



## **7. Verkehrsberuhigung Quartiere Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten - Investitionskredit**

Ressort  
Sitzung

Sicherheit  
25.03.2021

---

*Dem Stadtrat wird ein Investitionskredit in der Höhe von CHF 620'000 für die Umsetzung eines Massnahmenpakets zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten beantragt.*

---

nid 6.6.3 / 7.8

### **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 – dies basierend auf der Motion «Verkehrskonzept für die Nidauer Bevölkerung», welche im November 2017 vom Stadtrat als Postulat angenommen wurde. Im November 2019 verabschiedete der Gemeinderat das Gesamtverkehrskonzept zuhanden der öffentlichen Mitwirkung. Der Mitwirkungsbericht und das bereinigte Konzept wurden im Mai 2020 publiziert und im September 2020 gemeinsam mit der Kreditabrechnung dem Stadtrat zur Kenntnis gebracht.<sup>1</sup>

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau bildet den Orientierungsrahmen für die koordinierte Weiterentwicklung aller Verkehrsarten auf dem ganzen Stadtgebiet in den nächsten 15-20 Jahren. In Zielbildern sind die erwünschten Zielzustände für den gesamten Strassenraum und für eine Weiterentwicklung des öffentlichen, des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Verkehrsberuhigung skizziert. Auf dieser Grundlage sollen nun die einzelnen Umsetzungsprojekte ausgearbeitet und den politischen Gremien zum Entscheid vorgelegt werden. Die Umsetzungsprojekte wurden basierend auf den Mitwirkungseingaben priorisiert. Entsprechend beruht der vorliegende Antrag an den Stadtrat weitgehend auf den Mitwirkungseingaben.

#### *b) Umsetzungsprojekt basierend auf Mitwirkungseingaben*

In der Mitwirkung wurde am häufigsten und mit grossem Nachdruck die rasche Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gefordert. Eine Eingabe mit 547 Unterschriften verlangte die sofortige Umsetzung von Tempo 30 in Nidau West, verstärkt durch ein Fahrverbot mit Zubringerregelung auf der Dr. Schneiderstrasse ab Mühleruns in Richtung Burgerbeunden sowie auf dem Balainenweg gemäss dem Teilkonzept Nidau West/Burgerbeunden des Gesamtverkehrskonzepts. Gleichzeitig wurde deutlich, dass eine direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse Süd abgelehnt wird.

Namentlich aufgrund dieser gewichtigen Eingabe wurde die Umsetzung des Teilkonzepts Nidau West/Burgerbeunden prioritär angegangen und wird hiermit dem Stadtrat vorgelegt. Dies auch als Fortsetzung des ersten Teils des Konzepts Nidau West/Burgerbeunden - der als Sofortmassnahme aufgrund der Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse - mit der

---

<sup>1</sup> Die Dokumente sind unter [www.nidau.ch/gesamtverkehrskonzept](http://www.nidau.ch/gesamtverkehrskonzept) verfügbar.

Einführung von Tempo 30 zwischen der Dr. Schneiderstrasse und der Hauptstrasse inkl. Zihlstrasse bereits umgesetzt wurde (vgl. Stadtratsbeschluss vom 21. November 2019).

Zudem wurde basierend auf den Mitwirkungseingaben die Optimierung der Tempo-30-Zone im Aalmattenquartier in das vorliegende Projekt integriert. Als weitere Forderungen aus dem Mitwirkungsverfahren sind für den im Projekt behandelten Perimeter die Umsetzung der im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Begegnungszonen, die Spezialmassnahmen für den Strandweg West, eine Verbesserung der Velo-Fussgängersituation am Oberen und Unteren Kanalweg sowie ein LKW-Fahrverbot auf dem Martiweg zu nennen.

Im Rahmen der Planung wurden ferner am 18. November 2020 bei einer öffentlichen Begehung konkrete Wünsche und Forderungen der Bevölkerung an die Verkehrsberuhigung im Beunden- und Grasgartenquartier abgeholt. Häufig geäusserte Aussagen beziehen sich auf Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und mit den Anwohnenden. Daraus wurden Anliegen wie Veloeinfahrten zum Schulhaus und in den Beundenring, die Lockerung des Velofahrverbots beim Schulhaus Beunden sowie Massnahmen zur Erhöhung der Schüler- und Anwohnersicherheit (Velo, Fussgänger) im Quartier in die Massnahmenkonzepte aufgenommen. Wie bereits in der Mitwirkung gewünscht, wurde während der Begehung eine Begegnungszone am Schleusenweg gewünscht, insbesondere da die Anwohnenden Konflikte zwischen schnellen E-Bikes und Fussgängern sowie in Hauptverkehrszeiten Schleichverkehr via Grasgartenstrasse-Schleusenweg-Mattenstrasse feststellen.

#### *c) Koordination mit anderen Projekten*

Die Koordination mit den weiteren in Nidau raumwirksamen Projekten ist sichergestellt, namentlich mit der Bahnhofsplanung, der Einführung der neuen Buslinie auf der Dr. Schneiderstrasse, der Einführung der Vorrangrouten Veloverkehr (Abschnitte Beundenring und Dr. Schneiderstrasse sowie Gerberweg entlang der Geleise), dem Neubau Schulhaus Beunden, der Neugestaltung der Mittelstrasse, dem Anschluss an AGGLOlac sowie den anstehenden Sanierungen von Strassen und Werkleitungen.

Für eine grundsätzliche Verbesserung der Verkehrssituation und der Aufenthaltsqualität auf den multifunktionalen Dr. Schneider- und Zihlstrasse sollen als weitere Umsetzungsprojekte des Gesamtverkehrskonzepts je ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet werden. Damit wird eine erwünschte qualitativ hochstehende räumliche Gestaltung dieser Strassen- und Aufenthaltsräume sichergestellt. Es ist geplant, die Betriebs- und Gestaltungskonzepte der Zihlstrasse und der Dr. Schneiderstrasse dem Gemeinderat im Winter 2021 zuhanden einer öffentlichen Mitwirkung vorzulegen und die darauf basierenden Projekte anschliessend dem Stadtrat 2022 zu unterbreiten.

Der Informationsfluss zur Delegation Nachhaltiges Nidau (DNN) ist gewährleistet. Bei der Umsetzung soll zudem das Möblierungskonzept für Gestaltung und Ausstattung der öffentlichen Räume berücksichtigt werden. So werden etwa Blumenschalen gemäss Vorgaben bezüglich Verkehrssicherheit als Gestaltungselement zur Verkehrsberuhigung eingesetzt.

#### *d) Merkmale und Ziele von Tempo-30- und Begegnungszonen*

##### Tempo 30

Mit den Merkmalen:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Vortritt für Fahrzeuge
- Rechtsvortritt (Ausnahme: andere Markierungen oder Signalisationen)
- Fussgänger/-innen dürfen die Strasse überall queren

- Keine Fussgängerstreifen (Ausnahmen bei Schulen und Heimen sowie Hauptstrasse).

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone sind folgende Ziele verbunden:

- Vermindern des Durchgangverkehrs auf den Quartierstrassen
- Grundmassnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Eine der Quartiersituation und dem Strassenraum angepasste Geschwindigkeit und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden mit den Funktionen der Strasse in Einklang bringen
- Attraktivitätssteigerung des Stadtraumes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen
- Insgesamt wird dadurch eine Steigerung der Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren angestrebt

### Begegnungszonen

Mit den Merkmalen:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger
- Ganze Verkehrsfläche auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie von fahrzeugähnlichen Geräten nutzbar
- Keine Fussgängerstreifen
- Rechtsvortritt (Ausnahme: andere Markierungen oder Signalisationen)

Die mit der Einführung von Begegnungszonen verbundenen Ziele sind identisch mit den Zielen, die mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verbunden sind. Begegnungszonen können in Strassen mit niedriger Verkehrsbelastung eingerichtet werden und sind stadtplanerisch interessant. Zusätzliche Ziele sind:

- Zusatzmassnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit an sensiblen Lagen (Schulen, Kindergärten) sowie bei Strassenabschnitten ohne Trottoirs durch die zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion
- Attraktivitätssteigerung des Stadtraumes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Flanierzonen im Ortszentrum oder in Naherholungsbereichen
- Stärkung von städtischen Zentrumsstrassen mit publikumsintensiven Nutzungen (Z.B. Einkaufen, Wochenmarkt, Post)
- Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität des Strassenraums und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Spielbereichen von Wohngebieten.

## **Projekt**

### *a) Perimeter*

Das vorliegende Projekt sieht die Ausdehnung der bestehenden Tempo-30-Zonen auf sämtliche Quartierstrassen im südlich liegenden Stadtgebiet ab Mühlerunsweg, Gwerdt- und Schlossstrasse, Zihlstrasse und Aalmattenquartier vor. Auf eine Ausweitung der Tempo-30-Zone am Knoten Hauptstrasse/Schlossstrasse wird verzichtet, da mit der Änderung des Vortrittsregimes an diesem Knoten der Fluchtverkehr zur Umfahrung des Guido-Müller-Platzes via Schlossstrasse begünstigt würde.

An besonders schützenswerten Lagen vor allem bei Kindergärten, Schulen und in ausgeprägten Koexistenzräumen sowie im Bereich von publikumsintensiven öffentlichen Nutzungen

sollen Begegnungszonen eingeführt werden. Auf folgenden Strassen oder Abschnitten sind Begegnungszonen vorgesehen:

- Zwischen Hauptstrasse und Stadtgraben: Weyermattstr., Mittelstr. und Schulgasse mit erweitertem Stadtgraben beim Knoten Schulgasse
- Kindergarten Strandweg und Schule Balainen: Strandweg (bis Dr. Schneiderstr.), Rönnerweg, Turmweg, Knettauweg und Balainenweg (im Bereich Schule);
- Aalmattenquartier: Kreisel Martiweg, Flurweg, Krebsweg, Knoten Aalmattenweg/Krebsweg, Gerberweg beim Abschnitt der Genossenschaft;
- Beundenquartier: Auf dem A. Funk-Weg und dem Birkenweg beim Schulhaus Beunden und Kindergarten Birkenweg inklusive den quer verlaufenden Ahorn-, Buchen-, Eschen-, Föhren- und Kastanienwege
- Grasparden: Schleusenweg (zwischen Matten- und Graspardenweg)

Nachfolgende Abbildung zeigt die vorgesehenen Tempo-30-Zonen – bestehend (gelb) und geplant (hellgrün) sowie die Begegnungszonen (blau).

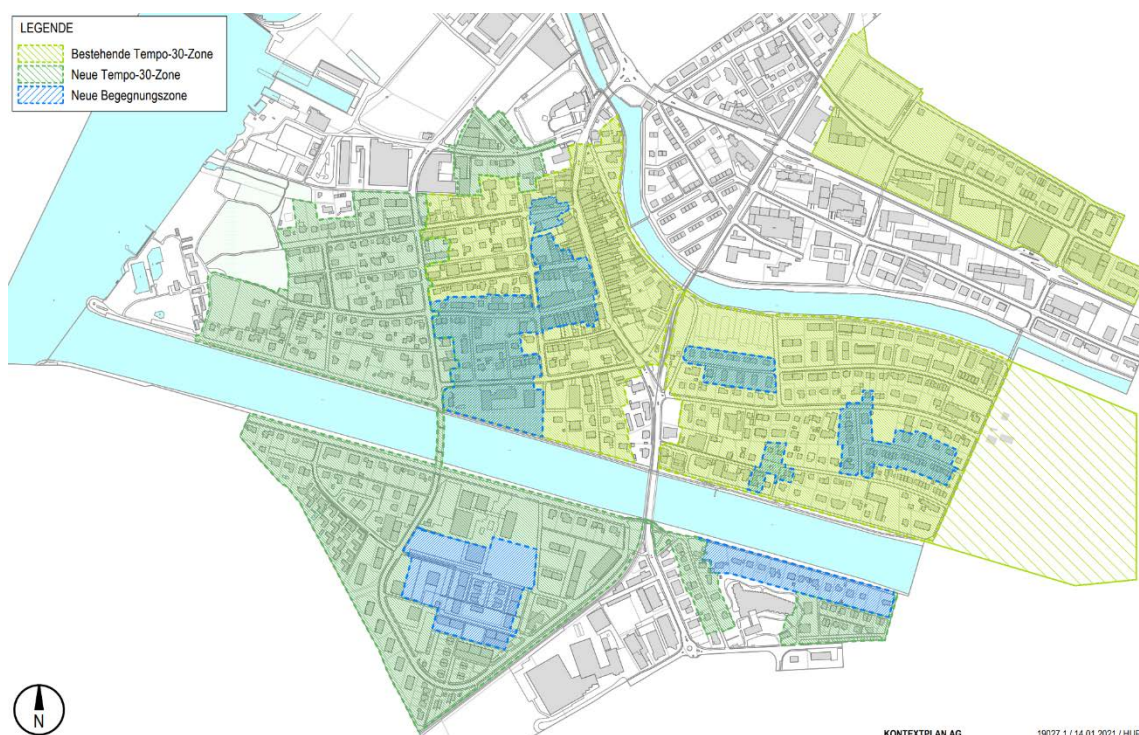


Abbildung 1: Perimeter Tempo-30-Zonen (gelb = bestehend, hellgrün = neu) und Begegnungszonen (blau).

#### b) Massnahmen

In der Verordnung des Bundesrats über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen werden Grundsätze zu verkehrsrechtlichen Massnahmen und zur Gestaltung des Strassenraums festgelegt. Gestützt auf diese Verordnung sieht das Projekt im genannten Perimeter folgende Massnahmen vor:

- An allen Zoneneingängen werden Eingangstore platziert, welche den Beginn einer Tempo-30-Zone respektive einer Begegnungszone erkennbar machen.
- Alle Knoten in den Tempo-30-Zonen werden grundsätzlich mit einer Rechtsvortrittsmarkierung versehen. Ausnahmen bei der Dr. Schneiderstrasse und am Knoten

Beundenring/Herrenmoos werden beim Kanton im Hinblick auf die erforderliche Zustimmungsvorabklärung durch den Kanton beantragt.

- Ein sogenanntes Berliner Kissen wird als zweiteiliger Vertikalversatz zur Reduzierung der Autofahrgeschwindigkeiten nach der Einfahrt ab der Brücke in den Beundenring gebaut. Bus- und Veloverkehr werden von dieser Massnahme nicht tangiert. Fünf weitere Berliner Kissen sind optional vorgesehen. Sie werden erst eingeführt, wenn die obligatorische Erfolgskontrolle ein Jahr nach Umsetzung der Massnahmen zeigt, dass das erwünschte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wurde und eine Verschärfung der Massnahmen erforderlich macht.
- Grundsätzlich müssen sämtliche Fussgängerstreifen in Tempo 30- und Begegnungszonen aufgehoben werden. Folgende Fussgängerstreifen sollen aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu Schulen und Kindergärten von dieser Regelung ausgenommen und beibehalten werden
  - . Balainenweg, östlich Einmündung Dr. Schneider-Strasse
  - . Dr. Schneiderstrasse, zwischen Einmündung Balainenweg und Oberer Kanalweg
  - . Beundenring, nördlich Einmündung Herrenmoosweg
  - . Herrenmoosweg, westlich Einmündung Beundenring

Die bestehenden Vertikalversätze (Stadtgraben, Schulhaus Balainen), Mittelinseln (Knoten Schloss-/Gwerdtstrasse, Knoten Beundenring/Herrenmoos und auf der Höhe Beundenring 17) sowie die Strasseneinengungen auf der Dr. Schneiderstrasse werden nicht tangiert und bleiben nach der Entfernung der Fussgängerstreifen als Querungshilfe erhalten.

- An ausgewählten Stellen werden Geschwindigkeitsmarkierungen „30“ respektive «20» angebracht.
- Lokal sind Demarkierungsarbeiten vorgesehen, um den Zielzustand zu erreichen. So werden die Bodenmarkierungen «STOP» beim Knoten Aalmattenweg – Krebsweg, «Kein Vortritt» beim Knoten Beundenring - Alexander-Funkweg sowie «Schule» beim Schulhaus Balainen aufgehoben. Die Halteverbotslinien bei aufgehobenen Fussgängerstreifen werden entfernt.
- Auf dem Balainen-, Strand, Aalmatten- sowie auf beiden Kanalwegen werden Blumenschalen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt.
- Die markierten Radstreifen werden im Zuge der Einführung von Tempo 30 auf der ganzen Länge Beundenring und auf der angrenzenden Dr. Schneiderbrücke aufgehoben.
- Für Velofahrer werden im Beundenring beim Schulhaus Beunden (Einfahrt zum Velo-stander) sowie bei der Einmündung des Fuss- und Velowegs entlang der Asm-Geleise (zwischen Linden- und Eichenweg) Querungshilfen zum Linksabbiegen eingerichtet.
- Die raschen Veloausfahrten Bahnweg in den Beundenring werden neu mit einem Vertikalversatz auf der Fahrlinie des Velos (ähnlich einer Trottoirüberfahrt) abgebremst.
- Falls auf dem Unteren Kanalweg bei einer zusätzlichen Verkehrsmessung erneut zu hohe Fahrgeschwindigkeiten festgestellt werden, werden die drei derzeit als optional aufgeführten Blumenschalen umgesetzt.
- Für die Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen müssen 22 (zusätzlich optional 8 Unt. Kanalweg) Parkplätze von insgesamt 465 aufgehoben werden.

Zusätzliche Massnahmen in Begegnungszonen

- Die Grenzen zwischen den Tempo 30- und den Begegnungszonen werden zusätzlich mit einer querlaufenden Bodenmarkierung gekennzeichnet.
- Eine einheitliche Oberflächenmarkierung beim Schulhaus Balainen, beim Kindergarten Aalmatten sowie am Knoten Schulgasse/Stadtgraben erhöht die Wiedererkennbarkeit dieser Begegnungszonen vor Schulen und Kindergärten.
- Das allgemeine Fahrverbot auf dem Alexander-Funk-Weg wird auf ein Teilfahrverbot entschärft, die Zufahrt für Velos zu den Radparkplätzen wird erlaubt. In der Begegnungszone wird am Knoten zum Buchenweg eine Einengung mit Poller erstellt, was die Querungsdistanz der Strasse verkürzt und die Sichtbarkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht.

#### Weitere Spezialmassnahmen

- Mit der Signalisierung Fahrverbot mit Zubringerregelung ab Stadtgraben und Schlossstrasse Richtung Nidau West und Burgerbeunden wird der Ausweichverkehr in die Quartiere ab der Haupt- und der Aarbergstrasse unterbunden.

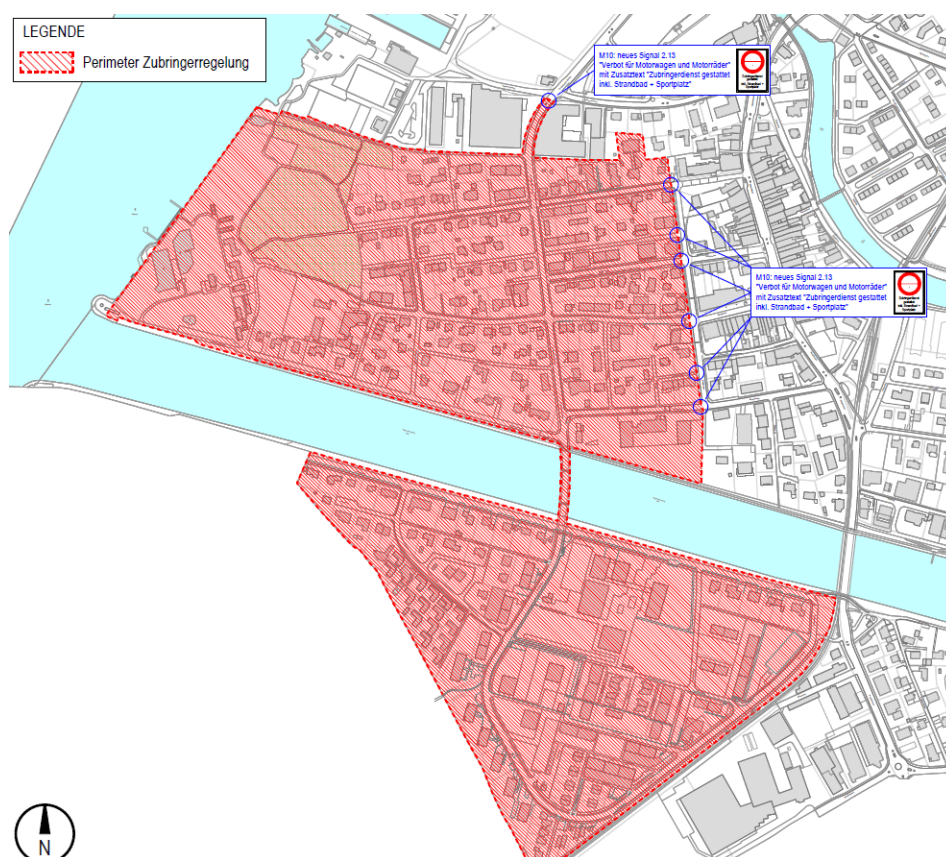


Abbildung 2: Perimeter Fahrverbotszone mit Zubringerregelung (rot).

- Um die Durchfahrt von ortsunkundigen LKW-Fahrern durch den Martiweg zu verhindern und zur Verstärkung der neuen Begegnungszone werden der Marti-, Krebs- und Flurweg mit einem Lastwagenfahrverbot versehen, LKW-Zubringerfahrten sind weiterhin erlaubt.



Abbildung 3: Perimeter Lastwagenfahrverbot Martiweg (rot)

- Das bestehende Fahrverbotsregime am Kiesweg neben dem Kanalweg wird verschärft. Die Veloführung wird optimiert und vom Fussgängerweg getrennt, um Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern vorzubeugen. Nur auf dem Abschnitt ohne befestigte Strasse zwischen der Dr. Schneider- und Hauptstrasse dürfen Velos bei den Fussgängern auf dem Kiesweg entlang des Kanals fahren.

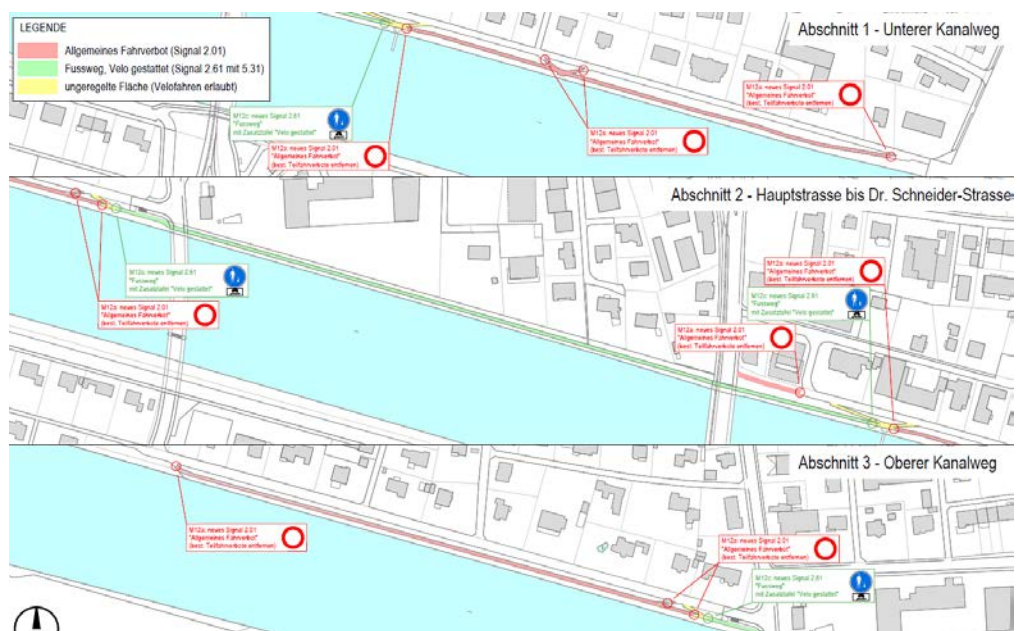


Abbildung 4: Optimierung der Veloführung auf dem Oberen und Unterem Kanalweg

- Entlang des Strandwegs (Seequartier) auf der südlichen Strassenseite sowie auf dem Aalmattenweg zwischen Hechten- und Krebsweg werden mittels farblicher Markierung

längs der Strasse Übergangsbereiche geschaffen, welche auf die Gebäudeerschliessungen (Grundstückszufahrten, Fusswege, Parkplätze) aufmerksam machen.

- Der Kiesweg wird im Bereich Einmündung in den Beundenring (Höhe Beundenring 29) begradigt und das Trottoir abgesenkt, als Vorarbeit für die künftige Velokomfortroute zwischen Ipsach und Biel im Beundenring und auf der Dr. Schneiderstrasse.
- Zwischen dem südlichsten Punkt Beundenring, zwischen Treppe und Fuss- und Veloweg entlang der Asm-Geleise bremsst eine Umlaufschranke die rasche Ausfahrt von Velofahrern in den Bahnweg ab.

Die Aufhebung von Fussgängerstreifen ist in der Bevölkerung unbeliebt, gilt aber vom Kanton als eine wichtige Voraussetzung, um Verkehrsberuhigungen zu bewilligen und einzuführen. Ausnahmen werden nur bei Kindergärten, Schulhäusern, Heimen oder bei stark befahrenen Strassen (Beispiel Hauptstrasse) gewährt. Gerade bei den umstrittenen Massnahmen wurden Lösungen angestrebt, die den Bedürfnissen aus Bevölkerung und Politik möglichst gut entsprechen und gleichzeitig durch die bewilligende Behörde mitgetragen werden können.

Art und Standard der Massnahmen werden im Massnahmenkonzept dargelegt. Für eine einheitliche Erscheinung und eine hohe Wiedererkennbarkeit wird die Ausführung der Massnahmen der bereits eingeführten Tempo-30-Zone zwischen Hauptstrasse und Dr. Schneiderstrasse sowie Zihlstrasse weiterverwendet und darauf basierend durch zusätzliche Massnahmen für die Begegnungszonen ergänzt.

Die Einführung der Tempo-30-Zone zwischen der Hauptstrasse und der Dr. Schneiderstrasse hatte als Sofortmassnahme eine rasche Verkehrsberuhigung zum Zweck. Begegnungszonen wurden im ersten Projekt ausgeklammert, wurden aber im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (Konzept Nidau West/Beunden des Gesamtverkehrskonzepts) bereits vorgedacht. In den Abschnitten, in denen heutige Tempo 30 in Begegnungszonen umgewandelt werden, können die bisher verbauten Stelen oder Leitpfeile zur Zonensignalisierungen in den neuen Begegnungszonen wiederverwendet werden.

Das vorliegende Projekt entspricht den Massnahmen aus dem Zielbild Verkehrsberuhigung sowie dem Teilkonzept Nidau West / Beunden des Gesamtverkehrskonzepts. Mit den Massnahmenkonzepten wurden zahlreiche, von der Bevölkerung und Politik geäusserten Anliegen Rechnung getragen und spezifische Lösungen integriert.

Sollte der Stadtrat das Projekt und den Kredit bewilligen, wird das Verkehrsgutachten beim Kanton zur Genehmigung eingereicht.

Interessierte Anwohnerinnen und Anwohner sollen vor der Einführung der verkehrsberuhigenden Massnahmen an einem öffentlichen Informationsanlass über Perimeter, Ziele und Eigenheiten von Tempo 30, den Begegnungszonen sowie der Zufahrtsregelungen informiert werden.

Die obligatorische Erfolgskontrolle der Massnahmen soll für den gesamten Perimeter ein Jahr nach Umsetzung des vorliegenden Projekts durchgeführt werden. Werden die Ziele nicht erreicht, müssen weitere Massnahmen (siehe optionale Massnahmen) getroffen werden.



## Kosten

Der Kostenvoranschlag für die Umsetzung des Massnahmenpaketes zur Verkehrsberuhigung der Quartiere Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten setzt sich wie folgt zusammen:<sup>2</sup>

| Pos. Nr.                                  | Beschreibung                               | Kosten         |
|---|--|----------------|
| 1   | Projektierungskredit                       | 42'000         |
| 2   | Massnahmenpaket Nidau West Begegnungszonen | 135'086        |
| 3   | Massnahmenpaket Nidau West Seequartier     | 72'830         |
| 4   | Massnahmenpaket Aalmatten                  | 122'415        |
| 5   | Massnahmenpaket Schloss-/Gwerdtstr.        | 15'076         |
| 6   | Massnahmenpaket Burgerbeunden              | 151'382        |
| 7   | Massnahmenpaket Grasgarten                 | 18'275         |
| <b>Total inkl. MWST.</b>                  |  | <b>557'064</b> |
| 8   | Reserven + 10%                             | 55'706         |
| <b>Gesamttotal inkl. Reserven + MWST.</b> |  | <b>612'770</b> |
| <b>gerundet</b>                           |  | <b>620'000</b> |

## Personelle Auswirkungen

Kein Einfluss auf den Stellenplan.

## Finanzielle Auswirkungen

### Jährliche Folgekosten

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

### Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

|  |     |           |
|--|-----|-----------|
| Abschreibungsaufwand Anlagekategorie Strassen 40 Jahre | CHF | 15'500.00 |
| Kalkulatorische Zinskosten 3%                          | CHF | 9'300.00  |
| Total Kapitalfolgekosten                               | CHF | 24'800.00 |

### Beiträge Dritter

Es kann davon ausgegangen werden, dass für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung mit Fördergeldern aus den Agglomerationsprogrammen gerechnet werden kann. Die Beitragsgesuche sind derzeit in Bearbeitung.

### Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Die neuen wiederkehrenden Kosten von CHF 24'800.00 belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit

<sup>2</sup> Die Optionen Blumenschalen am Unteren Kanalweg und zusätzliche Berliner Kissen am Beundenring sind darin enthalten

entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Im Finanzplan 2020 - 2025 waren CHF 600'000.00 eingestellt.

#### Finanzrechtliche Zuständigkeit

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

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 Beiträge Dritter 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 | 620'000.00 |
| Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit           | CHF | 620'000.00 |

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat.

#### Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

#### Konto und Rechnungsjahr

Konto: 6150.5010.14 im den Jahren 2020 – 2022.

#### 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 CHF X. 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: 2021 / 2022

## Zustimmungen

In einem Urteil des Bundesgerichtes vom 13. Juli 2006 zum Thema «Voraussetzungen für Temporeduktionen» wurde festgehalten, dass die Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen gemäss Artikel 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung für die Realisierung von Tempo 30 und Begegnungszonen detailliert in einem Gutachten resp. Kurzbericht abzuklären ist. Das Gutachten muss vom Kanton genehmigt werden. Sämtliche Verkehrsmassnahmen – auch die vier Spezialmassnahmen Zubringerreglung Nidau West, LKW-Fahrverbot Martiweg, Verschärfung Fahrverbotsregime Kiesweg neben Kanalweg sowie die Entschärfung Fahrverbot am Alexander-Funk-Weg - bedürfen einer kantonalen Zustimmungsverfügung. Für die Verschärfung des Fahrverbotsregimes Kiesweg wird zudem eine Einverständniserklärung durch Grundeigentümer (Kanton Bern, AWA) benötigt.

Ob für die baulichen Massnahmen (namentlich Berliner Kissen) eine Baubewilligung benötigt wird, wird anhand der finalen Plangrundlage abgeklärt.

## Beschlussentwurf

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

1. Das Projekt für die Verkehrsberuhigung der Quartiere Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit von CHF 620'000 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, 16. Februar 2021

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin      Der Stadtschreiber

Sandra Hess                      Stephan Ochsenbein

Beilagen (nur GPK):

- 6 Massnahmenkonzepte (Pläne)
- Massnahmenkatalog (Illustration der einzelnen Massnahmen)
- Detaillierte Grobkostenschätzung
- Rahmengutachten Tempo-30-Zone und Begegnungszonen, inklusive
  - o Unfallanalysen
  - o Verkehrserhebungen
  - o Übersichtsplan Perimeter
- Faktenblatt Zubringerregelung und Fahrverbotsregime, 4 Beilagen