



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 2017¹. Am 20. September 2018² 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 Mitwirkung³ 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 500m² Verkaufsfläche im Erdgeschoss)
 - Parking Nidau-Süd AG (2-geschossige unterirdische Einstellhalle mit 107 PP)

¹ [SR Beschluss Bahnhofgebiet - Projektierungskredit 26. Januar 2017](#)

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

³ [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 diene 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
Total	400'000.00
Verfügbarer Restkredit	-90'000.00
Total Nachkredit	310'000.00

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:

Beschreibung	CHF inkl. MWST
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
Total	420'000.00
Verfügbarer Restkredit	-90'000.00
Total Nachkredit	330'000.00

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

Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet» (neu)

Vorläufiger Mitwirkungsbericht

zur öffentlichen Mitwirkung vom 3. November bis 5. Dezember 2022

Hinweise

Der vorläufige Mitwirkungsbericht basiert auf dem Antrag des Gemeinderats an den Stadtrat auf Basis der Stossrichtung 2.

Der Bericht wird ausgehend von den Beschlüssen des Stadtrats überprüft, wo nötig angepasst und zu gegebenem Zeitpunkt durch den Gemeinderat im Rahmen des ordentlichen Planerlassverfahrens verabschiedet und veröffentlicht.

13. Februar 2024

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmerin

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Bernhard Leder
Francesca Andermatt

Inhaltsverzeichnis

1. Durchführung der Mitwirkung	1
1.1 Gegenstand.....	1
1.2 Öffentliche Information	1
1.3 Vorläufiger Mitwirkungsbericht.....	1
1.4 Zusammenfassung.....	2
1.5 Stellungnahme des Gemeinderats.....	2
2. Liste der Mitwirkungseingaben	4
2.1 Privatpersonen und Firmen	4
2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen.....	5
3. Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet».....	6
3.1 Arealentwicklung	6
3.2 Erläuterungsbericht.....	8
3.3 Prozess und Verfahren	9
3.4 Art der Nutzung Baukörper Sektor A.....	11
3.5 Mass der Nutzung nach Sektoren	15
3.6 Umgebungsgestaltung/Freiräume und architektonische Gestaltung	18
3.7 Verkehr, Parkierung und Erschliessung.....	19
3.8 Energie.....	25

1. Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Die öffentliche Mitwirkung zur neuen Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet» (ZPP 5), welche sich innerhalb des Perimeters der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» befindet, dauerte vom 3. November 2022 bis am 5. Dezember 2022. Folgende Unterlagen wurden zur öffentlichen Mitwirkung gebracht:

Verbindliche Planungsinstrumente:

- Änderung Teilbaureglement Altstadt, neue Bestimmungen zur ZPP 5 (Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt)
- Änderung Nutzungszonenplan Teilgrundordnung TGO Altstadt
- Änderung Bauzonenplan Teilgrundordnung TGO Altstadt

Orientierende Unterlagen:

- Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV)
- Schutzplan Teilgrundordnung TGO Altstadt

Der vorliegende vorläufige Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht des Gemeinderates dazu Stellung. In Kapitel 2 sind alle Mitwirkenden erfasst und nummeriert. Im Kapitel 3 sind die Eingaben nach den unterschiedlichen Themen und Fragestellungen geordnet. Die Eingabenummer verweist auf die jeweilige Eingabe resp. Mitwirkende.

1.2 Öffentliche Information

Die Dokumente lagen während der 30-tägigen Mitwirkungsfrist vom 3. November 2022 bis am 5. Dezember 2022 bei der Stadtverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Homepage der Stadt Nidau (www.nidau.ch) aufgeschaltet und konnten heruntergeladen werden. Auf der Homepage www.nidau.ch > Aktuelles wurde zudem ein Video mit Erläuterungen sowie Informationen der Stadtpräsidentin zum Planungsgeschäft veröffentlicht.

1.3 Vorläufiger Mitwirkungsbericht

Der vorliegende vorläufige Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Die Eingaben werden im Hinblick auf eine übersichtliche Dokumentation gekürzt und zusammenfassend wiedergegeben. Wurde ein Thema/Anliegen von mehreren Mitwirkenden vorgebracht, so sind die Eingaben unter einem Punkt zusammengefasst und die jeweiligen Mitwirkenden vermerkt. Aufgrund der teils kontroversen Mitwirkungsergebnisse werden dem Stadtrat zwei Stossrichtungen zur Ausgestaltung des weiteren Planungsprozess unterbreitet (siehe Ziff. 1.5)

1.4 Zusammenfassung

Insgesamt wurden im Rahmen der Mitwirkung **22 schriftliche Eingaben** eingereicht, davon 13 von Privaten und Firmen und 9 von Parteien, Vereinen und Organisationen. Die Eingaben lassen sich im Sinne einer fachlichen Auslegeordnung folgenden sieben Themenschwerpunkten zuordnen:

Arealentwicklung

- Grundsätzliche Stossrichtung der Arealentwicklung unterstützt
- Es wurden zwei Vorschläge für alternative Richtprojekte eingereicht

Prozess und Verfahren

- Kritik an vorgelagertem Verfahren; Forderung eines Planungswettbewerbs über das städtebauliche Konzept
- Wunsch nach vermehrtem Einbezug Bevölkerung und Transparenz bei Kommunikation

Art der Nutzung Baukörper Sektor A

- Ambivalente Beurteilung bezüglich Ansiedlung Grossverteiler (zweckmässig ⇔ unnötig)
- Bedürfnis nach Umsetzung von Alterswohnungen und einer Ärztegemeinschaftspraxis
- Wunsch zur Mitsprachemöglichkeit bei den zukünftigen Hauptnutzungen

Mass der Nutzung nach Sektoren

- Unterschiedliche Auffassungen bezüglich Dimensionen des geplanten Baukörpers in Sektor A (überdimensioniert ⇔ verhältnismässig)
- Sektor B werde in der Planung bislang zu wenig berücksichtigt

Architektonische Gestaltung, Freiräume und Ortsbild

- Divergierende Meinungen zur Gestaltung des Baukörpers in Sektor A
- Bahnhofplatz sei ein Identifikationspunkt für Bevölkerung und soll unversiegelt bleiben
- Bedürfnis nach grösseren, nutzbaren Grünflächen sowie Bepflanzungen

Verkehr, Parkierung und Erschliessung

- Divergierende Meinungen bzgl. oberirdischer Parkplätze und Zufahrtsrichtung zu Einstellhalle
- Forderung nach vermehrtem Fokus auf den Langsamverkehr
- Unterschiedliche Auffassungen zur Kapazität der Einstellhalle (zu hoch ⇔ zu tief; sollen oberirdische Parkplätze im Stedtli ersetzen etc.)

Energie

- Anschluss an Seewärmeverbund wird befürwortet
- Forderung nach Prüfung weiterer Energieversorgungsvarianten wie z. B. Photovoltaikanlagen

1.5 Stellungnahme des Gemeinderats

1.5.1 Stadträtlicher Auftrag

Ausgangspunkt für die Umsetzung der vorliegenden Planung und das gewählte Vorgehen bildete der Stadtratsauftrag vom 27.01.2017. Mit der zur Mitwirkung gebrachten Planungsvorlage wurde der stadträtliche Auftrag umgesetzt.

1.5.2 Allgemeine Beurteilung und Dank

Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass die Umsetzung des Stadtratsauftrags und die grundsätzliche Stossrichtung der Arealentwicklung begrüsst und unterstützt werden. Mit dem Start der Totalsanierung des Bahnhofs, der geplanten Umgestaltung der Kantonsstrasse und der geplanten Arealentwicklung wird sich das Bild in den kommenden Jahren erheblich verändern. Es gilt, diesen zentralen Standort in direkter Umgebung zum Stedtli gemeinsam im Sinne eines zukunftsfähigen Begegnungs- und Ankunftsortes umzugestalten.

Der Gemeinderat dankt den Privatpersonen, Parteien, Vereinen, Unternehmen und Organisationen für die eingereichten Mitwirkungseingaben. Die Eingaben bestätigen, dass das Bahnhofsgelände als bedeutsamer öffentlicher Ort im Fokus unterschiedlichster Interessen steht und zahlreiche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Der Gemeinderat hat die von den Mitwirkenden vorgebrachten Anliegen eingehend beraten. Er hat bei divergierenden Haltungen die Interessen unter besonderer Berücksichtigung der öffentlichen Interessen gegeneinander abgewogen.

1.5.3 Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept

Besonders intensiv hat sich der Gemeinderat mit der in der Mitwirkung geäusserten Kritik am gewählten Vorgehen und der Festlegung des städtebaulichen Konzepts auseinandergesetzt. Dazu nimmt er wie folgt Stellung: Die Stadt hat der ortsbaulich sensiblen Lage im Kontext der historischen Stedtlibebauung von Beginn an der Arbeiten 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 sehr 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.

1.5.4 Boxenstopp und Weichenstellung

Der Gemeinderat als Planungsbehörde nimmt die (auch aus Fachkreisen) vorgebrachte Kritik ernst und nimmt bei entsprechender Weichenstellung durch den Stadtrat eine grundsätzliche Überarbeitung der Planungsvorlage in Bezug auf das städtebauliche Konzept und den Planungsprozess vor.

Der vorliegende vorläufige Mitwirkungsbericht basiert auf der Stossrichtung 2, bei welcher die ZPP in den räumlichen, gestalterischen und infrastrukturellen Festlegungen zum überbaubaren Bereich genereller gehalten werden.

Für die Ermittlung eines städtebaulichen Konzepts gemäss Stossrichtung 2 – umfassend die künftige Bebauung und die der Bebauung zugeordneten Aussenräume sowie Abstimmung des Vorhabens auf die umgebende Bebauung und die Infrastrukturen und Erschliessung – wird in den ZPP-Bestimmungen die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens festgelegt (als Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren Teams). Die planungsrechtliche Sicherung und Umsetzung wird anschliessend in einer Überbauungsordnung vorgenommen (Verankerung des Richtprojekts als Anhang zur Überbauungsordnung). Damit wird einem wesentlichen Anliegen der Mitwirkung Rechnung getragen. Das bisherige Konzept (Stossrichtung 1) sah ebenfalls ein qualitätssicherndes Verfahren vor, allerdings nicht zur Ermittlung des städtebaulichen Konzepts, sondern zur architektonischen Ausgestaltung des Einzelbaukörpers und dessen Aussenräume.

Dies bedeutet, dass (in Stossrichtung 2) die Zonenbestimmungen der ZPP 5 Bahnhof dort genereller gehalten werden, wo Spielräume für die Realisierung eines Überbauungsprojekts inkl. seiner Aussenräume bestehen.

In der ZPP werden jedoch Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze, die aufgrund der umfangreichen Vorstudien als gefestigt gelten, zu denen ein erkennbarer und weitgehender politischer Konsens besteht oder die sich aus den

Infrastrukturprojekten ableiten, weiterhin berücksichtigt. Es sind dies Aspekte wie: Ziele zu städtebaulicher Entwicklung im Planungssperimeter inkl. Sektorenbildung, Konzeption und Organisation Erschliessung und Zufahrt, Funktion und Organisation Bahnhofplatz, Anordnung Detailhandelsgeschäfts, Realisierung unterirdische öffentliche Parkierungsanlage, Höhenentwicklung Neubebauung unter Berücksichtigung historische Bebauung im Umfeld.

In der Entwicklung des Bahnhofgebiets wird zu berücksichtigen sein, dass weiterhin verschiedene Rahmenbedingungen gelten werden, die sich aus den Infrastrukturbauten und/oder -anlagen ableiten (Sanierung Ortsdurchfahrt, Neugestaltung Bahnhofplatz. Sanierung, Sanierung Werkleitungen etc.)

Die Wahl der Stossrichtung 2 bedingt hinsichtlich Prozessgestaltung, Kosten- und Terminsituation eine Weichenstellung im Stadtrat.

Nach dem Richtungsentscheid durch den Stadtrat wird der Gemeinderat als Planungsbehörde den vorliegenden vorläufigen Mitwirkungsbericht überprüfen, wo nötig anpassen, verabschieden und das Planerlassverfahren auf Basis der eingeschlagenen Stossrichtung weiterführen. Einer guten Kommunikation wird hohe Beachtung geschenkt. Eine auf Basis der Stossrichtung 2 angepassten Planungsvorlage wird der Bevölkerung erneut zur Mitwirkung unterbreitet.

1.5.5 Weitere Aspekte

Wie im vorläufigen Mitwirkungsbericht dargelegt wird, bestehen je nach Thematik unterschiedliche Haltungen und sich zum Teil widersprechende Ansprüche an die Arealentwicklung (z. B. Mobilität). Im Hinblick auf den weiteren Planungsprozess und die zukünftige Arealnutzung gilt es, die festgestellten Differenzen im Hinblick auf eine konsensorientierte Lösung bestmöglich zusammenzubringen.

1.5.6 Kommunikation

Dem Gemeinderat ist die Bedeutung einer transparenten, zeit- und stufengerechten Kommunikation bewusst. Er wird deshalb kommende Planungsschritte zur weiteren Umsetzung des Stadtratauftrags gegenüber der Öffentlichkeit (Erlass ZPP, Nutzungsausrichtung, qualitätssicherndes Verfahren, Überbauungsordnung, Bauprojekt) aktiv kommunizieren.

2. Liste der Mitwirkungseingaben

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung **22 schriftliche Eingaben** eingegangen, davon 13 von Privaten und Firmen sowie 9 Eingaben von politischen Parteien, Vereinen und Organisationen.

2.1 Privatpersonen und Firmen

Nr.	Name	Ansprechpersonen	Adresse	Ort	Bemerkungen
P1	Privatperson		Rebenweg 4	2565 Jens	Private
P2	2 Privatpersonen		Aalmattenweg 3	2560 Nidau	Private
P3	2 Privatpersonen		Zihlstrasse 52	2560 Nidau	Private
P4	Privatperson		Lyss-Strasse 54	2560 Nidau	Private
P5	2 Privatpersonen		Lyss-Strasse 44 A	2560 Nidau	Private
P6	Privatperson		Zihlstrasse 78	2560 Nidau	Private
P7	Privatperson		Zentralstrasse 70a	2503 Biel	Private
P8	Detailhändler	<i>Samuel Siegrist</i>	Industriestrasse 20	3321 Schönbühl	Firma
P9	Privatperson		Knettnauweg 3	2560 Nidau	Private
P10	Privatperson		Strandweg 11a	2560 Nidau	Private
P11	Privatperson		Schleusenweg 6	2560 Nidau	Private
P12	2 Privatpersonen		Zihlstrasse 34	2560 Nidau	Private
P13	Privatperson		Herrenmoosweg 7	2560 Nidau	Private

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen

Nr.	Name	Ansprechperson	Adresse	Ort	Bemerkungen
01	Berner Heimatschutz	<i>Gijzen Bartelomeus</i>	Oberer Quai 12	2502 Biel-Bienne	Organisation
02	EVP Nidau	<i>Messerli Philippe</i>	Aalmattenweg 28	2560 Nidau	Partei
03	FDP Nidau	<i>Spycher Thomas</i>	Strandweg 12	2560 Nidau	Partei
04	Grüne Nidau	<i>Gutermuth Frank</i>	Martiweg 17	2560 Nidau	Partei
05	KMU-NIU Nidau-Ipsach-Umgebung	<i>Zahnd François</i>	kontakt@kmu-niu.ch	2560 Nidau	Organisation
06	SP Nidau	<i>Bongard Bettina</i>	Weyermattstrasse 48b	2560 Nidau	Partei
07	SVP Nidau	<i>Lutz Roland</i>	Postfach 53, info@svp-nidau.ch	2560 Nidau	Partei
08	VCS Regionalgruppe Biel	<i>Nobs Mario</i>	Zihlstrasse 72	2560 Nidau	Organisation
09	Verein für Altersfragen	<i>Bachmann Christian</i>	Aalmattenweg 14	2560 Nidau	Organisation

3. Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Mitwirkenden («Eingabe»; Nr. gemäss Tabellen in Kapitel 2.1 und 0) zusammenfassend wiedergegeben und durch den Gemeinderat als zuständige Planungsbehörde kommentiert. Der Kommentar wird in Form einer der nachfolgenden Buchstaben gegeben («Kurzbeurteilung») und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

A	Kenntnisnahme	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen; eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wurde berücksichtigt. Im Feld «Bemerkungen» wird dargestellt, wo/wie dies geschehen ist.
C	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden; eine Kurzbegründung steht im Feld «Bemerkungen».
D	Nicht Gegenstand der Anpassungen	Das Anliegen ist nicht Gegenstand der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» (ggf. Gegenstand nachfolgender Überbauungsordnung)
E	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen muss gegebenenfalls bei der Umsetzung/im Baubewilligungsverfahren berücksichtigt werden.

Der vorläufige Mitwirkungsbericht basiert auf dem Antrag des Gemeinderats an den Stadtrat gemäss «Stossrichtung 2».

3.1 Arealentwicklung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
1	P3, P4, P5, P10, P11; O2, O3, O7	Allgemeine Zustimmung Stossrichtung	Die Mitwirkenden sprechen sich explizit positiv zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets und der Erarbeitung von Grundlagen für einen möglichen Neubau in diesem Perimeter (Mischnutzung) inklusive verbindlicher Planung einer Einstellhalle aus. Das Vorhaben verschafft Nidau ein aufgefrischtes Erscheinungsbild.	A	Kenntnisnahme. Mit dem geänderten Vorgehen wird das künftige städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Das Ergebnis kann nicht vorweggenommen werden.
2	P1	Alternatives Richtprojekt	Unterbreitung eines Richtprojektes für das Areal der ZPP 5 «Bahnhofgebiet». Das Areal zwischen Nidauer Bahnhof und Bibliothek soll für die Bevölkerung, Gewerbe, Kunst- und Markt-Wirtschaft, sowie Gästen des Seelands nutzbar gemacht werden. Mit dem Projekt sollen zeitgemässe Formate für Veranstaltungen, Märkte und Theater marktwirtschaftlich umgesetzt werden.	A/C	Kenntnisnahme. Das Richtprojekt «Marktheater», bestehend aus Skizze, handgezeichneten Plänen, sowie massstäblichem Modell, zeigt eine Kombination von Kunst und Marktwirtschaft. Das Marktheater soll Chancen für branchenaffine Gruppen aus Wirtschaft und Kunst zur Entwicklung Nidau typischer Markenzeichen bieten. Eine rein kulturelle und gastronomische Nutzung an diesem Standort sowie insbesondere die Finanzierbarkeit durch die öffentliche Hand wird als nicht

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			<p>Das rund 14m hohe und 13m tiefe Gebäude bietet Platz für rund 400 nummerierte Sitzplätze. Im Parterre und Obergeschoss sollen eine Theaterarena/Markplatz, ein Geschäftslokal, der Betrieb eines Restaurants sowie eine Eventhalle für Workshops und Seminare umgesetzt werden. Im Untergeschoss sind Nutzungen wie Parking, Cateringküche und Inventarlager vorgesehen.</p>		<p>zweckmässig und machbar beurteilt. Die Planungsbehörde hat weder die finanziellen Ressourcen noch einen notwendigen politischen Auftrag, ein kulturelles Angebot wie bspw. ein Theater in Nidau, resp. an diesem spezifischen Standort zu realisieren.</p> <p>Mit dem geänderten Vorgehen wird das künftige städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Das Ergebnis kann nicht vorweggenommen werden. Neue Nutzungsideen sind während der Programmphase zu beraten und zu definieren.</p>
3	P7	Alternatives Richtprojekt	<p>Unterbreitung eines Richtprojektes für das Areal der ZPP 5 «Bahnhofgebiet».</p> <p>Mit dem Projekt soll ein poly-funktionales Gebäude mit Mischnutzung vertikal über dem neuen Bahnhof ermöglicht werden. Zudem wird eine Strassenführung über eine neue Zihl-Brücke, eine Verschiebung der ASm-Geleiseanlagen Richtung Westen und eine Verschiebung des Kreisels Richtung Südosten angestrebt.</p>	A/C	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das eingereichte Projekt zeigt Umsetzungsideen wie bspw. klima- und gesundheitsfördernde Wege zwischen den Stockwerken, die vertikale Kombination von ASm-Bahnhof und eines gemischt genutzten Gebäudes sowie eine damit einhergehende Umpositionierung von Kreisel und Schienen. Die Planung des neuen Bahnhofs Nidau sowie der Doppelspurausbau erfolgt nach Bundesrecht (Eisenbahngesetz) und wird daher nicht mit der ZPP geregelt. Die Sanierung der bestehenden Brücke über den Nidau-Büren Kanal ist weiterhin anstehend und stellt ein separates Projekt Kantons dar. Die Bahnstrecke soll langfristig zu einer Doppelspur ausgebaut werden. Die entsprechenden Rahmenbedingungen sind bereits heute zu berücksichtigen.</p> <p>Mit dem geänderten Vorgehen wird das künftige städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Das Ergebnis kann nicht vorweggenommen werden. Neue Nutzungsideen sind während der Programmphase zu beraten und zu definieren.</p>

3.2 Erläuterungsbericht

Nr.	Eingabe	Seite EB	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
4	P5	Planungsgebiet	Seite 2: Das Gebäude an der Hauptstrasse 75 ist rückgebaut. Das blaue Haus ist nicht Bahnhofsgebäude, sondern Reisezentrum. Abbildung 1 steht in keinem Bezug zur nachfolgenden Tabelle. Es wird beantragt, entweder Parzellennummern einzufügen und bebaute Parzellen mit Adressen zu ergänzen oder die Tabelle zu entfernen.	B	Anpassung Erläuterungsbericht.
5	P5	RGSK Biel-See-land & AP Biel/Lyss	Seite 7: Letzer Satz Massnahmen: Die Buswendeschleife muss nicht mehr im Bahnhofgebiet liegen (Satzende streichen).	B	Anpassung Erläuterungsbericht.
6	P5	Leitlinien räumliche Entwicklung	Seite 20: Abbruch Gebäude ist bereits erfolgt.	B	Anpassung Erläuterungsbericht
7	P5	Erschliessung und Verkehr	Seite 21: Erschliessung Bahnhofgebiet: Mindestens Ein- oder Ausfahrt Autoeinstellhalle auch ausserhalb des Komplexes zulassen.	C	Keine Anpassung der Vorlage. Zur Vermeidung von Lärmimmissionen wird die Anlieferung und die Einstellhalleneinfahrt innerhalb des Gebäudes angeordnet.
8	P5	Sektor B und Erschliessungsgrundsatz	Seite 24: Im Zusammenhang mit den Bemerkungen zum Mass der Nutzung für den Sektor B gänzlich neu fassen. Bezüglich Erschliessungsgrundsätze anpassen: «[...] und ist im Gebäude zu integrieren.»	A/B	Kenntnisnahme. Anpassungen bei Bedarf. Die Eingabe macht Anregungen zu Massen und Bestimmungen im Sektor B. Sollten Änderungen/Ergänzungen an den ZPP-Bestimmungen vorgenommen werden, so wird der Erläuterungsbericht entsprechend angepasst (siehe hierzu Punkte 26 bis 28).

3.3 Prozess und Verfahren

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
9	P6 P9 O1 O6 P12	Qualitätssicherung	Das gewählte Verfahren wird hinsichtlich der qualitätssichernden Erarbeitung des Resultats in Frage gestellt. Dass in dieser Phase bereits Volumen und Nutzung definiert sind, wird aus Sicht der Qualitätssicherung als problematisch beurteilt. Gemäss Mitwirkenden erfordert ein Baufeld an solch prominenter Lage eine qualitative Sicherung der städtebaulichen Lösung, welche als prägender Gestaltungsgrundsatz dient. Es sollte im Mindesten ein Begleit- oder Gutachterverfahren mit einem unabhängigen Beurteilungsgremium aus allen notwendigen Fachgebieten (unabhängige Fachpersonen in der Mehrheit) durchgeführt werden. Weitere Mitwirkende merken an, dass Ort, Grösse und Dichte des Vorhabens ein Verfahren nach SIA (z. B. städtebaulicher Wettbewerb) bedingen würde.	A/B/D	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Städtebauliches Konzept/Verfahren: Das Anliegen wird mit der Weichenstellung und damit einher gehender Änderung des Vorgehens berücksichtigt (vgl. Ziff. 1.5.4).</p> <p>Das Bahnhofsgelände befindet sich an einer städtebaulich sensiblen Lage zwischen historischer Altstadt und angrenzender Wohnquartiere. Die Funktionen als Mobilitätsdrehscheibe und Umsteigepunkt werden künftig verstärkt. Die lagegerechte Nutzung ist eine Mischnutzung. Die Schaffung von Voraussetzungen zur Realisierung von Detailhandelsflächen für einen Grossverteiler an dieser zentralen Lage stellt ein Anliegen weiterer Bevölkerungskreise dar. Darüber ist politisch zu entscheiden. Bezüglich der Bedarfssituation wird auf die Antwort in Nr. 15 verwiesen.</p> <p>In Bezug auf das Vorgehen hat der Gemeinderat den Stadtratsauftrag vom 27.01.2017 umgesetzt. Entsprechend der Ausgangslage wurde der rücksichtsvollen Entwicklung des Bahnhofsgeländes und der städtebaulichen Qualitätssicherung von Beginn an eine hohe Bedeutung beigemessen. Der bauliche Kontext, die Anforderungen an die zukünftigen Freiräume und die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden standen im Zentrum der Aufgabenstellung.</p> <p>Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass das vorliegende städtebauliche Konzept eine solide Basis böte, welches aus einer vertieften Analyse des Ist-Zustands und mittels breitem Variantenstudium hergeleitet wurde. Der «Leitplan der räumlichen Entwicklung» und die Absichten der unterschiedlichen Beteiligten wurde der Bevölkerung zudem im Juni 2018 im Magazin «Perspektiven» vorgestellt.</p> <p>Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Der Leitplan wird in Bezug auf das städtebauliche Konzept</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					hinfällig. Die Rahmenbedingungen für ein qualitätssicherndes Verfahren müssen zu gegebener Zeit neu definiert werden. Die bisherigen Studien werden dannzumal den Teilnehmern des künftigen qualitätssichernden Verfahrens zur Verfügung gestellt.
10	07	Weiteres Vorgehen	Die Mitwirkende sieht einen Projektwettbewerb nach SIA 142 vor. Es wird angeregt die Möglichkeit eines Studienauftrags in Betracht zu ziehen (Abwägung Vor/-Nachteile möglich).	A/B/D	Kenntnisnahme. Städtebauliches Konzept/Verfahren: Das Anliegen wird mit der Weichenstellung und damit einher gehender Änderung des Vorgehens berücksichtigt (vgl. Ziff. 1.5.4) sowie Stellungnahme Nr. 10.
11	04 P12	Weiteres Vorgehen	Bei der Bebauung im Sektor A ist der Einbezug der Bevölkerung in das qualitätssichernde Verfahren erwünscht.	B/D	Der Möglichkeit zur Partizipation der Bevölkerung kommt aufgrund der zentralen und für Nidau bedeutsamen Lage eine grosse Bedeutung zu. Das qualitätssichernde Verfahren an sich ist nicht Teil des (vorliegenden) Planerlassverfahrens zur ZPP. Die Ausgestaltung der Partizipation bei einem qualitätssichernden Verfahren wird zu gegebener Zeit definiert und die entsprechenden Partizipationsmöglichkeiten dazu aufgezeigt.
12	P3	Kommunikation	Eine transparente Kommunikation und konstruktive Mitarbeit des Investors wird im «dritten Anlauf» der Projektrealisation auf diesem Gebiet von zentraler Bedeutung sein.	A/B	Kenntnisnahme. Anliegen wird bereits berücksichtigt.
13	P6 P12	Kommunikation/ Schnittstelle ASm	Der Ablauf und die Erfassung der Gesamtsituation der ZPP ist für externe (Bürger) sehr komplex und kaum übersichtlich. Die planungsrechtlichen Schritte überschneiden sich mit dem bereits gestarteten Bahnhofbauvorhaben und tragen zu dieser Verunsicherung bei. Die Kommunikation der weiteren Schritte und Meilensteine (Mitwirkung, Auflage, Genehmigung, Fristen, etc.) sei zu verbessern. Dabei sind die Zuständigkeiten von Behörden, Instanzen und Volk aufzuzeigen. Ebenfalls kritisiert wird, dass die Mitwirkung der ZPP 5 verzögert zur Bahnhofumgestaltung der ASm stattfindet.	A/B	Kenntnisnahme. Anliegen wird bereits berücksichtigt. Die Komplexität und der Bedarf zur Koordination der einzelnen inhaltlichen Teile (Betriebe Bahn und Bus, Autoverkehr, Velo- und Fussgänger, Bebauung, Aussenraum, Klimaverträglichkeit, Energiefragen, Werkleitungen etc.) ist hoch. Der ursprünglich vorgesehene parallele Ablauf der beiden Planungen (ZPP und Bahnhofumbau) war aufgrund von unterschiedlichen Dringlichkeiten und Abhängigkeiten nicht möglich. Zudem haben die beiden Planungen unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Das Verfahren zum Umbau Bahnhof ASm richtet sich nach Bundesrecht (Eisenbahngesetz),

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					<p>jenes zur ZPP nach kantonalem Recht (Baugesetz Kt. Bern). Die Schnittstellen sind sichergestellt.</p> <p>Die erwähnten Schritte und Meilensteine des weiteren Verfahrens der ZPP, Qualitätssicherung und Überbauungsordnung werden im Erläuterungsbericht aktualisiert und bei Bedarf ergänzt.</p>
14	P6	Abbruch Gebäude Nr. 75	Das markante Gebäude auf Parzelle 393 östlich der Bibliothek wurde bereits abgebrochen. Die Mitwirkende betont, dass damit die Eingangssituation und der Charakter des Areals bereits stark verändert wurden, ohne dass man die Sicherheit eines qualitativen Endresultats hat. Diese Vorgehensweise kann weder baukulturell, ökonomisch noch umwelttechnisch nachvollzogen werden.	A	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Einschätzung und Beurteilung des Mitwirkenden werden nicht geteilt. Damit die weitreichenden Umbauprojekte im Zusammenhang mit der «Totalsanierung Bahnhof Nidau» umgesetzt werden können, musste die Bushaltestelle Nidau Bahnhof provisorisch umgelegt werden. Damit wurde die Aufhebung eines Teils der öffentlichen Parkplätze auf der Parzelle 137 notwendig. Als Ersatz wurden im unmittelbaren Umfeld elf provisorische Parkplätze (inkl. 1 IV-Parkplätze) erstellt. Diese werden auf der Parzelle 393 realisiert, auf welcher sich bislang die städtische Liegenschaft Hauptstrasse 75 befand. Der Rückbau der Liegenschaft entspricht den Festlegungen der «räumlichen Leitlinien», erfolgte in Rücksprache mit der kantonalen Denkmalpflege (kein Bestandteil historischer Altstadtbebauung) und wurde vom Stadtrat im Juni 2021 beschlossen.</p>

3.4 Art der Nutzung Baukörper Sektor A

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
15	03 05 06	Grossverteiler	Die Ansiedlung eines Grossverteilers (vorzugsweise CH) und/oder von Fachgeschäften im Erdgeschoss mit Einschränkungen in der Auswahl (z.B. kein Restaurant, keine Apotheke) werden von den Mitwirkenden als zweckmässig beurteilt und begrüsst .	A	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Bedarfsfrage des Detailhandels hat beim Gemeinderat einen hohen Stellenwert. Die bisher verfolgte Stossrichtung und die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Ansiedlung eines Grossverteilers basieren auf umfangreichen Abklärungen. Auf Basis eines stadträtlichen Postulats hat im 2015 ein unabhängiges und auf Nutzungsfragen</p>
	P2 P6	Grossverteiler	Die Mitwirkenden zweifeln an, ob es einen Grossverteiler braucht, um die kleinen Läden in Nidau attraktiver zu machen. Es wird betont, dass		

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
P10 07			dadurch auch das Verkehrsaufkommen weiter erhöht wird. Einige Mitwirkende möchten wissen, ob der Nutzen eines Detailhandelsladens nachweisbar ist.		<p>spezialisiertes Fachbüro eine Studie zur Versorgungssituation in Nidau erarbeitet («Strategie gegen das <i>Lädelersterben</i> in der Altstadt von Nidau»).</p> <p>Mit dem Postulat wurde eine Strategie verlangt, um die Attraktivität der Altstadt von Nidau für kleine Detailhandelsgeschäfte zu steigern und somit dem «Lädelersterben» entgegen zu wirken. Gestützt auf umfassende Analysen zur Versorgungssituation in Nidau und den umliegenden Gemeinden legt die Studie Perspektiven und Handlungsfelder zur Attraktivierung des Stedtlis als zentralen Einkaufsstandort und zum Erhalt/Förderung von kleineren Geschäften dar. Die Daten der Studie belegen, dass die bestehenden Verkaufsflächen bei weitem nicht ausreichen, die Nidauer Bevölkerung auf eigenem Stadtgebiet genügend mit Alltagsgütern zu versorgen.</p> <p>Beispielsweise werden selbst Lebensmitteleinkäufe zu fast 60% auswärts getätigt. Soll das Stedtli die Versorgungsleistung, deren Anbieter Vielfalt und damit die Gesamtattraktivität erhöhen, muss die Alltagsversorgung deutlich verbessert und ausgebaut werden. Damit erhält das Stedtli eine höhere Kundenfrequenz. Geschäftslagen und -flächen sind zu entwickeln, die alle Voraussetzungen aufweisen, einem Detailhandels- wie auch Gastronomiebetrieb die wirtschaftliche Existenz zu ermöglichen. Die Stärkung der eigenen Versorgungsinfrastruktur führt grundsätzlich zu kürzeren Wegen. Doch selbst bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen, bietet dies dem Stedtli neue Perspektiven. Die Studie gelangt zum Schluss, dass der Standort «Bahnhofgebiet» das Potential hat, das Stedtli an die Kundenfrequenz anzubinden und wichtige Impulse zu vermitteln.</p> <p>Am Standort Bahnhof können die dringend notwendigen Lagequalitäten zur Ansiedlung von weiteren Geschäften mit zentrumsrelevanten Angeboten entstehen. Die Studie sieht in der Entwicklung des Bahnhofgebiets die einzige Massnahme, welche für das Geschäfts- und Versorgungszentrum Stedtli eine Impulswirkung haben kann und der Erfolg nachhaltig gesichert werden kann. Nidau erreicht damit im Gebiet Bahnhofgebiet einen für weite Teile der Bevölkerung</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					angemessenen Versorgungsschwerpunkt. Das vorhandene Potential würde besser genutzt und dem Stedtli zusätzlich Kunden generieren.
16	07	Grossverteiler	Denkbar wäre ein Gross/Klein-Detailhändler mit einer spezifischen Segmentspezialisierung oder auch ein Umzug der bestehenden Coop-Filiale in den Neubau und eine Umnutzung des aktuellen Gebäudes.	A	Kenntnisnahme. Bis anhin ist offen, welcher Detailhändler die neuen Verkaufsfläche beanspruchen wird. Die konkrete Bestimmung eines Detailhändlers wird Gegenstand einer öffentlichen Ausschreibung sein, ebenso die Wahl eines allfälligen Investors.
17	P8	Gewerbenutzung	Die Geometrie des geplanten Baukörpers in Sektor A lässt mit entsprechender Anordnung von Verkaufsflächen und Nebenräumen, Erschliessung und Bereichen für die Anlieferung voraussichtlich nur ein relativ kleines Verkaufsgeschäfts für den Detailhandel im Erdgeschoss zu.	A	Kenntnisnahme. Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Demnach ist es möglich, dass auch das Mengengerüst für die Detailhandelsflächen verändert wird. Die Frage der Formate wird mit potenziellen Interessenten/Nutzenden thematisiert. Die allgemeine Entwicklung im schweizerischen Detailhandel der vergangenen Jahre zeigt auf, dass Kleinformate (z. B. im Sinne der «Quartiersversorgung») an Bedeutung gewonnen haben.
18	07	Gewerbenutzung	Im geplanten Neubau können neue Angebote und Dienstleistungen bereitgestellt werden, welche in Nidau aktuell noch fehlen. Die grundsätzlichen Dimensionen werden als verhältnismässig empfunden.	A	Kenntnisnahme. Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Das konkrete Angebot an zukünftigen Nutzungen wird im weiteren Verfahren und in Koordination mit potenziellen Nutzenden abzuklären sein.
19	01 03	Wohnnutzung	Einerseits wird von den Mitwirkenden in den oberen Stockwerken Wohnnutzung erwünscht. Andererseits sind Wohnungen in dieser Lage, aus Sicht einiger Mitwirkenden, nicht attraktiv. Die Mitwirkenden	A	Kenntnisnahme.

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
	05 06 P2 P6		nennen dafür Gründe wie Lärmbelastung von Bahn und Autoverkehr, mangelnde Privatsphäre und unpassende Konzeption.		Gemäss ZPP-Bestimmungen gelten grundsätzlich die Bestimmungen der Mischzone B gemäss baurechtlicher Teilgrundordnung (TGO) Altstadt. Somit sind alle mit Lärmempfindlichkeitsstufe ES III verträglichen Nutzungen zulässig, auch Wohnnutzungen. Eine Wohnungsnachfrage an solchen zentralen Lagen besteht, an dieser Lage entspräche dies einem urbanen Wohnen im Zentrum.
20	07	Wohnnutzung	Es ist nicht klar, wieso Attikageschosse von Beginn weg ausgeschlossen werden. Die kommerzielle Nutzung der unteren Geschosse und die Wohnnutzung für die oberen Geschosse soll im Nutzungszonenplan festgeschrieben werden (die exakte Nutzung der jeweiligen Stockwerke soll flexibel bleiben).	D	Attika: Die Absicht, Attikageschosse auszuschliessen, basierte auf den Erkenntnissen der bisherigen Studien. Ein potenzielles Attikageschoss hätte unerwünschte Auswirkungen in Bezug auf die angrenzende Bebauung der Altstadt (insb. würde damit die Höhe der Altstadtbebauung überragt werden). Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage zur Ausgestaltung des obersten Geschosses zu klären sein. Nutzungsvorschriften nach Geschossen : Die entsprechenden Bestimmungen zur zulässigen Nutzungsart sind in den ZPP-Bestimmungen festgelegt. Am Grundsatz der Anordnung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss wird festgehalten. Dies ist für die Belebung des Stadtraums wichtig. Ansonsten gelten hinsichtlich der zulässigen Nutzungsart die Bestimmungen der Mischzone B, was eine gewünschte Flexibilität für die nachfolgenden Planungsschritte ermöglicht (siehe Nr. 19). Keine Anpassung der Vorlage.
21	06	Mischnutzung	Gemäss Mitwirkender sind auch Nutzungen für die Allgemeinheit vorzusehen. Einzuplanen sind Räumlichkeiten, die allen zur Verfügung stehen wie Kita, Mittagstisch, Arztpraxis, Vereinsräume, Mehrzweckräume usw.	A/E	Kenntnisnahme. In der Weiterentwicklung des Projekts sind die konkreten Nutzungen zusammen mit potenziellen Interessenten/Nutzenden zu klären.
22	03 04 05	Alterswohnungen und Ärztegemeinschaftspraxis	Die Mitwirkenden fordern die Ansiedlung von Alterswohnungen und teilweise eine Festschreibung dieser. Die Wohnungen sind barrierefrei zu erstellen.	A/C/E	Kenntnisnahme. Keine Anpassung der Vorlage. Aufgabe der Planungsbehörde ist es, zweckmässige planerische Rahmenbedingungen zu schaffen, um das angestrebte

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
	09		Des Weiteren wird das Festschreiben einer Ärztgemeinschaftspraxis gewünscht.		<p>Nutzungsspektrum zu ermöglichen. Grundsätzlich sind im Wirkungsbereich der ZPP alle Nutzungen nach ES III zulässig (Mischzone B), somit sind grundsätzlich alle durch die Mitwirkenden geforderten Nutzungen (d.h. auch Alterswohnungen und ein Ärztezentrum) zulässig.</p> <p>Das Festschreiben spezifischer Nutzungen (z.B. Gemeinschaftspraxis) auf Ebene der Planungsinstrumente (ZPP und Überbauungsordnung) ist nicht zweckmässig. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung müssen die Anliegen und Anträge für konkrete Nutzungen vertieft und mit den potenziellen Projektentwicklern besprochen werden.</p>

3.5 Mass der Nutzung nach Sektoren

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
23	P3 P6 P12 O6	Sektor A	Grundfläche und Höhe des Gebäudes werden von der Mitwirkenden als zu gross oder zu mächtig beurteilt. So wird bspw. das Verhältnis des Neubaus zum bestehenden Gebäude in Sektor B als problematisch eingeschätzt. Der Fussabdruck des Gebäudes erscheint gegenüber dem ortsüblichen Massstab in den Proportionen überdimensioniert . Die Neubaute soll zwischen der Vorstadt/Bahnhof und der Altstadt eine verbindende Wirkung haben und nicht als drittes Element erscheinen. Der Baubereich soll den Bestand (Altstadt) mit einbeziehen. Die verworfenen städtebaulichen Varianten verweisen interessante Aspekte des Weiterbauens aus, wobei eine ähnliche oder grössere Dichte nicht auszuschliessen wäre.	A/B	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Die Sektorabgrenzung bleibt unverändert, die Bestimmungen dazu werden generalisiert.</p> <p>An der maximal zulässige Gesamthöhe wird grundsätzlich festgehalten. Ein punktuelles Höherbauen soll nur unter Nachweis der Ortsbildverträglichkeit auf Auftrag des Beurteilungsgremiums des qualitätssichernden Verfahrens möglich sein. Es ist darauf zu achten, dass die Neubebauung gegenüber der Altstadtbebauung untergeordnet bleibt.</p>
24	03	Sektor A	Der vorgesehene Baukörper In Sektor A erscheint uns verhältnismässig und dem Zweck angepasst.	A	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Siehe Stellungnahme Nr. 23.</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
25	04	Sektor A	Bei einer Überbauung von Baubereich in Sektor A wird von der Mitwirkenden begrüsst, wenn die Sichtachse auf die Altstadt Nidau frei bleibt. Dazu ist der minimale Strassenabstand von 5m ab Fahrbahnrand von der Kantonsstrasse nicht ausreichend und wir regen an, diesen auf mindestens 6 bis 7m festzulegen.	C	Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. In diesem Zusammenhang werden auch die Strassenabstände, die Sichtachsen und die räumlichen Bezüge zur gesamten umgebenden Bebauung zentrale Themen einer neuen städtebaulichen Konzeption sein.
26	P3 P5	Sektor B	Die ZPP-Bestimmungen und die Teilzonenpläne sagen nichts über die Möglichkeiten eines Neubaus anstelle der Erhaltung der bestehenden Bauten an der Zihlstrasse 52 aus. Entsprechend sei Sektor B in der bisherigen Planung zu wenig berücksichtigt . In den Gestaltungsgrundsätzen fehlen entsprechende Aussagen gänzlich. Zwischen der bestehenden Bebauung an der Zihlstrasse 48-50 und dem Gebiet A ist ein im Massstab passender Neubau zuzulassen; hierzu seien ein höheres Mass der Nutzung und ggf. Baulinien im Bauzonenplan vonnöten. Die Aussicht, dass unterirdische Parkplätze auf Sektor B realisiert werden können, mutet in diesem Zusammenhang eigenartig an. Sollte Sektor A in diesem Ausmass bebaut werden, muss für Sektor B ebenfalls eine maximale Erschliessung möglich sein bzw. ein maximaler Baubereich ermöglicht werden.	A/B/D	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Auch Sektor B wurde in den bisherigen Planungsschritten berücksichtigt. Für Parzelle Gbbl. Nr. 451 ist grundsätzlich ein Erhalt des Gebäudes oder eine Ersatzbebauung in ähnlicher Körnung, Volumetrie und Ausrichtung denkbar. In beiden Fällen sind Bestand und Entwicklungen in den Sektoren A und B miteinander abzustimmen.</p> <p>Mit der maximal zulässigen GFZo und der zulässigen Anzahl Vollgeschosse werden Grundsätze auf Stufe ZPP festgelegt, welche den notwendigen Spielraum für die weitere Konkretisierung auf Stufe Überbauungsordnung ermöglichen. Die max. GFZo lässt hierbei bereits auf Stufe ZPP eine höhere bauliche Dichte als der heutige Bestand zu. Die städtebauliche Positionierung einer allfälligen Neubaute in Sektor B kann auf Stufe der nachfolgenden Überbauungsordnung konkretisiert und sichergestellt werden. Hinsichtlich der Gestaltung der zukünftigen Bebauung in Sektor B ermöglichen die ZPP-Bestimmungen die notwendige Flexibilität für die Konkretisierung einer allfälligen Neu-/Ersatzbebauung (Berücksichtigung Umfeld Altstadtbebauung, Vorgaben des Inventars schützenswerter Ortsbilder der Schweiz ISOS sowie des kommunalen Ortsbildschutzbereichs).</p>
27	03	Sektor B	In Sektor B sei eine Vergrößerung der maximal zulässigen GFo von 1'050m ² auf 1'300m ² zielführender und nach Ansicht der Mitwirkenden anzustreben.	B	<p>Das Nutzungsmass wird überprüft und sofern als machbar und zweckmässig beurteilt, neu definiert.</p> <p>Die bereits jetzt vorgesehene max. zulässige GFo ermöglicht eine signifikante Erhöhung der bestehenden Nutzfläche in Sektor B. Das zulässige Mass orientiert sich u.a. an der umliegenden Bebauung der</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					Zihlstrasse und ermöglicht eine ortsübliche bauliche Dichte/GFZo von ca. 1.0.
28	P3	Sektor A	Es wird befürchtet, dass der Neubau in Sektor A die Lebens- und Wohnqualität sowie den Liegenschaftswert im Sektor B reduzieren wird. Dazu seien entsprechende Kompensationen zu leisten.	A	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Mit dem Erlass der ZPP 5 Bahnhofgebiet wird auch für die Eigentümerschaft in Sektor B eine zeitgemässe bauliche Entwicklung des Grundstücks ermöglicht. Wie in den vorangehenden Punkten 26 und 27 dargelegt, geht mit der ZPP auch eine Erhöhung der zulässigen Ausnutzung («bauliche Dichte») in Sektor B einher. Der Liegenschaftswert wird durch die Planungsmassnahmen eine Wertsteigerung erfahren. Zudem ermöglichte bereits die altrechtliche Situation in Bereich von Sektor A (ehemaliger Überbauungsplan Kernzone mit Sonderbauvorschriften; Gebiet C) eine ähnliche Bebauung mit nur leicht geringerer Dichte.</p>
29	P3 P5	Sektor C	<p>Der Sektor C ist von den baupolizeilichen Massen ganz zu streichen. Allfällige Betriebsbauten fallen ohnehin unter das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz.</p> <p>Die Mitwirkenden erhoffen sich optisch, akustische, verkehrstechnisch und optimale auf die Anrainer abgestimmte Ausführungen.</p>	A/C	<p>Kenntnisnahme. Keine Anpassung der Vorlage.</p> <p>Die Planung in Sektor C und die darauf zu errichtenden (Betriebs-) Bauten der Bahn richten sich nach Bundesrecht (Eisenbahngesetz).</p> <p>Wie im Erläuterungsbericht dargelegt, werden in den ZPP-Bestimmungen insbesondere für den Bereich östlich der Geleise (Übergangsbereich zur Aalmatten) trotzdem spezifische Nutzungsmasse für Bauten und Anlagen festgelegt, die nicht zwingend dem Bahnbetrieb dienen müssen und damit nicht dem Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz unterstehen würden. Die baupolizeilichen Masse (Höhen, Längen und Abstände), die zulässige GFZo und zulässige Anzahl Vollgeschosse richten sich nach den Bestimmungen der «Bauzone 3» der östlich anschliessenden baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet».</p>

3.6 Umgebungsgestaltung/Freiräume und architektonische Gestaltung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
30	P3 P4 O2 O4	Stadtklima	Um ein verträgliches Stadtklima zu erreichen und damit die Gefahr von Hitzeinseln zu verhindern, sollen Freiräume möglichst unversiegelt belassen und zwecks Schatten begrünt werden. Für die Bepflanzung wird vorgeschlagen, möglichst einheimische/europäische Pflanzen zu wählen.	A/B/D	Kenntnisnahme. Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Die Anliegen sollen im qualitätssichernden Verfahren thematisiert werden. Sie sind grundsätzlich ausserhalb des ZPP-Verfahrens zu konkretisieren sein. Die Verankerung von Grundsätzen mit Verweis auf nachgelagerte Verfahren wird geprüft.
	P4	Gestaltung Bahnhofplatz	Es wird angemerkt, dass die vorgesehene Baumbepflanzung mit der Einstellhalle in Konflikt stehen könnte. Zudem wird angeregt, dass die Gestaltung des Bahnhofplatzes sich bspw. am MFO-Park in Zürich-Oerlikon orientieren soll. Dabei soll u.a. eine Orientierung an den «umliegenden Strukturen» stattfinden. Die horizontalen Verstreibungen tragen gleichzeitig die Platzbeleuchtung. Die Masten können mit Kletterpflanzen begrünt (Stadtklima), welche wenig Erreich zur Versorgung in Anspruch nehmen (kein Konflikt mit Einstellhalle).		Stadtklima: Die Stadt erarbeitet aktuell ein Biodiversitätskonzept, welches auch das Thema Stadtklima umfasst. Dieses soll Grundlage für den Unterhalt der öffentlichen Grün- und Freiflächen bilden. Bei neuen Projekten oder bei Ersatzpflanzungen bzw. Gestaltungen muss das Konzept konsultiert werden, dessen Vorgaben sind anzuwenden. Die Planung der beiden Freiräume/Plätze wird entsprechend mit den Aussagen des Biodiversitätskonzepts koordiniert werden.
	P4 P13	Gestaltung Bibliotheksplatz	Es wird vorgeschlagen, die Gestaltungsidee für den neuen Bahnhofplatz aus den Planungsgrundlagen, d.h. Begrünung mit einer Baumbepflanzung , auf den Bibliotheksplatz zu übertragen. Die vorhandenen geschützten Bäume beidseits der Strasse passen diesbezüglich bereits in das Konzept. Andererseits wird für den Bibliotheksplatz die Realisierung eines einfachen Wassergrabens mit 3-4 Wasserfontänen gewünscht. Damit könnte ein historischer Bezug zum ehemaligen Altstadtgraben geschaffen werden.		Platzgestaltungen: Die ZPP legt primär den Grundsatz der Qualitätssicherung fest (Pflicht zur Durchführung qualitätssichernden Verfahrens). Die konkrete Gestaltung und Bepflanzung werden daher stufengerecht im Rahmen der nachfolgenden Verfahren erarbeitet. Falls zweckmässig oder notwendig (z. B. Anteil Versiegelung) werden allgemeinverbindliche Vorgaben direkt in der Überbauungsordnung verankert.
31	P6 O1 P12	Aussenraum Sektor A	Das abgedrehte Volumen schafft trapezformige Aussenräume, welche sich gleichförmig und uninteressant um das Gebäude anordnen. Es entstehen keine interessanten Nischen, sondern eher kleine, leere und schwer bespielbare Aussenräume .	A/D	Kenntnisnahme. Die Anliegen werden ausserhalb des ZPP-Verfahrens zu konkretisieren sein. Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen.

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					Die konkrete Ausgestaltung der Aussenräume ist nicht Gegenstand der ZPP. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens ist aufzuzeigen, wie die Freiflächen/Plätze in Bezug auf die Neubebauung und die umgebende Bebauung Öffentlichkeit gestaltet werden.
32	05	Baukörper Sektor A	Der mögliche Bau gefällt in Grösse und Platzierung. Eine klare Linie ohne auslandende Balkone ist wünschenswert. Der Körper soll architektonisch wertvoll sein und gekonnt als Gegenpol zur Altstadt stehen.	A	Kenntnisnahme. Das bisherige städtebauliche Konzept gilt aufgrund des geänderten Vorgehens nicht mehr als gesetzt. Vielmehr wird das städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Die architektonische Ausgestaltung der Neubaute ist zudem im weiteren Verlauf zu konkretisieren.
33	P6 P10 01 06 07 P12	Baukörper Sektor A	Die Mitwirkenden beurteilen den vorgesehenen Baukörper in Sektor A kritisch. Es wird angemerkt, dass die Form des Quaders das Ziel der massvollen Eingliederung in das Ortsbild nicht erfüllt und die vorgesehene Stellung, Höhe und Dichte zu streng definiert ist. Es wird geäussert, dass die definierten Baulinien und damit die Setzung willkürlich wirken und keinen Bezug zur bestehenden historischen Umgebung nehmen.	A	Kenntnisnahme. vgl. Stellungnahme Nr. 32.

3.7 Verkehr, Parkierung und Erschliessung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
34	P8	Oberirdische Parkfelder	Den Erfahrungen der Mitwirkenden entsprechend sind kleinere Verkaufsgeschäfte immer auf oberirdische Parkfelder angewiesen, da die	C	Am Grundsatz zur unterirdischen Anordnung der Parkplätze wird festgehalten. Oberirdische Parkfelder werden an dieser zentralen und

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			Kundschaft diese Art der Parkierung für kleinere Einkäufe einer Einstellhalle deutlich vorzieht. Es wird daher angeregt, dass auch wenn der Baukörper im Sektor A realisiert wird, die 20 oberirdischen Parkfelder dennoch erstellt werden können.		bedeutsamen Lage und insbesondere aufgrund beschränkter Platzverhältnisse als nicht zweckmässig beurteilt. Dies entspricht im Grundsatz nicht zuletzt auch den altrechtlichen Bestimmungen zum Bahnhofgebiet (Überbauungsplan mit Gestaltungsvorschriften; Gebiet C). Die neue ZPP legt jedoch bei Nicht-Realisierung einer Baute in Sektor A im Sinne einer Rückfallebene fest, dass max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig sind.
35	04	Oberirdische Parkfelder	Im Grundsatz sei auf oberirdische Parkplätze gänzlich zu verzichten .	A/B	Kenntnisnahme. Anliegen wird bereits berücksichtigt. Gemäss ZPP-Bestimmungen wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen. Bei Realisierung eine Neubebauung in Sektor A ist die Parkierung ausschliesslich unterirdisch anzuordnen.
36	05 07	Einstellhalle	Mit einem öffentlichen Parkhaus gewinnt der Wirtschaftsstandort an Attraktivität und kompensiert die in den letzten 10 Jahren aufgehobene Parkplätze in Zentrumsnähe. Von den Mitwirkenden wird als wichtig erachtet, dass das künftige Parkhaus genügend Parkierungsmöglichkeiten anbietet. Gefordert werden öffentliche Parkplätze (mind. 30-50 in der Anzahl) und Parkplätze für Dauermieter des umliegenden Gewerbes und Einwohnenden (mind. 30) wie auch eine kostenlose Kurzzeitparkierung.	A/B/D	Kenntnisnahme. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Variantenstudium, ist vorgesehen, dass das Untergeschoss neben Kellern und Lagerflächen die Kundenparkplätze wie auch die private Parkierung von pro UG aufnehmen muss. Die konkrete Anzahl Parkplätze wird im Verlaufe der weiteren Planung unter Berücksichtigung von technischen und wirtschaftlichen Aspekten zu klären sein (z. B. ob 1 oder 2 Untergeschosse). Es wird geprüft, die Regeln zur Bemessung der Parkplätze in den ZPP-Bestimmungen aufzunehmen, sofern unter Berücksichtigung der kantonalen Bauverordnung und der baurechtlichen Teilbauordnung Altstadt dazu ein Bedarf besteht. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass mit der neuen Einstellhalle eine Mehrheit an öffentlichen Parkplätzen realisiert werden soll. Zudem soll auch ein zusätzliches Angebot für Private bereitgestellt werden (bislang wird von einer Parkplatzbewirtschaftung ausgegangen).

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
37	02 04 08	Einstellhalle	Falls im Sektor A ein Neubau entsteht, regen wir an, die heutigen Parkplätze entlang der Hauptstrasse/Kernzone in der Altstadt aufzuheben und die Einstellhalle dementsprechend zu dimensionieren (mind. gleiche Anzahl). Damit könnten im Stedtli mehr Aufenthalts- und Freiräume geschaffen werden.	A/D	Kenntnisnahme. Die Anliegen werden im weiteren Verfahren geprüft. Eine entsprechende Verlegung von Parkplätzen aus dem Stedtli in ein Parkhaus kann weder in der ZPP noch in der Überbauungsordnung geregelt werden. ZPP und UeO können aber Grundsätze zur Anordnung (und Realisierung) öffentlicher Parkplätze in einem Parkhaus vorsehen. Die Parkplatzfrage im Stedtli ist im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Ortsdurchfahrt zu klären und in einem politischen Prozess auszuhandeln. Zwischen den beiden Planungen besteht grundsätzlich nur ein indirekter Zusammenhang.
38	06 03	Zufahrt Einstellhalle	Die Einfahrt zur Einstellhalle muss von der Ostseite her erfolgen, diese Zu- und Wegfahrt darf unter keinen Umständen über den Bahnhofplatz geleitet werden. Die Zufahrt in die Einstellhalle sollte wenn möglich von Süden erfolgen. Zutrittsmöglichkeiten zu den öffentlichen Teilen des Gebäudes sollen sowohl von der Bahnhofseite als auch von der Bibliothekseite geschaffen werden.	A/D	Kenntnisnahme. Im Rahmen des «Variantenstudiums Verkehr» wurden mögliche Alternativen geprüft. Die Bestvariante sieht die Anbindung einer ESH-Einfahrt im Südosten vor. Die bisherigen verkehrsplanerischen Abklärungen haben aufgezeigt, dass die Einstellhallenzufahrt wie auch die Anlieferung auf der südöstlichen Seite, integriert in die Fassade, zu erfolgen hat. Aufgrund der engen Verhältnisse und des Quartiercharakters der Zihlstrasse hat die Zu- und Wegfahrt über den Bereich des Bahnhofplatzes zu erfolgen.
39	07	Zufahrt	Die Erschliessung über den neuen Bahnhofplatz für die Zulieferung und Ein/Ausfahrt zum Parkhaus ergibt aus Sicht der Mitwirkenden Sinn.	A	Kenntnisnahme.
40	P5	Anlieferung	Es ist aus Sicht der Aussenräume richtig, die Anlieferung in den Baukörper hinein zu legen. Aussenraum für eine Rampe auf dem Bahnhofplatz ist ausreichend vorhanden.	A	Kenntnisnahme.
41	P8	Zufahrt Anlieferung	Es wird davon ausgegangen, dass die geplante Zufahrt für die Anlieferung von der Hauptstrasse über den Bahnhofplatz für die Logistik eines Detailhändlers unzureichend ist. Die Parkierung eines dafür eingesetzten Kraftfahrzeugs benötigt aus unserer Sicht	A/B	Kenntnisnahme. Anliegen werden bereits berücksichtigt. Entsprechende Abklärungen mittels Schleppkurven wurden bereits in den Vorstudien vorgenommen, so dass die Zu- und Wegfahrt wie auch die Parkierung für die Anlieferung grundsätzlich möglich sind

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			grosszügigere Platzverhältnisse, um ausreichend manövrieren zu können.		(Typ Normal-LKW). Die Abklärungen zum Verkehr und der Anlieferung haben ergeben, dass die Einstellhallenzufahrt wie auch die Andockstelle für die Anlieferung auf der südöstlichen Seite, integriert in die Fassade, zu erfolgen hat. Aufgrund der engen Verhältnisse und des Quartiercharakters der Zihlstrasse hat die Zu- und Wegfahrt über den Bereich des Bahnhofplatzes zu erfolgen. Ein Typ Normal-LKW (ohne Anhänger) muss entsprechend auf dem Bahnhofplatz wenden können. Eine Anlieferung mittels Sattelaufleger mit Anhänger (z. B. 40-Töner) ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich.
42	P11	Bushaltestelle «Bahnhof Nidau»	Die ASm-Züge und die VB-Busse sind nicht (sachgerecht) verknüpft (ca. 250m Distanz). Die im Agglomerationsprogramm aufgeführte Handlungsanweisung KM-Mu.7 ist nicht umgesetzt. Im BGK vermisse ich die bei Bushaltestellen übliche Fussverkehrsschutzinsel . Eine solche ist bei beidseitig der Strasse liegenden Bushaltekanten verkehrstechnisch und -planerisch dringend. Es wird eine Überarbeitung der Bushaltestelle «Bahnhof Nidau» im Sinne von attraktiven, kurzen und sicheren Umsteigebeziehungen (Bus-Bahn) und der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen angeregt.	A/D	Kenntnisnahme. Die Anliegen werden ausserhalb des ZPP-Verfahrens geprüft und konkretisiert. Aus Sicht der Umsteigebeziehungen ist eine Haltestelle direkt beim Bahnübergang wünschenswert und wird auch weiterhin angestrebt. Die Anordnung der Publikumsanlagen stellt keinen Bestandteil der vorliegenden ZPP dar. Im Zuge der Totalsanierung Bahnhof Nidau muss für die bestehende Bushaltestelle auf dem Bahnhofplatz eine temporäre Ersatzlösung geschaffen werden (Parzelle 137). Derzeit ist das Konzept des zukünftigen Busbetriebes im Raum Nidau in Überarbeitung, daran beteiligt sind insbesondere das kant. Amt für öffentlichen Verkehr, die Stadt Nidau, der Oberingenieurkreis III sowie die Verkehrsbetriebe Biel. Sowohl betreffend Linienführung der einzelnen Buslinien wie auch der vorgesehenen Haltestellen nach Ablauf der Übergangszeit bestehen zum heutigen Zeitpunkt noch keine abschliessenden Angaben. Die definitive Lage der neuen Bushaltestelle am Bahnhof Nidau wird unter Mitberücksichtigung der vom Mitwirkenden erwähnten Rahmenbedingungen (Agglomerationsprogramm, Umsteigebeziehungen im Sinne Mobilitätsdrehscheibe) definiert werden.
43	P4	Verkehrerschliessung Bahnhofplatz	Aus dem Erläuterungsbericht gehen keine klaren Informationen zur Lenkung der Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz (Anlieferung, Zufahrt MIV, Velorouten, Fussgänger, «Kiss & Ride») hervor. Es ist voraussehbar, dass für den ebenerdigen Langsamverkehr die Einfahrtsrampe	A/D	Kenntnisnahme. Die Anliegen bezüglich Zufahrt ESH werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			zur unterirdischen Parkierung und manövrierende Lastwagen zu grossen Hindernissen werden.		<p>Bezüglich der Verkehrsströme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden wird davon ausgegangen, dass mit der Planung eine wesentliche Verbesserung erreicht werden kann. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 44</p> <p>Durch die Verlegung der Bushaltestelle ergeben sich neue Verkehrssicherheitsfragen, die im Rahmen der weiteren Planung vertieft und geklärt werden müssen. Dies ist bereits vorgemerkt und gestützt auf die verkehrsplanerischen Abklärungen im Rahmen der «räumlichen Leitlinien» festgehalten. Da die Durchfahrt Zihlstrasse für den MIV sowie bestehenden Parkplätze im Umfeld Bahnhof/Zihlstrasse entfallen, ist davon auszugehen, dass zukünftig ein geringeres Konfliktpotenzial besteht. Zudem erfolgt die Anlieferung max. 1x im Tag und ist im rückwärtigen Bereich in Richtung Zihlstrasse angeordnet.</p>
44	P11 04	Langsamverkehr (Sicherheit)	Der Fussverkehr sollte nicht vor abfahrenden Bussen die Strasse queren. Andererseits sollten die Busse nicht die für den Strassen- und Fussverkehr bei Fusswegquerungen wichtige Sicht einschränken. Wichtig ist eine klare gestalterische Trennung der FussgängerInnen und der Zulieferung des Detailhändlers, damit keine gefährlichen Situationen entstehen.	A/D	<p>Kenntnisnahme. Die Anliegen werden ausserhalb des ZPP-Verfahrens in der «Planung Totalsanierung Bahnhof Nidau» konkretisiert.</p> <p>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. 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. Ebenso ist für die ASm eine attraktive Velo- und Fussgänger freundliche Gestaltung des Bahnhofplatzes zwingend.</p> <p>Die Verkehrssicherheitsfragen aufgrund der Neuordnung der Verkehrsströme werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt und falls notwendig in geeigneter Weise in der Überbauungsordnung geregelt.</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
45	04 06 07 08	Langsamverkehr	Es wird angeregt, im Bahnhofgebiet eine Drop-off Zone (Taxis, «Kiss & Ride») und gedeckte Abstellplätze für Velos (inkl. Ladestation) und Roller und eventuell ein Mobilitätsstandort zu schaffen.	A/D	<p>Kenntnisnahme. Die Anliegen sind Gegenstand von Verfahren zur «Planung Totalsanierung Bahnhof Nidau» ausserhalb des ZPP-Verfahrens.</p> <p>Das Anliegen betrifft im Grundsatz das Projekt «Totalsanierung Bahnhof Nidau» der ASm.. Diese sieht insb. die Erstellung von Veloabstellanlagen im direkten Umfeld des neuen Bahnhofs vor. Die von den Mitwirkenden eingebrachten Anregungen (z. B. Kiss&Ride) werden vor dem Hintergrund von beschränkten Platzverhältnissen bei der weiteren Planung berücksichtigt und bei der ASm eingebracht.</p>
46	P6 O6 P12	Verkehrsbelastung und Lärm	Den Auswirkungen des zu erwartenden Mehrverkehrs und der Belastung durch Lärm werden nicht gebührend Rechnung getragen. Der Absicht, das Städtli Nidau von Verkehr zu entlasten wird mit einer möglichen Realisation eines Detailhändlers mit entsprechendem Mehrverkehr gegenteilig entgegengewirkt. Es erscheint fragwürdig, genau vor der Stadt einen Anziehungspunkt anzusiedeln. Die Mehrbelastung des bestehenden Strassennetzes, insbesondere der Hauptstrasse, bedarf einer vorzeitigen und phasengerechten Prüfung des Verkehrsaufkommens und eines entsprechenden Lärmgutachtens.	A/C	<p>Kenntnisnahme. Keine Anpassung Vorlage.</p> <p>Bevölkerung und Erwerbstätige bewegen sich bereits heute auf dem städtischen Verkehrsnetz, um Versorgungsangebote aufzusuchen. Durch die Nutzung von Versorgungsangeboten an zentraler Lage am Bahnhof werden die Fahrdistanzen insgesamt kürzer. Ein Anteil der Fahrten wird zudem potenziell wegfallen, da aufgrund der Lage auf eine Autonutzung verzichtet werden kann. Diese Effekte sind positiv zu beurteilen und werden durch Forschungsstudien bestätigt. Die Erstellung eines Lärmgutachtens wird zu gegebener Zeit vorgenommen. Allfällig notwendige Massnahmen (baulich, konzeptionell) werden stufengerecht festgelegt.</p>
47	P2	Kreisel/Ampel	Beim geplanten Kreisel besteht kein Vortrittsrecht mehr aus dem Aalmatten-Gerberweg. Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens kommt es vor den ersten Häusern im Aalmattenquartier zu Stauungen. Für die Mitwirkende stellt sich die Frage, warum an dieser Stelle ein Kreisel realisiert wird. Neu werden intelligente Ampelsysteme , welche frühzeitig den anfallenden Verkehrsfluss erkennen können, bevorzugt. Des Weiteren sind Lichtsignale und Bahnschranken für die BTI-Bahn bereits geplant.	C/D	<p>Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden resp. ist Gegenstand des Verfahrens Sanierung Ortsdurchfahrt ausserhalb der ZPP.</p> <p>Bezüglich des Bahnhofsknotens wurden zwei Varianten geprüft (Lichtsignal gesteuerter Knotenpunkt sowie Kreisel), wobei die Variante Kreisel aus städtebaulichen Aspekten bevorzugt und weiterverfolgt wurde. Die Umgestaltung der Hauptstrasse und damit auch des erwähnten Knotens stellt keinen Bestandteil der vorliegenden ZPP dar und obliegt zudem der Kompetenz des Kantons.</p>
48	08	Kreisel	Die Erschliessung des Aalmattenquartiers ab Kreisel auf der Hauptstrasse hat via Aalmattenweg zu erfolgen, die Anwohnenden des	A/B/D	Kenntnisnahme. Das Anliegen ist bereits berücksichtigt, wird jedoch ausserhalb des ZPP-Verfahrens geregelt.

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			nördlichen Teils des Gerberwegs können von der Südseite in den als Stichstrasse ausgestalteten Gerberweg einfahren.		Die Ausgestaltung des neuen Kreisels ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens Bahnhof Nidau. Die Erschliessung des Aalmattenquartiers erfolgt auch zukünftig wie bis anhin über den Aalmattenweg.

3.8 Energie

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
49	03 04 07	Energieversorgung	Die Erweiterung des Seewärmeverbunds und dass die Stadt eigene Liegenschaften und Neubauten an den Verbund anschliesst wird befürwortet. Die Mitwirkenden regen an, verschiedene Varianten der Energieversorgung zu prüfen (z. B. Solarenergie).	A/B/D	Kenntnisnahme. Das Anliegen wird bereits berücksichtigt. Die Energiethematik wird ausserhalb des ZPP-Verfahrens geregelt. Hinsichtlich einer Bebauung in Sektor A ist eine sparende und umweltschonende Energieverwendung ein grosses Anliegen der Stadt. Nebst der Wärmeversorgung via Seewärmeverbund werden daher weitere nachhaltige Energieversorgungslösungen angestrebt. Solaranlagen sind grundsätzlich bewilligungsfrei. Zudem ist die Pflicht zur Nutzung von Solarenergie durch die übergeordnete Gesetzgebung geregelt. Massnahmen zur Förderung dieser sind daher in der ZPP nicht vorgesehen.
50	P5 02	Energieversorgung	Zum angestrebten Goldlabel drängt sich an diesem Standort für einen Neubau die Anwendung des Minergie-A-Strandards auf (Photovoltaik, Wärmedämmung, Belüftung, Luftdichtheit, Warmwasser, Beleuchtung, Energiemonitoring sowie 100% fossilfreie Energie). Es wird angeregt den Energie Plus Standard anzustreben.	C	Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Keine Anpassung der Vorlage. Eine sparende und umweltschonende Energieverwendung stellt ein zentrales Anliegen der Stadt dar. Das Festlegen einer Pflicht zur Erreichung eines Labels auf Stufe Nutzungsplanung wird aufgrund der ständigen Innovation im Bereich der Energieversorgung als nicht zweckmässig beurteilt.