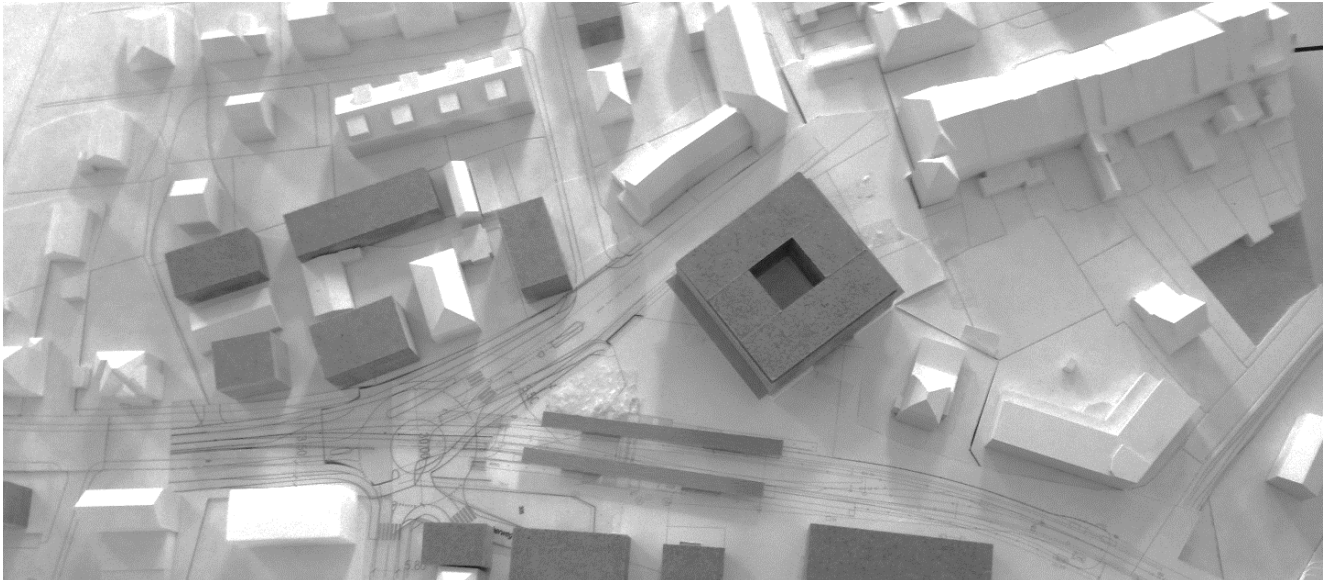


Entwicklung Bahnhofsgelände, Nidau



Räumliche Leitlinien Boxenstopp

Von der Arbeitsgruppe, der Aare Seeland mobil sowie dem Obergeringenieurkreis III Kanton Bern
genehmigt am 14. Juni 2018

(ergänzte Fassung mit geringfügigen Präzisierungen vom 14. Juni 2018)

Auftrag	Planung Bahnhofsgebiet Nidau
Auftraggeberin	Stadt Nidau
Auftragnehmerin	Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn
Projektbearbeitung	Bernhard Straub, Lydia Gonthier, Ana Pereira
Arbeitsgruppe	w+s Landschaftsarchitekten: Landschaftsarchitektur Rolf Mühlethaler: Architektur und Städtebau
Qualitätssicherung	Kontextplan: Verkehr SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999
Dateiname	nid_Leitlinien.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Stellenwert der räumlichen Leitlinien	4
1.1	Zwischenstand Prozess	4
2.	Rahmenbedingungen	5
2.1	Baulicher Kontext	5
2.2	Rahmenbedingungen Individualverkehr	6
2.3	Rahmenbedingungen öffentlicher Verkehr	7
2.4	Grossverteiler	8
2.5	Ziele der wünschbaren Entwicklung.....	8
3.	Variantenstudium	10
3.1	Variantenstudium Verkehr	10
3.2	Variantenstudium Städtebau	14
3.3	Erkenntnisse Variantenstudium	16
4.	Leitlinien der räumlichen Entwicklung	19
4.1	Leitplan.....	19
4.2	Festlegung der Leitlinien	21
5.	Ausblick	27
5.1	Ausblick Bahnhofsgebiet	27
5.2	Teilbereiche und Abhängigkeiten.....	29

1. Stellenwert der räumlichen Leitlinien

Der vorliegende Bericht definiert die räumlichen Leitlinien für die Planung und Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Nidau.

Die räumlichen Leitlinien basieren auf unterschiedlichen Vorabklärungen und verschiedenen Workshops zu den Themen Städtebau, Freiraumgestaltung, Verkehrsplanung und auf einer frühzeitigen Koordination mit den unterschiedlichen betroffenen und beteiligten Akteuren.

Dieser Bericht dient als Grundlage für die Erarbeitung der Überbauungsordnung (UeO) bzw. das Qualitätssichernde Verfahren (voraussichtlich Projektwettbewerb nach SIA 142). Die Leitlinien der räumlichen Entwicklung definieren die wichtigsten Zielsetzungen und Anforderungen für eine qualitätsvolle Bebauung.

1.1 Zwischenstand Prozess

Die vielfältigen Anforderungen an das Verfahren, wie die hohen städtebaulichen Anforderungen, der kulturhistorische Kontext, das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsträger etc. führte zu einer stufenweisen Planung in der **Arbeitsgruppe (Planteam S AG, w+s Landschaftsarchitekten, Rolf Mühlethaler Architekt, Kontextplan)** in Zusammenarbeit, resp. mit früher Koordination mit den verschiedenen relevanten Akteuren (**Stadt, Aare Seeland mobil (asm), Grossverteiler, Denkmalpflege, Oberingenieurkreis III**), eine laufende Feinabstimmung der Zielrichtung und eine Vielfalt an Lösungsmöglichkeiten. Folgendes Vorgehen wurde gewählt:

Vorphase, Analyse Stossrichtungen	Grundlagenaufbereitung (Städtebau + Verkehr) Formulieren und Evaluation städtebaulicher Stossrichtungen
«Boxenstopp»	Standortbestimmung, Präzisierung weitere Schritte
Vertiefung, Umsetzung	Städtebauliche Konzepte Planungsrechtliche Umsetzung

Der jetzige Stand der Planung (Boxenstopp) kann mit den hier vorliegenden Leitlinien der räumlichen Entwicklung als fachlich konsolidierter Zwischenstand bezeichnet werden. Der Boxenstopp bildet den Auftakt zur politischen Konsolidierung.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Baulicher Kontext

Das zu entwickelnde Bahnhofsgebiet befindet sich an einer sensiblen Schnittstelle zwischen der Altstadt und deren angrenzenden Wohnquartiere, der Bahnlinie der asm und zwischen den beiden Kanälen Zihl- und Nidau-Büren-Kanal.

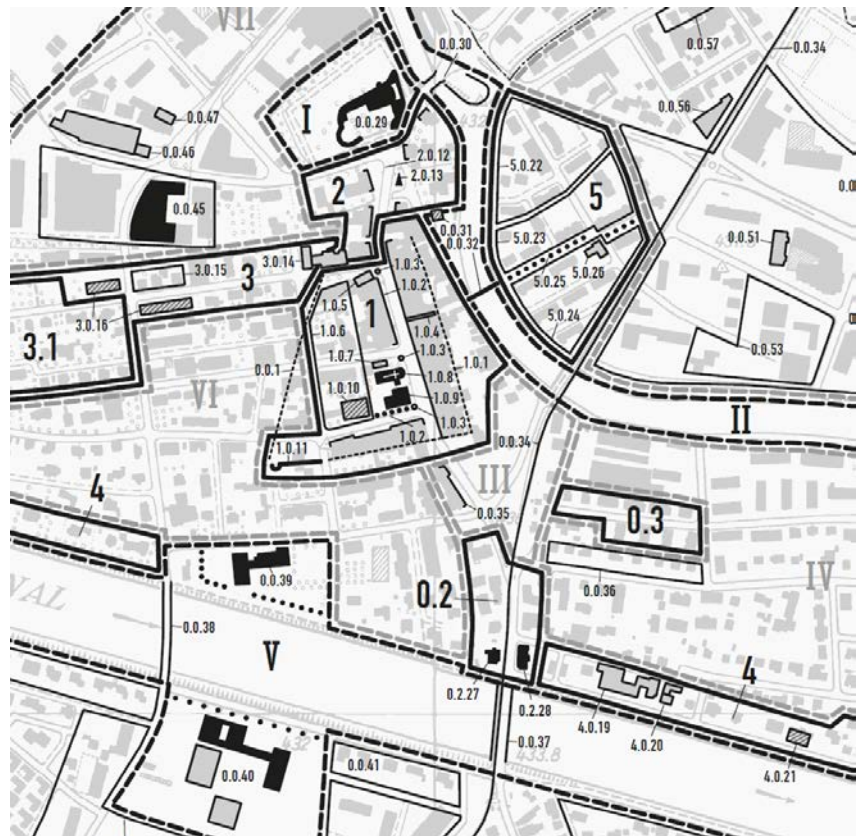
Geschützte und erhaltenswerte Bauten

In der- und um die Altstadt von Nidau befinden sich zahlreiche schützens- und erhaltenswerte Bauten, welche den Anforderungen des kantonalen Baugesetzes (BauG Art. 10b) genügen und entsprechend geschützt und erhalten werden müssen. Zudem befinden sich am südlichen Eingang zu Altstadt zwei geschützte Einzelbäume.

ISOS

Das gesamte Altstadtgebiet (Stedtli) bis und mit Knettauweg gehört zum ISOS Gebiet 1 mit Erhaltungsziel A und mehreren Einzelelementen (ebenfalls Erhaltungsziel A) und diverse Hinweise. Die Umgebungszone III mit Erhaltungsziel B, südlicher Vorstadt- und Bahnhofbereich wird als gestaltungsbedürftig bezeichnet. Fast der gesamte Planungserimeter gehört dieser Umgebungszone an, mit Ausnahme des Bereiches nördlich des Knettauweges. Der Hinweis 0.0.35 betrifft die raumwirksame Stellung des Geschäftshauses an der Ecke Hauptstrasse / Knettauweg, welches direkt an das Bahnhofsgebiet grenzt. Markant ist auch die Brückenkopfbebauung südlich des Bahnhofgebietes mit Erhaltungsziel A.

ISOS

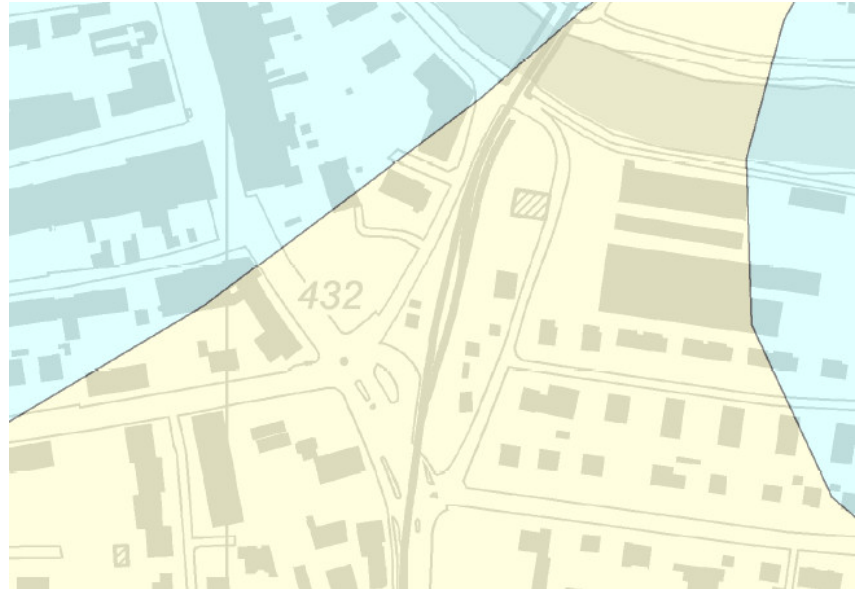


Archäologie

Grundwasser



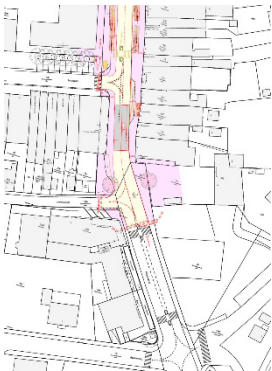
Während in der Altstadt selbst, mehrere archäologische Fundstellen erfasst sind, gibt es auf dem Perimeter Bahnhofsgebiet keinen entsprechenden Eintrag. Das Bahnhofsgebiet befindet sich zu einem grossen Teil in einem Randgebiet des Grundwasservorkommens (siehe unten), jedoch direkt auf Grenze Randgebiet zu einem Hauptgebiet (mit mittlerer Mächtigkeit).



Gewässerschutz

Der Perimeter gehört in keinen Gewässerschutzbereich und wurde keiner Grundwasserschutzzone zugewiesen.

BGK Ortsdurchfahrt Nidau, Kantonsstrassenprojekt (Ausschnitt)



2.2 Rahmenbedingungen Individualverkehr

Die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) durch Nidau dient der Erschliessung des östlichen Seeufers, weshalb über sie eine erhebliche Menge an Verkehr abgewickelt werden muss.

Der Kanton hat für die Ortsdurchfahrt Nidau (Hauptstrasse) ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Abschnitt Westufer Zihlkanal bis ans südliche Ende des Stedtli) ausgearbeitet. Auslöser dafür sind Sicherheitsüberlegungen betreffend Langsamverkehr sowie nötige Anpassungen der Verkehrsbetriebe Biel um den Anforderungen des Behindertengesetzes zu entsprechen. Der aktuelle Projektstand ist jedoch nicht definitiv. Die Koordination der beiden Projekte ist sicherzustellen.

Die Umgestaltung sieht eine Geschwindigkeits- und Fahrbahnreduktion vor. Durch die Verengung der Fahrbahn entstehen breitere Seitenbereiche, die für den Fussverkehr, für Terrassenflächen und Parkfelder benutzt werden können.

Erschliessung Quartiere und Bahnhofsgebiet

Das Bahnhofsgebiet liegt an der Hauptstrasse und soll auch über diese erschlossen werden. Die in die Hauptstrasse einmündende nördliche Zihlstrasse, welche über das Bahnhofsgebiet führt, ist eine ruhige Quartiersstrasse und zudem eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Sie soll zukünftig keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen und als Hauptachse dem Fuss- und Veloverkehr dienen.

Für das Gebiet Aalmatten besteht bereits eine UeO, welche die Erschliessung sowohl über die Zihlstrasse wie auch über den Gerberweg festlegt. Diese Erschliessung wurde aufgrund des Zusatzverkehrs auf der Zihlstrasse jedoch von den Anwohnenden bemängelt, weshalb im Rahmen dieses Projektes die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofsgebiet nochmals überprüft worden sind.

2.3 Rahmenbedingungen öffentlicher Verkehr

asm, Aare Seeland Mobil

Die asm wird ihre Gleisanlage und Haltestellenperrons erneuern. Im Zuge der Erneuerung müssen die Anforderungen an Sicherheit (Aufhebung von Bahnübergängen) und Hindernisfreiheit erfüllt werden. Diese haben Auswirkungen auf die Planung des Bahnhofgebietes.

Bahnersatzkurse

Für den Bahnersatzbetrieb ist am Bahnhof Nidau die Möglichkeit für den Umstieg vom Bahnersatzbus auf den Zug und umgekehrt zu schaffen. Für den Bahnersatzbus ist eine Wendemöglichkeit sowohl aus Richtung Biel als auch aus Richtung Ipsach mit der Möglichkeit für einen Zeitausgleich einzurichten.

Hierfür sind zwei Varianten denkbar:

- a) Der Bus wendet auf dem Bahnhofplatz und bedient nach Möglichkeit die normalen Bushaltestellen (bei der Möblierung des Bahnhofplatzes sind in diesem Fall die entsprechenden Schleppkurven zu berücksichtigen, wurde stufengerecht geprüft).
- b) Der Bus bedient die normalen Bushaltestellen und wendet mittels Häuserblockumfahrung z.B. über die verbindlich zu vereinbarenden Strassenzüge Schulgasse-Stadtgraben-Balainenweg oder umgekehrt. Eine Stelle für den Zeitausgleich müsste definiert werden. Zudem müsste das Wenden der Busse über den definierten Strassenzug jederzeit möglich sein.

Buskonzept 2020

Das Buskonzept 2020 verbessert das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Nidau ab Ende 2019. Vor allem das Quartier Beunden profitiert. Kürzlich hat das Berner Kantonsparlament dem Ausbau des ÖV-Angebots in der Agglomeration Biel zugestimmt. Vom sogenannten Buskonzept 2020 wird die Stadt Nidau massgeblich profitieren. Die Umsetzung des Buskonzepts 2020 erfolgt in zwei Schritten ab Dezember 2017 mit kleineren Änderungen, die auf das Bahnhofsgebiet keinen wesentlichen Einfluss haben. Der eigentliche Aus- und Umbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Biel erfolgt voraussichtlich ab Dezember 2019.

Die Linie 4 führt wie bisher durch die Altstadt, endet dann aber anstatt beim asm-Bahnhof erst südlich des Nidau-Büren-Kanals. Durch den Wegfall der Wendeschleife am Bahnhof Nidau ergeben sich aus städtebaulicher Sicht verbesserte Rahmenbedingungen für das Bahnhofgebiet. Parallel dazu wird eine neue Linie 3 über die Dr.-Schneider-Strasse und den Beundenring bis zur asm-Station Beunden geführt. Die Linien 3 und 4 werden im 15-Minuten-Takt betrieben (Randzeiten und Sonntage: 20-Minuten-Takt). Gegenüber heute bedeutet das für die Haltestellen der Linie 4 eine reduzierte Frequenz. Kompensiert wird dies mit dem neuen Angebot der Linie 3. Die ergibt insgesamt eine Attraktivierung der Busverbindungen für die Stadt Nidau.

Gemäss neusten Erkenntnissen der Verkehrsbetriebe Biel wird die Verlängerung der Buslinie 4 mit Trolleybussen betrieben werden, die sowohl mit- als auch ohne Oberleitungen verkehren können. Die Querung der Bahnlinie stellt daher kein technisches Problem mehr dar, wie bisher angenommen. Da der Bus die Strecke ab/bis Nidau Bahnhof (Seite Ipsach) ohne Oberleitungen verkehren kann.

2.4 Grossverteiler

Wie bereits in den ZPP-Vorschriften vorgesehen, wird ein Grossteil der neu zu schaffenden Geschossflächen für einen Grossverteiler vorgesehen. Aus Vorabklärungen ergibt sich folgendes grobes Raumprogramm:

- Verkaufsfläche Grossverteiler
- Zusätzliche Flächen für Dienstleistungen (ev. Stadt Nidau)
- Einstellhalle und Lager Grossverteiler
- Ev. Nutzungen für asm
- Wohnnutzung
- Parkierung Haupt und Nebennutzung (ev. öffentlich)

2.5 Ziele der wünschbaren Entwicklung

Im Teilnutzungsplan (Stand öffentliche Auflage) Altstadt war für den Bereich Bahnhofsgebiet ein ZPP-Perimeter vorgesehen. Bei der öffentlichen Auflage wurde jedoch die ZPP vom Beschluss ausgenommen, so dass im Bereich Bahnhofsgebiet nach wie vor die Überbauungsordnung von 2003 rechtsgültig ist, welche bei einer künftigen Entwicklung aufgehoben und durch ein angepasstes Planungsinstrument ersetzt werden muss.

Teilnutzungsplan Altstadt



Die südliche Vorstadt weist heute einen wenig strukturierten Charakter auf. Bei einer künftigen Entwicklung soll gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Nidau in diesem Gebiet eine urbane Entwicklung angestrebt werden.

Im Plan weist das Leitbild folgende räumliche Ziele aus, die für die Entwicklung des Bahnhofsgebietes eine direkte Relevanz besitzen:



- Grosse Einzelbauten sind möglich (Grossverteiler resp. was in der Altstadt zu gross ist).
- Ergänzungen in der Struktur des Bestandes (Verdichtung sinnvoll).
- Pflichtbaulinien definieren den Strassenraum vorstädtisch.
- Zwischen Haltestelle Nidau und Altstadt ist der Sichtbezug sicherzustellen (durch Verschieben oder Verlängern der Haltestellen, oder mit der Lage der Baukörper).

Zusätzlich sind im Leitbild der Stadt Nidau (aus dem Jahre 2013) für das Bahnhofsgebiet folgende Handlungsanweisungen festgehalten:

- Einheitliche, Identität stiftende Strassenraum- und Platzgestaltung.
- Erschliessung sortieren (zum Beispiel auf den Gerberweg verzichten).
- Die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge dosieren.
- Ein Lastwagenfahrverbot im Rahmen der A5 einführen (Ausnahme Anlieferung).
- Strassenraum aufwerten durch Reduktion der Verkehrsbelastung wie in der Altstadt.
- Den Langsamverkehr durch die Umgestaltung des Strassenraums sicher, direkt und attraktiv führen. Insbesondere Querbeziehungen durch geeignete Massnahmen verbessern z.B. am Knoten Zihlstrasse, Hauptstrasse, Balaineweg.
- ÖV ist Tram (nicht S-Bahn); das Trassee ist im Strassenraum. Der Strassenraum ist in seiner gesamten Fläche auch für Motorfahrzeuge querbar.
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort Nidau (ASM) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen/demonstrieren.

Nicht alle Forderungen des Leitbildes, insbesondere im Bereich Verkehr und Erschliessung, werden bei der Bahnhofsplanung berücksichtigt, da neue Erkenntnisse vorliegen.

3. Variantenstudium

Basierend auf den Erkenntnissen des Leitbildes und unter Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen ist in den Bereichen Verkehr und Städtebau ein Variantenstudium durchgeführt worden, unter Einbezug freiräumlichen Themen.

3.1 Variantenstudium Verkehr

Erschliessung Bahnhofsbereich

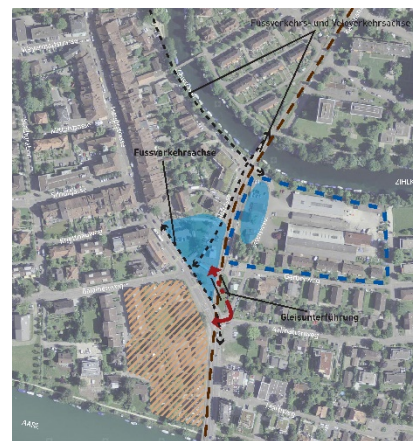
Legende

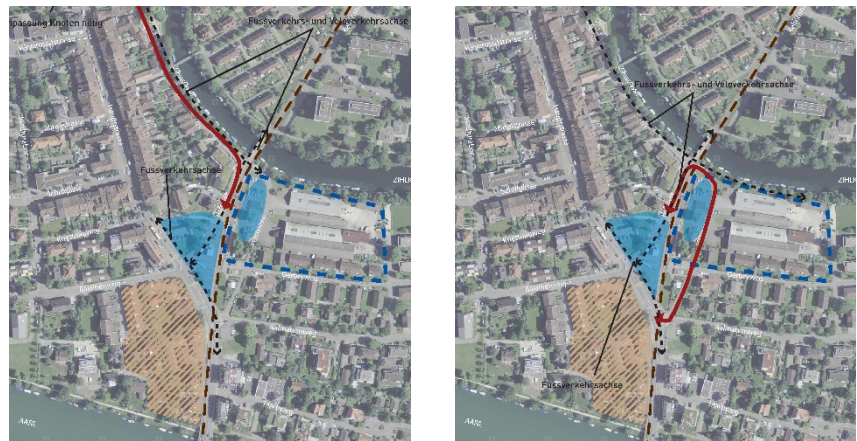
Legende Plan

- Areal Aalmatten
- Bahnhofgebiet
- Entwicklungsgebiet
- Erschliessung
- Bahn

Für die Erschliessung des Bahnhofsbereiches wurden vier unterschiedliche Varianten geprüft:

1. über die Hauptstrasse (mit drei Untervarianten)
 - a. Zufahrt Areal auf Höhe Balainenweg
 - b. Zufahrt Areal auf Höhe Knettnauweg
 - c. Zufahrt zwischen Knettnauweg und Balainenweg (Einfahrt direkt in die Tiefgarage)
2. über Gerberweg / Unterführung unter den Gleisen
3. über Zihlstrasse
4. über das Gebiet Aalmatten (Gerberweg)





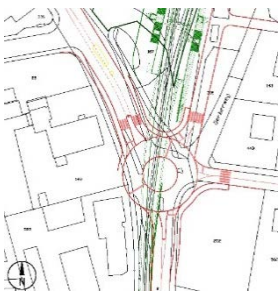
Alle Erschliessungsvarianten wurden qualitativ anhand der folgenden Kriterien beurteilt:

- Umwege / Auffindbarkeit
- Situation Knoten Hauptstrasse
- Belastung Quartierstrassen
- Nutzungsansprüche anderer Verkehrsmittel
- Interne Erschliessung Areale
- Aare Seeland mobil
- Städtebau, öffentlicher Raum Kantonsstrasse
- Quartier

Weiter wurden in Zusammenhang mit der Knotenform des Bahnhofsknotens Leistungsfähigkeitsbetrachtungen gemacht.

Die beiden Betrachtungen sowie die Berücksichtigung der bestehenden Randbedingungen wie Werkleitungen ergaben, dass eine Erschliessung über den „Bahnhofsplatz“ zu favorisieren ist.

Bahnhofsknoten



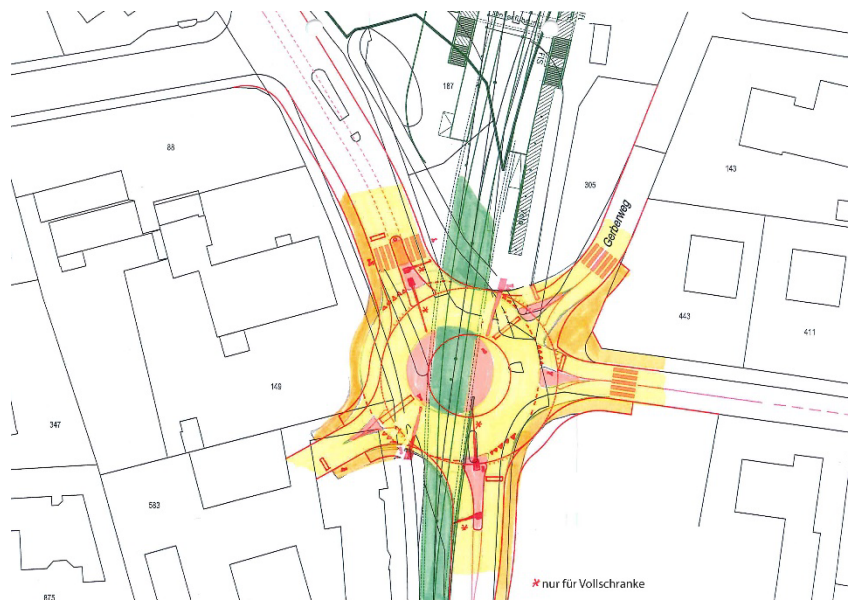
Gewählte Knotenlösung (Kreisell)

Für den Bahnhofsknoten wurden zwei Varianten geprüft: Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreisell. Beide Varianten müssen die Querungsstelle der asm sichern, was bei der LSA-Variante in die normale Schaltung eingebunden werden kann. Beim Kreisell werden Lichtsignale nur für die Bahn und Halbschranken für die zufahrenden Spuren benötigt. Die Variante Kreisell wird aus städtebaulichen Aspekten vorgezogen und soll weiterverfolgt werden.

Mit dem Kreisell ist eine Verschiebung des Gerberweges möglich, was langfristig eine quartierabschliessende Bebauung der Aalmattenstruktur ermöglicht. Der südliche Teil des Gerberweges soll bereits bei der Erstellung des Kreisells begründet werden. Der nördliche Teil wird oder kann später angepasst werden. Durch dieses Vorgehen muss die Einmündung in den Kreisell nur einmal erstellt und nicht innerhalb von kurzer Zeit wieder angepasst werden. Zudem kann das Entwicklungsgebiet südwestlich des Knotens falls nötig ebenfalls über den Kreisell an das Strassennetz angebunden werden. Auch ist die Gleisquerung aufgrund der Winkel für den Veloverkehr einfacher (weniger schleifend).



Verworfenne Knotenlösung (LSA)

Verworfenne Knotenlösung
(Kreisel asm)

Diese Kreiselsvariante hat einen grossen Einfluss auf die Parzellenstruktur westlich des Knotens und somit eine geringere Realisierungswahrscheinlichkeit im Zeithorizont des Bahnhofprojektes. Zudem wird sie aus städtebaulicher Sicht negativ beurteilt, da sie die angestrebte einheitliche und räumlich geschlossene Häuserflucht entlang der Kantonsstrasse erheblich beeinträchtigen würde.

Die genaue Lage sowie die Dimensionierung des Kreisels werden betreffend Parzellenstruktur, Städtebau und Geometrie im weiteren Prozess jedoch erneut überprüft und genau festgelegt.

Aalmattenquartier

Im Gesamtkontext wurde die vorgesehene Erschliessung (gemäss Überbauungsplan) mit denselben qualitativen Kriterien, wie die Erschliessung des Bahnhofsgebietes, beurteilt (Kriterienliste siehe Erschliessung Bahnhofsgebiet). Gemäss dem Bebauungsplan ist geplant, das Gebiet über den Gerber- und Zihlweg zu erschliessen. Die in die Hauptstrasse einmündende nördliche Zihlstrasse ist eine ruhige Quartiersstrasse und zudem eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Sie soll keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen.

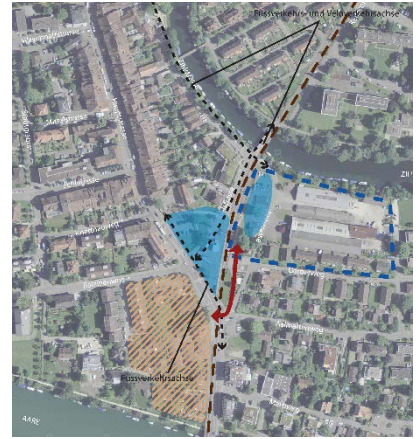
Deshalb wurden für die Erschliessung des Gebietes Alternativen geprüft:

1. Erschliessung gemäss Überbauungsplan
2. ausschliesslich über Gerberweg
3. über Bahnhofsareal
4. über Aalmatten- und Hechtenweg
5. über Zihlstrasse
6. über Keltenstrasse

Legende

Legende Plan

-  Areal Aalmatten
-  Bahnhofgebiet
-  Entwicklungsgebiet
-  Erschliessung
-  Bahn



Aus den jetzigen Betrachtungen resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden soll.

3.2 Variantenstudium Städtebau

Ausgehend von den Thesen im Leitbild wurden Varianten mit mehreren grösseren strassenraumbildenden Baukörpern getestet.

Ausgangslage Leitbild



Weiterstricken Altstadtstruktur

In einem zweiten Schritt erfolgten Varianten, die mit hofbildenden Baukörpern an die Altstadt anknüpfen. Eine mäandrierende Weiterführung der Altstadtzeile wurde studiert.



Einzelbaukörper

Als Gegenthese wurde als Ausgangslage ein Einzelbaukörper gewählt, der mit dem gleich grossen Fussabdruck in Varianten unterschiedlich proportioniert und ausgerichtet wurde. Die Einzelbaukörper nehmen die verschiedenen Richtungen der umliegenden Strukturen auf und führen diese weiter.



Als Erkenntnis des Variantenstudiums wurde die Idee des Einzelbaukörpers weiterverfolgt. Er bildet einen klaren Gegenpol zur Altstadt, dank einem gebührenden Abstand entsteht jedoch keine direkte Konkurrenz. Die Eingangssituation ins Stedtli kann verbessert werden, der Bibliotheksplatz sowie die Hauptstrasse werden besser gefasst und gestaltet. Südlich des Baukörpers kann ein Bahnhofplatz ausgebildet werden.

3.3 Erkenntnisse Variantenstudium

Orthogonale Strukturen

Nidau bezieht sein städtebauliches Verständnis aus seiner intakten, reizenden Altstadt. Gut erkennbar ist der ehemals durch das Wasser und die Festungsmauern gefasste Kern. Hauptgasse und Schulgasse bilden, gestärkt durch den markanten Eckturm, eine bemerkenswerte und robuste orthogonale Ordnung. Die ordnende Struktur der Stadt Nidau basiert auf den historischen Wasserläufen, welche ihr bis heute ein orthogonales Muster zugrunde legen.

Einzelbaukörper

Die Betrachtung der Gründerstadt in ihrem Kontext dient als Leitgedanke für die vielschichtige Aufgabe zur Entwicklung der südlichen Vorstadt und zur Setzung eines Neubauvolumens.

Das Neue sucht die unaufgeregte Koexistenz mit dem Vorhandenen, ohne aufdringliche Akzentuierung des Zeitgeistes und individueller Vorlieben.

Der orthogonale Einzelbaukörper setzt die umgebenden Bauten und Freiräume respektvoll in Szene.

Freiräume

Mit der präzise gesetzten, kontemplativen Form und Gestalt werden Freiräume angeboten, welche überraschend spezifische und vielfältige Bezüge zum Ort und zur Geschichte schaffen und das Potential für eine neue Adresse für Nidau in sich tragen.



Bibliothekspatz

Der wohlproportionierte, von Funktionen und Nutzungsansprüchen befreite Bibliothekspatz erfährt am Ort des früheren Wasserkanals eine räumliche Fassung, dient als klassischer Stadtplatz dem Fest, dem Markt, dem Verweilen und der Begegnung und bildet als Scharnier den unmittelbaren Übergang zur Altstadt.

Bahnhofsplatz

Der auf Koexistenz ausgerichtete, multifunktionale Bahnhofplatz ist offerräumig und dient gleichzeitig als Anlieferung für den Grossverteiler, als Zufahrt für die Einstellhalle, als Fortführung der Zihlstrasse und als Vorplatz für die erdgeschossigen Nutzungen mit Auslademöglichkeit. Aufgrund der exponierten Lage werden zur Vermeidung von Lärmemissionen die Anlieferung und die Einstellhalleneinfahrt innerhalb des Gebäudes angeordnet. Die erhebliche Aufwertung des Bahnhofes trägt der immer bedeutender werdenden ÖV-Erschliessung Rechnung und wird mit seinen höchsten Ansprüchen folgenden Perrondach- und Platzgestaltung wichtiger Bestandteil des Erscheinungsbildes und der Wahrnehmung von Nidau. Leicht gegenüber der Hauptstrasse abgedreht und von der Trottoirkante zurückversetzt, anerkennt der Neubau die Sichtbarkeit des historischen Stadteingangs als prioritäre Identität des südlichen Eingangs nach Nidau. Die heute isolierten Gebäude entlang der Zihlstrasse können selbstverständlich als Teil des Ganzen eingebunden werden.

Der Mut zur ausgewogenen Leere des Raumes wird als Antwort auf die unantastbare Würde der unverwechselbaren Altstadt von Nidau und einer lesbaren Schnittstelle Stadt - Land verstanden.

Nutzungsvielfalt

Die relativ grossflächige, zusammenhängende Grundrisslösung bietet die Chance, das vielfältige Einkaufsangebot der Altstadt mit einem Magneten zu ergänzen und das Erlebnis eines Stadtbesuches mit einem Grossverteiler zu attraktivieren. Dabei ist wünschenswert, wenn im Erdgeschoss nach aussen ausstrahlende Angebote für Läden und Kleingewerbe ebenso ihren Platz finden. Insofern ist zum Wohl eines attraktiven Erdgeschosses prüfenswert, dem Grossverteiler neben einem selbstverständlichen erdgeschossigen Zugang das Unter- oder Obergeschoss anzubieten.

Im Sinn eines klassischen Stadthauses steht das erste Obergeschoss als «Piano nobile» in erster Linie für repräsentative Dienstleistungsnutzungen zur Verfügung. Dem Ort entsprechende Stadtwohnungen ergänzen das vielfältige und durchmischte Nutzungsangebot des Stadthauses am Bibliotheks- und Bahnhofplatz. Ein ruhiger Innenhof bietet sich an und könnte die zweiseitige Besonnung und die Erschliessung sicherstellen.

Das Untergeschoss nimmt neben den Kellern und Lagern die Kunden- und private Parkierung von pro Geschoss ca. 60-70 Parkplätzen auf. Ein separates Treppenhaus mit Lift erschliesst die Parkgarage mit dem Stadtboden und dem Grossverteiler.

Gesamtwürdigung

Die kontemplative Form ordnet die vielfältigen Stadträume der südlichen Vorstadt von Nidau, trägt mit einer attraktiven Bahnstation und einem multifunktionalen Bahnhofplatz der hohen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs Rechnung und stellt mit einer klassischen, aber zeitgenössischen Gliederung des Einzelbaukörpers ein selbstbewusstes Gefäss für die, das Altstadtangebot bereichernde und ergänzende Nutzung sicher.















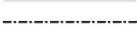








4. Leitlinien der räumlichen Entwicklung

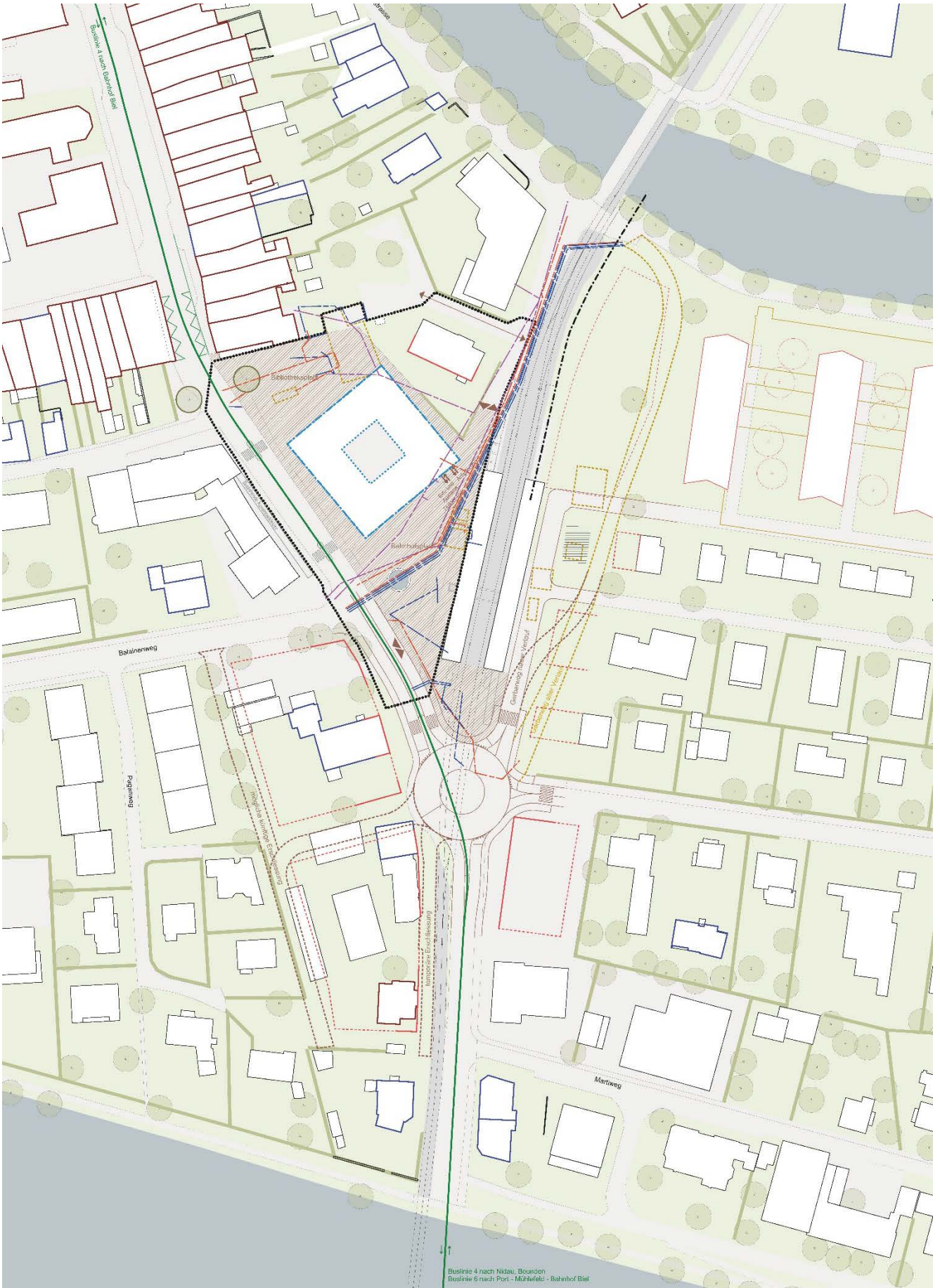
Die Leitlinien der räumlichen Entwicklung behandeln alle raumrelevanten Themen unter Berücksichtigung der getätigten Analysen und der wünschbaren Ziele der räumlichen Entwicklung (siehe Kapitel 2.5 Ziele der wünschbaren Entwicklung). Bei den vorliegenden Leitlinien, inkl. Leitplan (siehe 4.1 und 4.2) handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, das als Vorstufe für die nachfolgende Sondernutzungsplanung (ZPP und / oder UeO) zu verstehen ist.

4.1 Leitplan

Im Leitplan werden alle raumrelevanten Themen verortet und dargestellt.

LEGENDE

- Perimeter**
- Bearbeitungsperimeter (QSV)
- Städtebau und baulicher Kontext**
-  Baubereich 38x38m
 -  Bebauungskonzept / mögliche Hofbebauung
 -  Bestehende Bauten
 -  Abbruch bestehender Bauten
 -  Schützenswerter Bau
 -  Erhaltenswerter Bau
 -  Geplante Bauten im Umfeld
 -  Mögliche ergänzende Bauten / wichtige Gebäudeflucht
- Öffentliche Aussenräume**
-  Platzgestaltung
 -  Geschützte Bäume
 -  Bestehende / geplante Bäume
- Erschliessung und Verkehr**
-  Mögliche Knotenlösung / künftige Quartiererschliessung
 -  Zufahrt Perimeter / Gebäude
 -  Durchfahrt Restaurant Löwen
 -  Oberirdische Parkierung
 -  Gleisführung asm
 -  Baulinie für Doppelspurausbau asm
 -  Baubereich Gleisrichter/Relaisraum
 -  Bushaltestelle (neue Position)
 -  Buslinien 2020
- Werkleitungen**
-  Abwasser
 -  Wasser
 -  Elektro



4.2 Festlegung der Leitlinien

Die nachfolgend erläuterten Leitlinien sind als Rahmenbedingungen zu betrachten, die es im weiteren Verfahren zu konkretisieren gilt.

4.2.1 Perimeter

Der Planungspereimeter umfasst die Bahnstation Nidau, die nordwestlich daran angrenzende unbebaute Fläche bis zum Eingang der Altstadt, den dazugehörigen Abschnitt der Hauptstrasse und den Knoten Hauptstrasse, Aalmattenweg, Gerberweg, Gleise asm. Im Zusammenhang mit der Konzeption des Bahnhofsgebietes wird zusätzlich das nähere bauliche Umfeld in die Betrachtung einbezogen, also die Altstadt und die umliegenden Quartiere. Der Betrachtungsperimeter, welcher sich beidseitig der Hauptstrasse bis zum Nidau-Büren-Kanal erstreckt und für welchen die grundsätzlichen städtebaulichen Stossrichtungen aufgezeigt werden sollen. Gegenstand der öffentlichen Auflage wird nur das ZPP-Gebiet Bahnhof sein, dieses wird bewusst von der Thematik der umliegenden Quartiere abgekoppelt. Die Vertiefung und planungsrechtliche Verankerung des Betrachtungsperimeters erfolgt im Rahmen der Ortsplanung.

4.2.2 Städtebau

Baufeld Grossverteiler	Das Baufeld (38 x 38 m) stellt die maximale Ausdehnung der Baubereiche der künftigen oberirdischen Bauten und Anlagen dar.
Einzelbaukörper	Die Bebauung des Baufeldes hat mit einem präzise gesetzten oberirdischen Einzelbaukörper zu erfolgen. An diesen besteht der städtebauliche Anspruch, durch seine autonome, klare und ungerichtete Form zwischen der linearen Altstadtstruktur und der umgebenden aufgelösten, eher feinkörnigen Baustruktur und Randbebauung zu vermitteln.
Unterirdische Geschosse	Unterirdische Geschosse können sich auch ausserhalb des Baufeldes ausdehnen. Die hierfür relevanten Rahmenbedingungen sind die Eigentumsverhältnisse und mögliche Dienstbarkeitsverträge sowie Werkleitungen und deren Umlagemöglichkeiten und -kosten.
Bestehendes Gebäude Parzelle 451	Dieses Gebäude kann erhalten oder in ähnlicher Körnung, Volumetrie und Ausrichtung erneuert werden. Die Nutzung kann Gewerbe, Dienstleistung und oder Wohnen sein. Die Gebäudeflucht zum Bahnareal ist eine Verlängerung der Gebäudeflucht im Norden.
Abbruch Gebäude	Das Konzept sieht den Abbruch der bestehenden Gebäude auf den Parzellen 393, und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof (Parzellen 1248 und 219). Als Ersatzneubau soll eine neue Transformatorenstation mit zusätzlicher Infrastruktur für die asm entstehen. Der Standort ist noch zu definieren.
Geschützte Bauten	4.2.3 Bauhistorischer Kontext Alle schützens- und erhaltenswerten Bauten im Planungspereimeter und im erweiterten Betrachtungsperimeter werden bei der baulichen Entwicklung des Bahnhofsgebietes berücksichtigt und werden nicht tangiert (ausser das erhaltenswerte

Gebäude auf der Parzelle 583). Alle schützenswerten Bauten bleiben erhalten. Eine mögliche künftige Bebauungsstruktur im erweiterten Betrachtungsperimeter vermag die erhaltenswerten Bauten westlich der Hauptstrasse einzubinden, so dass insgesamt eine Stärkung der Hauptstrassenachse erfolgt.

Berücksichtigung ISOS

Die baulichen und gestalterischen Massnahmen im ZPP-Perimeter tragen dem Erhaltungsziel B der Umgebungszone sowie dem dazugehörigen, im ISOS erwähnten Gestaltungsziel Rechnung, indem die Platzsituation durch die Unterteilung in einen südlichen und einen nördlichen Platzbereich und durch einen Gebäuhenden Abstand zur Torsituation zur Altstadt (bereits innerhalb des Gebietes 1 mit Erhaltungsziel A).

Die Situierung des vorgesehenen Baukörpers bildet ein klares Gegenüber für das Geschäftshaus an der Ecke Hauptstrasse / Knettauweg (Hinweis 0.0.35).

4.2.4 Öffentliche Aussenräume

Bibliothekspatz

Zwischen der Gemeindebibliothek, welche östlich der Hauptstrasse den Eingang zur Altstadt bildet und dem neuen Einzelbaukörper wird ein wohldimensionierter öffentlicher Platz - der Bibliothekspatz - gefasst und räumlich aufgewertet.

Bahnhofspatz

Ein neuer Bahnhofspatz spannt sich zwischen dem Einzelbaukörper und den Perondächern der Haltestelle Nidau auf. Die neu ausgebildete Haltestelle wird zu einem wichtigen städtischen Element, welche als integraler Bestandteil in die städtebauliche Gestaltung eingebunden werden soll. Der Bahnhofspatz wird punktuell zur Anlieferung des Grossverteilers am Rande entlang der Geleise genutzt. Diese Platzüberfahrt dient auch als Zufahrtsweg für die unterirdische Einstellhalle.

Bäume

Die geschützten Bäume am südlichen Ende der Altstadt werden durch eine neue Bibliothekspatzgestaltung in ihrer Stellung gestärkt und zur Geltung gebracht. Es entsteht eine Torsituation zur Altstadt.

Aufwertung Strassenraum

Mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau wird die Hauptstrasse umgestaltet. Der Strassenraum der Hauptstrasse angrenzend an das Bahnhofsgebiet ist in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umzugestalten.

4.2.5 Erschliessung und Verkehr

Erschliessung Quartiere



Die Erschliessung des Bahnhofgebietes und der umliegenden Quartiere wurde übergeordnet studiert (siehe Kapitel 2.6.1). Die Erschliessung des Aalmattenquartiers (orange) soll künftig über den Bahnhofknoten und den (begradigten) Gerberweg (rot) erfolgen. Temporär dient der Gerberweg in seinem alten Verlauf, aber direkt vom Kreisel her erschlossen, als Erschliessung.

Die westlich der Hauptstrasse gelegenen Gebäude im Entwicklungsgebiet Balainenweg Süd (pink) und insb. das Restaurant Du Pont können mittelfristig nicht mehr direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen werden. Eine temporäre Erschliessungslösung bietet eine rückwärtige Strasse parallel zu den Gleisen der asm (Planung durch asm). Künftig erscheint jedoch eine Erschliessung ab Balainenweg oder über eine Erschliessungsstrasse senkrecht zur Hauptstrasse (ab Kreisel) im

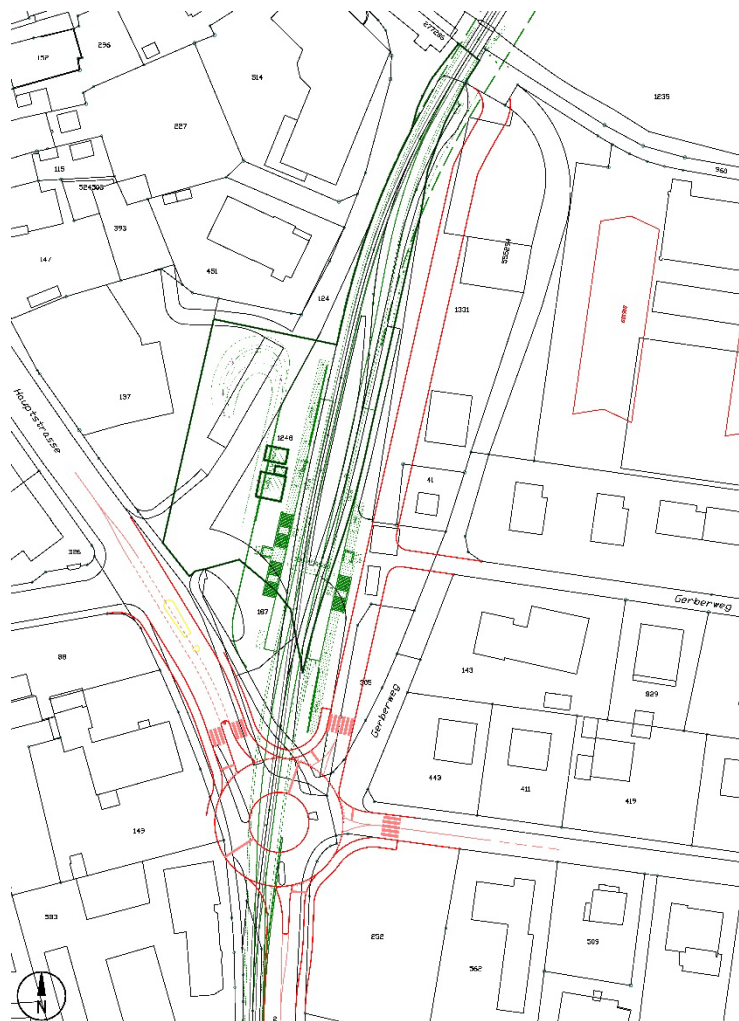
Zeitpunkt Knotenlösung

Zusammenhang mit einer allfälligen Umstrukturierung des Quartiers sinnvoll (Planung durch Stadt Nidau).

Die Kreiselanlage sowie die Aufhebung der zwei Bahnübergänge (zum Restaurant Dupont und zur Brockenstube) kann zeitlich unabhängig vom Neubau mit Grossverteiler, Wohnnutzung und Dienstleistung erfolgen. Die genaue Dimensionierung und Lage des Kreisels wird in Abstimmung mit dem OIK III und den Busbetrieben Biel sowie einem Road-Safety-Audit (RSA) vor einer öffentlichen Auflage erfolgen.

Knotenlösung

Beim konzipierten Kreisels handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie. Die genaue Positionierung und Dimensionierung des Kreisels sowie die Durchführung eines allfälligen Road-Safety-Audit (RSA) ist mit dem OIK III im weiteren Prozess zu klären.



Velorouten

Für den Veloverkehr gibt es heute im Bereich des Bahnhofgebietes keine eigene Infrastruktur. Insbesondere im Bereich der Brücke wäre eine Verbesserung wünschenswert. Mit der bestehenden Situation ist aber keine Verbesserung möglich. Das OIK III wünscht, dass die Veloverbindung über den Kanal in die verkehrlichen Überlegungen miteinbezogen wird. Dies ist aber im Rahmen der ZPP und der ÜO nicht möglich und muss deshalb in einem separaten Projekt untersucht werden.

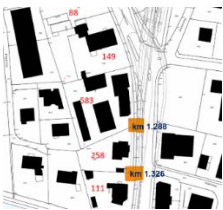
asm, Aare Seeland Mobil

Bei der Planung wurde von einer unveränderten Gleisführung der asm ausgegangen (Grundlage Projekt asm). Lediglich im Bereich der Bahnstation sollen die Perrons neu aussenliegend angeordnet werden. Die genaue Ausgestaltung der Gleis- und Perronanlage muss zusammen mit der Lage des Kreisels optimiert werden.

Folgende Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Sanierung der Anlage Bahnhof Nidau vorgesehen:

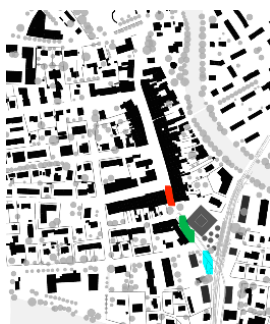
- Der heutige Gleichrichter / Relaisraum wird verschoben (Richtung Süden, möglichst nahe der Gleisanlagen). Im Leitplan ist der mögliche Baubereich für den Gleichrichter / Relaisraum dargestellt. Der genaue Standort ist noch zu bestimmen. Eine bauliche Integration des Gleichrichters / Relaisraumes in die Perronanlage (städtebaulich wünschenswert) ist zu prüfen. Es ist zudem zu prüfen, ob und wie Gleichrichter und Relaisraum mit der städtischen Trafostation kombiniert werden können.
- asm sieht den Rückbau des Gebäudes östlich des Bahnhofs vor. Dieser könnte allenfalls im neuen Bauvolumen untergebracht werden (siehe 4.1 Leitplan).
- Abstimmung mit vorgesehener Gerberwegverschiebung nötig.
- Abstimmung der gestalterischen Massnahmen des Perrondachs mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes nötig (sichtbarer Abschluss der Perrons gegenüber Bahnhofplatz z. B. mit Bodenbelagswechsel/Absätze).

Aufhebung Bahnübergänge



Es bestehen heute zwei Bahnübergänge zur Erschliessung der Parzellen 111, 258 und 583. Die beiden Querungen müssen aus Sicherheitsgründen langfristig aufgehoben werden. Zukünftig sind die Parzellen 583, 258, 111 sowie 149 idealerweise rückwärtig über den Balainenweg zu erschliessen. Gegebenenfalls ist die Anbindung über den Bahnhofknoten ans Strassennetz möglich (sowohl bei Variante LSA als auch bei Varianten Kreisel).

Bushaltestelle



Gemäss BGK Hauptstrasse soll eine Bushaltestelle im Scharnier Altstadt-L platziert werden (rot, nördlich vom Bahnhofgebiet). Eine Verschiebung dieser Haltestelle auf eine mittlere Lage (grün) ist ebenfalls denkbar. Aus Sicht der Umsteigebeziehungen wäre eine Haltestelle direkt beim Bahnübergang (blau) wünschenswert. Die genaue Lage der Bushaltestelle (rot, grün, blau) ist im weiteren Prozess noch zu definieren. Durch die Verlegung der Bushaltestelle ergeben sich in jedem Fall neue Verkehrssicherheitsfragen, die dann im Rahmen der weiteren Planung gelöst werden müssen.

Die Verlängerung der Buslinie und somit die Aufhebung der Wendeschleife bedingt den Einsatz neuer Busse, die die Strecke von Nidau Bahnhof bis Ipsach und zurück ohne Oberleitungen zurücklegen können (Diese neuen Trolleybusse wurden bereits bestellt).

Zufahrt und Parkierung MIV

Das Areal wird für den motorisierten Verkehr im Südosten des Gebiets an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Einfahrt in die Tiefgarage erfolgt rückwärtig (genaue Lage noch zu bestimmen, in Abstimmung mit der Anlieferung Grossverteiler). Die Tiefgarageneinfahrt ist in das Gebäude zu integrieren. Wie viele oberirdische Parkfelder angeboten werden müssen, ist noch zu klären.

Anlieferung Grossverteiler mit LKW

Die Anlieferung für den vorgesehenen Grossverteiler muss mit Lastwagen ohne Anhänger über den Bahnhofplatz erfolgen. Aufgrund der Schleppkurven des Lastwagens ohne Anhänger ist die Andockstelle für die Anlieferung auf der südöstlichen Seite im Gebäude zu platzieren. Das Manövrieren des Lastwagens auf der Hauptstrasse ist nicht erlaubt.

4.2.6 Raumprogramm

Zum heutigen Zeitpunkt kann von den Raumansprüchen Grossverteiler, asm und Stadt Nidau auf folgendes Raumprogramm geschlossen werden:

Raumprogramm Grossverteiler

Für den künftig im Bahnhofsgebiet stationierten Grossverteiler sind folgende Flächen vorzusehen:

- 1800 m² Verkaufsfläche (zu überprüfen)
(Fussabdruck 38 x 38 m, darin auch Erschliessung für Obergeschoss)
- Lagerräume
- Einstellhalle

Raumprogramm asm

Die asm hat ihre Rahmenbedingungen bezüglich der Möblierung und Dimension der Perronanlagen, der Anzahl und Lage der bahnbedingten Parkierung sowie Dimension der technischen Räume, in ihrem Schreiben vom 23. Oktober 2017 angegeben. Abmessungen Gleisanlage, Perrons, Perrondach sind in Planung und werden im Auflageprojekt genau festgelegt.

- Länge Perrondach: ca. 30-40 m.
- Wartekabine (allenfalls in Perrondach integriert)
- Möblierung Perron: Billettautomat, Sitzgelegenheit, Abfalleimer
- Fahrgastinfosystem (neben Wartekabine)
- Die asm verfügt heute über ein Reisebüro (blaues Provisorium) neben der Bahnhaltestelle. Ob dieses aufgehoben werden soll, steht noch nicht fest. Deshalb sind im Raumprogramm Ersatzflächen vorzusehen, dazu 3 Parkplätze
- Veloabstellplätze West (Stedtli), direkt bei Bahnzugang
- Veloabstellplätze Ost (Aalmatte), direkt bei Bahnzugang
- 2 K+R-PP (beim Perron, pro Seite 1)
- Relaisraum (sekundär, in Bahnnähe, Solitärbau möglich, könnte auch in Gebäude integriert werden)
- Gleichrichter (idealerweise angrenzend an die neu geplante städtische Trafostation (EW Nidau))
- Dienstparkplätze asm (unterirdisch denkbar)
- Schaltposten (oberirdisch, mit 7 Schaltern für die Einspeisung vom Gleichrichter sowie die Schaltung der Fahrleitung / Speiseleitung. Dieser muss zwingend angrenzend an die Fahrleitung / Gleisanlage sein).
- Für die asm ist ein zweiter Eingang zum Grossverteiler von Seite Bahnhofplatz her zwingend. Ebenso eine attraktive sowie Velo- und Fussgänger freundliche Gestaltung des Bahnhofplatzes.

Die genaue Länge und Lage der beiden Perrons muss in Abstimmung mit dem Vorprojekt Kreisel definiert werden (asm+OIK III) und nördlich mit dem städtebaulichen räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes.

Raumprogramm Stadt
Nidau

Die Stadt Nidau stellt folgende räumliche Ansprüche:

- Öffentlich zugängliche unterirdische Parkplätze als Doppelnutzung mit Grossverteiler (Anzahl zu klären)
- Ev. Flächen für Büros Stadtverwaltung (Fläche zu klären)

4.2.7 Nutzungsart und -dichte, Identität

Unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen (siehe 2.5) ergeben sich folgende Parameter:

Nutzungsart: Verkaufsnutzung und Dienstleistung (Neubau)

Geschosse: 4 Vollgeschosse

Gesamthöhe: max. 15 m, abgestimmt auf Traufhöhe Geschäftsgebäude gegenüber. Es sind keine Dachaufbauten erlaubt, da eine einheitliche Höhe angestrebt wird.

Abmessung Baufeld: 38 x 38 m

Oberirdische Geschossfläche (Baufeld): max. 5780 m² bei 4 Vollgeschossen.

Volumen

Die Ausbildung eines Hofes ist im 4. und ev. 3. Vollgeschoss anzustreben. Die Grösse, Lage und Gestaltung des Hofes werden nicht vorgegeben, um die grösstmögliche Planungsfreiheit zu gewährleisten.

Volumetrische Einschnitte sowie Auskragungen am Baukörper sind auf der Aussen- über die gesamte Höhe nicht erlaubt.

Nutzungsverteilung im
Einzelbaukörper

Angesichts der volumetrischen Eingliederung des Bausteins werden vier oberirdische Vollgeschosse als sinnvoll erachtet. Dabei sind verschiedene Szenarien der Nutzungsverteilung im Einzelbaukörper möglich.

- Szenario 1: 1. Vollgeschoss und 1. Untergeschoss für Grossverteiler, bedingt ein 2. Untergeschoss für Parkierung.
- Szenario 2: 1. Und 2. Vollgeschoss für Grossverteiler, bedingt Grossverteiler Lager im 1. Untergeschoss, Nutzungskonzept über 3 Vollgeschosse).

In den oberen Geschossen ist Wohnnutzung vorgesehen.

Anordnung der Eingänge

Der Haupteingang Grossverteiler soll vom Bibliotheksplatz her erfolgen. Ein Zweiteingang vom Bahnhofsplatz ist zwingend, ebenso eine attraktive Velo- und Fussgängerfreundliche Gestaltung des Aussenraumes.

5. Ausblick

Aus dem bisherigen Prozess ist die zentrale Erkenntnis, dass die planerische und bauliche Umsetzung auf zwei separaten Schienen, einerseits das Bahnhofsgebiet mit Bahnhofs- und Bibliotheksplatz, andererseits der Perimeter asm mit Knoten Kantonsstrasse (siehe Absatz 5.2 Teilbereiche und Abhängigkeiten) weitergeführt werden wird.

Nachfolgend werden für den Perimeter Bahnhofsgebiet mögliche planungsrechtliche Umsetzungen erläutert und eine Empfehlung dazu abgegeben.

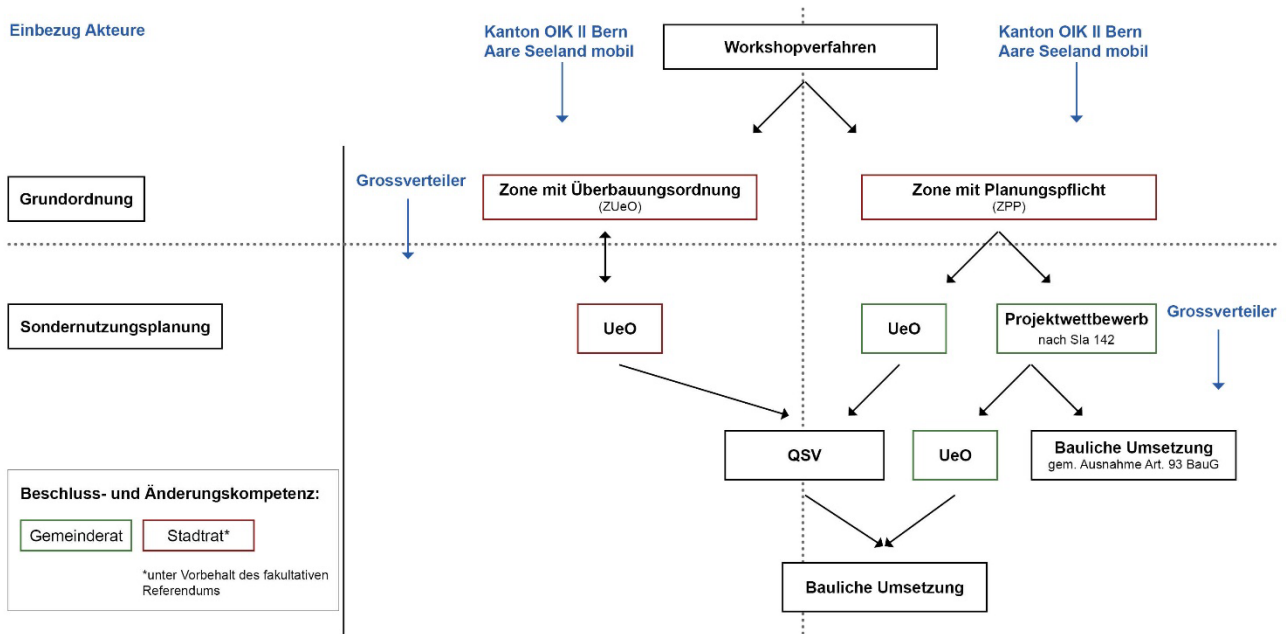
5.1 Ausblick Bahnhofsgebiet

Mögliche Vorgehensweisen

Da die ursprünglich vorgesehene ZPP 5 (siehe Teilnutzungszoneplan Altstadt unter 2.5) nicht öffentlich aufgelegt worden ist und so vom Beschluss ausgenommen wird, gilt im Bereich des Bahnhofsgebiets weiterhin die rechtsgültige Überbauungsordnung (UeO) von 2003, welche für die vorgesehene Entwicklung zwingend aufgehoben und mit einem neuen Planungsinstrument ersetzt werden muss. Dies kann mit der Festlegung einer ZPP in der Grundordnung (mit massgeschneiderten Inhalten, die auf den Erkenntnissen der Entwicklung Bahnhofsgebiet basieren) geschehen. Die bauliche Umsetzung erfolgt dann im Regelfall mit einer Überbauungsordnung (Ausnahmen im Art. 93 BauG).

Andernfalls könnte eine Überbauungsordnung direkt in der Grundordnung verankert werden (Zone mit Überbauungsordnung, ZUeO).

Die planerische Ausgangslage (bezüglich Grundordnung und Sondernutzungsplanung) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die es in einem nächsten Schritt gegeneinander abzuwägen gilt, um das planungsrechtliche Vorgehen optimal zu wählen.



Empfehlung

Da noch keine ZPP-Vorschriften aufgelegt und erlassen sind, erscheint es sinnvoll, die Erkenntnisse des Workshopverfahrens Entwicklung Bahnhofsgebiet in einer ZPP zu formulieren, und alle wichtigen Erkenntnisse und Bestimmungen festzulegen (ev. mit Richtprojekt oder Referenzprojekt). Die anschliessende Durchführung eines QSV (Projektwettbewerbes nach SIA 142) kann direkt auf diesen Festlegungen basieren. Zu diesem Zeitpunkt werden genügende Erkenntnisse vorliegen, um einem Investor eine gewisse Planungssicherheit zu gewähren. Ein Einbezug von möglichen Investoren in das QSV mit allfälliger Kostenbeteiligung wird somit möglich.

Dieses Vorgehen lässt offen, ob die bauliche Umsetzung des Siegerprojektes mittels UeO oder direkt (mit einer Ausnahme nach Art. 93 BauG) erfolgt. Ein weiterer Vorteil bei diesem Vorgehen ist, dass die UeO vom Gemeinderat und die ZPP vom Stadtrat genehmigt werden kann (mit fakultativem Referendum).

Weiteres Vorgehen

Aus der Empfehlung ergeben sich die folgenden weiteren Arbeitsschritte:

1. Inhaltliche Vertiefung mit Team
2. Ausarbeiten und Erlass ZPP-Vorschriften (im gleichen Verfahren muss der rechtsgültige Überbauungsplan aufgehoben werden)
3. Projektwettbewerb nach SIA 142 unter Einbezug von möglichen Investoren (Planungssicherheit dank detaillierten ZPP-Vorschriften).

Der Zeitpunkt Einbezug Nutzer (Grossverteiler) mit Planungsvereinbarung ist noch zu bestimmen.

5.2 Teilbereiche und Abhängigkeiten

Der zu bearbeitende Teilbereich für die zu erlassende Überbauungsordnung umfasst den Baubereich für den Grossverteiler sowie Bibliotheks- und Bahnhofplatz.

Die Knotenlösung der Kantonsstrasse mit der Verlängerung der Buslinie, das Bauprojekt der asm, die Umsetzung der UeO Aalmatten, der neue Verlauf des Gerberwegs sowie die Quartierserschliessung Balainen süd beeinflussen die Umsetzung des Bahnhofsgebietes zwar, werden aber separat bearbeitet, zumal nicht in allen Teilbereichen die gleichen Akteure involviert sind und sich die Zeitschienen der Teilbereiche unterschiedlich präsentieren.

Anlageteile asm und Trafostation

Es besteht eine zeitliche Abhängigkeit zwischen der Umsetzung der Anlagenteile asm (PGV) und der Realisierung des Gebäudes für den Gleichrichter / Relaisraum der asm (evtl. mit der städtischen Trafostation) gibt (Teil Bahnhofsgebiet ZPP/UeO). Der Relaisraum muss mindestens 6 Monate vor Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs asm für die Installation der Bahnsicherungsanlagen zur Verfügung stehen und daher losgelöst von den restlichen Teilen der ZPP/UeO frühzeitig separat umgesetzt werden können.

Gerberweg

Weiter ist die Positionierung von Gleichrichter und Relaisraum im Zusammenhang mit dem künftigen Verlauf des Gerberweges und somit mit dem neuen Knoten zu betrachten / planen. Idealerweise ist dieser in das Plangenehmigungsverfahren der asm einzubeziehen.

Weitere verkehrliche Abhängigkeiten

Daneben sind aus verkehrlicher Sicht die folgenden Arbeitsschritte notwendig:

- Zeitpunkt Öffentlichkeitsarbeit zu bestimmen
- Verkehrsgutachten (gemäss nicht aufgelegten ZPP-Vorschriften)
- Flankierende Massnahmen, Verkehrsabnahme (Kompetenz OIK III)
- Road Safety Audit

Kantonale Denkmalpflege

In beiden Teilprojekten ist die Denkmalpflege des Kantons Bern einzubeziehen. Im Perimeter Bahnhofsgebiet ist ein erster Interessensabgleich mit der Denkmalpflege bereits erfolgt, im Perimeter asm hat dieser frühzeitig zu erfolgen.

Auf der nächsten Seite werden die Perimeter der Teilbereiche bezeichnet sowie die zugehörigen Akteure, Abhängigkeiten und Zeitschienen aufgezeigt.



Perimeter und Beteiligte Akteure	Projekte	Abhängigkeiten	Zerichener*	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Trasse Aare Seeland mobil (asm) Aare Seeland mobil, Verkehrsbetriebe Biel, Stadt, Kanton bt DIK III, Verkehrsbetriebe Biel	Bauprojekt asm	Knotenlösung, korrekte Umstärkbeziehungen									
	Perrongestaltung asm	Platzgestaltung Bahnhofsgebiet, Grossverteiler									
	Unterführung	Platzgestaltung Bahnhofsgebiet, Grossverteiler, Werkleitungen									
	Werkleitungen	Bewilligtes Bauprojekt Aalmatten									
	gute Umstärkbeziehungen	Verlängerung Buslinie 4									
	Neubau Trafostation	Werkleitungen, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt)									
	Knotenlösung, Hauptstrassenprojekt	Bauprojekt asm									
	Verlängerung Buslinie 4	Bauprojekt asm									
	Gerberweg (alter Verlauf) (asm)	An neuen Knoten anschliessen (asm)									
	ev. Gerberweg begründen (Stadt)	Knoten, Aalmattenquartier, Trafostation/Relaisraum, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt)									
Balainenweg süd Grundeigentümer, Stadt, Grundeigentümer, Stadt, Aare Seeland mobil	Quartierschliessung heute	Bauprojekt asm, funktionierende Bahnüberbränge, status quo									
	Quartierschliessung künftig	Bauprojekt asm, Aufhebung Behälterabgangs, rückwärtige Erschliessung									
	Parzellenstruktur künftig	Bauprojekt asm, Quartierschliessung künftig									
Bahnhofsgebiet Stadt, asm, Aare Seeland mobil, Grossverteiler, Grundeigentümerschaft Parzelle 451	Planungsrechtliche Instrumente	Festlegung Perimeter und Bauvolumenbegrenzung									
	Planungsvereinbarung	Bauzugeschäft, Grundeigentümerschaft Parzelle 451									
	Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm)	Bauprojekt asm									
	Bauliche Umsetzung Grossverteiler	Unterführung, Werkleitungen, Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm)									
	Bahnhofs- und Bibliotheksplatzgestaltung	Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm), Perrongestaltung asm									
Trafostation / Gerberweg asm, Aare Seeland mobil, Stadt (BKW), Aalmattenquartier / Grundeigentümer	Neubau Gleisrichter, Relaisraum	Werkleitungen, Verlauf Gerberweg, ev. Trafostation Stadt									
	Neubau Trafostation (Stadt, BKW)	Werkleitungen, Verlauf Gerberweg, ev. Gleisrichter / Relaisraum am Erschliessung Aalmattenquartier									
	Gerberweg	Erschliessung Aalmattenquartier									
Aalmatten Grundeigentümer, Stadt	Bewilligtes Bauprojekt (Sektor Ost)	Werkleitungen, Trafostation									
	Baufeld (Sektor West)	Werkleitungen, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt)									

* Die Zeitangaben sind indicativ zu verstehen, um die Abhängigkeiten aufzuzeigen.

