



03. Planung Bahnhofgebiet – Planungskredit von CHF 350'000.--

Der Stadtrat spricht einen Planungskredit von CHF 350'000.— für die Planung Bahnhofgebiet.

Sachlage

a) Bisherige Bemühungen

Das Bahnhofgebiet wird seit geraumer Zeit als schlecht definierter Vorraum des Stedtlis wahrgenommen. Eigentlich sollte es eine Visitenkarte für den südlichen Eingang zu Nidau sein. Das Nutzungspotenzial ist seit Langem bekannt. Konkrete Absichten, den städtebaulich unbefriedigende Bereich aufzuwerten und baulich zu nutzen sind denn auch verschiedentlich unternommen worden, scheiterten aber jeweils aus unterschiedlichen Gründen und wurden nicht realisiert.

Planungsvorhaben im Bereich Bahnhof in der Vergangenheit:

- 1985 - Entscheid Neunutzung Bahnhofgebiet
- 1986 - Städtebaulicher Architekturwettbewerb Vorbereitung und Durchführung
- 1988 - Entscheid für ein Projekt
- Fünf Partner waren an der Projektentwicklung beteiligt:
 - Biel Täuffelen Ins Bahn AG, BTI (Hotel Garni, Café und Wohnungen)
 - Coop Biel-Seeland (Grossverteiler mit 500m² Verkaufsfläche im Erdgeschoss)
 - Parking Nidau-Süd AG (2 geschossige unterirdische Einstellhalle mit 107 PP)
 - AG Laden (Weitere Ladenflächen im Erdgeschoss)
 - Einwohnergemeinde Nidau (Gemeindesaal, Vereinsräume und Jugendtreff)
- 1989 - Überbauungsordnung Bahnhofgebiet C wird bei Volksabstimmung deutlich angenommen (594 Ja/75 Nein). Damit ist das Einverständnis zur baulichen Nutzung des Areals gegeben.
- 1993 - Gemeindeabstimmung „Überbauung Bahnhofgebiet“
Es wird über die Beteiligung an Projekt und den Kostenanteil der Einwohnergemeinde von CHF 13.2 Mio. abgestimmt. Das Bauvorhaben wurde an der Urne angenommen. Nach dem Rückzug des Hauptinvestors Coop wurde das Projekt nicht weiterverfolgt.
- 2007 - Ein Projekt zur Bebauung des Areals, welches im Besitz der Stadt Nidau und der ASm ist, soll zusammen mit einem Investor realisiert werden. Vorgesehen sind ein Ladenlokal im Parterre, eine Einstellhalle mit 80 Parkplätzen und 12 Wohnungen in den Obergeschossen. Die Baubewilligung wird erteilt.

Das Projekt scheitert jedoch mit grossem Mehr bei der Volksabstimmung über einen Kredit für die notwendige Verlegung von Werkleitungen am 17. Juni 2007.

b) Notwendigkeit einer neuen Planung

Heute stehen wichtige Vorhaben an, welche einen neuen Anlauf zur städtebaulichen Neudefinition des Ortes zwingend erfordern:

- Das Projekt der Neugestaltung Bahnhofstestelle ASm in Verbindung mit einem künftigen Doppelspurausbau Richtung Biel. Dies mit dem Erneuerungsprojekt der Zihlbrücke (ab 2030, mit oder ohne Doppelspurausbau).
- Die Absicht zur Ansiedlung eines Grossverteilers des Detailhandels und die mögliche Erstellung eines öffentlichen Parkings in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums.
- Die aktuelle Planung der Neu- und Umgestaltung der Hauptstrasse unter Führung des Kantonalen Tiefbauamtes, OIK III (Oberingenieurkreis III, Seeland).
- Die Aufhebung der Busendhaltestelle mit Wendeschlaufe im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau und der Weiterführung der Buslinie 4 nach Port und ins Brügmoos. Einbezug von neuen, behindertengerechten Bushaltestellen an der Hauptstrasse mit guten Umsteigebeziehungen Bahn-Bus.
- Realisierung und Erschliessung der geplanten Neuüberbauung auf der Parzelle 65 (Moser-Areal), in Koordination mit der Überbauungsordnung UeO Aalmatten.
- Erschliessungsfrage Zihlstrasse mit der Definition des Verkehrsregimes und der Strassengestaltung.

c) Anliegen der ASm

Diese Auflistung der zahlreichen Projekte und der neuen Randbedingungen zeigt die Komplexität dieses wichtigen Verkehrs- und Stadtraumes als Auftakt zur Altstadt von Nidau.

Namentlich das Vorhaben der ASm macht eine umgehende städtebauliche Betrachtung des Gebiets notwendig. Die ASm müssen aufgrund von neuen Sicherheitsvorgaben und die veralteten Gleis- und Perron Anlagen im Bahnhof Nidau in den kommenden Jahren vollständig sanieren.

- Die Gleis- und Publikumsanlagen sind zu knapp dimensioniert und entsprechen nicht (mehr) den Vorschriften.
- Der Zugang zu den Gleisen führt über einen nicht gesicherten Raum.
- Die Weichen funktionieren nicht automatisch.
- Die Bahnübergänge sind für Fussgänger nicht gesichert.
- Die Publikumsanlagen liegen abseits.
- Die Zihlbrücke hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht.
- Doppelspurausbau zwischen Biel und Nidau
- Ab 2030 werden längere Zugkompositionen (90 m statt 60 m) eingesetzt.

Die ASm haben bereits ein Vorprojekt für die Lösung obiger Probleme entwickelt. Ohne an dieser Stelle näher darauf einzugehen, ist festzustellen, dass das vorgelegte Projekt der ASm

eine sinnvolle städtebauliche Lösung erheblich beeinträchtigt, wenn nicht sogar verunmöglichlicht. Daran muss in einem partnerschaftlichen Planungsprozess gearbeitet werden.

d) Die Erschliessung

Erschliessung des Gebiets

Eine zentrale Aufgabe ist auch die Erschliessung des Gebiets. Dabei sind sehr viele Einflussfaktoren zu berücksichtigen:

- Erschliessung der neuen Bauten direkt ab der Kantonsstrasse (Adressbildung! Nähe zum Hauptknoten ist nicht unproblematisch).
- Knotenstudie für den Knotenkomplex Hauptstrasse / Bahnhofgebiete / Aalmattenweg.
- Die Organisation und gestalterische Einbindung des neuen Bahnhofs Nidau, ASm in den Stadtraum.
- Alternative Busführung / Bushaltestellen nach Aufhebung Buswendeschlaufe.
- Dimensionierung / Konzeption Parkierung zur Nutzung Bahnhofgebiet inkl. Fragen der Parkierung im dem Gebiet Stedtli/Zihlstrasse/Bahnhof.
- Die Durchlässigkeit des Gebietes für Fussgänger und Velos.

Angrenzende Bereiche

Hinzu kommen die angrenzenden Bereiche:

- Verkehrsregime / Erschliessungskonzeption Bereich Zihlstrasse, Bahnhofgebiet und Moser-Areal im Bereich Gerberweg.
- Koordinationsbedürfnisse mit Projekt Hauptstrasse Zentrumsbereich.

Die Konzeption der Erschliessung ist im ganzen Gebiet sehr anforderungsreich. Die Konzeption der Zihlstrasse greift in die Gesamtkonzeption ein, ist allerdings unter Berücksichtigung der Komplexität der Hauptfragen ein eher peripheres Thema.

Das Vorhaben

a) Die Aufgabenstellung

Die städtebauliche Neudefinition des Bahnhofgebietes Nidau soll angegangen werden. Diese erfordert einerseits die Entwicklung und Evaluation verschiedener Varianten der räumlich-baulichen Ausgestaltung, andererseits die Abstimmung mit dem Projekt ASm, bzw. dessen Beeinflussung, je nach Absichten auch der Neugestaltung der Hauptstrasse. Die beiden Ebenen der konzeptionellen Planung sind parallel zu bearbeiten und miteinander laufend zu verknüpfen. Sowohl die Ansiedlung neuer baulicher Nutzungen, als auch die bahnseitigen Massnahmen lösen zudem Fragen des Auto- und Fussgängerverkehrs und der Erschliessung benachbarter Gebiete aus. Die Aufgabe umfasst deshalb auch verkehrsplanerische Aspekte.

b) Planerische Herausforderungen

Die primäre Herausforderung besteht in der Findung einer städtebaulichen Lösung, welche der Bedeutung des Ortes innerhalb der Stadt Nidau, dem Bezug zur Altstadt und den Nutzungsanforderungen gerecht wird. Die auszulösende städtebauliche Planung kann auf der von

der Ortsplanung gelegten Basis aufbauen. Der sich daraus ergebende Lösungsfächer ist jedoch als relativ breit einzuschätzen, insbesondere da die Planungsresultate einen relativ hohen Detaillierungsgrad aufweisen müssen und somit Varianten auch im feinmassstäblichen Bereich zu untersuchen sein werden.

Die zweite Herausforderung besteht in der Abstimmung mit der Bahn und der Bestimmung der Verkehrs- und Erschliessungskonzeption. Der weitere Bearbeitungsperimeter ist demzufolge auf einen Bereich auszudehnen, der sowohl die Gebiete beidseitig der Hauptstrasse bis zum Nidau-Büren-Kanal und der Überbauungsordnung „Aalmatten, Parzelle 65“ sowie die Zihlstrasse einbezieht.



rot: Planungsbereich
gelb: Betrachtungsbereich

c) Vorgehen

Die oben beschriebene Duplizität der Aufgabe – städtebauliche Lösungsfindung innerhalb eines breiten Spektrums einerseits, konkrete technische Abstimmung mit Projekten ASm und Gestaltung Hauptstrasse andererseits – führt zu einem Verfahren, welches schrittweise mit sukzessiver Vertiefung und parallel dazu verlaufender Aufweitung des Kreises an Beteiligten erfolgt. Dies verspricht eine frühe Koordination zwischen bahntechnischen Bedingungen und Städtebau, eine laufende Feinabstimmung der Zielrichtung und eine Vielfalt an Lösungsmöglichkeiten. Zudem erlaubt es den stufenweisen Einbezug von Akteuren, Betroffenen und einer beschränkten oder breiteren Öffentlichkeit.

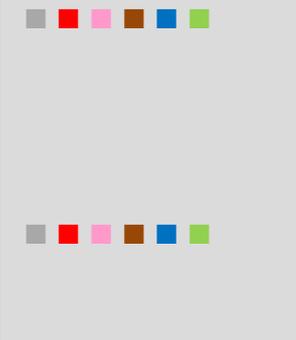
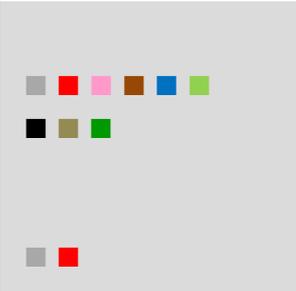
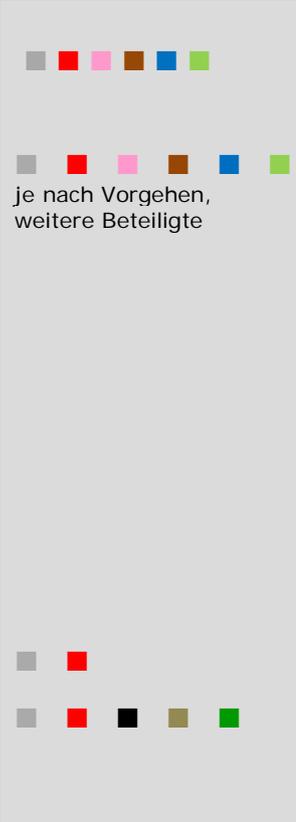
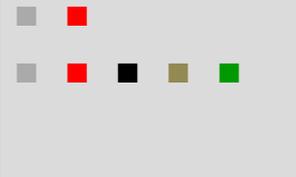
Für die Abfolge der einzelnen Arbeitsschritte werden zwei Hauptphasen vorgeschlagen, welche durch einen Halt mit Standortbestimmung („Boxenstopp“) unterbrochen werden, was zu folgendem Vorgehensdispositiv führt:

Vorphase, Stossrichtungen	1) Grundlagen 2) Formulieren und Evaluation städtebaulicher Stossrichtungen
„Boxenstopp“	3) Standortbestimmung, Präzisierung weitere Schritte
Vertiefung, Umsetzung	4) Städtebauliche Konzepte 5) Planungsrechtliche Umsetzung

d) Verfahrensablauf und Arbeitsinhalte

Es ist folgender Verfahrensablauf vorgesehen:

	Arbeitsinhalte	Beteiligte
Vorphase	1 Grundlagen	
2016/17 Dezember / Januar	11 Grundlagen Verkehr <ul style="list-style-type: none"> – Allgemeine Grundlagen – Erschliessungsfragen Bereich Zihlstrasse / Bahnhofgebiet – Knotenstudium Verschiedene Fragstellungen (Parkierung, Fuss-/Velo Netz, usw.)	
	12 Erfassen der massgeblichen städtebaulichen Rahmenbedingungen und Tatbestände, wie <ul style="list-style-type: none"> – städtebauliche Einordnung, Grundeigentum, Historische Entwicklung des Gebietes, Denkmalpflegerischer Status – Projekte (ASm, Hauptstrasse), Stand 	
	13 Aufzeigen Problemlage <ul style="list-style-type: none"> – Darlegen von Konflikten, offenen Fragen und Handlungsbedarf. 	
	14 Modellgrundlage <ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellen geeigneter Modellgrundlage für Verfahrensschritt 32 und 34 	
Stossrichtung	2 Städtebauliche Stossrichtungen	
2017 Februar - April	21 Lösungsansätze <ul style="list-style-type: none"> – Vorbereitung, Organisation – Atelier „Lösungsansätze“ (als alternierende Abfolge von Diskussion und Entwurf) – Auswertung, Schlussfolgerungen 	

	<p>22 Städtebauliche Stossrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Skizzieren von Stossrichtungen – Vorbereitung, Organisation – Atelier „Stossrichtungen“ (Präsentation, Kritik, Schlussfolgerungen) – Auswertung, Darstellung der Resultate <p>23 Abstimmung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Projekten ASm, Hauptstrasse, Nutzungsprogramm, weiteren Erschliessungsanforderungen, etc. 	
„Boxenstopp“	3 Standortbestimmung	
2017 Mai	<p>31 Arbeitsstand</p> <ul style="list-style-type: none"> – Atelier „Boxenstopp“: Besprechung Arbeitsstand, Einbezug möglicher weiterer Entwicklungen im Umfeld, Einleiten weiterer Schritte <p>32 Schlussfolgerungen</p>	
Vertiefung, Umsetzung	4 Städtebauliche Konzepte	
2017 Juni - Oktober	<p>41 Arbeitsprogramm</p> <ul style="list-style-type: none"> – Festlegung der Erarbeitung der städtebaulichen Konzepte, je nach Schlussfolgerungen in Pkt. 32. <p>42 Erarbeitung Städtebauliche Konzepte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bilden Beurteilungsgremium – Start Planung. Aus heutiger Sicht sind folgende Vorgehensmöglichkeiten denkbar: <ul style="list-style-type: none"> A) Vertiefung durch „Kernteam“ B) Aufteilung des Planungsbereiches, Erteilung von Vertiefungsmandaten an verschiedene Fachleute, auch an bisher nicht Beteiligte C) Durchführung Testplanung mit 3 – 6 Teams über das ganze Gebiet D) offener Wettbewerb. <p>43 Beurteilung, Auswahl Lösung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorbereitung – Atelier „Beurteilung“ in einem erweiterten Kreis – Redaktion Bericht Beurteilung 	 <p>je nach Vorgehen, weitere Beteiligte</p>
Umsetzung	5 Planungsrechtliche Umsetzung	
2017 Nov. – Dez.	<p>51 Entwürfe Zonenplan, ev. Überbauungsordnung, Richtlinien</p>	
2018 Jan – Dez.	<p>52 Verfahren (Mitwirkung, kant. Vorprüfung, öffentl. Auflage, Genehmigung).</p>	

Legende

■ Verwaltung Nidau	■ Architekturgeschichte
■ Raumplanung, Städtebau	■ Politik Nidau
■ Architektur	■ Nutzer (Investoren, ASm,)
■ Landschaftsarchitektur	■ Betroffene, Öffentlichkeit
■ Verkehr	

e) Terminplan

Dem Arbeitsvorgehen wird folgender grober Terminplan zugrunde gelegt, welcher in obiger Tabelle integriert ist.

Personelle Auswirkungen

Die Vorlage hat keine Auswirkung auf den Stellenplan.

Finanzielle Auswirkungen

a) Kostenvoranschlag

Der Finanzbedarf für diese Planung inklusive Reserven wird auf CHF 350'000 abgeschätzt.

Die Kostenzusammenstellung basiert teilweise auf Offerten und auf Erfahrungswerten.

Bis zur Standortbestimmung nach den Phasen 1-3 „Boxenstopp“ wird einen Finanzbedarf von CHF 190'000 (inkl. MWST und Reserve) veranschlagt.

Basierend auf obigem Verfahrensablauf ergibt sich folgender:

Kostenvoranschlag	CHF inkl. MWST
1 Grundlagen	85'000.-
11 Überlegungen zum Verkehr	
12 Erfassen Grundlagen	
13 Problembeschrieb	
14 Modellgrundlage	
2 Städtebauliche Stossrichtung	70'000.-
21 Lösungsansätze	
22 Stossrichtungen	
23 Abstimmung	
3 Standortbestimmung „Boxenstopp“	15'000.-
31 Arbeitstand	
32 Schlussfolgerungen	
4 Städtebauliche Konzepte	115'000.-
41 Arbeitsprogramm	
42 Erarbeitung Konzepte	
43 Beurteilung	
5 Planungsrechtliche Umsetzung	35'000.-
51 Entwurf Instrumente	
52 Verfahren	
Zwischentotal	320'000.-
Reserve ~10%	30'000.-
Total	350'000.-

a) Finanzplan

Das Projekt ist im Finanzplan 2016 - 2021 mit CHF 300'000 vorgesehen. Die Investitionsfolgekosten betragen ab Inbetriebnahme der Investition jährlich CH 77'000. Die Anlage ist 5 Jahre nach Inbetriebnahme abgeschrieben.

Investitionstranchen							
Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Investitionstranchen / Jahr netto		300'000	50'000				350'000
Im Finanzplan enthalten netto	50'000	100'000	150'000				300'000
Folgekosten							
Kapitalkosten							
lineare Abschreibung nach Nutzungsdauer	0	0	70'000	70'000	70'000	70'000	280'000
Total Abschreibungen	0	0	70'000	70'000	70'000	70'000	280'000
kalkulatorische Zinsen 4%	0	7'000	7'000	7'000	7'000	7'000	35'000
Betriebskosten							
keine							0
Personalkosten							
keine							0
Folgeerträge/wegfallende Kosten							
keine							0
Total Folgekosten	0	7'000	77'000	77'000	77'000	77'000	315'000
Folgekosten pro Jahr ab Inbetriebnahme der Investition							77'000
Finanzierung	Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.						

Zustimmungen

Es sind keine Genehmigungen übergeordneter Organe nötig. Eine enge Zusammenarbeit mit der ASm ist zwingend notwendig.

Beschluss

Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe a der Stadtordnung:

1. Für die Planung Bahnhofgebiet wird ein Kredit von CHF 350'000.00 bewilligt (Konto 7900.5290.05).

2560 Nidau, 20. Dezember 2016 ocs

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein