

# PERSPEKTIVEN

STADTENTWICKLUNG NIDAU



## 4 A5-OSTAST: Wie sich Nidau vorbereitet

8 ORTSDURCHFART ALTSTADT: Sicherer, schöner und praktischer mit neuer Gestaltung

AU VERSO: PERSPECTIVES - Développement urbain Nidau



STADT NIDAU



**Blickwinkel** Foto: Anita Vozza

Nidau, Stadtgraben:  
Ein Spiegel ihrer Zeit.



## EDITORIAL

Liebe Nidauerinnen und Nidauer

«Perspektiven – Stadtentwicklung Nidau» erschien vor sechs Jahren zum ersten Mal. Entstanden war es aus dem Bedürfnis des Gemeinderates, die Bevölkerung aus erster Hand über die grossen Stadtentwicklungsprojekte zu informieren. Einige der damaligen Themen beschäftigen uns immer noch, neue sind dazugekommen.

Ein «Dauerbrenner» sind der Verkehr und die Verkehrsinfrastrukturen. Sie bilden auch den Schwerpunkt des Hefts, das Sie in den Händen halten. Von grösster Bedeutung für Nidau und die Agglomeration ist die Autobahnumfahrung. Der Ostast der A5 steht kurz vor der Eröffnung und der Baubeginn bei der Westumfahrung rückt näher. Bis zur Vollen- dung ums Jahr 2035 werden wir mit erschwerten Verhältnissen auf den Strassen leben müssen. Nidau, die Nachbargemeinden und der Kanton unternehmen grosse Anstrengungen, um die Herausforderungen zu bewältigen.

Bei der A5 und anderen grossen Vorhaben wie AGGLOlac oder der Schulraumplanung setzt sich der Gemeinderat für Lösungen ein, die dazu beitragen, dass Nidau die Stadt bleibt, in der wir alle gerne leben. Ich bin zuversichtlich, dass wir dabei weiterhin auf Ihre Unterstützung zählen dürfen.

**Sandra Hess,**  
**Stadtpräsidentin Nidau**

PS: Ihre Meinung ist uns wichtig. Richten Sie Ihre Anregungen an [info@nidau.ch](mailto:info@nidau.ch) oder Stadt Nidau, Schulgasse 2, Postfach 240, 2560 Nidau

### IMPRESSUM

PERSPEKTIVEN erscheint in unregelmässigen Abständen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung ohne Zustimmung der Herausgeberin ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung für elektronische und multimediale Systeme.

**Herausgeberin** Stadt Nidau,  
Schulgasse 2, Postfach 240,  
CH-2560 Nidau; [www.nidau.ch](http://www.nidau.ch),  
[info@nidau.ch](mailto:info@nidau.ch)

**Gesamtleitung** Stadtkanzlei Nidau  
**Texte/Redaktion** [textatelier.ch](http://textatelier.ch),  
Elfenaustrasse 5, 2502 Biel,  
[www.textatelier.ch](http://www.textatelier.ch)

**Fotos** Anita Vozza, Valérie Chételat  
(Seite 12)

**Grafik/Layout** virus Ideenlabor AG,  
Cornouillerstrasse 6, Postfach,  
2500 Biel 4, [www.virusad.com](http://www.virusad.com)

**Druck** witschidruck,  
Martiweg 3, 2560 Nidau



A5 | Eröffnung des Ostastes

# MIT DEM VERKEHR LEBEN

**Bis zur Fertigstellung der A5-Umfahrung wird der Verkehr in Nidau weiter zunehmen. Nidau und die Agglomerationsgemeinden bereiten sich auf die Herausforderungen vor.**

Rund 20 000 Motorfahrzeuge fahren an durchschnittlichen Werktagen durch die Altstadt von Nidau. Nach der Vollendung der A5-Westumfahrung inklusive Porttunnel in etwa 18 Jahren wird die Ortsdurchfahrt zwar eine Hauptverkehrsachse bleiben. Mit geschätzten 15 500 Fahrzeugen wird die Belastung für die Bevölkerung im Städtli aber spürbar geringer sein. Ohne Westumfahrung wären es dann zumal über 22 000 Autos und Lastwagen pro Tag!

## **Mehr Verkehr ab nächsten Herbst**

Die Inbetriebnahme des A5-Ostastes am kommenden 27. Oktober wird das Strassennetz im Osten der Agglomeration und im Stadtzent-

rum von Biel entlasten. Gleichzeitig wird der Verkehr aber im Gebiet des noch fehlenden Westastes (Brüggmoos–Nidau–Seevorstadt) zunehmen. Noch heikler wird es, wenn die Bauarbeiten am Westast beginnen (ab 2020). Die Bernstrasse, die Salzhäuserstrasse und andere Verbindungen werden zeitweise nur eingeschränkt oder gar nicht befahrbar sein. Der Verkehr muss dann über andere Routen geführt werden.

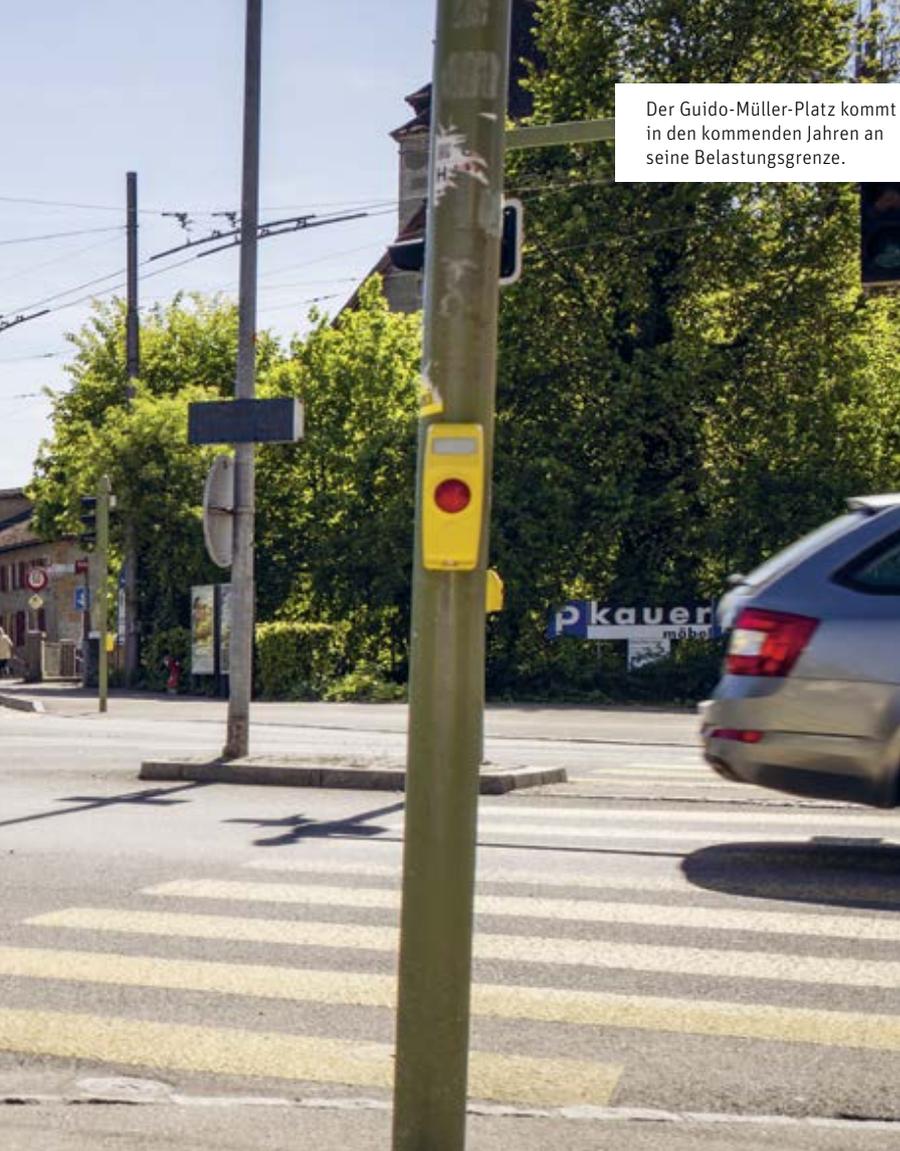
Was den Verkehr anbelangt, stehen also schwierige Zeiten bevor. Ohne korrigierende Massnahmen käme es wohl zum Verkehrskollaps mit negativen Folgen für Wirtschaft und Bevölkerung. Deshalb müssen Nidau und die Nachbargemeinden lernen, mit der Situation umzugehen. Die Planer und die Behörden der betroffenen Gemeinden und des Kantons arbeiten seit Jahren an Strategien und konkreten Massnahmen. Im Auftrag des Vereins seeland.biel/bienne hat ein Planungsbüro Vorschläge ausgearbeitet. Einige lassen sich sofort realisieren, andere erst in ein paar Jahren.

## **Umsteigen muss attraktiv sein**

Die meisten Massnahmen verfolgen vor allem ein Ziel: Die Menschen dazu bewegen, in der Stadt möglichst oft den öffentlichen Verkehr und das Velo anstatt das Auto zu benutzen – oder zu Fuss zu gehen. Die Bereitschaft umzusteigen wird sicher wachsen, wenn es häufiger staut auf den Strassen. Die Umsteiger dürfen aber nicht enttäuscht werden. Nur wenn sie mit dem Bus, dem Velo oder zu Fuss schnell und sicher ans Ziel kommen, wechseln sie nicht schon nach kurzer Zeit zurück aufs Auto. Wo sich Fussgänger, Velofahrerinnen und Automobilisten den knappen Platz teilen, gilt es, die schwachen Verkehrsteilnehmer zu schützen. Dieses Ziel verfolgt auch die geplante Neugestaltung der Hauptstrasse in der Altstadt (siehe Seite 8).

## **Die «Task Force» steht bereit**

Trotz neuer ÖV-Angebote, verbesserter Infrastrukturen und eines ausgeklügelten Verkehrsmanagements gibt es Unsicherheiten. Wie verhalten sich die Verkehrsteilnehmer,



Der Guido-Müller-Platz kommt in den kommenden Jahren an seine Belastungsgrenze.

## Mit Sofortmassnahmen gegen den Verkehrskollaps

Das «Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast» listet zahlreiche Massnahmen auf, die dazu beitragen sollen, die Verkehrsprobleme im Gebiet Port, Nidau und Biel bis zur Inbetriebnahme der A5-Westumfahrung zu bewältigen. Die Gemeinden des Vereins seeland.biel/bienne haben ein Programm zur Umsetzung der dringendsten Sofortmassnahmen bis zum kommenden Oktober bewilligt. Dazu gehören:

- Bildung einer Task Force Verkehr;
- Verkehrsmonitoring (ständiges Messen und Analysieren des Verkehrs);
- Erarbeiten eines Konzepts Verkehrsmanagement (lenken und dosieren der Verkehrsströme);
- Kommunikation und Mobilitätsmanagement (informieren, sensibilisieren und Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und das Velo schaffen).

Diese Massnahmen werden von Bund, Kanton, Region und Standortgemeinden gemeinsam finanziert. Weitere Sofortmassnahmen sind in Vorbereitung:

- Einrichten von sicheren und schnellen Veloverbindungen von Port respektive Ipsach über Nidau ins Zentrum von Biel sowie eines sicheren und bequemen Fussweges von Nidau zum Bahnhof (ab 2018/19);
- Bus-Versuchsbetriebe auf den Strecken Brügg-Bözingenfeld (ab Herbst 2017) und eventuell Biel-Ipsach Oberdorf (ab Herbst 2018 oder 2019)

Zusätzlich wird das ÖV-Angebot im Rahmen des Buskonzepts 2020 ausgebaut. Davon profitiert Nidau ganz direkt (siehe Artikel Seite 7).



Ein gutes ÖV-Angebot soll zum Umsteigen motivieren.

wenn der A5-Ostast eröffnet ist? Funktioniert die Verkehrslenkung wirklich so, wie es die Fachleute berechnet haben? Wie soll man reagieren, wenn die Autofahrer plötzlich eine unübersichtliche Quartierstrasse als Schleichweg benützen? Und was tun, wenn die Ampelsteuerung mit dem zusätzlichen Verkehr auf dem Guido-Müller-Platz überfordert ist?

Für solche Fälle und alle anderen, an die man noch gar nicht gedacht hat, gibt es eine «Task Force», also eine Art schnelle Eingreiftruppe. In diesem Gremium arbeiten Vertreter des Bundes, des Kantons, der Gemeinden, der ÖV-Betreiber und der Polizei eng zusammen. Nach der Eröffnung des Ostastes werden sie die Lage genau überwachen und wenn nötig eingreifen. Die «Task Force» muss rasch die erforderlichen Anpassungen am Verkehrsmanagement vornehmen können. Dieses Vorgehen hat sich auch andernorts bewährt, etwa beim Bau des unterirdischen Wankdorf-Kreisel in Bern.



Bernstrasse/Keltenstrasse mit Bahnübergang: Mit der neuen Lichtsignalanlage ist die Kreuzung für die kommenden Jahre gerüstet.

## A5-WESTAST: SO GEHTS WEITER

Vom 18. April bis am 23. Mai war das Ausführungsprojekt der A5-Westumfahrung (Westast, Zubringer rechtes Bielerseeufer mit Port-Tunnel und Vingelz-Tunnel) öffentlich aufgelegt. Betroffene konnten Einsprache erheben und ihre Rechte geltend machen. Nach der Bereinigung der Einsprachen und der Genehmigung durch das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird das Tiefbauamt des Kantons Bern das Detailprojekt ausarbeiten und die Bauarbeiten öffentlich ausschreiben. Die werden frühestens 2020 beginnen und rund 15 Jahre dauern. Voraussichtlich kann der Port-Tunnel bereits früher eröffnet werden. Dadurch würde die Altstadt von Nidau bereits vom Durchgangsverkehr entlastet.

→ Weitere Informationen: [www.a5-biel-bienne.ch](http://www.a5-biel-bienne.ch)

Im Januar haben Nidau und Biel ihre Vorstellungen von der langfristigen Entwicklung der Gebiete entlang des Westastes vorgestellt. Der Zweck der «Städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast» besteht darin, die Autobahn langfristig möglichst gut in das städtische Siedlungsgebiet einzubetten. Dazu überarbeiten die beiden Städte ihre baurechtlichen Grundordnungen. Dabei wollen sie die Chancen nutzen, die der Bau des Westastes mit

sich bringt. Zu diesen Chancen gehören die Aufwertung des Quartiers Weidteile und die Schaffung von besseren Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Zentrum von Biel und der Stadt Nidau sowie dem See. Ein weiteres Ziel ist die bauliche Erneuerung und Verdichtung des Gurnigel-Quartiers. Für die privaten Grundeigentümer in diesem Gebiet besteht aber kein unmittelbarer Handlungsdruck, sofern ihre Liegenschaften nicht direkt für den Bau der Autobahn beansprucht werden. Hingegen erhalten sie die Möglichkeit, ihre Grundstücke gemäss den neuen Bestimmungen zu überbauen und zu nutzen.

Gut 400 Personen und Organisationen haben sich anlässlich der öffentlichen Mitwirkung vom Januar und Februar zur Städtebaulichen Begleitplanung geäussert. Die Eingaben werden jetzt bearbeitet und in einem Mitwirkungsbericht beantwortet. Es dürfte noch mehrere Jahre dauern, bis der Nidauer Stadtrat und allenfalls die Stimmberechtigten (fakultatives Referendum) abschliessend über die neuen Bau- und Nutzungszonenpläne befinden werden.

→ Weitere Informationen: [www.biel-nidau-2050.ch](http://www.biel-nidau-2050.ch)



Bald fährt der Trolleybus bis ins Quartier Beunden.

öv | Neue Linie für Nidau

# MEHR BUSSE UND MEHR HALTESTELLEN

**Das Buskonzept 2020 verbessert das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Nidau ab Ende 2019. Vor allem das Quartier Beunden profitiert.**

Wer westlich der Dr.-Schneider-Strasse wohnt, wird mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs nicht gerade verwöhnt. In Seenähe und im Quartier Beunden kann die Fussdistanz zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle bis fast einen Kilometer betragen. Das wird sich bald ändern. Kürzlich hat das Berner Kantonsparlament dem Ausbau des ÖV-Angebots in der Agglomeration Biel zugestimmt. Profitieren wird insbesondere die Bevölkerung von Nidau. Die Umsetzung des Buskonzepts 2020 erfolgt in zwei Schritten ab Dezember 2017 und ab Dezember 2019. 2017 ändert sich noch nicht viel, einzig die Linie 8 (Nidau–Port–Mühlefeld–Bahnhof Biel) wird zur Linie 6 und führt neu bis zum Spitalzentrum.

## **Bessere Abdeckung mit zwei Linien**

Der eigentliche Aus- und Umbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Biel erfolgt zwei Jahre später. Dann wird Nidau nicht mehr mit einer sondern mit zwei Linien bedient. Die Linie 4 führt wie bisher durch die Altstadt, endet dann aber statt beim ASm-Bahnhof erst südlich des Nidau-Büren-Kanals. Parallel dazu wird die neue Linie 3 die Dr.-Schneider-Strasse und den Beundenring befahren. Ihre Endhaltestelle wird sich bei der ASm-Station Beunden befinden. Die Linien 3 und 4 werden im 15-Minuten-Takt betrieben (Randzeiten und Sonntage:

20-Minuten-Takt). Gegenüber heute bedeutet das für die Haltestellen der Linie 4 eine reduzierte Frequenz. Kompensiert wird dies mit dem neuen Angebot der Linie 3. Wer im Einflussbereich beider Linien wohnt, wird weiter alle 7½ Minuten eine Verbindung nach Biel haben. Die Bevölkerung in Seenähe und im Quartier Beunden erhält zum ersten Mal überhaupt einen ÖV-Anschluss «vor der Haustür».

Ebenfalls positiv: Die Verlängerung der Linie 4 und die neue Linie 3 können ohne kostspielige neue Fahrleitungen realisiert werden. Die Trolleybusse werden die neuen Streckenabschnitte nämlich «im Batteriebetrieb» zurücklegen. Hingegen braucht es bei der Endstation Beunden der Linie 3 eine Wendeschleife. Die Endhaltestelle der Linie 4 könnte sich beim Ruferheim befinden, denkbar ist aber auch, dass die Busse im Kreuzweg-Kreisel wenden.

## **Pendler zum Umsteigen bewegen**

Die Nidauer Behörden erhoffen sich von einem guten ÖV-Angebot einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsentlastung auf den Strassen während des Baus der A5-Westumfahrung (siehe auch Artikel Seite 4). Weitere Ausbauschritte beim ÖV werden geprüft. Ein Vorschlag besteht darin, die etwas abseits der ASm-Linie liegenden Quartiere von Ipsach zu erschliessen – zum Beispiel mit einer direkten Busverbindung zum Bieler Bahnhof oder mit einem Ortsbus, der die Ipsacher zur nächsten ASm-Haltestelle bringt. Damit erhielten mehr Ipsacher einen Anreiz, den öffentlichen Verkehr zu benützen. Auch das würde die stark befahrene Nidauer Altstadt entlasten.



Ortsdurchfahrt | Planung des Kantons

# ZEITGEMÄSSES KLEID FÜR DIE ALTSTADT

Die heutige Strassengestaltung führt immer wieder zu gefährlichen Situationen.

## Die Hauptstrasse im Stedtli genügt den heutigen Ansprüchen nicht mehr. Mit einer Umgestaltung will der Kanton die Mängel beheben.

Vor 200 Jahren war der Strassenraum in der Altstadt eine offene, grosszügige Fläche, wo sich jeder frei bewegen konnte – eher Platz als Strasse, sporadisch befahren von einem Fuhrwerk, das sich durch die engen Stadttore gezwängt hatte. Später mussten die Tore dem ständig wachsenden Verkehr weichen. Heute ist die Altstadt vor allem Hauptstrasse, Ortsdurchfahrt, Arbeitsweg für Pendler.

Am meisten Raum nimmt die 9 Meter breite Fahrbahn ein. Beidseits der Strasse und der parkierten Autos bleibt für die Fussgänger wenig Platz. Hohe Trottoirabsätze bilden eine Stolpergefahr, Veloständer und Auslagen der Geschäfte sind Hindernisse. Vor allem für Kinder und Betagte ist es unangenehm, die breite Strasse zu überqueren. Zwar hat es Fussgängerstreifen, doch parkierte Autos behindern die Sicht. Besonders die Einmündungen der Weyermattstrasse und der Schulgasse sind

unübersichtlich. Bedrängt fühlen sich die Velofahrer. Sie werden oft überholt und müssen gleichzeitig die parkierten Autos im Auge behalten – jederzeit kann eine unvorsichtig geöffnete Autotür ein riskantes Ausweichmanöver nötig machen. Solche Situationen führten zu einigen der 33 Verkehrsunfälle zwischen 1. März 2011 und 29. Februar 2016 (erfasster Abschnitt: Guido-Müller-Platz bis Bahnhof ASm).

### Der Kanton muss handeln

Besitzer der Hauptstrasse ist der Kanton Bern. Dessen Fachleute haben «verkehrstechnische Sicherheitsdefizite» im Nidauer Stedtli festgestellt. Da der Kanton in der Verantwortung steht, kann er diese Erkenntnis nicht einfach ignorieren und muss handeln. Die einfachste Lösung bestünde darin, die Sichtverhältnisse zu verbessern, indem die Anzahl Parkplätze reduziert wird. Weniger Parkplätze im Stedtli? Die Restaurants und Ladenbesitzer hätten wenige Freude daran.

Das kantonale Tiefbauamt setzt zum Glück auf eine ausgewogenere Lösung. Sein Konzept sieht eine Neugestaltung des Strassenraums vom Schloss bis zum Knettnauweg vor. Deren

Ziel besteht darin, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und gleichzeitig den öffentlichen Raum zu attraktivieren. Dazu wird der knappe Platz im Stedtli ein bisschen gerechter verteilt: Fussgänger, Velofahrerinnen, Anwohner und Gewerbebetriebe erhalten etwas mehr Raum, Autos und Lastwagen etwas weniger. Und so sieht die neue Verteilung aus:

- Fahrbahn, 6.60 m breit: Zwei Lastwagen können kreuzen, bei Gegenverkehr kann man Velos aber nicht mehr überholen. Dank schräg abgeflachten Randsteinen können Velofahrer in brenzlichen Situationen auszuweichen. Da die Fahrbahn deutlich schmaler als heute ist, wird das Queren für Fussgänger einfacher. Vorgeschlagen werden Bushaltestellen auf der Fahrbahn bei der UBS und der BEKB.
- Beidseits der Fahrbahn gibt es «multifunktionale» Nutzflächen von je etwa 5.50 m Breite. Auf diesen parkieren Autos in sicherem Abstand zur Fahrbahn. Es bleibt genug Platz für Fussgänger, Geschäftsauslagen und Bistrotische. Die Nutzung dieser seitlichen Bereiche lässt sich den Bedürfnissen anpassen.

#### **Aufeinander Rücksicht nehmen**

Die so umgestaltete Hauptstrasse soll alle Verkehrsteilnehmer dazu bringen, vermehrt aufeinander Rücksicht zu nehmen. Um die «Koexistenz» zu fördern, schlagen die Verfasser des Konzepts zudem vor, auf dem ganzen Abschnitt ein Tempolimit von 30 km/h einzuführen und die meisten Fussgängerstreifen aufzuheben. Diese Massnahmen haben sich andernorts bewährt,

um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verstetigen. Nicht vergessen sollte man zudem, dass der Verkehr schon heute mit 30 km/h oder sogar noch langsamer durchs Stedtli rollt – jedenfalls in den Stosszeiten.

#### **Es geht nicht ohne Kompromisse**

Positiv ist, dass der Kanton frühzeitig die Nidauer Behörden, das Gewerbe, die Hauseigentümer, die Verkehrsbetriebe, Pro Velo und die Denkmalpflege einbezogen hat. Damit wurde es möglich, unterschiedliche Anliegen zu berücksichtigen. Von allen Beteiligten war dennoch Kompromissbereitschaft gefordert.

Der Gemeinderat hat sich anlässlich der öffentlichen Mitwirkung im Frühjahr mit der Planung beschäftigt und vertritt die Haltung: Insgesamt profitiert Nidau von der Umgestaltung, die vollständig vom Kanton finanziert würde. Sie wertet das Stedtli optisch auf, beruhigt und verstetigt den Verkehr, erhöht die Sicherheit. Die Bedingungen für Geschäfte, Restaurants, Anwohner und Passanten werden attraktiver.

Im Moment handelt es sich bei dieser Planung aber erst um ein Vorprojekt. Die Auswertung der Mitwirkungseingaben durch die kantonalen Behörden wird zeigen, ob sich die Nidauerinnen und Nidauer mit dem vorgeschlagenen Gestaltungs- und Betriebskonzept anfreunden können und wo allenfalls noch Verbesserungen möglich sind. Bis zu einer Umsetzung sind noch verschiedene Verfahrensschritte nötig.

Roduner BSB + Partner AG / Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt / Schär Buri Architekten



Vorläufig erst eine Vision und ein Vorprojekt.

Das Bahnhofareal muss künftig erhöhten Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen genügen.



ASm-Areal | Veränderte Bedürfnisse

# NEUE IMPULSE FÜR DEN BAHNHOF

## Die Umgestaltung des Bahnhofgebiets lässt sich nicht weiter aufschieben. Die Planung bietet einige Knacknüsse.

Das Areal des ASm-Bahnhofs am Rand der Altstadt ist eine Art Vorraum oder «Wartezimmer» – mehr als nur eine Kreuzung und doch kein Platz, wo man gerne verweilt. Viel Raum beansprucht der Verkehr, auf einer Seite die stark befahrene Hauptstrasse, auf der anderen die Peron- und Gleisanlagen der ASm-Bahn. Dazu Parkplätze, wartende Busse an der Endhaltestelle, das blaue Reisezentrum, einzelne isolierte Rasenflächen und Bäume. Keine schöne Visitenkarte am Eingang zum Stedtli. Zufälligkeiten und Sachzwänge prägen das Bild.

### Die Bahn unter Handlungsdruck

Das soll nun anders werden. Wieder einmal, muss man sagen, denn die Stadt hat zusammen mit wechselnden Partnern bereits zwei Mal Anlauf genommen, um das Areal aufzuwerten – ohne Erfolg. In den 1990er-Jahren stieg der Hauptinvestor aus einem baureifen

Projekt wieder aus. 2007 scheiterte ein neues Projekt, weil die Stimmberechtigten einen Kredit für Werkleitungen verwarfen.

Heute lässt sich eine Umgestaltung aus verschiedenen Gründen nicht weiter aufschieben. So muss die ASm ihre Gleis- und Publikumsanlagen modernisieren, um die Sicherheitsnormen sowie die Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen. Zudem müssen die Anlagen den zukünftigen Betriebsanforderungen angepasst werden (Doppelspurausbau, längere Züge). Auch die Erschliessung der angrenzenden Quartiere lässt sich unter den heutigen Verhältnissen nicht befriedigend lösen.

Ein sorgfältiges Vorgehen drängt sich auf.

Eine Aufwertung des Areals bietet aber noch weitere Chancen. So sucht die Stadt Nidau einen geeigneten Standort für unterirdische Parkplätze. Eine neue Überbauung würde zudem die Ansiedlung eines Grossverteilers ermöglichen. Und schliesslich würde die Buswendeschleife endlich verschwinden, die heute eine grosse Fläche beansprucht (siehe auch Seite 7).

### Schritt für Schritt zum neuen Bahnhof

Insgesamt treffen viele Ansprüche aufeinander, die sich zum Teil in die Quere kommen. Zudem muss eine neue Gestaltung und Bebauung des Areals wegen der nahen Altstadt und dem geschützten Ortsbild von hoher Qualität sein. Da drängt sich ein sorgfältiges Vorgehen auf. Der Stadtrat hat die Mittel dafür bewilligt. Damit ist es möglich, die offenen Fragen zu klären und Schritt für Schritt ein Konzept für die zukünftige Gestaltung und Nutzung des Gebiets zu entwickeln. Mehrere Planer-Teams werden unterschiedliche Vorschläge erarbeiten und von einer Fachjury beurteilen lassen (Testplanungsverfahren). Betroffene wie die ASm müssen in den Prozess eingebunden werden, und schliesslich wird sich auch die Bevölkerung äussern können.

Ziel der Übung ist eine Anpassung der bau- und nutzungsrechtlichen Bestimmungen für das Areal. Damit wäre der Weg frei für ein Bahnhofareal, das die vielfältigen Ansprüche an diesen Ort erfüllt. Die Ansiedlung eines Grossverteilers an diesem Ort würde Nidau zudem als Einkaufsstandort attraktiver machen. Davon würden auch die Geschäfte im Stedtli profitieren.

# GROSSER ERNEUERUNGSBEDARF BEI DEN SCHULANLAGEN

**Die Schulhäuser brauchen eine Auffrischung und mehr Raum für die wachsende Schülerschaft. Die Herausforderungen sind gross, doch der erste Schritt ist gemacht.**

Eine Mitteilung des Gemeinderates hat Anfang Jahr viele aufgeschreckt. Im Auftrag der Stadt hatten externe Spezialisten einen Bericht zur Schulraumplanung verfasst. Sie kamen zum Schluss: Nidau muss rund 70 Millionen Franken in die Schulanlagen investieren. Aus zwei Gründen: Erstens brauchen die Schulen zusätzliche Räume, weil die Schülerzahlen steigen und die heutigen Unterrichtsformen mehr Fläche pro Kind erfordern. Kosten: Rund 22 Millionen Franken. Und zweitens besteht ein grosser Sanierungsbedarf, ausser beim kürzlich sanierten Schulhaus Balainen. Die Anlagen Weidteile und Bürgerbeunden (Schulhäuser Beunden und Bürgerallee) stammen aus den Sechziger- und Siebzigerjahren und benötigen teilweise eine umfangreiche bauliche Erneuerung. Dazu gehören auch Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Nidau muss sie von Gesetzes wegen umsetzen. Die Sanierungskosten belaufen sich insgesamt auf rund 47 Millionen Franken.

## Zuerst ein neues Schulgebäude

Nach dem ersten Schreck hat der Stadtrat im Januar die Weichen gestellt, damit Nidau die schwierige Aufgabe meistern kann. Als erstes plant die Stadt jetzt ein neues Schulgebäude «Beunden Ost» mit 14 Klassenräumen, Fach- und Gruppenräumen sowie Lokalitäten für den Kindergarten und die Tagesschule. Der Neubau wird nach seiner Fertigstellung 2020 die Raumbedürfnisse für sechs bis acht Jahre abdecken und die anderen Schulanlagen entlasten. Die Kosten dürfen 18,75 Millionen Franken nicht überschreiten. Gleichzeitig laufen vertiefte Abklärungen, welche weiteren Sanierungsarbeiten am dringendsten und sinnvollsten sind.

Der Expertenbericht hatte vorgeschlagen, die Anlagen Bürgerbeunden und Weidteile innerhalb von nur acht Jahren zu erneuern und zu erweitern. Investitionen von 70 Millionen Franken in einem so kurzen Zeitraum würden Nidau aber finanziell überfordern. Deshalb sprachen sich der Gemeinderat und der Stadtrat dafür aus, etappiert vorzugehen und Prioritäten zu setzen. Dass das Projekt «Beunden Ost» zuoberst auf der Liste steht, hat einen Grund: Ohne den Neubau müsste Nidau sehr bald provisorische Schulbauten mieten. Die dazu nötigen finanziellen Mittel sind in einem Neubau sicher sinnvoller investiert.

## Unsichere Langfristprognose

Ein überstürztes Vorgehen wäre nicht nur aus finanziellen Gründen fragwürdig. Man kann zwar die Schülerzahlen und den Raumbedarf

auf einige Jahre voraussagen. Doch schon eine Prognose über zehn Jahre ist mit grossen Unsicherheiten behaftet. Eine davon heisst AGGLOlac. Das grösste Entwicklungsprojekt von Nidau wird Wohnraum für rund 1500 Einwohnerinnen und Einwohner schaffen. Erst nach den Volksabstimmungen – voraussichtlich im

Ein Neubau ist nachhaltiger als teure Provisorien.

Herbst 2018 – in Nidau und Biel wird man definitiv wissen, ob das neue Quartier am See wie vorgesehen realisiert werden kann. Und auch über das Tempo einer Realisierung hängt von Rahmenbedingungen ab, die heute schwer vorauszu sehen sind. Entsprechend offen ist die Entwicklung der Einwohnerzahl.

Diese und andere Unsicherheiten machen es ratsam, bei der Schulraumplanung schrittweise vorzugehen und die Situation regelmässig neu zu analysieren.



Die erste Ausbautappe findet in der Schulanlage Bürgerbeunden statt.



Der See eignet sich als Wärme-  
lieferant für die benachbarten  
Quartiere.

# DIE WÄRME, DIE AUS DER KÄLTE KOMMT

## Teile Nidaus sollen bald an die Wärmequelle Bielersee ange- schlossen werden. Zuerst gilt es aber einige Fragen zu klären.

Im Winter beträgt die Wassertemperatur im Bielersees oft nur noch rund 4° Celsius. Schwimmen ist dann kaum noch ein Thema. Trotzdem ist im Wasser noch genug Wärme, um damit Häuser zu heizen und Warmwasser zu erzeugen. Möglich machen das Wärmepumpen, die dem Seewasser Wärmeenergie entziehen. Der überkommunale Richtplan Energie der Agglomeration Biel bezeichnet grosse Gebiete in Nidau als geeignet für eine Versorgung mit Wärme aus dem Seewasser. Am besten sind die Voraussetzungen im Bereich AGGLOlac. Das südlich anschliessende Quartier zwischen der Altstadt und der Dr.-Schneider-Strasse ist ebenfalls geeignet. Es gilt das Prinzip: Je grösser das Wärmeverorgungsnetz, desto tiefer die Investitions- und Betriebskosten pro angeschlossenen Nutzer.

### Auch Biel ist interessiert

Derzeit klärt Nidau ab, wie sich ein Wärmeverbund wirtschaftlich bauen und betreiben lässt. Diese Arbeiten laufen im Rahmen der Kostenschätzungen für die Werkleitungen im Gebiet AGGLOlac. Dabei arbeitet Nidau mit dem Energie Service Biel (ESB) zusammen. Wie Nidau verfügt auch Biel über Entwicklungsgebiete mit guten Voraussetzungen für einen Wärmeverbund. Es sind dies insbesondere die Areale des geplanten Fachhochschul-Campus und des zukünftigen Swiss Innovation Park beim Bahnhof. Eine gemeinsame Wasserfassung im See und eine gemeinsame Heizzentrale an Land würden die Rentabilität deutlich verbessern.

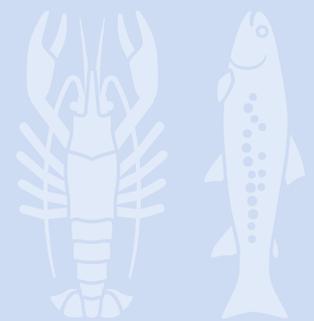
Noch sind viele Fragen offen. Gemäss Energierichtplan besteht im Gebiet AGGLOlac eine Anschlusspflicht ans Wärmenetz, nicht aber in den angrenzenden Quartieren. Könnte die Wärme eventuell sogar in die Altstadt und bis zum Bahnhof geliefert werden? Ab welcher Grösse lässt sich das Wärmenetz wirtschaftlich betreiben? Soll die Stadt das Netz selber bauen und betreiben oder einen «Contractor» mit der Aufgabe betrauen?

### Der Nachhaltigkeit verpflichtet

Die Abklärungen rund um den geplanten Nidauer Wärmeverbund und die Werkleitungen laufen auf Hochtouren. Bis zur Abstimmung über AGGLOlac Ende 2018 muss klar sein, mit welchen Infrastrukturen und Anlagen das neue Quartier ausgestattet wird. Die Stadtordnung und der überkommunale Energierichtplan verpflichten Nidau, bei der Energieversorgung den Weg der Nachhaltigkeit einzuschlagen.

## AGGLOLAC: DER FILM

Wie sieht das Nidauer Seeufer nach der Neugestaltung gemäss AGGLOlac aus? Die Projektgesellschaft hat die aktuellen Erkenntnisse aus der Planung in ein Computermodell übertragen und einen virtuellen Spaziergang vom Bieler Strandbad über den Barkenhafen und das Erlendwäldli bis zur Seematte «verfilmt». Zu sehen unter [www.agglolac.ch/aktuell](http://www.agglolac.ch/aktuell).



**STADT NIDAU**

Stadt Nidau  
Schulgasse 2 | Postfach 240  
2560 Nidau | E-Mail: [info@nidau.ch](mailto:info@nidau.ch)