



Einladung zur 4. Sitzung des Stadtrates von Nidau

Donnerstag, 17. September 2026, 19.00 Uhr

Aula Schulhaus Weidteile, Lyss-Strasse 34, 2560 Nidau

Traktanden**1. Teil: Traktanden**

- 01. Protokoll der 3. Sitzung vom 18. Juni 2026 - Genehmigung
- 02. Planung Bahnhofgebiet - Kreditabrechnung
- 03. ZPP 5 Bahnhofgebiet - Änderung Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»
- 04. Sanierung Kanalisation Gerberweg Abschnitt Bahnhof bis Hechtenweg - Investitionskredit
- 05. P 238 Beidseitiger Bahnübergang Bahnhof Beunden
- 06. I 156 Steuerung Ampel Einmündung Aalmattenweg in Kreisel
- 07. I 157 Perspektiven für KMU und lokale Geschäfte

2. Teil: Behördenanlass

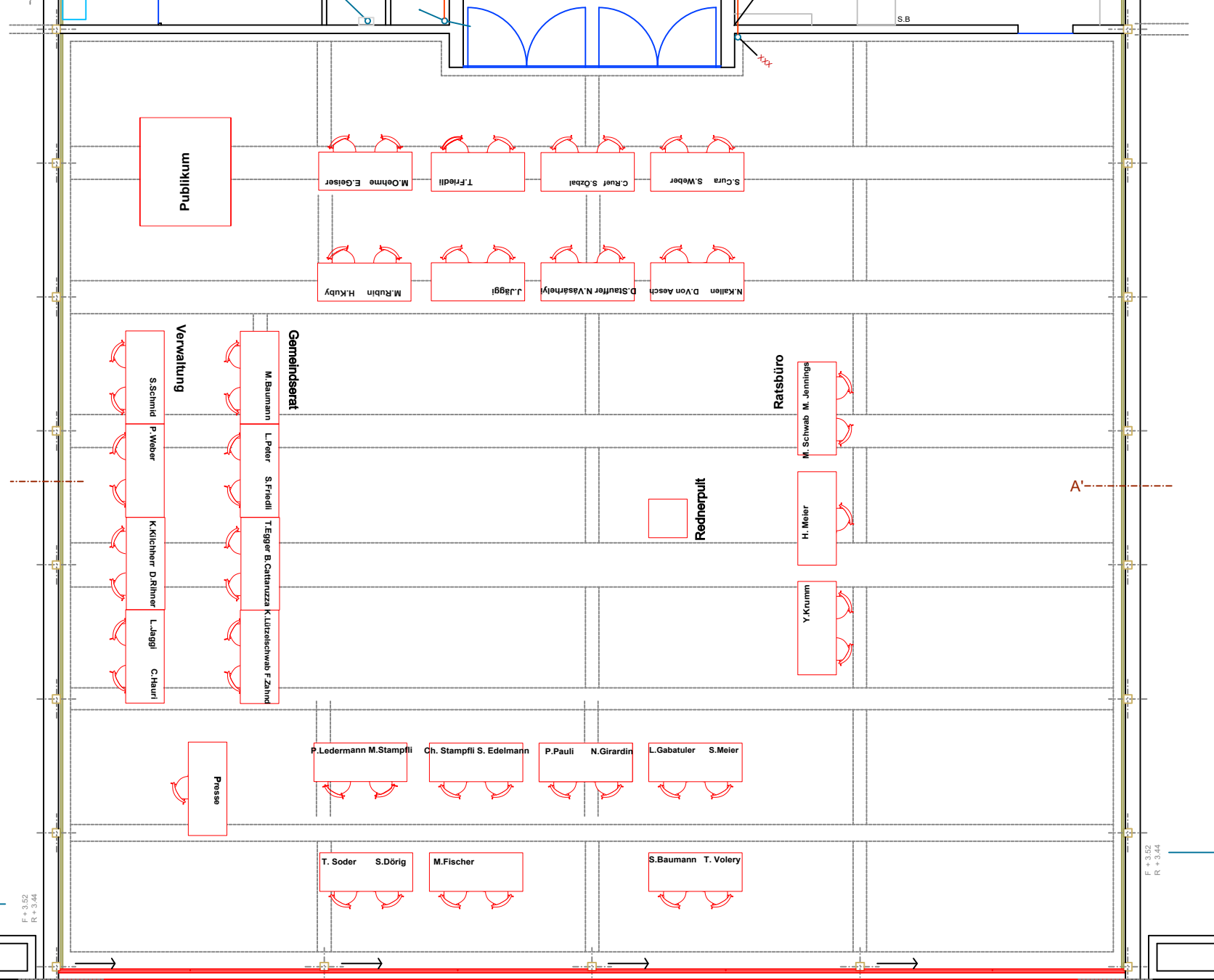
Eine Behördendelegation der Partnergemeinde Schliengen wird an der Stadtratssitzung teilnehmen. Im Anschluss an die Stadtratssitzung findet zum Behördenaustausch mit der Partnergemeinde für die geladenen Gäste ein Apéritif dînatoire statt.

2560 Nidau, 3.September 2026, mem

Stadtrat Nidau

Der Stadtratspräsident

Hans Peter Meier



Stadtrat Nidau

PROTOKOLL

3. Sitzung des Stadtrates

18.06.2026, 19.00 – 21.05 Uhr

Aula Schulhaus Weidteile, Lyss-Strasse 34, 2560 Nidau

	Anwesend	Abwesend (entschuldigt)
Präsident	Meier Hans Peter, FDP	
1. Vizepräsident	Schwab Martin, SP	
2. Vizepräsident	Krumm Yannick, PRR	
Stimmenzählerin:	Kuby Hannah, Grüne	
Stimmenzähler:	Ledermann Philipp, GLP	
Mitglieder	Baumann Sandra, SVP	
	Cura Sacha, SP	
	Dörig Stefan, GLP	
	Edelmann Sasha, FDP	
	Fischer Martin, FDP	
	Friedli Tamara, EVP	
	Gabathuler Leander, SVP	
	Geiser Eliane, EVP	
	Girardin Baumgartner Nadja, FDP	
	Jäggi Julia, SP	
	Kallen Noemi, SP	
	Oehme Marlene, EVP	Meier Svenja, SVP
	Özbal Sercan, SP	
	Pauli Pauline, PRR	
	Rubin Michael, Grüne	
	Ruef Catherine, SP	
	Stampfli Christian, FDP	Soder Tobias, GLP
	Stampfli Monika, GLP	
	Stauffer David, SP	
	Vásárhelyi Nora Luka, SP	
	Volery Tabea, SVP	
	Von Aesch Dominik, SP	
	Weber Sarah, SP	
Der Stadtrat ist beschlussfähig.		
Gemeinderat	Egger Tobias	
	Cattaruzza Beat	

	Baumann Markus
	Friedli Sandra
	Lützelschwab Käthy
	Peter Luzius
	Zahnd François
Sekretärin	Jennings Manuela
Protokollführerin	Fortunato Tanja
Technik/Planton	Merz Michelle
Verwaltung	Hauri Christian
	Jaggi Lukas
	Kilchherr Kathrin
	Rhiner Dominik
	Schmid Stefan
	Weber Patrick

5 **Traktanden**

01. Protokoll der 2. Sitzung vom 19. März 2026
02. Jahresrechnung 2025 – Genehmigung
03. Schlossstrasse 13 Teilsanierung – Kreditabrechnung
04. Schlosstrasse 15 Teilsanierung – Finanzanlage
05. Strassenraumgestaltung Dr. Schneider-Strasse – Investitionskredit
06. Dachsanierung Hauptstrasse 73 – Finanzanlage/Investitionskredit
07. Stadtattraktivierung – Zugang zum Wasser – Kenntnisnahme
Berichterstattung
08. M 237 Gesundes Sporttreiben: neuer Turnhallenboden Beunden
09. M 238 Zukunftsfähige Lösungen für das Strandbad Nidau
10. I 155 Digitaler Dorfplatz

Verhandlungen

10 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Guten Abend miteinander. Werter Stadtpräsident,
 15 werte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Stadtrat,
 liebes Publikum hier im Saal und zu Hause. Speziell begrüsse ich auch die Vertreterinnen des ge-
 meinnützigen Frauenvereins von Nidau, die heute sehr zahlreich da sind. Und natürlich begrüsse
 ich auch die VertreterInnen der Presse. Ich begrüsse Sie an diesem sommerlich heissen Abend
 zur zweiten ordentlichen Sitzung des Stadtrats im Jahr 2026. Der heutige Abend hat das Potenzial
 zum heissesten Sitzungstermin dieses Jahres zu werden. Hoffen wir, dass wenigstens in den Dis-
 kussionen die Köpfe kühl bleiben.

Speziell begrüsse ich heute aber auch unsere neue Vizestadtschreiberin, Frau Tanja Fortunato,
 die uns an der Seite von Manuela Jennings bereits tatkräftig unterstützt hat. Der Name Fortunato

20 heisst so viel wie "glücklich", "vom Glück begünstigt" und "erfolgreich". Mehr können wir uns und
ihr auch nicht wünschen. Herzlich willkommen und vielen Dank für die Unterstützung bislang. Wir
wünschen dir, nebst dem Glück, das dir schon irgendwie angewachsen ist, noch viel Erfüllung in
dieser neuen Aufgabe.

25 Entschuldigt haben sich heute Tobias Soder, der beruflich zwei Tage in der Ostschweiz ist, und
ganz kurzfristig Svenja Meyer, krankheitsbedingt. Wir wünschen ihr gute Besserung.

Es müssten somit 28 Mitglieder des Stadtrats da sein. Können die Stimmenzählenden bestätigen,
dass sie 28 zählen? Vielen Dank. Der Rat ist damit beschlussfähig. Das absolute Mehr ist 15, die
Zweidrittelmehrheit 19.

30

Diskussion von aktuellen Fragen. Wünscht jemand aus der Ratsmitte die Diskussion aktueller An-
gelegenheiten, die nicht traktandiert sind? Das ist nicht der Fall. Vielen Dank.

35 Meines Wissens liegt eine Fraktionserklärung vor. Ist das richtig? Dann gebe ich das Wort Sasha
Edelmann von der Fraktion FDP/PRR.

Fraktion FDP/PRR, Sasha Edelmann: Werter Stadtpräsident, werte Gemeinderätinnen und
Gemeinderäte, liebe Kolleginnen und Kollegen, guten Abend an alle. Wir haben kürzlich die Legis-
laturziele des Gemeinderats erhalten. Wir haben in der Fraktion etwas abrupt darauf reagiert. Die
40 Finanzen von Nidau bereiten uns seit mehreren Jahren Sorgen. Im Jahr 2023 wurde eine Finanz-
strategie festgelegt. Die Begleitgruppe Finanzen und die Finanzkommission wurden gebildet und
bedauerlicherweise fehlen dringende Investitionen. Der Gemeinderat hat gestern seine Finanz-
strategie für die neue Legislatur veröffentlicht. Die identifizierten Herausforderungen der vorgän-
gigen Legislatur sind aufgegriffen worden und die angefangene Arbeit geht weiter. Die Fraktion
45 FDP/PRR begrüsst den Willen, die definierten Sparmassnahmen von 2024 umzusetzen. Obwohl
jedoch die verabschiedeten Sparmassnahmen noch nicht umgesetzt worden sind, droht der Ge-
meinderat bereits mit einem Steueranstieg um zwei Punkte. Für die Fraktion FDP/PRR ist das ein
Nein. Wenn eine Gemeinde finanzielle Schwierigkeiten hat, sollte die erste Frage sein, ob wir alles
in unserer Macht Stehende gemacht haben, um unsere Ausgaben im Griff zu behalten. Heute ist
50 die Antwort ein klares Nein. Eine Steuererhöhung zu diesem Zeitpunkt vorzusehen, entspricht der
einfachsten Lösung, mehr von den Steuerzahlenden zu verlangen, anstatt die notwendigen Refor-
men zu Ende zu führen. Es geht auch darum, das Risiko des nötigen politischen Drucks zu redu-
zieren, bevor noch nicht alle Sparmassnahmen umgesetzt sind. Unsere Haltung ist einfach. Jede
Sparmassnahme muss umgesetzt und ihre Wirkung evaluiert werden, bevor die hohle Hand bei
55 den Einwohnenden von Nidau gemacht wird. "Den Steuerzahlenden das Geld aus der Tasche zie-
hen". Wir wollen eine Gemeinde, die dank einer strengen Regelung funktioniert und nicht auf-
grund einer systematischen Erhöhung der Rechnung an die Steuerzahlenden. Darum wird sich die
Fraktion FDP/PRR gegen jede Steuererhöhung stellen, bevor nicht alle konkreten Sparmassnah-
men, die 2024 definiert worden sind, sowie die neuen, umgesetzt worden sind. Vielen Dank für
60 Ihre Aufmerksamkeit.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Sasha Edelmann. Die anderen Fraktionen ha-
ben das Recht, Stellung zu nehmen, eine Diskussion findet aber nicht statt. Gibt es Meldungen?
Möchte jemand Stellung beziehen? Bitte Noemi Kallen.

65 **Noemi Kallen:** Vielen Dank, Sasha Edelmann, für eure Anliegen. Ich möchte noch als Kommen-
tar dazu sagen, dass ich es nicht so gelesen habe, dass der Gemeinderat vorschlägt, dass man
zwei Steuerzehntel erhöht, sondern dass eine fachliche Sicht vorschlägt, dass man zwei Steuer-
zehntel erhöht. Das heisst, ich denke, der Gemeinderat wird uns dann einen angemessenen Vor-
schlag machen, von dem sie finden, dass er nötig ist. Den können wir dann, wie gesagt, zu gege-
70 bener Zeit evaluieren und diskutieren. Danke.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Noemi Kallen. Gibt es weitere Wortmeldungen?
Vielen Dank.

1. Protokoll der 2. Sitzung vom 19. März 2026 – Genehmigung

Ressort
Sitzung

Präsidiales
18.06.2026

75 nid 0.1.6.1 / 39

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Dann kommen wir zu den Traktanden. Die Traktanden-
liste wurde fristgerecht am 4. Juni 2026 publiziert. Wir kommen zum Traktandum 1, Genehmi-
gung des Protokolls vom 19. März 2026. Innerhalb der Frist sind keine Änderungsanträge einge-
80 gangen. Ist das immer noch so? Vielen Dank. Wir kommen in diesem Fall zur ersten Abstimmung.
Wer das Protokoll Nummer 2 vom 19. März 2026 genehmigen möchte, soll sich bitte erheben.
Gegenstimmen? Enthaltungen? Dann ist das Protokoll mit einer Enthaltung genehmigt. Vielen
Dank der Verfasserin, Manuela Jennings. Das war wahrscheinlich das letzte Protokoll für den
Stadtrat, ist das so? Gut, vielen Dank.

85 Stadtratsbeschluss

Der Stadtrat beschliesst mit 27 Ja bei einer Enthaltung gestützt auf Artikel 68 Absatz 2 der Ge-
schäftsordnung des Stadtrats:

1. Das Protokoll der 2. Sitzung vom 19. März 2026 wird genehmigt.

90

2. Jahresrechnung 2025 – Genehmigung

Ressort
Sitzung

Finanzen
18.06.2026

nid 9.1.9.0 / 9

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Dann kommen wir zu einem unserer wichtigen Ge-
schäfte. Ein Dauerbrenner schlechthin, unsere Jahresrechnung. Die ist vom ordentlichen Rech-
95 nungsprüfungsorgan der T+R AG in Gümligen geprüft und am 5. Mai 2026 zur Genehmigung vor-
geschlagen worden. Ausserdem hat die Finanzkommission diese am 13. Mai 2026 ebenfalls bera-
ten. Das Geschäft ist zwingend aufzunehmen und ich übergebe das Wort gerne dem zuständigen
Gemeinderat Beat Cattaruzza.

100 **Ressortvorsteher Finanzen, Beat Cattaruzza:** Vielen Dank. Werte Anwesende, Herr Stadtrats-
präsident, werte Gäste, erlauben Sie mir noch ein kleines Intro zu machen. Als ich vor vier Jahren
hier gesessen bin, so muss ich heute sagen, hatte ich von Gemeindefinanzen keine Ahnung. Do-
minik Rhiner hat sein 20-jähriges Jubiläum gefeiert und ist jetzt im 25. Jahr. Mit Dominik Rhiner

haben wir jemanden, der wirklich sehr wichtig ist für uns. Ich möchte auch noch ein bisschen auf-
105 zeigen, was jetzt passiert ist mit dem neuen Gemeinderat. Wir haben innerhalb des Gemeinderats
eine Gruppe gemacht mit Tobias Egger, Markus Baumann, Manuela Jennings und natürlich mit
Dominik Rhiner und meiner Wenigkeit. Wir treffen uns regelmässig und schauen die Finanzen
ganz klar im Detail an. Wir haben uns seit Januar, Februar, März, April schon ein paar Mal getrof-
fen und die Geschäfte vorbereitet. Das ist glaube ich eine recht wichtige Sache. Wir haben es vor-
110 hin gehört von Sasha Edelmann. Ich glaube, es ist eine wichtige Sache für Nidau, dass wir auch
die Finanzen in den Griff kriegen. Wir haben uns, wie gesagt, im Mai mit dieser neuen Finanzkom-
mission getroffen. Das war sehr gut. Es ist eine breit abgestützte Gruppe, mit der wir auch die
Jahresrechnung durchgenommen haben und auch gewisse Bedenken und Fragen klären konnten.
Ich glaube, das ist eine Kommission, die sehr wichtig ist für Nidau. In der Jahresrechnung sind
115 wir wieder einmal mit einem blauen Auge davongekommen. Ich kann ein paar Punkte nennen:
Bei den Steuernahmen konnten wir uns wieder steigern. Das ist eigentlich eine sehr schöne Ent-
wicklung. Das Ziel, das wir beim Budgetieren hatten, und das auch von Luzius Peter gefordert
wurde, dass wir immer bei 5 Prozent sind, daran werden wir in Zukunft noch arbeiten. Die jetzi-
gen Forderungen der FDP/PRR, da sind wir dran. Ich sage es auch so, es ist nur grundsätzlich
120 eine Zahl, die im Raum steht, aber es ist nicht das, was der Gemeinderat jetzt zu diesem Zeit-
punkt fordert. Wir sind dran, das anzuschauen. Gleichzeitig kann ich auch sagen, wenn wir die
Finanzen in Nidau mit den Investitionen anschauen, die wir in Zukunft machen müssen, dann
würden wir von vier Zehnteln sprechen. Ich glaube, das ist eine wichtige Kennzahl, damit man
das auch im Kopf hat. Aber natürlich nehme ich das von Ihrer Seite sehr ernst, dass man das
125 nicht einfach so machen kann. Das können wir gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und
Steuerzahlenden absolut nicht machen. Aber wir müssen Wege finden, wie wir auch die langfristi-
gen Finanzen sichern können. Das heisst ganz sicher, wir sind an diesem Projekt mit diesen Spar-
massnahmen, das wird auf den Tisch kommen. Gleichzeitig ist es aber auch ein Thema, die Steu-
ern in einer Form zu bringen, die von Ihnen im Stadtrat und natürlich auch am Schluss vom Volk
130 angenommen wird. Vielen Dank.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Beat Cattaruzza. Weil das so ein wichti-
ges Traktandum ist, haben wir ausnahmsweise auch zwei Vorsprecher und -sprecherinnen. Für
die GPK Nadja Girardin und dann für die Finanzkommission, Leander Gabathuler. Er kann dann
135 gerade stehen bleiben für die Fraktionserklärung und nachher wären die Fraktionen daran SP-
Fraktion, FDP-Fraktion, GLP-Fraktion und EVP-Fraktion. Bitte Nadja Girardin.

Sprecherin GPK, Nadja Girardin Baumgartner: Werte Anwesende, werte Zuschauende. Die
GPK begrüsst weiterhin die Einsetzung der Finanzkommission und vertraut auf das Fachwissen
140 der Mitglieder. Wir möchten betonen, dass die GPK die Jahresrechnung nicht geprüft hat. Die Be-
tonung auf die Nichtprüfung wird gemacht, weil es für die GPK immer noch gewisse Unstimmig-
keiten gibt betreffend die Zuständigkeiten. Die Finanzkommission als rein beratende Kommission,
verfügt nicht über die gleichen Rechte wie die GPK. Insofern ist es für uns fraglich, wie die Ober-
aufsicht über die Finanzgeschäfte ausgeübt werden kann. Wir werden uns dieser Unstimmigkeit
145 annehmen und vertrauen darauf, dass sich eine gute Praxis der Zusammenarbeit entwickeln wird.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Nadja Girardin. Bitte Leander Gabathuler.

Sprecherin Finanzkommission, Leander Gabathuler: Guten Abend miteinander. Die Finanz-
150 kommission wurde angesprochen. Wir haben uns vor ein paar Wochen zum ersten Mal getroffen

und haben natürlich auch die Jahresrechnung angeschaut. Wir haben aber auch über andere Themen gesprochen. Ich kann hier vielleicht ein bisschen aus Erfahrung sprechen, ich war auch früher selber acht Jahre lang Mitglied der GPK. Damals sind wir als Gremium die Jahresrechnung immer extrem detailliert durchgegangen. Also wir sind zum Teil wirklich von Konto zu Konto und haben auch Detailfragen gestellt. Zum Teil zwei bis drei Stunden lang. Wir haben als Finanzkommission auf diese Übung verzichtet. Wir haben die Rechnung angeschaut, wir haben sie diskutiert, wir haben inhaltliche und Verständnisfragen gestellt. Wir konnten dies alles klären. An dieser Stelle auch vielen Dank an Beat Cattaruzza und Dominik Rhiner, dass sie sich die Zeit genommen und unsere Fragen sehr transparent und kompetent beantwortet haben. Wir haben auch zur Kenntnis genommen, Beat Cattaruzza hat es angesprochen, dass unterdessen eine interne Arbeitsgruppe gebildet wurde, um der Thematik der Finanzhaushaltssanierung noch weiter Gewicht zu verleihen. Und wir haben auch zur Kenntnis genommen, das ist auch nichts Neues für jene, die schon ein paar Jahre dabei sind, dass uns mehrere Millionen Franken fehlen. Es stehen Zahlen im Raum von vielleicht eher optimistisch geschätzt 3 Millionen Franken. Wenn man auf der sicheren Seite sein möchte und wirklich alle Investitionen selbst finanzieren will, dann sprechen wir vielleicht eher von 4 bis 5 Millionen Franken. Aber wie man es dreht und wendet, es fehlt viel Geld. Der finanzielle Handlungsspielraum der Gemeinde ist in den letzten Jahren nicht grösser geworden. Mit der Ausgliederung des Elektrizitätswerks, die jetzt erfolgen wird – die Stimmbevölkerung hat diesem Vorhaben ja auch kürzlich zugestimmt – werden im Gemeindehaushalt noch einmal rund 800 000 Franken fehlen. Das haben wir so zur Kenntnis genommen. Wir haben dann aber nicht Stunden damit verschwendet, in den Rückspiegel zu schauen und Konto für Konto durchzugehen, sondern wir haben nach vorne geschaut. Gestern – das haben Sie vielleicht gesehen und Sasha Edelmann sowie Noemi Kallen sind darauf eingegangen – hat die Stadt Nidau ein Update publiziert. Unter anderem zu den Legislaturzielen aber auch gewisse Infos zur Finanzstrategie. Die haben wir an dieser Sitzung der Finanzkommission nur teilweise angeschnitten. Ich denke, das wird sicher ein Thema sein in der nächsten Sitzung, dass wir nach vorne schauen und die möglichen Massnahmen besprechen, die dann hoffentlich schnell ihren Weg finden in die Traktanden im Stadtrat, in das Budget und in die Investitionsprogramme. Die Finanzkommission wird natürlich im Rahmen von ihren Möglichkeiten so gut es geht helfen, die Massnahmen für den Rat hier, zusammen mit dem Gemeinderat und der Verwaltung, beschluss- und umsetzungsreif vorzubereiten. Insofern geben wir grünes Licht für die Jahresrechnung und empfehlen dem Stadtrat, diese anzunehmen.

SVP-Fraktion, Leander Gabathuler: Ich bleibe gleich stehen als Sprecher für die SVP-Fraktion. Wie gesagt, der finanzielle Handlungsspielraum ist eigentlich viel zu klein. Das ist nichts Neues. Die strukturellen Herausforderungen bleiben bestehen. Ein Punkt, auf den ich einmal mehr eingehen möchte, ich habe es in den letzten Jahren schon x-fach erwähnt. Aber ich finde es einfach wichtig, weil man es relativ schnell mal überliest. Es sind vielleicht nicht die grossen Headlines, die man dann in der Zeitung liest. Das ist die Verschuldung. Sie macht uns grosse Sorgen. Eine Grössenordnung: wir haben mittlerweile über 51 Millionen langfristige Schulden. Das ist etwa 100 Prozent von unserem Jahresumsatz der Stadt Nidau. Das ist nicht mehr in einem Bereich, in dem wir früher waren. Das ist nicht mehr gut. Das ist ich sage jetzt mal, normal bis, wir finden es langsam bedenklich. Es wäre okay, wenn unsere Investitionstätigkeit jetzt auf dem Höhepunkt wäre und wir alle Schulhäuser, die wir bauen wollten, gebaut hätten. Dann könnten wir jetzt wieder darüber diskutieren, wie wir unseren Cashflow einsetzen, die Schulden wieder abzubauen. Aber dem ist ja nicht so. Wir haben weitere grosse Investitionen, die in den nächsten Jahren kommen. Folge dessen wird auch die Verschuldung sehr wahrscheinlich weiter ansteigen und stark weiter ansteigen. Die Zinsen sind im Moment eher tief, schon seit einigen Jahren. Wenn Sie

das interessiert, finden Sie das auf Seite 110, Konto 34.06. Wenn Sie das als Detail interessiert, das sind unsere langfristigen Schuldzinsen. Sie sind mittlerweile bei einer halben Million angekommen. Ich erinnere mich an Zeiten vor ein paar Jahren, da war das noch eine tiefe, sechsstellige Summe, so 100 000 oder 150 000 Franken. Da haben wir immer gesagt, wir haben eine sehr tiefe Verschuldung, das kostet uns fast nichts, es ist alles gut. Und jetzt ist es eben plötzlich nicht mehr so gut. Und wenn eben diese Verschuldung weiter ansteigt und sich möglicherweise auch die Zinsbelastung oder die Zinslevels wieder normalisieren, könnte es dann sein, dass wir nicht eine halbe Million an Schuldzinsen pro Jahr zahlen, sondern eine Million oder eineinhalb Millionen. Und das finden wir sehr besorgniserregend. Plötzlich findet sich die Stadt Nidau möglicherweise in ein paar Jahren in einer Schuldenkrise, wie die Stadt Biel. Dort ist es auch einfach schleichend gekommen. Es gab Stimmen, die gewarnt haben. Man hat weiter über den eigenen Verhältnissen gelebt, man hat sehr viel investiert und plötzlich hat man ein Schuldenproblem gehabt. Das passiert eben nicht so plötzlich. Wir sehen das schon heute in den Zahlen, wenn man hinschaut. Wir haben aber auch die Möglichkeit, Gegensteuer zu geben. Und auch in dieser Sitzung hier gibt es diverse Geschäfte, die viel Geld kosten. Es gibt Geschäfte, die eine Rendite oder eine Renditenverbesserung zur Folge hat. Und es gibt Geschäfte heute auf der Traktandenliste, die keine Verbesserung der Rendite zur Folge haben, sondern die einfach nur Geld kosten. Ich komme dann bei den späteren Traktanden darauf zurück. In diesem Sinne nehmen wir diese Erfolgsrechnung als SVP-Fraktion zur Kenntnis, aber mit grosser Sorge.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Leander Gabathuler. Dann die Sprecherin der Fraktion SP, Noemi Kallen.

SP-Fraktion, Noemi Kallen: Der Kommentar der SP-Fraktion zur Jahresrechnung. Es sind ein paar Sachen erwähnt, die Leander Gabathuler schon angeschnitten hat. Herzlichen Dank für die Erläuterungen von Beat Cattaruzza. Und vielen Dank für die sehr ausführlichen und sorgfältig erarbeiteten Dokumente von Dominik Rhiner und seinem Team. Das erste Mal schaut uns eigentlich eine rote Zahl aus der Rechnung entgegen. Rote Zahlen sind ja generell nicht etwas, was man sehr gerne sieht. Ich denke, hier kann man noch ein Auge zudrücken. Es ist ja schon fast eine Punktlandung. Also wenn man ein bisschen die Augen zusammenkneift, ist sie schon fast schwarz. Es ist erfreulich, dass das budgetierte Defizit von circa 5 Millionen Franken nicht eingetroffen ist. In der Fraktion haben wir auch besonders darüber diskutiert, dass der Nettoverschuldungsquotient in den letzten paar Jahren vom Minus- in den Plusbereich gewechselt ist. Das ist natürlich auch nicht ideal. Unserer Meinung nach ist das aber etwas, das wir temporär in Kauf nehmen müssen, um die heute anstehenden und auch in Zukunft anstehenden Investitionen aufnehmen zu können, damit wir den Investitionsrückstau der letzten Jahrzehnte abbauen können. Uns ist aber auch bewusst, dass das bedeutet, dass wir mittelfristig gewisse Massnahmen ergreifen müssen, damit die Nettoverschuldung nicht ins Unermessliche steigt. Mit der gestrigen Publikation des Finanzpakets haben wir jetzt endlich ein Werkzeug, das uns Massnahmen und Möglichkeiten aufzeigt und uns dabei helfen kann, Korrekturen anzubringen, damit wir in mittelfristiger und langfristiger Zukunft wieder schwarze Zahlen schreiben können. Schwarze Zahlen zu schreiben ist für uns im Moment nicht ganz einfach. Bei einem grossen Anteil unserer Ausgaben sind uns die Hände gebunden. Es gibt aber Posten im Budget und auch in der Rechnung, die wir effektiv mitbestimmen können. Genau dort gilt es eigentlich, die im Finanzpaket aufgeführten Massnahmen kritisch unter die Lupe zu nehmen, abzuwägen und zusammen zu diskutieren. Mit fundierten Aussagen, ohne Polemik, ohne Hektik und ohne Angstmacherei. Und das alles zu gegebener Zeit. Die SP-Fraktion ist aber motiviert für die kommenden Diskussionen, um Lösungen zu finden und wir nehmen die vorliegende Jahresrechnung einstimmig an.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Noemi Kallen. Der Sprecher der Fraktion FDP/PRR, Christian Stampfli.

250

Fraktion FDP/PRR, Christian Stampfli: Guten Abend miteinander. Ich habe die Gelegenheit, die Position der Fraktion FDP/PRR zu präsentieren. Besten Dank für den Geschäftsbericht, den Jahresabschluss. Wir haben ihn studiert und diskutiert. Ich stelle fest, dass die Jahresrechnung einmal mehr mit einer rosaroten Null abschliesst. Obwohl, man kann schon fast sagen wie gewohnt, ein Defizit von 5 Millionen budgetiert war. Der steuerfinanzierte Haushalt schliesst sogar mit einem leichten Plus ab. Jetzt könnte man meinen, es sei alles okay. Das Ziel der Selbstfinanzierung ist wiederum nicht eingehalten und darf auch in naher Zukunft, ohne drastische Massnahmen bei Sparanstrengungen oder Ertragssteigerungen, auch nicht so schnell erreicht werden. Das eine Ziel der Nettoinvestitionen ist erreicht worden. Hingegen sind der Nettoverschuldungsquotient und der Bilanzüberschussquotient nicht eingehalten. Diese zeigen in der Tendenz allesamt in eine negative Entwicklung. Aus unserer Sicht hatten wir ein bisschen Mühe mit ein paar Punkten. Ich habe hier drei aufgeführt: Einerseits die Schätzung der Steuereinnahmen. Das ist eine riesige Divergenz drin. 1,4 Millionen ist es besser ausgefallen, als man es budgetiert hat. Erstaunlicherweise vorwiegend bei natürlichen Personen. Weiter hat man noch erhebliche Wertberechtigungen bei der Steuerforderung im Umfang von 800 000 Franken aufgelöst, was eine Abweichung bei den Steuereinnahmen von 2,2 Millionen bedeutet. Ebenfalls ein bisschen erstaunlich ist auch die ganze Abweichung beim Personal mit 950 000 Franken. Das ist doch eine rechte Position. Der Sachaufwand liegt auch noch mit 1,2 Millionen unter den budgetierten Beträgen. Wir stellen immer wieder fest, dass es Konten gibt, auf die jedes Jahr etwas kontiert wird, aber am Schluss ist nichts drauf, es ist einfach ein leeres Konto. Wir haben ein bisschen Mühe mit der Budgetierung und können uns vorstellen, dass man allenfalls den Budgetierungsprozess optimieren und vor allem auch nicht belastete Konten definitiv streichen könnte. Wir haben noch zwei Aspekte, die uns etwas kritisch in die Zukunft schauen lassen. Der Nettoverschuldungsquotient steigt jedes Jahr unentwegt an und ist aufgrund unserer Finanzstruktur kaum aufzuhalten. Der Zinsaufwand hat sich seit 2021, als er noch 67 000 Franken war, mittlerweile auf 550 000 Franken erhöht. Und er wird aufgrund der zunehmenden Verschuldung und dem Zinsanstieg oder allenfalls Zinserhöhungen sicher nicht abnehmen. Also wir sind froh, dass das vergangene Jahr mit einer schwarzen Null abschliesst, sehen aber immer noch Spar- und Ertragssteigerungspotenzial und setzen auf eine rigorose Ausgabedisziplin. Und aufgrund der gestern kommunizierten Legislaturziele, eine kleine Anmerkung, eine Steuererhöhung kommt erst dann in Betracht, wenn alle Massnahmen zur Kostensenkung ergriffen wurden. Nicht nur planerisch, sondern auch effektiv. Wir stimmen der Jahresrechnung trotzdem zu. Danke.

285

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Christian Stampfli. Bitte Monika Stampfli von der GLP-Fraktion.

290

GLP-Fraktion, Monika Stampfli: Lieber Stadtratspräsident, lieber Stadtpräsident, liebe Mitglieder vom Gemeinderat und Verwaltung, liebe Kolleginnen und Kollegen, ganz besonders liebe Frauen vom sehr geschätzten Frauenverein und Gäste hier. Wieder einmal erleben wir eine positive Überraschung. Obwohl der Plan war, nicht mehr ganz so vorsichtig wie in den vorhergehenden Jahren zu budgetieren, stehen wir knapp 5 Millionen besser da als geplant. Ja, wir wissen, budgetieren im Kanton Bern ist alles anders als einfach. Zu gross sind die Ausgaben- und Einnahmeposten, die wir nicht selbst steuern können. Und doch gibt es Punkte, die uns aufhorchen lassen. Die tiefe Belastung beim kantonalen Finanz- und Lastenausgleich von 570 000 Franken ist

295 definitiv nicht voraussehbar. Aber Mehreinnahmen von einer Million bei den Steuern der natürlichen Personen und fast eine Million weniger Personalkosten, ist das wirklich nicht besser möglich? Gerne würde ich im Namen der GLP-Fraktion alle Aktivitäten, für die der Gemeinderat und die Verwaltung im letzten Geschäftsjahr Verantwortung übernommen und Kosten gesenkt haben. Das Deckblatt für die Jahresrechnung 2025 mit diesem gut ersichtlichen Rettungsring, finde ich ein
300 gutes Bild der aktuellen Finanzsituation unserer Stadt. Und es scheint, dass sich alle ehrlich darum bemühen, dass wir den Rettungsring nicht auswerfen müssen. Dank einem guten Abschluss, aber weil auch weniger investiert worden ist als geplant, konnte die Selbstfinanzierung ein bisschen gesteigert werden. Die Selbstfinanzierung ist aber, wie uns in der Zwischenzeit allen von uns bekannt sein sollte, ungenügend. Und daran muss weitergearbeitet werden. Der Gemeinderat
305 bekennt sich zum Glück auch dazu. Dank dem, leider erst gestern verschickten Dokument Finanzpaket 2026 bis 2030, erkennt die GLP den klaren Willen des neuen Gemeinderats, die in der letzten Legislatur aufgelegte Finanzpolitik weiterzuführen. "Es schleckt keine Geiss weg", dass wegen den anstehenden grossen Investitionen für Schulhäuser oder den fehlenden Erträgen aus dem EV Nidau neue Einnahmen generiert werden müssen. Auch hierzu hat der Gemeinderat seinen ersten Plan mal präsentiert. Das Ziel von uns allen muss sein, dass wir möglichst selbstfinanziert unterwegs sind. Unseren Enkelkindern zuliebe. Die GLP genehmigt die Jahresrechnung einstimmig.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Monika Stampfli. Als letztes Hannah Kuby
315 für die Fraktion EVP/Grüne.

Fraktion Grüne/EVP, Hannah Kuby: Guten Abend auch von meiner Seite allen hier im Saal und zu Hause. Die Fraktion Grüne/EVP bedankt sich sehr herzlich beim Gemeinderat Beat Cattaruzza und vor allem auch bei der Verwaltung, Dominik Rhiner, für die wieder sehr übersichtliche
320 und klare Jahresrechnung mit allen Zusatzzahlen, die wir über die Jahre immer wieder dazu gewünscht haben. Dieses Mal auch eine Auflistung der getätigten Nachkredite. Vielen Dank für diese gute Arbeit. Auch begrüsst die Fraktion Grüne/EVP das besser gestellte Ergebnis im Vergleich zum Budget 2025. Ein Teil davon ist sicher auch den Sparübungen innerhalb der Verwaltung und so weiter zu verdanken. Ein Teil davon hängt aber auch mit aufgeschobenen Investitionen zusammen, von Massnahmen, die auch hier im Stadtrat ein bisschen rausgezögert worden sind. Auch
325 dürfen wir nicht vergessen, dass seit der Annahme der Auslagerung des Elektrizitätswerks, wir in Zukunft nicht mehr mit diesen Einnahmen in diesem Ausmass wie jetzt im Jahr 2025, rechnen können. Auch die Fraktion Grüne/EVP sieht, dass die finanzielle Lage angespannt ist und sieht, dass die Zinskosten hochgehen. Aber aus unserer Sicht müssen wir als Stadt Nidau aufpassen, dass wir nicht vor lauter Druck, in Bezug auf die Finanzlage, den gleichen Fehler machen wie in
330 den letzten Jahrzehnten und die notwendigen Investitionen einfach aufschieben in die Zukunft und dadurch gegebenenfalls einen Wertverlust von den Infrastrukturen in Kauf nehmen. Und dass auch die Gebrauchstauglichkeit unserer Infrastrukturen, die wir heute haben, weiterhin gewährleistet ist. Wir sehen, dass auch mit der Legislaturklärung vom Gemeinderat, hier Bemühungen
335 sind, um die Finanzlage zu verbessern. Und was man mit der Jahresrechnung halt auch sieht, ist, dass wir bisher viel gemacht haben auf der Sparseite. Es sind viele kleine Sachen, wir strengen uns dort ständig an. Aber auf der Einnahmeseite sieht man auch bei den Finanzkennzahlen, dass wir dort unser Ziel auch noch nicht erreicht haben, was in der Begleitgruppe zur Finanzstrategie in den letzten Jahren festgelegt worden ist. Dass wir dies ausgleichen, mehr Einnahmen und
340 mehr Sparmassnahmen und nicht einfach nur die Stadt zu Tode spart. Die Fraktion Grüne/EVP begrüsst auch die Bestrebungen, um die Mehreinnahmen zu erhöhen. Die Steuern sind vor zehn Jahren gesenkt worden, obwohl man gewusst hat, dass sehr viele grosse Investitionen in der

Stadt anstehen. Wir wiederholen uns hier jedes Jahr. Wir denken, es ist wichtig, die Stadt nicht zu fest zu verschulden und die Zinskosten auf die zukünftigen Generationen abzuwälzen, sondern
 345 dass wir, die heute hier leben, das Geld in die Hand nehmen, um die Infrastruktur wieder instand zu stellen. Die Fraktion Grüne/EVP stimmt einstimmig der Genehmigung dieser Jahresrechnung zu.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Hannah Kuby. Die Diskussion wäre offen.
 350 Wünscht noch jemand das Wort zur Jahresrechnung? Das scheint nicht der Fall zu sein. Wünscht Beat Cattaruzza das Schlusswort? Danke, dann kommen wir zur Abstimmung. Wer der vorliegenden Jahresrechnung 2025 zustimmen möchte, möge sich bitte erheben. Damit ist die Jahresrechnung einstimmig angenommen. Danke vielmals.

355 **Stadtratsbeschluss**

Der Stadtrat von Nidau beschliesst einstimmig gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe c der Stadtordnung vom 24. November 2002:

ERFOLGSRECHNUNG	Aufwand Gesamthaushalt	CHF	56'841'311.54
	Ertrag Gesamthaushalt	CHF	56'822'729.70
	Aufwandüberschuss	CHF	18'581.84
davon			
	Aufwand Allgemeiner Haushalt	CHF	54'529'186.77
	Ertrag Allgemeiner Haushalt	CHF	54'568'503.05
	Ertragsüberschuss	CHF	39'316.28
	Aufwand Abwasserentsorgung	CHF	1'607'584.62
	Ertrag Abwasserentsorgung	CHF	1'669'732.65
	Ertragsüberschuss	CHF	62'148.03
	Aufwand Abfall	CHF	704'540.15
	Ertrag Abfall	CHF	584'494.00
	Aufwandüberschuss	CHF	120'046.15
INVESTITIONSRECHNUNG	Ausgaben	CHF	4'204'208.65
	Einnahmen	CHF	790'749.50
	Nettoinvestitionen	CHF	3'413'459.15
NACHKREDITE		CHF	0.00

3. Schlossstrasse 13 Teilsanierung – Kreditabrechnung

	Ressort Sitzung	Hochbau 18.06.2026
360	nid 9.4.8.5 / 10.6	

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Wir kommen zum Traktandum 3, Schlossstrasse 13, Teilsanierung Kreditabrechnung. Auch hier handelt es sich um ein Geschäft, auf das wir eintreten müssen. Ich darf das Wort dem zuständigen Gemeinderat, Markus Baumann, übergeben.

365

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Guten Abend, liebe Zuschauerinnen und Zuschauer zu Hause, liebe Gäste im Saal. Es freut mich, dass Sie sich zahlreich zu uns gefunden haben, auch von der Verwaltung, Stadtrat und Gemeinderat. Es geht um eine Kreditabrechnung für eine Teilsanierung der Schlossstrasse 13. Wir kommen dann auch noch zu Nummer 15. Dort
370 haben wir eine energetische Ertüchtigung gemacht, Dach- und Fassadensanierung plus die Erweiterung von Elektro- und Heizverteilung. Sie haben es gesehen, wir haben dort leicht überzogen. Ich möchte hier aber gerne den Punkt von Noemi Kallen aufnehmen. Wenn wir hier die Augen ein bisschen zusammendrücken, dann kommen wir auf eine schwarze Null. Dann sind die plus 12 000 Franken doch auch irgendwo verdeckt. Sie haben es gesehen, es waren vor allem drei Po-
375 sitionen, die Einfluss gehabt haben auf eine vierte Position, die die Kosten in die Höhe getrieben haben. Das sind die Elektroanlagen, die wir aus Sicherheitsgründen ersetzen mussten. Damit hat man, als die Aufnahme gemacht wurde, nicht gerechnet. Wir haben Position 24, wo wir Heiz- und Lüftungsanlagen ersetzt haben. Dort mussten wir den Heizlüfter ersetzen und eine neue Heizverteilung installieren. Und Position 42, wo es einfach einen Mehraufwand gegeben hat, auch durch
380 die Arbeiten mit Grab- und Schachtarbeiten mit den Leitungen und Hauptverteilungen. Das hatte gleichzeitig Einfluss auf das Honorar der Architekten. Darum sind wir schlussendlich bei den 12 000 Franken gelandet. Was man vielleicht noch sagen darf, uns kommt es zu gut, dass wir die Reserven von 47 000 Franken dort nicht beansprucht haben. Für Fragen stehe ich gerne noch zur Verfügung.

385

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Markus Baumann. Für die GPK Pauline Pauli.

Sprecherin GPK, Pauline Pauli: Danke, Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen. Die Geschäftsprüfungskommission hat das Dossier geprüft. Wir bedanken uns bei Markus Baumann für
390 die Klarheit der Antworten und übergeben das Dossier hier dem Stadtrat zur Bearbeitung.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Pauline Pauli. Dann die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen in folgender Reihenfolge: SP, FDP/PRR, GLP, EVP/Grüne und SVP. Zu Beginn die SP-Fraktion mit Sacha Cura.

395

SP-Fraktion, Sacha Cura: Guten Abend, die Fraktion SP nimmt das Geschäft einstimmig an.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Sacha Cura. Yannick Krumm.

Fraktion FDP/PRR, Yannick Krumm: Guten Abend auch von mir. Herr Präsident, liebe Kollegen und Gäste hier und zu Hause. Die Fraktion FDP/PRR nimmt die Abrechnung zur Kenntnis. Die Kreditüberschreitung erklärt sich mit den technischen Anforderungen, den Sicherheitsanforderungen und den Zusatzarbeiten, wie es gerade vom Gemeinderat erklärt wurde. Wir unterstützen die Genehmigung der Kreditabrechnung, aber wir erinnern daran, dass die Reserve nicht von Amtes
400 wegen eingesetzt werden darf, sondern nur in hinreichend begründeten Situationen. Deren Integration in die Berechnung kann den Eindruck erwecken, dass die Überschreitung geringer ausfällt, als dass sie tatsächlich ist, und dies verändert die Darstellung des Ergebnisses. Für die nächsten Projekte bitten wir darum, dass die gewonnenen Erkenntnisse aus diesem Geschäft systematisch angewendet werden, um insbesondere die erste Bestandesaufnahme zu verbessern, die
405 Risiken besser zu steuern und die Veränderungen im Laufe eines Projekts klar zu erklären. Danke.

410

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Yannick Krumm. Bitte Philipp Ledermann.

415 **GLP-Fraktion, Philipp Ledermann:** Guten Abend miteinander. Auch wir von der Fraktion GLP werden das Geschäft annehmen.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Bitte die Sprecherin der EVP/Grüne, Tamara Friedli.

420 **Fraktion Grüne/EVP, Tamara Friedli:** Guten Abend miteinander. Die Fraktion EVP/Grüne nimmt das Geschäft auch an.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Tamara Friedli. Die Sprecherin der Fraktion SVP, Tabea Volery.

425 **SVP-Fraktion, Tabea Volery:** Guten Abend miteinander. Auch wir nehmen die Abrechnung einstimmig an. Wir haben aber in der Fraktion diskutiert, und zwar wegen der Honorarregelung für die Architekten, die nach den effektiven Ausgaben bemessen werden. Aus unserer Sicht schafft dieses Modell ein bisschen Fehlanreize, weil eine möglichst kostengünstige Umsetzung nicht be-
430 lohnt wird. Das haben wir einfach noch ein bisschen diskutiert.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Tabea Volery. Die Diskussion ist offen. Wünscht noch jemand das Wort? Das scheint nicht der Fall zu sein. Markus Baumann, möchtest du noch einmal? Nein. Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer die Abrechnung über das Projekt Teilsanierung Schlossstrasse 13 genehmigen möchte, soll sich bitte erheben. Auch das ist einstimmig.
435 Die vorliegende Kreditabrechnung ist einstimmig angenommen und genehmigt. Vielen Dank.

Stadtratsbeschluss

Der Stadtrat von Nidau beschliesst einstimmig gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe h der
440 Stadtordnung:

1. Die Abrechnung über das Projekt «Schlossstrasse 13 Teilsanierung» wird genehmigt.

4. Teilsanierung Schlossstrasse 15 – Finanzanlage

Ressort
Sitzung

Hochbau
18.06.2026

nid 9.4.8.5 / 16.4

445

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Kommen wir zur Schlossstrasse 15, Teilsanierung, Finanzanlage. Wird das Eintreten auf das Geschäft bestritten? Das ist nicht der Fall. Darf ich das Wort dem zuständigen Gemeinderat, Markus Baumann geben? Danke.

450 **Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann:** Ich gehe davon aus, dass Sie es mir nicht den ganzen Abend so einfach machen wie beim vorgängigen Geschäft. Bevor wir zur Schlossstrasse-Sanierung kommen, zuerst einmal vielen Dank an Dominik Rhiner für die zusätzlichen Informationen zu diesem Geschäft, die wir an der Infoveranstaltung des Stadtrats geben konnten. Ich hatte das Gefühl, dass es sehr hilfreich war, dass wir noch zusätzliche Informationen abgeben konnten
455 betreffend Finanzanlagen und was das Verwaltungsvermögen betrifft. Wir haben es mehrfach gehört heute Abend, vor allem Hannah Kuby, vielen Dank für die Voten. Ja, Investieren in die Infrastruktur ist wichtig, das wollen wir. Wir wollen aber dort investieren, wo es auch Sinn macht. Die Schlossstrasse 15 ist für uns ein Projekt, das Sinn macht und im Gemeinderat war es auch wichtig,

dass wir transparent darlegen, was sonst noch alles dahintersteht. Es ist nämlich nicht nur die
460 Sanierung. Sie konnten es im Geschäft lesen. Gleichzeitig betrifft es den Frauenverein, der im
Perimeter Vorstadt-Süd ist, der ein Entwicklungspotenzial hat für die Stadt Nidau und den man
weiterentwickeln kann. Und trotzdem braucht man alternative Lösungen, eben auch für den Frau-
enverein, dass man dort parallel arbeiten kann. Uns war es wichtig, darum haben wir uns mit dem
Frauenverein getroffen und haben das vorgängig auch mit der Verwaltung diskutiert, was mögliche
465 Lösungen sind. Wir sind dann auf die Schlossstrasse 15 gekommen. Das Alpha-Gebäude kennen
alle, die grosse blaue Fassade. Von dieser Seite her kennt man es. Wir sind dann aber auf die
hintere Seite, es macht ja dort wie ein U. Wir haben dann entschieden, dass wir auf der Seite vom
Feuerwehrmagazin im ersten Stock, dort sieht man heute noch angeschrieben "Fink", dem Frauen-
verein gerne eine Alternative zur Hauptstrasse anbieten möchten. Jetzt, wieso sollen sie überhaupt
470 von der Hauptstrasse weg? Das eine ist, weil es ein Stadtentwicklungsgebiet ist. Und das andere
ist, weil es einfach in einem ganz schlechten Zustand ist. Wir würden auch dort in näherer Zukunft
über eine Gesamtsanierung reden. Dort macht es für uns definitiv keinen Sinn mehr, Geld zu in-
vestieren. Darum, wie gesagt, sind wir auf die Schlossstrasse gekommen. Wir haben das ange-
schaut. Die Idee ist, dass wir von der hinteren Seite, vom Feuerwehrmagazin her, einen separaten
475 Eingang schaffen. So wie heute das ganze Gebäude gelegt ist, würde man durch die Mietfläche von
Alpha Wassertechnik gehen. Das wäre sicher nicht optimal, wenn da ein weiterer Mieter mit Publi-
kumsverkehr in seinen Prozessen gestört wird. Aber es geht auch um Sicherheit. Dort wird produ-
ziert, es wird mit schweren Sachen hantiert und darum würde man dort hinten öffnen. Man würde
einen separaten Zugang machen. Es hat eine WC-Anlage und einen Zugang mit einem Lift, was
480 sicher ein Riesengewinn wäre. Das haben sie heute nicht, liebe Frauen, in der Brocki. Dann könnte
man auch die schweren Sachen hochnehmen und wir würden es in einem Edel-Rohbau entspre-
chend ausbauen. Das Ziel für uns ist, dass wir eine Lösung haben. Der Frauenverein wäre gerne
ein bisschen näher am Zentrum gewesen. Wir haben dort leider nichts anderes, was wir anbieten
können. Aber nach der zweiten Begehung haben wir sehr positive Feedback erhalten. Ich danke für
485 diese Feedback, die Sie uns gegeben haben und auch für die kritischen Fragen. Darum bin ich
überzeugt, dass wir dort eine gute Lösung gefunden haben. Wieso investieren wir in die Schloss-
strasse? Wir haben die Schlossstrasse im 2016 gekauft, sie ist im Kernbestand. Normstrategie 1
mit Priorität 1, das finden Sie in der Immobilienstrategie. Das heisst, es ist für uns eine längerfris-
tige Sicherung und entsprechend wollen wir dort auch vorausschauend – ich habe das Gefühl, wir
490 sind etwas spät – aber in Zukunft vorausschauend investieren. Wir haben dort schon diverse In-
vestitionen getätigt. Sie konnten es auch lesen, die Alpha Elektrotechnik ist im 2021 raus. Wir
konnten dann den Energieverbund Bielersee dort hineintun. Dort haben wir Geld investiert, wir
durften Geld investieren. Aber ein Teil der Fläche ist noch frei geblieben. Die Alpha Wassertechnik
hatte mehr Auftragsvolumen und sie brauchten dann auch Platz. Wir sind dann mit ihnen zusam-
495 mengesessen und haben ihnen die Produktionshalle vorgeschlagen. Sie haben die Produktionshalle
genommen, obwohl man wusste, dass sie in einem schlechten Zustand ist. Sie ist wirklich in einem
schlechten Zustand und darum müssen wir jetzt dort auch etwas machen. Das war schon damals
zum Zeitpunkt vom Gespräch eigentlich klar, dass es erstens erwartet wird, aber dass wir auch
marktfähige Liegenschaften zur Verfügung stellen wollen. Darum ist der Sanierungsbedarf gege-
500 ben. Sie haben es auch gesehen, wir haben das in vier Etappen aufgeteilt. Man kann jetzt auch
sagen, wieso kommen sie jetzt nur mit Etappen 2 und 3? Die Etappe 1 haben wir schon durchge-
führt. Wir kommen jetzt bewusst mit Etappen 2 und 3, weil das für uns dringlich ist. Wir haben
aber auch aus finanzpolitischen Gründen entschieden, nicht alles auf einmal zu machen. Dann sind
wir trotzdem wieder bei 3,5 Millionen. Und man hat es heute auch in diversen Voten gehört. Es
505 wurde gesagt, wir müssen auch sparen. Darum haben wir uns entschieden, die zweite Etappe, das

wäre die Sanierung der Restflächen der Produktionshalle, das ist der hintere Bereich und die Wärmeverteilung. Dort wo wir eigentlich im ersten Stock den Platz hätten für den Frauenverein. Und die sogenannte dritte Etappe, das wäre die grosse Produktionshalle, wo jetzt Alpha Wassertechnik drin ist, wo man zusätzlich noch eine Garderobe und WC-Anlagen einbauen würden. Da gibt es noch zu sagen, Alpha Wassertechnik hat angeboten, das selber zu machen. Wir haben uns dagegen entschieden, weil wir sonst heute auch schon das Geld hätten holen müssen für die eventuell künftige Investition, wenn wir das Ganze hätten zurückkaufen müssen, wenn Alpha Wassertechnik entscheiden würde, Nidau zu verlassen. Das Statement von Alpha Wassertechnik ist aber klar. Wir sind auch mit ihnen zusammengekommen und haben ihnen das auch vorgestellt. Sie wollen am Standort Nidau festhalten und wir sind fest davon überzeugt, dass sie noch grösser werden. Es ist doch für uns auch ein sehr wichtiger Mieter. Vielleicht kommt noch die Frage auf oder ich habe es schon im Vorfeld gehört, ob es nicht eine Idee wäre, diese Liegenschaft zu verkaufen. Ist es wirklich an der Stadt Nidau, dass wir da Liegenschaften verwalten? Sie haben es in der Finanzstrategie gesehen, die wir publiziert haben. Wir prüfen das Ganze immer, damit wir die Rendite erhöhen oder stabilisieren können. Und im Fall der Fälle, wenn wir sehen, dass eine Liegenschaft nicht rentiert, könnten wir uns auch dazu entscheiden, dass wir eine Liegenschaft abstossen würden. Das ist hier ganz sicher nicht der Fall. Darum möchten wir gerne mit dieser Sanierung kommen. Wir möchten auch möglichst schnell vorwärtskommen, damit wir auch die Weiterentwicklung mit der Vorstadt-Süd vorantreiben können. Ich möchte hier nicht länger werden. Ich bin überzeugt, es gibt noch relativ viele Fragen und Anregungen. Darum freue ich mich jetzt auf die Diskussion und würde gerne das Wort weitergeben.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Markus Baumann. Für die GPK Marlene Oehme und du kannst dann auch gleich für die Fraktion reden.

Sprecherin GPK, Marlene Oehme: Guten Abend auch von meiner Seite. Die GPK hat das Geschäft geprüft, es liegen alle notwendigen Unterlagen vor. Für die Übersicht wäre es hilfreich gewesen, wenn nicht nur eine Tabelle über die Etappen drin gewesen wäre, sondern auch eine Übersicht über die Kosten der bereits getätigten Tätigkeiten sowie der bevorstehenden Ausgaben als Übersicht über das Gesamtpaket. Der Gemeinderat hat aber auf alle Fragen kompetent Auskunft gegeben und die Tabelle noch nachgeliefert. Vielen Dank für die geleistete Arbeit. Wir übergeben das Geschäft zur Behandlung an den Stadtrat.

Fraktion Grüne/EVP, Marlene Oehme: Die Fraktion EVP/Grüne stimmt dem Geschäft einstimmig zu. Wir erachten die Sanierung als sehr sinnvoll und notwendig. Leider ist sie nicht gratis, aber aus unserer Sicht lohnt sich die Investition in die von der Stadt Nidau gekauften Liegenschaften. Wie meine Parteikollegin Hannah Kuby schon gesagt hat, bleiben nur so die Infrastrukturen attraktiv, werterhaltend und können auch in Zukunft Gewinn abwerfen. Vielen Dank.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Marlene Oehme. Jetzt die Sprecher der Fraktionen FDP/PRR, GLP, SVP und dann SP. Für die Fraktion FDP/PRR, Sasha Edelmann.

Fraktion FDP/PRR, Sasha Edelmann: Liebe Kollegen, wir haben das Dossier wirklich im Detail analysiert. Wir waren etwas überrascht, weil wir Informationen gesucht und nicht gefunden haben. Wir haben verschiedene Probleme aufgelistet. Ich mache schnell die kurze Version: Ich starte mit Kapitel 1: Fehlender Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Kein detaillierter Businessplan liegt vor. Die erwartete Rendite wird nicht ausgewiesen. Es wurde keine Berechnung des Return on Investment vorgenommen. Kernfrage: Wie lässt sich eine Investition von 2,2 Millionen rechtfertigen, wenn der

erwartete finanzielle Nutzen nicht nachgewiesen wird? Kapitel 2: Fehlende Gesamtsicht und unklare
555 Endkosten. Das Projekt wird etappenweise präsentiert. Eine weitere wesentliche Sanierungsetappe
ist bereits für 2030 vorgesehen. Die Gesamtkosten der vollständigen Sanierung werden nicht aus-
gewiesen. Kernfrage: Wie hoch werden die tatsächlichen Gesamtkosten dieser Liegenschaft nach
Abschluss aller Sanierungsarbeiten sein? Kapitel 3: Starke Abhängigkeit vor der Alpha Wassertech-
560 nik AG. Ankermieter. Ein wesentlicher Teil des Projekts orientiert sich an den Bedürfnissen dieses
Hauptmieters. Für den Fall eines Wegzugs des Unternehmens werden keine Szenarien aufgezeigt.
Kernfrage: Was passiert mit dieser Investition, wenn die Alpha Wassertechnik AG den Standort
künftig verlässt? Punkt 4: Fehlende Prüfung von Alternativen. Es erfolgt kein Vergleich mit einem
Verkauf der Liegenschaft. Es erfolgt kein Vergleich mit einer privaten Partnerschaft oder Investo-
renlösung. Es erfolgt kein Vergleich mit anderen Entwicklungsstrategien. Kernfrage: Woher wissen
565 wir, dass dies die beste Lösung ist, wenn keine Alternativen geprüft und verglichen wurden?
Punkt 5: Mangelnde Transparenz bei der Wertvermittlung. Die prognostizierte Wertsteigerung auf
rund 8 Millionen dient als zentrale Begründung des Projekts. Das entsprechende Gutachten liegt
dem Dossier nicht bei. Die Bewertungsannahme und Berechnungsgrundlagen sind nicht offenge-
legt. Kernfrage: Auf welchen konkreten Grundlagen basiert die angenommene Wertsteigerung der
570 Liegenschaften? Unsere Fraktion kennt aber die Bedürfnisse für verschiedene Personen und Vereine
in Nidau, vor allem des Frauenvereins und unterstützt die Investitionen. Aber für künftige Vorlagen
erwarten wir jedoch deutlich fundiertere und transparentere Entscheidungsunterlagen. Vielen Dank.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Sasha Edelmann. Der Sprecher der Fraktion
575 GLP, Philipp Ledermann.

GLP-Fraktion, Philipp Ledermann: Für dieses Geschäft möchte ich natürlich auch die fünf Ver-
treterinnen des gemeinnützigen Frauenvereins von Nidau begrüßen. Unsere Fraktion GLP erachtet
die Teilsanierung als notwendig und sieht da eine gute Lösung für die Brockenstube für die Zukunft
580 in Nidau. Wir werden dieser Vorlage einstimmig zustimmen. Danke.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Philipp Ledermann. Für die SVP-Fraktion Tabea
Volery.

SVP-Fraktion, Tabea Volery: Wir sehen es so, da sich das Gebäude im Finanzvermögen befindet,
585 sind wir auch der Meinung, dass die Immobilien marktfähig sein sollte. Deshalb unterstützen wir
auch die Etappensanierung, damit man vermietbare Flächen schaffen kann. Dabei möchten wir die
Verlegung der Brockenstube hervorheben. Unsere Meinung ist, dass es eine hervorragende Lösung
ist und auch viele Vorteile mit sich bringt, wenn man es vergleicht mit dem alten Standort.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Tabea Volery. Der Sprecher der SP-Fraktion,
590 Martin Schwab.

SP-Fraktion, Martin Schwab: Guten Abend miteinander. Die SP nimmt das Geschäft einstimmig
595 an. Aus dem Grund, dass wir mit dieser Investition einen lokalen Mehrwert schaffen. Sasha Edel-
mann hat es angesprochen. Falls die Alpha Technik hinausziehen sollte, hat man immer noch eine
Grundlage, auf der man die Räumlichkeiten vermieten kann, wenn sie saniert sind und so eine
Wertsteigerung erzielen kann. Ob jetzt der Mieter drin ist oder nicht, man hat eine bessere Aus-
gangslage, um neu wieder einen Mieter finden zu können. Und auch der geplante Anschluss an die
600 Fernwärme, der Ausbau mit der Photovoltaik, der geplant ist, das zeigt, dass man strategisch denkt,

dass man überlegt vorgeht. Dass man nicht alles in einem Paket vorlegt, zeugt auch von der Verantwortung seitens des Gemeinderats und wir begrüßen das und werden das Geschäft einstimmig annehmen.

605 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Vielen Dank, Martin Schwab. Die Diskussion ist offen. Gibt es noch Voten oder Wortmeldungen? Das ist nicht der Fall. Bitte Markus Baumann.

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Vielen Dank für die Voten und vielen Dank für die Voten der FDP/PRR. Für mich ist jetzt nicht ganz klar, ob die Fragen heute Abend beantwortet werden sollen oder ob es ein Hinweis auf die nächsten Geschäfte ist? Es ist für die nächsten Geschäfte. Super, vielen Dank, wir nehmen diesen Punkt gerne auf. Ich sehe es dann im Protokoll. Wir nehmen es gerne auf und sind auch froh, um solche Hinweise. Und für zukünftig, wenn wir solche Geschäfte haben, sind wir auch sehr offen. Wenn wir das vorgängig bekommen, dann können wir es direkt im Stadtrat beantworten, weil es war doch grad relativ viel. Ich freue mich, dass es 615 so viel Anklang findet. Ich freue mich auch, dass wir hier eine Lösung finden für den Frauenverein. Der Frauenverein ist wirklich eine wichtige Institution für Nidau und bringt auch Wertschöpfung hierhin. Darum, vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Markus Baumann. Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer das Projekt Teilsanierung Schlossstrasse 15 genehmigen möchte und die Finanzanlage in der Höhe von 2,2 Millionen Franken bewilligen möchte, möge sich bitte erheben. Eine einstimmige Annahme. Die Teilsanierung ist hiermit angenommen und untersteht dem fakultativen Referendum.

625 **Stadtratsbeschluss**

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe d der Stadtordnung und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 35 der Stadtordnung, beschliesst einstimmig:

- 630 1. Das Projekt Teilsanierung Schlossstrasse 15 wird genehmigt und dafür eine Finanzanlage in der Höhe von 2 220 000 Franken inkl. MWST (Konto Nr. 10840.01.13) bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren. 635

5. Strassenraumgestaltung Dr. Schneider-Strasse – Investitionskredit

Ressort
Sitzung

Sicherheit
18.06.2026

nid 6.6.3 / 10.1

640 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Wir kommen zum Traktandum 5, Strassenraumgestaltung Dr. Schneider-Strasse, Investitionskredit. Wird das Eintreten auf das Geschäft bestritten? Das ist nicht der Fall. Ich darf das Wort der zuständigen Gemeinderätin Sandra Friedli geben. Anschliessend für die GPK spricht Stefan Dörig.

645 **Ressortvorsteherin Sicherheit, Sandra Friedli:** Guten Abend, werter Stadtratspräsident, liebe
Anwesende. Schön, sind Sie alle da. Der Gemeinderat legt euch heute mit dem Geschäft Stras-
senumgestaltung Dr. Schneider-Strasse das letzte grosse Projekt zur Verkehrsberuhigung in
Nidau vor. Ein Projekt mit Vorgeschichte. Bereits in der Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept
650 hat sich durch die zahlreichen Eingaben zur Dr. Schneider-Strasse gezeigt, dass das ein prioritä-
res Projekt sein wird. Man hat von dem her relativ schnell reagiert, hat als erstes zur Sicherung
auf der Dr. Schneider-Strasse im Rahmen von Sofortmassnahmen Querungshilfen eingebaut, hat
ein Jahr später 2021, Tempo 30 und eine Zubringerregelung eingeführt. Das als Massnahmen für
die gewünschten Temporeduktion einerseits und andererseits, um die Reduktion des zahlreichen
Durchgangsverkehrs in einem ersten Schritt ermöglichen zu können. Jetzt kann man sich fragen,
655 warum sind denn die Massnahmen, die bestehen, nicht schon genügend? Warum reicht das nicht?
Von Anfang an war es klar, dass die ersten Massnahmen aufbauend waren und nicht das, was
man am Schluss eigentlich braucht. Dr. Schneider-Strasse ist nämlich eine Quartierstrasse mit
vielen Besonderheiten und vielen Ansprüchen. Sie ist einerseits nahe gelegen von einem Schul-
standort. Sie hat aber durch ihre Breite einen verkehrsorientierten Charakter. Sie wird stark und
660 häufig von Velofahrenden frequentiert. Es hat einen Bus, der dort durchfährt. Auch mit den ersten
Massnahmen hat man auf der Dr. Schneider-Strasse noch zahlreiche Defizite. Wir haben eine
tiefe Schulwegsicherheit. Durch die aktuelle Anordnung der Längsparkierung ist der Veloverkehr
gefährdet und der Busverkehr beeinträchtigt. Wir haben uneinheitliche Knotengestaltungen. Das
heisst, wir haben Sichtdefizite an den Knoten, was zu gefährlichen Situationen bei den Kreuzun-
665 gen führt. Für die nahe Zukunft ist auf der Dr. Schneider-Strasse im kantonalen Velosachplan
eine wichtige Velobahn geplant. Eine Velobahn von Ipsach über Nidau bis nach Biel. Die Strasse,
so wie sie heute daherkommt, hat eine Trennungswirkung im Quartier. Sie weist wenige Grünflä-
chen auf, kaum Beschattung und hat insgesamt eine tiefe Aufenthaltsqualität. Der Gemeinderat
hat bereits 2020 einen Planungskredit zur Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts
670 zur Dr. Schneider-Strasse gesprochen. Weil das von Anfang an als grosses und wichtiges Projekt
eingestuft worden ist, hat man zur Erarbeitung des Projekts eine Begleitgruppe eingesetzt. Ob-
wohl das nicht zwingend gewesen wäre, hat man auch eine öffentliche Mitwirkung gemacht, wo-
raus man gesehen hat, dass die beste Variante, die man vorgeschlagen hatte, doch grossmehr-
heitlich akzeptiert worden ist. 2023 hat es dann eine technische Machbarkeitsstudie gegeben und
675 aufgrund von der finanziellen Situation der Stadt Nidau haben wir dann 2025 und Anfang 2026
beschlossen, dass wir das Projekt noch einmal zur Kostenoptimierung überarbeiten wollen. Was
sind die wichtigsten Veränderungen, die das Projekt gegenüber dem Zustand von heute bringt?
Die Fahrbahnbreite wird verschmälert. Die aktuell gefährliche Längsparkierung wird in Buchten
angeordnet und mit einem Sicherheitsabstand versehen. Trottoir sollen durchgängig ausgeführt
680 und auch breiter angelegt werden. Querungshilfen, die wir haben, werden wir beibehalten, aller-
dings werden sie weniger weit in den Strassenraum führen. Zusätzlich gibt es neue Bäume. Acht
neue Bäume dienen zur Kammerung, was auch der Verkehrssicherheit dient. Sie dienen der Auf-
enthaltsqualität und vor allem der Hitzeminderung. Mit all den Massnahmen, die in diesem neuen
Projekt vorgesehen sind, können wir folgende Ziele erreichen: Erhöhung der Schulwegssicherheit,
685 Anforderungen an den Busbetrieb werden optimiert, die Strasse wird der zukünftigen Velobahn
gerecht und die Einhaltung von Tempo 30 wird unterstützt. Selbstverständlich hat so etwas auch
ein Preisschild. Wir haben heute 25 Parkplätze, neu werden es noch 16 sein. Durch die vorhin ge-
nannte Prüfung von der möglichen Kosteneinsparung einerseits und den Synergien, die wir bei
der Umsetzung dieses Projekts mit dem ESB andererseits machen könnten. Der ESB möchte dort
690 gerne Wasser- und Gasleitungen ersetzen. Dadurch konnten wir 396 000 Franken einsparen, so

dass sich jetzt die Kosten brutto noch auf 1,583 Millionen belaufen. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation verankert. Das heisst, wir können für rund die Hälfte der Kosten mit Fördergeldern rechnen. Wir haben das vorsichtig budgetiert und haben im Stadtratsvortrag mal 750 000 Franken eingegeben. Häufig spricht man von mehr, aber die Erfahrung zeigt, dass es eben doch nicht immer mehr als die Hälfte ist. Damit wir die Fördergelder bekommen, müssen wir aber eine Bedingung erfüllen. Wir müssen das Projekt mindestens im 2027 starten, also der Spatenstich muss 2027 sein. Wir haben also noch effektive Kosten für die Stadt Nidau von gut 800 000 Franken. Jetzt frage ich mich und ich frage euch, liebe Stadträtinnen und Stadträte, was darf Sicherheit kosten? Was darf eine Investition in eine zukunftsgerichtete Mobilität kosten? Was darf ein gesundes Stadtklima und Aufenthaltsqualität kosten? Sind wir bereit, unsere persönlichen Interessen für übergeordnete Ziele etwas hinterherzustellen? Vielleicht haben wir keinen öffentlichen Parkplatz mehr direkt vor der Haustür. Vielleicht fahren wir mit dem Auto eine Minute länger von der Burgerallee bis zur Aarbergstrasse. Wie viel sind wir bereit, für Sicherheit zu zahlen? Dürfen das 800 000 Franken sein? Oder vielleicht sogar 8 Millionen? Oder ist Sicherheit nur 80 000 Franken wert? Oder vielleicht ist schon das zu viel und es sind nur 8 000 Franken. Ist eine Investition, die keine finanzielle Rendite abwirft, tatsächlich weniger wert als eine Investition, die nur eine Sicherheits- oder Nachhaltigkeitsrendite abwirft? Fragen, die wahrscheinlich niemand so gerne beantwortet. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass ein Projekt, das den schwächsten Mitgliedern auf unseren Strassen mehr Sicherheit bietet, den Veloverkehr fördert und das Stadtklima verbessert, 800 000 Franken wert ist. Ich hoffe, dass das der Stadtrat auch so sieht. Danke.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Sandra Friedli. Stefan Dörig für die GPK und im Anschluss als Sprecher für die Fraktion.

Sprecher GPK, Stefan Dörig: Guten Abend miteinander. Die GPK stellt fest, dass die notwendigen Informationen und Unterlagen vorliegen. Sie möchte aber doch noch darauf hinweisen, weil das vom Gemeinderat nicht ganz so klar deutlich gemacht wurde, dass die Anzahl der verbleibenden Parkplätze nicht in allen Unterlagen identisch ist. Dies erscheint uns wichtig, insbesondere weil der Wegfall der Parkplätze ein gewisses Gegenargument zum vorliegenden Projekt bildet. Ansonsten sind alle Informationen vorhanden und die GPK empfiehlt dem Stadtrat einstimmig, das Geschäft zu behandeln.

GLP-Fraktion, Stefan Dörig: Die Fraktion der Grünliberalen hat die Vorlage intensiv diskutiert. Wir sind zum Schluss gekommen, dass die hohen Investitionskosten zwar wehtun, dass sich diese Investition in die Zukunft aber lohnt. Und zwar erstens, weil sie tatsächlich einen Mehrwert bringt, vor allem in Sachen Sicherheit und Veloverkehr. Und zweitens, dass das Projekt ein bedeutender und auch – so wie wir verstanden haben – letzter Teil des Gesamtverkehrskonzepts ist, das wir immer unterstützt haben. Die Fraktion GLP wird dem Geschäft einstimmig zustimmen.

Fraktion EVP/Grüne, Michael Rubin: Geschätzte Anwesende hier im Saal und zu Hause, guten Abend. Wenn wir uns heute die Dr. Schneider-Strasse anschauen, dann fällt jedem auf, dass das ein Flickenteppich ist. Einmündungen aller Art treffen häufig im rechten Winkel auf eine schnurgerade Strasse. Die Sicht ist durch Hecken, private Grundstücke, Gartenzäune, Mauern, Parkplätze usw. beeinträchtigt. Trottoirs, alle möglichen Arten von Randsteinen und Abschlüssen, verschiedene Vortrittsregelungen und Ausbuchtungen ergeben ein abenteuerliches Bild. Ich persönlich bin häufig mit Kinderwagen und Velo dort unterwegs und so ist es für mich offensichtlich, dass es nicht nur abenteuerlich aussieht, sondern auch immer wieder zu brenzligen Situationen kommt. Vor ein paar Jahren hat man mit Sofortmassnahmen die ersten wichtigen Schritte unternommen,

um die unhaltbare Situation zu entschärfen. Das ist zu einem guten Teil gelungen, hat aber auch neue Probleme geschaffen. Mit diesem Projekt können wir endlich den zweitwichtigsten Schritt machen, nämlich die verbleibenden und die neu geschaffenen gefährlichen Stellen eliminieren. Wir heben also eine Bastelei respektive einen Flickenteppich auf. Und das gerade in doppelter Hinsicht. Mit diesem Projekt setzen wir das Gesamtverkehrskonzept weiter um. Wir vereinheitlichen also das Verkehrsregime in Nidau weiter, anstatt den Flickenteppich zu hegen und zu pflegen. Gewiss, es ist viel Geld und das wollen wir auch nicht schönreden. Aber für uns überwiegen die positiven Aspekte. Vor allem im Punkt der Sicherheit, das ist vorhin schon ausführlich dargelegt worden, überwiegen die positiven Aspekte hier klar. Vergessen wir nicht, die Strasse ist ein häufig genutzter Schulweg, eine wichtige regionale Veloroute, die noch wichtiger werden soll und sie verdient es, dass sie den Anforderungen auch gerecht wird. Für die Fraktion EVP/Grüne ist es somit klar, dass wir diesem Investitionskredit einstimmig zustimmen.

SVP-Fraktion, Leander Gabathuler: Ich löse das Rätsel auf, das ich beim Traktandum zur Erfolgsrechnung gesagt habe. Das Geschäft vorher, das war das, was teuer, aber unbestritten nötig war und auch Rendite bringt. Und das hier, das ist aus unserer Sicht ein Geschäft, das teuer, aber nicht zwingend nötig ist und auch keine Rendite bringt. Folge dessen lehnen wir es auch ab. Wir anerkennen ausdrücklich das Anliegen der Verkehrssicherheit und die Bedeutung von sicheren Schulwegen. Aber wir sind uns hier überhaupt nicht sicher und auch nicht überzeugt, ob und dass das vorliegende Projekt im Verhältnis zu den Kosten auch wirklich den erwarteten Nutzen bringt. Das sind unsere Bedenken. Die Kosten, die haben Sie alle gesehen, über 1,5 Millionen Franken, das ist für uns einfach zu teuer. Wie übrigens auch praktisch alle anderen Projekte im Rahmen dieses Gesamtverkehrskonzepts. Für die Stadtfinanzen bedeutet das eine zusätzliche Belastung in einer Zeit, in der wir sonst auch ziemlich viel anderes an Investitionen vorhaben. Wenn man all die Teilprojekte des GVK zusammenzählen würde, hätte man damit wahrscheinlich schon das halbe Schulhaus Beunden bezahlen können. Es ist viel Geld. Dass ein guter Teil von diesem Betrag jetzt hier in diesem Teilprojekt in Form von Subventionen und Fördertöpfen kommt, ist für uns nicht wirklich relevant, weil schlussendlich einfach der Steuerzahler zahlt. Es ist vielleicht nicht der Nidauer Steuerzahler, aber es ist ein Steuerzahler. Wenn jede Gemeinde einfach denkt, man könne sich von diesem Geldtopf, der einfach so magisch erscheint, bedienen und irgendjemand anders zahlt, dann geht die Rechnung am Schluss nicht auf. Wenn das nämlich alle denken, zahlen am Schluss einfach alle mehr. Vor wenigen Jahren, wir haben es von Sandra Friedli gehört, hat die Stadt die Dr. Schneider-Strasse schon ziemlich komplett saniert. Es ist der Begriff Flickwerk gefallen. Ich bin da doch ein bisschen anderer Meinung. Man hat diverse Querungshilfen geschaffen. Man hat neue Bushaltestellen gebaut. Man hat Tempo 30 eingeführt. Man hat eine Zubringerregelung eingeführt. Diese hat meiner Meinung nach gewirkt. Ich bin selber auch in diesem Quartier aufgewachsen und fahre dort heute noch regelmässig mit dem Velo durch. Subjektiv habe ich den Eindruck, dass das bereits Wirkung gezeigt hat. Und wir hatten auch schon Freude, dass wir sagten, okay da hat die Gemeinde mal in einem Quartier nicht mit der grossen Kelle angerührt. Sie hat zweckmässig, günstig, schnell Massnahmen getroffen und das hat gewirkt. Wir sind falsch gelegen, jetzt will man schon wieder umgestalten. Sandra Friedli hat erwähnt, dass das eine Quartierstrasse sei, die wenig Grünfläche und Schatten hat. Das ist aber auch nicht Sinn und Zweck von einer Strasse. Wir sind der Meinung, dass die Dr. Schneider-Strasse auch keine Quartierstrasse ist, sondern eine Zubringerstrasse zum Seequartier und zum Beunden-Burgerallee-Quartier, wo sehr viele Busse, Autos, Motor- und Fahrräder, manchmal kreuz und quer auf dieser Strasse fahren. Nur weil wir hier jetzt umgestalten, verschwinden die nicht, sie müssen auch weiterhin dort durch. Also, damit haben wir ein bisschen Mühe, dass man hier jetzt sagt, es ist eine Quartierstrasse, die viel Grünfläche und viel Schatten haben soll. Nein,

das ist nicht Sinn und Zweck dieser Strasse. Der Verlust der Parkplätze ist eine leidige Geschichte, nichts Neues. Das schmerzt vor allem die Anwohner. Die Parkplätze werden vor allem von den Anwohnern genutzt, das ist einfach nur mühsam. Bis jetzt hat man in den letzten Jahren im Rahmen dieses GVK-Projekts über 100 Parkplätze in Nidau aufgehoben. Ich sehe den Mehrwert dahinter nicht. Abgesehen von den fehlenden Fussgängerstreifen, das ist vielleicht auch noch ein Thema, das wir ansprechen müssen, ist die heutige Situation für uns keineswegs dramatisch. Es ist vielleicht nicht ideal, es ist vielleicht nicht perfekt, aber wenn man die Verkehrssicherheit wirklich verbessern will, sollte man aus unserer Sicht die Strassenverengungen vielleicht ein bisschen optimieren. Das Stichwort ist gefallen, die Sichtverhältnisse zu optimieren. Und, das ist für uns das Wichtigste, die Fussgängerstreifen sollte man wieder markieren. Es ist für uns bis heute ein Rätsel, wieso man die weggenommen hat. Das würde aus unserer Sicht den grössten Sicherheitsgewinn darstellen. Weil genau für solche Stellen, Stichwort Schulwege, Stichwort stark frequentierte Fussgängerwege Richtung See, gibt es Ausnahmestimmungen, wo man auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen aufmalen kann. Und den ganzen Rest von diesem Projekt kann man sich aus unserer Sicht sparen. Das hier ist eines der weiteren sehr teuren Geschäfte, wo wir als Stadt keinen Zwang haben. Wir haben keinen riesigen Handlungsdruck. Was passiert, wenn wir dem Geschäft zustimmen? Der Steuerzahler zahlt über 1,5 Millionen Franken für ein Geschäft, wo wir keinen Handlungsdruck und keinen Zwang haben. Aber dann haben wir wahrscheinlich wieder recht lange eine recht grosse Baustelle mit dem Resultat, dass wir wieder einmal etwas umgestaltet haben, was wir gar nicht zwingend in diesem Ausmass umgestalten müssten. Was passiert, wenn wir in diesem Geschäft Nein sagen? Der Steuerzahler spart über 1,5 Millionen Franken, alles bleibt mehr oder weniger beim Status quo und der Gemeinderat könnte in Eigenregie kleinere, günstige und zweckmässige Optimierungen selber vornehmen.

810

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Leander Gabathuler. Die Sprecherin der Fraktion SP, Sarah Baumann. Sarah Weber meinte ich.

SP-Fraktion, Sarah Weber: Kein Problem. Sehr geehrte Kolleginnen, sehr geehrte Kollegen. Für uns sind zwei Punkte wichtig. Es ist richtig, das Geschäft gibt keine Rendite, aber es gibt vielleicht einen Unfall weniger eines Kindes. Es gibt in diesem Perimeter von diesem Abschnitt, von dieser Strasse, das Schulhaus Balainen, einen Kindergarten, die Ziegelhütte. Das ist ein Aspekt, den wir als Fraktion hoch gewertet haben, der sehr wichtig ist für uns. Der zweite Aspekt, der sehr wichtig ist, das wurde auch schon mehrfach erwähnt, es ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts. Es bettet sich dort ein, es ist nicht ein Geschäft, das jetzt aus der Luft kommt, sondern es ist klar, dass es kommen wird. Es ist auch eingebettet in die kantonalen, übergeordneten Planungsinstrumente. Wie Sandra Friedli schon richtig erwähnt hat, ist es auch Teil der Velobahn Ipsach-Nidau-Biel. Aus diesen Gründen stimmen wir als SP-Fraktion dem Geschäft einstimmig zu.

825

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Sarah Weber. Die Sprecherin für die Fraktion FDP/PRR, Nadja Girardin.

Fraktion FDP/PRR, Nadja Girardin Baumgartner: Die Fraktion FDP/PRR bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen sowie die Erarbeitung dieser Etappe des Gesamtverkehrskonzepts. Wir anerkennen die Verkehrssicherheit als ernst zu nehmendes und wichtiges Thema. So begrüssen wir die im Jahr 2020 und 2021 gemachten Sofortmassnahmen, in denen die Fussgängerüberquerungen gemacht wurden und Tempo 30 eingeführt wurde. Auch der Zubringerdienst hat seinen Teil dazu beigetragen, dass Dr. Schneider-Strasse nicht mehr als Umfahrungsstrasse ge-

830

braucht wurde. Durch die fest installierten Smileys, die Messgeräte, welche die Smileys produzie-
835 ren, wurden zudem die Autofahrer motiviert, das Tempo 30 einzuhalten, was wirklich auch er-
folgt. Insgesamt ist seit der Einführung dieser Sofortmassnahmen eine massive Verkehrsberuhi-
gung festzustellen. Fraglich ist für uns, ob es jetzt wirklich nötig ist, diese Massnahme umzuset-
zen. So ist der Perimeter aus bekannten Gründen verkleinert worden und das Projekt vom Müh-
lerunsweg bis zur Dr. Schneider-Brücke scheint ein wenig isoliert. Auch stellt sich für uns die
840 Frage, ob Dr. Schneider-Strasse in Zukunft als Quartierstrasse im engen Sinn angeschaut werden
kann. Durch die geplante Ortsentwicklung und das aufkommende verdichtete Wohnen, werden
immer mehr Einfamilienhäuser durch grössere Gebäude mit mehreren Wohnungen ersetzt. Das
vor allem in den Quartieren rund um die Dr. Schneider-Strasse. Es werden zwangsläufig mehr
Menschen auf dieser Seite der Stadt wohnen und mehr Verkehr wird produziert werden. Schön
845 wäre es natürlich, wenn alle hauptsächlich Velo fahren und den ÖV brauchen würden. Ob die
Leute mit dieser geplanten Massnahme tatsächlich dazu erzogen werden können auf das Auto zu
verzichten, ist für uns fraglich. Wir finden, dass es besser wäre abzuwarten, wie sich die Stadt in
diesem Gebiet und im Expo-Gelände entwickeln wird und anschliessend einen ganzen Perimeter
zu planen. Die Erweiterung der Verkehrsmassnahmen werden von der Fraktion FDP/PRR im Ge-
850 gensatz zu den anderen heutigen Geschäften als nicht dringlich bzw. nicht unbedingt nötig einge-
stuft. Wir werden darum und vor allem im Hinblick auf die prekäre finanzielle Lage der Stadt
Nidau dem Geschäft nicht zustimmen. Danke.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Nadja Girardin. Die Diskussion ist offen.
855 Gibt es weitere Voten? Bitte Dominik von Aesch und dann Michael Rubin.

Dominik von Aesch, SP: Guten Abend miteinander. Ich möchte Stellung nehmen zu meinen
Vorrednern. In diesem Geschäft ist nicht eine subjektive Einzelmeinung gefragt, sondern es ist
Rücksicht zu nehmen auf andere. Andere, die auf die Sicherheit angewiesen sind. Insbesondere
860 Kinder natürlich, aber es sind nicht nur Kinder, die davon profitieren. Und klar, für Notwendiges
muss man zahlen, da zahlen wir alle, das ist logisch. Und Neubauten sind noch angesprochen
worden. Wenn es Neubauten gibt, dann werden die auch dafür sorgen, dass es auch wieder Park-
plätze gibt. Weil es steht nämlich auch im Gesetz, dass man Parkplätze zur Verfügung stellen
muss, wenn man neu baut. Danke.

865

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Dominik von Aesch. Michael Rubin.

Michael Rubin, Grüne: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn wir ehrlich sind, können wir
heute Abend nicht sparen. Für Nidau fallen bei diesem Kredit 830 000 Franken an. Jetzt haben
870 wir schon knapp 100 000 Franken, wenn wir genau sein wollen 98 500 Franken für die Planung
ausgegeben. Dieses Geld ist weg. Bleiben also noch ungefähr 730 000 Franken. Da sind wir jetzt
schon fast beim Betrag, den der Bund und der Kanton einschiessen würden. Nach meiner Milch-
büchli-Rechnung wäre es ein bisschen dreist zu sagen, dass wir heute Abend Geld verdoppeln
können. Das ist natürlich nicht korrekt. Korrekt ist aber, dass wir heute Abend Geld entweder
875 sinnvoll und zielgerichtet investieren können oder auch nicht. Wenn wir die momentane Bastelei
anschauen, dann sehen wir, dass in den nächsten fünf oder vielleicht zehn Jahren, was auch im-
mer, sicher investiert werden muss. Und das wird auch kosten. Das sind also wieder Planungskos-
ten, es ist wieder Verwaltungsaufwand, vielleicht gibt es wieder eine Mitwirkung, es gibt wieder
einen Start bei Null und das für eine eventuell weitere Bastelei. Wollen wir das wirklich? Ich be-
880 zweifle es, und ich will es nicht. Und ja zu den Parkplätzen, das ist ein leidiges Thema. Parkplätze

von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt, ist weder ein Menschenrecht noch eine zwingende Aufgabe der Gemeinde.

885 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Michael Rubin. Gibt es weitere Voten? Möchte Sandra Friedli das Schlusswort geben?

890 **Ressortvorsteherin Sicherheit, Sandra Friedli:** Danke für Ihre Voten. Es ist mir für die Transparenz noch wichtig, etwas klarzustellen oder zu berichtigen. Im Namen der GLP wurde zitiert, es sei das letzte Projekt aus dem Gesamtverkehrskonzept. Das ist so nicht korrekt, das habe ich so
 auch nicht gesagt. Es ist das letzte grosse Projekt zur Verkehrsberuhigung. Aber es hat natürlich
 im Gesamtverkehrskonzept noch weitere Projekte. Sie sehen in der Aufstellung gibt es noch ein
 kleines Verkehrsberuhigungsprojekt, das die Zihlstrasse betrifft. Da bin ich aktuell aber noch nicht
 ganz sicher, ob wir das zeitlich auch noch reinbringen, weil das auch das Agglomerationspro-
 gramm Biel/Lyss 4. Generation betrifft. Und wenn Sie das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss
 895 5. Generation schauen, da können Sie auf der Homepage von seeland.biel/bienne schauen, wo Sie die Projekte sehen können, die wir eingegeben und geplant haben. Da folgen vor allem Ve-
 loförderungsprojekte, kleinere und grössere. Aber in diesem Umfang sollte es in nächster Zeit
 keine Millionenprojekte mehr geben, sage ich jetzt mal.

900 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Sandra Friedli. Wir kommen zur Abstimmung. Wer das Projekt Strassenumgestaltung Dr. Schneider-Strasse genehmigen und dafür einen Investitionskredit von 1,58 Millionen Franken bewilligen möchte, möge sich bitte jetzt erheben. Das vorliegende Projekt wird mit 18 Ja und 10 Nein bewilligt. Auch das untersteht dem fakultativen Referendum.

905 **Stadtratsbeschluss**

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe d der Stadtordnung und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 35 der Stadtordnung, beschliesst mit 18 Ja zu 10 Nein:

- 910 1. Das Projekt Strassenumgestaltung Dr. Schneider-Strasse wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit von 1 583 000 Franken inkl. MWST bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes
 915 nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

6. Dachsanierung Hauptstrasse 73 – Finanzanlage/Investitionskredit

Ressort
Sitzung

Hochbau
18.06.2026

nid 9.4.8.7 / 7

920 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Wir kommen zum Traktandum 6, Dachsanierung Hauptstrasse 73, Finanzanlage, Investitionskredit. Wird das Eintreten auf das Geschäft bestritten?

Das ist nicht der Fall. Ich übergebe das Wort dem zuständigen Gemeinderat Markus Baumann. Und anschliessend für die GPK Nadja Girardin.

925 **Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann:** Es geht schon wieder um Geld. Es geht um die Hauptstrasse 73. Sie wissen dort, wo die Bibliothek drin ist, wo wir auch Sitzungsräume drin haben und Alterswohnungen. Was ist der Auslöser, wieso wir überhaupt mit diesem Projekt kommen? Es ist ein Dach, das rinnt. Wir haben es vorhin gehört, es geht immer wieder um Geld. Wir müssen sparen, wir wollen sparen. Wir haben uns auch Gedanken gemacht, ob es Sinn macht über eine
930 Gesamtsanierung zu reden und noch gewisse energetische Massnahmen vorzunehmen. Aber, wie oft mehrfach gehört heute Abend, müssen wir sparen, wir müssen das Geld sinnvoll einsetzen. Darum haben wir uns entschieden, entsprechend die Dachsanierung voranzutreiben. Das ist ein extrem spannendes Gebäude bezüglich Finanzen. Sie konnten es dem Geschäft entnehmen. Aufgrund der Verteilung von Sitzungsräumen und Bibliothek haben wir dort 59 Prozent, die dem Verwaltungsvermögen zugesteuert werden, und 41 Prozent, die dem Finanzvermögen zugehören, dort,
935 wo die ganzen Alterswohnungen sind. Darum sage ich, ein spannendes Gebäude auch in finanzieller Hinsicht. Sie konnten es lesen, es gab einen Wassereintritt schon im 2024. Mieter sind dort auf die Imada AG Immobilien-Treuhand zugekommen. Wie die meisten wahrscheinlich wissen, macht Imada AG Immobilien-Treuhand für uns die ganzen Vermietungen. Und wir haben dort versucht,
940 bei diesem Dach punktuell Reparaturen anzubringen. Das hat leider nichts gebracht und wir haben nach wie vor dort undichte Stellen, Feuchtigkeit und Wassereintritt. Darum haben wir nach einer umfassenden Analyse uns dazu entschieden, dass wir dort das ganze Dach sanieren müssen. Das ist relativ aufwändig, wenn Sie sich das Konstrukt von oben etwas vorstellen. Mit diesem Turm und dem Längsgebäude gibt es doch Verwinkelungen, spezielle Dachkonstruktionen, wir haben Dachfenster drin und brauchen dort entsprechend auch gewisse Spezialisten, die die Arbeiten für uns durchführen. Darum sind wir schlussendlich auf den Kredit gekommen von 283 000 Franken. Aber das ist nicht das einzige. Wir haben im Rahmen dieser Sanierung, weil wir schon dran sind, uns auch entschieden, dass wir die Fenster bei der Bibliothek machen. Das sind die drei Fenster Richtung Hauptstrasse. Auch dort haben wir Feuchtigkeitseintritt. Das sind Fenster, die überhaupt nicht
945 isoliert sind. Es zieht rein in die Bibliothek. Und wenn ich an die jeweils schön gestalteten Schau- fenster der Bibliothek denke, dann ist es ja schade, wenn diese so hinter einer Nebel- und Wasserwand versteckt werden. Darum wollen wir im gleichen Atemzug dort die Fenster sanieren. Das Gebäude ist ein denkmalgeschütztes K-Objekt und darum braucht es für den Fensterersatz auch ein Baubewilligungsverfahren. Das ist uns bewusst und dort arbeiten wir auch sehr eng mit der
950 Denkmalpflege des Kantons Bern zusammen. Für uns ist wichtig, dass wir dort auch die technischen denkmalpflegerischen Aspekte einbeziehen, die wirtschaftlichen, aber auch die zeitlichen Rahmenbedingungen. Es rinnt, es hat Wassereintritt und das ist für die Anwohner dort nicht so angenehm. Und was vielleicht hier in diesem Geschäft erfreulich ist, sonst geht es bei den Projekten vom Hochbau relativ schnell um Honorarkosten. Wir hatten das Thema heute auch schon einmal. In
960 diesem Geschäft freut es mich, dass wir sagen können, dass die Honorarkosten in die anderen, der Stadt Nidau für die Zusammenarbeit verrechneten Kosten der Imada AG Immobilien-Treuhand integriert sind. Ich habe das Gefühl, das ist doch auch ein sehr positiver Punkt, wo man auch sieht, dass der Gemeinderat bestrebt ist, dass wir die Kosten möglichst tief behalten können. Das wären meine Ausführungen dazu.

965

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Markus Baumann. Für die GPK Nadja Girardin.

Sprecherin GPK, Nadja Girardin Baumgartner: Die GPK hat das Geschäft in ihrer Sitzung geprüft und hat sich erlaubt, dem Gemeinderat Nachfragen zu stellen. Aus der Sicht der GPK sind

970 nicht alle nötigen Informationen vorgelegen, um genau nachvollziehen zu können, warum der Gemeinderat bei der Dachsanierung von einem stadteigenen Gebäude, das sich hervorragend für eine Solaranlage eignen würde, verzichtet hat. So haben wir eine ungefähre Kostenschätzung und einen ungefähren möglichen Ertrag für eine entsprechende Solaranlage nachgefragt. Die GPK bedankt sich für die ausführliche Beantwortung der Zusatzfragen und übergibt das vollständige Geschäft dem Stadtrat.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Nadja Girardin. Die Sprecher der Fraktionen in der Reihenfolge FDP/PRR, SVP, SP, Grüne/EVP und am Schluss GLP.

980 **Fraktion FDP/PRR, Martin Fischer:** Guten Abend miteinander auch von meiner Seite. Ja, das leidige Geld oder wie man dem jetzt sagen will. Man sieht es schon in der Überschrift, Finanzanlage. Also bei einer Finanzanlage, jedenfalls bei mir zu Hause, schaue ich vor allem auf die Rendite. Aber wenn ich das Geschäft hier anschau, ist nirgends eine Rendite drin. Wir sind nicht aufgeklärt worden, was das auf die Rendite bedeutet. Wann wir das Geld wieder reinbekommen. Der sogenannte Return on Invest, ROI, ist hier nicht drin. Das sind wesentliche Faktoren für eine Finanzanlage, um zu bewerten, wenn ich jetzt in diese Finanzanlage investiere, bekomme ich auch wieder etwas zurück? Das ist sehr wichtig. Das ist das Wichtigste bei einer Finanzanlage. Ich nehme nicht an, dass Sie privat sagen, es ist mir egal, wie mein Geld rentiert auf dem Konto oder wenn ich Aktien kaufe. Ich finde, es wäre auch für die Gemeinde gut, wenn man das in einem solchen Geschäft immer auch darlegen würde, was man an Renditen erwartet. Dann kann man auch bewerten, ob es rentiert oder ob man es abstossen möchte. Wir haben vorhin gehört, es ist ein geschütztes K-Objekt. Man muss auch mit dem Heimatschutz Kontakt aufnehmen. Normalerweise gibt es auch Beiträge vom Heimatschutz, wenn man so ein Objekt saniert. Aber davon sieht man hier in diesem Geschäft nichts, dass es diese Beiträge geben würde. Also wenn wir schon angespannte Finanzen haben, wäre es doch schön, wenn man auch schauen würde, dass man Geld vom Heimatschutz bekommt. Auch wenn auf den ersten Blick eine Solaranlage vielleicht nicht rentiert, wäre es doch schön, man würde es detailliert aufschlüsseln, dass man hier eine Entscheidungsgrundlage hat, ob das Sinn macht oder nicht. Damit der Stadtrat dort auch eine Entscheidungsgrundlage bekommt. Der Fraktion FDP/PRR ist bewusst, wenn das Dach rinnt, dann muss man es flicken, weil sonst noch mehr kaputt geht und das kostet noch mehr. Darum stimmen wir diesem Geschäft einstimmig zu, aber wir bitten den Gemeinderat, in Zukunft, wenn es um Finanzanlagen geht, sich auch auf die Finanzanlage zu fokussieren. Also, dass in einem Geschäft die Rendite ausgewiesen wird. Vielen Dank.

1005 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Martin Fischer. Für die SVP, Tabea Volery.

SVP-Fraktion, Tabea Volery: Wir sehen es so, da die Stadt in diesem Besitz ist, müssen sie auch zum Gebäude und zum Zustand schauen. Und dementsprechend gibt es bei uns auch nichts zu diskutieren. Ich habe ja vorher die Kosten des Architekten kritisiert und darum werde ich es hier auch noch einmal sagen. Die Projektleitung, welche Imada AG Immobilien-Treuhand übernimmt, ist für uns wirklich glücklich und spart sicher auch ein bisschen Geld.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Tabea Volery. Für die SP, Sercan Özbal.

1015 **SP-Fraktion, Sercan Özbal:** Guten Abend miteinander. Die SP stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Sercan Özbal. Für die Fraktion Grüne/EVP, Eliane Geiser.

1020

Fraktion Grüne/EVP, Eliane Geiser: Guten Abend miteinander. Es ist schon erwähnt worden und wir haben auch ein bisschen bedauert, dass nicht so genaue Angaben gemacht wurden zu dieser Solaranlage. Die Aussage war mehr oder weniger, dass es nicht sinnvoll sei. Trotzdem hätten wir es interessant gefunden, etwas genauere Angaben zu haben, um zu wissen, ob es realisierbar wäre, zahlbar oder verhältnismässig. Einfach so aus Transparenzgründen. Gleichzeitig sehen wir auch, dass es technisch und rechtlich wahrscheinlich etwas komplex ist und begrüßen grundsätzlich auch die vorgeschlagene pragmatische Lösung. Uns ist es auch primär wichtig, das Gebäude zu erhalten. Darum hat diese Dachsanierung Priorität. Wir finden es gut, wenn es möglichst bald erfolgen kann. Darum stimmen wir diesem Geschäft auch zu.

1030

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Eliane Geiser. Für die Fraktion GLP, Philipp Ledermann.

1035

GLP-Fraktion, Philipp Ledermann: Die Fraktion GLP erachtet diese Sanierung als notwendig und im Umfang sinnvoll und wir werden dem Sachgeschäft einstimmig zustimmen.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Philipp Ledermann. Die Diskussion wäre eröffnet, gibt es noch Voten? Möchte Markus Baumann ein Schlusswort?

1040

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Vielen Dank für die Inputs und danke Martin Fischer für die Inputs. Uns ist es bewusst, wir haben diesen Punkt aufgenommen, wir hatten das im vorgängigen Geschäft schon. Andererseits können wir sagen, ich glaube wir haben nach dem Besuch und den Fragen der GPK das Ganze dann sehr ausführlich dargelegt. Ich hoffe, dass die Informationen durch die GPK-Mitglieder auch entsprechend in die Fraktionen getragen wurden, und dass wir dort sämtliche letzte offene Fragen klären konnten.

1045

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Markus Baumann. Wir kommen zur Abstimmung. Wer das Projekt Dachsanierung genehmigen möchte, eine Finanzanlage von 113 000 Franken und einen Investitionskredit von 162 000 Franken bewilligen möchte, soll sich bitte erheben. Gut, das Geschäft ist einstimmig angenommen. Vielen Dank.

1050

Stadtratsbeschluss

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe a der Stadtordnung, beschliesst einstimmig:

1055

1. Das Projekt «Dachsanierung Hauptstrasse 73» wird genehmigt und dafür eine Finanzanlage in der Höhe von 113 160 Franken inkl. MWST (Konto Nr. 10840.01.12) sowie ein Investitionskredit von 162 840 Franken inkl. MWST (Konto Nr. 0290.5040.05) bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

1060

7. Stadtattraktivierung – Zugang zum Wasser – Kenntnisnahme Berichterstattung

Ressort
Sitzung

Tiefbau und Umwelt
18.06.2026

nid 6.3.2.8 / 3.1

1065

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Wir kommen zum Traktandum 7, Stadtattraktivierung, Zugang zum Wasser. Kenntnisnahme zur Berichterstattung der Motion 217. Darf ich das Wort dem zuständigen Gemeinderat Luzius Peter geben.

1070

Ressortvorsteher Tiefbau und Umwelt, Luzius Peter: Guten Abend miteinander, werte Zuhörerinnen, werte Stadträtinnen und Stadträte. Ich komme zur Berichterstattung der Motion 217 von Philipp Ledermann. Heute und die kommenden Tage sind genau ideal um dieses Anliegen besser zu erklären. Es ist heiss, jedermann, jedefrau hier in Nidau sehnt sich nach einem kühlen Bad in der Aare oder in der Zihl. Heute haben wir fast keine Zugänge zu diesen Gewässern. Die Motion fordert, dass wir dort bessere Zugänge haben, dass sich Schwimmende in der Aare abkühlen können. Der Gemeinderat hat die Notwendigkeit erkannt und darum beim Statthalteramt eine Vorabfrage, eine Abklärung angefordert, wie das aussieht, ob die geplanten und geforderten Badestege bewilligt werden könnten. Es sind sechs verschiedene Ämter vom Kanton Bern, die eine Berichterstattung und ihren Rat abgegeben haben. Es ist leider sehr negativ gekommen von den verschiedenen Ämtern. Und von dem her, müssen wir sagen, sind die Badestege momentan so nicht bewilligungsfähig. Das grosse Problem ist, dass die See- und Flussufer nicht zur Stadt Nidau, sondern zum Kanton Bern gehören. Die Uferschutzplanung ist klar geregelt, was zugelassen ist, was man hinbauen darf und was nicht. In der Uferschutzzonenplanung von 2022, die für Nidau gilt, ist einzig das Floss auf der Beunden Seite bewilligt. Alle anderen Bauten wären quasi unmöglich. Es gibt einen einzigen Standort auf der Höhe des Kanalwegs 23 ungefähr, wo man unter Umständen etwas bauen könnte. Aber das ist rein aus rechtlicher Sicht. Da kommen dann auch wieder von Wasserschutz oder Schifffahrt Einsprachen und auch vom Kanton, der die Liegeplätze der Schiffe besitzt. Die legen dort ganz klar ein Veto ein. Wir bleiben trotzdem noch guten Mutes und hoffen, wie das in der Politik häufig so ist, dass es halt einen langen Atem braucht, aber dass es in ferner Zukunft vielleicht möglich ist, den einen oder anderen Badesteg bauen zu können. Es ist auch eine Motion im Grossen Rat eingegeben worden, die in diese Richtung stösst. Das wurde letzte Woche im Grossen Rat behandelt und ist in ein Postulat umgewandelt worden, dass der Regierungsrat die ganze Planung, wie der Zugang zu Ufer allgemein im Kanton Bern zukünftig geregelt sein könnte, prüft. Also wenn dort mal eine Regelung kommen würde, könnten wir das Anliegen ganz sicher auch wieder aufnehmen und vielleicht etwas umsetzen.

1075

1080

1085

1090

1095

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Luzius Peter. Wünscht der Motionär Philipp Ledermann das Wort? Gerne.

1100

Motionär, Philipp Ledermann: Vielen Dank an den Gemeinderat für die umfassende Berichterstattung. Ich bin nicht ganz der gleichen Meinung und möchte Folgendes dazu sagen. Mit der Fussball-Weltmeisterschaft, die dran ist, wird uns vor Augen geführt, wie wichtig es ist, Chancen zu nutzen und konsequent am Ball zu bleiben. Genau diesen Elan erwarte ich auch vom Gemeinderat in dieser Attraktivierung des Wasserzugangs. Aus dem Antwortschreiben des Regierungsrats vom 4. März 2026 geht hervor, dass sich die kantonale Regierung nicht grundsätzlich gegen unser Anliegen stellt. Das ist eine Steilvorlage, die wir nutzen müssen. Niemand von uns fordert

1105

zehn neue Zugänge. Es reichen auch wenige. Erst mit wenigen punktuellen, sanften Bademöglichkeiten, die die Lebensqualität unserer Bevölkerung enorm aufwerten würden. Auch planerisch ist der Weg frei. Selbst die gültige Uferschutzplanung aus dem Jahr 2022 lässt punktuelle Anpassungen im Uferbereich ausdrücklich zu. Die rechtlichen Leitplanken sind also da, wir müssen sie nur noch nutzen. Ich fordere vom Gemeinderat, dass er nicht in die Defensive geht, sondern aktiv weitermacht, die Planung vorantreibt, punktuelle Bademöglichkeiten plant und den Teamgeist zeigt, dass in dieser Sache der Ball weitergeführt wird. Vielen Dank.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Philipp Ledermann. Die Diskussion ist offen, gibt es Voten? Wünscht Luzius Peter das Schlusswort?

Ressortvorsteher Tiefbau und Umwelt, Luzius Peter: Wie vorhin gesagt, wir schliessen die Türe nicht. Wir sind uns bewusst, dass es ein grosses Anliegen der Bevölkerung ist. Wir wollen das weiterverfolgen. Wir haben heute Abend schon mehrmals gehört, dass Kosten immer wieder ein Thema sind. Wenn wir jetzt da einfach vorpreschen und etwas durchstieren wollen, dann wird es grosse Kosten nach sich ziehen mit Baubewilligungsverfahren, die dann wahrscheinlich in der ersten Runde abgelehnt werden und dann muss man eine zweite oder dritte Runde machen. Darum ist im Moment dieser Uferschutzzonenplan 2022, so wie er ist, eine starke Einschränkung. Philipp Ledermann hat recht, dass es vielleicht einen oder zwei Plätze gibt, wo man etwas machen könnte. Es hat dort einfach noch andere Hinderungsgründe, wie eben Liegeplätze, die man auch abklären muss. Da müsste man wahrscheinlich den Kanton abgelten für Verluste der Schiffsmieten und so weiter. Wir haben das Thema Kosten auf dem Pult. Wir können nicht überall alles einfach so investieren, wie wir gerne möchten. Das Anliegen ist anerkannt und wir werden am Ball bleiben. Wir werden das weiterverfolgen, aber es kann nicht heute und nicht morgen passieren, sondern wahrscheinlich erst in ein paar Jahren.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Luzius Peter. Wir kommen immer näher an die Fussballweltmeisterschaft. Bevor alle auf das Handy schauen, schreiten wir zur Abstimmung. Wer den vorliegenden Bericht Stadtattraktivierung, Zugang zum Wasser, zur Kenntnis nehmen und die Motion 217 abschreiben will, soll sich bitte erheben. Danke, das ist einstimmig. In diesem Fall ist die Motion abgeschrieben.

Stadtratsbeschluss

Der Stadtrat beschliesst einstimmig gestützt auf Artikel 54 Absatz 2 Buchstabe b der Stadtordnung sowie Artikel 78 Absatz 2 Buchstabe b der Geschäftsordnung des Stadtrates:

1. Die Berichterstattung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Motion M 217 wird abgeschrieben.

8. M 237 Gesundes Sporttreiben: neuer Turnhallenboden BeundenRessort
SitzungTiefbau und Umwelt
18.06.2026

nid 0.1.6.2 / 9.14

1150 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Wir kommen zum Traktandum 8, Motion 237, gesundes Sporttreiben, neuer Hallenboden Beunden. Der Gemeinderat beantragt die Annahme als Motion. Das Wort hat auch hier Gemeinderat Markus Baumann.

1155 **Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann:** Ja, ich möchte es eigentlich nicht lange machen. Sie konnten es aus dem Geschäft nehmen. Es ist ein Thema, das schon über Jahre geht mit diesem Hallenboden. Wir haben uns Gedanken gemacht, wie wir in diesem Thema jetzt weitermachen und vorwärtsmachen können. Sie konnten den Vorschlag von uns lesen, dass wir dort ein Projekt ausarbeiten und die ganzen Sachen auch aufnehmen. Den Zustand des Bodenbelags, die allfällige Schadstoffbelastung, die drin ist, Abklärung mit der Nutzungsordnung von Schulen und Vereinen werden wir natürlich berücksichtigen, was sie brauchen. Dort haben wir zum Beispiel
1160 auch noch etwas drin, die ganzen Bodenröhren, die aktuell drin sind. Die sind eben, wie gesagt, im Boden. Wenn wir dort in den Boden bohren wollen, zusätzliche Röhren machen, wissen wir dann auch nicht, welche Überraschungen dort rauskommen. Die Röhren braucht es für den Volleyballklub, damit sie ihre Netze spannen können. Aktuell haben sie nicht die neuesten Netze, es sind noch die alten, die man so abspannt. Heute hat man Alu-Träger, welche die Netze tragen
1165 und da braucht es auch entsprechend andere Röhren. Wir gehen dann Richtung Boden und je weiter runter wir gehen, desto mehr Wasser finden wir. Ich glaube, das ist uns allen bekannt. Darum nach einer Analyse und den letzten Vorstössen, die hier gekommen sind, ist es uns auch ein Anliegen, dass wir hier mal definitiv über die Kosten reden können. Wir können das Ganze auch aufnehmen. Das wird uns dann helfen in der Gesamtanierung, wenn wir 2040 hinter diesen Teil gehen. Wir haben dort das Schulhaus, das auch drankommt und die Sporthalle, wo dann das Thema sein wird, ob wir sanieren oder neu bauen. Nach der Ausarbeitung dieses Projekts werden wir es dem Stadtrat vorlegen und der Stadtrat kann dann entscheiden, ob wir uns einen neuen Hallenboden für diese Zeit leisten wollen, oder ob wir mit dem Status quo weitermachen.
1170

1175 **Motionär, Christian Stampfli:** Ich möchte mich ganz herzlich bedanken beim Gemeinderat, dass er sich diesem Thema annimmt und die Erarbeitung einer gesunden Lösung anstrebt. Sicher ist der Kontakt zu den Vereinen ganz wichtig, dass man sie integriert. Und je nachdem, was am Schluss rauskommt, kann das auch dazu führen, dass mehr Verständnis der Vereine für die Lösung der Stadt besteht. Also, ich danke für die Bemühungen vom Gemeinderat und bin gespannt auf den Bericht.

1180

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Christian Stampfli. Wird die Diskussion im Plenum verlangt? Das scheint nicht der Fall. Möchte Markus Baumann das Schlusswort? Nein, dann kommen wir zur Abstimmung. Wer die Motion 237 als Motion annehmen möchte, soll sich bitte erheben. Auch das ist einstimmig. Die Motion ist angenommen.

1185

Stadtratsbeschluss

Einstimmige Annahme der Motion.

9. M 238 Zukunftsfähige Lösung für das Strandbad Nidau

Ressort
Sitzung

Hochbau
18.06.2026

1190 nid 0.1.6.2 / 9.15

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Traktandum 9, Motion 238, zukunftsfähige Lösung für das Strandbad Nidau. Da haben wir wieder ein Bade-Thema. Der Gemeinderat beantragt die Annahme als Motion. Das Wort hat Gemeinderat Markus Baumann.

1195

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Zum Strandbad, wir hatten ein Geschäft, das im September letztes Jahr in den Stadtrat gekommen wäre, welches zurückgezogen wurde aufgrund von Rückmeldungen aus den Fraktionen. Wir haben auch jetzt diese Motion auf dem Tisch und wir haben uns Gedanken gemacht im Gemeinderat, was wir machen können. Wie können wir das Thema vorantreiben und vor allem, wie können wir es auch politisch mehrheitsfähig machen. Ich möchte nicht auf die einzelnen Sachen beim Strandbad eingehen. Ich glaube, es ist allen bewusst, dass wir eine Gesamtsanierung brauchen, dass das Strandbad in vielen Belangen in einem schlechten Zustand ist. Wir müssen diese Sanierung anstreben, wenn wir das Strandbad weiterhin betreiben wollen. Wir können das Strandbad sicher nicht, so wie es heute ist, die nächsten 40 Jahre betreiben. Wir sind jetzt schon dran, punktuell gewisse Massnahmen zu ergreifen, wo wir einfach flicken müssen, sage ich jetzt einmal. Einfach, dass wir Übergangslösungen haben, damit man das Strandbad weiter betreiben kann. Aus der Diskussion ist herausgekommen, was wir machen. Ich glaube, das hat sich bewährt. Und aus sehr positiven Rückmeldungen, die ich von Teilnehmenden aus der Arbeitsgruppe Weidteilen-Sanierung erhalten habe, wo man wirklich einen super Weg gefunden hat und auch versucht hat, Kosten einzusparen, haben wir uns entschieden, dass wir hier einen ähnlichen Weg gehen wollen. Wir werden eine sogenannte Steuerungsgruppe einsetzen, wo verschiedene Leute drinsitzen. Sei es vom relevanten Ressort, sei es Leute aus dem Stadtrat, Kommissionen, Verwaltung, das ist dann noch zu definieren, damit man das Ganze aufnehmen kann und sicher auch die Bevölkerung einbezieht. Die Idee wäre, dass man in einem ersten Rahmen so ein Workshop-Verfahren macht, das Ganze mal aufgleist. Dann eine Bevölkerungsumfrage macht, die online oder auch auf der Strasse erfolgen kann. Vielleicht nicht gerade vor dem Strandbad, dort sind die, die das Strandbad wollen. Man sollte vielleicht auch noch ein paar kritische Stimme haben, damit man auch noch aufnehmen kann, was wichtig ist. Darum wäre dann vielleicht im Stedtli der bessere Platz. Aber das sind so Sachen, worüber wir uns Gedanken gemacht haben. Die ganzen Sachen aufzunehmen und in sogenannten Echoräumen auch der Bevölkerung zurückzuspiegeln. Warum möchten wir diesen Weg gehen? Ich habe es eingangs gesagt, dass wir eine politische Mehrheit finden. Dass wir mit einem Geschäft kommen können, das wir so auch durch den Stadtrat bringen und auch bei der Bevölkerung schlussendlich eine Mehrheit finden. Wir finden es schade, wenn wir hier extrem viel Zeit investieren und mit einem Projekt kommen, das dann schlussendlich abgelehnt wird. Wie gewünscht, wäre das Ganze auch ergebnisoffen. Ich glaube, das ist auch wichtig, dass wir dort keine Scheuklappen haben, und dass wir wirklich – ich sage es jetzt – von einem Weiterbetrieb bis zu einer Schliessung alles diskutieren können. Wir sollen alles diskutieren, die Vorteile und Nachteile aufnehmen und schlussendlich das beste Projekt für die Stadt und die Bevölkerung in einen vernünftigen finanziellen Rahmen bringen können.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Vielen Dank, Markus Baumann. Wünscht jemand von den Motionären das Wort? Bitte Christian Stampfli.

1235 **Motionär, Christian Stampfli:** Lieber Gemeinderat, herzlichen Dank für die Antwort. Wir haben
das auch durchgelesen, als die Antwort gekommen ist und fanden es gut. Der Ball wurde aufge-
nommen, der Gemeinderat hat die Problematik erkannt und macht sich daran, eine zukunfts-
fähige Lösung zu erarbeiten. Es ist auch gut, dass man eine Steuerungsgruppe einsetzt, die breit
1240 aufgestellt ist und hoffentlich auch ergebnisoffen sein wird. Ich oder wir alle sind gespannt auf
diese Echoräume, die stattfinden werden, und welche Lösungsansätze uns dann präsentiert wer-
den. Und dann hoffen wir, dass wir in der Legislatur diesen Bericht bekommen, wie es angekün-
digt wurde und diesen zur Kenntnis nehmen können. Jetzt mache ich trotzdem noch eine Klam-
mer auf. Gestern haben wir vom Gemeinderat Legislaturziele bekommen und zur Kenntnis ge-
nommen. Und Markus Baumann hat es vorhin auch gesagt, es geht um einen ergebnisoffenen
1245 Prozess. Und gemäss Kapitel 4 Absatz d sind verschiedene Ansätze von Lösungen aufgeführt, un-
ter anderem auch die Schliessung in der Motion drin. Aber dann steht in den Legislaturzielen,
dass ein Ziel ist die "strategische Vorbereitung der Strandbadsanierung ab 2035". Also ich habe
jetzt einfach das Gefühl, dass sich das beisst. Was soll das? Haben wir schon einen Entscheid ge-
troffen? Man will sanieren und ergebnisoffen ist dann etwas anderes. Ich hoffe, das war ein Ver-
1250 schreiber oder es steckt irgendeine andere Absicht dahinter. Vielleicht kann das Markus Baumann
noch kurz erläutern. Sonst wäre es tatsächlich einfach eine Alibiübung, die wir uns auch sparen
könnten, weil es sowieso die Absicht war. Ich danke dem Gemeinderat und der Verwaltung für
die Durchführung eines ergebnisoffenen Prozesses. Wir sind dann gespannt auf die Resultate.

1255 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Christian Stampfli. Wird die Diskussion im Ple-
num verlangt? Nein. Dann ein letztes Schlusswort von Markus Baumann.

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Ja, wir haben schon fast mit dieser Bemer-
kung gerechnet, wenn wir ganz ehrlich sind. Es ist auch wichtig zu wissen, wir behandeln heute
1260 diesen Vorstoss hier im Stadtrat. Wir wussten auch nicht, was kommt. Wird es angenommen,
wird es nicht angenommen. Und wenn wir jetzt historisch zurückschauen, der alte Gemeinderat
hat diese Strategie klar vorangetrieben. Und solange wir nicht einen anderen Weg aufschlagen
können, haben wir das entsprechend auch so aufgenommen. Für uns ist es wichtig, dass das Er-
gebnis offen ist. Entsprechend werden wir auch dahin arbeiten. Aber es ist einfach noch so aus
1265 der Geschichte heraus, dass das drin ist, und wir haben das bewusst noch so hineingeschrieben,
weil das einfach auch ein Ziel war, das man so im alten Gemeinderat definiert hatte. Diese Stra-
tegie will man fahren. Aber mit der Annahme der heutigen Motion ändert sich dort auch die
Grundlage und dann werden wir einem ergebnisoffenen Direktiv entsprechend auch daran heran-
gehen. Ich hoffe, das passt so als Antwort.

1270 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Markus Baumann. Wir kommen zur Abstim-
mung. Wer die Motion 238 als Motion annehmen und gleichzeitig abschreiben will, soll sich bitte
erheben. *[Raunen im Saal]*. Das war ein Versprecher. Ich bitte um Entschuldigung. Die Motion ist
nicht abzuschreiben, es geht nur um die Annahme der Motion.

1275

Stadtratsbeschluss

Einstimmige Annahme der Motion.

10. I 155 Interpellation – Digitaler DorfplatzRessort
SitzungPräsidiales
18.06.2026

1280 nid 0.1.6.2 / 9.17

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Das Traktandum 10, Interpellation, digitaler Dorfplatz. Wünscht der Interpellant, Martin Schwab, das Wort?

1285 **Motionär, Martin Schwab:** Ich möchte mich hier in kurzem Wort beim Gemeinderat für die Be-
antwortung dieser Fragen bedanken. Er hat klar aufgezeigt, dass das Thema in die Digitalstrate-
gie der Stadt Nidau gehört. Dass es sich dort gut einfinden würde, wenn man so eine Plattform
schaffen würde, die die Leute für verschiedenste Dienstleistungen brauchen können, damit diese
Plattform auch einen effektiven Mehrwert hat. Auf der anderen Seite verstehe ich natürlich auch,
1290 nach den ganzen Diskussionen, die wir heute geführt haben, es ist finanziell ein Aufwand. Man
hat aber auch einen Mehrwert daraus und man muss schauen, ob man den entsprechenden Auf-
wand tragen will. Für mich ist es insofern für den Moment okay, dass man sagt, es würde passen,
man könnte es unterstützen, aber es ist nicht unbedingt die Priorität des Gemeinderats, so ein
Projekt aufzugleisen. Und ich habe auch Verständnis dafür, wir haben wichtigere Prioritäten, aber
1295 grundsätzlich ist das mal so zu begrüssen. Danke.

Einfache Anfragen

1300 **Stadtratspräsident, Hans Peter Meier:** Danke, Martin Schwab. Wir verlassen das Traktandum
und kommen zu den einfachen Anfragen. Ich erinnere kurz daran, dass einfache Anfragen eine
Frage umfassen und kurzgefasst sind. Es gibt meines Wissens zwei einfache Anfragen. Martin Fi-
scher, Fraktion FDP/PRR.

1305 **Fraktion FDP/PRR, Martin Fischer:** Ich mache es möglichst kurz, wie gewünscht. Wie betrifft
der Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 26. Mai 2026 im Fall B 2025/23 über die Erhebung
von widerrechtlichen Gasgebühren der Stadt St. Gallen die Gebührenpraxis der Stadt Nidau? Ins-
besondere interessiert die Erhebung von Abgaben auf Elektrizität, die bei uns in den allgemeinen
Haushalt fliessen.

1310

Ressortvorsteher Tiefbau und Umwelt, Luzius Peter: Der Entscheid des Verwaltungsgerichts
St. Gallen betrifft den Versorgungsbereich, der im Gegensatz zur Elektrizitätsversorgung nicht
bundesrechtlich reguliert ist. Die Gasversorgung untersteht keiner Tarifaufsicht wie bei der Elekt-
rizität. Die Stadt Nidau betreibt selbst keine Gasversorgung. Das ist Sache des Energie Service
1315 Biel/Bienne (ESB). Darum ist das Urteil für Nidau nicht relevant. Im Elektrizitätsbereich unterlie-
gen die Tarife der bundesrechtlichen Regulierung. Die Eidgenössische Elektrizitätskommission (El-
Com) beaufsichtigt die Tarife, beurteilt, welche Netznutzungen kommen und was sonst noch für
Kosten anfallen. Sie prüfen und bewilligen jeden Tarif von jedem Energieversorger. Bis jetzt sind
unsere Stromtarife immer bewilligt worden von der ElCom. Also gehen wir davon aus, dass wir
1320 auf der korrekten Seite sind, auf der rechtlichen guten Seite sind. Wir gehen davon aus, dass das
Verwaltungsgerichtsurteil keine unmittelbaren Auswirkungen hat auf die Tarifpraxis der Energie-
versorgung Nidau.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Luzius Peter. Noemi Kallen hat noch eine einfa-
1325 che Anfrage angekündigt.

SP-Fraktion, Noemi Kallen: Ich habe eine Frage zum Stand des Zwischennutzungsreglements. Wir haben das mit einem klaren Auftrag am 12. September 2024, vor bald zwei Jahren, an den Gemeinderat zurückgewiesen. Und ich möchte mal wissen, wie es aussieht mit dem Zwischennutzungsreglement.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Wem darf ich das Wort geben? Bitte, der Stadtpräsident, Tobias Egger.

Tobias Egger, Stadtpräsident: Guten Abend miteinander. Ich darf auch noch etwas sagen heute, das freut mich. Ich bin noch in der lustigen Situation, dass ich eigentlich hier den ganzen Weg durchmache. Von ursprünglich Unterschriften sammeln, den Initiativtext schreiben und dann das Geschäft von Sandra Hess erben dürfen, nachdem es zurückgewiesen wurde an den Gemeinderat. Ich habe, glaube ich, alle Etappen mitgemacht. In dem Sinne auch ein grosses Interesse, dass wir dort einen Schritt weiterkommen. Trotzdem muss ich mich entschuldigen. Ich glaube, man hat mal in Aussicht gestellt, man wolle im Frühling von diesem Jahr oder im Frühlingshalb-jahr dem Stadtrat Antworten liefern. Wir haben Abklärungen gemacht und wir sind sicher ein oder zwei Schritte weiter, aber wir haben es noch nicht geschafft, dass wir das heute Abend oder auch schon in der März-Sitzung Ihnen hätten präsentieren können. Ich beabsichtige, das aber im zweiten Halbjahr 2026 nachzuholen. Ob es für September reicht, ist immer ein bisschen schwierig. Man könnte sagen, es ist noch eine lange Zeit, aber mit den Sommerferien müsste man alle Geschäfte, die man im September bringen möchte, eigentlich schon fast im Juni fertig haben. Vermutlich wird es November. Ich gehe schwer davon aus, dass ich Ihnen spätestens dann hier etwas vorlegen kann und Sie dann mehr dazu wissen. Inhaltlich kann ich auch noch nichts sagen, weil es selbstverständlich zuerst durch den Gemeinderat muss und wir uns dort auch politisch finden müssen. Ich hoffe, das reicht als Antwort.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Tobias Egger. Bitte eine weitere einfache Anfrage von Marlene Oehme.

Marlene Oehme, EVP: Ich habe eine Frage zum Strandbad bzw. zur Erhöhung der Eintrittspreise. Hat sich der Gemeinderat überlegt, die Gründe für die Erhöhung dieser Preise nicht nur auf unserer Internetseite, sondern auch mit einem Plakat neben dem Eingang anzubringen, weil es vor allem für auswärtige Besucherinnen und Besucher auf Unverständnis stösst?

Marlene Oehme, EVP: Und wie ist der Stand des Skate- und Bewegungsparks?

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Gut, wem darf ich da das Wort geben? Markus Baumann.

Ressortvorsteher Hochbau, Markus Baumann: Danke für die Anfrage. Wir nehmen die gerne entgegen und werden sie schriftlich beantworten.

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Danke, Markus Baumann. Gut, gibt es weitere einfache Anfragen? Luzius Peter bitte. Du willst noch eine Antwort liefern.

Ressortvorsteher Tiefbau und Umwelt, Luzius Peter: Zum Skate- und Bewegungspark. Die letzten Einsprachen sind jetzt erledigt. Wir können das Planen angehen und sind in der Verwaltung voll dran. Der Startbeginn sollte im Oktober sein.

1375

Stadtratspräsident, Hans Peter Meier: Gibt es weitere einfache Anfragen? Nein, dann gehen wir aus den politischen Geschäften raus und kommen zu den Mitteilungen. Hinweise auf eingegangene Vorstösse haben wir bis jetzt keine. Ist das immer noch richtig? Gut, die werden einfach laufend auf der Webseite aufgeschaltet.

1380

Mitteilungen

1385

Vom 30. Juli bis am 8. August 2026 findet wieder das Lakelive Festival statt. Das haben Sie alle sicher schon mitbekommen. Sie haben auch die Einladung für den Behördenanlass am Freitag, 31. Juli 2026 um 16.15 Uhr bekommen. Ich freue mich auf zahlreiches Erscheinen. Ich selbst werde an diesem Tag aus den Ferien zurückkommen und hoffe, dass ich es rechtzeitig schaffe. Der Treffpunkt für diesen Anlass ist der Eingang des Bieler Strandbads.

1390

Am 17. September 2026 findet unsere nächste Stadtratssitzung statt und dabei werden wir auch wieder einen Apéro mit den Gästen aus Schliengen haben im Stadthaus. Die Einladung dazu habe ich vorhin gerade unterschrieben und wird in den nächsten Tagen verschickt.

1395

Jetzt bleibt mir nichts mehr anderes, als mich bei allen Beteiligten vom heutigen Abend zu bedanken. Ich wünsche allen hoffentlich einen erfolgreichen Fussballabend. Der Anpfiff ist wohl schon geschehen, das haben wir vorhin dort drüben gehört. *[Gelächter]*. Ich wünsche Ihnen einen schönen und nicht allzu heissen Sommer. Vielen Dank.

NAMENS DES STADTRATES

Der Präsident

Die Sekretärin

Die Protokollführerin

1400



2. Planung Bahnhofgebiet - Kreditabrechnung

Ressort
Sitzung

Präsidiales
17.09.2026

Das Projekt «Planung Bahnhofgebiet - Projektierungskredit» schliesst mit Nettokosten von 349 448.65 Franken ab. Der vom Stadtrat gesprochene Kredit beträgt 350 000 Franken.

nid 6.1.4 / 6.26

Grundlagen

Beschluss Stadtrat vom	26. Januar 2017	
Beschlossener Gesamtkredit	CHF	350 000.00
Abrechnung	CHF	349 448.65
Abweichung	CHF	- 551.35

Projektdaten

Projektstart	2017
Projektabschluss	2026

Der Stadtrat bewilligte am 26. Januar 2017 einen Projektierungskredit von 350 000 Franken für die Planung des Bahnhofgebiets. Ziel war, für die Zone mit Planungspflicht (ZPP) 5 «Bahnhofgebiet» eine städtebauliche Lösung zu entwickeln und planungsrechtlich umzusetzen. Zu berücksichtigen waren namentlich Nutzung, Bebauung, Gestaltung, Aussenräume, Erschliessung und die Schnittstellen zu übergeordneten Infrastrukturvorhaben.

Im Projekt wurden die Grundlagen aufgearbeitet, städtebauliche Stossrichtungen und Konzepte entwickelt und 2018 mit dem vom Stadtrat geforderten «Boxenstopp» eine Standortbestimmung vorgenommen. Zudem wurde die Planung mit den Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsumfeld koordiniert.

Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der ersten öffentlichen Mitwirkung 2022 entschied der Stadtrat mit [Beschluss vom 14. März 2024](#)¹, die ZPP-Vorschriften zu generalisieren und die konkrete städtebauliche Lösung in einem nachgelagerten qualitätssichernden Verfahren zu entwickeln. Die überarbeitete Vorlage fand in der zweiten Mitwirkung breiten Zuspruch. Nach der kantonalen Vorprüfung wurde sie 2026 öffentlich aufgelegt; Einsprachen gingen keine ein.

Zeitgleich mit der vorliegenden Kreditabrechnung wird dem Stadtrat in einem separaten Geschäft der Erlass der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» zum Beschluss unterbreitet. Damit erreicht die seit 2017 laufende Planung einen wesentlichen planungsrechtlichen Meilenstein; der nahezu ausgeschöpfte Projektierungskredit wird daher abgeschlossen und abgerechnet.

Die Planung ist damit jedoch nicht beendet: Vor Erlass der Überbauungsordnung (UeO) ist gemäss ZPP ein Studienauftrag durchzuführen. Für das qualitätssichernde Verfahren und die Erarbeitung der UeO wird dem Stadtrat daher zur gegebenen Zeit ein neuer Kredit beantragt.

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

Abrechnung

Pos-Nr.	Beschreibung	Kostenschätzung inkl. MWST (CHF)	Abrechnung inkl. MWST (CHF)	+ Mehrkosten - Minderkosten inkl. MWST
1	Grundlagen	85 000.00	85 933.30	+ 933.30
2	Städtebauliche Stossrichtung	70 000.00	69 468.90	- 531.10
3	Standortbestimmung	15 000.00	15 875.00	+ 875.00
4	Städtebauliche Konzepte	115 000.00	114 585.30	- 414.70
5	Planungsrechtliche Umsetzung	35 000.00	63 586.15	+ 28 586.15
6	Reserve	30 000.00	0.00	- 30 000.00
	Investitionskredit	350 000.00	349 448.65	- 551.35

Begründung der Abweichung

Position-Nr. 1 – Grundlagen

Der Aufwand für die Grundlagenarbeiten fiel leicht höher aus als veranschlagt. Die sachgerechte Aufarbeitung der Grundlagen benötigte aufgrund der zahlreichen veralteten Unterlagen mehr Zeit als vorgängig angenommen.

Position-Nr. 2 – Städtebauliche Stossrichtung

Die städtebauliche Stossrichtung konnte innerhalb des Kostenvoranschlags und mit geringfügigen Minderkosten erarbeitet werden.

Position-Nr. 3 – Standortbestimmung

Der Aufwand fiel leicht höher aus als gemäss Kostenvoranschlag vorgesehen. Der Abstimmungsbedarf zwischen der Planungsbehörde, dem Planerteam, den politischen Gremien sowie den kantonalen Ämtern und externen Partnern (insb. der ASm) war grösser als angenommen.

Position-Nr. 4 – Städtebauliche Konzepte

Die städtebaulichen Konzepte konnten innerhalb des Kostenvoranschlags und mit geringfügigen Minderkosten erarbeitet werden.

Position-Nr. 5 – Planungsrechtliche Umsetzung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Planungsvorlage Ende 2022 wurde das städtebauliche Konzept kontrovers diskutiert, worauf sich der Stadtrat mit [Beschluss vom 14. März 2024](#)² für eine Anpassung der Planvorlage aussprach. Die Planungsvorlage wurde daher überarbeitet und im Anschluss in eine zweite öffentliche Mitwirkung gebracht.

Die Überarbeitung der ZPP-Vorschriften, die Durchführung einer zweiten öffentlichen Mitwirkung sowie die aufgrund der komplexen Ausgangslage erforderlichen zusätzlichen Abklärungen führten zu erheblich mehr Aufwand als ursprünglich angenommen.

Position-Nr. 6 – Reserve

Der Kostenvoranschlag zum Kreditbeschluss vom 26. Januar 2017 enthielt eine Reserve von 30 000 Franken für Mehraufwände, welche nicht vorhersehbar waren und sachlich keiner Kostenposition zugeordnet werden können.

² Hinweis: Antragdokuments falsch datiert (2023 statt 2024; vgl. [Protokoll-Stadtrat-14.03.2024.pdf](#))

Wie erwähnt, entstanden in Zusammenhang mit der planungsrechtlichen Umsetzung Mehrkosten von 28 586.15 Franken (vgl. Position Nr. 5). Da der Mehraufwand einer vorgesehenen Kostenposition zugeordnet werden kann, werden die entsprechenden Kosten nicht unter der Position-Nr. 6 «Reserve» erfasst, können jedoch von der zur Deckung nicht veranschlagter Mehraufwendungen vorgesehenen Reserve vollständig gedeckt werden. Die Reserve wird daher mit 0 Franken und einer rechnerischen Abweichung von -30 000 Franken ausgewiesen.

Insgesamt schliesst die mit dem Projektierungskredit finanzierte Planungsphase mit Kosten von 349 448.65 Franken ab. Gegenüber dem bewilligten Kredit von 350 000 Franken resultiert damit eine Kreditunterschreitung von 551.35 Franken beziehungsweise 0.16 %. Der Gesamtkredit wurde somit eingehalten.

Beiträge Dritter

Keine.

Bemerkungen

Keine.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe h der Stadtordnung:

1. Die Kreditabrechnung über das Projekt «Planung Bahnhofgebiet» wird genehmigt.

Beilagen (nur GPK):

- Kontoauszug 7900.5290.05 (Planung Bahnhofgebiet) vom 17. Juli 2026
- SR-Antrag vom 26. Januar 2017 Planung Bahnhofgebiet - Projektierungskredit
- SR-Protokollauszug vom 26. Januar 2017 Planung Bahnhofgebiet - Projektierungskredit



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 Gesamtsanierung 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: Antragdokuments 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 Parkierungsanlage 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 (GfO) 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 GfO 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 gegebenen 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



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



Legende

 Änderungsperimeter

Hinweise

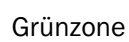
 Überbauungsordnung Kernzone mit Sonderbauvorschriften vom 20.03.1986 inkl. Revisionen vom 19.05.1989, 22.04.1993, 10.09.1998 und 09.08.2004

 Zonenplan vom 29.10.1980 Baureglement vom 20.05.1979

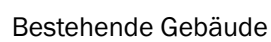
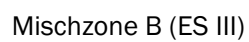
Ausschnitt Festlegungen Nutzungsplanung TGO Altstadt



Zone mit Planungspflicht (ZPP)



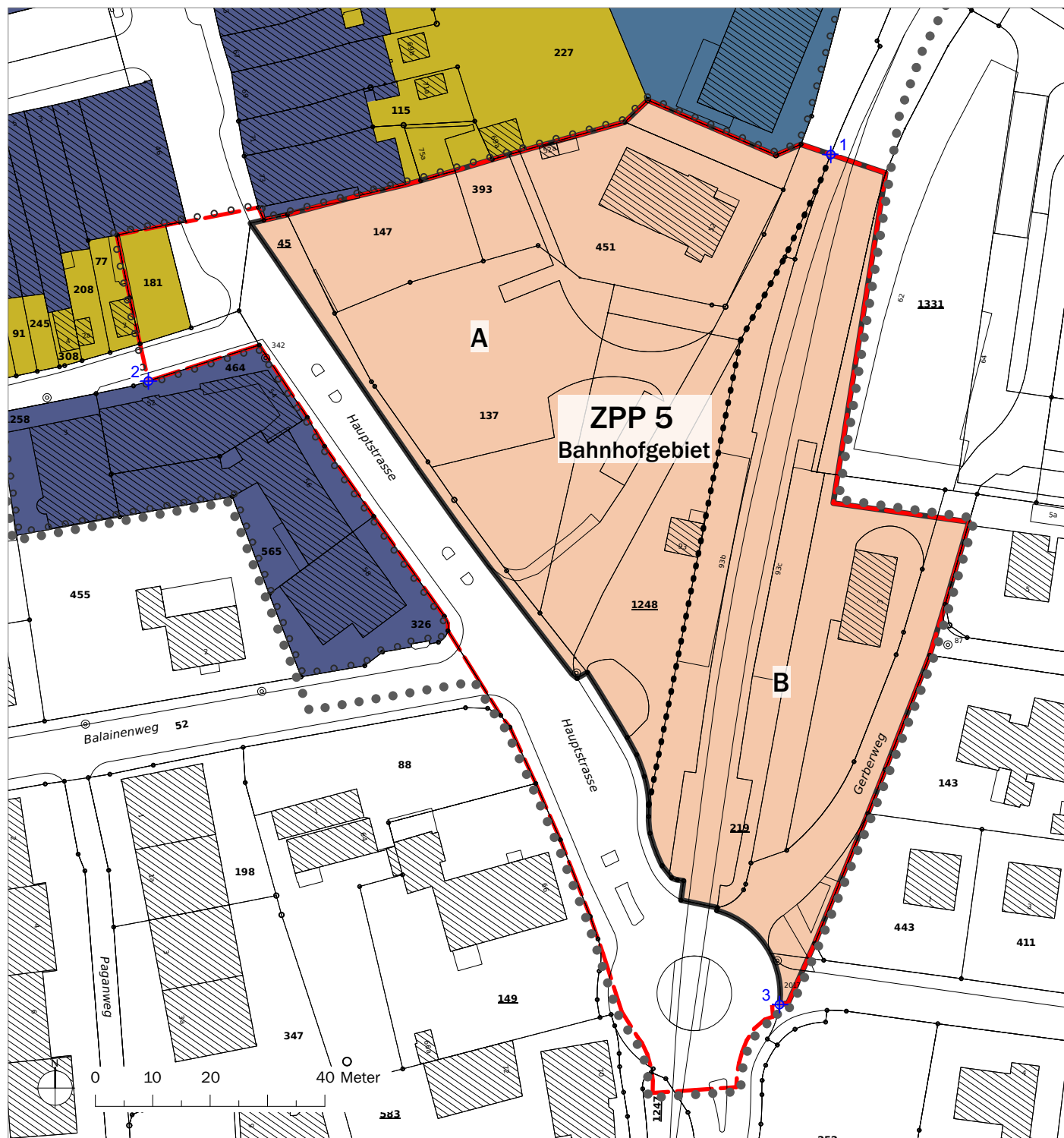
Perimeter Teilgrundordnung Altstadt



3: E=2'585'099.12 N=1'219'156.20

Zustand NEU

Ausschnitt Festlegung Bauzonenplan TGO Altstadt



Legende

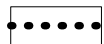


Änderungsperimeter

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:

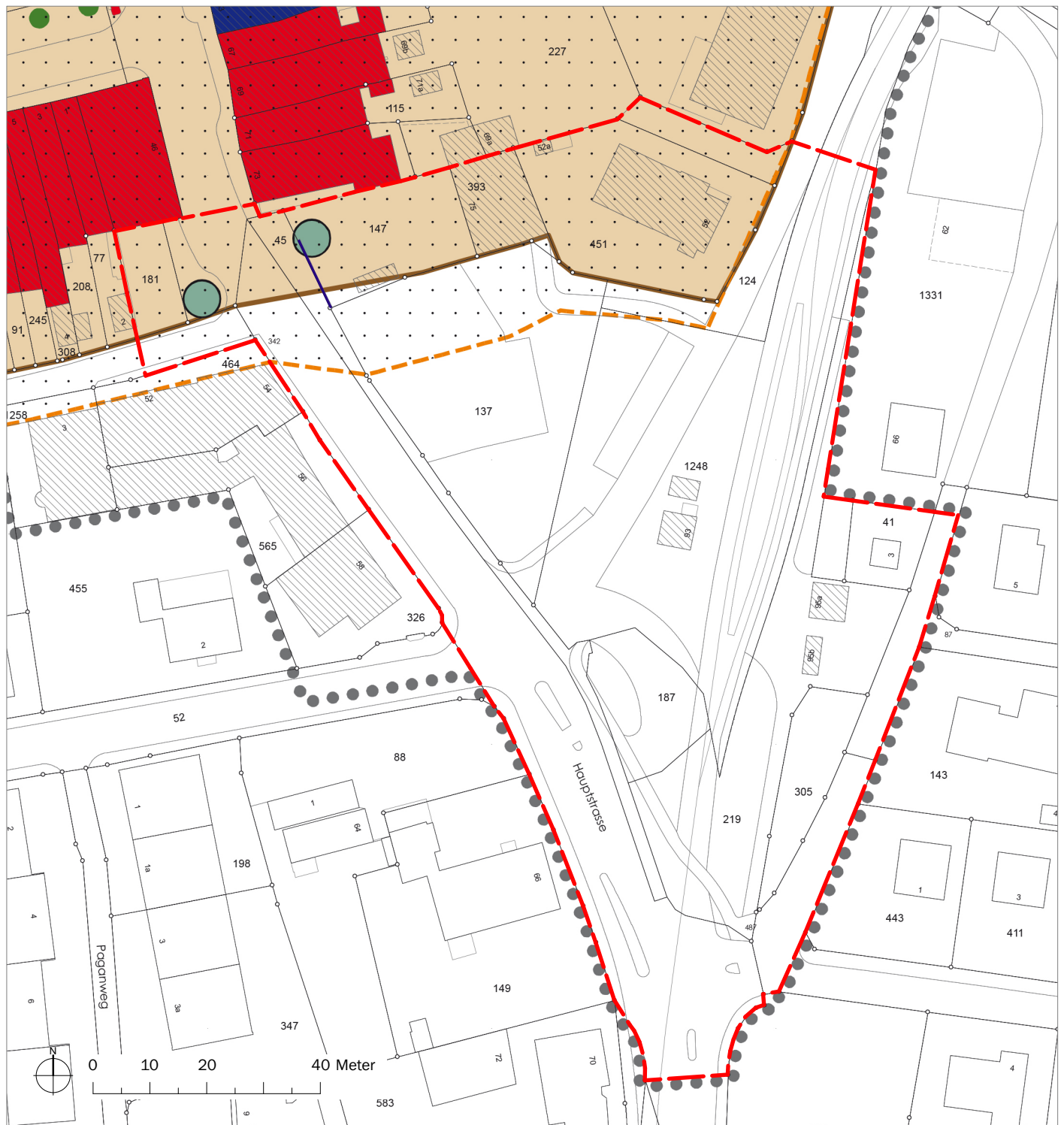
1: E=2°58'51.08.06 N=1°21'9.304.29

2: E=2°58'49.89.13 N=1°21'9.264.82

3: E=2°58'50.99.12 N=1°21'9.156.20

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 Zihl und Stadtgraben sowie dem Schloss Nidau und dem Bahnhof Nidau wurde die baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt» erarbeitet. Mit der Teilgrundordnung (TGO) «Altstadt» wurde der altrechtliche «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).

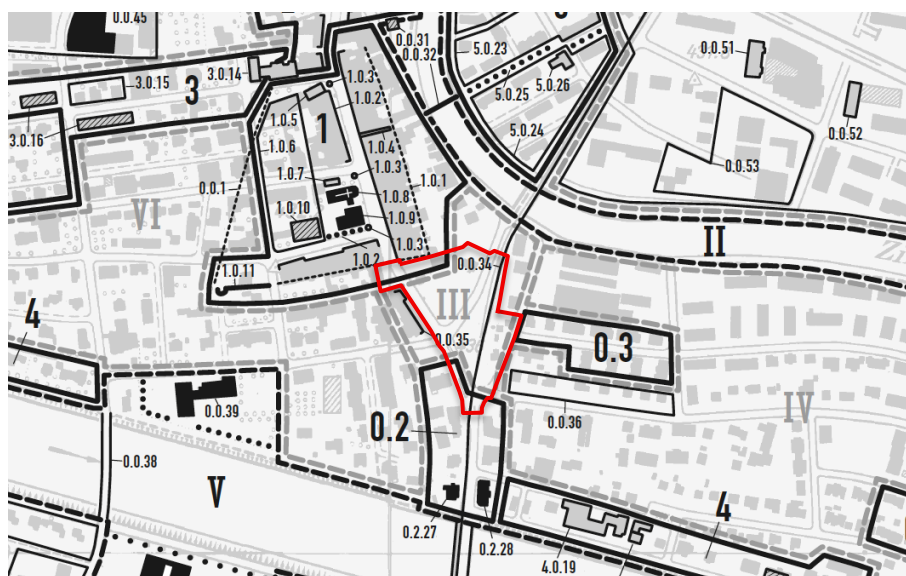


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Aufnahmeplan ISOS der Gemeinde Nidau (2. Fassung 01.95; BAK). Planungsgebiet rot markiert.

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

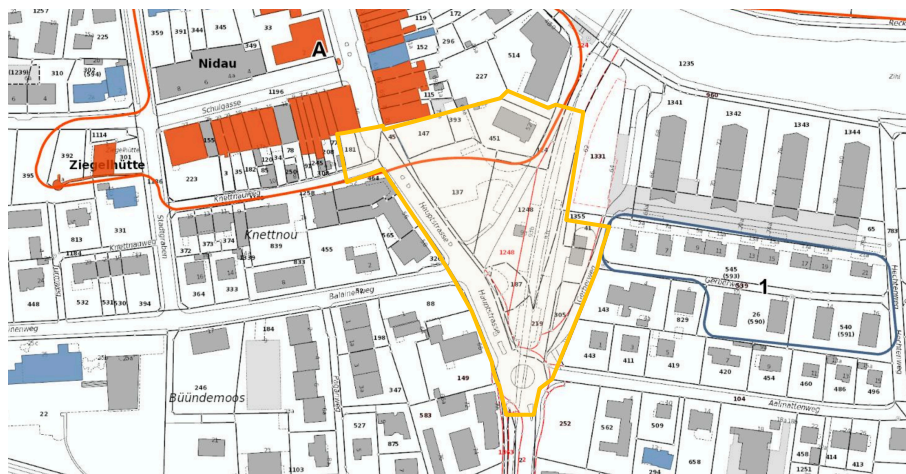


Abb. 3 Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Bauinventars (Geoportal Kt. Bern). Planungsgebiet orange markiert.

2.3 Richtplan Kanton Bern

Revidierter
kantonaler Richtplan

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

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

Raumtyp «urbanes
Kerngebiet»

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

2.4 RGSK Biel-Seeland & Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

2.4.1.1 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation

RGSK als 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.

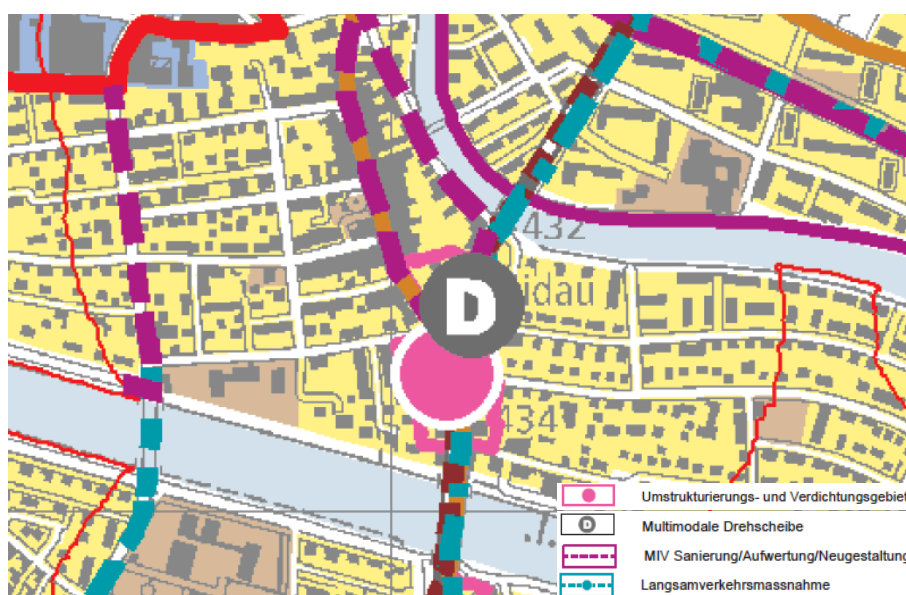


Abb. 4 Ausschnitt aus der Übersichtskarte RSGK Biel-Seeland 3. Generation (2021).

2.4.1.2 Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

*Agglomerationsprogramm Biel/Lyss
4. Generation*

Mit der 3. Generation des RGSK wurde das Agglomerationsprogramm «Biel/Lyss» aus dem RGSK herausgelöst, so dass das Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4) neu als separates Dossier vorliegt. Mit dem Agglomerationsprogramm werden beim Bund finanzielle Beiträge an Verkehrsprojekte in der Agglomeration beantragt. Es zeigt auf, wie in der Agglomeration Biel/Lyss die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden und welche Massnahmen die Gemeinden und der Kanton in den nächsten Jahren umsetzen wollen. Das AP 4 basiert auf den Vorgängergenerationen und entwickelt diese weiter. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert die Strategien und Massnahmen für die nächsten rund zehn Jahre. Die Mitgliederversammlung hat das Agglomerationsprogramm der 4. Generation am 30. Juni 2021 beschlossen. Das Dossier wurde am 3. September 2021 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Der definitive Prüfbericht des Bundes wird voraussichtlich im März 2023 vorliegen.

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

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

Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI

Mit der Massnahme «ÖV-Ort.1» soll zudem der abschnittsweise Doppelspurausbau der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (asm) planerisch sichergestellt werden. Zwischen Ipsach-Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittswisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden sowie Nidau-Biel). Der abschnittsweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauschritt 2035¹ beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP- Ausbauschritt 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

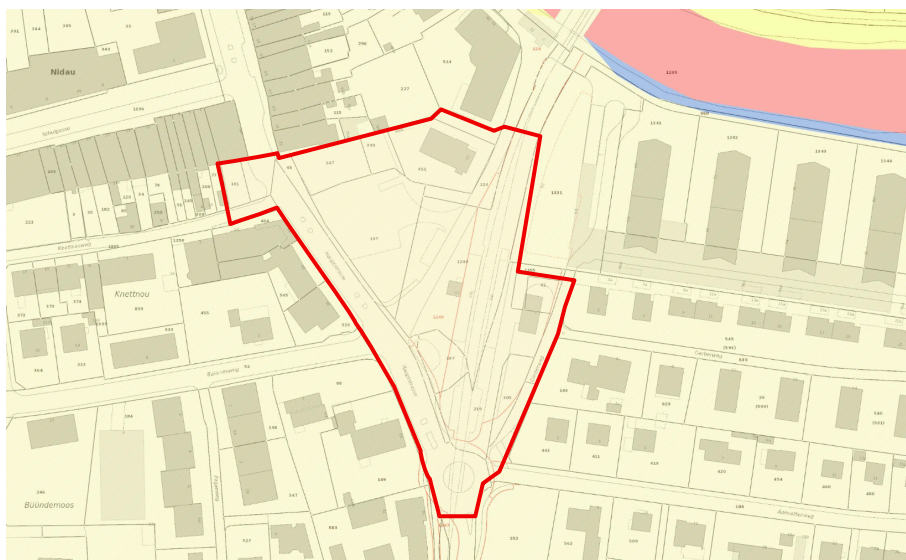


Abb. 7 Ausschnitt der Gefahrenkarte (Geoportal Kt. Bern); hellgelb bedeutet «Restgefährdung», Planungsgebiet ist rot umrandet.

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

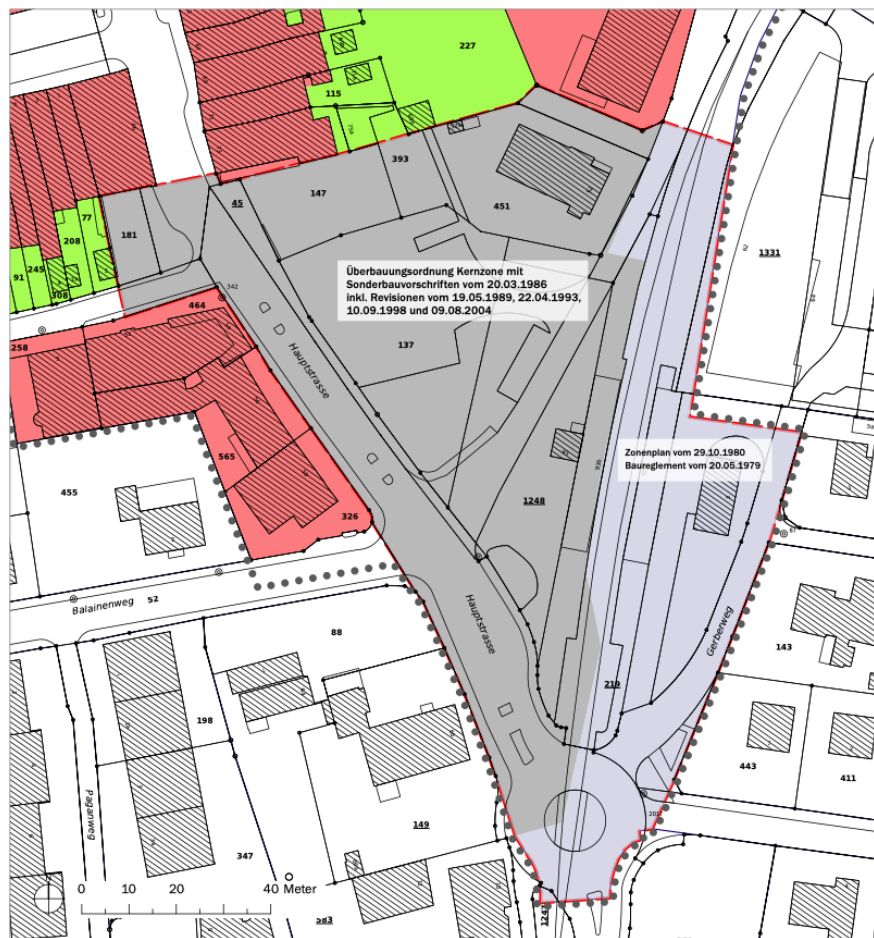
Übersicht

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:

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

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

Zustand ALT



Legende

 Änderungsperimeter

Hinweise

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

Zonenplan vom 29.10.1980 Baureglement vom 20.05.1979

Abb. 10 Zustand ALT geltende baurechtliche Grundordnung im Planungsgebiet.

a. Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone» vom 20. März 1986

Planungsgeschichte

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

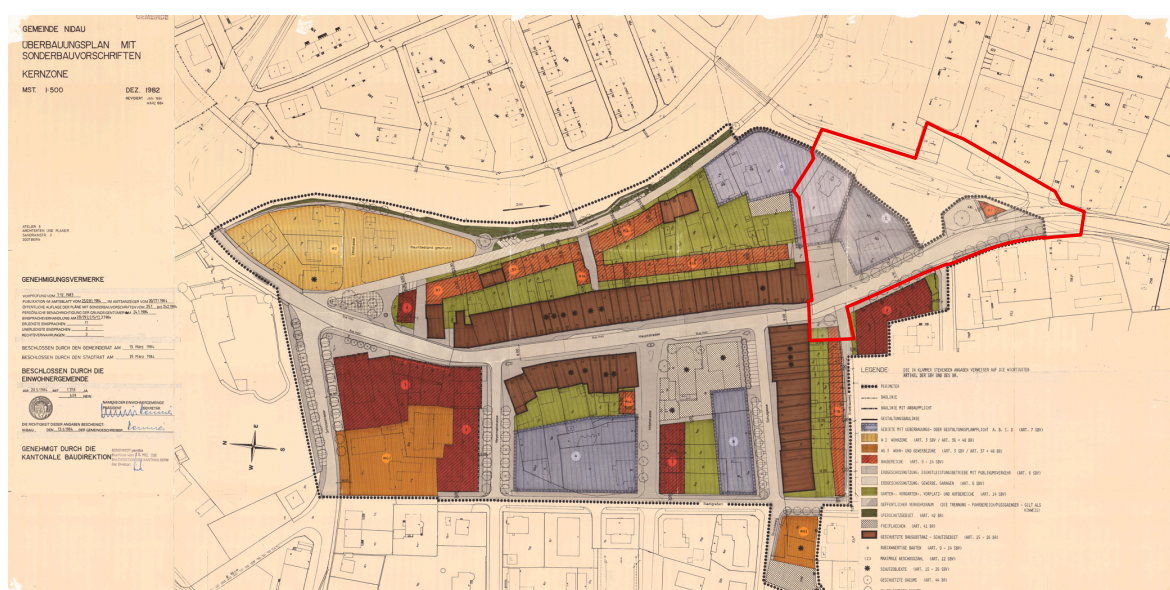


Abb. 11 Ausschnitt Überbauungsplan mit Sonderbauvorschriften Kernzone (genehmigt 20.03.86).

Revisionen seit Genehmigung 1986

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

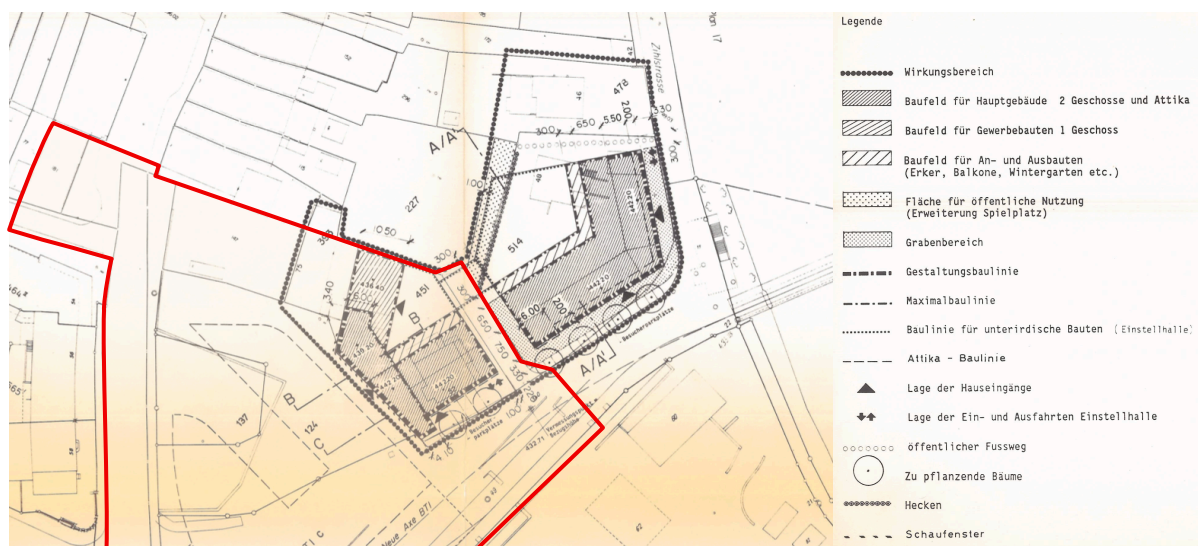


Abb. 13 Ausschnitt Überbauungsplan der Überbauungsordnung Kernzone Gebiet D (genehmigt 22.04.1993). Das Planungsgebiet ist rot umrandet.

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 Bahnhof- gebiet

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



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

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

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

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

Zonenplan 1980

b. Zonenplan vom 19.10.1980 und Baureglement 1979

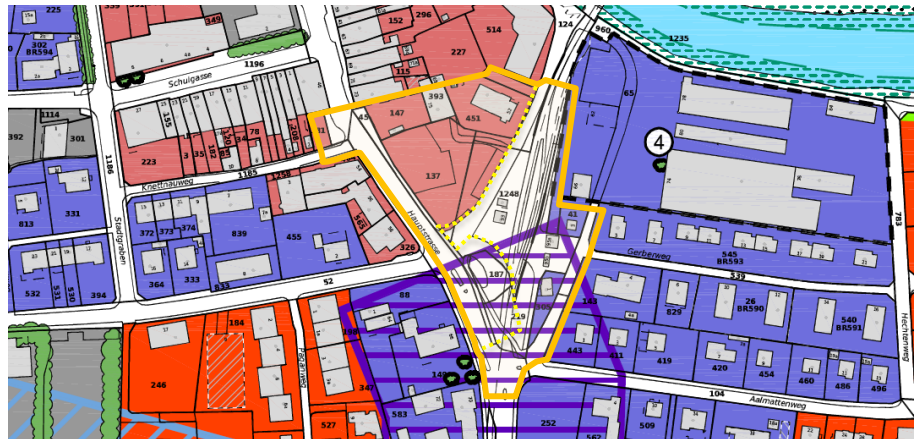


Abb. 15 Ausschnitt aus dem digitalisierten Zonenplan der Stadt Nidau (genehmigt 29.10.80). Planungsgebiet orange umrandet.

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 im 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.

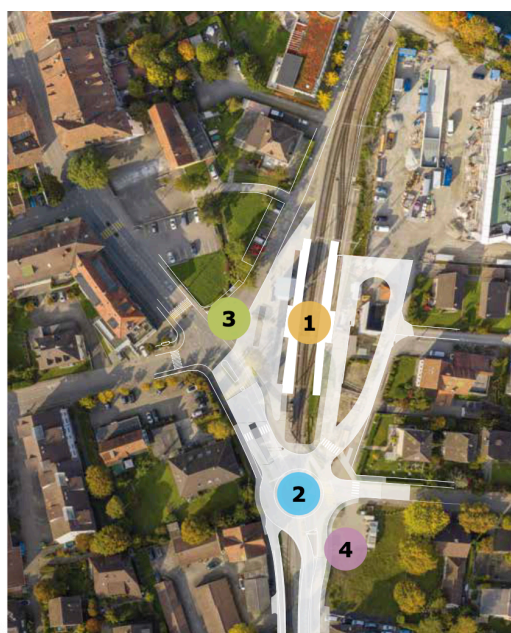


Abb. 16 Totalsanierung Bahnhof Nidau, Massnahmenübersicht

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

4.2.1.2 Verkehr

Vier Erschliessungsvarianten

Im Hinblick auf die Erschliessung des 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.

Bahnhofknoten

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

Erschliessung Gebiet Aalmatten

Für das Gebiet Aalmatten besteht bereits eine UeO, welche die Erschliessung sowohl über die Zihlstrasse wie auch über den Gerberweg festlegt. Diese Erschliessung wurde aufgrund des Zusatzverkehrs auf der Zihlstrasse jedoch von den Anwohnenden bemängelt, weshalb im Rahmen der Erarbeitung der «räumlichen Leitlinien» zur Entwicklung des Bahnhofgeländes 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.

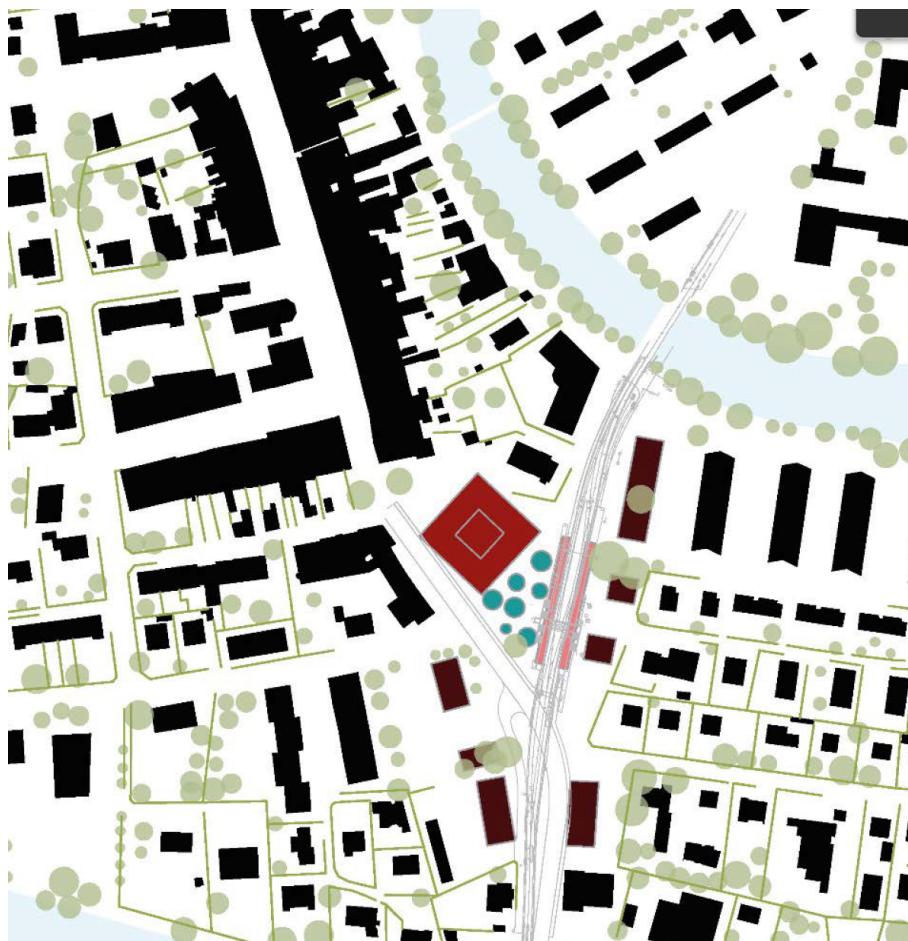
4.2.1.3 Erkenntnisse Variantenstudium

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 Zufahrt erfolgt direkt von der Hauptstrasse her über den Bahnhofplatz. Die Tiefgarageneinfahrt ist in das Gebäude zu integrieren. Die Zufahrt 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.

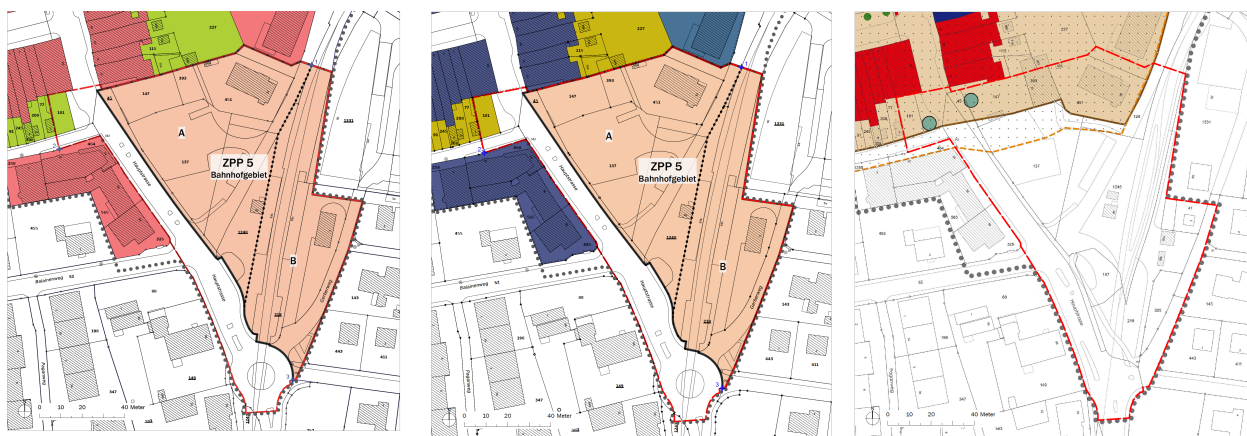


Abb. 20 Festlegung der ZPP 5 Bahnhofsgelände im Nutzungszonen- (links) und Bauzonenplan (Mitte) der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt». Rechts Ausschnitt des bereits rechtskräftigen und unveränderten Schutzplans «Altstadt».

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 «Bahnhofsgelände» 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 kantonalem Richtplan) soll gemäss kantonomer 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 Zühlstrasse 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 «Bahnhofsgelände» 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 «Bahnhofsgelände» 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 Fahrtenzeugung 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 «Bahnhofgelände» 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 «Bahnhofgelände» (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

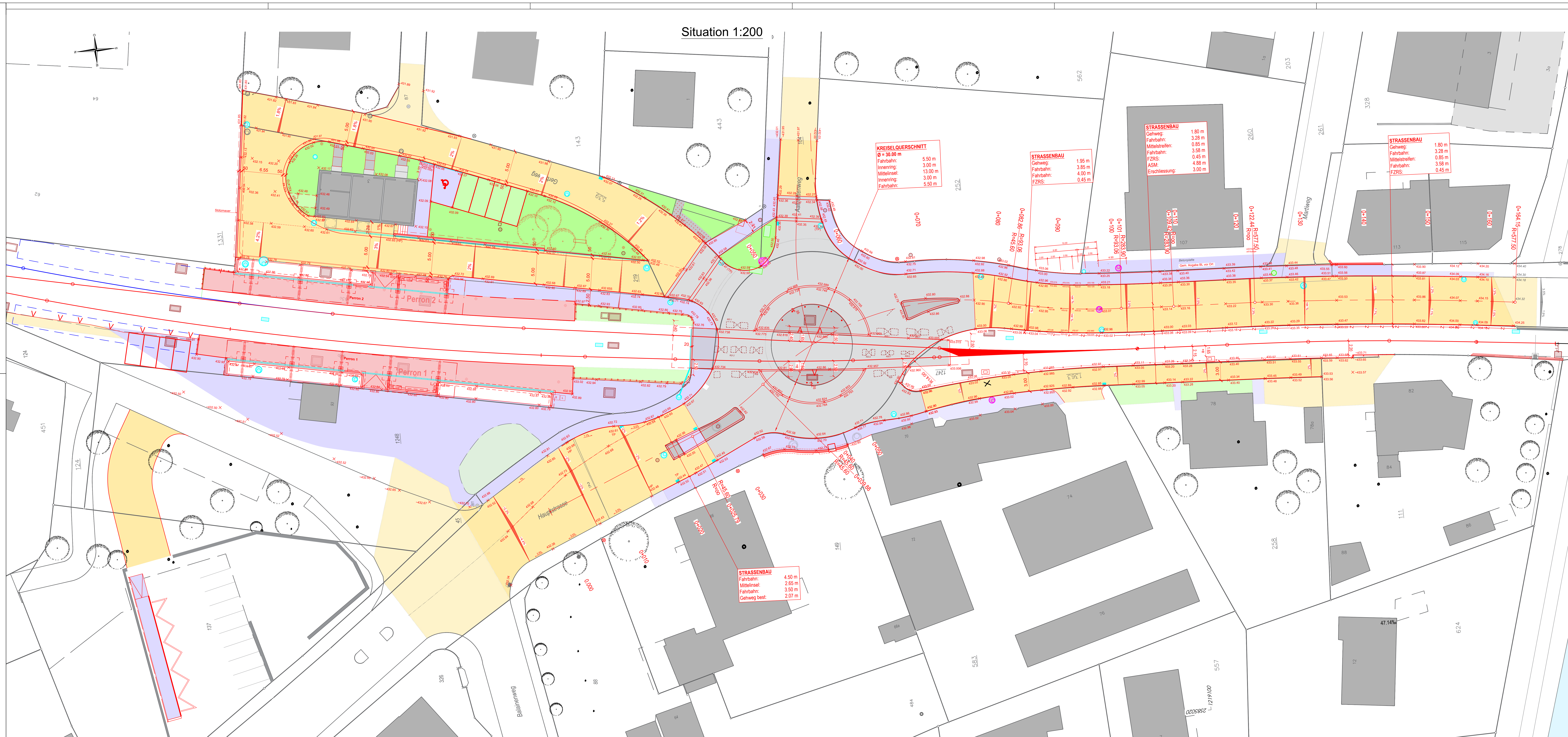
Übersichtsplan 1:200

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 Gossensrieden 12 4600 Langenthal Gesamtprojektleiter: Hansruedi Gross Telefon 056 346 91 53 hansruedi.gross@seeland.ch	Projekterverfasser:  Hauptstr. 66 PF 76 CH - 2560 Nidau Tel. 032 332 20 30 FAX 032 332 20 39 www.schmid-pletscher.ch
gez./kontr.: SP / SIG		Projektleiter: Ruedi 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
- Elektrö, 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

- Mast mit Nr.
- Mast mit Ausleger
- Mast mit 2 Ausleger
- Masten mit Joch
- Mast mit Anker
- Mast mit Druckstütze
- Nachspannung
- Streckentrenner
- Mast und Oberleitung VB-BE



Kanton Bern
Gemeinde Nidau, Biel



Linie Biel - Ins (T)

Ausbau Bahnhof Nidau

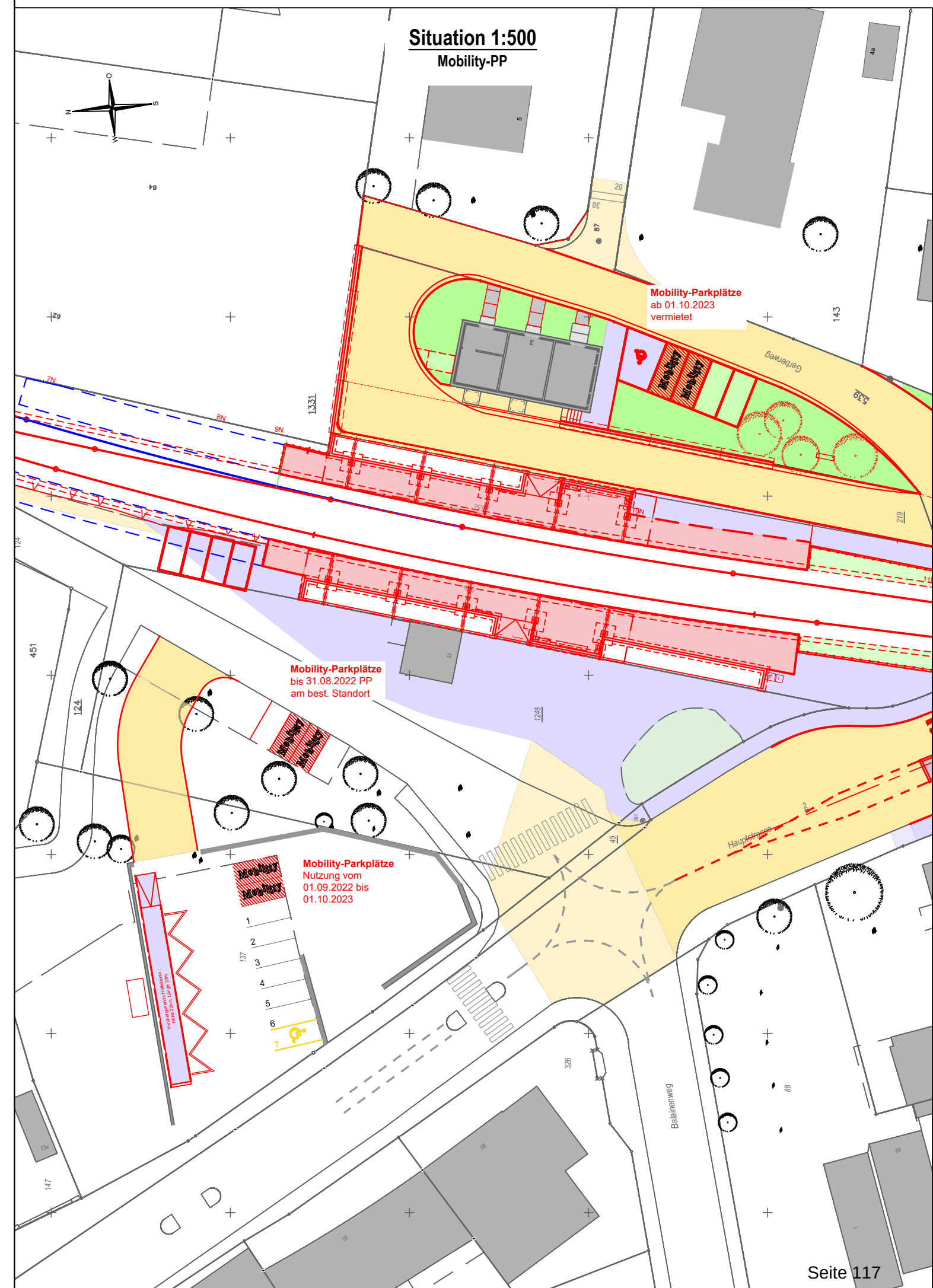
- Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
- Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
- Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

Plan des ausgeführten Bauwerkes

Strassenbau

Situation Mobility-Parkplätze 1:500

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



Kanton Bern
Gemeinde Nidau, Biel



Linie Biel - Ins (T)

Ausbau Bahnhof Nidau

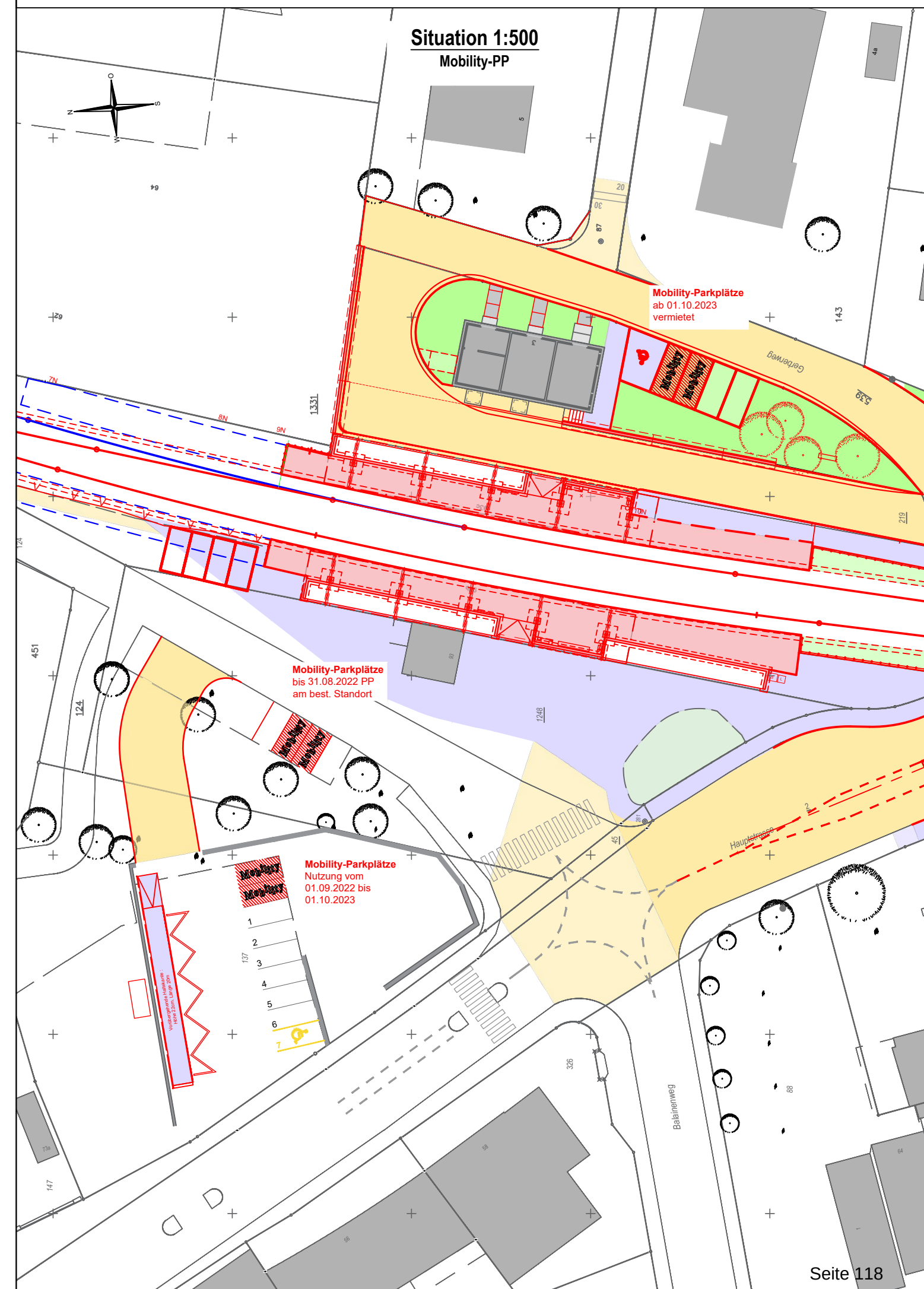
- Gleis- und Publikumsanlagen km 1.050 - km 1.363
- Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen km 0.122 - km 1.828
- Inkl. Aufhebung Bahnübergänge km 1.288 und km 1.326

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.

Zusätzlich vorgesehene
Personen P_{zus}

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

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

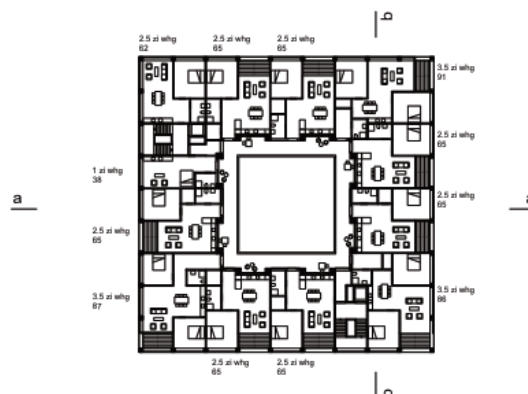


Abbildung 2: Grundriss Wohnetage.
Quelle: Studie Rolf Mühletaler Architekt / w+s Landschaftsarchitekten

Zusätzliche Personen gemäss
geltender Nutzungsordnung

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

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



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

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

4. FAZIT

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

DATEIEN ZUM KURZBERICHT

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

GRUNDLAGEN

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

Bern, 04.09.2019

IC Infraconsult
Bruno Streit

STÖRFALLVORSORGE ZPP5 Bahnhof Nidau

1:2'000

LEGENDE

Projekte

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

Hektarquadrate

-  Scannerzelle A
-  Scannerzelle B

Raumnutzerdichte (Personen/ha)

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

Konsultationsbereich Hauptstrasse



Parzellengrenzen



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

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 lärmbelasteten 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 lärmbelasteten Gebieten, cercle bruit, Stand: 25. September 2020
- Merkblatt «Bauen in lärmbelasteten 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 lärmempfindlichen 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.

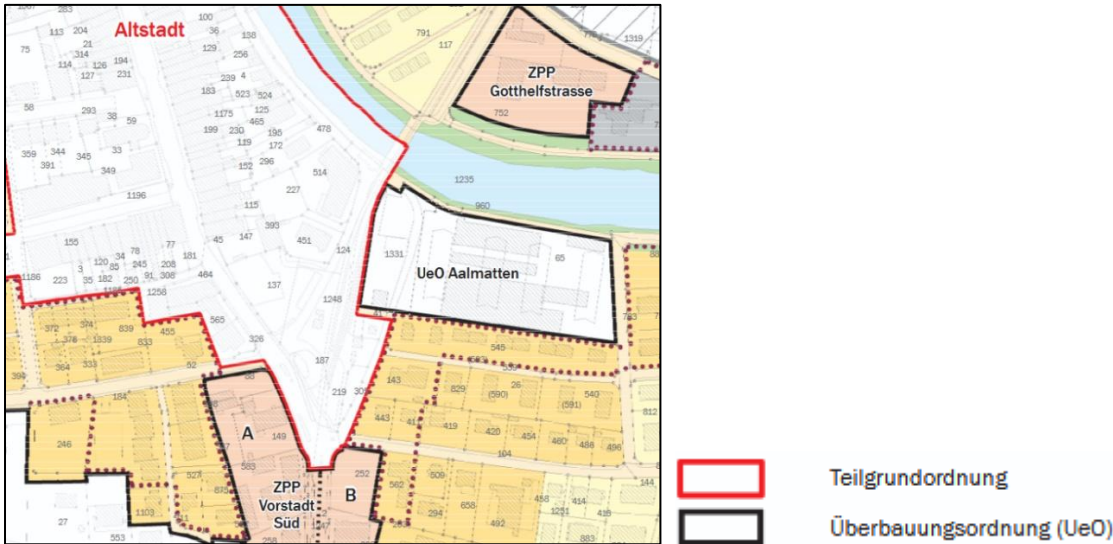


Abbildung 1: Auszug Zonenplan Stadt Nidau

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

- a. Räume in Wohnungen, ausgenommen Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume und Abstellräume;
- b. 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.

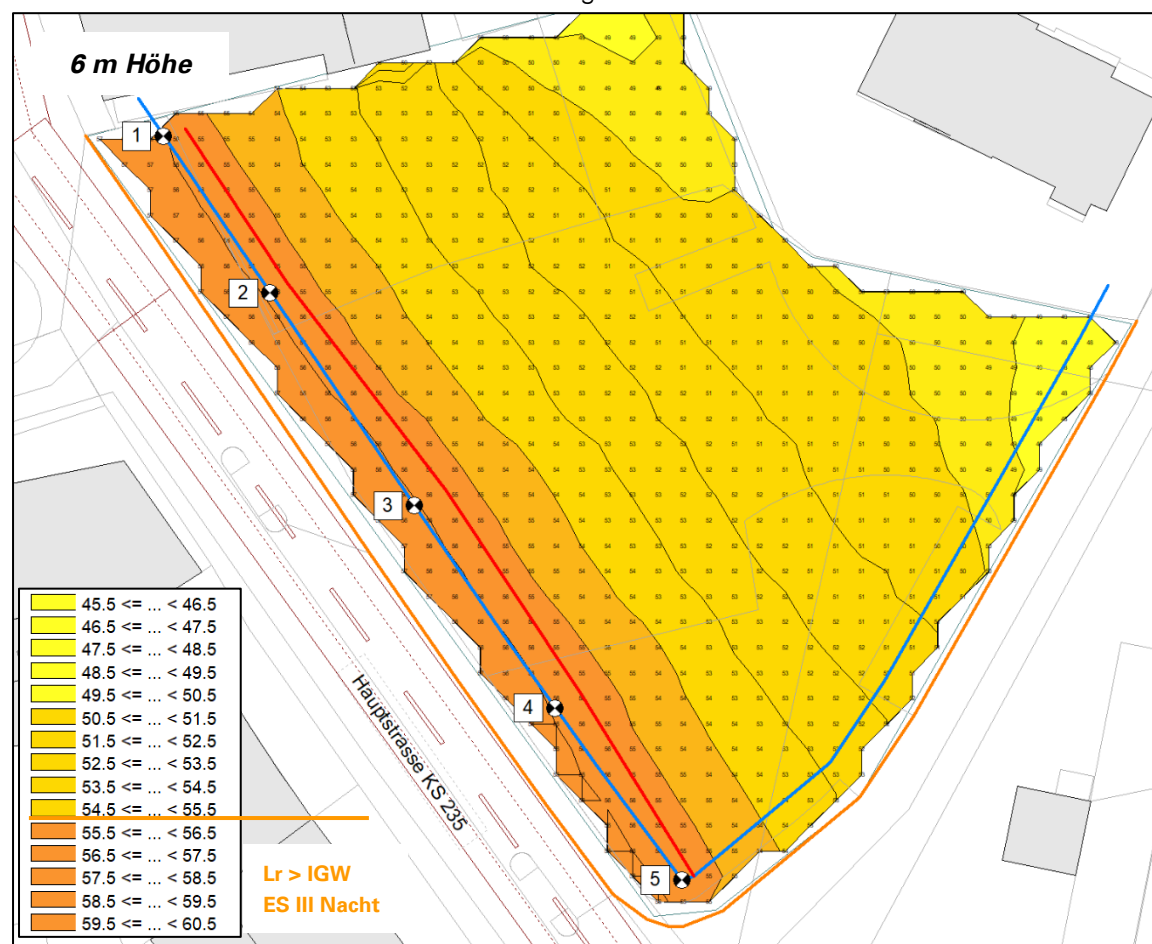


Abbildung 2: Gesamt-situation mit Baulinie (blau) in 5 m Distanz zur Hauptstrasse und 3.6 m Distanz zur Zühlstrasse und Raster auf 6 m Höhe über Boden (1.OG)

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.

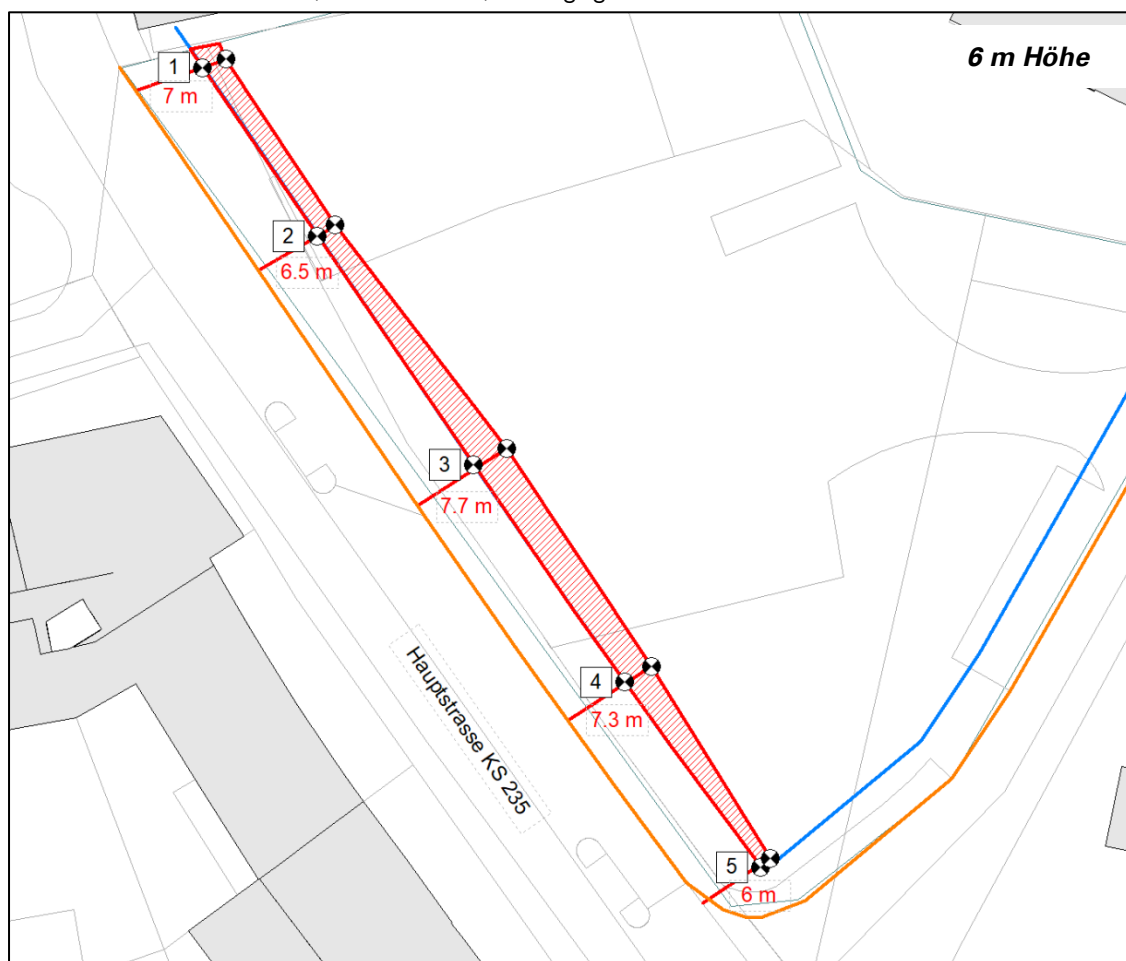


Abbildung 3: Darstellung Bereich mit IGW-Überschreitungen (Wohnen) durch Strassenlärm (rot) in 6 m Höhe (1.OG)

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

1718_12_319_MW-Bericht_240604.docx

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 liegende 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	<i>Samuel Siegrist</i>	Industriestrasse 20	3321 Schönbühl	Firma
P9	Privatperson		Knettnauweg 3	2560 Nidau	Private
P10	Privatperson		Strandweg 11a	2560 Nidau	Private
P11	Privatperson		Schleusenweg 6	2560 Nidau	Private
P12	2 Privatpersonen		Zihlstrasse 34	2560 Nidau	Private
P13	Privatperson		Herrenmoosweg 7	2560 Nidau	Private

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen

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

3. Eingaben und Stellungnahme zur ZPP 5 «Bahnhofgebiet»

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

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

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 Stedtl 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 punktuell 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.
					Zihlstrasse und ermöglicht eine ortsübliche bauliche Dichte/GFZo von ca. 1.0.
28	P3	Sektor A	Es wird befürchtet, dass der Neubau in Sektor A die Lebens- und Wohnqualität sowie den Liegenschaftswert im Sektor B reduzieren wird. Dazu seien entsprechende Kompensationen zu leisten.	A	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-Tönnner) 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

1718_ZPP5_MW_Bericht2_Fassung_241119_anonymisiert_V3.docx

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 <i>Ausgestaltung des Ortes als Scharnier als und Auftakt zur Altstadt und zur Vorstadt Süd.</i>

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.

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

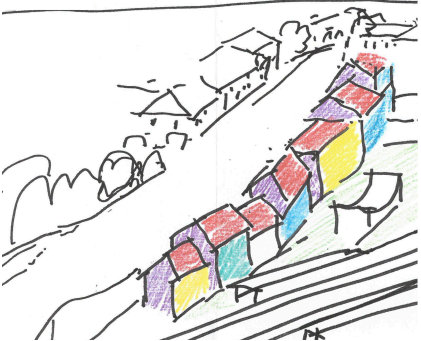
Nr.	Eingabe	Thema	Anliegen / Eingabe	Beurteilung	Stellungnahme Stadt Nidau Bemerkungen / Hinweise etc.
					Zihlstrasse und einer damit einhergehenden Verkehrsberuhigung begründet. Am Passus wird festgehalten.
19	P05		Die Mitwirkende fordert, dass die Zihlstrasse mindestens zeitgleich, wie die Realisierung 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 Alts Stadthäuserzeile 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
oundr.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



4. Sanierung Kanalisation Gerberweg Abschnitt Bahnhof bis Hechtenweg - Investitionskredit

Ressort
Sitzung

Tiefbau und Umwelt
17.09.2026

Der Stadtrat genehmigt das Projekt Sanierung Kanalisation Gerberweg Abschnitt Bahnhof bis Hechtenweg und bewilligt dafür einen Investitionskredit von 360 000 Franken inkl. MWST.

nid 7.3.2 / 15

Sachlage / Vorgeschichte

Der Energieverbund Bielersee baut derzeit die Fernwärmeleitungen im Gerberweg zwischen dem Hechtenweg und dem Bahnhof aus. Im Anschluss daran hat der Energie Service Biel/Bienne (ESB) den Bedarf angemeldet, die bestehende Wasserleitung aus Duktulguss im gleichen Abschnitt zu ersetzen. In diesem Zusammenhang fanden Koordinationsgespräche zwischen den Werkeigentümern statt, da die Wasserleitung im Bereich der Kanalisation teilweise in geringem Abstand beziehungsweise abschnittsweise oberhalb der bestehenden Kanalisationsleitung verläuft.

Gemäss dem Infrastrukturmanagement Siedlungsentwässerung befindet sich die Kanalisation im betroffenen Abschnitt zur Hälfte in einem guten Zustand (leichte Mängel) und zur Hälfte in einem mittleren Zustand mit punktuellm Sanierungsbedarf. Rein baulich könnte die Leitung mit einem Relining saniert werden. Beim Relining (Inlinersanierung) wird ein neues Rohr grabenlos in die bestehende Leitung eingebracht, wodurch aufwendige Grabarbeiten vermieden werden können.



Abbildung 1: Projektperimeter

Massgebend für die Beurteilung ist jedoch nicht der bauliche Zustand der Leitung, sondern deren hydraulische Leistungsfähigkeit. Die bestehenden hydraulischen Berechnungen zeigen, dass die Kanalisation bei starken Niederschlagsereignissen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Aus diesem Grund genügt eine reine Zustandssanierung mittels Relining nicht. Zur langfristigen Sicherstellung der Entwässerungskapazität ist ein Ersatz beziehungsweise eine Vergrößerung der Kanalisationsleitung erforderlich

Projekt

Aufgrund des angemeldeten Sanierungsbedarfs des Energie Service Biel/Bienne (ESB), dessen Umsetzung spätestens im Jahr 2027 vorgesehen ist, besteht ein unmittelbarer Koordinationsbedarf. Nach dem Ersatz der Wasserleitung wäre die bestehende Kanalisationsleitung nur noch mit erheblichem Mehraufwand zugänglich. Zudem müssten zum Schutz der neuen Wasserleitung aufwendige Sicherungsmassnahmen getroffen werden. Aus diesem Grund sollen die anstehenden Arbeiten koordiniert und die vorhandenen Synergien genutzt werden. Das Projekt sieht vor, die bestehende Kanalisationsleitung von DN 250 auf DN 300 zu vergrössern. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass mit dieser Dimension die erforderliche Abflusskapazität langfristig sichergestellt werden kann.

Nach Abschluss der Werkleitungsarbeiten wird der betroffene Strassenabschnitt mit einem neuen Deckbelag versehen. Da sich auch der bestehende Belag in einem sanierungsbedürftigen Zustand befindet, kann die Belagserneuerung zweckmässig mit den Werkleitungsarbeiten koordiniert werden.

Durch die gemeinsame Umsetzung mit den Projekten der Fernwärmeversorgung und des Ersatzes der Wasserleitung ergeben sich zusätzliche Synergien. Insbesondere können die Kosten für die Wiederherstellung des Strassenoberbaus nach dem Verursacherprinzip auf die beteiligten Werke aufgeteilt werden. Dies führt zu einer Reduktion der Investitionskosten zulasten der Stadt Nidau und vermeidet gleichzeitig mehrfache Eingriffe in den Strassenraum.

Kosten

Der Kostenvoranschlag für das Bauprojekt setzt sich wie folgt zusammen:

Pos-Nr.	Beschreibung	Kosten ohne MWST (CHF)	Kosten inkl. MWST (CHF)
	Baumeisterarbeiten	250'000.00	270'250.00
2	Ingenieurhonorare (Bauprojekt, Ausschreibung, Ausführung, Bauleitung und Abschluss)	50'000.00	54'050.00
3	Bauwesenversicherung und Bauherrenhaftpflicht	2'312.65	2'500.00
4	Unvorhergesehenes und Rundung 10%	30'712.30	33'200.00
	Investitionskredit	333'025.00	360'000.00
	MWST	26'975.00	

Personelle Auswirkungen

Das Bauprojekt hat keinen Einfluss auf den Stellenplan der Stadt Nidau.

Finanzielle Auswirkungen

Jährliche Folgekosten

Folgekosten sind für den Kreditbeschluss transparent darzulegen. Zusammen mit dem Kreditbeschluss gelten die Folgekosten ebenfalls als beschlossen. Sie werden jährlich als gebundene Ausgaben in der Erfolgsrechnung belastet.

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

Abschreibungsaufwand Anlagekategorie Tiefbau 80 Jahre	CHF	4'500.00
Kalkulatorische Zinskosten 3%	CHF	5'400.00
Total Kapitalfolgekosten	CHF	9'900.00

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet die Spezialfinanzierung Abwasser. Die neuen wiederkehrenden Kosten von 9 900 Franken belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Im Finanzplan 2025 - 2030 waren CHF 500'000.00 eingestellt.

Finanzrechtliche Zuständigkeit

Das Trennungsverbot gemäss Artikel 102 Gemeindeverordnung verlangt, dass Ausgaben, die sich gegenseitig bedingen, als Gesamtausgabe zu beschliessen sind. Das gilt auch, wenn einmalige und wiederkehrende Ausgaben für den gleichen Zweck anfallen. Für die Bestimmung der massgebenden Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit müssen daher gewisse wiederkehrende Kosten kapitalisiert und mit den einmaligen Kosten zusammengerechnet werden. Es müssen keine Folgekosten kapitalisiert werden. Die Kosten von 9 900 Franken gehören zu den normalen Folgekosten, welche nicht anrechenbar sind. Gemäss Stadtordnung Artikel 28 ist die Ausgabenbefugnis für wiederkehrende Ausgaben fünfmal kleiner als für einmalige.

Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung	CHF	360'000.00
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	CHF	360'000.00

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr

Konto 7201.5032.03 in den Jahren 2027 und 2028.

Anlagebuchhaltung

- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine neue Anlage.

- ☒ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage ohne Restbuchwert.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage mit einem Restbuchwert von X Franken. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

Termine

Ausschreibung der Bauarbeiten im 4. Quartal 2026. Baubeginn im Frühling 2027 in Koordination mit den Werkleitungsarbeiten des Energie Service Biel/Bienne (ESB).

Zustimmungen

Es sind keine Zustimmungen notwendig, das Bauprojekt kann ohne Baubewilligung umgesetzt werden.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe a der Stadtordnung, beschliesst:

1. Das Projekt Sanierung Kanalisation Gerberweg Abschnitt Bahnhof bis Hechtenweg wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit von 360 000 Franken bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

2560 Nidau, 18. August 2026 wep

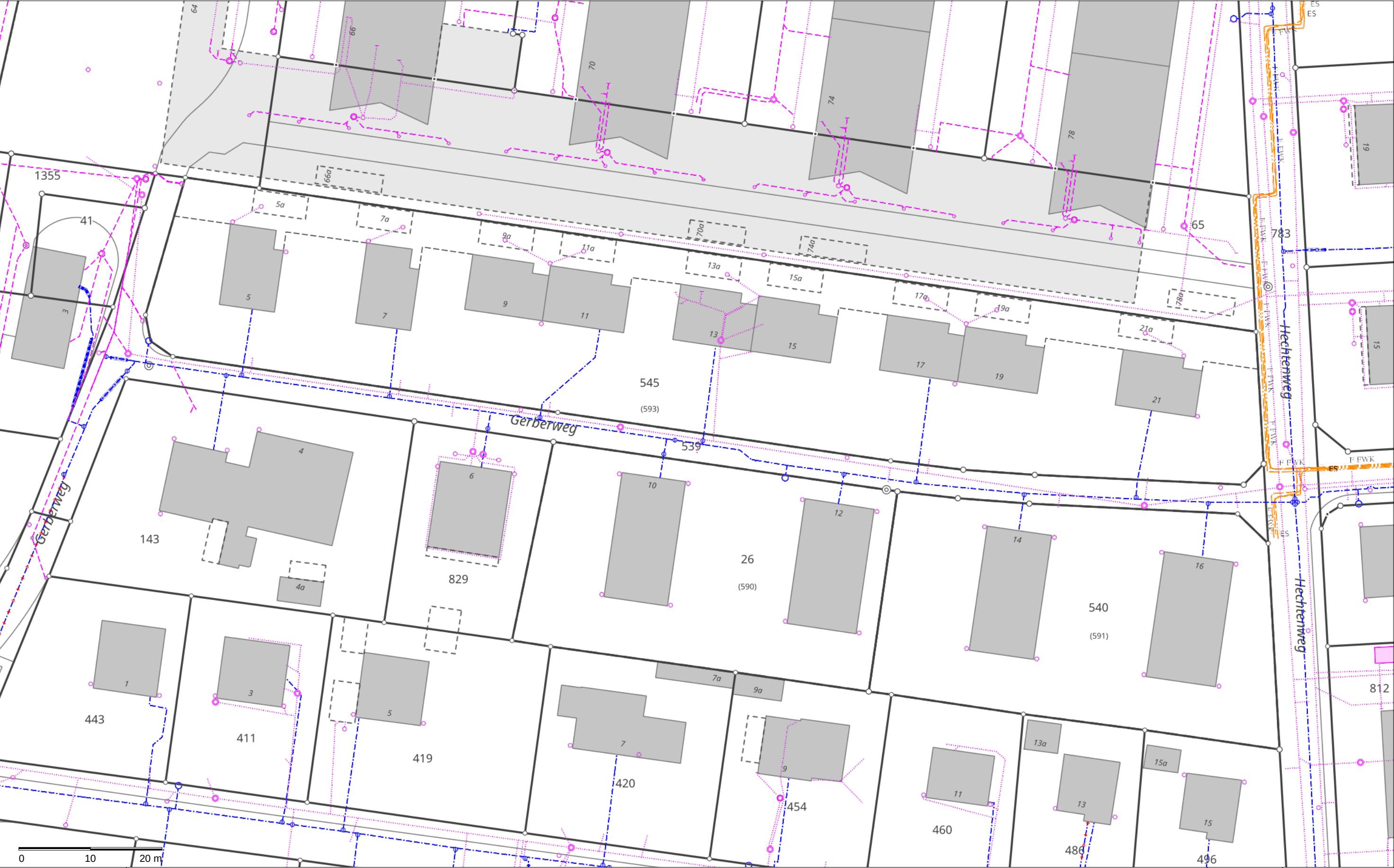
NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Tobias Egger Manuela Jennings

Beilagen:

Werkleitungen Wasser und Abwasser Gerberweg 1:500.pdf



**Parlamentarischer Vorstoss**

Vorstossart:	Postulat
Vorstoss-Nr.:	P 238
Richtlinienmotion:	☐
Behandlung im Stadtrat:	17.09.2026
Eingereicht am:	19.03.2026
Eingereicht von:	Schwab Martin (SP), Edelmann Sasha (FDP), Meier Svenja (SVP)
Mitunterzeichnende:	Fischer Martin, Friedli Tamara, Gabathuler Leander, Geiser Eliane, Girardin Baumgartner Nadja, Kuby Hannah, Ledermann Philipp, Oehme Marlene, Pauli Pauline, Rubin Michael, Stampfli Christian, Stampfli Monika
Beschluss Gemeinderat:	18.08.2026
Aktenzeichen:	nid 0.1.6.2 / 10.2
Ressort:	Präsidiales
Antrag Gemeinderat:	Ablehnung

Beidseitiger Bahnübergang Bahnhof Beunden

Antrag

Der Gemeinderat wird aufgefordert, in einem Postulat zu prüfen, wie ein beidseitiger Bahnübergang beim Bahnhof Beunden unter Berücksichtigung des Agglomerationsprojekts der fünften Generation realisiert werden kann.

Begründung**Ausgangslage**

Der Bahnhof Beunden in Nidau wurde vor noch nicht so langer Zeit neugestaltet und modernisiert. Diese Investition in die lokale Infrastruktur ist grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings weist die heutige Anlage einen erheblichen Mangel auf: Auf der Seite gegen die angrenzende Industriezone fehlt ein direkter Bahnübergang. Damit ist die Bahn für einen bedeutenden Teil der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer – insbesondere die Mitarbeitenden der dort ansässigen Unternehmen – nur auf einem grossen Umweg erreichbar. Zudem sind im Bereich der Industriezone weitere grössere Entwicklungs- und Bauprojekte angedacht. Ohne entsprechende Anbindung an den öffentlichen Verkehr droht der Bahnhof Beunden sein volles Potenzial nicht zu entfalten.

Begründung und Argumente:**Vermeidung unnötiger Umwege für Arbeitnehmende**

Ohne beidseitigen Bahnübergang sind die Mitarbeitenden der Unternehmen in der Industriezone gezwungen, grosse Umwege in Kauf zu nehmen, um den Bahnhof zu erreichen. Dies erhöht den zeitlichen Aufwand für den täglichen Arbeitsweg erheblich und schmälert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Transportmittel. Ein direkter Zugang würde die Wegzeit signifikant reduzieren und die Nutzung spürbar fördern.

Förderung der Standortattraktivität der Industriezone

Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein zentrales Kriterium für Unternehmen bei der Standortwahl und bei der Rekrutierung von Fachkräften. Ein beidseitiger Bahnübergang würde die Industriezone Nidau im regionalen und überregionalen Standortwettbewerb stärken und vorhandene Unternehmen bei der Gewinnung qualifizierter Mitarbeitenden unterstützen.

Zukunftsfähige Planung für anstehende Entwicklungsprojekte

Da in der Industriezone bereits grössere Entwicklungsprojekte angedacht sind, ist es sinnvoll, die Verkehrsinfrastruktur vorausschauend zu planen. Die Motion fordert daher jetzt zu handeln und die Planung dafür aufzunehmen.

Unterstützung nachhaltiger Mobilität

Ein direkter Zugang zum Bahnhof erleichtert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Dadurch werden Mitarbeitende und Besucherinnen und Besucher motiviert, häufiger mit Bahn, Bus, Velo oder zu Fuss anzureisen. Dies entspricht den Zielen einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung.

Fazit

Die damalige Neugestaltung des Bahnhofs Beunden war ein wichtiger Schritt für Nidau – doch solange die Industriezone keinen direkten Zugang zur Bahn erhält, bleibt die Erneuerung unvollständig. Ein beidseitiger Bahnübergang ist keine Luxusmassnahme, sondern eine logische Konsequenz aus dem Anspruch, nachhaltige Mobilität zu fördern, ansässige Unternehmen zu stärken und zukünftige Entwicklungen vorausschauend zu begleiten. Die Motion fordert den Gemeinderat auf, diesen Schritt jetzt in die Planung aufzunehmen und damit ein klares Signal für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik in Nidau zu setzen.

Antwort des Gemeinderates

a) Formelles

Mit einem Postulat kann jedes Stadtratsmitglied das Begehren stellen, dass der Gemeinderat ein bestimmtes Geschäft prüft und dem Stadtrat über das Ergebnis der Prüfung berichtet (Artikel 50 Stadtordnung; Artikel 71 Absatz 3 Geschäftsordnung des Stadtrats). Gegenstand des vorliegenden Vorstosses ist es, zu prüfen, wie ein beidseitiger Bahnübergang beim Bahnhof Nidau Beunden realisiert werden kann, damit das angrenzende Industrie- und Gewerbeareal einen direkten Zugang zur Bahn erhält. Damit soll die nachhaltige Mobilität gefördert, ansässige Unternehmen gestärkt und zukünftige Entwicklung vorausschauend begleitet werden.

b) Inhaltliche Beantwortung

Der Gemeinderat teilt das Anliegen der Postulantinnen und Postulanten dahingehend, dass eine optimale Erschliessung mit dem Bahnhof Nidau Beunden ein zentrales Schlüsselement zur Stärkung und Weiterentwicklung dieses angrenzenden Wirtschafts- und Innovationsstandorts darstellt und gleichzeitig dazu beiträgt, den Verkehr nachhaltig aufzufangen. Die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung dieses potenzialstarken Standorts sowie die Lenkung der Pendlerströme auf flächeneffiziente Verkehrsmittel erachtet der Gemeinderat als äusserst wichtig.

Gegenwärtig eröffnen sich neue Perspektiven für die Arealentwicklung, da das Projekt Porttunnel gemäss der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West vom September 2025¹ nicht mehr weiterverfolgt wird. Dadurch fallen die bisherigen planerischen Einschränkungen in diesem Perimeter weg, was Raum für neue Entwicklung schafft.

Vor diesem Hintergrund steht die Stadt Nidau im engen Austausch mit den involvierten Partnern, namentlich der Arealeigentümerin und der Aare Seeland mobil (ASm). Erste Abklärungen zeigen, dass der Neubau von höhengleichen Bahnübergängen gemäss Artikel 37a ff. der Eisenbahnverordnung nicht zulässig ist.

Eine mögliche Alternative wäre eine Unterführung, die jedoch enorme Kosten verursachen würde. Das Vorhaben ist derzeit mit geschätzten Kosten von 4,3 Millionen Franken im Agglomerationsprogramm der 5. Generation angemeldet mit einem Umsetzungshorizont ab 2032. Die Kosten müsste die Stadt Nidau tragen. Eine finanzielle Beteiligung der ASm wäre denkbar, wenn im Gegenzug der bestehende Bahnübergang bei der Bushaltestelle Grasgarten aufgehoben würde. Zudem bestünde die Option einer Planungsvereinbarung mit der Eigentümerschaft. Die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm dürften rund ein Drittel der Summe abdecken. Dennoch würde eine immense finanzielle Restlast für die Stadt Nidau verbleiben, die derzeit in der Investitionsplanung noch nicht berücksichtigt ist.

Angesichts dieser Ausgangslage erachtet der Gemeinderat die zu erwartenden Kosten als unverhältnismässig hoch und für die Stadt Nidau auf absehbare Zeit als nicht tragbar. Mit Blick auf die Legislaturziele und das Finanzpaket 2026–2029 sowie die bestehenden Herausforderungen bei anstehenden Grossinvestitionen sieht der Gemeinderat keinen finanziellen Spielraum für ein solches Projekt.

Sollte die Weiterentwicklung zeigen, dass die beidseitige Erschliessung des Bahnhofs Beunden für die Arealeigentümerin ein elementares Kriterium für den Ausbau oder die künftige Arealnutzung darstellt, wäre allenfalls eine Variantenstudie zur Ermittlung kostengünstigerer Alternativen zu prüfen. Eine solche müsste das Ziel verfolgen, den Nutzen und die finanzielle Tragbarkeit für die Stadt Nidau in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen sowie das finanzielle Risiko für die Stadt zu minimieren.

Beschlussentwurf

Ablehnung

¹ [Dienstleistungen: Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West](#)



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstossart:	Interpellation
Vorstoss-Nr.:	156
Richtlinienmotion:	☐
Behandlung im Stadtrat:	17.09.2026
Eingereicht am:	03.03.2026
Eingereicht von:	Stampfli Christian
Mitunterzeichnende:	Fischer Martin, Friedli Tamara, Geiser Eliane, Jäggi Julia, Kallen Noemi, Kuby Hannah, Ledermann Philipp, Oehme Marlene, Schwab Martin, Stampfli Monika
Beschluss Gemeinderat:	25.08.2026
Aktenzeichen:	nid 0.1.6.2 / 10.1
Ressort:	Sicherheit
Antrag Gemeinderat:	Geht an den Stadtrat.

Steuerung Ampel Einmündung Aalmattenweg in Kreisel

Antrag

Der Gemeinderat wird gebeten Auskunft zu geben, welche Lösungsmassnahmen bestehen, um beim Neubau des Verkehrskreisels auf der Hauptstrasse, bei der Querung der BTI-Bahnlinie, die Einfahrt für Fahrzeuge aus dem Aalmattenweg geeignet sicherzustellen. Der Gemeinderat soll dies nach Bedarf zusammen mit der Aare Seeland mobil koordinieren.

Der Gemeinderat wird aus diesem Grund um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Kann eine Ampelbevorzugung des Aalmattenwegs beispielsweise durch eine zeitliche Verzögerung des Verkehrs auf der Hauptstrasse ermöglicht werden?
2. Falls dies nicht möglich ist, bestehen alternative Lösungsmöglichkeiten zur Bevorzugung des Aalmattenwegs?

Begründung

Beim neuen Kreisel haben die Fahrzeuge aus dem Aalmattenweg nach dem Öffnen der Bahnschranken keine Chance einzufädeln, da von Süden (Bellmund) her, die Autos Stossstange an Stossstange in den Kreisel einfahren (in Spitzenzeiten 40 Fahrzeuge). Nun hat es bei der Einfahrt eine Verkehrsampel. Wenn nach der Zugsdurchfahrt, beim Öffnen der Schranken die südliche Ampel für 15 Sekunden auf Rot stehen bleibt (mittels einer einfachen Verzögerung), könnten die Fahrzeuge aus dem Aalmattenweg in den Kreisel einfahren. Dies ist aus meiner Sicht steuerungstechnisch machbar und würde den Rückstau ins Quartier reduzieren resp. den Verkehrsfluss auf die Hauptstrasse verbessern.

Antwort des Gemeinderates

Mit dem Neubau des Kreisels an der Hauptstrasse wurde die Verkehrssicherheit im Bereich der Querung der ASM-Bahnlinie verbessert. Gleichzeitig zeigt sich insbesondere während der Morgen- und Abendspitzen, dass sich im Aalmattenweg Rückstaus bilden, da das Einfahren in den Kiesel erschwert ist. Der Gemeinderat hat die Situation deshalb gemeinsam mit der Aare Seeland mobil AG (ASM), der Kantonspolizei Bern sowie dem Bundesamt für Verkehr (BAV) vertieft geprüft.

1. Kann eine Ampelbevorzugung des Aalmattenwegs beispielsweise durch eine zeitliche Verzögerung des Verkehrs auf der Hauptstrasse ermöglicht werden?

Die Abklärungen haben ergeben, dass eine technische Anpassung der Bahnübergangsanlage grundsätzlich möglich wäre. Gemäss Rückmeldung der ASM könnte eine Signalverzögerung von bis zu zwölf Sekunden bewilligungsfähig sein. Gleichzeitig weisen sie darauf hin, dass eine Verlängerung der Schliesszeiten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Hauptstrasse und den Kreuzwegkiesel hat und deshalb zunächst verkehrstechnisch beurteilt werden soll.

Der Gemeinderat hat die vorgeschlagene Lösung unter Berücksichtigung der Interessen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden beurteilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Hauptstrasse eine kantonale Hauptverkehrsachse mit einer bedeutenden Verbindungsfunktion darstellt. Eine systematische Verzögerung des Verkehrs auf dieser Achse würde sich bei jeder Bahndurchfahrt negativ auf den Verkehrsfluss auswirken und könnte insbesondere während der Spitzenzeiten zu zusätzlichen Rückstaus führen. Aus diesem Grund verzichtet der Gemeinderat zum heutigen Zeitpunkt auf eine Anpassung der Steuerung der Bahnübergangsanlage.

2. Falls dies nicht möglich ist, bestehen alternative Lösungsmöglichkeiten zur Bevorzugung des Aalmattenwegs?

Der Gemeinderat anerkennt das Anliegen der Interpellation und hat gemeinsam mit dem Kanton Bern als Eigentümer der Hauptstrasse alternative Lösungsansätze geprüft. Gegenstand dieser Abklärungen war insbesondere die Frage, ob mittels einer zusätzlichen Signalisation, beispielsweise mit einem Hinweis auf ein freiwilliges Reissverschlussystem bei Stau, das Einfahren aus dem Aalmattenweg erleichtert werden kann, ohne den Verkehrsfluss auf der Hauptstrasse wesentlich zu beeinträchtigen.

Diese Variante wurde auch seitens des Kantons Bern grundsätzlich als zweckmässig beurteilt, da sie die Verkehrsteilnehmenden auf die Situation aufmerksam macht und an ein freiwilliges Reissverschlussverhalten appelliert. Im Rahmen der Prüfung musste jedoch festgestellt werden, dass auf eine Umsetzung verzichtet werden muss. Gemäss Artikel 101 der Signalisationsverordnung (SSV) sind Signale und Markierungen, die das Bundesrecht nicht vorsieht, unzulässig. Für eine entsprechende Signalisation besteht daher keine ausreichende rechtliche Grundlage.

**Parlamentarischer Vorstoss**

Vorstossart:	Interpellation
Vorstoss-Nr.:	I 157
Richtlinienmotion:	☐
Behandlung im Stadtrat:	17.09.2026
Eingereicht am:	19.03.2026
Eingereicht von:	Edelmann Sasha (FDP), Meier Svenja (SVP), Schwab Martin (SP)
Mitunterzeichnende:	Cura Sasha, Fischer Martin, Friedli Tamara, Gabathuler Leander, Geiser Eliane, Girardin Baumgartner Nadja, Kallen Noemi, Ledermann Philipp, Oehme Marlene, Pauli Pauline, Rued Catherine, Stampfli Christian, Von Aesch Dominik, Weber Sarah
Beschluss Gemeinderat:	18.08.2026
Aktenzeichen:	nid 0.1.6.2 / 10.3
Ressort:	Präsidiales
Antrag Gemeinderat:	Geht an den Stadtrat.

Perspektiven für KMU und lokale Geschäfte

Antrag

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Verfügt die Stadt Nidau über ein übergeordnetes Konzept oder eine Strategie zur Förderung von lokalen KMU und kleineren Läden? Falls ja, wie sieht dieses aus und welche Ziele verfolgt es?
2. Welche offizielle Stelle oder Person innerhalb der Stadtverwaltung ist derzeit für Fragen der lokalen Standortförderung sowie für den Austausch mit lokalen Unternehmen und KMU zuständig?
3. Welche konkreten Massnahmen setzt die Stadt aktuell um, um lokale KMU, Gewerbebetriebe und den Detailhandel zu unterstützen oder zu stärken?
4. Welche zusätzlichen Massnahmen könnte sich der Gemeinderat vorstellen, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Nidau für bestehende und neue KMU zu erhöhen? (z. B. in den Bereichen Nutzung des öffentlichen Raums, Veranstaltungen, Vernetzung, Marketing oder administrative Entlastung)
5. Plant der Gemeinderat künftig neue Initiativen oder Programme zur Förderung des lokalen Gewerbes und der KMU, und wenn ja, in welchem zeitlichen Rahmen könnten solche Massnahmen geprüft oder umgesetzt werden?

Begründung

Ausgangslage

Kleine Läden und lokale KMU prägen das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben in Nidau. Sie sorgen für Arbeitsplätze, beleben die Quartiere und tragen wesentlich zu einem vielfältigen Angebot an Produkten und Dienstleistungen für die Bevölkerung bei. Gleichzeitig stehen viele dieser Betriebe zunehmend vor grossen Herausforderungen – etwa durch verändertes Konsumverhalten, steigende Kosten, Konkurrenz durch Onlinehandel oder strukturelle Veränderungen im Detailhandel.

Für die Attraktivität einer Stadt ist eine lebendige und vielfältige lokale Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Es liegt daher im Interesse der Stadt Nidau, den lokalen KMU gute Rahmenbedingungen zu bieten und ihnen eine klare Perspektive aufzuzeigen.

Ziel der Interpellation

Mit dieser Interpellation soll aufgezeigt werden, wie die Stadt Nidau die Rahmenbedingungen für lokale KMU weiterentwickeln kann, damit auch künftig ein vielfältiges Angebot an Geschäften, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen erhalten bleibt.

Antwort des Gemeinderates

1. *Verfügt die Stadt Nidau über ein übergeordnetes Konzept oder eine Strategie zur Förderung von lokalen KMU und kleineren Läden? Falls ja, wie sieht dieses aus und welche Ziele verfolgt es?*

Der Gemeinderat teilt das Anliegen, die Attraktivität von Nidau durch eine lebendige, vielfältige Wirtschaft zu stärken, und setzt sich für optimale Rahmenbedingungen der lokalen KMU ein. So hat er unter anderem einen lebendigen Ortskern sowie eine aktive Zusammenarbeit und Vernetzung mit den lokalen Akteuren fest in den Legislaturzielen verankert.¹

Bereits im Jahr 2014 liess der Gemeinderat – basierend auf einem Postulat – eine Strategie gegen das «Lädelisterben» in der Altstadt entwickeln. Der Bericht kam zum Schluss, dass nur eine Projektrealisation auf dem Bahnhofgebiet eine nachhaltige Impulswirkung für das Stedtli erzielen kann; das übergeordnete Ziel müsse die Bündelung der Kräfte im Stedtli sein.² Diese Massnahme wird seither namentlich im Rahmen der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Bahnhofgebiet kontinuierlich weiterverfolgt und weiterentwickelt. Neben diesem zentralen Grundlagenbericht bestehen weitere wichtige Überlegungen zum Thema³, und die Stadt Nidau setzt bereits heute im Alltag zahlreiche Massnahmen um. Dennoch fehlte bislang ein schriftliches Konzept für die Wirtschaftsförderung an sich. Der Gemeinderat nimmt den aktuellen Vorstoss zum Anlass, das bestehende Engagement in einem kurzen Konzept zu bündeln und transparent aufzuzeigen. Das Konzept steht auf der Webseite der Stadt Nidau zur Verfügung⁴.

¹ Legislaturziele 2026 bis 2029: [Legislaturziele - Stadt Nidau](#)

² Strategie gegen das Lädelersterben in der Altstadt von Nidau, InterUrban, 2014

³ U.a. Städtebauliches Leitbild, 2013 und darauf basierende Stadtentwicklung und Ortsplanungsrevision.

⁴ [Wirtschaftsstandort - Stadt Nidau](#)

2. *Welche offizielle Stelle oder Person innerhalb der Stadtverwaltung ist derzeit für Fragen der lokalen Standortförderung sowie für den Austausch mit lokalen Unternehmen und KMU zuständig?*

Gemäss Artikel 35 der Verordnung über die Verwaltungsorganisation ist innerhalb der Stadtverwaltung die Stadtschreiberin und Stadtverwalterin für die Aussenkontakte und die Wirtschaftsförderung zuständig. Diese Aufgaben gehören zum Ressort Präsidiales, dem der Stadtpräsident vorsteht.

3. *Welche konkreten Massnahmen setzt die Stadt aktuell um, um lokale KMU, Gewerbebetriebe und den Detailhandel zu unterstützen oder zu stärken?*

Wie im Wirtschaftsförderungskonzept aufgezeigt wird, ist die Nidauer Wirtschaft geprägt von einer tiefen historischen Verwurzelung von Industrie und Gewerbe, dem dynamischen Potenzial moderner Innovations-Cluster und einer starken regionalen Einbindung. Um diese Qualitäten langfristig zu sichern und zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln, fokussiert sich die Wirtschaftsförderung der Stadt Nidau auf zwei zentrale Pfeiler mit entsprechenden Zielen und Massnahmen:

Pfeiler 1: Bestandspflege lokaler KMU und Stärkung des historischen Kerns

Ziel: Positionierung des Stedtli als lebendiger Begegnungs- und Wirtschaftsraum für Handwerk, Detailhandel, Gastronomie sowie Beauty- und Lifestyle.

a) Attraktivierung und Belebung des Zentrums

Teilziel: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie Positionierung als lebendiger Ort und Stärkung der Sichtbarkeit.⁵

Massnahmen:

- Kontinuierliche Aufwertung des Stedtli (z.B. erfolgte Neugestaltung Stadtplatz)
- Saisonale Akzente (Blumenschmuck, Weihnachtsdekoration) zur Schaffung eines attraktiven Verkaufserlebnisses für den lokalen Konsum- und Dienstleistungssektor.
- Unterstützung von frequenzbringenden Veranstaltungen (u.a. Stedtlifest, Zibelemärit, Weihnachtsmarkt) sowie gezielte Kommunikationsmassnahmen zur Steigerung der Sichtbarkeit und Attraktivität des Zentrums.
- Unterstützung von weiteren privaten Initiativen wie beispielsweise der Idee des «Märit plus», um den Stadtplatz zusätzlich zu beleben und den Wochenmarkt in seiner Funktion als Frequenzbringer zu stärken.
- Entwicklung Bahnhofgebiet und Vorstadt Süd als frequenzbringende Ankerpunkte mit hoher Aufenthaltsqualität.

b) Netzwerk und Dialog

Teilziel: Stärkung der Zusammenarbeit und des Informationsflusses.

Massnahmen:

- Durchführung und Besuch von regelmässigen Netzwerkanlässen für lokale Wirtschaftsakteure in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbeverein KMU Nidau Ipsach und Umgebung (KMU NIU) sowie im Turnus mit den beteiligten

⁵ Vgl. Legislaturziele 2026 bis 2029

Gemeinden, um Synergien optimal zu nutzen und den branchenübergreifenden Dialog zu stärken.

- Organisation von Baustellencafés für einen transparenten Informationsfluss bei anstehenden Projekten zur vorausschauenden Planung und Minimierung von Einschränkungen während Bauphasen.
- Proaktiver Dialog mit lokalen Immobilien- und Grundeigentümerschaften zur Sensibilisierung für ihren Beitrag zur Vermeidung von strukturellem Leerstand, zur Anreizschaffung für private Investitionen und für ein attraktives Ortsbild.

c) **Gewerbefreundliche Rahmenbedingungen**

Teilziel: Administrative Entlastung, attraktive Erreichbarkeit und Stärkung der lokalen Wertschöpfung.

Massnahmen:

- Erlass der Gebühren für den Wochenmarkt sowie für Trottoirwirtschaften und -nutzungen im Zentrum (aktuell bis Ende 2027).
- Attraktive Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten: Bereitstellung von öffentlichen Kundenparkplätzen, Angebot Mietparkplätze für Mitarbeitende, optimale ÖV-Anbindung, Attraktivierung für Velo- und Fussverkehr sowie Beratung und Unterstützung bei der Förderung nachhaltiger Mobilität.
- Berücksichtigung lokaler Betriebe bei städtischen Aufträgen, soweit konform mit Beschaffungsrecht und Wirtschaftlichkeitsprinzip.
- Einsatz der Stadtverwaltung Nidau als offizielle Verkaufsstelle für KMU-Gutscheine zur Unterstützung der lokalen Geschäfte (direkter Bezug bei der Verwaltung und Einlösung in zahlreichen Fachgeschäften).

Pfeiler 2: Weiterentwicklung der Industrie- und Gewerbestandorte

Ziel: Pflege und qualitative Weiterentwicklung der Industrie- und Gewerbestandorte zur Stabilisierung sowie zur langfristigen Verbreiterung der städtischen Steuerbasis.

a) **Standortsicherung und Festigung der Standorttreue**

Teilziel: Sicherung der Standorttreue ansässiger Unternehmen und proaktive Verhinderung von Abwanderungen.

Massnahmen:

- Regelmässiger, strukturierter Austausch mit Fokus auf die umsatz- und wertschöpfungsstarken Unternehmen in Nidau, mit dem Ziel, betriebliche Bedürfnisse (z. B. Flächenbedarf) frühzeitig zu erfassen und die Standorttreue langfristig zu sichern.
- Zusammenarbeit mit den regionalen Schlüsselakteuren wie insbesondere der Standortförderung des Kantons Bern und der Wirtschaftskammer Biel-Seeland (WIBS).

b) **Zukunftsgerichtete Weiterentwicklung**

Teilziel: Aufwertung und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung bestehender Standorte zur Sicherung des Bestands und zur Ermöglichung mittelfristiger Neuansiedlungen.

Massnahmen:

- Frühzeitiger, kontinuierlicher und konstruktiver Austausch mit Eigentümerschaften.
- Unterstützung im Rahmen der Möglichkeiten sowie Vernetzung und Zusammenarbeit mit den regionalen Schlüsselakteuren.
- Stadtentwicklung gemäss den Legislaturzielen vorantreiben.⁶

4. *Welche zusätzlichen Massnahmen könnte sich der Gemeinderat vorstellen, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Nidau für bestehende und neue KMU zu erhöhen? (z. B. in den Bereichen Nutzung des öffentlichen Raums, Veranstaltungen, Vernetzung, Marketing oder administrative Entlastung)*

Der Gemeinderat erkennt insbesondere Potenzial darin, die bisherigen Massnahmen zu bündeln, was mit dem neu vorliegenden Konzept erfolgte. Dies trägt wesentlich zur Transparenz bei, verdeutlicht die strategische Ausrichtung und ermöglicht lokalen Betrieben zusätzliche Planungssicherheit und Verlässlichkeit.

5. *Plant der Gemeinderat künftig neue Initiativen oder Programme zur Förderung des lokalen Gewerbes und der KMU, und wenn ja, in welchem zeitlichen Rahmen könnten solche Massnahmen geprüft oder umgesetzt werden*

Das Konzept baut auf einem sehr aktiven Fundament auf. Die Stadt Nidau setzt eine Vielzahl von Massnahmen um, die nun noch gezielter und strukturierter umgesetzt werden. Aktuelle Beispiele für die aktive Umsetzung sind unter anderem die Lancierung eines Standortvideos auf eine externe Anfrage hin, welches die digitale Präsenz sowie die Standortattraktivität stärken und die bestehenden Kommunikationsmassnahmen ergänzen soll, die Prüfung der Unterstützung der Idee «Märit plus» und das Vorantreiben der Stadtentwicklung im Bereich des Bahnhofgebiets und der Vorstadt Süd. Durch die weitere Stärkung des Dialogs und des Zusammenhalts bewahrt sich Nidau seinen einzigartigen Charakter: Der Gemeinderat schätzt die grosse Dynamik unseres Stedtli als schönen Standort mit Charme, der auf einer langen Tradition, einem belebten Kern und einer vielfältigen wirtschaftlichen sowie gesellschaftlichen Struktur basiert.

⁶ Vgl. Legislaturziele 2026 bis 2029