**STADT NIDAU**

# *Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse – Investitionskredit*

| | |
|---|---|
| Ressort | Sicherheit |
| Sitzung | 12.09.2024 |

*Der Stadtrat genehmigt das Projekt für die neue Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse und bewilligt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums einen Investitionskredit von 1 550 000 Franken inkl. MWST.*

nid 6.6.3 / 15.7

## Sachlage / Vorgeschichte

*a) Gesamtverkehrskonzept als Grundlage*

Mit Beschluss vom 22. November 2018 genehmigte der Stadtrat die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzepts für die Stadt Nidau und den dafür erforderlichen Investitionskredit – beides basierend auf der Motion «Verkehrskonzept für die Nidauer Bevölkerung», die im November 2017 vom Stadtrat als Postulat angenommen wurde. Gemäss dem parlamentarischen Auftrag erarbeitete die Stadt Nidau in den Jahren 2019/2020 ein Gesamtverkehrskonzept, das zeigt, wie die Stadt Nidau den Verkehr in den nächsten 15 Jahren organisieren möchte. Zielbilder skizzieren die erwünschten Zielzustände für den gesamten Strassenraum und für eine Weiterentwicklung des öffentlichen, des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Verkehrsberuhigung. Bei der Ausarbeitung des Konzepts wurden Vertretungen der Nidauer Bevölkerung von Anfang an in einem partizipativen Verfahren eingebunden. Der Mitwirkungsbericht und das bereinigte Gesamtverkehrskonzept wurden im Mai 2020 publiziert und im September 2020 gemeinsam mit der Kreditabrechnung dem Stadtrat zur Kenntnis gebracht.[1]

Die einzelnen Umsetzungsprojekte des Gesamtverkehrskonzepts wurden basierend auf den Mitwirkungseingaben priorisiert und jeweils den politischen Gremien zum Entscheid vorgelegt. In der öffentlichen Mitwirkung wurde am häufigsten und mit grossem Nachdruck die rasche Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gefordert. Zwischen 2020 und 2022 erfolgte alsdann die Verkehrsberuhigung der Quartiere Nidau West, Beunden, Aalmatten und Grasgarten. In den Jahren 2024 bis 2025 werden nun die Quartiere Weidteile, Hofmatten und Gurnigel verkehrsberuhigt, womit die Verkehrsberuhigung im Gemeindegebiet der Stadt Nidau abgeschlossen sein wird.

Mit dem vorliegenden Projekt für die neue Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse wird dem Stadtrat ein weiteres Umsetzungsprojekt des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Nidau vorgelegt, das basierend auf den Eingaben aus der Bevölkerung als prioritärer Schwerpunkt definiert wurde. Das Projekt ist zudem Teil des Agglomerationsprogramms 4. Generation und wird somit zu weiten Teilen von Bund und Kanton mitfinanziert, gemäss der aktuellen Prognose rund zur Hälfte.

[1] Die Dokumente sind unter www.nidau.ch/gesamtverkehrskonzept verfügbar.

Eine Übersicht der Umsetzungsprojekte des Gesamtverkehrskonzepts bis 2027 findet sich in der Beilage.[2]

*b) Projektperimeter*

Der Perimeter des vorliegenden Projekts liegt mit der Gurnigel-, Kelten-, Gugler- und Bielstrasse im nördlichen Teil von Nidau und wird südseitig von der Bernstrasse begrenzt. Auf den drei erstgenannten Strassen sind die konkreten Massnahmen des vorliegenden Projekts vorgesehen. Nachfolgende Abbildung zeigt den Perimeter.

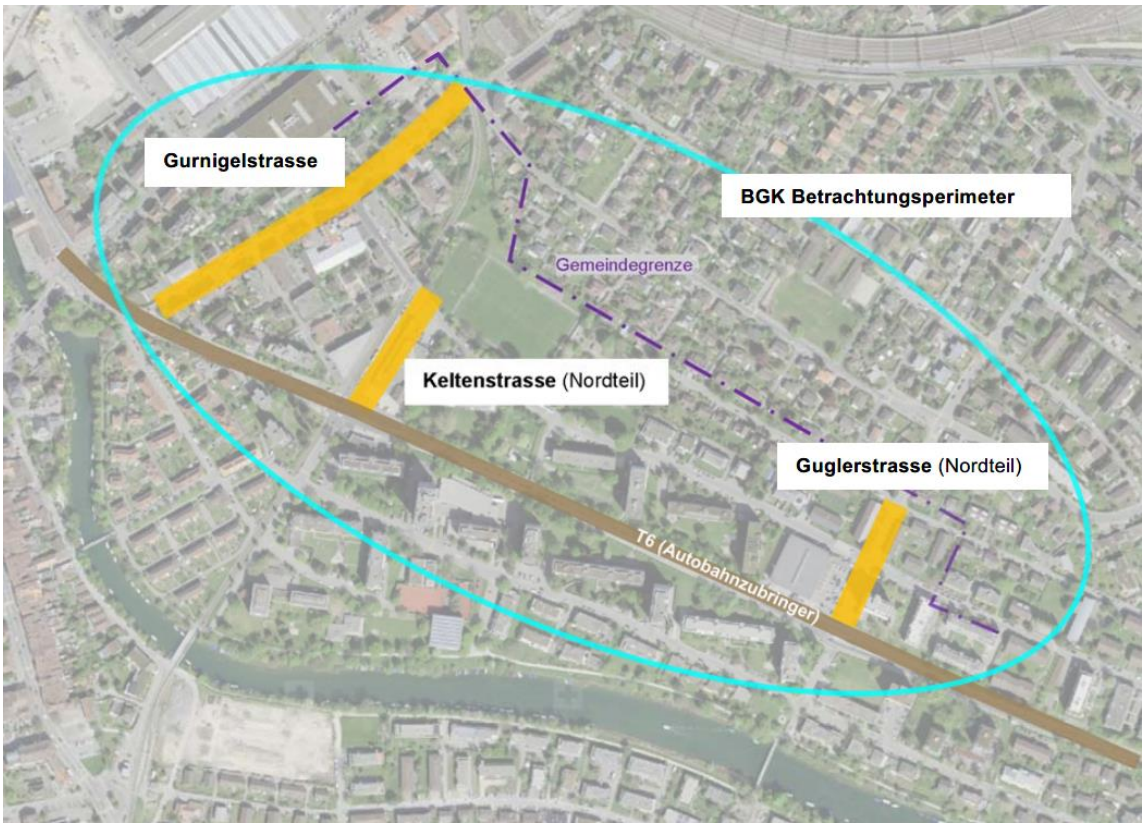



*Abbildung 1: Projektperimeter*

*c) Handlungsbedarf*

Der Projektperimeter zeichnet sich durch eine hohe Verkehrsbelastung aus. Die Reduktion des Verkehrs auf den Quartierstrassen und die Verbesserung der Strassenraumsituation insbesondere in der Gurnigelstrasse sind langjährige Anliegen der Quartierbevölkerung. Auch die Kelten- und die Guglerstrasse weisen grosse Defizite auf. Es besteht unverkennbarer Handlungsbedarf und ein deutliches Aufwertungspotenzial für eine Neugestaltung dieser Strassenabschnitte.

Nach der offiziellen Abschreibung des Autobahnprojekts Westast A5 Anfang 2021 – der Projektperimeter liegt mitten im Perimeter des ursprünglichen Autobahnprojekts - hat sich der

[2] Gemäss Stadtratsbeschluss vom 25. März 2021 wurde der Gemeinderat beauftragt, bei der Vorlage zukünftiger Umsetzungsprojekt basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept jeweils eine Gesamtübersicht über alle bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts aufzuführen, um die Transparenz und Übersicht sicherzustellen.

Handlungsdruck auf die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen auf kommunaler Ebene verlagert, bei welchen die verträgliche Organisation des Verkehrs und die Förderung einer nachhaltigen Mobilität insbesondere im dicht besiedelten und gut erschlossenen urbanen Agglomerationskern im Vordergrund stehen. Dazu wurden all diese Massnahmen in das Agglomerationsprogramm aufgenommen, um die Gemeinden bei der Umsetzung finanziell zu unterstützen.

Über die Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse besteht heute ein beträchtlicher Ausweichverkehr in das Quartier über die Biel- und Gurnigelstrasse Richtung Biel. Die Gurnigelstrasse erfüllt als Quartierstrasse eine unübliche, übergeordnete Verbindungsfunktion zwischen Nidau und Biel und ist damit eine Alternativroute - auch für den Schwerverkehr. Das Gesamtverkehrskonzept diagnostiziert den Fuss- und Veloverkehr in der Gurnigelstrasse als besonders gefährdet, namentlich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und weil südseitig kein Trottoir vorhanden ist. Zudem verursachen die unübersichtlichen Grundstückerschliessungen konfliktträchtige Situationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Die Keltenstrasse wird ebenfalls für Umgehungs- und Abkürzungsfahrten genutzt und bietet insbesondere im nördlichen Teil eine geringe Attraktivität und einen tiefen Komfort für den Fuss- und Veloverkehr - obwohl die Keltenstrasse bereits heute eine wichtige Veloverbindung ist und künftig zu einer Velo-Komfortroute ausgebaut werden soll.

Nachdem der Gemeinderat die Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse Anfang 2018 als Kernmassnahme aus den verkehrlich flankierenden Massnahmen anlässlich der Eröffnung des A5 Ostasts als Einzelmassnahme abgelehnt hatte und die Stadt Biel daraufhin die Zihlstrasse mit einem Einbahnregime zum Schutz des Mühlefeldquartiers vor Ausweichverkehr belegte, wurde Anfang 2019 die Petition «Stopp der Verkehrsverlagerung auf die Quartierstrassen» gegen die Verlagerung des Verkehrs in die Grenzstrasse eingereicht. 2020 folgte eine weitere Petition, die namentlich die Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse forderte. Mit Beschluss vom 18. Juni 2020 überwies der Stadtrat mit der M 193 eine Richtlinienmotion an den Gemeinderat, mit dem Anliegen, die Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse zu schliessen. 2022 wurde erneut eine Petition eingereicht mit dem Anliegen, die Gurnigelstrasse auf die Funktion einer Quartierstrasse auszurichten, den Umgehungsverkehr zu vermindern und so die Wohnqualität zu erhöhen. Weiter bemängelten Privatpersonen in verschiedenen Schreiben die Ausfahrtssituation mit dem Rotlicht aus der Kelten- in die Bernstrasse, die besonders in den Stosszeiten zu konfliktreichem Verhalten animiert.

*d) Übergeordnete Planungen im Projektperimeter*

<u>Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland</u>

Die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland sieht durch die Keltenstrasse Richtung Biel eine Velo-Komfortroute mit erhöhten Sicherheitsanforderungen vor. Der Sachplan und die zugrundeliegende Vertiefungsstudie Veloverbindungen Biel-Süd beschreiben folgenden Handlungsbedarf:

- Keltenstrasse: Neue Strassenraumaufteilung zwischen dem Abschnitt Bern- und Bielstrasse durch Aufhebung der Längsparkierung und/oder Einführung von Einbahnverkehr zur Eliminierung des Umgehungsverkehrs, sowie die Schliessung der Netzlücke

im Fuss- und Veloverkehrsnetz entlang der Bahnlinie der Aare Seeland mobil AG asm zwischen der Keltenstrasse Nord und dem Kreisel Gurnigel-/A. Moserstrasse (siehe unten).
- Bernstrasse: Sanierung des Unfallschwerpunkts Knoten Bernstrasse - Keltenstrasse

Neugestaltung Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse
Nach der Abschreibung des Autobahnprojekts Westast wird anhand der Empfehlungen aus dem Dialogprozess mit dem gemeinsamen Projekt des Kantons, der Stadt Biel und der Stadt Nidau «Rue de Caractères» die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse neugestaltet. Die Verkehrsachse soll dank gestalterischen, städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Massnahmen nicht länger als trennende «Schneise» durch die Quartiere führen, sondern über den Strassenraum hinweg vernetzen. Nebst dem Autoverkehr soll die Achse künftig ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr bieten sowie ein ÖV-Angebot ermöglichen. Erste Zwischenresultate werden im Herbst 2024 vorgestellt, siehe www.rue-de-caracteres.ch. Dieses Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthalten («A-Horizont» 2028 – 2031).

ÖV-Konzept 2035
Gemäss ÖV-Konzept 2035 soll in Zukunft eine wichtige Buslinie durch die Kelten- und Bernstrasse führen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Vierjahresplanung des regionalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr. Zudem ist langfristig eine Verlängerung der bestehenden Keltenstrasse für den Fuss-, Velo- und Busverkehr angedacht. Dieses Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthalten («B-Horizont» 2032 – 2035).

## Projekt

*a) Lösungsansätze aus dem Gesamtverkehrskonzept*

Das Gesamtverkehrskonzept Nidau sieht für die Reduktion der Verkehrsbelastung im Projektperimeter folgende Teilmassnahmen vor:
- Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Zone in der Bielstrasse auf alle Nidauer Quartiere nördlich der Zihl (bereits in Umsetzung gemäss Stadtratsbeschluss vom 16. Juni 2022)
- Sperrung der Ausfahrt von der Bernstrasse in die Guglerstrasse zur Verminderung des Ausweichverkehrs in das Quartier
- Signalisation mit zwingend Rechtsabbiegen Keltenstrasse/Bielstrasse ebenfalls zur Vermeidung des Ausweichverkehrs in das Quartier
- Eine Modifikation der Netzhierarchie durch die Umlegung der übergeordneten Verkehrsroute ab dem Kreuzplatz in Richtung Neuenburg auf die Salzhausstrasse
- Fahrverbot mit Zubringerdienst auf der Gurnigelstrasse West
- Neue Veloverbindung entlang des gesamten asm Trassees Keltenstrasse

*b) Prozess zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts*

Auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzepts genehmigte der Gemeinderat am 14. Dezember 2021 einen Planungskredit über 65 000 Franken für die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungkonzept (BGK) für die Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse. Der Prozess wurde von einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretungen der Stadt Nidau (Zentrale Dienste und Vorsitz Gemeinderätin Ressort Sicherheit) und der externen Fachbüros begleitet.

Aufgrund des grossen öffentlichen Interesses an den vorgesehenen Massnahmen und des langjährigen, hohen Drucks aus dem Quartier, hat der Gemeinderat gleichzeitig bei der Genehmigung des Planungskredits eine Begleitgruppe mit Vertretenden von Anwohnerschaft, Interessengruppen und einem Interessenverband[3] eingesetzt. Die Begleitgruppe wurde in zwei Sitzungen im Juni und im September 2022 begrüsst. Besonders intensiv wurden dabei die Varianten für die Verkehrsorganisation (siehe unten) inklusive Vor- und Nachteile diskutiert.

*c) Ziele des Betriebs- und Gestaltungkonzepts*

Ziel des Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse ist es, die Verkehrssituation zu verbessern und die Aufwertung in den Quartieren voranzutreiben. Konkret hat das Projekt folgende Ziele:

- Quartierentlastung vom Fremdverkehr (Unterbindung Schleichverkehr durch Verkehrslenkung auf das Hauptverkehrsnetz)
- Schaffung einer quartierverträglichen Verkehrssituation
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung Fuss- und Veloverkehr
- Aufwertung der Strassenräume durch die Schaffung eines schöneren Strassenbildes und mehr Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Grünstruktur im öffentlichen Strassenraum

Um diese Ziele zu erreichen, sieht das Projekt Massnahmen für eine angepasste Verkehrsorganisation sowie Strassenraumgestaltung vor. Diese Massnahmen werden im Folgenden erläutert.

*d) Massnahmen Verkehrsorganisation*

In den Quartieren soll eine verträgliche, dem Umfeld angepasste Verkehrsbelastung erreicht werden. Dazu ist eine Reduktion auf der heute übermässig belasteten Gurnigelstrasse, der Keltenstrasse und der Guglerstrasse (inkl. Bielstrasse) notwendig. Dieses Ziel wird mit einer konsequenten Lenkung des Verkehrs auf das Hauptstrassennetz verfolgt, so dass die Erschliessungsstrassen innerhalb des Quartiers vorwiegend dem Ziel- und Quellverkehr dienen und nicht mehr als Verbindungsstrassen und Ausweichrouten genutzt werden. Die Verkehrsverlagerung aus den Quartierstrassen auf das übergelagerte Verkehrsnetz basiert auf der Kombination folgender drei Massnahmen:

- Massnahme 1: Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse
- Massnahme 2: Änderung Verkehrsorganisation im Bereich Gurnigelstrasse und Keltenstrasse
- Massnahme 3: Anpassung Wegweisung

<u>Massnahme 1: Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse</u>

Mit der Schliessung dieser Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Quartierstrasse wird ein Element aus früheren Planungen umgesetzt. Die Massnahme bringt eine wirksame Entlastung der Quartierstrassen und ermöglicht eine Vereinfachung innerhalb des Quartiernetzes im

[3] Mitglieder der Begleitgruppe: Petitionär, Quartierleist Hofmatten Gotthelf, Vertretung Anwohnerschaft Gurnigel, Elternverein, Elternrat und ProVelo Biel/Bienne.

Grenzbereich Nidau/Biel. Diese Massnahme gilt als Voraussetzung für die übrigen Massnahmen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (siehe unten) wurden für die Schliessung vier Umsetzungsvarianten vorgelegt (siehe www.nidau.ch/gurnigel Anhang, S. 19 – 22).

Massnahme 2: Änderung Verkehrsorganisation im Bereich Gurnigelstrasse und Keltenstrasse
Zur Massnahme 2 wurden fünf verschiedene Varianten geprüft, die sich bezüglich der Wirksamkeit und Quartiererschliessung stark unterscheiden. Nachfolgend werden die Massnahmenvarianten kurz beschrieben. Illustrationen zu den Massnahmen sind den Mitwirkungsunterlagen zu entnehmen (siehe www.nidau.ch/gurnigel Bericht, S. 17 – 19).

- Variante 2a: Die Abbiegebeziehungen zur Bernstrasse werden am Knoten Bernstrasse/Keltenstrasse in Richtung Bern und Bielstrasse sowie am Knoten Bernstrasse/Gurnigelstrasse in Richtung Bern und Kreisel A.-Moser-Strasse reduziert.
- Variante 2b: Einführung Zubringerregelung auf dem westlichen Abschnitt der Gurnigelstrasse und dem Schützenmattweg; Linksabbiegeverbot von der Keltenstrasse in die Bielstrasse sowie Aufhebung Linksabbieger von der Bernstrasse in die Gurnigelstrasse.
- Variante 2c: Kombination Zubringerregelung mit einem Einbahnregime auf die Keltenstrasse, womit auch die Abbiegebeziehung von der Bernstrasse in die nördliche Keltenstrasse entfällt.
- Variante 2d: Kombination Zubringerregelung mit einer Sackgasse für die nördliche Keltenstrasse, womit die Fahrbeziehung von der nördlichen Keltenstrasse in die Bernstrasse und umgekehrt aufgehoben wird.
- Variante 2e: Zubringerregelung mit Anpassungen der Abbiegebeziehungen beim Knoten Bernstrasse/Keltenstrasse; Rechtsabbiegeverbot von der Bernstrasse in die nördliche Keltenstrasse und zwingendes Rechtsabbiegen von der nördlichen Keltenstrasse in die Bernstrasse.

Massnahme 3: Anpassung Wegweisung
Die Rückstufung der Gurnigelstrasse zur Quartierstrasse erfordert in jedem Fall eine Änderung der übergeordneten Wegweisung Richtung Neuenburg und Bern. Die nachfolgenden Änderungen betreffen das Bieler Strassennetz, weshalb diese Massnahmen in enger Zusammenarbeit und Absprache mit der Stadt Biel umgesetzt werden:

- Kreuzplatz: Wegweiser Neuenburg Richtung Zentralstrasse
- Zentralstrasse/Silbergasse: Wegweiser Neuenburg Richtung Murtenstrasse mit Signal Höchsthöhe 3,4 m
- Kreisel Silbergasse/Murtenstrasse: Wegweiser Neuenburg Richtung Salzhausstrasse
- Murtenstrasse/Salzhausstrasse: Wegweiser Neuenburg Richtung Guido-Müller-Platz

Bestvariante Gesamtlösungsansatz
Im Rahmen der Evaluation des geeigneten Gesamtlösungsansatzes für die Verkehrsorganisation wurden die Massnahmen 1 und 3 mit den verschiedenen Ausführungsvarianten von Massnahme 2 kombiniert.
Abgeschätzt wurden die Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse und die Belastung der Strassenabschnitte im direkten Umfeld. Weiter wurden die Auswirkungen auf die Quartiererschliessung aufgezeigt. Die Ergebnisse dieser Evaluation sind in den Mitwirkungsunterlagen enthalten (siehe www.nidau.ch/gurnigel Anhang, S. 9 – 14).

Die Kombination der Massnahmen 1 und 3 mit den Massnahmenvarianten 2a und 2b wurden generell als zu wenig wirksam eingestuft. Die Begleitgruppe hatte sich für die Varianten 2c und 2d mit grosser Verkehrsreduktion ausgesprochen. Die Variante 2d wird aber von der Stadt Biel nicht mitgetragen. Deshalb wurde schliesslich die Variante 2e entwickelt, die den Ausweichverkehr in der Keltenstrasse ebenfalls unterbindet, jedoch für die Quartierschliessung (insbesondere das Mühlefeld) besser ist als Variante 2d. Diese Bestvariante 2e wurde nach den Sitzungen der Begleitgruppe entwickelt und konnte daher nicht mehr in der Begleitgruppe behandelt werden. Weil mit der Variante 2e eine hohe Verlagerungswirkung erreicht wird, entspricht sie aber den geäusserten Zielen der Begleitgruppe. Unter Berücksichtigung der Diskussion in der Begleitgruppe und dem Austausch mit dem Kanton (OIK III) und der Stadt Biel (Infrastruktur, Bereich Verkehr) wurde die Kombination aus den Massnahmen 1 und 3 mit der Massnahme 2e als zielführender Gesamtlösungsansatz eingestuft und im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (siehe unten) als Bestvariante vorgelegt.
Nachfolgende Darstellung zeigt für die angepasste Verkehrsorganisation die Bestvariante mit der Massnahmenkombination 1 / 2e / 3.

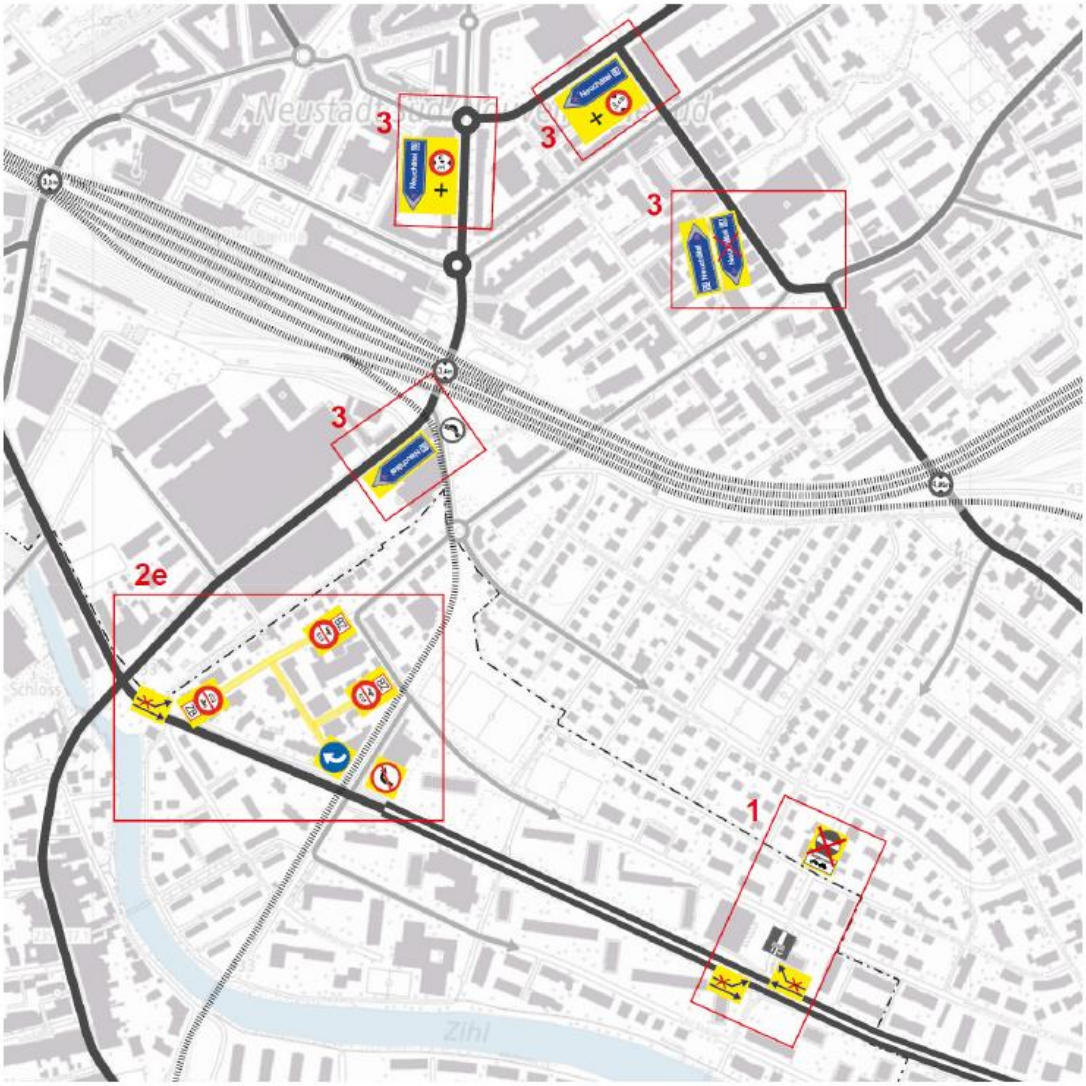



*Abbildung 2: Bestvariante Gesamtlösungsansatz Verkehrsorganisation*

*e) Massnahmen Strassenraumgestaltung*

Die Strassenraumgestaltung und die Verkehrsorganisation sind optimal aufeinander abzustimmen, wobei die angepasste Verkehrsorganisation die Voraussetzung für die neue Strassenraumgestaltung ist, die Gestaltungsmassnahmen machen aufgrund der erforderlichen baulichen Massnahmen den Hauptteil des beantragten Kredits aus.

Gurnigelstrasse: umfassende Neugestaltung

Der grösste Handlungsbedarf besteht bei der Gurnigelstrasse. Die Gurnigelstrasse West (Abschnitt Bernstrasse bis Bielstrasse) soll mit einem Fahrverbot ausgenommen Zubringer auf den Anwohnerverkehr eingeschränkt und mit einer Begegnungszone (Tempo 20) ausgestaltet werden. Die Verkehrsentlastung und das tiefe Temporegime ermöglichen eine umfassende Neugestaltung. Auf diesem Abschnitt wird eine durchgängige Baumreihe etabliert. Seitliche Strasseneinengungen mittels Grünflächen unterstützen aufgrund der so erzeugten Slalomfahrt und des engeren Strassenquerschnitts die Geschwindigkeitsreduktion.

Die Gurnigelstrasse Ost (Abschnitt Bielstrasse bis zum Kreisel) bleibt eine Tempo-30-Zone, wie dies im Juli 2024 bereits eingeführt wurde. Mit einer südseitigen Grünrabatte, einer Einengung und dem reduzierten Strassenquerschnitt beim Knoten Gurnigel-/Bielstrasse wird die Geschwindigkeit gegenüber der heutigen Situation zusätzlich reduziert. Die gute und sichere Zugänglichkeit der Bushaltestelle (koordiniert mit dem BehiG-Umbau der Bushaltestelle) ist gewährleistet.

Auf der ganzen Gurnigelstrasse bleibt das Trottoir auf der Nordseite erhalten. Auf der Südseite entstehen begrünte Vorzonen. Die Vorzonen erhöhen die Sicherheit bei den Hauszugängen. Alle Ausfahrten der Privatareale in die Gurnigelstrasse werden durch die neue Gestaltung übersichtlicher.

Mit der Neugestaltung können insgesamt erhebliche Strassenflächen entsiegelt werden. Die längs angeordneten Parkfelder werden mit einem sickerfähigen Belag ausgestattet, wie zum Beispiel begrünte Rasenliner. Für die ständig begrünten Bereiche sind Staudenmischpflanzungen vorgesehen, die eine ganzjährig attraktive Erscheinung und über einen langen Zeitraum eine stabile Pflanzung gewährleisten. Im Übergang zu stärker frequentierten Orten geht dies in eine Ruderalflur über. Dazu wird eine lokale, standortgerechte Ansaat verwendet. Die Begrünungen, die Baumpflanzungen und die neuen Sitzgelegenheiten erfolgen abgestimmt auf das Konzept Grün- und Freiflächen der Stadt Nidau und das Möblierungskonzept.

Keltenstrasse und Guglerstrasse: punktuelle Gestaltungseingriffe

Bei der Keltenstrasse und der Guglerstrasse stehen die mittelfristigen Perspektiven im Vordergrund, da gewisse Abhängigkeiten mit längerfristigen Projekten bestehen, bei denen allerdings noch viele Fragen offen sind (siehe oben, Neugestaltung Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse und ÖV-Konzept 2035). Allerdings besteht auch bei der Keltenstrasse und Guglerstrasse Handlungsbedarf. Im Vordergrund stehen punktuelle Aufwertungsmassnahmen, die mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sind und nach heutigem Kenntnisstand auch längerfristig Bestand haben können.

Die nördliche Keltenstrasse wird mit einer neuen Strassenraumaufteilung und der Schaffung eines bepflanzten Grünstreifens aufgewertet. Dazu wird die nordwestseitige Längsparkierung aufgehoben. Davon profitiert insbesondere auch der Langsamverkehr, was der Bedeutung

der Keltenstrasse als wichtige Verbindung im Fuss- und Velowegnetz entspricht. Zur Sicherung des Fuss- und Veloverkehrs wird die nicht konforme private Schrägparkierung auf der südöstlich angrenzenden Privatparzelle in eine Längsparkierung umgewandelt (entspricht weitgehend bereits der heutigen Praxis).

Die Guglerstrasse kann durch die Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse neugestaltet und durch neue Begrünung aufgewertet werden. Im Abschnitt von der Bernstrasse bis zur Grenzstrasse werden Grünrabatten mit Bäumen angelegt, die in die Parkierungsreihe integriert werden. Die Parkfelder erhalten einen sickerfähigen Belag, wie zum Beispiel begrünte Rasenliner. Der ebenfalls stark aufwertungsbedürftige Abschnitt Guglerstrasse von der Lyss-Strasse bis zur Bernstrasse erhält eine bessere Gestaltung.

*f) Öffentliche Mitwirkung*

Am 20. Juni 2023 genehmigte der Gemeinderat das Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse zuhanden der öffentlichen Mitwirkung. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 1. Juli und bis zum 30. September 2023 statt, mit dem Ziel, weitere Bedürfnisse aufzunehmen und eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen. Innerhalb der gesetzten Mitwirkungsfrist haben sich acht Privatpersonen und sechzehn Organisationen mittels schriftlicher Eingaben zum Konzept geäussert. Im Mitwirkungsbericht sind die Eingaben und Anliegen mit den entsprechenden Stellungnahmen dokumentiert. Der Gemeinderat genehmigte den Mitwirkungsbericht mit Beschluss vom 20. August 2024. Der Mitwirkungsbericht ist unter www.nidau.ch/gurnigel publiziert.

*g) Ergebnisse aus der Mitwirkung*

Die Stossrichtung des Projekts wird im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung grossmehrheitlich begrüsst. Das Hauptziel des Projekts - die Wohngebiete vom quartierfremden Schleich- und Durchgangsverkehr zu befreien und auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu lenken – war das meistbeachtete Thema. Die Anpassung der Wegweisung Neuenburg ist weitgehend unbestritten. Die vorgeschlagenen (Teil-)Schliessungen der Ausfahrten aus der Bernstrasse in die Quartierstrassen haben vielfältige Rückmeldungen bewirkt. Die meisten sprechen sich für die vorgeschlagenen Massnahmen aus. Verschiedene Stimmen wünschen zusätzliche Massnahmen (z.B. Stadt Biel flankierende Massnahmen) oder Konzeptänderungen (z.B. Staffelung der Massnahmen). Einzelne sind gegen die verkehrsorganisatorischen Massnahmen (insb. Bewohnerinnen und Bewohner aus Bieler Quartieren aufgrund ihrer längeren Anfahrtswege mit dem motorisierten Individualverkehr). Wie die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung zeigen, werden unterschiedliche Bedürfnisse und (Gewohnheits-)Ansprüche tangiert, die je nach Blickwinkel Gewinner oder Verlierer erzeugen. Das vorliegende Projekt bemüht sich um möglichst für alle gangbare Lösungen und Kompromisse – doch es können nicht alle der sich zum Teil widersprechenden Bedürfnisse erfüllt werden. In einer Interessenabwägung wurde eine leicht angepasste Bestvariante weiterentwickelt, welche den verschiedenen Anforderungen und Bedürfnissen möglichst gut entspricht und gleichzeitig die Aufwertung der öffentlichen Strassenräume im bevölkerungsreichsten Stadtteil von Nidau voranbringt.

Die Strassenumgestaltungen sind überwiegend unbestritten. Besonders die neuen Grünflächen und Baumpflanzungen werden begrüsst. Die wenigen negativen Eingaben betreffen die Umsetzungskosten und sprechen sich gegen die Parkplatzreduktion aus.

Die beiden Verkehrsträger im Perimeter, die Bieler Verkehrsbetriebe und die Aare Seeland mobil AG, haben Stellungnahmen im Rahmen der Mitwirkung eingereicht. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben ist die behindertengerechte Umsetzung der Bushaltestellen im Projektperimeter (Guglerstrasse, Milanweg, Gurnigelstrasse) berücksichtigt.

Die Abstimmung mit den übergeordneten Planungsinstrumenten ist ebenfalls gewährleistet. Die Massnahmen für eine Velo-Komfortroute auf dem bestehenden Teil der Keltenstrasse werden umgesetzt. Die künftigen Vorhaben sind im Projekt nach heutigem Wissensstand berücksichtigt.

Procap, die Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern, erkennt beim Projekt keine konzeptionellen Probleme punkto Hindernisfreiheit. Die Anlieferung für das Loop (ehemals Atelier 93), Stiftung Battenberg, Gurnigelstr. 36B bleibt trotz Strassenverengung gewährleistet.

Weitere Eingaben und Rückmeldungen von Anwohnenden und betroffenen Organisationen und der im Projekt vorgesehene Umgang damit sind im Mitwirkungsbericht dargelegt.

*h) Konsultationen Direktbetroffene*

Aufgrund ihrer besonders direkten Betroffenheit wurden im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Gespräche mit Vertretenden der Garage Paoluzzo und der Carrosseriewerke AG sowie dem Kanton (OIK III) und der Stadt Biel (Infrastruktur, Bereich Verkehr) geführt.

Für beide Autobetriebe ist aus heutiger Sicht eine gute Erreichbarkeit für die Anlieferung und für die Kundschaft eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Die Erreichbarkeit für die Kundschaft bleibt weiterhin gewährleistet. Auch wenn die direkte Zufahrt ab Bernstrasse entfällt, sind diese Betriebe über das öffentliche Strassennetz für die Kundschaft korrekt erreichbar. Die besonderen Anliegen betreffend Anliefer- und Werkverkehr werden bestmöglich berücksichtigt:

- Bei der Carrosseriewerke AG wird der motorisierte Verkehr weiterhin im Gegenverkehr geführt. Damit können die Kundenautos der Carrosseriewerke AG weiterhin über die Keltenstrasse zu den verschiedenen Bearbeitungsschritten bewegt werden.
- Bei der Garage Paoluzzo kommt für die Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse (Massnahme 1) die Umsetzungsvariante 4 mit leichter Anpassung zur Anwendung, mit
    - Abbiegeverboten auf der Bernstrasse aus beiden Richtungen mit dem Zusatz «Güterumschlag Guglerstrasse 4, Garage Paoluzzo auf Voranmeldung gestattet», inklusive
    - absenkbaren Pollern in der Guglerstrasse zur Sperrung der Ausfahrt Bernstrasse (Bedienung der Polleranlage durch die Garage Paoluzzo).

Der Kanton Bern und die Stadt Biel wollen sicherstellen, dass die übergeordneten und die umliegenden Strassen und Knoten funktionsfähig bleiben. Für die Stadt Biel muss zudem das Mühlefeldquartier weiterhin erschlossen und der Ausweichverkehr erträglich bleiben. Mit den vorgesehenen Massnahmen für die Verkehrsorganisation bleibt das Mühlefeldquartier ab der Bernstrasse erschlossen. Dem Mühlefeldleist in Biel wurde das Projekt im Rahmen einer Präsentation vorgestellt. Die Projektumsetzung erfolgt in enger Absprache mit der Stadt Biel.

Dem Kanton ist es ein wichtiges Anliegen, dass das Projekt gut koordiniert ist mit der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse «Rue de Caractères». Nidau ist am Projekt «Rue de Caractères» beteiligt und an der guten Planungs- und Projektabstimmung interessiert. Die drei Behörden informieren sich gegenseitig, koordinieren ihre Planungen mit den unterschiedlichen Zeit- und Raumhorizonten und stimmen diese bestmöglich aufwärtskompatibel aufeinander ab. Die Verkehrsumlagerung aus dem Quartier auf das höherrangige Verkehrsnetz entspricht den übergeordneten Planungen und ist auch beim Kanton (Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022) und der Stadt Biel (Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel 2018 bis 2040) handlungsleitend.

*i) Projekt nach der Mitwirkung*

Die Bestvariante (Variante 1 + 2e +3) zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus den Quartierstrassen auf das übergelagerte Verkehrsnetz wurde in der Mitwirkung bestätigt. Nach der erfolgten Konsolidierung und den punktuellen Anpassungen konnte das BGK in das vorliegende Projekt überführt werden. Basierend auf den Mitwirkungseingaben und den oben erwähnten Direktgesprächen mit dem Kanton Bern, der Stadt Biel sowie den Autobetrieben Garage Paoluzzo und Carrosseriewerke wurden folgende Projektanpassungen vorgenommen:

- Bei der Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse (Massnahme 1) kommt die Umsetzungsvariante 4 mit leichter Anpassung zur Anwendung (siehe oben).
- Beim Knoten Keltenstrasse/Bernstrasse (Massnahme 2) wird das zwingende Rechtsabbiegen durch ein Rechtsabbiegen mit Geradeausverbindung von der nördlichen in die südliche Keltenstrasse ergänzt.
- Punktuelle, kleinere Projektanpassungen bei den Zufahrten der Privatparkplätze der anstossenden Liegenschaften Gurnigelstrasse 10 und 36.

Für die Garage Paoluzzo bleibt somit die Anlieferung ab der Bernstrasse weiterhin möglich, während für den übrigen allgemeinen Verkehr die Ausfahrt unterbunden und so der Schleichverkehr verhindert wird.

*j) Koordination mit Strassen- und Werksanierung*

Die mit dem Projekt vorgesehenen Verkehrsmassnahmen und die Strassenumgestaltungen werden durch das Ressort Sicherheit begleitet – letztere in enger Abstimmung mit dem Ressort Tiefbau und Umwelt. Gleichzeitig besteht im Projektperimeter gestützt auf das Infrastrukturmanagement der Stadt Nidau Sanierungsbedarf im Zuständigkeitsbereich des Ressorts Tiefbau und Umwelt. Beim Strassenabschnitt der nördlichen Keltenstrasse ist der Belag sanierungsbedürftig. In der Guglerstrasse sowie in der Gurnigelstrasse ab dem Knoten mit der Bielstrasse Richtung Kreisel Gurnigel besteht bei der Kanalisation Sanierungsbedarf. Eine koordinierte Projektumsetzung mit den Sanierungsarbeiten durch das Ressort Tiefbau und Umwelt ist vorgesehen, um dadurch die Kosten für die anstehenden Sanierungsprojekte zu senken und die Baustellenbelastung möglichst tief zu halten. Die für die Projektrealisierung zwingend erforderlichen Belagsarbeiten sind im vorliegenden Antrag enthalten, wie es das Trennungsverbot gemäss Artikel 102 Gemeindeverordnung verlangt. Alle Sanierungsarbeiten, die in keiner unmittelbaren Abhängigkeit zum Projekt stehen, werden als Drittprojekte durch das

Ressort Tiefbau und Umwelt geführt und ggf. in separaten Anträgen den politischen Gremien vorgelegt.

Eine erste schriftliche Konsultation aller Werkeigentümer erfolgte bereits früh in der Phase Konzeption und Planung. Auch wurde mit dem Energieverbund Bielersee AG betreffend Fernwärmeleitungen zusammengearbeitet. Der Einbau der Fernwärmeleitungen ist zwischenzeitlich erfolgt und mit den im vorliegenden Projekt vorgesehenen Baumpflanzungen bestmöglich abgestimmt. Eine erste Prüfung hat ergeben, dass die mit dem Projekt vorgesehenen Massnahmen keine weiteren grundlegenden, unlösbaren Konflikte mit den übrigen Werken verursachen. Eine umfassende Koordination erfolgt im Rahmen der detaillierteren Ausarbeitung des Ausführungsprojekts.

## Kosten

Der Kostenvoranschlag für die Verkehrsverlagerung und Strassenneugestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse setzt sich wie folgt zusammen:

| **Pos. Nr.** | **Beschreibung** | **Kosten CHF inkl. MWST 8.1%** |
|---|---|---|
| 1 | Projektierungskredit (inkl. Planungskredit über CHF 65’000 bereits vom Gemeinderat am 14. Dezember 2021 genehmigt) | 93'000 |
| 2 | Ausführungsprojekt Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung inklusive Bauherrenbegleitung | 80’000 |
| 3 | Umsetzung Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung | 1'300'000 |
| **Total inkl. MWST.** | | **1'473'000** |
| 4 | Reserven 5% | 73’650 |
| **Total inkl. Reserven + MWST.** | | **1'546’650** |
| **Gerundet** | | **1'550’000** |

## Personelle Auswirkungen

Mit der Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts sowie der Planung und Realisierung der einzelnen Umsetzungsprojekte wurde eine neue Aufgabe an das Ressort Sicherheit resp. die Abteilung Zentrale Dienste übertragen. Seit dem Jahr 2019 werden 20, und ab dem Jahr 2020 40 Stellenprozente aus dem regulären unbefristeten Stellenetat der Stadtverwaltung für die Umsetzung dieser neuen Aufgabe eingesetzt. Dies wurde einerseits mit Effizienzgewinnen innerhalb der Abteilung ermöglicht, die durch konsequente Strukturanpassungen und Prozessoptimierungen sowie einem bereits erreichten fortgeschrittenen Grad an Digitalisierungen erreicht wurden. Beigetragen hat andererseits die Umverteilung der Aufgaben im Zuge der durch den Stadtrat zusätzlich gesprochenen 50 Stellenprozenten für das IT-Management Ende 2019. Seither können die Kernaufgaben der Abteilung Zentrale Dienste in einem gesunden Rahmen und tagesàjour bewerkstelligt werden. Dies bestätigen auch die abgebauten

Rückstellungen aufgrund von Überzeit. Mit Beschluss vom 24. Januar 2023 genehmigte der Gemeinderat eine befristete Stellenprozenterhöhung im Umfang von 20 Prozent für die Jahre 2023 und 2024 und bewilligte dazu ein Verpflichtungskredit von 50 000 Franken. Bereits für das Jahr 2022 wurde eine befristete Stellenprozenterhöhung im Umfang von 20 Prozent gewährt. Mit der Stellenprozenterhöhung wurde erreicht, dass die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl (Weidteile, Gurnigel, Hofmatten) sowie die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse mit der eingeräumten Priorität erfolgte. Die befristete Stellenprozenterhöhung läuft Ende 2024 aus und soll, wo immer möglich, erneut durch Effizienzgewinne innerhalb des bestehenden Stellenetats aufgefangen werden. Dies bleibt eine stetige Herausforderung, führt aber dazu, dass der vorliegende Antrag keinen Einfluss auf den Stellenplan hat.

## 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:

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

| | | |
|---|---|---|
| Abschreibungsaufwand Anlagekategorie Strasse 40 Jahre | CHF | 38'750.00 |
| Kalkulatorische Zinskosten 3% | CHF | 23'250.00 |
| Total Kapitalfolgekosten | CHF | **62'000.00** |

Beiträge Dritter

Es kann mit folgendem Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation gerechnet werden:

| | | |
|---|---|---|
| Förderbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm | CHF | 775'000.00 |
| Total Beiträge Dritter | CHF | **775'000.00** |

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. 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 2023 bis 2028 waren 1 600 000 Franken für das vorliegende Projekt eingestellt, was im vorliegenden Antrag leicht unterschritten werden kann.

Im Finanzplan ebenfalls berücksichtigt sind die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm. Die Beitragsannahmen wurden gemäss den aktualisierten Prognosen im vorliegenden Antrag etwas nach unten korrigiert.

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 Kapitalfolgekosten gehören zu den normalen Folgekosten, welche nicht anrechenbar sind.
Gemäss Artikel 105 Gemeindeverordnung dürfen Beiträge Dritter zur Bestimmung der Zuständigkeit von der Gesamtausgabe abgezogen werden, wenn diese rechtlich verbindlich zugesichert und wirtschaftlich sichergestellt sind. Die voraussichtlichen Subventionen von 775 000 Franken sind nicht rechtlich verbindlich zugesichert und werden daher nicht berücksichtigt.

Somit setzt sich die Summe für die Bestimmung der finanzrechtlichen Zuständigkeit wie folgt zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung | CHF | 1'550'000.00 |
| Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit | CHF | 1'550'000.00 |

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat unter Vorbehalt des fakultativen Referendums.

Finanzierung
Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr
Konto Investitionsrechnung 6150.5010.26 BGK Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse

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

Geplante Umsetzung: 2025 / 2026. Da es sich um ein Projekt des Agglomerationsprogramms 4. Generation handelt, muss die Ausführung spätestens im Jahr 2027 beginnen.

## Zustimmungen

Sämtliche Verkehrsmassnahmen bedürfen der kantonalen Zustimmungsverfügung und eines Verwaltungsverfahrens. Zudem unterliegen die baulichen Massnahmen der Baubewilligungspflicht. Die Bauingenieur- und Baumeisterarbeiten für die Projektumsetzung werden nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht ausgeschrieben und vergeben.
Im Agglomerationsprogramm 4. Generation sind Fördergelder für die Umsetzung des vorliegenden Projekts reserviert. Anspruch auf diese Fördergelder kann erst geltend gemacht werden, wenn mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA und dem kantonalen Tiefbauamt TBA eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen ist. Dieser Vereinbarung müssen eine Baubewilligung, der Kreditbeschluss sowie ein Projektplan zu Grunde liegen.

## Beschlussentwurf

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

1. Das Projekt für die Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit über 1 550 000 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, 20. August 2024 scb

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

| | |
|---|---|
| Die Stadtpräsidentin | Der Stadtschreiber |
| Sandra Hess | Stephan Ochsenbein |

Link www.nidau.ch/gurnigel zum

- Mitwirkungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse, und zum
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse, mit den Unterlagen
  – Bericht Mitwirkung vom 1. Juni 2023
  – Anhang Mitwirkung vom 1. Juni 2023
  – Planbeilagen Mitwirkung vom 1. Juni 2023

Beilagen:

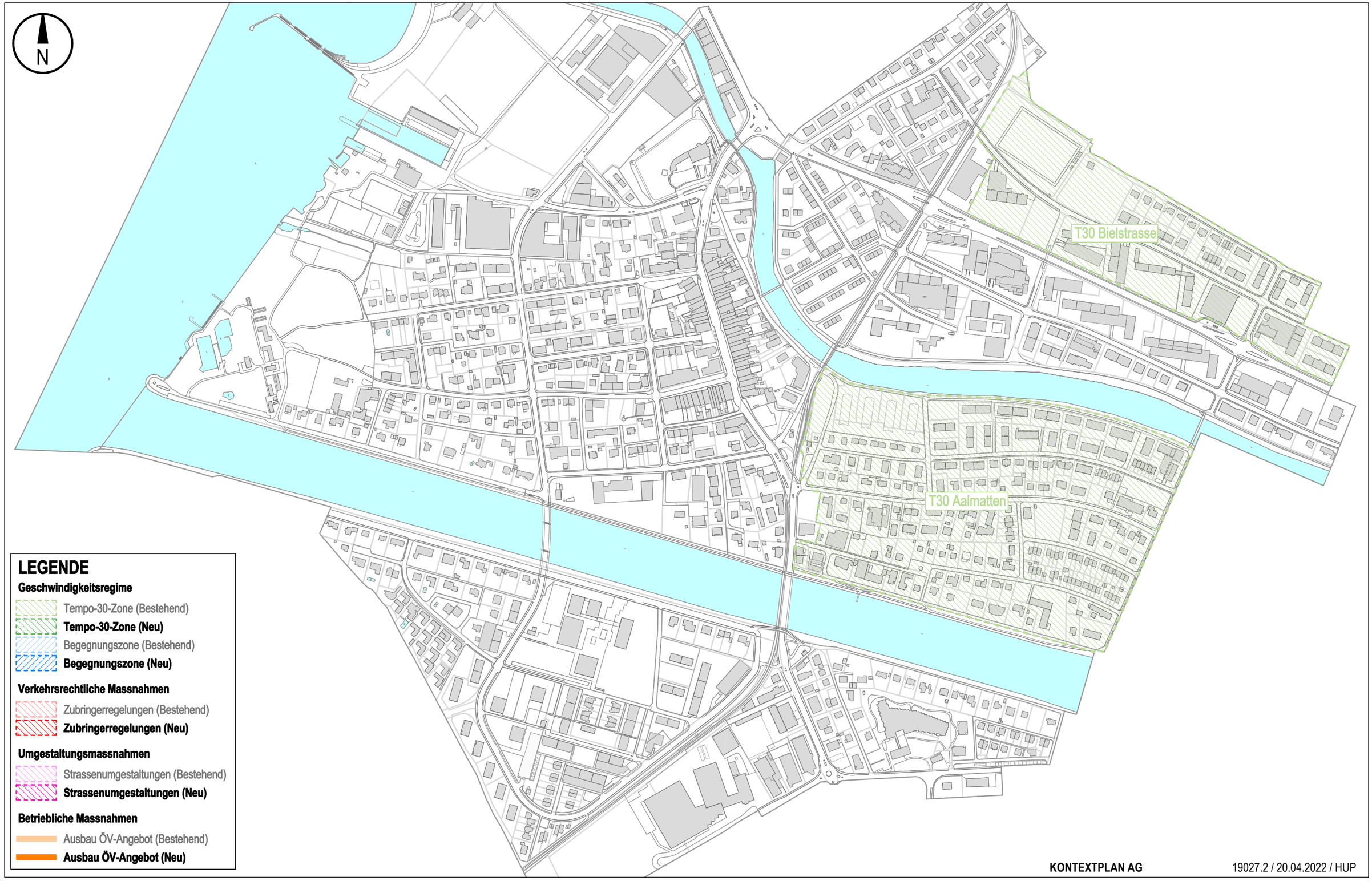
- Übersicht Stand Projekte Gesamtverkehrskonzept bis 2027
- Übersicht Stand Kosten Gesamtverkehrskonzept bis 2027

Beilagen zuhanden GPK und Fraktionspräsidien:

- Kostenvoranschlag Oberflächengestaltung

**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Stand vor 2019

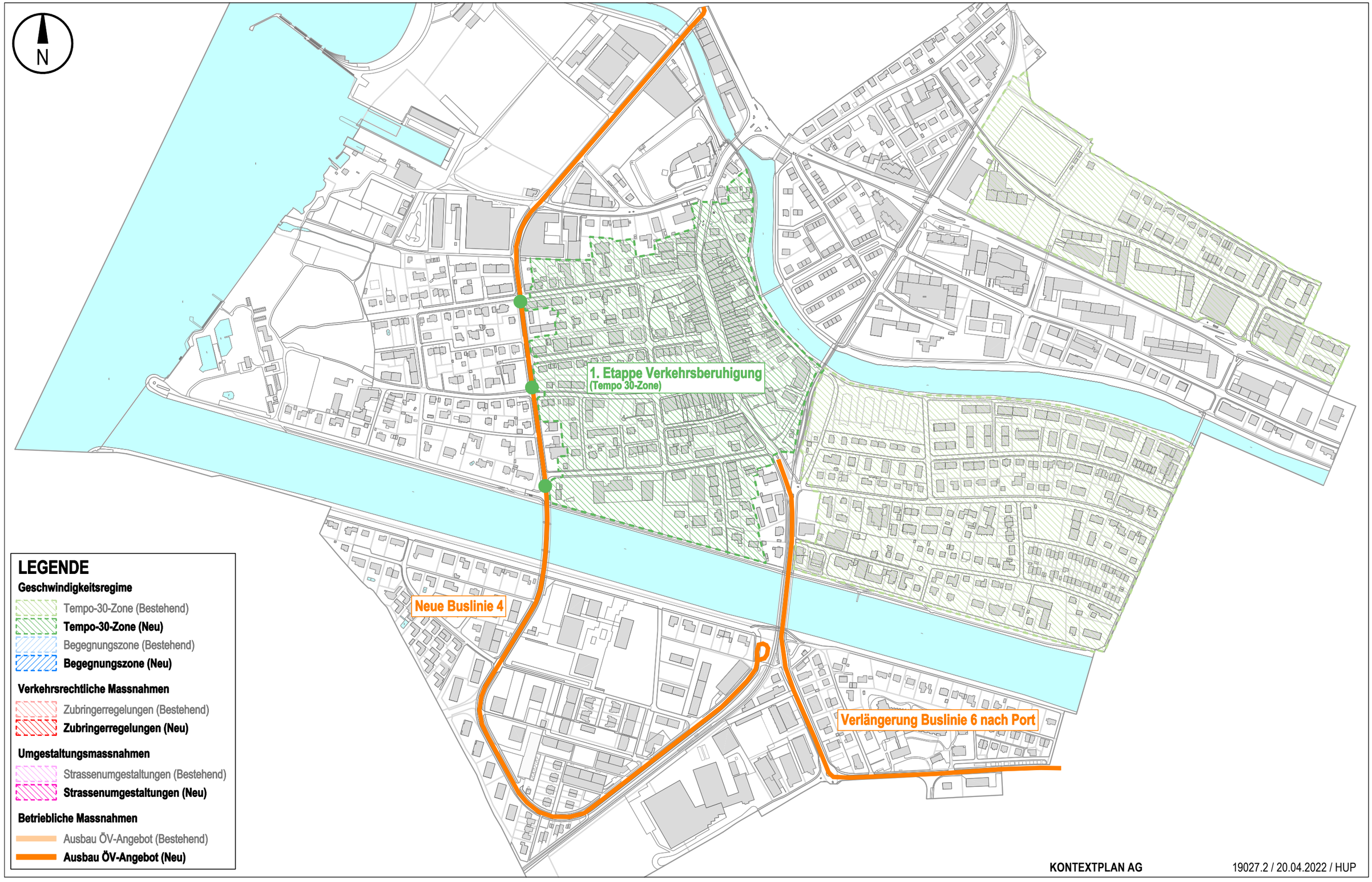



KONTEXTPLAN AG

19027.2 / 20.04.2022 / HUP

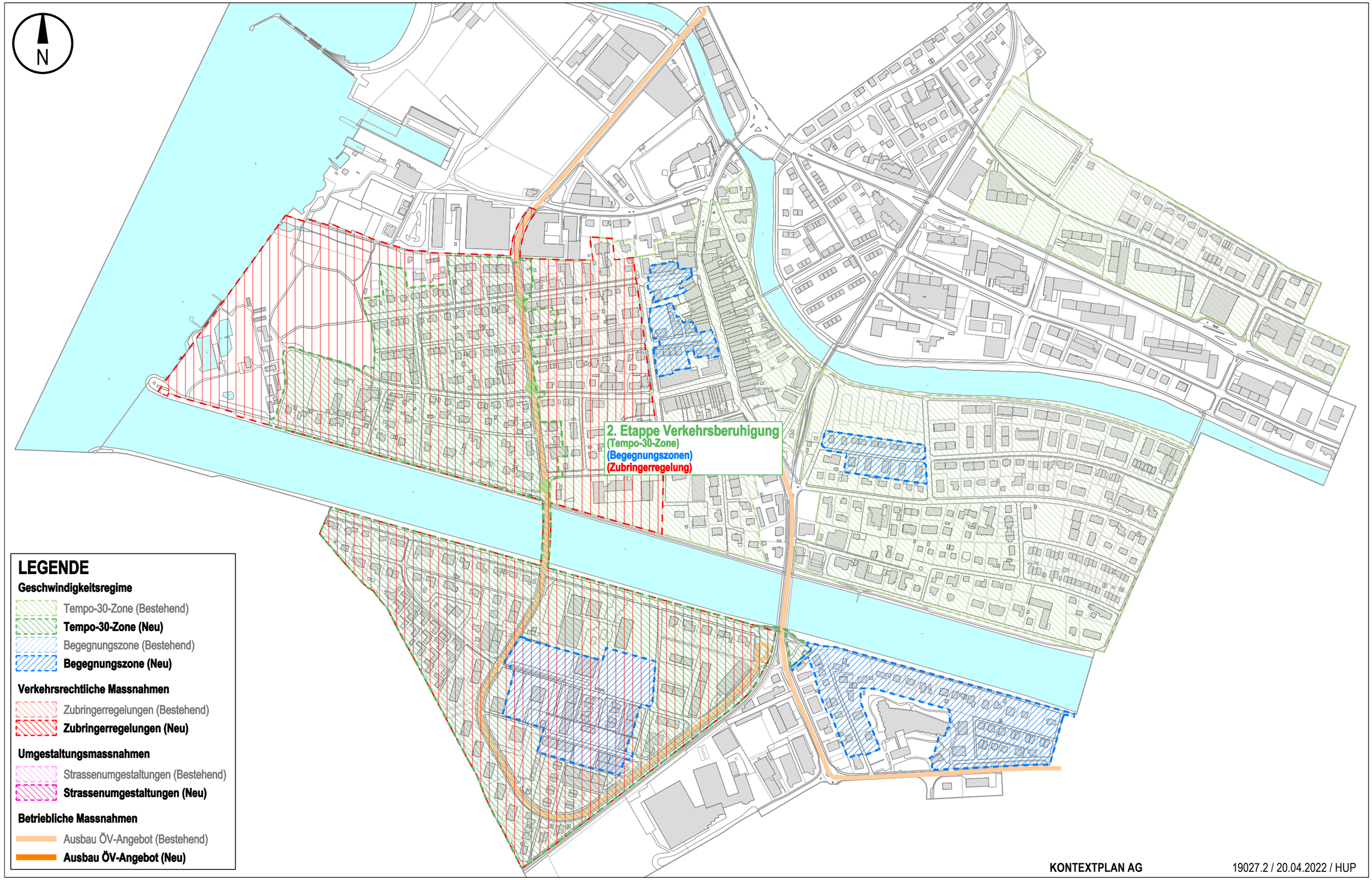
**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2020



**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2021

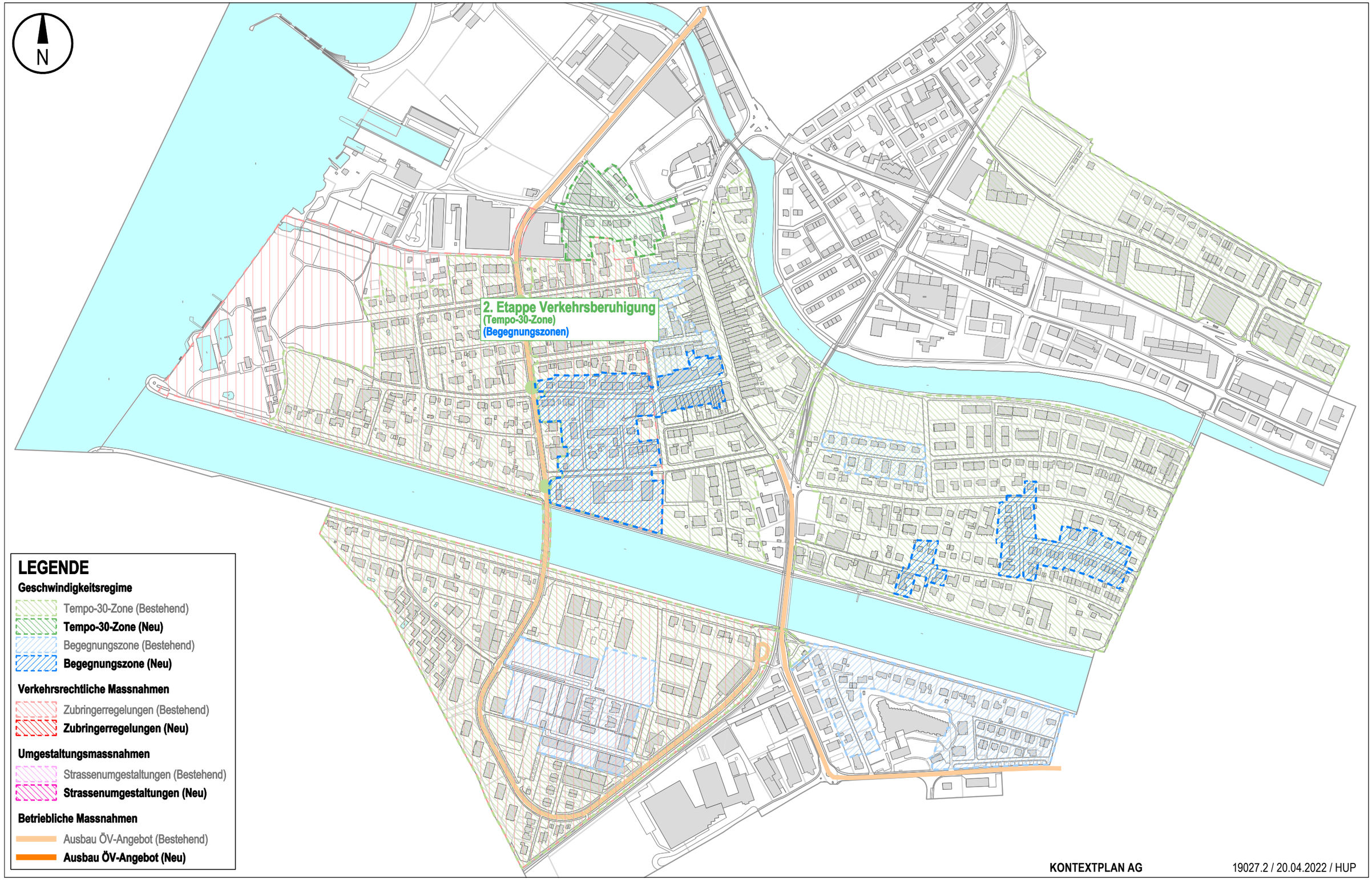



KONTEXTPLAN AG

19027.2 / 20.04.2022 / HUP

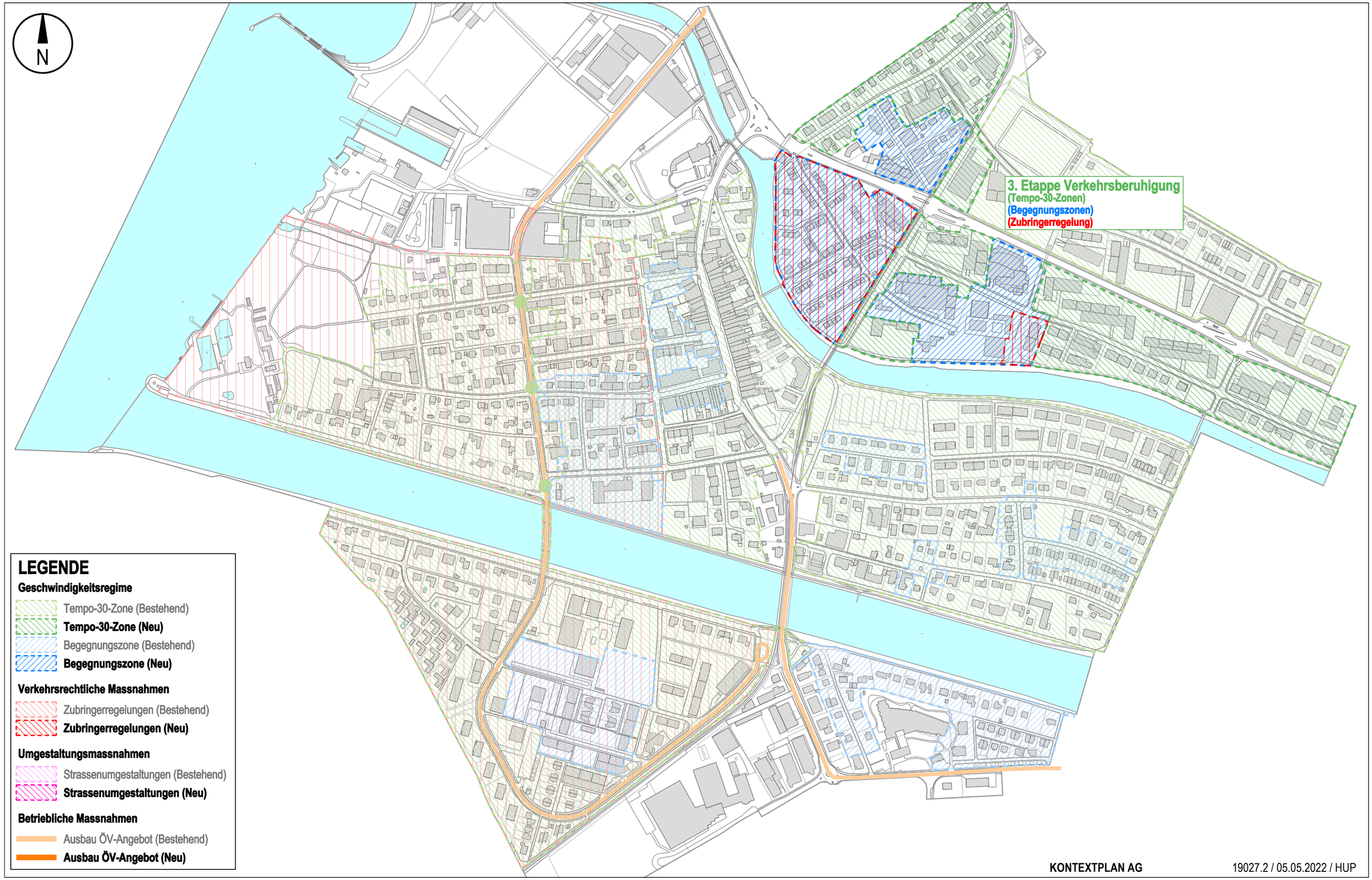
**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2022



**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2024/2025

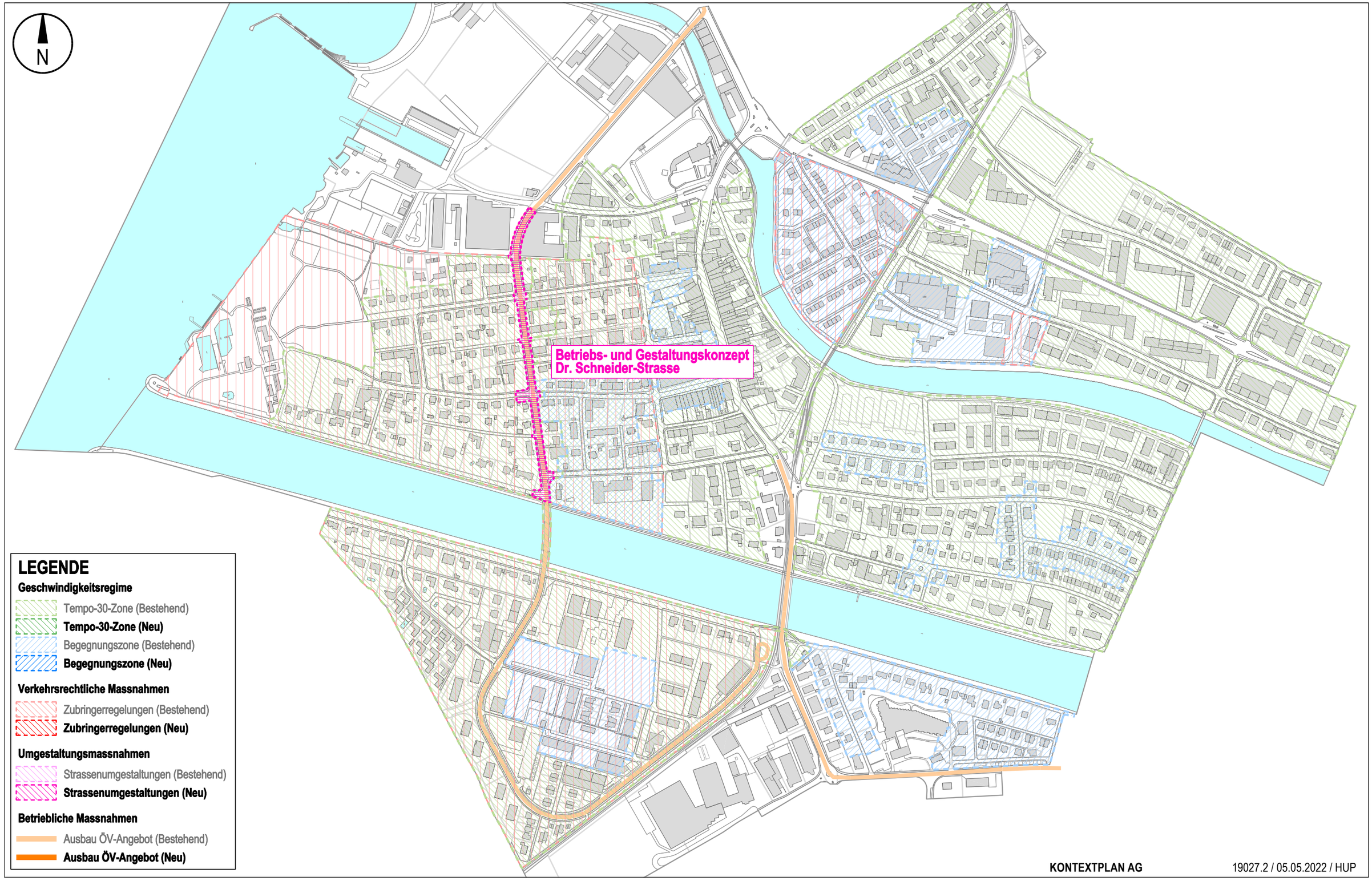



KONTEXTPLAN AG

19027.2 / 05.05.2022 / HUP

**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2026/2027

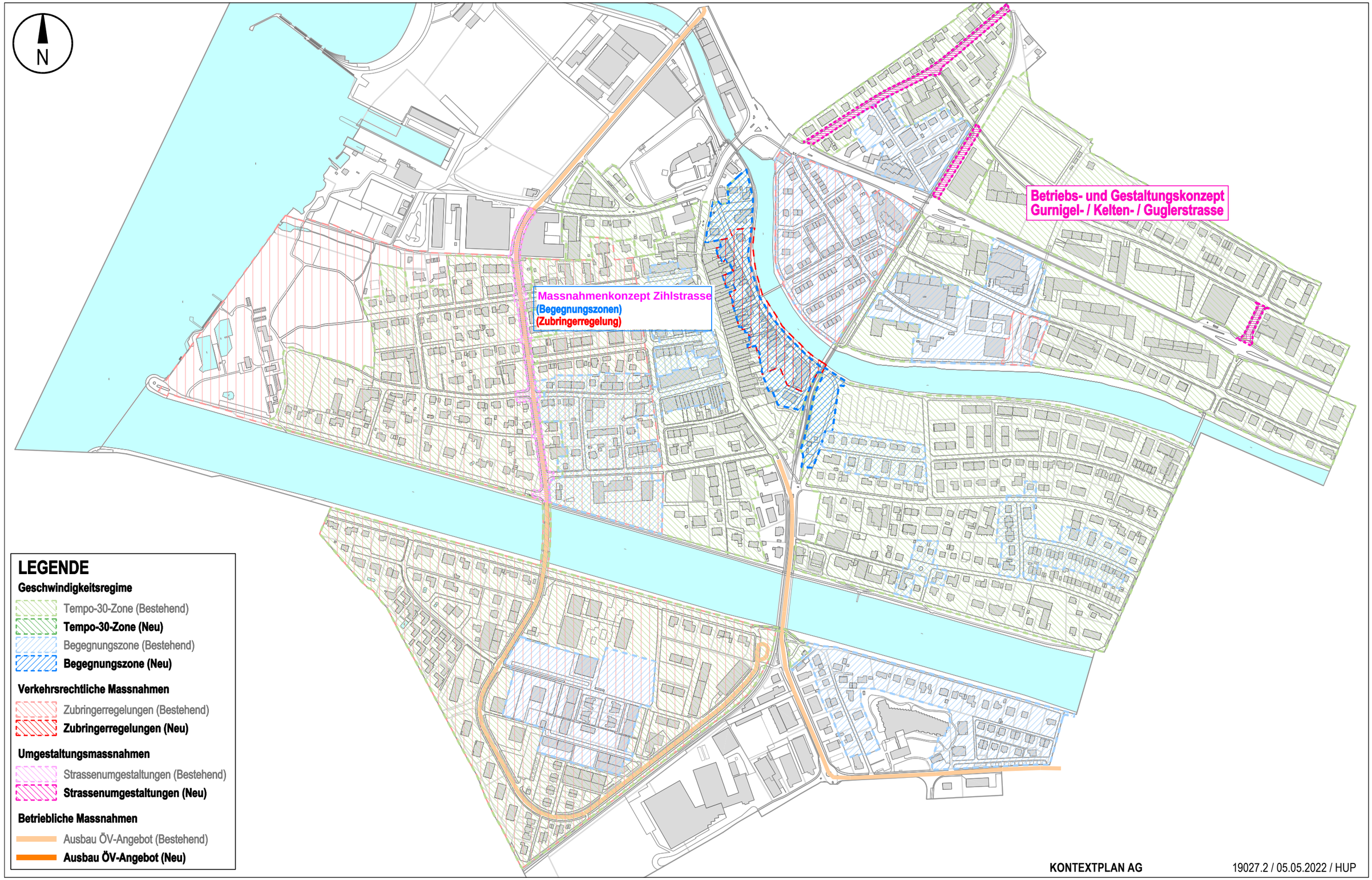



KONTEXTPLAN AG

19027.2 / 05.05.2022 / HUP

**Nidau, Verkehrsprojekte**

Übersichtsplan Massnahmen 2025/2026 (Zihlstrasse 2027)




KONTEXTPLAN AG

19027.2 / 05.05.2022 / HUP

Stadt Nidau

Stand: 31.07.2024

# Übersicht GVK-Projekte bis 2027

| Umsetzung | Projekt-Bezeichnung | Kosten (inkl. MWST.) | | | Verweis GVK |
|---|---|---|---|---|---|
| 2020 | 1. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West und Zihlstrasse, mit Sofortmassnahmen | CHF | 224'424 | 1) | 9.1+9.2+9.7 |
| 2020 | Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot: Neue Buslinie 4 + Verlängerung Buslinie nach Port | CHF | 1'210'000 | 2) | 9.11 |
| 2021/22 | 2. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten | CHF | 620'000 | 3) *) | 9.2+9.7 |
| 2024/25 | 3. Etappe Verkehrsberuhigung Quartiere nördlich der Zihl Weidteile/Gugler- und Gurnigelstrasse/Hofmatten | CHF | 890'000 | 4) *) | 9.5+9.7 |
| 2025/2026 | Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse | CHF | 1'550'000 | 5) *) | 9.5 |
| 2025 | Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Mobilitätsmanagement | CHF | 90'000 | 6) | 9.8+9.9 |
| 2026/2027 | Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse | CHF | 2'078'500 | 7) *) | 9.3+9.13 |
| 2027 | Massnahmenkonzept Zihlstrasse | CHF | 170'000 | 8) *) | 9.6 |

1) Kreditabrechnung

2) Planungs- und Investitionskredite für Umsetzung Linie 4

3) Planungs- und Investitionskredit

4) Planungs- und Investitionskredit 3. Etappe und Investitionskredit Knotenanhebung und Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse.
Exklusiv Objektkredit CHF 100'000 für Trottoirabsenkungen Lyss-Strasse (von 2010 für Ressort Tiefbau und Umwelt)

5) Planungs- und Investitionskredit

6) Grobkostenschätzung gemäss Gesamtverkehrskonzept

7) Planungs- und Projektierungskredit CHF 98'500 (bewilligt), Umsetzung Neugestaltung gemäss Kostenschätzung CHF 1'980'000 (Investitionskredit, noch nicht bewilligt)

8) Planungskredit CHF 50'000 (bewilligt), Investitionskredit, noch nicht bewilligt

*) Bei diesen Projekten mit kann mit Fördergeldern aus den Agglomerationsprogrammen gerechnet werden