



Einwohnergemeinde **Bolligen**

Einwohnergemeinde Bolligen / Landi Bolligen Genossenschaft / RBS Arealentwicklung ZPP Nr. XII Bahnhof Bolligen

Programm Studienauftrag

Einstufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren nach SIA 143



Bern, 5. November 2025
mit Bereinigung vom 12. Februar 2026

BHP
RAUMPLAN

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • raumplan.ch

Impressum

Auftraggebende

Einwohnergemeinde Bolligen
Flugbrunnenstrasse 16
3065 Bolligen

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
Tiefenastrasse 2, Postfach
3048 Worblaufen

Landi Bolligen, Genossenschaft
Bolligenstrasse 92
3065 Bolligen

Verfahrensbegleitung

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Francesca Andermatt
Xavier Maurhofer

Foto Titelseite: © Adrian Moser

Dok1_2504_301_Programm Studienauftrag_260212_Bhf_Bolligen_def_Freigabe.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	5
1.1 Entwicklungsabsichten und Ziele	5
1.2 Verfahren.....	5
1.3 Termine.....	6
1.4 Planungserimeter	6
2. Verfahrensbestimmungen	7
2.1 Auftraggeberin und Veranstalterin	7
2.2 Verfahrensbegleitung	7
2.3 Beschaffungsform und Verfahrensart.....	7
2.4 Termine.....	8
2.5 Jury.....	9
2.6 Teilnahmebedingungen/-berechtigungen.....	10
2.7 Präqualifikation.....	10
2.8 Entschädigung.....	12
2.9 Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse	13
2.10 Vertraulichkeit.....	13
2.11 Verbindlichkeit und Rechtsschutz	13
2.12 Partizipation	13
2.13 Folgeauftrag.....	14
3. Aufgabenstellung	15
3.1 Ziele	15
3.2 Lage	16
3.3 Perimeter.....	17
3.4 Aufgaben Fachbereiche.....	17
3.5 Lösungsvarianten	26
3.6 Beurteilungskriterien	27
4. Planerische Rahmenbedingungen	28
4.1 Baurechtliche Grundordnung.....	28
4.2 Kommunale Richtplanung.....	29
4.3 Übergeordnete Planungen und Grundlagen	30
4.4 Mobilität und Erschliessung.....	31
4.5 Personenunterführung/Bahnhofzugang	31
4.6 Ver- und Entsorgung	32
4.7 Umwelt.....	32
5. Unterlagen	33
5.1 Abgegebene Unterlagen	33
5.2 Einzureichende Unterlagen	34
6. Genehmigung	36
6.1 Begutachtung durch den SIA	36
6.2 Genehmigung durch die Jury	36
6.3 Zustimmung durch Nachbarschaftsvertretungen	38

1. Das Wichtigste in Kürze

1.1 Entwicklungsabsichten und Ziele

Entwicklungsabsichten

Die Einwohnergemeinde Bolligen, die Landi Bolligen Genossenschaft und die Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) planen, das Gebiet rund um die S-Bahnstation resp. den Bahnhof Bolligen zu entwickeln. Sie alle sind Grundeigentümerinnen im Planungsgebiet der ZPP XII Bahnhof West.

Die Einwohnergemeinde Bolligen plant, das gemeindeeigene Grundstück Parzelle Nr. 2493 bei der Bahnstation besser zu nutzen. Durch eine Neugestaltung soll das "Tor" zu Bolligen aufgewertet und ein attraktives Quartier in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum historischen Wegmühleareal geschaffen werden. Die Liegenschaften Bolligenstrasse Nr. 94 und Fellmattweg Nr. 1 sind baufällig und verursachen hohe Betriebs- und Unterhaltskosten. Mit dem Umzug der Musikschule "Unteres Worblental" ins Oberstufenzentrum Eisengasse auf der gegenüberliegenden Seite der Kantonsstrasse stehen nun bei beiden Gebäuden umfassende Sanierungen an. Die Parzellen sind derzeit schlecht ausgenutzt, bieten jedoch erhebliches wirtschaftliches Entwicklungspotential für die Gemeinde. Neue Büro- und Dienstleistungsflächen an dieser zentralen Lage sind attraktiv für Unternehmen und vielfältige Dienstleistungsangebote.

Die Landi Bolligen Genossenschaft, will ihren Standort mit Verkaufsgeschäft am Bahnhof Bolligen ausbauen, indem sie ihre Verkaufsflächen und die Parkierungsanlage erweitert.

Die Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) sieht in der Arealentwicklung verschiedene Optimierungsmöglichkeiten ihrer Anlagen. So etwa die Gebäudeaufstockung des Bahnhofgebäudes, die Optimierung der Verkehrsströme mit Fokus auf Zufussgehende sowie die Zukunftstauglichkeit der Bahnhofsanlage. Für Bus und Bahn sind unmittelbar keine Infrastrukturmassnahmen vorgesehen.

Planungsziele

Für die konkreten Planungsziele zur Entwicklung im Gebiet der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» wird auf Kap. 3.1 verwiesen.

1.2 Verfahren

Objektbezeichnung

Projektstudie Arealentwicklung Bahnhof, Bolligen

Auftraggeberschaft

Einwohnergemeinde Bolligen (Federführung), Landi Bolligen Genossenschaft und Regionalverkehr Bern-Solothurn AG. Für Details zu Federführung vgl. Kap. 2.1 Auftraggeberin und Veranstalterin.

Verträge

Für Verträge vgl. Kap. 2.13 Folgeauftrag.

Art des Verfahrens

Die Auftraggeberschaft führt eine einstufige Projektstudie im selektiven Verfahren im Staatsvertragsbereich, in Anwendung der Interkantonalen

Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) durch gemäss Art. 4 der Ordnung SIA 143 (2025).

Es werden insgesamt 5 Bearbeitungsteams zur Bearbeitung der Aufgabe bestimmt. Die Auswahl der Bearbeitungsteams erfolgt durch die Jury im Rahmen einer Präqualifikation. Zusätzlich werden max. 5 Bearbeitungsteams als Ersatz selektioniert (inkl. Rangfolge), falls selektionierte Teams auf die Teilnahme verzichtet.

*Verbindlichkeits-
erklärung*

Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2025, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen.

Ergebnis

Das Siegerprojekt inkl. Überarbeitung bildet die Basis für das Richtprojekt, welches anschliessend als fachliche, konzeptionelle und gestalterische Grundlage der Überbauungsordnung gemäss Art. 93 des kantonalen Baugesetzes verwendet wird.

In diesem Rahmen werden die wesentlichen Elemente des Richtprojekts – insbesondere die städtebauliche Konzeption, die Nutzungskonzeption, das Erschliessungskonzept, die Freiraumkonzeption sowie die Nutzungsmasse – mit angemessenem Entwicklungsspielraum in verbindliche planungsrechtliche Festlegungen der kommunalen Nutzungsplanung überführt. Die Überbauungsordnung schafft damit die rechtliche Grundlage für die weitere Projektierung, Bewilligung und Realisierung des Vorhabens innerhalb des Planungsperrimeters.

1.3 Termine

Für Termine vgl. Kap. 2.4.

1.4 Planungsperrimeter

Planungsgebiet

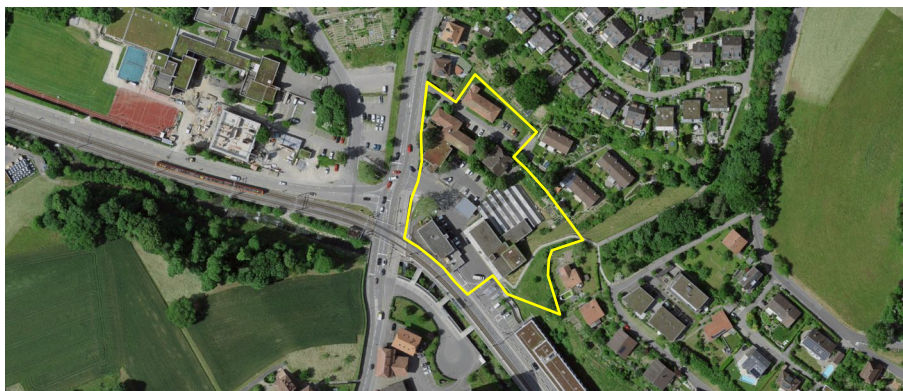


Abb. 1 Bearbeitungsperimeter (gelb) © Kanton Bern, swisstopo

2. Verfahrensbestimmungen

2.1 Auftraggeberin und Veranstalterin

Die Arealentwicklung erfolgt partnerschaftlich durch die Einwohnergemeinde und die Projektträgerschaften Landi Bolligen Genossenschaft und die Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (nachfolgend RBS).

Federführung (Art. 9.5 SIA 143, 2025)

Die Einwohnergemeinde Bolligen ist federführend für das Verfahren des Studienauftrags und das nachgelagerte Planerlassverfahren der Überbauungsordnung. Für die Koordination und Durchführung des Studienauftrags sowie Anfragen zum Verfahren ist die Verfahrensbegleitung verantwortlich. Die Einwohnergemeinde Bolligen vertritt die Interessen nach aussen und sorgt unter Unterstützung der Verfahrensbegleitung, dass Anliegen, Absprachen und Entscheidungen einheitlich kommuniziert werden.

Verträge

Für Verträge vgl. Kap. 2.13 Folgeauftrag.

Auftraggeberschaft

Einwohnergemeinde Bolligen, Flugbrunnenstrasse 16, 3065 Bolligen:

- Marianne Zürcher, Gemeinderätin Ressort Planung und Umwelt
- Manfred Brühlhart, Leiter Bau

RBS AG, Tiefenaustrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen vertreten durch:

- Mathias Widmer, Co-Leiter Bau und Gesamtprojekte

Landi Bolligen Genossenschaft, Bolligenstrasse 92, 3065 Bolligen:

- Markus Schneider, Präsident Verwaltungsrat

2.2 Verfahrensbegleitung

Die Veranstalterin wird in der Verfahrensbegleitung des gesamten Verfahrens durch die Firma BHP Raumplan AG, Bern unterstützt. Die Verfahrensbegleitung ist zuständig für sämtliche Anfragen im Zusammenhang mit dem Verfahren. Adresse des Sekretariats:

BHP Raumplan AG

Betreff: «*Bolligen Bahnhof*»

Güterstrasse 22a 3008 Bern

T 031 388 60 60

verfahren@raumplan.ch (Mail wird am 16.02.2026 aktiviert)

Vertreten durch:

- Philipp Hubacher, Projektleitung Verfahrensbegleitung
- Francesca Andermatt, Verfahrensbegleitung
- Xavier Maurhofer, Verfahrensbegleitung

2.3 Beschaffungsform und Verfahrensart

Studienauftrag nach SIA 143 (2025)

Die Auftraggeberschaft führt eine einstufige Projektstudie im selektiven Verfahren im Staatsvertragsbereich, in Anwendung der Interkantonalen

Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) durch gemäss Art. 4 der Ordnung SIA 143, 2025.

Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2025, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Das Verfahren ist nicht anonym.

<i>Begründung</i>	Da es bei der Aufgabenstellung im Wesentlichen um ein Ausloten der städtebaulich verträglichen Bebauungsdichte, der geeigneten Bebauungstypologie und Setzung, Erschliessungssysteme und Nutzungsanordnungen geht und die städtebaulichen Rahmenbedingungen sehr offen sind, wird ein Dialog zwischen der Jury und den Teilnehmenden, als zielführend und der Studienauftrag deshalb als geeignetes Verfahren erachtet. Die Durchführung eines SIA-Verfahrens stellt eine Pflicht gemäss den Bestimmungen des Baureglements dar.
<i>Stufen</i>	Die Projektstudie ist einstufig. Es sind eine Zwischenbesprechung und eine Schlusspräsentation vorgesehen.
<i>Optionale Bereinigungsstufe</i>	Die Jury kann den Studienauftrag, falls es sich als notwendig erweist, mit einer optionalen Bereinigungsstufe im Sinne von Art. 5.5 SIA-Ordnung 143 verlängern, welche separat entschädigt wird.
<i>Sprache</i>	Die Verfahrenssprache ist deutsch.

2.4 Termine

2.4.1 Termine Präqualifikation

Programmsitzung Jury	5. November 2025
Publikation der Ausschreibung auf simap.ch	15. Februar 2026
Einreichung des Antrags auf Teilnahme (Post)	12. März 2026
Sitzung Jury (Selektion Teams)	18. März 2026
Versand Verfügung Präqualifikation (simap.ch)	26. März 2026

2.4.2 Termine Studienauftrag

Versand Grundlagen und Start Projektstudie für Selektionierte	27. März 2026
Frist zur Einreichung von Fragen	10. April 2026
Schriftliche Fragenbeantwortung	20. April 2026
Zwischenbesprechung	03. Juni 2026
Schlussabgabe durch Bearbeitungsteams	19. August 2026, 17.00 Uhr
Vorprüfung Schlussabgabe	bis 2. September 2026
Schlusspräsentation und Beurteilung	2. September 2026
Schlussbeurteilung und Auswahl Siegerprojekt	3. September 2026
Schlussbericht des Beurteilungsgremiums	September 2026
Öffentliche Ausstellung der Ergebnisse	November 2026

2.5 Jury

Der Studienauftrag erfolgt im Dialog mit Vertretern von Fachjury, Sachjury und externen Experten. Ersatzvertretungen sind als Ersatz Fachjury oder Ersatz Sachjury aufgeführt.

Stimmberechtigte
Mitglieder

Fachjury

- Pascal Vincent, Aebi & Vincent Architekten AG, Bern (Städtebau/Architektur) (Vorsitz)
- Marianne Baumgartner, Camponovo Baumgartner, Zürich (Städtebau/Architektur) (Vorsitz Stellvertretung)
- Simon Schöni, extrā Landschaftsarchitekten AG, Bern (Freiraum/Landschaft)
- Thomas von Känel, Metron Bern AG, Bern (Mobilität)

Ersatz Fachjury

- Antje Neumann, Metron Bern AG (Verkehr)
- Tina Kneubühler, extrā Landschaftsarchitekten AG (Freiraum/Landschaft)

Sachjury

- Marianne Zürcher, Gemeinderätin Ressort Planung und Umwelt Bolligen
- Markus Schneider, Landi Bolligen Genossenschaft, Präsident
- Mathias Widmer, Co-Leiter Bau und Gesamtprojekte RBS

Ersatz Sachjury

- Manfred Brühlhart, Gemeinde Bolligen, Leiter Bau
- Urs Erni, Gemeinde Bolligen, Leiter Tiefbau
- Marcel Burkart, fenaco, Leiter Areale und Technik Mittelland
- Martin Brand, Vorsitz GL Landi Bolligen Genossenschaft
- Roman Zürcher, RBS, Verkehrsplanung

Experten / Expertinnen

Die unten aufgeführten Experten und Expertinnen wirken in beratender Funktion.

- Werner Abplanalp, 2ap, Experte Kostenplanung/Wirtschaftlichkeit
- Regina Schneider, Anwohnerschaft Fellmattweg
- Andreas Wälchli, Anwohnerschaft Bolligenstrasse

Verfahrensbegleitung

- Philipp Hubacher, BHP Raumplan AG, Verfahrensbegleitung
- Francesca Andermatt, BHP Raumplan AG, Verfahrensbegleitung
- Xavier Maurhofer, BHP Raumplan AG, Verfahrensbegleitung

Der Jury kommt folgende Aufgaben zu

- Verabschiedung Programm
- Durchführung Präqualifikation und Auswahl der Bearbeitungsteams
- Beurteilung der Projektbeiträge
- Bestimmung Siegerprojekt
- Formulierung von Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
- Verabschiedung Schlussbericht zum Verfahren

2.6 Teilnahmebedingungen/-berechtigungen

<i>Verfahren</i>	<p>Es werden insgesamt fünf Bearbeitungsteams mittels selektivem Verfahren gemäss Art. 7 der Ordnung SIA 143, 2025, selektioniert. Im Sinne der Nachwuchsförderung behält sich die Jury vor, ein Architekturbüro zum Projektwettbewerb einzuladen, welches nicht alle Eignungskriterien erfüllen. Als Referenz sind für diese auch Beiträge zu Wettbewerben und nicht realisierten Projekten als Erfahrungsnachweis möglich. Ein Nachwuchsbüro unterliegt folgendem Kriterium: Firmeninhaber des federführenden Unternehmens mit Jahrgang 1981 oder jünger.</p> <p>Die Jury behält sich vor, bei Absage eines Teams, den frei gewordenen Platz mit einem anderen Büro zu besetzen, das ebenfalls selektioniert wird.</p>
<i>Teilnahmeberechtigung</i>	<p>Teilnahmeberechtigt sind alle geforderten und entsprechend qualifizierten Fachpersonen mit Sitz oder Wohnsitz in der Schweiz oder in Staaten, denen die Schweiz aufgrund vertraglich vereinbarter gegenseitiger Verpflichtungen Marktzugang gewährt.</p>
<i>Vorbefassung</i>	<p>Die bisherigen Studienergebnisse im Rahmen der Testplanung 2014 (vgl. Grundlage 2.10) und der Machbarkeitsstudie 2025 (vgl. Grundlage 2.12) sind dokumentiert. Die Teilnehmenden dieser Studien gelten als nicht vorbeasst.</p>
<i>Bearbeitungsteams</i>	<p>Die Bildung interdisziplinärer Teams ist aufgrund der Aufgabenstellung erforderlich. Dabei sind die Fachrichtungen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur / Freiraumplanung und Verkehr / Mobilität zwingend abzudecken. Die Federführung liegt beim Teampartner Fachbereich Städtebau / Architektur. Die Teilnahme eines Büros in mehr als einem Team (Doppelbeauftragung) ist nicht zulässig.</p>

2.7 Präqualifikation

<i>Zuständigkeiten</i>	<p>Die Aufgabe wird offen ausgeschrieben. Die interessierten Teams bewerben sich bei der ausschreibenden Stelle.</p> <p>Die einzureichenden Unterlagen der Präqualifikation werden entsprechend den nachfolgend aufgeführten Eignungskriterien geprüft. Die Jury bestimmt, welche fünf Bearbeitungsteams für die Ausarbeitung der Projektstudie eingeladen werden. Zudem werden max. fünf Ersatzteams inkl. Rangfolge selektioniert, die bei nachträglichem Teilnahmeverzicht von selektionierten Teams zugelassen sind.</p>
------------------------	--

2.7.1 Abgegebene Unterlagen

Für das Präqualifikationsverfahren können die folgenden Unterlagen auf www.simap.ch heruntergeladen werden:

- Programm Studienauftrag Bahnhof Bolligen (als PDF)
- Formular «Antrag zur Teilnahme am Studienauftrag» (als PDF und Word)
- Grundlagen gemäss Kap. 5.1 Programm Studienauftrag Bahnhof Bolligen (für Präqualifikation ohne Grundlagen 2.01, 2.02 sowie Grundlage 4, welche zum Projektstart den teilnehmenden Teams abgegeben werden).

*Leistungen in der
Präqualifikation*

Im Rahmen der Präqualifikation ist das Formular «Antrag zur Teilnahme am Studienauftrag» vollständig auszufüllen und rechtsgültig zu unterzeichnen (durch alle beteiligten Büros). Auch die Selbstdeklarationen sind rechtsgültig zu unterzeichnen (durch alle beteiligten Büros).

2.7.2 Einzureichende Unterlagen

Mit den Bewerbungsunterlagen sind die folgenden Dokumente einzureichen:

- Begleitschreiben inkl. Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Vollständig ausgefülltes Formular «Antrag zur Teilnahme am Studienauftrag» (rechtsgültig unterzeichnet) inkl. Beilagen.

Das Bewerbungsdossier inklusive Beilagen ist fristgerecht (Poststempel) in Papierform im Doppel (einseitig bedruckt) an die unter Kap. 2.2 bezeichnete Adresse der Verfahrensbegleitung einzureichen. Zusätzlich sind die Dokumente digital abzugeben.

Die eingereichten Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben. Sie werden vertraulich behandelt und verbleiben im Eigentum der Auftraggeberin. Die Auftraggeberin behält sich vor, in Zweifelsfällen weitere Nachweise zu verlangen.

2.7.3 Eignungskriterien Präqualifikation

Die Auswahl für die Teilnahme an der ersten Bearbeitungsstufe erfolgt nachfolgenden Kriterien. Die Eignungskriterien E1 und E2 werden mit "erfüllt" oder "nicht erfüllt" bewertet. Die Eignungskriterien E3, E4, E5 werden nur von denjenigen Anbietern bewertet, welche die Eignungskriterien erfüllen. Anbietende, welche die Eignungskriterien nicht erfüllen, werden vom Verfahren ausgeschlossen:

Eignungskriterien (E)		Gewichtung
E1	Unternehmerangaben und Selbstdeklaration	erfüllt / nicht erfüllt
E2	Vollständigkeit Planungsteam	erfüllt / nicht erfüllt
E3	Referenzen (Relevanz und Qualität)	50%
E4	Organisation Bearbeitungsteam	25%
E5	Kompetenzen Schlüsselpersonen	25%
Total		100%

Erläuterung Eignungskriterium 1 und 2

Die Eignungskriterien dienen der Prüfung der formellen und fachlichen Teilnahmeberechtigung der Bewerbenden. Die Prüfung erfolgt auf der

Grundlage der eingereichten Unterlagen und wird binär vorgenommen (*erfüllt / nicht erfüllt*). Nur Bewerbende, welche sämtliche Eignungskriterien E1 und E2 erfüllen, werden zur Beurteilung der Eignungskriterien E3 bis E5 zugelassen.

Erläuterung Eignungskriterium 3

Beurteilt werden die Relevanz und Qualität der eingereichten Referenzprojekte im Hinblick auf die Aufgabenstellung. Die Referenzen sollen hinsichtlich Typologie, Massstab, Komplexität und fachlicher Tiefe mit der ausgeschriebenen Aufgabe vergleichbar sein.

Mindestens eines der beiden Referenzprojekte je Fachbereich muss durch die benannte Schlüsselperson massgeblich bearbeitet worden sein. Es sind je Fachbereich 2 Referenzen anzugeben. Diese sind je Referenz auf max. 1 Blatt A3 zu dokumentieren.

Erläuterungen Eignungskriterium 4

Beurteilt wird die Zweckmässigkeit, Klarheit und Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Organisation für die Bearbeitung des Studienauftrags. Erwartet wird eine strukturierte, nachvollziehbare Teamorganisation, welche die Anforderungen der Aufgabenstellung angemessen abbildet.

Darzustellen sind insbesondere die Rollen- und Verantwortungszuordnung. Aufzuzeigen ist zudem, wie die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den Fachbereichen Städtebau/Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung organisiert und sichergestellt wird. Die interne Abstimmung, die Regelung der Schnittstellen sowie die vorgesehenen Instrumente der Qualitätssicherung sind nachvollziehbar darzulegen.

Erläuterungen Eignungskriterium 5

Beurteilt werden die fachlichen Qualifikationen, die Erfahrung sowie die Rolle der benannten Schlüsselpersonen in vergleichbaren Projekten. Massgebend sind insbesondere Ausbildung, beruflicher Werdegang, Projekterfahrung sowie die Kontinuität der Mitarbeit an den eingereichten Referenzprojekten.

Darzulegen ist, welche konkreten Funktionen und Verantwortlichkeiten die Schlüsselpersonen in den Referenzprojekten wahrgenommen haben und in welcher Tiefe sie in die Projektentwicklung und -umsetzung eingebunden waren. Ebenfalls berücksichtigt wird die Erfahrung in der Bearbeitung von Projekten vergleichbarer Typologie, Komplexität und interdisziplinärer Anforderungen.

Die Schlüsselpersonen müssen für die Bearbeitung der Aufgabe verfügbar sein. Ihre vorgesehene Rolle im vorliegenden Studienauftrag ist klar zu bezeichnen; Stellvertretungsregelungen sind nachvollziehbar aufzuzeigen.

2.8 Entschädigung

Für die Teilnahme an den Veranstaltungen des Studienauftrages und unter Voraussetzung einer fristgerechten und vollständigen Einreichung der Projektstudie gemäss den Bestimmungen des Programms gelten folgende Vergütungsregelungen:

Alle 5 Teilnehmer werden egalitär mit je einer Pauschale von CHF 45'000 inkl. Nebenkosten, exkl. MwSt. 8.1% entschädigt.

Nach allgemeiner Praxis liegt die Gesamtentschädigung bei selektiven Verfahren auf Konzeptstufe in einer Bandbreite von 0.35% – 0.55% der Erstellungskosten. Aufgrund des mittleren Schwierigkeitsgrads der Aufgabenstellung und der Topographie wird zur Bemessung ein mittlerer Wert von 0.45% verwendet.

Bei den geschätzten Erstellungskosten (BKP 1 – 5) der Überbauung gemäss Machbarkeitsstudie von rund 50 Mio. Franken (exkl. MwSt.) resultiert eine Entschädigung von Fr. 225'000.- (exkl. MwSt.) insgesamt resp. 45'000.- (exkl. MwSt.) pro Teilnehmer.

2.9 Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse

<i>Eigentumsverhältnisse</i>	Die eingereichten Unterlagen und die Modelle gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über und können zur Illustration verwendet und publiziert werden.
<i>Urheberrechte</i>	Das Urheberrecht an den Studien verbleibt bei den Teilnehmenden (Art. 26.1 Ordnung SIA 143; Fassung 2025). Bei der Publikation der Projekte werden Auftraggeberin und Verfasser immer genannt.

2.10 Vertraulichkeit

<i>Vertraulichkeit</i>	Die Teilnehmenden und die Jury verpflichten sich über das Verfahren und die Aufgabenstellung Stillschweigen zu wahren und sämtliche Unterlagen vertraulich zu behandeln. Während des laufenden Verfahrens dürfen keine Angaben zu Verfahren und Aufgabenstellung gegenüber der Öffentlichkeit gemacht werden (so z.B. auch nicht auf den Homepages der Firmen). Die Informationen sind vor dem Zugriff durch Unberechtigte zu schützen.
------------------------	---

2.11 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

<i>Verbindlichkeit</i>	Die Bestimmungen des Programms, die Fragenbeantwortung sowie die Erkenntnisse aus den Zwischenbesprechungen sind für die Veranstalterin, die Jury und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme am Studienauftrag anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren sowie die Entscheide der Jury in Ermessensfragen.
<i>Rechtsschutz</i>	Für Streitfälle aus diesem Verfahren sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Gerichtsstand ist Bern.

2.12 Partizipation

<i>Inputveranstaltung</i>	Zur Abstützung des Programms führte die Auftraggeberin am Donnerstag, 18. September 2025 (ab 19.00h) eine Inputveranstaltung mit Anspruchs- und Interessengruppen, d.h. VertreterInnen aus Quartier, Bevölkerung, Politik, Wirtschaft, Interessen- und Fachverbänden, etc. durch. Die Ergebnisse
---------------------------	--

der Inputveranstaltung wurden dokumentiert und den Bearbeitungsteams (siehe Grundlage 2.11) zugänglich gemacht.

Die Projektverantwortlichen haben aufgrund der Rückmeldungen an der Inputveranstaltung vom 18.9.2025 entschieden, dass in der Jury des Studienauftrags insgesamt zwei Nachbarschaftsvertretungen mit beratender Stimme Einsitz nehmen können. Die Personen vertreten dabei folgende Gebiete/Teile:

- Nachbarschaft Fellmattweg
- Nachbarschaft Bolligenstrasse

2.13 Folgeauftrag

Grundsätzliches

Der Entscheid über die Auftragserteilung zur Weiterbearbeitung der Bauaufgabe liegt bei den auftraggebenden Partnern und Veranstaltern des Studienauftrags. Vorbehältlich der notwendigen kommunalen Planungsentscheide der Überbauungsordnung sowie der Kreditsprechung durch zuständige Organe, ist beabsichtigt, die weitere Projektierung auf Basis des Siegerprojekts voranzutreiben.

Folgeauftrag

Die Auftraggeberschaften Einwohnergemeinde Bolligen, Landi Bolligen Genossenschaft und RBS AG beabsichtigen, den Empfehlungen der Jury zu folgen und das Siegerprojekt umzusetzen. Sie sichern dem siegreichen Team den Auftrag für die Weiterbearbeitung zu.

Verträge

Die Auftraggeberschaften beabsichtigen, mit dem siegreichen Team einen Planungsvertrag über alles oder einzelne Verträge pro Los abzuschliessen.

Die Ausführung und Realisierung durch einzelne Auftraggeberschaften (Einwohnergemeinde Bolligen, Landi Bolligen Genossenschaft und Regionalverkehr Bern-Solothurn AG) ist vorgesehen, auch dann, wenn die Gemeinde die eigenen Parzellenflächen veräussert oder im Baurecht weitergibt.

Die bauliche Umsetzung muss etappiert möglich sein, dies auch aufgrund der zwischen den Planungspartnern variierenden Etappierungshorizonten. Die Bauausführung erfolgt grundsätzlich als einheitlicher Prozess über alle Eigentümerschaften hinweg. Bei der RBS gilt dieses Vorgehen ausschliesslich für die Umgebung, nicht aber für das Gebäude selbst. Insgesamt besteht der grösste Entwicklungsdruck bei der Landi Genossenschaft.

Die Grundleistungen werden in Anlehnung an die SIA-Ordnungen 102/2014 und 103/2014 vergütet. Für die Teilleistungsanteile des Architektur- und des Landschaftsarchitekturbüros des siegreichen Teams können für die Etappierung Lose gebildet werden.

Lose, Teilgebiete	mind. Anteile
Los 1: ZPP-Sektor A	58.5%
Los 2: ZPP-Sektoren B und C	58.5%
Los 3: ZPP Sektor D	58.5%

Die Eigentümer beabsichtigen, das Planungsteam mit 100% Teilleistungen zu beauftragen. Sie behalten sich explizit vor, in Absprache und im gegenseitigen Einvernehmen mit den Beauftragten, die Kostenplanung und das Baumanagement separat zu bestellen, allenfalls auch das Vorhaben durch eine Generalunternehmung erstellen zu lassen. In diesen Fällen würden sich die Teilleistungen für die ArchitektInnen auf mind. 58.5% belaufen.

Honorarkonditionen Folgeauftrag

Als Verhandlungsbasis und Richtwerte für die nach Abschluss durchzuführenden Vertragsverhandlungen, werden folgende Kennwerte bezeichnet:

- Z-Werte 2024
- Alle Faktoren: 1.0
- Schwierigkeitsgrad (n): 1.0
- Index: 135.-/h basierend auf dem Personalkostenindex 1.1.2025
Teuerung gemäss aktuellem Personalkostenindex zum Vertragsabschluss.
- Allfälliger Zuschlag bei einem Generalplaner-Mandat: max. 5% auf das Honorar der zu koordinierenden Fachplanerleistungen.

Folgeauftrag Landschaftsarchitektur

Das Landschaftsarchitekturbüro des siegreichen Planungsteams ist an der Bearbeitung der Landschaftsplanung in einem Umfang von mindestens 64.5 % Teilleistungsprozenten der landschaftsplanerischen Arbeiten im Gesamtperimeter, d.h. in allen drei Teilgebieten, berechtigt. Eine Ergänzung bis auf 100% Leistungsanteile ist grundsätzlich vorgesehen, kann jedoch nicht verbindlich zugesichert werden.

Qualitätssicherung in der Umsetzung

Um die Qualität auch in der Ausführungsplanung sowie der Realisierung zu sichern, wird ein Expertenausschuss, bestehend aus einer Delegation der Jury gebildet, welche die Planung und Realisierung begleiten (Stellungnahme zwischen Vorprojekt und Bauprojekt oder zu Bauprojekt und bei Projektänderungen). Diese Massnahmen werden am Ende des vorliegenden Verfahrens festgelegt.

3. Aufgabenstellung

3.1 Ziele

Qualitätssicherung

Aufgrund der städtebaulich anspruchsvollen Aufgabenstellung wird mit dem Studienauftrag nach SIA 143 als anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren ein Siegerprojekt entwickelt, welches anschliessend planungsrechtlich mittels Überbauungsordnung/Teil-Überbauungsordnungen gesichert werden soll.

Verfahren

Im Verfahren des Studienauftrags soll geklärt werden, wie die vorgesehene Nutzung in einer qualitativ hochstehenden Bebauung realisiert werden kann. Dabei sind den orts- und städtebaulichen Aspekten und der Lage am Bahnhof im Übergang zum angrenzenden Wohnquartier grosse Bedeutung beizumessen.)

Planungsziele

Mit der Entwicklung im Gebiet der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» werden folgende Ziele verfolgt:

- Realisieren einer qualitätsvollen Überbauung in verdichteter Bauweise, einer qualitätsvollen Freiraumgestaltung inklusive Bahnhofplatz und einer zweckmässigen Anordnung der Nutzung.
- Umsetzung einer gut funktionierenden und verkehrssicheren Organisation der Erschliessungsanlagen und des Bahnhofplatzes.
- Aufzeigen eines gut funktionierenden Bahnhofzugangs vom Gleisübergang und von der Personenunterführung Eisengasse her.
- Zukunftsfähige und innovative Gestaltung der Überbauung, welche sich an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit orientiert. Mit dem qualitätssichernden Verfahren ist aufzuzeigen, wie im Gesamtperimeter der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» eine zweckmässige Etappierung sichergestellt werden kann. Die Abhängigkeiten zwischen den Sektoren sind dabei auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

3.2 Lage



Abb. 2 Entwicklungsgebiet aus Südosten (Foto: © Adrian Moser)

Lage Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt an einem stark frequentierten regionalen Verkehrsknotenpunkt. Die S-Bahn-Linie S7 verzeichnet werktags 4'700 Ein- und Aussteiger, wobei sie zu Spitzenzeiten alle 7.5 Minuten fährt. Die Buslinien, die an diesem Bahnhof starten, werden an Werktagen von fast 3'000 Fahrgästen genutzt.



Abb. 3 Südlicher Teil des Planungsgebets vom LANDI-Parkplatz aus, Blick nach Süden (Foto: © Adrian Moser)

3.3 Perimeter

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter entspricht dem ausgezogenen roten Perimeter in Abb. 4. Dieser umfasst die ZPP Nr. XII «Bahnhof West» mit den vier Sektoren entsprechend der heutigen Parzellen Nrn. 95, 2493, 3421, 5404, die durch die Bearbeitungsteams zu bearbeiten sind.

Der Veloabstellplatz auf der südöstlich gelegenen RBS-Parzelle Nr. 5404 liegt nicht im Bearbeitungsperimeter ist jedoch im Zusammenhang mit dem Freiraum vor der Studentenlodge bei der Planung und Bearbeitung der verkehrlichen Aspekte mitzubersichtigen (ergänzende gelbe Markierung in Abb.4).

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter entspricht dem Modellperimeter.



Abb. 4 ZPP Nr. XII Bahnhof West. Bearbeitungsperimeter in Rot. Einbezug Veloparkierung ausserhalb des Bearbeitungsperimeters (gelb) (Quelle: swisstopo)

3.4 Aufgaben Fachbereiche

3.4.1 Städtebau

Gesamtentwurf

Die künftige Überbauung in den Sektoren A bis D soll sich unter Beanspruchung der planungsrechtlichen Spielräume städtebaulich einen überzeugenden Wohn-, Arbeits- und Ankunftsort darstellen. Sie hat sich gut in das bestehende Siedlungsbild einfügen. Ausserdem ist eine qualitätsvolle Freiraumgestaltung mit einem gut funktionierenden und verkehrssicheren Bahnhofplatz zu schaffen. Bebauung, Freiräume und Erschliessung sind gesamtheitlich zu entwickeln. Liegenschaften und Aussenräume des benachbarten Umfelds müssen in die Betrachtungen einbezogen werden.

Dabei ist die topographische Situation sorgfältig zu berücksichtigen. Es ist eine möglichst hohe Durchlässigkeit in Richtung Hang und Fellmattquartier herzustellen, sodass die bestehende Geländemorphologie weiterhin erlebbar bleibt. Die Hanglage soll klar ablesbar sein und in der Setzung der Baukörper sowie in der Gestaltung der Freiräume räumlich nachvollziehbar zum Ausdruck kommen.

Höhen und Geschossigkeit

Die baurechtlichen Vorschriften der ZPP XII Bahnhof West (Nutzungsmass) sind massgebend und bilden den Rahmen für die Bebauungsmöglichkeiten.

<i>Gestaltung</i>	Die in der ZPP formulierten Gestaltungsgrundsätze sind zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.
<i>Bestandsgebäude</i>	Die Auseinandersetzung mit den Bestandesgebäude in allen Sektoren ist aufzuzeigen.
<i>Sektoren A bis C</i>	Städtebaulich ist die Gliederung des Planungsbereichs nach den Sektoren, resp. den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen besondere Beachtung zu schenken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bahnhofplatz eine Vielzahl von Funktionen aufnehmen muss wie Zu-/Wegfahrt Einstellhalle der Verkaufsnutzungen, Anlieferungsverkehr, Fussgänger- und Veloverkehr, Publikumsverkehr Bahn, Durchfahrt zu den Gebäuden Bolligenstrasse 91-99 etc. Trotz diesen funktionalen Anforderungen ist er als Begegnungsraum möglichst attraktiv und verkehrssicher zu gestalten.
<i>Sektor D</i>	Die visuelle Erscheinung von RBS in der Öffentlichkeit wird neben den Fahrzeugen massgeblich geprägt von den Bahnhöfen und Haltestellen: Diese sind der Zugang zum ÖV-System und als solches wichtige öffentliche Orientierungspunkte. Ziel ist es, einladende, benutzergerechte Publikumsanlagen mit angemessenem Kundennutzen den (potenziellen) Fahrgästen zur Verfügung zu stellen. Die kommerziellen Flächennutzungen am Bahnhof dienen in erster Linie den Bedürfnissen der Fahrgäste. Die Publikumsanlagen sind sicher und leistungsfähig auszugestalten. Zwingend einzuhalten sind die Anforderungen des BehiG für die Bahnhofzugänge.
<i>Sektor D, Perrondach</i>	Infolge bahntechnischer Anpassungen ist eine Verschiebung/Verlängerung des Perrondachs in Richtung Worb um 10-30 m optional anzudeuten.
<i>Sektor D, Abstände</i>	Es sind folgende Abstände zum nächstgelegenen stromführenden Teil einzuhalten. Im Falle Bahnhofsgebäude ist dies der nähergelegene Fahrdrabt.

Sicherheitsabstände ab dem nächsten stromführenden Element:

Abstand zum stromführenden Element	Zulässige Nutzung / Einschränkungen
Bis 1.50 m	Keine privaten Bauten
ab 1.50 bis 2.25 m	Nicht öffentlicher Bereich. Keine Fenster die geöffnet werden können, keine Terrassen, Keine Balkone, kein begehbare Dach.
Ab 2.25 bis 5.0 m	Beschränkt öffentlicher Bereich. Balkone nur mit Verglasung möglich. Fenster offenbar möglich; kein begehbare Dach.
Ab 5.00 m	Keine Einschränkungen (Balkone, Fenster ohne Auflagen).

3.4.2 Freiraum

Die Freiraumgestaltung ist als integraler Bestandteil des städtebaulichen Konzepts zu betrachten. Öffentliche und gemeinschaftliche Aussenräume sind in ihrer Qualität und Funktion sorgfältig zu konzipieren.

Spiel- und Aufenthaltsflächen

Für die Planung sind die Bestimmungen der kantonalen Baugesetzgebung (BauG) und der dazugehörigen Bauverordnung (BauV) zu berücksichtigen, insbesondere folgende Themen und Artikel:

- Die Grösse der Aufenthaltsbereiche und Kinderspielplätze ist projektabhängig festzulegen (Art. 45 BauV), grob nachzuweisen (bspw. auch auf Dachflächen) und an möglichst sonnigen, hindernisfrei und gefahrlos erreichbaren sowie dem Verkehr abgewandten Lagen anzuordnen (Art. 44 BauV).
 - Die Fläche der Kinderspielplätze hat wenigstens 15 Prozent der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen der Familienwohnungen zu entsprechen (Art. 45 Abs. 1 BauV).
 - Für Aufenthaltsbereiche sind 5 Prozent der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen aller Wohnungen, pro Mehrfamilienhaus mindestens aber 20 m², vorzusehen beziehungsweise zur Fläche gemäss Absatz 1 hinzuzurechnen (Art. 45 Abs. 2 BauV).
 - Die Fläche mindestens 2 m breiter Terrassen, Balkone und dergleichen kann zur Hälfte an den erforderlichen Aufenthaltsbereich angerechnet werden.
- Sofern der Kinderspielplatz auf der bewohnten Seite angeordnet wird, muss dieser mindestens 3m von der Fassadenflucht abweichen. Aufgrund Anzahl und Grösse der geplanten Wohnungen (< 20 Familienwohnungen) ist keine grössere zusammenhängende Spielfläche (ab 400 m²) notwendig. Eine sog. grössere Spielfläche hat auf dem Areal weder Platz noch kann eine solche im Umfeld gefahrenlos durch Kinder erreicht werden.
- Die Vorgaben für hindernisfreies Bauen umfassen Art. 22 BauG und Art 85-88 BauV. Darüber hinaus sind die Normen SIA 500 (2009) „Hindernisfreie Bauten“ und VSS SN 640 075 «Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» zu beachten.

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum im Planungsgebiet ist aufzuwerten, seiner Nutzung entsprechend zu gestalten und soweit möglich und zweckmässig, zu begrünen. Insbesondere ist eine Gestaltung für den Übergang zwischen Hochbauentwicklung und öffentlichem Raum zu finden, die über den Bahnhofplatz attraktiv ist und einen Beitrag für einen lebendigen Ankunftsort in Bolligen leistet. Die Hanglage ist in das Gestaltungskonzept einzubinden, und bestehende Grünwerte sind – wo vorhanden – angemessen zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz soll eine repräsentative Visitenkarte der Gemeinde und des RBS darstellen. In den Sektoren B, C und D bildet er die zentrale Verkehrsdrehscheibe und muss gemäss den Bestimmungen der ZPP eine Mindestfläche von 700 m² aufweisen (inkl. Verkehrsanlagen). Der Platz dient als multimodaler Verteiler, welcher die verschiedenen Verkehrsträger – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr – effizient miteinander verknüpft. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei der sicheren Führung des Fussgängerverkehrs zu widmen, indem geschützte Bereiche vorgesehen werden. Im Vordergrund stehen die Reduktion von Zufahrts- und Manövriertflächen zugunsten des Langsamverkehrs sowie eine erhöhte Aufenthaltsqualität.

Zentrale Anforderungen sind zudem die Sicherstellung und Optimierung der Fusswegverbindungen über den Bahnhofplatz in Richtung Dorfzentrum Sternenplatz (Bolligenstrasse), ins Hühnerbühl-Quartier, zum Oberstufenzentrum Eisengasse sowie in Richtung Wegmühle und Rothus.

3.4.3 Nutzungen

Die Bearbeitungsteams haben sich in ihren Überlegungen an den nachfolgend definierten und näher beschriebenen Anforderungen zu berücksichtigen.

Qualitäten Angestrebt wird eine hochwertige städtebauliche Entwicklung des Entwicklungsgebiets mit dem Ziel eines qualitativ hochstehenden Überbauungsprojekts, mit hoher Funktionalität und einem attraktiv gestalteten öffentlichen Raum im direkten Umfeld des Bahnhofs Bolligen, einschliesslich des Bahnhofplatzes.

Nutzungsart Vorzusehen ist eine Überbauung mit einer Mischnutzung – mit Verkauf, Dienstleistung oder Büro primär im ersten und zweiten Vollgeschoss.

Nutzungsprofile In allen Bebauungssektoren wird grundsätzlich eine Mischnutzung angestrebt: Während das erste und teilweise auch das zweite Vollgeschoss für Dienstleistungs-, Gewerbe- oder Verkaufsnutzungen vorgesehen ist, sollen in den darüberliegenden Geschossen Wohnnutzungen realisiert werden. Besonderes Augenmerk gilt der Flexibilität der Verkaufsflächen: Neben einer Verkaufsnutzung durch die Landi soll auch die Ansiedlung eines weiteren Grossverteilers ermöglicht werden. Dieser ist noch nicht bestimmt und wird zu einem späteren Zeitpunkt durch die Gemeinde öffentlich ausgeschrieben. Die betreffenden Detailhandelsflächen können dabei flexibel gestaltet und bei Bedarf in kleinere Einheiten für unterschiedliche Anbieter unterteilt werden. Eine Anordnung der beiden Verkaufsnutzungen über zwei Vollgeschosse ist grundsätzlich möglich. Das Raumprogramm der Landi und eines zusätzlichen Grossverteilers liegt in seinen Eckwerten vor:

Verkaufsgeschäft Landi

- 1'500 m² Verkaufsfläche
- 350 m² Aussenverkaufsfläche (Notwendigkeit: Tageslicht)
- 400-500 m² Lager und Sozialräume
- Anordnung im Erdgeschoss am Bahnhofplatz, Sozialräume im darüber liegenden Vollgeschoss möglich
- Adressierung und Zugang ab Bahnhofplatz
- Anlieferung ab rückwärtigem Bahnhofplatz
- Parkierung in Einstellhalle

Verkaufsgeschäft weiterer Detailhändler

- 700 m² Verkaufsfläche
- 250-300 m² Lager und Sozialräume
- Anordnung im 1. oder 2. Vollgeschoss
- Adressierung und Zugang seitlich oder ab Fellmattweg möglich
- Anlieferung ab rückwärtigem Bahnhofplatz gemeinsam mit Anlieferung Landi
- Parkierung in Einstellhalle

Die Eckwerte zur Erweiterung des Ladengeschäfts der Landi sowie zur Ansiedlung eines weiteren Detailhändlers - wie oben erläutert - wurde mittels einer Machbarkeitsstudie (vgl. Grundlage 2.12) plausibilisiert.

Im Sektor C ist weiterhin eine Tankstelle zu betreiben: 2 Tanksäulen, 4 Zapfstellen und 2 Schnellladesäulen für PW und Kleinfahrzeuge bis 3.5 t.. Die Tankstelle der AGROLA AG (Tankstelle der Zukunft. Fossil, Strom und HVO) ist so zu konzipieren, dass die Konflikte mit den Fussgänger- und Veloverkehrsströmen minimiert werden. Der Flächenbedarf ist aufzuzeigen.

*Sektor D
Bahnhofsgebäude*

Die Erdgeschossnutzung im Sektor D soll möglichst publikumsorientiert gestaltet werden, während in dem darüber liegenden bestehenden Geschoss vorzugsweise Dienstleistungsnutzungen oder Wohnungen vorzusehen sind. In den zusätzlichen Geschossen des Bahnhofgebäudes im Sektor D können Dienstleistungen und/oder Wohnnutzungen vorgesehen werden (Kleinwohnungen).

Das Stellwerk im Untergeschoss des Bahnhofgebäudes, das erst 2017 in Betrieb genommen wurde, ist aus technischer Sicht voraussichtlich bis mindestens 2050 weiterhin betriebsfähig. Ein Erhalt der Anlage – auch während der Umbauarbeiten – hat daher hohe Priorität. Ein vorzeitiger Ersatz wäre finanziell nicht vertretbar, da er erhebliche Abschreibungen zur Folge hätte.

Gesamtgebiet: Wohnnutzungen

Im Rahmen der Projektstudie soll untersucht werden, wieviel Wohnnutzfläche gesamthaft mit einer qualitativ guten städtebaulichen Bebauungsform erzielt werden kann. Das Spektrum ist dabei nach oben offen.

Die Wohnungen sind mehrheitlich als Mietwohnungen zu konzipieren. Das konventionelle Mietwohnungsangebot soll sich hauptsächlich an junge, mittlere und ältere Singles und Paare richten, welche die verkehrstechnisch gute Lage am Bahnhof schätzen.

Wohnungsspiegel

Realisiert werden sollen 19 Wohnungen mit 3 und mehr Zimmern (Familienwohnungen). Im Übrigen sind Kleinwohnungen <3 Zimmer vorzusehen. Die Projektträgerschaften strebt folgenden Wohnungsspiegel an:

Wohneinheiten 100% der Whg <3 Zi	Typ	Whg-Grösse HNF	Verteilung % Angaben der Kleinwohnungen
1 ½ Zi.-Whg.	komprimiert	35 m2	10%
1 ½ Zi.-Whg.	grosszügig	45 m2	30%
2 ½ Zi.-Whg.	komprimiert	55 m2	30%
2 ½ Zi.-Whg.	grosszügig	65 m2	30%
3 ½ Zi.-Whg.		85 m2	max. 19 Whg. mit 3 und mehr Zimmern
4 ½ Zi.-Whg.		95 - 100 m2	

Es ist darauf zu achten, dass die Anzahl Familienwohnungen (3 Zimmer und grösser) ein Total von 19 Wohneinheiten nicht überschreitet, einschliesslich der Wohnungen in einem aufgestockten Bahnhofgebäude.

Wohnungen im Sektor D (Bahnhofgebäude) können auch als Sonderformen vorgesehen werden (wie Loftwohnungen, Atelierwohnungen).

Die Grundrisse sind funktional, attraktiv, hindernisfrei, flexibel und sehr effizient zu gestalten.

Schutzräume

Den Bearbeitungsteams wird mit den Rückmeldungen zur Zwischenbesprechung mitgeteilt, ob die Integration von Schutzräumen im Bearbeitungsperimeter vorzusehen ist.

3.4.4 Sozialräumliche Aspekte

Begegnungsmöglichkeiten

Die Arealentwicklung verfolgt das Ziel, sozialräumlich wirksame Begegnungsräume mit hohem Integrations- und Identifikationspotenzial zu schaffen und zugleich eine Überbauung mit ausgewogener sozialer Durchmischung zu realisieren.

3.4.5 Mobilität / Erschliessung / Anlieferung

Erschliessung Gesamtareal

Die Erschliessung der Sektoren A bis D hat über ein abgestimmtes Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu erfolgen, das eine funktionale und sichere Anbindung an das bestehende Strassen- und ÖV-Netz gewährleistet. Die Hauptzufahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über einen Strassenanschluss im Bereich Bolligenstrasse / Worblentalstrasse. Die Sichtbermen sind nachzuweisen. Ergänzend kann die Erschliessung für Sektor A sowie für spezifische Wohnbauten im nördlichen Bereich des Sektors C über den Fellmattweg erfolgen, wobei für diesen eine Mindestkorridorbreite von 4.0 m einzuhalten ist. Die Zufahrtsmöglichkeiten für Blaulichtorganisationen müssen sichergestellt sein.

Der Zugang zu den Parkieranlagen der Verkaufsgeschäfte und Dienstleistungsnutzungen hat ab dem Bahnhofplatz zu erfolgen, die Geschäfte orientieren sich auf den Platz und sind vom Platz aus wahrnehmbar.

Erschliessung Bolligenstrasse 91-99

Die Durchfahrt zu den Gebäuden Bolligenstrasse 91-99 muss sichergestellt sein, insbesondere auch während der Bauphase.

Anlieferung

Der Anlieferungsverkehr für die Landi und eines zusätzlichen Grossverteilers in den Sektoren B und C ist koordiniert (d.h. konzentriert) zu organisieren. Dabei ist sicherzustellen, dass die Einfahrt in den Publikumsbereich für Fussgänger und Veloverkehr stets vorwärts erfolgt und keinerlei Rückwärtsfahrten im gleisnahen Bereich des Bahnhofplatzes notwendig sind. Die in der Machbarkeitsstudie (vgl. [Grundlage 2.12](#)) aufgezeigte Lösung mit den Anlieferungsbuchten im hinteren Bereich des Bahnhofplatzes minimiert die Konflikte und stellt aus Sicht der Auftraggeberschaft die derzeitige Bestlösung dar. Nach dem Rückwärtsmanöver muss die Warenlogistik gebäudeintegriert und abgeschirmt erfolgen (Tore am Gebäude).

Im Sektor D ist für die Nutzungen im Erdgeschoss eine Anlieferung (LKW) analog heute erforderlich und auch zukünftig sicherzustellen.

Parkierung in Sektor B und C: Einstellhalle

Für die Sektoren B und C ist nach Möglichkeit eine gemeinsame, etappierbare Einstellhalle zu konzipieren, um eine effiziente Nutzung der Parkierungsflächen zu gewährleisten. Zudem ist die nachhaltige Integration der Bahn- und

Businfrastruktur sicherzustellen, sodass sowohl heutige als auch zukünftige betriebliche Anforderungen erfüllt werden. Für das Wohnen wird ein Zielwert von 0.5 PP/Wohnung festgelegt inkl. Anteil Besucherparkplätze. Der Parkplatzbedarf für das Verkaufsgeschäft der Landi beträgt 60 Kunden- und 10 Mitarbeiter-Parkplätze. Der Parkplatzbedarf für einen weiteren Grossverteiler beträgt rund 50 Kunden- und 10 Mitarbeiterparkplätze.

Parkierung Sektor D

Eine minimale zweckmässige Anzahl an PP ist einzuplanen. Kurzzeit- und wenn möglich ein Teil der Kundenparkplätze sind vor der Liegenschaft anzuordnen. Die restlichen Parkplätze können ebenfalls analog heute vor der Liegenschaft oder in die Einstellhallen der restlichen Überbauung integriert werden. Es ist folgende Anzahl Parkplätze zu berücksichtigen:

- Kurzzeitparkplätze bei Bahnhofgebäude: 6 PP (Reduktion von 12 auf 6 PP). Kunden- und Mieterparkplätze in den OG des RBS-Gebäudes: Anordnung von 10 PP in neuer Einstellhalle. Ist dies nicht möglich, sind die Parkplätze weiterhin oberirdisch anzuordnen. Für Wohnnutzungen im Sektor D wird ein Zielwert von 0.2 PP pro Wohnung festgelegt.

Übersicht Parkierung

Zusammenfassend gelten folgende Vorgaben zur Parkierung:

Sektor	Wohnen inkl. Besucher PP	PP Gewerbe/DH (in ESH)	PP MA (in ESH)	Kurzzeit PP
Sektor A	0.5 PP/Whg.			
Sektor B	0.5 PP/Whg.	50	10	
Sektor C	0.5 PP/Whg.	60	10	
Sektor D	0.2 PP/Whg.	10		6

Veloabstellplätze

Für die Erstellung der Veloabstellplätze sind die Flächen nachzuweisen: Bemessung: 1 Veloabstellplatz pro Zimmer nach VSS-Norm. Die Abstellplätze sollen sinnvoll, attraktiv und gut erreichbar, idealerweise nahe den Bahneingängen, angeordnet sein. Zusätzlich sind Flächen für Cargo-Velos, Veloanhänger und Kinderwagen an gut zugänglichen Stellen bereitzustellen. Mind. 50% der Plätze müssen überdacht, ebenerdig und sicher zugänglich sein. Spezielle Abstellplätze für grössere oder spezielle Velos sind ebenfalls einzuplanen.

Die Veloabstellplätze der RBS auf der südlichen Parzelle Nr. 5404, welche ausserhalb der ZPP Nr. XII Bahnhof Bolligen liegen, sind in die verkehrstechnischen Überlegungen einzubeziehen. Ebenso ist die Veloabstellanlage an der Eisengasse beim P+R Fellmatt zu berücksichtigen.

3.4.6 Infrastruktur Bahnhof

Dieser Abschnitt formuliert die Vorgaben zum Bahnhof Bolligen und den damit verbundenen Infrastrukturanlagen, jedoch ohne Erschliessung und Parkierung von MIV und Velo (vgl. Kap. 3.4.5). Betreffend Bestandesgebäude Bahnhof vgl. Kap. 3.4.12).

Bahnhof Bolligen

Der Bahnhof Bolligen ist als öV-Drehscheibe zu betrachten, welche nebst gut erschlossenen Dienstleistungen/Einkauf auch als Umsteigepunkt gilt. Gute Lösungen für die Erste-Letzte-Meile sind daher ein zentraler Punkt für die

Entwicklung des Gesamtareals (Sharing-Angebote, Veloabstellplätze, gute und sichere Fussgängerwege zum/vom Bahnhof.

Der Bahnhof in seiner Kernfunktion als Verkehrsdrehscheibe sollte unter Einbezug des Umsteigeverkehrs vom / zum Bus, sowie des Langsam- und Sharingverkehrs ganzheitlich überprüft werden.

Auch auf dem Aussenperron, welches nicht im Projektperimeter liegt, ist eine teilweise Perronüberdachung angesichts der vermutlich zunehmenden öV-Nachfrage infolge der örtlichen Entwicklungen (Areal Bhf. Bolligen, Wegmühle, Bernapark Deisswil, Fussballcampus, etc.) denkbar.

Die Gleisanlage bleibt am heutigen Ort bestehen.

*Personenunterführung
Bolligenstrasse*

Die Personenunterführung unter der Bolligenstrasse zwischen dem öV-Knoten zum Oberstufenzentrum Eisengasse, Musikschule Worblental und den Wohnquartieren im Bereich Eisengasse/Kistlerstrasse ist zweckmässig und bietet eine sichere Querung der stark befahrenen Bolligenstrasse. Jedoch bringt diese auch Nachteile mit sich.

Die bestehende Personenunterführung liegt suboptimal zu den Umsteigeströmen, zum Bahnhofzugang und schränkt die Buszufahrt stark ein. Die Durchgangsbreiten vom Bus- auf das Bahnperon sind nicht ausreichend und müssen im Rahmen der Planungen breiter ausgelegt werden. Aus diesem Grund wurde eine Überprüfung der Personenhydraulik veranlasst, welche die erforderlichen Breiten in diesem Bereich definiert (vgl. Grundlage 2.07) und Details in Kap. 4.4. Der Aufgangsbereich aus der Personenunterführung ist deshalb zu prüfen/überdenken.

Busverkehr

Auf der Bolligenstrasse talwärts wäre eine mittige Busspur bis auf Höhe Landi anzustreben, damit die Busse bei geschlossener Barriere nicht im Stau stehen müssen. Diese Massnahme ist aber ausserhalb des Projektperimeters, hat aber trotzdem eine Abhängigkeit zur Erschliessung des Planungsperrimeters im Bereich des Fellmattwegs.

Die Ausstiegshaltestelle für den Bus auf Höhe Bahnhofgebäude kann infolge der örtlichen Gefälle/Absätze/Kuppen nur sehr langsam angefahren werden. Auch das Längsgefälle der Haltestelle kann im Winter zu Problemen führen (rutschende Busse). Eine Verbesserung wäre erforderlich. Dies ist im verkehrlichen Ablauf mitzudenken.

Die Höhe der Buskante entspricht aktuell nicht den geltenden BehiG-Vorgaben und muss auf 22 cm angehoben werden. Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf. Dieser Handlungsbedarf ist konzeptionell mitzudenken.

3.4.7 Lärm- und Immissionsschutz

Hauptquelle der Lärmbelastung ist der Strassenverkehr auf der Bolligen- und Worblentalstrasse, während der Bahnlärm keine Grenzwertüberschreitungen verursacht. Direkt an der Baulinie (5 m) werden die Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzung um bis zu 2 dBA überschritten; ab ca. 9 m Abstand zur Strasse sind sie jedoch eingehalten, auch im Erdgeschoss (1. Vollgeschoss) und 1. Obergeschoss (2. Vollgeschoss). Für die Planung sind deshalb Massnahmen

auf Gebäudeebene besonders relevant, wenn sie näher als 9 m an den Fahrbahnrand der Bolligenstrasse gestellt werden: Gewerbenutzung im EG/1. OG, lärmabgewandte Orientierung der Wohnräume sowie lärmschützende Balkon- und Loggienlösungen. Auch der Gewerbelärm (Einstellhalle, Anlieferung, Tankstelle) erfordert vorsorgliche Massnahmen wie Einhausungen, emissionsarme Technik und eine günstige Platzierung der Zufahrten. Weitere Details sind im Faktenblatt Lärm, [Grundlage 2.08](#) enthalten.

3.4.8 Tankstelle

Die Landi beabsichtigt, im Entwicklungsgebiet auch weiterhin eine Tankstelle mit zwei Zapfsäulen und vier Betankungsstellen zu betreiben. Diese ist zwingend vorzusehen. Die Tankstelle ist funktional optimal am Bahnhofplatz zu positionieren unter Berücksichtigung aller Verkehrsströme und der Aufenthaltsqualitäten in den verschiedenen Bereichen.

3.4.9 Wirtschaftlichkeit

Die vorgeschlagenen Lösungen sind unter Berücksichtigung der ökonomischen Rahmenbedingungen zu entwickeln. Es sind wirtschaftlich tragfähige Konzepte zu erarbeiten, welche die langfristige Rentabilität der Nutzungen sichern. Entsprechend werden Konzepte und Entwürfe von den Planungsteams erwartet, welche bezüglich Baukosten wie auch den nachfolgenden Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt attraktiv sind und eine hochwertige Nutzungsdisposition zulassen. Es liegt an den Planungsteams, die Gesamtwirtschaftlichkeit sicherzustellen. Geeignete Mittel dazu sind:

- Vielfältig nutzbare Flächen und Grundrisse
- Hohe Flächeneffizienz (optimales Verhältnis von GF zu nutzbarer Fläche)
- Hochwertigkeit der Nutzflächen
- Klare, einfache bauliche Konzepte (bspw. Spannweiten, Lastabtragung, Materialisierung)
- Minimierte Unterterrainflächen
- Effiziente Erschliessungs- und Parkierungssysteme

Gefordert sind klare, einfache bauliche Konzepte, effiziente Bausysteme und Konstruktionen, vielfältig nutzbare Flächen und Grundrisse, eine konsequente Trennung der Systeme nach ihrer Lebensdauer sowie die Konzentration und einfache Zugänglichkeit von technischen Installationen. Die Konzepte und Entwürfe bilden die Grundlage für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

Die Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit in Erstellung und Betrieb sind im Erläuterungsbericht darzulegen (keine Berechnungen).

3.4.10 Energie

Die Anforderungen zu Energie der Vorschriften der ZPP XII Bahnhof West (Energie) sind massgebend. Im Weiteren wird auf Art. 30 GBR verwiesen.

3.4.11 Nachhaltigkeit

Die Entwicklung des Gebiets soll hohe Nachhaltigkeitsstandards erfüllen. Dabei sind ökologische, ökonomische und soziale Aspekte gleichwertig zu berücksichtigen. Der Einsatz erneuerbarer Energien, ressourcenschonender

Materialien und innovativer Mobilitätskonzepte ist zu fördern. Zudem sind klimaangepasste Lösungen für die Aussenraumgestaltung und den Gebäudebestand zu integrieren (wie Regenwassermanagement). Die Flächennutzung soll effizient gestaltet werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität mit minimalem Flächenverbrauch zu gewährleisten. Kreislaufwirtschaftliche Prinzipien sind nach Möglichkeit in der Bauweise zu implementieren. Im Weiteren wird auf Kapitel 4.3 Nachhaltige Bauen und Nutzen GBR verwiesen.

3.4.12 Bestandesgebäude

*Bestandsgebäude
insgesamt*

Die Auseinandersetzung mit den Bestandsgebäuden in allen Sektoren ist darzulegen. Dabei ist aufzuzeigen, ob und aus welchen Gründen bestehende Gebäude ganz oder teilweise erhalten, in das städtebauliche Konzept integriert oder - sofern sachlich begründet und voraussichtlich notwendig - abgebrochen werden sollen. Zudem ist zu analysieren, welche Identität die heutigen Gebäude dem Ort verleihen und wie sich diese auf die künftige Bebauung auswirken könnte.

*Bestandsgebäude
Bahnhof*

Beim Bestandesgebäude Bahnhof ist zwingend das Untergeschoss mit dem Stellwerk zu erhalten, auch während der Bauphase. Der oberirdische Teil des Gebäudes ist hinsichtlich einer Erweiterung oder einer Aufstockung weiterzuentwickeln. Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere hinsichtlich Ressourcenschonung und Energieeffizienz, sind mit hoher Priorität zu berücksichtigen. Das Bestandesobjekt ist in Grundlage 2.06 dokumentiert.

3.5 Lösungsvarianten

Im Rahmen der Projektstudie wird 1 Zwischenbesprechung durchgeführt. Grundsätzlich ist es zulässig, im Rahmen der Zwischenbesprechung verschiedene Varianten zu präsentieren. Der Jury ist jedoch darzulegen, welche Variante beurteilt werden soll. Für die Schlussabgabe muss sich jedes Team auf eine Lösungsvariante festlegen und diese für die Schlussabgabe und -präsentation aufbereiten.

3.6 Beurteilungskriterien

Im Rahmen der Schlussbeurteilung wird aus den Projektstudien ein Siegerprojekt bestimmt. Es wird derjenige Projektbeitrag zur Weiterbearbeitung ausgewählt, der in der Beurteilung die nachfolgenden Beurteilungskriterien insgesamt am besten erfüllt. Die Reihenfolge der aufgeführten Kriterien stellt keine Gewichtung dar. Die Jury nimmt vielmehr gestützt auf sämtliche Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung der eingereichten Projekte vor.

Städtebauliches Gesamtkonzept

- Städtebauliche und gestalterische Qualität der Gesamtkonzeption
- Dichte, Körnung und Massstäblichkeit
- Eingliederung und Vernetzung mit Umfeld
- Identität und Ausstrahlung

Freiraumkonzept

- Zonierungen, Nutzungsqualitäten
- Identität, Vernetzung mit Umfeld
- Gestaltungs- und Materialisierungsvorstellungen
- Klimamassnahmen, Regenwassermanagement

Mobilität / Erschliessung

- Funktionalität Erschliessung-/Verkehrskonzept
- Qualität und Attraktivität der Erschliessung, Vernetzung mit Umfeld
- Angemessene Verkehrssicherheit
- Flächennachweise (Abstellplätze Auto, Velo) und Flächeneffizienz

Architektur und Nutzungsaspekte

- Einhaltung der Flächenvorgaben
- Anordnung / Organisation der Wohnnutzung, Attraktivität der Wohnungen (Ausrichtung, Besonnung, Aussicht usw.)
- Anordnung und Einbindung weiterer Nutzungen, Nutzungsvielfalt
- Bezüge Nutzungen / Aussenraum

Wirtschaftlichkeit

- Baukosten, Lebenszykluskosten
- Flächenquotienten (Hauptnutzfläche zu Geschossfläche über Terrain)
- Gebäudestruktur (Erschliessungslösungen, bauliche Konzepte)
- Konstruktions- und Volumenkomplexität

Nachhaltigkeit

- Gesellschaft: hohe Nutzungsdichte, Freiraumqualität, Identität
- Umwelt: Kompakte Bauweise, Materialisierungskonzept, Erschliessungs-/Verkehrskonzept, Biodiversität
- Wirtschaftlichkeit: Flächeneffizienz

4. Planerische Rahmenbedingungen

4.1 Baurechtliche Grundordnung

Planungsrechtliche
Situation und Stand
ZPP XII

Die ZPP Nr. XII ist in vier Sektoren unterteilt. Die vier Sektoren entsprechen den vier Grundbuchparzellen, die sich wie folgt auf die drei Eigentümerschaften verteilen:

Sektor	Parzelle Grundbuch Nr.	Eigentümerschaft
A	3421	Einwohnergemeinde Bolligen
B	2493	Einwohnergemeinde Bolligen
C	95	Landwirtschaftliche Genossenschaft Bolligen und Umgebung
D	5404	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

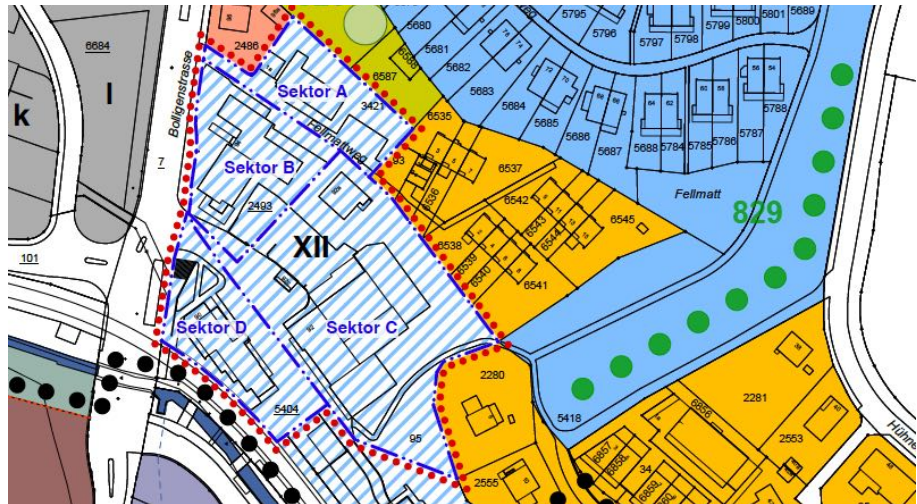


Abb. 5 Ausschnitt Zonenplan der Gemeinde Bolligen (in Kraft seit August 2024)

Für das Planungsgebiet am Bahnhof Bolligen gelten die Bestimmungen der Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. XII Bahnhof West, beschlossen durch die Stimmbevölkerung Bolligen am 25. September 2022. Die ZPP Nr. XII wurde im August 2024 in Kraft gesetzt.

Die Festlegungen zum Planungsgebiet (Baureglement, ZPP XII Bahnhof West, Auszug ZPP siehe [Grundlage 3.02](#)) sehen folgende Ergänzungen vor:

- Zonen-/Strassenabstand 5.0 m; ggü. nördlich angrenzende ZSF 4.0 m
- Sektor A: Freihalten des südlichen Bereichs für den Fellmattweg mind. 4.0 m. Max. 4 Vollgeschosse (ab Fellmattweg).
- Sektor B: minimale Fläche des Bahnhofplatzes festgelegt; weitere Abstände werden im vorgeschriebenen Verfahren bestimmt; vgl. Wettbewerbspflicht. Max. 7 Vollgeschosse (ab Bahnhofplatz).
- Sektor C: minimale Fläche des Bahnhofplatzes festgelegt; östlicher Freiraum/Hang ist freizuhalten; weitere Abstände werden im vorgeschriebenen Verfahren bestimmt, vgl. Wettbewerbspflicht. Max. 5 Vollgeschosse (ab Bahnhofplatz).

- Sektor D: Abstand ggü. Sektor C mind. 5.0 m. Max. 5 Vollgeschosse (ab Bahnhofplatz).
- Bahnhofplatz in den Sektoren B, C und D mit einer Fläche von mind. 700 m²

4.2 Kommunale Richtplanung

Richtplan Siedlung

Mit dem kommunalen Richtplan Siedlung (am 5. April 2018 genehmigt) verfügt die Gemeinde über ein Planungsinstrument, welches die grundlegenden Entwicklungsabsichten im Bereich der Siedlungsentwicklung aufzeigt. Das beabsichtigte Vorhaben ist im Richtplan Siedlung als Massnahme S 4.4 behördenverbindlich verankert. Die aktuellen planerischen Grundlagen (u.a. Kantonaler Richtplan, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK, kommunales Leitbild) und die raumplanerisch relevanten Themen (z. Bsp. Siedlungsentwicklung nach innen, Baulandbedarf) wurden im kommunalen Richtplan berücksichtigt.

Richtplan Energie

Im kommunalen Richtplan Energie (Genehmigung 20. September 2019) liegt das Planungsgebiet gemäss Massnahmenblatt M 5 innerhalb des Prioritätsgebiets «Holz/ Grundwasserwärme». Bei Ersatz und Neubau von Heizungssystemen ist eine bivalente Wärmenutzung Holz/Grundwasser zu prüfen. Es ist eine Verbundlösung anzustreben. Es wird auf die Marginalie Energie im Kapitel 4.7 Umwelt verwiesen.

Testplanung Entwicklung Bahnhofgebiet Bolligen (2014)

Mit einer Testplanung wurde, unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und örtlichen Gegebenheiten, das Nutzungs- und Bebauungspotenzial im Bahnhofgebiet Bolligen ausgelotet und evaluiert.

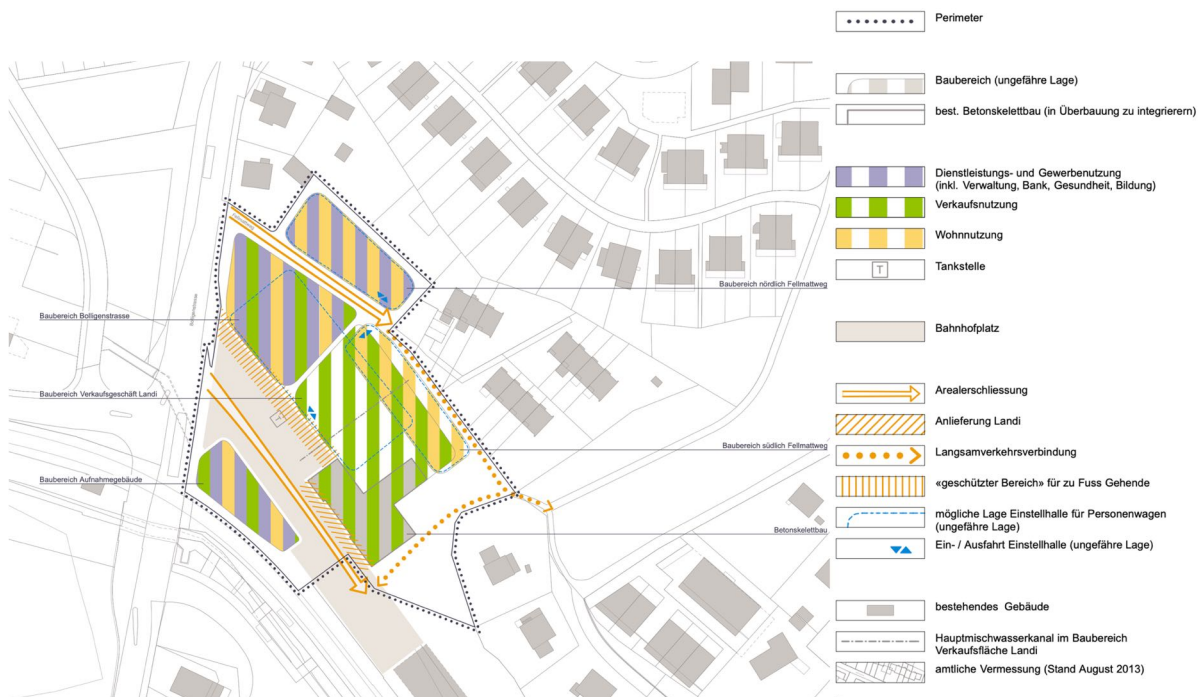


Abb. 6 Testplanung ZPP XII Bahnhof – Entwicklungsleitplan (2014)

Das Verfahren wurde von den drei Planungspartnern Einwohnergemeinde Bolligen, Landi Bolligen Genossenschaft und RBS gemeinsam ausgelobt und im Jahr 2014 durchgeführt. Die drei Architekturbüros GWJ Architektur AG (Bern), Rykart Architekten AG (Bern Liebefeld) und W2H Architekten AG (Bern), mit ausgewiesenen Kompetenzen in Stadtplanung und Städtebau haben je eine Projektstudie erarbeitet. Die in der Testplanung entworfenen Konzeptideen wurden in einen Entwicklungsleitplan aufbereitet (siehe Grundlage 2.10).

4.3 Übergeordnete Planungen und Grundlagen

RGSK Bern-Mittelland

Das Areal ist gemäss regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021 auch auf regionaler Ebene ein Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet mit Fokus Mischnutzung (Massnahme BM.S-UV.1.68). Im regionalen Richtplan RGSK werden unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung aufgenommen.

ISOS

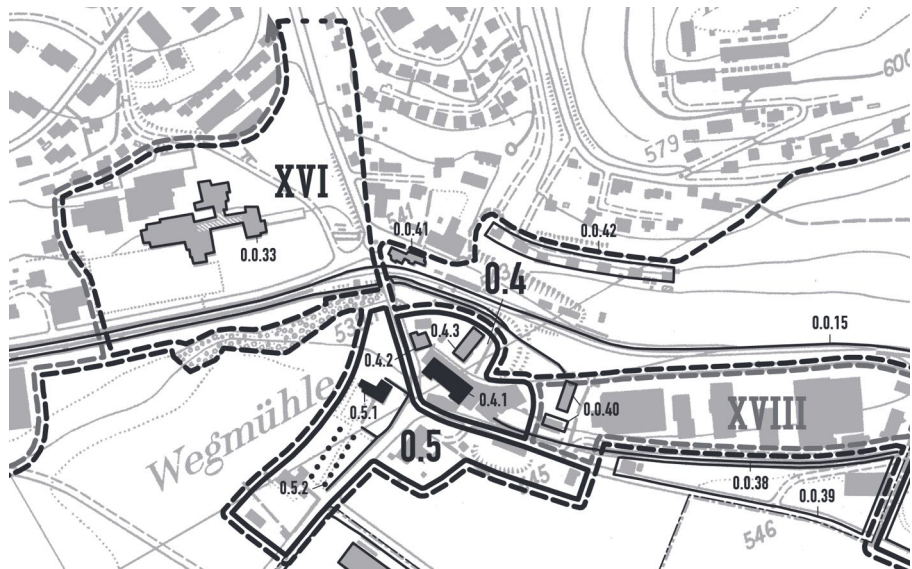


Abb. 7 Ausschnitt aus dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung; Objekt Nr. 1319: Spezialfall Worbletal

Im ISOS-Inventar figuriert das «Worbental» als Ortsbild von nationaler Bedeutung (Objekt Nr. 1319; vgl. Abbildung 5). Das Planungsgebiet grenzt an den weitgehend unverbauten Taleinschnitt ist jedoch nicht Teil des Perimeters. Das Gebiet 0.4 bezeichnet das gegenüberliegende Gewerbegebiet Wegmühle. Das Bahnhofgebiet ist ein weitestgehend überbautes Gebiet am westlichen Rand der Umgebungszone XIX Worblelandschaft. Das Bahnhofsgebäude (Objekt 0.0.41, erbaut 1976/77) ist als Hinweis verzeichnet.

Bauinventar

Das Planungsgebiet ist weder in einer Baugruppe nach Bauinventar noch sind darin erhaltenswerte oder schützenswerte Objekte verzeichnet.

Erschliessung und Mobilität

4.4 Mobilität und Erschliessung

Das Bahnhofgebiet Bolligen liegt direkt am Bahnhof in der Erschliessungsgütekategorie B und ist hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die S-Bahnlinie S7 fährt im 15-Minuten-Takt, zu Spitzenzeiten im 7,5-Minuten-Takt, und vier Buslinien starten an diesem Bahnhof. Die Buslinien sind gut ausgelastet, die Betriebsstabilität während den Hauptverkehrszeiten ist aufgrund der knappen Umlaufzeiten und des Verkehrs- und Fahrgastaufkommens – insbesondere bei der Linie 46 (nach Habstetten) – unzureichend. Die Businfrastrukturen sind nebst dem Aussteigepunkt parallel zur Kantonsstrasse nördlich des Bahnübergangs auf der gegenüberliegenden Seite auf dem Wegmühleareal angeordnet. Die Lage des Areals am Bahnhof bietet ideale Voraussetzungen dafür, dass Bewohnerinnen und Bewohner sowie Nutzerinnen und Nutzer der Dienstleistungen im Bahnhofsbereich den öffentlichen Verkehr nutzen.

Die vorliegenden Verkehrsgutachten und -simulationen (Stand 2025) zeigen, dass ein Vollausbau des Areals im Vergleich zur allgemeinen Verkehrszunahme bis 2030 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität des Knotens bzw. auf die Verlustzeiten hat. Mit der Überbauung des Bahnhofareals kann es jedoch innerhalb des Areals zu stärkerem Rückstau kommen. Um eine gegenseitige Behinderung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge, der Zufussgehenden und des Busbetriebs zu verhindern, soll die festgelegte minimale Grösse des Bahnhofplatzes sicherstellen, dass in der weiteren Planung noch zu definierende Massnahmen umgesetzt werden.

Personenunterführung/ Bahnhofzugang

4.5 Personenunterführung/Bahnhofzugang

Die bestehende Personenunterführung (PU) liegt suboptimal zu den Umsteigeströmen, zum Bahnhofzugang und schränkt die Buszufahrt stark ein. Die Durchgangsbreiten vom Bus- auf das Bahnperon sind nicht ausreichend und müssen im Rahmen der Planungen breiter ausgelegt werden. Aus diesem Grund wurde eine Überprüfung der Personenhydraulik veranlasst, welche die erforderlichen Breiten in diesem Bereich definiert (siehe [Grundlage 2.07](#)). Der Ausgang aus der Personenunterführung ist deshalb zu prüfen/überdenken.

In Bezug auf die PU Eisengasse zeigt ein Variantenstudium der Viatron AG, dass die Platzverhältnisse aufgrund von bestehender Infrastruktur (PU, Werkleitungen, Strassen, bestehenden Bauten etc.) knapp sind. Eine Optimierung der IST-Situation ist aber möglich. Zentraler Bestandteil ist dabei, dass die PU Zugänge den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechend ausgestaltet sind. Dies bedeutet, dass ungedeckte Rampen maximal eine Steigung von 10%, gedeckte maximal 12% aufweisen dürfen. Entsprechende Zwischenpodeste sind bei Richtungswechsel oder ab gewissen Höhenunterschieden einzubauen. Weiter muss für die Personenströme die Situation verbessert werden. Derzeit sind in naher Umgebung mehrere Projekte in Planung, welche den Bahnhof Bolligen künftig mit höheren Personenfrequenzen bedienen wird (siehe [Grundlage 2.05](#)).

4.6 Ver- und Entsorgung

Ver- und Entsorgung sowie Retentionsbecken

Das Areal ist vollständig mit allen Versorgungsmedien erschlossen, einschliesslich Hauptmischwasserkanälen, die durch das Gelände verlaufen.

Im Rahmen des Studienauftrags müssen Hochbauten und mögliche Tiefgaragen auf diese Leitungen abgestimmt oder geeignete Lösungen entwickelt werden, um diese Leitungen bei Bedarf umlegen zu können. Zusätzlich ist zu beachten, dass sich auf dem Areal bestehende Retentionsbecken befinden, welche zwingend erhalten und in die Planung integriert werden müssen. Es wird auf die Grundlage 2.02 verwiesen.



Abb. 8 Situationsplan Werkleitungen inkl. Retentionsbecken (pink)

4.7 Umwelt

Gefahrenübersicht

Die Parzelle Nr. 5404 liegt überwiegend in einem Gebiet mit geringer Gefährdung durch Wasser. Im Untergeschoss der Liegenschaft Bolligenstrasse 90 (Bahnhofgebäude RBS) sind bahnbetriebsnotwendige Anlagen des RBS untergebracht. Die Untergeschosse der Liegenschaft sind daher vor Gefahren durch Wasser zu schützen.

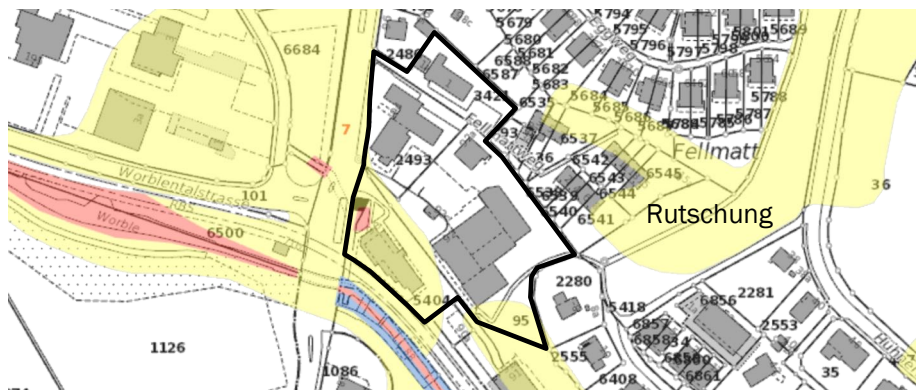


Abb. 9 Ausschnitt Synoptische Gefahrenübersicht Geoportal Kanton Bern

<i>Energie</i>	Die Gemeinde Bolligen wurde im März 2020 als 31. Gemeinde des Kantons Bern erstmals mit dem Label Energiestadt ausgezeichnet. Energievorschriften in planungspflichtigen Zonen sind ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Energiepolitik. Darüber hinaus müssen für den Bau und Betrieb kommunaler Gebäude und Anlagen die Anforderungen des aktuellen Energiestadt-Gebäudestandards erfüllt werden. Die Gemeinde verfügt über einen kommunalen Energierichtplan. Im Sinne einer nachhaltigen Energiepolitik ist bei der Erstellung von Bauten und Anlagen auf einen sparsamen und umweltschonenden Energieeinsatz zu achten. Für Neubauten gilt, dass der gewichtete Energiebedarf, den in der KEnV definierten Grenzwert um mindestens 15 % unterschreiten muss. Zudem ist - wo möglich - Solarenergie zur Deckung des Wärmebedarfs für Heizung und Warmwasser zu nutzen (Vgl. Art. 30 GBR).
<i>Grundwasser</i>	Der westliche Teil der ZPP XII liegt im Randgebiet eines Grundwasservorkommens (Hauptgebiet, mittlere Mächtigkeit). Der Grundwasserspiegel befindet sich ungefähr auf 535 m ü. Meer.
<i>Störfallvorsorge Bahn</i>	Da das Areal direkt an der Bahnlinie liegt, ist durch die Planungsbehörde eine Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge vorzunehmen, und es sind geeignete Massnahmen zur Minimierung von Störfallrisiken zu treffen. Beim angrenzenden Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) findet kein Güterverkehr statt; es verkehren ausschliesslich Personen- und Bauzüge.
<i>Lärmschutz</i>	Entlang der Kantonsstrasse sowie der Bahnlinie muss der Schutz vor Strassen- und Bahnlärm sichergestellt werden. Massgebend sind die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III und deren Immissionsgrenzwerte (IGW) Tag 65 dB und Nacht 55 dB sowohl für den Strassen- wie auch den Eisenbahnlärm. Im Rahmen der kommenden Planungsschritte (Siegerprojekt, UeO, Bauprojekt) ist sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte in allen Sektoren eingehalten und entsprechende Nachweise erbracht werden.

5. Unterlagen

5.1 Abgegebene Unterlagen

Den teilnehmenden Bearbeitungsteams werden die nachstehenden Arbeitsunterlagen zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf den Datenaustausch (Upload Zwischenabgaben, Schlussabgabe durch Teams) werden den Teams die Zugangsdaten rechtzeitig mitgeteilt.

1 Programm

- 1.01 Programm Studienauftrag vom 05. November 2025, mit Bereinigung vom 12. Februar 2026 (pdf)

2 Arealbezogene Grundlagen

- 2.01 AV-Daten der Einwohnergemeinde Bolligen (dwg, dxf)
- 2.02 Werkleitungsplan, 17.06.25 (pdf)
- 2.03 Perimeterplan (pdf)
- 2.04 Orthofoto (pdf)
- 2.05 Studie Aufgang Unterführung – Variantenstudium Rampe, 02.05.25
- 2.06 Zustandsbericht Bahnhof Bolligen, 15.02.18
- 2.07 Anforderungen Personenhydraulik, 01.11.24
- 2.08 Faktenblatt Lärmgutachten, 15.08.25
- 2.09 Faktenblatt AGROLA-Tankstelle
- 2.10 Testplanung 2014, Entwicklungsleitplan Bahnhofgebiet Bolligen
- 2.11 Bericht Inputveranstaltung vom 18.09.25
- 2.12 Machbarkeitsstudie zu Landi/Grossverteiler vom 02.04.25

3 Baurechtliche Grundlagen

- 3.01 Gemeindebaureglement Einwohnergemeinde Bolligen, Stand: 08.2021
- 3.02 Baureglement Anhang 2 ZPP XII Bahnhof West, Gemeindebaureglement Einwohnergemeinde Bolligen (08.2024)
- 3.03 Nutzungszonenplan Einwohnergemeinde Bolligen, Stand: 06.2024
- 3.04 Kant. Baugesetz (BauG), rechtskräftige Version vom 01.04.2023
- 3.05 Kant. Bauverordnung (BauV), rechtskräftige Version vom 01.05.2024
- 3.06 Kant. Verordnung über Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV), rechtskräftige Version vom 25.05.2011
- 3.07 Richtplan Siedlung, genehmigt 05.04.2018
- 3.08 Richtplan Energie, genehmigt 20.09.2019

4 Modell 1:500

Arbeitsmodell Massstab 1: 500 mit Einsatz (Abgabe zum Projektstart)

Für die beiden Zwischenbesprechungen und die Schlusspräsentation kann durch die Bearbeitungsteams auch nur der Modelleinsatz mitgebracht werden. Es wird ein Modell vor Ort sein.

Die Grundlagenliste kann im Laufe des Prozesses ergänzt werden.

Für die Verwendung der Daten ist der Datennutzungsvertrag verbindlich zu beachten. Die Daten sind vertraulich und dürfen nur im Rahmen des Studienauftrags verwendet werden. Nach Ablauf des Verfahrens müssen die Daten aus sämtlichen Datenträgern gelöscht werden.

5.2 Einzureichende Unterlagen

Für die **Zwischenbesprechung** sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Pläne im Querformat A0 mit dem Stand der Arbeiten (max. 4 Pläne) mit folgenden Darstellungen:
 - Schwarzplan der weiteren Umgebung (Betrachtungssperimeter)
 - Städtebauliches und architektonisches Konzept
 - Situationsplan mit Aussagen zu den Erdgeschossen und Umgebung, mit Verortung der Spiel- und Aufenthaltsflächen nach BauV

*Verlangte Unterlagen
für die Zwischenbespre-
chung*

- Zum Verständnis nötigen Schnitte und Ansichten im Mst. 1:500 (Darstellung und Bearbeitung), Querschnitte dargestellt im Mst. 1:200 (Bearbeitungstiefe 1:500)
- Konzeptuelle Aussagen zu den Wohnungstypologien
- Erschliessungskonzept: Aufzeigen Hauptadressierung Gebäudezugänge, Eingänge Detailhandel, Dienstleistungen, Zu-/Wegfahrt ESH ab Bahnhofplatz und Fellmattweg, Lage und Funktionsweise Logistiklösung, Berücksichtigung Höhendifferenzen etc.)
- Aussagen zu Abstellplätzen Auto und Velo nach Nutzungen
- Ideen und Stossrichtungen zum Regenwassermanagement
- Die zum Verständnis nötigen Erläuterungen
- Flächen (GF und GFo)- und Volumenberechnung nach SIA 416
- An die Zwischenbesprechung ist der Modelleinsatz mit Volumenmodell 1:500 (ev. Varianten) mitzubringen.
- Varianten sind grundsätzlich zugelassen. Bei Varianten bezeichnet das Bearbeitungsteam die favorisierte Bestvariante und begründet diese.

Zur Präsentation sind folgende Unterlagen mitzubringen:

- **Pläne im Format A0 in Papierform und digital**
- Digitale Präsentation freiwillig (pdf)
- Modelleinsätze mit Volumenmodellen **1:500** (Arbeitsmodell)

*Verlangte Unterlagen
für die Schlussabgabe*

Für die Schlussabgabe ist die Einreichung folgender Unterlagen verlangt:

- Pläne im Querformat A0 (maximal 6 Pläne) mit folgenden Darstellungen:
 - Städtebauliches Konzept (inkl. Herleitung und Analyse des Umfelds)
 - Schwarzplan mit weiterer Quartierumgebung
 - Situationsplan mit Umgebungsgestaltungskonzept im Mst. 1:500
 - Grundrisse, Schnitte, Ansichten im Massstab 1:200
 - Situationsplan mit Erschliessungs- und Verkehrskonzept im Mst. 1:200
 - Nachweise Sichtbermen
 - Darstellung Massnahmen Regenwassermanagement
 - Konzeptdarstellungen zur Erläuterung, zum Verständnis nötigen Erläuterungen
 - Darstellung des Wohnungsmix
- Flächennachweise
 - Flächen GF/GFo- und Volumenberechnungen nach SIA 416
 - Nachweis minimale Geschossflächenziffer (GFZ) 1.2 gem. Art. 28 BMBV
 - Parkplatzberechnung mit Anzahl Abstellplätze Velos und Autos
 - Nachweis der erforderlichen Aufenthaltsbereiche BauV
- Pläne in digitaler Form (PDF A3)
- Die Schlussabgabe beinhaltet auch die Abgabe des Modelleinsatzes im Mst. 1:500

Nach der Vorprüfung der Unterlagen findet eine Schlusspräsentation statt. Die Präsentation findet an den abgegebenen Plänen (Format A0) statt.

6. Genehmigung

6.1 Begutachtung durch den SIA


Die Konformitätsbestätigung des SIA datiert vom 12. Februar 2026:

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Studienaufträge SIA 143, Ausgabe 2025. Die Honorarvorgaben im Programm sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 143.

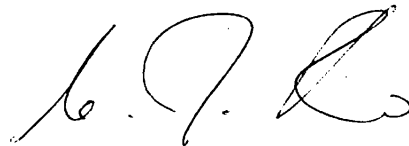
6.2 Genehmigung durch die Jury

Das vorliegende Programm wurde am 05. November 2025 mit Bereinigung vom 12. Februar 2026 durch die stimmberechtigten Mitglieder der Jury sowie die Ersatzvertretungen genehmigt:

Fachjury (4 Stimmen)



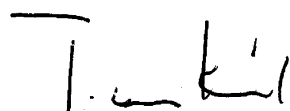
Pascal Vincent, Architekt BSA FSAI SIA, Aebi & Vincent Architekten, Bern (Fachbereich Städtebau/Architektur), Vorsitz



Marianne Julia Baumgartner, Dipl. Arch. ETH BSA SIA, Camponovo Baumgartner, Zürich (Fachbereich Städtebau/Architektur)

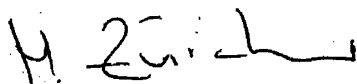


Simon Schöni, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA, exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern (Fachbereich Landschaftsarchitektur)



Thomas von Känel, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH / BWL / UF Metron Bern AG, Bern (Fachbereich Verkehr und Mobilität)

Sachjury (3 Stimmen)



Marianne Zürcher, Gemeinderätin Ressort Planung und Umwelt, Bolligen
Sachjury Gemeinde



Markus Schneider, Präsident Verwaltungsrat Landi Bolligen Genossenschaft
Sachjury Landi Bolligen Genossenschaft



Mathias Widmer, Co-Leitung Bau und Gesamtprojekte, Regionalverkehr
Bern- Solothurn, RBS, Sachjury Regionalverkehr Bern-Solothurn, RBS

Ersatzvertreterinnen und -vertreter (stimmberechtigt im Ersatzfall)



Manfred Brühlhart, Leiter Bau, Gemeinde Bolligen
(Ersatz Sachjury Gemeinde)



Urs Erni, Ressort Tiefbau, Gemeinde Bolligen
(Ersatz Sachjury Gemeinde)



Marcel Burkart, fenaco Leiter Areale und Technik Mittelland
(Ersatz Sachjury Landi)



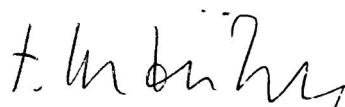
Martin Brand, Vorsitz GL Landi Bolligen Genossenschaft
(Ersatz Sachjury Landi)



Roman Zürcher, Angebotsplaner, Regionalverkehr Bern- Solothurn, RBS
(Ersatz Sachjury RBS)



Antje Neumann, Metron Bern AG
(Ersatz Fachjury Verkehr und Mobilität)



Tina Kneubühler, exträ Landschaftsarchitekten AG
(Ersatz Fachjury Landschaftsarchitektur)

6.3 Zustimmung durch Nachbarschaftsvertretungen

Die Nachbarschaftsvertretungen der Gebiete Fellmattweg und Bolligenstrasse, vertreten im Studienauftrag als Teilnehmende ohne Stimmrecht, stimmen dem vorliegenden Programm zu, explizit auch zu Ziff. 2.10 Vertraulichkeit.



Regina Schneider, Nachbarschaftsvertretung Fellmattweg



Andreas Wälchli, Nachbarschaftsvertretung Bolligenstrasse