



Neue Wartehallen, Stadt Bern
Konzeptstudie mit Folgeauftrag
Programm Phase Konzeptstudie, Juni 2023



NEUE WARTE HALLEN BERN

INHALT

1	Das Wichtigste in Kürze	3
2	Aufgaben und Ziele	4
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Rahmenbedingungen	7
2.3	Aufgabe	8
2.4	Ziele	8
2.5	Beurteilungskriterien	9
3	Allgemeine Bestimmungen	10
3.1	Auftraggeber und Verfahren	10
3.2	Teilnahmeberechtigung	11
3.3	Abzudeckende Fachbereiche	11
3.4	Jury	12
3.5	Entschädigungen	13
3.6	Urheberrecht	13
3.7	Weiterbearbeitung	13

4	Bestimmungen Phase Konzeptstudie	14
4.1	Termine	14
4.2	Abgegebene Unterlagen	15
4.3	Verlangte Eingaben	16
4.4	Veröffentlichung und Ausstellung	16
5	Rahmenbedingungen Phase Konzeptstudie	17
5.1	Allgemeine Rahmenbedingungen	17
5.2	Funktionaler Leistungsbeschrieb	17
5.3	Kosten und Wirtschaftlichkeit	17
5.4	Klimaziele/ Stadtklima	17
5.5	Hindernisfreies Bauen	17
5.6	Anforderungen Fahrgastinformation	17
6	Genehmigung und Begutachtung	18
7	Anhang	19

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Ausgangslage und Aufgabe

Die Stadt Bern ist verantwortlich, an Haltestellen des kommunalen öffentlichen Verkehrs die Infrastruktur bereitzustellen. Zur Infrastruktur gehören auch die Wartehallen. Als wichtiger, gestalterischer Bestandteil des öffentlichen Stadtbildes wird den Wartehallen eine grosse Bedeutung zugemessen. Um ein einheitliches Strassenbild zu gewährleisten, wurde in den letzten 20 Jahren in der Regel der Wartehallen-Typ «Stadt Bern» ausgeführt. Der bestehende TU-Rahmenvertrag läuft Ende 2026 aus. Nun gilt es, eine adäquate Nachfolgelösung zu finden.

Da der bestehende Wartehallentyp durch ein Urheberrecht geschützt ist, steht das gesamte Gestaltungskonzept zur Disposition. Die Investitionskosten für den Wartehallen-Typ «Stadt Bern» sind im Vergleich zu anderen Wartehallen in Schweizer Städten eher hoch. Mit dem vorliegenden Verfahren soll ein kostengünstiger, zeitgemässer Wartehallentyp beschafft werden, der die hohen Anforderungen an Nutzung, Komfort, Gestaltung und Sicherheit erfüllt. Nebst einer städtebaulich hochwertigen Lösung steht die Kostenoptimierung, die Wertigkeit sowie die klimaschonende Materialisierung im Fokus des Verfahrens. Erwartet werden innovative Ideen und Vorschläge, welche die gestellten Anforderungen mit einfachen Mitteln möglichst optimal erfüllen.

Verfahren

Hochbau Stadt Bern schreibt im Auftrag des Tiefbauamtes Stadt Bern (TAB) eine Konzeptstudie im selektiven Verfahren für fünf Teams aus. Das Verfahren richtet sich an Teams mit Kompetenzen in den Bereichen Architektur und Ingenieurwesen. Die Teilnehmenden erhalten die Gelegenheit, ihre Konzeptstudie persönlich zu erläutern.

Entschädigung

Für termingerecht eingereichte, vollständige und von der Jury zugelassene Konzepte wird eine feste Entschädigung von je 12 000 Franken (exkl. MwSt.) ausgerichtet.

Termine

Startveranstaltung Konzeptstudie	20. Juni 2023
Fragenstellung	7. Juli 2023
Fragenbeantwortung	21. Juli 2023
Abgabe Konzeptstudie	21. September 2023
Präsentation Konzeptstudie	24. Oktober 2023
Verfügung Zuschlag	November 2023
Start Phase Vorprojekt	Dezember 2023
Ausschreibung / Realisierung	ab Mai 2024

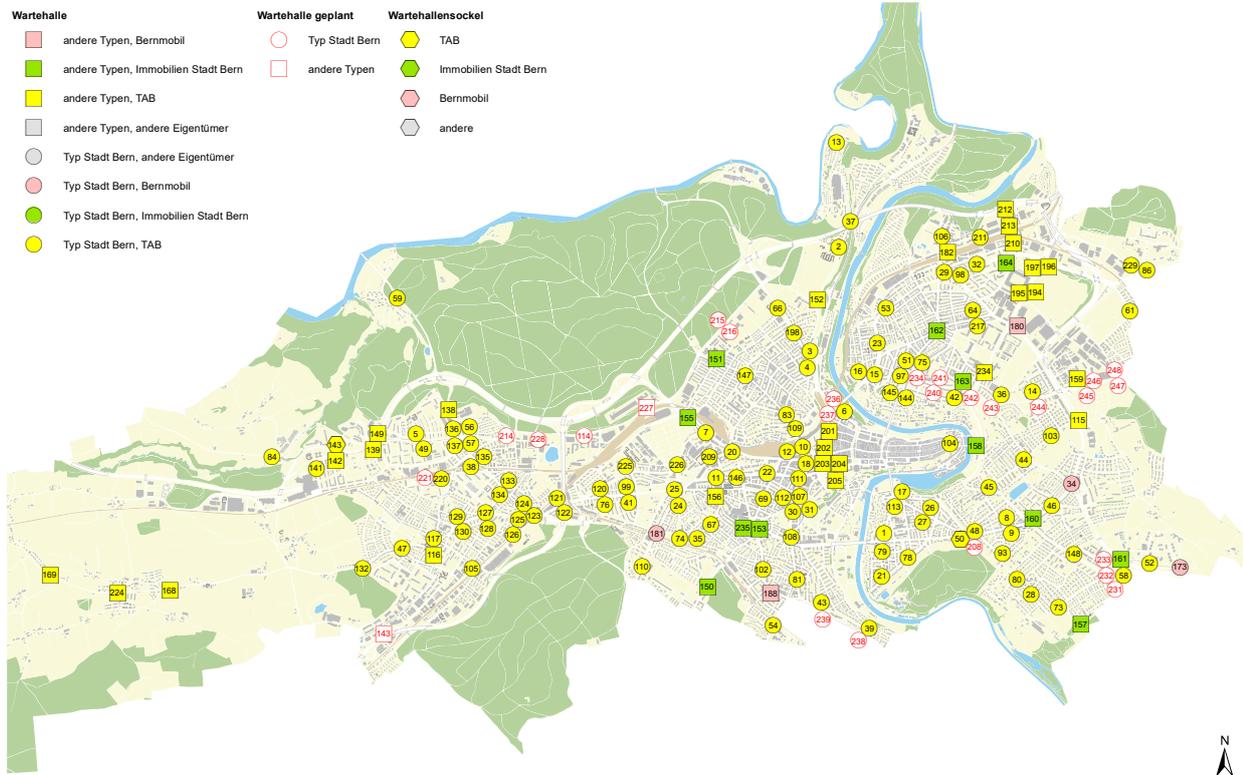
2 AUFGABEN UND ZIELE

2.1 Ausgangslage

Die Erstellung und der Unterhalt von Warthallen bei Bus- und Tramhaltestellen sind in der Verantwortung der Gemeinden. Für die Belange der Warthallen in der Stadt Bern ist das Tiefbauamt als Werkeigentümer und Bauherr / Betreiber der öffentlichen Basis Tiefbauinfrastruktur zuständig. Ob an einer Haltestelle eine Warthalle aufgestellt wird oder nicht, hängt von verschiedenen Faktoren ab – etwa von der Anzahl einsteigender Personen pro Tag, Kundenwünschen, der städtebaulichen Integration oder der Kompatibilität mit den Grünanlagen.

In der Stadt Bern gibt es aktuell 417 ÖV-Haltestellen beziehungsweise Haltekanten, davon sind 160 mit einer Warthalle ausgestattet. Warthallen sind meist im Besitz des Tiefbauamts, aktuell sind dies 143 Stück. Zudem treten aber auch Bernmobil und Immobilien Stadt Bern als Eigentümer von insgesamt 17 Warthallen auf.

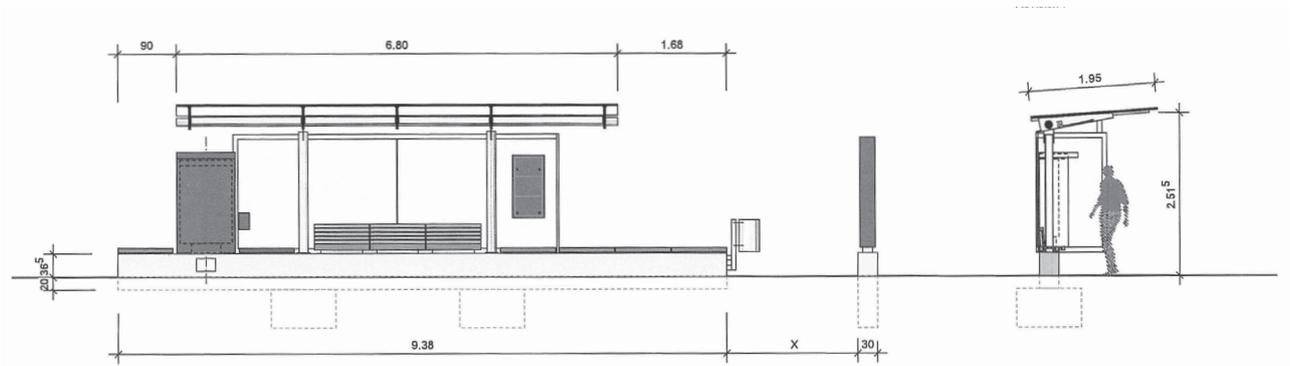
Typen und Mengengerüst bestehender Warthallen



Wartehallentypen Stadt Bern: Tiefbauamt (gelb), Bernmobil (rosa) und Immobilien Stadt Bern (grün)

Die bestehenden Wartehallen basieren auf einem Entwurf von GWJ-Architekten aus dem Jahre 2002. Insgesamt stehen fünf unterschiedliche Typen, die sich in Länge und Ausstattung unterscheiden, zur Auswahl. Um ein einheitliches Strassenbild zu gewährleisten, kam in der Regel der Typ „Stadt Bern“ zur Anwendung (insgesamt 120 Stück).

Im Weiteren existieren noch rund 30 individuelle Wartehallen unterschiedlicher Bauart und Qualität namentlich der Typ «Land», «Bahnhof», «Perron» und «Übrige». Die folgenden Abbildungen zeigen drei Beispiele solcher Wartehallen:



Ansicht und Schnitt Wartehallen Typ «Stadt Bern», 2.2 li GWJ Architekten



Wartehalle Nr. 204,
Bahnhof UBS

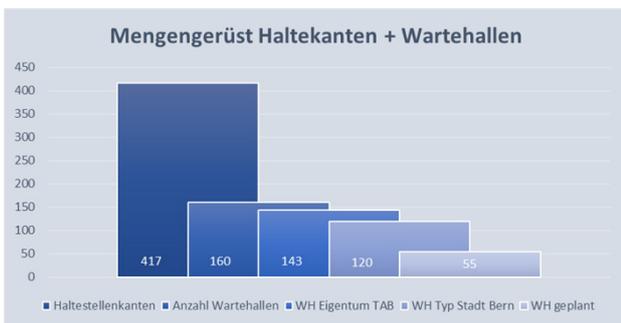


Wartehalle Nr. 159,
Schosshaldenfriedhof stadteinwärts



Wartehalle Nr. 169,
Flüehli stadteinwärts

In der folgenden Grafik ist das Mengengerüst für Haltestellenkanten und Wartehallen zum Zeitpunkt Ende 2022 dargestellt:



Mengengerüst Halteketen und Wartehallen (WH)

Aktuell gelten 800 einsteigende Personen pro Tag als unverbindlicher grober Schwellenwert, der an einer Haltekannte eine Wartehalle rechtfertigt. Gemäss heutigen Annahmen ist in den nächsten rund zehn Jahren der Bau von 55 Wartehallen geplant. Etwa bei der Hälfte handelt es sich um den Ersatz von bestehenden Wartehallen.

Charakteristika des bestehenden Wartehallen Typ «Stadt Bern»

Im nun rund 20-jährigen Dauerbetrieb hat sich der Wartehallen-Typ «Stadt Bern» sehr bewährt. In diesem Sinn stellt die Wartehalle «Stadt Bern» hinsichtlich der Materialisierung sowie des Betriebs und Unterhalts eine sehr gute Lösung dar.



Wartehallen Typ „Stadt Bern“, 2.2 re Sonnenhof

Der bestehende Wartehallen-Typ «Stadt Bern» weist folgende Charaktereigenschaften auf:

- Hoher Komfort für Passagiere (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung)
- Offene, lichtdurchlässige Bauweise, die der Sicherheit im öffentlichen Raum dient
- Seitliche Einsichtbarkeit einerseits durch das Personal der Transportunternehmen, aber auch durch die wartenden Fahrgäste sowie heller und freundlicher Aufenthaltsort
- Trägt zur Aufwertung des öffentlichen Raums bei (Corporate Identity, einheitliches Erscheinungsbild)
- Stabile, vandalsichere Konstruktion, Verwendung von widerstandsfähigen Materialien
- Kostenoptimierter Unterhalt: effiziente Reinigung, einfacher baulicher Unterhalt dank modularem Aufbau
- Neben Sitzgelegenheit und Witterungsschutz Ausstattung mit Ticketautomat und Smart-Info (elektronischer Anzeiger) resp. E-Paper

Kosten Wartehallen-Typ «Stadt Bern»

Die aktuellen Werkpreise für den Wartehallen-Typ «Stadt Bern» betragen je nach Ausführung und Grösse zwischen Fr. 190 000 und 270 000. Für Betrieb und Unterhalt fallen weitere Kosten an. Die Bauten sind langlebig und altern bei stetem Unterhalt nicht erheblich. Dank des modularen Aufbaus können Ersatzteile wie beispielsweise Glasscheiben oder Bänke an Lager gehalten und rasch ersetzt werden.

Die Studie «Wartehallen für den öffentlichen Verkehr – Vergleich mit Schweizer Städten» von 2017 (Beilage B1) hat gezeigt, dass die Wartehallen des Typs «Stadt Bern» einen hohen Standard an Materialisierung, Komfort für die Reisenden und die Transportunternehmen sowie Ästhetik aufweisen. Im Vergleich zu den Wartehallen in anderen Städten sind diese jedoch bei den Erstellungskosten teurer. Bezüglich der Unterhaltskosten für die Wartehallen befindet sich die Stadt Bern im Vergleich mit anderen Schweizer Städten im Mittelfeld.

2.2 Rahmenbedingungen

Bestehende urheberrechtliche Verpflichtungen

Basierend auf dem Prototyp «Stadt Bern», der von GWJ Architekten im Jahre 2002 konzipiert wurde, hat die Stadt Bern im Jahr 2004 mit dem Architekturbüro Schütz + Schütz einen Rahmenvertrag für die Planung, Realisierung und Qualitätssicherung von Wartehallen über 10 Jahre abgeschlossen. Die Firma war als Totalunternehmerin tätig. Ende 2014 lief der Rahmenvertrag aus.

Im Jahr 2015 erfolgte eine neue öffentliche Totalunternehmer-Ausschreibung für die Wartehallen «Typ Stadt Bern». Der TU-Werkvertrag läuft als Rahmenvertrag bis im November 2026. Der Stadt Bern steht es aber frei, mit einem Dritten neu entwickelte Wartehallen umzusetzen, solange diese nicht auf den urheberrechtlich geschützten Werken von Schütz+Schütz beruhen.

Sparpotenzial bei Wartehallen

Das Sparpotenzial bei den Betriebs- und Unterhaltskosten wird vom Tiefbauamt als gering eingeschätzt. Dies zeigt auch der schweizweite Vergleich. Werden gegenüber der Wertigkeit des heutigen Wartehallen-Typs

«Stadt Bern» Einsparungen vorgenommen, muss davon ausgegangen werden, dass die Kosten für Betrieb und Unterhalt gegenüber heute steigen werden. Das bedeutet, dass Kosteneinsparungen primär bei den Investitionskosten erfolgen müssen.

Unter Berücksichtigung der urheberrechtlichen Rahmenbedingungen gilt es für die Optimierung bei den Investitionskosten auch die Materialisierung sowie Ansprüche an Gestaltung, Komfort und Nutzen zu hinterfragen. Eine Einschränkung der Typenvarianz kann eine Massnahme zur Kostenreduktion sein. Es soll allerdings weiterhin möglich sein, für weniger urbane und ländliche Standorte einen reduzierten Haltestellentyp zu realisieren.

Für den neuen Wartehallentyp gilt es, eine Obergrenze der Gesamtkosten (inkl. sämtlicher Honorare und Bewilligungen) zwischen Fr. 160 000 und Fr. 180 000 einzuhalten. Die Bandbreite des Einsparpotenzials ergibt sich je nach Grösse, Ausstattung und Gestaltung des neuen Wartehallen-Typs.

Generieren von Einnahmen im Haltestellenbereich

Bereits heute finden sich an vielen Haltestellen Werbeflächen in Form von Leuchtplakaten, die sich an einem präzisen definierten Platz innerhalb des Haltestellenperimeters befinden und zusammen mit der Wartehalle eine räumliche und gestalterische Einheit bilden. Die Stadt Bern hat der Firma Clear Channel eine Sondernutzungskonzession erteilt, die ihr bis Ende 2027 das ausschliessliche Recht zur Plakatierung bei ÖV-Haltestellen in der Stadt Bern einräumt. Die Stadt macht sich also die Werbemöglichkeiten an ÖV-Haltestellen schon heute finanziell zunutze.

An vielen Haltestellen ist die Werbung mit Leuchtplakaten aufgrund der Platzverhältnisse, der Verkehrssicherheit oder gestalterischen Gründen jedoch nicht möglich. Die detaillierten Vorgaben zur Integration der Werbung (integrale Lösung von Sicherheit/Sicht/Abdeckung) sind in den Rahmenbedingungen Phase Konzeptstudie (5.6) abgebildet.

Optionale Ansprüche

Klimatische Auswirkungen rücken im urbanen Raum immer stärker in den Vordergrund und haben einen grossen Einfluss auf Umwelt und Natur sowie insbesondere auf die Lebensqualität der Menschen in einer Stadt. In letzter Zeit gab es vermehrt politische Vorstösse, welche die Begrünung der Dächer der bestehenden Warthallen beziehungsweise – falls sich die Dächer dafür nicht eignen – das Installieren von Photovoltaikanlagen forderten. Eine Machbarkeitsstudie (Beilage B3) hat ergeben, dass die Umrüstung aller bestehenden Warthallen nicht nur ästhetisch unbefriedigend, sondern auch ökonomisch unangemessen ausfallen würde.

Im Zusammenhang mit der Beschaffung eines neuen Warthallen-Typs gilt es, diese optionalen Ansprüche zu prüfen. Allerdings ist dabei zu beachten, dass zwischen dem Anspruch, eine möglichst kostengünstige neue Warthalle zu konzipieren und jenem, über ihre Kernfunktionen hinaus zusätzlichen Zwecken zu dienen, ein prinzipieller Zielkonflikt besteht. Eine vertiefte Analyse und Gewichtung aller Ansprüche an die neue Warthalle sind daher grundlegend.

Anforderungen an Haltestellen und Warthallen, die über die Kernfunktionen dieser Infrastrukturen hinausgehen:

- Begrünung der Dächer
- Informationstafeln über die Thematik der Verkehrsbetriebe hinaus (z.B. Veranstaltungshinweise)
- Einrichten von Abholstellen für Pakete
- Hotspot für freies öffentliches WLAN
- Zurverfügungstellung von Werbeflächen

Diese Anforderungen sind in der zu erstellenden Konzeptstudie nicht zwingend zu überprüfen, können als Ideen aber aufgenommen werden.

2.3 Aufgabe

Warthallen sind ein wichtiger Bestandteil im öffentlichen Stadtbild. Das zu erarbeitende Konzept soll die

Idee eines neuen, zeitgemässen Warthallentyps mit hohem Wiedererkennungswert für die Nutzenden aufzeigen. Als neues Gesicht des öffentlichen Verkehrs wird der neue Warthallentyp beispielsweise auf der neuen Tramlinie nach Ostermündigen zum Einsatz kommen. Die Gestaltung sollte so ausfallen, dass sich der neue Warthallentyp in städtische, wie auch in ländlichere Gebiete problemlos einfügen kann.

Nebst einer städtebaulich hochwertigen Lösung stehen die Kostenoptimierung sowie die Wertigkeit und die klimaschonende Materialisierung im Fokus. Zwingend sind zudem Vorschläge, die insgesamt tiefere Investitionskosten ausweisen als der bestehende Warthallentyp. Optionale Anforderungen wie Dachbegrünung und Einbau von Photovoltaik sind unter den genannten Aspekten zu überprüfen.

Das Siegerkonzept wird in den darauffolgenden Phasen mit dem Auftraggeber und dem Fachwissen der Jury weiterentwickelt.

2.4 Ziele

Die Stadt Bern legt grossen Wert auf eine umfassende Nachhaltigkeitsbetrachtung, insbesondere als Beitrag für eine klimagerechte Zukunft. Im Rahmen der Konzeptstudie werden Vorschläge gesucht, die:

beim Kriterium Gesellschaft

- städtebaulich angemessen und sich integrierend auf den Ort reagieren;
- für die ÖV-Benutzenden wie auch für die Transportunternehmen langfristig identitätsstiftend sind;
- auf die spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen reagieren;
- die Anforderungen an den Komfort und die Nutzung optimal umsetzen;
- mit einer adäquaten Materialisierung einen hohen Gebrauchswert schaffen;
- mit einer offenen, lichtdurchlässigen Bauweise der Sicherheit im öffentlichen Raum dienen;
- adaptierbar sind (Anpassung an unterschiedliches Fahrgastaufkommen/skalierbare Warthallen-Dimensionen, Geländeverlauf, verfügbare Trottoirbreiten, Baumscheiben und Versickerungsflächen).

beim Kriterium Wirtschaft

- durch eine einfache, robuste Konstruktion, Technik und Materialwahl tiefe Erstellungskosten aufweisen;
- tiefe Betriebskosten sowie eine einfache Handhabung im Unterhalt ausweisen;
- mit modularem Konstruktions- und Ausbausystem für einen einfachen Unterhalt, Teilersatz beziehungsweise Rückbau sorgen;
- mit potenziellem Vandalismus umgehen können.

beim Kriterium Umwelt

- für Erstellung und Betrieb möglichst wenig Emissionen verursachen;
- die lokalen Ressourcen miteinbeziehen;
- die Wiederverwendung von Bauteilen nutzen, beziehungsweise ermöglichen;
- Dachflächen für einen positiven Beitrag zum Mikroklima, zur Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung nutzen;

- Situativ im Umfeld bestehender Baumreihen bzw. -pflanzungen verwendet werden können, ohne dass der Baumbestand beeinträchtigt wird. Eingriffe in das bestehende Terrain sind daher zu minimieren.

2.5 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Projekte werden einer ganzheitlichen Beurteilung unterzogen.

Die Grundlage für die Beurteilungskriterien aus den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt bildet die Empfehlung SIA 112/1 2004 Nachhaltiges Bauen – Hochbau, gemäss nachfolgender Tabelle unter Berücksichtigung der stadtbernerischen Erfahrungen und Verhältnisse:

Bereiche	Beurteilungskriterien
Gesellschaft	Sicherheit, Betrieb, Nutzerfreundlichkeit, Funktionalität, Gebrauchswert, Hindernisfreiheit Hoher Anspruch an Gestaltung Identifikation und Aneignung Einfügung in Umgebung
Wirtschaft	Suffizienz Modulares Bauen Flexibilität (räumlich und konstruktiv) Betriebs- und Unterhaltskosten
Umwelt	Umgang mit vorhandenen Ressourcen Energie- und CO ₂ -Bilanz Erstellung und Betrieb Gewinnung erneuerbarer Energie Materialökologie Stadtklima und Baumschutz Vogelschutz Minimaler Eingriff ins Erdreich

Die Reihenfolge entspricht keiner Gewichtung.

3 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3.1 Auftraggeber und Verfahren

Hochbau Stadt Bern (HSB) führt im Mandat für das Tiefbauamt der Stadt Bern eine einstufige Konzeptstudie im selektiven Verfahren gemäss GATT / WTO, der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019, BSG 731.2-1), dem Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöBG, BSG 731.2), der Verordnung zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöBV, BSG 731.21) sowie nach der Verordnung über das Beschaffungswesen der Stadt Bern (VBW, SSSB 731.21) durch. Subsidiär gilt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142/2009. Die Verfahrenssprache ist deutsch. Die Jury wird dem Gewinnerteam bei der Phase Vorprojekt unterstützend zur Seite stehen.

Hochbau Stadt Bern wickelt das Verfahren über simap ab.

Auftraggeber | Bauherrschaft

Tiefbauamt Stadt Bern
Bundesgasse 38
3011 Bern

Verfahrensleitung

Hochbau Stadt Bern
Bundesgasse 33
3011 Bern

Ausschreibende Stelle

Fachstelle Beschaffungswesen der Stadt Bern
Bundesgasse 33
3011 Bern

Verbindlichkeit und Rechtsweg

Die Bestimmungen des Programms und die Fragenbeantwortung sind für den Veranstalter, die Jury und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme am Verfahren anerkennen die Teilnehmenden die Programmbestimmungen, die Fragenbeantwortung sowie Entscheide im Ermessensbereich der Jury. Gegen Verfügungen im Zusammenhang mit dem Verfahren kann innerhalb von zwanzig Tagen nach Eröffnung beim Regierungsstatthalteramt des Amtsbezirks Bern-Mittelland schriftlich und begründet Beschwerde erhoben werden (siehe auch Rechtsmittelbelehrung im Publikationstext).

Anonymität

Die Konzeptstudie wird nicht anonym durchgeführt.

3.2 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Bewerbende mit Geschäfts- oder Wohnsitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT|WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Die Bewerbenden müssen in der Lage sein, die gestellte Aufgabe ganzheitlich zu erbringen (Projektierung und Realisierung). Im Sinne der Nachwuchsförderung räumt der Auftraggeber Teams ohne Referenzen im Wartehallenbereich gleichwertige Chancen zur Qualifikation ein (siehe Ziffer 4.5). Die Mehrfachteilnahme von Planungsbüros (Architektur und Ingenieur) in verschiedenen Teams ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss aus dem Verfahren. Durch die Zulassung von prämierten Beiträgen aus Verfahren nach oder in Anlehnung an die Ordnungen SIA 142 und SIA 143, beabsichtigt der Auftraggeber, Teams ohne entsprechende Referenzen Chancen zur Qualifikation einzuräumen.

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind Personen, die beim Auftraggeber oder bei einem Mitglied der unter Ziffer 3.4 aufgeführten Jury angestellt sind, zu einem Jurymitglied in einem beruflichen Abhängigkeits- bzw. Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen oder mit einem solchen nahe verwandt sind. Siehe dazu die Interkantonale Verordnung über das Beschaffungswesen IVöB 2019 Art. 13 und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen IVöBV, Art. 3.

3.3 Abzudeckende Fachbereiche

Das anbietende Team muss mindestens in den nachfolgenden Fachbereichen tätig sein:

- Architektur
- Ingenieurwesen

Der Beizug weiterer Fachpersonen ist freigestellt. Die Federführung im Team ist zu benennen.

3.4 Jury

Sachjury

Mathias Kühni	Tiefbauamt Stadt Bern
Thorsten Hauk	Tiefbauamt Stadt Bern
Sandra Grossenbacher	Denkmalpflege Stadt Bern
Adrian Sibler	Bernmobil

Fachjury

Madeleine Bodmer	dipl. Architekt ETH SIA, Hochbau Stadt Bern, Vorsitz
Stefan Lauber	Dr. sc. ETH, Stadtplanungsamt
Tivadar Puskas	dipl. Ingenieur HTL/ETH SIA, Schnetzer Puskas AG, Basel
Ursula Stücheli	dipl. Architektin ETH SIA BSA, smarch-Mathys&Stücheli GmbH, Bern/Zürich
Peter Berger	dipl. Architekt ETH/HTL, SIA BSA, Theo Hotz Partner AG, Zürich

Ersatz Fachjury

Alexandra Clausen	Hochbau Stadt Bern, Verfahrensleitung
-------------------	---------------------------------------

Expertinnen und Experten mit beratender Stimme ohne Stimmrecht

Claudine Fermaud	Entwicklung + Erhaltung, Tiefbauamt Stadt Bern
Nadine Heller	Gestaltung + Nutzung, Tiefbauamt Stadt Bern
Stefan Bähler	Betrieb + Unterhalt, Tiefbauamt Stadt Bern
Francis Racine	Kontur Baumanagement
Rolf Eigenmann	Eigenmann GmbH Bauökonom, Muttenz
Markus Däppen	Procap, Bern; Fachstelle Hindernisfreies Bauen, Kanton Bern
Claude Racine	Stadtgrün Bern
Marcel Uetz	Bauinspektorat, Bern
Stephan Moser	Verkehrsplanung Stadt Bern (bei Bedarf)

Die Jury behält sich vor, weitere Expertinnen und Experten beizuziehen.

3.5 Entschädigungen

Für termingerecht eingereichte, von der Jury zur Beurteilung zugelassene Konzeptvorschläge wird eine feste Entschädigung von 12 000 Franken (exkl. MwSt.) ausgerichtet.

3.6 Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Beiträgen bleibt bei den Verfassenden. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum des Auftraggebers über. Die Projektverfassenden sichern zu, dass sie über die Urheberrechte von allen eingereichten Unterlagen verfügen und ihre Unterlagen keine Rechte Dritter verletzen.

Die Rechte für die Verwendung sowie für Abänderungen des Siegerkonzeptes bleiben bei der Stadt Bern. Die Stadt Bern darf das Konzept des Siegerteams ohne weitere Entschädigung jederzeit direkt oder in überarbeiteter / weiterentwickelter Form durch selbst gewählte Firmen realisieren lassen.

3.7 Weiterbearbeitung

Nach Abschluss der Konzeptstudie werden alle teilnehmenden Teams schriftlich über das Ergebnis orientiert. Telefonische Auskünfte werden nicht erteilt. Die Jury gibt dem Veranstalter eine Empfehlung zur Weiterbearbeitung ab.

Der Veranstalter beauftragt das Gewinnerteam mit der Weiterbearbeitung des Konzeptes zu einem Vorprojekt (entspricht SIA-Teilphase 31). Für diese Phase gehen wir von einem Stundenaufwand von 700 Stunden zu einem Stundenansatz von 135 Fr. pro Stunde aus. Es sind zwei Zwischenbesprechungen mit einem Begleitemium mit Vertretungen aus der Jury vorgesehen. Ziel der Phase Vorprojekt ist ein bewilligungsfähiges, kostenoptimiertes Projekt zu erarbeiten, bei welchem das Fachwissen des Auftraggebers einfließen kann. Das Team wird im Anschluss mit der Erarbeitung eines detaillierten Baubeschriebs (inkl. Prüfung der technischen Machbarkeit, Submissions- und Ausschreibungsunterlagen) sowie mit der Ausführungsplanung von zehn Wartehallen beauftragt. Dabei kommen die folgenden Honorarparameter zur Anwendung:

Schwierigkeitsgrad n	0.90
Anpassungsfaktor r	1.05
Teamfaktor i	1.00
Mittlerer Stundensatz Fr. exkl. MwSt.	135.00

4 BESTIMMUNGEN PHASE KONZEPTSTUDIE

4.1 Termine

Für die Phase Konzeptstudie gelten nachfolgende Termine:

Startveranstaltung Konzeptstudie	20. Juni 2023
Fragenstellung	7. Juli 2023
Fragenbeantwortung	21. Juli 2023
Abgabe Konzeptstudie	21. September 2023
Präsentation Konzeptstudie	24. Oktober 2023
Beschaffungskommission	17. November 2023
Verfügungen Konzeptstudie	November 2023
Vertragsabschluss	Dezember 2023

Startveranstaltung Konzeptstudie

20. Juni 2023

An diesem Tag findet eine Startveranstaltung für die selektionierten Teams statt. Diese ist obligatorisch. An dieser Veranstaltung wird der Auftraggeber die Aufgabenstellung aus seiner Sicht erläutern. Zudem werden den Teams sämtliche Unterlagen auf einem Memory-Stick abgegeben.

Fragestellung

07. Juli 2023

Fragen zum Verfahren und zur Aufgabenstellung können bis zum oben genannten Datum mit dem Vermerk «Neue Wartehallen Stadt Bern» an Beschaffungswesen@bern.ch eingereicht werden. Telefonische Auskünfte werden nicht erteilt. Die Fragen sind auf die Kapitel des Programms bezogen zu stellen und entsprechend zu bezeichnen.

Fragebeantwortung

21. Juli 2023

Die Fragen und Antworten zum Verfahren und zur Aufgabenstellung werden den teilnehmenden Teams per Mail zugestellt.

Abgabetermin der Bewerbungsunterlagen

21. September 2023

Die Abgabefrist der Pläne wurde zugunsten der Teilnehmenden um zwei Wochen verlängert. Die Verantwortung der termingerechten Abgabe der Unterlagen liegt bei den Teilnehmenden. Sämtliche Unterlagen und Pläne sind, in Mappen verpackt (keine Rollen) und dem Vermerk «Konzeptstudie Neue Wartehallen Stadt Bern» versehen, bis zum genannten Datum (Poststempel) an folgende Adresse zu senden:

Fachstelle Beschaffungswesen der Stadt Bern
Bundesgasse 33
3011 Bern

Zusätzlich sind die Unterlagen auf einem USB-Stick abzugeben. Per Fax oder E-Mail eingereichte Unterlagen werden nicht berücksichtigt.

Präsentation Konzeptstudie

24. Oktober 2023

Die Teams erhalten die Gelegenheit, ihre Konzeptstudie persönlich vor der Jury zu präsentieren. Pro Team stehen 30 Minuten zur Verfügung (ca. 15 Minuten Präsentation sowie 15 Minuten Fragestellung).

4.2 Abgegebene Unterlagen

Folgende Unterlagen werden den selektionierten Teams am 20. Juni 2023 auf einem Memory-Stick abgegeben.

A Allgemeines

A1 Programm Phase Konzeptstudie pdf

B Beilagen

B1 Wartehallen für den öffentlichen Verkehr- Vergleich mit Schweizer Städten pdf

B2 Wartehallentyp Stadt Bern 2004 pdf

B3 Machbarkeitsstudie Begrünung Dächer Wartehallen, TAB pdf

B4 Fact Sheet BehiG konform pdf

B5 Klimareglement Stadt Bern pdf

B6 Funktionaler Leistungsbeschrieb_Neue Wartehallen Stadt Bern pdf

C Planunterlagen

C1 Infosteile_Signal AG pdf

C2 Stelenhülse_Bernmobil pdf

C3 Abmessungen AFA491 original pdf

C4 HAK Anschlusssockel_EWB pdf

C5 BA Zwischensockel Wartehalle pdf

C6 Smart Info_Bernmobil pdf

C7 Sockelfundament_Bernmobil pdf

4.3 Verlangte Eingaben

- a. Konzeptplan mit folgenden Inhalten (zweifach):**
- **Darstellung eines Wartehallentyps (Abmessungen gemäss Referenz Wartehallentyp «Stadt Bern» 2.1) im Massstab 1:20.** Darzustellen ist der Grundriss, sowie die zum Verständnis des Konzepts erforderlichen Schnitte (Gelände mit 4% Steigung) und Ansichten. Im Grundriss sind sämtliche zum Verständnis notwendigen Höhen anzugeben. Konzeptüberlegungen und Grobnachweis zum Tragsystem sind in den Konzeptvorschlag zu integrieren. Visualisierungen sind zugelassen.
 - **Darstellung aussagekräftiger konstruktiver Details,** freie Darstellung.
 - **Erläuterungstext / Schemata** in die Pläne integriert mit Aussagen zu folgenden Themen: Tragwerk, Erweiterbarkeit, modulares Bauen, Materialisierung, Betrieb, Sicherheit, Hindernisfreiheit, Nachhaltigkeit, Kostenoptimierung, etc.
- b. Verkleinerung A3 (1-fach)**
- Verkleinerung des Konzeptplans auf A3 mit grafischem Massstab, ungefalted.
- c. Elektronischer Datenträger**
- (als Grundlage für die Vorprüfung)
Planverkleinerung als PDF-Datei mit einer Auflösung von 600 dpi (siehe einzureichende Unterlagen) im Verfassendencouvert einreichen.
 - Die Abgabe ist ausserdem in reduzierter Dateigrösse als PDF mit einer maximalen Grösse von 10 MB auf dem Datenträger abzuspeichern.

Planformat und Hängung

Blattformat maximal 1 A0 (84 x120 cm) quer verbindlich. Der Plan wird auf einer Stellwand von 1.80 m x 1.20 m (Breite x Höhe) aufgehängt. Die Orientierung der Grundrissdarstellung ist frei.

Präsentation

Die Teams erhalten die Gelegenheit, ihre Konzeptstudie persönlich zu erläutern. Pro Team steht maximal 1 Stellwand mit den Abmessungen 1.80 m x 1.20 m (Breite x Höhe) sowie ein Beamer mit Leinwand zur Verfügung. Physische Modelle sowie 3D-Skizzen werden nicht verlangt, sind jedoch zugelassen.

4.4 Veröffentlichung und Ausstellung

Das Ergebnis der Konzeptstudie wird unter Namensnennung aller Verfassenden während zehn Tagen ausgestellt. Der Bericht der Jury wird den Teilnehmenden nach der Erteilung des Zuschlags zugestellt. Elektronisch steht der Bericht des Preisgerichts unter www.bern.ch/hochbau zum Download zur Verfügung.

5 RAHMENBEDINGUNGEN PHASE KONZEPTSTUDIE

5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Es ist ein bewilligungsfähiger Lösungsvorschlag zu erarbeiten. Bei der Erbringung der Leistung haben sich die Planenden grundsätzlich an alle Normen, Vorschriften, Richtlinien und die am Ort der Bauausführung gültigen Gesetze zu halten. Die übergeordneten Ziele sind im Kapitel 2.4 genauer erläutert.

5.2 Funktionaler Leistungsbeschreibung

Die Anforderungen an den neuen Wartehallentyp sind der Beilage B6 «Funktionaler Leistungsbeschreibung Neue Wartehallen Stadt Bern» zu entnehmen.

5.3 Kosten und Wirtschaftlichkeit

Die Wartehalle soll bezüglich Erstellung, Betrieb und Unterhalt eine bestmögliche Wirtschaftlichkeit aufweisen ohne Einbusse der Ziele hinsichtlich Funktionalität, Qualität und Dauerhaftigkeit. Für den neuen Wartehallentyp gilt es, eine Obergrenze der Gesamtkosten (inkl. sämtlicher Honorare und Bewilligungen) zwischen Fr. 160 000 und Fr. 180 000 einzuhalten. Die Bandbreite des Einsparpotenzials ergibt sich je nach Grösse, Ausstattung und Gestaltung des neuen Wartehallen-Typs (siehe auch Kapitel 2.2 Rahmenbedingungen).

5.4 Klimaziele / Stadtklima

Für den Konzeptentwurf ist ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln, welches die Ziele aus dem Klimareglement Stadt Bern (Beilage B5) möglichst gut erfüllt. Insbesondere mit Massnahmen zur Klimaanpassung sowie in der Reduktion der grauen Emissionen ergeben sich Möglichkeiten, einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu leisten.

5.5 Hindernisfreies Bauen

Die Wartehallen müssen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG 2022) und dem kantonalen Baugesetz (BauG) hindernisfrei gestaltet sein. Es gelten die Norm SIA 500 (Ausgabe 2009, bis und mit Korrigenda C4 2019) und die VSS Norm SN640075.

5.6 Anforderungen Fahrgastinformation

Gemäss der internen Vorstudie zur Zukunft der Fahrgastinformation an den Haltestellen werden bei BERNMOBIL auch in Zukunft Anzeigegeräte für dynamische Fahrgastinformation zum Einsatz kommen. Diese benötigen (neben den Anschlüssen für Strom und Datenverbindung) eine mechanische Befestigungsmöglichkeit. Als Befestigungsmöglichkeit muss neben der Montage an einem Mast auch die Montage (von kleineren Geräten) an den künftigen Wartehallen möglich sein. Bei den bisherigen Anzeigern hat sich gezeigt, dass integrierte Gehäuselösungen sehr hohe Montage- und Unterhaltskosten verursachen.

BERNMOBIL benötigt daher in den neuen Wartehallen flexible und aufwandsarme Montagemöglichkeiten für die Anzeigegeräte der Fahrgastinformation. Diese Montagemöglichkeiten dürfen weder durch restriktive Nutzungsregelungen noch durch kostspielige integrierte Lösungen eingeschränkt werden.

6 GENEHMIGUNG UND BEGUTACHTUNG

Genehmigung

Die Jury hat das vorliegende Wettbewerbsprogramm genehmigt.

Bern, Juni 2023



Madeleine Bodmer, Vorsitz



Peter Berger



Sandra Grossenbacher



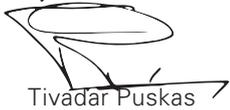
Thorsten Hauk



Mathias Kühni



Stefan Lauber



Tivadar Puskas



Adrian Sibler



Ursula Stücheli



Alexandra Clausen (VL)

7 ANHANG

Dokumentenverzeichnis

A Allgemeines

A2 Programm Phase Konzeptstudie

B Beilagen

B1 Wartehallen für den öffentlichen Verkehr- Vergleich mit Schweizer Städten

B2 Wartehallentyp Stadt Bern 2004

B3 Machbarkeitsstudie Begrünung Dächer Wartehallen, TAB

B4 Fact Sheet BehiG konform,

B5 Klimareglement Stadt Bern

B6 Funktionaler Leistungsbeschrieb_Neue Wartehallen Stadt Bern

C Planunterlagen

C1 Infosteile_Signal AG

C2 Stelenhülse_Bernmobil

C3 Abmessungen AFA491 original

C4 HAK Anschlusssockel_EWB

C5 BA Zwischensockel Wartehalle

C6 Smart Info_Bernmobil

C7 Sockelfundament_Bernmobil

D Fragenbeantwortung

D1 Fragenbeantwortung Phase Konzeptstudie