



## 8. Zone mit Planungspflicht Nr. 5 Bahnhofgebiet – nächste Schritte

Ressort  
Sitzung

Präsidentiales  
14. März 2023

Der Stadtrat wird über den aktuellen Fortschritt der Planung in Bezug auf die Zone mit Planungspflicht Nr. 5 «Bahnhofgebiet» informiert. Aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung werden dem Stadtrat zwei mögliche Ansätze für die Gestaltung des weiteren Planungsprozesses vorgelegt. Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat, den zweiten Ansatz zu verfolgen.

Falls der Stadtrat diese zweite Stossrichtung wählt, wäre gleichzeitig die Genehmigung eines Nachkredits von 330 000 Franken für den weiteren Verlauf des Planungsprozesses erforderlich.

nid 6.1.4 / 6

### Sachlage / Vorgeschichte

#### a) Einleitung

Die Grundlage für die Umsetzung der aktuellen Planung für die Zone mit Planungspflicht Nr. 5 «Bahnhofgebiet» (ZPP) sowie der bisher gewählte Vorgehensansatz beruhen auf dem Stadtratsbeschluss vom 27. Januar 2017<sup>1</sup>. Am 20. September 2018<sup>2</sup> wurde der Stadtrat durch einen umfassenden Zwischenbericht ("Boxenstopp") über den Stand der Planung informiert. Daraufhin erfolgte die rechtliche Umsetzung der Zone mit Planungspflicht Nr. 5 «Bahnhofgebiet» durch den Gemeinderat. Die planungsrechtliche Umsetzung des stadträtlichen Auftrags wurde mit der Planungsvorlage, die Ende 2022 zur öffentlichen Mitwirkung<sup>3</sup> gebracht wurde, abgeschlossen. Ausstehend ist noch die kantonale Vorprüfung, die öffentliche Auflage und die Genehmigung.

#### b) Bisheriger Planungsverlauf

Die Planungsgeschichte des Bahnhofgebiets erstreckt sich über einen längeren Zeitraum, und die wesentlichen Ereignisse lassen sich wie folgt zusammenfassen (Ergänzte Aufzählung aus dem Vortrag an den Stadtrat vom 26. Januar 2017):

- **1985:** Entscheid zur Neunutzung des Bahnhofgebiets.
- **1986:** Durchführung eines städtebaulichen Architekturwettbewerbs nach Vorbereitung.
- **1988:** Entscheid für ein konkretes Projekt. Fünf Partner waren an der damaligen Projektentwicklung beteiligt:
  - Biel Täuffelen Ins Bahn AG, BTI (Hotel Garni, Café und Wohnungen)
  - Coop Biel-Seeland (Grossverteiler mit 500m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Erdgeschoss)
  - Parking Nidau-Süd AG (2-geschossige unterirdische Einstellhalle mit 107 PP)

<sup>1</sup> [SR Beschluss Bahnhofgebiet - Projektierungskredit 26. Januar 2017](#)

<sup>2</sup> [SR Beschluss I 120 Boxenstopp Bahnhofgebiet vom 20. September 2018](#)

<sup>3</sup> [Unterlagen öffentliche Mitwirkung](#)

- AG Laden (Weitere Ladenflächen im Erdgeschoss)
- Einwohnergemeinde Nidau (Gemeindesaal, Vereinsräume und Jugendtreff).
- **1989:** Deutliche Annahme der Überbauungsordnung Bahnhofgebiet C in einer Volksabstimmung (594 Ja / 75 Nein), was das Einverständnis zur baulichen Nutzung des Areals darstellt.
- **1993:** Gemeindeabstimmung über die Überbauung des Bahnhofgebiets. Abstimmung über die Beteiligung an dem Projekt und den Kostenanteil der Einwohnergemeinde von 13.2 Mio. Franken. Das Bauvorhaben wurde an der Urne angenommen, wurde jedoch nach dem Rückzug des Hauptinvestors Coop nicht weiterverfolgt.
- **2007:** Ein neues Überbauungsprojekt mit einem Investor wird vorgestellt. Es beinhaltet ein Ladenlokal im Parterre, eine Einstellhalle mit 80 Parkplätzen und 12 Wohnungen in den Obergeschossen. Das Projekt wird mit grosser Mehrheit bei der Volksabstimmung über einen Kredit für die notwendige Verlegung von Werkleitungen am 17. Juni 2007 abgelehnt.
- **2017:** Bewilligung eines Projektierungskredits für die Planung des Bahnhofgebiets. Am 26. Januar 2017 genehmigte der Stadtrat einen Projektierungskredit in Höhe von 350 000 Franken. Dieser Kredit diente der Festlegung, Ausarbeitung und Beurteilung eines städtebaulichen Konzepts sowie der planungsrechtlichen Umsetzung. Von diesem Stadtratskredit stehen noch etwa 90 000 Franken für weitere Arbeiten zur Verfügung.
- **2017:** Ein mehrstufiges Workshopverfahren zur städtebaulichen Setzung wird durchgeführt.
- **2018:** Es erfolgt eine Standortbestimmung und Präzisierung weiterer Schritte im Rahmen eines Boxenstopps. Die räumlichen Leitlinien werden festgelegt, und die städtebaulichen Konzepte werden konsolidiert. Der aktuelle Stand der Planung (Boxenstopp) gilt mit den vorliegenden Leitlinien der räumlichen Entwicklung als fachlich gefestigter Zwischenstand. Der Boxenstopp markiert den Beginn der politischen Konsolidierung und der ersten Informationen an die Bevölkerung Nidaus (Broschüre Perspektiven und Plakatwände).
- **2021/2022:** Es erfolgt die planungsrechtliche Umsetzung der Zone mit Planungspflicht Nr. 5 im Bahnhofgebiet. Die öffentliche Mitwirkung findet vom 3. November bis zum 5. Dezember 2022 statt.
- **2023:** Die Hauptarbeiten für die Gesamtsanierung rund um den ASm Bahnhof Nidau wurden im Herbst/Winter 2023 abgeschlossen. Die verbleibenden Arbeiten, darunter die Fertigstellung des Deckbelags, sollen Mitte 2024 abgeschlossen sein.

### c) Herausforderungen

Das Bahnhofsgebiet steht unter dem Einfluss weiterer bedeutender Projekte im Umfeld. Hierzu zählen die abgeschlossene Neugestaltung der Bahnhaltestelle ASm, verbunden mit einem möglichen Doppelspurausbau in Richtung Biel. Unabhängig von diesem Ausbau wird ab 2030 die (Bahn-) Brücke über die Zihl saniert. Die Absicht, einen Grossverteiler im Einzelhandel in diesem Gebiet anzusiedeln und ein öffentliches Parkhaus in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums zu errichten, besteht nach wie vor. Ebenfalls werden die Planung und spätere Umsetzung der Neu- und Umgestaltung der Hauptstrasse unter der Leitung des Kantonalen Tiefbauamtes berücksichtigt. Dabei ist die Integration neuer, barrierefreier Bushaltestellen an der Hauptstrasse, unter besonderer Berücksichtigung des Veloverkehrs, mit optimalen Umstiegsbeziehungen zwischen Bahn und Bus wichtig. Die Überbauung auf der Parzelle Nr. 65

(Moser-Areal) muss, abgestimmt mit der Überbauungsordnung UeO Aalmatten, in das Gesamtkonzept integriert werden. Schlussendlich ergeben sich Erschliessungsfragen zur Zihlstrasse, einschliesslich der Definition des Verkehrsregimes und der Gestaltung des Strassenraums gemäss dem Massnahmenkonzept Zihlstrasse.

#### **d) Auftrag Stadtrat erfüllt**

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der vom Stadtrat am 27. Januar 2017 erteilte Auftrag zur Entwicklung des Bahnhofgebiets in weiten Teilen erfolgreich umgesetzt wurde. Die verschiedenen funktionalen und betrieblichen Anforderungen an den Raum, wie zuvor detailliert erläutert, wurden berücksichtigt. Ein städtebaulicher Vorschlag wurde mithilfe eines im Boxenstopp genannten Verfahrens entwickelt und konkretisiert. Dieser Vorschlag respektiert die historische Bebauung und fungiert als Bindeglied zwischen dem Stedtli und der Vorstadt. Die vorgesehenen Nutzungen, darunter ein Grossverteiler, öffentliche Parkmöglichkeiten sowie zusätzliche ergänzende Nutzungsmöglichkeiten, wurden festgelegt. Schlussendlich wurde die planungsrechtliche Umsetzung vorangetrieben durch die Schaffung einer Zone mit Planungspflicht (ZPP), die bis zur Stufe der öffentlichen Mitwirkung durchgeführt wurde.

#### **e) Öffentliche Mitwirkung**

Die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung (siehe unten) verdeutlichen, dass die Entwicklung des Bahnhofgebiets im Grundsatz Zustimmung findet und die vorgelegte Planung ein bedeutendes Anliegen von Politik, Bevölkerung und Interessensgruppen darstellt, ohne dass es zu einer Grundsatzopposition kommt. Dennoch existieren erhebliche Unterschiede in den Positionen verschiedener Interessensgruppen zu verschiedenen Themen. Insbesondere divergieren die Meinungen zur städtebaulichen Vorschlagslösung im Kontext des angewandten Verfahrens ohne Konkurrenz, und diese Beurteilung variiert zwischen den Anspruchsgruppen. Diese Differenzen könnten Angriffsfläche für Fachorganisationen bieten und die Kumulation der verschiedenen Einzelinteressen könnte einen erfolgreichen Abstimmungsausgang gefährden.

Die öffentliche Mitwirkung brachte folgende Ergebnisse hervor: Von insgesamt 22 Eingaben stammen drei von Vereinen, eine von einem Unternehmen, fünf von politischen Parteien und 13 von Privatpersonen. Die Auswertung der Mitwirkungseingaben verdeutlicht die folgenden Schwerpunkte:

- Überprüfung der Belastbarkeit der Stossrichtung bezüglich des Grossverteilers.
- Überprüfung der Belastbarkeit des städtebaulichen Konzepts Mühletaler/Weber. Diskussion von Alternativen.
- Prüfung der Belastbarkeit der Einstellhalle in Bezug auf die Aufhebung von Parkplätzen.
- Identifikation einer mehrheitsfähigen Nutzung im Gebiet.
- Integration einer qualitativen Gestaltung des Aussenraums.

Diese Schwerpunkte geben klare Anhaltspunkte für die weiterführende Diskussion und Ausgestaltung der Planung.

Zusammenfassend wurden folgende Kritikpunkte geäußert:

- Das vorgeschlagene städtebauliche Konzept wurde in Frage gestellt. Warum wurde nicht eine städtebauliche Variante mit dem Weiterbau der Stadt/Blockrandstrukturen oder Ähnlichem gewählt ?
- Zu wenig begründete pro/contra zu verworfenen Varianten.
- Fehlende Konkurrenz im Verfahren und damit fehlende städtebauliche Grundvarianten
- Fehlende Beurteilung und Würdigung durch ein unabhängiges Gremium.
- Entspricht das Verfahren dem im Stadtratsvortrag beschriebenen qualitätssichernden Verfahren?

#### **f) Fazit des Gemeinderates**

Die Komplexität dieses wichtigen Verkehrs- und Stadtraumes ist hoch. Vor dem Hintergrund dieser langen Planungsgeschichte und der durchgeführten öffentlichen Mitwirkung zur ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet hat der Gemeinderat die wichtigsten Bedenken aus Sicht der Planungsbehörde beurteilt und eingeordnet.

Ausgangspunkt für die Umsetzung der vorliegenden Planung und das gewählte Vorgehen bildete der Stadtratsauftrag vom 27. Januar 2017. Mit der zur Mitwirkung gebrachten Planungsvorlage wurde der stadträtliche Auftrag umgesetzt.

Zu der von einigen Mitwirkenden geäusserten Kritik am gewählten Verfahren nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung: Die Stadt hat der ortsbaulich sensiblen Lage im Kontext der historischen Stedtliebauung von Beginn der Planungsarbeiten an grosse Bedeutung beigemessen. Damit kam der städtebaulichen Studie und der Qualitätssicherung eine zentrale Rolle zu. Das dem ZPP-Entwurf zugrunde liegende Konzept stellt das Resultat eines breiten Variantenstudiums des interdisziplinär zusammengesetzten und qualifizierten Teams dar. Nach Abstimmung mit allen betroffenen Stellen (insbesondere der kantonalen Denkmalpflege und dem städtischen Fachausschuss Gestaltung), bilden diese Vorarbeiten und Planungsstudien eine zweckmässige Grundlage für den vorgelegten ZPP-Entwurf, das weitere Planungsverfahren und das anschliessende qualitätssichernde Verfahren.

Im Lichte der Mitwirkungsergebnisse mit der Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept zieht der Gemeinderat nun den Stadtrat als politische Auftraggeberin in die weitere Planung ein. Insbesondere wurde im bisherigen Prozess kein qualitätssicherndes Verfahren nach anerkannten Regeln im Sinne von Art. 99a BauV durchgeführt, wie beispielsweise ein Verfahren nach den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins SIA (SIA 142/143).

Angesichts der teilweise kontroversen Mitwirkungsergebnisse werden dem Stadtrat nachfolgend **zwei Stossrichtungen** für die Gestaltung des weiteren Planungsprozesses zur Diskussion gestellt.

## Projekt

Der Gemeinderat als Planungsbehörde nimmt die (auch aus Fachkreisen) im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vorgetragene Kritik zur ZPP ernst und unterbreitet dem Stadtrat entsprechende Vorschläge für eine Weichenstellung in Bezug auf die Überprüfung des städtebaulichen Konzepts und den Planungsprozess. Die Rahmenbedingungen aus den umgebenden Infrastrukturplanungen, sind zu berücksichtigen.

### a) Stossrichtung 1: Städtebauliches Konzept mit Einzelbaukörper

- *Städtebauliches Konzept:*

In Stossrichtung 1 wird am bisherigen städtebaulichen Konzept mit dem Einzelbaukörper und dessen räumlicher Festlegung gemäss Mitwirkungsvorlage und Entwurf des Teams Rolf Mühlethaler (Architektur/Städtebau) und Toni Weber (Freiraum/Landschaftsarchitektur) prinzipiell festgehalten.

Begründung: Die Setzung und Ausgestaltung des Einzelbaukörpers als Scharnier zwischen Altstadt und Vorstadt wurden ausgehend von Studien möglicher städtebaulicher Haltungen heraus entwickelt und als Bestvariante des Entwurfsprozesses definiert. Der Entwurf wurde mehrfach zwischen Vertretern des Bearbeitungsteams diskutiert, weiterentwickelt und bestätigt.

- *Änderungen an der Planungsvorlage ZPP:*

Ausgehend von der öffentlichen Mitwirkung zur ZPP werden punktuell Anpassungen an der Planungsvorlage vorgenommen, an den Grundsätzen wird jedoch festgehalten.

- *Nächste Verfahrensschritte:*

Die Stossrichtung 1 sieht daher vor, die planungsrechtliche Umsetzung der Planungsvorlage mit den nachfolgenden gesetzlichen Verfahrensschritten weiterzuführen: Es folgen die Schritte «kantonale Vorprüfung» (inkl. Bereinigung der Vorlage und ggf. 2. Kantonale Vorprüfung), «öffentliche Auflage» (inkl. Einspracheverfahren), «Beschluss» durch den Stadtrat unter fakultativem Referendum, «kantonale Genehmigung».

- *Qualitätssicherung:*

Nach Genehmigung der Planungsvorlage wird ein qualitätssicherndes Verfahren nach anerkannten Regeln nach Art. 99a BauV Abs. 1 Bst. a oder b zur architektonischen Ausgestaltung des in der ZPP räumlich festgelegten Einzelbaukörpers und dessen Aussenräumen durchgeführt ( Fassaden, Materialisierung, Aussenraumgestaltung etc.).

- *Weitere Umsetzung:*

Auf Basis der genehmigten Planungsvorlage zur ZPP und der Ergebnisse der Qualitätssicherung zur Gestaltung des Baukörpers und zum Aussenraum erarbeitet und erlässt der Gemeinderat als Planungsbehörde die Überbauungsordnung. Diese regelt die Details zur Überbauung. Damit ist die Kernaufgabe der Stadt als Planungsbehörde abgeschlossen: Die Festlegung der planerischen Rahmenbedingungen inkl. Abstimmung des Bauvorhabens auf die Infrastrukturen.

- *Klärung Hauptnutzer Detailhandel:*

Es ist zweckmässig, spätestens zum Zeitpunkt des Erlasses der Überbauungsordnung den Hauptnutzer Detailhandel zu bestimmen und in den Prozess einzubeziehen. Dies

erfolgt im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens gemäss den Bestimmungen des Beschaffungsrechts.

- *Bauprojekt:*  
Die genehmigten Planungsinstrumente (ZPP und UeO) bilden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausarbeitung des Bauprojekts durch eine Bauträger-schaft. Diese ist aktuell noch nicht bekannt. Das Bauprojekt wird im Baubewilligungs-verfahren genehmigt. Die Realisierung erfolgt anschliessend.

## **b) Stossrichtung 2: Städtebauliches Konzept wird überprüft**

- *Städtebauliches Konzept:*  
Die Stossrichtung 2 ermöglicht die Überprüfung des städtebaulichen Konzepts im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens nach anerkannten Regeln im Sinne von Art. 99a BauV (z.B. Verfahren nach SIA 142/143). Dies bedeutet, dass am bisherigen städtebaulichen Konzept mit dem Einzelbaukörper nicht festgehalten wird.  
Begründung: Das bisherige städtebauliche Konzept wurde in der öffentlichen Mitwir-kung kontrovers diskutiert. Der Planungsprozess, der zum Ergebnis des Einzelbaukör-pers geführt hat, wurde u.a. auch von Fachkreisen kritisiert. Stossrichtung 2 bietet einen Weg zur Überprüfung der räumlichen Festlegungen.

- *Änderungen an der Planungsvorlage ZPP:*  
Die in der ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet in den räumlichen, gestalterischen und infrastruk-turellen Festlegungen zum überbaubaren Bereich werden genereller und offener ge-halten und namentlich auf die Festlegung der Setzung des Einzelbaukörpers auf Stufe ZPP wird verzichtet. Die ZPP wird damit offener festgelegt, die Voraussetzungen für das Bauen werden indessen geschaffen. Die Ausarbeitung eines Richtprojekts im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens wird auf den Zeitpunkt nach dem Be-schluss/Genehmigung der ZPP verschoben.

Die Stossrichtung 2 sieht eine Generalisierung der ZPP-Vorschriften in Bezug auf das städtebauliche Konzept vor, wobei an Festlegungen, welche nicht bestritten sind oder welche auch inhaltlich belastbar sind, festgehalten wird. So besteht beispielsweise hinsichtlich der Sektorenbildung (aufgrund der Organisation der Infrastrukturen und Erschliessung) und der Höhenentwicklung (Respektierung der umgebenden Altstadt-bebauung) wenig Spielraum für Änderungen. Die genereller gehaltene ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet präjudiziert damit kein städtebauliches Konzept. Die Festlegung eines solchen wird ins qualitätssichernde Verfahren delegiert.

- *Nächste Verfahrensschritte:*  
Die «generalisierte» Planungsvorlage zur ZPP wird nach Vorliegen in eine zweite Mit-wirkung gebracht. Nach der Bereinigung aufgrund der Mitwirkungsergebnisse durch-läuft die Planungsvorlage die nachfolgenden gesetzlichen Verfahrensschritte: «Kanto-nale Vorprüfung» (inkl. Bereinigung der Vorlage und ggf. 2. Kantonale Vorprüfung), «öffentliche Auflage» (inkl. Einspracheverfahren), «Beschluss» durch den Stadtrat unter fakultativem Referendum, «kantonale Genehmigung».
- *Qualitätssicherung:*  
Nach der Genehmigung der neuen ZPP wird ein qualitätssicherndes Verfahren nach anerkannten Regeln nach Art. 99a BauV Abs. 1 Bst. a oder b sowohl zur Ermittlung des städtebaulichen Konzepts wie auch zur architektonischen und gestalterischen

Ausgestaltung des Bauvorhabens durchgeführt (voraussichtlich Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren Teams). Das Ergebnis wird in der nachgelagerten Überbauungsordnung verankert.

Dieses Vorgehen hat zum Vorteil, dass die Kosten des qualitätssichernden Verfahrens erst nach der Genehmigung der ZPP anfallen. Das heisst, die Planungsvorlage wird als Rahmen durch den Stadtrat beschlossen und das kostengenerierende qualitätssichernde Verfahren zur Bestimmung des städtebaulichen Konzepts wird erst nach dem politischen Prozess durchgeführt. Die planungsrechtliche Sicherung des Siegerprojektes des qualitätssichernden Verfahrens und die Umsetzung des Projekts erfolgt in einer Überbauungsordnung (Verankerung des Richtprojekts als Anhang zur Überbauungsordnung).

- *Weitere Umsetzung:*  
Auf Basis der genehmigten Planungsvorlage zur ZPP und der Ergebnisse der Qualitätssicherung zum Städtebau und zur Gestaltung des Baukörpers und zum Aussenraum erarbeitet und erlässt der Gemeinderat als Planungsbehörde die Überbauungsordnung. Diese regelt die Details zur Überbauung. Damit ist die Kernaufgabe der Stadt als Planungsbehörde abgeschlossen: Die Festlegung der planerischen Rahmenbedingungen inkl. Abstimmung des Bauvorhabens auf die Infrastrukturen.
- Die Aspekte «Klärung Hauptnutzer Detailhandel» und «Bauprojekt» unterscheiden sich in den beiden Stossrichtungen nicht.

Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat die Stossrichtung 2 weiterzuverfolgen und einen Nachkredit in der Höhe von 330 000 Franken zu bewilligen.

## Kosten

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 27. Januar 2017 einen Planungskredit in der Höhe von 350 000 Franken gesprochen. Rund 90 000 Franken vom ursprünglichen Kredit wurden noch nicht verwendet.

### a) Kosten Stossrichtung 1

Die Kostenzusammenstellung basiert auf Erfahrungswerten aus anderen qualitätssichernden Verfahren. Es mussten teils Annahmen getroffen werden, welche sich sowohl auf eigene als auch auf Erfahrungen anderer Gemeinden stützen. Die nachfolgende Zusammenstellung enthält die Kosten für den externen Planer und die juristische Begleitung sowie die Entschädigung an die Teams für das qualitätssichernde Verfahren zur Gestaltung des Einzelbaukörpers und des Aussenraumes. Enthalten sind ebenfalls Nebenkosten und Reserven.

Beschreibung	CHF inkl. MWST
ZPP 5 Bahnhof - Vorprüfung - Bereinigung Vorprüfung - öffentliche Auflage, ev. 2. öffentliche Auflage - Beschluss Gemeinderat und Stadtrat - evtl. Volksabstimmung (fakultatives Referendum) und Genehmigung	30'000.00
Rechtliche Abklärungen und Begleitung (ZPP und UeO)	20'000.00

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	10'000.00
Qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143) mit 5 Teams für Fassadengestaltung, Durchführung nach Vorliegen der Genehmigung zur ZPP - Verfahrensbegleitung - Grundlagen (Modelle, Daten, etc.) - Entschädigung externe Experten (Beurteilungsgremium) - Entschädigung Bearbeitungsteams (5 x 25'000)	270'000.00
UeO ZPP 5 Bahnhof - Entwurf UeO - Vorprüfung inkl. Bereinigung Vorprüfung - öffentliche Auflage, evtl. 2. öffentliche Auflage - Beschluss Gemeinderat	50'000.00
Reserve	20'000.00
<b>Total</b>	<b>400'000.00</b>
Verfügbarer Restkredit	-90'000.00
<b>Total Nachkredit</b>	<b>310'000.00</b>

### b) Kosten Stossrichtung 2

Die Kostenzusammenstellung basiert auf Erfahrungswerten aus anderen qualitätssichernden Verfahren. Es mussten teils Annahmen getroffen werden, welche sich sowohl auf eigene als auch auf Erfahrungen anderer Gemeinden stützen. Die nachfolgende Zusammenstellung enthält die Kosten für den externen Planer und die juristische Begleitung sowie die Entschädigung an die Teams für das qualitätssichernde Verfahren. Enthalten sind ebenfalls Nebenkosten und Reserven.

Für die Stossrichtung 2 ergibt sich folgende Kostenzusammenstellung:

<b>Beschreibung</b>	<b>CHF inkl. MWST</b>
ZPP 5 Bahnhof - Bereinigung ZPP-Dossier - 2. Mitwirkung inkl. Auswertung - Vorprüfung - Bereinigung Vorprüfung - öffentliche Auflage, ev. 2. öffentliche Auflage - Beschluss Gemeinderat und Stadtrat - evtl. Volksabstimmung (fakultatives Referendum) und Genehmigung	50'000.00
Rechtliche Abklärungen und Begleitung (ZPP und UeO)	20'000.00
Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	10'000.00
Qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143) mit 5 Teams für die Bestimmung des städtebaulichen Konzepts, sowie die Fassadengestaltung, Durchführung nach Vorliegen der Genehmigung zur ZPP - Verfahrensbegleitung - Grundlagen (Modelle, Daten, etc.)	270'000.00



- Entschädigung externe Experten (Beurteilungsgremium) - Entschädigung Bearbeitungsteams (5 x 25'000)	
UeO ZPP 5 Bahnhof - Entwurf UeO - Vorprüfung inkl. Bereinigung Vorprüfung - öffentliche Auflage, evtl. 2. öffentliche Auflage - Beschluss Gemeinderat	50'000.00
Reserve	20'000.00
<b>Total</b>	<b>420'000.00</b>
Verfügbarer Restkredit	-90'000.00
<b>Total Nachkredit</b>	<b>330'000.00</b>

### Weitere Auswirkungen

Da der Planungsprozess bis zu einer endgültigen Lösung noch längere Zeit in Anspruch genommen wird, sollte der Bahnhofplatz ansprechend gestaltet werden. Zu diesem Zweck wird später dem finanzkompetenten Organ, voraussichtlich dem Stadtrat, ein Investitionskredit vorgelegt werden.

### Personelle Auswirkungen

Obwohl die personellen Ressourcen begrenzt sind, soll das Vorhaben vorderhand mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt werden.

### 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 Anlagekategorie 10 Jahre	CHF	33'000.00
Kalkulatorische Zinskosten 3%	CHF	4'950.00
Total Kapitalfolgekosten	CHF	37'950.00

#### Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei muss mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Im Finanzplan 2023 – 2028 waren bisher 350'000 Franken eingestellt.

#### Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

### Konto und Rechnungsjahr

Konto 7900.5290.05 ab 2024

### 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 CHF X. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

### **Termine**

Weiterführung der Planung ab 2024

### **Zustimmungen**

Eine Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerin der Parzelle Nr. 451 ist zwingend notwendig. Die zuständige Stelle der Direktion für Inneres und Justiz (Amt für Gemeinden und Raumordnung) ist Genehmigungsbehörde der Planung.

### **Beschlussentwurf**

Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Art. 54 Abs. 1 Buchstabe a der Stadtordnung:

1. Für die Gestaltung des weiteren Planungsprozesses wird die Stossrichtung 2 weiterverfolgt.
2. Für die Zone mit Planungspflicht Nr. 5 Bahnhofgebiet wird ein Nachkredit von 330 000 Franken bewilligt. Der Gesamtkredit beträgt somit 680 000 Franken.
3. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug der Stossrichtung 2 beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

2560 Nidau, 13. Februar 2024 sta

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin      Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein

Beilage:

Vorläufiger Mitwirkungsbericht