



STADTRAT

Aktennummer
Sitzung vom
Ressort

16. März 2017
Sicherheit

10. Interpellation Schneider Marti Susanne (FDP)-Verkehrlich flankierende Massnahmen A5 vfM in Nidau

Der Gemeinderat beantwortet die Interpellation Schneider Marti nachfolgend.

FDP (Susanne Schneider Marti)

Eingereicht am: 8.06.2016

Weitere Unterschriften: keine

Projektstand der verkehrlich flankierende Massnahmen in Nidau

Gemäss Artikel 51 der Stadtordnung von Nidau ersuche ich den Gemeinderat um Auskunft bezüglich des Projektstandes der verkehrlich flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Nidau.

Begründung:

Laut Richtplan stehen die Massnahmen fest. Die in Nidau geplanten Massnahmen sollen jedoch erst im Zusammenhang mit dem Westast der A5 umgesetzt werden. Wie reagiert der Gemeinderat auf das voraussichtlich grosse Verkehrsaufkommen auf Nidauer Gemeindegebiet nach der Eröffnung des Anschlusses Bruggmoos?

Zitat „Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen des Vereins

seeland.biel/bienne:

Das Ziel der verkehrlichen flankierenden Massnahmen besteht darin, auf dem bestehenden Strassennetz die Entlastungswirkung der A5 Umfahrung Biel zu verstärken und langfristig zu sichern. Dies geschieht mit einem Paket von Massnahmen, das die Kapazität und die Durchlässigkeit des Strassennetzes gezielt verringert. Gleichzeitig werden die Verkehrsverhältnisse für den Busverkehr, die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrenden verbessert. Dank Konzentration des Verkehrs auf wenige Hauptachsen werden die Quartiere beruhigt und vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Bund zahlt an die vfM einen Beitrag von rund 50%.

Der interkommunale Richtplan vfM dient dem Kanton und den beteiligten Gemeinden Biel, Brugg, Ipsach, Nidau, Orpund und Port als Koordinationsinstrument für die Umsetzung der Massnahmen.

Nach der Mitwirkung vom Mai/Juni 2012 wurde der Richtplan vfM im Februar 2013 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Die Beschlussfassung durch die Gemeinde Nidau erfolgte am 20.8. 2013."

Antwort des Gemeinderates

Grundsätzliche Bemerkungen Ausgangslage

Die Mobilitätsnachfrage und die Verkehrsentwicklung bewegen sich in der Stadt und der Agglomeration Biel/Bienne in eine Richtung, welche zunehmend zu Problemen bei der Funktionalität und der Belastbarkeit/Verträglichkeit des Strassennetzes führt. Die Region weist heute einen vergleichsweise hohen MIV-Anteil auf. Mit der Fokussierung auf den Autobahnbau, setzt sich dieser Trend fort. Gemäss dem aktuellen Stand der Verkehrsprognose auf Ebene Gesamtverkehrsmodell (GVM) ist weiterhin von einer bedeutenden MIV Entwicklung auszugehen, wogegen nur eine vergleichsweise bescheidene ÖV und FVV-Entwicklung prognostiziert wird.

Vor diesem Hintergrund besteht bezüglich der künftigen Verkehrsentwicklung die Gefahr, dass einseitig auf die Entlastungswirkung der Autobahn gesetzt wird, ohne die Trendentwicklung auf dem Stadt- und Regionalnetz mit einer konsequenten Mobilitäts- und Verkehrspolitik nachhaltig zu beeinflussen. Zwar ist die Verkehrspolitik auf Ebene Richtplan/RGSK und mit der Städte-Initiative (Förderung von Fuss-, Veloverkehr und öV) mit den richtigen Vorzeichen definiert, aktuell ist die Autobahnplanung jedoch noch nicht in eine verbindliche bzw. quantifizierte Gesamtverkehrsplanung Stadt / Region eingebunden.

Deutlich kommt dies mit der Eröffnung des Ostastes der A5 – voraussichtlich im Jahr 2017 – zum Ausdruck. Bis der Westast realisiert wird, vergehen ungefähr weitere 15 Jahre (geplante Eröffnung ab 2032). Für diesen Zwischenzustand (Ostast aber ohne Westast) fehlten bis anhin verbindliche und quantifizierte Ziele und untereinander abgestimmte Massnahmen, welche alle Verkehrsarten im Sinne eines Gesamtmobilitätskonzepts einbeziehen.

Mit dem neuen Gesamtmobilitätskonzept (Beilage 01, Schlussbericht vom 28.06.2016) soll die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert werden. Gestützt auf vertiefte Analysen und daraus abgeleitete quantifizierte Zielfestlegungen sind koordinierte Massnahmen zu erarbeiten und einer sinnvollen Priorisierung zuzuordnen. Zudem dient das Konzept aufgrund der quantitativen Ergebnisse, Nutzen und Auswirkungen von Massnahmen für die politischen Entscheidungsprozesse und für die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit verständlicher darzulegen. Nicht zuletzt dienen die Ergebnisse auch als Vorgabe für die nachgelagerten Prozesse (z. B. Angebotskonzept öV, Verkehrsmanagementkonzept etc.).

Vorgehen

Ohne Druck auf den MIV, wird auch bei einem attraktiven öV-Angebot und attraktiven Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr kaum ein Umlagerungseffekt resultieren. Es braucht zwingend Massnahmen auf beiden „Seiten“, sogenannte „Push-and-Pull“-Massnahmen.

Die vfM Ostast und die Ortsdurchfahrt Nidau als vorgezogener vfM Westast sind Massnahmen im Sinne des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast – sie sind aber nur ein Teil davon.

Speziell für Nidau wichtige Massnahmen

- Sofortmassnahmen aus dem Gesamtmobilitätskonzept (siehe Beilage B01):

Einsetzung einer Task Force zur Unterstützung und Koordination der Umsetzung
 Vorbereitung Verkehrs Monitoring / Controlling
 Vorbereitung eines kurzfristigen Verkehrsmanagements.
 Realisierung eines Verkehrsmanagements durch Dosierung des Verkehrs an geeigneten Stellen (siehe Beilagen B02 und 03, Massnahmeblatt B1/I und B 7/III)

- Im Buskonzept 2020 ist vorgesehen, das ÖV-Angebot auszubauen. Gezielter Ausbau des ÖV-Angebotes, Erhöhung der Fahrplanstabilität und Verkürzung der Reisezeiten. Eine neue Buslinie 3 durch die Dr. Schneider-Strasse ins Beundenquartier mit Endhaltestelle beim ASm Bahnhof ist als Neubaustrecke mit 15'-Taktfahrplan vorgesehen. Dieses Vorhaben muss durch den Kanton noch akzeptiert werden. Die Linie 4 durch die Hauptstrasse Nidau soll auf die Linie 3 abgestimmt werden. (siehe Beilage B07)
- Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau als vorgezogene Massnahme vfM. Eine erste vfM Massnahme die möglichst bald umgesetzt werden soll ist die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau im Zusammenhang mit der Verbesserung der Fussgängersicherheit. Vorgesehen ist dabei zum jetzigen Stand der Planung; eine Tempo T30 Zone einzuführen, die Fahrbahn zugunsten der Fussgänger und der Parkier- und Aufenthaltsbereiche auf ein Minimum zu verengen, sowie die Bushaltestellen behindertentauglich umzugestalten und neu zu platzieren. (dabei liegt die Federführung beim Kanton OIK III) (siehe Beilage B06, Massnahmenblätter vfM N3)
- Langsamverkehr (Velos)
 - Verbindung Ipsach-Nidau-Biel
Einführung T30 längs Dr. Schneiderstrasse zwecks Verbesserung der Veloverbindung Ipsach- Nidau-Biel. (siehe Beilage 05, Massnahme B11/XI)
 - Verbindung Port-Nidau-Biel
Erhöhung der Verkehrssicherheit Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke mit dem Prüfen einer abgetrennten Veloführung im Gegenrichtungsverkehr östlich der Hauptstrasse (siehe Beilage 05, Massnahme B11/XII)
- Keltenstrasse Knotensanierung T6 Bahnübergang asm
Optimierung der Veloführung und der Wartezeiten an der LS-Anlage Keltenstrasse-Bernstrasse.
Umbau der Kreuzung und neue Steuerung der Lichtsignalanlage an der Keltenstrasse. Ziel ist die Verflüssigung und Verbesserung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer nach der Autobahneröffnung A5 Ostast.

2560 Nidau, 7. Februar 2017 ocs

NAMENS DES GEMEINDERATES

Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein

Beilagen (nur GPK):

- B01 Gesamtmobilitätskonzept (Schlussbericht vom 28. Juni 2016)
- B02-05 (Massnahmenblätter: B1/I, B7/III, B11/XI, B11/XII)
- B06 Massnahmenblatt N3 (Richtplan vfM Hauptstrasse Nidau, Scan)
- B07 Biel-Buskonzept 2020 Umsetzungsplanung

Siehe auch: RGSK Richtplan Projektdokumentation 2012: <http://www.seeland-biel-bienne.ch/Deutsch/Untermenu/ArtikelAll.asp?all=all&ObjektArtNr=172&RootNr=1&ZtNr=101>