

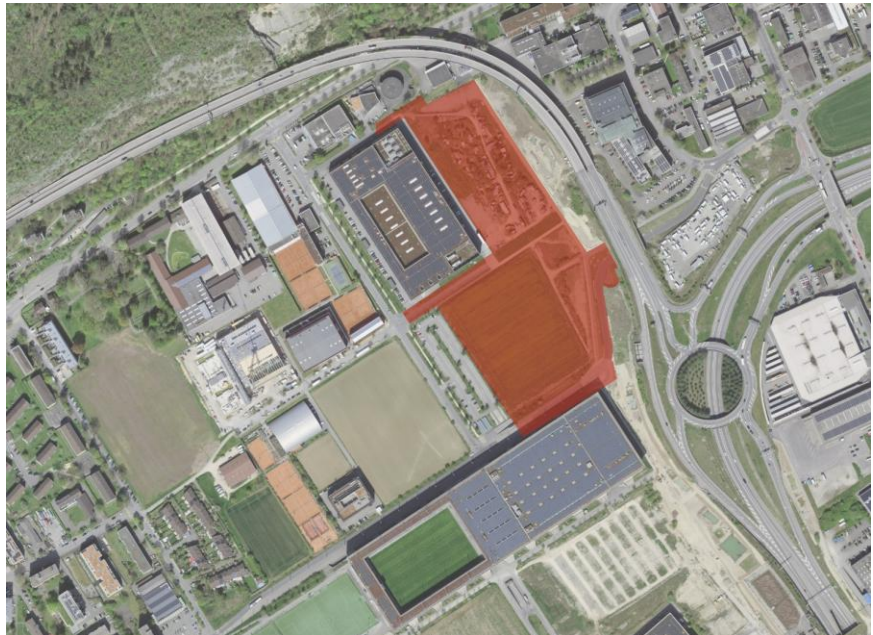
Neuer Betriebsstandort Verkehrsbetriebe Biel

(Depot Boujean)

Programm Präqualifikation

Studienauftrag im selektiven Verfahren nach
SIA 143, Ausgabe 2025

26. März 2026



Verkehrsbetriebe Biel
Transports publics bernois

metron

Bearbeitung

Ruedi Stauffer
dipl. Architekt FH, MAS HSLU
in Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung
Matilde Negri
MSc ETH in Architektur

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Verkehrsbetriebe Biel / Transports publics bernois
Bözingenstrasse 78 / Rue de Boujean 78
Postfach / case postale
2501 Biel/Bienne

Titelbild: Luftbild mit Parzelle, Quelle: google maps

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	5
	Résumé	7
1	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage und Projektziele	9
1.2	Lage und Kontext	9
2	Allgemeine Bestimmungen	11
2.1	Veranstalterin und Gegenstand der Submission	11
2.2	Verfahrensbegleitung und -Sekretariat	11
2.3	Programmbegutachtung durch den SIA	11
2.4	Ziel des Verfahrens	11
2.5	Verfahrensart	11
2.6	Verfahrenssprache	13
2.7	Teilnahmeberechtigung und Teambildung	13
2.8	Zulassung	14
2.9	Ausschreibung und Publikation	14
2.10	Jury und Expertinnen / Experten	14
2.11	Vorprüfung	15
2.12	Pauschalentschädigung	15
2.13	Weiterbearbeitung	15
2.14	Leistungsumfang und Honorarbedingungen	15
2.15	Spezialisten	17
2.16	BIM	17
2.17	Subplanerverträge	17
2.18	Verbindlichkeit und Urheberrecht	18
2.19	Vertraulichkeit und Kommunikation	18
2.20	Publikation und Ausstellung	18
2.21	Rechtsschutz und Gerichtsstand	18
3	Bestimmungen Präqualifikation	19
3.1	Allgemeines	19
3.2	Termine	19
3.3	Ausschluss- und Eignungskriterien	19
3.4	Unterlagen	21
3.5	Einzureichende Unterlagen	22
3.6	Eingabe der Bewerbungsunterlagen	22
3.7	Vorprüfung	22
3.8	Beurteilung Präqualifikation und Zuschlag	23
3.9	Eröffnung Rechtsmittel	23
4	Bestimmungen zum Studienauftrag	24
4.1	Allgemeines	24
4.2	Termine	24
4.3	Ausschlusskriterien	24
4.4	Beurteilungskriterien	24
4.5	Unterlagen Studienauftrag	25
4.6	Ausgabe Grundlagen Studienauftrag (31.07.2026)	25
4.7	Startveranstaltung (13.08.2026)	26
4.8	Fragerunde (21.08.2026)	26
4.9	Zwischenbesprechungen 1 und 2 (17.11.2026 und 09.02.2027)	26
4.10	Abgabe Pläne (16.04.2027)	27

4.11	Abgabe Modell (25.05.2027)	27
4.12	Einzureichende Unterlagen Studienauftrag	28
4.13	Endabgabe und Schlusspräsentation (25.05.2027)	29
4.14	Vorprüfung	29
4.15	Beurteilung Studienauftrag	29
4.16	Eröffnung Rechtsmittel	30
5	Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen	31
5.1	Vision und Zielsetzung	31
5.2	Perimeter	31
5.3	Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld	32
5.4	Städtebauliche Grundkonzeption	33
5.5	Bau- und Planungsrechtliche Grundlagen	34
5.6	Verkehrliche Rahmenbedingungen	35
5.7	Umgebungsgestaltung	36
5.8	Betriebskonzept sowie Depot- und Werkstattlogistik	37
5.9	Raumprogramm und Raumanforderungen	37
5.10	Energie- und Nachhaltigkeitsstandards	38
5.11	Gebäudetechnik	38
5.12	Traktionsstrom	39
5.13	Brandschutz	39
5.14	Wirtschaftlichkeit	39
6	Genehmigung	40

Zusammenfassung

Ausgangslage

Die Verkehrsbetriebe Biel stehen vor der Aufgabe, ihre betrieblichen Infrastrukturen an die tiefgreifenden Veränderungen im öffentlichen Verkehr anzupassen. Der technologische Wandel hin zu emissionsarmen und elektrifizierten Fahrzeugen, steigende Anforderungen an Arbeitssicherheit sowie ein wachsender Platzbedarf, getrieben durch die ÖV-Entwicklung in der Region, führen dazu, dass bestehende Infrastrukturen an ihre funktionalen und räumlichen Grenzen gelangen. Gleichzeitig gewinnen Themen wie Betriebssicherheit, Robustheit der Anlagen und langfristige Entwicklungsfähigkeit zunehmend an Bedeutung.

Mit dem Standort im Bözingenfeld steht ein Areal zur Verfügung, das aufgrund seiner Lage, Grösse und verkehrlichen Anbindung grundsätzlich geeignete Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Lösung bietet. Gleichzeitig liegt der Standort innerhalb des kantonalen Premium Entwicklungsschwerpunkt Biel Bözingenfeld, den die Stadt Biel als städtebaulich sensiblen Entwicklungsraum mit hohen qualitativen Anforderungen versteht. Die Komplexität der Aufgabenstellung ergibt sich aus dem Zusammenspiel von betrieblichen, technischen, städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen sowie aus der Einbindung in ein heterogenes Umfeld. Vor diesem Hintergrund ist ein qualitätssicherndes, dialogorientiertes Verfahren erforderlich, das unterschiedliche Lösungsansätze vergleichbar macht und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die weitere Projektentwicklung schafft.

Gegenstand und Ziel des Studienauftrags

Gegenstand des Studienauftrags ist die Erarbeitung eines ganzheitlichen Projektvorschlages für den Neubau des Betriebsstandorts (Depot Boujean) der Verkehrsbetriebe Biel (VB/TPB) im Bözingenfeld. Das Projekt soll die betrieblichen Anforderungen eines modernen, elektrifizierten Busbetriebs erfüllen und eine langfristig nachhaltige Lösung für Abstellung, Wartung, Verwaltung und Logistik bieten. Grundlage bilden die vorgängigen Machbarkeitsstudien, welche den Raumbedarf, den Standort und die betrieblichen Rahmenbedingungen geklärt haben. Ziel des Verfahrens ist es, ein Projekt mit hoher städtebaulicher Qualität, funktionaler Architektur und guter Wirtschaftlichkeit zu erarbeiten. Gleichzeitig soll ein qualifiziertes Planungsteam mit Generalplanerfunktion für die Weiterbearbeitung ausgewählt werden. Der Studienauftrag dient damit sowohl der Projektfindung als auch der Teamevaluation.

Bestimmungen zum Verfahren

Auftraggeberin des Verfahrens sind die Verkehrsbetriebe Biel (VB/TPB). Das Verfahren wird als Studienauftrag im selektiven Verfahren mit vorgeschalteter Präqualifikation gemäss Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2025) durchgeführt und untersteht dem öffentlichen Beschaffungsrecht (IVöB, GATT/WTO). In der Präqualifikation wählt die Jury vier Planungsteams zur Teilnahme am Studienauftrag aus; zusätzlich können zwei Nachrücker bestimmt werden. Der Studienauftrag ist dialogorientiert aufgebaut und umfasst mehrere Bearbeitungsphasen mit zwei Zwischenbesprechungen.

Für die Teilnahme am Studienauftrag erhalten alle Teams, die termingerecht eine vollständige und konforme Projektstudie einreichen, eine Pauschalentschädigung von CHF 100'000 (exkl. MwSt.). Die Vorbereitung, Organisation und Vorprüfung des Verfahrens erfolgen durch die Metron Raumentwicklung AG als Verfahrensbegleitung. Die Auftraggeberin beabsichtigt, das vom Siegerteam vorgeschlagene Projekt weiterzubearbeiten.

Jury

Die Beurteilung der Präqualifikation und der Studienbeiträge erfolgt durch eine interdisziplinär zusammengesetzte Jury. Die Sachjury setzt sich aus Vertretungen der Auftraggeberin, der Stadt Biel und des Kantons Bern zusammen und stellt die Verankerung der betrieblichen, planerischen und politischen Interessen sicher. Die Fachjury besteht aus unabhängigen Fachpersonen aus Architektur, Landschaftsarchitektur und Ingenieurwesen und gewährleistet eine qualifizierte Beurteilung der städtebaulichen, architektonischen und technischen Qualität der Beiträge. Ergänzend werden Expertinnen und Experten aus spezifischen Fachbereichen (u. a. Betrieb/Logistik, Verkehr, Gebäudetechnik, Traktionsstrom) ohne Stimmrecht beigezogen. Die Jury empfiehlt der Auftraggeberin ein Projekt zur Weiterbearbeitung.

Sachjury	Christine Maier	Direktorin, VB/TPB
	Sabine Gresch	Leiterin Stadtplanung, Stadt Biel
	Katja Bessire	Vorsteherin Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern (AÖV)
	Luc Ryffel	Leiter Technik, VB/TPB (Ersatz)
Fachjury	Meinrad Morger	Prof. Arch. BSA/SIA TU Darmstadt (Vorsitz)
	Cédric Vaucher	Dipl. Architekt ETH/SIA
	Michael Stähli	Maschineningenieur ETH
	Sandra Kieschnik	Dipl. Ing. für Landschaftsarch. TU/BSLA
	Katrin Schubiger	Dipl. Architektin ETH BSA SIA (Ersatz)

Wichtige Termine

Das Verfahren beginnt mit der Publikation der Präqualifikation auf SIMAP. Nach der Einreichung und Beurteilung der Bewerbungen werden die selektionierten Teams zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen. Der Studienauftrag startet mit der Ausgabe der Unterlagen und einer Startveranstaltung. Es folgen eine Fragerunde sowie zwei Zwischenbesprechungen zur Diskussion des Projektstands. Die Abgabe der Pläne und des Modells erfolgt gestaffelt, bevor die Schlusspräsentationen vor der Jury stattfinden. Der Zuschlagsentscheid sowie die öffentliche Ausstellung der Projekte bilden den Abschluss des Verfahrens.

Präqualifikation	Publikation Präqualifikation (SIMAP)	27.03.2026
	Bezug Bewerbungsunterlagen	27.03.2026
	Eingabe Bewerbungsunterlagen (SIMAP)	12.06.2026
	Beurteilung durch Jury	02.07.2026
	Bekanntgabe Resultate Präqualifikation	10.07.2026
Studienauftrag	Ausgabe Unterlagen Studienauftrag	31.07.2026
	Startveranstaltung	13.08.2026
	Fragerunde – Eingabe Fragen	21.08.2026
	Fragerunde – Beantwortung	04.09.2026
	Zwischenbesprechung 1	17.11.2026
	Zwischenbesprechung 2	09.02.2027
	Abgabe Pläne	16.04.2027
	Abgabe Modell	25.05.2027
	Schlusspräsentation	25.05.2027
	Öffentliche Ausstellung	Juli/August 2027

Résumé

Contexte

Les Transports publics biennois sont confrontés à la nécessité d'adapter leurs infrastructures opérationnelles aux profondes mutations qui touchent les transports publics. Les évolutions technologiques comme l'arrivée des véhicules à faibles émissions et électrifiés, l'augmentation des exigences en matière de sécurité au travail ainsi qu'un besoin croissant en surfaces poussent les infrastructures existantes à leurs limites fonctionnelles et spatiales. Parallèlement, des thèmes tels que la sécurité de l'exploitation, la robustesse des installations et la capacité d'évolution à long terme gagnent en importance.

Le site des Champs-de-Boujean offre, de par sa situation, sa taille et son raccordement au réseau de transport, des conditions favorables pour réaliser une solution orientée vers l'avenir. Parallèlement, le site se situe au sein du pôle de développement économique cantonal de Champs-de-Boujean, que la Ville de Bienne considère comme un espace de développement urbain sensible soumis à des exigences qualitatives élevées. La complexité de la tâche résulte de l'interaction entre diverses exigences (exploitation, technique, urbanisme et mobilité) et de l'intégration dans un environnement hétérogène. Dans ce contexte, une procédure garantissant la qualité et favorisant le dialogue est nécessaire pour pouvoir comparer les différentes approches proposées et créer une base décisionnelle solide pour le développement ultérieur du projet.

Objet et objectif des mandats d'étude parallèles

Les mandats d'étude parallèles ont pour objet l'élaboration d'une proposition de projet globale pour la construction d'un nouveau bâtiment d'exploitation (Depot Boujean) des Transports publics biennois (TPB) aux Champs-de-Boujean. Le projet doit répondre aux exigences opérationnelles d'un service de bus moderne et électrifié et proposer une solution durable pour le dépôt, la maintenance, l'administration et la logistique. Les études de faisabilité préalables constituent la base des mandats ; elles ont permis de clarifier les besoins en surfaces, le site et les conditions-cadres d'exploitation. L'objectif de la procédure est d'identifier un projet présentant une haute qualité fonctionnelle, urbanistique, architecturale et économique. Parallèlement, il s'agira de sélectionner une équipe de planification qualifiée pour assumer la fonction de planificateur général pour la poursuite du projet. Les mandats d'étude parallèles servent ainsi à la fois à choisir un projet et à évaluer les équipes.

Dispositions relatives à la procédure

Les Transports publics biennois (TPB) sont le maître d'ouvrage. La procédure est menée sous la forme de mandats d'étude parallèles en procédure sélective avec une phase de présélection, conformément au règlement SIA 143 (édition 2025), et est soumise au droit des marchés publics (AIMP, GATT/OMC). Dans le cadre de la présélection, le jury retient quatre équipes de planification admises à participer aux mandats d'étude parallèles ; deux équipes suppléantes peuvent en outre être désignées. Les mandats d'étude parallèles ont une structure favorisant le dialogue. Ils comprennent plusieurs phases de traitement, dont deux dialogues intermédiaires.

Toutes les équipes qui remettent dans les délais un mandat de projet complet et conforme reçoivent une indemnité forfaitaire de 100'000 francs (hors TVA) pour leur participation. La préparation, l'organisation et l'examen préalable sont assurés par Metron Raumentwicklung AG, société chargée d'accompagner la procédure. Le maître d'ouvrage a l'intention de confier la poursuite du projet à l'équipe lauréate.

Jury

Un jury interdisciplinaire est chargé d'évaluer la présélection et les propositions élaborées dans le cadre des mandats d'étude parallèles. Le jury spécialisé réunit des représentantes et représentants du maître d'ouvrage, de la Ville de Bienne et du Canton de Berne ; il garantit la prise en compte des intérêts au niveau de l'exploitation, de la planification et de la politique. Le jury professionnel regroupe des expertes et experts indépendants en architecture, architecture du paysage et ingénierie ; il assure une évaluation qualifiée de la qualité urbanistique, architecturale et technique des propositions. Des expertes et experts issus de domaines spécifiques (notamment exploitation/logistique, mobilité, technique du bâtiment, courant de traction) sont associés à titre consultatif, sans droit de vote. Le jury recommande un projet au maître d'ouvrage pour la suite.

Jury spécialisé	Christine Maier	Directrice des TPB
	Sabine Gresch	Responsable du Département de l'urbanisme, Bienne
	Katja Bessire	Cheffe de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne
	Luc Ryffel	Responsable technique des TPB (suppléant)
Jury professionnel	Meinrad Morger	Prof. Arch. BSA/SIA TU Darmstadt (président)
	Cédric Vaucher	Architecte dipl. EPF/SIA
	Michael Stähli	Ing. mécanicien EPF
	Sandra Kieschnik	Ing. dipl. en architecture paysagère TU/BSLA
	Katrin Schubiger	Architecte dipl. EPF BSA SIA (suppléante)

Dates importantes

La procédure débute avec la publication de la présélection sur SIMAP. Après le dépôt et l'évaluation des candidatures, les équipes sélectionnées sont invitées à participer aux mandats d'étude parallèles. Ceux-ci commencent par la remise des documents et une séance de lancement. Une phase de questions ainsi que deux dialogues intermédiaires permettent de discuter de l'avancement des projets. Les équipes remettent les plans et la maquette de manière échelonnée, avant les présentations finales devant le jury. La décision d'adjudication et l'exposition publique des projets clôturent la procédure.

Présélection	Publication de la présélection (SIMAP)	27.03.2026
	Téléchargement des documents de candidature	27.03.2026
	Remise des dossiers de candidature (SIMAP)	12.06.2026
	Évaluation par le jury	02.07.2026
	Communication des résultats de la présélection	10.07.2026
Mandats d'étude parallèles	Remise des documents pour les mandats	31.07.2026
	Séance de lancement	13.08.2026
	Dépôt des questions	21.08.2026
	Réponses aux questions	04.09.2026
	1 ^{er} dialogue intermédiaire	17.11.2026
	2 ^e dialogue intermédiaire	09.02.2027
	Remise des plans	16.04.2027
	Remise de la maquette	25.05.2027
	Présentation finale	25.05.2027
Exposition publique	juillet / août 27	

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Projektziele

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB/TPB) stehen vor der Aufgabe, ihre betrieblichen Infrastrukturen an die veränderten Anforderungen eines modernen öffentlichen Verkehrs anzupassen. Der bestehende Betriebsstandort an der Bözingenstrasse ist historisch gewachsen und stösst aufgrund begrenzter Flächen, räumlicher Fragmentierung sowie der Lage in einem Wohnquartier an seine funktionalen und betrieblichen Grenzen.

Parallel dazu verändern sich die Rahmenbedingungen des Betriebs grundlegend: Die schrittweise Elektrifizierung der Busflotte, steigende Anforderungen an Arbeitssicherheit und Betriebssicherheit sowie der langfristig wachsende Flotten- und Personalbestand erfordern neue räumliche, technische und organisatorische Lösungen. In mehreren Machbarkeitsstudien wurden daher alternative Standorte geprüft und der grundsätzliche Bedarf für einen neuen, integrierten Betriebsstandort ermittelt.

Ziel des vorliegenden Studienauftrags ist es, auf dieser Grundlage einen zukunftsfähigen Betriebsstandort zu entwickeln, der den betrieblichen Anforderungen langfristig gerecht wird und eine qualitativ hochwertige städtebauliche und architektonische Lösung ermöglicht.

Zentrale Ziele sind:

- Schaffung eines zukunftsfähigen Betriebsstandorts für die VB/TPB (Zur Verfügung ab 2033)
- Optimale betriebliche Abläufe und Instandhaltungskapazitäten
- Hohe städtebauliche Qualität und funktionale Architektur
- Berücksichtigung von Nachhaltigkeits- und Energiestandards
- Gute verkehrliche Anbindung und Integration ins Umfeld, sowie betrieblich optimale Zu- und Abfahrtswege

1.2 Lage und Kontext

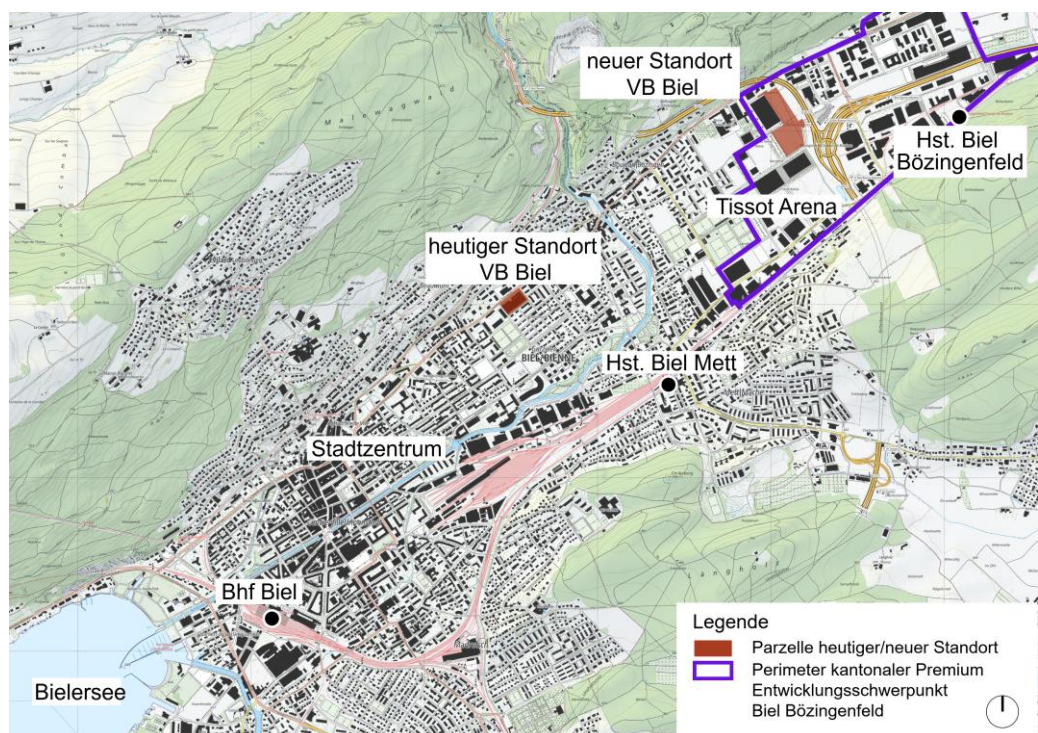


Abbildung 1: Lage und Perimeter

Der neue Standort der Verkehrsbetriebe Biel befindet sich im Gebiet Bözingenfeld am nordöstlichen Stadtrand von Biel. Das Areal liegt innerhalb eines durch Gewerbe-, Sport- und Verkehrsnutzungen geprägten Umfelds und ist verkehrlich sehr gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Das Bözingenfeld bildet einen wichtigen Entwicklungsraum der Stadt Biel und weist aufgrund seiner Lage, Grösse und Erschliessungsqualität ein hohes Potenzial für grossflächige, betriebsintensive Nutzungen auf. Die detaillierte Beschreibung des Projektperimeters, seiner planungsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie der städtebaulichen Einbindung erfolgt in Kapitel 5.

2 Allgemeine Bestimmungen

2.1 Veranstalterin und Gegenstand der Submission

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB/TPB) veranstaltet eine Projektstudie im selektiven Verfahren mit vorgeschalteter Präqualifikation (selektiver Studienauftrag) zur Erlangung eines Projektes für den Bau eines neuen Betriebsstandorts (Depot Boujean)

Verkehrsbetriebe Biel (VB/TPB)
Bözingenstrasse 78
Postfach
2501 Biel

Ansprechperson: Lukas Müller, Projektleiter

2.2 Verfahrensbegleitung und -Sekretariat

Die Vorbereitung und Begleitung sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Studienauftrags erfolgen durch die Metron Raumentwicklung AG. Die Korrespondenz über das Verfahren erfolgt ausschliesslich über das Verfahrenssekretariat.

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach 480
5201 Brugg
www.metron.ch

depot_boujean@metron.ch

Ansprechpersonen: Ruedi Stauffer und Matilde Negri

2.3 Programmbegutachtung durch den SIA

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Studienaufträge - Architektur, Ingenieurwesen und Freiraum SIA 143, Ausgabe 2025.

Die Honorarvorgaben dieses Programmes sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 143.

2.4 Ziel des Verfahrens

Ziel des Verfahrens ist die Erlangung eines ganzheitlichen Lösungsvorschlags, der die funktionalen Anforderungen an einen Betriebsstandort optimal erfüllt, sich gut in das Ortsbild einfügt, eine hohe architektonische und freiraumplanerische Qualität aufweist sowie eine gute Wirtschaftlichkeit erreicht. Das Verfahren hat zum Ziel, im Rahmen der Präqualifikation mehrere geeignete Planungsteams mit Generalplanerfunktion zu selektionieren und im anschliessenden Studienauftrag aus deren Beiträgen das beste Projekt zu bestimmen.

2.5 Verfahrensart

Gemäss dem kantonalen Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld ist in unmittelbarer Nachbarschaft des Projektperimeters die Ausbildung einer städtebaulichen Zentralität vorgesehen. Diese soll langfristig einen identitätsstiftenden Schwerpunkt im Quartier bilden und prägt damit auch den räumlichen Kontext des geplanten Betriebsgebäudes. Die erste Bearbeitungsphase des Studienauftrags dient dazu, die Wechselwirkungen zwischen dieser vorgesehenen Entwicklung und dem neuen Betriebsgebäude zu

untersuchen. Im Zentrum stehen dabei insbesondere Fragen der räumlichen Setzung und der Positionierung des Gebäudes im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung.

Die Planung des Betriebsgebäudes stellt insgesamt eine anspruchsvolle und vielschichtige Aufgabe dar. Neben hohen funktionalen Anforderungen an Organisation, Logistik und Technik sind auch städtebauliche, gestalterische und wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Hinzu kommt, dass sich die betrieblichen und strategischen Rahmenbedingungen künftig verändern können: Die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr ist dynamisch und abhängig von politischen Vorgaben, Nachfrageentwicklungen sowie technologischen Innovationen.

Besondere Anforderungen ergeben sich aus der Integration neuer Technologien im Busbetrieb – namentlich der Elektromobilität. Diese führt zu neuen technischen und infrastrukturellen Anforderungen, die sich unmittelbar auf Depot- und Werkstattprozesse sowie auf Flächenbedarf, Energieversorgung und Betriebsabläufe auswirken. Die daraus resultierenden komplexen logistischen Abläufe erfordern eine sorgfältig ab-gestimmte räumliche und funktionale Organisation.

Gleichzeitig besteht zwischen dem internen Betriebsverkehr und dem öffentlichen Durchgangsverkehr – insbesondere entlang der vorgesehenen Veloroute – ein erhebliches Konfliktpotenzial, das sowohl verkehrsplanerisch als auch städtebaulich sensibel zu lösen ist.

Aufgrund der funktionalen und räumlichen Tragweite des Projekts lassen sich zentrale Fragestellungen zur Betriebsorganisation, zur räumlichen Setzung sowie zur Integration in das Umfeld nicht abschliessend im Voraus definieren, sondern müssen im Verlauf des Verfahrens gemeinsam geschärft werden. Die ausgeprägt interdisziplinäre Natur der Aufgabe sowie die engen betrieblichen Abhängigkeiten erfordern daher einen strukturierten Austausch zwischen Planungsteams, Fachplanern und Beurteilungsgremium. Durch eine iterative Weiterentwicklung der Konzepte mit gezielten Rückmeldungen können Zielkonflikte zwischen Betrieb, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit transparent gemacht und ausgewogen gelöst werden.

Die Durchführung eines Studienauftrags nach SIA 143 stellt deshalb das geeignete und notwendige Verfahren dar, um eine qualitativ abgestimmte, betrieblich tragfähige, langfristig flexible und städtebaulich überzeugende Lösung zu erarbeiten. Über eine Präqualifikation erfolgt die Auswahl von 4 geeigneten Teams durch die Jury. Die detaillierten Bestimmungen zur Präqualifikation sind in Kapitel 3 aufgeführt.

Die selektionierten Teams werden zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen. Das Verfahren beginnt mit einem gemeinsamen Kick-off, bei dem das Betriebskonzept vorgestellt wird. Eine gemeinsame Arealbegehung ist nicht vorgesehen, da das Grundstück frei zugänglich ist und individuell besichtigt werden kann. Es folgen drei Arbeitsphasen und zwei Zwischenbesprechungen, in denen die Teams ihre Projekte weiterentwickeln und vertiefen werden.

Vor der Schlusspräsentation erstellen die Expertinnen und Experten Vorprüfungsbericht, welcher der Jury zur Verfügung gestellt wird. Im Anschluss an die Schlusspräsentation bestimmt die Jury den besten Beitrag. Dieser wird zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die detaillierten Bestimmungen zum Studienauftrag sind in Kapitel 4 aufgeführt.

Das Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB: BR 803.510). Die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2025, gilt subsidiär zu diesen Bestimmungen.

2.6 Verfahrenssprache

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Das Programm zur Präqualifikation, zum Studienauftrag und das Raumprogramm liegen in deutscher Sprache vor und werden mit einer ausführlichen Zusammenfassung auf Französisch ergänzt. Die Grundlagendokumente liegen in deutscher Sprache vor.

Die Bewerbungen und die Arbeiten im Studienauftrag können in deutscher oder französischer Sprache verfasst werden. Die Dialoge im Verfahren können von allen Beteiligten jeweils in ihrer Muttersprache (Deutsch oder Französisch) geführt werden. Ein grundlegendes Verständnis beider Sprachen wird vorausgesetzt.

2.7 Teilnahmeberechtigung und Teambildung

Die Teilnahme am Präqualifikationsverfahren steht allen Fachleuten mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt, offen. Die Teilnahmebedingungen müssen zum Zeitpunkt der Publikation erfüllt sein.

Die Zusammensetzung der Planungsteams hat zwingend aus einem Kernteam mit Fachleuten der folgenden Bereiche zu bestehen, wobei die Federführung bei der Gesamtleitung Generalplaner liegt:

- Gesamtleitung Generalplaner (keine Mehrfachteilnahme)
- Architektur/Städtebau (keine Mehrfachteilnahme)
- Landschaftsarchitektur (keine Mehrfachteilnahme)
- Bauingenieurleistungen (keine Mehrfachteilnahme)
- HLKKSE Ingenieurleistungen (Mehrfachteilnahme möglich)
- Verkehrsplanung (Mehrfachteilnahme möglich)
- Depot- und Werkstattplanung (Mehrfachteilnahme möglich)
- Ingenieurleistungen Traktionsstrom (Mehrfachteilnahme möglich)

Zugelassen sind Bewerbungen von Planerteams mit Generalplanerfunktion. Die Gesamtleitung Generalplaner kann vom Architekturbüro, von einem spezialisierten Baumanagementbüro oder von einer Arbeitsgemeinschaft wahrgenommen werden. Die Gesamtleitung Generalplaner ist einziger Vertragspartner gegenüber der Auftraggeber-schaft. Alle weiteren Disziplinen sind Unterakkordanten des Generalplaners. Der Generalplaner stellt sicher, dass die erforderlichen Fachkompetenzen rechtzeitig beigezogen werden. Die Auswahl erfolgt im Rahmen seiner Gesamtverantwortung unter Information der Bauherrschaft. Zusätzliche Spezialisten und Fachplaner werden nicht verpflichtend verlangt, können aber nach Bedarf der Teilnehmenden bei der Bearbeitung des Studienauftrags beigezogen werden. Diese sind im Verfassernachweis der Endabgabe aufzuführen.

Bei den Fachplanern HLKKSE, Verkehrsplanung, Depot- und Werkstattlogistik, Ingenieurwesen Traktionsstrom und weiteren fakultativ beigezogenen Spezialisten ist eine Mehrfachteilnahme zulässig. Die federführende Gesamtleitung Generalplaner muss über die Mehrfachteilnahme der Fachplaner unterrichtet sein. Die Gewährleistung der Vertraulichkeit, die Vermeidung von Knowhow-Transfer und die Verantwortung allfälliger Konflikte bei einer Mehrfachteilnahme tragen die Teilnehmenden selbst. Arbeitsgemeinschaften sind zugelassen, wobei das Formular Selbstdeklaration (Grundlagen [B1] bis [B11]) von jeder Einzelfirma auszufüllen ist.

Folgende Planungsteams haben Vorarbeiten zum Studienauftrag erarbeitet:

- Itten+Brechbühl AG (Architektur, Baukostenplanung, Nachhaltigkeit)
- Metron AG (Verkehrsplanung)
- IWB Industrielle Werke Basel (Planung Traktionsenergie)

- Xeros Landschaftsarchitektur GmbH (Landschaftsplanung)
- moveIng AG (Verkehrsplaner Areal)
- SOLTIC (Betriebsplaner)
- Eicher + Pauli (HLK Planung)
- Selmoni (Elektroplanung)
- Gruner AG (Brandschutz)
- Schnetzer Puskas Ingenieure AG (Bauingenieurleistungen)
- TBF + Partner AG (Projektorganisationsberatung)

Obengenannte Planungsteams sind für die Ausschreibung zugelassen. Die Vorarbeiten sind Teil der abgegebenen Unterlagen, siehe Kapitel 4.5. Alle Teilnehmenden erhalten für dieses Verfahren die gleichen, vollständig identischen Grundlagen und Rahmenbedingungen. Sämtliche Vorarbeiten, die von einzelnen Planungsteams vor Verfahrensbeginn erbracht wurden, verschaffen diesen keinen formellen Vorteil innerhalb des Studienauftrags.

2.8 Zulassung

An der Teilnahme am Verfahren nicht zugelassen sind Fachleute, die eine gemäss SIA-Ordnung 143, Artikel 12.3. nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied der Jury haben. Nicht zugelassen sind insbesondere Fachleute, die bei der Auftraggeberschaft oder einem Mitglied der Jury (inkl. Expertinnen und Experten) angestellt sind, sowie Fachleute, die mit einem Mitglied der Jury nahe verwandt sind oder in einem engen beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen (Wegleitung Befangenheit und Ausstandsgründe SIA 142i-202d).

2.9 Ausschreibung und Publikation

Die Bewerbung zum Studienauftrag (Präqualifikation) sowie das Ergebnis der Präqualifikation wird öffentlich auf www.simap.ch ausgeschrieben und publiziert.

2.10 Jury und Expertinnen / Experten

Für die Begleitung und Beurteilung der Präqualifikation sowie des Studienauftrags setzt die Veranstalterin die folgende Jury und weitere Expertinnen und Experten ein:

Sachjury (stimmberechtigt)

Christine Maier	Direktorin, Vorsitzende Geschäftsleitung, VB/TPB
Sabine Gresch	Leiterin Stadtplanung, Stadt Biel
Katja Bessire	Vorsteherin Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)
Luc Ryffel	Leiter Technik, Mitglied Geschäftsleitung, VB/TPB (Ersatz)

Fachjury (stimmberechtigt)

Meinrad Morger	Prof. Arch. BSA/SIA TU Darmstadt (Vorsitz)
Cédric Vaucher	Dipl. Architekt ETH/SIA
Michael Stähli	Maschineningenieur ETH, Experte Depot- und Werkstattlogistik
Sandra Kieschnik	Dipl. Ing. für Landschaftsarchitektur TU/BSLA
Katrin Schubiger	Dipl. Architektin ETH BSA SIA (Ersatz)

Expertinnen und Experten (ohne Stimmrecht)

Lukas Müller	Projektleiter Depot Boujean, VB/TPB
Angèle Kopf	Expertin Stadtplanung, Stadt Biel
Gabriele Leonardi	Experte Infrastruktur, Stadt Biel
Andreas Bärtsch	Experte Tragwerk, WMM Ingenieure AG, Münchenstein
Stefan Manser	Experte Verkehr, Metron Bern AG
Marcel Feuz	Traktionsstrom-Ingenieur, SSE Engineering AG

Remo Grüninger	Experte Gebäudetechnik, Institut Bau und Energie, Bern
Oskar Nüesch	Experte Brandschutz, Institut Bau und Energie, Bern
Marc-Andri Leuthold	Experte Betrieb, VB/TPB
Ivo Egger	Experte Bus, VB/TPB
Daniel Girardin	Experte ÖV, VB/TPB

Die Auftraggeberschaft behält sich vor, weitere Expertinnen und Experten (ohne Stimmrecht) für die Vorprüfung hinzuzuziehen. Bei der weiteren Auswahl der Expertinnen und Experten stellt sie sicher, dass diese nicht in einem Interessenkonflikt mit einem der teilnehmenden Teams stehen und nicht an der Jurierung anwesend sind.

2.11 Vorprüfung

Die Vorprüfung der Präqualifikationseingaben und der Studienauftragseingaben wird von der Metron Raumentwicklung AG in Zusammenarbeit mit den Expertinnen und Experten durchgeführt.

2.12 Pauschalentschädigung

Für das Einreichen der Bewerbungsunterlagen im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wird keine Entschädigung ausgerichtet.

Jedes Planungsteam, das termingerecht eine vollständige zur Beurteilung zugelassene und den Bestimmungen entsprechende Projektstudie einreicht, erhält gegen Rechnungsstellung an den Auftraggeber eine pauschale Entschädigung von CHF 100'000 (exkl. MwSt.). Weitere Kosten für Fachingenieurinnen/Fachingenieure, Spezialistinnen/Spezialisten, Modelle, Plankopien usw. werden nicht separat vergütet. Mit der Bezahlung der obengenannten Entschädigung gilt der Auftrag als abgeschlossen. Vertiefungsarbeiten im Anschluss an den Studienauftrag werden separat vergütet.

2.13 Weiterbearbeitung

Die Veranstalterin beabsichtigt, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und den Empfehlungen der Jury, das Generalplanerteam des von der Jury zur Ausführung empfohlenen Projekts mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Vorbehalten bleibt die Kreditgenehmigung.

Die Jury kann, falls es sich als notwendig erweist, eine optionale Bereinigungsstufe mit mindestens zwei teilnehmenden Teams durchführen. Die Bereinigungsstufe wird separat entschädigt. Die Empfehlung zur Weiterbearbeitung formuliert die Jury erst nach Durchführung der optionalen Bereinigungsstufe.

Die Teambildung mit weiteren Fachplanern ist gemäss Kapitel 2.7 freiwillig, aber möglich. Stellt die Jury einen Beitrag von herausragender Qualität eines freiwillig beigezogenen Fachplaners fest, wird dieser im Bericht entsprechend gewürdigt.

Die Projektphasen werden einzeln freigegeben. Es wird beabsichtigt für die Realisierung mit einem Generalunternehmermodell (GU) zu verfahren. Die Auftraggeberin behält sich jedoch andere Realisierungsmodelle vor (ELT). Mindestens 60.5% der Teilleistung (Auftragsprozent nach SIA-Ordnungen 102, 103, 105, 106) verbleiben beim siegreichen Team mit Generalplanerfunktion.

2.14 Leistungsumfang und Honorarbedingungen

Für die detaillierten Vertragskonditionen für den Projektauftrag des Planungsteams mit Generalplanerfunktion dient der Entwurf des Generalplanervertrags (Unterlage [C]) als Verhandlungsbasis. Als Grundlage für die Honorarberechnung gilt die Summe der honorarberechtigten Baukosten. Mit dem Generalplanerhonorar werden alle

Planerleistungen, die zur Umsetzung des Projektes benötigt werden (gesamtes Generalplanerteam inklusive aller notwendigen Spezialisten) entschädigt. Das Kostendach für diese Planerleistungen ergibt sich aus der Summe der einzelnen Honorarberechnungen der Architektur-, Landschaftsarchitektur-, Bauingenieur-, Heizung/Kälte-, Lüftung/Klima-, Sanitär-, Elektro- und Gebäudeautomatisations-Planung, Verkehrsplanung, Depot- und Werkstattlogistik, Ingenieurwesen Traktionsstrom, sowie weiteren Disziplinen gemäss Kapitel 2.15. Als Verhandlungsgrundlage gelten folgende Honorarparameter, basierend auf den Leistungen der jeweiligen SIA-Ordnungen:

FAKTOR	Architektur Generalplaner ¹⁾	Bauingenieur	Elektro-/GA-Ingenieur	Heizung/Kälte/Lüftungs- und Sanitär-Ingenieur	Fachkoordination Gebäudetechnik	Landschaftsarchitektur
Schwierigkeitsgrad (n)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Anpassungsfaktor (r)	1.00	1.00	1.00	1.00	0.15 ²⁾	1.00
Sonderleistungen (s)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Teamfaktor (i)	1.05 ³⁾	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Mittl. Stundenansatz (h)	CHF 140	CHF 140	CHF 140	CHF 140	CHF 140	CHF 140
Leistungsanteil (q)	min. 60.5 %	sinngemäss	sinngemäss	sinngemäss	sinngemäss	sinngemäss
Grundfaktor p	Gemäss LHO SIA 102 / 103 / 105 / 108 mit Z-Werten von 2017 ⁴⁾					
Zuschlag Generalplaner	5% ⁵⁾					
Aufwandbestimmende Baukosten B des Architekten	BKP 1	100 % bei Planung durch Architekten 50 % bei Planung durch Fachplaner/Spezialisten (Spezialtiefbau ist Bestandteil von BKP 1)				
	BKP 2	100 %				
	BKP 29	0 %				
	BKP 3	100 % bei Planung durch Architekten 50 % bei Planung durch Fachplaner/Spezialisten				
	BKP 4	100 % bei Planung durch Architekten 50 % bei Planung durch Fachplaner/Spezialisten				
	BKP 5	0 %				
	BKP 6	0 % (Reserve)				
	BKP 7	0 %				
	BKP 8	0 %				
	BKP 9	100 % bei Planung der bauseitigen Möblierung durch Architekten 50 % bei Möbeln aus Katalog; bei gleichen Möbeln in hoher Stückzahl erfolgt eine stufenweise Reduktion				

Erläuterungen zu den Honorarparametern:

- 1) Insbesondere sind auch folgende Leistungen in den Honoraren des Architekten enthalten: Kostenplaner, Gesamtleitung, projektbezogenes Qualitätsmanagement, Fassadenplaner.
- 2) Die Honorierung der Fachkoordination Gebäudetechnik (räumlichen und technischen) wird mit zusätzlich 15 %, respektive dem Anpassungsfaktor $r = 0.15$ berechnet. Die aufwandbestimmende Bausumme für die Fachkoordination ist die Summe der zu koordinierenden Gewerke HLKKSE und Gebäudeautomation (GA).

Im erhöhten Teamfaktor des Architekten (1.05 anstelle 1.0) ist die BIM-Koordination (BIM-Koordinator) enthalten.

- 3) Die Z-Werte (2017) bleiben fest bis zum Auftragsende: SIA 102: $Z_1=0.062$, $Z_2=10.58$, SIA 103: $Z_1=0.075$, $Z_2=7.23$, SIA 105: $Z_1=0.062$, $Z_2=10.58$, SIA 108: $Z_1=0.066$, $Z_2=11.28$
- 4) Die Honorierung der Übernahme der Gesamtverantwortung als Generalplaner, den koordinativen Aufwand sowie die Abstimmung mit den Nutzern wird mit zusätzlich 5% über die Honorare SIA 102.

2.15 Spezialisten

Folgende Spezialisten (nicht abschliessend) sind vom Generalplaner zu Beginn des Vorprojektes in enger Absprache mit der Bauherrschaft zu beauftragen:

- Bauphysiker / Akustiker / Planer Nachhaltigkeit (Minergie-P)
- Brandschutzplaner
- Lichtplaner
- Gebäudeautomation

Für die genannten Spezialisten des Generalplaners steht ein verbindliches Budget zur Verfügung, welches bei Vertragsabschluss definiert wird. Die das Budget übersteigenden Honorare sind durch den Auftraggeber vor Beginn der Leistungserbringung zu genehmigen.

Die Koordination des vorgängig durch die Bauherrschaft evaluierten Fachplaners Depot- und Werkstattlogistik ist im Generalplanerzuschlag von 5 % enthalten.

2.16 BIM

Im Studienauftrag wird die Gebäudedatenmodellierung (Building Information Modeling BIM) nicht verlangt.

Für alle darauffolgenden Projektphasen und die korrekte Dokumentation für den anschliessenden Betrieb werden bis zum Start des Vorprojekts BIM-Ziele festgelegt, welche mit Unterstützung des ausgelobten Teams sowie der Betriebsorganisation des Bauherrn erreicht werden müssen.

Die im Studienauftrag definierten BIM-Ziele bilden die Grundlage für die Honorarermittlung. Die spätere BIM-Richtlinie konkretisiert diese Ziele hinsichtlich Organisation, Datenaustausch und Dokumentation, ohne den ausgeschriebenen Leistungsumfang zu erweitern. Allfällige zusätzliche Anforderungen, die über den im Studienauftrag definierten Umfang hinausgehen, sind gesondert zu vereinbaren.

Für die Mitwirkung am BIM-Prozess während den SIA-Phasen 3-5 muss das ausgelobte Planerteam verschiedene BIM-Kompetenzen aufbauen und in die Projektorganisation einbinden. Die konkrete Implementierung der Methode BIM wird zum Start der SIA-Phase 31 in einem vom Planerteam erstellten Projektabwicklungsplan festgehalten.

Die Bearbeitung nach BIM ist in den festgelegten Honorarfaktoren und im mittleren Stundenansatz der Planer und Spezialisten berücksichtigt.

Die BIM-Koordination durch den Generalplaner / Architekten ist im erhöhten Teamfaktor des Architekten (1.05 anstelle 1.0) enthalten.

2.17 Subplanerverträge

Die Bauherrschaft erwartet vom beauftragten Generalplaner die Transparenz hinsichtlich der eingesetzten Subplaner (Fachplaner und Spezialisten). Dies umfasst insbesondere:

- Die Nennung der eingesetzten Subplaner sowie das zur Verfügung gestellte Zeitbudget pro Fachbereich und Projektphase.

- Das Einholen des Einverständnisses bei Ergänzung und Änderungen der Zusammensetzung der Planungsgemeinschaft.
- Die Unterzeichnung der Selbstdeklaration durch die beteiligten Subplaner und die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Nachweise.

Diese Anforderungen sind Bestandteil der vertraglichen Vereinbarung und dienen der Sicherstellung einer fairen, nachvollziehbaren und wirtschaftlichen Projektabwicklung.

2.18 Verbindlichkeit und Urheberrecht

Das Programm und die Fragenbeantwortung sind für die Auftraggeberschaft, die Teilnehmenden und die Jury verbindlich. Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren sowie den Entscheid der Jury in Ermessensfragen.

Die Pläne und Modelle der Studienbeiträge gehen in das Eigentum der Veranstalterin über. Das Urheberrecht an den eingereichten Arbeiten verbleibt bei den Projektverfassenden. Die Regelung des Urheberrechts richtet sich nach der Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2025), Art. 26.

Auftraggeberschaft und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberschaft und der Projektverfassenden. Ausgenommen davon bleibt das Recht auf Erstveröffentlichung, welches bei der Auftraggeberin liegt.

2.19 Vertraulichkeit und Kommunikation

Die Teilnehmenden sind verpflichtet, alle im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Verfügung gestellten Informationen, Unterlagen und Diskussionsinhalte vertraulich zu behandeln und ausschliesslich für die vorliegende Aufgabe zu verwenden. Die präqualifizierten Teams unterzeichnen vor der Teilnahme am Studienauftrag eine Vertraulichkeitserklärung.

2.20 Publikation und Ausstellung

Nach Abschluss des Verfahrens werden alle zur Beurteilung zugelassenen Projekte des Studienauftrages unter Namensnennung der Verfassenden öffentlich ausgestellt. Ort und Zeit der Ausstellung wird den Teilnehmenden rechtzeitig mitgeteilt.

2.21 Rechtsschutz und Gerichtsstand

Gegen diese Ausschreibung kann innert 20 Tagen nach der Publikation auf simap.ch beim Regierungsstatthalter des Amtsbezirkes Biel angefochten werden (Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen). Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten. Die angefochtene Ausschreibung ist beizufügen oder genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.

Für die Beilegung von zivilrechtlichen Streitigkeiten sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Als Gerichtsstand gilt der Sitz der Veranstalterin (Biel).

3 Bestimmungen Präqualifikation

3.1 Allgemeines

Für die erfolgreiche Umsetzung des geplanten Bauvorhabens setzt die Veranstalterin eine entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten des Planungsteams voraus. Im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wählt die Jury vier Planungsteams zur Teilnahme am anschliessenden Studienauftrag aus. Massgebend für die Auswahl sind die unter Kapitel 3.3 aufgeführten Ausschluss- und Eignungskriterien. Die Jury kann zudem zwei «Nachrücker» bestimmen, die zum Zuge kommen, falls ein ausgewähltes Team von der Teilnahme zurücktritt.

3.2 Termine

Für die Präqualifikation gelten folgende Verfahrenstermine:

Meilensteine	Datum	Uhrzeit
Publikation Präqualifikation auf SIMAP	27.03.2026	
Bezug Bewerbungsunterlagen (SIMAP)	27.03.2026	
Eingabe Bewerbungsunterlagen digital (SIMAP)	12.06.2026	Bis 23:59 Uhr
Bekanntgabe Resultate Präqualifikation	10.07.2026	

3.3 Ausschluss- und Eignungskriterien

Ausschlusskriterien

Bei Nichterfüllung folgender Kriterien gemäss Art. 19 SIA 143, 2025 werden die Beiträge von der Beurteilung ausgeschlossen:

- Vollständigkeit der Unterlagen (gemäss Kap.3.3)
- Fristgerechte Einreichung aller Unterlagen
- Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat der GATT/WTO-Übereinkommen
- unterschriebene Selbstdeklaration aller Teammitglieder

Eignungskriterien (gemäss Art. 7, SIA 143, 2025)

Die Angaben der Anbietenden zu den folgenden Eignungskriterien werden geprüft und qualitativ bewertet. Mit der Einreichung der Bewerbung wird die Auftraggeberschaft ermächtigt, die Richtigkeit der Angaben des Bewerbenden zu überprüfen und Auskünfte einzuholen. Die Jury bewertet die Eignung der Bewerbenden mit nachfolgenden Kriterien:

Eignungskriterien	Gewichtung	Beurteilungsgrundlage
Teammitglied Fachbereich Gesamtleitung / GP	15%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung der Generalplaner GP <ul style="list-style-type: none"> – Mitarbeitendenstruktur des Büros – Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung – Auftragsvolumen 	5%	Formular [B1]
Qualität des Referenzobjektes des Generalplaners <ul style="list-style-type: none"> – Relevanz der Referenz zur Aufgabenstellung (Umfang, Komplexität, Projektumfang, nachhaltiges und wirtschaftliches Bauen) 	10%	Formular [B1] 2 Referenzblätter A3
Teammitglied Fachbereich Architektur / Städtebau	40%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung des Architekturbüros <ul style="list-style-type: none"> – Mitarbeitendenstruktur des Büros – Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung – Auftragsvolumen 	5%	Formular [B2]

Qualität der 2 Referenzobjekte des Architekturbüros	35%	Formular [B2] 2 Referenzblätter A3
– Gesamtkonzeption, architektonische und ortsbauliche Qualität der Referenzen		
– Relevanz der Referenzen zur Aufgabenstellung: Umfang, Komplexität, vergleichbare Aufgabe im Infrastrukturbereich (Depots, Werkstätten, Logistikbetriebe, Maintenance-Bereiche, Kombinationen von Technik/Logistik/Verwaltung)		
Teammitglied Fachbereich Landschaftsarchitektur	15%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung des Landschaftsarchitekturbüros	5%	Formular [B3]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		
– Auftragsvolumen		
Qualität des Referenzobjektes des Landschaftsarchitekturbüros	10%	Formular [B3] 1 Referenzblatt A3
– Gesamtkonzeption, landschaftsarchitektonische und ortsbauliche Qualität der Referenz		
– Relevanz der Referenz zur Aufgabenstellung (Umgang mit Siedlungsrand, Ökologie und Biodiversität bei funktionalen Nutzungen, Wasserhaushalt, Klimaanpassung, gestalterische Aufwertung)		
Teammitglied Fachbereich Bauingenieurleistungen	10%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung des Bauingenieur-Büros	5%	Formular [B4]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		
– Auftragsvolumen		
Qualität des Referenzobjektes der Bauingenieurleistungen	5%	Formular [B4] 1 Referenzblatt A3
– Konzept Tragwerk, technische Innovation, Zusammenspiel zwischen Tragwerk und Architektur		
– Relevanz der Referenzen zur Aufgabenstellung: Umfang, Komplexität, vergleichbare Aufgabe im Infrastrukturbereich (Depots, Werkstätten, Logistikbetriebe, Maintenance-Bereiche, Kombinationen von Technik/Logistik/Verwaltung)		
Teammitglied Fachbereich HLKSE-Ingenieurleistungen	5%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung des HLKSE-Planers	5%	Formular [B5] Formular [B6]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		
Teammitglied Fachbereich Verkehrsplanung	5%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung des Verkehrsplaners	5%	Formular [B7]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		
Teammitglied Fachbereich Depot- und Werkstattlogistik	5%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung Depot- und Werkstattlogistik	5%	Formular [B8]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		
Teammitglied Fachbereich Ing.leistungen Traktionsstrom	5%	
Leistungsfähigkeit und Erfahrung Ingenieurwesen Traktionsstrom	5%	Formular [B9]
– Mitarbeitendenstruktur des Büros		
– Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung): Ausbildung, Erfahrung		

Leistungsfähigkeit und Erfahrung (jeweils 5% pro Teammitglied)

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Erfahrung erfolgt ausschliesslich anhand messbarer Kriterien. Eine qualitative Bewertung durch die Jury findet in dieser Phase nicht statt.

Die folgenden Kriterien werden geprüft und bewertet:

- Mitarbeitendenstruktur des Büros: Büros mit einem Anteil Architekt:innen/Planer/Ingenieur:innen von 60%, mit einem durchschnittlichen Anstellungsgrad

von 70% und einer Bürogrösse von mindestens 10 Personen erfüllen das Kriterium vollständig (kein Punkteabzug).

- Schlüsselperson: Projektleitung seit 15 Jahren im Beruf, stellvertretende Projektleitung seit 10 Jahren im Beruf, beide mit höherem Ausbildungsabschluss (ETH, FH oder äquivalent) erfüllen das Kriterium vollständig (kein Punkteabzug).
- Auftragsvolumen Generalplaner, Architektur, Bauingenieurleistungen: Nachweis eines Referenzauftrags der Schlüsselperson (Projektleiter) mit mindestens 20 Mio. CHF Baukosten BKP 2 erfüllt das Kriterium vollständig (kein Punkteabzug). Auftragsvolumen Landschaftsarchitektur: 1 Mio. Baukosten BKP 4 erfüllt das Kriterium vollständig (kein Punkteabzug). Referenzen, die in einem anderen Anstellungsverhältnis als Projektleitung durchgeführt wurden, sind zulässig.

Diese Kriterien dienen der objektiven Einschätzung der fachlichen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Teilnehmenden und stellen sicher, dass alle Bewerbenden vergleichbaren Anforderungen unterliegen.

Referenzen

Das Wettbewerbsverfahren richtet sich nicht ausschliesslich an Planungsbüros mit Erfahrungen im Depot- und Werkstätten Bereich. Als Referenzobjekte können auch Bauten dienen, die bezüglich Logistik, Betriebsabläufe und Nutzungsmix ähnliche Herausforderungen aufweisen. Ausserdem sind Referenzobjekte gefragt, die in einem ähnlichen Massstab und einem vergleichbaren städtebaulichen Kontext entstanden sind.

- Referenzen sind aktuelle Projekte und/oder Wettbewerbserfolge, welche nicht älter als 15 Jahre sind
- Im Fachbereich Architektur muss mindestens 1 Referenzprojekt realisiert sein.
- Die Referenzen sollen Planung und Ausführung von vergleichbaren Objekten aufzeigen und müssen mit der gestellten Aufgabe in Art, Umfang oder Komplexität vergleichbar sein.

3.4 Unterlagen

[A] Programm Präqualifikation (PDF-Datei)

[B] Eingabeformular Präqualifikation (Excel-Dokument)

[B0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme

[B1] Firmenangaben, Referenzen und Selbstdeklaration Gesamtleiter/GP

[B2] Firmenangaben, Referenzen und Selbstdeklaration Architektur

[B3] Firmenangaben, Referenzen und Selbstdeklaration Landschaftsarch.

[B4] Firmenangaben, Referenzen und Selbstdeklaration Bauingenieurleistungen

[B5] Firmenangaben, Selbstdeklaration HLKKS-Ingenieurleistungen

[B6] Firmenangaben, Selbstdeklaration Elektro-Ingenieurleistungen

[B7] Firmenangaben, Selbstdeklaration Verkehrsplanung

[B8] Firmenangaben, Selbstdeklaration Depot- und Werkstattlogistik

[B9] Firmenangaben, Selbstdeklaration Ingenieurleistungen Traktionsstrom

[B10] Firmenangaben, Selbstdeklaration weitere Fachplaner

[B11] Firmenangaben, Selbstdeklaration weitere Fachplaner

[C] Entwurf Generalplanervertrag

Die Unterlagen können ab dem **27.03.2026** online über SIMAP bezogen werden.

3.5 Einzureichende Unterlagen

Eine Bewerbung hat die folgenden, vollständig ausgefüllten und rechtsverbindlich unterzeichneten Eingabeformulare inkl. Beilagen zu enthalten:

- (1) Vollständig ausgefülltes Eingabeformular Präqualifikation [B], bestehend aus
 - [B0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme
 - [B1] Firmenangaben, Selbstdeklaration und 2 Referenzen Gesamtleitung
 - [B2] Firmenangaben, Selbstdeklaration und 2 Referenzen Architektur
 - [B3] Firmenangaben, Selbstdeklaration und 1 Referenz Landschaftsarch.
 - [B4] Firmenangaben, Selbstdeklaration und 1 Referenz Bauing.leistungen
 - [B5] Firmenangaben, Selbstdeklaration HLKKS-Ingenieurleistungen
 - [B6] Firmenangaben, Selbstdeklaration Elektro-Ingenieurleistungen
 - [B7] Firmenangaben, Selbstdeklaration Verkehrsplanung
 - [B8] Firmenangaben, Selbstdeklaration Depot- und Werkstattlogistik
 - [B9] Firmenangaben, Selbstdeklaration Ingenieurleistungen Traktionsstrom
 - [B10] Firmenangaben, Selbstdeklaration weitere Fachplaner
 - [B11] Firmenangaben, Selbstdeklaration weitere Fachplaner

Die Nachweise zu den Selbstdeklarationen gemäss Formular Punkt H sind der Bewerbung beizulegen.

Die Eingabeunterlagen sind in digitaler Form (Excel- und PDF-Datei) über SIMAP abzugeben. Die Angaben aller Teammitglieder sind zwingend in einer einzigen Excel-Datei (vgl. Originaldatei) einzureichen. Bewirbt sich ein Generalplaner als Arbeitsgemeinschaft (ARGE), sind auf dem Formular B1 die ARGE-Mitglieder einzutragen. Auch in diesem Fall sind gesamthaft 2 Referenzprojekte aus dem Fachbereich Architektur einzureichen. Es ist der ARGE freigestellt, ob die 2 Referenzprojekte von je einem Büro der ARGE stammen. Die Selbstdeklaration muss bei Arbeitsgemeinschaften von allen ARGE-Mitgliedern einzeln ausgefüllt und unterzeichnet werden.

- (2) Die im Eingabeformular [B1], [B2], [B3] und [B4] aufgeführten Referenzobjekte sind zu dokumentieren: Dokumentation von 2 Referenzobjekten Generalplaner, 2 Referenzobjekten Architektur, 1 Referenzprojekt Landschaftsarchitektur, 1 Referenzprojekt Bauingenieurleistungen.
 - Je 1 A3-Blatt pro Referenz, einseitig bedruckt, Querformat
 - Die Objekte sind so darzustellen, dass deren Beurteilung hinsichtlich der aufgeführten Entscheidungskriterien möglich ist. Die Referenzdokumentationen sind mit einem Kurztitel und dem Namen der Bewerbenden zu bezeichnen.

3.6 Eingabe der Bewerbungsunterlagen

Die verlangten Bewerbungsunterlagen müssen digital (im Originalformat Excel und PDF) als 1 .zip File abgegeben werden. Die digitalen Unterlagen müssen bis spätestens am **12.06.2026, 23:59 Uhr** auf SIMAP hochgeladen werden.

Eine Abgabe der Unterlagen in Papierform ist nicht vorgesehen. Im Falle von Problemen beim Upload wenden Sie sich bitte per Mail an: **depot_boujean@metron.ch**

3.7 Vorprüfung

Die Bewerbungen werden von der Metron Raumentwicklung AG hinsichtlich der Zulassungskriterien geprüft und die Eignungskriterien in einem nicht wertenden Bericht dokumentiert. Dieser steht der Jury als Entscheidungshilfe zur Verfügung.

3.8 Beurteilung Präqualifikation und Zuschlag

Die Jury beurteilt die Bewerbungen unter Anwendung der Eignungskriterien (vgl. Kapitel 3.3). Sie empfiehlt der Auftraggeberschaft vier Teams zur Teilnahme am Studienauftrag.

Zusätzlich ist die Jury berechtigt, bis zu zwei Teams als potenzielle Nachrückende in einer Rangfolge zu bestimmen.

Sollte eines der ursprünglich ausgewählten Teams seine Teilnahme am Verfahren absagen, die Zulassungsvoraussetzungen nachträglich verlieren oder den Zuschlag zur Teilnahme nicht fristgerecht annehmen, rückt das Team auf dem ersten Nachrückendenplatz automatisch nach. Falls dieses ebenfalls nicht zur Verfügung steht, kommt der zweite Nachrücker zum Zug.

Die Nachrückenden werden erst dann offiziell zur Teilnahme eingeladen und informiert, wenn ein Ausfall eines gesetzten Teams feststeht. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Nachnominierung, falls die Jury auf die Bestimmung von Nachrückenden verzichtet.

3.9 Eröffnung Rechtsmittel

Das Ergebnis der Präqualifikation wird allen Teilnehmenden mittels Zuschlagsverfügung eröffnet. Der Entscheid kann innert 20 Tagen nach Eröffnung beim Regierungstatthalteramt des Amtsbezirkes Biel angefochten werden (Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen). Entscheide der Jury in Ermessensfragen können nicht angefochten werden.

4 Bestimmungen zum Studienauftrag

4.1 Allgemeines

Die zum Studienauftrag zugelassenen Planungsteams erhalten zu Beginn des Studienauftrags zusätzliche Unterlagen, insbesondere das Programm Studienauftrag mit einem detaillierten Aufgabenbeschrieb sowie alle für die Bearbeitung der Aufgabe notwendigen Grundlagen.

4.2 Termine

Für den Studienauftrag gelten folgende Verfahrenstermine:

Meilensteine	Datum	Uhrzeit
Ausgabe der Unterlagen	31.07.2026	
Startveranstaltung	13.08.2026	13:00 Uhr bis 16:00 Uhr
Eingabe Fragenstellung	21.08.2026	
Fragenbeantwortung	04.09.2026	
Zwischenbesprechung 1	17.11.2026	08:30 Uhr bis 18:30 Uhr
Zwischenbesprechung 2	09.02.2027	08:30 Uhr bis 18:30 Uhr
Abgabe Pläne	16.04.2027	
Abgabe Modell	25.05.2027	
Schlusspräsentation	25.05.2027	08:30 Uhr bis 18:30 Uhr
Ausstellung Wettbewerb	Juli/August 2027	

4.3 Ausschlusskriterien

Bei Nichterfüllung folgender Kriterien gemäss Art. 19 SIA 143, 2025 werden die Beiträge von der Beurteilung ausgeschlossen:

- Fristgerechte Einreichung aller Unterlagen
- Vollständigkeit der Unterlagen
- Wahrung des Befangenheitsgebots

4.4 Beurteilungskriterien

In der Evaluation werden die verschiedenen Lösungsansätzen verglichen, um die nach gestalterischen, funktionalen, ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten beste Lösung für die Aufgabe zu ermitteln. Dabei werden nachfolgende Kriterien zur Bewertung hinzugezogen (Reihenfolge ohne Gewichtung):

Für den Studienauftrag gelten folgende Beurteilungskriterien. Die Beurteilung erfolgt integral. Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

Städtebau und Freiraum

- Städtebauliches Konzept
- Freiraumgestaltung
- Erschliessung und Vernetzung

Architektonisches Konzept

- Architektonisches und gestalterisches Konzept
- Grundrissqualität
- Räumliche Qualität
- Materialisierung

Funktionalität und Wirtschaftlichkeit

- Betriebseffizienz /Flächeneffizienz

- Wirtschaftlichkeit / Investitionskosten / Betriebskosten
- Brandschutzkonzept

Nachhaltigkeit

- Flexibilität und Systemtrennung
- Energieeffizienz und erneuerbare Energien
- Ökologische Qualität der Aussenräume

Eine Präzisierung der Beurteilungskriterien wird im Rahmen des Programms zum Studienauftrag vorgenommen.

4.5 Unterlagen Studienauftrag

Zusätzlich zu den Unterlagen der Präqualifikation werden die folgenden Grundlagen abgegeben. (Die Liste ist unvollständig und wird im Zuge der Erarbeitung des Studienauftragsprogramms ergänzt.)

[a] Projektunterlagen

- [a1] Programm Studienauftrag (pdf)
- [a2] Raumprogramm (pdf)
- [a3] Betriebskonzept VB (pdf)
- [a4] ...

[b] Baurecht

- [b1] Bau und Zonenordnung Stadt Biel (BZO), 2023
- [b2]

[c] Studien

- [c1] Bericht Machbarkeitsstudie Neuer VB-Standort
- [c2] Entwicklungskonzept Bözingenfeld (2024)
- [c3] Mobilitätskonzept VB
- [c4] ...

[d] Planunterlagen

- [d1] Amtliche Vermessung (dwg/dxf)
- [d2] Leitungskataster (dwg/dxf)
- [d3] Höhenkurven (dwg/dxf)
- [d4] Swisstopo (dwg/dxf)
- [d5]

[e] Formulare

- [e1] Selbstdeklaration Raumprogramm der Flächen- und Volumenkenndaten/Mengenmatrix (xlsx)
- [e2] Teilnahmebestätigung / Vertraulichkeitserklärung (docx)
- [e3] Formular Projektverfassende (docx)
- [e4] ...

[f] Modell

- [f1] Modell 1:500 (Gips, weiss)

4.6 Ausgabe Grundlagen Studienauftrag (31.07.2026)

Die digitalen Grundlagen zum Studienauftrag (vgl. Kapitel 4.5) werden den Planungsteams ab dem 31.07.2026 auf der Datenplattform zur Verfügung gestellt (Downloadlink per E-Mail). Ein Endtermin für den Bezug der Grundlagen besteht nicht.

Das Modell 1:500 (Dimension 80 x 160 cm) wird an der Startveranstaltung abgegeben.

4.7 Startveranstaltung (13.08.2026)

Die Startveranstaltung findet am 13.08.2026 statt. Der Treffpunkt ist um 13:00 Uhr beim United Machining Mill AG, Roger-Federer-Allee 7, 2504 Biel.

An der Veranstaltung wird den Teams das Verfahren und die Aufgabenstellung erläutert sowie das Modell ausgehändigt.

4.8 Fragerunde (21.08.2026)

Verständnisfragen können von den Teams bis zum 21.08.2026 an die Mailadresse **depot_boujean@metron.ch** gesendet werden. Sämtliche eingegangenen Fragen und die dazugehörigen Antworten werden bis am 04.09.2026 an alle Teams beantwortet. Die Anonymität der Fragenden wird gewahrt.

4.9 Zwischenbesprechungen 1 und 2 (17.11.2026 und 09.02.2027)

Inhalt und Ziel

In der **ersten Bearbeitungsphase** stehen analytische und strategische Überlegungen im Vordergrund. Die Teams sind angehalten im ortsbaulichen Massstab zu denken. Varianten sind möglich und erwünscht.

Bei der ersten Zwischenbesprechung werden Aussagen zu folgenden Themen erwartet:

- Analysen und Lösungsstrategien
- ortsbauliche/städtebauliche Setzung (Volumetrie, Akzente, Dichte, Höhe)
- Einbezug der nachbarschaftlichen Entwicklung unter Berücksichtigung der gewünschten lokalen Zentralität gemäss kantonalen Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld
- konzeptionelle Aussagen zur betrieblichen Organisation
- konzeptionelle Aussagen zum Erschliessungs- und Freiraumkonzept
- Grundsätzliche Nutzungsverteilung auf Basis Geschossflächen unter Berücksichtigung des Betriebskonzeptes
- Ansatz Nachhaltigkeit

In der **zweiten Bearbeitungsphase** steht die Vertiefung des architektonischen Konzepts sowie der funktionalen und betrieblichen Organisation im Vordergrund. Die in der ersten Phase entwickelte Strategie ist weiterzuentwickeln, zu präzisieren und in eine konsistente Gesamtstruktur zu überführen. Der Fokus liegt auf der Konkretisierung und Kohärenz der gewählten Lösung.

Bei der zweiten Zwischenbesprechung werden Aussagen zu folgenden Themen erwartet:

- architektonisches Konzept und räumliche Organisation der Anlage
- Weiterentwicklung der ortsbaulichen Setzung (Volumetrie, Höhenentwicklung, Proportionen, Fassadenansätze)
- funktionale Organisation des Betriebs (Depot-, Werkstatt- und Nebenfunktionen)
- Überprüfung und Präzisierung der betrieblichen Abläufe und internen Logistik
- Erschliessungs- und Verkehrsorganisation (Betriebsverkehr, Anlieferung, Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr)
- Weiterentwicklung des Freiraumkonzepts und der Freiraumbezüge
- Präzisierung der Nutzungsverteilung und Flächenorganisation auf Basis der Geschossflächen
- Vertiefung der Nachhaltigkeitsstrategie (Energie, Konstruktion, Betrieb)

Im Rahmen der Zwischenbesprechungen sollen die konzeptionellen Stossrichtungen der Beiträge sowie für die Weiterbearbeitung wesentliche Fragen im Dialog zwischen Planungsteams und Jury geklärt werden.

Die Jury behält sich vor, aufgrund der Erkenntnisse aus den Zwischenbesprechungen Ergänzungen zu den Programmbestimmungen vorzunehmen.

In der **dritten Bearbeitungsphase** steht die Finalisierung und konsolidierte Ausarbeitung des Projektvorschlags im Vordergrund. Bis zur Schlussbesprechung sind die Projekte gemäss den formalen Vorgaben der Endabgabe aufzubereiten.

Ablauf

Die Teams stellen der Jury ihre Projektstände einzeln vor. Pro Team ist eine Präsentation (ca. 20 Minuten) mit anschliessender Diskussion (ca. 30 Minuten) vorgesehen. Die Präsentation wird anhand einer Beamer-Präsentation (Arbeitsstand) erfolgen. Eine detaillierte Einladung an die Teams erfolgt separat.

Die Empfehlungen der Jury werden den Teams nach den Zwischenbesprechungen schriftlich 2) mitgeteilt. Empfehlungen, die für alle Teams relevant sind, werden allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Die Jury achtet bei der Formulierung der Empfehlungen auf die Wahrung der Konkurrenzsituation.

Erforderliche Unterlagen

Die Teams nehmen jeweils die Pläne in Papierform direkt an die Zwischenbesprechung mit. Folgende Unterlagen sind bis am 17.11.2026 (Zwischenbesprechung 1), resp. 09.02.2027 (Zwischenbesprechung 2) auf der Datenplattform hochzuladen:

- Pläne im Format PDF, Inhalt entsprechend Papiaerausdruck
- Beamer-Präsentation (Arbeitsstand) im Format PDF

Direkt an die Zwischenbesprechung mitzubringen sind:

- Pläne (max. 4) als Papiaerausdruck im Format AO quer
- Arbeitsmodell (nur Einsatz; Basismodell steht zur Verfügung)

Der präsentierte Arbeitsstand hat mindestens die in diesem Kapitel unter «Inhalt und Ziel» genannten Themen in geeigneter Form abzubilden (keine formellen Darstellungsvorgaben).

4.10 Abgabe Pläne (16.04.2027)

Sämtliche Pläne und Formulare/Flächenschemas sind bis zum 16.04.2027, 16:00 Uhr auf Filr hochzuladen. Die Pläne sind zusätzlich 2-fach in Papierform und im Originalformat bis zum selben Zeitpunkt an die nachstehende Adresse zuzustellen (massgebend für eine Postzustellung ist der Poststempel). Eine persönliche Abgabe der Pläne ist nur während den ordentlichen Büroöffnungszeiten möglich (Öffnungszeiten Mo-Do 08:00 - 12:00 und 13.30 - 17.00 Uhr, Fr 08:00 – 12:00 und 13:30 – 16:00)

Metron Raumentwicklung AG
«Studienauftrag Depot Boujean VB/TPB»
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg

4.11 Abgabe Modell (25.05.2027)

Das Projekt ist auf dem Modell 1:500 kubisch und in weiss darzustellen. Die Abgabe des Modelles erfolgt im Rahmen der Schlusspräsentation.

4.12 Einzureichende Unterlagen Studienauftrag

Sämtliche Pläne inklusive der Erläuterungen sind auf **maximal 8 Blättern im Querformat DIN A0** darzustellen. Die Abgabepäne sind in doppelter Ausführung und ungefaltet einzureichen. Jedes Blatt ist mit einem grafischen Massstab, Nordpfeil, einem Hängeschema und oben links mit einem Kennwort zu versehen. Varianten sind nicht zulässig. Zusätzlich abgegebene, nicht geforderte Unterlagen werden nicht zur Beurteilung zugelassen.

Situationsplan 1:500

- Situation im Studienauftragsperimeter und der näheren Umgebung
- Erdgeschossgrundrisse dargestellt
- Erschliessung und Freiraumgestaltung (Nutzungen, Fussgängerführung, Zufahrten, Parkierungsanlagen, Ver- und Entsorgung, Belagsarten, Bepflanzungen und Möblierung)
- Wichtigste Höhenkoten (insbesondere bei Zufahrten, Gebäudezugängen und Dächern) / Geländeanpassungen sind mit Höhenkurven und den massgebenden Koten darzustellen
- Grundstücksgrenzen und Studienauftragsperimeter

Grundrisse 1:200

- Darstellung der Grundrisse aller relevanter Geschosse
- Alle Räume mit Bezeichnung und Flächenangabe beschriftet
- Unmittelbare Umgebungsgestaltung bei den Erdgeschossen

Fassaden 1:200

- Darstellung aller Ansichten (benachbarte Gebäude schematisch angedeutet)
- Massgebende Koten der Gebäude, Strassen, Parzellengrenzen, Zufahrten und Hauszugänge
- Kote pro Gebäude/Trakt ± 0.00 ist mit OK Fertigboden des Erdgeschosses zu definieren und mit der Kote m. ü. M. zu bezeichnen

Schnitte 1:200

- Sämtliche zum Verständnis notwendige Gebäudeschnitte, mindestens jedoch ein Quer- und ein Längsschnitt
- Massgebende Koten der Strassen, Parzellengrenzen, Zufahrten, Gebäudezugänge und Geschossniveaus
- Kote pro Gebäude/Trakt ± 0.00 ist mit OK Fertigboden des Erdgeschosses zu definieren und mit der Kote m. ü. M. zu bezeichnen

Fassadenschnitt 1:50

- Darstellung eines oder mehrerer relevanter Fassadenschnitte durch sämtliche wesentlichen Fassadendetails (inkl. Sockel und Dachrand)
- mit Grundriss-, Ansichtsausschnitt und Beschriftung, Vermessung
- Angaben zur Materialisierung und Koten

Erläuterungen in Planform

- Ortsbauliches und architektonisches Konzept
- Freiraumkonzept (Erschliessung, Zugänge, Nutzungsanordnung)
- Funktionalität und betriebliche Abläufe
- Materialisierungskonzept
- Wirtschaftlichkeit / Nachhaltigkeit
- Brandschutzkonzept (Fluchtwege und Brandabschnitte)
- Flexibilität der Gebäudestruktur (Systemtrennung)
- Tragwerkskonzept
- HLKSE-Konzept

Kenndaten / Berechnungen

- Erfüllung Raumprogramm
- Kenndaten Flächen und Volumen gemäss SIA 416, inkl. Schemadarstellungen
- Für die Beurteilung der Nachhaltigkeit nötigen Flächen, z.B. Fassaden- und Fensterflächen

Visualisierung

- Jedem Team ist es freigestellt, den Beitrag mittels geeigneter Visualisierungen darzustellen. Allfällige Visualisierungen sind in die Pläne zu integrieren.

Formular Nutzungsprogramm

- Die Berechnungen auf Basis des Formulars Nutzungsprogramm dienen einerseits den Teams als Controlling-Tool beim Entwurf, andererseits liefern sie relevante Flächen- und Kostenkennwerte für die Vorprüfung.
- Abgabeform: Ausgefülltes Formular Nutzungsprogramm, digital als Excel-Dokument und PDF.

Flächenschemen

- Massstäbliche Grundriss schemata mit Darstellung aller Geschosse sowie alle zur Volumenberechnung relevanten Schnittschemata im Massstab 1:500
- Darstellung der Flächen und Volumen gemäss SIA Ordnung 416 und korrespondierend mit dem Formular Nutzungsprogramm
- Die Grundriss schemata sind gemäss Bezeichnung im Nutzungsprogramm anzuschreiben (Bezeichnung, Flächenangabe)
- Darstellung der vertikalen und horizontalen Haupterschliessungen (Korridore, Treppen- und Liftkerne, Steigzonen) und des Tragwerks

Digitale Daten

- Sämtliche Pläne im Originalformat (pdf) und Formulare (pdf, Excel) sind auf einem USB-Stick abzugeben. Diese werden zur Vorprüfung verwendet

Modell 1:500

- Das Projekt ist auf dem Modell 1:500 kubisch und in weiss darzustellen.

4.13 Endabgabe und Schlusspräsentation (25.05.2027)

Ziel der Schlusspräsentation ist die Erläuterung der Schlussabgabe für die Jury sowie die Klärung von Verständnisfragen. Die Präsentation (Erläuterungen Teams ca. 20' / Verständnisfragen ca. 20') wird für jedes Team separat stattfinden. Sie wird anhand einer Beamer-Präsentation erfolgen. Eine detaillierte Einladung an die Teams erfolgt separat.

4.14 Vorprüfung

Die Vorprüfung der Projektbeiträge erfolgt durch die Verfahrensbegleitung unter Beizug weiterer Expertinnen und Experten (Nutzung, Logistik, Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Gebäudetechnik und Bauingenieurleistungen). Sie soll die Einhaltung sämtlicher relevanter Rahmenbedingungen verifizieren und beinhaltet darüber hinaus eine grobe Kostenermittlung, eine Prüfung der Flächen und Volumen nach SIA 416, sowie quantifizierbare Aspekte der Nachhaltigkeit.

4.15 Beurteilung Studienauftrag

Die Jury beurteilt die Beiträge unter Anwendung der Beurteilungskriterien (vgl. Kapitel 4.4). Es empfiehlt der Auftraggeberschaft ein Projekt zur Weiterbearbeitung. Vorbehalten bleibt die Durchführung einer Bereinigungsstufe gemäss Kapitel 2.13.

4.16 Eröffnung Rechtsmittel

Das Resultat des Studienauftrages wird allen Teilnehmenden Zuschlagsverfügung eröffnet. Der Entscheid kann innert 20 Tagen nach Eröffnung beim Regierungsstatthalteramt des Amtsbezirkes Biel angefochten werden (Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen). Entscheide der Jury in Ermessensfragen können nicht angefochten werden.

5 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

5.1 Vision und Zielsetzung

Das Bözingenfeld ist ein kantonaler Premium Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzungen. Die Stadt Biel legt grossen Wert auf eine städtebaulich hochwertige Nutzung dieser Arbeitszone. Hierfür hat der Gemeinderat das Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld verabschiedet, welches unter anderem vorsieht, bei der Tissot Arena die Zentralitätsfunktionen zu stärken. Entsprechend sieht auch die bestehende Zone mit Planungspflicht 10.4, nebst Arbeitsnutzungen, den Bau eines Hochhauses und Hotelnutzungen vor. Die Planung des Depots Boujean hat auf diese stadträumlichen Absichten zu reagieren (siehe Abbildung 2).

Mit dem Neubau des Depot Boujean im Bözingenfeld verfolgen die Verkehrsbetriebe Biel das Ziel, einen leistungsfähigen, langfristig entwicklungsfähigen Betriebscampus zu schaffen, der alle zentralen Funktionen des Unternehmens an einem Ort bündelt. Verwaltung, Werkstatt, Bereitstellung, Abstellung und Logistik sollen räumlich integriert werden, um effiziente Abläufe, kurze Wege und eine hohe Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Der neue Standort ist konsequent auf die Anforderungen eines modernen, weitgehend elektrifizierten Busbetriebs auszurichten. Er muss die schrittweise Weiterentwicklung der Busflotte aufnehmen können – von heute rund 60 Fahrzeugen über eine mittelfristige Zielgrösse von rund 100 Bussen bis hin zu einer langfristigen Ausbauperspektive von bis zu rund 130 Fahrzeugen. Der Betrieb ist auf einen langfristigen Planungshorizont von rund 40 Jahren auszulegen und soll sowohl neue Fahrzeugtypen als auch veränderte betriebliche Anforderungen aufnehmen können.

Zentrale Zielsetzungen sind sichere und normgerechte Arbeitsplätze, robuste und flexible Gebäudestrukturen sowie eine klare funktionale Gliederung der betrieblichen Abläufe. Die baulichen und organisatorischen Strukturen sind so zu konzipieren, dass Erweiterungen und Anpassungen in Etappen und möglichst bei laufendem Betrieb realisiert werden können.

Über die rein betriebliche Nutzung hinaus soll der Standort als Bestandteil eines sich wandelnden Stadt- und Entwicklungsraums verstanden werden. Potenziale für Dritt- oder Mischnutzungen sind von Beginn an mitzudenken, insbesondere in Bereichen mit städtebaulicher Sichtbarkeit oder geringer betrieblicher Sensibilität. Ziel ist es, Synergien zu ermöglichen, die Bodenressourcen effizient zu nutzen und die langfristige Robustheit des Standorts zu erhöhen, ohne den primären Betriebszweck zu beeinträchtigen. Der Studienauftrag soll aufzeigen, welche Potenziale für solche Drittnutzungen bestehen und in welchen Ausbautetappen sie sinnvoll aktiviert werden können.

5.2 Perimeter

Die Parzelle liegt im nördlichen Stadtgebiet von Biel im Bözingenfeld innerhalb des kantonalen Premium Entwicklungsschwerpunkts Biel Bözingenfeld. Dieser ist im kommunalen Richtplan als strategischer Wachstumsraum definiert und als Vorranggebiet für produktive und dienstleistungsorientierte Nutzungen festgelegt.

Die Parzelle ist heute weitgehend unbebaut und wird landwirtschaftlich genutzt; in einem Teilbereich besteht ein provisorischer Wagenpark. Die südwestlich angrenzende Parkplatz-Parzelle ist im Baurecht vergeben und steht daher für eine Entwicklung des Depot Boujean nicht zur Verfügung. Die Parzelle umfasst insgesamt rund 53'000 m²

und setzt sich aus einem länglichen nördlichen Abschnitt sowie einem durch den Tennisweg abgetrennten südlichen Baufeld zusammen. Die Lage in unmittelbarer Nähe zur Tissot Arena, zu grossflächigen Sportanlagen sowie zu bestehenden Gewerbebauten prägt den Kontext des Standorts.

Die verkehrliche Erschliessung über die Autobahnen A5 und A16 sowie die Anbindung an das städtische Strassennetz bilden wesentliche Standortqualitäten und stellen zugleich erhöhte Anforderungen an die Organisation der internen und externen Verkehrsströme.

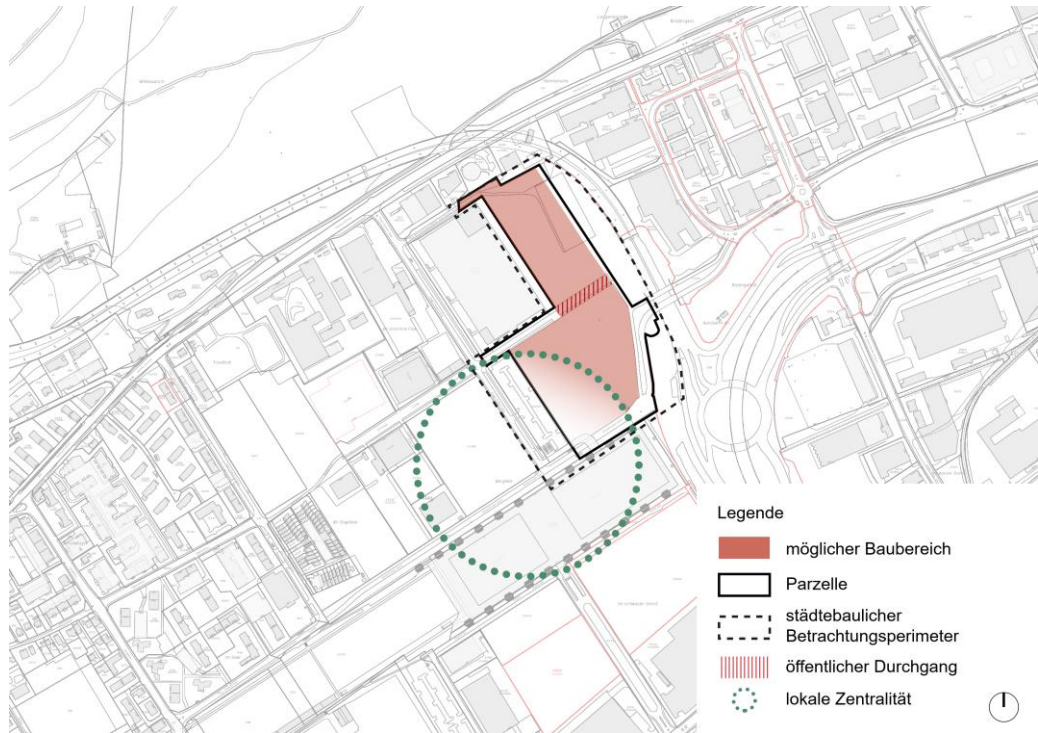


Abbildung 2: Möglicher Baubereich und städtebaulicher Betrachtungsperimeter

5.3 Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld

Das kantonale Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld (Februar 2024) diente der Machbarkeitsstudie als zentraler Orientierungsrahmen. Es definiert städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Zielsetzungen, die für die Planung des neuen Depots Boujean verbindliche Leitlinien darstellen.

Ein wesentliches Element des Konzepts ist die Entwicklung des Ostrands von Bözingenfeld entlang der Autobahnschleife zu einem zusammenhängenden, vernetzten Grünraum. Der Autobahndamm wird darin als landschaftliches Strukturelement hervorgehoben. Da die Parzelle der Verkehrsbetriebe direkt an diesen Damm angrenzt, übernimmt sie eine wichtige Rolle in der Ausbildung dieses Grünraums und muss entsprechend freiraumverträglich gestaltet werden.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs zeigt das Konzept eine zukünftige Verdichtung des Angebots auf dem Boulevard des Sports sowie einen bedeutenden Umsteigeknoten bei der Tissot Arena. Damit rückt die Parzelle der VB in die Nähe eines strategischen ÖV-Korridors, was sowohl funktionale Anforderungen an die Depotlogistik als auch eine städtebauliche Verantwortung bezüglich Erschliessungsqualität mit sich bringt.

Das Konzept bezeichnet das Gebiet nördlich der Tissot Arena als lokale Zentralität – ein Ort, der als identitätsstiftender Ankunfts- und Begegnungspunkt wirken soll. Die lokalen Zentralitäten dienen als multimodale Mobilitätsdrehscheiben und müssen laut Entwicklungskonzept u. a. folgende Anforderungen erfüllen:

- Bereitstellung hochwertiger intermodaler Umsteigepunkte,
- Integration neuer Mobilitätsformen,
- städtebaulich klare und vernetzte Gestaltung,
- Nahversorgungsangebote,
- hohe Aufenthaltsqualität.

Die Nähe der VB-Parzelle zu einer solchen lokalen Zentralität erhöht die Anforderungen an ihre Einbindung ins Fuss- und Velonetz, die städtebauliche Wirkung sowie die Koexistenz mit publikumsorientierten Nutzungen.

Ein weiteres Kernelement des Entwicklungskonzepts ist die engmaschige Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Parzelle der Verkehrsbetriebe wird gemäss Konzept von drei Seiten durch Velorouten tangiert, was eine hohe Durchlässigkeit und sichere Querungen erforderlich macht. Zusätzlich ist eine neue Nord-Süd-Velorange zwischen Längfeldweg und Elise-Wysard-Strasse vorgesehen, welche in der Machbarkeitsstudie bereits berücksichtigt ist. Diese Achse stärkt die multimodale Position des Standorts und bedingt eine entsprechend sorgfältige Gestaltung der Schnittstellen zwischen Depotbetrieb und Langsamverkehr.



Abbildung 13: Schematische Darstellung des Entwicklungspotenzials für die 3. Etappe



Abbildung 25: Di-Konzept Bözingenfeld (Zielbild)

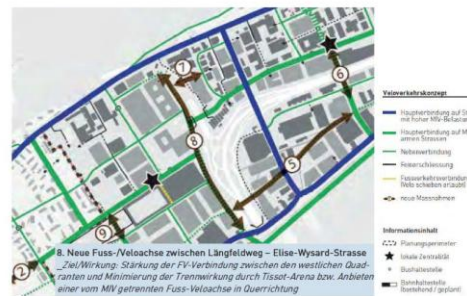


Abbildung 3: Entwicklungskonzept Biel Bözingenfeld (Februar 2024)

5.4 Städtebauliche Grundkonzeption

Die städtebauliche Grundkonzeption orientiert sich an der klaren, orthogonalen Struktur des Bözingenfelds und übernimmt die bestehenden Strassenzüge als ordnendes Gerüst für die zukünftige Bebauung. Neue Baukörper sollen diese Struktur aufnehmen und sich in Massstäblichkeit und Ausrichtung an den kubischen Volumen der Tissot Arena und der benachbarten Industrieanlagen orientieren. Entlang der Strassenräume ist die Fortführung der bestehenden Baumreihen vorgesehen, um die räumliche Kontinuität zu stärken.



Abbildung 4: Städtebauliche Grundkonzeption

Im Bereich des Boulevards des Sports eröffnet sich ein wesentliches Entwicklungspotenzial: Durch das Freihalten eines Baufeldes kann langfristig eine publikumswirksame Nutzung etabliert werden, welche die heute wenig aktive Rückseite der Tissot Arena städtebaulich aufwertet. Auch entlang der Roger-Federer-Allee bietet die Transformation bestehender Parkplatzflächen die Chance, einen klar gefassten, urbanen Strassenraum zu schaffen. Das freibleibende Baufeld am Boulevard des Sports nimmt aufgrund seiner Lage in der Sichtachse des Autobahnanschlusses eine besondere Rolle ein. An dieser städtebaulich markanten Stelle ist perspektivisch ein Hochhaus denkbar, das als Orientierungspunkt wirkt und ein prägnantes Eingangstor zur Stadt Biel ausbildet.

Städtebauliche Regeln:

- Stärken der städtebaulichen Achsen
- Begrünen und Aufwerten der Strassenzüge
- Klare, auf die Strassenzüge ausgerichtete Baufelder
- Klare, einfache Gebäudevolumen

5.5 Bau- und Planungsrechtliche Grundlagen



Abbildung 5: Planungsrecht

Die Projektparzelle (Parzelle 11019) unterliegt zwei unterschiedlichen planungsrechtlichen Festlegungen. Der nördliche Bereich liegt in der Arbeitszone 4, die gewerblichen Nutzungen mit vergleichsweise flexiblen Vorgaben zur baulichen Ausnutzung und zum Gebäudevolumen zulässt. Der südliche Teil befindet sich in der Arbeitszone mit Planungspflicht ZPP 10.4, welche eine vertiefte städtebauliche Konzeption sowie eine abgestimmte Anordnung der Baukörper verlangt. Dabei sind insbesondere Anforderungen an Erschliessung, Freiraumstruktur und Gebäudeorientierung zu berücksichtigen.

Die Parzelle ist durch bestehende Nutzungen klar gefasst, was die städtebauliche Einbindung und Erschliessungslogik wesentlich prägt. Besondere planungsrechtliche Bedeutung kommt dem Tennisweg und dem angrenzenden Grünstreifen zu, der als landschaftlicher Übergangsraum zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen ist. Zudem verläuft unter diesem Bereich eine städtische Kanalisationsleitung, die nicht überbaut werden darf und dauerhaft zugänglich bleiben muss.

5.6 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Für den neuen Betriebsstandort im Bözingenfeld besteht die zentrale verkehrsplanerische Aufgabe darin, eine sichere, effiziente und netzverträgliche Erschliessung der Parzelle zu gewährleisten. Die unterschiedlichen Verkehrsströme von Bussen, motorisiertem Individualverkehr, Lieferverkehr, Velos und Zufussgehenden sind konfliktarm zu organisieren und in das bestehende Verkehrsnetz einzubinden. Eine klare interne Verkehrsführung, insbesondere für Bus-Ein- und Ausfahrten sowie für Personal- und Lieferverkehr, ist dabei zentral.

Die Zufahrt über den Tennisweg und die Wegfahrt über die Elise-Wysard-Strasse erfordern eine sorgfältige Auslegung der Knotenpunkte und Schleppkurven, um Rückstaus zu vermeiden. Der bestehende LKW- und Lieferverkehr von Georg Fischer ist weiterhin zu gewährleisten und in die neue Verkehrsorganisation zu integrieren. Besondere Aufmerksamkeit gilt der sicheren Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Tennisweg, insbesondere bei Querungen zwischen Depot- und Werkstattbereichen.

Mit rund 160 Busbewegungen und 250–350 PW-Fahrten pro Tag ist eine leistungsfähige Organisation erforderlich, wobei die verkehrlichen Spitzen ausserhalb der allgemeinen Hauptverkehrszeiten liegen. Insgesamt prägen die verkehrlichen Rahmenbedingungen die Gebäudeanordnung, die Freiraumgestaltung und die Erschliessungsstruktur massgeblich und sind im Studienauftrag vertieft zu bearbeiten.



Abbildung 6: Relevante Verkehrsinfrastrukturen

5.7 Umgebungsgestaltung

Die Umgebungsgestaltung soll den neuen Standort der Verkehrsbetriebe sorgfältig in den freiraumplanerischen Kontext des Bözingenfelds einbetten. Die prägenden, von Alleebäumen gesäumten Strassenzüge bilden dabei ein wichtiges gestalterisches Grundmotiv und sind in der Freiraumgestaltung angemessen aufzunehmen. Den östlichen Abschluss des Areals bildet die in Hochlage verlaufende Nationalstrasse mit dem angrenzenden Grüngürtel, der als landschaftlicher und ökologischer Bezugspunkt zu berücksichtigen ist.

Im Nahbereich des Betriebsstandorts sind stadträumliche und ökologische Aspekte miteinander zu verknüpfen und an bestehende landschaftliche Elemente anzuschliessen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine klimaangepasste Gestaltung der Freiräume zu legen. Entsiegelte Flächen, standortgerechte Bepflanzungen sowie beschattete Aufenthaltsbereiche leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas und zur ökologischen Aufwertung des Areals.

Dem Regenwassermanagement kommt eine zentrale Bedeutung zu. Die Dach- und Umgebungsentwässerung ist im Sinne der Prinzipien der Schwammstadt zu konzipieren. Niederschlagswasser soll nach Möglichkeit vor Ort zurückgehalten, versickert, gespeichert oder verdunstet werden und zur ökologischen sowie gestalterischen Qualität der Freiräume beitragen. Entsprechende Massnahmen wie durchlässige Beläge, Versickerungsflächen, Mulden oder bepflanzte Retentionsbereiche sind integrativ in die Freiraumgestaltung einzubinden.

Im Umgang mit den grosszügigen Dachflächen werden zudem innovative und nachhaltige Lösungen erwartet. Diese sollen einen Beitrag zum Regenwassermanagement sowie zur klimaangepassten Gestaltung des Betriebsstandorts leisten.

Für die Mitarbeitenden sind qualitätsvolle Aussenräume mit hoher Aufenthaltsqualität vorzusehen, die Erholung, Pausen und informellen Austausch ermöglichen.

Beschattung, Begrünung und eine ruhige Lage abseits der Hauptbetriebsflächen sollen zu einem angenehmen Arbeitsumfeld beitragen. Insgesamt wird ein robuster, klimaanangepasster und ökologisch wirksamer Aussenraum angestrebt, der Funktionalität, Biodiversität, Wassermanagement und Aufenthaltsqualität miteinander verbindet.

5.8 Betriebskonzept sowie Depot- und Werkstattlogistik

Das Betriebskonzept des neuen Standorts im Bözingenfeld basiert auf einer integrierten, klar strukturierten Organisation aller betrieblichen Kernfunktionen der Verkehrsbetriebe Biel. Abstellung, Bereitstellung, Werkstatt, Logistik und Verwaltung sind funktional aufeinander abgestimmt und räumlich so angeordnet, dass effiziente Abläufe, kurze interne Wege und eine hohe Betriebssicherheit gewährleistet sind.

Der Standort ist auf die schrittweise Weiterentwicklung der Busflotte ausgelegt. Ausgangspunkt bildet der heutige Bestand von rund 60 Fahrzeugen. In einer ersten Ausbaustufe ist eine Flotte von rund 100 Bussen zu berücksichtigen, welche den absehbaren Angebotsausbau im Stadt- und Regionalverkehr abdeckt. Langfristig ist eine Erweiterung auf bis zu rund 130 Fahrzeuge vorzusehen. Die baulichen und betrieblichen Strukturen sind so zu konzipieren, dass diese Entwicklung in Etappen und möglichst bei laufendem Betrieb realisiert werden kann.

Der Betrieb ist konsequent auf einen weitgehend elektrifizierten Fahrzeugpark auszurichten. Neben Batterie- und Trolleybussen sind auch neue Fahrzeugtypen, einschliesslich Doppelgelenktrolleybusse, in die Planung einzubeziehen. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Dimensionierung der Abstellanlagen, an Werkstatt- und Wartungsbereiche sowie an Dacharbeitsplätze, Ladeinfrastruktur und Traktionsstromversorgung. Insbesondere sind normgerechte und sichere Arbeitsplätze für Arbeiten an Hochvolt-Systemen sicherzustellen.

Die betrieblichen Abläufe folgen einem logisch aufgebauten, linearen Prinzip: Fahrzeuge durchlaufen nach der Einfahrt die Bereiche Aussenreinigung, Kleinreparaturen und Bereitstellung, bevor sie wieder in den Abstellanlagen oder in die Wartung übergehen. Werkstattbereiche, Prüf- und Servicezonen, Wasch- und Pit-Stop-Anlagen sowie Lager- und Logistikflächen sind kompakt organisiert und direkt miteinander verknüpft, um interne Transporte zu minimieren und einen reibungslosen 24/7-Betrieb zu ermöglichen.

Eine klare Trennung der Verkehrsströme ist zentraler Bestandteil des Betriebskonzepts. Busverkehr, Lieferverkehr sowie Mitarbeitenden- und Besucherverkehr sind konfliktarm zu führen. Ein- und Ausfahrten für Busse sind richtungstrennt zu organisieren, um Kreuzungen und Rückstaus zu vermeiden. Die interne Verkehrsführung ist so ausulegen, dass auch in Spitzenzeiten ein sicherer und effizienter Betrieb gewährleistet bleibt.

Das Betriebskonzept ist modular aufgebaut und ermöglicht sowohl funktionale Anpassungen als auch räumliche Erweiterungen. Flächenreserven, Systemtrennungen und robuste Grundstrukturen sollen sicherstellen, dass zukünftige Anforderungen – etwa veränderte Flottengrößen, neue Technologien oder betriebliche Optimierungen – ohne grundlegende Eingriffe in den Bestand umgesetzt werden können. Insgesamt schafft das Betriebskonzept die Grundlage für einen langfristig sicheren, effizienten und entwicklungsfähigen Betrieb der Verkehrsbetriebe Biel.

5.9 Raumprogramm und Raumanforderungen

Das Raumprogramm bildet sämtliche betrieblichen, technischen und administrativen Funktionen der Verkehrsbetriebe Biel ab. Es umfasst neben der Abstellanlage Werkstatt-, Logistik- und Technikflächen sowie die gesamten Verwaltungs- und Sozialbereiche.

Besondere Anforderungen ergeben sich aus den Sicherheits- und Arbeitsschutzvorgaben, insbesondere im Zusammenhang mit Hochvolt-Arbeitsplätzen, Dacharbeitsbühnen und elektrischer Ladeinfrastruktur. Die Verwaltungsbereiche sind als zeitgemässe, flexible Arbeitsumgebungen mit unterschiedlichen Arbeitsplatztypen, Sitzungsräumen und Aufenthaltszonen konzipiert. Garderoben, Pausen- und Sozialräume sind funktional angeordnet und ausreichend dimensioniert.

Das Raumprogramm ist modular aufgebaut und ermöglicht Anpassungen an zukünftige betriebliche Entwicklungen sowie eine etappierte Erweiterung des Standorts.

Nutzungskategorien	NF (m ²)
Administration und Fahrpersonal	1'094
Betrieb	626
Werkstätten Bus	2'621
Werkstatt - Infrastruktur	347
Logistik	840
Bereitstellung	11'399
Haustechnik	3'447
Abstellplätze	4'326
Total	24'700

Abbildung 7: Übersicht Nutzflächen

5.10 Energie- und Nachhaltigkeitsstandards

Zum Zeitpunkt des Studienauftrags ist noch keine verbindliche Standardisierung oder Zertifizierung im Bereich Energie und Nachhaltigkeit festgelegt. Das Projekt hat jedoch die Aufgabe, zentrale Primäranforderungen zu erfüllen und tragfähige, konzeptionelle Nachhaltigkeitsaspekte von Beginn an mitzudenken. Ziel ist es, in der nachfolgenden Projektphase auf dieser Grundlage einen geeigneten Standard definieren und verbindlich festlegen zu können.

Als inhaltlicher Massstab werden für die Studienauftragsphase die relevanten Kriterien des SNBS 2023.1 herangezogen. Im Fokus stehen dabei insbesondere städtebauliche und architektonische Qualität, gute Tageslichtverhältnisse – vor allem in den Werkstattarbeitsplätzen –, optimierte Lebenszykluskosten, eine robuste Bauweise sowie ein energieeffizientes Betriebskonzept. Ergänzend sind die Reduktion der Treibhausgasemissionen in der Erstellung durch eine bewusste Materialwahl und konstruktive Entscheidungen sowie ein niedriger Energiebedarf im Betrieb zentrale Bewertungskriterien.

In der nächsten Planungsphase ist eine klare Abgrenzung und Zuordnung der anwendbaren SNBS-Standards für Areale, Hochbau und Infrastrukturbauten vorzunehmen. Der Studienauftrag legt damit den konzeptionellen Grundstein für eine ganzheitlich nachhaltige Projektentwicklung, ohne den zukünftigen Zertifizierungsentscheid vorwegzunehmen.

5.11 Gebäudetechnik

Die Gebäudetechnik ist integral geplant und unterstützt einen hoch energieeffizienten, sicheren und zuverlässigen Betrieb. Heizung, Kühlung und Lüftung basieren auf einer Kombination aus Wärmerückgewinnung, Abwärmenutzung und effizienter Kälteerzeugung. Unterschiedliche Nutzungszonen werden bedarfsgerecht versorgt, von grossvolumigen Hallen bis zu sensiblen Technik- und Büroräumen. Eine Gebäudeautomation ermöglicht die zentrale Überwachung und Steuerung aller relevanten Systeme. Sicherheitsrelevante Anlagen wie Brandmelde-, Entrauchungs- und Notstromsysteme sind redundant ausgelegt. Die technische Infrastruktur ist so konzipiert, dass spätere Anpassungen und Erweiterungen ohne grundlegende Eingriffe möglich sind.

5.12 Traktionsstrom

Die Traktionsstromversorgung ist auf den Betrieb einer vollständig oder weitgehend elektrifizierten Busflotte ausgelegt. Vorgesehen ist eine redundante Mittelspannungsversorgung mit mehreren Transformatoren, um eine hohe Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Die Ladeinfrastruktur basiert auf einem System aus zentralen Leistungseinheiten und dezentralen Ladepunkten, die eine flexible Leistungsverteilung ermöglichen und allenfalls Ladung über die Fahrleitung. Für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen sind abgestufte Ladeleistungen vorgesehen, ergänzt durch einzelne Schnellladepunkte. Ein intelligentes Lastmanagement stellt sicher, dass die verfügbare Anschlussleistung effizient genutzt und Lastspitzen vermieden werden. Die gesamte Anlage ist skalierbar konzipiert und kann mit dem schrittweisen Ausbau der Flotte angepasst werden.

5.13 Brandschutz

Das Brandschutzkonzept basiert auf den Vorgaben der VKF und ist auf die besonderen Anforderungen eines Busdepots mit elektrifizierter Flotte abgestimmt. Abstellanlage und Werkstatt werden in klar definierte Brandabschnitte unterteilt, um das Schadensausmass im Ereignisfall zu begrenzen und die Betriebsverfügbarkeit zu erhöhen. Sämtliche relevanten Bereiche sind mit einer flächendeckenden Brandmeldeanlage mit Vollüberwachung sowie einer Sprachalarmierungsanlage ausgestattet. Die Busabstellflächen und Werkstattbereiche erhalten geeignete automatische Löschanlagen sowie natürliche Rauch- und Wärmeabzugsanlagen zur Unterstützung der Selbst- und Fremdrettung.

Die Flucht- und Rettungswege sind gemäss geltenden Normen ausgelegt und gewährleisten auch in grossvolumigen Hallen sichere und übersichtliche Evakuierungsbedingungen. Feuerwehrezufahrten, Bewegungs- und Aufstellflächen sind ausreichend dimensioniert und ermöglichen eine wirksame Intervention. Besondere Fragestellungen, etwa zur Lagerung defekter Hochvoltbatterien oder zur maximal zulässigen Grösse einzelner Brandabschnitte, sind in den nachfolgenden Planungsphasen vertieft mit den Behörden abzustimmen.

5.14 Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Projekts ist integraler Bestandteil der Aufgabenstellung und über den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes zu betrachten. Ziel ist eine ausgewogene Relation zwischen Investitionskosten, Betriebskosten und langfristiger Werthaltigkeit.

Eine einfache, robuste Gebäudestruktur sowie klar organisierte Betriebsabläufe bilden die Grundlage für eine kosteneffiziente Realisierung und einen wirtschaftlichen Betrieb. Die Etappierbarkeit des Projekts erlaubt es, Investitionen an die tatsächliche Entwicklung der Busflotte und des Betriebs anzupassen. Energieeffiziente Systeme und eine hohe betriebliche Flexibilität tragen zur Reduktion der langfristigen Betriebskosten bei.

Insgesamt soll der Projektvorschlag eine wirtschaftlich nachhaltige Lösung aufzeigen, die den langfristigen Anforderungen der Verkehrsbetriebe Biel gerecht wird.

6 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde von der Jury am 06.03.2026 diskutiert und auf dem Korrespondenzweg am 19.03.2026 genehmigt.

Sachjury

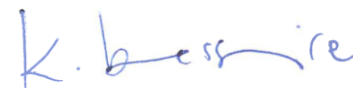
Christine Maier
Direktorin, Vorsitzende Geschäftsleitung
VB/TPB



Sabine Gresch
Leiterin Stadtplanung
Stadt Biel



Katja Bessire
Vorsteherin Amt für öffentlichen Verkehr
und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)



Luc Ryffel (Ersatz)
Leiter Technik, Mitglied Geschäftsleitung
VB/TPB



Fachjury

Meinrad Morger (Vorsitz)
Prof. Arch. BSA/SIA TU Darmstadt
Basel



Cédric Vaucher
Dipl. Architekt ETH/SIA
Biel



Michael Stähli
Maschineningenieur ETH
BERNMOBIL



Sandra Kieschnik
Dipl. Ing. für Landschaftsarchitektur TU/BSLA
Bern



Katrin Schubiger (Ersatz)
Dipl. Architektin ETH BSA SIA
Zürich



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11