



BAURECHTLICHE TEILGRUNDORDNUNG ALTSTADT (TGO) ERLÄUTERUNGSBERICHT (Bericht nach Art. 47 RPV)

Öffentliche Auflage

Änderungen der TGO Altstadt für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde

- TBR Altstadt: Art. 603 Abs. 2 (neu) , Art. 604 Abs. 2 (neu)
Anhang 1 (Art. 401) mit ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu)**
- Nutzungszenenplan, Bauzonenplan: ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu),**



Nidau, 9. Dezember 2025

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
Francesca Andermatt

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand.....	4
1.1 Ausgangslage: Teilgrundordnung Altstadt.....	4
1.2 Anlass.....	4
1.3 Planungsgebiet.....	4
1.4 Planungsorganisation	6
2. Übergeordnete Rahmenbedingungen	7
2.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS).....	7
2.2 Bauinventar	7
2.3 Richtplan Kanton Bern	8
2.4 RGSK Biel-Seeland & Agglomerationsprogramm Biel/Lyss	8
2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge	10
2.6 Naturgefahren	11
2.7 Stadt Nidau.....	12
2.8 Totalsanierung Bahnhof Nidau	21
3. Planungsziele.....	23
4. Räumliche Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets.....	24
4.1 Ausgangslage, Ablauf und Organisation.....	24
4.2 Variantenstudium.....	24
4.3 «Bisherige» Leitlinien der räumlichen Entwicklung	27
4.4 Neuausrichtung nach erster Mitwirkungsaufgabe.....	29
5. Planungsmassnahme: Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet».....	30
5.1 Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»	30
5.2 Teilzonenpläne TGO «Altstadt».....	31
5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen	32
6. Auswirkungen der Planung und planerische Beurteilung.....	37
6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen.....	37
6.2 Siedlungsentwicklung	37
6.3 Ortsbild.....	38
6.4 Verkehr und Umwelt.....	38
7. Planerlassverfahren.....	41
7.1 Wahl des Verfahrens.....	41
7.2 Erste öffentliche Mitwirkung.....	42
7.3 Zweite öffentliche Mitwirkung	42
7.4 Kantonale Vorprüfung.....	43
7.5 Öffentliche Auflage.....	44
7.6 Beschluss.....	45
Anhang.....	47
Anhang 1 Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau».....	47
Anhang 2 Bereinigungstabelle Kant. Vorprüfung	49

Beilagen

Beilage 1: Kurzbericht Koordination Raumplanung, Infraconsult AG, 21.8.2019

Beilage 2: Lärmgutachten, Prona AG, 8.9.2025

Beilage 3: Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)

Beilage 4: Mitwirkungsbericht zweite öffentliche Mitwirkung (2024)

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 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 Teilläume 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 (TGO) «Altstadt» wurde der altrechtliche «Ürbauungsplan 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» am 9. Dezember Ende 2020 in Kraft getreten.

1.2 Anlass

Erlass TGO Altstadt ohne ZPP 5 Bahnhofgebiet

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 Art. 73 resp. Art. 92 ff. des kantonalen Baugesetzes (BauG) zu erlassen. Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens sollte die künftige Bebauung, Struktur und Gestaltung der südlichen Vorstadt zwischen Altstadtbebauung und dem Bahnhofgebiet 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 «Bahnhofgebiet» vom Beschluss durch den Stadtrat und der Genehmigung durch den Kanton 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 wird aktuell primär durch grossflächige Verkehrsinfrastrukturen genutzt. Westlich führt die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) in Richtung Stedtli, im Zentrum befindet sich der Bibliotheksplatz mit oberirdischer Parkierung sowie das Bahnhofsumfeld, östlich führen die asm-Geleise durchs Planungsgebiet. Das Gebäude auf Parzelle 393 wurde zwischenzeitlich rückgebaut. Westlich der Gleisanlagen befinden sich innerhalb des Planungsgebiets zwei Gebäude: das Reisezentrum an der Hauptstrasse 93 (Parzelle 1248) und das Wohngebäude an der Zihlstrasse 52 (Parzelle 451). Östlich der Geleise finden sich einige technische Infrastrukturbauten (Trafostation, Perron- und Velounterstand etc.).



Abb. 1 Orthofoto der südlichen Vorstadt mit dem Planungsgebiet, das vom Beschluss und der Genehmigung der TGO Altstadt ausgenommen wurde (rot umrandet).

Betroffene Grundstücke

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

Parzelle GB Nr.	Fläche <i>innerhalb Planungsgebiet</i>	Bemerkungen
2	Verkehrsfläche (Kantonsstrasse), teilweise in Gebiet	
41	teilweise Verkehrsfläche, teilweise bebaut	
45	Verkehrsfläche	
104	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
124	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
137	unbebaut, Platz, Verkehrsfläche	
147	teilweise in Gebiet (Bibliotheksplatz)	
181	teilweise in Gebiet	
219	teilweise Verkehrsfläche, teilweise bebaut	
227	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
305	Verkehrsfläche	

Parzelle GB Nr.	Fläche <i>innerhalb Planungsgebiet</i>	Bemerkungen
393		teilweise in Gebiet
396	Verkehrsfläche (Kantonsstrasse), teilweise in Gebiet	
451		bebaut
539	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
1185	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
1248	Bahnhof, teilweise in Gebiet	
1331		teilweise in Gebiet
1335	Verkehrsfläche, 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 AG, Planteam S AG, Kontextplan AG) 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 Bahnhofsbereich»

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 Bahnhofsbereich» 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 Knetnauwegs 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 Einzelement ein Geschäftshaus aus dem 20. Jhd. mit ortsbildwirksamer Stellung (0.0.35).

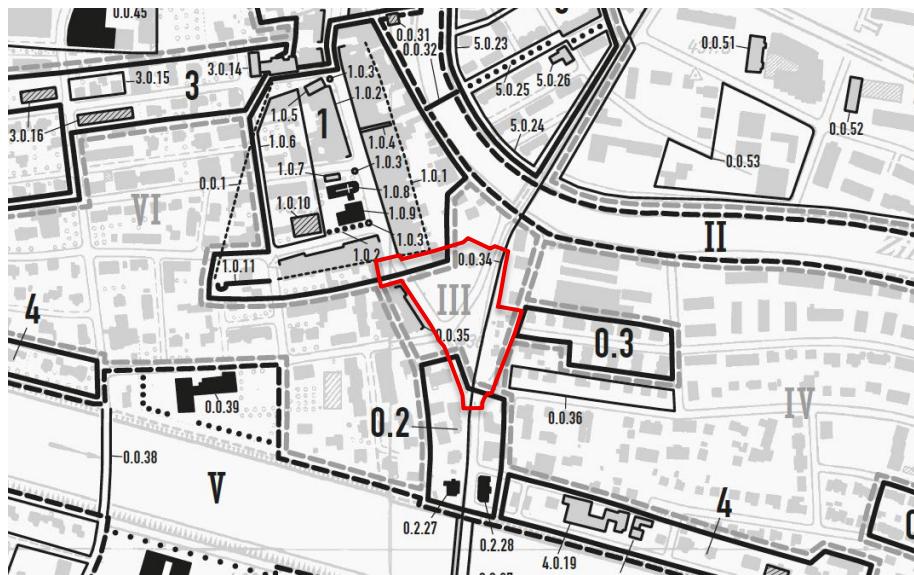


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Aufnahmeplan ISOS der Gemeinde Nidau (2. Fassung 01.95; BAK). Planungsgebiet rot markiert.

2.2 Bauinventar

Baugruppe A «Nidau Stadtkern»

In Anlehnung an das ISOS-Gebiet 1 wurde für die Altstadt Nidau im kantonalen Bauinventar die Baugruppe A «Nidau Stadt kern» festgelegt (vgl. Abb. 3). Innerhalb der Baugruppe befinden sich insbesondere die Grundstücke GB Nr. 147, 181, 393 und 451 des Planungsgebiets. Zwischen dem Trottoir der Hauptstrasse und dem Bibliotheksplatz befindet sich zudem die Brückenbrüstung von 1845 (erhaltenswertes Objekt; K-Objekt). Unmittelbar angrenzend (ausserhalb Planungsperimeter) 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 Bevölkerungs- 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

2.4.1.1 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation

RGSK als behördlichenverbindliche 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

RGSK Biel-Seeland der 3. Generation

die räumliche Entwicklung in der Region Biel-Seeland und als behördenverbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden.

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.

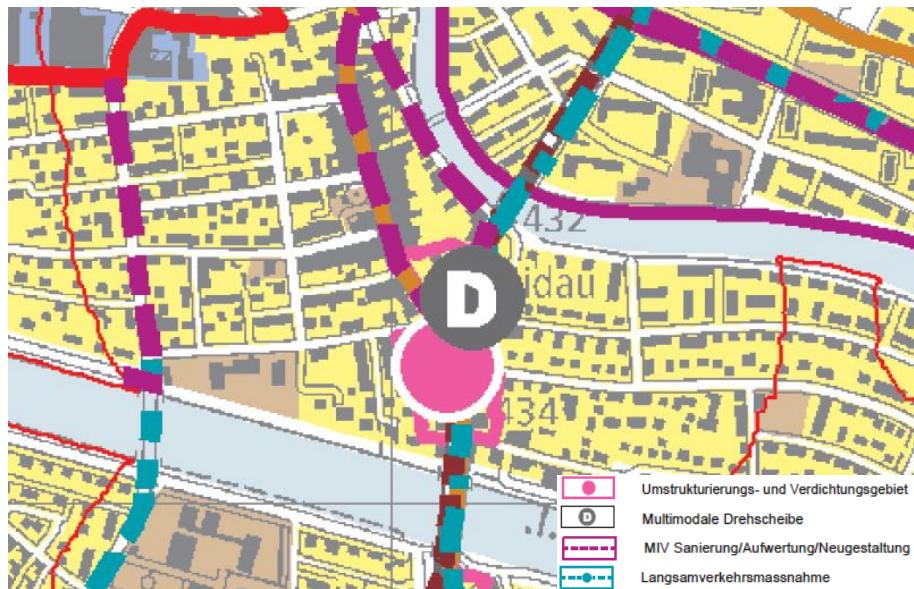


Abb. 4 Ausschnitt aus der Übersichtskarte RGSK Biel-Seeland 3. Generation (2021).

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

2.4.1.2 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 Buswendeschlaufen 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 abschnittsweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden sowie Nidau-Biel). Der abschnittsweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauabschnitt 2035¹ beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP- Ausbauabschnitt 2040/45 aufgenommen wird.

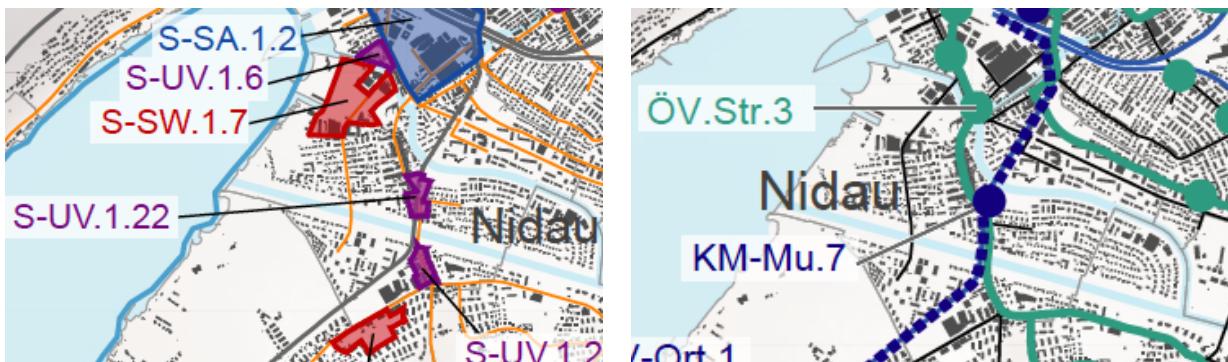


Abb. 5 Ausschnitte Massnahmenkarten «Landschaft und Siedlung» (links) und «ÖV und kombinierte Mobilität» (rechts); Agglomerationsprogramm «Biel/Lyss» 4. Generation (Stand 30. Juni 2021).

2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge

*Koordination Störfall-
vorsorge und Raumpla-
nung*

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.

¹ STEP AS 2035; strategisches Entwicklungsprogramm von Bund und SBB.



Abb. 6 Ausschnitt aus der Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung (Geoportal Kt. Bern). Planungsgebiet ist orange markiert.

*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 Naturgefahren

Naturgefahren



Abb. 7 Ausschnitt der Gefahrenkarte (Geoportal Kt. Bern); hellgelb bedeutet «Restgefährdung», Planungsgebiet ist rot umrandet.

Das Planungsgebiet weist keine Gefahrengebiete gelb, blau oder rot auf. Das Gebiet liegt in der Restgefährdung (Wassergefahren). Sensible Bauten und Anlagen sind gemäss Art. 6 BauG gegen die Einwirkungen der Naturgefahren zu schützen.

2.7 Stadt Nidau

2.7.1 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 weiterzuentwickeln. 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. 8 Lebensraum Nidau, städtebauliches Leitbild: Teilraum D «Südliche Vorstadt».

Ziele für Teilraum D

Im Plan (vgl. Abb. 8) weist das Leitbild folgende räumliche Ziele aus, die für die Entwicklung des Bahnhofgebiets 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. Ankunfts-ort Nidau (asm) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen.

2.7.2 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 2.7.3). 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 in Kraft gesetzt 10.12.2020
Guido-Müller-Platz West	genehmigt durch AGR am 19.01.2019 in Kraft gesetzt 27.02.2020
weiteres Stadtgebiet	genehmigt durch AGR am 16.9.2022 in Kraft gesetzt 21.9.2023

Potenzialstudie «Siedlungsentwicklung nach innen»

Evaluation der inneren Reserven

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 Teilstategien 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.

Städtebauliche und nutzungsmässige Potenziale im Planungsgebiet wurden zwischen 2017 und 2020 umfassend untersucht und nachgewiesen. Die Ergebnisse der Studien inkl. Variantenstudien sind in Kapitel 4 dargelegt. Die Machbarkeit einer Bebauung wurde bestätigt und die Nachweise zur Überbaubarkeit im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen stellen die Basis für die vorliegende Planungsvorlage dar.

2.7.3 Baurechtliche Grundordnung: TGO Altstadt (in Kraft seit 10.12.20)

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 und trat am 10.12.2020 in Kraft. Im Rahmen des Erlasses der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» wurde die **Planung für das Bahnhofgebiet** (vgl. Abb. 1 und Abb. 9) **sistiert und vom Beschluss durch den Stadtrat und der Genehmigung durch den Kanton ausgenommen**.

Die nachstehende Abb. 9 zeigt den Ausschnitt des Nutzungszenenplans der TGO Altstadt mit dem Gebiet der ZPP 5 Bahnhofgebiet, welches beim Erlass der TGO Altstadt vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde (analog dem Bauzonenplan). Für die als ZPP 5 bezeichnete Fläche geht es nun darum, neue planungsrechtliche Bestimmungen festzulegen.



Abb. 9 Ausschnitt aus dem geltenden Nutzungszenenplan TGO Altstadt mit dem vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommenen Gebiet der ZPP 5 Bahnhofgebiet.

Der Grund, weshalb das Bahnhofgebiet von Beschluss und Genehmigung ausgenommen wurde, waren die parallel laufenden Arbeiten zur Qualitätssicherung in diesem Gebiet (vgl. Kapitel 4).

2.7.4 Geltende Bestimmungen im Planungsgebiet

Übersicht

Für das vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommene Gebiet der ZPP 5 Bahnhofgebiet (vgl. Abb. 10) gelten daher bis zum Erlass neuer Bestimmungen folgende Instrumente:

- Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone vom 20. März 1986 (vgl. Details in Abb. 11) einschliesslich aller Revisionen.
- Zonenplan der Stadt Nidau vom 29. Oktober 1980 (vgl. Abb. 15) und Baureglement vom 20. Mai 1979

Die geltenden Festlegungen zum Planungsgebiet sind in der nachstehenden Abbildung summarisch dargestellt und werden anschliessend im Detail erörtert.

Zustand ALT



Legende

Änderungsperimeter

Hinweise

Überbauungsordnung Kernzone mit Sonderbauvorschriften vom 20.03.1986 inkl. Revisionen vom 19.05.1989, 22.04.1993, 10.09.1998 und 09.08.2004

Zonenplan vom 29.10.1980 Baureglement vom 20.05.1979

Abb. 10 Zustand ALT geltende baurechtliche Grundordnung im Planungsgebiet.

a. Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone vom 20. März 1986

Planungsgeschichte

Der Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone vom 20. März 1986 regelte fortan die nutzungsplanerischen Rahmenbedingungen im Gebiet Altstadt. Das Planwerk besteht aus dem Überbauungsplan (vgl. Abb. 11) sowie den Sonderbauvorschriften. Der Überbauungsplan zeigt für das vorliegende Planungsgebiet, die räumlichen Festlegungen zu den «Gebieten mit Überbauungs- und Gestaltungsplanpflicht nach Art. 7 SBV», wobei vorliegend die Gebiete C und D betroffen sind. Für diese beiden Gebiete (C und D) wurden später zuerst die «Überbauungsordnung C Bahnhofgebiet» (vom 19.05.1989) und die «Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D» (22.04.1993) erlassen, ehe im Gebiet C die «Überbauungsordnung C

Bahnhofgebiet» aufgehoben und durch die «ZPP C Bahnhofgebiet» (vom 09.08.2004) ersetzt wurde.

Nutzung im Gebiet Überbauungsplan mit SBV

Für das Planungsgebiet gilt altrechtlich die Kernzone Altstadt (Art. 6 Nutzung) und damit eine gemischte Nutzung von Wohnen und Gewerbe. Die geltende Nutzung entspricht damit der heutigen Wohn-, Misch- und Kernzone WMK und ist bestimmt für Wohnen und für private sowie öffentliche Dienstleistungen. Besondere Regelungen gelten für die Erdgeschosse.

Der Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone regelt im vorliegenden Planungsgebiet randlich auch für zwei kleinere Bereiche die Nutzung fest: Am Knetnauweg (teilweise Parz. 181) und im Bahnhofbereich (teilweise Parz. 219) die Garten-, Vorgarten-, Vorplatz- und Hofbereiche R1B (Art. 14 SBV), am Knetnauweg auf Parz. 181 zusätzlich ein schmaler Streifen für eingeschossige Bauten (Art. 9-14 SBV). Es besteht Besitzstandsgarantie.



Abb. 11 Ausschnitt Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone (genehmigt 20.03.86).

Revisionen seit Genehmigung 1986

Am «Überbauungsplan Kernzone mit Sonderbauvorschriften» wurden seit Ende der 80er-Jahre mehrere Änderungen vorgenommen. Für das vorliegende Planungsgebiet von Relevanz sind die Änderungen im «**Gebiet D**» («UeO Kernzone Gebiet D» vom 22.04.1993) sowie **Gebiet «C»** (Erlass UeO C 19.5.1989 und deren Ersatz durch den Erlass der «ZPP C Bahnhofgebiet» vom 9.08.2004).

Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D

Der Überbauungsplan mit SBV Kernzone wurde 1993 im Gebiet D geändert. Die Änderungen wurden im Überbauungsplan der **Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D** (vgl. Abb. 12 und Abb. 13) vorgenommen. Sie betreffen für das Planungsgebiet den Bereich mit den Parzellen Nrn. 393 (teilweise), 451 und 124 (teilweise) und nehmen verschiedene Festlegungen vor: zu Baubereichen, Freihalte- und Aussenbereichen, Erschliessungsvorgaben, Baulinien. Zudem zeigt der Überbauungsplan verschiedene Schnitte. Zulässige Nutzungen sind gemischte Nutzungen mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie ein eingeschossiger Bereich für Anbauten für Gewerbenutzung.

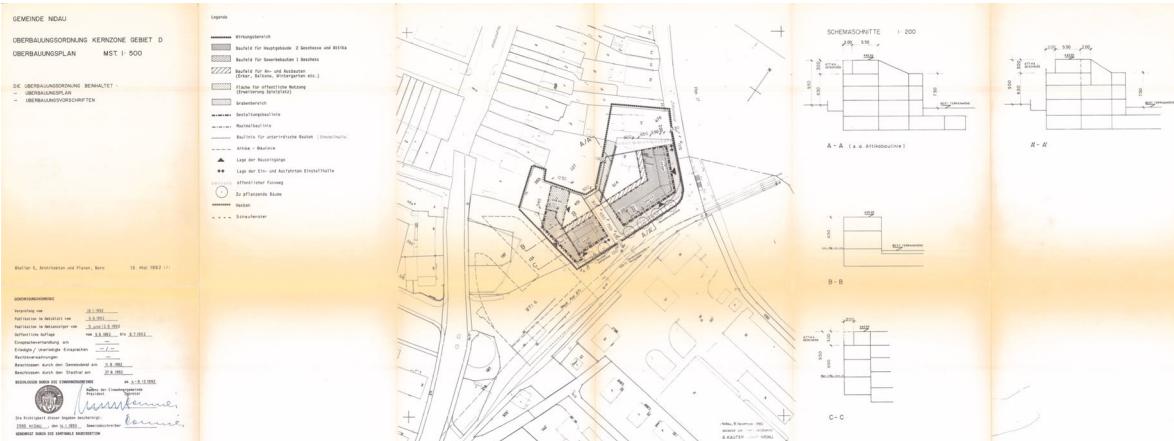


Abb. 12 Überbauungsplan der Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D (genehmigt 22.04.1993).

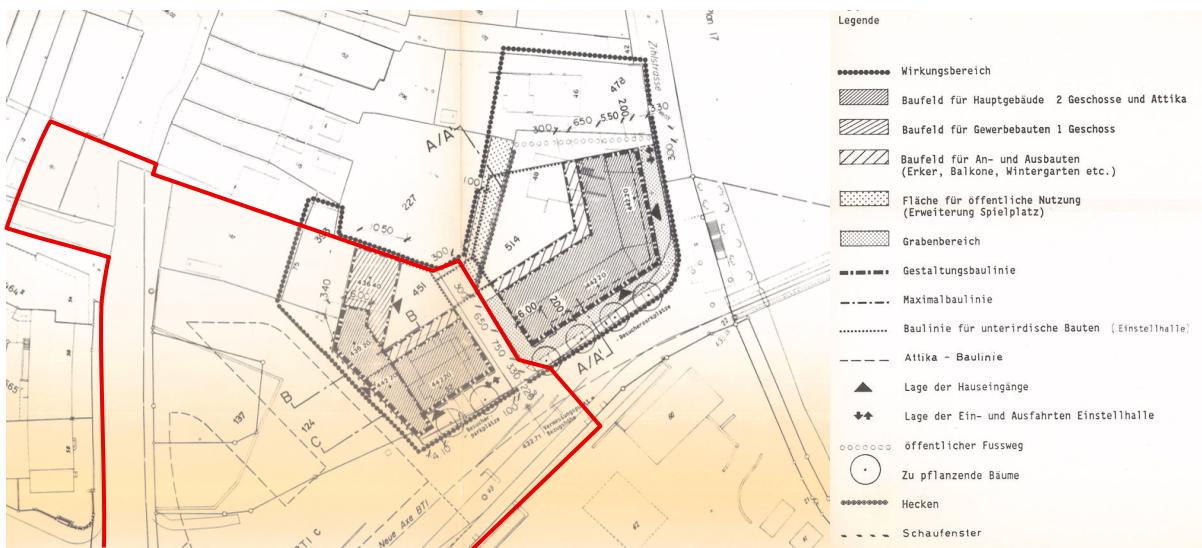


Abb. 13 Ausschnitt Überbauungsplan der Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D (genehmigt 22.04.1993). Das Planungsgebiet ist rot umrandet.

Wie der Ausschnitt aus des Überbauungsplans der «UeO Kernzone Gebiet D» mit der Überlagerung des Perimeters des Planungsgebiets zeigt, führt die Abgrenzung des Planungsgebiets quer durch das Gebiet D. Die noch gelgenden altrechtlichen Bestimmungen finden für den Bereich links von der roten Perimetergrenze Anwendung. Die Festlegungen für Flächen, die rechts von der Perimetergrenze liegen, wurden mit dem Erlass der TGO Altstadt vom 10.12.2020 bereits aufgehoben. Die Stadt Nidau hat die UeO Gebiet D stets als Änderung des Überbauungsplans mit Sonderbauvorschriften Kernzone begriffen. Das geht auch gut aus dem Oereb-Kataster hervor, wo der Plan am Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone angehängt ist.

ZPP Gebiet C Bahnhofgebiet

Im Gebiet C wurde zuerst die «Überbauungsordnung Gebiet C» erlassen und am 19. Mai 1989 genehmigt. Diese wurde jedoch aufgehoben und durch die neue «ZPP C Bahnhofgebiet» am 09. August 2004 ersetzt. Die geltende altrechtliche ZPP C ist in Abb. 14 dargestellt.

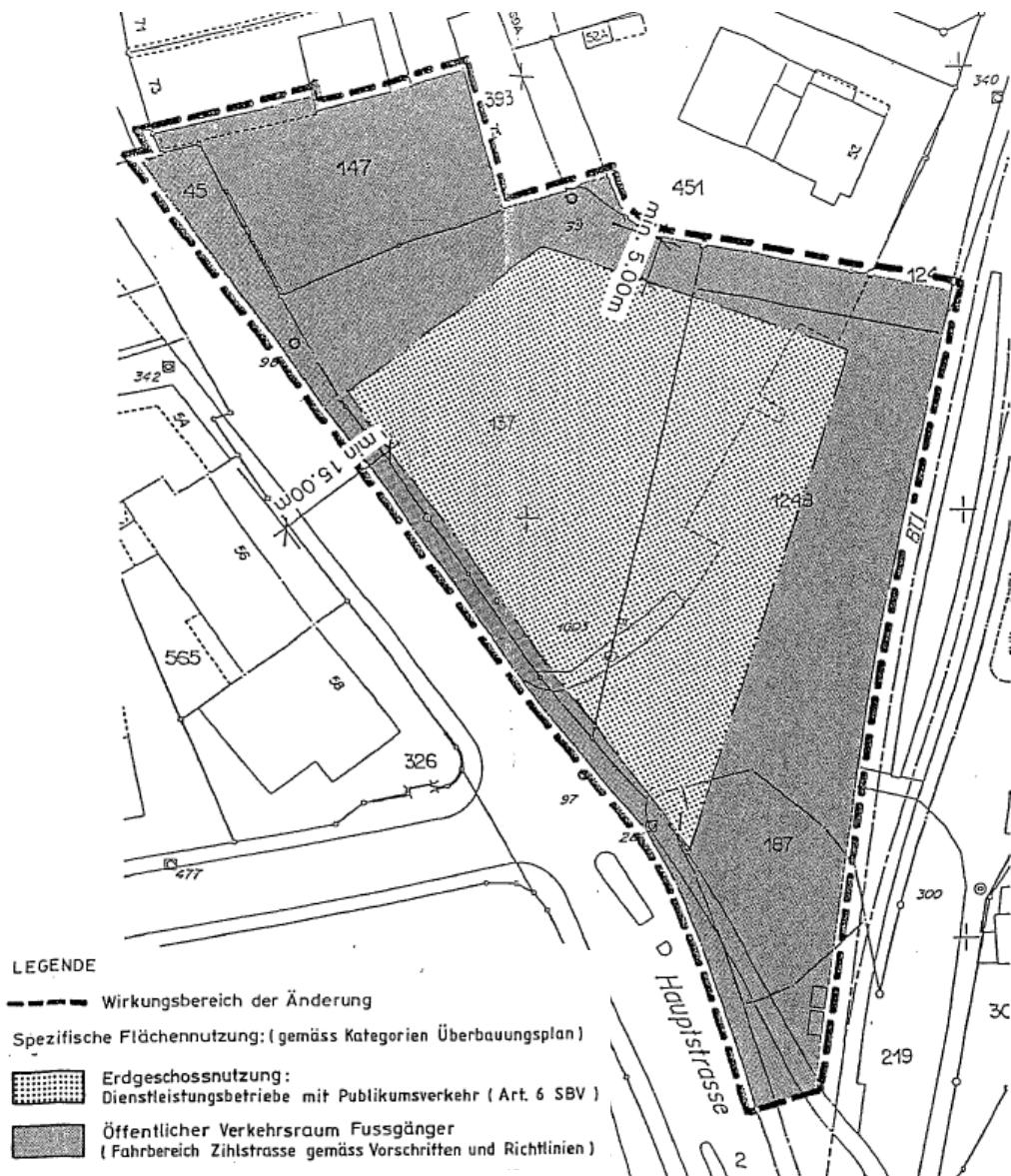


Abb. 14 Zonenplanänderung und Änderung des Überbauungsplanes mit SBV Kernzone. Erlass neue Zone mit Planungspflicht Gebiet C «Bahnhofgebiet» (9.8.2004)

Im Zuge dieser erneuten nutzungsplanerischen Änderung wurde der Perimeter der neuen ZPP C Bahnhofgebiet (1004) im Vergleich zum Perimeter der Überbauungsordnung Gebiet C (von 1989) im Bereich der Hauptstrasse verkleinert.

Die Nutzungsart der ZPP C Bahnhofgebiet richtet sich nach den Kernzonenbestimmungen des Baureglements, d.h. einer Mischnutzung mit Wohnen und Dienstleistungen/Gewerbe. Als Nutzungsmass bestimmt sind altrechtlich 3-geschossige Gebäude mit max. 10.50 m Gebäudehöhe, 4'500 m² Bruttogeschossfläche BGF.

Der geltende altrechtliche Perimeter der ZPP C liegt vollständig im Planungsgebiet der geplanten ZPP 5 Bahnhofgebiet.

b. Zonenplan vom 19.10.1980 und Baureglement 1979

Zonenplan 1980



Abb. 15 Ausschnitt aus dem digitalisierten Zonenplan der Stadt Nidau (genehmigt 29.10.80). Planungsgebiet orange umrandet.

Abb. 15 zeigt den Zonenplan vom 19.10.1980. Nachstehend wird hergeleitet, was heute davon noch gilt. Der vorstehende Ausschnitt des Zonenplans ist überlagert mit dem Perimeter des Planungsgebiets (in orange). Die feine gelb punktierte Linie (Illustration) zeigt die Abgrenzung des Überbauungsplans mit Sonderbauvorschriften von 1986, welcher den Zonenplan 1980 in im links von der gelbpunktierten Linie präzisierte. Im Bereich rechts von der punktierten Linie bis zu den Gleisen wurde die Nutzung später mit den Überbauungsordnungen D und C (später ZPP C) konkretisiert.

Abb. 11 zeigt weiter vorne den Perimeter des «Überbauungsplans mit Sonderbauvorschriften Kernzone» und die Überlagerung mit dem Planungsgebiet (rot umrandet). Abb. 11 zeigt dabei, dass der Perimeter des Überbauungsplans mit SBV Kernzone nicht für das ganze Planungsgebiet (rot umrandet) gilt. Im Bereich der Bahnanlagen und des Gerberwegs zeigt der Plan keine Festlegungen. In diesem Bereich gilt altrechtlich der Zonenplan vom 19.10.1980 sowie die Bestimmungen des Baureglements 1979.

Folgende Grundstücke befinden sich gesamthaft oder teilweise im Gebiet, für welches bis anhin altrechtlich der Zonenplan vom 19.10.1980 und auch das Baureglement 1979 gilt. Funktional sind es in aller Regel Verkehrsflächen oder mit dem Verkehr und Infrastrukturen in Zusammenhang stehende Flächen. Sie sind, soweit sie altrechtlich nicht weiß als Verkehrsflächen dargestellt sind, der Wohn- und Gewerbezone WG3 zugewiesen, d.h. auch hier der Mischzone.

Parzelle GB Nr.	Fläche innerhalb Planungsgebiet	Bemerkungen
2	Verkehrsfläche (Kantonsstrasse), teilweise in Gebiet	
41	teilweise Verkehrsfläche, teilweise bebaut	
104	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
124	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	
219	teilweise Verkehrsfläche, teilweise bebaut	
305	Verkehrsfläche	
1248	Bahnhof, teilweise in Gebiet	
1331	teilweise in Gebiet	
1335	Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet	

2.8 Totalsanierung Bahnhof Nidau

Handlungsbedarf zur Totalsanierung 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. In Bezug auf die Publikumsanlagen, die strassen- und bahnseitigen Infrastrukturanlagen sowie die das Gebiet querenden Werkleitungen, bestand grosser Handlungsbedarf, der zur Totalsanierung des Bahnhofs Nidau führte.

Zur Planung und Genehmigung der Massnahmen der Totalsanierung Bahnhof Nidau kam das Plangenehmigungsverfahren (ordentliches Verfahren nach Art. 18 ff. gemäss eidgenössischem Eisenbahngesetz) zur Anwendung. Das Plangenehmigungsgesuch der Aare Seeland mobil AG vom 6.10.2020, letztmals ergänzt am 14.07.2021, wurde vom Bundesamt für Verkehr BAV mit Verfügung vom 14. September 2021 genehmigt. Die darin verankerten Massnahmen werden umgesetzt.

Bauliche Massnahmen

Im Rahmen der Totalsanierung des Bahnhofs Nidau wurden folgende, gemeinsam mit der Stadt koordinierten Massnahmen realisiert:

- 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 Kreisel 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

1 Attraktiver und hindernisfrei

Mit dem Projekt «Ausbau Bahnhof Nidau» der Aare Seeland mobil AG wird der Bahnhof Nidau modernisiert und somit hindernisfrei, sicherer und für die Bahnkundschaft attraktiver. So werden unter anderem die Aussenperrons niveaugleich ausgebaut und zusätzliche Veloabstellplätze erstellt. Der Ausbau der Gleisanlagen ermöglicht zudem die Abfertigung grosserer Kapazitäten. Bereits im vergangenen Jahr wurden technische Anlagen der Bahn und eine Trafostation im neuen Technikgebäude erstellt.

2 Der Kreisel als Drehscheibe

Gleichzeitig mit dem Ausbau wird durch den Kanton ein neuer Kreisel erstellt. Dieser wird zur Drehscheibe für das Verkehrsgeschehen südlich der Altstadt. Der neue Kreisel erschliesst den Aalmattenweg sowie Gerberweg und führt zwei Gleisspuren der asm-Bahn über die Hauptstrasse.

3 Eine neue Bushaltestelle

Die Buswendeschlaufe der Verkehrsbetriebe Biel beim asm-Bahnhof wird nicht mehr benötigt. Stattdessen wendet die Linie 5 über den neuen Kreisel, während die Linie 6 Richtung Port weiterfährt. Entsprechend wird eine neue Bushaltestelle zwischen Altstadt und Kreisel erstellt.

4 Erneuerung der Werkleitungen

Im Zuge der Bauarbeiten am Bahnhof und am Kreisel wurden die Werkleitungen zwischen dem Nidau-Büren-Kanal und dem Balainenweg erneuert. In einem zweiten Schritt folgen nun die Arbeiten ostseitig.



Abb. 16 Totalsanierung Bahnhof Nidau, Massnahmenübersicht

Im Rahmen der vorliegenden Planung wurde in Erwägung gezogen, den *Strassenplan, Staatsstrasse 235, Abschnitt Nidau – Aarberg, Teilstrecke Hauptstrasse Nidau, Situation 1:500, vom 15. Juli 1985* ebenfalls aufzuheben, weil der Straßenplan mit den Massnahmen aus dem PGV nun überholt ist. Aufgrund der Parallelität der Verfahren der vorliegenden Änderung der baurechtlichen Grundordnung und des zwischenzeitlichen abgeschlossenen PGV sowie aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten, wurde darauf verzichtet. Der Straßenplan soll voraussichtlich im Verfahren zum Erlass der Baulinienpläne Nidau aufgehoben werden (Stand: November 2025 in kant. Vorprüfung)

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 4) und den darauf aufbauenden städtebaulichen Studien soll eine eigenständige «Zone mit Planungspflicht» nach Artikel 73 BaG erlassen werden. Hierzu sind der Nutzungszenen- und Bauzonenplan «Altstadt» im Bereich des Planungsgebiets zu ändern sowie konkrete Bestimmungen im Teilbaureglement «Altstadt» (im Anhang des TBR) gemäss folgender Zielsetzung zu erarbeiten:

- Ermöglichen einer urbanen Entwicklung und städtebaulichen Aufwertung der südlichen Vorstadt unter gleichzeitig gebührender Berücksichtigung schutzwürdiger Interessen des umgebenden Bestands (historische Altstadt, ISOS)
- Realisieren einer verdichteten, gemischt genutzten Bebauung mit Ansiedlung einer Detailhandelseinrichtung und öffentlich zugänglicher unterirdischer Parkierung; Festlegen von baupolizeilichen Massen sowie Definition von Erschliessungsgrundsätzen
- Sicherstellen einer hohen Qualität der Neubebauung in der Schnittstelle zwischen Altstadt- und Vorstadtbebauung mittels qualitätssichernden Verfahrens und zweckmässiger nachgelagerter Verankerung auf Stufe Überbauungsordnung
- Verbesserung der Eingangssituation ins Stedtli (Altstadt) durch Schaffung attraktiver und gut gestalteter Frei- und Aussenräume
- Abstimmung der städtebaulichen Entwicklung auf die Massnahmen der Totalsanierung Bahnhof Nidau; Unterteilung der ZPP in zweckmässige, unterschiedliche Sektoren
- Sicherstellung der Neuorganisation der Erschliessung sowie der Abstimmung auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau sowie Überbauungsordnung «Aalmatten»

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 Mühlthaler 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 – Oberingenieurkreis III des Kantons Bern

4.2 Variantenstudium

Variantenstudium Verkehr und Städtebau

Unter Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 0) 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.

4.2.1.1 Städtebau

Städtebauliches Variantenstudium

Zur Evaluation der möglichen baulichen Entwicklung wurde auf Basis des städtebaulichen Leitbilds für Teilraum D «Südliche Vorstadt» (Lebensraum Nidau; vgl. Kapitel 2.7.1) auch ein städtebauliches Variantenstudium durchgeführt.



Abb. 17 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. 17; oben). Als Gegenthese wurden weiter Varianten mit einem Einzelbaukörper erarbeitet, der mit dem jeweils gleich grossen Fussabdruck unterschiedlich proportioniert und ausgerichtet wurde (vgl. Abb. 17; unten).

4.2.1.2 Verkehr

Vier Erschliessungsvarianten

Im Hinblick auf die Erschliessung des Bahnhofgebiets 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.

Bahnhofknoten

Für den Bahnhofknoten (Hauptstrasse südlich des Bahnhofs, Verzweigung Aalmattenweg) wurden die beiden Varianten lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreisel geprüft.

Erschliessung Gebiet Aalmatten

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 «räumlichen Leitlinien» zur Entwicklung des Bahnhofgebiets die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofsgelände nochmals überprüft wurden. Es wurden sechs Varianten anhand derselben Kriterien, wie für die Erschliessungsvarianten des Bahnhofgebiets, beurteilt.

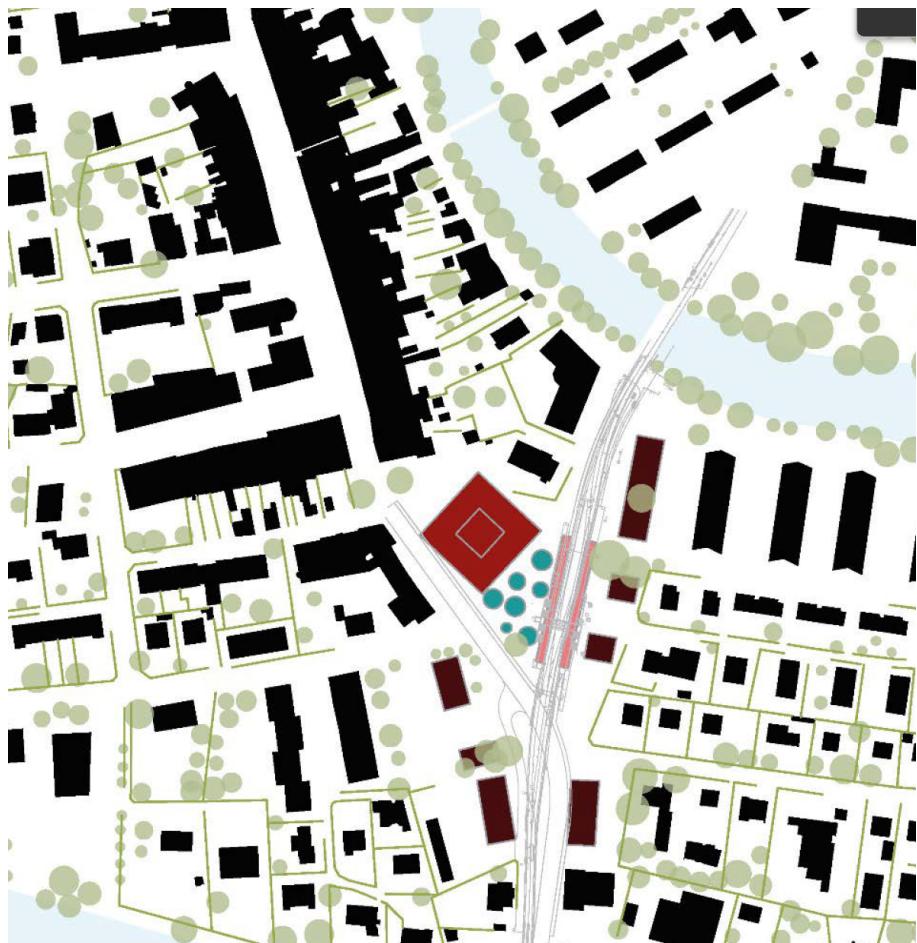
4.2.1.3 Erkenntnisse Variantenstudium

Abb. 18 Favorisierte Variante aus dem städtebaulichen Variantenstudium (Planteam s.).

Geplantes Vorhaben

- 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 schmählern.

- 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 Kreisellösung 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 Kreisellösung, resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden sollte.

4.3 «Bisherige» Leitlinien der räumlichen Entwicklung

Warum «bisherige» Leitlinien ? Es sei an dieser Stelle bereits vermerkt, dass im Nachgang zur ersten öffentlichen Mitwirkung nach Konsultation des Stadtrats Nidau vom 14. März 2024 eine Weichenstellung auf konzeptioneller Ebene vorgenommen wird. Das Konzept mit einem Einzelbaukörper (wie nachstehend dargestellt) wird auf Stufe der baurechtlichen Grundordnung (ZPP 5) nicht als städtebauliche Grundlage verankert. Das städtebauliche Konzept wird demgegenüber auf Stufe ZPP 5 offen gelassen. Die nachfolgenden Ausführungen sind jedoch zum Verständnis und die Leseart des Planungsgebiets wichtig und dokumentieren überdies den Planungsprozess.

Leitplan Bahnhof 2020

Anhand des Variantenstudiums und der gewonnenen Erkenntnisse wurden Leitlinien für die räumliche Entwicklung erarbeitet und diese in einem Leitplan 2020 verortet und dargestellt (vgl. Abb. 19). Die Leitlinien behandeln alle raumrelevanten Themen im Sinne eines informellen Planungsinstruments als Vorstufe für die Sondernutzungsplanung. Die wichtigsten Aussagen aus den Leitlinien inklusive Leitplan werden nachfolgend wiedergegeben.

4.3.1.1 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 präzis 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 Bahnhofsplatz

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 Gebäude auf der Parzelle 393 (bereits erfolgt) und auf den Parzellen 1248 und 219 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs 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.



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 Bahnhofknoten und den (begradiigten) 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.

4.4 Neuausrichtung nach erster Mitwirkungsauflage

Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept

Die Eingaben aus der ersten öffentlichen Mitwirkung haben gezeigt, dass das Bahnhofsgebiet als bedeutsamer öffentlicher Ort im Fokus unterschiedlichster Interessen steht und zahlreiche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Trotz dem erarbeiteten Konzept als Resultat eines breiten Variantenstudiums sollen die erarbeiteten Rahmenbedingungen in den ZPP-Bestimmungen genereller gehalten werden. Das städtebauliche Konzept soll daher **erst nach Erlass der ZPP im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens bestimmt** und anschliessend mit der Überbauungsordnung festgelegt und öffentlich-rechtlich erlassen werden.

Durchführung qualitäts-sicherndes Verfahren

Das qualitätssichernde Verfahren im Rahmen der Erarbeitung der Überbauungsordnung soll dereinst in einem Dialogverfahren als Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren Teams durchgeführt werden. Aufgrund der komplexen Verhältnisse und Interessen wird ein Projektwettbewerb nach SIA 142 nicht als zielführend erachtet. Die planungsrechtliche Sicherung und Umsetzung wird anschliessend in einer Überbauungsordnung vorgenommen. Dies bedeutet, dass die Zonenbestimmungen der ZPP 5 Bahnhof dort genereller gehalten werden, wo Spielräume für die Realisierung eines Überbauungsprojekts inkl. seiner Aussenräume bestehen.

Bestehende Rahmenbedingungen

In der ZPP werden jedoch Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze, die aufgrund der umfangreichen Vorstudien als gefestigt gelten, zu denen sich ein politischer Konsens abzeichnet oder die sich aus den Infrastrukturprojekten ableiten, weiterhin berücksichtigt. Es sind dies Aspekte wie die Ziele zur städtebaulichen Entwicklung im Planungsperimeter, die Konzeption und Organisation der Erschliessung und Zufahrt, die Funktion und Organisation des Bahnhofplatzes, die Anordnung eines grösseren Detailhandelsgeschäfts, die Realisierung einer unterirdischen öffentlichen Parkierungsanlage, die Höhenentwicklung der Neubebauung unter Berücksichtigung der historischen Bebauung im Umfeld. In der Entwicklung des Bahnhofgebiets wird zu berücksichtigen sein, dass weiterhin verschiedene Rahmenbedingungen gelten werden, die sich aus den Infrastrukturbauten und/oder -anlagen ableiten (Sanierung Ortsdurchfahrt, Neugestaltung Bahnhofplatz. Sanierung, Sanierung Werkleitungen etc.).

5 Planungsmassnahmen

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

Änderungen: Erlass
Zone mit Planungs-
pflicht ZPP und Festle-
gung Parz. 118

Für das in der Teilgrundordnung «Altstadt» bislang sistierte Planungsgebiet sollen nun neue nutzungsplanerische Bestimmungen erlassen werden. Bahnhofseitig der Hauptstrasse soll eine neue Zone mit Planungspflicht (ZPP) gemäss Art. 73 und Art. 92 BauG erlassen werden. Im Eckbereich Hauptstrasse – Knetnauweg sollen auf Parzelle 118 im Bereich der Gebäudevorzone die gleichen Bestimmungen Anwendungen finden, wie bei den angrenzenden Parzellen (Gebäudevorzone). Die Flächen der Hauptstrasse und des Knetnauwegs sind Verkehrsflächen und werden nicht einer Nutzungszone zugewiesen.

Anforderungen
an die ZPP

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 das Planungsgebiet 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»

5.2.1.1 Nutzungszenen- und Bauzonenplan

Festlegung ZPP 5 im Nutzungs- und Bauzonenplan «Altstadt»

Der Perimeter für die neue ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» sowie Teile von Parz. 181 werden im Nutzungs- sowie Bauzonenplan der Teilgrundordnung «Altstadt» festgelegt.

Der Perimeter der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» wird dabei in die Sektoren A und B unterteilt. Dies ermöglicht innerhalb der ZPP die Formulierung spezifischer Bestimmungen pro Sektor.

Abgrenzung Sektoren der ZPP

Sektor A «Perimeter Neubebauung» südlicher Auftakt Altstadt inkl. Bestand (Parzelle Gbbl. Nr. 451)

Sektor B «Perimeter Umgestaltung Bahnhof Nidau inkl. Kreisel» Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»

Parzelle 181

Teile der Parzelle 181 im Eckbereich Knetnauweg und Hauptstrasse werden im Nutzungszenenplan neu der Grünzone und im Bauzonenplan der Bauzone K zugewiesen.

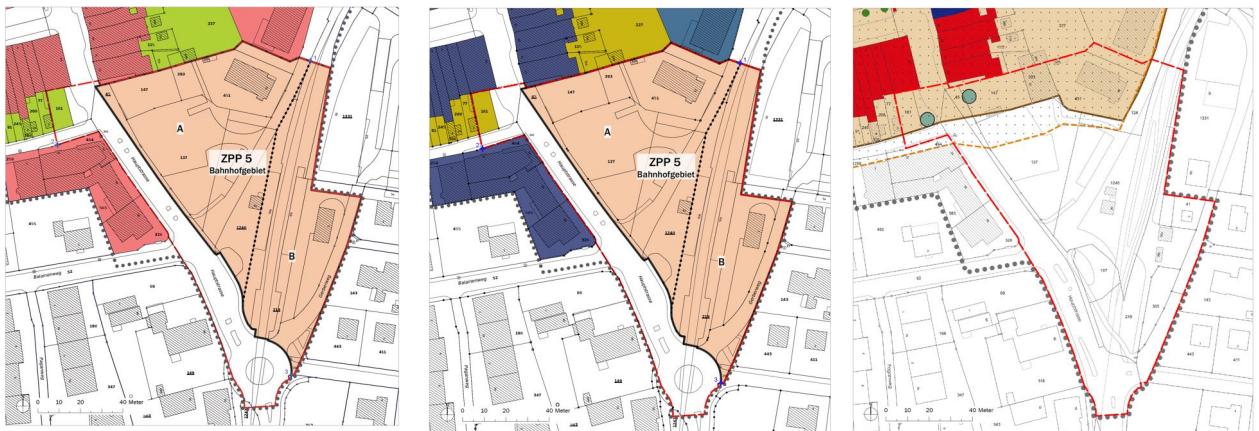


Abb. 20 Festlegung der ZPP 5 Bahnhofgebiet im Nutzungszenen- (links) und Bauzonenplan (Mitte) der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt». Rechts Ausschnitt des bereits rechtskräftigen und unveränderten Schutzplans «Altstadt».

5.2.1.2 Schutzplan

Schutzplan Altstadt genehmigt

Mit Genehmigung der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» vom 16.10.2020 wurde auch der Schutzplan am 10.12.2020 in Kraft gesetzt. Er umfasst verschiedene Inhalte im vorliegenden Planungsgebiet. Gemäss Schutzplan befinden sich im nördlichen Bereich des Planungsgebietes Festlegungen zum Ortsbildschutzgebiet (Altstadt), zum archäologischen Schutzgebiet, zu zwei geschützten Bäumen sowie des erhaltenswerten Objekts (Brückenkopf 1845 auf der Höhe des Bibliotheksplatzes (kaum sichtbar).

Eine Änderung oder Ergänzung des Schutzplans ist daher nicht nötig. Abb. 20 zeigt neben dem Nutzungszenenplan (links), dem Bauzonenplan (Mitte) hinweisend auch den Schutzplan (rechts).

5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen

5.3.1 Allgemeines

Allgemein

Mit der vorliegenden Planungsvorlage wird das Teilbaureglement Altstadt wie folgt geändert:

- Änderungen (Ergänzungen) von Art. 603 (Inkraftsetzung) und Art. 604 (Aufzuhebendes Recht) des Teilbaureglements Altstadt
- Neuerlass ZPP 5 Bahnhofgebiet (als Anhang 1, Grundsätze zu Art. 401, Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

Die ZPP-Vorschriften werden 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.

5.3.2 Änderungen der Art. 603 und 604 Teilbaureglement Altstadt

Artikel 603 und 604 Teilbaureglement Altstadt

Folgende Änderungen werden im Teilbaureglement vorgenommen:

Art. 603 Inkrafttreten

1 unverändert

2 *Die Änderungen der baurechtlichen Teilgrundordnung Altstadt für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde, treten am Tag nach der Publikation der rechtskräftigen Genehmigung in Kraft. (neu)*

Art. 603 Abs. 1 hat den Zeitpunkt des Inkrafttretens der TGO Altstadt geregelt. Mit der Ergänzung in Art. 603 Abs. 2 wird der Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Planung und Festlegungen für das Gebiet, das in der TGO Altstadt vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde, geregelt.

Art. 604 Aufzuhebendes Recht

1 unverändert

2 *Mit dem Inkraftsetzen der Änderungen der baurechtlichen Teilgrundordnung Altstadt für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde, werden die Pläne, Reglemente und Vorschriften gemäss Anhang 2 auch für dieses Gebiet aufgehoben. (neu)*

Art. 604 Abs. 1 regelt für das Gebiet der TGO Altstadt die Aufhebung aller altrechtlichen Erlasses und Richtlinien. Mit der Ergänzung in Art. 604 Abs. 2 werden die in Anhang 2 der geltenden TGO Altstadt aufgeführten, aufgehobenen Erlasses auch für das Gebiet geregelt, das in der TGO Altstadt vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde.

Es wird darauf hingewiesen, dass Änderungen am Überbauungsplan mit SBV Kernzone Gebiet D und der ZPP C Bahnhofgebiet bisher (d.h. auch schon beim Erlass der Teilgrundordnung Altstadt) jeweils als Änderungen des «Überbauungsplans mit Sonderbauvorschriften Kernzone» taxiert wurden. Sie sind Anhang 2 als Revisionen deklariert.

5.3.3 Änderung Anhang 1 Teilbaureglement, Grundsätze zu Art. 401, ZPP 5 Bahnhofgebiet

<i>Planungszweck</i>	Der Planungszweck bezeichnet das Ziel und die planerische Absicht der Zone mit Planungspflicht ZPP 5 «Bahnhofgebiet». Mit der Umsetzung der ZPP 5 wird eine Neuordnung und städträumliche Aufwertung des Bahnhofgebiets im Vorstadtbereich bezweckt. Angestrebgt wird eine qualitätsvolle, verdichtete und gemischt-genutzte Bebauung im Bereich des Bahnhofsplatzes mit Ansiedlung einer Detailhandelseinrichtung, einer für die Öffentlichkeit zugänglichen Parkierung (Sektoren A) und der Schaffung von attraktiven öffentlichen Freiräumen. Die ZPP fordert zudem die Abstimmung der baulichen Entwicklung mit den Massnahmen des «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» und «BGK Ortsdurchfahrt Nidau». Die Plangenehmigung im Projekt «Totalsanierung Bahnhof Nidau» wurde am 14.9.2021 erteilt.
<i>Qualitätssicherung</i>	Als Grundlage für eine Bebauung im ZPP-Perimeter im Sektor A und die nachgelagerte planungsrechtliche Sicherung ist ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA 143 (Studienauftrag) mit mehreren Teams durchzuführen. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens soll das städtebauliche Konzept ermittelt werden, so dass Qualitätssicherung der Bebauung, der Freiraumgestaltung und der Erschliessung in nachgelagerten Verfahren sichergestellt werden kann. Dazu ist der Fachausschuss gemäss Art. 404 TBR Altstadt beim Erlass der Überbauungsordnung beizuziehen (vor der Vorprüfung).
<i>Art der Nutzung</i>	Innerhalb der gesamten ZPP 5 «Bahnhofgebiet» gelten die Bestimmungen der Mischzone B gemäss Art. 202 TBR «Altstadt». Es sind «mässig störende» Nutzungen im Sinne der den Vorschriften der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV zulässig. Die Lärmempfindlichkeitsstufe wird mit der Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III unter dem Thema Lärmschutz festgelegt. Zur Attraktivierung und Belebung des Stadtraums sind in Sektor A in den Erdgeschossen («1. Vollgeschoss») ausschliesslich Nutzungen mit Publikumsverkehr wie bspw. Öffentliche Nutzungen, Detailhandel, Verkauf, Gastronomie sowie private und öffentliche Dienstleistungen mit Publikumsverkehr zulässig. Von diesen Bestimmungen ist die Nutzung auf der Parzelle Nr. 541 ausgenommen. In Sektor B richten sich die Nutzungen nach dem «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» mit Plangenehmigung vom 14.09.2021.
<i>Mass der Nutzung</i>	Das Mass der Nutzung ergibt sich aus den Potenzialen des Gebiets unter Berücksichtigung der maximalen Gesamthöhe von Gebäuden sowie der Berücksichtigung der massgebenden Abstände.
- Sektor A	Für den Sektor A wird eine maximale GFo von 7'000 m ² festgelegt. Dieses Gesamtmass umfasst sowohl die Potenziale einer Ersatzneubebauung auf Parzelle 451 (Zihlstrasse 52) wie auch der übrigen Flächen im Sektor A. Dieses maximale Nutzungsmass kann mit Nachweis einer ortsverträglichen Lösung im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens um maximal 15 0% erhöht werden. Für Verkaufsnutzungen inkl. publikumsorientierten und Detailhandelseinrichtungen ist eine GFo ² von maximal 3'500 m ² zulässig. Weiter wird eine Gesamthöhe von max. 14 m definiert. Diese kann unter Vorbehalt des Nachweises der Verträglichkeit im Rahmen des qualifizierten Verfahrens sowie der Zustimmung der kantonalen Denkmalpflege punktuell um

bis zu maximal 17.5 m erhöht werden. Auf die Festlegung einer maximalen Anzahl Vollgeschosse wird hingegen verzichtet. Dies ist angesichts der maximalen Gesamthöhe nicht nötig. Hinsichtlich der erforderlichen, publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss (= «1. Vollgeschoss») wird festgelegt, dass dieses als überhohes Geschoss auszustalten ist und mit mehr als 50% mit Flächen des Detailhandels/Verkauf zu nutzen ist. Die Erstellung von Attika- und Dachgeschossen ist nicht zulässig. Damit technische Dachaufbauten optisch und architektonisch optimal in die Neubaute integriert werden, werden entsprechende spezifische Masse festgelegt und Vorgaben zur Gestaltung formuliert («Gestaltungsgrundsätze»).

— Sektor B

Sektor B dient primär der Realisierung des neuen Bahnhofs Nidau inkl. der notwendigen Infrastrukturen sowie neuer Perronanlagen (bereits erfolgt). Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit dem Bahnhof werden grundsätzlich im Plangenehmigungsverfahren «Totalsanierung Bahnhof Nidau» bewilligt. Die Genehmigungsverfügung liegt vor und datiert vom 14.09.2021. Für den Bereich östlich der Gleise 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». Attikas sind nicht zulässig.

- Untergeschosse und unterirdische Bauten

Im Sektor A 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 berücksichtigen insbesondere die besondere Struktur und Lage des Areals im Übergang zum historischen Stedtli. Namentlich gilt es, das ISOS und die Torsituation zur Altstadt resp. die Scharnierfunktion zwischen Altstadt und Vorstadt Süd zu berücksichtigen, Qualitäten im öffentlichen Raum (neue Plätze, Aufwertung Strassenraum) zu schaffen und die Umgebungsgestaltung im Sektor B («Bahnhof») auf die Gestaltung von Sektor A («Auftakt Altstadt») abzustimmen. In Sektor A sind 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 auszustalten, so dass die visuelle Wirkung der technischen Dachaufbauten reduziert wird.

Bezüglich technische Dachaufbauten wird festgelegt, dass diese den oberen Messpunkt des effektiven höchsten Punkts der Dachkonstruktion um 2.50 m überragen dürfen und nicht automatisch das Mass der maximalen Gesamthöhe (überragen dürfen). Liegt die Gesamthöhe des effektiv realisierten Gebäudes demnach tiefer als die maximal zulässige Gesamthöhe, so ist vom effektiven Mass auszugehen.

Damit werden mit den ZPP-Bestimmungen die wichtigsten Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien aufgenommen.

Bauweise

Die Bauweise (offene, halbgeschlossene, geschlossene Bauweise) ist im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zu bestimmen.

Erschliessungsgrundsätze

Die für die Nutzung von Gebäuden im Sektor A notwendigen Parkierungsflächen sind unterirdisch anzurichten und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Davon ausgenommen sind allfällige einzelne Kurzzeitparkplätze für Handicap, Personen- und Güterumschlag. Ohne Neubebauung des Sektors A sind max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig. Die Anlieferung und Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Hauptstrasse her über den Bahnhofsplatz und ist im Gebäude zu integrieren. Bei einer Bebauung des Sektor A ist die Zihlstrasse auf Höhe der Parzelle Nr. 451 für den MIV-Durchgangsverkehr zu sperren. Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Erschliessung und dem Betrieb des Bahnhofs Nidau² werden im «Plangenehmigungsverfahren Totalsanierung Bahnhof Nidau» geregelt.

Schutzkote

Das Planungsgebiet liegt im Zusammenhang mit Wassergefahren im Bereich mit Restgefährdung. Gemäss Art. 6 BauG sind empfindliche Bauten und Anlagen gegen die Einwirkungen von Naturgefahren angemessen zu schützen. In der ZPP 5 wird die Schutzkote HW300 mit 431.30 m ü. M. festgelegt. Alle Öffnungen und Zugänge sind oberhalb dieser Kote anzurichten oder entsprechend abzudichten, um einen angemessenen Schutz vor Hochwasserereignissen sicherzustellen.

Energie

Gemäss Art. 313 Abs. 1 des Teilbaureglements bezeichnet der im Bauzonenplan Altstadt festgelegte Perimeter «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser) das Gebiet mit Anschlusspflicht. In diesem Gebiet gilt für Neubauten die Anschlusspflicht. Die Bestimmung wird auch für das Gebiet der ZPP 5 Bahnhofgebiet explizit geregelt. Die Regelung entspricht den Bestimmungen des Musterbaureglements. Für die Objekte Zihlstrasse 62 und 52 wurden bereits Wärmelieferverträge abgeschlossen.

Innerhalb des Perimeters ZPP 5 Bahnhofgebiet sind alle Neubauten an das Wärmenetz «Fernwärme Energieverbund Bielersee» (Seewasser) anzuschliessen, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe eine Anschlussmöglichkeit vorhanden ist und kein unverhältnismässiger Aufwand nachgewiesen wird. Die Anschlussmöglichkeit gilt als gegeben, wenn die Distanz zu einer Haupt- oder Verteilleitung kleiner als 50 Meter ist.

Wenn die Voraussetzungen von obigem Absatz gegeben sind, gilt die Anschlusspflicht auch für bestehende Gebäude, deren Heizung oder zentrale Anlage zur Warmwasseraufbereitung zu wesentlichen Teilen ersetzt wird.»

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 6.4.2). Die Berechnungen zeigen, dass das Vorhaben nicht risikorelevant ist und keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge notwendig ist. Im Rahmen der Überbauungsordnung ist zu

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

berücksichtigen, dass jederzeit geeignete, barrierefrei Flucht- und Rettungswege sichergestellt sind.

Lärmschutz

Im gesamten Wirkungsbereich der ZPP gilt die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV für Mischzonen.

Für geeignete Lärmschutz Massnahmen im Sinne der Vorsorge wird auf das Lärmgutachten der „Prona AG“ vom 08.09.2025 verwiesen (2. Alinea).

Obwohl kein Richtprojekt vorliegt, wurde im Herbst 2025 ein Lärmgutachten zur Evaluation der grundsätzlichen aktuellen Belastungssituation (Stand 2025) erarbeitet. Das Lärmgutachten der Prona AG (Biel) vom 8.9.2025 weist die Machbarkeit einer Überbauung aus lärmtechnischer Sicht auf, so weit im lärmbelasteten Streifen entlang der Kantonsstrasse geeignete Massnahmen getroffen werden. Da in einem qualitätssichernden Verfahren vor dem Erlass der Überbauungsordnung ein Richtprojekt erarbeitet wird, erachtet es die Planungsbehörde als überschiessend und nicht stufengerecht, zum jetzigen Zeitpunkt technische Massnahmen festzulegen, ohne das der einstige Überbauungsprojekt zu kennen. Vielmehr ist es Aufgabe der Planungsbehörde, Rahmenbedingungen im Sinne der Vorsorge zum Schutz vor übermässiger Lärmbelastung zu definieren, was auch stufengerecht beim Erlass der Überbauungsordnung vorgenommen soll: *Massnahmen zum Lärmschutz sind auf Stufe Überbauungsordnung festzulegen.* (3. Alinea).

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen (4. Alinea). Mit dieser Festlegung wird sichergestellt, dass dem Lärmschutz bei der baulichen Realisierung auch Rechnung getragen wird.

Derzeit wird das übergeordnete Recht zum Lärmschutz revidiert. Die eidgenössischen Räte haben dazu bereits Beschlüsse gefällt. Eine Umsetzung neuer Regelungen und Inkraftsetzung erster revidierter Rechtserlasse wird im 2026 erwartet. Es ist daher zielführend, in den ZPP-Bestimmungen eine Klausel einzubauen, die der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen auch mit aktualisiertem übergeordnetem Recht Rechnung trägt: *Können aufgrund der Revision des Umweltschutzgesetzgebungs (Art. 22 und 24 USG) sowie der zur Zeit laufenden Revision der Lärmschutzverordnung (LSV) die Immissionsgrenzwerte mit anderen Massnahmen eingehalten werden, ist die Einhaltung der revidierten Lärmschutzbestimmungen in einem Gutachten nachzuweisen. Diese bedürfen der Zustimmung durch die zuständigen Behörden.* (5. Alinea).

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 Raumplanungsgesetztes RPG des Bundes.

Siedlungsentwicklung

Mit dem vorliegenden Erlass der Zone mit Planungspflicht Nr. 5 «Bahnhofgebiet» 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).

Ortsbild

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, RVNP

Die Agglomeration Biel/Bienne und damit auch die Stadt Nidau als «urbanes Kerngebiet der Agglomeration» (Raumtyp gemäss kantonalem 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. Der regionale Velonetzplan (RVNP) führt auf der Haupt-, der Zihlstrasse sowie dem Gerberweg eine kombinierte Komfort- und Direktroute. Die Anforderungen der beiden Kategorien sind in bei der weiteren Arealplanung zu berücksichtigen.

Mit dem Erlass der ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» 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 «Bahnhofgebiet» 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 Bahnhofsplatz 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.

- Grossen 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. Ankunftsstadt Nidau (asm) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen (bereits umgesetzt)

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.

Mit der Sektorenbildung, der Definition massgebender baupolizeilicher Masse (insbesondere der Gesamthöhe und der max. GFO), der Formulierung von Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätzen werden wesentliche Rahmenbedingungen geklärt und festgelegt, damit mit dem nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren ein ortsverträgliches städtebauliches Konzept bestimmt werden kann.

Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung wird stufengerecht festgelegt. Die ZPP 5 legt dazu die Grundsätze fest. Das städtebauliche Konzept muss demnach als qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV durchgeführt werden. Die Durchführung eines Studienauftrags nach SIA 143 mit mehreren Teams wird diesbezüglich als das bestgeeignete Verfahren beurteilt. Im Lichte der anforderungsreichen Situation und vielfältigen Interessenlage ist ein Dialogverfahren angezeigt. In der nachgelagerten Überbauungsordnung, welche die ZPP 5 ablösen soll, werden auf dieser Grundlage die detaillierteren Rahmenbedingungen festgelegt. Die Qualitätssicherung am Bauprojekt an sich wird anschliessend durch den Bezug des Fachausschusses gemäss Art. 404 TBR Altstadt vorgenommen.

6.4 Verkehr und Umwelt

6.4.1.1 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 Kreisel sowie die Umgestaltung des südlichen Gerberwegs in Abstimmung mit der Überbauungsordnung «Aalmatten» umgesetzt.

Verkehrsaufkommen

Im Bereich des Sektors A der 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 weitere 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 Einwohnerinnen und Arbeitsplätze der Ortsplanungsrevision (Basis Potenzialstudie SEin) ermittelt (Anhang 1-GVK). Für die Kennwerte der Fahrtenberechnung 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» werden aktuell mehrere verkehrliche Massnahmen umgesetzt. 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 (BGK 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-Seeland). Die Zuständigkeit obliegt hierbei beim Kanton.

6.4.1.2 Luft und Lärm

Lärm und Einhaltung der IGW

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 eine erste Grobbeurteilung der erwarteten Lärmbelastung hat die Prona AG (Biel) ein Lärmgutachten erarbeitet. Das Gutachten vom 8.9.2025 zeigt

auf, dass in einem Abstand von ca. 5 bis 7.7 m zum Strassenraum im westlichen Teil der Parzellen Nrn. 137 und 147 der Immissionsgrenzwert (IGW) im 1. und 2. Vollgeschoss für Wohnnutzungen geringfügig überschritten wird (+ 1dB(A)). Für betriebliche Nutzungen (publikumsorientierte Nutzungen) werden die IGW überall ab Strassenabstand eingehalten und ab 9 m Höhe (3. Vollgeschoss) werden die IGW auch für Wohnnutzungen durch den Strassenlärm ab dem Strassenabstand eingehalten.

Laut ZPP Vorschriften müssen im 1. Vollgeschoss publikumsorientierte Nutzungen realisiert werden. Da mit betrieblichen Nutzungen die IGW eingehalten werden können stellt dies kein Konflikt dar. Im 2. Vollgeschoss (1. OG) können die Lärmkonflikte entweder mit der Anordnung betrieblicher Nutzungen oder mit dem Zurückrücken der Gebäude auf bis 7.7m bei Wohnnutzungen bewerkstelligt werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aufgrund der relativ geringfügigen IGW-Überschreitungen die Lärmbelastung entlang der Hauptstrasse mit dem konkreten städtebaulichen Entwurf oder der gewählten Nutzung gelöst werden kann. Wird im 2. Vollgeschoss trotzdem Wohnnutzung vorgesehen, so ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch geeignete planerische Massnahmen stufengerecht auf Stufe Überbauungsordnung festzulegen. Damit sind die Rahmenbedingungen zum Lärm in der vorliegenden Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Erlass ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet) stufengerecht geklärt.

- Die Massnahmen zum Lärmschutz werden nach Vorliegen eines Richtprojekts auf Stufe Überbauungsordnung festgelegt.
- Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden.

Das Lärmgutachten hat den Eisenbahnlärm durch die asm-Linie südöstlich der ZPP 5 nicht rechnerisch ermittelt. Aufgrund qualitativer Beurteilungen und der relativ grossen Distanz zur erwarteten Überbauung von 15-25 m ab Lärmquelle ist nicht zu erwarten, dass die IGW des Eisenbahnlärms überschritten werden.

Im qualitätssichernden Verfahren sind Erschliessungs- und Logistikverkehr betrieblich und technisch so auszulegen, dass die massgebenden Grenzwerte eingehalten werden.

Luft

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

Naturgefahren

Das Planungsgebiet liegt im Zusammenhang mit Wassergefahren im Bereich mit Restgefährdung. Die ZPP 5 Bahnhofgebiet legt als Schutzkote HW300 die Kote 431.30 m ü. M. fest. Gemäss Art. 6 BauG sind empfindliche Bauten und Anlagen gegen die Einwirkungen von Naturgefahren angemessen zu schützen. Unterirdische Einstellhallen gelten als empfindliche Anlagen. In den weiteren Planungsschritten ist bei der Zufahrt die festgelegte Schutzkote zu berücksichtigen. Öffnungen und Zugänge sind oberhalb dieser Kote anzuordnen oder entsprechend abzudichten, um einen angemessenen Schutz vor Hochwasserereignissen sicherzustellen. Das Planungsgebiet der

ZPP 5 Bahnhofgebiet liegt damit rund 1.30 m über der vorgegebenen Schutzkote (Hauptstrasse ca. 432.60 m ü. M., Zihlstrasse im Bereich Parzelle 451 ca. 432.80 m ü. M., Bibliotheksplatz ca. 432.80 m ü. M.).

6.4.2 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 2) wurde überprüft in wieweit 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% ($P_{lst} + P_{zus} = 458$), in Scannerzelle B lediglich 45% des Referenzwertes ($P_{lst} + P_{zus} = 382$).

Im Rahmen der Berechnungen des Fachgutachtens zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet» 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 Hektarquadranten 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 «Bahnhofgebiet» 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 «Bahnhofgebiet» 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 Erste öffentliche Mitwirkung

*30-tägige
Mitwirkungsfrist*

Der Gemeinderat hat die vorliegende ZPP 5 «Bahnhofgebiet» an seiner Sitzung vom 18. Oktober 2022 zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Im Rahmen der 30-tägigen Mitwirkungsfrist konnten bei der Stadtverwaltung schriftlich und begründet Anregungen unterbreitet und Einwendungen erhoben werden. Das Planungsdossier lag vom 3. November 2022 bis am 5. Dezember 2022 öffentlich zur Mitwirkung auf. Insgesamt wurden im Rahmen der Mitwirkung 22 schriftliche Eingaben eingereicht, davon 13 von Privaten und Firmen und 9 von Parteien, Vereinen und Organisationen.

*Ergebnisse der
öffentlichen Mitwirkung*

Als Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung sind die Mitwirkungseingaben sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde im Mitwirkungsbericht zusammenfassend und übersichtlich dokumentiert (Mitwirkungsbericht vgl. Anhang 3)

*Einzeug Stadtrat zum
weiteren Vorgehen*

Im Lichte der Mitwirkungsergebnisse der ersten Mitwirkung, namentlich der Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept hat der Gemeinderat den Stadtrat als politische Auftraggeberin in die weitere Planung einbezogen. Dem Stadtrat wurden zwei Stossrichtungen für die Gestaltung des weiteren Planungsprozesses zur Diskussion unterbreitet. Der Stadtrat hat die Stossrichtungen anlässlich seiner Sitzung vom 14. März 2024 beraten und hat beschlossen, dass die Stossrichtung 2: «Städtebauliches Konzept wird überprüft» weiterverfolgt wird. Der Gemeinderat wurde mit dem Vollzug der Stossrichtung 2 beauftragt:

Die Stossrichtung 2 ermöglicht die Überprüfung des städtebaulichen Konzepts zu einem späteren Zeitpunkt: Nach Beschluss/Genehmigung der ZPP, jedoch vor dem Erlas der Überbauungsordnung soll das städtebauliche Konzept im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens nach anerkannten Regeln im Sinne von Art. 99a BauV festgelegt werden. Dies bedeutet, dass am bisherigen städtebaulichen Konzept mit dem Einzelbaukörper nicht festgehalten wird.

Begründung: Das bisherige städtebauliche Konzept wurde in der öffentlichen Mitwirkung sehr kontrovers diskutiert, auch von Fachorganisationen. Der Planungsprozess, der zum Ergebnis des Einzelbaukörpers geführt hat, wurde zudem aus Fachkreisen kritisiert. Stossrichtung 2 bietet einen Weg zur Überprüfung der räumlichen Festlegungen insgesamt und schafft Akzeptanz. Eine geeignete Partizipation in der Programmphase ist mitzudenken.

7.3 Zweite öffentliche Mitwirkung

*Ergebnisse der zweiten
öffentlichen Mitwirkung*

Die 2. öffentliche Mitwirkung zur neuen Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhof-gebiet» (ZPP 5 fand vom 12. August 2024 bis am 20. September 2024 statt. Die Dokumente lagen, während der 30-tägigen Mitwirkungsfrist bei der Stadtverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Homepage der Stadt Nidau (www.nidau.ch) aufgeschaltet und konnten heruntergeladen werden. Auf der Homepage [> Aktuelles](http://www.nidau.ch) wurde zudem ein Video mit Erläuterungen sowie Informationen der Stadtpräsidentin zum Planungsgeschäft veröffentlicht.

Insgesamt wurden im Rahmen der zweiten Mitwirkung 15 schriftliche Eingaben eingereicht, davon 8 von Privaten und Firmen und 7 von Parteien, Vereinen und Organisationen.

Ergebnisse der zweiten öffentlichen Mitwirkung

Als Ergebnis der zweiten öffentlichen Mitwirkung sind die Mitwirkungseingaben sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde im Mitwirkungsbericht 2 zusammenfassend und übersichtlich dokumentiert (Mitwirkungsbericht vgl. Anhang 4)

Die vom Gemeinderat vorgenommenen Änderungen der Planungsvorlage ZPP 5 Bahnhofgebiet, fanden in der zweiten Mitwirkung grossmehrheitlich Zuspruch und wurden positiv beurteilt. Der Vorgehensvorschlag zur Prozessgestaltung mit Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens nach Beschluss/Genehmigung der ZPP-Vorlage und vor UeO-Erlass wird breit getragen. Die Planungsabsicht zur Anordnung eines Grossverteilers mit öffentlicher Parkierung in den Untergeschossen wird grossmehrheitlich mitgetragen. Ergänzende Nutzungsvorschläge wie Ärztezentrum, Alterswohnen und öffentliche Nutzungen werden mehrfach eingebracht. Zahlreiche Mitwirkungsbeiträge formulieren konkrete Anliegen zu Platz-, Frei- und Grünraumgestaltung, zum klimaangepassten Bauen, welche stufengerecht erst in nachgelagerten Planungsschritten vertieft werden. Auch genannt werden Massnahmen im Zusammenhang mit Verkehrsmassnahmen, welche ausserhalb des Perimeters liegen, und in anderen Verfahren zu regeln sind.

7.4 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfung durch AGR

Der Gemeinderat hat das Planungsdossier anlässlich seiner Sitzung vom 19. November 2024 beraten und zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Das Planungsdossier der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» wurde anschliessend dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung) zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Vorprüfungsbericht

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 24. Oktober 2025 nehmen das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) sowie weitere kantonalen Amtsstellen Stellung zur vorliegenden Planung. Der Vorprüfungsbericht des AGR nennt dazu verschiedene Anträge, einen Genehmigungsvorbehalt sowie Hinweise. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung wurden Änderungen und Ergänzungen an der baurechtlichen Teilgrundordnung ZPP 5 Bahnhofsgebiet vorgenommen. Die Änderungen und Ergänzungen werden in der nachfolgenden Tabelle dargelegt. Die detaillierte Bereinigungstabelle befinden sich in Anhang 2.

Vorgenommene Bereini-
gungen**7.4.1.1 Teilbaureglement, Anhang 1: Bestimmungen zur ZPP 5 Bahnhofsge-
biet**

Marginalie	Thema	Änderung, Ergänzung
Mass der Nutzung Sektor A	Verkauf/Detailhandel	Der minimale Anteil («überwiegend») von Verkauf/Detailhandel wurde präzisiert (Anteil muss >50% sein)
Mass der Nutzung Sektor A	Technische Dachauf- bauten	Präzisierung der Messweise
Mass der Nutzung Sektor A	Rücksprung Energiean- lagen (Dach)	Die Bestimmung zum allseitigen Rücksprung von mind. 2.0 m für Energiegewinnungsanlagen bis 1.50 m Höhe wird ersetztlos gestrichen
Mass der Nutzung Sektor B	Gesamthöhe	Gesamthöhe wird gestrichen, da die Festlegung der Fassadenhöhen (Fh tr und Fh gi) hinreichend sind. Attikas werden ausgeschlossen.
Erschliessungsgrund- sätze	Bushaltestelle	Die Bestimmungen zur Lage der neu angeordneten Bushaltestelle «Bahnhof Nidau» wird ersetztlos gestrichen
Energie	Nahwärmeverbund	Präzisierung der Bestimmungen, Angleichung an Musterbaureglement Kanton
Hochwasserschutz	Schutzkote	Festlegung Schutzkote von 431.30 m ü.M.) für Hochwassergefahren und Definition Schutzmassnahmen
Lärmschutz	Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung Lärmempfindlichkeitsstufe. • Hinweis auf Lärmgutachten und geeignete Massnahmen im Gutachten. • Festlegung Pflicht zur Festlegung Massnahmen auf Stufe UeO. • Festlegung Pflicht zum Nachweis Einhalten IGW im Baubewilligungsverfahren. • Regelungen zum Umgang bei Änderungen im übergeordneten Recht (USG/LSV).

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 9. Dezember 2025 die Bereinigungen zur Vorprüfung beraten und das Planungsdossier zur öffentlichen Auflage verabschiedet.

7.5 Öffentliche Auflage

Auflagefrist und
Ergebnis

Mit der Publikation im amtlichen Anzeiger vom 22. Januar 2026 und im Amtsblatt vom 21. Januar 2026 wird die öffentliche Auflage bekannt gemacht. Das Planungsdossier Änderung des Teilbaureglements Altstadt mit Änderung der Art. 603 und 604 des Teilbaureglements Altstadt sowie dem Neuerlass der ZPP 5 Bahnhofgebiet liegt vom 23. Januar 2026 bis 23. Februar 2026 in der Abteilung Infrastruktur der Stadt Nidau öffentlich auf und kann während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Die Unterlagen des Planungsdossiers sind zudem unter www.nidau.ch eingesehen werden. Innerhalb der Auflagefrist kann gegen die geplanten Änderungen bei der Abteilung Infrastruktur der Stadt Nidau schriftlich und begründet Einsprache und Rechtsverwahrung eingereicht werden.

7.6 **Beschluss**

Beschluss Gemeinderat *Ausstehend.*


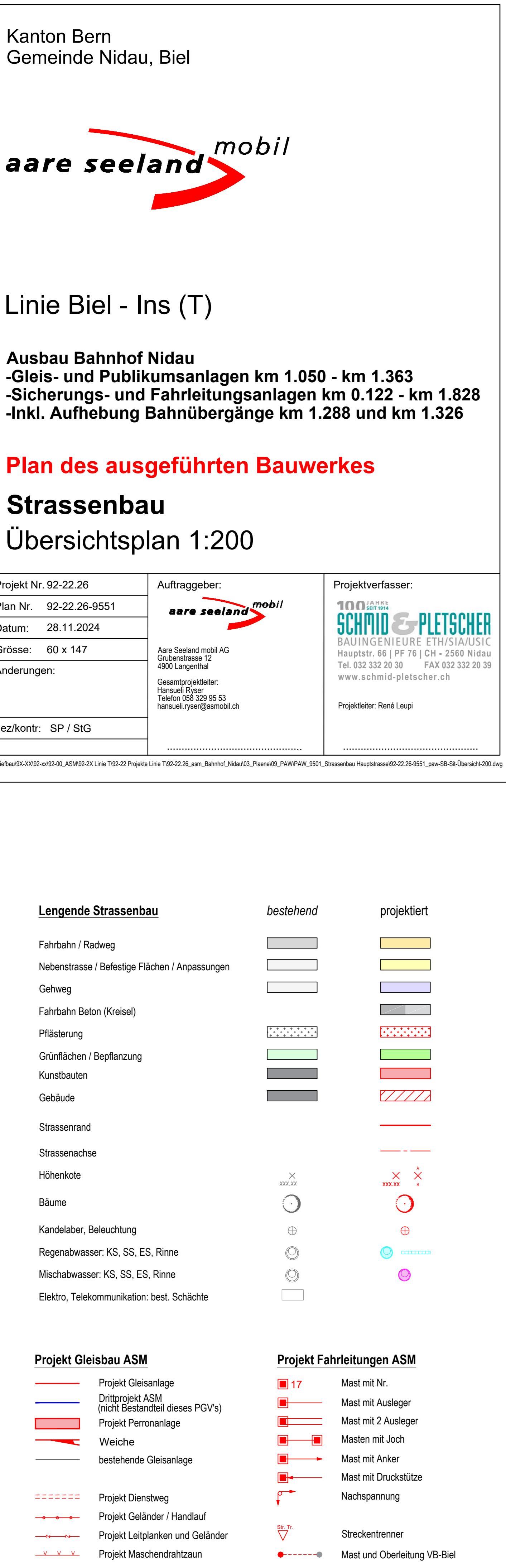
Beschluss Stadtrat *Ausstehend.*

Anhang

Anhang 1 **Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»**

Aare Seeland mobil AG, Langenthal
Situationspläne des ausgeführten Projekts 28.11.2024

- Situation Strasse / Bahn
- Situation Publikumsanlagen



Kanton Bern Gemeinde Nidau, Biel

aare seeland mobil

Linie Biel - Ins (T)

Ausbau Bahnhof Nidau

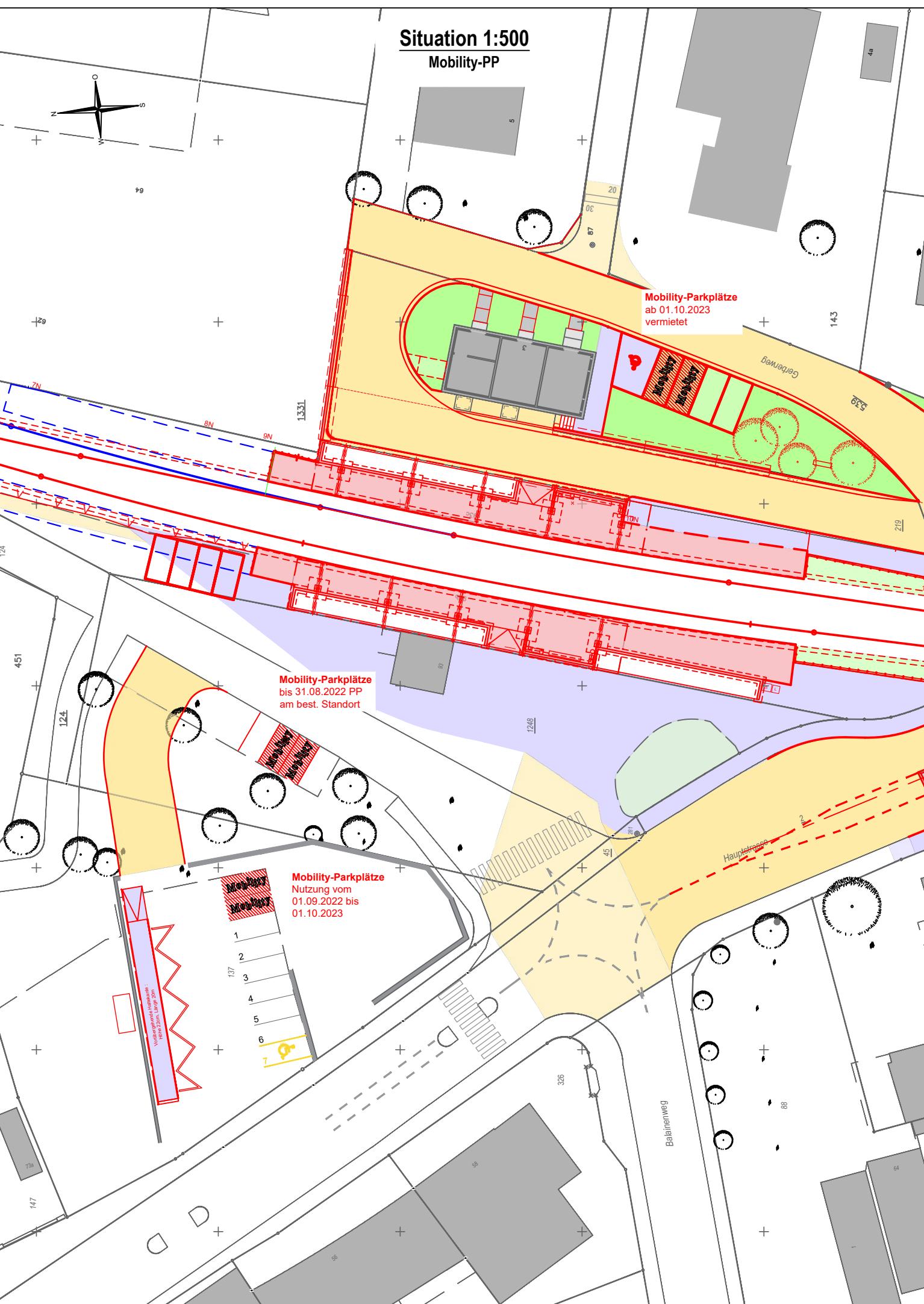
- Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
 - Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
 - Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Plan des ausgeführten Bauwerkes

Strassenbau

Situation Mobility-Parkplätze 1:500

Projekt Nr. 92-22.26	Auftraggeber:  Aare Seeland mobil AG Grubenstrasse 12 4900 Langenthal	Projektverfasser: 100 JAHRE SEIT 1914 SCHMID & PLETSCHER 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
Plan Nr. 92-22.26-9941		
Datum: 28.11.2024		
Grösse: 30 x 42		
Änderungen:		Projektleiter: René Leupi
gez/kontr: SR / SP		



Anhang 2 Bereinigungstabelle Kant. Vorprüfung

18. November 2025:

Einwohnergemeinde Nidau

Änderung baurechtliche Teilgrundordnung Altstadt, ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet

Bereinigung Vorprüfung

18.11.25/BHP

Stand: 10. November 2025

violette Schrift: Inhalte Vorprüfungsbericht AGR

Thema	GV	Vorbehalte, Bemerkungen, Empfehlungen, Hinweise	Stellungnahme / Bereinigung	Änderungen		
				Nr.	mat. form.	P
VPB	Allgemeine Themen					V
					EB	
1	4.1	Nutzungsänderung		H		
			Auf S. 14 des Erläuterungsberichtes steht, dass für die neue ZPP der Nutzungszonplan sowie der Bauzonenplan geändert werden. Zudem werden im Teilbaureglement Altstadt konkrete Bestimmungen eingefügt. Es wird jedoch nicht näher ausgeführt, welche Nutzungsänderung nun tatsächlich vorgenommen wird. Es ist deshalb präzise aufzuführen, welche Nutzung in den aktuell gültigen Plänen vorhanden ist und somit welche Nutzungsänderung vorgenommen wird, damit die Planung nachvollziehbar und abschliessend beurteilbar ist. Aufgrund der Tatsache, dass die Nutzungsänderung nicht näher ausgeführt worden ist, können auch folgende Themen nicht abschliessend geprüft werden und sind, sofern betroffen, von der Gemeinde noch abzuhandeln:	Zur Aufhebung dieser altrechtlichen Bestimmungen im Planungsgebiet dient neu Art. 604 Abs. 2 TBR Alstadt.		x
2	4.1	1. Lemma Bauzonengröße		H		
			Bauzonengröße: Gemäss Art. 47 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 ist im Rahmen von Nutzungsplänen darzulegen, wo Nutzungsreserven bestehen. Bei allen Ein-, Um- und Auszonungen von unüberbauten Bauzonen sind somit Nachweise über die unüberbauten Bauzonen im gesamten Gemeindegebiet und für alle Zonentypen vorzulegen. Sofern es sich beim vorliegenden Erlass der ZPP um eine Umzonung handelt, bei welcher unbebaute Parzellen betroffen sind, ist der Nachweis über die unüberbauten Bauzonen nachzuführen.	Die Nachweise über unüberbauten Bauzonen werden im Rahmen der Genehmigung beigebracht.		x
3	4.1	2. Lemma Wohnbaulandbedarf WBB		H		
			Berechnung des tatsächlichen Wohnbaulandbedarfs: Falls es sich bei der Nutzungsänderung um eine Umzonung von nicht Wohn-, Misch- oder Kernzone (WMK) in WMK handeln würde und diese Fläche noch unbaut ist, dann würde der Wohnbaulandbedarf WBB geltend gemacht.	Nutzung ALT: Nutzungsart ist Kernzone und damit bereits WMK Nutzung NEU: weiterhin WMK Daher: kein Handlungsbedarf und es wird kein Wohnbaulandbedarf WBB geltend gemacht.		x
4	4.1	3. Lemma Siedlungsentwicklung nach innen		H		
			Siedlungsentwicklung nach Innen: Falls aufgrund der Nutzungsänderung Wohnbaulandbedarf geltend gemacht wird, die Gemeinde über diesen verfügt und beansprucht, hat die Gemeinde die Nachweispflicht SEin nach A_07 des kantonalen Richtplans einzurichten. Die Gemeinde hat im Rahmen der Revision der übrigen Stadtgebiete bereits eine Potenzialstudie Siedlungsentwicklung nach innen erarbeitet. Auf diese Studie wird auf den S. 10 und 11 des Erläuterungsberichtes bereits Bezug genommen. Dies wäre somit einfach noch in den Zusammenhang mit dem Wohnbaulandbedarf zu stellen.m betroffen, von der Gemeinde noch abzuhandeln:	Es wird kein Wohnbaulandbedarf geltend gemacht, somit ist keine Nachweispflicht verbunden. Die Potenzialstudie zum gesamten Stadtgebiet wie auch die Studien auf dem Areal durch das Bearbeitungsteam Rolf Mühlenthaler und Toni Weber (Kap. 4) dokumentieren die Entwicklungsoptionen und Potenziale. Die Machbarkeit einer Überbauung wurde nachgewiesen.		x
5	4.2	AGR, Haushälterische Bodennutzung	x	GV		
			Bei den unüberbauten Flächen innerhalb der Bauzone ist im Einzelfall aufzuzeigen, wie den übergeordneten Planungsgrundsätzen, namentlich der Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung (Art. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) vom 22. Juni 1979) und der Schonung der Landschaft (Art. 3 Abs. 2 RPG) sowie dem Gebot der Siedlungsentwicklung nach innen (Art. 54 Abs. 2 Bst. I BauG), entsprochen wird. Gemäss dem Geoprotal handelt es sich bei einem Teil der Fläche innerhalb des Planungsperimeters um eine grössere unüberbaute Bauzone. Das Thema wird nicht näher ausgeführt. Im Rahmen von Planerlassverfahren sind auf grösseren unüberbauten Bauzonen Verdichtungsmöglichkeiten und minimale Nutzungsdichten zu prüfen und umzusetzen. Im Einzelfall ist aufzuzeigen, wie dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung und der Schonung der Landschaft durch «Verdichtung» entsprochen wird. Dies ist noch nachzuweisen.	Für das Planungsgebiet wurden umfassende Bebauungsstudien durchgeführt und es wurde ein Richtprojekt entwickelt (Mühlenthaler/Weber). Die Studien sind in Kap. 4 des EB dokumentiert und die Nachweise der Bebaubarkeit für die unüberbaute Bauzone damit erbracht. Die minimalen Nutzungsdichten wurden in der ZPP 5 festgeschrieben.		x
6	4.3	AGR, OIK, Wasserbau AGR	x	H GV		
			Aus wasserbaulicher Sicht ergeben sich keine Berührungspunkte mit der Änderung der baurechtlichen Teilgrundordnung der ZPP Nr. 5. Das Gebiet liegt in der Restgefährdung (Wassergefahren). Sensible Bauten und Anlagen sind gemäss Art. 6 BauG gegen die Einwirkung der Naturgefahr zu schützen. Die Schutzkote HW ₃₀₀ beträgt 431.30 m.ü.M., alle Öffnungen und Zugänge müssen über dieser Schutzkote erfolgen oder sind entsprechend abzudichten. AGR: Gemäss unserer Analyse werden die Naturgefahren einzig beim Inhalt des Schutzplans erwähnt, im Erläuterungsbericht wird auf die Thematik der Naturgefahren nicht näher eingegangen. Das Thema Naturgefahren ist im Erläuterungsbericht abzuhandeln, andernfalls ist den Anforderungen von Art. 47 RPV nicht genügend Rechnung getragen.	EB wird in Kap. 2.6 mit Kapitel Naturgefahren sowie in Kap. 5.3 bei den Planungsmassnahmen ergänzt. Die Höhenverhältnisse im Perimeter ZPP 5 präsentieren sich so, dass OK Hauptstrasse (ca. 432.60 m.ü. M.) und Zihlstrasse (ca. 432.80 m.ü. M.) deutlich über der Schutzkote liegen. Ergänzung TBR: - Die Schutzkote für Hochwassergefahren beträgt 431.30 m.ü. M. Öffnungen und Zugänge sind oberhalb dieser Kote anzurichten oder wasserdrückt auszuführen.	x	x

Thema		Thema	GV mat.	Vorbehalte, Bemerkungen, Empfehlungen, Hinweise form.		Stellungnahme / Bereinigung	Änderungen			
Nr.							P	V	EB	
7	4.4	OIK III - Strassenverkehr/Erschliessung AGR	x	Das TBA OIK III hält in seinem Fachbericht fest, dass der Zonenperimeter auch Teile der Kantonstrasse betrifft. Planungsgeschäfte, welche die Kantonstrasse betreffen, werden im Verfahren der kantonalen UeO durchgeführt (Art. 29 Strassengesetz). Aus diesem Grund ist das Gebiet der Strassenparzellen Nr. 2 und 396 aus dem ZPP-Perimeter zu entlassen.	GV	Die Parzellen Nr. 2 und 396 der Kantonstrasse (Hauptstrasse) werden aus dem Perimeter ZPP 5 entlassen. Die neue Perimetergrenze der ZPP 5 entlang der Kantonstrasse wird auf die Parzellenmutationen gemäss Geometerdaten AV vom November 2025 abgestimmt.				
			x		GV	Weitere Anpassungen: Als Konsequenz der Verkleinerung des Perimeters ZPP 5 werden auch die Parzellen Nr. 1185 (Knetnauweg) und Parzelle 181 (Ecke Knetnauweg/Hauptstrasse) aus dem Perimeter ZPP 5 entlassen. Parzelle 181 wird im Nutzungszonplan der Grünzone und im Bauklassenplan der Bauklasse K zugewiesen, analog der im Rahmen der TGO Altstadt am Knetnauweg vorgenommenen Festlegungen.	x	x		
8	4.4	OIK III - Strassenverkehr/Erschliessung AGR	x	4. Lemma: Das TBA OIK III fordert, dass der vierte Abschnitt bei den Erschliessungsgrundsätzen gestrichen wird, da die Haltekante bereits festgelegt und teilweise gebaut ist. Nach Rücksprache mit dem TBA OIK III kann festgehalten werden, dass der besagte Abschnitt aus heutiger Sicht keinen Sinn macht, da der Inhalt umgedreht werden müsste. So wie er eingereicht wurde, muss sich die Lage der Haltekanten der Gestaltung des öffentlichen Raums anpassen. Aber es ist durch den bereits erfolgten Bau resp. der sich im Bau befindlichen Kante gerade umgekehrt. Der übrige Raum hat sich den neuen Haltkanten anpassen. Die Standorte der neuen Haltekanten wurden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Nidau festgelegt und sind nunmehr gebaut resp. im Bau. Sie lassen der Stadt Nidau immer noch genügend Gestaltungsfreiheiten übrig. Somit ist die Bestimmung entweder entsprechend den vorewähnten Ausführungen anzupassen oder zu streichen.	GV	Streichung wird vorgenommen. Die Lage der neu angeordneten Bushaltestelle «Bahnhof Nidau» ist mit der Gestaltung des öffentlichen Raums, einschliesslich dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Ortsumfahrung Nidau abzustimmen.		x	x	
9	4.5	OIK III - Strassenlärm AGR	x	Die ZPP wird der Mischzone B zugeordnet, in welcher die ES III gilt. Gemäss dem TBA OIK III könnte je nach Bauweise die geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten sein. Deshalb ist in den Überbauvorschriften (UeV) festzulegen, dass ein Lärmgutachten erstellt und eingereicht wird, welches aufzeigt, mit welchen Massnahmen die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden können. Das AGR kommt bei seiner Beurteilung zum Schluss, dass bereits auf Stufe ZPP nachzuweisen ist, dass im Rahmen einer späteren Planung geeignete Lösungen gefunden werden können, da es sich andernfalls um eine untaugliche Planung handeln würde. Deshalb ist bei der vorliegenden Planung nachzuweisen, dass die Planung aus Sicht Strassenlärm machbar ist (Machbarkeitsnachweise).	GV	Im Lärmgutachten der Prona AG vom 8.9.2025 wird die Machbarkeit einer Bebauung nachgewiesen, TBR wird mit folgenden Bestimmungen zum Lärmenschutz ergänzt: - Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV. - Für geeignete Lärmenschutz Massnahmen im Sinne der Vorsorge wird auf das Lärmgutachten der „Prona AG“ vom 08.09.2025 verwiesen. - Massnahmen zum Lärmenschutz sind auf Stufe Überbauungsordnung festzulegen. - Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach Lärmenschutz-Verordnung (LSV) ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. - Können aufgrund der Revision des Umweltschutzgesetzgebung (Art. 22 und 24 USG) sowie der zur Zeit laufenden Revision der Lärmenschutzverordnung (LSV) die Immissionsgrenzwerte mit anderen Massnahmen eingehalten werden, ist die Einhaltung der revidierten Lärmenschutzbestimmungen in einem Gutachten nachzuweisen. Diese bedürfen der Zustimmung durch die zuständigen Behörden.		x	x	
10	4.5	OIK III - Lärm AÖV		Das AöV hält in seinem Fachbericht fest, dass das "Bahnhofgebiet", wie der Name schon sagt, durch den Bahnhof geprägt ist. Daher ist dieses Gebiet von der Thematik des Eisenbahnlärmes betroffen. Der erläuterte Vortrag beschreibt die Art der Empfindlichkeitszone III, erwähnt aber nicht die Notwendigkeit, dass jeder Bau- oder Änderungsantrag von einem Lärmgutachten begleitet werden muss, um sicherzustellen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. (H)	H	Kenntnisnahme. Siehe Punkt 10. Lärmgutachten liegt vor			x	
11	4.6	AD, Archäologie AGR		Das Archäologische Schutzgebiet wird im Erläuterungsbericht erwähnt und es ist im Teiltonenplan hinweisend dargestellt. Bei Bauarbeiten entlang der alten ZHl konnten wiederholt archäologische Überreste von Seefahrersiedlungen dokumentiert und geborgen werden. Aus archäologischer Sicht spricht nichts gegen die Änderung der ZPP. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass im Projektperimeter weitere archäologische Reste zum Vorschein kommen könnten. Der Archäologische Dienst des Kantons Bern behält sich darum vor, im Rahmen des Baugesuchverfahrens Auflagen im Zusammenhang mit den für die Neubauten vorgesehenen Bodeneingriffe einzureichen. Der archäologische Dienst hat mit Fachbericht vom 10. April 2025 Stellung genommen. Das archäologische Schutzgebiet wird im Erläuterungsbericht erwähnt und ist im Teiltonenplan hinweisend dargestellt. Der archäologische Dienst weist darauf hin, dass er sich im Rahmen des Baugesuchverfahrens vorbehält, Auflagen im Zusammenhang mit den für die Neubauten vorgesehenen Bodeneingriffe einzureichen.	H	Kenntnisnahme			x	
12	4.7	KL, Störfallvorsorge		Das kantonale Laboratorium hat mit Fachbericht vom 21. März 2025 Stellung genommen. Daraus ergeben sich folgende Themen bzw. Punkte: Die Planungsbehörde hat die Überprüfung der Einhaltung der Referenzwerte für das betroffene Planungsgebiet (ZPP 5 Bahnhofgebiet) in Kapitel 6.5 des Erläuterungsberichts ausgewiesen. Die Schlussfolgerung, dass die Risikorelevanz nicht gegeben ist, ist somit für das Kantonale Laboratorium nachvollziehbar.	H	Kenntnisnahme			x	
13	4.8	KDP, ISOS		Die KDP kann gemäss ihrer Stellungnahme dem Vorgehen, dass die Durchführung eines qualitätsichernden Verfahrens in der ZPP verankert wird, zustimmen. Anstelle der ausgearbeiteten städtebaulichen Leitlinien soll mit einem anerkannten qualitätsichernden Verfahren das zukünftige städtebauliche Konzept, unter Berücksichtigung des Ortsbildes und der ISOS-Vorgaben, erarbeitet werden. Die KDP ist mit den vorliegenden ZPP-Bestimmungen einverstanden. (H)	H	Kenntnisnahme				

Thema Nr.	GV mat.	Thema form.	Vorbehalte, Bemerkungen, Empfehlungen, Hinweise	Stellungnahme / Bereinigung	Änderungen		
					P	V	EB
14	4.9	AGR	Wir weisen darauf hin, dass der Perimeter der ZPP gemäss kantonaler Klimakarte bereits heute eine sehr ungünstige bioklimatische Belastungssituation aufweist und stellen fest, dass die Sorge um das Stadtklima öfters in Mitwirkungseingaben genannt wurde. Angesichts der voranschreitenden Klimaerwärmung und im Sinne einer vorausschauenden Planung empfehlen wir, Massnahmen zur Minderung von Hitzeinseln und zur Förderung eines erträglichen Stadtklimas von Anfang an konsequent vorzusehen. (H)	H			
		Nutzungszonenplan/Bauklassenplan					
15	5	AGR, Darstellung und Vermassung	Es ist auch noch der aktuelle Zustand des Bauzonen- und Nutzungszonensplans darzustellen, damit man den alten und neuen Zustand sieht. Bei den festgestzten Inhalten fehlen noch gewisse Vermassungen (sowohl im Bauzonen- wie auch im Nutzungszonensplan)	GV	Der Zustand ALT als geltender rechtsgültiger Zustand der Nutzungsplanung innerhalb des Änderungsperimeters wird in Kap. 2.7 EB ausführlich beschrieben. Dies sind im Wesentlichen die Festlegungen zum "Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kemzone" und darin integriert die UeO Kemzone Gebiet D und ZPP Gebiet C "Bahnhofgebiet". Zur Aufhebung dieser altrechtlichen Bestimmungen im Planungsgebiet dient neu Art. 604 Abs. 2 TBR Alstadt.	x	x
		Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt			Die festgelegten Grenzen erfolgen fast ausschliesslich entlang von Parzellengrenzen auf Basis der AV-Daten. Soweit nötig, wurden Vermassungen ergänzt. Es wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung bereits die		
16	6	AGR, Art der Nutzung	Sektor B: Beim Sektor B wird erwähnt, dass sich die Nutzungen grundsätzlich nach dem «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» richten wird. Wurde dieses PGV bereits genehmigt? Im Anhang sind einzig Auflageexemplare angehängt. Damit für die Nutzung auf dieses PGV verwiesen werden kann, hat das PGV genehmigt zu sein.	GV	Kap. 2.7 im EB wurde ergänzt. Die Plangenehmigung für den Bahnhofausbau wurde vom BAV mit Verfügung vom 14.9.2025 erteilt.	x	x
17	6	AGR, Abschnitt Mass der Nutzung	Sektor A, 6. Lemma: Die Hauptnutzfläche im 1. Vollgeschoss muss gemäss den Bestimmungen überwiegend dem Detailhandel/Verkauf dienen. Heisst dies min. über 50%? Dies ist zu präzisieren.	GV	Sektor A, 6. Lemma. Es wird beabsichtigt, die Hauptnutzflächen grossmehrheitlich dem Detailhandel/Verkauf zur Verfügung zu stellen. Die "überwiegend" bedeutet konkret, dass >50% der realisierten GfO im 1. Vollgeschoss (Erdgeschoss) durch Verkauf/Detailhandel genutzt werden muss. Dies lässt eine gewisse Flexibilität bei anderen publikumsorientierten Nutzungen zu. → Bestimmung wird angepasst - Das 1. Vollgeschoss ist als überhohes Geschoss auszustalten (mind. 4.5m Geschoss Höhe). Die Hauptnutzfläche im 1. Vollgeschoss muss überwiegend zu mehr als 50% dem Detailhandel/Verkauf dienen. Von dieser Bestimmung ausgenommen ist die Nutzung auf Parzelle 451.	x	x
18	6	AGR, Abschnitt Mass der Nutzung	Sektor A, 7. Lemma: Technisch bedingte Dachaufbauten dürfen den oberen Messpunkt des Flachdaches um max. 2.50 m überragen und nicht die Oberkante Flachdach. Dies ist zu korrigieren.	GV	Bestimmung wird präzisiert - Bei Flachdächern dürfen technisch bedingte Dachaufbauten wie Kamine (Heizung und Lüftung), Oberlichter und Luftraubauten die Oberkante Flachdach den oberen Messpunkt des höchsten Punkts der realisierten Dachkonstruktion um max. 2.50 m überragen. Sie müssen gegenüber der Fassadenlinie des darunterliegenden Vollgeschosses alleseitig einen Rücksprung von min. 4.0 m aufweisen.	x	x
19	6	AGR, Abschnitt Mass der Nutzung	Sektor A, 7. Lemma: Die Vorgabe des Rücksprungs für Energiegewinnungsanlagen ist gemäss dem Fachbericht des AUE zu streichen.	GV	Bestimmung wird gestrichen. Für Energiegewinnungsanlagen bis 1.50 m Höhe gilt ein alleseitiger Rücksprung von min. 2.0m.	x	x
20	6	AGR, Abschnitt Mass der Nutzung	Sektor B, 3. Lemma: Gilt GH nur für Flachdächer oder auch für Firstdächer? Dies soll präzisiert werden, da es sonst unklar ist.	GV	Festlegung zu GH = 14.00 m wird gestrichen. Es ist hinreichend, die Fh tr und die Fh gi festzulegen. Attikas werden ausgeschlossen. Änderung: Anzahl Geschosse: max. 3 Vollgeschosse. Es sind keine Attikas zulässig.	x	x
21	6	AGR, Abschnitt Erschliessungsgrundsätze	4. Lemma: Das TBA OIK III fordert, dass der vierte Abschnitt bei den Erschliessungsgrundsätzen gestrichen wird, da die Haltekante bereits festgelegt und teilweise gebaut ist. Nach Rücksprache mit dem TBA OIK III kann festgehalten werden, dass der besagte Abschnitt aus heutiger Sicht keinen Sinn macht, da der Inhalt umgedreht werden müsste. So wie er eingerichtet wurde, muss sich die Lage der Haltekanten der Gestaltung des öffentlichen Raums anpassen. Aber es ist durch den bereits erfolgten Bau resp. der sich im Bau befindlichen Kante gerade umgekehrt. Der übrige Raum hat sich den neuen Haltekanten anpassen. Die Standorte der neuen Haltekanten wurden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Nidau festgelegt und sind nunmehr gebaut resp. im Bau. Sie lassen der Stadt Nidau immer noch genügend Gestaltungsfreiheiten übrig. Somit ist die Bestimmung entweder entsprechend den vorerwähnten Ausführungen anzupassen oder zu streichen.	GV	Bestimmung wird gestrichen. Die Lage der neu angeordneten Bushaltestelle «Bahnhof Nidau» ist mit der Gestaltung des öffentlichen Raums, einschliesslich dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Ortsdurchfahrt Nidau abzustimmen.	x	x
22	6	AGR, Abschnitt Energie	Gemäss Art. 17 KEnG haben die Gemeinden beim Erlass von baurechtlichen Gestaltungsvorschriften darauf zu achten, dass die aktive oder passive Nutzung der Sonnenenergie nicht unnötig behindert wird. Die Vorschrift im (im Sektor A, 7. Lemma) Abschnitt «Mass der Nutzung» zu Energiegewinnungsanlagen auf Flachdächern (S. 6) kann den Einsatz von Solaranlagen behindern. Die Vorgabe bezüglich der Energiegewinnungsanlagen ist zu streichen. Stattdessen gelten die Bestimmungen für Flachdächer nach der Raumplanungsverordnung (RPV) Art. 32a Abs. 1bis. (GV)	GV	Siehe Nr. 19. Bestimmung wird gestrichen. Für Energiegewinnungsanlagen bis 1.50 m Höhe gilt ein alleseitiger Rücksprung von min. 2.0m.	x	x

Thema		Thema	GV mat. form.	Vorbehalte, Bemerkungen, Empfehlungen, Hinweise		Stellungnahme / Bereinigung	Änderungen		
Nr.							P	V	EB
23	6	AGR, Abschnitt Energie	x	Der Energieartikel für die Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» (Grundsätze zu Art. 401) entspricht der Musterregelung des Kantons nicht und ist an diese anzupassen (siehe Musterartikel im Fachbericht des AUE). (GV)	GV	Bestimmungen werden angepasst. Änderungen: - Innerhalb des Perimeters ZPP 5 Bahnhofgebiet sind alle Neubauten an das Fernwärmennetz «Energieverbund Bielersee» anzuschliessen, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe eine Anschlussmöglichkeit vorhanden ist und kein unverhältnismässiger Aufwand nachgewiesen wird. Die Anschlussmöglichkeit gilt als gegeben, wenn die Distanz zu einer Haupt- oder Verteilleitung kleiner als 50 Meter ist. - Wenn die Voraussetzungen von obigem Absatz gegeben sind, gilt die Anschlusspflicht auch für bestehende Gebäude, deren Heizung oder zentrale Anlage zur Warmwasserbereitung zu wesentlichen Teilen ersetzt wird. - Neubauten sind an den «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser) anzuschliessen. Art. 312 und 313 TBR gelten bestimmungsgemäss. Der letzte Passus wird gestrichen, da für die ZPP5 nun alleinstehende	x	x	x
24	6	AGR, Abschnitt Energie	x	Entsprechend sind sowohl das Wämenetz, an welches angeschlossen werden soll, als auch die Distanz, ab welcher eine solche Anschlusspflicht gilt, anzugeben. Hier wird die Bezeichnung «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser) verwendet. Das Wämenetz ist jedoch konkret zu benennen (Energieverbund Bielersee). (GV)	GV	siehe Nr. 23	x	x	
25	6	AGR, Abschnitt Energie	x	Das AUE begrüßt die erwähnte Anschlusspflicht an das Wämenetz. Es stellt jedoch fest, dass der vorgegebene Energieträger nicht mit dem Richtplan Energie der Gemeinde übereinstimmt. Für die ZPP 5 ist im Richtplan die Nutzung von Gas und Wasser vorgesehen. Das AUE empfiehlt, den Richtplan bei der nächsten Revision entsprechend zu aktualisieren. (E)	E	Kenntnisnahme			
		Erläuterungsbericht							
26	7	AGR, EB		Auf S. 10 des Erläuterungsberichtes wird der Stand der verschiedenen Verfahren zur Ortsplanungsrevision der Stadt Nidau erläutert. Wir empfehlen, diesen Stand zu aktualisieren. (E)	E	Kenntnisnahme			
		Empfehlungen und Hinweise							
27	8	AGR, AWA GEP		Das AWA weist in seinem Fachbericht darauf hin, dass sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen gemäss aktuellem generellem Entwässerungsplan (GEP) zu erschliessen sind. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen im GEP nicht vorgesehen ist, muss das Teilprojekt «Entwässerungskonzept» durch den GEP-Ingenieur nachgeführt werden. (H)	H	Kenntnisnahme			
28	8	AGR, AWA GWP		Weiter hält das AWA in seinem Fachbericht fest, dass sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen gemäss den aktuellen generellen Wasserversorgungsplan (GWP) zu erschliessen und mit der zuständigen Wasserversorgung abzusprechen sind. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen in der GWP nicht vorgesehen ist, muss diese vorgängig durch den GWP-Ingenieur nachgeführt werden. (H)	H	Kenntnisnahme			
29	8	AGR, AöV		Das AöV weist in seinem Fachbericht darauf hin, dass sich die neue Bushaltestelle nicht in unmittelbare Nähe des Bahnhofs Nidau befindet, welcher zu einem Mobilitätsverkehrsknoten ausgebaut werden soll. Es ist deshalb zu prüfen, ob die Bushaltestelle nicht näher an den Bahnhof verschoben werden könnte. (H)	H	Kenntnisnahme			
30	8	AGR, ESB		Der Energie Service Biel/Bienne hält in seiner Stellungnahme verschiedene Hinweise zu den Fernwärmelieferungen und Gas- und Wasserleitungen fest. Insbesondere weisen sie darauf hin, dass eine Umlegung der Seewasserleitung nicht möglich ist. Der Energie Service Biel/Bienne ist bei der weiteren Planung frühzeitig zu kontaktieren. (H)	H	Kenntnisnahme			
		Weitere Bemerkungen in den Fachberichten							
31		AWA, Belastete Standorte		Ein kleiner Teil des Grundstücks mit der Parzellen-Nr. 1331 ist im Kataster der belasteten Standorte (KbS) mit der Nr. 07430036 aufgeführt. Die ZPP 5 Bahnhofgebiet wird vom Standort jedoch nicht tangiert.	H	Kenntnisnahme			
32		AUE, Abt. Immissionsschutz, Strasselärm		Unter Anwendung der Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten kann ermittelt werden, dass die Belastbarkeiten nicht überschritten werden. Daher stellt die Planung aufgrund ihrer nutzungsabhängigen Verkehrserzeugungspotentials die lokale Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht in Frage und trägt den Belangen der Luftreinhaltung im Bereich Strassenverkehr genügend Rechnung.	H	Kenntnisnahme		x	
33		AUE, Abt. Immissionsschutz, Industrie- und Gewerbelärm		Bei Grossverteilern sind bezüglich des Lärm schutzes auch die Lieferungen und der Güterumschlag relevant und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Eine Beurteilung des Lärm schutzes wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorgenommen. Der vorliegende Planungsstand liefert noch keine ausreichenden Anhaltspunkte. Die Planung trägt den Belangen des Immissionsschutzes genügend Rechnung und kann genehmigt werden.	H	Kenntnisnahme		x	
34		ESB, Fernwärme Energieverbund Bielersee		Im Perimeter gemäss Erläuterungsbericht haben wir bereits Wärmelieferverträge für die Objekte Zihlstrasse 62 und Zihlstrasse 52 abgeschlossen.	H	Der Sachverhalt wird im EB angepasst. EB, Kap. 5.3		x	
35		AUE, Energie		Wir empfehlen, den Richtplan Energie bei der nächsten Revision zu aktualisieren, sodass die Anschlusspflicht an das Wämenetz für die ZPP 5 im Richtplan vermerkt ist.	H	Kenntnisnahme			

Thema Nr.	Thema	GV mat. form.		Vorbehalte, Bemerkungen, Empfehlungen, Hinweise	Stellungnahme / Bereinigung	Änderungen		
		P	V			P	V	EB
36	s.b/b: RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss AGR			Die vorliegende Planung ist nachvollziehbar und folgt den vorgegebenen Massnahmen für Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Mit dem Erlass der ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur konkreten Entwicklung des zentral gelegenen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiets rund um den Bahnhof Nidau geschaffen. Zudem wird das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt. Mit der Entwicklung werden Wohn- und Arbeitsraum geschaffen und die Siedlungsqualität erhöht. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiets ist die Erarbeitung eines Mobilitätskonzept für das Mobilitäts- und	H	Kenntnisnahme		
37	s.b/b: Regionaler Velonetzplan AGR			Im Bericht zur Richtplanung (Richtplan Verkehr) wird das behördlichen verbindliche RGSK 2021 aufgeführt. Der Langsamverkehr wird im Bericht erwähnt (vgl. Kap. 6.2), der Bezug zum Regionale Velonetzplan Biel-Seeland f(2021) fehlt im Bericht. Gemäss dem Regionalen Velonetzplan führt eine kombinierte Komfort- und Direktroute entlang der Hauptstrasse und des Gerberweges. Diese ist bei der weiteren Arealplanung zu berücksichtigen. Im Übrigen ist die Änderung baurechtliche Teilgrundordnung Altstadt, Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet, gut nachvollziehbar und weist keine Widersprüche zu den regionalen	H	Der Sachverhalt wird im EB ergänzt. EB Kap. 6.2, S. 26: <i>Der regionale Velonetzplan (RVNP) führt auf der Haupt- sowie der Zihlstrasse sowie dem Gerberweg eine kombinierte Komfort- und Direkt-route. Die Anforderungen der beiden Kategorien sind in bei der Weite-ren Arealplanung zu berücksichtigen.</i>		x

Spalte F

H = Hinweis, A = Antrag, GV = Genehmigungsvorbehalt