



STADT NIDAU

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

Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV)
Öffentliche Mitwirkung



Bern, 13. September 2022, aktualisiert 4. Oktober 2022

Impressum

Auftraggeber

Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Bernhard Leder
Lukas auf der Maur

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1. Planungsgegenstand | 1 |
| 1.1 Ausgangslage: Teilgrundordnung Altstadt | 1 |
| 1.2 Anlass | 1 |
| 1.3 Planungsgebiet..... | 1 |
| 1.4 Planungsorganisation..... | 3 |
| 2. Übergeordnete Rahmenbedingungen | 4 |
| 2.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)..... | 4 |
| 2.2 Bauinventar | 4 |
| 2.3 Richtplan Kanton Bern | 5 |
| 2.4 RGSK Biel-Seeland & Agglomerationsprogramm Biel/Lyss..... | 6 |
| 2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge..... | 8 |
| 2.6 Stadt Nidau..... | 8 |
| 2.7 Totalsanierung Bahnhof Nidau..... | 14 |
| 3. Planungsziele | 15 |
| 4. Räumliche Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets | 16 |
| 4.1 Ausgangslage, Ablauf und Organisation | 16 |
| 4.2 Variantenstudium..... | 16 |
| 4.3 Leitlinien der räumlichen Entwicklung..... | 19 |
| 5. Planungsmaßnahme: Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet» | 21 |
| 5.1 Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»..... | 21 |
| 5.2 Teilzonenpläne TGO «Altstadt» | 22 |
| 5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen..... | 23 |
| 6. Auswirkungen der Planung und planerische Beurteilung | 25 |
| 6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen | 25 |
| 6.2 Siedlungsentwicklung..... | 26 |
| 6.3 Ortsbild | 27 |
| 6.4 Verkehr und Umwelt | 27 |
| 6.5 Störfallvorsorge | 28 |
| 7. Planerlassverfahren | 29 |
| 7.1 Wahl des Verfahrens | 29 |
| 7.2 Öffentliche Mitwirkung..... | 29 |
| 7.3 Kantonale Vorprüfung | 30 |
| 7.4 Öffentliche Auflage | 30 |
| 7.5 Beschluss | 30 |
| Anhang | 31 |
| Anhang 1 Nidau Bahnhofsgebiet; Leitplan der räumlichen Entwicklung | |
| Anhang 2 Entwicklung Bahnhofsgebiet, Nidau | |
| Anhang 3 Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»..... | |
| Anhang 4 Kurzbericht Koordination Raumplanung – Störfallvorsorge | |

1. Planungsgegenstand

1.1 Ausgangslage: Teilgrundordnung Altstadt

Baurechtliche Grundordnung

Die letzte gesamtheitliche Revision der Ortsplanung der Stadt Nidau wurde von der Einwohnergemeinde am 11. September 1979 beschlossen und am 29. Oktober 1980 durch die Baudirektion des Kantons Bern genehmigt. Seit der letzten Gesamtrevision vor mittlerweile 40 Jahren wurden bloss einzelne Änderungen und Ergänzungen an der baurechtlichen Grundordnung vorgenommen. Die Stadt Nidau hat daher 2011 entschieden, ihre Ortsplanung gesamthaft zu überarbeiten und an die aktuellen Verhältnisse anzupassen.

Ortsplanungsrevision ab 2011: Teilgrundordnung «Altstadt»

Angesichts der Dimension und Komplexität der verschiedenen kommunalen und grenzüberschreitenden Schlüsselprojekte hat die Planungsbehörde entschieden, die baurechtliche Grundordnung nicht als Gesamtes, sondern schrittweise und aufgeteilt auf mehrere Teilräume zu revidieren. Für das Teilgebiet zwischen Zihl und Stadtgraben sowie dem Schloss Nidau und dem Bahnhof Nidau wurde die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» erarbeitet. Mit der Teilgrundordnung «Altstadt» wurde der altrechtliche Überbauungsplan Kernzone mit Sonderbauvorschriften für die Altstadt (genehmigt am 20.03.1986) abgelöst. Mit Verfügung vom 16. Oktober 2020 der Genehmigung durch den Kanton und der nachfolgenden Publikation ist die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» seit Ende 2020 in Kraft getreten.

1.2 Anlass

Erlass TGO Altstadt ohne ZPP 5 Bahnhofsgelände

Im Rahmen der Erarbeitung der Teilgrundordnung Altstadt wurde für den Bereich der südlichen Vorstadt inklusive Bahnhof Nidau und dessen Umfeld vorgesehen, eine Zone mit Planungspflicht nach Artikel 73 des kantonalen Baugesetzes (BauG) zu erlassen. Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens sollte die künftige Bebauung, Struktur und Gestaltung der Vorstadt geklärt werden. Da für den Bereich der südlichen Vorstadt jedoch eine erste Stufe eines qualitätssichernden Verfahrens durchgeführt wurde und die Ergebnisse von parallel laufenden Planungen (Umbau asm-Bahnhof; Umgestaltung Knoten Hauptstrasse) abzuwarten waren, wurde **im Rahmen des Planerlassverfahrens zur TGO Altstadt entschieden, die vorgesehene Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofsgelände» vom Beschluss des Stadtrats auszunehmen.**

1.3 Planungsgebiet

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet befindet sich südlich der Altstadt («Stedtli») und umfasst Bereiche der südlichen Vorstadt mit dem Parkplatz am Bibliotheksplatz sowie dem gesamten Umfeld des Bahnhofs Nidau (Bahnhofgebäude inkl. Gleisanlagen). Östlich der asm-Geleise gehört auch das Dreieck zwischen der heutigen Trafostation, dem Gerberweg und der Einmündung des Aalmattenwegs in die Hauptstrasse zum Planungsgebiet.

Planungsgebiet durch Verkehrsinfrastrukturen geprägt

Das Planungsgebiet ist aktuell primär durch grossflächige Verkehrsinfrastrukturen genutzt. Westlich führt die Hauptstrasse in Richtung Stedtli, im Zentrum befindet sich der Bibliotheksplatz mit oberirdischer Parkierung sowie das Bahnhofsumfeld, östlich führen die asm-Geleise durchs Planungsgebiet. Innerhalb des Areals befinden sich mit den Liegenschaften Hauptstrasse 75 und Zihlstrasse 52 sowie dem Bahnhofsgebäude (Hauptstrasse 93) nur drei bestehende Gebäude, östlich der Geleise finden sich einige technische Infrastrukturbauten (Trafostation, Perron- und Velounterstand etc.).



Abb. 1 Orthofoto der südlichen Vorstadt mit dem Planungsgebiet (rot umrandet).

Betroffene Grundstücke

Folgende Grundstücke befinden sich gesamthaft oder aber teilweise innerhalb des Planungsgebiets:

| Parzelle GB Nr. | Fläche innerhalb Planungsgebiet | Bemerkungen |
|--------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 41 | | |
| 45 | | Verkehrsfläche |
| 104 | | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 124 | | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 137 | | |
| 147 | | teilweise in Gebiet |
| 181 | | teilweise in Gebiet |
| 219 | | |
| 227 | | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 305 | | |
| 393 | | teilweise in Gebiet |
| 396 | | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 451 | | |

| | |
|------|-------------------------------------|
| 539 | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 1185 | Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet |
| 1248 | Bahnhof, teilweise in Gebiet |
| 1331 | teilweise in Gebiet |

1.4 Planungsorganisation

*Planungsorgane
der Stadt Nidau*

Planungsbehörde ist der Gemeinderat der Stadt Nidau. Als vorberatendes Gremium des Gemeinderats wirkt der Planungsausschuss. Zwischen- und Schlussergebnisse werden jeweils vor den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritten (Mitwirkung, Vorprüfung, Auflage, Beschluss und Genehmigung) dem Planungsausschuss sowie dem Gemeinderat zum Beschluss unterbreitet.

Stadtrat

Gemäss Artikel 55 der Stadtordnung von Nidau vom 24.11.2002 (Stand 01.07.2016) beschliesst der Stadtrat unter Vorbehalt des fakultativen Referendums (Art. 35) über die baurechtliche Grundordnung.

Planungsausschuss

Der Planungsausschuss wirkte bis Ende 2021 als Steuergruppe, per Ende 2021 wurde dieser aufgelöst. Bis dahin hat er die ausgearbeiteten Planungsinstrumente vorberaten und diese jeweils zuhanden des Gemeinderates verabschiedet. Im Planungsausschuss waren folgende Mitglieder vertreten:

- Sandra Hess Stadtpräsidentin, Vorsitz
- Martin Fuhrer Gemeinderat, Finanzen (*bis Ende 2021*)
- Philippe Messerli Gemeinderat, Tiefbau + Umwelt (*bis Ende 2021*)
- Stephan Ochsenbein Stadtverwalter
- Anna Steuri Abteilungsleiterin Infrastruktur
- Michèle Bögli Verfahrensleiterin Bau
- Carlo Fahrländer kanzlei konstruktiv; juristische Begleitung

Die beauftragten Planer (BHP Raumplan, Planteam S, Kontextplan) nahmen projektspezifisch an den Sitzungen des Planungsausschusses teil.

2. Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Umgebungszone III
«Südlicher Vorstadt-
und Bahnhofbereich»

Grossflächige Bereiche des Planungsgebiets befinden sich gemäss dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) in der Umgebungszone III (vgl. Abb. 2). Die Umgebungszone III «Südlicher Vorstadt- und Bahnhofbereich» gilt gemäss ISOS als *gestaltungsbedürftig*, deren Anschluss an die Altstadt als *chaotisch* beschrieben wird. Sie wurde mit der «Aufnahmekategorie b» («empfindlicher Teil des Ortsbildes») und dem «Erhaltungsziel b» («Erhalten der Eigenschaften»; wie bspw. mit Gestaltungsvorschriften und Auflagen für Neubauten, Bepflanzung usw.) klassifiziert. «

Gebiet 1 «Altstadt»

Der nördliche Bereich des Planungsgebiets im Umfeld des Knettnauwegs und der Bibliothek tangiert zudem teilweise das «Gebiet 1» der Altstadt mit ihrem ursprünglich trapezförmigen Grundriss. Für die Altstadt gilt das «Erhaltungsziel A – Erhalten der Substanz». Östlich vis-à-vis des Planungsgebiets befindet sich als Einzelelement ein Geschäftshaus aus dem 20. Jhd. mit ortsbildwirksamer Stellung (0.0.35).



Abb. 2 Ausschnitt aus dem Aufnahmeplan ISOS der Gemeinde Nidau (2. Fassung 01.95; BAK). Planungsgebiet orange markiert.

2.2 Bauinventar

Baugruppe A
«Nidau Stadtkern»

In Anlehnung an das ISOS-Gebiet 1 wurde für die Altstadt im kantonalen Bauinventar die Baugruppe A «Nidau Stadtkern» ausgeschieden (vgl. Abb. 3). Innerhalb der Baugruppe befinden sich insbesondere die Grundstücke GB Nr. 147, 181, 393 und 451 des Planungsgebiets. Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich zudem die Brückenbrüstung von 1845 (erhaltenswertes Objekt; K-Objekt). Unmittelbar angrenzend bilden die beiden schützenswerten Objekte Hauptstrasse 46 (heutige BEKB) und 73 (heutige Bibliothek) das südliche Tor zur Altstadt.

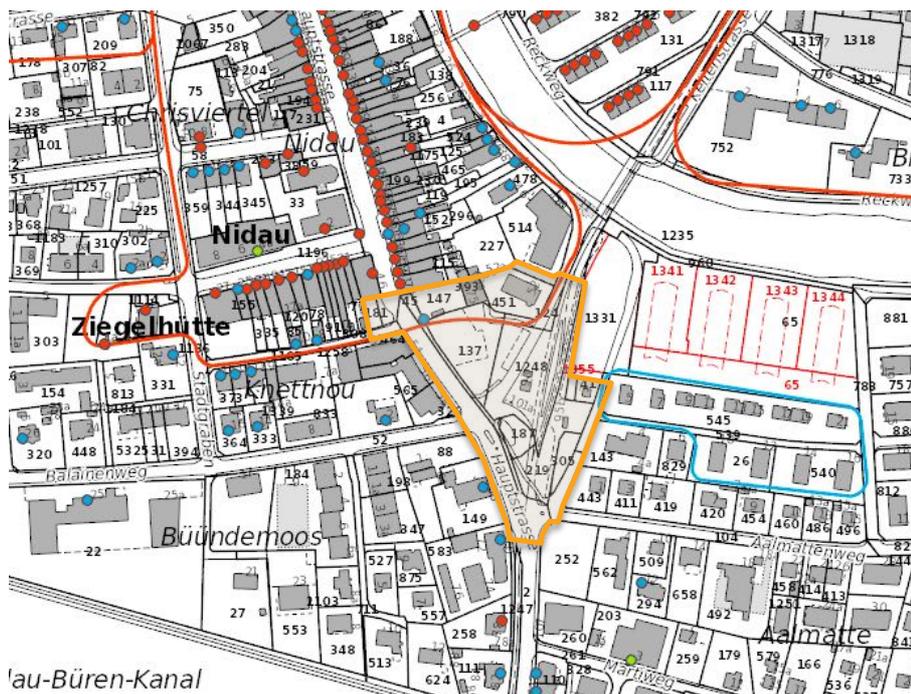


Abb. 3 Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Bauinventars (Geoportal Kt. Bern). Planungsgebiet orange markiert.

2.3 Richtplan Kanton Bern

Revidierter
kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wurde auf Basis des revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG; in Kraft seit 1. Mai 2014) angepasst. Er wurde im September 2015 vom Regierungsrat beschlossen und am 4. Mai 2016 vom Bundesrat genehmigt:

- Der kantonale Richtplan verfolgt das Ziel, Siedlungswachstum primär dort zu fördern, wo eine gute Versorgungsinfrastruktur und ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs bestehen.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzung von Gebäudevolumen, Überbauung von Baulücken, Umnutzung von Brachen, etc.) wird zur zentralen planerischen Aufgabe. Die Gemeinden müssen ihre inneren Nutzungsreserven erfassen und geeignete Massnahmen ergreifen.

Raumtyp «urbanes
Kerngebiet»

Die Stadt Nidau als Teil der Agglomeration Biel liegt auf der kantonalen Entwicklungsachse Biel – Bern – Thun. Gemäss Entwicklungsbild und Massnahmenblatt C_02 des kantonalen Richtplans gehört die Stadt Nidau zum Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen». Die urbanen Kerngebiete sollen gemäss Zielvorgabe «als Entwicklungsmotoren gestärkt werden». Der Richtplan sieht für diesen Raumtyp ein Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum von rund 11% in den nächsten 30 Jahren vor, zudem soll eine durchschnittliche Raumnutzerdichte von 85 Raumnutzern pro Hektare angestrebt werden (Einwohner und Beschäftigte).

2.4 RGSK Biel-Seeland & Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation

RGSK als behördenverbindliche Grundlage

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Region seeland. biel/bienne einschliesslich der bernischen Gemeinden der Planungsregion Repla Grenchen-Büren. Es schafft die Voraussetzungen, um die Region als attraktiven Lebens- und Naturraum sowie als Wirtschaftsstandort zu stärken. Als regionaler Richtplan dient das RGSK als gemeinsame Leitplanke für die räumliche Entwicklung in der Region Biel-Seeland und als behördenverbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden.

RGSK Biel-Seeland der 3. Generation

Das RGSK der 3. Generation stellt eine Aktualisierung des RGSK 2016 dar und wurde vom Kanton am 20. Dezember 2021 genehmigt. Das Planungsgebiet gilt gemäss RGSK 2021 als «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet» mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» (vgl. Abb. 4; rosa Umrandung). Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gemeinden treiben dabei die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.

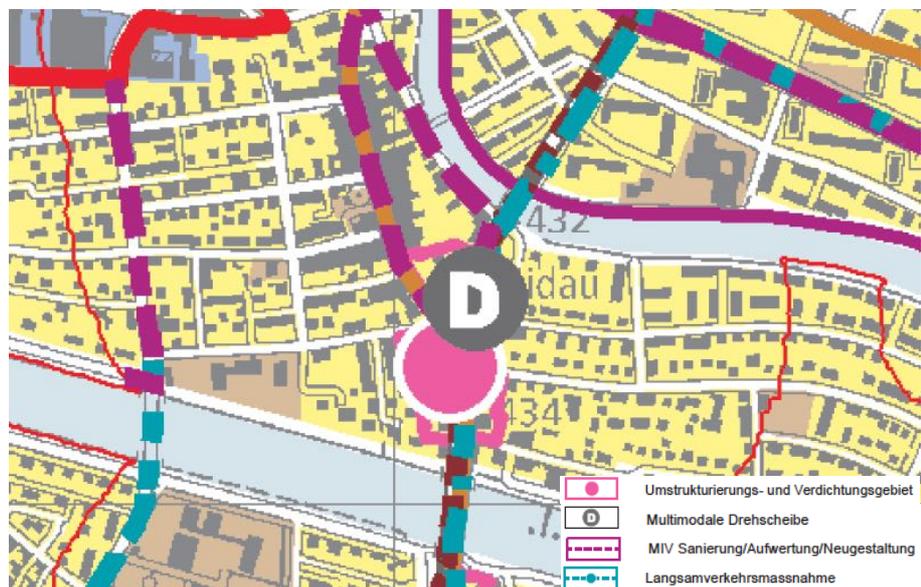


Abb. 4 Ausschnitt aus der Übersichtskarte RSGK Biel-Seeland 3. Generation (2021).

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

Mit der 3. Generation des RGSK wurde das Agglomerationsprogramm «Biel/Lyss» aus dem RGSK herausgelöst, so dass das Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4) neu als separates Dossier vorliegt. Mit dem Agglomerationsprogramm werden beim Bund finanzielle Beiträge an Verkehrsprojekte in der Agglomeration beantragt. Es zeigt auf, wie in der Agglomeration Biel/Lyss die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden und welche Massnahmen die Gemeinden

und der Kanton in den nächsten Jahren umsetzen wollen. Das AP 4 basiert auf den Vorgängergenerationen und entwickelt diese weiter. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert die Strategien und Massnahmen für die nächsten rund zehn Jahre. Die Mitgliederversammlung hat das Agglomerationsprogramm der 4. Generation am 30. Juni 2021 beschlossen. Das Dossier wurde am 3. September 2021 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Der definitive Prüfbericht des Bundes wird voraussichtlich im März 2023 vorliegen.

*Massnahmen
S-UV.1.22 und KM-Mu.7*

Auch im AP 4 ist das Planungsgebiet Bestandteil eines «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiets» (S-UV.1.22 Nidau Bahnhof; inkl. Vorstadt Süd; vgl. Abb. 5). Das Gebiet weist den Koordinationsstand «Festsetzung» und einen «A-Horizont (2024 – 2027)» auf. Dabei sind im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision Umsetzungsmassnahmen zu prüfen. Das Gebiet bildet den Auftakt zum dicht genutzten Stadtzentrum von Nidau (Altstadt) und bietet Potenzial für eine städtebauliche Verdichtung und Aufwertung mit Zentrumsnutzungen. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr soll der Bahnhof Nidau zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden (Massnahme «Gesamtkoordination Bahnhof Nidau»; KM-Mu.7). Dabei sollen insbesondere die Neugestaltung des Verkehrsknotens auf der Hauptstrasse (Kreisel), der Neubau der Perronanlage und Technikgebäude sowie eine provisorische Parkierung und eine Buswendeschleife umgesetzt werden.

*Abschnittsweiser
Doppelspurausbau BTI*

Mit der Massnahme «ÖV-Ort.1» soll zudem der abschnittsweise Doppelspurausbau der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (asm) planerisch sichergestellt werden. Zwischen Ipsach-Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittswisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden sowie Nidau-Biel). Der abschnittsweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauschnitt 2035⁴ beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP- Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen wird.

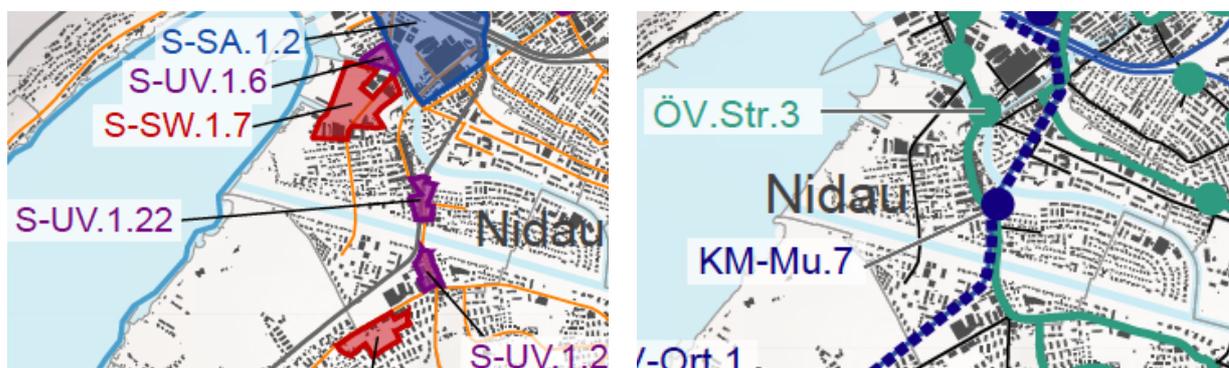


Abb. 5 Ausschnitte Massnahmenkarten «Landschaft und Siedlung» (links) und «öV und kombinierte Mobilität» (rechts); Agglomerationsprogramm «Biel/Lyss» 4. Generation (Stand 30. Juni 2021).

⁴ STEP AS 2035; strategisches Entwicklungsprogramm von Bund und SBB.

2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge

Koordination Störfallvorsorge und Raumplanung

Artikel 11a der Störfallverordnung des Bundes beauftragt die Kantone, dass die Störfallvorsorge in der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen ist. Das Massnahmenblatt D_04 des kantonalen Richtplans verlangt, dass die technischen Risiken welche von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen, im Rahmen der Ortsplanungsrevision berücksichtigt und mit der kommunalen Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

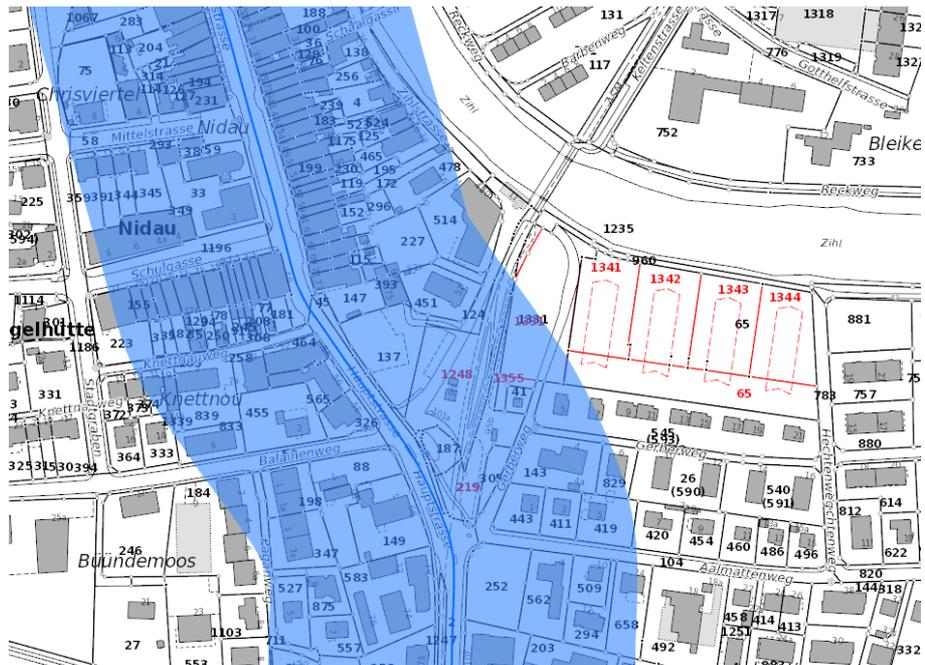


Abb. 6 Ausschnitt aus der Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung (Geoportal Kt. Bern).

*Konsultationsbereich
Strasse*

Gemäss Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung des Kantons Bern befindet sich das Planungsgebiet innerhalb des «Konsultationsbereichs Strasse». Es handelt sich hierbei um die Hauptstrasse, welche von Biel her die Altstadt durchquert und in Richtung westliches Seeland führt.

2.6 Stadt Nidau

2.6.1 Städtebauliches Leitbild «Lebensraum Nidau»

*Behördenverbindliches
Planungsinstrument*

Im Zuge der Ortsplanungsrevision hat die Stadt Nidau 2013 das städtebauliche Leitbild «Lebensraum Nidau» erarbeitet. Es dient dazu, als übergeordnetes, behördenverbindliches Instrument, die gewachsenen Strukturen von Nidau kontinuierlich und mit einer Gesamtstrategie weiter zu entwickeln. Das Leitbild enthält drei Hauptteile. Im ersten Teil wird der Charakter von Nidau dargelegt und im zweiten und dritten Teil die Ziele der räumlichen Entwicklung respektive das städtebauliche Leitbild festgehalten.

Im Folgenden werden die für das Bahnhofsgebiet wesentlichen Aussagen aus den zwei letzten Teilen wiedergegeben:

Ziele der räumlichen Entwicklung

- 1) *Nidau als Teil der Kernstadt festigen*

Nidau umspannt zusammen mit Biel ein zusammenhängendes Zentrumsgebiet. Dieses umfasst die beiden Altstädte, die Einkaufsachsen und das Bahnhofsgebiet Biel. Nidau versteht sich dabei als Stadt. Es will sich als selbständiger Teil des Zentrumsgebiets der Agglomeration festigen.

- 4) *Verkehr für Urbanität nutzen*

Das bestehende Angebot für die verschiedenen Verkehrsmittel soll optimiert und deren negativen Auswirkungen minimiert werden. Dabei sollen nebst den flankierenden Massnahmen zum A5-Westast u.a. auch eine gute ÖV-Erschliessung und eine langsamverkehrsfreundliche Durchwegung und Durchlässigkeit des gesamten Siedlungsgebiets sichergestellt bzw. erhöht werden.

Städtebauliches Leitbild

- Gebietsspezifische Leitlinien*

Auf Basis der Ziele der räumlichen Entwicklung wurde ein städtebauliches Leitbild mit gebietsspezifischen Leitlinien für mehrere Teilgebiete erarbeitet. Die folgenden Teilräume B bis D haben einen direkten Zusammenhang mit der Entwicklung der Altstadt, wobei der Teilraum D «Südliche Vorstadt» direkt und unmittelbar das Planungsgebiet betrifft.

- B) *Altstadt lebendig erhalten*

Die bestehende hohe Qualität der Altstadt soll erhalten und für die Zukunft bereit gemacht werden. Die historischen Ensembles sollen spür- und erlebbar gemacht, der Strassenraum aufgewertet und das lokale Gewerbe gestärkt werden.

- C) *Altstadt ergänzen und verdichten*

Mit gezielten Ergänzungen soll die Altstadt aufgewertet und neue Qualitäten geschaffen werden. Dabei sollen u.a. die Bebauung entlang der Zihlstrasse angemessen verdichtet, die Altstadt nach Westen erweitert und ein neuer Bahnhofplatz entwickelt werden.

- D) *Südliche Vorstadt strukturieren*

Die südliche Vorstadt ist heute wenig strukturiert. Die in dieser Offenheit liegenden Chancen sollen für eine urbane Entwicklung genutzt werden. Dabei soll der Fokus auf eine einheitliche, Identität stiftende Strassenraum- und Platzgestaltung gelegt und Ergänzungen in der Bebauungsstruktur vorgenommen werden.



Abb. 7 Lebensraum Nidau, städtebauliches Leitbild: Teilraum D «Südliche Vorstadt».

Ziele für Teilraum D

Im Plan (vgl. Abb. 7) weist das Leitbild folgende räumliche Ziele aus, die für die Entwicklung des Bahnhofgebietes eine direkte Relevanz besitzen:

- Grosse Einzelbauten sind möglich (Grossverteiler resp. was in der Altstadt zu gross ist).
- Ergänzungen in der Struktur des Bestandes (Verdichtung sinnvoll)
- Pflichtbaulinien definieren den Strassenraum vorstädtisch.
- Zwischen Haltestelle Nidau und Altstadt ist der Sichtbezug sicherzustellen (durch Verschieben oder Verlängern der Haltestellen, oder mit der Lage der Baukörper)

Handlungsanweisungen

Zusätzlich sind im Leitbild der Stadt Nidau für das Bahnhofgebiet folgende Handlungsanweisungen festgehalten:

- Einheitliche, identitätsstiftende Strassenraum- und Platzgestaltung
- Erschliessung sortieren (zum Beispiel auf Gerberweg verzichten)
- Die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge dosieren.
- Ein Lastwagenverbot im Rahmen der A5 einführen (Ausnahme Anlieferung)
- Strassenraum aufwerten durch Reduktion der Verkehrsbelastung wie in der Altstadt
- Langsamverkehr durch die Umgestaltung des Strassenraums sicher, direkt und attraktiv führen. Insbesondere Querbeziehungen durch geeignete Massnahmen verbessern z. B. am Knoten Zihlstrasse, Hauptstrasse, Balainenweg
- öV ist Tram (nicht S-Bahn); das Trassee ist im Strassenraum. Der Strassenraum ist in seiner gesamten Fläche auch für Motorfahrzeuge querbar [durch Sistierung Regiotram obsolet]
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort Nidau (asm) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen.

2.6.2 Ortsplanungsrevision

Aufteilung in Teilräume

Ortsplanungsrevision mit verschiedenen Teilgrundordnungen

Seit 2012 läuft die Gesamtrevision der Ortsplanung der Stadt Nidau. Aufgrund der Aufteilung in verschiedene Gebietsplanungen mit vier baurechtlichen Teilgrundordnungen wird für die einzelnen Teilgrundordnungen ein eigenes Planerlassverfahren durchgeführt. Das vorliegende Planungsgebiet befindet sich innerhalb des Wirkungsbereichs der **Teilgrundordnung «Altstadt»** (siehe nachfolgendes Kapitel 2.6.3). Die unterschiedlichen Planungsfortschritte sind in der folgenden Tabelle ausgewiesen:

| Baurechtliche Teilgrundordnung | Stand des Verfahrens (Herbst 2022) |
|--------------------------------|--|
| Agglolac | Stadtrat vom 18. März 2021 SR-Beschluss TGO AGGLOlac abgelehnt. |
| Altstadt | genehmigt durch AGR am 16.10.2020 |
| Guido-Müller-Platz West | genehmigt durch AGR am 19.01.2019 |
| weiteres Stadtgebiet | Beschlussfassung GR und SR (Nov. 2021) in Genehmigung beim AGR |

Evaluation der inneren Reserven

Potenzialstudie «Siedlungsentwicklung nach innen»

Die Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) ist im revidierten Richtplan 2030 des Kantons Bern (KRP) ein zentrales Thema. Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung wurde daher u.a. eine Potenzialstudie «Siedlungsentwicklung nach innen» erarbeitet. In einem ersten Schritt wurden sämtliche Nutzungsreserven evaluiert und in «unüberbaute Bauzonen» und «Reserven auf überbauten Bauzonen» unterteilt. Nebst der Ausweisung der bestehenden Nutzungsreserven wurden zusätzliche Potenziale der Innenentwicklung eruiert. Hierfür wurde das gesamte Siedlungsgebiet der Stadt Nidau in mehrere Teilgebiete eingeteilt und einer von vier Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung nach innen zugewiesen.

Umstrukturierungsgebiet Mischnutzung

Das Planungsgebiet rund um den Bahnhof wurde als Nutzungspotenzial ausgewiesen und der Strategie «Umstrukturieren» zugewiesen. Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete gelten gemäss Potentialstudie als sogenannte «Potenzialgebiete», welchen im Rahmen der Überarbeitung der Grundordnung erhöhte Beachtung geschenkt werden soll. Als «Umstrukturierungsgebiet Mischnutzung» soll das Areal zukünftig als dichtes Wohn- und Arbeitsplatzgebiet mit hoher Qualität ausgestaltet werden. Eine ansprechende Gestaltung des südlichen Auftakts zur Altstadt ist sicherzustellen.

2.6.3 Geltende baurechtliche Grundordnung: TGO Altstadt

Planungsgebiet sistiert

Wie bereits in Kapitel 1 erwähnt, befindet sich das Planungsgebiet innerhalb des Perimeters der baurechtlichen Teilgrundordnung Altstadt. Die TGO Altstadt wurde am 16. Oktober 2020 vom Kanton genehmigt. Im Rahmen des Erlass der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» wurde **die Planung für das Bahnhofgebiet** (vgl. Abb. 1 und Abb. 8) **sistiert und vom Beschluss ausgenommen**. Aufgrund des damals parallel laufenden qualitätssichernden Verfahrens zur Entwicklung des Bahnhofgebiets (vgl. Kapitel 4) wurde im Rahmen des Planerlassverfahrens zur TGO Altstadt darauf verzichtet, zur ZPP 5 bereits spezifische Bestimmungen im Teilbaureglement festzulegen.

Zonenplan 1980 und Überbauungsplan Kernzone 1986

Für das Planungsgebiet gilt daher weiterhin nebst dem Zonenplan der Stadt Nidau (vgl. Abb. 8; genehmigt am 29. Oktober 1980) auch der altrechtliche «Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone» (vgl. Abb. 9; genehmigt am 20.03.1986), resp. deren aktuellste Änderungen (vgl. Abb. 10).

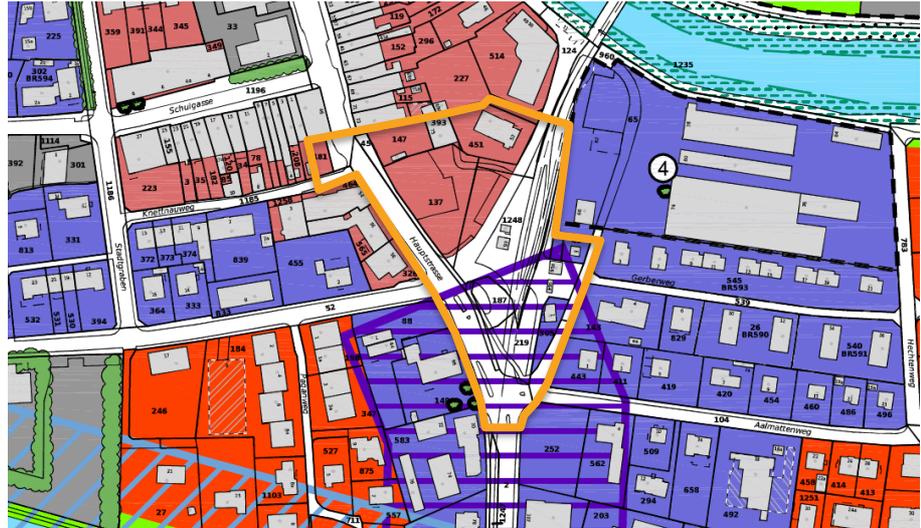


Abb. 8 Auszug aus dem digitalisierten Zonenplan der Stadt Nidau (genehmigt 29.10.80). Planungsgebiet orange umrandet.



Abb. 9 Auszug aus dem Überbauungsplan Kernzone (genehmigt 20.03.86).

2.7 Totalsanierung Bahnhof Nidau

Umbau Bahnhof Nidau

Innerhalb des Planungsgebiets befindet sich der Bahnhof Nidau, welcher von der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn der «Aare Seeland mobil AG» (asm) bedient wird. Die Publikumsanlagen des doppelspurigen Bahnhofs Nidau sind mittlerweile veraltet und entsprechen nicht mehr den heutigen gesetzlichen und kundenspezifischen Anforderungen. Ebenso die Gleisanlagen, welche verschmutzt und ohne eine entsprechende Entwässerung sind. Zudem ist der Zugang zum Perron gleichzeitig eine Querung beider Gleise, welche nicht nur von Bahnkunden, sondern auch als Quartierverbindung genutzt wird. Weiter bestehen im Projektbereich drei Bahnübergänge mit Sanierungsbedarf sowie eine ungenügende Trennung von Schiene und Strasse. Die asm plant im Zuge der Bauarbeiten, den Zustieg in die Züge über das Mittelperron aufzuheben und niveaugleich zu gestalten. Mit den geplanten Massnahmen wird die Sicherheit am Bahnhof Nidau erhöht.

Vorgesehene bauliche Massnahmen

Im Rahmen der Totalsanierung des Bahnhofs Nidau sind folgende, gemeinsam mit der Stadt koordinierten Massnahmen vorgesehen:

- Erneuerung der gesamten Gleis- und Publikumsanlagen mit dem Knoten Kantonsstrasse, Projektperimeter Zihlbrücke bis Brücke Nidau-Büren-Kanal seitens der asm bis 2023
- Neubau einer Kreuzungsstelle mit zwei Aussenperrons mit niveaugleichem Zustieg, Perrons 60 m lang (auf 90 m erweiterbar)
- Kreuzung mit der Hauptstrasse neu als Kreisell mit Bahnschranken, Aufhebung von zwei weiteren Bahnübergängen
- korrekte und sichere Trennung von Schiene und Strasse
- kompatibel für einen zukünftigen Doppelspurausbau Richtung Biel
- gemeinsamer Neubau der städtischen Trafostation mit Relaisraum/Gleichrichter asm



Abb. 12 Situationsplan «Publikumsanlage» Bahnhof Nidau; Auflageprojekt (Stand: 06.10.20)

3. Planungsziele

Planungsziele

Für das im Rahmen des Erlasses der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» sistierte Bahnhofgebiet sollen nun die Voraussetzungen für eine zweckmässige Überbauung unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Rahmenbedingungen geschaffen werden. Gestützt auf die Ergebnisse der «räumlichen Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets» (vgl. Kapitel 0) und dem darauf weiterentwickelten Vorprojekt soll eine eigenständige «Zone mit Planungspflicht» nach Artikel 73 BauG erlassen werden. Hierzu sind der Nutzungszonen- und Bauzonenplan «Altstadt» im Bereich des Planungsgebiets zu ändern sowie konkrete Bestimmungen im Teilbaureglement «Altstadt» (Anhang) gemäss folgender Zielsetzung zu erarbeiten:

- Ermöglichen einer urbanen Entwicklung und städtebaulichen Aufwertung der südlichen Vorstadt unter gleichzeitig gebührender Berücksichtigung schutzwürdiger Interessen (historische Altstadt, ISOS)
- Realisieren eines dichten, gemischt-genutzten Einzelbaukörpers mit Ansiedlung Detailhandelseinrichtung und öffentlich zugänglicher unterirdischer Parkierung; Festlegen von baupolizeilichen Massen sowie Definition von Erschliessungsgrundsätzen
- Sicherstellen einer hohen Qualität und guter Einordnung des Einzelbaukörpers mittels qualitätssichernden Verfahrens
- Räumliches Aufwerten und Neuschaffung von öffentlich zugänglichen Freiräumen sowie verbesserte Eingangssituation ins Stedtli (Altstadt); Erarbeitung von konkreten Gestaltungsgrundsätzen
- Koordination und Abstimmung städtebauliche Entwicklung und Totalsanierung Bahnhof Nidau sicherstellen; Unterteilung der ZPP in zweckmässige, unterschiedliche Sektoren
- Neuorganisation der Erschliessung sowie Abstimmung und Koordination mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau sowie Überbauungsordnung «Aalmatten» sicherstellen

4. Räumliche Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets

4.1 Ausgangslage, Ablauf und Organisation

Iterativer Prozess

Aufgrund der komplexen Ausgangslage innerhalb des Bahnhofgebiets mit unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen von unterschiedlichen Beteiligten wurden zwischen 2017 und Sommer 2018 «räumliche Leitlinien» zur Entwicklung des Bahnhofgebiets erarbeitet. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus verschiedenen Fachbüros erarbeitete die räumlichen Leitlinien in Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe.

Arbeitsgruppe «Räumliche Leitlinien Entwicklung Bahnhofgebiet»

Die Arbeitsgruppe, welche die Ergebnisse der räumlichen Leitlinien erarbeitete, setzte sich aus folgenden Büros zusammen:

- Planteam S, Bern *Planung, Städtebau, Begleitung*
- w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn *Landschaftsarchitektur*
- Rolf Mühlethaler Architekt, Bern *Architektur, Städtebau*
- Kontextplan AG, Bern *Verkehr*

Begleitgruppe

Die Erarbeitung der Leitlinien erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe, welche sich aus VertreterInnen der folgenden Institutionen zusammensetzt:

- Stadt Nidau; Stadtpräsidentin, Stadtplaner, Abteilung Infrastruktur
- aare seeland mobil (asm)
- Denkmalpflege des Kantons Bern
- Tiefbauamt – Obergerienieurkreis III des Kantons Bern

4.2 Variantenstudium

Variantenstudium Verkehr und Städtebau

Unter Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2) und insbesondere des städtebaulichen Leitbilds «Lebensraum Nidau» der Stadt Nidau wurde in den Bereichen Verkehr und Städtebau ein Variantenstudium zur Identifikation der bestmöglichen Lösung erarbeitet. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse und Erkenntnisse der Variantenstudien wiedergegeben.

Städtebau

Städtebauliches Variantenstudium

Zur Evaluation der möglichen baulichen Entwicklung wurde auf Basis des städtebaulichen Leitbilds für Teilraum D «Südliche Vorstadt» (Lebensraum Nidau; vgl. Kapitel 2.6.1) auch ein städtebauliches Variantenstudium durchgeführt.



Abb. 13 Varianten aus dem städtebaulichen Variantenstudium 2017/18 (planteam s).

Varianten

So wurden Varianten mit mehreren grösseren strassenraumbildenden Baukörpern wie auch Varianten, die mit hofbildenden Baukörpern an die Altstadt anknüpfen und die Struktur weiterführen, studiert (vgl. Abb. 13; oben). Als Gegenthese wurden weiter Varianten mit einem Einzelbaukörper erarbeitet, der mit dem jeweils gleich grossen Fussabdruck unterschiedlich proportioniert und ausgerichtet wurde (vgl. Abb. 13; unten).

Vier Erschliessungsvarianten

Verkehr

Im Hinblick auf die Erschliessung des Bahnhofsbereichs wurden vier unterschiedliche Varianten geprüft, wobei bei Variante 1 zusätzlich drei Untervarianten erarbeitet und überprüft wurden: Erschliessung über die Hauptstrasse (1), über den Gerberweg/Unterführung unter den Geleisen (2), über die Zihlstrasse (3) sowie über das Gebiet Aalmatten (Gerberweg; 4). Alle Erschliessungsvarianten wurden qualitativ anhand mehrerer Kriterien beurteilt.

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Bahnhofknoten</i> | <p>Für den Bahnhofknoten (Hauptstrasse südlich des Bahnhofs, Verzweigung Aalmattenweg) wurden die beiden Varianten lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreisel geprüft.</p> |
| <i>Erschliessung Gebiet Aalmatten</i> | <p>Für das Gebiet Aalmatten besteht bereits eine UeO, welche die Erschliessung sowohl über die Zihlstrasse wie auch über den Gerberweg festlegt. Diese Erschliessung wurde aufgrund des Zusatzverkehrs auf der Zihlstrasse jedoch von den Anwohnenden bemängelt, weshalb im Rahmen der Erarbeitung der «räumliche Leitlinien» zur Entwicklung des Bahnhofgebiets die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofgebiet nochmals überprüft wurden. Es wurden sechs Varianten Anhand derselben Kriterien, wie für die Erschliessungsvarianten des Bahnhofgebiets, beurteilt.</p> <p>Erkenntnisse Variantenstudium</p> |
| <i>Geplantes Vorhaben</i> | <ul style="list-style-type: none">• Aufgrund des städtebaulichen Variantenstudiums und den hierbei gewonnenen Erkenntnissen wurde die Idee eines orthogonalen Einzelbaukörpers weiterverfolgt. Ein solcher bildet einen klaren Gegenpol zur Altstadt, dank einem gebührenden Abstand entsteht jedoch keine Konkurrenzsituation. Damit können die umliegenden Strukturen optimal aufgenommen und weitergeführt werden, ohne die umliegenden Bauten und Strukturen in ihrer räumlichen Wirkung zu schmälern.• Gleichzeitig können neue städtebauliche Qualitäten geschaffen werden, insbesondere eine verbesserte Eingangssituation ins Stedtli, eine bessere Fassung des Bibliotheksplatzes sowie der Hauptstrasse und die Schaffung eines räumlich attraktiven Bahnhofplatzes südlich des Baukörpers.• Aus städtebaulichen Aspekten wurde die Kreiselösung bevorzugt und weiterverfolgt. Mit dem Kreisel ist u.a. eine Verschiebung des Gerberwegs möglich, was langfristig eine quartierabschliessende Bebauungsstruktur des Aalmattenquartiers ermöglicht.• Aus der Prüfung von Alternativen für die Erschliessung des Gebietes Aalmatten, unter Anbetracht der zu bevorzugenden Kreiselösung, resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden sollte. |

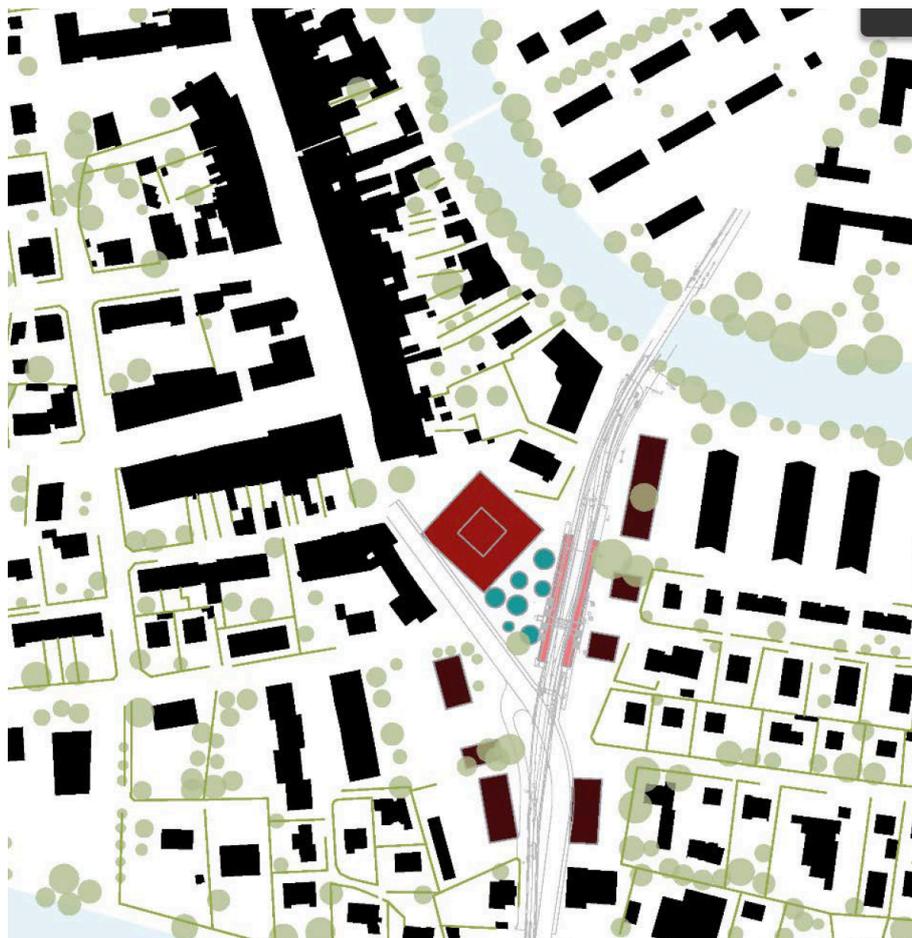


Abb. 14 Favorisierte Variante aus dem städtebaulichen Variantenstudium (planteam s).

4.3 Leitlinien der räumlichen Entwicklung

Leitplan Bahnhof

Anhand des Variantenstudiums und der gewonnenen Erkenntnisse wurden Leitlinien für die räumliche Entwicklung erarbeitet und diese in einem Leitplan verortet und dargestellt (vgl. Abb. 15). Die Leitlinien behandeln alle raumrelevanten Themen im Sinne eines informellen Planungsinstruments als Vorstufe für die Sondernutzungsplanung. Die wichtigsten Aussagen aus den Leitlinien inklusive Leitplan als Grundlage für die planungsrechtliche Verankerung in Form der neuen Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofsgebiet» werden nachfolgend wiedergegeben.

Städtebau und Freiräume

Einzelbaukörper

Der Leitplan zeigt ein Baufeld mit für einen Einzelbaukörper für einen Grossverteiler mit einer maximalen Ausdehnung von 38 x 38 m. Die Bebauung des Baufeldes hat mit einem präzise gesetzten oberirdischen Einzelbaukörper zu erfolgen. An diesen besteht der städtebauliche Anspruch, durch seine autonome, klare und ungerichtete Form zwischen der linearen Altstadtstruktur und der umgebenden aufgelösten, eher feinkörnigen Baustruktur und Randbebauung zu vermitteln.

Bibliotheksplatz

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

Neuer Bahnhofplatz

Ein neuer Bahnhofplatz spannt sich zwischen dem Einzelbaukörper und den Perrondächern der Haltestelle Nidau auf. Die neu ausgebildete Haltestelle wird zu einem wichtigen städtischen Element, welche als integraler Bestandteil in die städtebauliche Gestaltung eingebunden werden soll. Der Bahnhofplatz wird punktuell zur Anlieferung des Grossverteilers am Rande entlang der Geleise genutzt. Diese Platzüberfahrt dient auch als Zufahrtsweg für die unterirdische Einstellhalle.

Abbruch Gebäude

Das Konzept sieht den Abbruch der bestehenden Gebäude auf den Parzellen 393, und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof (Parzellen 1248 und 219) vor.

Aufwertung Strassenraum

Mit dem «Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau» wird die Hauptstrasse umgestaltet. Der Strassenraum der Hauptstrasse angrenzend an das Bahnhofsgebiet ist in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umzugestalten.

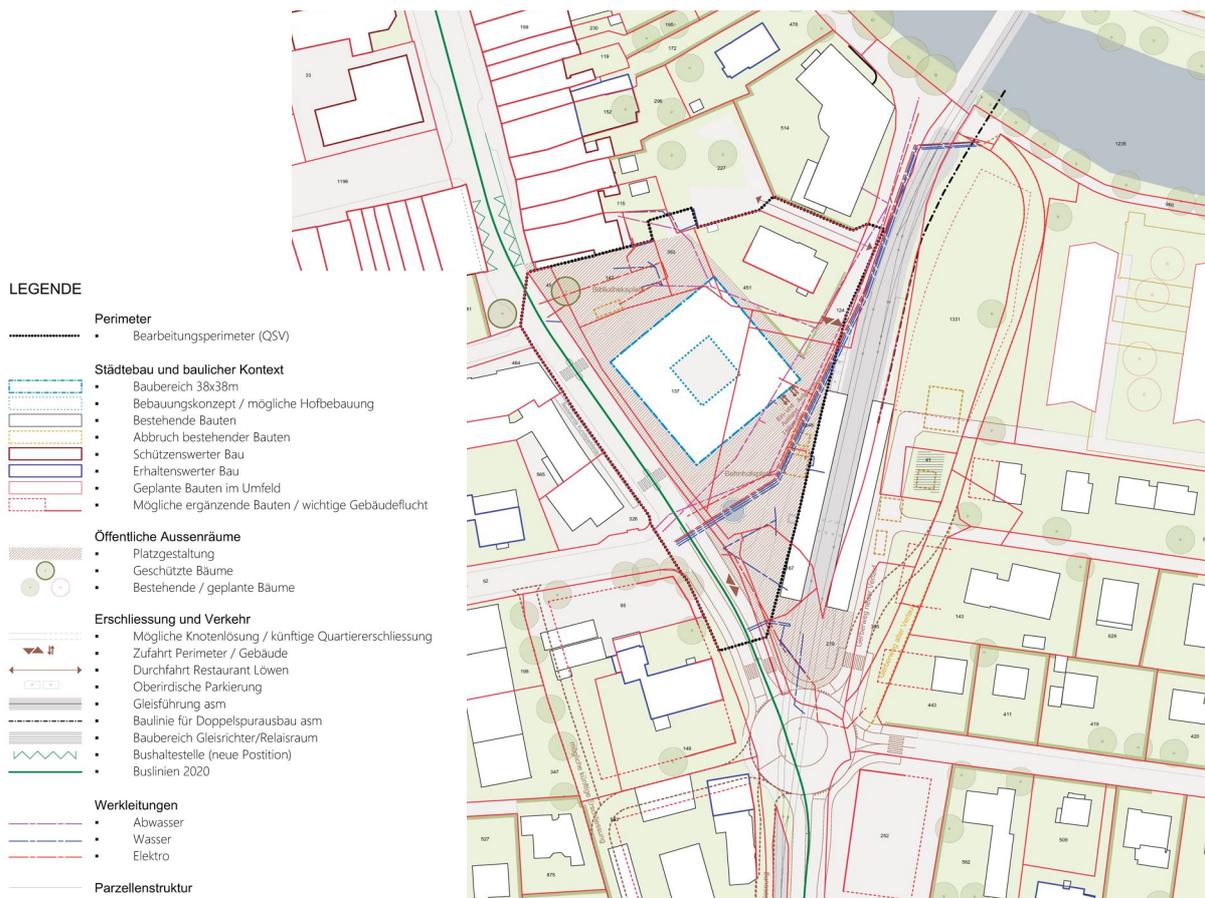


Abb. 15 Ausschnitt aus dem «Leitplan der räumlichen Entwicklung» für das Bahnhofsgebiet (26. Februar 2018; planteam s).

Erschliessung und Verkehr

*Umgestaltung Knoten
als Kreiselanlage*

Leitlinien und Leitplan sehen für den Bahnhofsknoten eine neue Kreiselanlage inklusive neuem Verlauf des Gerberwegs vor.

*Erschliessung
Bahnhofsgebiet*

Das Bahnhofsgebiet wird für den motorisierten Verkehr über die Hauptstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Anlieferung für die Detailhandelseinrichtungen sowie die Zufahrt zur unterirdischen Parkierung erfolgt direkt von der Hauptstrasse her über den Bahnhofplatz. Die Tiefgarageneinfahrt ist in das Gebäude zu integrieren. Die Einfahrt erfolgt rückwärtig in Abstimmung mit der Anlieferung für den Grossverteiler.

Erschliessung Quartiere

Die Erschliessung des Aalmattenquartiers soll künftig über den Bahnhofsknoten und den (begradigten) Gerberweg erfolgen. Die westlich der Hauptstrasse gelegenen Gebäude im Entwicklungsgebiet Balainenweg Süd (und insb. das Restaurant Du Pont) können mittelfristig nicht mehr direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen werden. Eine temporäre Erschliessungslösung bietet eine rückwärtige Strasse parallel zu den Gleisen der asm. Künftig erscheint jedoch eine Erschliessung ab Balainenweg oder über eine Erschliessungsstrasse senkrecht zur Hauptstrasse (ab Kreisel) im Zusammenhang mit einer allfälligen Umstrukturierung des Quartiers sinnvoll.

5. Planungsmassnahme: Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofsgebiet»

5.1 Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»

Aufbau und Struktur

Das Teilbaureglement Altstadt bildet zusammen mit dem Nutzungszonenplan Altstadt, dem Bauzonenplan Altstadt und dem Schutzplan Altstadt die baurechtliche Teilgrundordnung für den Bereich der Altstadt («Stedtli»). Die TGO Altstadt ist wie folgt aufgebaut:

| Planungsinstrument | Wichtigste Inhalte |
|---|--|
| Teilbaureglement | <ul style="list-style-type: none"> • Planungsrechtliche Bestimmungen • Baupolizeiliche Masse |
| Nutzungszonenplan («Art der Nutzung») | <ul style="list-style-type: none"> • Zulässige Nutzungen • Zonen mit Planungspflicht • Überbauungsordnungen |
| Bauzonenplan («Mass der Nutzung») | <ul style="list-style-type: none"> • Bauzonen (Baumasse) • Zonen mit Planungspflicht • Nahwärmeverbund und Waldbaulinie |
| Schutzplan | <ul style="list-style-type: none"> • Gewässerraum • Ortsbildschutz- und Strukturgebiete • Schützens- und erhaltenswerte Bauten • Wertvolle Bäume und Alleen • Naturgefahren |

Erlass Zone mit
Planungspflicht ZPP

Für das in der Teilgrundordnung «Altstadt» bislang sistierte Planungsgebiet soll nun eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) gemäss Art. 73 BauG erlassen werden. In der baurechtlichen Grundordnung müssen gemäss Art. 92 BauG mindestens der Planungszweck, die Art der Nutzung, das Mass der Nutzung und die Gestaltungsgrundsätze für Bauten, Anlagen und Aussenräume festgelegt werden. Im Falle von Nidau wird die **Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet»** im Nutzungszonen- und Bauzonenplan der Teilgrundordnung «Altstadt» festgelegt. Die Bestimmungen zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet» mit Festlegung der Nutzungsart, des Nutzungsmasses, der Erschliessung und der Gestaltung werden im Anhang 1 zum Teilbaureglement festgelegt.

5.2 Teilzonenpläne TGO «Altstadt»

Nutzungszonen- und Bauzonenplan

Festlegung ZPP 5 im
Nutzungs- und Bauzo-
nenplan «Altstadt»

Der Perimeter für die neue ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» wird im Nutzungs- sowie Bauzonenplan der Teilgrundordnung «Altstadt» festgelegt. Der ZPP-Perimeter umfasst das in Kapitel 1.3 definierte Planungsgebiet. Zudem wird die ZPP 5 «Bahnhofgebiet» in drei Sektoren unterteilt. Dies ermöglicht innerhalb der ZPP 5 pro Teilgebiet spezifische Bestimmungen zu formulieren (siehe Kapitel 5.3). Die Planung von Sektor C richtet sich vornehmlich nach dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» (vgl. Kapitel 2.7 sowie Auszug in Anhang 3).

Abgrenzung Sektoren

Sektor A «Perimeter *Neubauung*» südlicher Auftakt Altstadt
Sektor B «Perimeter *Bestand*» (Parzelle Gbbl. Nr. 451)
Sektor C «Perimeter *Umgestaltung Bahnhof Nidau* inkl. Kreisel»
Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»

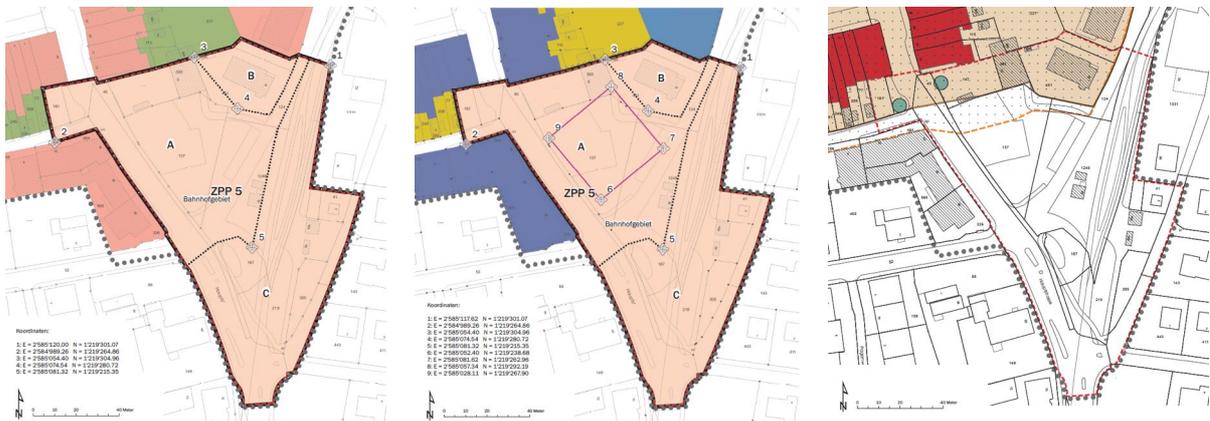


Abb. 16 Festlegung der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» im Nutzungszonen- (links) und Bauzonenplan (Mitte) der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt». Rechts Ausschnitt des bereits rechtskräftigen Schutzplans «Altstadt».

Baulinien

Nebst der vorerwähnten Festlegung des ZPP-Perimeters und der Sektorenabgrenzung werden im Bauzonenplan zudem Gestaltungsbaulinien für die Neubaute in Sektor A festgelegt. Damit kann die im vorgelagerten qualitätssichernden Verfahren eruierte städtebauliche Setzung des Neubaus sichergestellt werden.

| | |
|---|--|
| <i>Schutzplan Altstadt genehmigt</i> | <p>Schutzplan</p> <p>Mit Genehmigung vom 16.10.2020 der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» wurde der Schutzplan und damit auch die Inhalte im Bereich des Perimeters der ZPP 5 bereits in Kraft gesetzt. Der Ausschnitt des Schutzplans liegt den Teilzonenplänen hinweisend bei. Gemäss Schutzplan befinden sich im nördlichen Bereich der ZPP 5 das Ortsbildschutzgebiet (Altstadt), ein archäologisches Schutzgebiet sowie zwei geschützte Bäume.</p> |
| 5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen | |
| <i>Allgemein</i> | <p>Im Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt werden die Bestimmungen für die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» festgelegt. Die ZPP-Vorschriften wurden dabei nach den neuen Begriffen und Messweisen gemäss Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) formuliert. Auf Wiederholungen von übergeordnetem Recht wurde möglichst verzichtet.</p> |
| <i>Planungszweck</i> | <p>Der Planungszweck bezeichnet das Ziel und die planerische Absicht der Zone mit Planungspflicht ZPP 5 «Bahnhofgebiet». Es soll eine Neuordnung und stadträumliche Aufwertung des Bahnhofgebiets bezweckt werden. Angestrebt wird die Realisation eines dichten, gemischt-genutzten Gebäudes mit Ansiedlung einer Detailhandelseinrichtung im Sektor A, einer für die Öffentlichkeit zugänglichen Parkierung (Sektoren A und B) und der Schaffung von attraktiven öffentlichen Freiräumen. Die ZPP fordert zudem insb. die Koordination und Abstimmung mit den Planungen «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» und «BGK Ortsdurchfahrt Nidau».</p> |
| <i>Art der Nutzung / ES</i> | <p>Innerhalb der gesamten ZPP 5 «Bahnhofgebiet» gelten die Bestimmungen der Mischzone B gemäss Art. 202 TBR «Altstadt». Es sind sämtliche mit den Vorschriften der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV zu vereinbarenden Nutzungen zulässig («mässig störende» Nutzungen).</p> <p>Zur Attraktivierung und Belebung des Stadtraums sind in Sektor A in den Erdgeschossen («1. Vollgeschoss») ausschliesslich publikumsorientierte Nutzungen wie bspw. Detailhandel, Verkauf sowie private und öffentliche Dienstleistungen zulässig. In Sektor C richten sich die Nutzungen nach dem «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau».</p> |
| <i>Mass der Nutzung</i> | <p>Das Mass der Nutzung wurde unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und den räumlichen Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets festgelegt (vgl. Kapitel 2 und 4).</p> |
| <i>- Sektor A</i> | <p>Für das Gebäude in Sektor A ist eine oberirdische Geschossfläche von maximal 5'800 m² und eine Gesamthöhe von maximal 14 m zulässig. Damit kann eine bauliche Unterordnung der Neubaute in Bezug auf die bestehenden Höhen der Altstadtbebauung sichergestellt werden. Auf die Festlegung einer maximalen Anzahl Vollgeschosse wird hingegen verzichtet. Diese ist angesichts der maximalen Gesamthöhe nicht nötig. Hinsichtlich der erforderlichen, publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss (= «1. Vollgeschoss») wird festgelegt, dass dieses als überhohes Geschoss auszugestaltet ist und überwiegend dem Detailhandel/Verkauf dient. Die Erstellung von Attika- und Dachgeschossen ist nicht zulässig. Damit technische Dachaufbauten optisch und architektonisch optimal in die Neubaute integriert</p> |

- werden, werden entsprechende spezifische Masse festgelegt und Vorgaben zur Gestaltung formuliert («Gestaltungsgrundsätze»).
- *Sektor B* Für Sektor B wird eine maximale oberirdische Geschossfläche von 1'050 m² festgelegt. Dies entspricht in Bezug auf die Sektorenfläche (rund 980 m² inkl. Detailerschliessung) einer Geschossflächenziffer oberirdisch von ungefähr 1.0. Die Anzahl Geschosse beträgt maximal drei Vollgeschosse. Die Erstellung von Attikageschossen ist ausgeschlossen.
- *Sektor C* Sektor C dient primär der Realisierung des neuen Bahnhofs Nidau inkl. der notwendigen Infrastrukturen sowie neuer Perronanlagen. Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit dem Bahnhof werden grundsätzlich im Plangenehmigungsverfahren «Totalsanierung Bahnhof Nidau» bewilligt. Insbesondere für den Bereich östlich der Geleise werden in den ZPP-Bestimmungen trotzdem spezifische Nutzungsmasse festgelegt. Die baupolizeilichen Masse (Höhen, Längen und Abstände), die zulässige GFZo von max. 1.30 und zulässigen maximal drei Vollgeschosse richten sich nach den Bestimmungen der «Bauzone 3» der östlich anschliessenden baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet».
- *Untergeschosse und unterirdische Bauten* In den Sektoren A und B soll eine öffentlich zugängliche, unterirdische Parkierungsanlage realisiert werden. Deshalb werden in den ZPP-Bestimmungen die spezifischen Mindestabstände für Untergeschosse und unterirdische Bauten allgemein wie auch für die einzelnen Sektoren festgelegt.
- Gestaltungsgrundsätze* Die Gestaltungsgrundsätze leiten sich aus den räumlichen Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets ab. Sie berücksichtigen insbesondere die besondere Struktur und Lage des Areals im Übergang zum historischen Stedtl. Namentlich gilt es das ISOS und die Torsituation zur Altstadt zu berücksichtigen, Qualitäten im öffentlichen Raum (neue Plätze, Aufwertung Strassenraum) zu schaffen und die Umgebungsgestaltung im Sektor C («Bahnhof») auf die Gestaltung von Sektor A («Auftakt Altstadt») abzustimmen. In Sektor A ist für die Architektur und Fassadengestaltung der Neubaute ein qualifiziertes Verfahren durchzuführen. Die städtebauliche Setzung hat präzise und gemäss den im Bauzonenplan festgelegten Baulinien zu erfolgen. Zudem sind insbesondere technische Dachaufbauten nach Möglichkeit konstruktiv ins oberste Vollgeschoss zu integrieren. Wenn dies nicht möglich ist, sind diese nach den bezeichneten Massen von der Fassadenlinie des darunter liegenden Vollgeschosses zurückzusetzen. Als gestalterische Massnahme ist auch denkbar, die Brüstung als Fassadenelement auszugestalten, so dass die visuelle Wirkung der technischen Dachaufbauten reduziert wird. Damit werden mit den ZPP-Bestimmungen die wichtigsten Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien aufgenommen, die es mit dem qualitätssichernden Verfahren umzusetzen gilt.
- Erschliessungsgrundsätze* Sämtliche für die Nutzung von Gebäude A notwendigen Parkierungsflächen sind unterirdisch anzuordnen und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Sollte das Gebäude in Sektor A nicht realisiert werden, so sind max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig. Die Anlieferung und Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Hauptstrasse her über den Bahnhofplatz und ist im Gebäude zu integrieren. Mit der Realisierung der Baute in Sektor A ist die Zihlstrasse auf Höhe von Sektor B für den MIV-Durchgangsverkehr zu sperren.

Es erfolgt eine Abstimmung der Lage der neuen Haltestelle «Bahnhof Nidau» mit der Gestaltung des öffentlichen Raums einschliesslich dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Ortsdurchfahrt Nidau sowie der Umgestaltung des südlichen Gerberwegs mit der Überbauungsordnung «Aalmatten». Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Erschliessung und dem Betrieb des Bahnhofs Nidau² werden im «Plangenehmigungsverfahren Totalsanierung Bahnhof Nidau» geregelt.

*Energie und
Besonderes*

Gemäss Art. 313 Abs. 1 des Teilbaureglements bezeichnet der im Bauzonensplan Altstadt festgelegte Perimeter «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser) das Gebiet mit Anschlusspflicht. In diesem Gebiet gilt für Neubauten die Anschlusspflicht an den «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser). Die ZPP 5 «Bahnhofsgebiet» liegt ausserhalb des Perimeters. Gemäss Art. 313 Abs. 5 TBR kann die Gemeinde aber auch für weitere Gebiete eine Anschlusspflicht erlassen. Insbesondere für den Neubau in Sektor A ist der Gemeinde eine sparende und umweltschonende Energieverwendung ein Anliegen. Entsprechend gelten Art. 312 und 313 TBR bestimmungsgemäss.

*Flucht- und
Rettungswege*

Aufgrund der Lage des Planungsgebiets innerhalb des Konsultationsbereichs der Störfallvorsorge «Hauptstrasse» wurden entsprechende Abklärungen hinsichtlich der zukünftigen Personenbelegung im ZPP-Perimeter vorgenommen (siehe Kapitel 6.5). Die Berechnungen zeigen, dass das Vorhaben nicht risikorelevant ist und keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge notwendig ist. Im Rahmen der Überbauungsordnung ist zu berücksichtigen, dass jederzeit geeignete, barrierefrei Flucht- und Rettungswege sichergestellt sind.

6. Auswirkungen der Planung und planerische Beurteilung

6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen

Raumplanungsgesetz

Die Planung ermöglicht eine urbane Innenentwicklung im Gebiet der südlichen Vorstadt an gut erschlossener Lage und schafft die Voraussetzung für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung. Damit entspricht sie einem zentralen Anliegen des revidierten Raumplanungsgesetzes RPG des Bundes.

Siedlungsentwicklung

Mit dem vorliegenden Erlass der Zone mit Planungspflicht Nr. 5 «Bahnhofsgebiet» wird den Vorgaben und Rahmenbedingungen der kantonalen und regionalen Planungsinstrumenten wie bspw. dem kantonalen Richtplan und dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel/Seeland Rechnung getragen (vgl. u.a. nachfolgendes Kapitel 6.2).

² Darunter fallen nebst dem Bahnhofgebäude inkl. Perronanlagen auch Zufahrten, Abstellplätze für MIV wie Kurzzeit-Parkplätze, Kiss and Ride Abstellplätze und Velo-Parkierung, Wendeschleife für Bahnersatzbetrieb durch Busse, etc.

Ortsbild

Bei der Erarbeitung der räumlichen Leitlinien im Rahmen von Workshops waren die hohe städtebauliche Anforderung ein zentralerer Bearbeitungsschwerpunkt. Den Anliegen des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) sowie des kantonalen Bauinventars wurden im bisherigen Planungsprozess besondere Beachtung geschenkt (vgl. u.a. Kapitel 6.3).

6.2 Siedlungsentwicklung**Kantonaler Richtplan,
RGSK**

Die Agglomeration Biel/Bienne und damit auch die Stadt Nidau als «urbanes Kerngebiet der Agglomeration» (Raumtyp gemäss kantonaalem Richtplan) soll gemäss kantonaler Zielvorgabe «als Entwicklungsmotoren gestärkt werden». Hierzu sollen u.a. die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete gemäss RGSK 2021 einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Mit dem Erlass der ZPP Nr. 5 «Bahnhofsgebiet» werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur konkreten Entwicklung des zentral gelegenen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiets rund um den Bahnhof Nidau geschaffen.

**Städtebauliches Leitbild
«Lebensraum Nidau»**

Die Planung erfolgte in Übereinstimmung mit dem städtebaulichen Leitbild «Lebensraum Nidau» der Stadt Nidau. Insbesondere folgende Anliegen aus dem Leitbild wurden im Rahmen der Erarbeitung der räumlichen Leitlinien sowie der ZPP Nr. 5 «Bahnhofsgebiet» explizit berücksichtigt:

- Allgemein: Die bestehende hohe Qualität der Altstadt soll erhalten und für die Zukunft bereit gemacht werden. Die historischen Ensembles sollen spür- und erlebbar gemacht, der Strassenraum aufgewertet und das lokale Gewerbe gestärkt werden.
- Es soll ein neuer Bahnhofplatz entwickelt werden.
- Die südliche Vorstadt ist heute wenig strukturiert. Die in dieser Offenheit liegenden Chancen sollen für eine urbane Entwicklung genutzt werden. Dabei soll der Fokus auf eine einheitliche, identitätsstiftende Strassenraum- und Platzgestaltung gelegt und Ergänzungen in der Bebauungsstruktur vorgenommen werden.
- Grosse Einzelbauten sind möglich (Grossverteiler resp. was in der Altstadt zu gross ist).
- Ergänzungen in der Struktur des Bestandes (Verdichtung sinnvoll).
- Einheitliche, identitätsstiftende Strassenraum- und Platzgestaltung.
- Erschliessung sortieren.
- Langsamverkehr durch die Umgestaltung des Strassenraums sicher, direkt und attraktiv führen. Insbesondere Querbeziehungen durch geeignete Massnahmen verbessern z. B. am Knoten Zihlstrasse, Hauptstrasse, Balainenweg.
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort Nidau (asm) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen.

6.3 Ortsbild

Berücksichtigung ISOS und Bauinventar

Die räumlichen Leitlinien zeigen eine urbane Entwicklung auf, mit welcher unter Berücksichtigung des kulturhistorischen Kontextes für das Bahnhofsgebiet neue städtebauliche Qualitäten und attraktive Freiräume geschaffen werden können. Die baulichen und gestalterischen Lösungen tragen der «Aufnahmekategorie b» und dem dazugehörigen Erhaltungsziel Rechnung. Der Einzelbaukörper steht in gebührendem Abstand zur historischen Altstadt inklusive der gemäss Bauinventar wertvollen Einzelobjekten, strukturiert die heute unübersichtliche Situation durch die Schaffung von zwei räumlich klar definierten Plätzen, bildet ein Gegenüber für das Geschäftshaus an der Ecke Hauptstrasse / Knettauweg (ISOS Einzelelement 0.0.35) und verbessert damit die Eingangssituation ins Stedtl.

Qualifiziertes Verfahren

Auch im Rahmen der weiteren Planung gilt es die Rahmenbedingungen zum Ortsbildschutz zu beachten. Mit der Änderung der baurechtlichen Grundordnung bzw. der neuen Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 5 «Bahnhofsgebiet» werden besondere Vorschriften bzw. Gestaltungsgrundsätze aufgenommen, welche die Eingliederung von Neubauten sowie die Berücksichtigung des kulturhistorisch wertvollen Kontexts stufengerecht sicherstellen. Insbesondere die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens nach anerkannten Regeln für das Gebäude in Sektor A und die umgebende Platzgestaltung sichert die präzise städtebauliche Setzung des Gebäudes unter Berücksichtigung der angrenzenden Altstadtbebauung.

6.4 Verkehr und Umwelt

Verkehr

Erschliessung und Verkehr

Bezüglich der Erschliessung und des Verkehrs verfolgt die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» eine Klärung und Optimierung der heutigen Situation in Abstimmung mit allen relevanten Vorhaben innerhalb und ausserhalb des Planungsgebiets. Insbesondere soll der Strassenraum der Hauptstrasse in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umgestaltet werden. Dabei gilt es die optimale Lage für die neu angeordnete Bushaltestelle zu finden. Als neue Knotenlösung wird ein Kreisell sowie die Umgestaltung des südlichen Gerberwegs in Abstimmung mit der Überbauungsordnung «Aalmatten» umgesetzt.

Verkehrsaufkommen

Im Bereich des geplanten Gebäudes (Sektor A; ZPP 5) beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Hauptstrasse gemäss Geoportal des Kantons Bern heute rund 17'400 Fahrzeuge pro Tag. Mit den neuen Nutzungen in Sektor A der ZPP 5 (Verkauf, Dienstleistungen, Gewerbe sowie Wohnen) ist zudem eine der Öffentlichkeit zugängliche unterirdische Parkierung vorgesehen. Die genaue Nutzungsverteilung sowie die Dimensionierung der öffentlichen Parkierung sind noch nicht geklärt. Damit lässt sich das künftige Fahrtenaufkommen nur schwer abschätzen. Auch wenn das Bahnhofsgebiet mit dem Bahnhof Nidau und den städtischen Buslinien 5 und 6 zwar gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, hat das Vorhaben eine Mehrbelastung des bestehenden Strassennetzes und insbesondere der Hauptstrasse zur Folge. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte (UeO,

Baugesuch) sind die entsprechenden verkehrliche Abklärungen stufengerecht mittels Verkehrsgutachten vorzunehmen.

Berechnungen Gesamtverkehrskonzept

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidau (GR-Beschluss vom 12. Mai 2020) wurden die Bewegungen pro Werktag aus der allgemeinen Siedlungsentwicklung aufgrund der Schätzungen anhand der zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätze der Ortsplanungsrevision (Basis Potenzialstudie SEin) ermittelt (Anhang 3 GVK). Für die Kennwerte der Fahrtenerzeugung wurde hierbei mit Erfahrungswerten gearbeitet. Gemäss Fahrtenberechnung ist im Umfeld des Bahnhofs, resp. der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» mit rund 580 Bewegungen pro Tag zu rechnen.

Verkehrsmassnahmen im Umfeld

Im Umfeld der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» sind in den kommenden Jahren mehrere verkehrliche Massnahmen geplant. Gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau (GR-Beschluss vom 12. Mai 2020) soll auf der Zihlstrasse als zentrumsbezogener Naherholungsbereich langfristig die Einführung einer Begegnungszone umgesetzt werden (Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse). Im Übergang Bahnhofplatz/ Zihlstrasse ist im Rahmen der Totalsanierung Bahnhof Nidau und im Zusammenhang mit der Erschliessung Moserareal eine Sperrung für den MIV vorgesehen. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Nidau (Hauptstrasse Altstadt) soll zudem die Dominanz des MIV vermindert, das Queren und Abbiegen für den Langsamverkehr und eine gestalterische Aufwertung vorgenommen werden (Massnahme MIV-0-2 RGSK Biel-See-land). Die Zuständigkeit obliegt hierbei beim Kanton.

Luft und Lärm

Lärm

Innerhalb der gesamten ZPP 5 «Bahnhofgebiet» gelten die Bestimmungen der Mischzone B gemäss Art. 202 TBR «Altstadt». Für das Planungsgebiet soll damit die Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III gelten. Für die vorliegende Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Erlass ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet») sind die Rahmenbedingungen zum Lärm vorerst geklärt. Die Einhaltung der massgebenden Belastungsgrenzwerte (Immissionsgrenzwerte, Planungswerte) muss stufengerecht mit dem Baugesuch nachgewiesen werden. Im Rahmen der verkehrlichen Abklärungen sind die Auswirkungen auf den Umweltbereich Lärm ebenfalls zu untersuchen.

Luft

Durch die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» sind vordergründig keine wesentlichen negativen Entwicklungen bezüglich Luftimmissionen zu erwarten.

6.5 Störfallvorsorge

Vorhaben nicht risikorelevant

Das Vorhaben liegt gemäss Konsultationskarte Störfallverordnung im Konsultationsbereich der Hauptstrasse. Die Bahnlinie Biel – Ins unterliegt nicht der Störfallverordnung. Mittels eines durch die IC Infraconsult erarbeiteten Fachgutachtens (vgl. Anhang 4) wurde überprüft in wie weit das Vorhaben risikorelevant und ob in der Nutzungsplanung Vorgaben und Massnahmen festgelegt werden müssen. Die Analyse zeigt deutlich, dass aufgrund der vorhandenen und zusätzlich vorgesehenen Personenbelegung trotz Lage im Konsultationsbereich das Vorhaben nicht risikorelevant ist und keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge notwendig ist.

*Triage aufgrund
Risikorelevanz*

Für den Konsultationsbereich Hauptstrasse gilt ein Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) von 840 Personen pro Scannerzelle. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb der ZPP 5 mit rund 65 zusätzlich anwesenden Personen (Sektor A) zu rechnen ist. In Scannerzelle A erreicht die Personenbelegung lediglich rund 55% ($P_{Ist} + P_{Zus} = 458$), in Scannerzelle B lediglich 45% des Referenzwertes ($P_{Ist} + P_{Zus} = 382$).

Im Rahmen der Berechnungen des Fachgutachtens zur ZPP 5 «Bahnhofsgebiet» konnte der Erlass der südlich angrenzenden ZPP «Vorstadt Süd» (Erlass im Rahmen der baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet») noch nicht berücksichtigt werden. Mit der ZPP «Vorstadt Süd» ist jedoch mit rund 30 zusätzlichen Personen in den Hektarquadrate 4 und 8 zu rechnen. Auch unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Personen wird der Referenzwert von 840 Personen pro Scannerzeile bei weitem nicht erreicht (A = 488; B = 412).

*Empfindliche
Einrichtungen*

Innerhalb der ZPP 5 «Bahnhofsgebiet» sind aktuell keine empfindlichen Einrichtungen geplant. Die projektierte Detailhandelseinrichtung gilt nicht als empfindliche Einrichtung, da er in der vorgesehenen Grösse relativ einfach zu evakuieren ist. Die Abstimmung und Koordination der Raumplanung mit der Störfallvorsorge ist hiermit vorgenommen.

7. Planerlassverfahren

7.1 Wahl des Verfahrens

*Ordentliches Verfahren
nach Art. 58 ff. BauG*

Für den Erlass der vorliegenden Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofsgebiet» in der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» wird ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Beschlussfassung durch den Stadtrat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

7.2 Öffentliche Mitwirkung

*30-tägige
Mitwirkungsfrist*

Der Gemeinderat hat die vorliegende ZPP 5 «Bahnhofsgebiet» an seiner Sitzung vom 18. Oktober 2022 zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Im Rahmen der 30-tägigen Mitwirkungsfrist können bei der Stadtverwaltung schriftlich und begründet Anregungen unterbreitet und Einwendungen erhoben werden. Die 30-tägige Mitwirkungsfrist läuft vom 3. November 2022 bis zum 5. Dezember 2022.

*Ergebnisse der
öffentlichen Mitwirkung*

Ergebnisse ausstehend.

7.3 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfung durch AGR Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung und der allfälligen Bereinigung der Planungsinstrumente wird die ZPP 5 «Bahnhofsgelände» dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung) zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Ergebnisse *Ergebnisse ausstehend.*

7.4 Öffentliche Auflage

Ausstehend.

7.5 Beschluss

Beschluss Gemeinderat *Ausstehend.*

Beschluss Stadtrat *Ausstehend.*

Anhang

Anhang 1 Nidau Bahnhofsgebiet; Leitplan der räumlichen Entwicklung Planteam S AG, Solothurn

*Von der Arbeitsgruppe, asm und OIK III am 26. Februar 2018
genehmigt.*

Nidau Bahnhofsgelände

Leitplan der räumlichen Entwicklung

1:1000

Von der Arbeitsgruppe, der Aare Seeland mobil sowie dem
Oberingenieurkreis III Kanton Bern genehmigt am 26. Februar 2018

LEGENDE

Perimeter

- Bearbeitungsperimeter (QSV)

Städtebau und baulicher Kontext

- Baubereich 38x38m
- Bebauungskonzept / mögliche Hofbebauung
- Bestehende Bauten
- Abbruch bestehender Bauten
- Schützenswerter Bau
- Erhaltenswerter Bau
- Geplante Bauten im Umfeld
- Mögliche ergänzende Bauten / wichtige Gebäudeflucht

Öffentliche Aussenräume

- Platzgestaltung
- Geschützte Bäume
- Bestehende / geplante Bäume

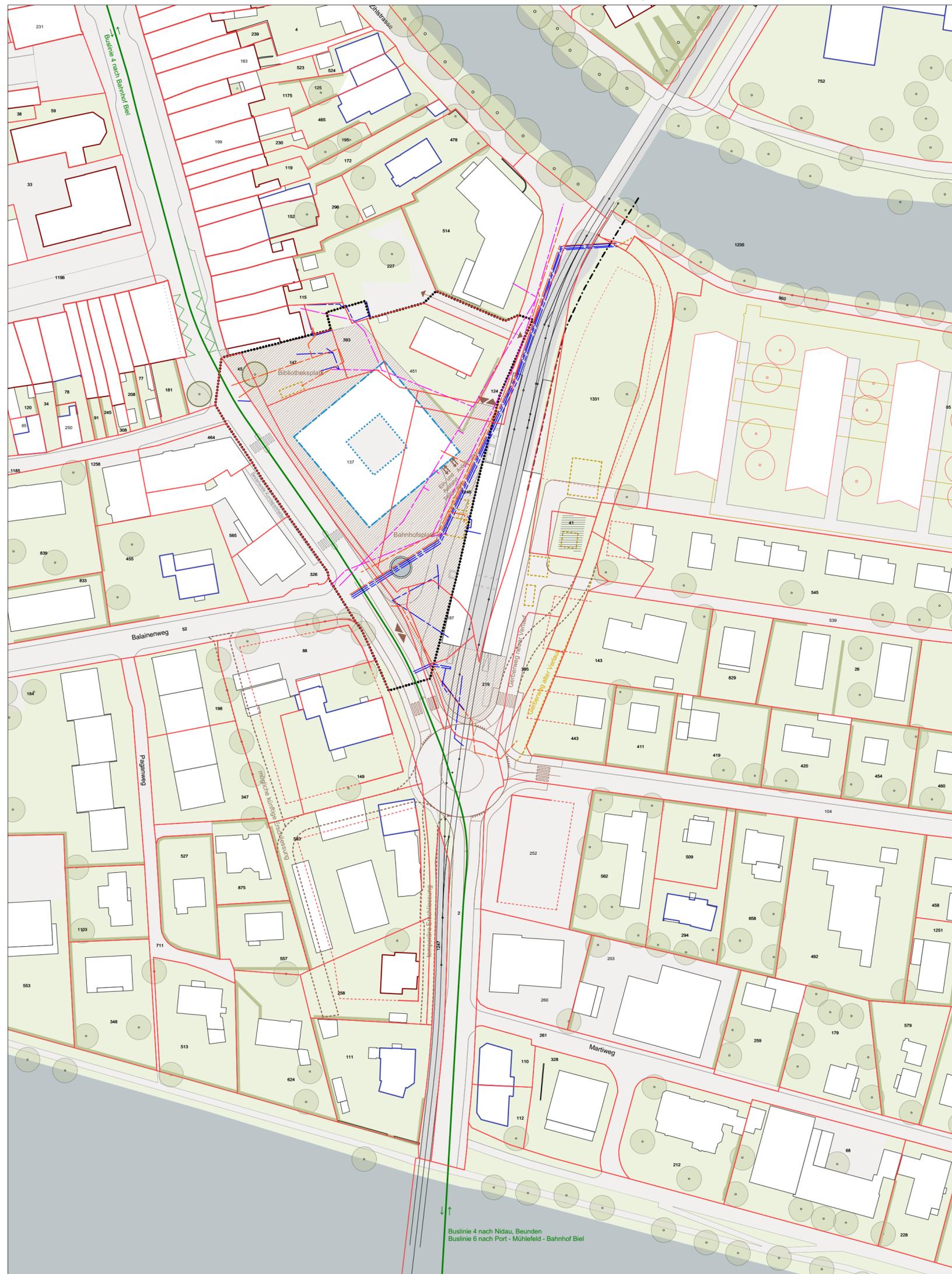
Erschliessung und Verkehr

- Mögliche Knotenlösung / künftige Quartierserschliessung
- Zufahrt Perimeter / Gebäude
- Durchfahrt Restaurant Löwen
- Oberirdische Parkierung
- Gleisführung asm
- Baulinie für Doppelspurausbau asm
- Baubereich Gleisrichter/Relaisraum
- Bushaltestelle (neue Position)
- Buslinien 2020

Werkleitungen

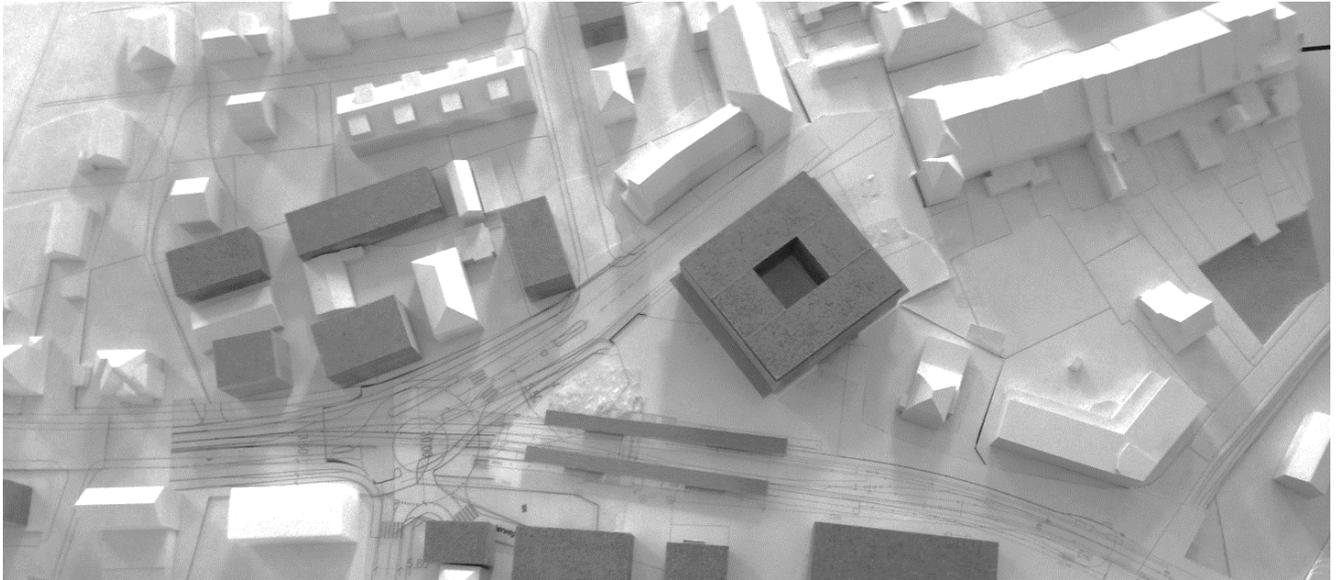
- Abwasser
- Wasser
- Elektro

Parzellenstruktur



Anhang 2 Entwicklung Bahnhofsgebiet, Nidau
Räumliche Leitlinien; Planteam S AG, Solothurn
14. Juni 2018

Entwicklung Bahnhofsgelände, Nidau



Räumliche Leitlinien Boxenstopp

Von der Arbeitsgruppe, der Aare Seeland mobil sowie dem Oberingenieurkreis III Kanton Bern
genehmigt am 14. Juni 2018

(ergänzte Fassung mit geringfügigen Präzisierungen vom 14. Juni 2018)

| | |
|--------------------|---|
| Auftrag | Planung Bahnhofsgebiet Nidau |
| Auftraggeberin | Stadt Nidau |
| Auftragnehmerin | Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn |
| Projektbearbeitung | Bernhard Straub, Lydia Gonthier, Ana Pereira |
| Arbeitsgruppe | w+s Landschaftsarchitekten: Landschaftsarchitektur Rolf Mühlethaler: Architektur und Städtebau |
| Qualitätssicherung | Kontextplan: Verkehr SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999 |
| Dateiname | nid_Leitlinien.docx |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Stellenwert der räumlichen Leitlinien | 4 |
| 1.1 | Zwischenstand Prozess | 4 |
| 2. | Rahmenbedingungen | 5 |
| 2.1 | Baulicher Kontext | 5 |
| 2.2 | Rahmenbedingungen Individualverkehr | 6 |
| 2.3 | Rahmenbedingungen öffentlicher Verkehr | 7 |
| 2.4 | Grossverteiler | 8 |
| 2.5 | Ziele der wünschbaren Entwicklung..... | 8 |
| 3. | Variantenstudium | 10 |
| 3.1 | Variantenstudium Verkehr | 10 |
| 3.2 | Variantenstudium Städtebau | 14 |
| 3.3 | Erkenntnisse Variantenstudium | 16 |
| 4. | Leitlinien der räumlichen Entwicklung | 19 |
| 4.1 | Leitplan..... | 19 |
| 4.2 | Festlegung der Leitlinien | 21 |
| 5. | Ausblick | 27 |
| 5.1 | Ausblick Bahnhofsgebiet | 27 |
| 5.2 | Teilbereiche und Abhängigkeiten..... | 29 |

1. Stellenwert der räumlichen Leitlinien

Der vorliegende Bericht definiert die räumlichen Leitlinien für die Planung und Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Nidau.

Die räumlichen Leitlinien basieren auf unterschiedlichen Vorabklärungen und verschiedenen Workshops zu den Themen Städtebau, Freiraumgestaltung, Verkehrsplanung und auf einer frühzeitigen Koordination mit den unterschiedlichen betroffenen und beteiligten Akteuren.

Dieser Bericht dient als Grundlage für die Erarbeitung der Überbauungsordnung (UeO) bzw. das Qualitätssichernde Verfahren (voraussichtlich Projektwettbewerb nach SIA 142). Die Leitlinien der räumlichen Entwicklung definieren die wichtigsten Zielsetzungen und Anforderungen für eine qualitätsvolle Bebauung.

1.1 Zwischenstand Prozess

Die vielfältigen Anforderungen an das Verfahren, wie die hohen städtebaulichen Anforderungen, der kulturhistorische Kontext, das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsträger etc. führte zu einer stufenweisen Planung in der **Arbeitsgruppe (Planteam S AG, w+s Landschaftsarchitekten, Rolf Mühlethaler Architekt, Kontextplan)** in Zusammenarbeit, resp. mit früher Koordination mit den verschiedenen relevanten Akteuren (**Stadt, Aare Seeland mobil (asm), Grossverteiler, Denkmalpflege, Oberingenieurkreis III**), eine laufende Feinabstimmung der Zielrichtung und eine Vielfalt an Lösungsmöglichkeiten. Folgendes Vorgehen wurde gewählt:

| | |
|--|--|
| Vorphase, Analyse Stossrichtungen | Grundlagenaufbereitung (Städtebau + Verkehr) Formulieren und Evaluation städtebaulicher Stossrichtungen |
| «Boxenstopp» | Standortbestimmung, Präzisierung weitere Schritte |
| Vertiefung, Umsetzung | Städtebauliche Konzepte Planungsrechtliche Umsetzung |

Der jetzige Stand der Planung (Boxenstopp) kann mit den hier vorliegenden Leitlinien der räumlichen Entwicklung als fachlich konsolidierter Zwischenstand bezeichnet werden. Der Boxenstopp bildet den Auftakt zur politischen Konsolidierung.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Baulicher Kontext

Das zu entwickelnde Bahnhofsgebiet befindet sich an einer sensiblen Schnittstelle zwischen der Altstadt und deren angrenzenden Wohnquartiere, der Bahnlinie der asm und zwischen den beiden Kanälen Zihl- und Nidau-Büren-Kanal.

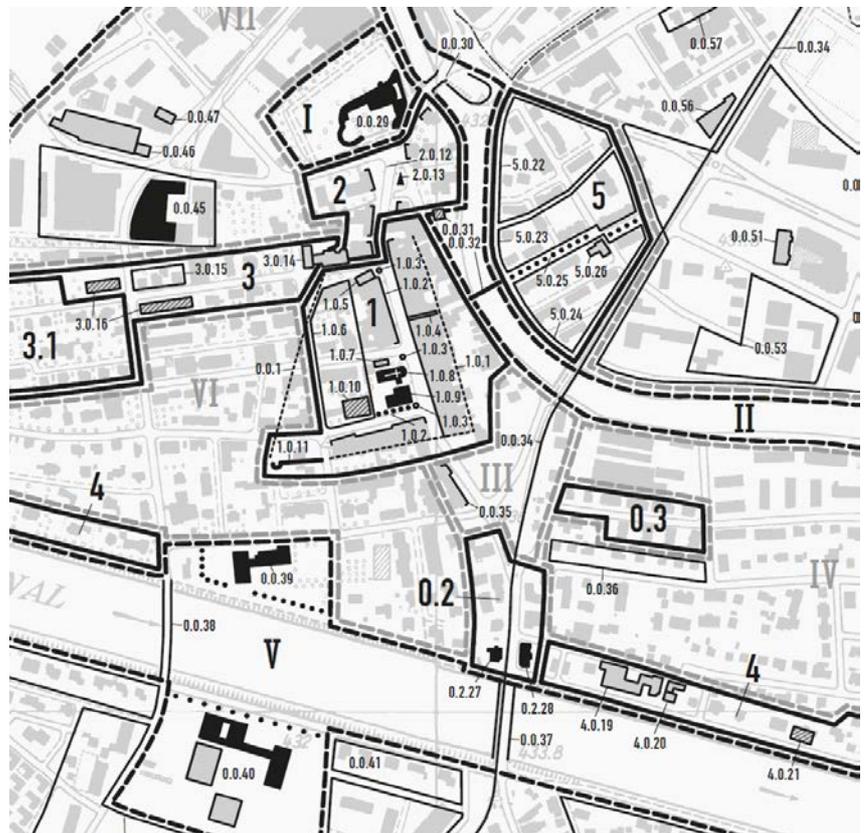
Geschützte und erhaltenswerte Bauten

In der- und um die Altstadt von Nidau befinden sich zahlreiche schützens- und erhaltenswerte Bauten, welche den Anforderungen des kantonalen Baugesetzes (BauG Art. 10b) genügen und entsprechend geschützt und erhalten werden müssen. Zudem befinden sich am südlichen Eingang zu Altstadt zwei geschützte Einzelbäume.

ISOS

Das gesamte Altstadtgebiet (Stedtli) bis und mit Knettauweg gehört zum ISOS Gebiet 1 mit Erhaltungsziel A und mehreren Einzelelementen (ebenfalls Erhaltungsziel A) und diverse Hinweise. Die Umgebungszone III mit Erhaltungsziel B, südlicher Vorstadt- und Bahnhofbereich wird als gestaltungsbedürftig bezeichnet. Fast der gesamte Planungssperimeter gehört dieser Umgebungszone an, mit Ausnahme des Bereiches nördlich des Knettauweges. Der Hinweis 0.0.35 betrifft die raumwirksame Stellung des Geschäftshauses an der Ecke Hauptstrasse / Knettauweg, welches direkt an das Bahnhofsgebiet grenzt. Markant ist auch die Brückenkopfbebauung südlich des Bahnhofgebietes mit Erhaltungsziel A.

ISOS

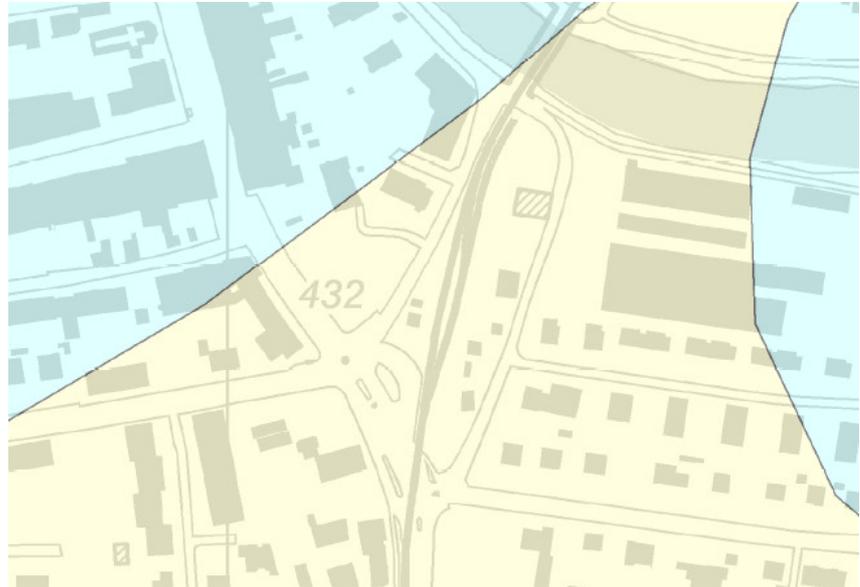


Archäologie

Grundwasser



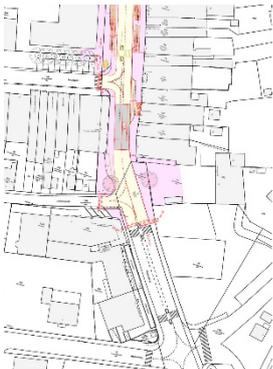
Während in der Altstadt selbst, mehrere archäologische Fundstellen erfasst sind, gibt es auf dem Perimeter Bahnhofsgebiet keinen entsprechenden Eintrag. Das Bahnhofsgebiet befindet sich zu einem grossen Teil in einem Randgebiet des Grundwasservorkommens (siehe unten), jedoch direkt auf Grenze Randgebiet zu einem Hauptgebiet (mit mittlerer Mächtigkeit).



Gewässerschutz

Der Perimeter gehört in keinen Gewässerschutzbereich und wurde keiner Grundwasserschutzzone zugewiesen.

BGK Ortsdurchfahrt Nidau, Kantonsstrassenprojekt (Ausschnitt)



Erschliessung Quartiere und Bahnhofsgebiet

2.2 Rahmenbedingungen Individualverkehr

Die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) durch Nidau dient der Erschliessung des östlichen Seeufers, weshalb über sie eine erhebliche Menge an Verkehr abgewickelt werden muss.

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. Der aktuelle Projektstand ist jedoch nicht definitiv. Die Koordination der beiden Projekte ist sicherzustellen.

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.

Das Bahnhofsgebiet liegt an der Hauptstrasse und soll auch über diese erschlossen werden. Die in die Hauptstrasse einmündende nördliche Zihlstrasse, welche über das Bahnhofsgebiet führt, ist eine ruhige Quartiersstrasse und zudem eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Sie soll zukünftig keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen und als Hauptachse dem Fuss- und Veloverkehr dienen.

Für das Gebiet Aalmatten besteht bereits eine UeO, welche die Erschliessung sowohl über die Zihlstrasse wie auch über den Gerberweg festlegt. Diese Erschliessung wurde aufgrund des Zusatzverkehrs auf der Zihlstrasse jedoch von den Anwohnenden bemängelt, weshalb im Rahmen dieses Projektes die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofsgebiet nochmals überprüft worden sind.

2.3 Rahmenbedingungen öffentlicher Verkehr

asm, Aare Seeland Mobil

Die asm wird ihre Gleisanlage und Haltestellenperrons erneuern. Im Zuge der Erneuerung müssen die Anforderungen an Sicherheit (Aufhebung von Bahnübergängen) und Hindernisfreiheit erfüllt werden. Diese haben Auswirkungen auf die Planung des Bahnhofgebietes.

Bahnersatzkurse

Für den Bahnersatzbetrieb ist am Bahnhof Nidau die Möglichkeit für den Umstieg vom Bahnersatzbus auf den Zug und umgekehrt zu schaffen. Für den Bahnersatzbus ist eine Wendemöglichkeit sowohl aus Richtung Biel als auch aus Richtung Ipsach mit der Möglichkeit für einen Zeitausgleich einzurichten.

Hierfür sind zwei Varianten denkbar:

- a) Der Bus wendet auf dem Bahnhofplatz und bedient nach Möglichkeit die normalen Bushaltestellen (bei der Möblierung des Bahnhofplatzes sind in diesem Fall die entsprechenden Schleppkurven zu berücksichtigen, wurde stufengerecht geprüft).
- b) Der Bus bedient die normalen Bushaltestellen und wendet mittels Häuserblockumfahrung z.B. über die verbindlich zu vereinbarenden Strassenzüge Schulgasse-Stadtgraben-Balainenweg oder umgekehrt. Eine Stelle für den Zeitausgleich müsste definiert werden. Zudem müsste das Wenden der Busse über den definierten Strassenzug jederzeit möglich sein.

Buskonzept 2020

Das Buskonzept 2020 verbessert das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Nidau ab Ende 2019. Vor allem das Quartier Beunden profitiert. Kürzlich hat das Berner Kantonsparlament dem Ausbau des ÖV-Angebots in der Agglomeration Biel zugestimmt. Vom sogenannten Buskonzept 2020 wird die Stadt Nidau massgeblich profitieren. Die Umsetzung des Buskonzepts 2020 erfolgt in zwei Schritten ab Dezember 2017 mit kleineren Änderungen, die auf das Bahnhofsgebiet keinen wesentlichen Einfluss haben. Der eigentliche Aus- und Umbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Biel erfolgt voraussichtlich ab Dezember 2019.

Die Linie 4 führt wie bisher durch die Altstadt, endet dann aber anstatt beim asm-Bahnhof erst südlich des Nidau-Büren-Kanals. Durch den Wegfall der Wendeschleife am Bahnhof Nidau ergeben sich aus städtebaulicher Sicht verbesserte Rahmenbedingungen für das Bahnhofgebiet. Parallel dazu wird eine neue Linie 3 über die Dr.-Schneider-Strasse und den Beundenring bis zur asm-Station Beunden geführt. Die Linien 3 und 4 werden im 15-Minuten-Takt betrieben (Randzeiten und Sonntage: 20-Minuten-Takt). Gegenüber heute bedeutet das für die Haltestellen der Linie 4 eine reduzierte Frequenz. Kompensiert wird dies mit dem neuen Angebot der Linie 3. Die ergibt insgesamt eine Attraktivierung der Busverbindungen für die Stadt Nidau.

Gemäss neusten Erkenntnissen der Verkehrsbetriebe Biel wird die Verlängerung der Buslinie 4 mit Trolleybussen betrieben werden, die sowohl mit- als auch ohne Oberleitungen verkehren können. Die Querung der Bahnlinie stellt daher kein technisches Problem mehr dar, wie bisher angenommen. Da der Bus die Strecke ab/bis Nidau Bahnhof (Seite Ipsach) ohne Oberleitungen verkehren kann.

2.4 Grossverteiler

Wie bereits in den ZPP-Vorschriften vorgesehen, wird ein Grossteil der neu zu schaffenden Geschossflächen für einen Grossverteiler vorgesehen. Aus Vorabklärungen ergibt sich folgendes grobes Raumprogramm:

- Verkaufsfläche Grossverteiler
- Zusätzliche Flächen für Dienstleistungen (ev. Stadt Nidau)
- Einstellhalle und Lager Grossverteiler
- Ev. Nutzungen für asm
- Wohnnutzung
- Parkierung Haupt und Nebennutzung (ev. öffentlich)

2.5 Ziele der wünschbaren Entwicklung

Im Teilnutzungsplan (Stand öffentliche Auflage) Altstadt war für den Bereich Bahnhofsgebiet ein ZPP-Perimeter vorgesehen. Bei der öffentlichen Auflage wurde jedoch die ZPP vom Beschluss ausgenommen, so dass im Bereich Bahnhofsgebiet nach wie vor die Überbauungsordnung von 2003 rechtsgültig ist, welche bei einer künftigen Entwicklung aufgehoben und durch ein angepasstes Planungsinstrument ersetzt werden muss.

Teilnutzungsplan Altstadt



Die südliche Vorstadt weist heute einen wenig strukturierten Charakter auf. Bei einer künftigen Entwicklung soll gemäss dem räumlichen Leitbild der Stadt Nidau in diesem Gebiet eine urbane Entwicklung angestrebt werden.

Im Plan weist das Leitbild folgende räumliche Ziele aus, die für die Entwicklung des Bahnhofsgebietes eine direkte Relevanz besitzen:



- Grosse Einzelbauten sind möglich (Grossverteiler resp. was in der Altstadt zu gross ist).
- Ergänzungen in der Struktur des Bestandes (Verdichtung sinnvoll).
- Pflichtbaulinien definieren den Strassenraum vorstädtisch.
- Zwischen Haltestelle Nidau und Altstadt ist der Sichtbezug sicherzustellen (durch Verschieben oder Verlängern der Haltestellen, oder mit der Lage der Baukörper).

Zusätzlich sind im Leitbild der Stadt Nidau (aus dem Jahre 2013) für das Bahnhofsgebiet folgende Handlungsanweisungen festgehalten:

- Einheitliche, Identität stiftende Strassenraum- und Platzgestaltung.
- Erschliessung sortieren (zum Beispiel auf den Gerberweg verzichten).
- Die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge dosieren.
- Ein Lastwagenfahrverbot im Rahmen der A5 einführen (Ausnahme Anlieferung).
- Strassenraum aufwerten durch Reduktion der Verkehrsbelastung wie in der Altstadt.
- Den Langsamverkehr durch die Umgestaltung des Strassenraums sicher, direkt und attraktiv führen. Insbesondere Querbeziehungen durch geeignete Massnahmen verbessern z.B. am Knoten Zihlstrasse, Hauptstrasse, Balaineweg.
- ÖV ist Tram (nicht S-Bahn); das Trassee ist im Strassenraum. Der Strassenraum ist in seiner gesamten Fläche auch für Motorfahrzeuge querbar.
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort Nidau (ASM) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen/demonstrieren.

Nicht alle Forderungen des Leitbildes, insbesondere im Bereich Verkehr und Erschliessung, werden bei der Bahnhofsplanung berücksichtigt, da neue Erkenntnisse vorliegen.

3. Variantenstudium

Basierend auf den Erkenntnissen des Leitbildes und unter Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen ist in den Bereichen Verkehr und Städtebau ein Variantenstudium durchgeführt worden, unter Einbezug freiräumlichen Themen.

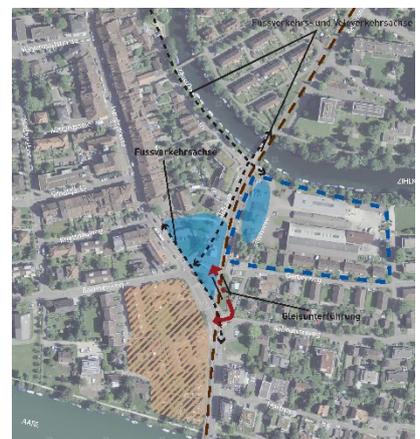
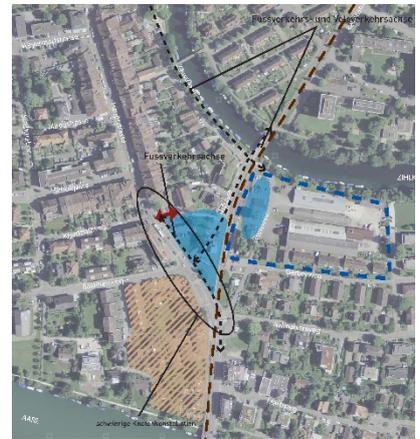
3.1 Variantenstudium Verkehr

Erschliessung Bahnhofsbereich



Für die Erschliessung des Bahnhofsbereiches wurden vier unterschiedliche Varianten geprüft:

1. über die Hauptstrasse (mit drei Untervarianten)
 - a. Zufahrt Areal auf Höhe Balainenweg
 - b. Zufahrt Areal auf Höhe Knettnauweg
 - c. Zufahrt zwischen Knettnauweg und Balainenweg (Einfahrt direkt in die Tiefgarage)
2. über Gerberweg / Unterführung unter den Gleisen
3. über Zihlstrasse
4. über das Gebiet Aalmatten (Gerberweg)





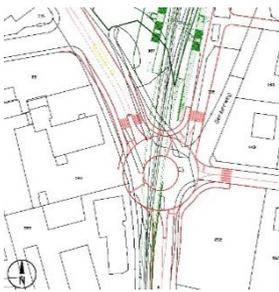
Alle Erschliessungsvarianten wurden qualitativ anhand der folgenden Kriterien beurteilt:

- Umwege / Auffindbarkeit
- Situation Knoten Hauptstrasse
- Belastung Quartierstrassen
- Nutzungsansprüche anderer Verkehrsmittel
- Interne Erschliessung Areale
- Aare Seeland mobil
- Städtebau, öffentlicher Raum Kantonsstrasse
- Quartier

Weiter wurden in Zusammenhang mit der Knotenform des Bahnhofsknotens Leistungsfähigkeitsbetrachtungen gemacht.

Die beiden Betrachtungen sowie die Berücksichtigung der bestehenden Randbedingungen wie Werkleitungen ergaben, dass eine Erschliessung über den „Bahnhofsplatz“ zu favorisieren ist.

Bahnhofsknoten



Gewählte Knotenlösung (Kreisel)

Für den Bahnhofsknoten wurden zwei Varianten geprüft: Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreisel. Beide Varianten müssen die Querungsstelle der asm sichern, was bei der LSA-Variante in die normale Schaltung eingebunden werden kann. Beim Kreisel werden Lichtsignale nur für die Bahn und Halbschranken für die zufahrenden Spuren benötigt. Die Variante Kreisel wird aus städtebaulichen Aspekten vorgezogen und soll weiterverfolgt werden.

Mit dem Kreisel ist eine Verschiebung des Gerberweges möglich, was langfristig eine quartierabschliessende Bebauung der Aalmattenstruktur ermöglicht. Der südliche Teil des Gerberweges soll bereits bei der Erstellung des Kreisels begründet werden. Der nördliche Teil wird oder kann später angepasst werden. Durch dieses Vorgehen muss die Einmündung in den Kreisel nur einmal erstellt und nicht innerhalb von kurzer Zeit wieder angepasst werden. Zudem kann das Entwicklungsgebiet südwestlich des Knotens falls nötig ebenfalls über den Kreisel an das Strassennetz angebunden werden. Auch ist die Gleisquerung aufgrund der Winkel für den Veloverkehr einfacher (weniger schleifend).



Verworfenne Knotenlösung (LSA)

Verworfenne Knotenlösung
(Kreisel asm)

Diese Kreiselsvariante hat einen grossen Einfluss auf die Parzellenstruktur westlich des Knotens und somit eine geringere Realisierungswahrscheinlichkeit im Zeithorizont des Bahnhofprojektes. Zudem wird sie aus städtebaulicher Sicht negativ beurteilt, da sie die angestrebte einheitliche und räumlich geschlossene Häuserflucht entlang der Kantonsstrasse erheblich beeinträchtigen würde.

Die genaue Lage sowie die Dimensionierung des Kreisels werden betreffend Parzellenstruktur, Städtebau und Geometrie im weiteren Prozess jedoch erneut überprüft und genau festgelegt.

Aalmattenquartier

Im Gesamtkontext wurde die vorgesehene Erschliessung (gemäss Überbauungsplan) mit denselben qualitativen Kriterien, wie die Erschliessung des Bahnhofsgebietes, beurteilt (Kriterienliste siehe Erschliessung Bahnhofsgebiet). Gemäss dem Bebauungsplan ist geplant, das Gebiet über den Gerber- und Zihlweg zu erschliessen. Die in die Hauptstrasse einmündende nördliche Zihlstrasse ist eine ruhige Quartiersstrasse und zudem eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Sie soll keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen.

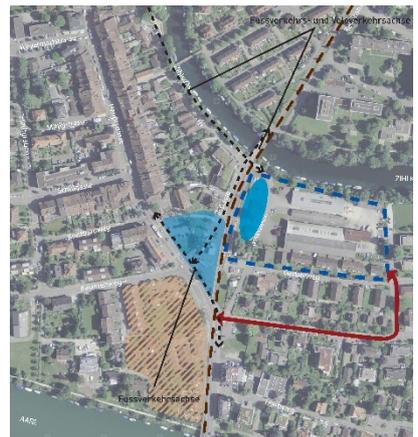
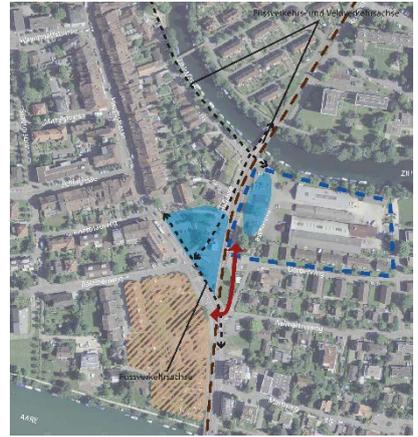
Deshalb wurden für die Erschliessung des Gebietes Alternativen geprüft:

1. Erschliessung gemäss Überbauungsplan
2. ausschliesslich über Gerberweg
3. über Bahnhofsareal
4. über Aalmatten- und Hechtenweg
5. über Zihlstrasse
6. über Keltenstrasse

Legende

Legende Plan

-  Areal Aalmatten
-  Bahnhofgebiet
-  Entwicklungsgebiet
-  Erschliessung
-  Bahn



Aus den jetzigen Betrachtungen resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden soll.

3.2 Variantenstudium Städtebau

Ausgehend von den Thesen im Leitbild wurden Varianten mit mehreren grösseren strassenraumbildenden Baukörpern getestet.

Ausgangslage Leitbild



Weiterstricken Altstadtstruktur

In einem zweiten Schritt erfolgten Varianten, die mit hofbildenden Baukörpern an die Altstadt anknüpfen. Eine mäandrierende Weiterführung der Altstadtzeile wurde studiert.



Einzelbaukörper

Als Gegenthese wurde als Ausgangslage ein Einzelbaukörper gewählt, der mit dem gleich grossen Fussabdruck in Varianten unterschiedlich proportioniert und ausgerichtet wurde. Die Einzelbaukörper nehmen die verschiedenen Richtungen der umliegenden Strukturen auf und führen diese weiter.



Als Erkenntnis des Variantenstudiums wurde die Idee des Einzelbaukörpers weiterverfolgt. Er bildet einen klaren Gegenpol zur Altstadt, dank einem gebührenden Abstand entsteht jedoch keine direkte Konkurrenz. Die Eingangssituation ins Stedtli kann verbessert werden, der Bibliotheksplatz sowie die Hauptstrasse werden besser gefasst und gestaltet. Südlich des Baukörpers kann ein Bahnhofplatz ausgebildet werden.

3.3 Erkenntnisse Variantenstudium

Orthogonale Strukturen

Nidau bezieht sein städtebauliches Verständnis aus seiner intakten, reizenden Altstadt. Gut erkennbar ist der ehemals durch das Wasser und die Festungsmauern gefasste Kern. Hauptgasse und Schulgasse bilden, gestärkt durch den markanten Eckturm, eine bemerkenswerte und robuste orthogonale Ordnung. Die ordnende Struktur der Stadt Nidau basiert auf den historischen Wasserläufen, welche ihr bis heute ein orthogonales Muster zugrunde legen.

Einzelbaukörper

Die Betrachtung der Gründerstadt in ihrem Kontext dient als Leitgedanke für die vielschichtige Aufgabe zur Entwicklung der südlichen Vorstadt und zur Setzung eines Neubauvolumens.

Das Neue sucht die unaufgeregte Koexistenz mit dem Vorhandenen, ohne aufdringliche Akzentuierung des Zeitgeistes und individueller Vorlieben.

Der orthogonale Einzelbaukörper setzt die umgebenden Bauten und Freiräume respektvoll in Szene.

Freiräume

Mit der präzis gesetzten, kontemplativen Form und Gestalt werden Freiräume angeboten, welche überraschend spezifische und vielfältige Bezüge zum Ort und zur Geschichte schaffen und das Potential für eine neue Adresse für Nidau in sich tragen.



Bibliothekspatz

Der wohlproportionierte, von Funktionen und Nutzungsansprüchen befreite Bibliothekspatz erfährt am Ort des früheren Wasserkanals eine räumliche Fassung, dient als klassischer Stadtplatz dem Fest, dem Markt, dem Verweilen und der Begegnung und bildet als Scharnier den unmittelbaren Übergang zur Altstadt.

Bahnhofsplatz

Der auf Koexistenz ausgerichtete, multifunktionale Bahnhofplatz ist offerräumig und dient gleichzeitig als Anlieferung für den Grossverteiler, als Zufahrt für die Einstellhalle, als Fortführung der Zihlstrasse und als Vorplatz für die erdgeschossigen Nutzungen mit Auslademöglichkeit. Aufgrund der exponierten Lage werden zur Vermeidung von Lärmemissionen die Anlieferung und die Einstellhalleneinfahrt innerhalb des Gebäudes angeordnet. Die erhebliche Aufwertung des Bahnhofes trägt der immer bedeutender werdenden ÖV-Erschliessung Rechnung und wird mit seinen höchsten Ansprüchen folgenden Perrondach- und Platzgestaltung wichtiger Bestandteil des Erscheinungsbildes und der Wahrnehmung von Nidau. Leicht gegenüber der Hauptstrasse abgedreht und von der Trottoirkante zurückversetzt, anerkennt der Neubau die Sichtbarkeit des historischen Stadteingangs als prioritäre Identität des südlichen Eingangs nach Nidau. Die heute isolierten Gebäude entlang der Zihlstrasse können selbstverständlich als Teil des Ganzen eingebunden werden.

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

Nutzungsvielfalt

Die relativ grossflächige, zusammenhängende Grundrisslösung bietet die Chance, das vielfältige Einkaufsangebot der Altstadt mit einem Magneten zu ergänzen und das Erlebnis eines Stadtbesuches mit einem Grossverteiler zu attraktivieren. Dabei ist wünschenswert, wenn im Erdgeschoss nach aussen ausstrahlende Angebote für Läden und Kleingewerbe ebenso ihren Platz finden. Insofern ist zum Wohl eines attraktiven Erdgeschosses prüfenswert, dem Grossverteiler neben einem selbstverständlichen erdgeschossigen Zugang das Unter- oder Obergeschoss anzubieten.

Im Sinn eines klassischen Stadthauses steht das erste Obergeschoss als «Piano nobile» in erster Linie für repräsentative Dienstleistungsnutzungen zur Verfügung. Dem Ort entsprechende Stadtwohnungen ergänzen das vielfältige und durchmischte Nutzungsangebot des Stadthauses am Bibliotheks- und Bahnhofplatz. Ein ruhiger Innenhof bietet sich an und könnte die zweiseitige Besonnung und die Erschliessung sicherstellen.

Das Untergeschoss nimmt neben den Kellern und Lagern die Kunden- und private Parkierung von pro Geschoss ca. 60-70 Parkplätzen auf. Ein separates Treppenhaus mit Lift erschliesst die Parkgarage mit dem Stadtboden und dem Grossverteiler.

Gesamtwürdigung

Die kontemplative Form ordnet die vielfältigen Stadträume der südlichen Vorstadt von Nidau, trägt mit einer attraktiven Bahnstation und einem multifunktionalen Bahnhofplatz der hohen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs Rechnung und stellt mit einer klassischen, aber zeitgenössischen Gliederung des Einzelbaukörpers ein selbstbewusstes Gefäss für die, das Altstadtangebot bereichernde und ergänzende Nutzung sicher.

4. Leitlinien der räumlichen Entwicklung

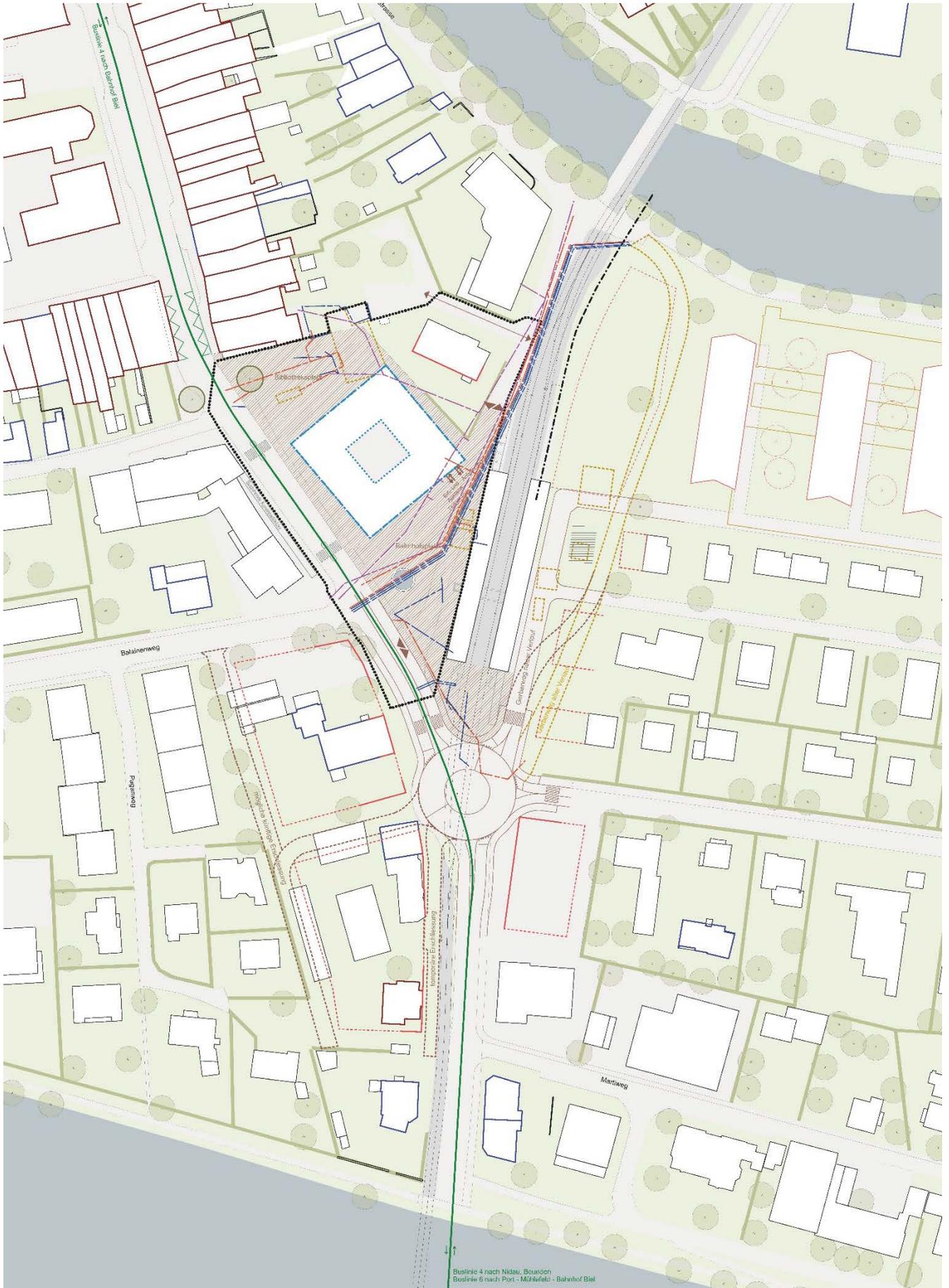
Die Leitlinien der räumlichen Entwicklung behandeln alle raumrelevanten Themen unter Berücksichtigung der getätigten Analysen und der wünschbaren Ziele der räumlichen Entwicklung (siehe Kapitel 2.5 Ziele der wünschbaren Entwicklung). Bei den vorliegenden Leitlinien, inkl. Leitplan (siehe 4.1 und 4.2) handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, das als Vorstufe für die nachfolgende Sondernutzungsplanung (ZPP und / oder UeO) zu verstehen ist.

4.1 Leitplan

Im Leitplan werden alle raumrelevanten Themen verortet und dargestellt.

LEGENDE

- Perimeter**
- Bearbeitungsperimeter (QSV)
- Städtebau und baulicher Kontext**
-  Baubereich 38x38m
 -  Bebauungskonzept / mögliche Hofbebauung
 -  Bestehende Bauten
 -  Abbruch bestehender Bauten
 -  Schützenswerter Bau
 -  Erhaltenswerter Bau
 -  Geplante Bauten im Umfeld
 -  Mögliche ergänzende Bauten / wichtige Gebäudeflucht
- Öffentliche Aussenräume**
-  Platzgestaltung
 -  Geschützte Bäume
 -  Bestehende / geplante Bäume
- Erschliessung und Verkehr**
-  Mögliche Knotenlösung / künftige Quartiererschliessung
 -  Zufahrt Perimeter / Gebäude
 -  Durchfahrt Restaurant Löwen
 -  Oberirdische Parkierung
 -  Gleisführung asm
 -  Baulinie für Doppelspurausbau asm
 -  Baubereich Gleisrichter/Relaisraum
 -  Bushaltestelle (neue Position)
 -  Buslinien 2020
- Werkleitungen**
-  Abwasser
 -  Wasser
 -  Elektro



4.2 Festlegung der Leitlinien

Die nachfolgend erläuterten Leitlinien sind als Rahmenbedingungen zu betrachten, die es im weiteren Verfahren zu konkretisieren gilt.

4.2.1 Perimeter

Der Planungspereimeter umfasst die Bahnstation Nidau, die nordwestlich daran angrenzende unbebaute Fläche bis zum Eingang der Altstadt, den dazugehörigen Abschnitt der Hauptstrasse und den Knoten Hauptstrasse, Aalmattenweg, Gerberweg, Gleise asm. Im Zusammenhang mit der Konzeption des Bahnhofsgebietes wird zusätzlich das nähere bauliche Umfeld in die Betrachtung einbezogen, also die Altstadt und die umliegenden Quartiere. Der Betrachtungsperimeter, welcher sich beidseitig der Hauptstrasse bis zum Nidau-Büren-Kanal erstreckt und für welchen die grundsätzlichen städtebaulichen Stossrichtungen aufgezeigt werden sollen. Gegenstand der öffentlichen Auflage wird nur das ZPP-Gebiet Bahnhof sein, dieses wird bewusst von der Thematik der umliegenden Quartiere abgekoppelt. Die Vertiefung und planungsrechtliche Verankerung des Betrachtungsperimeters erfolgt im Rahmen der Ortsplanung.

4.2.2 Städtebau

Baufeld Grossverteiler

Das Baufeld (38 x 38 m) stellt die maximale Ausdehnung der Baubereiche der künftigen oberirdischen Bauten und Anlagen dar.

Einzelbaukörper

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

Unterirdische Geschosse

Unterirdische Geschosse können sich auch ausserhalb des Baufeldes ausdehnen. Die hierfür relevanten Rahmenbedingungen sind die Eigentumsverhältnisse und mögliche Dienstbarkeitsverträge sowie Werkleitungen und deren Umlagemöglichkeiten und -kosten.

Bestehendes Gebäude
Parzelle 451

Dieses Gebäude kann erhalten oder in ähnlicher Körnung, Volumetrie und Ausrichtung erneuert werden. Die Nutzung kann Gewerbe, Dienstleistung und oder Wohnen sein. Die Gebäudeflucht zum Bahnareal ist eine Verlängerung der Gebäudeflucht im Norden.

Abbruch Gebäude

Das Konzept sieht den Abbruch der bestehenden Gebäude auf den Parzellen 393, und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof (Parzellen 1248 und 219). Als Ersatzneubau soll eine neue Transformatorenstation mit zusätzlicher Infrastruktur für die asm entstehen. Der Standort ist noch zu definieren.

4.2.3 Bauhistorischer Kontext

Geschützte Bauten

Alle schützens- und erhaltenswerten Bauten im Planungspereimeter und im erweiterten Betrachtungsperimeter werden bei der baulichen Entwicklung des Bahnhofsgebietes berücksichtigt und werden nicht tangiert (ausser das erhaltenswerte

Gebäude auf der Parzelle 583). Alle schützenswerten Bauten bleiben erhalten. Eine mögliche künftige Bebauungsstruktur im erweiterten Betrachtungsperimeter vermag die erhaltenswerten Bauten westlich der Hauptstrasse einzubinden, so dass insgesamt eine Stärkung der Hauptstrassenachse erfolgt.

Berücksichtigung ISOS

Die baulichen und gestalterischen Massnahmen im ZPP-Perimeter tragen dem Erhaltungsziel B der Umgebungszone sowie dem dazugehörigen, im ISOS erwähnten Gestaltungsziel Rechnung, indem die Platzsituation durch die Unterteilung in einen südlichen und einen nördlichen Platzbereich und durch einen Gebäuhenden Abstand zur Torsituation zur Altstadt (bereits innerhalb des Gebietes 1 mit Erhaltungsziel A).

Die Situierung des vorgesehenen Baukörpers bildet ein klares Gegenüber für das Geschäftshaus an der Ecke Hauptstrasse / Knettauweg (Hinweis 0.0.35).

4.2.4 Öffentliche Aussenräume

Bibliotheksplatz

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

Bahnhofplatz

Ein neuer Bahnhofplatz spannt sich zwischen dem Einzelbaukörper und den Perondächern der Haltestelle Nidau auf. Die neu ausgebildete Haltestelle wird zu einem wichtigen städtischen Element, welche als integraler Bestandteil in die städtebauliche Gestaltung eingebunden werden soll. Der Bahnhofplatz wird punktuell zur Anlieferung des Grossverteilers am Rande entlang der Geleise genutzt. Diese Platzüberfahrt dient auch als Zufahrtsweg für die unterirdische Einstellhalle.

Bäume

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

Aufwertung Strassenraum

Mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau wird die Hauptstrasse umgestaltet. Der Strassenraum der Hauptstrasse angrenzend an das Bahnhofsgebiet ist in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umzugestalten.

4.2.5 Erschliessung und Verkehr

Erschliessung Quartiere



Die Erschliessung des Bahnhofgebietes und der umliegenden Quartiere wurde übergeordnet studiert (siehe Kapitel 2.6.1). Die Erschliessung des Aalmattenquartiers (orange) soll künftig über den Bahnhofknoten und den (begradigten) Gerberweg (rot) erfolgen. Temporär dient der Gerberweg in seinem alten Verlauf, aber direkt vom Kreisel her erschlossen, als Erschliessung.

Die westlich der Hauptstrasse gelegenen Gebäude im Entwicklungsgebiet Balainenweg Süd (pink) und insb. das Restaurant Du Pont können mittelfristig nicht mehr direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen werden. Eine temporäre Erschliessungslösung bietet eine rückwärtige Strasse parallel zu den Gleisen der asm (Planung durch asm). Künftig erscheint jedoch eine Erschliessung ab Balainenweg oder über eine Erschliessungsstrasse senkrecht zur Hauptstrasse (ab Kreisel) im

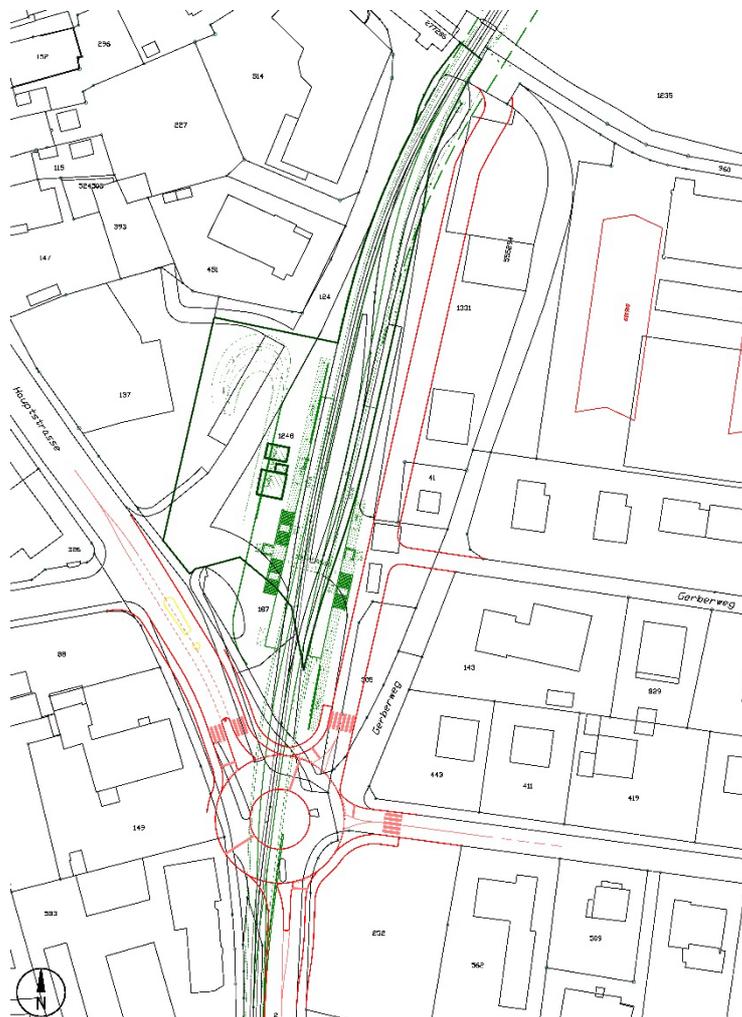
Zeitpunkt Knotenlösung

Zusammenhang mit einer allfälligen Umstrukturierung des Quartiers sinnvoll (Planung durch Stadt Nidau).

Die Kreiselanlage sowie die Aufhebung der zwei Bahnübergänge (zum Restaurant Dupont und zur Brockenstube) kann zeitlich unabhängig vom Neubau mit Grossverteiler, Wohnnutzung und Dienstleistung erfolgen. Die genaue Dimensionierung und Lage des Kreisels wird in Abstimmung mit dem OIK III und den Busbetrieben Biel sowie einem Road-Safety-Audit (RSA) vor einer öffentlichen Auflage erfolgen.

Knotenlösung

Beim konzipierten Kreisels handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie. Die genaue Positionierung und Dimensionierung des Kreisels sowie die Durchführung eines allfälligen Road-Safety-Audit (RSA) ist mit dem OIK III im weiteren Prozess zu klären.



Velorouten

Für den Veloverkehr gibt es heute im Bereich des Bahnhofgebietes keine eigene Infrastruktur. Insbesondere im Bereich der Brücke wäre eine Verbesserung wünschenswert. Mit der bestehenden Situation ist aber keine Verbesserung möglich. Das OIK III wünscht, dass die Veloverbindung über den Kanal in die verkehrlichen Überlegungen miteinbezogen wird. Dies ist aber im Rahmen der ZPP und der ÜO nicht möglich und muss deshalb in einem separaten Projekt untersucht werden.

asm, Aare Seeland Mobil

Bei der Planung wurde von einer unveränderten Gleisführung der asm ausgegangen (Grundlage Projekt asm). Lediglich im Bereich der Bahnstation sollen die Perrons neu aussenliegend angeordnet werden. Die genaue Ausgestaltung der Gleis- und Perronanlage muss zusammen mit der Lage des Kreisels optimiert werden.

Folgende Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Sanierung der Anlage Bahnhof Nidau vorgesehen:

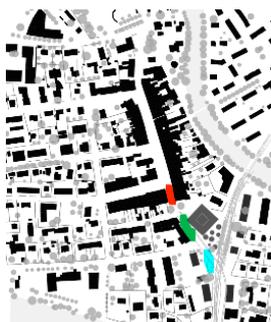
- Der heutige Gleichrichter / Relaisraum wird verschoben (Richtung Süden, möglichst nahe der Gleisanlagen). Im Leitplan ist der mögliche Baubereich für den Gleichrichter / Relaisraum dargestellt. Der genaue Standort ist noch zu bestimmen. Eine bauliche Integration des Gleichrichters / Relaisraumes in die Perronanlage (städtebaulich wünschenswert) ist zu prüfen. Es ist zudem zu prüfen, ob und wie Gleichrichter und Relaisraum mit der städtischen Trafostation kombiniert werden können.
- asm sieht den Rückbau des Gebäudes östlich des Bahnhofs vor. Dieser könnte allenfalls im neuen Bauvolumen untergebracht werden (siehe 4.1 Leitplan).
- Abstimmung mit vorgesehener Gerberwegverschiebung nötig.
- Abstimmung der gestalterischen Massnahmen des Perrondachs mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes nötig (sichtbarer Abschluss der Perrons gegenüber Bahnhofplatz z. B. mit Bodenbelagswechsel/Absätze).

Aufhebung Bahnübergänge



Es bestehen heute zwei Bahnübergänge zur Erschliessung der Parzellen 111, 258 und 583. Die beiden Querungen müssen aus Sicherheitsgründen langfristig aufgehoben werden. Zukünftig sind die Parzellen 583, 258, 111 sowie 149 idealerweise rückwärtig über den Balainenweg zu erschliessen. Gegebenenfalls ist die Anbindung über den Bahnhofsknoten ans Strassennetz möglich (sowohl bei Variante LSA als auch bei Varianten Kreisel).

Bushaltestelle



Gemäss BGK Hauptstrasse soll eine Bushaltestelle im Scharnier Altstadt-L platziert werden (rot, nördlich vom Bahnhofgebiet). Eine Verschiebung dieser Haltestelle auf eine mittlere Lage (grün) ist ebenfalls denkbar. Aus Sicht der Umsteigebeziehungen wäre eine Haltestelle direkt beim Bahnübergang (blau) wünschenswert. Die genaue Lage der Bushaltestelle (rot, grün, blau) ist im weiteren Prozess noch zu definieren. Durch die Verlegung der Bushaltestelle ergeben sich in jedem Fall neue Verkehrssicherheitsfragen, die dann im Rahmen der weiteren Planung gelöst werden müssen.

Die Verlängerung der Buslinie und somit die Aufhebung der Wendeschleife bedingt den Einsatz neuer Busse, die die Strecke von Nidau Bahnhof bis Ipsach und zurück ohne Oberleitungen zurücklegen können (Diese neuen Trolleybusse wurden bereits bestellt).

Zufahrt und Parkierung MIV

Das Areal wird für den motorisierten Verkehr im Südosten des Gebiets an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Einfahrt in die Tiefgarage erfolgt rückwärtig (genaue Lage noch zu bestimmen, in Abstimmung mit der Anlieferung Grossverteiler). Die Tiefgarageneinfahrt ist in das Gebäude zu integrieren. Wie viele oberirdische Parkfelder angeboten werden müssen, ist noch zu klären.

Anlieferung Grossverteiler mit LKW

Die Anlieferung für den vorgesehenen Grossverteiler muss mit Lastwagen ohne Anhänger über den Bahnhofplatz erfolgen. Aufgrund der Schleppkurven des Lastwagens ohne Anhänger ist die Andockstelle für die Anlieferung auf der südöstlichen Seite im Gebäude zu platzieren. Das Manövrieren des Lastwagens auf der Hauptstrasse ist nicht erlaubt.

4.2.6 Raumprogramm

Zum heutigen Zeitpunkt kann von den Raumansprüchen Grossverteiler, asm und Stadt Nidau auf folgendes Raumprogramm geschlossen werden:

Raumprogramm Grossverteiler

Für den künftig im Bahnhofsgebiet stationierten Grossverteiler sind folgende Flächen vorzusehen:

- 1800 m² Verkaufsfläche (zu überprüfen)
(Fussabdruck 38 x 38 m, darin auch Erschliessung für Obergeschoss)
- Lagerräume
- Einstellhalle

Raumprogramm asm

Die asm hat ihre Rahmenbedingungen bezüglich der Möblierung und Dimension der Perronanlagen, der Anzahl und Lage der bahnbedingten Parkierung sowie Dimension der technischen Räume, in ihrem Schreiben vom 23. Oktober 2017 angegeben. Abmessungen Gleisanlage, Perrons, Perrondach sind in Planung und werden im Auflageprojekt genau festgelegt.

- Länge Perrondach: ca. 30-40 m.
- Wartekabine (allenfalls in Perrondach integriert)
- Möblierung Perron: Billettautomat, Sitzgelegenheit, Abfalleimer
- Fahrgastinfosystem (neben Wartekabine)
- Die asm verfügt heute über ein Reisebüro (blaues Provisorium) neben der Bahnhaltestelle. Ob dieses aufgehoben werden soll, steht noch nicht fest. Deshalb sind im Raumprogramm Ersatzflächen vorzusehen, dazu 3 Parkplätze
- Veloabstellplätze West (Stedtli), direkt bei Bahnzugang
- Veloabstellplätze Ost (Aalmatte), direkt bei Bahnzugang
- 2 K+R-PP (beim Perron, pro Seite 1)
- Relaisraum (sekundär, in Bahnnähe, Solitärbau möglich, könnte auch in Gebäude integriert werden)
- Gleichrichter (idealerweise angrenzend an die neu geplante städtische Trafostation (EW Nidau))
- Dienstparkplätze asm (unterirdisch denkbar)
- Schaltposten (oberirdisch, mit 7 Schaltern für die Einspeisung vom Gleichrichter sowie die Schaltung der Fahrleitung / Speiseleitung. Dieser muss zwingend angrenzend an die Fahrleitung / Gleisanlage sein).
- Für die asm ist ein zweiter Eingang zum Grossverteiler von Seite Bahnhofplatz her zwingend. Ebenso eine attraktive sowie Velo- und Fussgänger freundliche Gestaltung des Bahnhofplatzes.

Die genaue Länge und Lage der beiden Perrons muss in Abstimmung mit dem Vorprojekt Kreisel definiert werden (asm+OIK III) und nördlich mit dem städtebaulichen räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes.

Raumprogramm Stadt
Nidau

Die Stadt Nidau stellt folgende räumliche Ansprüche:

- Öffentlich zugängliche unterirdische Parkplätze als Doppelnutzung mit Grossverteiler (Anzahl zu klären)
- Ev. Flächen für Büros Stadtverwaltung (Fläche zu klären)

4.2.7 Nutzungsart und -dichte, Identität

Unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen (siehe 2.5) ergeben sich folgende Parameter:

Nutzungsart: Verkaufsnutzung und Dienstleistung (Neubau)

Geschosse: 4 Vollgeschosse

Gesamthöhe: max. 15 m, abgestimmt auf Traufhöhe Geschäftsgebäude gegenüber. Es sind keine Dachaufbauten erlaubt, da eine einheitliche Höhe angestrebt wird.

Abmessung Baufeld: 38 x 38 m

Oberirdische Geschossfläche (Baufeld): max. 5780 m² bei 4 Vollgeschossen.

Volumen

Die Ausbildung eines Hofes ist im 4. und ev. 3. Vollgeschoss anzustreben. Die Grösse, Lage und Gestaltung des Hofes werden nicht vorgegeben, um die grösstmögliche Planungsfreiheit zu gewährleisten.

Volumetrische Einschnitte sowie Auskragungen am Baukörper sind auf der Aussen- über die gesamte Höhe nicht erlaubt.

Nutzungsverteilung im
Einzelbaukörper

Angesichts der volumetrischen Eingliederung des Bausteins werden vier oberirdische Vollgeschosse als sinnvoll erachtet. Dabei sind verschiedene Szenarien der Nutzungsverteilung im Einzelbaukörper möglich.

- Szenario 1: 1. Vollgeschoss und 1. Untergeschoss für Grossverteiler, bedingt ein 2. Untergeschoss für Parkierung.
- Szenario 2: 1. Und 2. Vollgeschoss für Grossverteiler, bedingt Grossverteiler Lager im 1. Untergeschoss, Nutzungskonzept über 3 Vollgeschosse).

In den oberen Geschossen ist Wohnnutzung vorgesehen.

Anordnung der Eingänge

Der Haupteingang Grossverteiler soll vom Bibliotheksplatz her erfolgen. Ein Zweiteingang vom Bahnhofplatz ist zwingend, ebenso eine attraktive Velo- und Fussgängerfreundliche Gestaltung des Aussenraumes.

5. Ausblick

Aus dem bisherigen Prozess ist die zentrale Erkenntnis, dass die planerische und bauliche Umsetzung auf zwei separaten Schienen, einerseits das Bahnhofsgebiet mit Bahnhofs- und Bibliotheksplatz, andererseits der Perimeter asm mit Knoten Kantonsstrasse (siehe Absatz 5.2 Teilbereiche und Abhängigkeiten) weitergeführt werden wird.

Nachfolgend werden für den Perimeter Bahnhofsgebiet mögliche planungsrechtliche Umsetzungen erläutert und eine Empfehlung dazu abgegeben.

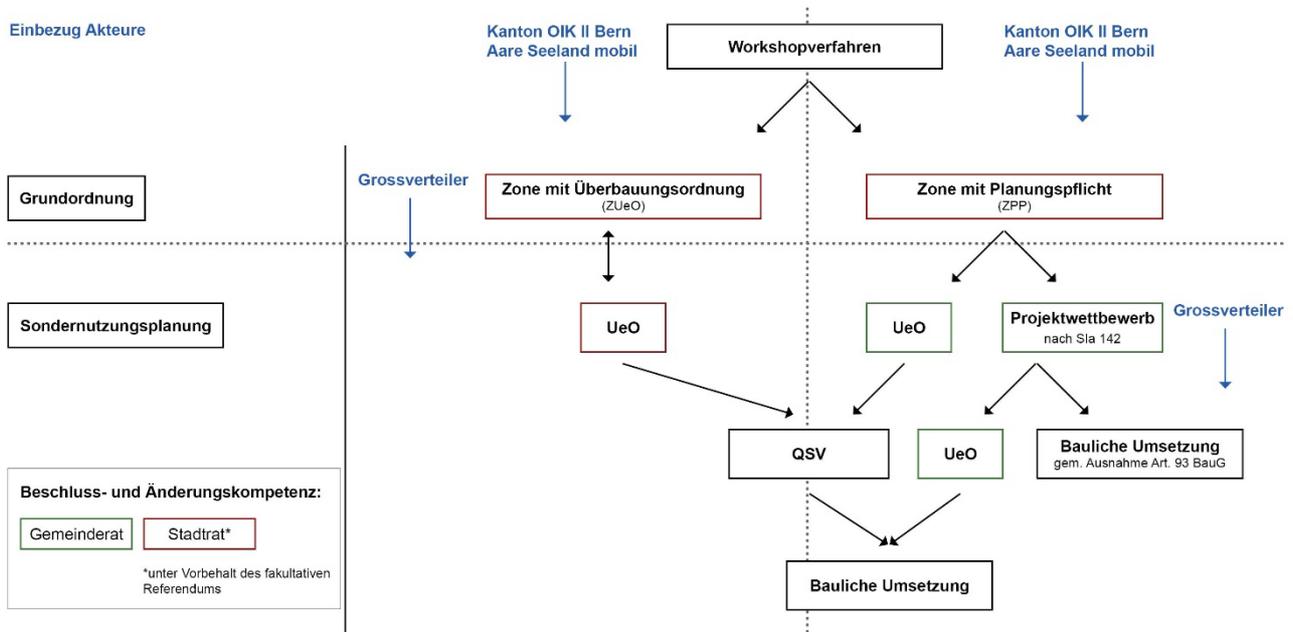
5.1 Ausblick Bahnhofsgebiet

Mögliche Vorgehensweisen

Da die ursprünglich vorgesehene ZPP 5 (siehe Teilnutzungszoneplan Altstadt unter 2.5) nicht öffentlich aufgelegt worden ist und so vom Beschluss ausgenommen wird, gilt im Bereich des Bahnhofsgebiets weiterhin die rechtsgültige Überbauungsordnung (UeO) von 2003, welche für die vorgesehene Entwicklung zwingend aufgehoben und mit einem neuen Planungsinstrument ersetzt werden muss. Dies kann mit der Festlegung einer ZPP in der Grundordnung (mit massgeschneiderten Inhalten, die auf den Erkenntnissen der Entwicklung Bahnhofsgebiet basieren) geschehen. Die bauliche Umsetzung erfolgt dann im Regelfall mit einer Überbauungsordnung (Ausnahmen im Art. 93 BauG).

Andernfalls könnte eine Überbauungsordnung direkt in der Grundordnung verankert werden (Zone mit Überbauungsordnung, ZUeO).

Die planerische Ausgangslage (bezüglich Grundordnung und Sondernutzungsplanung) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die es in einem nächsten Schritt gegeneinander abzuwägen gilt, um das planungsrechtliche Vorgehen optimal zu wählen.



Empfehlung

Da noch keine ZPP-Vorschriften aufgelegt und erlassen sind, erscheint es sinnvoll, die Erkenntnisse des Workshopverfahrens Entwicklung Bahnhofsgebiet in einer ZPP zu formulieren, und alle wichtigen Erkenntnisse und Bestimmungen festzulegen (ev. mit Richtprojekt oder Referenzprojekt). Die anschliessende Durchführung eines QSV (Projektwettbewerbes nach SIA 142) kann direkt auf diesen Festlegungen basieren. Zu diesem Zeitpunkt werden genügende Erkenntnisse vorliegen, um einem Investor eine gewisse Planungssicherheit zu gewähren. Ein Einbezug von möglichen Investoren in das QSV mit allfälliger Kostenbeteiligung wird somit möglich.

Dieses Vorgehen lässt offen, ob die bauliche Umsetzung des Siegerprojektes mittels UeO oder direkt (mit einer Ausnahme nach Art. 93 BauG) erfolgt. Ein weiterer Vorteil bei diesem Vorgehen ist, dass die UeO vom Gemeinderat und die ZPP vom Stadtrat genehmigt werden kann (mit fakultativem Referendum).

Weiteres Vorgehen

Aus der Empfehlung ergeben sich die folgenden weiteren Arbeitsschritte:

1. Inhaltliche Vertiefung mit Team
2. Ausarbeiten und Erlass ZPP-Vorschriften (im gleichen Verfahren muss der rechtsgültige Überbauungsplan aufgehoben werden)
3. Projektwettbewerb nach SIA 142 unter Einbezug von möglichen Investoren (Planungssicherheit dank detaillierten ZPP-Vorschriften).

Der Zeitpunkt Einbezug Nutzer (Grossverteiler) mit Planungsvereinbarung ist noch zu bestimmen.

5.2 Teilbereiche und Abhängigkeiten

Der zu bearbeitende Teilbereich für die zu erlassende Überbauungsordnung umfasst den Baubereich für den Grossverteiler sowie Bibliotheks- und Bahnhofplatz.

Die Knotenlösung der Kantonsstrasse mit der Verlängerung der Buslinie, das Bauprojekt der asm, die Umsetzung der UeO Aalmatten, der neue Verlauf des Gerberwegs sowie die Quartierserschliessung Balainen süd beeinflussen die Umsetzung des Bahnhofsgebietes zwar, werden aber separat bearbeitet, zumal nicht in allen Teilbereichen die gleichen Akteure involviert sind und sich die Zeitschienen der Teilbereiche unterschiedlich präsentieren.

Anlageteile asm und Trafostation

Es besteht eine zeitliche Abhängigkeit zwischen der Umsetzung der Anlagenteile asm (PGV) und der Realisierung des Gebäudes für den Gleichrichter / Relaisraum der asm (evtl. mit der städtischen Trafostation) gibt (Teil Bahnhofsgebiet ZPP/UeO). Der Relaisraum muss mindestens 6 Monate vor Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs asm für die Installation der Bahnsicherungsanlagen zur Verfügung stehen und daher losgelöst von den restlichen Teilen der ZPP/UeO frühzeitig separat umgesetzt werden können.

Gerberweg

Weiter ist die Positionierung von Gleichrichter und Relaisraum im Zusammenhang mit dem künftigen Verlauf des Gerberweges und somit mit dem neuen Knoten zu betrachten / planen. Idealerweise ist dieser in das Plangenehmigungsverfahren der asm einzubeziehen.

Weitere verkehrliche Abhängigkeiten

Daneben sind aus verkehrlicher Sicht die folgenden Arbeitsschritte notwendig:

- Zeitpunkt Öffentlichkeitsarbeit zu bestimmen
- Verkehrsgutachten (gemäss nicht aufgelegten ZPP-Vorschriften)
- Flankierende Massnahmen, Verkehrsabnahme (Kompetenz OIK III)
- Road Safety Audit

Kantonale Denkmalpflege

In beiden Teilprojekten ist die Denkmalpflege des Kantons Bern einzubeziehen. Im Perimeter Bahnhofsgebiet ist ein erster Interessensabgleich mit der Denkmalpflege bereits erfolgt, im Perimeter asm hat dieser frühzeitig zu erfolgen.

Auf der nächsten Seite werden die Perimeter der Teilbereiche bezeichnet sowie die zugehörigen Akteure, Abhängigkeiten und Zeitschienen aufgezeigt.



| Perimeter und Beteiligte Akteure | Projekte | Abhängigkeiten | Zerichione* | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|--|--|---|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Trasse Aare Seeland mobil (asm) Aare Seeland mobil, Verkehrsbetriebe Biel, Stadt, Kanton bt DIK III, Verkehrsbetriebe Biel | Bauprojekt asm | Knotenlösung, korrekte Umstärbebeziehungen | | | | | | | | | |
| | Perrongestaltung asm | Platzgestaltung Bahnhofsgebiet, Grossverteiler | | | | | | | | | |
| | Unterführung | Platzgestaltung Bahnhofsgebiet, Grossverteiler, Werkleitungen | | | | | | | | | |
| | Werkleitungen | Bewilligtes Bauprojekt Aalmatten | | | | | | | | | |
| | gute Umstärbebeziehungen | Verlängerung Buslinie 4 | | | | | | | | | |
| | Neubau Trafostation | Werkleitungen, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt) | | | | | | | | | |
| | Knotenlösung, Hauptstrassenprojekt | Bauprojekt asm | | | | | | | | | |
| | Verlängerung Buslinie 4 | Bauprojekt asm | | | | | | | | | |
| | Gerberweg (alter Verlauf) (asm) | An neuen Knoten anschliessen (asm) | | | | | | | | | |
| | ev. Gerberweg begründen (Stadt) | Knoten, Aalmattenquartier, Trafostation/Relaisraum, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt) | | | | | | | | | |
| Balainenweg süd Grundeigentümer, Stadt, Grundeigentümer, Stadt, Aare Seeland mobil | Quartierschliessung heute | Bauprojekt asm, funktionierende Bahnüberbränge, status quo | | | | | | | | | |
| | Quartierschliessung künftig | Bauprojekt asm, Aufhebung Behälterabgangs, rückwärtige Erschliessung | | | | | | | | | |
| | Parzellenstruktur künftig | Bauprojekt asm, Quartierschliessung künftig | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Bahnhofsgebiet Stadt, asm, Aare Seeland mobil, Grossverteiler, Grundeigentümerschaft Parzelle 451 | Planungsrechtliche Instrumente | Festlegung Perimeter und Bauvolumenbegrenzung | | | | | | | | | |
| | Planungsvereinbarung | Baurechtschenschaft, Grundeigentümerschaft Parzelle 451 | | | | | | | | | |
| | Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm) | Bauprojekt asm | | | | | | | | | |
| | Bauliche Umsetzung Grossverteiler | Unterführung, Werkleitungen, Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm) | | | | | | | | | |
| | Bahnhofs- und Bibliotheksplatzgestaltung | Parzellenstruktur (privat / Stadt / asm), Perrongestaltung asm | | | | | | | | | |
| Trafostation / Gerberweg asm, Aare Seeland mobil, Stadt (BKW), Aalmattenquartier / Grundeigentümer | Neubau Gleisrichter, Relaisraum | Werkleitungen, Verlauf Gerberweg, ev. Trafostation Stadt | | | | | | | | | |
| | Neubau Trafostation (Stadt, BKW) | Werkleitungen, Verlauf Gerberweg, ev. Gleisrichter / Relaisraum asm | | | | | | | | | |
| | Gerberweg | Erschliessung Aalmattenquartier | | | | | | | | | |
| Aalmatten Grundeigentümer, Stadt | Bewilligtes Bauprojekt (Sektor Ost) | Werkleitungen, Trafostation | | | | | | | | | |
| | Baufeld (Sektor West) | Werkleitungen, Gerberweg neuer Verlauf (begradigt) | | | | | | | | | |

* Die Zeitangaben sind indicativ zu verstehen, um die Abhängigkeiten aufzuzeigen.

Anhang 3 Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»

Aare Seeland mobil AG, Langenthal

Situationspläne Auflageprojekt 6. Oktober 2020:

- Situation Bahnbau
- Situation Strassenbau
- Situation Publikumsanlagen
- Situation Kreisel



Linie Biel - Ins (T)

Totalsanierung Bahnhof Nidau
-Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
-Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
-inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

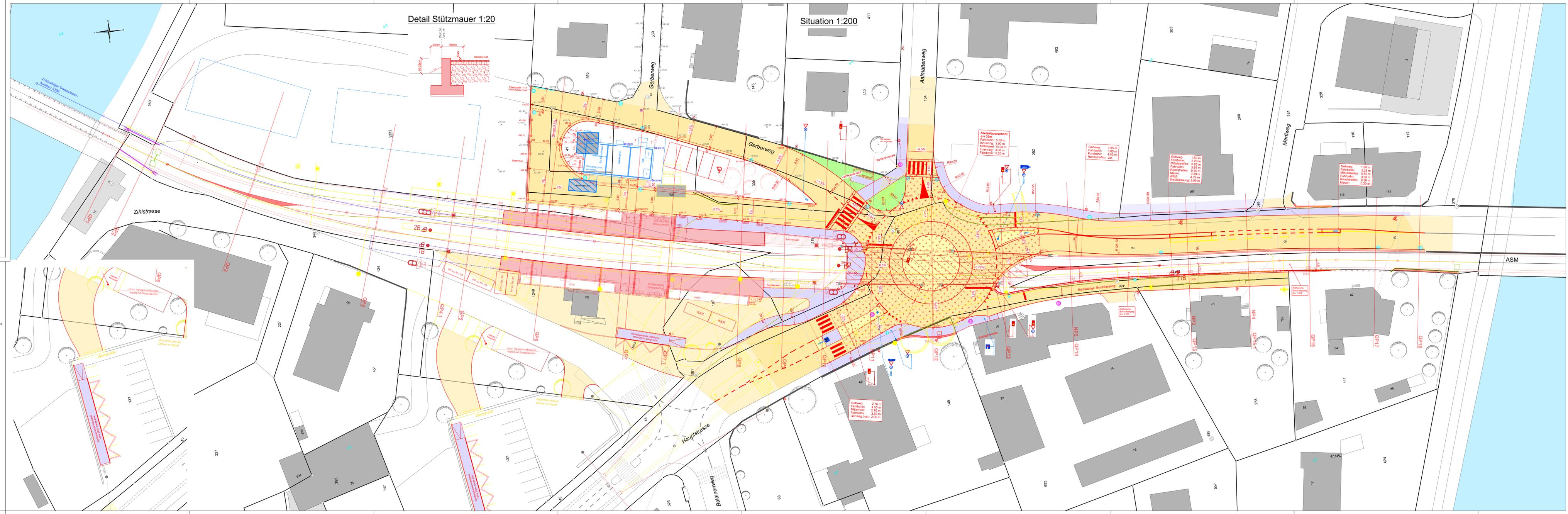
Auflageprojekt 2020

Situation Strassenbau 1:200

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Projekt Nr. 92-22.26 | Auftraggeber: | Projektverfasser: |
| Plan Nr. 92-22.26-402 | aare seeland mobil | SCHEIDT & PLETSCHER |
| Datum: 06. Oktober 2020 | Aare Seeland mobil AG Grossstrasse 27 4000 Langenthal | 10001 BAININGENREUE ERH/SIA/SIC Hauptstr. 66 PF 70 CH - 2500 Nidau Tel. 032 332 20 00 - Fax 032 332 20 39 www.scheidt-plettscher.ch |
| Grosse: 60 x 200 | Gezeichnet durch: | Projektleiter: René Leup |
| Änderungen: | René Leup Fon 032 332 20 00 renleup@seeland.ch | René Leup |
| gezeichnet: SP / SIG | | |

Legende

| | | | |
|-------------------------------------|---|---|------------------------------------|
| Projekt Strassenbau | Projekt Gleisbau ASM | Projekt Fahrleitungen ASM | Projekt Entwässerung ASM |
| Fahrbahn Belag | Projekt Gleisanlage | Strassenrand und Kreisell | Projekt Teilsickerrohr HDPE NW 200 |
| Fahrbahn Beton | Drittprojekt ASM (nicht Bestandteil dieses PGV's) | Markierung | Projekt Kontrollschacht 120/55cm |
| Gehweg / Fussgängerquerung | Projekt Perronanlage | Kandelaaber: best / neu / neu nur Leuchte | Projekt Regenabwasser NW 400 |
| Befestigte Flächen / Mittelinsel | Weiche | gem. Bericht BKW, siehe Beilage 14.2 | |
| Grünflächen | bestehende Gleisanlage | Markierung Drittprojekt | |
| Abbruch bereits erfolgt | Abbruch / Rückbau | Abbruch / Rückbau | |
| | Nachspannung | Abbruch geplant | |
| | Projekt Geländer / Handlauf | | |
| | Projekt Leitplanken und Geländer | | |
| | Projekt Maschendrahtzaun | | |
| | | | |
| Projekt Kabelanlage ASM | | | |
| Projekt Kabelkanal | | | |
| Projekt Kabelquerung | | | |
| Projekt Kabelschacht | | | |
| | | | |
| Projekt Sicherungsanlage ASM | | | |
| automatische Schranke | | | |
| Wechselblinker | | | |
| bestehende Schranke | | | |
| | Projekt Werkleitungen | | |
| | Schacht Regenabwasser | | |
| | Schacht Mischabwasser | | |
| | VK / Schacht Elektrizität | | |





Linie Biel - Ins (T)

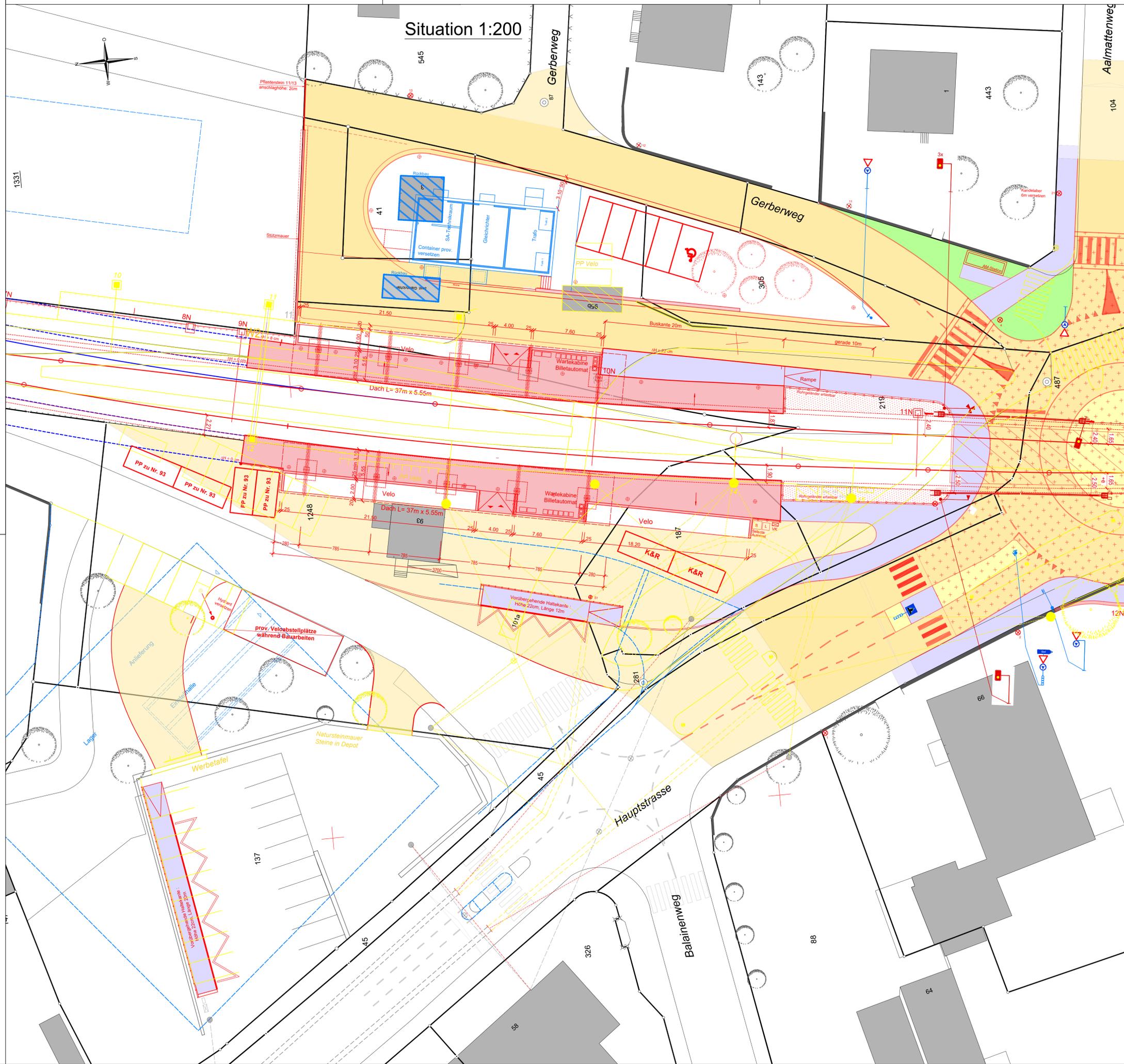
Totalsanierung Bahnhof Nidau
-Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
-Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
-Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Auflageprojekt 2020

Publikumsanlage 1:200

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Projekt Nr. 92-22.26 | Auftraggeber: | Projektverfasser: |
| Plan Nr. 92-22.26-404 | aare seeland mobil | 100 JAHRE SCHMID & PLETSCHER |
| Datum: 06. Oktober 2020 | Aare Seeland mobil AG Grubenstrasse 12 4900 Langenthal | BAUINGENIEURE ETH/SIA/USIC Hauptstr. 66 PF 76 CH - 2560 Nidau Tel. 032 332 20 30 FAX 032 332 20 39 www.schmid-pletscher.ch |
| Grösse: 60 x 84 | Gesamtleiter: Daniel Nadig Telefon 062 919 19 55 Fax 062 919 19 12 daniel.nadig@seemobil.ch | Projektleiter: René Leupi |
| Änderungen: | <i>LD</i> | <i>René Leupi</i> |
| gez/kontr: SP / StG | | |

S:\Tiefbau\9X-XX\92-xx\92-00_ASM\92-2X\Line 1:200-22\Projekte Line 1:200-22_26_asm_Bahnhof_Nidau\03_Planen\04_Bauprojekt_Auflageprojekt\5.3_50-22-26-404_pp-St_Publikumsanlage-200.dwg



Legende

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Projekt Strassenbau | |
| | Fahrbahn Belag |
| | Fahrbahn Beton |
| | Gehweg / Fussgängerquerung |
| | Befestigte Flächen / Mittelinsel |
| | Grünflächen |
| | Abbruch bereits erfolgt |
| | Abbruch geplant |
| Projekt Gleisbau ASM | |
| | Projekt Gleisanlage |
| | Drittprojekt ASM (nicht Bestandteil dieses PGV's) |
| | Projekt Perronanlage |
| | Weiche |
| | bestehende Gleisanlage |
| | Abbruch / Rückbau |
| | Projekt Dienstweg |
| | Projekt Geländer / Handlauf |
| | Projekt Leitplanken und Geländer |
| | Projekt Maschendrahtzaun |
| Projekt Fahrleitungen ASM | |
| | Mast mit Nr. |
| | Mast mit Ausleger |
| | Mast mit 2 Ausleger |
| | Masten mit Joch |
| | Mast mit Anker |
| | Mast mit Druckstütze |
| | Nachspannung |
| | Abbruch Mast |
| | Streckentrenner |
| | Mast und Oberleitung VB-Biel |
| | Beleuchtung |
| Projekt Kabelanlage ASM | |
| | Projekt Kabelkanal |
| | Projekt Kabelquerung |
| | Projekt Kabelschacht |
| Projekt Entwässerung ASM | |
| | Projekt Teilsickerrohr HDPE NW 200 |
| | Projekt Kontrollschacht 120/55cm |
| | Projekt Regenabwasser NW 400 |
| Projekt Sicherungsanlage ASM | |
| | automatische Schranke |
| | Wechselblinker |
| | bestehende Schranke |



Linie Biel - Ins (T)

Totalsanierung Bahnhof Nidau
 -Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
 -Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
 -Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

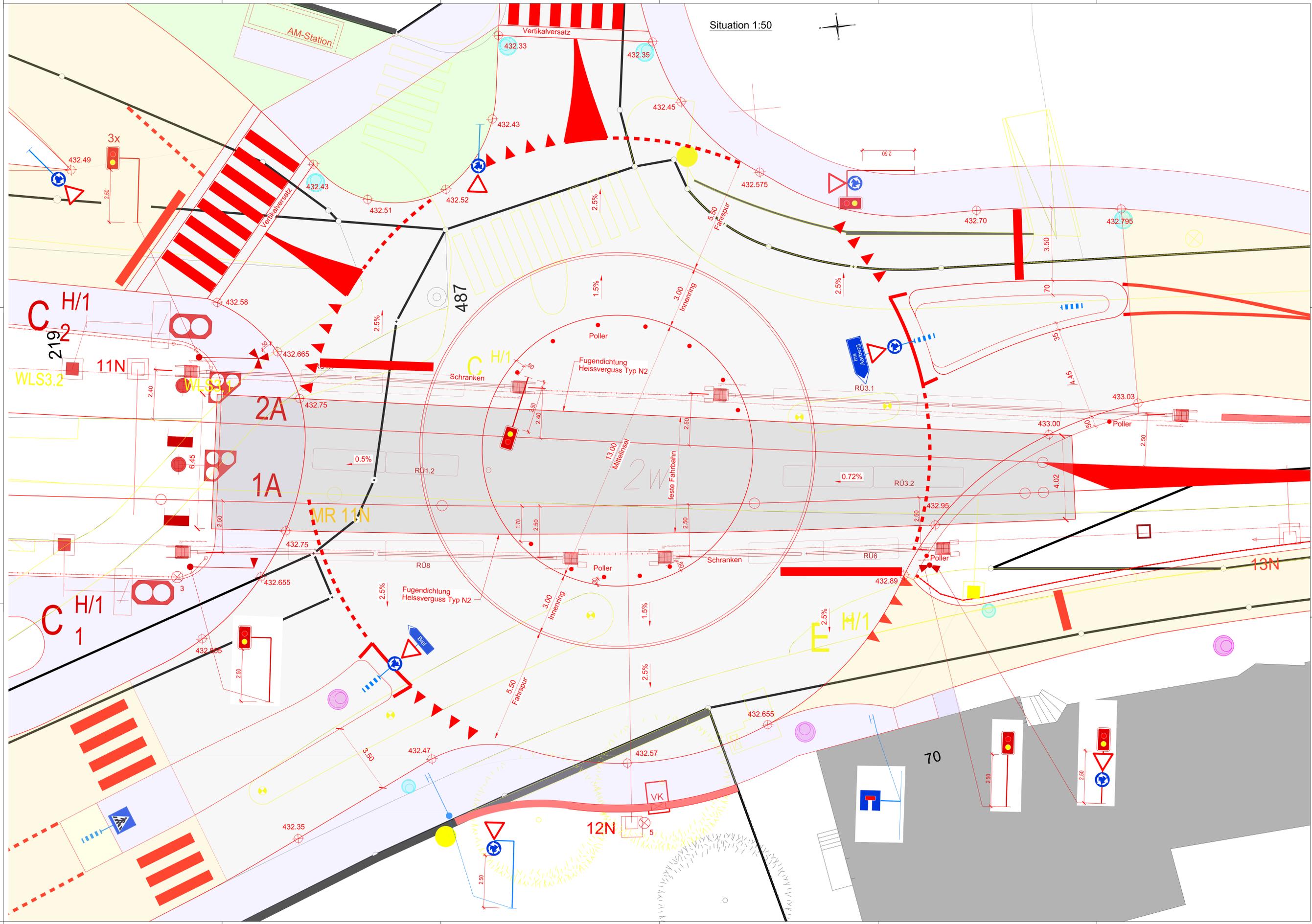
Auflageprojekt 2020

Situation Kreisell 1:50

| | | |
|-------------------------|---|--|
| Projekt Nr. 92-22.26 | Auftraggeber: aare seeland mobil | Projektverfasser: SCHMID & PLETSCHER |
| Plan Nr. 92-22.26-406 | Aare Seeland mobil AG Güterstrasse 12 4900 Langenthal | SCHMID & PLETSCHER BAUINGENIEURE ETH/STÄDISCH Wispigen 661 PPT 78 CH - 3560 Nidau Tel. 032 332 20 39 FAX 032 332 20 39 www.schmid-pletscher.ch |
| Datum: 06. Oktober 2020 | Geometrie: Datei: 9226_02_01.dwg Tabelle: 9226_02_01.tbl Dateiname: 9226_02_01.dwg | Projektor: René Leup |
| Grösse: 90 x 147 | geoz/Kont: SP / SIG | |

Legende

- Projekt Strassenbau**
 - Fahrbahn Belag
 - Kreisell Fahrbahn Beton
 - Gehweg / Fussgängerquerung
 - Befestigte Flächen / Mittelinsel
 - Grünflächen
 - Abbruch bereits erfolgt
 - Abbruch geplant
- Projekt Strassenrand und Kreisell**
 - Strassenrand und Kreisell
 - Markierung
 - Kantenselber: best / neu / neu nur Leuchte
 - Drittprojekt Gde. Nidau
 - Markierung Drittprojekt
 - Abbruch / Rückbau
 - Abbruch geplant
- Projekt Gleisbau ASM**
 - Projekt Gleisanlage
 - Drittprojekt ASM (nicht Bestandsziel dieses PGV's)
 - Projekt Perronanlage
 - Weiche
 - bestehende Gleisanlage
 - Abbruch / Rückbau
 - Projekt Dienstweg
 - Projekt Geländer / Handlauf
 - Projekt Leitplanken und Geländer
 - Projekt Maschendrahtzaun
- Projekt Fahrleitungen ASM**
 - Mast mit Nr.
 - Mast mit Ausleger
 - Mast mit 2 Ausleger
 - Masten mit Joch
 - Mast mit Anker
 - Mast mit Druckstütze
 - Abbruch Mast
 - Streckenrenner
 - Mast und Oberleitung VB-Biel
- Projekt Kabelanlage ASM**
 - Projekt Kabelkanal
 - Projekt Kabelquerung
 - Projekt Kabelschacht
- Projekt Entwässerung ASM**
 - Projekt Teilsickerrohr HDPE NW 200
 - Projekt Kontrollschacht 120/55cm
 - Projekt Regenabwasser NW 400
- Projekt Sicherungsanlage ASM**
 - automatische Schranke
 - Wechselschleifer
 - bestehende Schranke
- Projekt Werkleitungen**
 - Schacht Regenwasser
 - Schacht Mischwasser
 - VK / Schacht Elektrizität



Situation 1:50



Anhang 4 Kurzbericht Koordination Raumplanung – Störfallvorsorge

IC Infraconsult, Bern

21.08.2019

STADT NIDAU

KURZBERICHT KOORDINATION RAUMPLANUNG – STÖRFALLVORSORGE

1. AUSGANGSLAGE

Das Projekt

Das Bahnhofsgebiet Nidau soll umgestaltet und aufgewertet werden. Es befindet sich zwischen Altstadt, Wohnquartieren, der Bahnlinie der asm (aare seeland mobil) und den beiden Kanälen Zihl- und Nidau-Büren-Kanal. Neben dem Bahnhof ist ein neues Gebäude mit Grossverteiler, Läden und Büros (EG und 1. OG), Wohnungen (2. und 3. OG) sowie einer Tiefgarage (1. und 2. UG) geplant. Die Umsetzung soll ab 2021 erfolgen. Das geplante Gebäude befindet sich in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) 5 Bahnhof.

Koordination Störfallvorsorge

Die Nutzungsplanung der Stadt Nidau muss für das Projekt angepasst werden. Da es ausserdem im Konsultationsbereich [3] der Hauptstrasse liegt, ist eine Koordination mit der Störfallvorsorge nötig. Anhand der Arbeitshilfe Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung [2] wird geprüft, in wie weit das Vorhaben risikorelevant ist und ob in der Nutzungsplanung Vorgaben und Massnahmen festgelegt werden müssen.



Abbildung 1: Das neue Gebäude beim Bahnhof Nidau.
Quelle: Entwicklung Bahnhofsgebiet, Nidau. Räumliche Leitlinien Boxenstopp.

2. SCHRITT 1: TRIAGE AUFGRUND DES STANDORTES

(Kapitel 4.1 der Arbeitshilfe)

| | |
|----------------------------------|--|
| Konsultationsbereiche Strasse | <p>Das geplante Gebäude liegt im Konsultationsbereich der Hauptstrasse (vgl. beiliegende Karte). Die Bahnlinie Biel – Ins unterliegt nicht der Störfallverordnung [1] (Anhang 1.2a⁶⁶).</p> <p>Aufgrund der Überlappung mit dem Konsultationsbereich ist Schritt 2, „Triage aufgrund der Risikorelevanz“ nötig.</p> |
|----------------------------------|--|

3. SCHRITT 2: TRIAGE AUFGRUND DER RISIKORELEVANZ

(Kapitel 4.2 der Arbeitshilfe)

| | |
|---|---|
| Risikorelevanz | <p>Das Vorhaben gilt als Risikorelevant, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Empfindliche Einrichtungen innerhalb des Koordinationsbereichs vorgesehen sind oder erweitert werden sollen. ▪ Der Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) innerhalb des Koordinationsbereichs durch die bereits vorhandenen und die zusätzlich vorgesehenen Personen überschritten wird |
| Empfindliche Einrichtungen | <p>Gemäss den Vorgelegten Planungsunterlagen und Nachfrage bei der Stadt Nidau sind im neuen Gebäude und im Umkreis von 200m keine empfindlichen Einrichtungen geplant. Insbesondere sind keine Schulen, Pflegeheime, Kindergärten, Kindertagesstätten oder grössere Kultureinrichtungen vorhanden oder geplant. Der projektierte Grossverteiler gilt nicht als empfindliche Einrichtung, da er in der vorgesehenen Grösse relativ einfach zu evakuieren ist.</p> |
| Scannerzellen | <p>Die Personenbelegungen werden in zwei Scannerzellen ermittelt (A + B). Jede Scannerzelle besteht aus 4 Hektarquadrate und hat eine Abmessung von 200m x 200m (siehe beiliegende Karte und Tabelle).</p> |
| Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) | <p>Im Bereich des geplanten Gebäudes beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Hauptstrasse rund 17'390 Fahrzeuge pro Tag [4]. Daraus ergibt sich ein Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) von 840 Personen pro Scannerzelle.</p> |
| Vorhandene Personen (P_{ist}) | <p>Die Anzahl der vorhandenen Personen (P_{ist}) wird anhand der Raumnutzerdichten aus dem Geoprodukt SEIN ermittelt [5]. Die Zahlen sind in der beiliegenden Tabelle zusammengestellt.</p> |

Zusätzlich vorgesehene
Personen P_{zus}

Geplante ist ein Gebäude mit vier Etagen und einer Tiefgarage. Wir rechnen mit rund 65 zusätzlich anwesenden Personen:

| Etage | Nutzung | m ² | Personen |
|-------|----------------------|----------------|----------|
| 3. OG | Wohnen | 1400 | 20 |
| 2. OG | Wohnen | 1400 | 20 |
| 1. OG | Läden/Büros | 1400 | 10 |
| EG | Grossverteiler/Läden | 1600 | 15 |
| Total | | | Rund 65 |

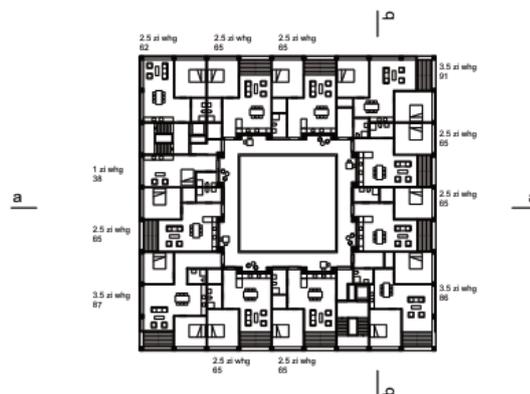


Abbildung 2: Grundriss Wohnetage.

Quelle: Studie Rolf Mühletaler Architekt / w+s Landschaftsarchitekten

Zusätzliche Personen gemäss
geltender Nutzungsordnung

In den relevanten Scannerzellen sind neben dem Projektstandort keine weiteren unüberbauten Parzellen vorhanden. Der nördliche Teil (Altstadt) ist sehr dicht bebaut und im ISOS mit Erhaltungsziel A eingetragen. Hier ist keine weitere Verdichtung möglich.

Eine weitere Verdichtung ist südlich des geplanten Gebäudes möglich (Mischzone mit 3 möglichen Geschossen). Dort ist eine weitere ZPP geplant (ZPP Vorstadt Süd, siehe nächste Seite).



Abbildung 3: Luftbild mit neuem Gebäude. Quelle: esri / DigitalGlobe, Microsoft.

| | |
|---|---|
| Weitere geplante Projekte P _{weitere} | Südlich des geplanten Gebäudes wird im Rahmen der baurechtlichen Teilgrundordnung „weiteres Stadtgebiet“ die ZPP „Vorstadt Süd“ erlassen (siehe Karte). Gemäss der „Potentialstudie Siedlungsentwicklung nach Innen“ wird davon ausgegangen, dass innerhalb der ZPP «Vorstadt Süd», westlich der Hauptstasse rund 30 zusätzliche Personen angesiedelt werden können. |
| Fazit Schritt 2 | Wie in der beliegenden Tabelle ausgewiesen, wird in beiden Scannerzellen der Referenzwert Bevölkerung (Rev _{Bev}) bei weitem nicht erreicht. Die zusätzlich angesiedelten Personen sind nicht risikorelevant. In Scannerzelle A erreicht die Personenbelegung inkl. der noch nicht bewilligten ZPP „Vorstadt Süd“ lediglich rund 56%, in Scannerzelle B rund 49% des Referenzwertes. Auch durch eine Verdichtung im Rahmen der geltenden Nutzungsordnung wird der Referenzwert Bevölkerung nicht erreicht werden. |

4. FAZIT

Die Triage aufgrund der Risikorelevanz zeigt auf, dass das Projekt, obwohl es innerhalb eines Konsultationsbereichs liegt, für die Störfallvorsorge nicht risikorelevant ist. Demgemäss ist bei der Anpassung der Nutzungsordnung und der Detailplanung für dieses Projekt keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge nötig.

DATEIEN ZUM KURZBERICHT

- Karte A3 (PDF)
- Tabelle mit Personenzahlen (Excel Tabelle)

GRUNDLAGEN

- [1] Schweizerische Eidgenossenschaft, 2015:
Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung StFV, 814.012).
- [2] Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) und Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 2018: Arbeitshilfe Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung
- [3] Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 2019:
Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung.
- [4] Tiefbauamt des Kantons Bern, 2019:
Kantonsstrassenverkehrsdaten KSVD
- [5] Bundesamt für Statistik, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern 2019:
Siedlungsentwicklung nach innen SEIN. Raumnutzerdichte.

Bern, 04.09.2019

IC Infraconsult
Bruno Streit

STÖRFALLVORSORGE ZPP5 Bahnhof Nidau

1:2'000



LEGENDE

Projekte

- Geplantes Gebäude (PROJ)
- Weitere geplante Projekte (WGP)

Hektarquadrate

- Scannerzelle A
- Scannerzelle B

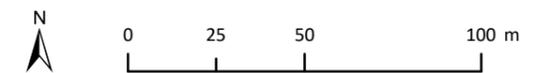
Raumnutzerdichte (Personen/ha)

- > 180.0
- 140.1 - 180.0
- 100.1 - 140.0
- 60.1 - 100.0
- 30.1 - 60.0
- < 30.1

Konsultationsbereich Hauptstrasse



Parzellengrenzen



Grundlagen:
 - Amtliche Vermessung vereinfacht MOPUBE © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, 02.07.2019
 - Raumnutzerdichten aus Siedlungsentwicklung nach innen SEIN
 © Bundesamt für Statistik, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 09.05.2019
 - Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung © Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 17.1.2019

Masstab 1:2'000
 1615.03 / 04.09.2019 / A / Str(F), Kai / Format A3
 20190904_A3_Störfallvorsorge_ZPP5



Linie Biel - Ins (T)

Totalsanierung Bahnhof Nidau
-Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
-Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
-inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

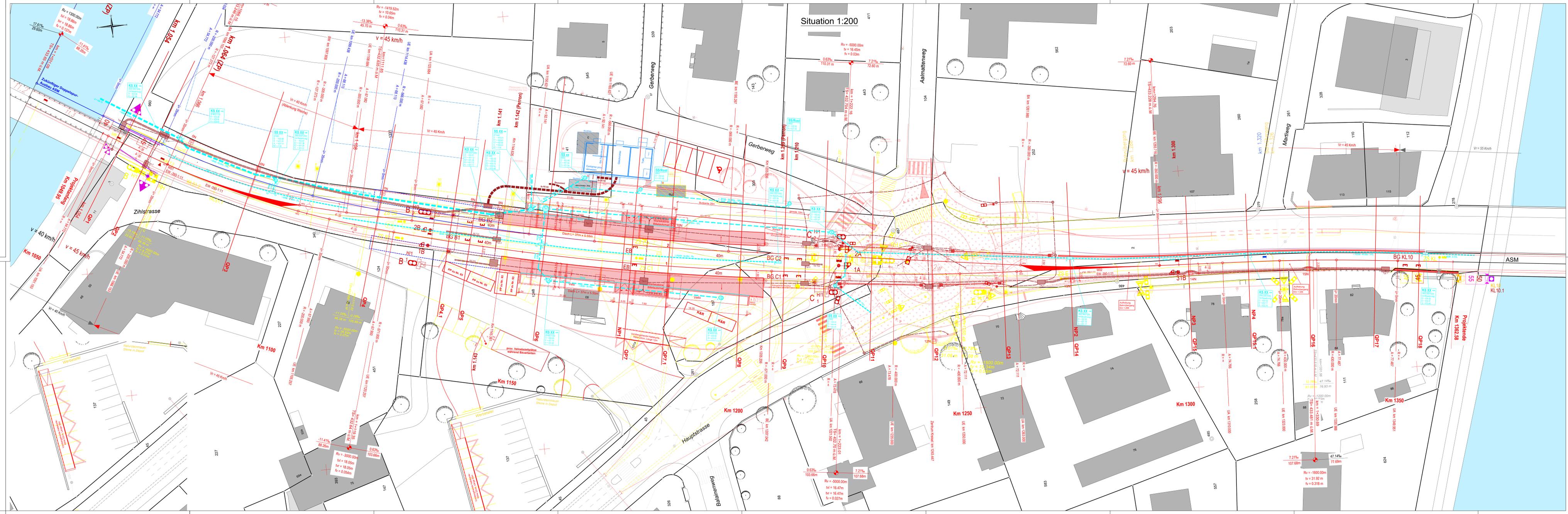
Auflageprojekt 2020

Situation Bahnbau 1:200

| | | |
|-------------------------|--------------------------|---|
| Projekt Nr. 92-22.26 | Auftraggeber: | Projektverfasser: |
| Plan Nr. 92-22.26-401 | aare seeland mobil | 100 Jahre SCHMID & PLETSCHER INGENIEURE ETH/SIA/SIC |
| Datum: 06. Oktober 2020 | Größe: 60 x 200 | Haupstr. 66 PF 70 CH - 2500 Nidau Tel. 032 322 20 30 Fax 032 322 20 39 www.schmid-pletischer.ch |
| Gez./kontr.: SP / SIG | Projektleiter: René Leup | |

Legende

- Projekt Strassenbau**
 - Fahrbahn Belag
 - Fahrbahn Beton
 - Gehweg / Fussgängerquerung
 - Beleuchtete Flächen / Mittelinsel
 - Grünflächen
 - Abbruch bereits erfolgt
 - Abbruch geplant
- Projekt Gleisbau ASM**
 - Projekt Gleisanlage
 - Drittprojekt ASM (nicht Bestandteil dieses PGVs)
 - Projekt Perronanlage
 - Weiche
 - bestehende Gleisanlage
 - Abbruch / Rückbau
 - Projekt Dienstweg
 - Projekt Geländer / Handlauf
 - Projekt Leitplanken und Geländer
 - Projekt Maschendrahtzaun
- Projekt Kabelanlage ASM**
 - Projekt Kabelkanal
 - Projekt Kabelquerung
 - Projekt Kabelschacht
- Projekt Sicherungsanlage ASM**
 - automatische Schranke, neu
 - Wechselblinker
 - bestehende Schranke
- Projekt Fahrleitungs ASM**
 - Mast mit Nr.
 - Mast mit Ausleger
 - Mast mit 2 Ausleger
 - Masten mit Joch
 - Mast mit Anker
 - Mast mit Druckstütze
 - Nachspannung
 - Abbruch Mast
 - Streckentrenner
 - Mast und Oberleitung VB-Biel
- Projekt Entwässerung ASM**
 - Projekt Teilsickerrohr HDPE NW 200
 - Projekt Kontrollschacht 120/55cm
 - Projekt Regenwasser NW 400



Situation 1:200

Situation 1:200

Situation 1:200

Situation 1:200



Linie Biel - Ins (T)

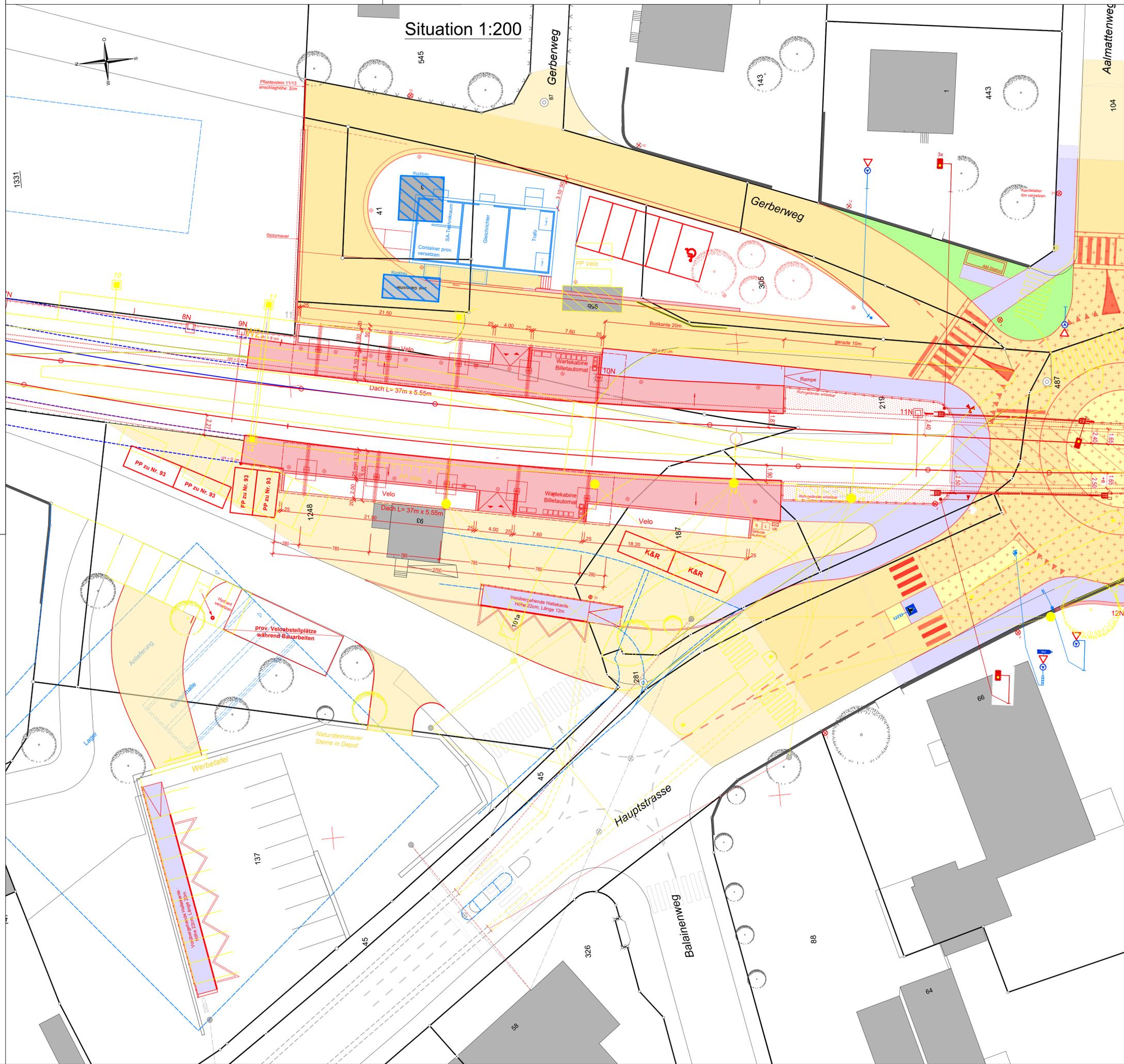
Totalsanierung Bahnhof Nidau
-Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
-Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
-Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Auflageprojekt 2020

Publikumsanlage 1:200

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Projekt Nr. 92-22.26 | Auftraggeber: | Projektverfasser: |
| Plan Nr. 92-22.26-404 | aare seeland mobil | 100 JAHRE SCHMID & PLETSCHER |
| Datum: 06. Oktober 2020 | Aare Seeland mobil AG Grubenstrasse 12 4900 Langenthal | BAUINGENIEURE ETH/SIA/USIC Hauptstr. 66 PF 76 CH - 2560 Nidau Tel. 032 332 20 30 FAX 032 332 20 39 www.schmid-pletscher.ch |
| Grösse: 60 x 84 | Gesamtprojektierer: Daniel Nadig Telefon 062 919 19 55 Fax 062 919 19 12 daniel.nadig@seemobil.ch | Projektleiter: René Leupi |
| Änderungen: | <i>LD</i> | <i>René Leupi</i> |
| gez/kontr: SP / StG | | |

S:\Tiefbau\9X-XX\92-xx\92-00_ASM\92-2X\Line 1:200-22\Projekte Line 1:200-22_26_asm_Bahnhof_Nidau\03_Planen\04_Bauprojekt_Auflageprojekt\5.3_50-22-26-404_pp-St_Publikumsanlage-200.dwg



Legende

- Projekt Strassenbau**
 - Fahrbahn Belag
 - Fahrbahn Beton
 - Gehweg / Fussgängerquerung
 - Befestigte Flächen / Mittelinsel
 - Grünflächen
 - Abbruch bereits erfolgt
 - Strassenrand und Kreisell
 - Markierung
 - Drittprojekt Gde. Nidau
 - Markierung Drittprojekt
 - Abbruch / Rückbau
 - Abbruch geplant
- Projekt Gleisbau ASM**
 - Projekt Gleisanlage
 - Drittprojekt ASM (nicht Bestandteil dieses PGV's)
 - Projekt Perronanlage
 - Weiche
 - bestehende Gleisanlage
 - Abbruch / Rückbau
 - Projekt Dienstweg
 - Projekt Geländer / Handlauf
 - Projekt Leitplanken und Geländer
 - Projekt Maschendrahtzaun
- Projekt Fahrleitungen ASM**
 - Mast mit Nr.
 - Mast mit Ausleger
 - Mast mit 2 Ausleger
 - Masten mit Joch
 - Mast mit Anker
 - Mast mit Druckstütze
 - Nachspannung
 - Abbruch Mast
 - Streckentrenner
 - Mast und Oberleitung VB-Biel
 - Beleuchtung
- Projekt Kabelanlage ASM**
 - Projekt Kabelkanal
 - Projekt Kabelquerung
 - Projekt Kabelschacht
- Projekt Entwässerung ASM**
 - Projekt Teilsickerrohr HDPE NW 200
 - Projekt Kontrollschacht 120/55cm
 - Projekt Regenabwasser NW 400
- Projekt Sicherungsanlage ASM**
 - automatische Schranke
 - Wechselblinker
 - bestehende Schranke

STÖRFALLVORSORGE ZPP5 Bahnhof Nidau

1:2'000



LEGENDE

Projekte

- Geplantes Gebäude (PROJ)
- Weitere geplante Projekte (WGP)

Hektarquadrate

- Scannerzelle A
- Scannerzelle B

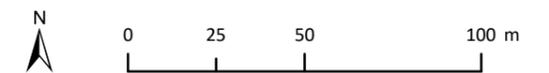
Raumnutzerdichte (Personen/ha)

- > 180.0
- 140.1 - 180.0
- 100.1 - 140.0
- 60.1 - 100.0
- 30.1 - 60.0
- < 30.1

Konsultationsbereich Hauptstrasse



Parzellengrenzen



Grundlagen:
 - Amtliche Vermessung vereinfacht MOPUBE © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, 02.07.2019
 - Raumnutzerdichten aus Siedlungsentwicklung nach innen SEIN
 © Bundesamt für Statistik, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 09.05.2019
 - Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung © Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 17.1.2019

Masstab 1:2'000
 1615.03 / 04.09.2019 / A / Str(F), Kai / Format A3
 20190904_A3_Störfallvorsorge_ZPP5

STADT NIDAU

KURZBERICHT KOORDINATION RAUMPLANUNG – STÖRFALLVORSORGE

1. AUSGANGSLAGE

Das Projekt

Das Bahnhofsgebiet Nidau soll umgestaltet und aufgewertet werden. Es befindet sich zwischen Altstadt, Wohnquartieren, der Bahnlinie der asm (aare seeland mobil) und den beiden Kanälen Zihl- und Nidau-Büren-Kanal. Neben dem Bahnhof ist ein neues Gebäude mit Grossverteiler, Läden und Büros (EG und 1. OG), Wohnungen (2. und 3. OG) sowie einer Tiefgarage (1. und 2. UG) geplant. Die Umsetzung soll ab 2021 erfolgen. Das geplante Gebäude befindet sich in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) 5 Bahnhof.

Koordination Störfallvorsorge

Die Nutzungsplanung der Stadt Nidau muss für das Projekt angepasst werden. Da es ausserdem im Konsultationsbereich [3] der Hauptstrasse liegt, ist eine Koordination mit der Störfallvorsorge nötig. Anhand der Arbeitshilfe Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung [2] wird geprüft, in wie weit das Vorhaben risikorelevant ist und ob in der Nutzungsplanung Vorgaben und Massnahmen festgelegt werden müssen.



Abbildung 1: Das neue Gebäude beim Bahnhof Nidau.
Quelle: Entwicklung Bahnhofsgebiet, Nidau. Räumliche Leitlinien Boxenstopp.

2. SCHRITT 1: TRIAGE AUFGRUND DES STANDORTES

(Kapitel 4.1 der Arbeitshilfe)

| | |
|----------------------------------|--|
| Konsultationsbereiche Strasse | <p>Das geplante Gebäude liegt im Konsultationsbereich der Hauptstrasse (vgl. beiliegende Karte). Die Bahnlinie Biel – Ins unterliegt nicht der Störfallverordnung [1] (Anhang 1.2a⁶⁶).</p> <p>Aufgrund der Überlappung mit dem Konsultationsbereich ist Schritt 2, „Triage aufgrund der Risikorelevanz“ nötig.</p> |
|----------------------------------|--|

3. SCHRITT 2: TRIAGE AUFGRUND DER RISIKORELEVANZ

(Kapitel 4.2 der Arbeitshilfe)

| | |
|---|---|
| Risikorelevanz | <p>Das Vorhaben gilt als Risikorelevant, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Empfindliche Einrichtungen innerhalb des Koordinationsbereichs vorgesehen sind oder erweitert werden sollen. ▪ Der Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) innerhalb des Koordinationsbereichs durch die bereits vorhandenen und die zusätzlich vorgesehenen Personen überschritten wird |
| Empfindliche Einrichtungen | <p>Gemäss den Vorgelegten Planungsunterlagen und Nachfrage bei der Stadt Nidau sind im neuen Gebäude und im Umkreis von 200m keine empfindlichen Einrichtungen geplant. Insbesondere sind keine Schulen, Pflegeheime, Kindergärten, Kindertagesstätten oder grössere Kultureinrichtungen vorhanden oder geplant. Der projektierte Grossverteiler gilt nicht als empfindliche Einrichtung, da er in der vorgesehenen Grösse relativ einfach zu evakuieren ist.</p> |
| Scannerzellen | <p>Die Personenbelegungen werden in zwei Scannerzellen ermittelt (A + B). Jede Scannerzelle besteht aus 4 Hektarquadrate und hat eine Abmessung von 200m x 200m (siehe beiliegende Karte und Tabelle).</p> |
| Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) | <p>Im Bereich des geplanten Gebäudes beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Hauptstrasse rund 17'390 Fahrzeuge pro Tag [4]. Daraus ergibt sich ein Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) von 840 Personen pro Scannerzelle.</p> |
| Vorhandene Personen (P_{ist}) | <p>Die Anzahl der vorhandenen Personen (P_{ist}) wird anhand der Raumnutzerdichten aus dem Geoprodukt SEIN ermittelt [5]. Die Zahlen sind in der beiliegenden Tabelle zusammengestellt.</p> |

Zusätzlich vorgesehene
Personen P_{ZUS}

Geplante ist ein Gebäude mit vier Etagen und einer Tiefgarage. Wir rechnen mit rund 65 zusätzlich anwesenden Personen:

| Etage | Nutzung | m ² | Personen |
|-------|----------------------|----------------|----------|
| 3. OG | Wohnen | 1400 | 20 |
| 2. OG | Wohnen | 1400 | 20 |
| 1. OG | Läden/Büros | 1400 | 10 |
| EG | Grossverteiler/Läden | 1600 | 15 |
| Total | | | Rund 65 |

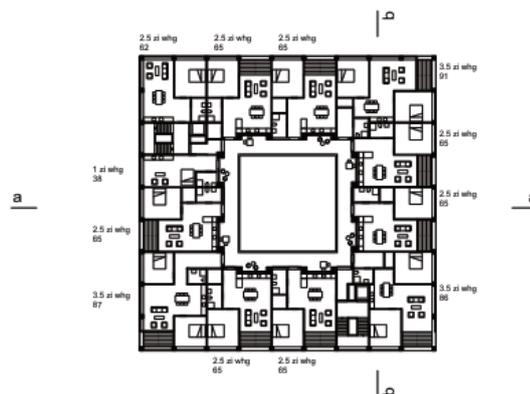


Abbildung 2: Grundriss Wohnetage.
Quelle: Studie Rolf Mühletaler Architekt / w+s Landschaftsarchitekten

Zusätzliche Personen gemäss
geltender Nutzungsordnung

In den relevanten Scannerzellen sind neben dem Projektstandort keine weiteren unüberbauten Parzellen vorhanden. Der nördliche Teil (Altstadt) ist sehr dicht bebaut und im ISOS mit Erhaltungsziel A eingetragen. Hier ist keine weitere Verdichtung möglich.

Eine weitere Verdichtung ist südlich des geplanten Gebäudes möglich (Mischzone mit 3 möglichen Geschossen). Dort ist eine weitere ZPP geplant (ZPP Vorstadt Süd, siehe nächste Seite).



Abbildung 3: Luftbild mit neuem Gebäude. Quelle: esri / DigitalGlobe, Microsoft.

| | |
|---|---|
| Weitere geplante Projekte P _{weitere} | Südlich des geplanten Gebäudes wird im Rahmen der baurechtlichen Teilgrundordnung „weiteres Stadtgebiet“ die ZPP „Vorstadt Süd“ erlassen (siehe Karte). Gemäss der „Potentialstudie Siedlungsentwicklung nach Innen“ wird davon ausgegangen, dass innerhalb der ZPP «Vorstadt Süd», westlich der Hauptstasse rund 30 zusätzliche Personen angesiedelt werden können. |
| Fazit Schritt 2 | Wie in der beliegenden Tabelle ausgewiesen, wird in beiden Scannerzellen der Referenzwert Bevölkerung (Rev _{Bev}) bei weitem nicht erreicht. Die zusätzlich angesiedelten Personen sind nicht risikorelevant. In Scannerzelle A erreicht die Personenbelegung inkl. der noch nicht bewilligten ZPP „Vorstadt Süd“ lediglich rund 56%, in Scannerzelle B rund 49% des Referenzwertes. Auch durch eine Verdichtung im Rahmen der geltenden Nutzungsordnung wird der Referenzwert Bevölkerung nicht erreicht werden. |

4. FAZIT

Die Triage aufgrund der Risikorelevanz zeigt auf, dass das Projekt, obwohl es innerhalb eines Konsultationsbereichs liegt, für die Störfallvorsorge nicht risikorelevant ist. Demgemäss ist bei der Anpassung der Nutzungsordnung und der Detailplanung für dieses Projekt keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge nötig.

DATEIEN ZUM KURZBERICHT

- Karte A3 (PDF)
- Tabelle mit Personenzahlen (Excel Tabelle)

GRUNDLAGEN

- [1] Schweizerische Eidgenossenschaft, 2015:
Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung StFV, 814.012).
- [2] Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) und Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 2018: Arbeitshilfe Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung
- [3] Kantonales Laboratorium des Kantons Bern, 2019:
Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung.
- [4] Tiefbauamt des Kantons Bern, 2019:
Kantonsstrassenverkehrsdaten KSVD
- [5] Bundesamt für Statistik, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern 2019:
Siedlungsentwicklung nach innen SEIN. Raumnutzerdichte.

Bern, 04.09.2019

IC Infraconsult
Bruno Streit