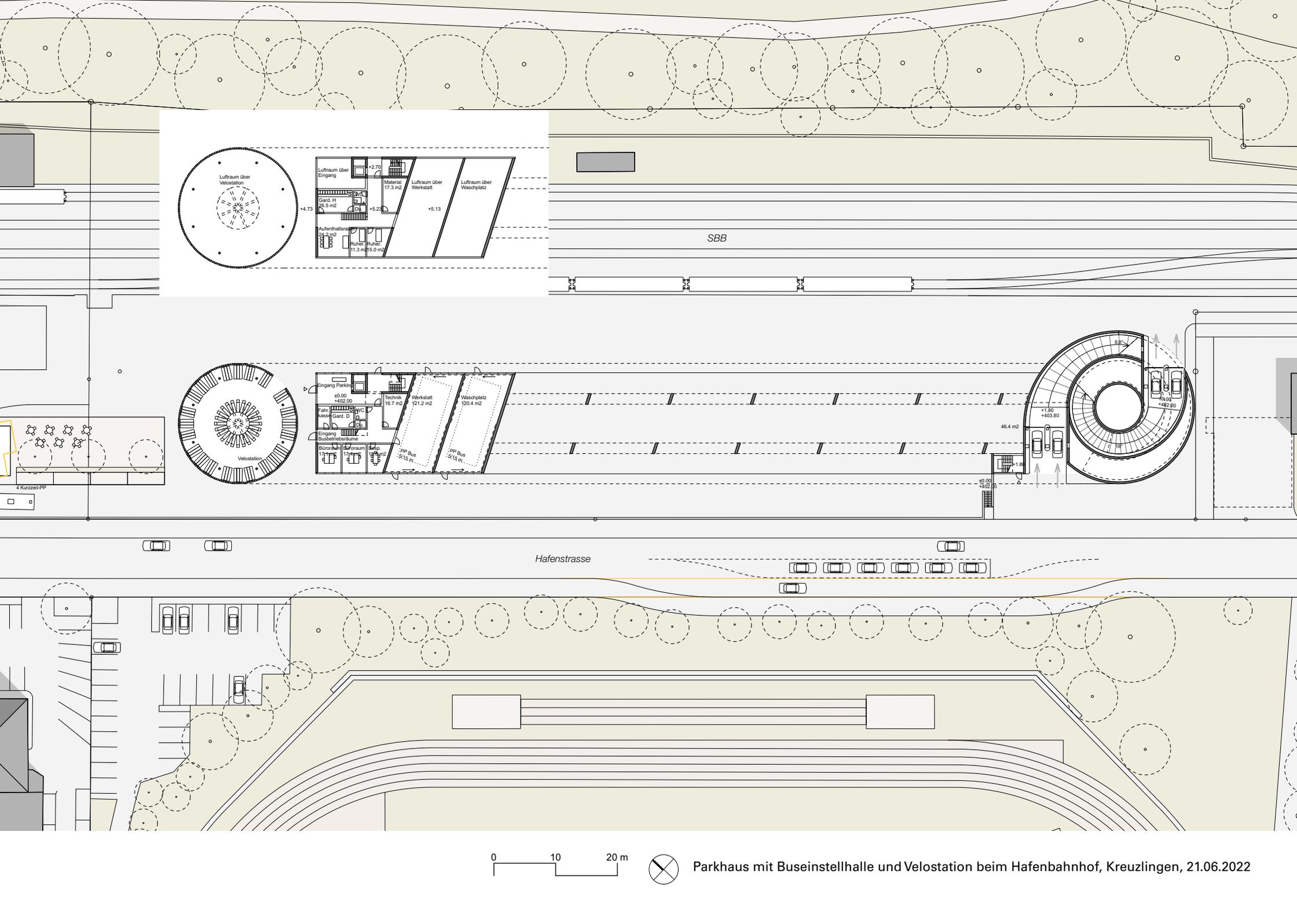
Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation beim Hafenbahnhof, Kreuzlingen, 21.06.2022



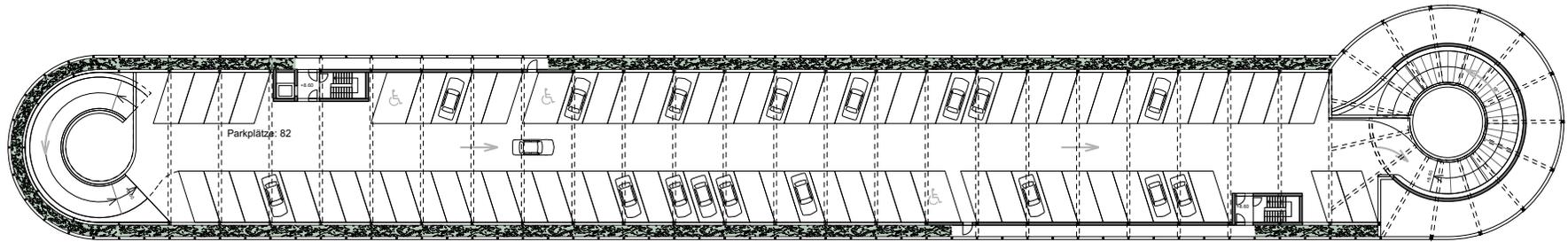
Grundriss Erdgeschoss, Parkierung PW



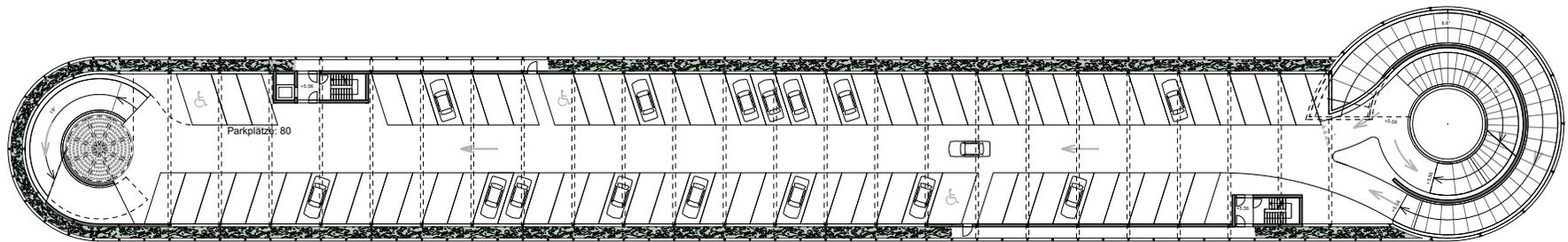
Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation beim Hafenbahnhof, Kreuzlingen, 21.06.2022



Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation beim Hafenbahnhof, Kreuzlingen, 21.06.2022

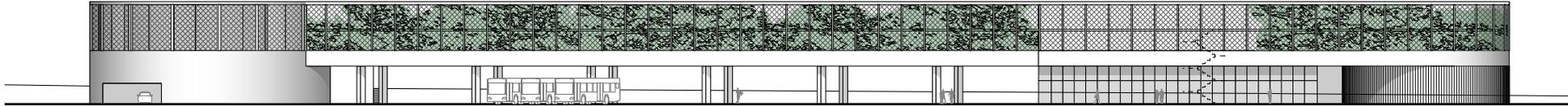


2. Obergeschoss

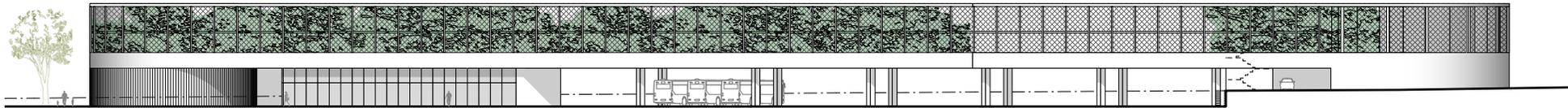


1. Obergeschoss

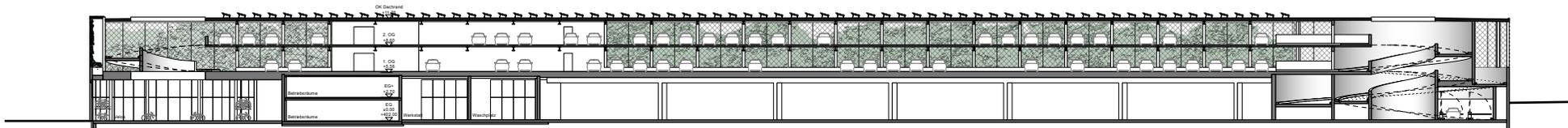




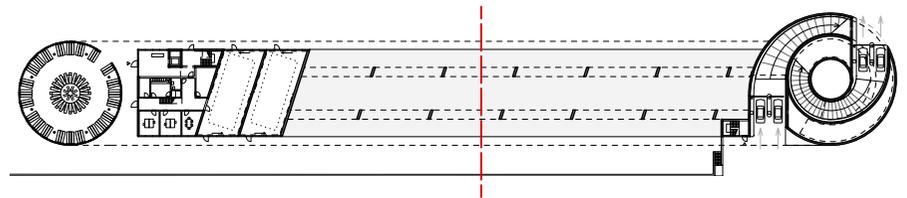
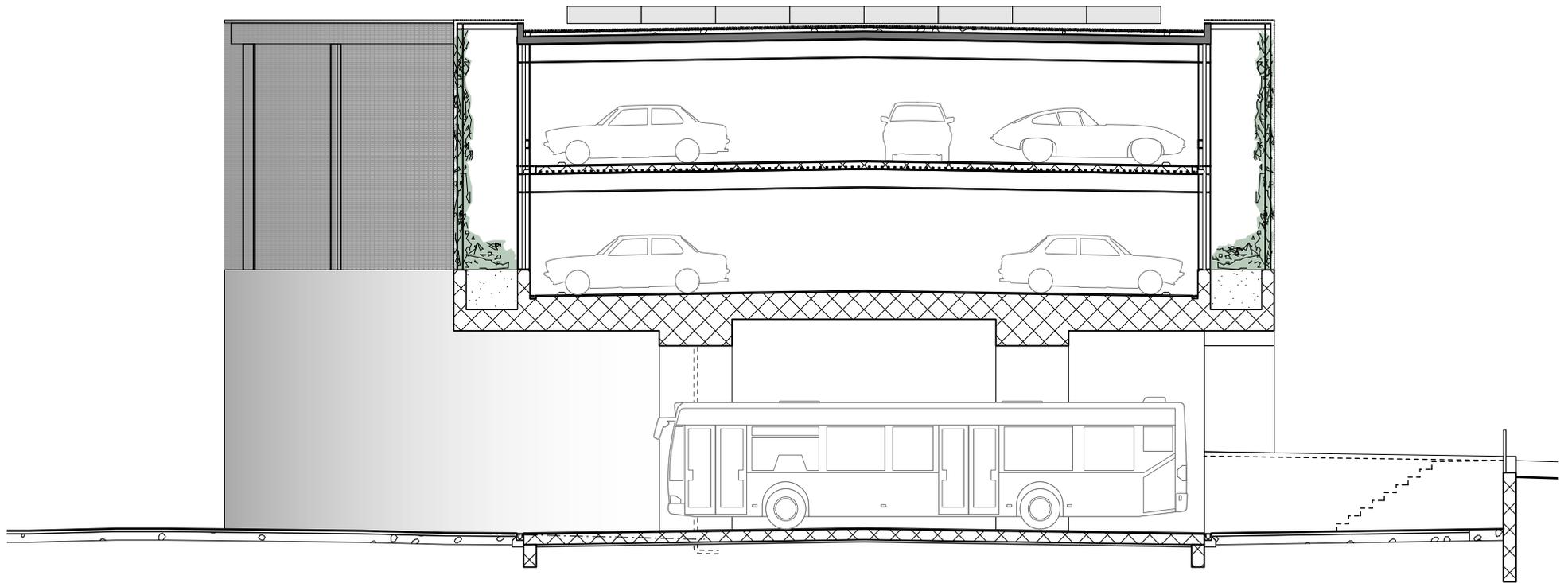
Nordansicht, 1:500



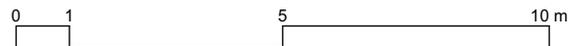
Südansicht, 1:500



Längsschnitt, 1:500



Querschnitt



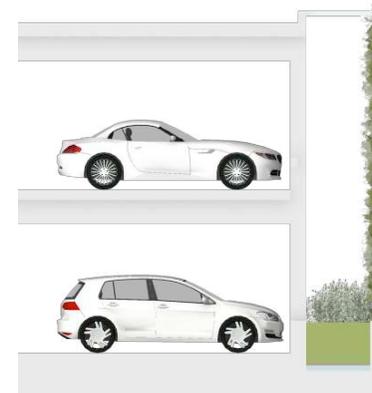
Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation beim Hafenbahnhof, Kreuzlingen, 21.06.2022



Rankonstruktion für Gebäudebegrünung



Ansicht vorne



Ansicht Seite

Inhalt

1. Team Projektüberarbeitung 21. Juni 2022
2. Pläne
- 3. Visualisierungen**
- 4. Kostenvergleich 2019 / 2022**
- 5. Projektbeschreibung**



Blick aus Richtung Hafenbahnhof



Blick aus Richtung Hafenstrasse

Inhalt

1. Team Projektüberarbeitung 21. Juni 2022
2. Pläne
3. Visualisierungen
4. Kostenvergleich 2019 / 2022
5. Projektbeschreibung

PARKHAUS HAFEN 8280 KREUZLINGEN

KOSTENVERGLEICH KOSTEN 2019 ZU KOSTEN 2022 (exkl.)

BKP	Bezeichnung	TO Busbahnhof 2019	TO Busbahnhof 2022	TO Parking 2019	TO Parking 2022	TO Veloparking 2019	TO Veloparking 2022	Gesamtkosten 2019	Gesamtkosten 2022
1	Vorbereitungsarbeiten	1'339'500.00	867'000.00	1'460'300.00	468'200.00	178'800.00	91'000.00	2'978'600.00	1'426'200.00
2	Gebäude	2'832'200.00	3'012'400.00	7'272'700.00	8'070'200.00	432'800.00	350'500.00	10'537'700.00	11'433'100.00
3	Betriebseinrichtungen	133'200.00	94'900.00	183'600.00	142'500.00	81'800.00	70'000.00	398'600.00	307'400.00
4	Umgebung	393'900.00	348'400.00	230'200.00	238'300.00	9'100.00	7'100.00	633'200.00	593'800.00
5	Baunebenkosten	89'000.00	1'302'500.00	172'400.00	1'665'400.00	16'700.00	221'400.00	278'100.00	3'189'300.00
9	Ausstattung	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	4'787'800.00	5'625'200.00	9'319'200.00	10'584'600.00	719'200.00	740'000.00	14'826'200.00	16'949'800.00

Baupreisindex Kostenberechnung 2019
 Baupreisindex Kostenberechnung 2022

99.40 Index-Pkt
 112.10 Index-Pkt Index April 2022

Die Bauteuerung von 2019 auf 12.80% und ergibt den Teuerungsbetrag von Fr. 1'897'800.-

Die in den Kosten 2019, gem. Dokument KistlerVogt Partner AG, nicht enthaltenen Kosten gelten auch für die Kostenberechnung 2022.

Die Teuerung ist in den entsprechenden Positionen der Kosten 2022 eingerechnet. Nicht Berücksichtigt sind Kosten von Baumaterialien, für die Tagespreise gelten.

Bei Baumaterialien mit Tagespreisen ist ein Durchschnittswert gerechnet.

Die Fassadenbegrünung ist im TO PWP eingerechnet und kostet: Begrünung inkl. Substrat, Bewässerung und Pflanzung Fr. 108'000.- Das Pflanzgerüst kosten Fr. 299'200.-

Pflanztröge werden in Ortbeton erstellt

Die Einsparung am Gebäude TO VP kommt daher, dass das Veloparking neu mit Fassadengittern anstelle einer Verglasung erstellt wird.

Inhalt

1. Team Projektüberarbeitung 21. Juni 2022
2. Pläne
3. Visualisierungen
4. Kostenvergleich 2019 / 2022
- 5. Projektbeschreibung**

5. Projektbeschreibung

5.1 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. 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 berücksichtigt die Nähe zur Klosterkirche und zur stark befahrenen Hafenstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 15'000 Fahrzeugen.

5.2 Projektüberarbeitung 2019 und Zurückweisung durch den Gemeinderat am 23. Januar 2020

Neben den Hinweisen aus dem Jurybericht wurden im Zuge der Projektüberarbeitung folgende Punkte aufgenommen und das Projekt entsprechend angepasst, 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 Fluchtweglängen 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.

Am 23. Januar 2020 wies der Gemeinderat die Botschaft über den Kredit von 16.245 Millionen Franken für den Bau des multifunktionalen Parkhauses am Hafbahnhof an den Stadtrat zurück.

5.3 Projektüberarbeitung 2022

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und um eine nachhaltige Zentrumsentwicklung sicherstellen zu können, hat sich der Stadtrat entschlossen, das im Januar 2020 zurückgewiesene Projekt überarbeiten zu lassen.

Mit dem Regierungsrat konnte eine langfristige Mietlösung für ein gesamtes Parkdeck sowie für die Buseinstellhalle vereinbart werden. Durch die Vermietung eines gesamten Parkdecks wird einerseits eine Grundeinnahme/Auslastung sichergestellt und andererseits können bestehende oberflächige Parkplätze beim Schulcampus aufgehoben und diese in einen Park umgestaltet werden. Des Weiteren ist ab 2024 die etappenweise Elektrifizierung der Stadtbussflotte vorgesehen, für die Ladeinfrastruktur ist deshalb zwingend die Buseinstellhalle notwendig. Eine Photovoltaik-Anlage sowie eine Trafostation im Erdgeschoss unter dem Rampenbauwerk wurden ins überarbeitete Projekt integriert.

Die vorgesehene PV-Anlage wird nicht zu Lasten des Projektes gehen, sondern erfolgt durch Energie Kreuzlingen.

Das multifunktionale Gebäude, welches gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr (Busbahnhof) dem Langsamverkehr (Velostation) und dem Individualverkehr (Parkhaus) dient, entspricht damit dem Konzept einer nachhaltigen, ganzheitlichen Verkehrspolitik. Besonders erwähnenswert ist die Doppelnutzung der Erdgeschossflächen, welche tagsüber als Parking für die PW's der PHTG-Nutzer zur Verfügung steht und nur nachts von den Stadtbussen als Aufladestation beansprucht wird, womit das Projekt dem haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden entspricht.

Bedingt durch die geforderten Nutzungen (Verladerampe SBB und Parkierungsfläche für Individual- und öffentlichen Verkehr) müssen praktisch das gesamte Erdgeschoss und ihre Umgebung mit versiegelten Flächen versehen werden, was ohne entsprechende Kompensationsmassnahmen den Zielen einer ökologischen und stadtklimatischen, gesunden Umwelt

zuwiderläuft. Mit der angedachten Gebäudebegrünung des Parkhauses im überarbeiteten Projekt kann ein Beitrag geleistet werden zur Kompensierung der fehlenden Grünflächen in der Umgebung.

5.4 Gebäudebegrünung

Umlaufende Tröge aus Stahlbeton nehmen die Aussenkante der Fluchtbalkone auf und zeichnen ein durchgehendes Brüstungsband entlang der Deckenstirne der Brückenkonstruktion nach. Auf dem äusseren Trogrand ist eine einfache Rankkonstruktion aus feuerverzinktem Stahl abgestützt, welche ein vorhangartiges zweigeschossiges Pflanzenkleid trägt.

Der wasserdichte Trog bietet ein durchwurzelbares Volumen von 120 x 90 cm Querschnitt an. Drainelemente mit einer Höhe von 15 cm ermöglichen auf der Trogsohle einen durchgehenden Wasserstand von maximal 10 cm.

Vertikale filigrane Stützen aus verzinktem Stahl im Abstand von rund 250 cm sitzen auf dem äusseren Trogrand, sind auf Höhe des Dachrands mit horizontalen Längsträgern verbunden und auf derselben Höhe an der Dachstirne rückverankert. Auf der Ebene der Stützen sind vertikale Rankseile mit Klettersprossen etwa alle 50 cm zwischen der Trogoberkante und dem Horizontalträger gespannt.

Ein reiches Sortiment von Kletterpflanzen rankt sich den Seilen empor und hüllt die oberen zwei Geschosse in einen lichten, duftenden, blühenden vegetabilen Vorhang. Mit der Auswahl der Pflanzen wird auf die gänzlich unterschiedlichen Expositionen der zwei Längsfassaden reagiert. Die überwiegend laubabwerfenden Pflanzen mit ihren zeitlich unterschiedlichen Attraktivitätshöhepunkten unterstreichen den Wechsel der Jahreszeiten und stehen im Kontrast zu den wenigen strukturbildenden immergrünen. Die von innen aus der Nahbetrachtung erlebbare überwiegend heimische und blühende krautige Unterpflanzung dient als Bienenweide und erhöht die Biodiversität.

Das Überschusswasser der Dachflächen wird in unterirdischen Speichervolumen gesammelt und steht für die der natürlichen Bewitterung ergänzenden Bewässerung der Pflanzen in den Trögen zur Verfügung.

Der fachgerechte Unterhalt erfolgt über das erste Obergeschoss bzw. über eine mobile Arbeitsbühne. Es wird von etwa zwei Pflegeeinsätzen pro Jahr ausgegangen.

5.5 Parkhaus

Das effiziente Erschliessungskonzept des bestehenden Projektes wird mit einzelnen, gezielten Massnahmen weiter optimiert und Fahrwege sowie die Parkplatzdimensionen an die neue, seit der 2021 in Kraft getretenen VSS-Norm angepasst.

Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt wie bisher 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. 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 80 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 82 Parkplätze (davon drei Behindertenparkplätze) zur Verfügung. Anstelle der Senkrechtparkierung mit Gegenverkehr wird analog der Bus- und PW-Parkierung im Erdgeschoss, auch im 1. und 2. Obergeschoss die Schrägparkierung mit Einbahnverkehr eingeführt, womit ein kreuzungsfreier Einbahnverkehr im Parkhaus etabliert werden kann und neu die Möglichkeit besteht, vom 2. Obergeschoss im Sinne eines Bypasses ins 1. Obergeschoss einzufahren, falls man den "letzten" freien PP im 2. Obergeschoss verpasst hat. Gleichzeitig sorgt die Schrägparkierung wegen dem kreuzungsfreien Einbahnverkehr für mehr Sicherheit und für ein bequemerer und schnelleres Einparken, womit die Fahrbahn für nachfolgende Fahrzeuge rascher freigegeben werden kann

Dank dieser Anordnung können alle Parkgeschosse kreuzungsfrei und ohne Wendemanöver durchfahren werden. Die insgesamt 162 Parkplätze weisen je eine Breite von 2.65 m auf. 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 zu Gute kommt.

5.6 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 rotundenartige Freistellung der Velostation schafft im Erdgeschoss einen überdeckten offenen Durchgang und ermöglicht neben den Eingängen zu Parking und Velostation einen separaten Eingang zu den Sozial-, Neben- und Infrastrukturräumen der Busbetriebe.

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

5.7 Velostation

Die Velostation wird neu im Erdgeschoss rotundenartig freigestellt und erhält damit einen grosszügigen überdeckten Eingangsbereich. Gleichzeitig gewinnt durch diese Massnahme der westseitige Gebäudeabschluss an Prägnanz gegenüber dem benachbarten Hafenbahnhof. Die im bisherigen Projekt der Velostation angedachte Glasfassade wird durch einen einfacheren, der Nutzung besser entsprechenden Gitterabschluss aus feuerverzinktem Stahl ersetzt.

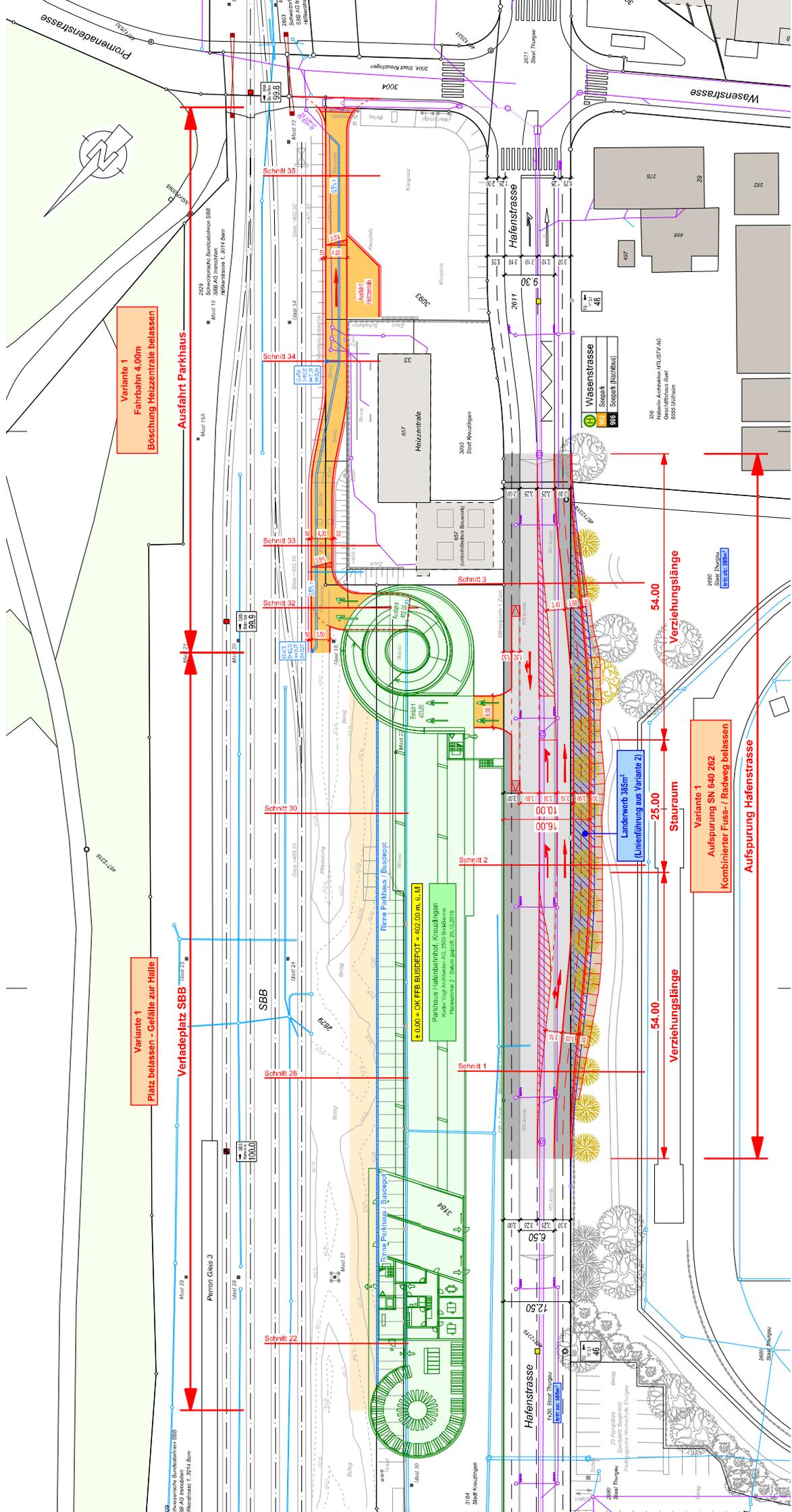
In einer ersten Phase werden 105 Veloabstellplätze erstellt, wobei auch Plätze für Anhänger und Liegevelos sowie Schliessfächer und Aufladestationen für E-Bikes zur Verfügung stehen. Falls Bedarf nach zusätzlichen Fahrradabstellplätzen entsteht, können die bestehenden Veloständer durch Doppelstöcker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

5.8 Solar-Retentions-Gründach (PV-Anlage ca. 1'000m²)

Das vorgeschlagene Solar-Retentions-Gründach ermöglicht die Realisierung einer grossflächigen PV-Anlage (ca. 1'000m²) ohne dass auf die für Ökologie und Stadtklima wichtige Retention und Begrünung des Flachdachs verzichtet werden muss.

Die grosszügige Aufbauhöhe der Dachbegrünung ermöglicht sowohl ein breites Artenspektrum an Pflanzen wie auch ein Wasserrückhalt direkt auf der Dachfläche. Dadurch werden Abflussspitzen gebrochen und es steht länger Wasser für das Pflanzenwachstum und die Verdunstung zur Verfügung.

Durch den angemessenen Abstand der linearen Solarpanells zueinander und eine leicht varierende Substratstärke entstehen abwechslungsreiche Pflanzstandorte für eine artenreiche Begrünung. Die Leistungsfähigkeit der Solaranlage wird durch den kühlenden Effekt der Pflanze verbessert.



Variante 1
Fahrbahn 4.00m
Böschung Heizzentrale belassen

Variante 1
Platz belassen - Gefälle zur Halle

Ausfahrt Parkhaus

Verziehungslänge
54.00

Verziehungslänge
54.00

Variante 1
Aufspürung SN 640 262
Kombinierter Fuss- / Radweg belassen

Stauraum
25.00

Aufspürung Hafenstrasse

Wassernetz
306 Soppak (Nichtaus)

Landerwerb 385m²
(Lieferung aus Variante 2)

Schnitt 35

Schnitt 34

Schnitt 33

Schnitt 32

Schnitt 30

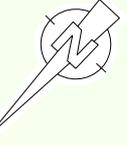
Schnitt 26

Schnitt 22

Schnitt 3

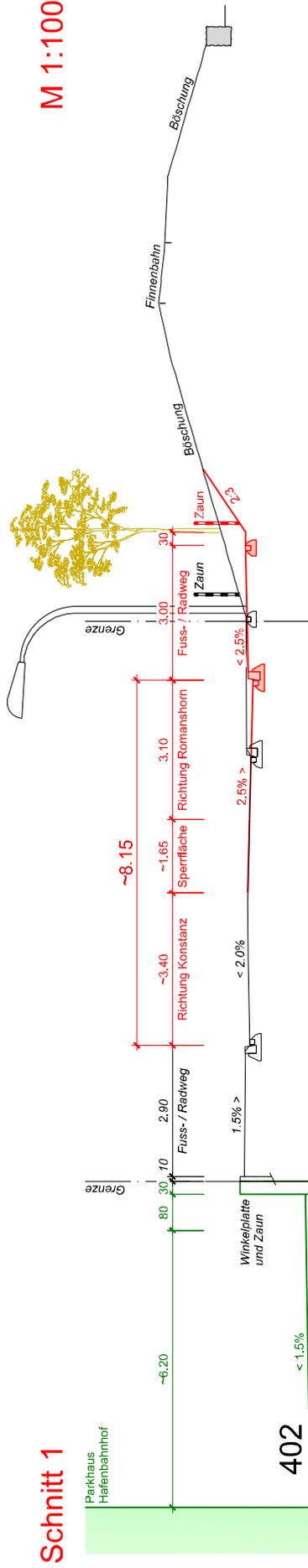
Schnitt 2

Schnitt 1



Schnitt 1

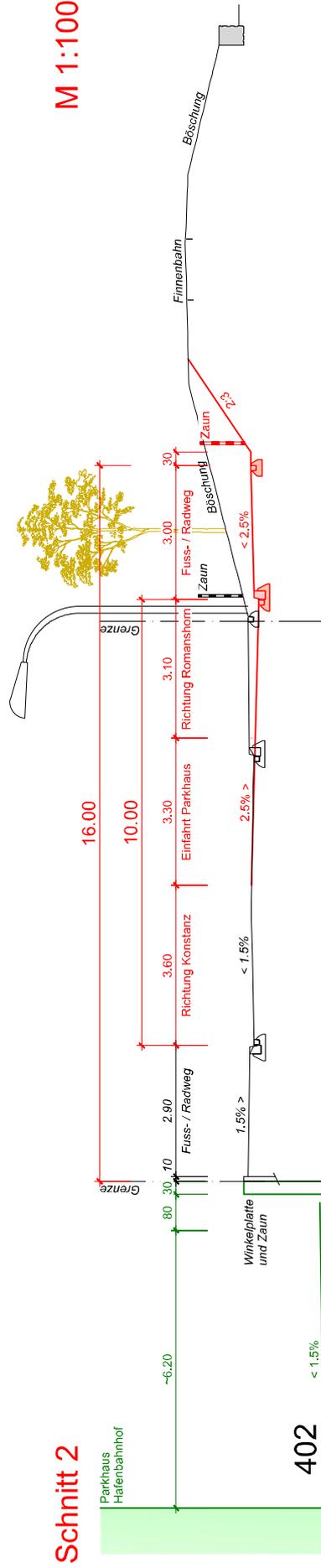
M 1:100



402

Schnitt 2

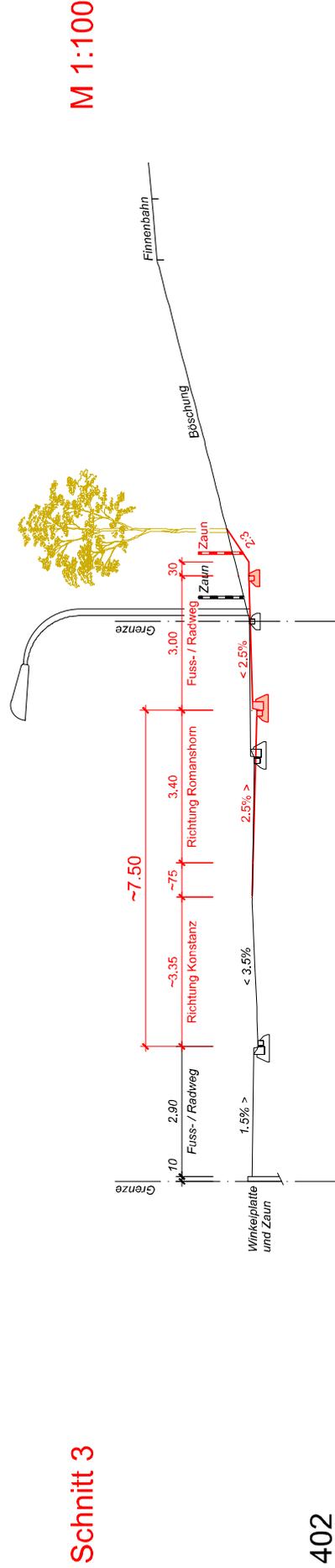
M 1:100



402

Schnitt 3

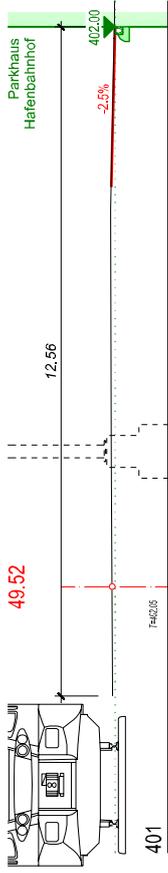
M 1:100



402

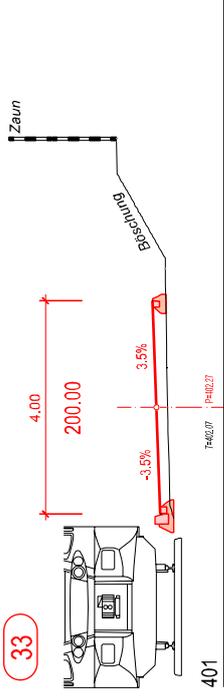
Querprofile 1:100

22



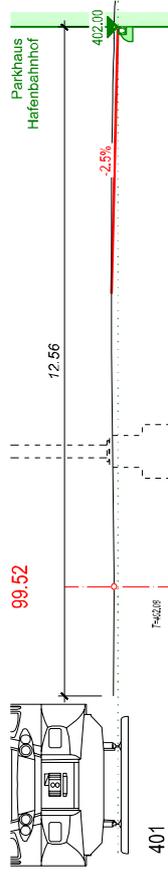
401

33



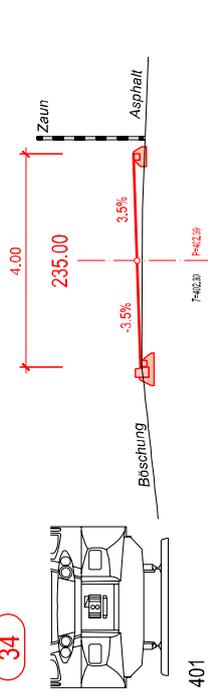
401

26



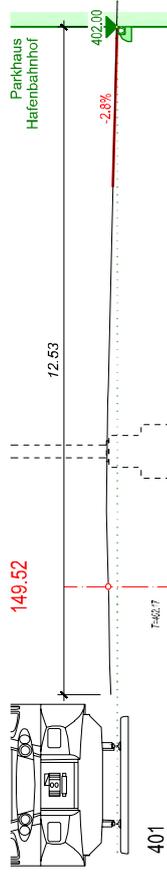
401

34



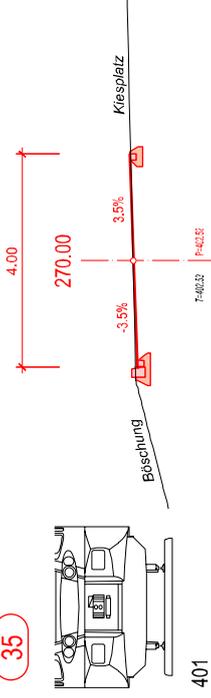
401

30



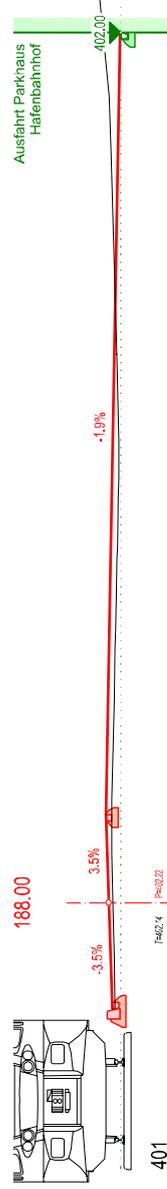
401

35



401

32



401