

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



Leistungsbeschreibung

Vergabeverfahren für Verkehrsanlagenplanung
gem. § 47 HOAI

sowie

Ingenieurbauwerke gem. § 43 HOAI

Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb gemäß § 17 VgV



Inhalt

1. Ausgangssituation und Ziel der Maßnahme	3
2. Aufgabenstellung	3
3. Vorliegende Planungen	4
3.1 VU mit IEK (2020).....	4
3.2 Machbarkeitsstudie Umfeldplanung Bahnhof (2021)	5
3.3 Verkehrsentwicklungskonzept (2022)	5
3.4 Gesamtübersicht	6
4. Umgriff und Ziele.....	6
4.1 Lage und allgemeine Informationen	6
4.2 Verkehrsanlagenplanung und Entwässerung.....	8
4.3 Besondere Aufgabenstellung: Ehemaliger Güterbahnhof und Denkmalschutz.....	10
5. Planungsrechtliche Grundlage	11
6. Rahmenterminplan	11
7. Kostenrahmen und Honorargrundlage	11
7.1 Verkehrsanlagenplanung.....	12
7.2 Ingenieurbauwerke	13
8. Leistungsumfang	13
9. Anhang – Fotos.....	15



1. Ausgangssituation und Ziel der Maßnahme

Die Stadt Tönning liegt im Kreis Nordfriesland auf der Halbinsel Eiderstedt an der Eider. Die Kreisstadt Husum liegt ca. 25 km entfernt, die nächstgelegenen Oberzentren sind im Osten die Stadt Kiel sowie im Nordosten die Stadt Flensburg.

Tönning wurde im Jahr 2017 vom Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein mit dem Gebiet „Innenstadt“ neu in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Die Gesamtmaßnahme wurde zwischenzeitlich in die neue Programmkulisse „Lebendige Zentren“ überführt.

Im Rahmen der Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurden vorbereitende Untersuchungen (VU) durchgeführt und ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) erstellt. Dabei wurden teilweise erhebliche Missstände in der Innenstadt festgestellt. Dazu gehören u.a. funktionale Mängel sowie gestalterische und städtebauliche Defizite im öffentlichen Raum wie beispielsweise eine fehlende Barrierefreiheit und abnehmende Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Diese Untersuchungen wurden 2020 abgeschlossen, und auf ihrer Grundlage wurde das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ formal festgelegt und eine Sanierungssatzung erlassen, mit einer Laufzeit der Gesamtmaßnahme von etwa 15 Jahren. Ein Fokus der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme liegt unter anderem auf der Umgestaltung der Verkehrsräume.

Die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist eine zentrale Maßnahme der städtebaulichen Sanierung. Ziel dieser Einzelmaßnahme ist die Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfelds in Tönning als zentraler Mobilitätsstandort der Stadt. Durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV, Rad- und Individualverkehr sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll das Areal funktional, städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden. Die Maßnahme dient zugleich der Förderung nachhaltiger Mobilität und der Stärkung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger der Stadt Tönning. Zudem wird der Bahnhof als zentraler Ort, gerade auch für die zahlreichen Touristen und Touristinnen, die für die Stadt so wichtig sind, optisch aufgewertet.

2. Aufgabenstellung

Der Auftragnehmer hat die Verkehrsanlagenplanung sowie die Planung der Ingenieurbauwerke (Entwässerung und ggf. Schmutzwasser) für die Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfelds Tönning (nordöstlich der Gleisanlagen) zu erbringen. Ziel ist die funktionale, gestalterische und nachhaltige Verbesserung des zentralen Mobilitätsstandorts der Stadt auf Grundlage des integrierten Entwicklungskonzeptes aus dem Jahr 2020 und einer hierfür erstellten Machbarkeitsstudie (Emch+Berger Projekt GmbH, 2021).

Die Planung umfasst die Neuordnung der Straßenräume, die Herstellung von P+R- und B+R-Anlagen, Bushaltestellen mit Fahrgastunterständen, eines Wendehammers für den ÖPNV, E-Ladesäulen, neuen Wegeföhrungen sowie Maßnahmen zur Gestaltung und Begrönung des Umfelds. Die Stellplatzanordnung ist unter funktionalen und barrierefreien Gesichtspunkten zu optimieren.



Im Rahmen des Leistungsbildes der Ingenieurbauwerke sind die bestehenden Schmutzwasserleitungen zu prüfen und bei Bedarf zu sanieren. Darüber hinaus ist ein neues und bisher nicht vorhandenes Entwässerungssystem zur Ableitung des anfallenden Regenwassers zu planen.

Besonderes Augenmerk ist auf die Einbeziehung der Geschichte des Ortes, des ehemaligen Güterbahnhofs Tönning, und den noch existierenden denkmalgeschützten Güterschuppen (Baujahr ca. 1854) zu legen.

3. Vorliegende Planungen

3.1 VU mit IEK (2020)

Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ wurden für die Innenstadt von Tönning vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Es wurden zentrale Missstände und Potenziale in der Innenstadt, insbesondere aber auch im Bahnhofsumfeld identifiziert. Dazu zählen die mangelnde Verbindung zwischen Bahnhof, Innenstadt und Fuß-/Radwegen, Defizite bei der Aufenthaltsqualität und die Gestaltung öffentlicher Räume, sowie fehlende oder unzureichende Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität. Die Ergebnisse dieser Untersuchung dienen als Grundlage für die städtebauliche Gesamtmaßnahme und als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung des Sanierungsgebiets „Innenstadt“.

Parallel dazu wurde ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt, das als strategischer Plan für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt fungiert. Das IEK identifiziert zentrale Handlungsfelder und formuliert konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Struktur, der Verkehrsinfrastruktur und der Lebensqualität in der Innenstadt.

Im IEK wird das Bahnhofsumfeld als ein zentraler Bereich für die Stadtentwicklung hervorgehoben. Es wird angestrebt, den Bahnhof als wichtigen Verkehrsknotenpunkt zu stärken und besser in das städtische Gefüge zu integrieren. Dazu gehören:

Barrierefreier Zugang: Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Verkehrsinfrastruktur: Optimierung der Verkehrsführung und -anbindung rund um den Bahnhof.

Gestalterische Aufwertung: Verbesserung des Erscheinungsbildes des Bahnhofsumfeldes durch städtebauliche Maßnahmen.

Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, das Bahnhofsumfeld als attraktiven und funktionalen Teil der Innenstadt zu etablieren und somit die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Attraktivität für Besucherinnen und Besucher zu erhöhen.

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



3.2 Machbarkeitsstudie Umfeldplanung Bahnhof (2021)

Im Jahr 2021 wurde durch das Büro Emch+Berger Projekt GmbH eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Tönning erstellt. Die Studie diente der Vorbereitung städtebaulicher und verkehrlicher Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofs und beinhaltete eine Planzeichnung im Maßstab 1:500, die zwei räumlich getrennte Planbereiche ausweist, sowie eine erste Kostenschätzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Planung des nord-westlichen Bereichs fokussierte sich auf die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, inklusive der Erneuerung der Straße „Am Bahnhof“, Einrichtung einer Bushaltestelle mit Wartehäuschen, einer Buswendeschleife sowie der Schaffung kombinierter Park-and-Ride- (P+R) und Bike-and-Ride- (B+R) Angebote für Pkw und Fahrräder. Ziel war eine attraktive, funktionale und barrierefreie Gestaltung des Bahnhofsumfeldes als zentraler Mobilitätsknotenpunkt.

Der süd-östliche Bereich war in der Machbarkeitsstudie ebenfalls berücksichtigt, um zusätzliche P+R- und Busstellplätze vorzusehen. Dieser Bereich ist jedoch nicht Bestandteil des zu erteilenden Auftrags und wird nicht wie in der ursprünglichen Studie dargestellt umgesetzt.

Die Machbarkeitsstudie bildet somit die planerische Grundlage, auf der die konkrete Umsetzung der Maßnahmen im nord-östlichen Bereich des Bahnhofsumfeldes aufbaut.

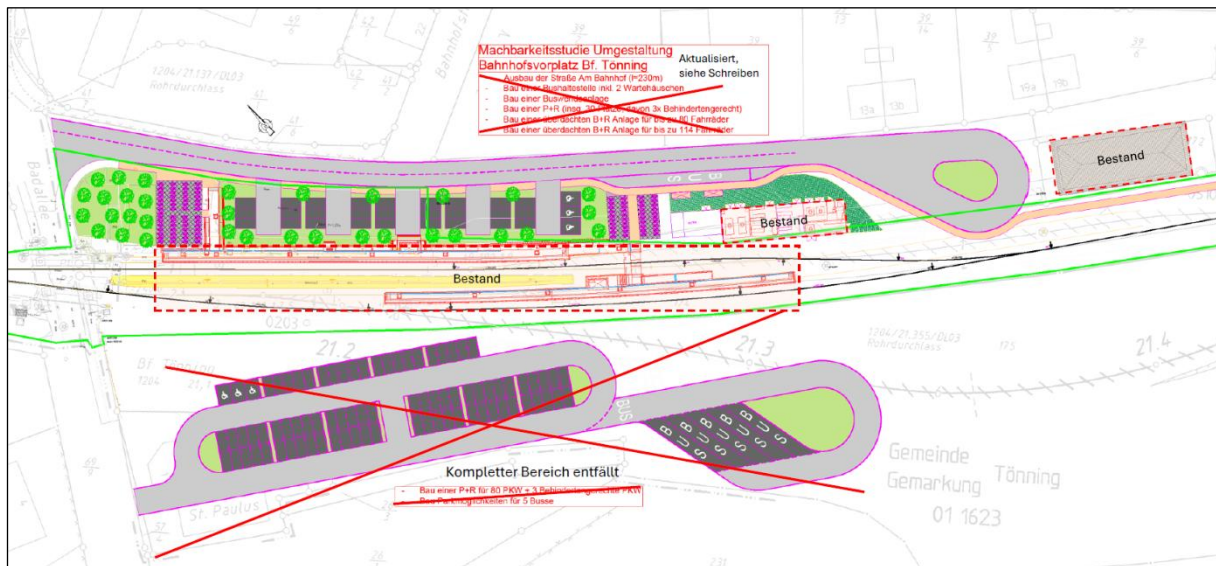


Abbildung 1: Machbarkeitsstudie Umfeld Bahnhof Tönning (verändert nach Emch+Berger Projekt GmbH 2021).

3.3 Verkehrsentwicklungskonzept (2022)

Aufbauend auf dem IEK wurde im Jahr 2022 das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Stadt Tönning erarbeitet, welches die verkehrlichen Aspekte vertieft und das Ziel verfolgt, die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt nachhaltig und bedarfsgerecht auszurichten. Das Konzept zeigt bestehende Stärken, aber auch Schwächen in der Verkehrsführung, dem ruhenden Verkehr, der Barrierefreiheit, dem Fuß- und Radverkehr sowie bei der Ausstattung von Mobilitätsangeboten. Es betrachtet alle Verkehrsträger – Fuß-, Rad-, Kfz- und öffentlichen Verkehr – in einem integrierten Ansatz und



enthält zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen und der Schaffung vernetzter Angebote.

Für das Bahnhofsumfeld formuliert das Konzept zentrale Handlungsempfehlungen. Vorgesehen ist die Entwicklung des Bereichs zu einer zentralen Mobilitätsstation, an der verschiedene Verkehrsmittel – Bahn, Bus, Fahrrad und motorisierter Individualverkehr – verknüpft werden. Empfohlen wird die Herstellung moderner Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz, die Integration von E-Mobilitätsangeboten (z. B. Ladeinfrastruktur und ggf. E-Bike-Verleih) sowie eine barrierefreie und sichere Gestaltung der Wegebeziehungen zwischen Bahnsteig, Bushaltestelle und Stellplätzen. Zudem wird die Anbindung an das bestehende Rad- und Fußwegenetz betont, um den Bahnhof als attraktiven Ausgangspunkt für Pendler und Pendlerinnen sowie Touristen und Touristinnen zu stärken.

Insgesamt soll das Bahnhofsumfeld zu einem funktional und gestalterisch aufgewerteten Mobilitätsknoten entwickelt werden, der die nachhaltige Verkehrsentwicklung Tönning unterstützt und den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern erleichtert.

3.4 Gesamtübersicht

Grundlagen und Rahmenseetzungen für die Verkehrsanlagenplanung:

- VU mit IEK (2020)
- Machbarkeitsstudie (2021)
- Verkehrsentwicklungskonzept (2022)

Die Planung soll die o.g. Rahmenseetzungen aufgreifen und auf Grundlage dieser einen qualitativ hochwertigen verkehrsanlagenplanerischen Entwurf entwickeln.

4. Umgriff und Ziele

4.1 Lage und allgemeine Informationen

Der Planungsbereich befindet sich an der Adresse „Am Bahnhof“ in 25832 Tönning. Aktuell umfasst er die Flurstücke 39/17 und 174 der Flur 18. Notwendige Teilstücke dieser Flurstücke wurden für die Umsetzung der geplanten Maßnahme durch die Stadt Tönning erworben. Eine Neuordnung der Flurstücke erfolgt, sobald die bereits durchgeführten Vermessungen abgeschlossen sind.

Das auf Satellitenbildern und Karten teilweise noch dargestellte Bahnhofsgebäude wurde bereits abgebrochen, sodass diese Flächen für die Neugestaltung zur Verfügung stehen. Der genaue Planumgriff ist der Machbarkeitsstudie zu entnehmen.

Für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs, welche auch im Planungsbereich liegen, gibt es eine historische Erkundung (1989) und eine orientierende Untersuchung (2000), die sich mit der Vergangenheit und daraus resultierenden Verschmutzungen auseinandersetzen. Eine Begehung mit der ent-

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



sprechenden Behörde und eine Sichtung der Unterlagen unter Hinzunahme der fachlichen Bewertung der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises hat ergeben, dass die Fläche als A2-Fläche beim Kreis hinterlegt und somit der Gefahrenverdacht bei gleichbleibender Nutzung der Fläche ausgeräumt ist. Ein Bodenaustausch im Zuge der Altlastenbearbeitung ist daher nicht notwendig.

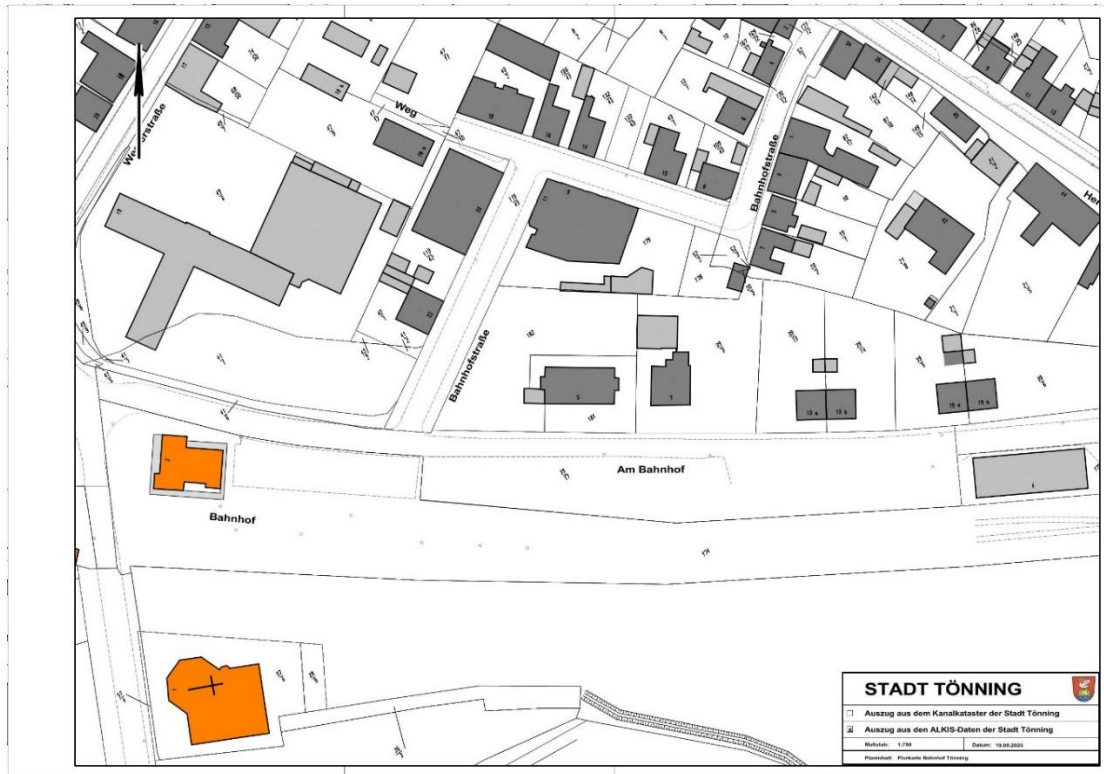


Abbildung 2: Auszug Katasterkarte Umfeld Bahnhof Tönning (2025).

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



Abbildung 3: Flurstückkarte Umfeld Bahnhof Tönning.

4.2 Verkehrsanlagenplanung und Entwässerung

Gegenstand des Auftrags ist die Verkehrsanlagenplanung sowie die Planung der zugehörigen Ingenieurbauwerke einschließlich Entwässerung für die Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes Tönning (Bereich nord-östlich der Gleise). Die Maßnahme erfolgt auf kommunalen Flächen im öffentlichen Interesse. Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld als attraktiven, funktionalen und barrierefreien Mobilitätsknotenpunkt zu gestalten, der verschiedene Verkehrsarten (ÖPNV, Pkw, Fahrrad, Fußverkehr) optimal miteinander verknüpft.

Dabei sollen die Empfehlungen des IEK berücksichtigt werden, die eine städtebauliche Aufwertung, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie barrierefreie Zugänge zum Bahnhof vorsehen. Zudem sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Emch+Berger Projekt GmbH, 2021) zu berücksichtigen, die die planerische Grundlage für die Straßenführung, die Stellplatz- und Fahrradabstellanlagen, die Bushaltestellen und die Freiraumausstattung bilden. Wesentliches Ziel ist die Förderung der intermodalen Mobilität, inklusive der Integration nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur wie E-Ladesäulen, um das Bahnhofsumfeld als funktionalen und verkehrlich gut vernetzten Standort für Pendler und Besucher aufzuwerten.

Konkrete Zielstellungen für die Maßnahme:

- Errichtung von Fahrradabstellanlagen, teilweise überdacht, in Form einer B+R-Anlage
- Herstellung neuer PKW-Stellplätze in Form einer P+R-Anlage

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



- Vorbereitung und ggf. Aufstellung von E-Ladesäulen
- Errichtung von Bushaltestellen mit Fahrgastunterständen
- Errichtung eines wetterfesten Unterstandes für Fahrgäste der Bahn
- Neubau eines Wendehammers für den ÖPNV
- erstmalige Herstellung von Entwässerung und Stromversorgung
- Herstellung einer neuen Wegeführung und Aufstellung von Stadtmobiliar
- Begrünung von Nebenflächen zur Aufwertung der Freiraumgestaltung

Abweichend von den Darstellungen in der Machbarkeitsstudie wird für die Planung der Fahrradabstellanlagen davon ausgegangen, dass mit insgesamt 120 Stellplätzen der derzeitige Bedarf gedeckt werden kann. Gleichzeitig wird dadurch eine ausreichende Reserve für eine erwartete Zunahme der Fahrradnutzung berücksichtigt. Die Planung soll jedoch so erfolgen, dass Flächen für potenzielle zukünftige Erweiterungen der Fahrradstellplätze freigehalten werden, um bei steigendem Bedarf flexibel reagieren zu können.

Die Objektplanung für die B+R-Anlage in allen Leistungsphasen der HOAI sowie die Bauüberwachung wird durch ein noch zu beauftragendes Büro erbracht. Von dem Auftragnehmer werden Abstimmungen mit diesem Büro und die Integration der Planung in die Verkehrsanlagenplanung erwartet.

Für die PKW-Stellplätze wird gegenüber der Machbarkeitsstudie eine erhöhte Anzahl von mindestens 50 Stellplätzen angestrebt. Die Planung soll insbesondere die Möglichkeiten der Anordnung der Stellplätze prüfen, um die maximale Anzahl von Fahrzeugen auf der verfügbaren Fläche unter Berücksichtigung der einschlägigen Abstände zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch Fahrzeuge mit größerer Länge oder Breite ausreichend Platz erhalten, ohne die Funktionalität der Anlage einzuschränken.

Im Rahmen des Leistungsbildes der Ingenieurbauwerke sind die bestehenden Schmutzwasserleitungen zu prüfen und bei Bedarf zu sanieren. Darüber hinaus ist ein neues und bisher nicht vorhandenes Entwässerungssystem zu planen, um das durch die zusätzliche Versiegelung entstehende Regenwasser ordnungsgemäß abzuleiten.

Eine besondere Herausforderung besteht darin, dass das Regenwasser nur in begrenztem Umfang in die vorhandenen Kanäle eingeleitet werden kann und gegebenenfalls neue Kanäle geschaffen werden müssen. Die lokalen Gegebenheiten können gegebenenfalls auch eine Kanalführung unterhalb der bestehenden Bahngleise erforderlich machen. Daher sind innovative, technisch und wirtschaftlich tragfähige Lösungsvorschläge zur Regenwasserbewirtschaftung zu entwickeln.



4.3 Besondere Aufgabenstellung: Ehemaliger Güterbahnhof und Denkmalschutz

Das Plangebiet befindet sich auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Tönning und an der südlichen Grenze steht noch der denkmalgeschützte Bahngüterschuppen aus dem Jahr 1854. Er ist der einzige seiner Art in Schleswig-Holstein und daher besonders schützenswert, dies ist in einem denkmalpflegerischen Gutachten aus dem Jahr 2000 dokumentiert. Das Gebäude befindet sich in Privatbesitz und ist nicht Teil des neu zu gestaltenden Bereichs, muss jedoch im Rahmen der Planung berücksichtigt werden. Daher ist die Untere Denkmalschutzbehörde in die Planung auch zwingend einzubeziehen. Wesentliche Planungsschritte und Entscheidungen, die die Sichtbarkeit, Wirkung oder das Umfeld des Denkmals betreffen, sind in Abstimmung mit der Behörde zu treffen. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung und Auswahl von Oberflächenmaterialien sowie die Ausbildung von Flächen und Sichtachsen in der unmittelbaren Umgebung des Güterschuppens. Ziel ist ein sensibler Umgang mit dem historischen Bestand und eine städtebaulich verträgliche Einbindung in das neugestaltete Bahnhofsumfeld, ohne die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen zu beeinträchtigen.

Im südlichen Abschnitt der Straße „Am Bahnhof“ befindet sich ein Bereich mit historischem Pflasterbelag. Der übrige Straßenabschnitt ist ebenfalls gepflastert, jedoch vermutlich mit nachträglich eingebautem Material. Es bestehen keine behördlichen Vorgaben zur Erhaltung oder Wiederverwendung des vorhandenen Pflasters an gleicher Stelle. Dennoch soll im Sinne der Nachhaltigkeit und gestalterischen Aufwertung des Straßenraums geprüft werden, inwieweit das vorhandene Pflaster wiederverwendet oder gestalterisch integriert werden kann.

Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde ist es wünschenswert, den Wendehammer mit dem vorhandenen historischen Kopfsteinpflaster zu belegen, um den historischen Charakter des Bahnhofsbereichs gestalterisch zu unterstreichen. Bei der weiteren Planung sind jedoch auch funktionale, wirtschaftliche und schallschutztechnische Aspekte zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit der Einsatz des historischen Pflasters im Hinblick auf Kosten, Lärmemissionen für die Anwohnerschaft sowie die technische Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlage vertretbar ist.

Im Vordergrund steht weiterhin die technische Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlage, insbesondere im Bereich des geplanten Wendehammers, sowie die Einhaltung der schallschutztechnischen Anforderungen. Aufgrund der Lage der Maßnahme ist zu beachten, dass sich auf der westlichen Seite der Straße der Bahnhof befindet, während die östliche Straßenseite überwiegend durch Wohnnutzung geprägt ist. Auch der angrenzende denkmalgeschützte Güterschuppen wird derzeit als Wohngebäude genutzt. Diese Umgebungsbedingungen sind bei der Planung und Ausführung zu berücksichtigen.

Der Auftragnehmer soll diese Themenstellung aktiv aufgreifen und im Zuge der Planung konkrete Vorschläge zur gestalterischen Einbindung des historischen Erbes entwickeln. Dabei sind Erfahrungen im Planen im historischen Bestand ausdrücklich erwünscht. Es ist eine enge Abstimmung mit der Auftraggeberin erforderlich, da die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl gestalterisch als auch finanziell mit der politischen Ebene abzustimmen sind.

Trotz dieser gestalterischen Zielsetzungen steht die funktionale und wirtschaftliche Umsetzbarkeit der Verkehrsanlage im Vordergrund. Vorschläge sind daher so zu entwickeln, dass sie die Funktionsfähigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht beeinträchtigen.



5. Planungsrechtliche Grundlage

Zur Klärung der planungsrechtlichen Zulässigkeit wurde im Februar 2026 beim zuständigen Kreis eine Bauvoranfrage gestellt. Sollte sich daraus die Notwendigkeit eines planungsrechtlichen Verfahrens (z. B. Aufstellung eines Bebauungsplans) ergeben, kann sich der Projekt- und Planungszeitraum entsprechend verlängern. Dies ist bei der Angebotsabgabe zu berücksichtigen.

6. Rahmenterminplan

Zeitraum	Vorgesehene Planung
Ab November 2026	Beginn Grundlagenermittlung (LPH 1)
Ab Dezember 2026	Beginn Vorplanung (LPH 2)
Ab März 2027	Beginn Entwurfsplanung (LPH 3)
September 2027	Fertigstellung Genehmigungsplanung (LPH 4) [u.a. abhängig Beschluss B-Pläne]
Oktober 2027	Einreichung Förderantrag
Dezember 2027	Bewilligung Förderantrag
Januar 2027	Beginn Ausführungsplanung (LPH 5) [ggf. parallel FöA]
Ab Mai 2028	Beginn Vorbereitung der Vergabe (LPH 6)
Ab August 2028	Durchführung der Bauvergaben (LPH 7)
Ab Dezember 2028	Beginn Baudurchführung (LPH 8) (abschnittsweise)

Dieser Rahmenterminplan dient als unverbindliche Orientierung und der Auftraggeber behält sich Änderungen vor. Der weitere Verlauf ist abhängig vom Fortschritt anderer Planungen und wird, sobald möglich, kommuniziert.

7. Kostenrahmen und Honorargrundlage

Die Stadt Tönning und die Auftraggeberin legen Wert auf eine wirtschaftliche Planung. Als Grundlage für eine Kostenschätzung der anrechenbaren Kosten hat die Auftraggeberin eine vorliegende Kostenprognose, erstellt im Rahmen der Machbarkeitsstudie, für das Jahr 2026 fortgeschrieben. Die in der Machbarkeitsstudie ermittelten Kosten gehen von folgenden Flächen aus:

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



Fahrbahn	2000 m ²
Bushaltebucht	120 m ²
Gehwege	600 m ²
Parkflächen	800 m ²
Grünanlagen	460 m ²

Die Kosten beinhalten den Umbau- bzw. Neubau der Fahrbahn, der Parkplätze, der Fahrradstellplätze, der Nebenflächen, der Unterstände, der Grünflächen, der Beleuchtung und der Bepflanzung. Zusätzlich sind die Kosten für die Vorbereitung und ggf. das Errichten von E-Ladesäulen zu berücksichtigen.

Beauftragt werden die Grundleistungen der Leistungsphasen 1-9 gemäß HOAI 2021 für die Leistungsbilder Verkehrsanlagen nach § 47 HOAI und Ingenieurbauwerke nach § 43 HOAI.

Für die Planung und das Aufstellen der überdachten B+R-Anlage wird ein externes Büro beauftragt, mit dem das Vorhaben koordiniert und in die Gesamtplanung integriert werden muss.

Zusätzlich ist für die Herstellung und den Anschluss der Entwässerungsleitungen eine hydraulische Berechnung für die betroffenen Straßen durchzuführen, die als besondere Leistung beauftragt wird.

Im Zuge der Arbeiten sind vorhandene Leitungen und Einbauten zu berücksichtigen und in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsträgern zu schützen oder anzupassen.

Bei der Planung und Ausführung ist die Möglichkeit der (teilweisen) Wiederverwendung des vorhandenen Kopfsteinpflasters zu prüfen und, sofern technisch und wirtschaftlich sinnvoll, umzusetzen.

Die Vergütungen der besonderen und zusätzlichen Leistungen, insbesondere der örtlichen Bauüberwachung, erfolgen gemäß den Vorgaben des Preisblattes und dem Angebot des Bieters. Nebenkosten sind als Pauschale in Prozent anzugeben (siehe Preisblatt). In den Nebenkosten sind sämtliche Kosten, wie Reisekosten, Vervielfältigungskosten, EDV, Porto, Telefon, etc. enthalten.

7.1 Verkehrsanlagenplanung

Für die Höhe der anrechenbaren Kosten ist das Ergebnis der von der Auftraggeberin und dem Fördermittelgeber geprüften Kostenberechnung maßgeblich. Bis zum Vorliegen der geprüften Kostenberechnung, werden nachfolgend die in der Ausschreibung geschätzten Nettobaukosten angenommen.

Die vorläufig im Rahmen der Ausschreibung angenommenen anrechenbaren Baukosten innerhalb des Leistungsbildes Verkehrsanlagenplanung (§ 47 HOAI) belaufen sich auf ca. 1.050.000 Euro netto. Die Auftraggeberin ordnet die Verkehrsanlagenplanung nach Anlage 13.2 zu § 47 HOAI sonstigen innerörtlichen Straßen und Plätzen mit normalen verkehrstechnischen Anforderungen oder normaler städtebaulicher Situation (durchschnittliche Anzahl Verknüpfungen mit der Umgebung) zu. Daraus folgernd wird in diesem Bereich der Schwierigkeitsgrad der Planung mit einer Honorarzone III bewertet.



7.2 Ingenieurbauwerke

Für die Höhe der anrechenbaren Kosten ist das Ergebnis der von der Auftraggeberin und dem Fördermittelgeber geprüften Kostenberechnung maßgeblich. Bis zum Vorliegen der geprüften Kostenberechnung, werden nachfolgend die in der Ausschreibung geschätzten Nettobaukosten angenommen.

Die vorläufig im Rahmen der Ausschreibung angenommenen anrechenbaren Baukosten innerhalb des Leistungsbildes der Ingenieurbauwerke (§ 43 HOAI) belaufen sich auf ca. 235.000 Euro netto. Die Auftraggeberin ordnet die Ingenieurbauwerke nach Anlage 12.2 zu § 43 HOAI den Bauwerken und Anlagen der Abwasserentsorgung (Leitungen für Abwasser mit geringen Verknüpfungen und wenigen Zwangspunkten) zu. Da aber die Möglichkeiten der Abwasserentsorgung in dem Bereich eingeschränkt sind und ggf. eine Ableitung unter den Bahnschienen notwendig sein wird, wird der Schwierigkeitsgrad der Planung mit einer Honorarzone III bewertet.

8. Leistungsumfang

Der Leistungsumfang umfasst die Planungsleistungen der Verkehrsanlagenplanung (Verkehrsanlagen gem. § 47 HOAI, Anlage 13) und die Planungsleistungen für die Planung der Ingenieurbauwerke (gem. § 43 HOAI, Anlage 12) jeweils für die Leistungsphasen 1 bis 9. Hinzu kommen besondere und zusätzliche Leistungen (siehe Anlage 4). Beide Leistungsbilder werden zusammen vergeben. Die Beauftragung erfolgt in vier Stufen:

- Stufe 1: Leistungsphasen 1 und 2,
- Stufe 2: Leistungsphasen 3 und 4,
- Stufe 3: Leistungsphasen 5 bis 7,
- Stufe 4: Leistungsphasen 8 und 9.

Die Auftraggeberin erwartet eine zügige und aufeinander abgestimmte Bearbeitung der beiden Leistungsbilder sowie die Koordination der Medienträger.

Die zu erbringenden Grundleistungen sowie besonderen und zusätzlichen Leistungen ergeben sich aus den angefügten Leistungsverzeichnissen und Preisblättern.

Für die geplante Maßnahme wird die Stadt Tönning voraussichtlich GVFG-Mittel sowie Städtebauförderungsmittel in Anspruch nehmen. Für die Förderanträge sind die Planungs- und Erläuterungsunterlagen entsprechend den Anforderungen der jeweils geltenden Förderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (aktuell Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holsteins und StBauFR SH 2026) zu erstellen.

Insbesondere die Vorgaben des Antrags auf Zustimmung zum Einsatz von Städtebauförderungsmitteln für die Herstellung einer neuen öffentlichen Erschließungsanlage gemäß B 2.1.6 StBauFR SH 2026 – sind zu berücksichtigen.

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



Voraussichtlich sind folgende Unterlagen zu erstellen bzw. vorzubereiten:

1. Übersichtsplan,
2. Lageplan mit der genauen Abgrenzung des Gebietes der Maßnahmenumsetzung; bei Erschließungsanlagen am Rand des Fördergebietes ist zusätzlich die Fördergebietsgrenze einzutragen,
3. Lageplan mit der Darstellung der Eigentumsverhältnisse; nur erforderlich, wenn sich die Flächen der Maßnahmenumsetzung nicht vollständig im uneingeschränkten Eigentum der Gemeinde befinden,
4. Gestaltungsplanung, die Art und Umfang der Maßnahme verdeutlicht (z.B. Grundrisse, Schnitte, Ansichten),
5. Erläuterungsbericht: (s. Gliederung Erläuterungsbericht),
6. Kostenberechnung nach DIN 276:
 - Gesamtausgaben in Tabellenform bis einschließlich Ebene 3,
 - sonstige nicht zuwendungsfähige Ausgaben sind gesondert auszuweisen und zu differenzieren; dies umfasst auch die entsprechenden anteiligen Kosten der Kostengruppe 700 der DIN 276,
 - die Honorarberechnung ist gesondert darzulegen,
 - Ausgaben der Regenwasserkanalisation sind gesondert auszuweisen und zu differenzieren,
 - Ausgaben für Kunstwerke und künstlerische Leistungen sind gesondert auszuweisen und zu differenzieren,
 - Ausgaben für eine sich an die Fertigstellungspflege von Anpflanzungen/Vegetationsflächen anschließende Entwicklungspflege sind gesondert auszuweisen.

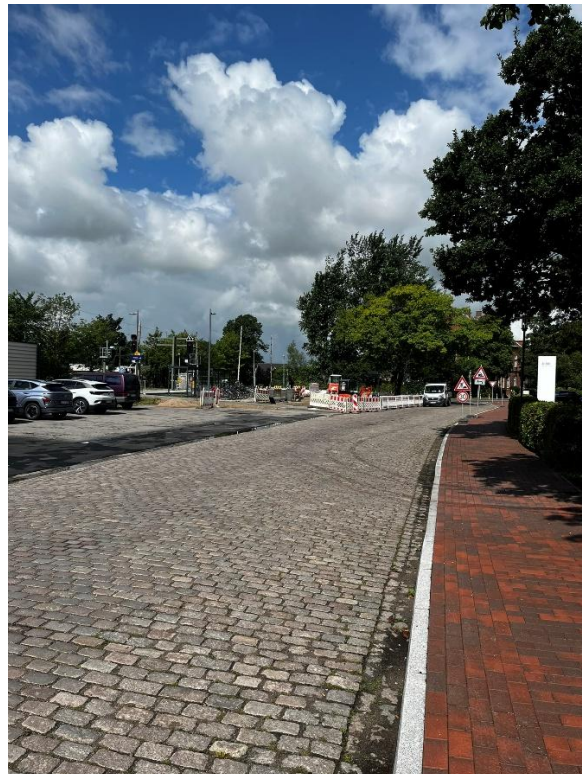
Die Kostenberechnung muss alle Ausgaben der Maßnahme umfassen.
7. Art, Höhe und Berechnung der Einnahmen, die der Maßnahme gemäß A 6.7 Abs. 1 StBauFR SH 2026 zuzuordnen sind.

Der Fördermittelgeber behält sich im Einzelfall die Anforderung weiterer Unterlagen vor.

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



9. Anhang – Fotos



Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“



Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Tönning
Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
Einzelmaßnahme „Am Bahnhof (inkl. Verlängerung in Richtung Am Eiderdeich)“

