



## **17. Interpellation Susanne Schneiter Marti (FDP) – „«Boxenstop» Bahnhofgebiet“**

---

*Der Gemeinderat beantwortet die Interpellation von Susanne Schneiter Marti nachfolgend.*

---

FDP (Susanne Schneiter Marti)

Eingereicht am: 20. März 2018

Weitere Unterschriften: 0

I 120

### **Interpellation «Boxenstop» Bahnhofgebiet**

*Der Stadtrat hat am 20. Dezember 2016 einen Planungskredit über 350'000 Franken bewilligt und das Vorgehen des Gemeinderates bezüglich Planung des Bahnhofgebiets mit einem «Boxenstop» im Mai 2017 genehmigt. Seither wartet der Stadtrat auf Auskünfte zum Projekt.*

*Ich ersuche deshalb den Gemeinderat, raschmöglichst den Stadtrat über den Stand der Planung in Kenntnis zu setzen.*

#### **Zitat Beschluss:**

##### **«Beschluss**

*Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe a der Stadt-Ordnung:*

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

*2560 Nidau, 20. Dezember 2016 ocs «*

#### **Zitat Boxenstop:**

##### **«„Boxenstop“**

*2017 Mai*

*Atelier „Boxenstop“: Besprechung  
Arbeitsstand, Einbezug möglicher  
weiterer Entwicklungen im Umfeld,  
Einleiten weiterer Schritte*

## **Antwort des Gemeinderats**

Die Interpellation von Susanne Schneiter Marti ging kurz vor Veröffentlichung der Resultate der Abklärungen ein. Der Gemeinderat nutzt daher die Gelegenheit, im Rahmen der Vorstossantwort die Kernpunkte aus den der Öffentlichkeit vorgestellten Dokumente im Sinne einer kurzen Zusammenfassung darzulegen.

Zunächst wird in dem nachfolgenden Bericht der Werdegang der Planung (Vorgeschichte) nochmals umschrieben und danach der Stand der Planung und das weitere Vorgehen dargelegt.

## **Vorgeschichte**

### **a) Umfeld**

Das Bahnhofgebiet wird seit langer Zeit als schlecht definierter Vorraum der Altstadt 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. Auslöser und Taktgeber der heute vorliegenden städtebaulichen Betrachtung war die Verpflichtung der ASm, den Nidauer Bahnhof bis spätestens 2024 den neusten Sicherheits-Normen anzupassen.

- Die ASm ist mit ihrer bahntechnischen Sanierung die «Treiberin» der Entwicklung im Bahnhofgebiet.
- Nidau muss jetzt aktiv werden, um das Optimum aus den sich abzeichnenden Veränderungen (ASm-Projekt, Tiefbauamt-Projekt TBA, Ausbau Verkehrsbetriebe Biel (VB)Angebot) herauszuholen.
- Die Neugestaltung des Areals eröffnet viele Chancen, insbesondere: Optimierung des ÖV-Angebots; bessere Erschliessung des Bahnhofs und der angrenzenden Quartiere inklusive mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer; ein konzentriertes und unterirdisches Parkplatzangebot das Spielraum bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt schafft; Ansiedeln eines Grossverteilers und dadurch Attraktivierung des Einkaufsorts Stedtli; ästhetische und funktionale Aufwertung des öffentlichen Raums (Ortsbild, Aufenthaltsqualität, Freizeitnutzung etc.).
- Die Anpassungen der öffentlichen Infrastrukturen (Strassen, Plätze, Leitungen) sind für Nidau finanzierbar.

### **b) 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 Täufelen 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.

### c) Notwendigkeit einer neuen Planung

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

- Das Projekt der Neugestaltung Bahnhoftestelle ASm in Verbindung mit einem künftigen Doppelspurausbau Richtung Biel. Dies mit dem Erneuerungsprojekt der Zihlbrücke (ab 2030, mit oder ohne Doppelspurausbau).
- Perronverlängerungen und -anpassungen aufgrund längerer neuer Zugskompositionen und den Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG (bis 2024).
- Die Absicht zur Ansiedlung eines Grossverteilers des Detailhandels und die mögliche Erstellung eines auch öffentlich nutzbaren Parkings in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums (Möglichkeiten zur Reduktion der Parkplätze in der Altstadt).
- Die aktuelle Planung der Neu- und Umgestaltung der Hauptstrasse unter Führung des Kantonalen Tiefbauamtes, OIK III (Oberingenieurkreis III, Seeland) im Kerngebiet der Altstadt mit der Weiterführung der Strassensanierung bis zur Brücke über den Nidau-Büren-Kanal.
- Die Aufhebung der Busendhaltestelle mit Wendeschlaufe im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau und der Weiterführung der Buslinie 4 nach Port (Ruferheim). Einbezug von neuen, behindertengerechten Bushaltestellen an der Hauptstrasse mit guten Umsteigebeziehungen Bahn-Bus (Koordination mit Projekt Bus 2020).
- Realisierung und Erschliessung der geplanten Neuüberbauung auf der Parzelle 65 (Moser-Areal), in Koordination mit der Überbauungsordnung UeO Aalmatten.
- Neubau einer neuen Transformatorenstation Aalmatte für Nidau (ca. 6x8m) und der technisch notwendigen Anlagen für die ASm (Gleichrichter, Relais usw. ca. 12x6m) in einem Gebäude.
- Erschliessungsfrage Zihlstrasse mit der Definition des Verkehrsregimes und der Strassengestaltung. Der freie Durchfahrt Zihlstrasse - Hauptstrasse über den Bahnhofplatz wird gesperrt (versenkbare Poller).

Wie dargelegt zeigen sich die oben geschilderte Notwendigkeit und Chance einer Neuplanung auf dem Perimeter der ZPP 5 (vom Beschluss ausgenommener Bereich der „Teilgrundordnung Altstadt“). Damit sollen neue bauliche Nutzungen mit planerischen Mitteln und die zugehörigen planungsrechtlichen Umsetzungen ermöglicht werden. Die Migros zeigt starkes Interesse an einer Investition in diesem strategisch gut gelegenen Entwicklungsgebiet. Weitere Investoren sind an einer Bebauung des Bahnhofareales interessiert. Das Verfahren zur städtebaulichen Definierung und Präzisierung im Raum Bahnhofgebiet Nidau wurde am 12. Dezember 2016 mit Kreditbeschluss des Stadtrates (Planungskredit von CHF 350'000.-) in groben Zügen festgelegt.

Im März 2017 wurde mit der Bahnhofsgebietsplanung begonnen. In einem mehrstufigen Workshopverfahren mit externen Fachleuten wurde das Projekt mit seiner städtebaulichen Umsetzung bis zum jetzigen Boxenstopp erarbeitet.

### Stand der Planung

In der ersten Planungsphase, die als Workshopverfahren<sup>1</sup> durchgeführt wurde, konnten die wichtigsten städtebaulichen Grundsätze festgelegt werden (Beilage: „Räumliche Leitlinien Boxenstopp“ vom 14. Juni 2018).

Die Prinzipien der Verkehrsführung und die Möglichkeiten der Erschliessung angrenzender Quartiere ab dem Knoten Bahnhof wurden als Ziele und Möglichkeiten definiert.

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 in Zusammenarbeit, resp. mit früher Koordination mit den verschiedenen relevanten Akteuren (Stadt, Aare Seeland mobil (asm), Grossverteiler, Denkmalpflege, Oberingenieurkreis III, öV Bus Biel), zu einer laufenden Feinabstimmung der Zielrichtung und einer Vielfalt an Lösungsmöglichkeiten.

Folgendes Vorgehen wurde gewählt:

<b>Vorphase, Analyse Stossrichtungen</b>	Grundlagenaufbereitung (Städtebau + Verkehr) Formulieren und Evaluation städtebaulicher Stossrichtungen
<b>«Boxenstopp»</b>	Standortbestimmung, Präzisierung weiterer Schritte Kommunikation der Bevölkerung (Perspektiven / Plakatwand, usw.) Städtebauliche Konzepte sind konsolidiert!*
<b>Vertiefung, Umsetzung</b>	Umsetzung technische Bauten und Anlagen Städtebauliche Konzepte Planungsrechtliche Umsetzung

<sup>1</sup> Teilnehmer Workshops: Toni Weber, w+s Landschaftsarchitekten; Rolf Mühlethaler, Architekt BSA Bern; Rolf Hähnle Planer, haag hähnle gmbh; Bernhard Straub Architekt ETH/Planer, Lydia Gonthier Architektin ETH /Planerin, planteam Solothurn-Bern-Luzern; Vertreter der Gemeinde Nidau: S. Hess, S. Ochsenbein, R. Zoss

Der jetzige Stand der Planung (Boxenstopp) kann mit den vorliegenden Leitlinien der räumlichen Entwicklung als fachlich konsolidierter Zwischenstand bezeichnet werden. Der Boxenstopp bildet den Auftakt zur politischen Konsolidierung und zu ersten Informationen der Bevölkerung Nidaus.

## a) Erkenntnisse Städtebau

### Einzelbaukörper

Die Analysen und zahlreichen Variantenstudien zum Städtebau und zur Setzung von Bauvolumen im Bereich des Bahnhofgebietes führt die Arbeitsgruppe zur Erkenntnis, dass mit der präzisen Setzung eines markanten einfachen Einzelbaukörpers die vielfältigen Ansprüche an diesen wichtigen Ort von Nidau optimal erfüllt werden können. 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. Die Erschliessung eines Grossverteilers muss von beiden Platzräumen aus erfolgen.

Die Bebauung des Baufeldes „ZPP 5 Bahnhof“ hat mit einem präzise gesetzten oberirdischen Einzelbaukörper zu erfolgen. An diesen besteht der städtebauliche Anspruch, durch seine autonome, klare und ungerichtete Form zwischen der orthogonalen linearen Altstadtstruktur und der umgebenden aufgelösten, eher feinkörnigen Baustruktur und Randbebauung zu vermitteln.

Ein neuer Auftakt zur Stadt Nidau wird damit im Süden der Vorstadt geschaffen. Dies kann als Analogie zum Stadteingang mit dem Schloss Nidau im Norden gelesen werden.



die neue Situation

Nidau bezieht sein städtebauliches Verständnis aus seiner intakten Altstadt. Gut erkennbar ist der ehemals durch das Wasser und 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 historischen Wasserläufen, welche ihr bis heute ein orthogonales Muster zugrunde legen.

### Freiräume

Mit der zur Hauptstrasse leicht abgedrehten, präzise gesetzten, einfachen 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.

### **Bibliotheksplatz**

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

Dieser Platzraum akzentuiert durch die Öffnung des Strassenraumes nach dem grossen Einzelvolumen den Eingang zur Altstadt. Das Prinzip der räumlichen Aufweitung (Bahnhofplatz) – Verengung (Grossbaukörper) – Aufweitung (Bibliotheksplatz) – Verengung (Tor zur Altstadt) wird eine spannende räumliche Abfolge erzielt, die den Stadtkörper deutlich lesbar macht.

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

Durch den Abbruch des Gebäudes Hauptstrasse 75 (ehem. EW-Nidau, Janu) wird die Möglichkeit geschaffen, die Verbindung zum Grünraum und zum Gartenrestaurant im Osten der Altstadtzeile aufzuwerten.

### **Bahnhofplatz**

Der auf Koexistenz ausgerichtete, multifunktionale Bahnhofplatz ist offenräumig und dient gleichzeitig als Anlieferung für einen Grossverteiler, als Zufahrt für die Einstellhalle, als Fortführung der Zihlstrasse und als Vorplatz für die erdgeschossigen Nutzungen. Aufgrund der exponierten Lage werden zur Vermeidung von Lärmemissionen die Anlieferung und die Einstellhalleneinfahrt innerhalb des Gebäudes angeordnet.

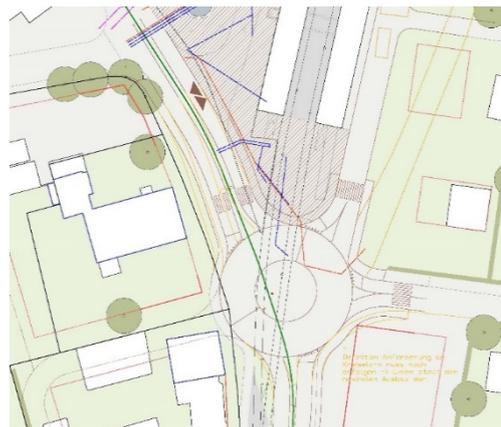
Die erhebliche Aufwertung des Bahnhofes trägt der immer bedeutender werdenden ÖV-Erschliessung Rechnung und wird mit seiner, höchsten Ansprüchen folgenden Perrondach- und Platzgestaltung ein wichtiger Bestandteil des Erscheinungsbildes und der Wahrnehmung von Nidau. Leicht gegenüber der Hauptstrasse abgedreht und von der Trottoirkante zurückversetzt, anerkennt der geplante Neubau die Sichtbarkeit des historischen Stadteingangs als prioritäre Identität des südlichen Gesichtes von Nidau. Die heute isolierten Gebäude entlang der Zihlstrasse werden damit selbstverständlich als Teil des Ganzen eingebunden.

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

## **b) Erschliessung und Verkehr**

Für die Erschliessung des Bahnhofgebietes wird, nach diversen Variantenstudien, eine möglichst direkte Erschliessung ab der Hauptstrasse (Adressbildung) über den Bahnhofplatz erfolgen.

Für den Bahnhofverkehrsknoten wurden zwei Varianten geprüft: Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreisel. Die Variante Kreisel wird aus städtebaulichen Aspekten vorgezogen (auch von OIK III begrüsst) und soll weiterverfolgt werden. Mit dem Kreisel 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 Kreisels begradigt werden.



Kreisellösung ASm / Hauptstrasse OIK III

Der nördliche Teil (Gerberweg) wird oder kann später angepasst werden. Durch dieses Vorgehen muss die Einmündung in den Kreisel nur einmal erstellt und muss nicht innerhalb von kurzer Zeit wieder angepasst werden. Zudem kann das Entwicklungsgebiet südwestlich des Knotens - falls nötig - ebenfalls über den Kreisel an das Strassennetz angebunden werden. Auch ist die Gleisquerung aufgrund der Winkel für den Veloverkehr einfacher (weniger schleifend).

### **Bus öV**

Die nach der Aufhebung der Buswendeschleife auf dem Bahnhofplatz notwendigen Bushaltestellen werden im Rahmen der Umsetzung Bus 2020 und zusammen mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) Nidau festgelegt.

### **ASm**

Das Neubau- und Sanierungsprojekt des Bahnhofs Nidau und der Kreiselneubau wird in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons OIK III in einem separaten Verfahren koordiniert und geplant. Der Austausch mit der ZPP-Planung Bahnhof ist permanent gesichert.

### **Velo**

Die Veloverkehrssituation zwischen dem Tor zur Altstadt (Bibliothek) bis und mit der Brücke über den Nidau-Büren-Kanal soll im Rahmen der Hauptstrassenumgestaltung verbessert werden. Der Kanton prüft mögliche Massnahmen.

Im Bereich Bahnhof soll eine eigene Infrastruktur Velos entstehen mit zahlreichen gedeckten Abstellplätzen im Bereich Bahnhof ASm und auch nahe dem Grossverteiler. Speziell zu beachten ist eine Verbesserung der Brückensituation über den Nidau-Büren-Kanal (diese muss in einem separaten Projekt (OIK III) verbessert werden).

## **Weiteres Vorgehen**

Da noch keine ZPP-Vorschriften aufgelegt und erlassen sind, erscheint es sinnvoll, die Erkenntnisse des „Workshopverfahren Entwicklung Bahnhofsgelände“ in einer ZPP zu formulieren und festzulegen. Die anschliessende Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens QSV für die Architektur des Einzelvolumens und der Freiraumgestaltungen (Projektwettbewerb nach SIA 142, Parallelprojektierung usw.) kann direkt auf diesen Festlegungen basieren. Zu

diesem Zeitpunkt werden genügend Erkenntnisse vorliegen, um einem Investor eine gewisse Planungssicherheit zu gewähren. Ein Einbezug von möglichen Investoren in das QSV (Wettbewerbsverfahren) mit allfälliger Kostenbeteiligung wird somit möglich.

Aus der Empfehlung ergeben sich die folgenden weiteren Arbeitsschritte:

1. Inhaltliche Vertiefung, parallel dazu Konkretisierung der notwendigen Arbeiten bei der ASm (Geleise, Perron und technische Anlagen, dem Kanton (Hauptstrassenkreisel) und der betroffenen Werke (z.B. Kanalisation und Trafostation).
2. Ausarbeiten und Erlass ZPP-Vorschriften. Im gleichen Verfahren muss der rechtsgültige Überbauungsplan aufgehoben werden.
3. Qualitätssicherndes Verfahren unter Einbezug von möglichen Investoren (Neubau und Bahnhofplatz).
4. Bauliche Umsetzung in etwa folgender Reihenfolge: Werkleitungen, Trafo, Strassenraum, Geleise, Perronanlagen, Gebäude.

### **Information der Bevölkerung**

Die Bevölkerung wurde mittels einer Perspektiven und einer Informationstafel beim Bahnhof informiert. Weitere Informationen erfolgen im Zusammenhang mit der öffentlichen Auflage und ggf. mit den einzelnen technischen Projekten.

2560 Nidau, 21. August 2018 rz

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin      Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein