STADT NIDAU

03. Gestaltungskonzept Bernstrasse-Neuenburgstrasse - Planungskredit

Ressort	Präsidiales
Sitzung	15.06.2023

Der Stadtrat genehmigt die Erarbeitung eines Gestaltungskonzept Bernstrasse-Neuenburgstrasse und bewilligt dafür einen Planungskredit von 247 710 Franken inkl. MWST.

nid 6.1.3 / 5.22

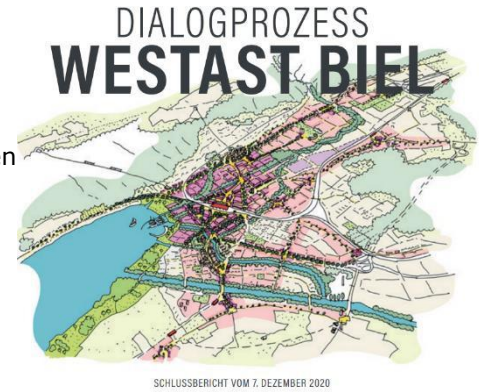
Sachlage / Vorgeschichte

Gemäss Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960 besteht in Biel/Bienne eine Netzlücke. Mit der Planung der A5 Westumfahrung von Biel sollte diese Netzlücke geschlossen werden, dies mit dem Ziel den Raum Biel wirksam vom Verkehr zu entlasten. Das dazugehörige Ausführungsprojekt wurde durch den Kanton unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Organisationen erarbeitet und im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Gegen das Ausführungsprojekt gingen während der öffentlichen Planauflage rund 600 Einsprachen ein, darunter auch von den Städten Biel und Nidau. Zudem formierten sich mehrere bis heute aktive Gegnerkomitees, die den Westast vehement bekämpften. Diese forderten die Sistierung des laufenden Verfahrens und verlangten, dass Bund und Kanton im Rahmen eines partizipativen Prozesses Alternativen prüfen und weiterentwickeln sollten. Der Widerstand des Komitees richtete sich vor allem gegen die beiden Zentrumsanschlüsse Bienne Centre und Biel Seevorstadt und die lange Bauzeit mit grossen Tagbaustellen.

Im Nachgang zu diversen weiteren politischen Vorstössen sowie mehreren Demonstrationen gegen die Westumfahrung in Biel wurde durch die Behördendelegation der A5-Umfahrung Biel Ende 2018 entschieden, dass eine Lösung nur im Gespräch mit allen Beteiligten und in einem transparenten, partizipativen Prozess gefunden werden kann. Dazu wurde Anfang 2019 eine Dialoggruppe bestehend aus Befürwortern und Gegnern der geplanten Westumfahrung gebildet. Diese hatte von der Behördendelegation A5 den Auftrag, Lösungen im Rahmen der Kontroverse rund um den Westast zu suchen bzw. zu entwickeln. Gemäss konkretem Auftrag sollte die Dialoggruppe insbesondere auch Lösungsansätze für die Verkehrsprobleme (abgestimmt auf die Stadtentwicklung) auf der Achse Brüggmoos–Neuenburgstrasse aufzeigen.

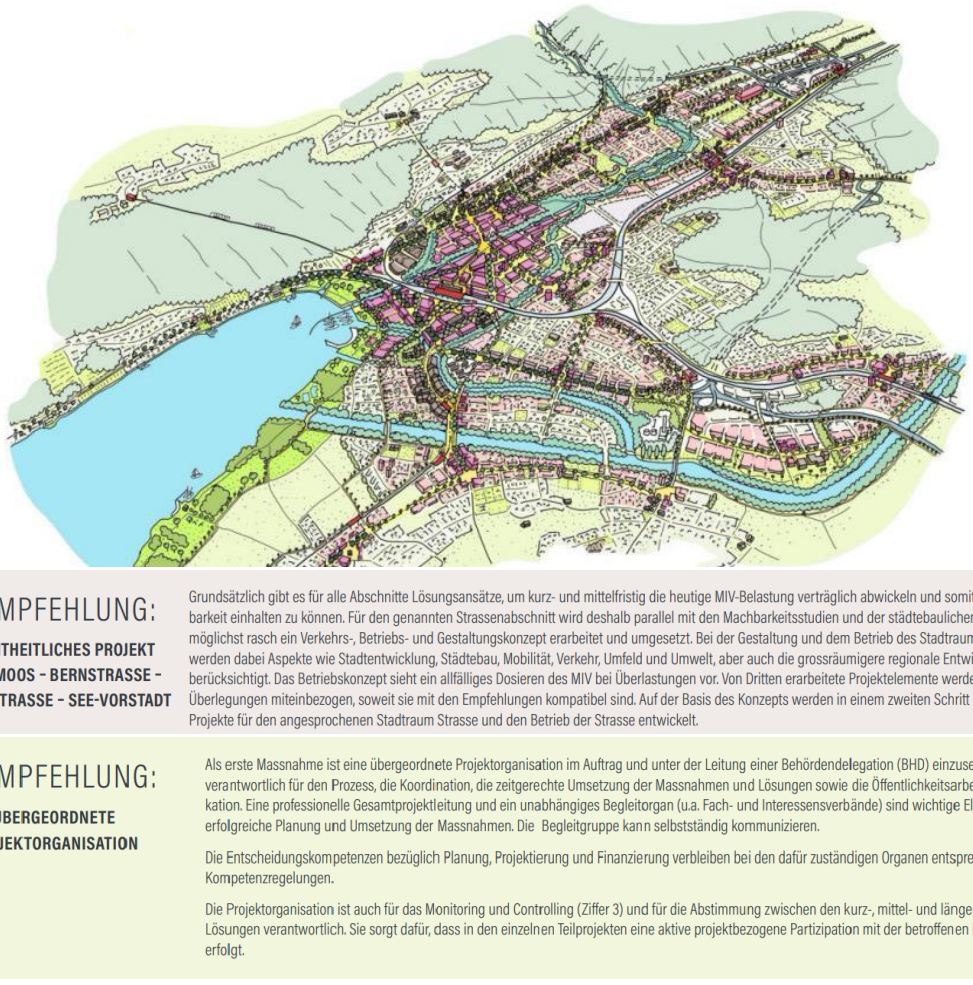
Ende 2020 überreichte die Dialoggruppe der Behördendelegation ihren Schlussbericht mit Empfehlungen, welche von den am Dialogprozess beteiligten Organisationen grossmehrheitlich mitgetragen werden. Die «Erkenntnisse» und die «Empfehlungen» des Dialogprozesses bilden ein Gesamtpaket und gliedern sich wie folgt:

- Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf
- Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen
- Empfehlungen zur langfristigen Lösung
- Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung



Die Dialoggruppe setzt in ihren Empfehlungen auf eine nachhaltige Verkehrslösung im Westen von Biel basierend auf einer zukunftsgerichteten Gesamtmobilitätsstrategie (Zukunftsbild). Beantragt wurde, das Ausführungsprojekt Westumfahrung mit Ausnahme des Porttunnels nicht mehr weiter zu verfolgen. Stattdessen sollten verschiedenste kurz- und mittelfristige Massnahmen in den Bereichen Strasse, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr weiterverfolgt und umgesetzt werden. Für die Achse Brüggmoos-Neuenburgstrasse wird explizit empfohlen, ein gesamtheitliches Projekt zu entwickeln.

Weiter sollte eine übergeordnete Projektorganisation bestehend aus Bund, Kanton und der Städte Biel und Nidau eingesetzt werden, welche die partizipative Umsetzung der einzelnen Massnahmen koordiniert und überwacht.



3. EMPFEHLUNG:

GESAMTHEITLICHES PROJEKT BRÜGGMOOS – BERNSTRASSE – LÄNDTESTRASSE – SEE-VORSTADT

Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können. Für den genannten Strassenabschnitt wird deshalb parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie möglichst rasch ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung und dem Betrieb des Stadtraums Strasse werden dabei Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität, Verkehr, Umfeld und Umwelt, aber auch die grossräumigere regionale Entwicklung berücksichtigt. Das Betriebskonzept sieht ein allfälliges Dosieren des MIV bei Überlastungen vor. Von Dritten erarbeitete Projektelemente werden in die Überlegungen miteinbezogen, soweit sie mit den Empfehlungen kompatibel sind. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.

2. EMPFEHLUNG:

ÜBERGEORDNETE PROJEKTORGANISATION

Als erste Massnahme ist eine übergeordnete Projektorganisation im Auftrag und unter der Leitung einer Behördendelegation (BHD) einzusetzen. Diese ist verantwortlich für den Prozess, die Koordination, die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen und Lösungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation. Eine professionelle Gesamtprojektleitung und ein unabhängiges Begleitorgan (u.a. Fach- und Interessensverbände) sind wichtige Elemente für die erfolgreiche Planung und Umsetzung der Massnahmen. Die Begleitgruppe kann selbstständig kommunizieren.

Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.

Die Projektorganisation ist auch für das Monitoring und Controlling (Ziffer 3) und für die Abstimmung zwischen den kurz-, mittel- und längerfristigen Lösungen verantwortlich. Sie sorgt dafür, dass in den einzelnen Teilprojekten eine aktive projektbezogene Partizipation mit der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Abb. Ausschnitt Schlussbericht

Die Behördendelegation folgte den Empfehlungen der Dialoggruppe. Auf Antrag des Kantons wurde das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel abgeschrieben. Zudem wurde die Dialoggruppe aufgelöst. Anfang Januar 2021 wurde eine neue übergeordnete Projektorganisation namens «espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) eingesetzt, welche die Umsetzung der Empfehlungen an die Hand nimmt und dabei die nötige Partizipation sicherstellt.

Der EBBN gehören der Kanton, die Städte Nidau und Biel sowie die Gemeinden Port, Brügg und Ipsach an. Als nicht finanzierender Partner hat auch der Verein seeland.biel/bienne Einsitz in den Gremien der Organisation. Auf der politischen Ebene wird die EBBN durch eine Behördendelegation (BHD) unter der Leitung des Stadtpräsidenten von Biel geführt. Eine Projektkommission (PKO) bestehend aus leitenden Verwaltungsangestellten aller Partner sowie des Vereins seeland.biel/bienne und unter der Leitung der externen Projektkoordination koordiniert die Umsetzung der Vorhaben der EBBN und stellt Anträge an die BHD. Die Finanzierung der EBBN ist bis Mitte 2025 gesichert (siehe Beschlüsse des Stadtrates Nidau vom 21. Juni 2021[1] und vom 16. Juni 2022[2]) mit dem Ziel, dass bis dann die EBBN-Prozesse in die normalen Gefässe der Behörden überführt werden.

Projekt

1. Studienauftrag zur Neugestaltung der Achse Bernstrasse – Neuenburgstrasse

1.1. Ausgangslage und Ziel

Mit der Abschreibung der Westumfahrung Biel bleibt der Verkehr durch Nidau und Biel auf der Achse Bernstrasse–Neuenburgstrasse bestehen. Diese Achse übernimmt somit auch in der Zukunft eine bedeutende lokale und regionale bis überregionale Verkehrsfunktion. Die heutige Strasse zerschneidet die Quartiere und beeinträchtigt die Lebensqualität jedoch stark. Deshalb wurde im Rahmen der Arbeiten der EBBN ein Vorgehen entwickelt, welches mittelfristig eine stadt- und quartierverträgliche Neugestaltung der Achse ermöglicht.

Die Verkehrsachse soll dank gestalterischen, städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Massnahmen nicht länger als trennende «Schneise» durch die Quartiere führen, sondern über den Strassenraum hinweg vernetzen. Gemäss Zukunftsbild für die Region Biel, welches im Dialogprozess Westast enstanden ist und mit Inputs der Besucherinnen und Besucher einer öffentlichen Veranstaltung von espace Biel/Bienne.Nidau namens «Rendez- vous» erweitert wurde, soll nebst dem Autoverkehr die Achse künftig ein attraktives Angebot für Fuss- und Veloverkehr bieten sowie ein ÖV-Angebot ermöglichen, sowohl in der Längs- wie auch in der Querrichtung. Dabei wird davon ausgegangen, dass der heutige Verkehr auf der Achse weiterhin verkehren wird und dass kein zusätzlicher Verkehr die Achse belastet.

Mit einem qualitätssichernden Planungsverfahren unter Einbezug unterschiedlichsten Fachdisziplinen soll nun die Achse und der angrenzende Raum neu gedacht werden. Mit einem Studienauftrag in zwei Schritten werden integrative Lösungen über den gesamten Strassenzug entwickelt werden. Dabei wird die Planung koordiniert über die gesamte Achse und den angrenzenden Raum durchgeführt (nicht fragmentiert nach Strasseneigentum Stadt / Kanton) sowie unter Einbezug aller Fachdisziplinen (u.a. Städtebau, Verkehr, Landschaft, Soziologie)

---

[1] Initialfinanzierung übergeordnete Projektorganisation espace BielBienne Nidau Planungskredit

[2] Folgefinanzierung espace Biel Bienne.Nidau Planungskredit

erfolgen. Anschliessend wird, vorbehältlich den entsprechenden Kreditgenehmigungen, das Siegerteam mit der Weiterbearbeitung bis zum Bauprojekt beauftragt.

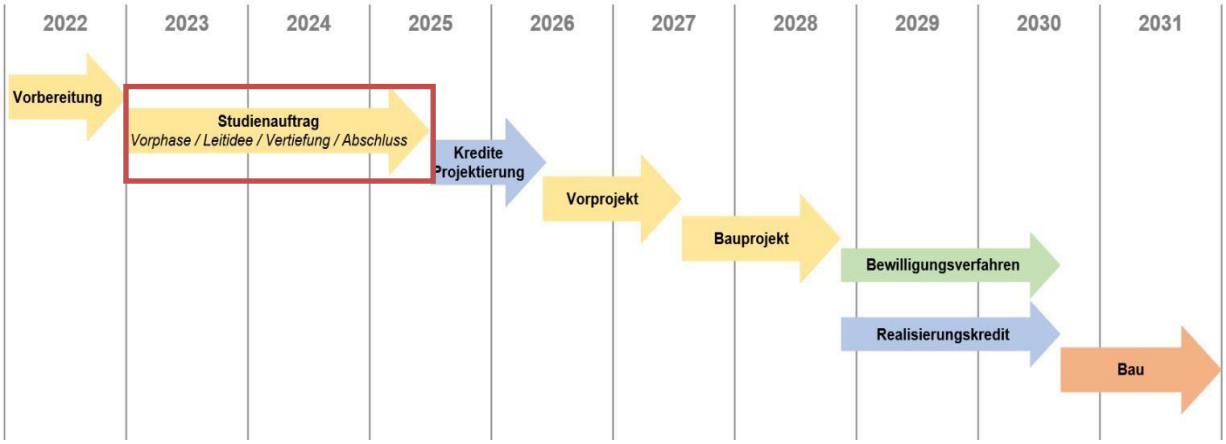


Abb. Übergeordnete zeitliche Einordnung des Studienauftrages

Die Behördendelegation der EBBN hat Mitte 2022 diesem Vorgehen zugestimmt und eine dazugehörige Planungsvereinbarung verabschiedet. In der Zwischenzeit wurden die Vorbereitungsarbeiten (Prozessdesign, Projektorganisation, etc.) gestartet. Unter Vorbehalt der Genehmigung der entsprechenden Kredite durch die finanzkompetenten Organe wird das Verfahren mit der Programmerarbeitung im Sommer 2023 gestartet. Damit soll ein Gestaltungskonzept bis Herbst 2025 vorliegen.

1.2. Planungsperimeter

Der Planungsperimeter und der Betrachtungsperimeter sind in der unterliegenden Abbildung visualisiert. Diese Perimeter stellen den Raum dar, welcher konzeptionell berücksichtigt werden muss, damit die Achse inkl. Umfeld integral und zukunftsfähig beplant werden kann.

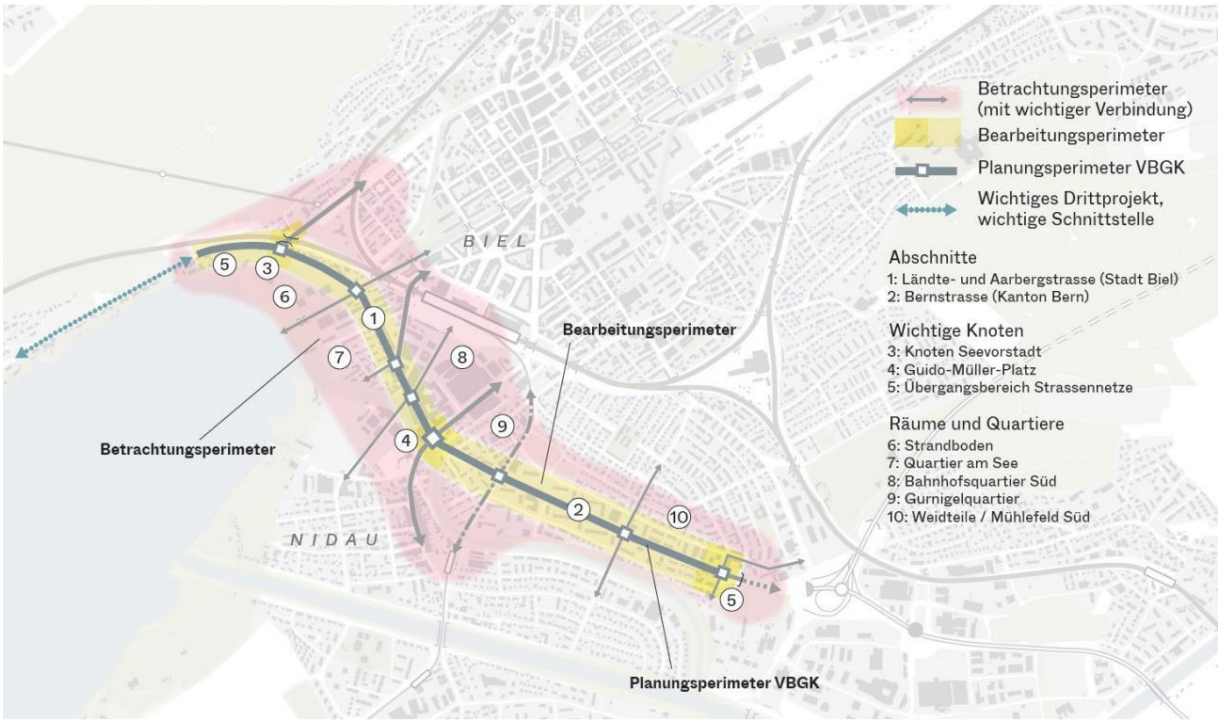


Abb. Planungsperimeter und Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter

Die Identifizierung des zu bearbeitenden Raumes Bernstrasse – Neuenburgstrasse erfolgt aufgrund seiner Bedeutung für den Verkehr. Aus stadtplanerischer Sicht ist er jedoch primär als wichtiger städtischer Lebensraum für unterschiedlichste Aktivitäten zu betrachten. Die Zusammenhänge mit dem weiteren Stadtgefüge (Städte Nidau und Biel), die qualitativen und funktionellen Potenziale oder seine bestehenden Werte bilden ebenso entscheidende Einflussgrössen zur Bestimmung eines planerischen Rahmens. Gegenstand entsprechender Überlegungen ist deshalb ein Raum, der erheblich über den unmittelbaren Strassenraum und die angrenzenden Bereiche hinausreicht.

Dabei grenzt der Perimeter an beiden Enden an das Nationalstrassennetz (ASTRA). Die Bernstrasse ist im Eigentum des Kantons und liegt auf dem Gemeindegebiet der Stadt Nidau. Die Aarbergstrasse ist im Eigentum der Stadt Biel und liegt vorwiegend auf dem Gemeindegebiet Nidau. Die Ländtestrasse ist im Eigentum der Stadt Biel und liegt auf deren Gemeindegebiet.

1.3. Vorgehen und Terminplan

Die vorhandenen Bedürfnisse und Ansprüche sowie die offenen Fragen sind vielfältig und bedingen eine sorgfältige Planung unter Einbezug unterschiedlicher Fachdisziplinen, u.a. Städtebau, Verkehr, Landschaft und Soziologie. Aus diesem Grund ist ein integrales partizipatives Planungsverfahren vorgesehen.

Ein partizipativ begleiteter Studienauftrag in zwei Schritten mit Folgeauftrag gemäss SIA 143 ist vorgesehen. Am Vorgehen werden somit qualifizierte Fachexperten unterschiedlicher Fachbereiche teilnehmen. Gleichzeitig wird der Prozess eine breite Beteiligung der gesamten Bevölkerung ermöglichen. Das Verfahren kann wie folgt beschrieben werden:

a) Vorphase: «Ansprüche» (Mitte 2023 – Frühling 2024)

Als Input für die Erarbeitung des Programms zum Studienauftrag sind in einem ersten Schritt die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen im Umfeld des Planungsperimeters zu aktualisieren und zielgerecht zu ergänzen. Die Identifizierung der Nutzungsansprüche erfolgt einerseits basierend auf den vorhandenen Planungsgrundlagen, andererseits in Form einer öffentlichen Partizipation (inkl. Einbezug der Organisationen aus dem EBBN- Forum[3]

[3] Das EBBN-Forum ist Bestandteil der übergeordnete Projektorganisation espace Biel/Bienne.Nidau. Es dient der Wissensvermittlung zu Fachthemen durch Vertreter der Bau- und Planungsbehörden sowie weiterer Fachspezialisten, dem Austausch von Meinungen und Informationen zwischen den Gruppierungen sowie der Stärkung des gegenseitigen Vertrauens und Verständnisses durch einen transparenten Informationsaustausch.

und dem Stadtlabor[4]). Angedacht sind öffentliche Spaziergänge in den betroffenen Quartieren, bzw. Teilperimetern. Darauf basierend wird ein Programm zusammengestellt und in einem geeigneten Rahmen nochmals mit den jeweiligen Zielgruppen gespiegelt.
Weiter werden die teilnehmenden Teams (interdisziplinär zusammengestellt) mit einer Präqualifikation (selektives Verfahren) ausgewählt.

b) Studienauftrag, Phase 1: «Leitidee» (Frühling 2024 – Herbst 2024)
In dieser Phase sind durch die Teams erste Leitideen bzw. Stossrichtungen für eine zukünftige Entwicklung des Strassenraums und seines Umfeldes zu entwickeln. Diese Leitideen werden mit den Zielgruppen gespiegelt. Zu diesem Zweck sind Partizipationsmassnahme (z.B. mit kleineren Ausstellungen) an mehreren Standorten in den betroffenen Quartieren vorgesehen. Die Rückmeldungen aus der Partizipation und aus dem Beurteilungsgremium (Fachexperten) dienen dabei als Input für den zweiten Schritt des Studienauftrags.

c) Studienauftrag, Phase 2: «Gestaltungskonzept» (Winter 2024 – Herbst 2025)
In diesem Schritt sind die Leitideen zu vertiefen und ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept über den gesamten Strassenzug zu erarbeiten. Im Nachgang der Jurierung werden die Ergebnisse des Studienauftrags (u.a. Siegerkonzept für die Neugestaltung der Achse und ihres Umfeldes) anhand einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert und mit den Zielgruppen in einer geeigneten Form gespiegelt. Dies mit dem Ziel Inputs für die Weiterbearbeitung zu sammeln.

d) Abschluss: «Kostenschätzung» (Herbst 2025)
Nach dem Studienauftrag ist durch das ausgelobte Team zur Weiterbearbeitung die Kostenschätzung für die Folgephasen zu erstellen. Die Weiterbearbeitung kann allenfalls auch in Lose bzw. Abschnitten erfolgen.

2. Projektorganisation

Für die Abwicklung des Studienauftrags wird eine projektspezifische Organisation gemäss der nachfolgenden Abbildung eingesetzt. Diese Organisation gewährleistet sowohl die Koordination mit EBBN als auch genügend Flexibilität, um die Studien innerhalb des angestrebten Zeitrahmens vorantreiben zu können.

[4] Das Stadtlabor Biel begleitet Fragestellungen der Stadtentwicklung wissenschaftlich und verknüpft diese mit der Forschung und den Studierenden. Es bietet eine Schnittstelle zwischen der Berner Fachhochschule (BFH), den Fachverbänden «Raum und Verkehr» und der städtischen Verwaltung und handelt auf fachlicher Ebene. Im Stadtlabor werden aktuelle Themen bzw. Themen in Bezug auf aktuellen Stadtentwicklungsprojekten diskutiert. In dem Zusammenhang werden Analyse durchgeführt, Ideen entwickelt und stadtplanerische Ansätze diskutiert. Austausch, Mitwirkung, Forschung, Testen und Experimentieren sind Ziele des Stadtlabors. Das Stadtlabor ist an kein bestimmtes Projekt gebunden. Es versucht, die Chancen der laufenden Arbeiten auf Bieler Territorium für seine Forschung zu nutzen. Dadurch kann sie gleichzeitig einen Beitrag zu aktuellen Projekten und zur breiten Information / Reflexion leisten.

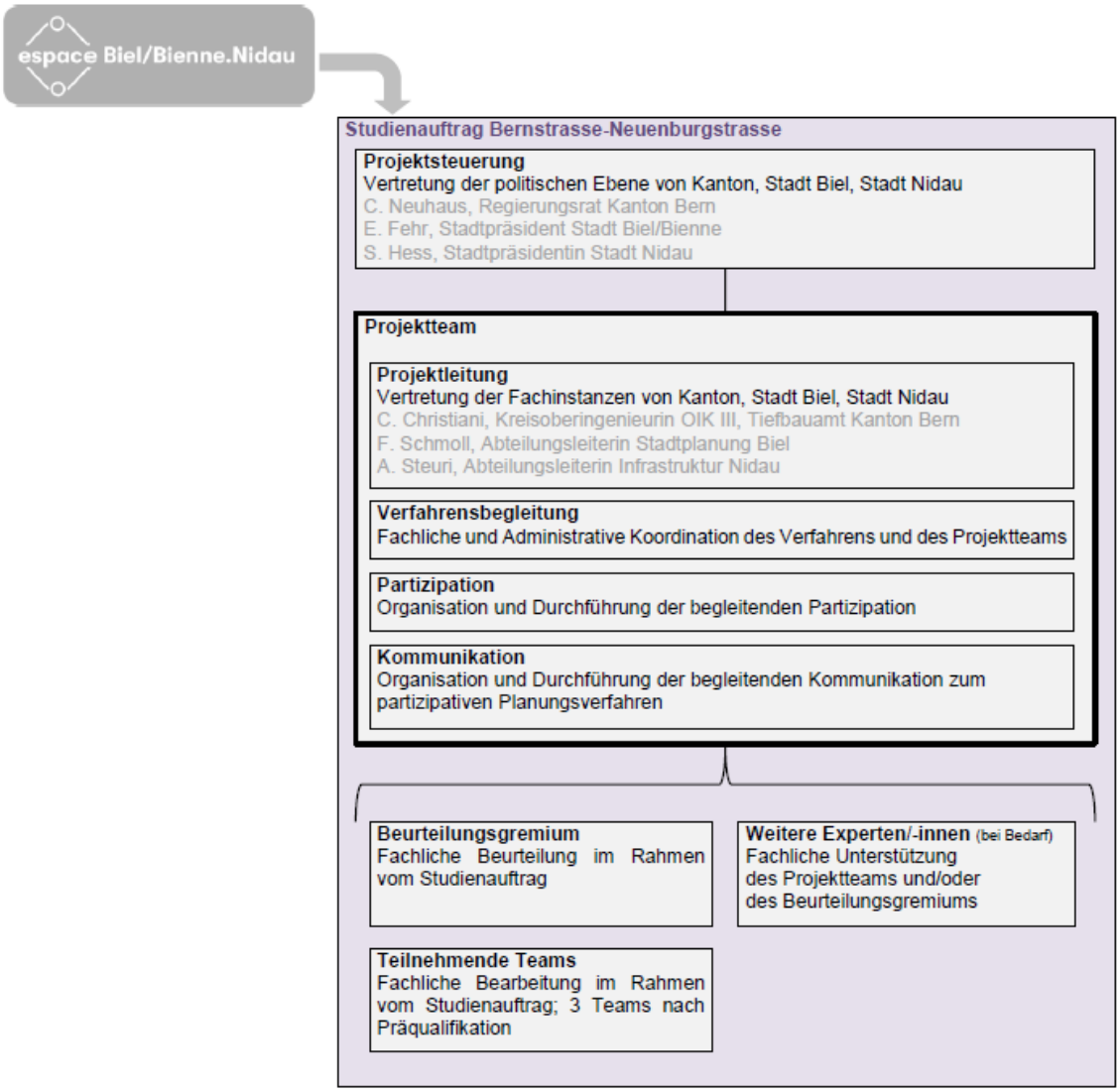


Abb. Projektorganisation für die Durchführung des Studienauftrages

Die Projektleitung (Vertretung der Fachinstanzen vom Kanton Bern, von Nidau und Biel) stellt die Projektabwicklung als Team sicher und ist für die Umsetzung des Studienauftrags verantwortlich. Zusammen mit den externen Büros stellt sie die fachliche Ebene des Projektteams dar.

Die Projektsteuerung (Vertretung der politischen Ebene vom Kanton Bern, von Nidau und Biel) ermöglicht eine politische Abstimmung im Rahmendes Gesamtverfahrens.

Kosten

Die Gesamtkosten für die Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes «Bernstrasse – Neuenburgstrasse» (Studienauftrag) werden auf CHF 1'238'550 inkl. MWST geschätzt. Dieser Betrag umfasst die Kosten für die Vorbereitung und Durchführung des Studienauftrages inklusive der projektspezifischen Aufwände für Partizipation, Kommunikation und Planungsgrundlagen. Wenn dieser Betrag auf den ersten Blick hoch erscheinen mag, ist er in Anbetracht der Grösse des Planungsperimeters – der sich auf beiden Seiten einer ca. 2.5 Kilometer langen Strecke ausdehnt und auch weitere Quartierstrassen (Ausweichverkehr) miteinbezieht und der hohen Komplexität eigentlich relativ bescheiden.

Die internen Leistungen der Planungspartner (Stadt Nidau, Stadt Biel, Kanton Bern) sind in der nachfolgenden Kostenzusammenstellung nicht berücksichtigt. Die Aufteilung auf die einzelnen Posten wird mit der Präzisierung des Gesamtprozesses und der Schnittstellen zwischen Fachplanung und Partizipation noch justiert.

Verfahrensbegleitung und Administration		CHF	240’000
Fachliche Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes	CHF		630’000
Begleitung durch Beurteilungsgremium (6-8 Experten)	CHF		170’000
Bearbeitung durch interdisziplinäre Teams (3 Teams)	CHF		240'000
Kostenschätzung durch Siegerteam	CHF		30'000
Grundlagenerarbeitung, Überprüfung, etc. durch Fachexperte	CHF		190’000
Partizipation und Kommunikation		CHF	122’000
Diverses	CHF		158'000
Weitere Kosten: Druck, etc.	CHF		5'000
Reserve: Übersetzung, Unvorhergesehenes	CHF		153'000
Total (exkl. MWST)		CHF	1’150'000
MWST, 7.7% (gerundet)	CHF		88'550
Total inkl. MWST (gerundet)	CHF	1'238’550	

Die Kosten werden von den Planungspartnern getragen. Die Kostenanteile wurden wie folgt festgelegt:

Kanton Strasseneigentümer 50% der Strecke, Kostenbeteiligung: 40%	CHF	495’420
Stadt Biel Strasseneigentümer 50% der Strecke, Standortgemeinde Kostenbeteiligung: 40%	CHF	495’420
Stadt Nidau Standortgemeinde Kostenbeteiligung: 20%	CHF	247’710

Die Kostenbeteiligung des Kantons als Strasseneigentümer liegt bereits vor. Der Stadtrat Biel wird das Geschäft am 28./29. Juni 2023 behandeln.

Personelle Auswirkungen

Die Arbeiten im Rahmen des Gestaltungskonzepts Bernstrasse-Neuenburgstrasse werden voraussichtlich mit den bestehenden Ressourcen und innerhalb des bestehenden Stellenplans bewältigt werden können.

Finanzielle Auswirkungen

Jährliche Folgekosten

Folgekosten sind für den Kreditbeschluss transparent darzulegen. Zusammen mit dem Kreditbeschluss gelten die Folgekosten ebenfalls als beschlossen. Sie werden jährlich als gebundene Ausgaben in der Erfolgsrechnung belastet.

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

Abschreibungsaufwand Nutzungsdauer 10 Jahre	Fr.-	24'771.00
Kalkulatorische Zinskosten 3%	Fr.-	3'715.65
Total Kapitalfolgekosten	Fr.-	**28'486.65**

Die Neugestaltung der Achse Bernstrasse – Neuenburgstrasse ist Teil des Agglomerationsprogramms 4. Generation (Horizont C) und soll über die folgenden Generationen der Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Unter dem Vorbehalt der Genehmigung dieses Finanzierungsinstruments sollte die angestrebte Neugestaltung zu rund 50% durch eidgenössische und kantonale Geldmittel unterstützt werden, wobei der Bund in der Regel etwa 30–40% der Kosten übernimmt und der Kanton Bern 35% des Restbetrags. Die Planungskosten, die Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags sind, werden in diesem Rahmen ebenfalls teilweise subventioniert, unter der Voraussetzung, dass das Projekt effektiv innerhalb der gesetzten Frist realisiert wird (d.h. zwischen 2028 und 2032 für Massnahmen des Agglomerationsprogramms 5. Generation im A-Horizont).

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Die neuen wiederkehrenden Kosten von 28'486.65 Franken belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.
Im Finanzplan 2022 - 2027 waren CHF 545'000.00 eingestellt (inkl. Initial- und Folgefinanzierung EBBN.

Somit setzt sich die Summe für die Bestimmung der finanzrechtlichen Zuständigkeit wie folgt zusammen:

Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung	Fr.-	247'710.00
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	Fr.-	247'710.00

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr

Konto 7900.5290.xx in den Jahren 2022 - 2025.

Anlagebuchhaltung

- ☒ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine neue Anlage.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage ohne Restbuchwert.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage mit einem Restbuchwert von Fr.- X. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

Termine

2023 bis 2025

Zustimmungen

Das Gestaltungskonzept folgt nur, wenn alle drei Partner zustimmen.

Beschlussentwurf

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

1. Unter Vorbehalt, dass alle Projektpartner zustimmen, wird das Gestaltungskonzept Bernstrasse-Neuenburgstrasse genehmigt und dafür ein Planungskredit von 247’710 Franken inkl. MWST bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

2560 Nidau, 16. Mai 2023 sta

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin	Der Stadtschreiber
Sandra Hess	Stephan Ochsenbein

Beilage (nur GPK und Fraktionspräsidien):
Planungsvereinbarung Verkehrsachse Brüggmoos-Neuenburgstrasse, Studienauftrag in zwei Schritten