



3. ZPP 5 Bahnhofgebiet - Änderung Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»

Ressort
Sitzung

Präsidiales
17.09.2026

Der Stadtrat genehmigt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums die Änderung der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde (ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181).

nid 6.1.4 / 6.46

Sachlage / Vorgeschichte

a) Einleitung

Die aktuelle Planung für die Zone mit Planungspflicht (ZPP) 5 «Bahnhofgebiet» sowie der bisher gewählte Vorgehensansatz beruhen auf dem Stadtratsbeschluss vom 26. Januar 2017. Mit vorgenanntem Beschluss bewilligte der Stadtrat einen Kredit in der Höhe von 350 000 Franken zur Erarbeitung einer städtebaulichen Lösung im Perimeter der ZPP 5 Bahnhofgebiet.

Am 20. September 2018 wurde der Stadtrat durch einen umfassenden Zwischenbericht («Boxenstopp») über den Stand der Planung informiert. Daraufhin erfolgte die rechtliche Umsetzung der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» durch den Gemeinderat.

Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der ersten Mitwirkung zur Planvorlage sprach sich der Stadtrat mit [Beschluss vom 14. März 2024](#)¹ für eine Änderung der inhaltlichen Stossrichtung der Planvorlage aus, wobei weitgehend einhellig eine Generalisierung der Vorschriften in Bezug auf das städtebauliche Konzept befürwortet wurde.

Der planungsrechtliche Inhalt der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» wurde überarbeitet, woraufhin die Planvorlage im Rahmen der zweiten öffentlichen Mitwirkung breiten Zuspruch fand. Die breite Akzeptanz der überarbeiteten Vorlage bestätigte sich in der anschliessenden öffentlichen Auflage, während der keine Einsprachen eingingen.

b) Bisheriger Planungsverlauf

Die Planung des Bahnhofgebiets erstreckt sich über einen Zeitraum von **rund 40 Jahren**. Die wesentlichen Ereignisse lassen sich wie folgt zusammenfassen²:

- **1985:** Entscheid zur Neunutzung des Bahnhofgebiets.
- **1986:** Durchführung eines städtebaulichen Architekturwettbewerbs.
- **1988:** Entscheid für ein konkretes Projekt. Fünf Partner waren beteiligt:
 - Biel Täuffelen Ins Bahn AG, BTI (Hotel Garni, Café und Wohnungen)
 - Coop Biel-Seeland (Grossverteiler mit 500 m2 Verkaufsfläche im Erdgeschoss)
 - Parking Nidau-Süd AG (2-geschossige unterirdische Einstellhalle mit 107 PP)

¹ Hinweis: Antragdokuments falsch datiert (2023 statt 2024; vgl. [Protokoll-Stadtrat-14.03.2024.pdf](#))

² Ergänzte Aufzählung aus dem Vortrag an den Stadtrat vom 26. Januar 2017.

- AG Laden (Weitere Ladenflächen im Erdgeschoss)
 - Einwohnergemeinde Nidau (Gemeindesaal, Vereinsräume und Jugendtreff)
- **1989:** Deutliche Annahme der Überbauungsordnung Bahnhofgebiet C in einer Volksabstimmung (594 Ja / 75 Nein), was das Einverständnis zur baulichen Nutzung des Areals darstellt.
- **1993:** Gemeindeabstimmung über die Überbauung des Bahnhofgebiets. Abstimmung über die Beteiligung an dem Projekt und den Kostenanteil der Einwohnergemeinde von 13.2 Mio. Franken. Das Bauvorhaben wurde an der Urne angenommen, wurde jedoch nach dem Rückzug des Hauptinvestors Coop nicht weiterverfolgt.
- **2007:** Ein neues Überbauungsprojekt mit einem Investor wird vorgestellt. Es beinhaltet ein Ladenlokal im Parterre, eine Einstellhalle mit 80 Parkplätzen und 12 Wohnungen in den Obergeschossen. Das Projekt wird mit grosser Mehrheit in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 über den Kredit für die notwendige Verlegung von Werkleitungen abgelehnt.
- **2017:** Am 26. Januar 2017 sprach der Stadtrat einen **Projektierungskredit** von 350 000 Franken für die Planung des Bahnhofgebiets. Dieser Kredit diene der Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzepts sowie der planungsrechtlichen Umsetzung.
- **2017:** Ein mehrstufiges Workshopverfahren zur städtebaulichen Setzung wird durchgeführt.
- **2018:** Es erfolgt eine Standortbestimmung und Präzisierung weiterer Schritte im Rahmen eines **Boxenstopps**. Die räumlichen Leitlinien werden festgelegt, und die städtebaulichen Konzepte werden konsolidiert. Der Boxenstopp markiert den Beginn der politischen Konsolidierung und der ersten Informationen an die Bevölkerung Nidaus (Broschüre Perspektiven und Plakatwände).
- **2021/2022:** Es erfolgte die planungsrechtliche Umsetzung der Zone mit Planungspflicht Nr. 5 im Bahnhofgebiet. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 3. November bis zum 5. Dezember 2022 statt.
- **2023:** Die Hauptarbeiten für die Gesamtanierung rund um den ASm Bahnhof Nidau wurden im Herbst/Winter 2023 abgeschlossen. Die verbleibenden Arbeiten, darunter die Fertigstellung des Deckbelags, wurden 2024/2025 fertiggestellt.
- **2024:** Der Gemeinderat legt dem Stadtrat zwei Varianten für die weitere Planung vor. Mit [Beschluss vom 14. März 2024](#)³ genehmigte der Stadtrat die zweite Stossrichtung, welche das städtebauliche Konzept nicht mehr in der ZPP festlegt. Das Richtprojekt soll vielmehr erst nach Verabschiedung der ZPP im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV⁴ (z.B. Verfahren nach SIA 142/143) erarbeitet werden. Vom 12. August 2024 bis zum 20. September 2024 fand die zweite öffentliche Mitwirkung statt. Diese ergab einen grossmehrheitlichen Zuspruch zur Vorlage.
- **2025:** Kantonale Vorprüfung (VP-Bericht vom 24. Oktober 2025) und Bereinigung.
- **2026:** Das Dossier wurde vom 23. Januar bis zum 23. Februar 2026 öffentlich aufgelegt (keine Einsprache, eine Rechtsverwahrung).

³ Hinweis: Antragsdokuments falsch datiert (2023 statt 2024; vgl. [Protokoll-Stadtrat-14.03.2024.pdf](#))

⁴ [Bauverordnung vom 06.03.1985 \(BauV; BSG 721.1\)](#)

c) Entwicklungspotenziale und Herausforderungen

Das Bahnhofgebiet stellt aufgrund seiner zentralen Lage, der unmittelbaren Anbindung an den öffentlichen Verkehr und seiner Nähe zur Altstadt eine **bedeutende Entwicklungsreserve** für Nidau dar. Seine Entwicklung bietet die Chance, zusätzlichen Wohnraum an zentraler Lage, neue Gewerbe- und Dienstleistungsangebote sowie attraktive öffentliche Räume zu schaffen. Damit können zusätzliche Frequenzen im Stadtzentrum erzeugt, die Attraktivität und Zentrumsfunktion Nidaus gestärkt und die Voraussetzungen für eine langfristig lebendige Altstadt verbessert werden. Zudem besteht die Möglichkeit, mit einer unterirdischen Parkieranlage künftig wegfallende oberirdische Parkplätze teilweise zu kompensieren.

Mit der vorliegenden ZPP 5 «Bahnhofgebiet» soll nun ein verbindlicher planungsrechtlicher Rahmen für die künftige Entwicklung des Areals geschaffen werden.

Der bisherige Planungsprozess umfasste **umfangreiche Landumlegungs- und Koordinationsarbeiten** mit der Aare Seeland mobil AG, den Verkehrsbetrieben Biel und dem Kanton. Dadurch konnten die unterschiedlichen räumlichen und betrieblichen Interessen aufeinander abgestimmt und der erforderliche Entwicklungsraum planerisch gesichert werden. Die verschiedenen funktionalen und betrieblichen Anforderungen an den Raum wurden in der Planungsvorlage berücksichtigt und, wo erforderlich, ausdrücklich geregelt.

Das Bahnhofgebiet steht unter dem Einfluss zahlreicher Projekte im Umfeld, wobei verschiedene **räumliche, verkehrliche und infrastrukturelle Schnittstellen** insbesondere zur Bahninfrastruktur, zur kantonalen Planung sowie zu den angrenzenden Arealen bestehen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die abgeschlossene Totalsanierung des Bahnhofs Nidau, die kantonale Planung der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse), die Sanierung der Zihlbrücke und ein allfälliger längerfristiger Doppelspurausbau zwischen Nidau und Biel. Zudem ist die Planung auf die angrenzenden Areale (insb. Moser-Areal und UeO Aalmatten) abzustimmen. Schliesslich ist sicherzustellen, dass die Bebauung und Erschliessung mit den Planungen «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» sowie «BGK Ortsdurchfahrt Nidau» und «Massnahmenkonzept Zihlstrasse» koordiniert ist. Dabei ergeben sich insbesondere Erschliessungsfragen zur Zihlstrasse, einschliesslich der Definition des Verkehrsregimes und der Gestaltung des Strassenraums gemäss dem Massnahmenkonzept Zihlstrasse.

Projekt

Vorliegend wird dem Stadtrat beantragt, die Änderung der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung angenommen wurde (ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181), zu beschliessen.

Mit der vorliegenden ZPP 5 «Bahnhofgebiet» soll ein verbindlicher **planungsrechtlicher Rahmen** für die künftige Entwicklung des Areals geschaffen werden. Die ZPP legt die wesentlichen Nutzungs-, Erschliessungs- und Gestaltungsvorgaben fest und schafft so die Voraussetzungen, um das Areal in einem nachgelagerten, qualitätssichernden Verfahren weiterzuentwickeln.

Über die nachfolgenden Planungsschritte, namentlich die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens und die Erarbeitung der Überbauungsordnung (UeO), soll zu einem **späteren Zeitpunkt** im Rahmen eines separaten Geschäfts entschieden werden. Der hierfür erforderliche Kredit ist nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts.

a) Änderung der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt»

Die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» setzt sich – analog zu den beiden weiteren rechtskräftigen Teilgrundordnungen der Stadt Nidau («Weiteres Stadtgebiet⁵», «Guido Müller-Platz West⁶») aus folgenden Planungsinstrumenten zusammen: [Nutzungszonen-](#), [Bauzonen-](#) und [Schutzplan](#) sowie [Teilbaureglement](#)⁷.

In der Teilgrundordnung «Altstadt» sollen Änderungen für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde (ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181) vorgenommen werden. Die Änderungen werden im Teilbaureglement, dem Nutzungszonenplan und dem Bauzonenplan vorgenommen. Der Schutzplan bleibt unverändert.

Das [Teilbaureglement Altstadt](#) regelt im [Anhang 1](#) die Grundsätze zu den in Art. 401 geregelten Zonen mit Planungspflicht (ZPP). Sollte der Stadtrat die ihm unterbreitete Planvorlage genehmigen, würde dieser Anhang mit den Vorschriften zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet» mit nachfolgend dargelegtem Inhalt ergänzt.

Bezüglich Nutzung kommen in der ZPP 5 die Bestimmungen der **Mischzone B** zur Anwendung. Das Gebiet ist in **zwei Sektoren** (A und B) mit folgenden Merkmalen unterteilt:

Sektor A:

- Realisierung von **Gebäuden** und einer maximalen oberirdischen Geschossfläche (Gf_o) von 7'000 m² sowie einer öffentlichen unterirdischen **Parkieranlage**. Gegenüber der Vorlage zur ersten öffentlichen Mitwirkung werden die Sektoren A und B neu zusammengefasst. Sofern im Verfahren zur Qualitätssicherung nachgewiesen werden kann, dass ein höheres Nutzungsmass städtebaulich verträglich ist, kann der Gemeinderat das Nutzungsmass um maximal 15 % erhöhen.
- Die **maximale Gesamthöhe** von 14 m respektiert die Höhen der umgebenden historischen Bebauung. Unter Vorbehalt des Nachweises der Verträglichkeit im Rahmen des qualifizierten Verfahrens sowie der Zustimmung der kantonalen Denkmalpflege ist punktuell eine Gesamthöhe von maximal 17.50 m zulässig.
- Das **Erdgeschoss** ist für publikumsorientierte Nutzungen (Detailhandel, Büro, Gewerbe) reserviert. Auf mind. 50 % der Erdgeschossflächen müssen publikumsorientierte Nutzungen angeordnet werden. Für Verkaufsnutzungen inkl. Detailhandelseinrichtungen ist eine oberirdische Geschossfläche Gf_o von maximal 3 500 m² zulässig. Das Erdgeschoss ist als überhöhtes Geschoss mit mindestens 4.50 m Geschosshöhe auszugestalten. Davon ausgenommen ist die Parzelle 451.
- Die Bestimmungen regeln die **Abstände** im Detail.
- Die **Aussenflächen** sind als attraktive öffentliche Freiräume zu gestalten.

Sektor B:

- Bezweckt wird die Realisierung des **neuen Bahnhofs** inklusive der erforderlichen Infrastrukturen und Gleisanlagen. Diese wurden im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens bewilligt.

⁵ [Teilbaureglement weiteres Stadtgebiet und Vorschriften zum Uferschutzplan Nidau-Büren-Kanal vom 18. November 2021 \(TBR weiteres Stadtgebiet; SRS 720.4\)](#)

⁶ [Teilbaureglement Guido-Müller-Platz West vom 21. März 2019 \(TBR GMP; SRS 720.3\)](#)

⁷ Teilbaureglement Altstadt vom 18. Juni 2020 (TBR Altstadt; SRS 720.2)

- Die Nutzungs- und Gestaltungsmasse entsprechen den Bestimmungen des benachbarten Aalmattenquartiers.

Mit den Anpassungen des Nutzungszonenplans und Bauzonenplans werden im ZPP-Perimeter verschiedene altrechtliche Bestimmungen **aufgehoben**. Es sind dies:

- 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

Der Perimeter der ZPP 5 Bahnhofgebiet umfasste auch die **Parzelle 181** im Eckbereich Knett-
nauweg-Hauptstrasse. Da der Einschluss der Parzelle 181 in den ZPP-Perimeter nicht mehr zweckmässig ist, wird die entsprechende Fläche analog der angrenzenden Flächen der Grünzone zugewiesen.

b) Verfahren

Für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde (ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181) werden folgende Planungsinstrumente der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» geändert:

1. Teilbaureglement
2. Nutzungszonenplan
3. Bauzonenplan

Detaillierte und weitergehende Ausführungen zum Teilbaureglement und den Plänen finden sich im Dokument «Erläuterungsbericht inkl. Anhänge 1–4» (Bericht nach Art. 47 RPV⁸).

Das vorliegende Planungsvorhaben wird im ordentlichen **Planerlassverfahren** nach Art. 58 ff. BauG⁹ durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Beschlussfassung durch den Gemeinde- und Stadtrat (unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Art. 55 Abs. 1 Bst. b der Stadtordnung¹⁰) sowie der Genehmigung durch den Kanton.

Öffentliche Mitwirkung

Die **erste** öffentliche Mitwirkung zur Planungsvorlage fand vom 3. November bis zum 5. Dezember 2022 statt. Das städtebauliche Konzept wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung kontrovers diskutiert, woraufhin sich der Stadtrat mit [Beschluss vom 14. März 2024](#)¹¹ für die Stossrichtung 2 ausgesprochen hat, welche die Überprüfung des städtebaulichen Konzepts im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens im Sinne von Art. 99a BauV (z.B. Verfahren nach SIA 142/143) vorsieht. Die Planungsvorlage wurde in der Folge entsprechend angepasst.

In der überarbeiteten Planvorlage werden die in der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» enthaltenen räumlichen, gestalterischen und infrastrukturellen Festlegungen zum überbaubaren Bereich gene-

⁸ [Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 \(RPV; SR 700.1\)](#)

⁹ [Baugesetz vom 9. Juni 1985 \(BauG; BSG 721.0\)](#)

¹⁰ [Stadtordnung von Nidau vom 24. November 2002 \(SRS 101.1\)](#)

¹¹ Hinweis: Antragsdokuments falsch datiert (2023 statt 2024; vgl. [Protokoll-Stadtrat-14.03.2024.pdf](#))

reller und offener gehalten. So wird namentlich auf die Festlegung der Setzung konkreter Baukörper auf Stufe ZPP verzichtet; die konkrete städtebauliche Lösung soll vielmehr erst nach Beschluss der neuen ZPP 5 «Bahnhofgebiet» im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens entwickelt werden. Die ZPP hat damit einen **offeneren Charakter**, der mehr Variabilität in der Umsetzung erlaubt; die Voraussetzungen für eine Bautätigkeit werden indessen geschaffen.

Wenngleich auch eine grundsätzliche **Generalisierung** der ZPP-Vorschriften erfolgte, wurde dennoch an Festlegungen, welche im bisherigen Planungsverlauf unbestritten waren und sich als inhaltlich belastbar erwiesen haben, festgehalten. So besteht beispielsweise hinsichtlich der Sektorenbildung (aufgrund der Organisation der Infrastrukturen und Erschliessung) und der Höhenentwicklung (Respektierung der umgebenden Altstadtbebauung) wenig Spielraum für Änderungen.

Die **zweite** öffentliche Mitwirkung zur neuen ZPP 5 «Bahnhofgebiet» fand vom 12. August 2024 bis zum 20. September 2024 statt.

Die vom Gemeinderat am 2. Juli 2024 vorgenommenen Änderungen der Planungsvorlage fanden in der zweiten Mitwirkung grossmehrheitlich Zuspruch und wurden positiv beurteilt. Der Vorgehensvorschlag zur Prozessgestaltung mit Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens erst nach Genehmigung der ZPP-Vorlage wurde breit mitgetragen.

Vorprüfung

Der Gemeinderat hat das Planungsossier anlässlich seiner Sitzung vom 19. November 2024 beraten und zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Mit dem Vorprüfungsbericht vom 24. Oktober 2025 nahmen das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) sowie weitere kantonale Amtsstellen Stellung zur vorliegenden Planung. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung wurden Änderungen und Ergänzungen an der baurechtlichen Teilgrundordnung ZPP 5 Bahnhofgebiet vorgenommen.

Die Bereinigung der im Vorprüfungsbericht des AGR vom 24. Oktober 2025 vermerkten Vorbehalte erfolgte unmittelbar anschliessend. Die Bereinigungen betrafen hauptsächlich verschiedene Änderungen formaler Aspekte und Messweisen, die Berücksichtigung einer Hochwasserschutzkote sowie Bestimmungen zum Lärmschutz.

Das AGR als zuständige Genehmigungsbehörde hat bei Berücksichtigung der in der abschliessenden Vorprüfung genannten Vorbehalte eine Genehmigung der Änderungen zur baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» in Aussicht gestellt.

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

Öffentliche Auflage

Die Planungsvorlage wurde ordnungsgemäss publiziert und vom 23. Januar bis zum 23. Februar 2026 öffentlich aufgelegt. Während der öffentlichen Auflage ging eine Rechtsverwahrung ein; Einsprachen wurden nicht erhoben.

Beschluss und Genehmigung

Der Stadtratsbeschluss zum vorliegenden Geschäft unterliegt dem fakultativen Referendum. Nach der Publikation des Beschlusses können 200 Stimmberechtigte innerhalb von 30 Tagen das Referendum ergreifen.

Nach Ablauf der Referendumsfrist oder Ablehnung des Referendums durch die Stimmberechtigten werden allenfalls in der Beschlussfassung vorgenommene Änderungen öffentlich aufgelegt. Anschliessend werden die vorgenommenen Änderungen der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung eingereicht.

c) Grundlagen

Die Beschlussakten entsprechen den Auflageakten gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 9. Dezember 2025 (Beilagen, grundeigentümerverbindlich). Diese umfassen folgende Dokumente:

Planungsinstrumente:

- **Teilbaureglement**
 - Art. 603 Abs. 2 (neu) und Art. 604 Abs. 2 (neu) sowie
 - Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt - Grundsätze zu Art. 401, Zonen mit Planungspflicht (ZPP): ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu)
- **Nutzungszonenplan**
- **Bauzonenplan**

Orientierende Dokumente (Beilagen):

- **Erläuterungsbericht** nach Art. 47 RPV inkl. Anhänge
 - Anhang 1: Pläne asm
 - Anhang 2: Bereinigung kantonale Vorprüfung
- **Beilagen** zum Erläuterungsbericht
 - Beilage 1: Kurzbericht Störfallvorsorge, Infraconsult AG, 21.08.2019
 - Beilage 2: Lärmgutachten, Prona AG, 08.09.2025
 - Beilage 3: Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)
 - Beilage 4: Mitwirkungsbericht zweite öffentliche Mitwirkung (2024)
- **Vorprüfungsbericht AGR** vom 24. Oktober 2025

d) Nächste Schritte

Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht setzt grundsätzlich eine rechtskräftige Überbauungsordnung (UeO) voraus. Diese konkretisiert die in der ZPP festgelegten Vorgaben hinsichtlich Nutzung, Bebauung, Gestaltung, Aussenräumen und Erschliessung (Art. 88, Art. 92 und Art. 93 BauG). Die ZPP 5 «Bahnhofgebiet» schreibt vor, dass vor Erlass der UeO ein Studienauftrag nach SIA 143 durchzuführen ist. Das daraus hervorgehende städtebauliche Konzept bildet die Grundlage für die planungsrechtliche Konkretisierung in der UeO. Der Erlass der UeO schliesslich erfordert ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG mit kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage, Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie Genehmigung durch den Kanton.

Nach Beschluss der Planvorlage wird der Gemeinderat über die Strategie für das weitere Vorgehen zu entscheiden haben. Zu klären ist insbesondere, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form eine Investorenschaft sowie eine allfällige Ankermieterschaft einbezogen werden, wie das qualitätssichernde Verfahren auszugestalten und zu finanzieren ist und wie die weitere Projektorganisation erfolgen soll. Diese Weichenstellungen erfordern sorgfältige strategische Abwägungen, damit die finanziellen, städtebaulichen und raumplanerischen Interessen der Stadt gleichermassen gewahrt werden.

Die Erarbeitung der UeO erfordert in jedem Fall einen weiteren Kredit, dessen Bewilligung in die Zuständigkeit des Stadtrats fällt. Der Gemeinderat wird dem Stadtrat deshalb zu gegebener Zeit einen entsprechenden Kreditantrag unterbreiten.

Kosten

Unter Vorbehalt eines Referendums oder unvorhersehbarer Ereignisse können die weiteren Schritte bis zur kantonalen Genehmigung ohne weitere Kosten ausgeführt werden.

Personelle Auswirkungen

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Der mit Stadtratsbeschluss vom 26. Januar 2017 genehmigte Planungskredit in der Höhe von 350 000 Franken (Konto 7900.5290.05 «Planung Bahnhofgebiet») ist ausgeschöpft. Die entsprechende Kreditabrechnung wird dem Stadtrat zeitgleich mit dem vorliegenden Antrag in einem separaten Geschäft zur Genehmigung vorgelegt.

Für die Planungsschritte (nach der kantonalen Genehmigung) zur Erarbeitung der UeO wird dem Stadtrat, wie erwähnt, zu gegebener Zeit ein Planungskredit zur Genehmigung vorgelegt.

Im [Finanzplan 2025-2030](#) sind die Projektkosten «Planung Bahnhofgebiet» eingestellt.

Termine

- September 2026: Das Geschäft wird dem Stadtrat am 17. September 2026 zur Genehmigung vorgelegt.
- Oktober 2026: Die Genehmigung des Stadtrates unterliegt dem fakultativen Referendum und wird daher direkt im Anschluss publiziert. 200 Stimmberechtigte können innert 30 Tagen das Referendum ergreifen.
- November 2026: Die Vorlage wird nach Ablauf der Referendumsfrist dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Genehmigung eingereicht.
- Erstes Halbjahr 2027: Die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» tritt am Tag nach der Publikation der rechtskräftigen Genehmigung durch das AGR in Kraft (vgl. Art. 603 Abs. 2 TBR Altstadt [neu]).

Zustimmungen

Die Genehmigung der vorliegenden Planvorlage erfolgt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR).

Beschlussentwurf

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 55 Abs. 1 Bst. b und c Stadtordnung und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Art. 35 Stadtordnung, beschliesst:

1. Die Änderung der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» für das Gebiet, welches beim Erlass vom Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde (ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181), wird genehmigt.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

2560 Nidau, 25. August 2026 kik

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Tobias Egger Manuela Jennings

Beilagen (Beschlussakten):

- Teilbaureglement Altstadt – Vorschriften ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet
- Teilzonenpläne ZPP Nr. 5 Bahnhofgebiet – Nutzungszonenplan, Bauzonenplan
- Erläuterungsbericht samt Anhängen und Beilagen:
 - Anhang 1.1: Übersichtsplan Bahnhof, Situation Strasse/Bahn, ASm, 28.11.2024
 - Anhang 1.2: Übersichtsplan Bahnhof, Situation Publikumsanlagen, ASm, 28.11.2024
 - Anhang 2: Bereinigungstabelle kantonale Vorprüfung, 14.11.2025
 - Beilage 1: Kurzbericht Störfallvorsorge, Infraconsult AG, 21.08.2019
 - Beilage 2: Lärmgutachten, Prona AG, 08.09.2025
 - Beilage 3: Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)
 - Beilage 4: Mitwirkungsbericht zweite öffentliche Mitwirkung (2024)
- Vorprüfungsbericht AGR



BAURECHTLICHE TEILGRUNDORDNUNG ALTSTADT (TGO) ÄNDERUNG TEILBAUREGLEMENT ALTSTADT

BESCHLUSSFASSUNG

Nidau, 25. August 2026

**Änderung der TGO Altstadt für das Gebiet, welches beim Erlass vom
Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde
(ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181)**

INHALT

6. VERFAHRENS- STRAF- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 603 Abs. 2 (neu)

Art. 604 Abs. 2 (neu)

Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt

Grundsätze zu Art. 401, Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu)

Anhang 2 zum Teilbaureglement Altstadt

Aufzuhebendes und zu ergänzendes Recht gemäss Art. 604 TBR (unverändert)

GENEHMIGUNGSVERMERKE

6. Verfahrens- Straf- und Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

Art. 603

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)

Aufzuhebendes Recht

Art. 604

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)

Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt

Grundsätze zu Art. 401, Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu)

Planungszweck	- Neuordnung und stadträumliche Aufwertung des Areals zwischen Bahnhof Nidau und Altstadt. <u>Sektor A:</u> - Realisierung einer qualitätsvollen, verdichteten, gemischt-genutzten Bebauung im Bereich des Bahnhofplatzes - Erhalt, Weiterentwicklung Baubestand oder Ersatzbebauung im Bereich Parzelle 451 unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen im Umfeld. - Ansiedlung einer Detailhandelseinrichtung (Verkaufsnutzung). - Realisierung qualitätsvoller öffentlicher Freiräume inkl. «Bahnhofplatz» mit hoher Funktionalität - Errichtung einer unterirdischen Parkieranlage, die für die Öffentlichkeit zugänglich ist. - Sicherstellen der Koordination und Abstimmung von Bebauung und Erschliessung auf die Planungen «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» sowie «BGK Ortsdurchfahrt Nidau»¹ und «Massnahmenkonzept Zühlstrasse».
Qualitätssicherung	Als Grundlage für eine Bebauung im ZPP-Perimeter im Sektor A und die nachgelagerte planungsrechtliche Sicherung ist ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA 143 (Studienauftrag) durchzuführen zwecks a) Ermittlung des städtebaulichen Konzepts b) Qualitätssicherung der Bebauung, Freiraumgestaltung und Erschliessung. Beim Erlass der Überbauungsordnung (spätestens vor der Vorprüfung) ist der Fachausschuss gemäss Art. 404 TBR Altstadt beizuziehen und gibt eine Stellungnahme ab.
Art der Nutzung	<u>Allgemein:</u> - Es gelten die Bestimmungen der Mischzone B. <u>Sektor A:</u> - Im 1. Vollgeschoss sind ausschliesslich folgende Nutzungen zulässig: Öffentliche Nutzungen, Detailhandel, Verkauf, Dienstleistungen mit Publikumsverkehr, Gastronomie, u. dgl. Von dieser Bestimmung ausgenommen ist die Nutzung auf Parzelle 451. <u>Sektor B:</u> - Soweit sich die Nutzungen nicht nach dem «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» richten, gelten die Bestimmungen der Mischzone B.
Mass der Nutzung	<u>Allgemein:</u> Abstände Untergeschosse² und unterirdische Bauten³: - gegenüber Zonengrenze: 1.0 m - entlang Kantonsstrasse: 5.0 m; entlang Gemeindestrassen 1.0 m - entlang Sektorengrenzen A – B: 5.0 m <u>Sektor A:</u> - Es gilt eine Gf⁴ von maximal 7'000 m². - Sofern im Verfahren zur Qualitätssicherung nachgewiesen werden kann, dass ein höheres Nutzungsmass städtebauliche verträglich ist, kann der Gemeinderat das Nutzungsmass um max. 15% erhöhen. - Für Verkaufsnutzungen inkl. Detailhandelseinrichtungen ist eine Gf⁴ ist von maximal 3'500 zulässig. - Gesamthöhe⁵: max. 14.0m.

¹ PGV: Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz (SR 742.101); BGK: Betriebs- und Gestaltungskonzept

² Art. 302 TBR Altstadt; Art. 19 BMBV

³ Art. 5 BMBV

⁴ Zur Geschossfläche oberirdisch (Gf⁴) werden sämtliche Vollgeschosse sowie die Dach- und Attikageschosse gemäss Art. 302 Absatz 2 TBR angerechnet.

⁵ Art. 14 BMBV

	- Die Erstellung von Attika- und Dachgeschossen über der Gesamthöhe ist nicht zulässig. Unter Vorbehalt des Nachweises der Verträglichkeit im Rahmen des qualifizierten Verfahrens sowie der Zustimmung der kantonalen Denkmalpflege ist punktuell eine Gesamthöhe von maximal 17.50 m zulässig. - Das 1. Vollgeschoss⁶ ist als überhohes Geschoss auszugestalten (mind. 4.5m Geschosshöhe⁷). Die Hauptnutzfläche im 1. Vollgeschoss muss zu mehr als 50% dem Detailhandel/Verkauf dienen. Von dieser Bestimmung ausgenommen ist die Nutzung auf Parzelle 451. - Bei Flachdächern dürfen technisch bedingte Dachaufbauten wie Kamine (Heizung und Lüftung), Oberlichter und Liftaufbauten den oberen Messpunkt des höchsten Punkts der effektiven Dachkonstruktion um max. 2.50 m überragen. Sie müssen gegenüber der Fassadenlinie des darunterliegenden Vollgeschosses allseitig einen Rücksprung von min. 4.0 m aufweisen. - Grenzabstand gegenüber Parzelle 227: 4 m <u>Sektor B:</u> - GFZo⁸ max. 1.30 - Anzahl Geschosse: max. 3 Vollgeschosse.⁶ Es sind keine Attikas zulässig. - Es gelten folgende baupolizeilichen Masse: - GL⁹ max. 40 m; FH tr¹⁰ 11.5 m; FH gi¹¹ 14.5 m - kGA¹² 4.0m; gGA¹³ 10.0 m
Gestaltungsgrundsätze	<u>Allgemein:</u> - Beachtung ISOS und Bestimmungen zum Ortsbildschutzgebiet. - Ausgestaltung von qualitativ vollen öffentlichen Freiräumen zwischen bestehender Altstadtbebauung und Bahnanlagen mit einer zweckmässigen Bepflanzung und/oder Aussenraumgestaltung und einer hohen Funktionalität. - Gute Gestaltung des Strassenraums der Hauptstrasse in Abstimmung mit dem «Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Nidau». <u>Sektor A:</u> - Berücksichtigung der angrenzenden Altstadtbebauung mit guter gestalterischer Verträglichkeit mit dem historischen Stadtbild - Ausgestaltung des Ortes als Scharnier und Auftakt zur Altstadt und zur Vorstadt Süd. - Die Bauweise (geschlossen, annähernd geschlossen oder offen) sowie die Dachgestaltung ist im Rahmen der qualifizierten Verfahren zu bestimmen. - Integration technischer Dachaufbauten nach Möglichkeit ins oberste Vollgeschoss⁶. Sofern nicht möglich, Reduktion auf das notwendige Minimum oder gestalterische Massnahme an Fassade (z. B. Brüstung als Fassadenelement über OK Flachdach). <u>Sektor B:</u> - Die Umgebungsgestaltung rund um den Bahnhof Nidau ist auf die Gestaltung von Sektor A abzustimmen.
Erschliessungsgrundsätze	- Errichtung einer der Öffentlichkeit zugänglichen Parkierung: ausschliesslich unterirdische Parkierung bei Bebauung im Sektor A mit Ausnahme einzelner Kurzzeitparkplätze für Handicap, Personen- und Güterumschlag. Ohne Neubebauung im Sektor A sind max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig. - Die Anlieferung für die Detailhandelseinrichtungen sowie die Zufahrt zur unterirdischen Parkierung hat von der Hauptstrasse her über den Bahnhofplatz zu erfolgen. Anlieferung und Einstellhallenzufahrt sind zweckmässig aufeinander abzustimmen. Zufahrt sowie Anlieferung sind im Gebäude zu integrieren.

⁶ Art. 18 BMBV

⁷ Art. 17 Abs. 2 BMBV

⁸ Geschossflächenziffer oberirdisch, vgl. Art. 28 BMBV. Zur GFZo werden sämtliche Vollgeschosse sowie das Dachgeschoss und das Attikageschoss angerechnet.

⁹ Gebäudelänge Art. 12 BMBV

¹⁰ Fassadenhöhe traufseitig; vgl. Art. 15 BMBV. Gilt bei Firstdächer.

¹¹ Fassadenhöhe giebelseitig; vgl. Art. 15 BMBV. Gilt bei Firstdächer.

¹² kleiner Grenzabstand; vgl. Art. 22 BMBV

¹³ grosser Grenzabstand; vgl. Art. 22 BMBV

	- Mit Realisierung einer Bebauung in Sektor A ist die Zihlstrasse auf Höhe der Parzelle 451 für den MIV-Durchgangsverkehr zu sperren. - Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Erschliessung und dem Betrieb des Bahnhofs Nidau¹⁴ (Sektor B) werden im «Plangenehmigungsverfahren Totalsanierung Bahnhof Nidau» geregelt.¹⁵ - Die Umgestaltung des südlichen Gerberwegs ist mit der Überbauungsordnung «Aalmatten» zu koordinieren.
Energie	- Innerhalb des Perimeters ZPP 5 Bahnhofgebiet sind alle Neubauten an das Fernwärmenetz «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 Verteilung 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.»
Hochwasserschutz	- Die Schutzkote für Hochwassergefahren beträgt 431.30 m ü. M. Öffnungen und Zugänge sind oberhalb dieser Kote anzuordnen oder wasserdicht auszuführen.
Lärmschutz	- Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV. - Für geeignete Lärmschutz Massnahmen im Sinne der Vorsorge wird auf das Lärmgutachten der „Prona AG“ vom 08.09.2025 verwiesen. - Massnahmen zum Lärmschutz sind auf Stufe Überbauungsordnung festzulegen. - Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. - Können aufgrund der Revision des Umweltschutzgesetzgebung (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.
Besonderes	- Für die Bebauung in Sektor A entlang der Hauptstrasse sind geeignete, barrierefreie Flucht- und Rettungswege (Notausgänge) in Richtung der störfall- bzw. strassenabgewandten Seite sicherzustellen.

¹⁴ Darunter fallen Zufahrten, Abstellplätze für MIV wie Kurzzeit-Parkplätze, Kiss and Ride Abstellplätze und Velo-Parkierung, Wendeschleife für Bahnersatzbetrieb durch Busse, etc.

¹⁵ PGV nach Eisenbahngesetz (SR 742.101)

Anhang 2 zum Teilbaureglement Altstadt (*unverändert*) Aufzuhebendes und zu ergänzendes Recht gemäss Art. 604 TBR

Soweit Inhalte der nachfolgend aufgeführten Pläne, Reglemente und Vorschriften nicht ausdrücklich von Aufhebungen oder Änderungen betroffen sind, bleiben sie weiter bestehen. Spätere Änderungen ihrer Inhalte bleiben vorbehalten.

Titel	Anpassung der Vorschriften	Bemerkungen
Zonenplan vom 29. Oktober 1980	Im Perimeter der baurechtlichen Teilgrundordnung Altstadt aufgehoben.	
Baureglement vom 20. Mai 1979	Art. 13 Abs. 2, 1. Satz lautet neu «Pro Abstellplatz gilt ein Grundbetrag von CHF 6'000.-» Art. 25 Abs. 5, letzter Satz wird aufgehoben. Art. 39 wird aufgehoben. Art. 43 wird aufgehoben. Art. 44, 3. Satz 3 lautet neu «In den Zonen für Sonderbauvorschriften Weidteile und Bürgerbeunden ist der vorhandene Baumbestand grundsätzlich geschützt.»	
Überbauungsplan Kernzone mit Sonderbauvorschriften genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Revision genehmigt 19.05.1989	Aufgehoben	
Revision genehmigt 22.04.1993	Aufgehoben	
Revision genehmigt 10.09.1998	Aufgehoben	
Revision genehmigt 09.08.2004	Aufgehoben	
Inventar der historischen Stadtbild- und Bausubstanz genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Richtlinien für die geschützte Bausubstanz genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Richtlinien über das Vorgehen bei der Planung von Neubauten im Schutzgebiet genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Richtlinien für die Gebiete mit Überbauungs- oder Gestaltungsplanpflicht genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Richtlinien für die Gestaltung des öffentlichen Raumes mit den dazugehörigen Richtplänen genehmigt 20.03.1986	Aufgehoben	
Reglement Spezialfinanzierung Bauinventar genehmigt 12.04.2005	Aufgehoben	

Genehmigungsvermerke

Erste Öffentliche Mitwirkung	vom 3. November bis 5. Dezember 2022
Zweite Öffentliche Mitwirkung	vom 12. August bis 20. September 2024
Kantonale Vorprüfung	vom 24. Oktober 2025
Publikation im Amtsblatt Kanton Bern	am 21.01.2026
Publikation im Nidauer Anzeiger	am 22.01.2026 und 29.01.2026
Öffentliche Auflage	vom 23.01.2026 bis 23.02.2026
- Einspracheverhandlungen	keine
- Erledigte Einsprachen	0
- Unerledigte Einsprachen	0
- Rechtsverwahrungen	1

Beschlossen durch den Gemeinderat am **25. August 2026**

Beschlossen durch den Stadtrat am
unter Vorbehalt des fakultativen Referendums

Namens des Stadtrates Nidau

Der Stadtratspräsident:

Die Stadtschreiberin:

.....

Hans Peter Meier

.....

Manuela Jennings

Bescheinigung:

Das fakultative Referendum ist worden.

Die Stadtschreiberin:

Nidau,

.....

Manuela Jennings

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Die Stadtschreiberin:

Nidau,

.....

Manuela Jennings

**Genehmigt durch das Amt für
Gemeinden und Raumordnung**

am



STADT NIDAU

Baurechtliche Teilgrundordnung Altstadt (TGO) Änderung Nutzungszonenplan und Bauzonenplan

Beschlussfassung

**Änderungen der TGO Altstadt für das Gebiet, welches beim Erlass vom
Beschluss und der Genehmigung ausgenommen wurde
(ZPP 5 Bahnhofgebiet, Parzelle 181)**

Bern, 25. August 2026
1718_12_330_BE_ZPP5_Plaene.vwx - PH/mo

Massstab: 1:1'000
Planformat: A4

Zustand ALT



Legende

 Änderungsperimeter

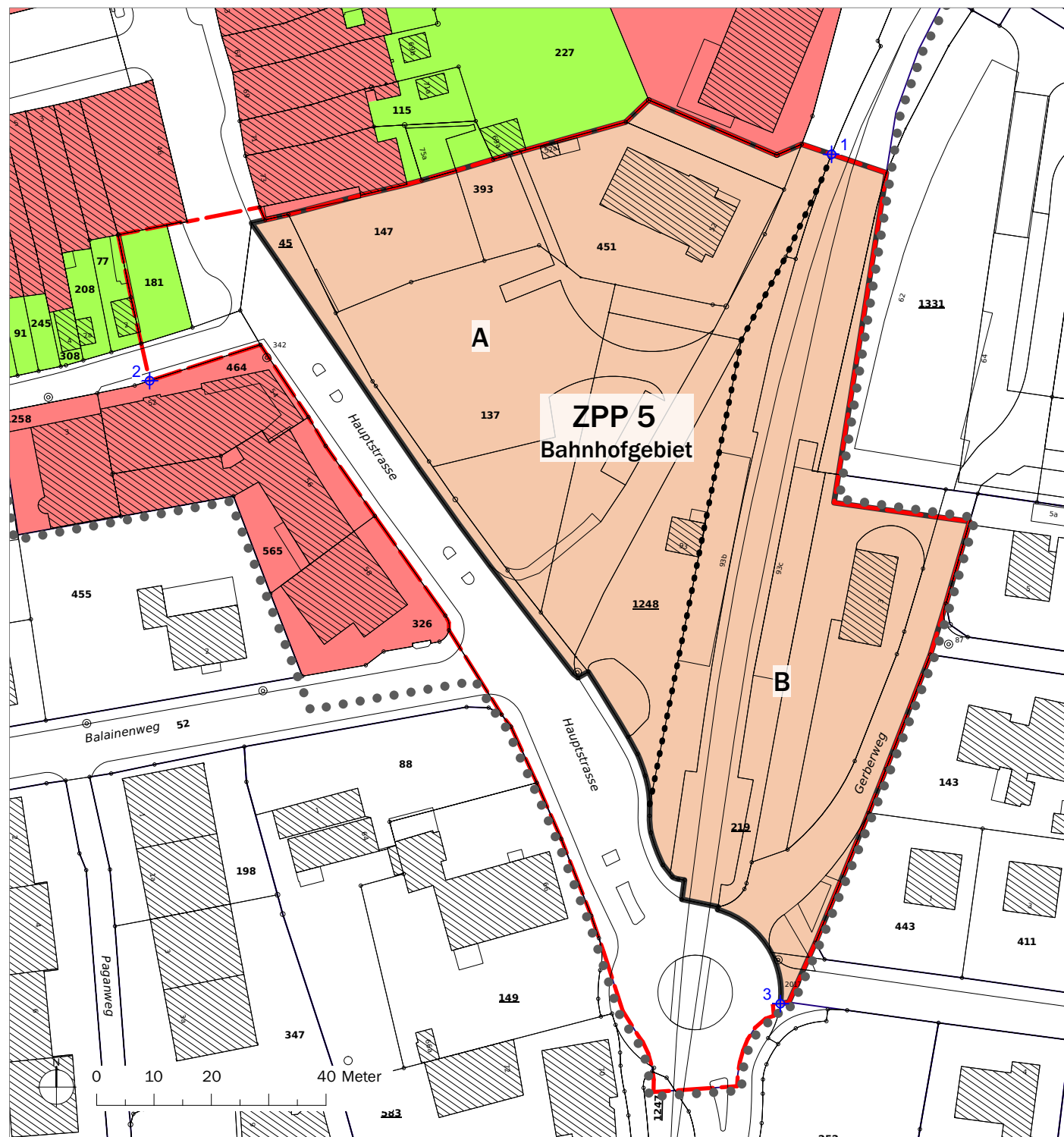
Hinweise

 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

Zustand NEU

Ausschnitt Festlegungen Nutzungsplanung TGO Altstadt



Legende

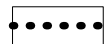


Änderungsperimeter

Festlegungen



Zone mit Planungspflicht (ZPP)

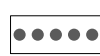


Sektorenabgrenzung



Grünzone

Hinweise



Perimeter Teilgrundordnung Altstadt



Mischzone B (ES III)



Bestehende Gebäude

Koordinaten:

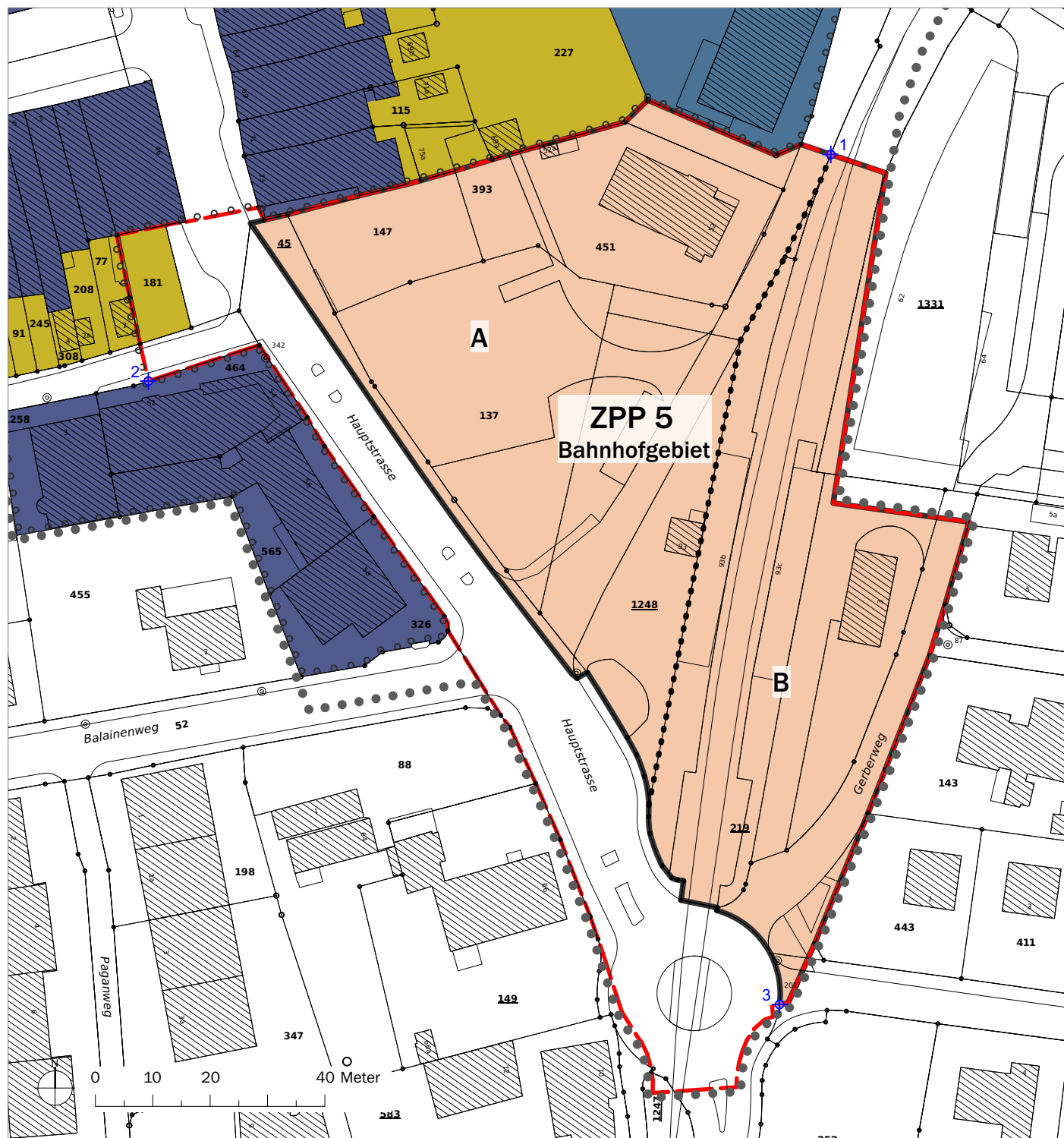
1: E=2°585'108.06 N=1°219'304.29

2: E=2°584'989.13 N=1°219'264.82

3: E=2°585'099.12 N=1°219'156.20

Zustand NEU

Ausschnitt Festlegung Bauzonenplan TGO Altstadt



Legende

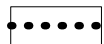


Änderungsperimeter

Festlegungen



Zone mit Planungspflicht (ZPP)



Sektorenabgrenzung



Bauzone K

Hinweise



Perimeter Teilgrundordnung Altstadt



Perimeter Nahwärmeverbund erneuerbare Energien



Bauzone B-A



Bauzone B-V



Bestehende Gebäude

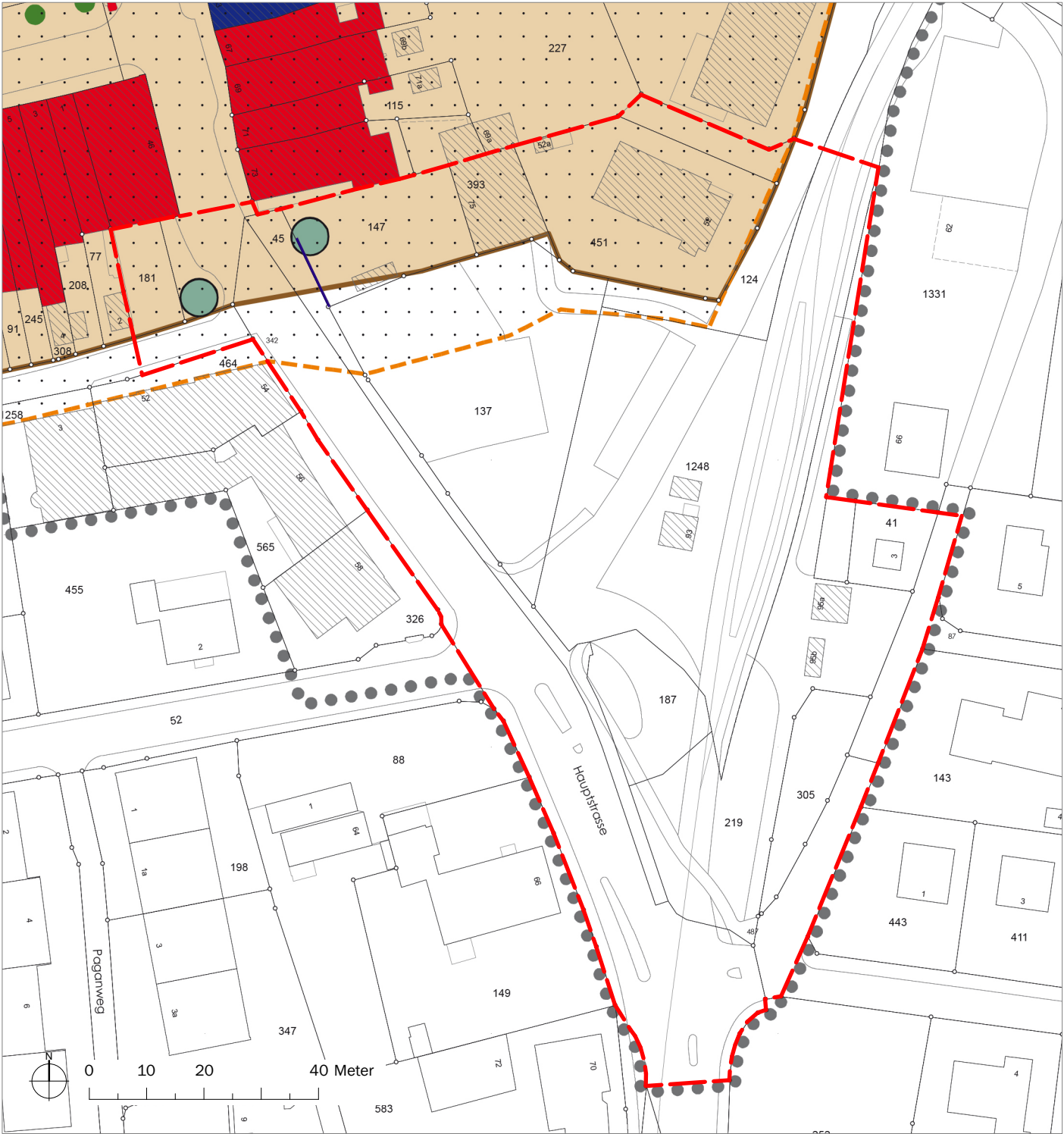
Koordinaten:

1: E=2°585'108.06 N=1°219'304.29

2: E=2°584'989.13 N=1°219'264.82

3: E=2°585'099.12 N=1°219'156.20

Zustand UNVERÄNDERT
Ausschnitt Festlegung Schutzzonenplan TGO Altstadt



Legende



Änderungsperimeter

Hinweise



Perimeter Teilgrundordnung Altstadt



Ortsbildschutzgebiet



Archäologisches Schutzgebiet



Geschützte Bäume



Bauinventar (schützenswertes / erhaltenswertes Objekt)



Bestehende Bauten innerhalb Wirkungsbereich

Genehmigungsvermerke

Erste Öffentliche Mitwirkung	vom 3. November bis 5. Dezember 2022
Zweite Öffentliche Mitwirkung	vom 12. August bis 20. September 2024
Kantonale Vorprüfung	vom 24. Oktober 2025
Publikation im Amtsblatt Kanton Bern	am 21. Januar 2026
Publikation im Nidauer Anzeiger	am 22. und 29. Januar 2026
Öffentliche Auflage	vom 23. Januar 2026 bis 23. Februar 2026
- Einspracheverhandlungen	keine
- Erledigte Einsprachen	0
- Unerledigte Einsprachen	0
- Rechtsverwahrungen	1

Beschlossen durch den Gemeinderat am **25. August 2026**

Beschlossen durch den Stadtrat am
unter Vorbehalt des fakultativen Referendums

Namens des Stadtrates Nidau

Der Stadtratspräsident:

Die Stadtschreiberin:

.....

Hans Peter Meier

.....

Manuela Jennings

Bescheinigung:

Das fakultative Referendum ist worden.

Die Stadtschreiberin:

Nidau,

.....

Manuela Jennings

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Die Stadtschreiberin:

Nidau,

.....

Manuela Jennings

**Genehmigt durch das Amt für
Gemeinden und Raumordnung**

am



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

Beschlussfassung

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)
- Nutzungszonenplan, Bauzonenplan: ZPP 5 Bahnhofgebiet (neu)



Nidau, 25. August 2026

Impressum

Auftraggeber

Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

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 Störfallvorsorge, 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 Teilräume zu revidieren. Für das Teilgebiet zwischen Zühl und Stadtgraben sowie dem Schloss Nidau und dem Bahnhof Nidau wurde die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» erarbeitet. Mit der Teilgrundordnung (TGO) «Altstadt» wurde der altrechtliche «Überbauungsplan Kernzone mit Sonderbauvorschriften» für die Altstadt (genehmigt am 20.03.1986) abgelöst. Mit Verfügung vom 16. Oktober 2020 der Genehmigung durch den Kanton und der nachfolgenden Publikation ist die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» am 9. Dezember Ende 2020 in Kraft getreten.

1.2 Anlass

*Erlass TGO Altstadt
ohne ZPP 5 Bahnhof-
gelände*

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 Bahnhofgelände 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 «Bahnhofgelände» vom Beschluss durch den Stadtrat und der Genehmigung durch den Kanton auszunehmen.**

1.3 Planungsgebiet

Planungsgebiet

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

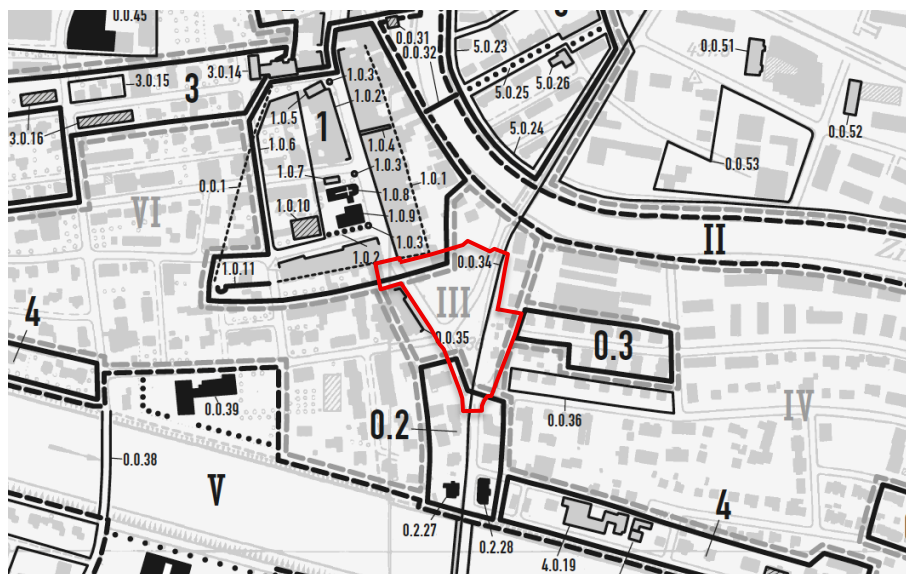


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Aufnahmeplan ISOS der Gemeinde Nidau (2. Fassung 01.95; BAK). Planungsgebiet rot markiert.

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 Stadtkern» 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 Planungssperimeter) bilden die beiden schützenswerten Objekte Hauptstrasse 46 (heutige BEKB) und 73 (heutige Bibliothek) das südliche Tor zur Altstadt.

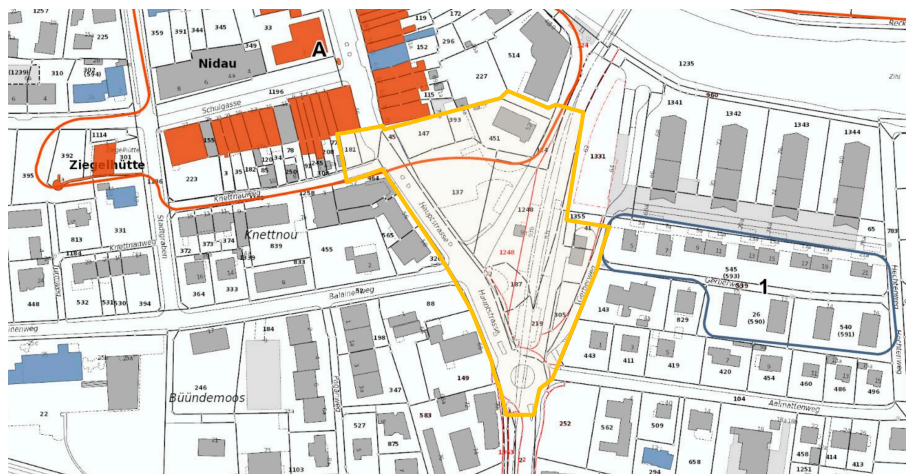


Abb. 3 Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Bauinventars (Geoportal Kt. Bern). Planungsgebiet orange markiert.

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 behördenver-
bindliche Grundlage

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

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

*RGSK Biel-Seeland
der 3. Generation*

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

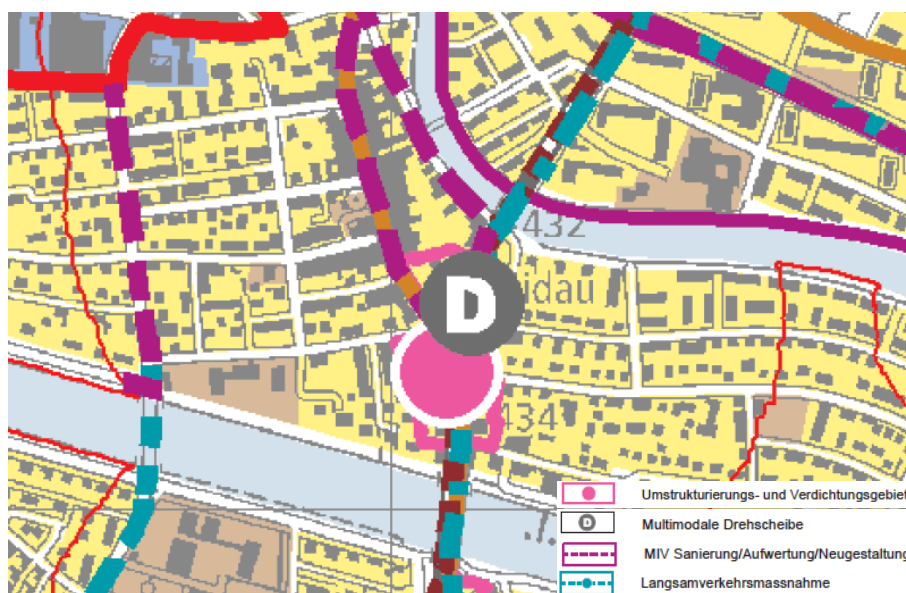


Abb. 4 Ausschnitt aus der Übersichtskarte RSGK Biel-Seeland 3. Generation (2021).

2.4.1.2 Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

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



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

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

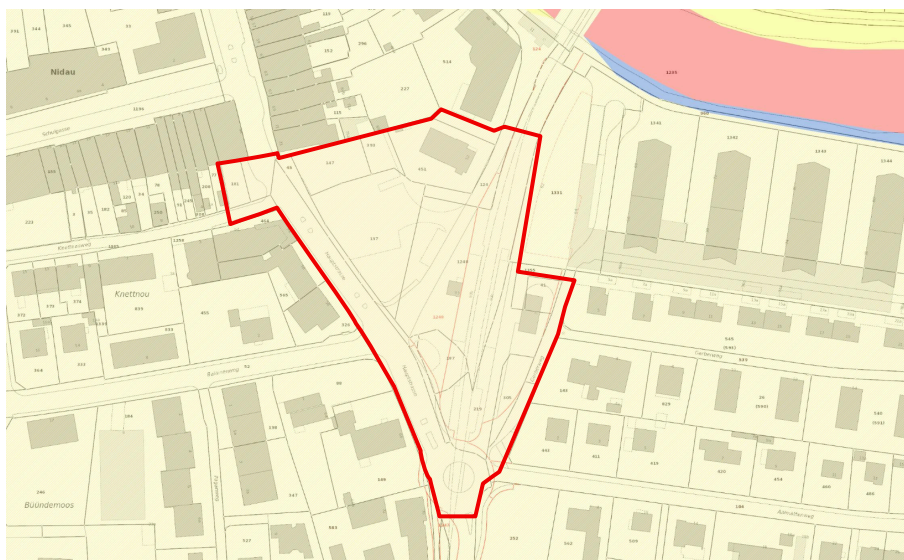


Abb. 7 Ausschnitt der Gefahrenkarte (Geoportal Kt. Bern); hellgelb bedeutet «Restgefährdung», Planungsgebiet ist rot umrandet.

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 Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände 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 neben 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 er-
halten*

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 Bahnhofsgeländes 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 Bahnhofsgelände 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 Trasse ist im Strassenraum. Der Strassenraum ist in seiner gesamten Fläche auch für Motorfahrzeuge querbar [durch Sistierung Regiotram obsolet]
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort Nidau (asm) stärken und als Tor zur Altstadt verdeutlichen.

2.7.2 Ortsplanungsrevision

Aufteilung in Teilräume

Ortsplanungsrevision
mit verschiedenen Teil-
grundordnungen

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 Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung nach innen zugewiesen.

Umstrukturierungs-
gebiet Mischnutzung

Das Planungsgebiet rund um den Bahnhof wurde als Nutzungspotenzial ausgewiesen und der Strategie «Umstrukturieren» zugewiesen. Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete gelten gemäss Potenzialstudie 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 Nutzungszonenplans 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 Nutzungszonenplan 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

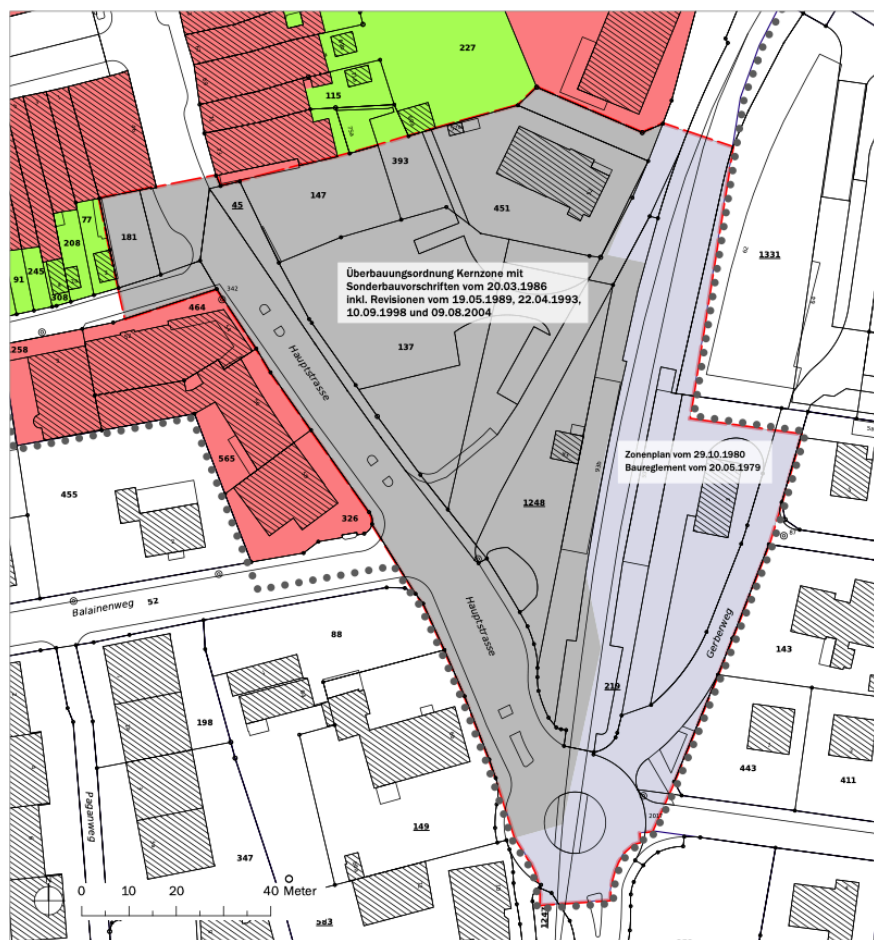
Übersicht

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:

- a. Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone» vom 20. März 1986 (vgl. Details in Abb. 11) einschliesslich aller Revisionen.
- b. 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 Bahnhofsgelände» (vom 19.05.1989) und die «Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D» (22.04.1993) erlassen, ehe im Gebiet C die «Überbauungsordnung C Bahn-

hofgebiet» aufgehoben und durch die «ZPP C Bahnhofsgelände» (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 Knettnauweg (teilweise Parz. 181) und im Bahnhofsbereich (teilweise Parz. 219) die Garten-, Vorgarten-, Vorplatz- und Hofbereiche R1B (Art. 14 SBV), am Knettnauweg auf Parz. 181 zusätzlich ein schmaler Streifen für eingeschossige Bauten (Art. 9-14 SBV). Es besteht Besitzstandsgarantie.

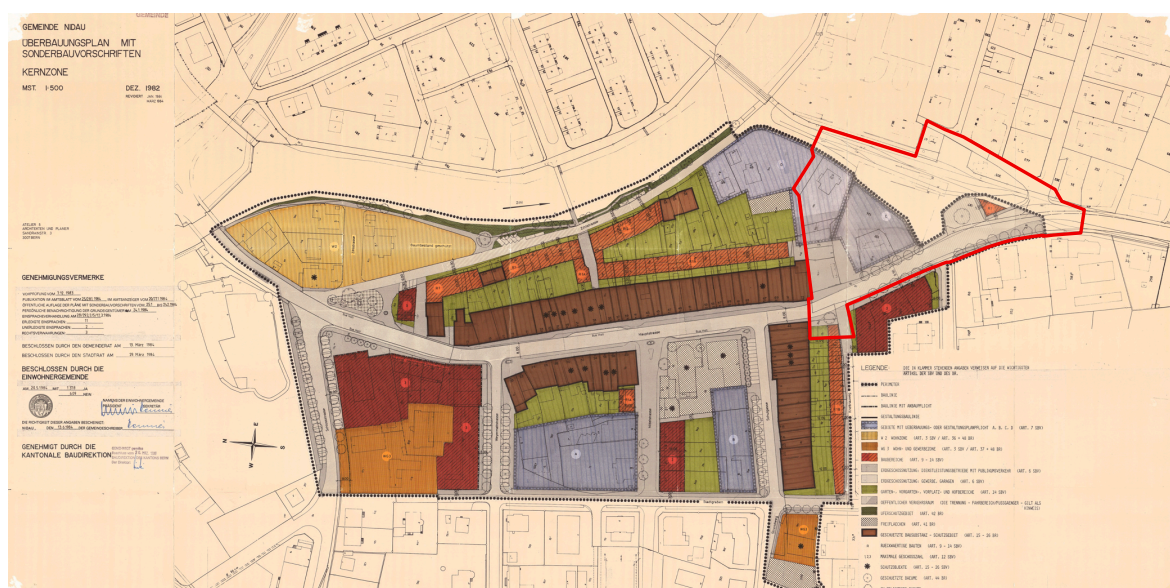


Abb. 11 Ausschnitt Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone (genehmigt 20.03.86).

Revisionen seit Geneh- migung 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 Bahnhofsgelände» 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).

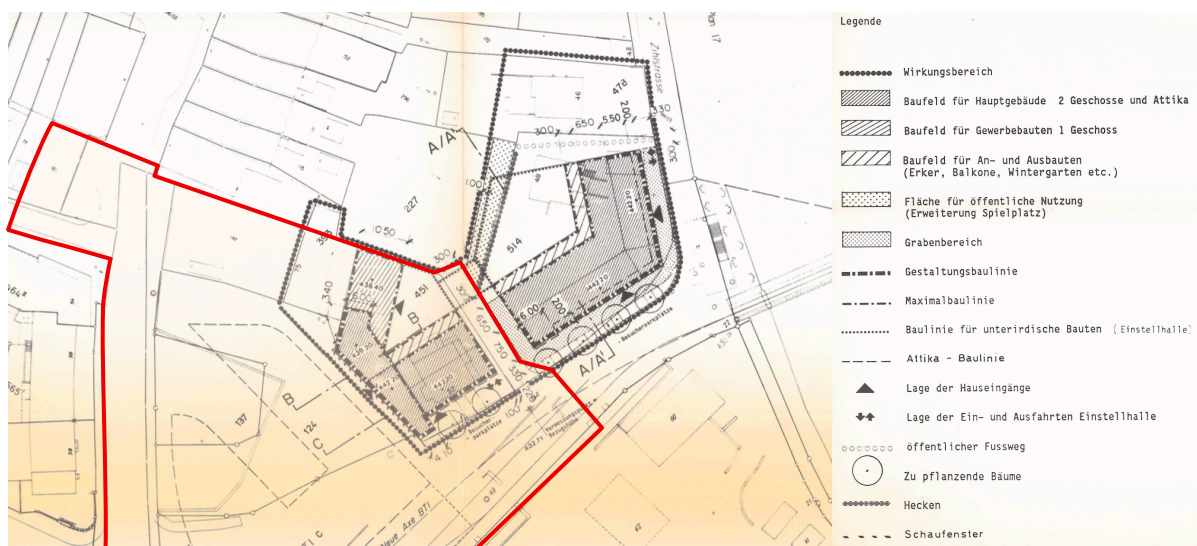


Abb. 13 Ausschnitt Überbauungsplan der Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D (genehmigt 22.04.1993). Das Planungsgebiet ist rot umrandet.

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 geltenden 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 Bahnhofsgelände

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 Bahnhofsgelände» 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.

Zonenplan 1980

b. Zonenplan vom 19.10.1980 und Baureglement 1979

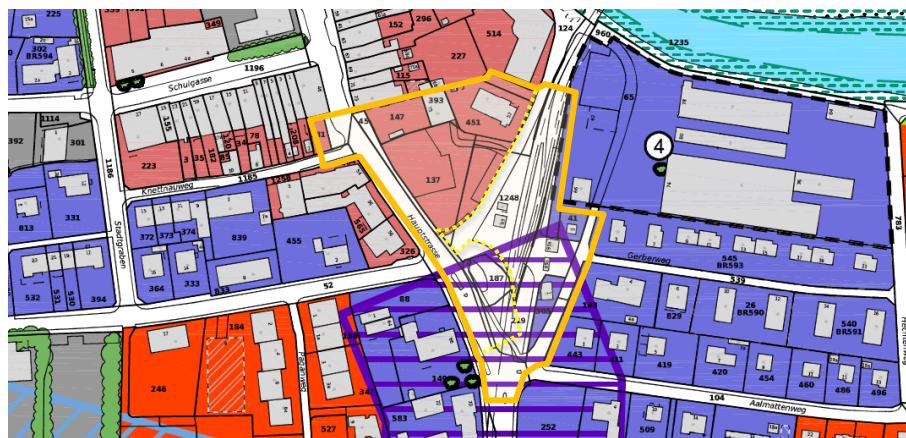


Abb. 15 Ausschnitt aus dem digitalisierten Zonenplan der Stadt Nidau (genehmigt 29.10.80). Planungsgebiet orange umrandet.

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 dem links von der gelbpunktierten Linie präzisierter. 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 grösserer 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 Buswendeschleife 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.

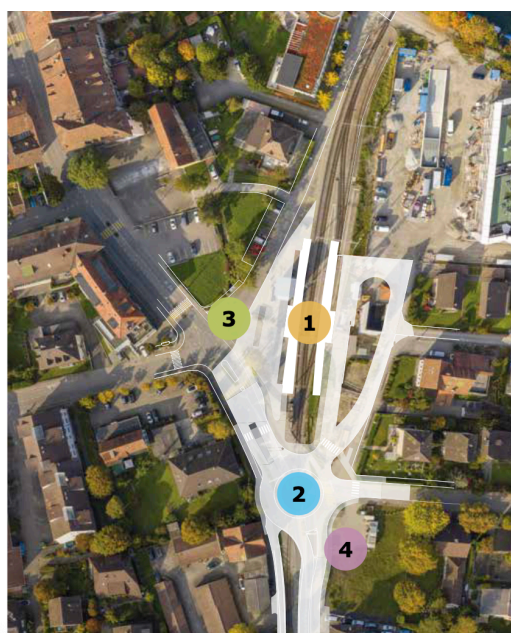


Abb. 16 Totalsanierung Bahnhof Nidau, Massnahmenübersicht

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 Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgeländes» (vgl. Kapitel 4) und den darauf aufbauenden städtebaulichen Studien soll eine eigenständige «Zone mit Planungspflicht» nach Artikel 73 BauG erlassen werden. Hierzu sind der Nutzungszonen- und Bauzonenplan «Altstadt» im Bereich des Planungsgebiets zu ändern sowie konkrete Bestimmungen im Teilbaureglement «Altstadt» (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 Stedli (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 Bahnhofgeländes

4.1 Ausgangslage, Ablauf und Organisation

Iterativer Prozess

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

Arbeitsgruppe «Räumliche Leitlinien Entwicklung Bahnhofgelände»

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

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

Begleitgruppe

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

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

4.2 Variantenstudium

Variantenstudium Verkehr und Städtebau

Unter Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 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 Gegentese 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 Bahnhofgeländes 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 Zühlstrasse (3) sowie über das Gebiet Aalmatten (Gerberweg; 4). Alle Erschliessungsvarianten wurden qualitativ anhand mehrerer Kriterien beurteilt.

Bahnhofsknoten

Für den Bahnhofsknoten (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 Bahnhofsgeländes die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofsgelände nochmals überprüft wurden. Es wurden sechs Varianten anhand derselben Kriterien, wie für die Erschliessungsvarianten des Bahnhofsgeländes, 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 schmälern.

- Gleichzeitig können neue städtebauliche Qualitäten geschaffen werden, insbesondere eine verbesserte Eingangssituation ins Städtli, eine bessere Fassung des Bibliotheksplatzes sowie der Hauptstrasse und die Schaffung eines räumlich attraktiven Bahnhofplatzes südlich des Baukörpers.
- Aus städtebaulichen Aspekten wurde die Kreiselösung bevorzugt und weiterverfolgt. Mit dem Kreisellösung ist u.a. eine Verschiebung des Gerberwegs möglich, was langfristig eine quartierabschliessende Bebauungsstruktur des Aalmattenquartiers ermöglicht.
- Aus der Prüfung von Alternativen für die Erschliessung des Gebietes Aalmatten, unter Anbetracht der zu bevorzugenden Kreiselösung, resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden sollte.

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 gewonnen 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 Planungsinstrumentes 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 präzise gesetzten oberirdischen Einzelbaukörper zu erfolgen. An diesen besteht der städtebauliche Anspruch, durch seine autonome, klare und ungerichtete Form zwischen der linearen Altstadtstruktur und der umgebenden aufgelösten, eher feinkörnigen Baustruktur und Randbebauung zu vermitteln.

Bibliothekspatz

Zwischen der Gemeindebibliothek, welche östlich der Hauptstrasse den Eingang zur Altstadt bildet und dem neuen Einzelbaukörper wird ein wohldimen-

sionierter öffentlicher Platz - der Bibliotheksplatz - gefasst und räumlich aufgewertet.

Neuer Bahnhofplatz

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

Abbruch Gebäude

Das Konzept sieht den Abbruch der 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 Bahnhofsgelände ist in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umzugestalten.

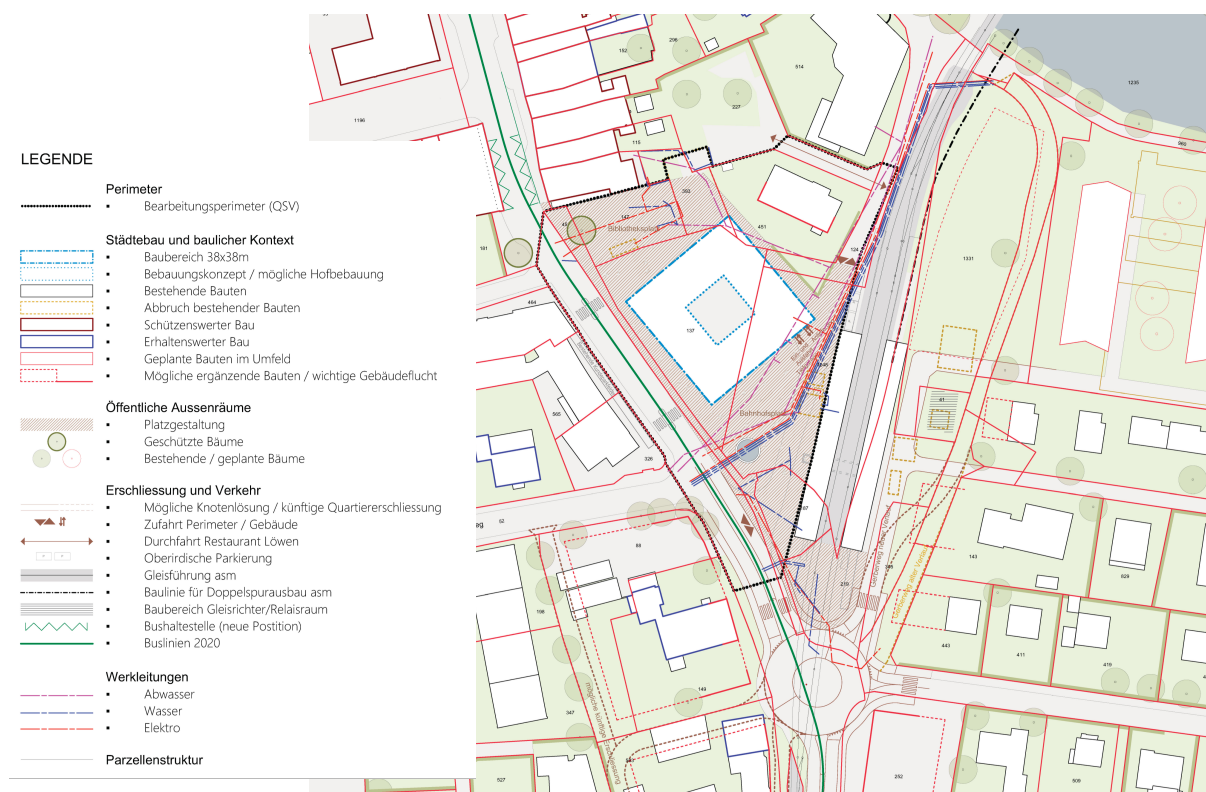


Abb. 19 Ausschnitt aus dem «Leitplan der räumlichen Entwicklung» für das Bahnhofsgelände (26. Februar 2018; planteam s).

4.3.1.2 Erschliessung und Verkehr

Umgestaltung Knoten als Kreiselanlage

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

Erschliessung Bahnhofsgelände

Das Bahnhofsgelände wird für den motorisierten Verkehr über die Hauptstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Anlieferung für die Detailhandelseinrichtungen sowie die Zufahrt zur unterirdischen Parkie-

Die Tiefgarageneinfahrt ist in das Gebäude zu integrieren. Die Einfahrt erfolgt rückwärtig in Abstimmung mit der Anlieferung für den Grossverteiler.

Erschliessung Quartiere

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

4.4 Neuausrichtung nach erster Mitwirkungsaufgabe

Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept

Die Eingaben aus der ersten öffentlichen Mitwirkung haben gezeigt, dass das Bahnhofsgelände 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 qualitätssichernden Verfahrens

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 Planungssperimeter, die Konzeption und Organisation der Erschliessung und Zufahrt, die Funktion und Organisation des Bahnhofplatzes, die Anordnung eines grösseren Detailhandelsgeschäfts, die Realisierung einer unterirdischen öffentlichen Parkieranlage, die Höhenentwicklung der Neubebauung unter Berücksichtigung der historischen Bebauung im Umfeld. In der Entwicklung des Bahnhofgeländes 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 («Stedli»). Die TGO Altstadt ist wie folgt aufgebaut:

Planungsinstrument	Wichtigste Inhalte
Teilbaureglement	- Planungsrechtliche Bestimmungen - Baupolizeiliche Masse
Nutzungszonenplan («Art der Nutzung»)	- Zulässige Nutzungen - Zonen mit Planungspflicht - Überbauungsordnungen
Bauzonenplan («Mass der Nutzung»)	- Bauzonen (Baumasse) - Zonen mit Planungspflicht - Nahwärmeverbund und Waldbaulinie
Schutzplan	- 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 – Knettnauweg 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 Knettnauwegs 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 Bahnhofsgelände» 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 Nutzungszonen- und Bauzonenplan

Festlegung ZPP 5 im Nutzungs- und Bauzonenplan «Altstadt»

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

Der Perimeter der ZPP 5 «Bahnhofsgelände» 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 <i>Neubebauung</i> » südlicher Auftakt Altstadt inkl. Bestand (Parzelle Gbbl. Nr. 451)
Sektor B	«Perimeter <i>Umgestaltung Bahnhof Nidau</i> inkl. Kreisel» Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»

Parzelle 181

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

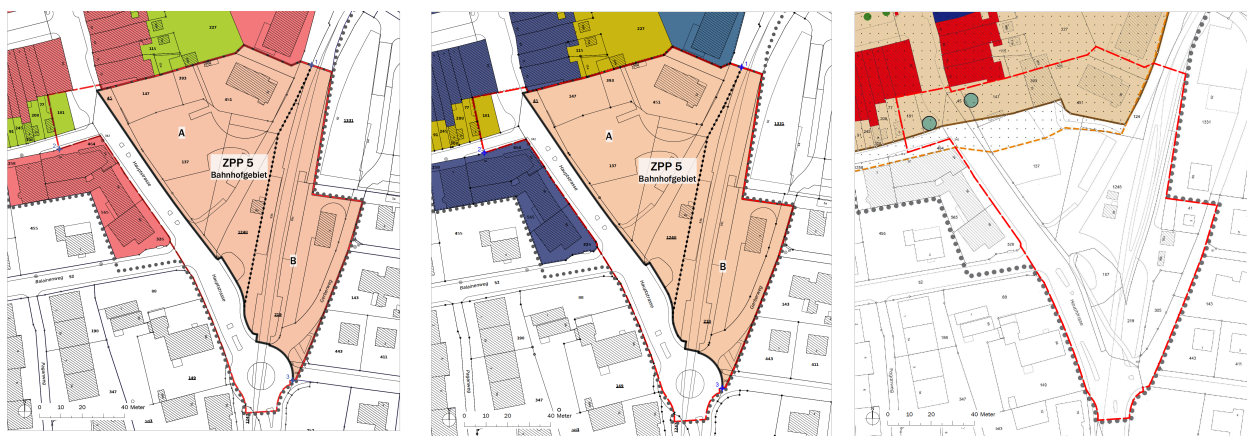


Abb. 20 Festlegung der ZPP 5 Bahnhofsgelände im Nutzungszonen- (links) und Bauzonenplan (Mitte) der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt». Rechts Ausschnitt des bereits rechtskräftigen und unveränderten Schutzplans «Altstadt».

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 Planungsgebiets 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 Nutzungszonenplan (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 Bahnhofsgelände (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 Erlasse und Richtlinien. Mit der Ergänzung in Art. 604 Abs. 2 werden die in Anhang 2 der geltenden TGO Altstadt aufgeführten, aufgehobenen Erlasse 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 Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände

<i>Planungszweck</i>	Der Planungszweck bezeichnet das Ziel und die planerische Absicht der Zone mit Planungspflicht ZPP 5 «Bahnhofsgelände». Mit der Umsetzung der ZPP 5 wird eine Neuordnung und stadträumliche Aufwertung des Bahnhofsgeländes im Vorstadtbereich bezweckt. Angestrebt wird eine qualitätsvolle, verdichtete und gemischt-genutzte Bebauung im Bereich des Bahnhofplatzes 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 «Bahnhofsgelände» 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 Erdgeschoss («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.
<i>- Sektor A</i>	Für den Sektor A wird eine maximale GfO von 7'000 m² festgelegt. Dieses Gesamtmass umfasst sowohl die Potenziale einer Ersatzneubebauung auf Parzelle 451 (Zühlstrasse 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 von maximal 3'500 m² 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 auszugestalten 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 Geleise werden in den ZPP-Bestimmungen trotzdem spezifische Nutzungsmasse festgelegt. Die baupolizeilichen Masse (Höhen, Längen und Abstände), die zulässige GFZO von max. 1.30 und zulässigen maximal drei Vollgeschosse richten sich nach den Bestimmungen der «Bauzone 3» der östlich anschliessenden baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet». 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 Städtli. 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 auszugestalten, 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 anzuordnen 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 Bahnhofplatz 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 anzuordnen oder entsprechend abzudichten, um einen angemessenen Schutz vor Hochwasserereignissen sicherzustellen.

Energie

Gemäss Art. 313 Abs. 1 des Teilbaureglements bezeichnet der im Bauzonensplan Altstadt festgelegte Perimeter «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser) das Gebiet mit Anschlusspflicht. In diesem Gebiet gilt für Neubauten die Anschlusspflicht. Die Bestimmung wird auch für das Gebiet der ZPP 5 Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände 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 berücksichtigen.

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

sichtigen, 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, soweit 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 überschüssig 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 Umweltschutzgesetzgebung (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

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

<i>Kantonaler Richtplan, RGSK, RVNP</i>	Die Agglomeration Biel/Bienne und damit auch die Stadt Nidau als «urbanes Kerngebiet der Agglomeration» (Raumtyp gemäss kantonaalem Richtplan) soll gemäss kantonaler Zielvorgabe «als Entwicklungsmotoren gestärkt werden». Hierzu sollen u.a. die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete gemäss RGSK 2021 einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten. 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.
<i>Städtebauliches Leitbild «Lebensraum Nidau»</i>	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 Bahnhofplatz entwickelt werden. • Die südliche Vorstadt ist heute wenig strukturiert. Die in dieser Offenheit liegenden Chancen sollen für eine urbane Entwicklung genutzt werden. Dabei soll der Fokus auf eine einheitliche, identitätsstiftende Strassen-

raum- und Platzgestaltung gelegt und Ergänzungen in der Bebauungsstruktur vorgenommen werden.

- Grosse Einzelbauten sind möglich (Grossverteiler resp. was in der Altstadt zu gross ist).
- Ergänzungen in der Struktur des Bestandes (Verdichtung sinnvoll).
- Einheitliche, identitätsstiftende Strassenraum- und Platzgestaltung.
- Erschliessung sortieren.
- Langsamverkehr durch die Umgestaltung des Strassenraums sicher, direkt und attraktiv führen. Insbesondere Querbeziehungen durch geeignete Massnahmen verbessern z. B. am Knoten Zühlstrasse, Hauptstrasse, Balainenweg.
- Haltestelle Nidau Bahnhof für Fussgänger und Radfahrer aufwerten. Ankunftsort 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 Bahnhofsgelände 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 Beizug 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 «Bahnhofgelände» eine Klärung und Optimierung der heutigen Situation in Abstimmung mit allen relevanten Vorhaben innerhalb und ausserhalb des

Planungsgebiets. Insbesondere soll der Strassenraum der Hauptstrasse in Koordination mit dem BGK Ortsdurchfahrt Nidau ebenfalls umgestaltet werden. Dabei gilt es die optimale Lage für die neu angeordnete Bushaltestelle zu finden. Als neue Knotenlösung wird ein Kreisell sowie die Umgestaltung des südlichen Gerberwegs in Abstimmung mit der Überbauungsordnung «Aalmatten» umgesetzt.

Verkehrsaufkommen

Im Bereich des 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 Bahnhofsgelände mit dem Bahnhof Nidau und den städtischen Buslinien 5 und 6 zwar gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, hat das Vorhaben eine Mehrbelastung des bestehenden Strassennetzes und insbesondere der Hauptstrasse zur Folge. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte (UeO, Baugesuch) sind die entsprechenden verkehrliche Abklärungen stufengerecht mittels Verkehrsgutachten vorzunehmen.

Berechnungen Gesamtverkehrskonzept

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidau (GR-Beschluss vom 12. Mai 2020) wurden die Bewegungen pro Werktag aus der allgemeinen Siedlungsentwicklung aufgrund der Schätzungen anhand der zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätze der Ortsplanungsrevision (Basis Potenzialstudie SEin) ermittelt (Anhang 1-GVK). Für die Kennwerte der Fahrtenenerzeugung wurde hierbei mit Erfahrungswerten gearbeitet. Gemäss Fahrtenberechnung ist im Umfeld des Bahnhofs, resp. der ZPP 5 «Bahnhofgelände» mit rund 580 Bewegungen pro Tag zu rechnen.

Verkehrsmassnahmen im Umfeld

Im Umfeld der ZPP 5 «Bahnhofgelände» 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 (Massnahmenkonzept 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-O-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 «Bahnhofgelände» 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 Bahnhofsgelände) 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 «Bahnhofsgelände» sind keine wesentlichen negativen Entwicklungen bezüglich Luftimmissionen zu erwarten.

Naturgefahren

Das Planungsgebiet liegt im Zusammenhang mit Wassergefahren im Bereich mit Restgefährdung. Die ZPP 5 Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände liegt damit rund 1.30 m über der vorgegebenen Schutzkote (Hauptstrasse ca. 432.60 m ü. M., Zühlstrasse 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 wie weit das Vorhaben risikorelevant und ob in der Nutzungsplanung Vorgaben und Massnahmen festgelegt werden müssen. Die Analyse zeigt deutlich, dass aufgrund der vorhandenen und zusätzlich vorgesehenen Personenbelegung trotz Lage im Konsultationsbereich das Vorhaben nicht risikorelevant ist und keine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge notwendig ist.

Triage aufgrund Risikorelevanz

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

Im Rahmen der Berechnungen des Fachgutachtens zur ZPP 5 «Bahnhofsgelände» 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 Hektarquadraten 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 «Bahnhofsgelände» 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 «Bahnhofsgelände» 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 «Bahnhofsgelände» 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 Mitwirkungsbeiträge 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 Erlass 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 «Bahnhofsgelände» (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 www.nidau.ch > Aktuelles 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 Mitwirkungsbeiträge 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 Bahnhofsgelände, 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 «Bahnhofsgelände» 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 Bahnhofsgelände vorgenommen. Die Änderungen und Ergänzungen werden in der nachfolgenden Tabelle dargelegt. Die detaillierte Bereinigungstabelle befinden sich in Anhang 2.

Vorgenommene Bereinigungen

7.4.1.1 Teilbaureglement, Anhang 1: Bestimmungen zur ZPP 5 Bahnhofsgelände

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 Dachaufbauten	Präzisierung der Messweise
Mass der Nutzung Sektor A	Rücksprung Energieanlagen (Dach)	Die Bestimmung zum allseitigen Rücksprung von mind. 2.0 m für Energiegewinnungsanlagen bis 1.50 m Höhe wird ersatzlos 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.
Erschliessungsgrundsätze	Bushaltestelle	Die Bestimmungen zur Lage der neu angeordneten Bushaltestelle «Bahnhof Nidau» wird ersatzlos 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	• 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 wurde 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 Bahnhofsgelände lag vom 23. Januar 2026 bis 23. Februar 2026 in der Abteilung Infrastruktur der Stadt Nidau öffentlich auf und konnte während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Die Unterlagen des Planungsdossiers konnten zudem unter www.nidau.ch eingesehen werden. Innert der Auflagefrist konnte gegen die geplanten Änderungen bei der Abteilung Infrastruktur der Stadt Nidau schriftlich und begründet Einsprache und Rechtsverwahrung eingereicht werden. Während der Frist der öffentlichen

Auflage wurde 1 Rechtsverwahrung eingereicht. Es wurden keine Einsprachen eingereicht.

7.6 Beschluss

Beschlüsse Gemeinderat und Stadtrat

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

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

wurde vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 25. August 2026 beraten und zuhanden des Stadtrats beschlossen.

Beschluss Stadtrat

Die Beratung und Beschlussfassung der Planungsvorlage im Stadtrat Nidau findet voraussichtlich am 17. September 2026 statt. Der Entscheid des Stadtrats untersteht dem fakultativen Referendum.

Anhang

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

Aare Seeland mobil AG, Langenthal

Situationspläne des ausgeführten Projekts 28.11.2024

- Situation Strasse / Bahn
- Situation Publikumsanlagen

Anhang 2 Bereinigungstabelle Kant. Vorprüfung

14. November 2025:

Beilage 1: Kurzbericht Koordination Raumplanung – Störfallvorsorge

IC Infraconsult, Bern

21.08.2019

Beilage 2: Lärmgutachten

Prona AG, Biel

08.09.2025

Beilage 3: Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)

Verabschiedet durch den Gemeinderat am 4. Juni 2024

Beilage 4: Mitwirkungsbericht zweite öffentliche Mitwirkung (2024)

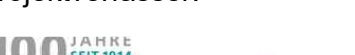
Verabschiedet durch den Gemeinderat am 19. November 2024

aare seeland mobil

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

Strassenbau

Übersichtsplan 1:200

Projekt Nr. 92-22.26 Plan Nr. 92-22.26-9551 Datum: 28.11.2024 Grösse: 60 x 147 Änderungen:	Auftraggeber:  Aare Seeland mobil AG Goldstrasse 12 4900 Langenthal Gesamtprojektleiter: Hansruedi Gress Telefon 056 359 69 53 hansruedi.gress@seeland.ch	Projekterfassender:  Hauptstr. 66 PF 76 CH - 2560 Nidau Tel. 032 332 20 30 FAX 032 332 20 39 www.schmid-pletscher.ch Projektleiter: Rami Leupi
--	--	--

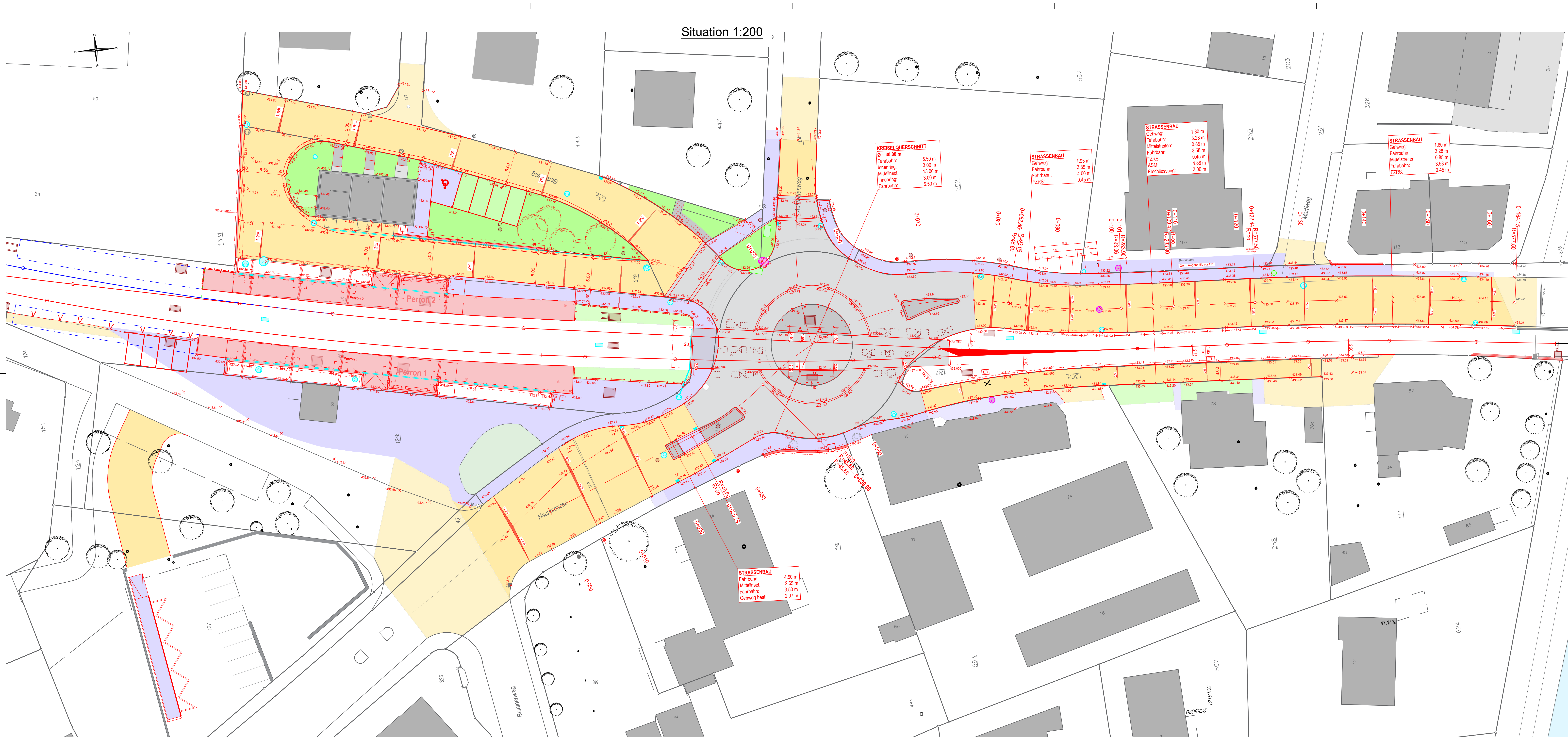
- Fahrbahn / Radweg
- Nebenstrasse / Befestigte Flächen / Anpassungen Gehweg
- Fahrbahn Beton (Kreisel)
- Pflasterung
- Grünflächen / Bepflanzung
- Kunstbauten
- Gebäude
- Strassenrand
- Strassenachse
- Höhenkote
- Bäume
- Kandelaber, Beleuchtung
- Regenabwasser: KS, SS, ES, Rinne
- Mischabwasser: KS, SS, ES, Rinne
- Elektro, Telekommunikation: best. Schächte

- Projekt Gleisanlage
- Drittprojekt ASM
(nicht Bestandteil dieses PGV's)
- Projekt Perronanlage
- Weiche
- bestehende Gleisanlage

- Projekt Dienstweg
- Projekt Geländer / Handlauf
- Projekt Leitplanken und Gelände
- Projekt Maschendrahtzaun

[illegible]

- Mast mit Nr.
- Mast mit Ausleger
- Mast mit 2 Ausleger
- Masten mit Joch
- Mast mit Anker
- Mast mit Druckstütze
- Nachspannung
- Streckentrenner
- Mast und Oberleitung VR-Be



Kanton Bern
Gemeinde Nidau, Biel



Linie Biel - Ins (T)

Ausbau Bahnhof Nidau

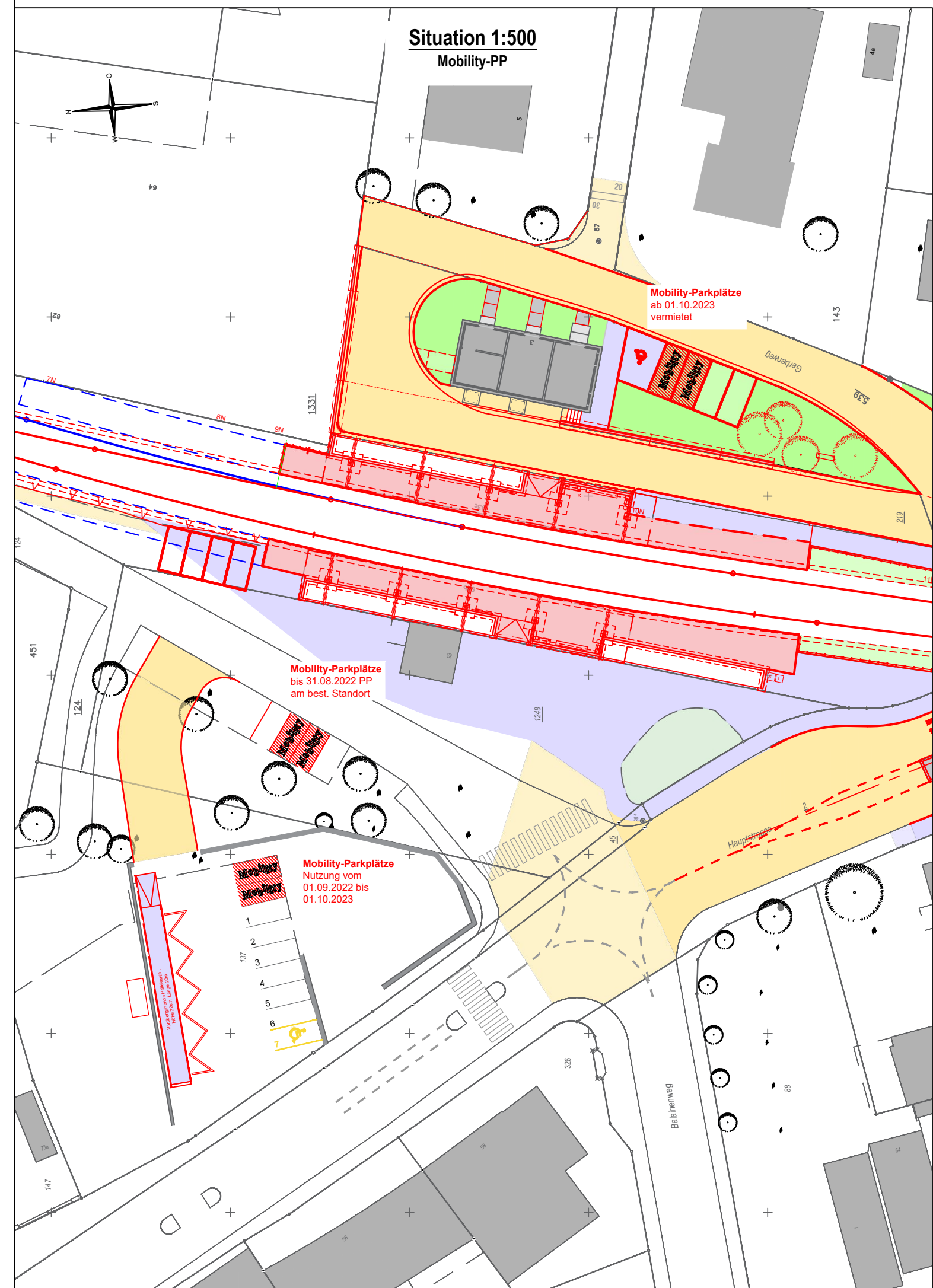
- Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
- Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
- Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Plan des ausgeführten Bauwerkes

Strassenbau

Situation Mobility-Parkplätze 1:500

Projekt Nr. 92-22.26	Auftraggeber:	Projektverfasser:
Plan Nr. 92-22.26-9941	 Aare Seeland mobil AG Grubenstrasse 12 4900 Langenthal Gesamtprojektleiter: Hansueli Ryser Telefon 062 919 19 11 hansueli.ryser@asmobil.ch	 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
Datum: 28.11.2024		
Grösse: 30 x 42		
Änderungen:		
gez/kontr: SR / SP		Projektleiter: René Leupi



Kanton Bern
Gemeinde Nidau, Biel



Linie Biel - Ins (T)

Ausbau Bahnhof Nidau

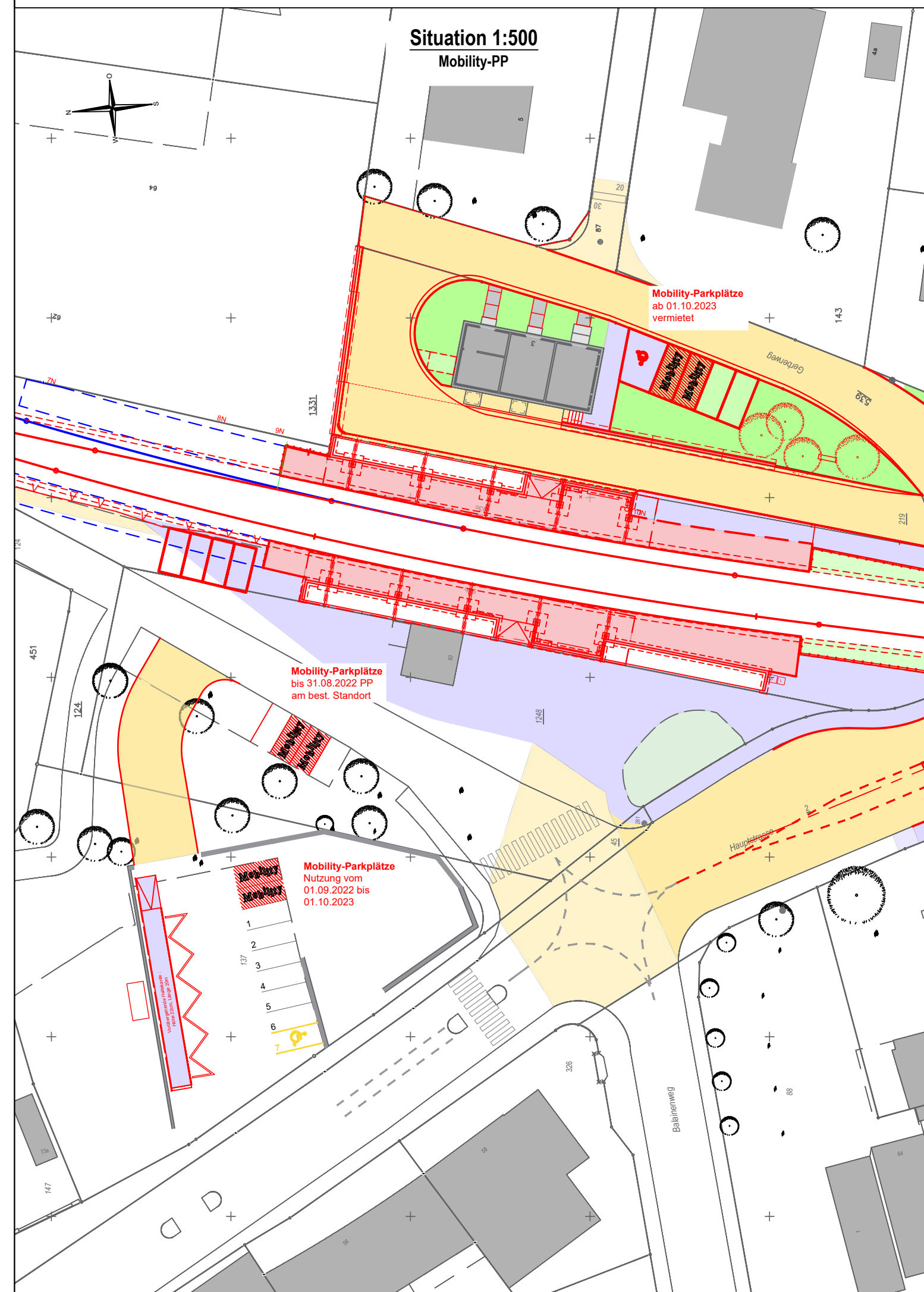
- Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
- Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
- Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Plan des ausgeführten Bauwerkes

Strassenbau

Situation Mobility-Parkplätze 1:500

Projekt Nr. 92-22.26	Auftraggeber:  Aare Seeland mobil AG Grubenstrasse 12 4900 Langenthal Gesamtprojektleiter: Hansueli Ryser Telefon 062 919 19 11 hansueli.ryser@asmobil.ch	Projektverfasser:  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 Projektleiter: René Leupi
Plan Nr. 92-22.26-9941		
Datum: 28.11.2024		
Grösse: 30 x 42		
Änderungen:		
gez/kontr: SR / SP		



STADT NIDAU

KURZBERICHT KOORDINATION RAUMPLANUNG – STÖRFALLVORSORGE

1. AUSGANGSLAGE

Das Projekt

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

Koordination Störfallvorsorge

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



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

2. SCHRITT 1: TRIAGE AUFGRUND DES STANDORTES

(Kapitel 4.1 der Arbeitshilfe)

Konsultationsbereiche
Strasse

Das geplante Gebäude liegt im Konsultationsbereich der Hauptstrasse (vgl. beiliegende Karte). Die Bahnlinie Biel – Ins unterliegt nicht der Störfallverordnung [1] (Anhang 1.2a⁶⁶).

Aufgrund der Überlappung mit dem Konsultationsbereich ist Schritt 2, „Triage aufgrund der Risikorelevanz“ nötig.

3. SCHRITT 2: TRIAGE AUFGRUND DER RISIKORELEVANZ

(Kapitel 4.2 der Arbeitshilfe)

Risikorelevanz

Das Vorhaben gilt als Risikorelevant, wenn

- Empfindliche Einrichtungen innerhalb des Koordinationsbereichs vorgesehen sind oder erweitert werden sollen.
- Der Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) innerhalb des Koordinationsbereichs durch die bereits vorhandenen und die zusätzlich vorgesehenen Personen überschritten wird

Empfindliche Einrichtungen

Gemäss den Vorgelegten Planungsunterlagen und Nachfrage bei der Stadt Nidau sind im neuen Gebäude und im Umkreis von 200m keine empfindlichen Einrichtungen geplant. Insbesondere sind keine Schulen, Pflegeheime, Kindergärten, Kindertagesstätten oder grössere Kultureinrichtungen vorhanden oder geplant. Der projektierte Grossverteiler gilt nicht als empfindliche Einrichtung, da er in der vorgesehenen Grösse relativ einfach zu evakuieren ist.

Scannerzellen

Die Personenbelegungen werden in zwei Scannerzellen ermittelt (A + B). Jede Scannerzelle besteht aus 4 Hektarquadrate und hat eine Abmessung von 200m x 200m (siehe beiliegende Karte und Tabelle).

Referenzwert Bevölkerung
(Ref_{Bev})

Im Bereich des geplanten Gebäudes beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Hauptstrasse rund 17'390 Fahrzeuge pro Tag [4]. Daraus ergibt sich ein Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) von 840 Personen pro Scannerzelle.

Vorhandene Personen
(P_{ist})

Die Anzahl der vorhandenen Personen (P_{ist}) wird anhand der Raumnutzerdichten aus dem Geoprodukt SEIN ermittelt [5]. Die Zahlen sind in der beiliegenden Tabelle zusammengestellt.

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

4. FAZIT

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

DATEIEN ZUM KURZBERICHT

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

GRUNDLAGEN

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

Bern, 04.09.2019

IC Infraconsult
Bruno Streit

STÖRFALLVORSORGE

ZPP5 Bahnhof Nidau

1:2'000

LEGENDE

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

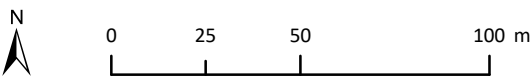
- Hektarquadrate**
-  Scannerzelle A
 -  Scannerzelle B

- Raumnutzerdichte (Personen/ha)**
-  > 180.0
 -  140.1 - 180.0
 -  100.1 - 140.0
 -  60.1 - 100.0
 -  30.1 - 60.0
 -  < 30.1

Konsultationsbereich Hauptstrasse



Parzellengrenzen



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

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



Projekt LG ZPP 5 Bahnhofgebiet, Nidau | P25162
Version V1
Datum Biel, 08. September 2025
BE_P25162_250908_LG ZPP 5 Bahnhofgebiet Nidau.docx



Änderung baurechtliche Teilgrundordnung Altstadt, ZPP 5 Bahnhofgebiet

Lärmgutachten

Stadt Nidau
Infrastruktur
Schulgasse 2
2560 Nidau

suisse.ing



Inhaltsverzeichnis

1.Allgemeines	3
1.1. Ausgangslage	3
2.Grundlagen	3
2.1. Rechtliche Grundlagen	3
2.2. Sonstige Grundlagen	3
3.Empfindlichkeitsstufen und Grenzwerte gemäss LSV	3
4.Immissionsort und lärmempfindliche Räume gemäss LSV	4
5.Bauen in lärmbelasteten Gebieten (Art. 31 LSV)	5
5.1. Bestehender Strassenlärm	5
5.2. Schlussfolgerungen bezüglich Art. 31 LSV	7
6.Anforderungen an neue Lärmemissionen (Art. 7 LSV)	8

Tabellen

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte ES III für Strassenlärm (Anhang 3 LSV)	4
Tabelle 2: Planungswerte ES III für Gewerbelärm (Anhang 6 LSV)	4
Tabelle 3: Verkehrs- und Emissionsgrundlagen der Hauptstrasse für die Jahre 2019 und 2028 bei einer jährlichen Verkehrszunahme von 1%.	5
Tabelle 4: Beurteilungspegel (Lr) und IGW-Überschreitungen (rot) an Referenzpunkten entlang der Baulinien	6

Abbildungen

Abbildung 1: Auszug Zonenplan Stadt Nidau	4
Abbildung 2: Gesamtsituation mit Baulinie (blau) in 5 m Distanz zur Hauptstrasse und 3.6 m Distanz zur Zihlstrasse und Raster auf 6 m Höhe über Boden (1.OG)	6
Abbildung 3: Darstellung Bereich mit IGW-Überschreitungen (Wohnen) durch Strassenlärm (rot) in 6 m Höhe (1.OG)	7

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage

Die Stadt Nidau plant südlich der Altstadt im Bereich des Bibliotheksplatzes sowie dem gesamten Umfeld des Bahnhofs Nidau eine Zone mit Planungspflicht, ZPP 5 Bahnhofgebiet, zu erlassen. Es wurde bereits eine Vorprüfung zur ZPP 5 durchgeführt, bei dem ein Lärmgutachten angefordert wurde.

Das vorliegende Lärmgutachten liefert die Grundlagen gemäss Art. 31 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) in Bezug auf den bestehenden Strassenlärm sowie Rahmenbedingungen für die Planung von neuen lärm erzeugenden Anlagen in Hinblick auf die Anforderungen gemäss Art. 7 LSV.

Der bestehende Eisenbahnlärm der asm-Linie im Bereich des Bahnhofs Nidau wird im vorliegenden Bericht nicht näher untersucht, jedoch als potenzielle Lärmquelle berücksichtigt.

2. Grundlagen

2.1. Rechtliche Grundlagen

- Umweltschutzgesetz, USG vom 7. Oktober 1983 (Stand am 1. April 2025)
- Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. Januar 2025) insbesondere folgende Artikel / Anhänge
 - Art. 31 LSV: Baubewilligungen in lärm belasteten Gebieten
 - Anhang 3 LSV: Belastungsgrenzwerte Strassenverkehrslärm
 - Art. 7 LSV: Emissionsbegrenzungen bei neuen ortsfesten Anlagen
 - Anhang 6 LSV: Belastungsgrenzwerte Industrie- und Gewerbelärm

2.2. Sonstige Grundlagen

- Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Nidau vom 20. Mai 2014
- Verkehrszahlen der Kantonsstrasse Nr. 235 aus dem Jahr 2019 der kantonalen Bau- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt, Verkehrsdaten, Bern
- Vollzugshilfe 2.00: Anforderungen an Bauzonen und Baubewilligungen in lärm belasteten Gebieten, cercle bruit, Stand: 25. September 2020
- Merkblatt «Bauen in lärm belasteten Gebieten – Praxis Kanton Bern», 1. Januar 2023
- Vollzugshilfe sonROAD18 – Modellempfehlungen, Umwelt-Vollzug 2023, Bundesamt für Umwelt, BAFU

3. Empfindlichkeitsstufen und Grenzwerte gemäss LSV

Eine künftige Überbauung in der ZPP 5 ist in Bezug auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) durch bestehende lärm erzeugende Anlagen gemäss Art. 31 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) zu beurteilen. Das Gebiet befindet sich im unmittelbaren Einflussbereich der Hauptstrasse (Kantonsstrasse Nr. 235) im Westen sowie der Eisenbahn (asm-Linie, Bahnhof Nidau) im Südosten.

Neue lärm erzeugende Anlagen, welche mit der Überbauung entstehen, sind spätestens im Rahmen der Baubewilligung in Bezug auf die Einhaltung der Planungswerte (PW) gemäss Art. 7 LSV zu beurteilen. Diese Planungswerte sind sowohl an neuen lärm empfindlichen Räumen der Überbauung selbst als auch in der bestehenden Nachbarschaft einzuhalten.

Gemäss Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Nidau ist das betroffene Gebiet der Teilgrundordnung Altstadt zugeordnet. Die ZPP 5 wird der Mischzone B zugeordnet, für welche die Grenzwerte der Lärm-Empfindlichkeitsstufe (ES) III gelten.

In der unmittelbaren Nachbarschaft zum ZPP 5 befinden sich verschiedene Bau- und Nutzungszonen bzw. Zonen mit Überbauungsordnung (TGO Altstadt, WG3 bzw. Mischzone B, ZPP Vorstadt Süd, UeO Aalmatten). Für alle betreffenden Zonen gilt im relevanten Nahbereich zum ZPP 5 die ES III.

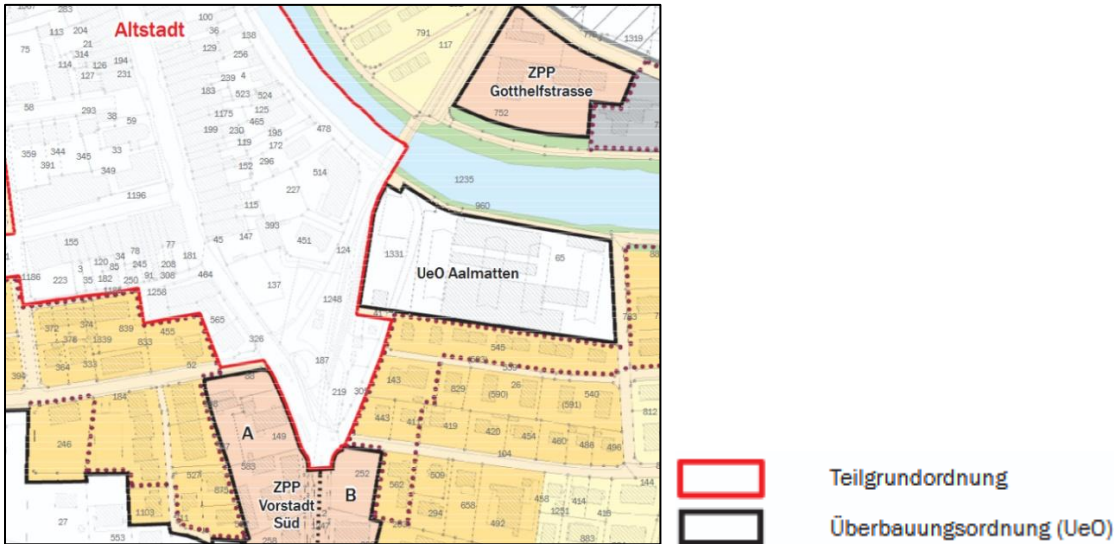


Abbildung 1: Auszug Zonenplan Stadt Nidau

In der nachfolgenden Tabelle sind die für die Beurteilung nach Art. 31 LSV massgebenden Immissionsgrenzwerte der ES III für Strassenlärm gemäss Anhang 3 LSV festgehalten:

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte ES III für Strassenlärm (Anhang 3 LSV)

ES	Nutzung	Immissionsgrenzwert (IGW)	
		Tag (06-22 Uhr)	Nacht (22-06 Uhr)
III	Wohnräume	65	55
	Betriebsräume	70	-

In der nachfolgenden Tabellen sind die für die Beurteilung nach Art. 7 LSV massgebenden Planungswerte der ES III für Industrie- und Gewerbelärm gemäss Anhang 6 LSV festgehalten:

Tabelle 2: Planungswerte ES III für Gewerbelärm (Anhang 6 LSV)

ES	Nutzung	Planungswert (PW)	
		Tag (07-19 Uhr)	Nacht (19-07 Uhr)
III	Wohnräume	60	50
	Betriebsräume	65	-

Gemäss ZPP 5 ist im Erdgeschoss der künftigen Überbauung ausschliesslich Gewerbenutzung vorgesehen, für die um 5 dB(A) höhere Grenzwerte gelten.

4. Immissionsort und lärmempfindliche Räume gemäss LSV

Die Grenzwerte sind gemäss LSV an allen Fenstern lärmempfindlich genutzter Räume einzuhalten. Lärmempfindliche Räume sind gemäss Art. 2 Abs. 6 LSV

- Räume in Wohnungen, ausgenommen Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume und Abstellräume;
- Räume in Betrieben, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, ausgenommen Räume für die Nutztierhaltung und Räume mit erheblichem Betriebslärm.

Bei bestehenden Gebäuden gilt die Mitte des offenen Fensters jedes lärmempfindlichen Raums als Ermittlungs- und Beurteilungsort der Lärmimmissionen. Bei einer künftigen Überbauung im vorliegenden Planungsgebiet werden die Lärmimmissionen dort ermittelt, wo nach dem Bau- und

Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen. Im vorliegenden Fall ist der Strassenabstand von 5 m zur Kantonsstrasse (Hauptstrasse) und 3.6 m zur Zihlstrasse einzuhalten.

5. Bauen in lärmbelasteten Gebieten (Art. 31 LSV)

Gemäss Art. 31 LSV dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn bei allen Fenstern lärmempfindlicher Räume die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden

- a.

durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder
- b.

durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen.
- Der Lärm durch den bestehenden Strassenverkehr wurde vorliegend in Bezug auf die IGW-Einhaltung beim minimalen Bauabstand untersucht.

Der bestehende Eisenbahnlärm der angrenzenden asm-Linie (inkl. Bahnhof Nidau) im Südosten des vorliegenden Planungsgebiets ist nicht Teil der vorliegenden Untersuchung, wird aber als potenzielle Lärmquelle berücksichtigt.

5.1. Bestehender Strassenlärm

Für die Prüfung der Lärmimmissionen des bestehenden Gesamtstrassenlärms im Hinblick auf mögliche IGW-Überschreitungen gemäss Art. 31 LSV und Anhang 3 LSV wurden folgende verkehrs- und lärmrelevanten Strassenabschnitte berücksichtigt:

- Kantonsstrasse Nr. 235 (Hauptstrasse)

5.1.1. Emissionen Strassenlärm

Die Berechnung der Lärmemissionen des Strassenverkehrs erfolgt gemäss Strassenlärm-Modell sonROAD18 unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Verkehrszahlen, der Verkehrszusammensetzung, der signalisierten Geschwindigkeiten und der Steigungen.

Für die vorliegende Beurteilung wurden aktuelle Verkehrszahlen auf Basis von Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2019 unter Annahme einer jährlichen Verkehrszunahme von 1% (Angabe des kantonalen Tiefbauamts, Oberingenieurkreis III) auf das Beurteilungsjahr 2028 hochgerechnet. Mit dieser Prognose (heute +3 Jahre) wird berücksichtigt, dass sich die ZPP 5 in einem frühen Planungsstadium befindet und es bis zum definitiven Entscheid zu einer Verkehrszunahme kommt.

Die Strassenabschnitte wurden in der 3D-Lärberechnungssoftware CadnaA (Version 2025 MR1) modelliert und die Emissionen auf Basis aller erforderlichen Eingabedaten berechnet. Die berücksichtigten Verkehrs- und Emissionsgrundlagen sind in Tabelle 3 zusammengestellt.

Tabelle 3: Verkehrs- und Emissionsgrundlagen der Hauptstrasse für die Jahre 2019 und 2028 bei einer jährlichen Verkehrszunahme von 1%.

Hauptstrasse KS Nr. 235	DTV	Nt	Nn	Nt2	Nn2
2019	14'947	880.6	107.2	11.4%	9.4%
2028	16'347	963.1	117.2	11.4%	9.4%

5.1.2. Beurteilung Strassenlärm gemäss Art. 31 LSV

Die Ermittlung von Strassenlärmimmissionen gemäss sonROAD18 erfolgte in CadnaA auf Basis der Schallausbreitung im Freien nach ISO 9613-2:2024.

Im Perimeter der ZPP 5 wurden die Strassenlärmimmissionen berechnet und an 5 Referenzpunkten entlang der Baulinie zur Hauptstrasse hin jeweils in einer Höhe von 1.5 m (EG), 6 m (1.OG) und 9 m (2.OG) über Boden gemäss untenstehender Tabelle ausgewiesen.

Tabelle 4: Beurteilungspegel (Lr) und IGW-Überschreitungen (rot) an Referenzpunkten entlang der Baulinien

Punkt Nr.	Lr Tag (06-22 Uhr)			Lr Nacht (22-06 Uhr)		
	EG	1.OG	2.OG	EG	1.OG	2.OG
	Betrieb	Wohnen	Wohnen	Betrieb	Wohnen	Wohnen
1	67	66	65	57	56	55
2	66	64	64	56	55	54
3	66	65	64	57	56	55
4	66	65	64	57	56	55
5	66	65	64	56	55	54

Im Bereich der westlichen Baulinien werden durch den bestehenden Strassenlärm im Beurteilungsjahr 2028 Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts erreicht. In Bezug auf den Strassenlärm stellt im vorliegenden Fall die Nacht (22 bis 06 Uhr) den für die Grenzwerteinhaltung geringfügig kritischeren und daher massgebenden Zeitraum dar.

Die für lärmempfindliche Wohnräume massgebenden IGW (ES III) von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts werden in den betreffenden exponierten Bereichen mit Wohnnutzung (ab 1.OG) um bis zu 1 dB(A) überschritten. In einer Höhe von 9 m ab Boden (2.OG) werden die IGW eingehalten. Die um 5 dB(A) höheren IGW für lärmempfindliche Betriebsräume bleiben überall eingehalten. Da im Erdgeschoss ausschliesslich Betriebsräume vorgesehen sind, werden die IGW dort ebenfalls eingehalten. Es verbleiben demnach Überschreitungen für das 1. Obergeschoss.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage der Referenzpunkte (1-5) entlang der Baulinie (blaue Linie) sowie ein Raster des Strassenlärms in 6 m Höhe über Boden (1.OG) für den kritischen Zeitraum in der Nacht. Die Isophonen mit einem Immissionspegel von 55.5 dB(A), bei welchen der für lärmempfindliche Wohnräume massgebende Immissionsgrenzwert nachts gerade überschritten wird (aufgrund mathematischer Rundung auf Ganzzahl), sind innerhalb des bebaubaren Gebiets mit einer dunkelroten Linie gekennzeichnet.

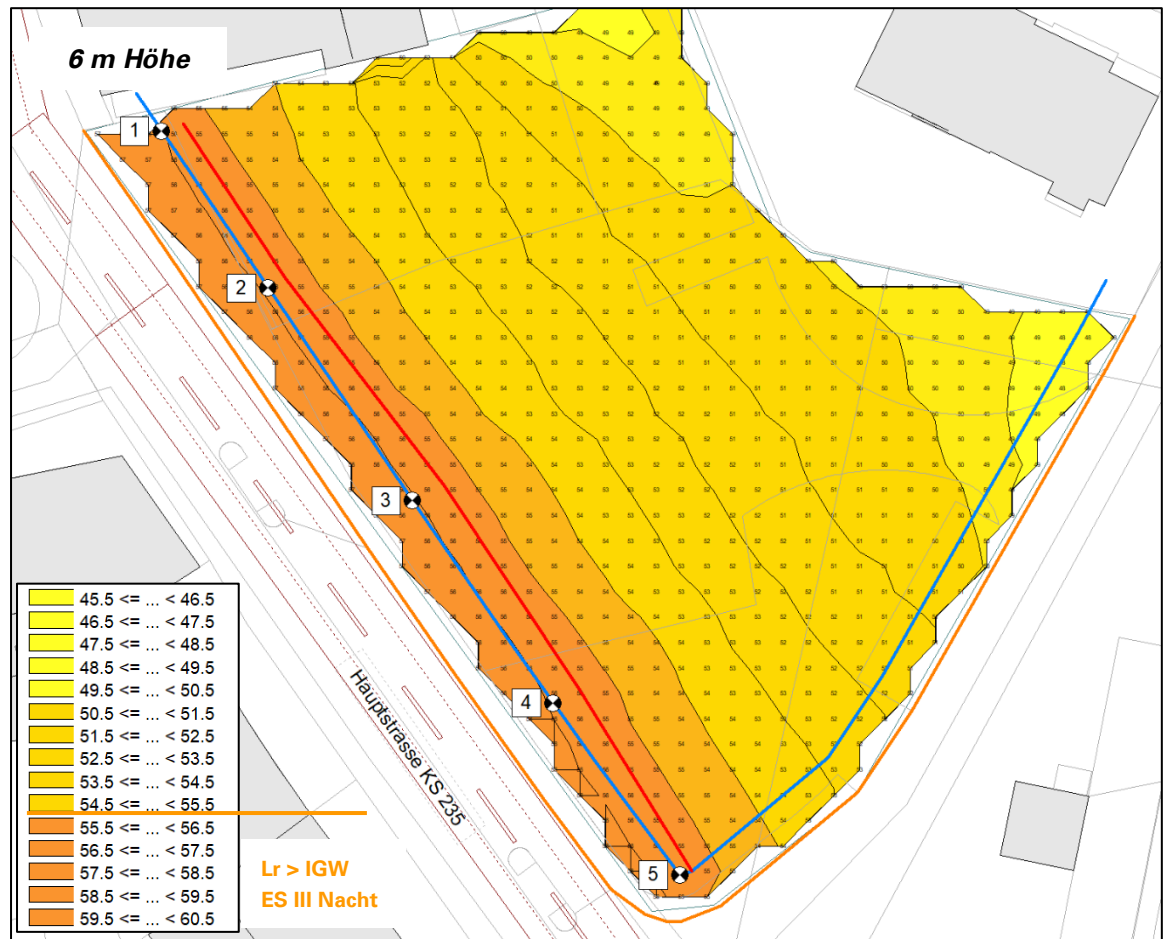


Abbildung 2: Gesamt-situation mit Baulinie (blau) in 5 m Distanz zur Hauptstrasse und 3.6 m Distanz zur Zühlstrasse und Raster auf 6 m Höhe über Boden (1.OG)

5.2. Schlussfolgerungen bezüglich Art. 31 LSV

Der Verkehrslärm auf der Hauptstrasse im westlichen Bereich der ZPP 5 führt zu IGW-Überschreitungen bei lärmempfindlichen Wohnräumen im 1. Obergeschoss. In der nachfolgenden Abbildung ist der entsprechende Bereich innerhalb des durch die Baulinien (dünne blaue Linie) festgelegten bebaubaren Gebiets, welche von IGW-Überschreitungen durch Strassenlärm betroffen sind, jeweils durch die rot schraffierte Fläche dargestellt. Die jeweilige Distanz zum Aussenrand des Trottoirs (Strassenraum) ist angegeben.

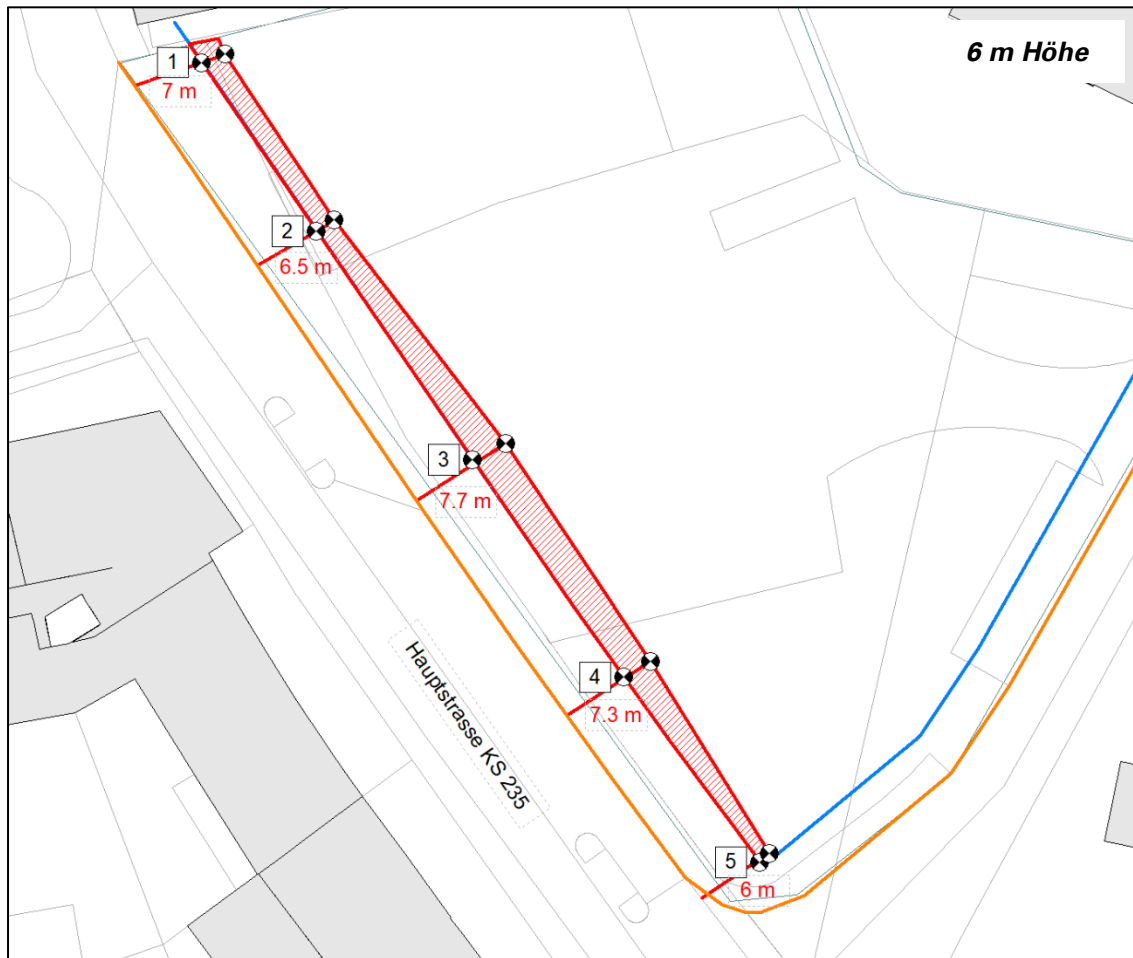


Abbildung 3: Darstellung Bereich mit IGW-Überschreitungen (Wohnen) durch Strassenlärm (rot) in 6 m Höhe (1.OG)

Der grenzwertkritische Bereich im Einflussgebiet des Strassenlärms beschränkt sich auf einen Streifen im westlichen Teil der Parzellen 137 und 147 innerhalb eines Abstands von 5 bis 7.7 m zum Strassenraum entlang der Hauptstrasse. Im EG werden die IGW für Betriebsnutzung und bei 9 m Höhe (2.OG) die IGW für Wohnnutzung durch den Strassenlärm innerhalb der Baulinien eingehalten.

Aus Sicht des Lärmschutzes ist der strassenseitige lärmvorbelastete Bereich im EG und im 1.OG geeignet für:

- Betriebsräume: Büros, Gewerberäume
- Nicht lärmempfindliche Räume in Wohnungen: z.B. Bad, WC, kleine Küche ohne Wohnanteil, Treppenhaus
- Keine lärmempfindlichen Wohnräume

Die IGW-Einhaltung kann und soll gemäss LSV in erster Linie mit einer entsprechenden lärmoptimierten Anordnung der Gebäudekörper und Grundrisse mit möglichst lärmabgewandter bzw. abgeschirmter Lage der lärmempfindlichen Wohnräume (z.B. hinter einem Lärmschutzriegel aus Gewerberäumen oder nicht lärmempfindlichen Räumen) erreicht werden.

Sind dennoch lärmempfindliche Wohnräume im grenzwertkritischen Bereich vorgesehen, so sollten diese zumindest keine Fenster innerhalb dieses Bereichs aufweisen. Werden dennoch

lärmempfindliche Wohnräume mit strassenorientierten Fenstern innerhalb dieses Bereichs vorgesehen, so sind bauliche bzw. gestalterische Massnahmen wie Terrassen, Balkone und Loggien mit einer Mindestlänge von 3 m und einer Mindestdtiefe von 2 m, schalldichten Brüstungen als Lärm-Hindernis sowie absorbierenden Decken erforderlich, um die vorliegend zur IGW-Einhaltung nötige Lärmreduktion von bis zu 1 dB(A) an den Fenstern zu ermöglichen.

Aufgrund des frühen Planungsstands und der relativ geringfügigen IGW-Überschreitung sind die obgenannten Massnahmen zur IGW-Einhaltung als verhältnismässig einzustufen und können frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden.

Obschon das vorliegende Gutachten keine nähere Untersuchung des bestehenden Eisenbahnlärms der asm-Linie südöstlich des ZPP 5 enthält, sollte eine allfällige Lärmeinwirkung durch die Eisenbahn bei der Planung künftiger lärmempfindlicher Wohnräume ebenfalls berücksichtigt werden.

6. Anforderungen an neue Lärmemissionen (Art. 7 LSV)

Gemäss Art. 7 LSV müssen die Lärmemissionen neuer ortsfester Anlagen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmmissionen die Planungswerte (PW) bei keinem Fenster eines lärmempfindlichen Raums überschritten werden. Dabei sind die PW nicht nur in der bestehenden Nachbarschaft, sondern auch bei lärmempfindlichen Räumen der neuen Überbauung selbst einzuhalten.

Zu den genannten neuen Anlagen gehören beispielsweise eine Einstellhalleneinfahrt, Anlieferung und Warenumschat und HLK-Anlagen.

Folgende vorsorgliche Massnahmen können in einer frühen Planungsphase berücksichtigt werden, um PW-Überschreitungen durch die neuen Anlagen bei bestehenden oder neuen lärmempfindlichen Räumen zu vermeiden:

- Standortwahl:
 - Standort der Anlagen (inkl. allfällige Lüftungsöffnungen) möglichst weit weg von bestehenden oder neuen lärmempfindlichen Wohnräumen.
 - Keine Platzierung der Anlagen an lärmabgewandten Gebäude-Rückseiten: Vom Strassen- oder Eisenbahnlärm abgeschirmte Bereiche sollten auch nicht dem Lärm neuer Anlagen ausgesetzt werden.
 - Standort möglichst an bereits lärmiger Lage durch bestehende Anlagen (Strassen, Eisenbahn, Industrie- und Gewerbeanlagen).

Im vorliegenden Fall sind Lärmquellen vorzugsweise im südöstlichen Bereich in Richtung Zühlstrasse / Bahnhof Nidau zu platzieren, da sich in diese Richtung in der unmittelbaren Nachbarschaft keine lärmempfindlichen Räume befinden bzw. die nächstgelegenen bestehenden Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung am weitesten entfernt liegen. Zudem ist dieser Bereich bereits dem Eisenbahnlärm am Bahnhof Nidau ausgesetzt.

Wo eine Aufstellung im südöstlichen Bereich nicht möglich ist, kommt als zweite Wahl aufgrund der Vorbelastung durch den Strassenlärm auch der südwestliche Bereich in Richtung Hauptstrasse als Standort in Frage. Hierbei ist jedoch auch die PW-Einhaltung bei den bestehenden Gebäuden mit Wohnungen auf der gegenüberliegenden Strassenseite zu beachten.

- Offene, ungedeckte Ein- und Ausfahrt für Einstellhalle oder Anlieferung auf möglichst kurze Strecke beschränken. Verkehrsführung möglichst in einem gedeckten bzw. abgeschirmten Ein-/Ausfahrtsbereich.
- Güterumschlag möglichst nur in gedecktem Bereich bei geschlossenem Tor vorsehen.
Technische Massnahmen: Wahl möglichst leiser Gerätetypen (z.B. bei HLK-Anlagen) oder Fahrzeuge (z.B. bei Anlieferung)
- Betriebsorganisation: Lärmintensive Prozesse sind auf den Tageszeitraum (07-19 Uhr) zu legen.

Im vorliegenden Fall sind neue Lärmquellen grundsätzlich im südöstlichen oder südwestlichen Bereich zu platzieren bzw. in südöstliche und südwestliche Richtung auszurichten.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft bestehender lärmempfindlicher Räume nördlich und nordöstlich des ZPP 5 sollten neue Lärmquellen möglichst nicht im nördlichen oder nordöstlichen Bereich des Planungsgebiets vorgesehen oder nach Norden / Nordosten ausgerichtet werden. Zudem liegt der nördliche und nordöstliche Bereich des ZPP bereits in Bezug auf bestehende Lärmquellen (Strasse, Eisenbahn) in ruhigerer Lage. Diese sollte möglichst nicht durch neue Anlagen verlärmert werden.

Biel, 08. September 2025

Prona AG



Michael Dicht
Dipl. Biologe
Projektleiter Akustik / Lärm



i.A. Yann von der Weid
BSc ETH Umwelt-Ing.
Projektmitarbeiter Akustik / Lärm

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

Mitwirkungsbericht

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

4. Juni 2024

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmerin

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Bernhard Leder
Francesca Andermatt

Inhaltsverzeichnis

1.	Durchführung der Mitwirkung.....	1
1.1	Gegenstand.....	1
1.2	Öffentliche Information	1
1.3	Mitwirkungsbericht.....	1
1.4	Zusammenfassung.....	2
1.5	Stellungnahme des Gemeinderats.....	2
2.	Liste der Mitwirkungseingaben	4
2.1	Privatpersonen und Firmen	4
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen.....	5
3.	Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»	6
3.1	Arealentwicklung	6
3.2	Erläuterungsbericht.....	7
3.3	Prozess und Verfahren	9
3.4	Art der Nutzung Baukörper Sektor A.....	11
3.5	Mass der Nutzung nach Sektoren.....	15
3.6	Umgebungsgestaltung/Freiräume und architektonische Gestaltung.....	18
3.7	Verkehr, Parkierung und Erschliessung.....	19
3.8	Energie	25

1. Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

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

Verbindliche Planungsinstrumente:

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

Orientierende Unterlagen:

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

Der iiegende Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht des Gemeinderates dazu Stellung. In Kapitel 2 sind alle Mitwirkenden erfasst und nummeriert.

Im Kapitel 3 sind die Eingaben nach den unterschiedlichen Themen und Fragestellungen geordnet. Die Eingabenummer verweist auf die jeweilige Eingabe resp. Mitwirkende.

1.2 Öffentliche Information

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

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Die Eingaben werden im Hinblick auf eine übersichtliche Dokumentation gekürzt und zusammenfassend wiedergegeben. Wurde ein Thema/Anliegen von mehreren Mitwirkenden vorgebracht, so sind die Eingaben unter einem Punkt zusammengefasst und die jeweiligen Mitwirkenden vermerkt.

1.4 Zusammenfassung

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

Arealentwicklung

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

Prozess und Verfahren

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

Art der Nutzung Baukörper Sektor A

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

Mass der Nutzung nach Sektoren

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

Architektonische Gestaltung, Freiräume und Ortsbild

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

Verkehr, Parkierung und Erschliessung

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

Energie

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

1.5 Stellungnahme des Gemeinderats

1.5.1 Stadträtlicher Auftrag

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

1.5.2 Allgemeine Beurteilung und Dank

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

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

1.5.3 Kritik am Vorgehen und am städtebaulichen Konzept

Besonders intensiv hat sich der Gemeinderat mit der in der Mitwirkung geäusserten Kritik am gewählten Vorgehen und der Festlegung des städtebaulichen Konzepts auseinandergesetzt. Dazu nimmt er wie folgt Stellung: Die Stadt hat der ortsbaulich sensiblen Lage im Kontext der historischen Stedtlibebauung von Beginn an grosse Bedeutung beigemessen. Damit kam der städtebaulichen Studie und der Qualitätssicherung eine zentrale Rolle zu. Das dem ZPP-Entwurf zur Mitwirkung vom 3. November bis 5. Dezember 2022 zugrunde gelegte Konzept stellt das Resultat eines breiten Variantenstudiums des kompetenten und

interdisziplinär zusammengesetzten Teams dar. Nach Abstimmung mit allen betroffenen Stellen (insbesondere der kantonalen Denkmalpflege und dem städtischen Fachausschuss Gestaltung), bildeten diese Vorarbeiten und Planungsstudien eine zweckmässige Grundlage für die öffentliche Mitwirkung.

1.5.4 Boxenstopp und Weichenstellung

Mit den Ergebnissen der Mitwirkung nimmt der Gemeinderat als Planungsbehörde die (auch aus Fachkreisen) vorgetragene Kritik – insbesondere zur städtebaulich vorgeschlagenen Lösung und dem Entstehungsprozess sehr ernst.

Aus diesem Grund hat der Gemeinderat dem Stadtrat zwei Stossrichtungen für die Weiterbearbeitung zur Diskussion und zum Entscheid unterbreitet. Stossrichtung 1 beinhaltet eine Ausrichtung der weiteren Planungsschritte auf Basis des bisherigen städtebaulichen Konzepts mit einem Einzelbaukörper. In Stossrichtung 2 sollen die räumlichen, gestalterischen und infrastrukturellen Festlegungen im überbaubaren Bereich genereller gehalten werden. Das städtebauliche Konzept soll auf Basis eines qualifizierten Verfahrens nach Erlass der ZPP, jedoch als Basis für die Ausarbeitung der Überbauungsordnung definiert werden.

Der Stadtrat Nidau hat am 14. März 2024 die Stossrichtungen anlässlich seiner Sitzung beraten und sich für die Stossrichtung 2 als weiteren Weg entschieden. Der vorliegende Mitwirkungsbericht berücksichtigt diese Weichenstellung.

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

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

In der ZPP werden jedoch Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze, die aufgrund der umfangreichen Vorstudien als gefestigt gelten, zu denen ein erkennbarer und weitgehender politischer Konsens besteht oder die sich aus den Infrastrukturprojekten ableiten, weiterhin berücksichtigt. Es sind dies Aspekte wie die Ziele zur städtebaulichen Entwicklung im Planungssperimeter, 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.)

1.5.5 Weitere Aspekte

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

1.5.6 Kommunikation

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

2. Liste der Mitwirkungseingaben

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

2.1 Privatpersonen und Firmen

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

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen

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

3. Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»

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

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

3.1 Arealentwicklung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
1	P3, P4, P5, P10, P11; 02, 03, 07	Allgemeine Zustimmung Stossrichtung	Die Mitwirkenden sprechen sich explizit positiv zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets und der Erarbeitung von Grundlagen für einen möglichen Neubau in diesem Perimeter (Mischnutzung) inklusive verbindlicher Planung einer Einstellhalle aus. Das Vorhaben verschafft Nidau ein aufgefrischtes Erscheinungsbild.	A	Kenntnisnahme. Mit dem geänderten Vorgehen wird das künftige städtebauliche Konzept erst als Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens hervorgehen. Das Ergebnis kann nicht vorweggenommen werden.
2	P1	Alternatives Richtprojekt	Unterbreitung eines Richtprojektes für das Areal der ZPP 5 «Bahnhofgebiet». Das Areal zwischen Nidauer Bahnhof und Bibliothek soll für die Bevölkerung, Gewerbe, Kunst- und Markt-Wirtschaft, sowie Gästen des Seelands nutzbar gemacht werden. Mit dem Projekt sollen zeitgemässe Formate für Veranstaltungen, Märkte und Theater marktwirtschaftlich umgesetzt werden. Das rund 14m hohe und 13m tiefe Gebäude bietet Platz für rund 400 nummerierte Sitzplätze. Im Parterre und Obergeschoss sollen eine Theaterarena/Marktplatz, ein Geschäftslokal, der Betrieb eines Restaurants sowie eine Eventhalle für Workshops und Seminare umgesetzt	A/C	Kenntnisnahme. Das Richtprojekt «Markttheater», bestehend aus Skizze, handgezeichneten Plänen, sowie massstäblichem Modell, zeigt eine Kombination von Kunst und Marktwirtschaft. Das Markttheater soll Chancen für branchenaffine Gruppen aus Wirtschaft und Kunst zur Entwicklung Nidau typischer Markenzeichen bieten. Eine rein kulturelle und gastronomische Nutzung an diesem Standort sowie insbesondere die Finanzierbarkeit durch die öffentliche Hand wird als nicht zweckmässig und machbar beurteilt. Die Planungsbehörde hat weder die finanziellen Ressourcen noch einen notwendigen politischen

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

3.2 Erläuterungsbericht

Nr.	Eingabe	Seite EB	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
4	P5	Planungsgebiet	Seite 2: Das Gebäude an der Hauptstrasse 75 ist rückgebaut. Das blaue Haus ist nicht Bahnhofsgebäude, sondern Reisezentrum.	B	Anpassung Erläuterungsbericht.

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

3.3 Prozess und Verfahren

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

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

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

3.4 Art der Nutzung Baukörper Sektor A

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

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

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

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

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

3.5 Mass der Nutzung nach Sektoren

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

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

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

3.6 Umgebungsgestaltung/Freiräume und architektonische Gestaltung

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

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

3.7 Verkehr, Parkierung und Erschliessung

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

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

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

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

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			zur unterirdischen Parkierung und manövrierende Lastwagen zu grossen Hindernissen werden.		Bezüglich der Verkehrsströme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden wird davon ausgegangen, dass mit der Planung eine wesentliche Verbesserung erreicht werden kann. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 44 Durch die Verlegung der Bushaltestelle ergeben sich neue Verkehrssicherheitsfragen, die im Rahmen der weiteren Planung vertieft und geklärt werden müssen. Dies ist bereits vorgemerkt und gestützt auf die verkehrsplanerischen Abklärungen im Rahmen der «räumlichen Leitlinien» festgehalten. Da die Durchfahrt Zihlstrasse für den MIV sowie bestehenden Parkplätze im Umfeld Bahnhof/Zihlstrasse entfallen, ist davon auszugehen, dass zukünftig ein geringeres Konfliktpotenzial besteht. Zudem erfolgt die Anlieferung max. 1x im Tag und ist im rückwärtigen Bereich in Richtung Zihlstrasse angeordnet.
44	P11 O4	Langsamverkehr (Sicherheit)	Der Fussverkehr sollte nicht vor abfahrenden Bussen die Strasse queren. Andererseits sollten die Busse nicht die für den Strassen- und Fussverkehr bei Fusswegquerungen wichtige Sicht einschränken. Wichtig ist eine klare gestalterische Trennung der FussgängerInnen und der Zulieferung des Detailhändlers, damit keine gefährlichen Situationen entstehen.	A/D	Kenntnisnahme. Die Anliegen werden ausserhalb des ZPP-Verfahrens in der «Planung Totalsanierung Bahnhof Nidau» konkretisiert. Der Kanton hat für die Ortsdurchfahrt Nidau (Hauptstrasse) ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Abschnitt Westufer Zihlkanal bis ans südliche Ende des Stedtli) ausgearbeitet. Auslöser dafür sind Sicherheitsüberlegungen betreffend Langsamverkehr sowie nötige Anpassungen der Verkehrsbetriebe Biel, um den Anforderungen des Behindertengesetzes zu entsprechen. Die Umgestaltung sieht eine Geschwindigkeits- und Fahrbahnreduktion vor. Durch die Verengung der Fahrbahn entstehen breitere Seitenbereiche, die für den Fussverkehr, für Terrassenflächen und Parkfelder benutzt werden können. Ebenso ist für die ASm eine attraktive Velo- und Fussgänger freundliche Gestaltung des Bahnhofplatzes zwingend. Die Verkehrssicherheitsfragen aufgrund der Neuordnung der Verkehrsströme werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt und falls notwendig in geeigneter Weise in der Überbauungsordnung geregelt.

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

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

3.8 Energie

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

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

Mitwirkungsbericht

zur 2. öffentlichen Mitwirkung vom 12. August bis 20. September 2024

31. Oktober 2024

verabschiedet durch den Gemeinderat am 19. November 2024

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmerin

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Bernhard Leder
Francesca Andermatt

Inhaltsverzeichnis

1.	Durchführung der Mitwirkung.....	5
1.1	Gegenstand.....	5
1.2	Öffentliche Information	5
1.3	Mitwirkungsbericht.....	5
1.4	Zusammenfassung.....	5
1.5	Stellungnahme des Gemeinderats.....	6
2.	Liste der Mitwirkungseingaben	7
2.1	Privatpersonen und Firmen	7
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen.....	7
3.	Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»	8
3.1	Prozess	8
3.2	Rahmenbedingungen städtebauliche Alternativen	10
3.3	Gebäudehöhe, Nutzungsmass	11
3.4	Dachgestaltung.....	11
3.5	Nutzungskonzept	11
3.6	Verkehr, Parkierung und Erschliessung.....	13
3.7	Aussenraumgestaltung: Grünflächen/-elemente	14
3.8	Weitere Punkte	16

1. Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Die 2. öffentliche Mitwirkung zur neuen Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet» (ZPP 5), welche sich innerhalb des Perimeters der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» befindet, dauerte vom 12. August 2024 bis am 20. September 2024. Folgende Unterlagen wurden zur öffentlichen Mitwirkung gebracht:

Verbindliche Planungsinstrumente:

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

Orientierende Unterlagen:

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

Der vorliegende Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht des Gemeinderates dazu Stellung. In Kapitel 2 sind alle Mitwirkenden erfasst und nummeriert.

Im Kapitel 3 sind die Eingaben nach den unterschiedlichen Themen und Fragestellungen geordnet. Die Eingabenummer verweist auf die jeweilige Eingabe resp. Mitwirkende.

1.2 Öffentliche Information

Die Dokumente lagen, während der 30-tägigen Mitwirkungsfrist vom 12. August 2024 bis am 20. September 2024, bei der Stadtverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Homepage der Stadt Nidau (www.nidau.ch) aufgeschaltet und konnten heruntergeladen werden. Auf der Homepage www.nidau.ch > Aktuelles wurde

zudem ein Video mit Erläuterungen sowie Informationen der Stadtpräsidentin zum Planungsgeschäft veröffentlicht.

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Die Eingaben werden im Hinblick auf eine übersichtliche Dokumentation gekürzt und zusammenfassend wiedergegeben. Wurde ein Thema/Anliegen von mehreren Mitwirkenden vorgebracht, so sind die Eingaben unter einem Punkt zusammengefasst und die jeweiligen Mitwirkenden vermerkt.

1.4 Zusammenfassung

Insgesamt wurden im Rahmen der zweiten Mitwirkung **15 schriftliche Eingaben** eingereicht, davon 8 von Privaten und Firmen und 7 von Parteien, Vereinen und Organisationen. Die Eingaben lassen sich im Sinne einer Auslegeordnung folgenden sieben Themenschwerpunkten zuordnen:

Prozess

- Das zweistufige Verfahren mit Durchführen eines qualitätssichernden Verfahrens wird unterstützt
- Wunsch nach frühzeitiger Partizipation der Bevölkerung im qualitätssichernden Verfahren wird geäussert

Rahmenbedingungen städtebauliche Alternativen

- Sichtbeziehungen sind zu sichern
- Die künftige Bebauung soll eine städtebauliche Präsenz aufweisen

Gebäudehöhe, Nutzungsmass

- Vorgesehene Masse in Sektor A werden nun als verhältnismässig, zweckmässig ausreichend flexibel empfunden

Dachgestaltung

- Ermittlung der Dachgestaltung im qualitätssichernden Verfahren wird begrüsst

Nutzungskonzept

- Die Ansiedlung eines Grossverteilers wird mehrheitlich begrüsst
- Es besteht ein Konsens zur vorgeschlagenen Wohnnutzung in den oberen Stockwerken; Es gibt divergierende Meinungen zu sozialer Durchmischung
- Bedürfnisse zur Umsetzung von Alterswohnungen und einer Ärztegemeinschaftspraxis werden formuliert

Verkehr, Parkierung und Erschliessung

- Eine unterirdische Einstellhalle, u.a. für öffentliche Parkierung wird grossmehrheitlich begrüsst
- Einzelne Mitwirkende fordern bei Bau eines unterirdischen Parkhauses eine Reduktion bestehender oberirdischer Parkplätze der Kernzone

Aussenraumgestaltung

- Es soll kein neuer Platz in Konkurrenz zum bestehenden Marktplatz entstehen
- Verschiedene Mitwirkende fordern Massnahmen zur Klimaanpassung (genügend Grünflächen, unversiegelte Wege, Fassadenbegrünung usw.)

1.5 Stellungnahme des Gemeinderats

1.5.1 Umsetzung stadträtlicher Auftrag

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

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.

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

1.5.2 Ergebnisse der zweiten Mitwirkung

Die vom Gemeinderat vorgenommenen Änderungen der Planungsvorlage ZPP 5 Bahnhofgebiet, die zur zweiten öffentlichen Mitwirkung gebracht wurde, fanden grossmehrheitlich Zuspruch und wurde 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 welche die ZPP daher nicht regeln kann.

Der Gemeinderat dankt den Mitwirkenden für ihre Eingaben und die überwiegend positive Würdigung der vorgenommenen Änderungen. Die Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben und den Anpassungen im Planungsdossier sind in Kap. 3 dargestellt.

2. Liste der Mitwirkungseingaben

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung **15 schriftliche Eingaben** eingegangen, davon 8 von Privaten und Firmen sowie 7 Eingaben von politischen Parteien, Vereinen und Organisationen.

2.1 Privatpersonen und Firmen

Nr.	Name	Ansprechpersonen	Adresse	Ort	Bemerkungen
P01	Privatperson			2560 Nidau	Private
P02	Privatperson			2565 Jens	Private
P03	Privatperson			2560 Nidau	Private
P04	Privatperson			2560 Nidau	Private
P06	Privatperson			2560 Nidau	Private
P07	Privatpersonen			2560 Nidau	Private
P12	Privatperson			2560 Nidau	Private
P14	Detailhändler			3321 Schönbühl	Firma

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen

Nr.	Name	Ansprechperson	Adresse	Ort	Bemerkungen
P05	VCS Regionalgruppe Biel	Nobs Mario	Zihlstrasse 72	2560 Nidau	Organisation
P08	KMU-NIU Nidau-Ipsach-Umgebung	Zahnd François	kontakt@kmu-niu.ch	2560 Nidau	Organisation
P09	FDP und PRR Nidau	Zahnd François	f.zahnd@abartwatches.com	2560 Nidau	Partei
		Krumm Yannick	yannick.krumm@gmail.com	2560 Nidau	Partei
P10	SVP Nidau	(Lutz Roland)	Postfach 53, info@svp-nidau.ch	2560 Nidau	Partei
P11	EVP Nidau	Messerli Philippe	Aalmattenweg 28	2560 Nidau	Partei
P13	Grüne Nidau	Gutermuth Frank	Martiweg 17	2560 Nidau	Partei
P15	SP Nidau	Luzius Peter	Gerberweg 65	2560 Nidau	Partei

3. Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Mitwirkenden («Eingabe»; Nr. gemäss Tabellen in Kapitel 2.1 und 2.2) zusammenfassend wiedergegeben und durch den Gemeinderat als zuständige Planungsbehörde kommentiert. Der Kommentar wird in Form einer der nachfolgenden Buchstaben gegeben («Kurzbeurteilung») und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

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

3.1 Prozess

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
1	P10 P13	Allgemeine Zustimmung	Die Mitwirkenden sind mit den überarbeiteten Unterlagen weitgehend zufrieden und danken für die rasche und gründlich geleisteten Arbeiten.	A	Kenntnisnahme.
2	P03 P06 P11 P13 P15	Durchführung Studienauftrag	Die Mitwirkenden begrüssen das vorgesehene zweistufige Verfahren, das in einem ersten Schritt mit der „Rahmenplanung“ die Spielregeln und Grundsätze der Zone mit Planungspflicht (ZPP) festlegt und in einem zweiten Schritt nach der Genehmigung der ZPP die Durchführung ein qualitätssicherndes Verfahrens, einen Studienauftrag nach SIA 143, zur Ermittlung des städtebaulichen Konzepts wie auch zur architektonischen und gestalterischen Ausgestaltung des Bauvorhabens vorsieht. Ein Mitwirkender empfiehlt, auch im Bauprojekt einen Ausschuss der Fachjury des Studienauftrags informell oder zum Rat hinzuzuziehen. Ein weiterer Mitwirkender wünscht, im Rahmen des Studienauftrags, die Auswahl von Bearbeitungsteams mit Bezug zu Nidau.	A	Kenntnisnahme Das im Rahmen des Studienauftrags bestimmte Siegerprojekt wird die Basis für die UeO bilden. Die Frage der weiteren Qualitätssicherung auf Stufe Vor- /Bauprojekt wird stufengerecht in der Phase der UeO festgelegt. Die Auswahl der Bearbeitungsteam wird sich nach den Bestimmungen des dannzumaligen Verfahrensprogramms richten. Die Stadt Nidau ist im Beurteilungsgremium vertreten.

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
3	P06 P08 P09 P13	Partizipation	Die Mitwirkenden sprechen sich für eine frühzeitige Partizipation der Bevölkerung im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens (z.B. in Form eines Dialogverfahrens) aus. Insbesondere Meinungen zu Nutzungsanforderungen an das Entwicklungsareal und zur Gestaltung der öffentlichen Räume sind abzuholen.	B	Kenntnisnahme. Es ist vorgesehen, in der Programmphase des Studienauftrags eine sog. Inputveranstaltung zu programmatischen und prinzipiellen Inhalten des Verfahrensprogramms durchzuführen. Diese partizipative Veranstaltung wird als öffentliche Veranstaltung konzipiert sein. Während der Durchführung des Studienauftrags besteht der Dialog in erster Linie zwischen dem Beurteilungsgremium und den Bearbeitungsteams.
4	P08 P09	Kauf Parzelle Nr. 451	Der Kauf der Parzelle Nr. 451 wird von zwei Mitwirkenden als wünschenswert beurteilt. Zusammen mit der Parzelle Nr. 393 kann eine neue Ausgangslage für die Realisierung eines grösseren Baus oder von zwei Bauten ermöglicht werden. Die Einstellhallenzufahrt kann dadurch ebenfalls bestmöglich realisiert werden.	A, D	Kenntnisnahme. Die Parzelle 451 befindet sich in Privateigentum, die Parzelle 393 im Eigentum der Gemeinde. Die Planungsbehörde wird in der Programmphase des qualitätssichernden Verfahrens sicher den Kontakt mit den Schlüsselakteuren im Planungsgebiet suchen und die gegenseitigen Interessen diskutieren.
5	P15	Abgabe Baurecht	Eine Abgabe im Baurecht ist einem Verkauf vorzuziehen.	D, E	Kenntnisnahme. Leitlinie zum Umgang mit dem Grundeigentum ist die Immobilienstrategie Nidau. Aus heutiger Sicht steht die Abgabe im Baurecht im Vordergrund. Der Entscheid dazu ist durch die zuständigen Stellen zeit- und stufengerecht zu treffen. Im Rahmen der vorliegenden Planung (ZPP) ist dies noch kein Thema.

3.2 Rahmenbedingungen städtebauliche Alternativen

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
6	P11 P12	Setzung	Für die Mitwirkenden ist weiterhin ein grosser Einzelbau möglich, welcher auch einen Grossverteiler unterbringen könnte. Dabei soll der Einzelbaukörper nicht zwingend quadratisch sein, sondern den Platzverhältnissen angepasst (freie Form) werden. Sie regen deshalb an, das Volumen und vor allem auch die Lage des Baukörpers nochmals eingehend zu prüfen.	A, D	Kenntnisnahme. Der ZPP-Entwurf lässt dies zu. Der städtebauliche Entwurf wird nach Beschluss/Genehmigung der ZPP im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu bestimmen sein. Welche Ergebnisse aus dem qualitätssichernden Verfahren resultieren und welches die dann zumal bestimmte Bestlösung aus dem Studienauftrag sein wird, ist heute offen.
7	P11 P12 P13	Sichtbeziehungen	Die Sichtbarkeit des Bibliotheksgebäudes bei der Einfahrt ins Stedtl und somit auch die Sicht auf die Altstadt sind zu gewährleisten, d.h. eine optische Einheit von Bahnhofgebiet und Altstadt soll gefördert werden.	A, D	Kenntnisnahme. Die Zielsetzungen zur Arealentwicklung werden stufengerecht nach Beschluss/Genehmigung der ZPP im Rahmen der Programmgestaltung zum qualitätssichernden Verfahren zu bestimmen sein (hinichtlich städtebaulicher, architektonischer/gestalterischer, frei-/grünräumlicher, nutzungsmässiger, verkehrstechnischer Sicht etc.)
8	P09	Stadttor-Funktion	Die Mitwirkende betont, um der Eigenschaft als Stadttor gerecht zu werdend soll der/die Bau/ten entsprechende Strahlkraft besitzen, damit diese/r gegenüber den Gebäuden auf den Parzellen Nrn. 326, 565 und 464 nicht untergeht/en.	A, D	Kenntnisnahme: Die ZPP-Bestimmungen berücksichtigen dies mit entsprechenden Festlegungen im Planungszweck und in den Gestaltungsgrundsätzen. Im qualitätssichernden Verfahren in der Phase nach Beschluss/Genehmigung der ZPP muss daher ein städtebauliches Konzept entwickelt werden, welches die Ziele erfüllt. Das zweite Lemma der Gestaltungsgrundsätze wird wie folgt präzisiert, weil der Begriff «Stadttor» missverstanden werden könnte. - Ausbildung einer Stadttorsituation Ausgestaltung des Ortes als Scharnier als und Auftakt zur Altstadt und zur Vorstadt Süd.

3.3 Gebäudehöhe, Nutzungsmass

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
9	P08 P09	Gebäudehöhe	Die Mitwirkenden sprechen sich für Gebäude aus, die mindestens 4-geschossig, unterkellert und mit einer grosszügigen Tiefgarage, welche auch der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, erstellt werden.	A	Kenntnisnahme. Die ZPP-Bestimmungen berücksichtigen dies.
10	P09 P10	Mass der Nutzung	Die Masse der Nutzung bis max. 17.50 m und die Geschossflächen oberirdisch von 7'000 m ² werden von den Mitwirkenden begrüsst. Im Weiteren wird unterstützt, dass die Anzahl Untergeschosse nicht festgelegt wird, dies ist durch den Investor zu bestimmen. Die vorgesehenen Masse in Sektor A erscheinen den Mitwirkenden verhältnismässig und dem Zweck angemessen.	A	Kenntnisnahme.

3.4 Dachgestaltung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
11	P11	Dachform	Die Mitwirkende begrüsst ausdrücklich, dass im Unterschied zur ersten Mitwirkung nicht mehr zwingend ein Flachdach vorgesehen ist, sondern die Dachgestaltung erst im Rahmen der qualifizierten Verfahren bestimmt wird.	A	Kenntnisnahme.

3.5 Nutzungskonzept

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
12	P07	Ansiedlung Grossverteiler	Die Mitwirkende hält die Ansiedlung eines Grossverteilers auf dem Bibliotheksplatz für äusserst ungeeignet. Die Annahme, dass ein Grossverteiler die kleinen Läden im Stedtl beleben würde, ist aus ihrer Sicht unrealistisch. Kunden eines Einkaufszentrums mit Parkgarage werden ihren Einkauf vermutlich direkt vor Ort erledigen und nicht durch das Stedtl flanieren, das aufgrund des zunehmenden	C	Die Planungsbehörde kommt bezüglich Grossverteiler zu einer anderen Einschätzung. Basis dazu bilden verschiedene Studien und Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Orten. An der Ansiedlung eines Grossverteilers am Bahnhofplatz soll daher festgehalten werden.

Beurteilung: **A** Kenntnisnahme • **B** Berücksichtigt • **C** Nicht berücksichtigt • **D** nicht Gegenstand ZPP (ggf. in Überbauungsordnung zu regeln) • **E** Hinweis für Umsetzung

3.6 Verkehr, Parkierung und Erschliessung

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
15	P05	Parkierung ESH	Für einen Mitwirkenden sind betreffend der Anzahl Parkplätze in der Einstellhalle des im Sektor A geplanten Gebäudes nur die Minimalzahl für Wohnnutzungen nach Art. 51 BauV und für «übrige Nutzungen» gemäss Art. 52 BauV zielführend. Die sehr zentrale Lage des Gebäudes ist prädestiniert sich zu Fuss, per Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen.	A	Kenntnisnahme.
16	P08 P09	Öffentliche PP ESH	Die Mitwirkenden sehen mindestens 30 öffentliche Parkplätze, zusätzlich zu den Parkplätzen für den allfälligen Detailhändler und die Mieterschaften in der ESH vor.	A	Kenntnisnahme. Die Festlegung der Mindestzahl der öffentlichen Parkierung ohne städtebauliches Konzept ist nicht zielführend und stufengerecht. Im Hinblick auf das qualitätssichernde Verfahren werden die programmatischen Anforderungen definiert.
17	P05 P07 P11 P13 P14	Aufheben oberirdische Parkplätze	Die Mitwirkenden fordern, für die zusätzlich vorgesehenen öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Einstellhalle mindestens die gleiche Zahl an oberirdischen Parkplätzen entlang der Hauptstrasse/Kernzone in der Altstadt aufzuheben. Damit können im Stedtle mehr Aufenthalts- und Freiräume geschaffen werden. Auf oberirdische Parkplätze ist grundsätzlich zu verzichten. Ein Mitwirkender spricht sich gegen die Aufhebung und für das Erstellen weiterer oberirdischer Parkplätze auf dem Bibliothekspaltz aus. Ein weiterer Mitwirkender betont, dass Ladengeschäfte, welche nur für den täglichen Bedarf sind (< 400m ² Verkaufsnutzung) stets auf oberirdische Parkierungsmöglichkeiten angewiesen sind. Grössere Detailhandelseinrichtungen funktionieren auch mit dem Konzept der Parkierung in einer Tiefgarage.	B	Mit Realisierung eines öffentlichen unterirdischen Parkings ist vorgesehen, Parkplätze entlang der Hauptstrasse/Kernzone aufzuheben. Dies wird nicht im Planerlassverfahren zur ZPP festgelegt. Die Möglichkeit zur Anordnung von oberirdischen Parkplätzen in der genannten Zahl ist für den Fall ohne Neubebauung gewahrt. Bei einer Realisierung einer Neubebauung sind bloss punktuell oberirdische Parkplätze nötig. Die ZPP-Vorschriften werden wie folgt angepasst: Erschliessungsgrundsätze: <i>Errichtung einer der Öffentlichkeit zugänglichen Parkierung: ausschliesslich unterirdische Parkierung bei Bebauung im Sektor A mit Ausnahme einzelner Kurzzeitparkplätze für Personen mit Handicap, Personen- und Güterumschlag. Ohne Neubebauung im Sektor A sind max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig.</i>
18	P09	Erschliessung MIV, Zihlstrasse	Der Mitwirkende fragt sich, warum die Zihlstrasse auf Höhe der Parzelle Nr. 451 für den MIV-Durchgansverkehr gesperrt werden soll. Er beantragt das Streichen dieser Einschränkung.	C	Die Sperrung der Zihlstrasse auf Höhe der Parzelle Nr. 451 für den MIV-Durchgansverkehr ist mit der angestrebten Aufwertung der

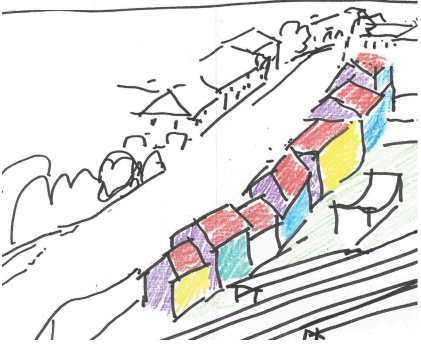
Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					Zihlstrasse und einer damit einhergehenden Verkehrsberuhigung begründet. Am Passus wird festgehalten.
19	P05		Die Mitwirkende fordert, dass die Zihlstrasse mindestens zeitgleich, wie die Realisierung des Gebäudes im Sektor A als Begegnungszone mit «Zubringerdienst gestattet» bis und mit der Überbauung des Ex-Moserareals ausgestaltet wird.	E	Das Verkehrsregime auf der Zihlstrasse inkl. verkehrstechnische Regelung wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts festgelegt und nicht in der vorliegenden ZPP 5.
20	P05 P13	Gedekte Veloparkplätze	Die Mitwirkende fordert, dass bei allen Gebäudeeingängen eine genügende Anzahl gedeckter Veloparkplätze (zusätzlich zu den gedeckten auf beiden Seiten der ASM-Gleise für die Bahnbenützende) zur Verfügung gestellt wird. Auch Abstellplätze für Spezialvelos (Cargo, Tandem) etc. und Ladestationen sollten bei der Planung berücksichtigt werden.	A, E	Kenntnisnahme Die Bemessung von Veloabstellplätzen wird durch das übergeordnete Recht detailliert geregelt. Dieses kommt zur Anwendung. Auf Stufe ZPP 5 werden keine zusätzlichen Bestimmungen verankert. Bei der Programmgestaltung des qualitätssichernden Verfahrens ist das Anforderungsprofil zu schärfen.
21	P13	Verkehrssicherheit	Für die Mitwirkende ist eine klare gestalterische Trennung der Zufussgehenden und der Zulieferung des Detailhändlers auszugestalten, damit keine gefährlichen Situationen entstehen.	E	Kenntnisnahme Fragen zur Detailgestaltung des Aussenraums inkl. Verkehrsflächen sind stufengerecht im qualitätssichernden Verfahren zu bestimmen und nach Vorliegen des Richtprojekts definitiv zu klären.

3.7 Aussenraumgestaltung: Grünflächen/-elemente

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
22	P08 P11 P12 P13	Aussenraumgestaltung	Den Mitwirkenden ist die Klimaanpassung besonders wichtig. Hitzetage häufen sich und versiegelte Böden verursachen Hitzeinseln. Sie betonen, dass gemäss Stadtordnung 2a1 darauf zu achten ist, möglichst viele Grünflächen und unversiegelte Wege umzusetzen. Denn diese heizen sich weniger auf, können Feuchtigkeit halten. Des Weiteren ist eine maximal mögliche Bepflanzung mit Bäumen, Büschen usw. vorzusehen. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens ist die Begrünung von einzelnen Fassaden zu prüfen.	B, E	Kenntnisnahme Aspekte der Frei- und Grünraumgestaltung und zur Klimaanpassung sind stufengerecht zu behandeln. Den Massnahmen zur Klimaanpassung ist im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens angemessene Beachtung zu schenken. Sie sind stark abhängig vom Überbauungskonzept und vom Grad der Unterbauung des Planungsgebiets. In den Gestaltungsgrundsätzen wird ein weiterer Grundsatz aufgenommen:

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			Die Bepflanzung mit ausschliesslich einheimischer Pflanzen oder standortangepassten europäischen Pflanzen wird von einer Mitwirkenden explizit gewünscht. Zudem soll mindestens die Hälfte des Areals versickerungsfähig bleiben.		<i>Gestaltungsgrundsätze: Die Aspekte der Aussenraumgestaltung sind in der Überbauungsordnung stufengerecht weiterzuentwickeln. Die Bodenversiegelung ist auf das funktionale Minimum zu beschränken. Die Bepflanzung erfolgt standortgerecht und klimaangepasst. (neu)</i>
23	P01	Parkanlage	Ein Mitwirkender sieht im Entwicklungsareal ein idealer Standort für eine Parkanlage. Dieser soll mit vielen Sitzgelegenheiten ausgestattet sein, genügend Abfalleimer anbieten und eine schöne Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen aufweisen, die zum Verweilen einladen.	C	Die Planungsbehörde beabsichtigt, die Planungsvorlage in erster Linie mit dem Zweck der Innenentwicklung und der Überbauung zu erlassen. In Bezug auf die im Rahmen der Arealentwicklung angestrebten Freiräume sind gut gestaltete Aufenthaltsbereiche zwingend. Die Realisierung eines Stadtparks im Gebiet ZPP 5 wird nicht angestrebt. Die Grundsätze der Bepflanzung ist stufengerecht im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zu entwickeln und anschliessend auf Stufe UeO sicherzustellen.
24	P08 P09	Zentrumsfunktion	Die Mitwirkenden wollen nicht, dass der neue Platz in Konkurrenz zum Stadtplatz (Marktplatz) steht, welcher durch seine Sanierung/Erneuerung noch mehr zum Begegnungsplatz entwickelt werden soll.	A	Kenntnisnahme. Dies ist nicht beabsichtigt. Im Rahmen der Programmgestaltung der UeO sind die Anforderungen an die Freiräume zu konkretisieren.

3.8 Weitere Punkte

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
25	P04	Idee für den Bahnhofplatz	 Idee für Bahnhofplatz: eine Art Verlängerung der Altstadt. Neue Altstadthäuserzeile mit Geschäften und Co-Workingräumen. Auf der Rückseite Freifläche für die Bevölkerung.	A/D	Kenntnisnahme. Die Festlegung des städtebaulichen Konzepts erfolgt auf der Basis der Ergebnisse des qualitätssichernden Verfahrens.
26	P10	Nachkredit	Mit der Durchführung einer zweiten Mitwirkung erhält der Stadtrat nun die Chance, einen zusätzlichen Kredit für die nächsten Schritte erst zu sprechen, wenn die Stossrichtung des Gesamtprojekts stimmt und mehrheitsfähig ist.	A	Kenntnisnahme.
27	P12	Zivilschutzanlagen	Es ist zu prüfen, ob die Gemeinde im Krisenfall genug intakte Zivilschutzanlagen für die Bevölkerung zur Verfügung stellen kann. Wenn dem nicht so ist, muss diesem Anspruch des Bevölkerungsschutzes in den Neubauten Rechnung getragen werden.	C	Die Planungsbehörde sieht am Standort der ZPP 5 keine Zivilschutzanlage vor.
28	P11 P12	Energie	Eine Mitwirkende regt an, den Plusenergiehaus-Standard anzustreben.	C	Die Planungsbehörde sieht durchaus Potenziale für einen hohen Energiestandard, beispielsweise zur Realisierung von PV-Anlagen an den Fassaden oder den Dächern. Im historischen Kontext gelten erhöhte Anforderungen. Es ist deshalb nicht absehbar, welche Restriktionen zu diesem Aspekt anfallen.
29	P12	Photovoltaik	Eine Mitwirkende fordert die maximal möglichen PV-Installationen auf dem Dach des Einzelbaukörpers sowie weiteren Gebäuden zu installieren. Zu prüfen sind auch PV-Anlagen an Fassaden. Auch die Abwärme eines allfälligen Grossverteilers ist für die Wärmenutzung der übrigen Bereiche zu nutzen.	E	
30	P02		Der Mitwirkende gibt eine Nutzungsvision zur Nutzung der Parzelle ein und beschreibt dies wie folgt: «Die Altstadt von Nidau mit dem	C	Kenntnisnahme. Die inhaltliche Ausrichtung der Nutzungsvision des Mitwirkenden

Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
			südlichen Pendant zum Schloss Nidau, mit dem «Markttheater» zu ergänzen und den wertvollen Platz-Raum zwischen Nidauer Bahnhof und Bibliothek, für Bevölkerung, Gewerbe, Kunst- und Markt-Wirtschaft sowie Gästen des Seelands nutzbar zu machen. Das Markttheater soll einer solchen Nutzung praktischen und ästhetischen Rahmen bieten. Eine dereinstige Betriebsgesellschaft des Markttheaters soll dabei auch zeitgemässe Formate für Veranstaltungen, Märkte, Theater entwickeln und marktwirtschaftlich umsetzen».		korrespondiert nicht mit den Planungsabsichten der Stadt. Sie wird deshalb nicht weiterverfolgt.



Direktion für Inneres und Justiz
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung

Nydegasse 11/13
3011 Bern
+41 31 633 73 20
ouendr.agr@be.ch
www.be.ch/agr

Christina Fuhrer
+41 31 635 86 70
christina.fuhrer@be.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern

Stadtverwaltung Nidau
Postfach 240
Schulgasse 2
2560 Nidau

G.-Nr.: 2024.DIJ.23135

24. Oktober 2025

**Nidau; Änderung baurechtliche Teilgrundordnung Altstadt, Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 5
Bahnhofgebiet, Vorprüfung
Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. November 2024 ist bei uns die Änderung der Teilgrundordnung Altstadt, Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 5 «Bahnhofgebiet» mit folgenden Akten zur Vorprüfung eingegangen:

- Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt vom 19. November 2024
- Ausschnitt Nutzungszoneplan TGO Altstadt 1:1'000, vom 19. November 2024
- Ausschnitt Bauzoneplan TGO Altstadt 1:1'000 vom 19. November 2024
- Ausschnitt rechtskräftiger Schutzplan TGO Altstadt, 1:1'000, vom 19. November 2024 (hinweisend)
- Mitwirkungsberichte, vom 4. Juni 2024 und 31. Oktober 2024

Wir haben bei folgenden Ämtern und Fachstellen eine Vernehmlassung durchgeführt:

- (1) Kantonales Laboratorium (KL), Abteilung Umweltsicherheit, Bericht vom 21. März 2025
- (2) Amt für Wasser und Abfall (AWA), Bericht vom 25. März 2025
- (3) Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), Bericht vom 1. April 2025
- (4) Amt für Umwelt und Energie (AUE), Abteilung Energie, Bericht vom 10. April 2025
- (5) Amt für Umwelt und Energie (AUE), Abteilung Immissionsschutz, Bericht vom 10. April 2025
- (6) Region Verein seeland.biel/bienne, Bericht vom 22. April 2025
- (7) Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) III, Bericht vom 22. April 2025
- (8) Energie Service Biel/Bienne, Bericht vom 30. April 2025
- (9) Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) III, Wasserbau, E-Mail vom 21. Mai 2025

Folgende Fachstellen haben der Planung ohne Bemerkungen zugestimmt:

- (10) Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum, Fachstelle Lärmschutz, E-Mail vom 8. April 2025
- (11) Archäologischer Dienst (AD), Bericht vom 10. April 2025
- (12) Kantonale Denkmalpflege (KDP), E-Mail vom 28. Mai 2025
- (13) Aare seeland mobil AG, E-Mail vom 20. September 2025
- (14) Verkehrsbetriebe Biel, E-Mail vom 15. Oktober 2025

Gestützt auf die Stellungnahmen der Fachstellen und unserer eigenen Beurteilung geben wir Ihnen die Ergebnisse unserer Vorprüfung bekannt:

1. Allgemeines zur Vorprüfung

Zweck der Vorprüfung ist die Feststellung der Genehmigungsfähigkeit von Plänen, Vorschriften und deren Abänderungen. Genehmigungsfähig sind Pläne und Vorschriften, wenn sie rechtmässig und mit den übergeordneten Planungen vereinbar sind (Art. 61 Abs. 1 des Baugesetzes (BauG) vom 9. Juni 1985). Die Vorprüfung weist auf allfällige Widersprüche zum geltenden Recht oder zu übergeordneten Planungen hin und zeigt auf, wie sie behoben werden können. So wurden auch die Anträge der Amts- und Fachstellen geprüft, entsprechend gewichtet und fanden, wo erforderlich, Eingang im nachfolgenden Bericht.

Mit den nachfolgend formulierten Genehmigungsvorbehalten (**GV**) werden Lücken oder ungelöste Fragen in einer Planung angesprochen, welche bei Nichtberücksichtigung zu einer Nichtgenehmigung einzelner Festlegungen oder gar der ganzen Planung führen können. Die Bereinigung solcher Vorbehalte verhindert nachträgliche, zeitaufwändige Änderungs- und Anpassungsverfahren während der Genehmigung und ist zwingend vorzunehmen.

Wir ergänzen unsere Ausführungen mit Empfehlungen (**E**) und Hinweisen (**H**), deren Umsetzung die Nachvollziehbarkeit und Konsistenz der Planung verbessern soll.

2. Ausgangslage

Die heute rechtsgültige Ortsplanung für das Teilgebiet «Altstadt» wurde 2020 genehmigt. Im Rahmen der Erarbeitung der Teilgrundordnung «Altstadt» wurde für den Bereich der südlichen Vorstadt inklusive Bahnhof Nidau und dessen Umfeld vorgesehen, eine ZPP zu erlassen. Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens sollte die künftige Bebauung, Struktur und Gestaltung der Vorstadt geklärt werden. Da für den Bereich der südlichen Vorstadt jedoch eine erste Stufe eines qualitätssichernden Verfahrens durchgeführt wurde und die Ergebnisse von parallel laufenden Planungen (Umbau asm-Bahnhof; Umgestaltung Knoten Hauptstrasse) abzuwarten waren, wurde im Rahmen des Planerlassverfahrens zur TGO Altstadt entschieden, die vorgesehene ZPP 5 «Bahnhofgebiet» vom Beschluss des Stadtrats auszunehmen.

Die Bevölkerung konnte vom 3. November 2022 bis am 5. Dezember 2022 und vom 12. August 2024 bis am 20. September 2024 zu den Unterlagen im Rahmen der Mitwirkung Stellung nehmen. Der Mitwirkungsbericht nach Art. 58 BauG liegt vor.

Unter Vorbehalt der in folgenden Kapiteln bezeichneten Genehmigungsvorbehalte können wir der Änderung der Teilgrundordnung Altstadt, Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» zustimmen und eine Genehmigung in Aussicht stellen.

3. Regionale Planung

Der Verein seeland.biel/bienne hält in seiner Stellungnahme fest, dass im Erläuterungsbericht das behördenverbindliche Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) als übergeordnete Rahmenbedingung aufgeführt wird (vgl. Kap. 2.4 Erläuterungsbericht). Das Planungsgebiet gilt gemäss RGSK 2021/AP4 als «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet» mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im A-Horizont (2024 – 2027). Der Bahnhof Nidau soll zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Der Neubau der Perronanlage und die Neugestaltung des Verkehrsknotens sind bereits erfolgt. Die vorliegende Planung ist nachvollziehbar und folgt den vorgegebenen Massnahmen für Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Mit dem Erlass der ZPP Nr. 5 «Bahnhof-

gebiet» 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 Parkplatzmanagement in Abhängigkeit zum Umfang des Nutzungsmasses zu prüfen. **(H)**

Weiter erwähnt der Verein seeland.biel/bienne in seiner Stellungnahme, dass der Bezug zum Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland im Bericht fehlt. Gemäss dem Regionalen Velonetzplan führt eine kombinierte Komfort- und Direktroute entlang der Hauptstrasse und des Gerberweges. Diese ist bei der weiteren Arealplanung zu berücksichtigen. **(H)**

4. Allgemeine Themen

4.1 Nutzungsänderung

Auf S. 11 und 12 des Erläuterungsberichtes wird erwähnt, dass das Planungsgebiet sich innerhalb des Perimeters der baurechtlichen Teilgrundordnung Altstadt befindet. Aktuell zählt für dieses Gebiet der Zonenplan der Stadt Nidau vom 29. Oktober 1980 wie auch der altrechtliche Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone vom 20. März 1986 mit vorgenommenen Änderungen. Im Jahre 2004 wurde die gültige Überbauungsordnung (UeO) für das Gebiet C aufgehoben und im Gegenzug die neue ZPP Gebiet C «Bahnhofgebiet» erlassen. Auf S. 14 des Erläuterungsberichtes steht, dass für die neue ZPP der Nutzungszonenplan 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. **(GV)**

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 **(GV)**:

- Bauzonengrösse: Gemäss Art. 47 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 ist im Rahmen von Nutzungsplanungen 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.
- 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 unbebaut ist, dann würde der Wohnbaulandbedarf geltend gemacht.
- 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 einzureichen. 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.

4.2 Haushälterische Bodennutzung

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 Planungssperimeters 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. **(GV)**

4.3 Naturgefahren

Gemäss der Stellungnahme des TBA OIK III Wasserbau liegt das Gebiet 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. **(H)**

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. **(GV)**

4.4 Strassenverkehr und Erschliessung

Das TBA OIK III hält in seinem Fachbericht fest, dass der Zonenperimeter auch Teile der Kantonsstrasse betrifft. Planungsgeschäfte, welche die Kantonsstrasse 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)**

4.5 Strassen- und Eisenbahnlärm

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 Überbauungsvorschriften (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)**

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 Eisenbahnlärms betroffen. Der erläuternde 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)**

4.6 Archäologie

Der archäologische Dienst hat mit Fachbericht vom 10. April 2025 Stellung genommen. Das archäologische Schutzgebiet wird im Erläuterungsbericht erwähnt und ist im Teilzonenplan 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)**

4.7 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.

4.8 Ortsbildschutz

Die KDP kann gemäss ihrer Stellungnahme dem Vorgehen, dass die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens in der ZPP verankert wird, zustimmen. Anstelle der ausgearbeiteten städtebaulichen Leitlinien soll mit einem anerkannten qualitätssichernden 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)**

4.9 Klimaanpassung

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)**

5. Ausschnitt Nutzungszonen- und Bauzonenplan

Thema	Bemerkung
Darstellung	Es ist auch noch der aktuelle Zustand des Bauzonen- und Nutzungszonenplans darzustellen, damit man den alten und den neuen Zustand sieht. (GV)
Vermassungen	Bei den festgesetzten Inhalten fehlen noch gewisse Vermassungen (sowohl im Bauzonen- wie auch im Nutzungszonenplan). (GV)

6. Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt, Grundsätze zu Art. 401, ZPP

Art. Nr., Eingabestelle	Bemerkung
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)
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, 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) Sektor A, 7. Lemma: Die Vorgabe des Rücksprungs für Energiegewinnungsanlagen ist gemäss dem Fachbericht des AUE zu streichen. (GV) Sektor B, 3. Lemma: Gilt GH nur für Flachdächer oder auch für Firstdächer? Dies soll präzisiert werden, da es sonst unklar ist. (H)
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 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 vorerwähnten Ausführungen anzupassen oder zu streichen. (GV)
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 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) 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) Entsprechend sind sowohl das Wärmenetz, 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 Wärmenetz ist jedoch konkret zu benennen (Energieverbund Bielersee). (GV) Das AUE begrüsst die erwähnte Anschlusspflicht an das Wärmenetz. 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)

7. Erläuterungsbericht

Auf S. 10 des Erläuterungsberichtes wird der Stand der verschiedenen Verfahren zur Ortsplanungsrevision der Stadt Nidau erläutert. Wir empfehlen, diesen Stand zu aktualisieren. **(E)**

8. Empfehlungen und Hinweise

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)**

Weiter hält das AWA in seinem Fachbericht fest, dass sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen gemäss der aktuellen generellen Wasserversorgungsplanung (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)**

Das AöV weist in seinem Fachbericht darauf hin, dass sich die neue Bushaltestelle nicht in unmittelbarer 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)**

Der Energie Service Biel/Bienne hält in seiner Stellungnahme verschiedene Hinweise zu den Fernwärmeleitungen und Gas- und Wasserleitungen fest. Insbesondere weisen sie darauf hin, dass eine Umliegung der Seewasserleitung nicht möglich ist. Der Energie Service Biel/Bienne ist bei der weiteren Planung frühzeitig zu kontaktieren. **(H)**

9. Weiteres Vorgehen

Die bereinigte Planung ist während 30 Tagen zusammen mit dem Vorprüfungsbericht öffentlich aufzulegen (Art. 60 Abs. 1 BauG; Art. 54 Abs. 2 GG). In der Publikation ist darauf hinzuweisen, dass während der Auflagefrist, schriftlich begründet Einsprache erhoben werden kann (Art. 60 Abs. 2 BauG). Sofern die Publikation ausschliesslich über die Plattform «ePublikation» erfolgt, ist die Bekanntmachung in der Rubrik «Raumplanung» aufzuführen, nicht in der Rubrik «weitere kommunale Bekanntmachungen». Letztere Variante erschwert oder verunmöglicht die Auffindbarkeit der Publikation, was im schlimmsten Fall deren Wiederholung zur Folge hätte.

Einspracheverhandlungen sind **vor** der Beschlussfassung durch das zuständige Organ abzuhalten (Art. 60 Abs. 2 BauG). Es empfiehlt sich deshalb, zwischen dem Ende der Auflagefrist und dem für die Beschlussfassung vorgesehenen Termin für diesen Zweck hinreichend Zeit auszusparen.

Die Einladung zur Gemeindeversammlung oder zur Urnenabstimmung ist mindestens 30 Tage vorher bekannt zu machen (Art. 9 Abs. 1 GV).

Werden vor oder bei der Beschlussfassung Änderungen angebracht, ist den davon Betroffenen Kenntnis und Gelegenheit zur Einsprache zu geben (Art. 60 Abs. 3 BauG).

Nach der Beschlussfassung und dem Ablauf der 30-tägigen Beschwerdefrist (Art. 67 VRPG) ist die Planung ohne Verzug dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung einzureichen (Art. 120

Abs. 1 BauV). Eine Kopie des Überweisungsschreibens ist dem Regierungsstatthalteramt zuzustellen.

Die Pläne und Vorschriften sind in **6-facher** Ausfertigung, versehen mit den Genehmigungsvermerken, den Unterschriften der Präsidentin / des Präsidenten und der Sekretärin / des Sekretärs des beschlussfassenden Organs sowie dem Auflagezeugnis der Gemeindeschreiberin / des Gemeindeschreibers einzureichen (Art. 120 Abs. 2 BauV).

Beizulegen sind:

- Aktualisierter Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV (6-fach)
- Ausdruck Bericht über die Erhebung der unüberbauten Bauzonen (aktualisiert per Datum Beschlussfassung)
- die Auflageexemplare
- Publikationstexte
- die Einsprachen mit Lokalisierung in einem Übersichtsplan und die Protokolle der Einspracheverhandlungen
- ein Bericht und begründeter Antrag des Gemeinderates über die unerledigten Einsprachen
- ein Protokollauszug der Sitzung des Stadtrats
- kommunales Reglement über die Mehrwertabgabe (MWAR), sofern ein solches erlassen wurde (Art. 142 Abs. 4 BauG).

Vorlagen zu Publikationstexten, zur Behandlung von Einsprachen und weitere Checklisten finden Sie auf unserer Homepage unter Arbeitshilfen/Muster und Checklisten.

Die digitalen Daten sind gleichzeitig mit der Genehmigungseingabe gestützt auf Art. T4-1 Abs. 3 BauG im Datenmodell DM.16-Npl-BE dem Amt für Geoinformation (AGI) zum Download und zur weiteren Verarbeitung zur Verfügung zu stellen (Erfassungsvorschriften und Datenmodell siehe [Datenmodell der Digitalen Nutzungsplanung \(be.ch\)](#) - Datenmodell).

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung

Christina Fuhrer
Raumplanerin

Beilagen

- Fachberichte (1) – (14)

Kopie per E-Mail mit Beilagen (Fachberichte)

- BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern

Kopie per E-Mail

- Regierungsstatthalteramt Biel/Bienne
- Kantonales Laboratorium (KL), Abteilung Umweltsicherheit
- Amt für Wasser und Abfall (AWA)
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
- Amt für Umwelt und Energie, Energie
- Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Immissionsschutz
- Region Verein seeland.biel/bienne
- Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) III
- Energie Service Biel/Bienne
- Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) III, Wasserbau
- Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum, Fachstelle Lärmschutz
- Archäologischer Dienst (AD)
- Kantonale Denkmalpflege (KDP)
- Aare Seeland mobil AG
- Verkehrsbetriebe Biel