



## 10. Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl – Investitionskredit

Ressort  
Sitzung

Sicherheit  
16.06.2022

### B

Dem Stadtrat wird ein Investitionskredit in der Höhe von 890 000 Franken inkl. MWST. für die Umsetzung eines Massnahmenpakets zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren nördlich der Zihl (Weidteile, Gebiet zwischen Gugler- und Gurnigelstrasse und Hofmatten) beantragt. Die Vorlage beinhaltet zudem die barrierefreie Ausgestaltung der beiden Verzweigungen der Lyss-Strasse mit dem Milanweg und der Guglerstrasse, um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erfüllen. Gleichzeitig wird das P 218 «30er-Zone ganzes Wohnquartier der Weidteile (inkl. Gurnigelstrasse) zur Verkehrsberuhigung» abgeschrieben.

nid 6.6.3 / 9.5

### 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», 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 bis zum Jahr 2035. 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 werden die einzelnen Umsetzungsprojekte ausgearbeitet und den politischen Gremien zum Entscheid vorgelegt. Die Umsetzungsprojekte wurden basierend auf den Mitwirkungseingaben priorisiert.

In der Mitwirkung wurde am häufigsten und mit grossem Nachdruck die rasche Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gefordert. Aufgrund der hohen Anzahl von Mitwirkungseingaben wurden prioritär bereits die Quartiere Nidau West, Beunden, Grasgarten und Aalmatten verkehrsberuhigt. Eine Übersicht der Umsetzungsprojekte des Gesamtverkehrskonzepts bis zum Ende der laufenden Legislatur findet sich in der Beilage (gemäss Stadtratsbeschluss vom 25. März 2021).

#### b) Anliegen der Bevölkerung als Basis

Auch für die Quartiere nördlich der Zihl wurde in der öffentlichen Mitwirkung zum Gesamtverkehrsprojekt mit grossem Nachdruck die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen

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

gefordert. Zudem wurde insbesondere der Handlungsbedarf für die von starkem Ausweichverkehr betroffene Kelten- und Gurnigelstrasse (letztere mit einem hohen Lastwagenanteil) unterstrichen und eine deutliche Reduktion des Durchgangsverkehrs verlangt.

Bereits im Jahr 2012 forderte die Petition «Verkehrsberuhigung Gurnigelstrasse Nidau» mit 127 Unterschriften verkehrsberuhigende Massnahmen. Zudem wurde mit zwei Petitionen aus den Jahren 2019 (mit 15 Unterschriften) und 2020 (mit 515 Unterschriften gemeinsam an die Städte Biel und Nidau) einen «Stopp der Verkehrsverlagerung auf die Quartierstrassen» im Grenzbereich der beiden Städte und im Rahmen einer Anpassung der «Begleitmassnahmen im Mühlefeldquartier» eine Unterbindung des Schleichverkehrs auf den Quartierstrassen verlangt.

Weiter überwies der Stadtrat mit Beschluss vom 21. November 2019 den Vorstoss P 218 «30er-Zone ganzes Wohnquartier der Weidteile (inkl. Gurnigelstrasse) zur Verkehrsberuhigung», welcher im ganzen Quartier ein Tempo-30-Zone sowie ein Trottoir an der Gurnigelstrasse 2 bis 38 fordert (Fristverlängerung bis Ende 2022).

Schliesslich wurde im Rahmen der Planung des vorliegenden Projekts am 30. März 2022 bei einer öffentlichen Begehung konkrete Wünsche und Forderungen der Bevölkerung an die Verkehrsberuhigung im Projektperimeter abgeholt. Neben der sofortigen Reduktion der Verkehrsbelastung (am drängendsten auf der Gurnigelstrasse – schriftliche Eingabe mit 78 Unterschriften) und der Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten betreffen die häufigsten Wünsche die Umwandlung des Hofmattenquartiers in eine Begegnungszone mit einem Fahrverbot für nicht Anwohnende und eine Reduktion der Parkplätze (eingebracht aus der Generalversammlung Quartierleist Hofmatten, Gotthelf, Gurnigel am 30. März 2022 mit 63 Mitgliedern sowie dem Vorstand EGB Eisenbahner-Baugenossenschaft Nidau). Zudem werden eine wechselseitige Anordnung der Parkplätze zur Verkehrsberuhigung, verschiedene Verbesserungen für Velofahrende (etwa gesicherte Zufahrten zu den Verkehrsampeln), barrierefreien Strassenquerungen sowie vermehrte Begrünung mit Bäumen (z.B. längs der Begegnungszone Schulanlage Weidteile) gewünscht. Für den südlichen Abschnitt des Milanwegs wurde angeregt das wilde Parkieren durch Elterntaxi und Freizeitverkehr (u.a. Bootsfahrer) durch ein Fahrverbot mit Ausnahmen für Anstösser (Parkplätze auf privatem Grund und die Lehrerschaft) zu unterbinden. Ein nicht in Nidau wohnender Bootsanleger wehrte sich zudem in einer schriftlichen Eingabe gegen einen Abbau öffentlicher Parkplätze.

### *c) Trottoirabsenkungen Lyss-Strasse*

Am 15. Februar 2010 beschloss der Gemeinderat in der Zuständigkeit des Ressorts Tiefbau und Umwelt die Ausführung von behindertengerechten Trottoirabsenkungen an der Lyss-Strasse und bewilligte dafür einen Kredit in der Höhe von 100 000 Franken. Eine entsprechende Planung sah sechs Trottoirabsenkungen an der Verzweigung der Lyss-Strasse mit dem Milanweg und acht Trottoirabsenkungen an der Verzweigung mit der Guglerstrasse vor. Weiter sollten seitliche Einengungen und eine stellenweise wechselseitige Parkierung eine verkehrsberuhigende Wirkung herbeiführen. Das Projekt kam nicht zur Umsetzung. Aufgrund der räumlichen und inhaltlichen Überschneidung mit dem vorliegenden Projekt und im Sinne einer nun möglichst raschen barrierefreien Ausführung der beanstandeten Trottoirs wurde das Projekt Trottoir Lyss-Strasse in das vorliegende Projekt integriert und gleichzeitig an die heutigen Verhältnisse und Standards angepasst.

*d) Koordination und Schnittstellen mit anderen Projekten*

Ein Strassensicherheitsaudit aus dem Jahr 2022 untersuchte die Schulwege um die Schule Weidteile. Die darin vorgeschlagenen Ansätze und Ideen wurden geprüft und sind in das vorliegende Projekt eingeflossen.

Für eine Realisierung von verkehrsumlenkenden Massnahmen sind weiterführende planerische Abklärungen inklusive Abstimmung mit der betroffenen Nachbargemeinde Biel sowie den Planungsbehörden nötig. Da diese Anliegen nicht in der kurzen Frist umsetzbar sind, soll – wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen - in einem separaten Projekt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse mit entsprechenden Lösungen ausgearbeitet werden. Darin werden auch weitere baulichen Massnahmen (wie ein beidseitiges Trottoir auf der Gurnigelstrasse) geprüft. Anliegen, die im BGK behandelt werden, sind im vorliegenden Antrag ausgeklammert.

Die Koordination mit den weiteren in Nidau raumwirksamen Projekten ist sichergestellt. Namentlich mit dem behindertengerechten Umbau der Bushaltestellen Milanweg, Gugler- und Gurnigelstrasse, den anstehenden Sanierungen von Strassen und Werkleitungen sowie der gemäss regionaler Velonetzung vorgesehenen Velovorrangroute Keltenstrasse. Bei den geplanten Veloparkplätzen sind zwei Standorte für einen künftigen Veloverleih mitgedacht.

Die Abstimmung mit der Stadt Biel und ihren grenznahen Projekten sowie mit dem Vorgehenskonzept für die Achse Brüggmoos-Seevorstadt der übergeordneten Projektorganisation Espace Biel/Bienne/Nidau wird ebenfalls gewährleistet. Der Informationsfluss zur Delegation Nachhaltiges Nidau (DNN) ebenso. Bei der Umsetzung soll zudem das Möblierungskonzept für die Gestaltung und Ausstattung der öffentlichen Räume berücksichtigt werden.

*e) 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 gefördert

### Begegnungszonen

Mit den Merkmalen:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger
- Ganze Verkehrsfläche auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie von fahrzeug-ähnlichen 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) Projektperimeter*

Das vorliegende Projekt sieht die Ausdehnung der bestehenden Tempo-30-Zonen auf sämtliche Quartierstrassen im nördlich der Zihl liegenden Stadtgebiet vor mit der Gurnigel-, Kelten-, Lyss- und Guglerstrasse sowie dem Milanweg und dem noch nicht verkehrsberuhigten nördlichen Teil der Bielstrasse.



Abbildung 1: Projektperimeter

An besonders schützenswerten Lagen - bei den Kindergärten und der Schule Weidteile sowie in den ausgeprägten Koexistenzräumen Hofmattenquartier und dem Schützenmattweg mit ihren kleinräumigen Strassenverhältnissen - sollen Begegnungszonen eingeführt werden. Auf folgenden Strassen oder Abschnitten sind Begegnungszonen vorgesehen:

- Kindergarten Weidteile 1 und Schule Weidteile: Lyss-Strasse im Bereich Schule und dem angrenzenden, querverlaufenden Milanweg südlich der Bernstrasse
- Kindergärten Weidteile 2 + 3: Gotthelfstrasse
- Hofmatten: Gesamtes Quartier zwischen der Bern- und Keltenstrasse und der Zihl mit Hofmattenstrasse sowie dem Reck-, Ohm-, Rosen-, Möven-, Barben und Wolfweg
- Schützenmattweg

Bei der Grenzstrasse hingegen wird auf eine Begegnungszone verzichtet. Mit dem einseitigen Trottoir besteht bezüglich Fussgängersicherheit kein Handlungsbedarf. Zudem bedarf es für eine wirksame Verhinderung des Schleichverkehrs weitere Massnahmen als ausschliesslich eine Änderung eines Zonenregimes, welche in diesem Perimeter im Rahmen des BGKs Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse behandelt werden.

Nachfolgende Abbildung zeigt die vorgesehenen Tempo-30-Zonen – bestehend (schraffiert), geplant (blau) und die Begegnungszonen (rot).



Abbildung 2: Perimeter Tempo-30-Zonen (schraffiert = bestehend, blau = neu) und Begegnungszonen (rot).

#### b) Massnahmen

In der Verordnung des UVEK 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. Dies entspricht den Vorgaben der Tempo-30-Zonen Verordnung.
- Die Verzweigungen Gurnigelstrasse mit der Bielstrasse und dem Schützenmattweg sowie die Knoten Keltenstrasse mit der Lyss- und der Gotthelfstrasse werden – alle in der Tempo-30-Zone - mit einer Rechtsvortrittsmarkierung versehen.
- An ausgewählten Stellen werden Geschwindigkeitsmarkierungen «30» respektive «20» angebracht.
- Grundsätzlich müssen sämtliche Fussgängerstreifen in Tempo 30- und Begegnungszonen aufgehoben werden. Vor den Kindergärten und der Schule – den sensibelsten Querungsbereichen – werden Begegnungszonen eingerichtet.
- Für die beiden Fussgängerstreifen am Knoten Gurnigel- / Bielstrasse wird bei der kantonalen Zustimmungsbehörde um eine Ausnahme ersucht diese Zebrastreifen bis zur unterstützende Strassenraumanpassung durch das Betriebs- und Gestaltungskonzepte Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse als Provisorien weiterhin zuzulassen.
- Bei den beiden Fussgängerstreifen am Knoten Gurnigel- / Bielstrasse Seite Ost wird die Fahrbahn zusätzlich mit weissen Linien schmaler gestaltet, um die Querungsdistanz zu verringern. Sechs Poller vor der Kita und zwei vor der Liegenschaft Bielstrasse sichern die Fussgängerquerungen zusätzlich.

- In der Gurnigelstrasse Süd wird mit einer Farbmarkierung und mit zwei Pollern eine Einengung geschaffen, was die Sichtbarkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht und wiederum die Querungsdistanz der Strasse verkürzt.
- Weitere solche Einengungen mit Farbmarkierungen und Pollern werden an der Gotthelfstrasse, am Knoten Kelten-/Lyss-Strasse und am Knoten Biel-/Guglerstrasse vorgenommen. Am Knoten Bielstrasse/Milanweg wird beidseitig mit einer Farblinie eingeeengt und mit je zwei Pollern verstärkt.
- Auf der Gurnigel-, Lyss- und Bielstrasse werden Blumenschalen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt.
- Die Ausfahrt aus dem Schützenmattweg in die Bielstrasse wird aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse durch die bestehende Hecke mit einer Trottoirüberfahrt gesichert.
- Die bestehenden Parkfelder werden zum Teil neu und wechselseitig angeordnet.
- Am Milanweg Südteil wird die problematische Schrägparkierung durch eine Längsparkierung ersetzt.
- Die beiden Einfahrten in die Abschnitte Guglerstrasse zwischen der Biel- und der Lyss-Strasse sowie in die Keltenstrasse Südteil ab der Lyss-Strasse werden neu als Sackgasse für Motorfahrzeuge signalisiert.
- Die heutigen Signaltafeln Fuss- und Radweg auf dem Milanweg beidseits der Unterführung Bernstrasse werden durch «Fussweg - Velo erlaubt» ersetzt.

#### Zusätzliche Massnahmen in Begegnungszonen

- Die Grenzen zwischen den Tempo 30- und den Begegnungszonen werden zusätzlich mit einer querlaufenden Bodenmarkierung gekennzeichnet.  
Beim Reckweg (Hofmatten) und beim Milanweg Seite Zihl kann auf diese Markierung verzichtet werden, da dort nur Fuss- und Veloverkehr zugelassen ist.
- Eine einheitliche Oberflächenmarkierung mit sandgelben Punkten auf der Lyss- und Gotthelfstrasse erhöht die Wiedererkennbarkeit der Begegnungszonen vor Schulen und Kindergärten.
- Da in Begegnungszonen Parkieren ausschliesslich auf markierten Parkfeldern erlaubt ist, können die bisherigen Parkverbotszonen (Schützenmatt-, Gotthelf- und Keltenstrasse-Nordteil sowie dem Milanweg zwischen Bern- und Lyss-Strasse) aufgehoben werden.

#### Spezialmassnahmen für den Veloverkehr (im Rahmen der Verkehrsberuhigung)

- Durch neue Markierungen mit Radstreifen und Vorfahrt für Velofahrende werden die Veloführungen auf der Gurnigelstrasse (zum Kreisel A.-Aebi-Strasse und zur Verzweigung mit der Bernstrasse) sowie auf der Keltenstrasse zum Knoten mit der Bernstrasse klarer und damit sicherer gestaltet.
- Im Abschnitt Keltenstrasse Süd zwischen Lyss- und Gotthelfstrasse wird die Velosicherheit verbessert.
- Mit der Verkehrsberuhigung werden neun Standorte für Veloparkplätze geschaffen, zudem sind sechs Standorte für die Motorradparkierung vorgesehen.

Für die Umsetzung der vorliegenden Massnahmen müssen insgesamt 47 (von 256) Autoparkplätze aufgehoben werden. Dabei werden nur die Parkplätze aufgehoben, welche zur Einführung der verkehrsberuhigenden Massnahmen zwingend erforderlich sind. Die Parkplätze, welche zur vollständigen Erfüllung der Sicherheitsnormen ebenfalls aufgehoben werden müssten,

aber bestehend sind, werden nicht aufgehoben. Zudem werden 81 Velo- und 20 Motorfahrradabstellplätze neu geschaffen.

#### Weitere Spezialmassnahmen

- Mit der Signalisierung Fahrverbot mit Zubringerregelung ab der Keltenstrasse wird der quartierfremde Verkehr im Hofmatten unterbunden.
- Beim südlichen Endabschnitt Milanweg – zwischen Lyss-Strasse und der Zihl – soll die Signalisierung Fahrverbot mit Zubringerregelung wildes Parkieren durch Elterntaxi und dem Freizeitverkehr (insb. Bootsbesitzer) verhindern. Der Zugang zu den Lehrerparkplätzen bleibt für die Schule gewährleistet.
- Das Fahrverbot für Motorfahrzeuge in den Ohmweg wird aufgehoben und neu am Knoten Ohmweg/Reckweg die Einfahrt in den Reckweg installiert.

#### c) *Spezialmassnahmen Knotenanhebung / Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse*

Die beiden Strassenkreuzungen Milanweg und Guglerstrasse mit der Lyss-Strasse werden angehoben und mit niedrigen Randabschlüssen erstellt, um die Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erfüllen. Weiter soll die Fahrbahnfläche im Bereich der neuen Begegnungszone zugunsten der Fussgängerflächen und einer Verbesserung der Grünstruktur reduziert werden. Diese Neugestaltung unterstützt die Längsbeziehungen und erleichtert das flächige Queren für den Fussverkehr im Umfeld der anliegenden Schulanlage.

In den nächsten Jahren ist in der Lyss-Strasse der Einbau von Fernwärmeleitungen vorgesehen. Mit einer guten Koordination zwischen den Projekten Fernwärme und der Knotenanhebung/Strassenraumgestaltung können die hohen Tiefbaukosten zwischen den beiden Bauherrschaften aufgeteilt und damit reduziert werden.

#### Übergangsmassnahmen

Für eine rasche hindernisfreie Verbesserung der Verzweigungen der Lyss-Strasse mit dem Milanweg und der Guglerstrasse und damit die Begegnungszonen bereits ohne aufwändige bauliche Massnahmen sicher umgesetzt werden können, sind zeitgleich mit der Verkehrsberuhigung folgende temporäre Übergangsmassnahmen vorgesehen:

- Anrampung der Trottoirs bei den Knoten Lyss-Strasse/Milanweg und Lyss-Strasse/Guglerstrasse.
- Je eine weiss markierte Querungshilfe mit Poller gesichert zur Verkürzung der Strassenbreiten an beiden Kreuzungen.
- vier temporäre Blumenschalen auf der Lyss-Strasse, zwei auf dem Milanweg Süd und eine auf der Guglerstrasse Süd. (Sobald die Knotenanhebungen und die Strassenraumgestaltung definitiv umgesetzt sind, können diese Blumenschalen bei der Sanierung und Neugestaltung Mittelstrasse wiederverwendet werden.)
- fünf temporäre Poller verhindern die Einfahrt in die Guglerstrasse Süd.

#### Dauerhafte Massnahmen

- Mit den Knotenanhebungen werden die Höhen der Randabschlüsse behindertenkonform reduziert. Gleichzeitig werden die Fahrbahnen im Knoten verengt und damit die Querungsdistanzen verringert.



- Der südliche Teil der Guglerstrasse wird mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr gesperrt.
- Mit der Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse/Milanweg wird auf dem gesamten Strassenabschnitt der Begegnungszone (Bereich vor Schule von Milanweg Süd bis Lyss-Strasse 44) die Fahrbahn erhöht und das Trottoir verbreitet.
- Auf der Lyss-Strasse sollen zehn Bäume in Rabatten, am Milanweg Süd zwei Bäume und in der Guglerstrasse Süd drei zusätzliche Bäume die Strassenraumgestaltung aufwerten.

#### *d) Einordnung der Massnahmen*

Wie eingangs erwähnt, beruhen die vorliegenden Massnahmen weitgehend auf dem Gesamtverkehrskonzept und den Mitwirkungseingaben. Weiter wurden zahlreichen von der Bevölkerung und Politik geäusserten Anliegen Rechnung getragen und spezifische Lösungen in die Massnahmenkonzepten integriert.

Nachdem Tempo 30 grossflächig und Begegnungszonen (Tempo 20) an sensiblen Lagen in Nidau West, Beunden, Grasgarten und Aalmatten eingeführt wurden, sollen die Quartiere nördlich der Zihl mit diesem Anschlussprojekt rasch verkehrsberuhigt werden.

Dabei ist namentlich die Aufhebung von Fussgängerstreifen 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 entsprechen dem Massnahmenkonzept der bereits umgesetzten Verkehrsberuhigung. Damit wird stadtweit ein einheitliches Erscheinungsbild erreicht und eine gute Wiedererkennbarkeit der Massnahmen für die Tempo-30- und die Begegnungszonen sichergestellt.

#### *e) Weiteres Vorgehen*

Sollte der Stadtrat das Projekt und den Kredit bewilligen, wird das Verkehrsgutachten beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Nach der Zustimmung durch den Kanton, werden die Massnahmen publiziert. Die Umsetzung ist ab 2023 geplant. Somit ist das Anliegen des Postulat P218 bezüglich der Einführung von Tempo-30 im ganzen Wohnquartier der Weidteile erfüllt. Das Begehren um ein neues Trottoir an der Gurnigelstrasse 2 - 28 wird im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts BGK Gurnigel- Kelten- und Guglerstrasse aufgenommen. Damit kann das Postulat abgeschrieben werden.

Die obligatorische Erfolgskontrolle der Massnahmen soll für den gesamten Perimeter ein Jahr nach Umsetzung des vorliegenden Projekts durchgeführt werden. Sollten die Ziele nicht erreicht werden, müssten weitere Massnahmen geprüft werden.

### **Kosten**

Der Kostenvoranschlag für die Umsetzung des Massnahmenpaketes zur Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl sowie die Trottoir- und Strassenraumanpassungen der Lyss-Strasse setzt sich wie folgt zusammen:

Pos. Nr.	Beschreibung	Kosten
1	Projektierungskredit 3. Etappe	41'000

2	Massnahmen Verkehrsberuhigung	235'000
3	Übergangsmassnahmen Lyss-Strasse	67'000
4	Knotenhebung / Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse	496'000
5	Velomassnahmen	78'000
<b>Total inkl. MWST.</b>		<b>917'000</b>
6	Reserven 8%	73'360
<b>Total inkl. Reserven + MWST.</b>		<b>990'360</b>
	Abzüglich Objektkredit Trottoirabsenkungen	./ 100'000
<b>Gesamttotal inkl. Reserven + MWST.</b>		<b>890'360</b>
<b>Gerundet</b>		<b>890'000</b>

Die offerierten Kosten gelten im Sinne einer Gesamtplanung. Sollten einzelne Projektteile herausgelöst werden, erhöhen sich die Kosten für Planung und Koordination anteilmässig.

Gleichzeitig mit der Knotenhebung Lyss-Strasse werden Massnahmen aus dem früheren Objektkredit Trottoirabsenkungen Lyss-Strasse <sup>2</sup> über 100 000 Franken ausgeführt und diesem ursprünglichen Kredit belastet.

Die Verkehrsberuhigung wird durch das Ressort Sicherheit betreut und umgesetzt, strassenbauliche Massnahmen durch das Ressort Tiefbau und Umwelt. Aufgrund der engen Verzahnung der Massnahmen der Verkehrsberuhigung mit den Knotenhebungen und der Strassenraumgestaltung wird die Umsetzung im Bereich Lyss-Strasse eng koordiniert zwischen den Ressorts erfolgen.

### Personelle Auswirkungen

Keinen 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	Fr.	22'250
Kalkulatorische Zinskosten 3%	Fr.-	13'350
Total Kapitalfolgekosten	Fr.-	<b>35'600</b>

#### Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Die neuen wiederkehrenden Kosten von 35'600 Franken belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit

<sup>2</sup> Objektkredit gesprochen vom Gemeinderat am 15. Februar 2010, Konto 6150.5010.02

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

Im Finanzplan 2021 – 2026 Jahr waren 1 500 000 für die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl (3. Etappe) 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.

#### Beiträge Dritter

Für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung, die Veloförderung (insb. die Veloabstellplätze) sowie für die Knotenanhebungen kann mit Fördergeldern aus den Agglomerationsprogrammen gerechnet werden.

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 600 000 Franken für die Verkehrsberuhigung und die Veloförderung (insb. Veloparkplätze) sowie die 60 000 für die Knotenanhebung 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	Fr.-	890'000
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	Fr.-	890'000

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Gemeinderat.

#### Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

#### Konto und Rechnungsjahr

Konto Investitionsrechnung 6150.5010.21 Verkehrsberuhigung in den Jahren 2023/2024

#### 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 Umsetzungen: 2023 / 2024

## 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 – bedürfen einer kantonalen Zustimmungsverfügung.

Im Agglomerationsprogramm Biel sind Fördergelder für die Verkehrsberuhigung und für die Trottoiranpassungen Lyss-Strasse reserviert. Anspruch auf diese Fördergelder kann erst geltend gemacht werden, wenn mit dem ASTRA (Bundesamt für Strassen) eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen ist. Dieser Vereinbarung müssen eine Baubewilligung (falls erforderlich), der Kreditbeschluss sowie ein Projektplan zu Grunde liegen.

## Beschlussentwurf

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

1. Das Projekt für die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl (Weidteile, Gebiet zwischen Gugler- und Gurnigelstrasse und Hofmatten) inklusive Knotenanhebung der Lyss-Strasse wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit von 890 000 Franken bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Das Postulat P 218 «30er-Zone ganzes Wohnquartier der Weidteile (inkl. Gurnigelstrasse) zur Verkehrsberuhigung» wird abgeschrieben.
4. 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, 17. Mai 2022 scb

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin      Der Stadtschreiber

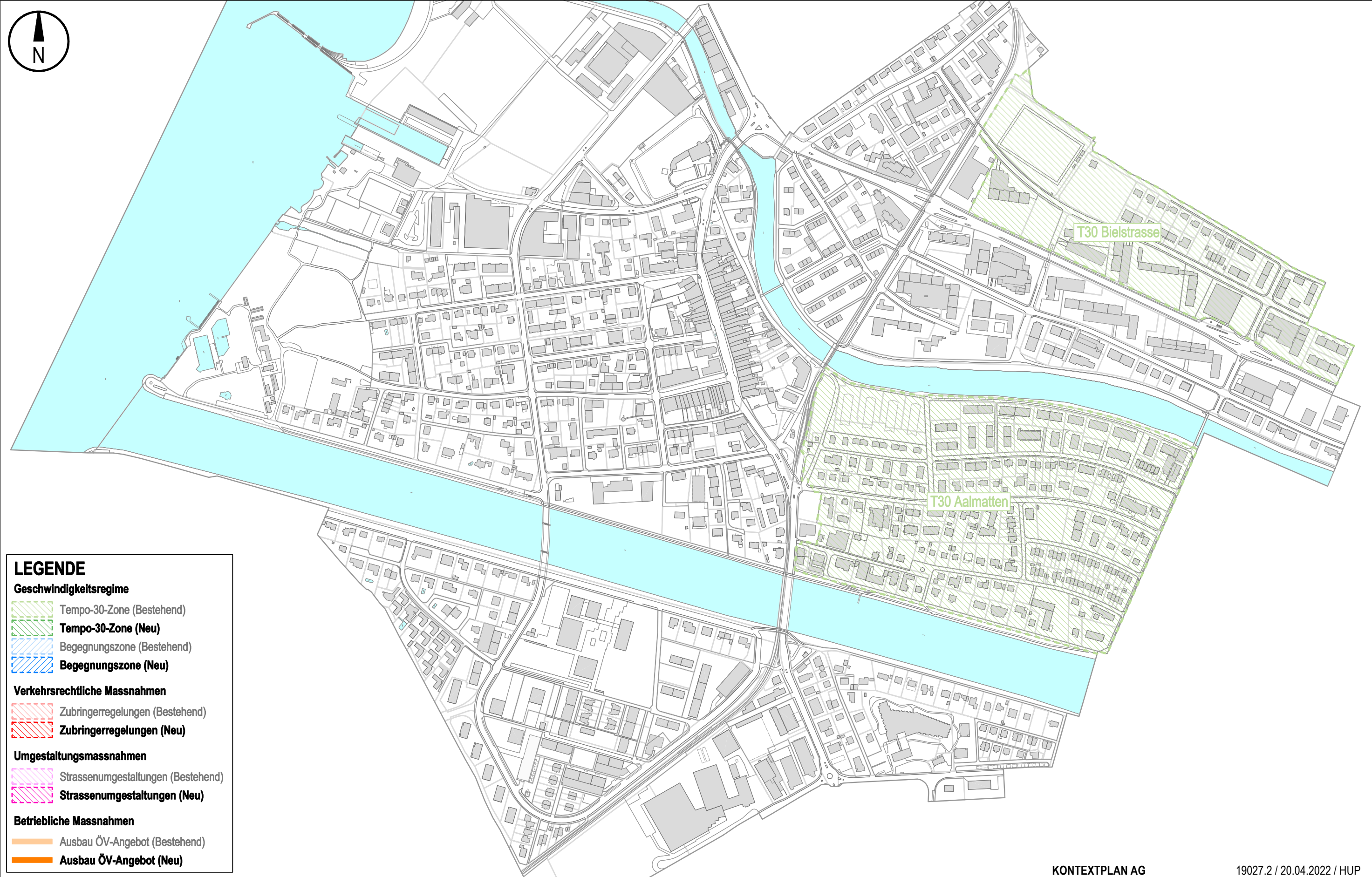
Sandra Hess                      Stephan Ochsenbein

Beilagen:

- Übersicht Stand Projekte Gesamtverkehrskonzept bis Ende der Legislaturperiode 2022-2025
- Übersicht Stand Kosten Gesamtverkehrskonzept bis Ende der Legislaturperiode 2022-2025

Beilagen (nur GPK und Fraktionspräsidien):

- Bericht und Gutachten 3. Etappe VBM Zihl-Nord, inklusive
  - o Projektperimeter
  - o Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung
  - o Unfallanalyse
  - o Anhang 1: Inputs AnwohnerInnen
  - o Anhang 2: Veränderung öffentliches Parkraumangebot
- Kostenschätzung 3. Etappe VBM Zihl-Nord
- Planbeilage 1 Siedlung und Verkehr (inklusive Verkehrserhebungen)
- Planbeilage 2 Konzept Zonenumfang
- Planbeilage 3 Punktuelle Massnahmen
- Planbeilage 4 Projektkoordination
- Planbeilage 5 Massnahmen (3 Pläne Massnahmenkonzepte)
- Planbeilage 6 Übergangsmassnahmen (2 Pläne Massnahmenkonzepte Übergang)
- Offerte VBM 3. Etappe Quartier Zihl-Nord



**LEGENDE**

**Geschwindigkeitsregime**

 Tempo-30-Zone (Bestehend)

 **Tempo-30-Zone (Neu)**

 Begegnungszone (Bestehend)

 **Begegnungszone (Neu)**

**Verkehrsrechtliche Massnahmen**

 Zubringerregelungen (Bestehend)

 **Zubringerregelungen (Neu)**

**Umgestaltungsmassnahmen**

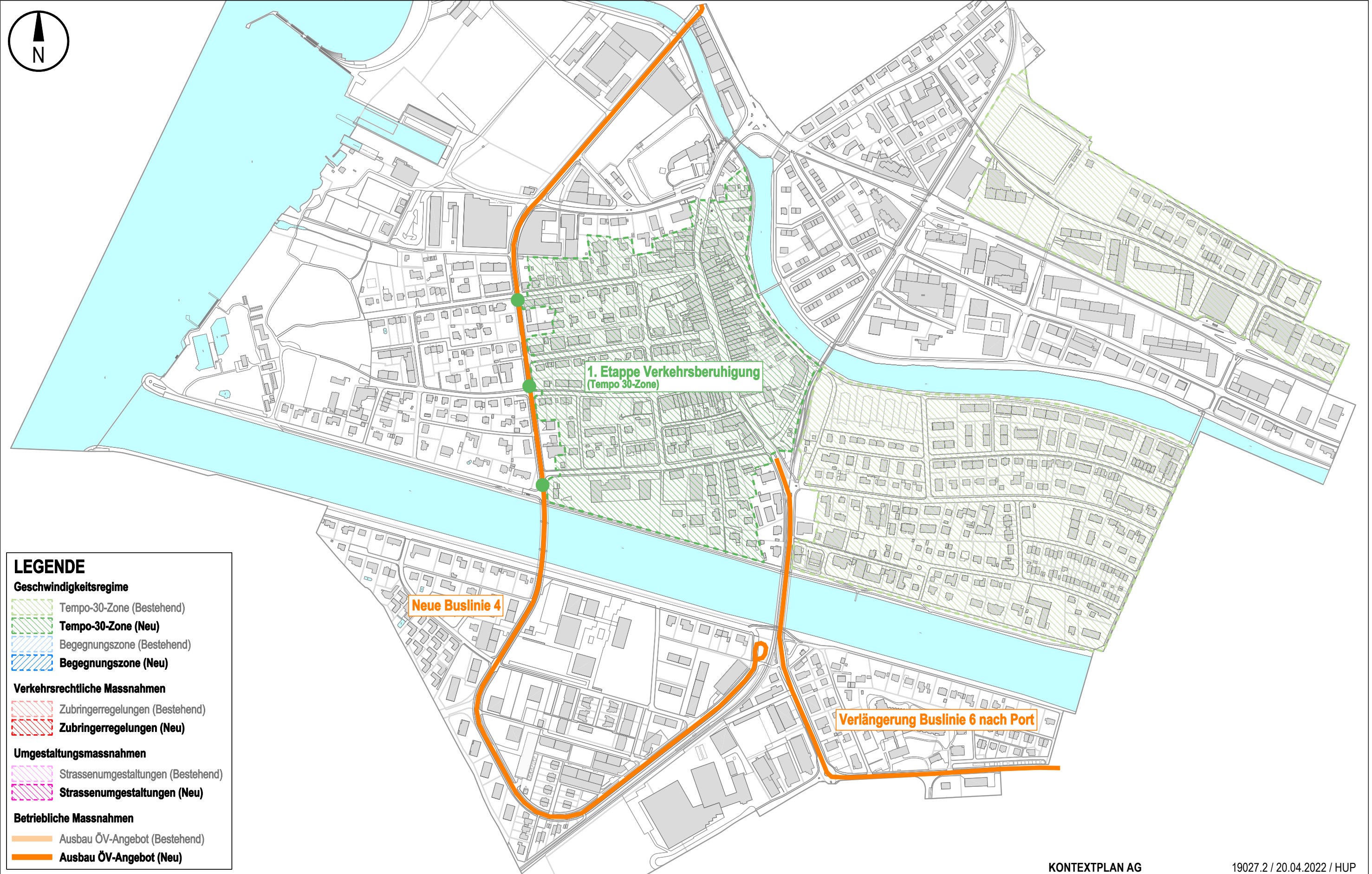
 Strassenumgestaltungen (Bestehend)

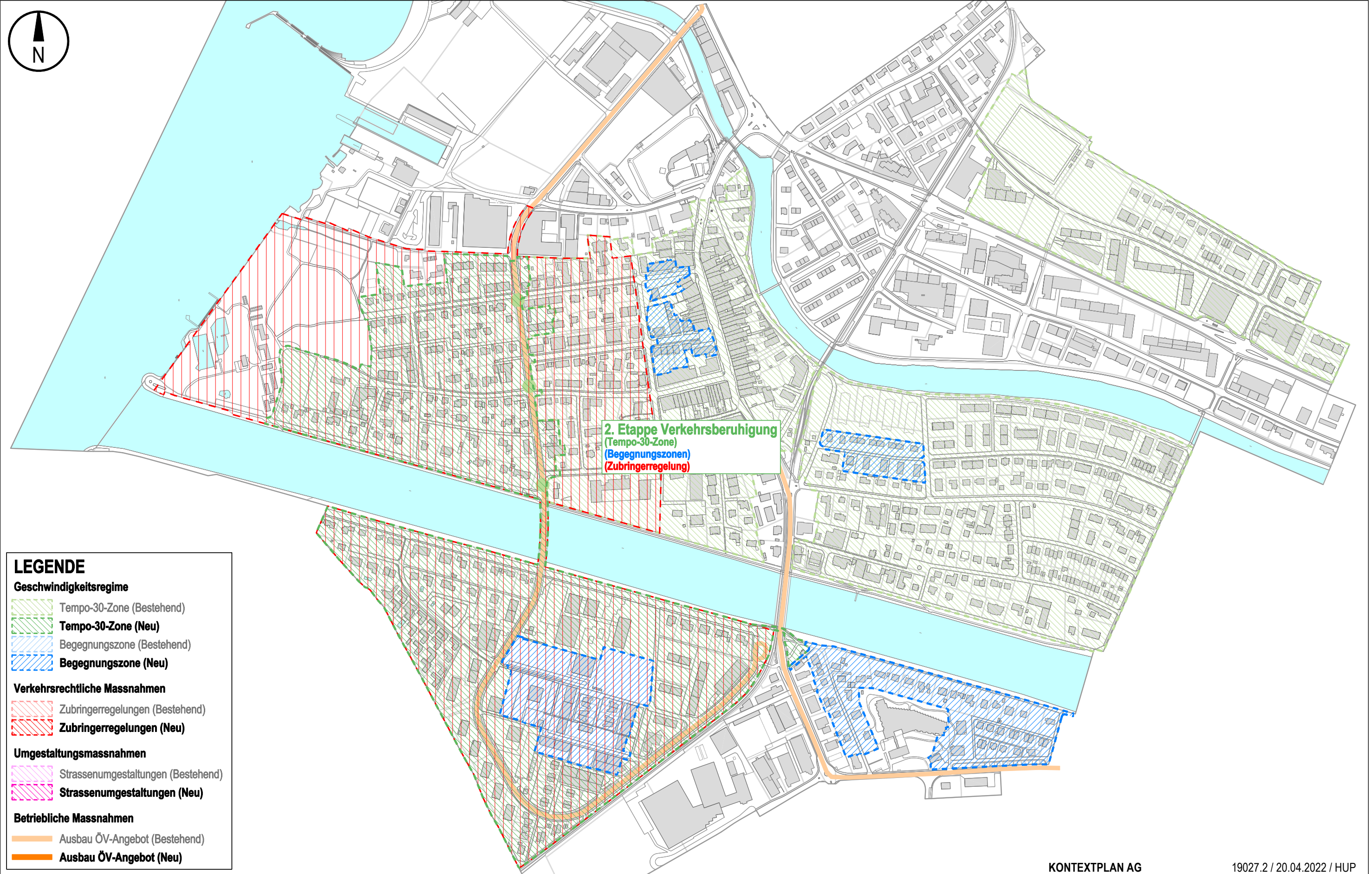
 **Strassenumgestaltungen (Neu)**

**Betriebliche Massnahmen**

 Ausbau ÖV-Angebot (Bestehend)

 **Ausbau ÖV-Angebot (Neu)**





**LEGENDE**

**Geschwindigkeitsregime**

- Tempo-30-Zone (Bestehend)
- Tempo-30-Zone (Neu)**
- Begegnungszone (Bestehend)
- Begegnungszone (Neu)**

**Verkehrsrechtliche Massnahmen**

- Zubringerregelungen (Bestehend)
- Zubringerregelungen (Neu)**

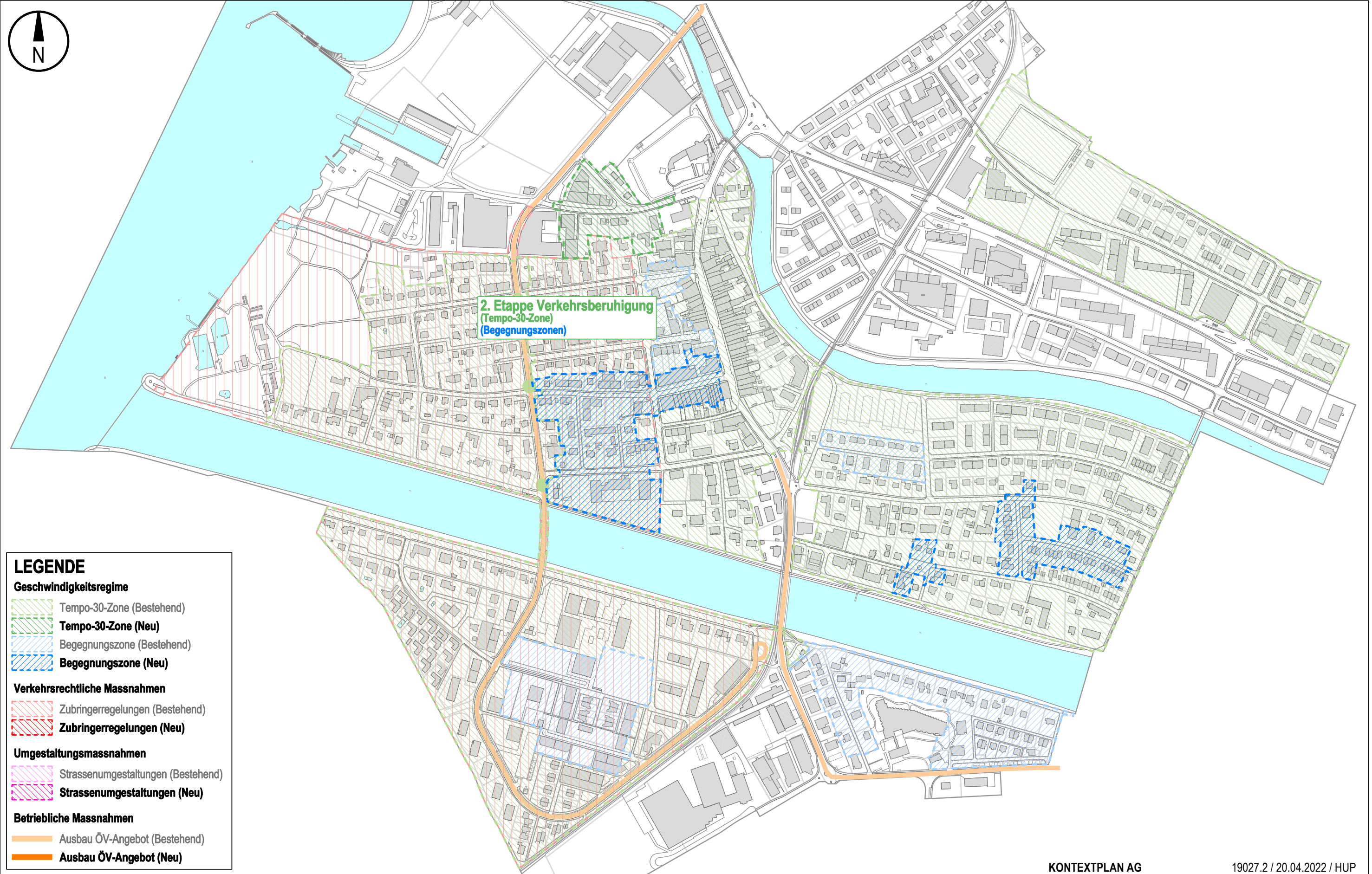
**Umgestaltungsmassnahmen**

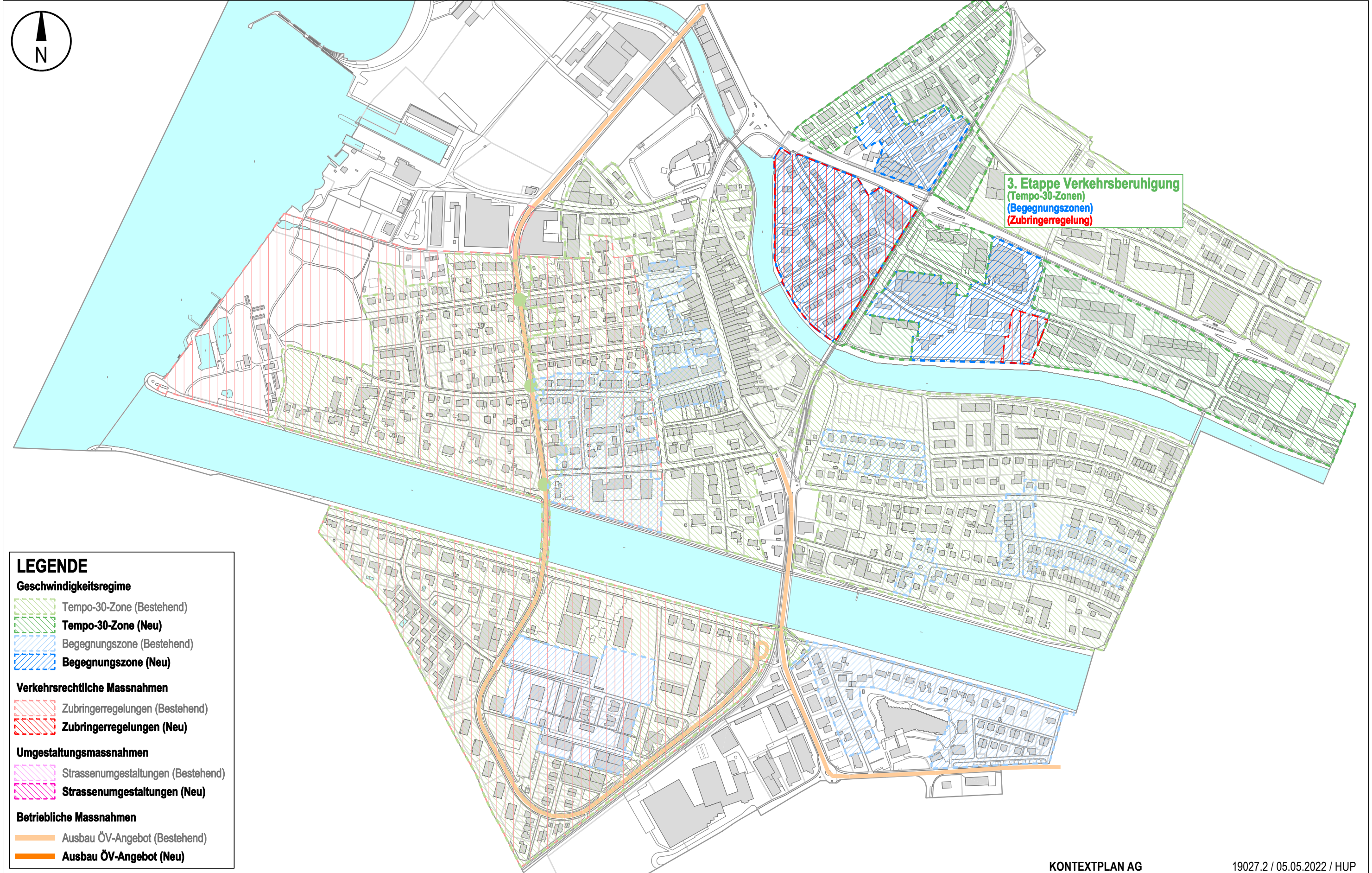
- Strassenumgestaltungen (Bestehend)
- Strassenumgestaltungen (Neu)**

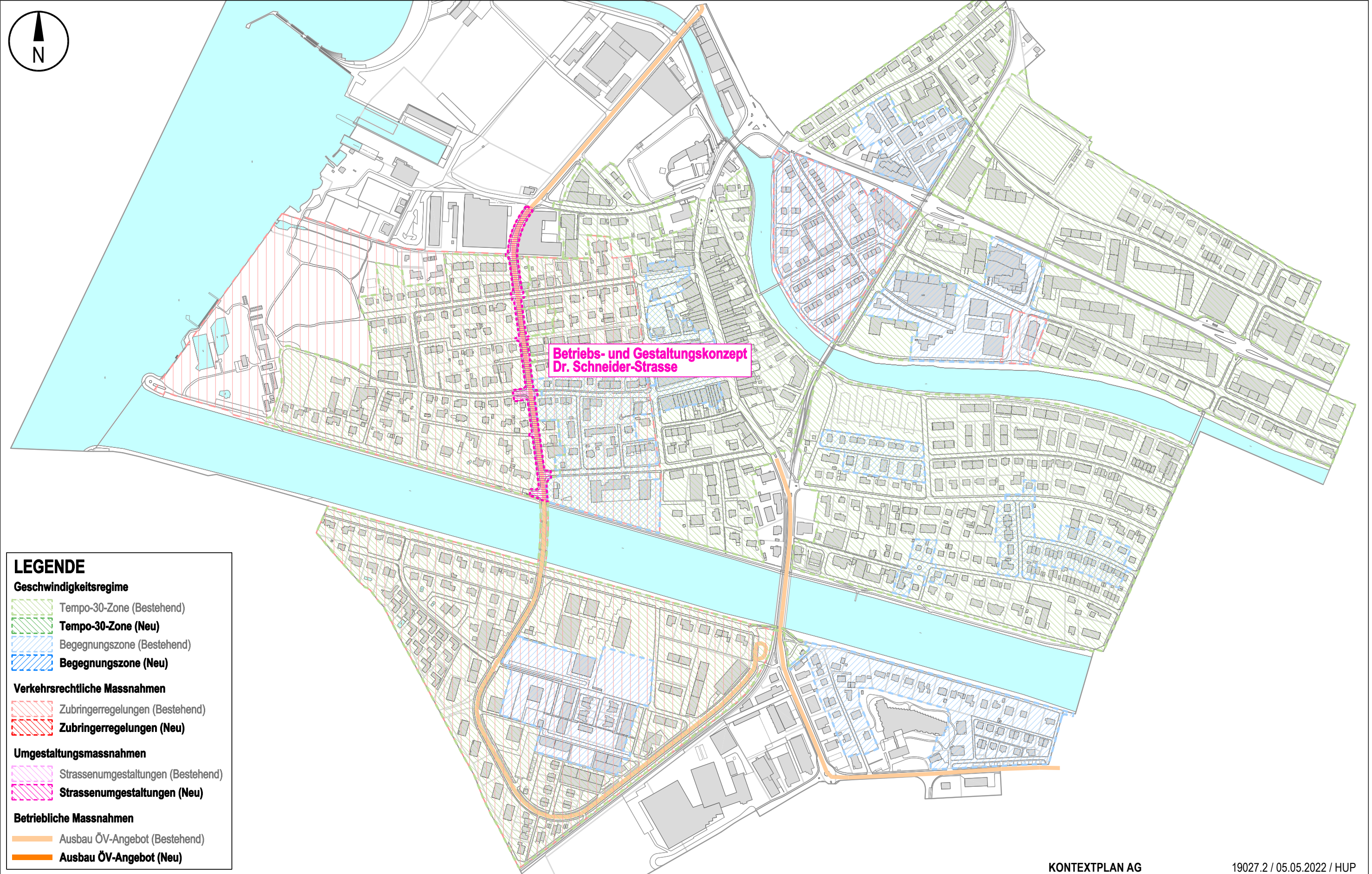
**Betriebliche Massnahmen**

- Ausbau ÖV-Angebot (Bestehend)
- Ausbau ÖV-Angebot (Neu)**

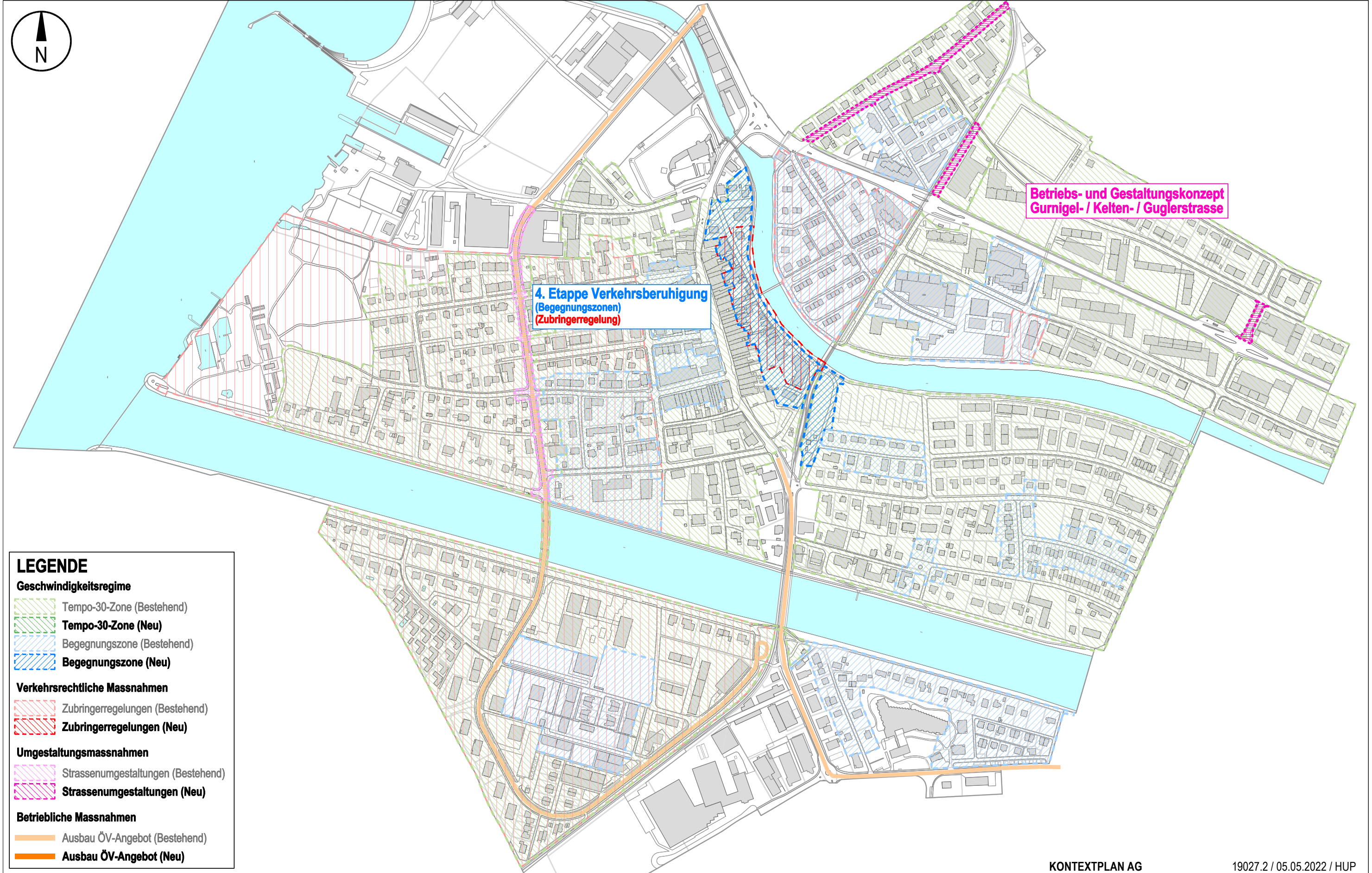








Betriebs- und Gestaltungskonzept  
Dr. Schneider-Strasse



## Übersicht GVK-Projekte bis Ende der Legislaturperiode 2022-2025

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
2023	3. Etappe Verkehrsberuhigung Quartiere nördlich der Zihl Weidteile/Gugler- und Gurnigelstrasse/Hofmatten	CHF	890'000	4) *)	9.5+9.7
2023	Förderung Mobilitätsangebote: Velospot	CHF	30'000	5) *)	9.10
2024	Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse	CHF	2'060'000	6) *)	9.3+9.13
2025	Massnahmenkonzept Zihlstrasse	CHF	170'000	7) *)	9.6
2025	Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse	CHF	65'000	8) *)	9.5
2025	Parkplatzbewirtschaftungskonzept inklusive Quantität öffentliche MIV-Parkierung	CHF	90'000	9)	9.8+9.9
2025	Mobilitätsmanagement	CHF	5'000	10)	9.19

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) Grobkostenschätzung gemäss Gesamtverkehrskonzept für Förderung neuer Mobilitätsangebote und -lösungen

6) Planungskredit CHF 80'000 (bewilligt), Umsetzung Neugestaltung gemäss Kostenschätzung CHF 1'980'000 (Investitionskredit, noch nicht bewilligt)

7) Planungskredit CHF 50'000 (bewilligt), Umsetzung 4- Etappe Verkehrsberuhigung gemäss Kostenschätzung CHF 120'000 (Investitionskredit, noch nicht bewilligt), Kostenschätzung für Umsetzung Aufwertung Zihlmätteli liegt noch nicht vor

8) Planungskredit CHF 65'000 (bewilligt), Kostenschätzung für Umsetzung Neugestaltung liegt noch nicht vor

9) Grobkostenschätzung gemäss Gesamtverkehrskonzept für Parkplatzbewirtschaftungskonzept (CHF 40'000) und Quantität öffentliche MIV-Parkierung (CHF 50'000)

10) Grobkostenschätzung gemäss Gesamtverkehrskonzept für das Aufgleisen. Umsetzung massnahmenabhängig.

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

