



STADT NIDAU

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

Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV) Zweite öffentliche Mitwirkung



Nidau, [4. Juni 2024](#)

Impressum

Auftraggeber
Stadt Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Auftragnehmer
BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung
Philipp Hubacher
Bernhard Leder

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand	1
1.1 Ausgangslage: Teilgrundordnung Altstadt.....	1
1.2 Anlass.....	1
1.3 Planungsgebiet.....	1
1.4 Planungsorganisation.....	3
2. Übergeordnete Rahmenbedingungen	4
2.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS).....	4
2.2 Bauinventar.....	4
2.3 Richtplan Kanton Bern.....	5
2.4 RGSK Biel-Seeland & Agglomerationsprogramm Biel/Lyss.....	5
2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge.....	7
2.6 Stadt Nidau.....	8
2.7 Totalsanierung Bahnhof Nidau.....	14
3. Planungsziele	15
4. Räumliche Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets	16
4.1 Ausgangslage, Ablauf und Organisation.....	16
4.2 Variantenstudium.....	16
4.3 «Bisherige» Leitlinien der räumlichen Entwicklung.....	19
4.4 Neuausrichtung nach erster Mitwirkungsaufgabe	21
5. Planungsmaßnahme: Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet»	22
5.1 Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt».....	22
5.2 Teilzonenpläne TGO «Altstadt».....	22
5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen.....	23
6. Auswirkungen der Planung und planerische Beurteilung	26
6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen.....	26
6.2 Siedlungsentwicklung.....	27
6.3 Ortsbild.....	27
6.4 Verkehr und Umwelt.....	28
6.5 Störfallvorsorge.....	29
7. Planerlassverfahren	30
7.1 Wahl des Verfahrens.....	30
7.2 Erste öffentliche Mitwirkung	30
7.3 Zweite öffentliche Mitwirkung	30
7.4 Kantonale Vorprüfung.....	31
7.5 Öffentliche Auflage.....	31
7.6 Beschluss.....	31
Anhang	33
Anhang 1 Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau».....	33
Anhang 2 Kurzbericht Koordination Raumplanung – Störfallvorsorge.....	35
Anhang 3 Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)	36

1. Planungsgegenstand

1.1 Ausgangslage: Teilgrundordnung Altstadt

Baurechtliche Grundordnung

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

Ortsplanungsrevision ab 2011: Teilgrundordnung «Altstadt»

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

1.2 Anlass

Erlass TGO Altstadt ohne ZPP 5 Bahnhofsgelände

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

1.3 Planungsgebiet

Planungsgebiet

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

Parzelle GB Nr.	Fläche innerhalb Planungsgebiet	Bemerkungen
451		
539		Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet
1185		Verkehrsfläche, teilweise in Gebiet
1248		Bahnhof, teilweise in Gebiet
1331		teilweise in Gebiet

1.4 Planungsorganisation

Planungsorgane der Stadt Nidau

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

Stadtrat

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

Planungsausschuss

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

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

Die beauftragten Planer (BHP Raumplan 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 Bahnhofbereich»

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

Gebiet 1 «Altstadt»

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



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

2.2 Bauinventar

Baugruppe A
«Nidau Stadtkern»

In Anlehnung an das ISOS-Gebiet 1 wurde für die Altstadt 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. Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich zudem die Brückenbrüstung von 1845 (erhaltenswertes Objekt; K-Objekt). Unmittelbar angrenzend bilden die beiden schützenswerten Objekte Hauptstrasse 46 (heutige BEKB) und 73 (heutige Bibliothek) das südliche Tor zur Altstadt.

attraktiven Lebens- und Naturraum sowie als Wirtschaftsstandort zu stärken. Als regionaler Richtplan dient das RGSK als gemeinsame Leitplanke für die räumliche Entwicklung in der Region Biel-Seeland und als behördenverbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden.

RGSK Biel-Seeland der 3. Generation

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

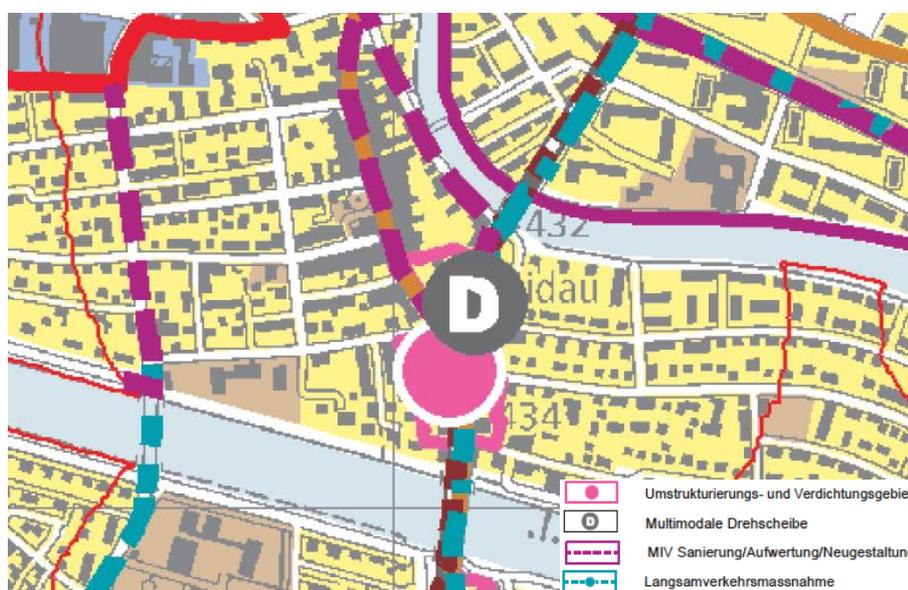


Abb. 4 Ausschnitt aus der Übersichtskarte RSGK Biel-Seeland 3. Generation (2021).

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

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

Prüfung eingereicht. Der definitive Prüfbericht des Bundes wird voraussichtlich im März 2023 vorliegen.

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

Auch im AP 4 ist das Planungsgebiet Bestandteil eines «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiets» (S-UV.1.22 Nidau Bahnhof; inkl. Vorstadt Süd; vgl. Abb. 5). Das Gebiet weist den Koordinationsstand «Festsetzung» und einen «A-Horizont (2024 – 2027)» auf. Dabei sind im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision Umsetzungsmassnahmen zu prüfen. Das Gebiet bildet den Auftakt zum dicht genutzten Stadtzentrum von Nidau (Altstadt) und bietet Potenzial für eine städtebauliche Verdichtung und Aufwertung mit Zentrumsnutzungen. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr soll der Bahnhof Nidau zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden (Massnahme «Gesamtkoordination Bahnhof Nidau»; KM-Mu.7). Dabei sollen insbesondere die Neugestaltung des Verkehrsknotens auf der Hauptstrasse (Kreisel), der Neubau der Perronanlage und Technikgebäude sowie eine provisorische Parkierung und 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-Ausbauschnitt 2035¹ beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP- Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen wird.



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

2.5 Eidgenössische Störfallvorsorge

*Koordination Störfall-
vorsorge und Raumpla-
nung*

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

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

der Ortsplanungsrevision berücksichtigt und mit der kommunalen Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

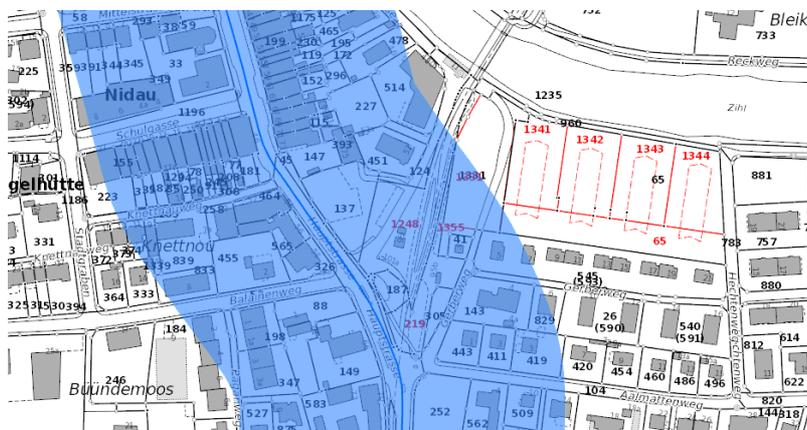


Abb. 6 Ausschnitt aus der Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung (Geoportal Kt. Bern).

*Konsultationsbereich
Strasse*

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

2.6 Stadt Nidau

2.6.1 Städtebauliches Leitbild «Lebensraum Nidau»

*Behördenverbindliches
Planungsinstrument*

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

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

Ziele der räumlichen Entwicklung

1) *Nidau als Teil der
Kernstadt festigen*

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

4) *Verkehr für
Urbanität nutzen*

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

Städtebauliches Leitbild

Gebietsspezifische Leitlinien

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

B) Altstadt lebendig erhalten

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

C) Altstadt ergänzen und verdichten

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

D) Südliche Vorstadt strukturieren

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



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

Ziele für Teilraum D

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

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

Handlungsanweisungen

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

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

2.6.2 Ortsplanungsrevision

Aufteilung in Teilräume

Ortsplanungsrevision mit verschiedenen Teilgrundordnungen

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

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

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.

Umstrukturierungsgebiet Mischnutzung

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

2.6.3 Geltende baurechtliche Grundordnung: TGO Altstadt

Planungsgebiet sistiert

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

Zonenplan 1980 und Überbauungsplan Kernzone 1986

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

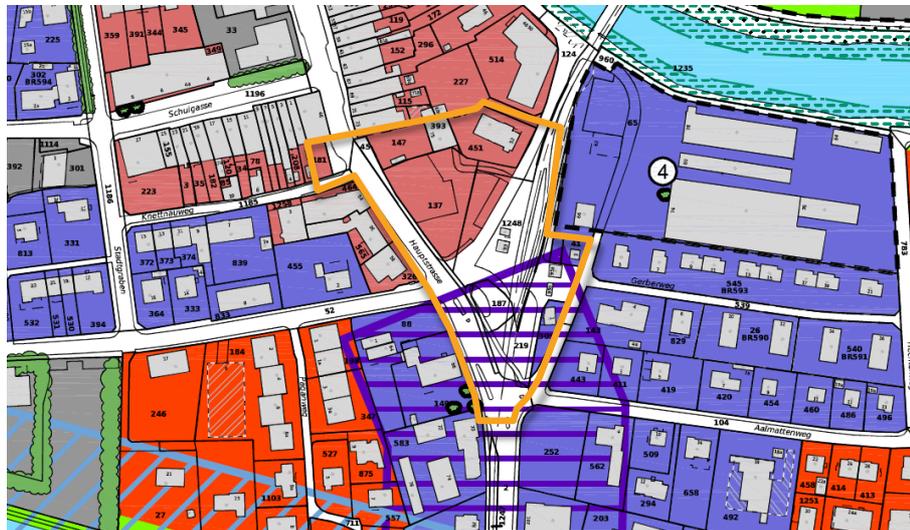


Abb. 8 Auszug aus dem digitalisierten Zonenplan der Stadt Nidau (genehmigt 29.10.80). Planungsgebiet orange umrandet.



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

Änderungen seit Genehmigung 1980/1986

Am Zonenplan wie auch am Überbauungsplan Kernzone wurden seit Ende 80er-Jahre mehrere Änderungen vorgenommen. Für das vorliegende Planungsgebiet «Bahnhofgebiet» von Relevanz sind die Änderungen am Überbauungsplan im Gebiet «C» sowie «D» vom 29.08.2004, resp. 22.04.1993. Für Gebiet D mit den Parzellen 393 und 451 wurde 1993 eine eigene Überbauungsordnung erlassen (vgl. Abb. 10). Die bislang gültige UeO für Gebiet C vom 19. Mai 1989 wurde 2004 aufgehoben und im Gegenzug die neue Zone mit Planungspflicht Gebiet C «Bahnhofgebiet» erlassen (vgl. Abb. 11).

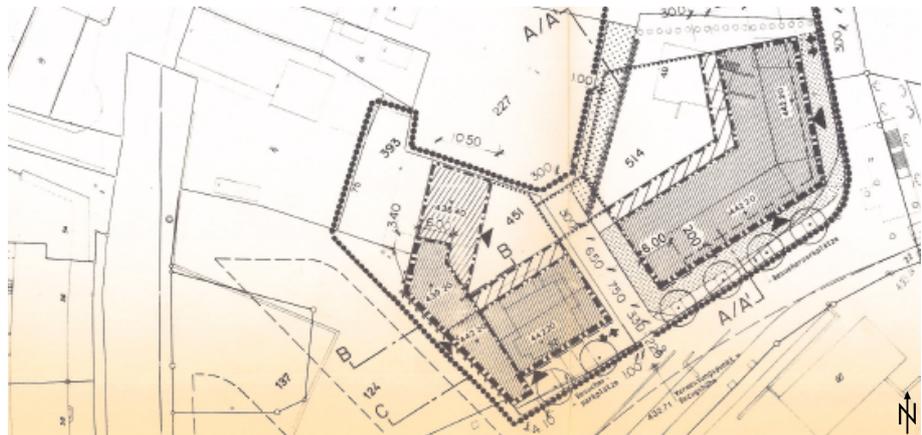


Abb. 10 Auszug aus dem Überbauungsplan der Überbauungsordnung Gebiet D (genehmigt 22.04.1993).

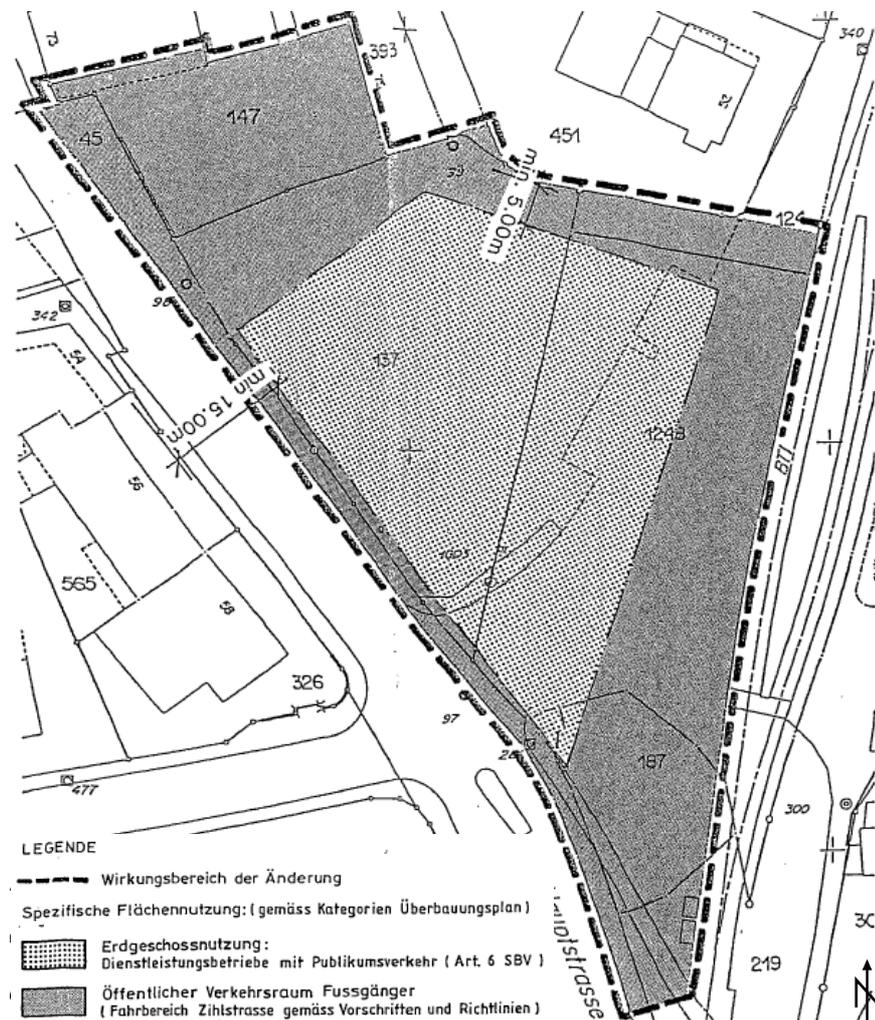


Abb. 11 Zonenplanänderung und Änderung des Überbauungsplanes mit SBV Kernzone. Erläss neue Zone mit Planungspflicht Gebiet C «Bahnhofgebiet».

2.7 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. Die Massnahmen konnten in der Intensivbauphase im Jahr 2023 weitestgehend realisiert werden.

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 Kreisell mit Bahnschranken, Aufhebung von zwei weiteren Bahnübergängen
- korrekte und sichere Trennung von Schiene und Strasse
- kompatibel für einen zukünftigen Doppelspurausbau Richtung Biel
- gemeinsamer Neubau der städtischen Trafostation mit Relaisraum/Gleichrichter asm

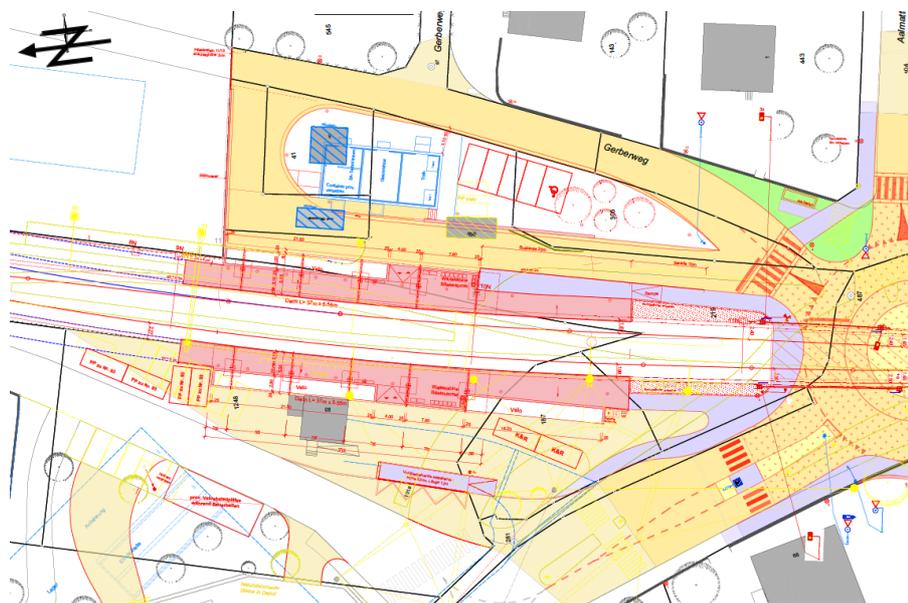


Abb. 12 Situationsplan «Publikumsanlage» Bahnhof Nidau; Auflageprojekt (Stand: 06.10.20)

3. Planungsziele

Planungsziele

Für das im Rahmen des Erlasses der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» sistierte Bahnhofgebiet sollen nun die Voraussetzungen für eine zweckmässige Überbauung unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Rahmenbedingungen geschaffen werden. Gestützt auf die Ergebnisse der «räumlichen Leitlinien zur Entwicklung des Bahnhofgebiets» (vgl. Kapitel 0) und [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 Stedtli \(Altstadt\) durch Schaffung attraktiver und gut gestalteter Frei- und Aussenräume](#).
- Abstimmung [der](#) städtebauliche 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, das Massnahmenkonzept Zihlstrasse sowie die 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 – Obergeringenieurkreis 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.

Städtebau

Städtebauliches Variantenstudium

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



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

Varianten

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

Vier Erschliessungsvarianten

Verkehr

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

Bahnhofknoten

Für den Bahnhofknoten (Hauptstrasse südlich des Bahnhofs, Verzweigung Aalmattenweg) wurden die beiden Varianten lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und Kreiselpunkt 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 «räumliche Leitlinien» zur Entwicklung des Bahnhofgebiets die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit dem Bahnhofsgelände nochmals überprüft wurden. Es wurden sechs Varianten Anhand derselben Kriterien, wie für die Erschliessungsvarianten des Bahnhofsgeländes, beurteilt.

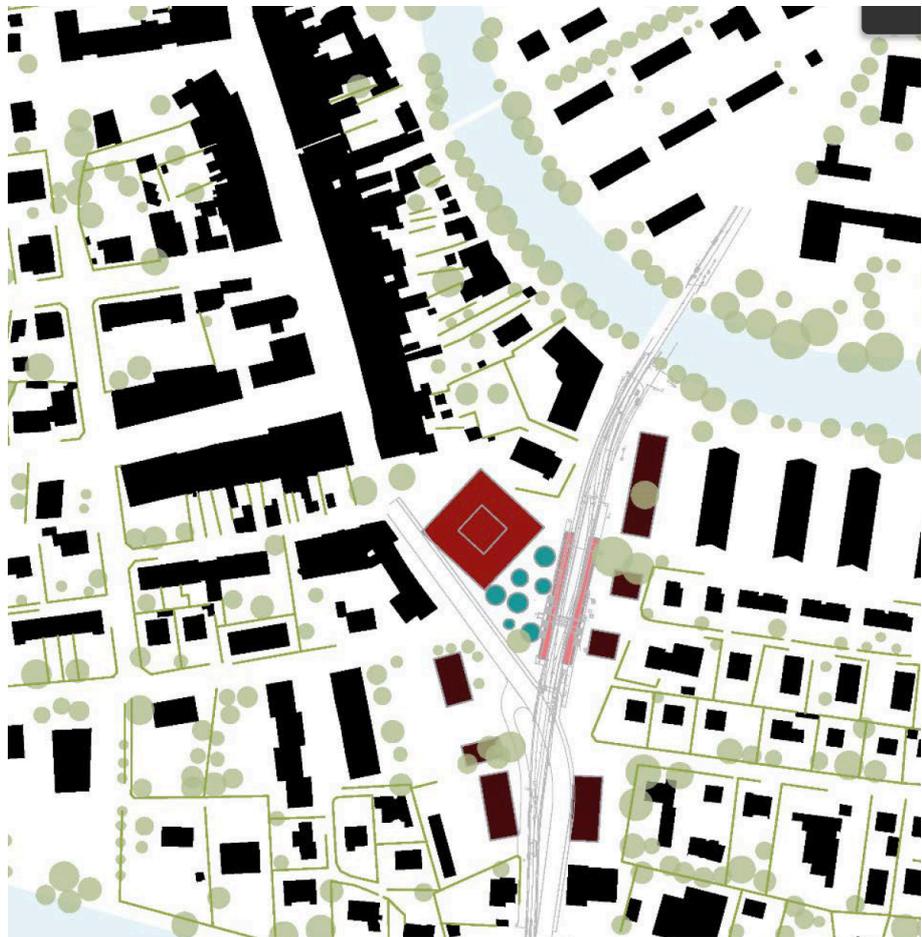
Erkenntnisse Variantenstudium

Abb. 14 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 Stedtli, eine bessere Fassung des Bibliotheksplatzes sowie der Hauptstrasse und die Schaffung eines räumlich attraktiven Bahnhofplatzes südlich des Baukörpers.
- Aus städtebaulichen Aspekten wurde die Kreisellösung bevorzugt und weiterverfolgt. Mit dem Kreisel ist u.a. eine Verschiebung des Gerberwegs möglich, was langfristig eine quartierabschliessende Bebauungsstruktur des Aalmattenquartiers ermöglicht.
- Aus der Prüfung von Alternativen für die Erschliessung des Gebietes Aalmatten, unter Anbetracht der zu bevorzugenden Kreisellösung, resultierte die Erkenntnis, dass das Gebiet nur über den Gerberweg erschlossen werden sollte.

4.3 «Bisherige» Leitlinien der räumlichen Entwicklung

Warum «bisherige» Leitlinien ? Es sei an dieser Stelle bereits vermerkt, dass im Nachgang zur ersten öffentlichen Mitwirkung nach Konsultation des Stadtrats Nidau vom 14. März 2024 eine Weichenstellung auf konzeptioneller Ebene vorgenommen wird. Das Konzept mit einem Einzelbaukörper (wie nachstehend dargestellt) wird auf Stufe der baurechtlichen Grundordnung (ZPP 5) nicht als städtebauliche Grundlage verankert. Das städtebauliche Konzept wird demgegenüber auf Stufe ZPP 5 offen gelassen. Für Details wird auf Kap. 4.4 Neusanierung nach erster Mitwirkungsaufgabe verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen sind jedoch zum Verständnis und die Leseart des Planungsgebiets wichtig und dokumentieren überdies den Planungsprozess.

Leitplan Bahnhof 2020

Anhand des Variantenstudiums und der gewonnenen Erkenntnisse wurden Leitlinien für die räumliche Entwicklung erarbeitet und diese in einem Leitplan 2020 verortet und dargestellt (vgl. Abb. 15). 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.

Einzelbaukörper

Städtebau und Freiräume

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

Bibliotheksplatz

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

Neuer Bahnhofplatz

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

Abbruch Gebäude

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

Aufwertung Strassenraum

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

LEGENDE

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



nitt aus dem «Leitplan der räumlichen Entwicklung» für das Bahnhof-26. Februar 2018; planteam s).

Erschliessung und Verkehr

Umgestaltung Knoten als Kreiselanlage

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

*Erschliessung
Bahnhofsgebiet*

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

Erschliessung Quartiere

Die Erschliessung des Aalmattenquartiers soll künftig über den Bahnhofknoten 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 Bahnhofsgebiet als bedeutsamer öffentlicher Ort im Fokus unterschiedlichster Interessen steht und zahlreiche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Trotz dem erarbeiteten Konzept als Resultat eines breiten Variantenstudiums sollen die erarbeiteten Rahmenbedingungen in den ZPP-Bestimmungen genereller gehalten werden. Das städtebauliche Konzept soll daher erst nach Erlass der ZPP im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens bestimmt und anschliessend mit der Überbauungsordnung festgelegt und öffentlich-rechtlich erlassen werden.

*Durchführung qualitäts-
sicherndes Verfahren*

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

*Bestehende
Rahmenbedingungen*

In der ZPP werden jedoch Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze, die aufgrund der umfangreichen Vorstudien als gefestigt gelten, zu denen sich ein politischer Konsens abzeichnet oder die sich aus den Infrastrukturprojekten ableiten, weiterhin berücksichtigt. Es sind dies Aspekte wie die Ziele zur städtebaulichen Entwicklung im 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 Bahnhofsgebiets 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. Planungsmassnahme: Zone mit Planungspflicht 5 «Bahnhofgebiet»

5.1 Baurechtliche Teilgrundordnung «Altstadt»

Aufbau und Struktur

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

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

Erlass Zone mit Planungspflicht ZPP

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

5.2 Teilzonenpläne TGO «Altstadt»

Nutzungszonen- und Bauzonenplan

Festlegung ZPP 5 im Nutzungs- und Bauzonenplan «Altstadt»

Der Perimeter für die neue ZPP Nr. 5 «Bahnhofgebiet» wird im Nutzungs- sowie Bauzonenplan der Teilgrundordnung «Altstadt» festgelegt. Der ZPP-Perimeter umfasst das in Kapitel 1.3 definierte Planungsgebiet. Zudem wird die ZPP 5 «Bahnhofgebiet» in **zwei** Sektoren unterteilt. Dies ermöglicht

innerhalb der ZPP 5 pro Teilgebiet spezifische Bestimmungen zu formulieren (siehe Kapitel 5.3). Die Planung von Sektor B² richtet sich vornehmlich nach dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau» (vgl. Kapitel 2.7 sowie Auszug in Anhang 1).

Abgrenzung Sektoren	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»

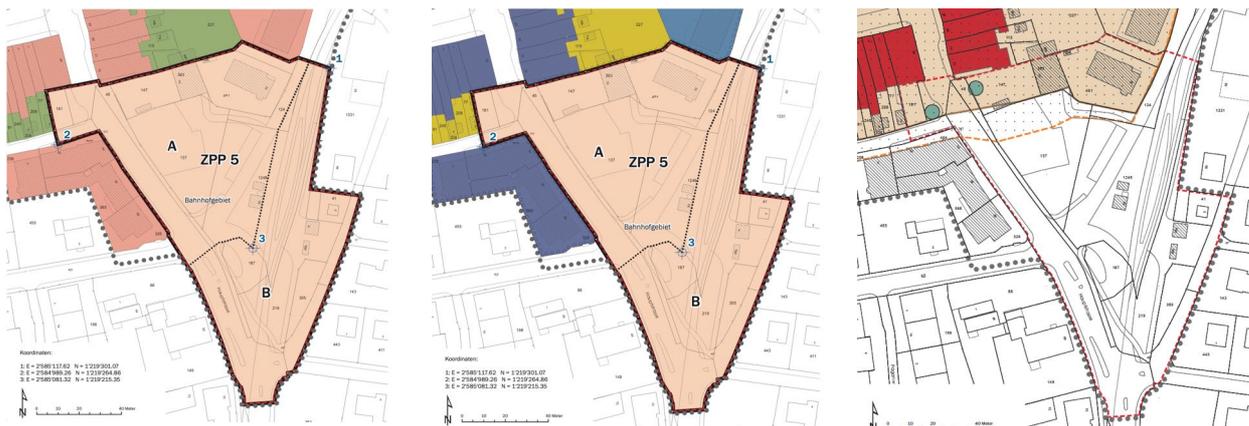


Abb. 16 Festlegung der ZPP 5 «Bahnhofgebiet im Nutzungszone- (links) und Bauzoneplan (Mitte) der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt». Rechts Ausschnitt des bereits rechtskräftigen Schutzplans «Altstadt».

Schutzplan

Schutzplan Altstadt genehmigt

Mit Genehmigung vom 16.10.2020 der baurechtlichen Teilgrundordnung «Altstadt» wurde der Schutzplan und damit auch die Inhalte im Bereich des Perimeters der ZPP 5 bereits in Kraft gesetzt. Der Ausschnitt des Schutzplans liegt den Teilzonenplänen hinweisend bei. Gemäss Schutzplan befinden sich im nördlichen Bereich der ZPP 5 das Ortsbildschutzgebiet (Altstadt), ein archäologisches Schutzgebiet sowie zwei geschützte Bäume.

5.3 Ergänzung Teilbaureglement: ZPP-Bestimmungen

Allgemein

Im Anhang 1 zum Teilbaureglement Altstadt werden die Bestimmungen für die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» festgelegt. Die ZPP-Vorschriften wurden dabei nach den neuen Begriffen und Messweisen gemäss Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) formuliert. Auf Wiederholungen von übergeordnetem Recht wurde möglichst verzichtet.

Planungszweck

Der Planungszweck bezeichnet das Ziel und die planerische Absicht der Zone mit Planungspflicht ZPP 5 «Bahnhofgebiet». **Mit der Umsetzung der ZPP 5 wird eine Neuordnung und stadträumliche Aufwertung des Bahnhofgebiets im Vorstadtbereich bezweckt. Angestrebt wird eine qualitätsvolle, verdichtete und gemischt-genutzte Bebauung im Bereich des Bahnhofsplatzes mit Ansiedlung einer Detailhandelseinrichtung, einer für die Öffentlichkeit**

² in erster Mitwirkung Sektor C

	<p>zugänglichen Parkierung (Sektoren A, und der Schaffung von attraktiven öffentlichen Freiraumen. Die ZPP fordert</p> <p>Entwicklung mit den Massnahmen des «PGV Totalsanierung Bahnhof Nidau», des «BGK Ortsdurchfahrt Nidau», des Massnahmenkonzepts Zihlstrasse und der Überbauungsordnung Aalmatten.</p>
<p><i>Qualitätssicherung</i></p>	<p>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).</p>
<p><i>Art der Nutzung / ES</i></p>	<p>Innerhalb der gesamten ZPP 5 «Bahnhofsbereich» 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.</p> <p>Zur Attraktivierung und Belebung des Stadtraums sind in Sektor A in den Erdgeschossen («1. Vollgeschoss») ausschliesslich publikumsorientierte Nutzungen wie bspw. Detailhandel, Verkauf, Gastronomie sowie private und öffentliche Dienstleistungen 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».</p>
<p><i>Mass der Nutzung</i></p>	<p>Das Mass der Nutzung ergibt sich aus den Potenzialen des Gebiets unter Berücksichtigung der maximalen Gesamthöhe von Gebäuden sowie der Berücksichtigung der massgebenden Abstände.</p> <p>Für den Sektor A wird eine maximale G_{Fo} von 7'000 m² festgelegt. Dieses Gesamtmass umfasst sowohl die Potenziale einer Ersatzneubebauung auf Parzelle 451 (Zihlstrasse 52) wie auch der übrigen Flächen im Sektor A.</p> <p>Dieses maximale Nutzungsmass kann mit Nachweis einer ortsverträglichen Lösung im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens um maximal 15% erhöht werden. Für Verkaufsnutzungen inkl. publikumsorientierten und Detailhandelseinrichtungen ist eine G_{Fo}² 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 überwiegend dem Detailhandel/Verkauf dient. Die Erstellung von Attika- und Dachgeschossen ist nicht zulässig. Damit technische Dachaufbauten optisch und architektonisch optimal in die Neubaute integriert werden, werden entsprechende spezifische Masse festgelegt und Vorgaben zur Gestaltung formuliert («Gestaltungsgrundsätze»).</p>

- **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. Insbesondere für den Bereich östlich der Geleise werden in den ZPP-Bestimmungen trotzdem spezifische Nutzungsmasse festgelegt. Die baupolizeilichen Masse (Höhen, Längen und Abstände), die zulässige GFZo von max. 1.30 und zulässigen maximal drei Vollgeschosse richten sich nach den Bestimmungen der «Bauzone 3» der östlich anschliessenden baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet».
- **Untergeschosse und unterirdische Bauten**
- Im Sektor A soll eine öffentlich zugängliche, unterirdische Parkieranlage 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 Stedtle. Namentlich gilt es das ISOS und die Torsituation zur Altstadt zu berücksichtigen, Qualitäten im öffentlichen Raum (neue Plätze, Aufwertung Strassenraum) zu schaffen und die Umgebungsgestaltung im Sektor **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. 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**
- Sämtliche für die Nutzung von Gebäuden im Sektor A notwendigen Parkierungsflächen sind unterirdisch anzuordnen und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Ohne Neubebauung des Sektors A sind max. 20 oberirdische Parkplätze zulässig. Die Anlieferung und Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Hauptstrasse her über den Bahnhofsplatz und ist im Gebäude zu integrieren. Bei einer Bebauung des Sektor A ist die Zihlstrasse auf Höhe der Parzelle Nr. 451 für den MIV-Durchgangsverkehr zu sperren. Die Lage der neuen Haltestelle «Bahnhof Nidau» sind mit der Gestaltung des öffentlichen Raums einschliesslich dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Ortsdurchfahrt Nidau sowie der Umgestaltung des südlichen Gerberwegs mit der Überbauungsordnung «Aalmatten» abzustimmen. Sämtliche Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Erschliessung und dem Betrieb des Bahnhofs

Nidau³ werden im «Plangenehmigungsverfahren Totalsanierung Bahnhof Nidau» geregelt.

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 an den «Nahwärmeverbund mit erneuerbarer Energie» (Seewasser). Die ZPP 5 «Bahnhofgebiet» liegt ausserhalb des Perimeters. Gemäss Art. 313 Abs. 5 TBR kann die Gemeinde aber auch für weitere Gebiete eine Anschlusspflicht erlassen. Für eine Bebauung im Sektor A ist der Gemeinde eine sparende und umweltschonende Energieverwendung ein Anliegen. Entsprechend gelten Art. 312 und 313 TBR bestimmungsgemäss.

Flucht- und Rettungswege

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

6. Auswirkungen der Planung und planerische Beurteilung

6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen

Raumplanungsgesetz

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

Siedlungsentwicklung

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

Ortsbild

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

³ 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.

6.2 Siedlungsentwicklung

*Kantonaler Richtplan,
RGSK*

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

*Städtebauliches Leitbild
«Lebensraum Nidau»*

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

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

6.3 Ortsbild

*Berücksichtigung ISOS
und Bauinventar*

Die räumlichen Leitlinien zeigen eine urbane Entwicklung auf, mit welcher unter Berücksichtigung des kulturhistorischen Kontextes für das Bahnhofsgebiet neue städtebauliche Qualitäten und attraktive Freiräume geschaffen werden können. Die baulichen und gestalterischen Lösungen tragen der «Aufnahmekategorie b» und dem dazugehörigen Erhaltungsziel Rechnung.

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 auch 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

Verkehr

Erschliessung und Verkehr

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

Verkehrsaufkommen

Im Bereich **des Sektors A der ZPP 5** beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Hauptstrasse gemäss Geoportal des Kantons Bern heute rund 17'400 Fahrzeuge pro Tag. Mit den neuen Nutzungen in Sektor A der ZPP 5 (Verkauf, Dienstleistungen, Gewerbe sowie Wohnen) ist zudem eine der Öffentlichkeit zugängliche unterirdische Parkierung vorgesehen. Die genaue Nutzungsverteilung sowie die Dimensionierung der öffentlichen Parkierung sind noch nicht geklärt. Damit lässt sich das künftige Fahrtenaufkommen nur schwer abschätzen. Auch wenn das 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

<i>Verkehrsmassnahmen im Umfeld</i>	Einwohnenden und Arbeitsplätze der Ortsplanungsrevision (Basis Potenzialstudie SEin) ermittelt (Anhang 1-GVK). Für die Kennwerte der Fahrtenenerzeugung wurde hierbei mit Erfahrungswerten gearbeitet. Gemäss Fahrtenberechnung ist im Umfeld des Bahnhofs, resp. der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» mit rund 580 Bewegungen pro Tag zu rechnen.
<i>Lärm</i>	Im Umfeld der ZPP 5 «Bahnhofgebiet» werden aktuell mehrere verkehrliche Massnahmen umgesetzt. Gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau (GR-Beschluss vom 12. Mai 2020) soll auf der Zihlstrasse als zentrumsbezogener Naherholungsbereich langfristig die Einführung einer Begegnungszone umgesetzt werden (Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse). Im Übergang Bahnhofplatz/Zihlstrasse ist im Rahmen der Totalsanierung Bahnhof Nidau und im Zusammenhang mit der Erschliessung Moserareal eine Sperrung für den MIV vorgesehen. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Nidau (Hauptstrasse Altstadt) soll zudem die Dominanz des MIV vermindert, das Queren und Abbiegen für den Langsamverkehr und eine gestalterische Aufwertung vorgenommen werden (Massnahme MIV-0-2 RGSK Biel-Seeland). Die Zuständigkeit obliegt hierbei beim Kanton.
<i>Luft</i>	Luft und Lärm
<i>Lärm</i>	Innerhalb der gesamten ZPP 5 «Bahnhofgebiet» gelten die Bestimmungen der Mischzone B gemäss Art. 202 TBR «Altstadt». Für das Planungsgebiet soll damit die Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III gelten. Im Rahmen der verkehrlichen Abklärungen sind die Auswirkungen auf den Umweltbereich Lärm auf Stufe Überbauungsordnung zu untersuchen.
<i>Luft</i>	Durch die neue ZPP 5 «Bahnhofgebiet» sind keine wesentlichen negativen Entwicklungen bezüglich Luftimmissionen zu erwarten.

6.5 Störfallvorsorge

<i>Vorhaben nicht risikorelevant</i>	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.
<i>Triage aufgrund Risikorelevanz</i>	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 «Bahnhofgebiet» konnte der Erlass der südlich angrenzenden ZPP «Vorstadt Süd» (Erlass im Rahmen der baurechtlichen Teilgrundordnung «weiteres Stadtgebiet»)

noch nicht berücksichtigt werden. Mit der ZPP «Vorstadt Süd» ist jedoch mit rund 30 zusätzlichen Personen in den Hektarquadrate 4 und 8 zu rechnen. Auch unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Personen wird der Referenzwert von 840 Personen pro Scannerzeile bei weitem nicht erreicht (A = 488; B = 412).

*Empfindliche
Einrichtungen*

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

7. Planerlassverfahren

7.1 Wahl des Verfahrens

*Ordentliches Verfahren
nach Art. 58 ff. BauG*

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

7.2 Erste öffentliche Mitwirkung

*30-tägige
Mitwirkungsfrist*

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

*Ergebnisse der
öffentlichen Mitwirkung*

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

7.3 Zweite öffentliche Mitwirkung

*Ergebnisse der zweiten
öffentlichen Mitwirkung*

Ergebnisse ausstehend.

7.4 Kantonale Vorprüfung

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

Ergebnisse *Ergebnisse ausstehend.*

7.5 Öffentliche Auflage

Ausstehend.

7.6 Beschluss

Beschluss Gemeinderat *Ausstehend.*

Beschluss Stadtrat *Ausstehend.*

Anhang

Anhang 1 Übersichtsplan Plangenehmigungsverfahren «Bahnhof Nidau»

Aare Seeland mobil AG, Langenthal
Situationspläne Auflageprojekt 6. Oktober 2020:

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

Anhang 2 Kurzbericht Koordination Raumplanung – Störfallvorsorge

IC Infraconsult, Bern

21.08.2019

Anhang 3 **Mitwirkungsbericht erste öffentliche Mitwirkung (2022)**
Verabschiedet durch den Gemeinderat am DD.MM.JJ