



Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse – Investitionskredit – 2. Lesung

Ressort
Sitzung

Sicherheit
20.03.2025

Der Stadtrat genehmigt das Projekt für die neue Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse in 2. Lesung und bewilligt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums einen Investitionskredit von 1 300 000 Franken inkl. MWST gemäss Bruttokreditprinzip. Dies entspricht einer Nettoinvestition von 620 000 Franken für die Stadt Nidau, nach Abzug der Subvention (rund 680 000 Franken) aus dem Agglomerationsprogramm durch Bund und Kanton. Gegenüber der Vorlage der 1. Lesung, die der Stadtrat mit Beschluss vom 12. September 2024 zurückgewiesen hatte, wurde der Kreditantrag um 250 000 Franken reduziert.

nid 6.6.3 / 15.7

Sachlage / Vorgeschichte

a) Rückweisung vom 12. September 2024

Der Stadtrat hat am 12. September 2024 das Projekt «Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse» mit 15 Ja/14 Nein Stimmen zur Überarbeitung an den Gemeinderat zurückgewiesen. Ausschlaggebend für die Rückweisung waren «die veranschlagten Kosten von 1,55 Millionen Franken als eine der teuersten Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Nidau». Die Investitionshöhe sei auf den Verzicht zum Beispiel einzelner Elemente sowie durch eine kostenoptimierte Umsetzung und ähnlichem zu prüfen und möglichst zu reduzieren. Weiter verlangte der Stadtrat das Geschäft in einer Gesamtsicht und mit Blick auf finanzielle Aspekte darzustellen.

b) Kostenreduktion aufgrund der Rückweisung

Anlässlich der Rückweisung und mit Blick auf die aktuellen Massnahmen und Bemühungen im Zusammenhang mit der Finanzstrategie der Stadt Nidau wurden sämtliche Massnahmen des Projekts überprüft. Gestützt auf diese Überprüfung wurde das Projekt leicht angepasst und die Finanzierung präzisiert. Der nun vorliegende Antrag beinhaltet folgende Änderungen:

- Bei der Guglerstrasse wird neu auf eine Umgestaltung der Bereiche südlich der Bielstrasse verzichtet. Damit werden Einsparungen von rund 55 000 Franken erzielt – zu lasten weniger neuer Grünflächen, ohne fünf der ursprünglich geplanten Bäume und ohne bessere Gestaltung des stark aufwertungsbedürftigen Abschnitts der Guglerstrasse von der Lyss-Strasse bis zur Bernstrasse.
- Vor der Carrosseriewerke AG ist der allfällige Wiedereinbau einer Betonplatte nicht mehr in der Kostenschätzung aufgeführt, sondern wird dem Privateigentümer in Rechnung gestellt, falls dieser eine Betonplatte wünscht. Daher entfällt der Betrag von ca. 40 000 Franken aus der Kreditvorlage.
- Die Strassenabschnitte mit Umgestaltungen beinhalten verschiedene Belagserneuerungen, die teilweise sanierungsbedürftige Belagsflächen betreffen. Diese sind nicht subventionsberechtigt und werden anteilmässig dem ordentlichen Strassenunterhalt zugeordnet. So wird insbesondere in der Keltenstrasse die Belagssanierung aus dem

Projekt herausgelöst, da diese in keiner zwingenden Abhängigkeit zum Projekt steht. Mit diesen Reduktionen werden im Projekt Kosteneinsparungen von 130 000 Franken erzielt.

- Durch die reduzierten Baumeisterarbeiten verringern sich die Kosten für Honorare und diverse Kleinpunkte um 25 000 Franken.

Durch diese Kostenüberprüfungen beschränkt sich der vorliegende Antrag noch auf das absolut Notwenige, um die Projektziele bezüglich Aufwertung und Quartierschutz noch erreichen zu können. Gegenüber der zurückgewiesenen Vorlage vom September 2024 reduziert sich der Investitionskredit um rund 250 000 Franken auf noch 1.3 Mio. Franken (statt 1.55 Mio. Franken).

Zudem ist hervorzuheben, dass das Projekt von Anfang an kostenorientiert geplant und auf gewisse wünschbare, jedoch für das Vorhaben nicht zwingend notwendige Massnahmen verzichtet wurde.

c) Finanzielle Gesamtsicht

Die Forderung des Stadtrats nach einer finanziellen Gesamtsicht beantwortet der Gemeinderat im Rahmen seiner Antwort auf die Motion M 227. Das Projekt «Neue Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse» basiert auf dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) und wurde – wie alle GVK-Projekte – von Anfang an im Finanzplan aufgeführt. Unter Berücksichtigung der begrenzten finanziellen Mittel und der übergeordneten Zielsetzungen hat die Stadt Nidau vorausschauend alle Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Nidau in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufnehmen lassen. Damit werden die Projekte durch das Förderprogramm von Bund und Kanton mitfinanziert.

Beim vorliegenden Projekt wird damit gerechnet, dass gut die Hälfte der Projektkosten von Bund und Kanton getragen wird. Damit die Fördergelder definitiv zugesichert werden, müssen folgende Punkte erfüllt sein:

- Projektgenehmigung durch den Stadtrat;
- alle notwendigen Verfahrensprozesse sind erfolgreich durchlaufen (Zustimmung durch den Kanton, Verwaltungsverfahren, Baubewilligung);
- Finanzierungsvereinbarung von Bund und Kanton vorliegend;
- der offizielle Spatenstich der Projektumsetzung erfolgt spätestens 2027.

Werden die Fördergelder nicht innert Frist beantragt, sind diese nicht eingespart, sondern entfallen oder werden andernorts eingesetzt. In diesem Fall erlöscht der Anspruch auf die für Nidau in Aussicht gestellte Subvention ersatzlos. Möchte die Stadt Nidau zu einem späteren Zeitpunkt das Projekt umzusetzen, müsste sie dies ohne Unterstützung von Bund und Kanton selbst finanzieren.

Um die Gesamtsicht in Bezug auf das GVK zu verbessern, wird als Ergänzung zum Antrag vom 12. September 2024 beim vorliegenden überarbeiteten Antrag die Kostenübersicht der GVK-Projekte nachfolgend direkt in den Antrag integriert und die zu erwartenden Einnahmen der Fördergelder aus dem Agglomerationsprogramm aufgeführt, den Ausgaben gegenübergestellt und in Abzug gebracht. Zudem wurde die Buslinie 4 aus der Übersicht entfernt, da diese

schon früher beschlossen wurde und kein Umsetzungsprojekt des Gesamtverkehrskonzepts ist.

| Umsetzung | Projekt-Bezeichnung | Kosten CHF (inkl. MWST.) | Verweis GVK |
|------------------|---|---|------------------------|
| 2020 | 1. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West und Zihlstrasse, mit Sofortmassnahmen (Kreditabrechnung) | 224'424 | 9.1+9.2+9.7 |
| 2021/22 | 2. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten ./ abzüglich Fördergelder Agglomerationsprogramm Durch Nidau zu tragende Kosten (Planungs- und Investitionskredit, effektive Kosten belaufen sich unter dem Kredit, die Kreditabrechnung folgt nach der Auszahlung der Fördergelder). | 620'000 ./ 70'000 550'000 | 9.2+9.7 |
| 2024/25 | 3. Etappe Verkehrsberuhigung Quartiere nördlich der Zihl Weidteile/Gugler- und Gurnigelstrasse/Hofmatten ./ abzüglich Fördergelder Agglomerationsprogramm Durch Nidau zu tragende Kosten (Planungs- und Investitionskredit 3. Etappe und Investitionskredit Knotenanhebung und Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse. Exklusiv Objektkredit CHF 100'000 für Trottoirabsenkungen Lyss-Strasse [von 2010, Ressort Tiefbau und Umwelt]) | 890'000 ./ 450'000 440'000 | 9.5+9.7 |
| 2025/2026 | Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse ./ abzüglich Fördergelder Agglomerationsprogramm Durch Nidau zu tragende Kosten (redimensionierter Planungs- und Investitionskredit) | 1'300'000 ./ 680'000 620'000 | 9.5 |
| 2025 | Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Mobilitätsmanagement (Finanzierung erfolgt über Spezialfinanzierung, ohne Belastung des allg. Haushalts) | 97'000 | 9.8+9.9 |
| 2026/2027 | Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse ./ abzüglich Fördergelder Agglomerationsprogramm Durch Nidau zu tragende Kosten (Planungs- und Projektierungskredit CHF 98'500 (bewilligt), Umsetzung Neugestaltung gemäss Kostenschätzung CHF 1'980'000. Auch dieses Projekt wird derzeit redimensioniert) | 2'078'500 ./ 1'000'000 1'078'000 | 9.3+9.13 |
| 2027 | Massnahmenkonzept Zihlstrasse ./ abzüglich Fördergelder Agglomerationsprogramm Durch Nidau zu tragende Kosten | 170'000 ./ 85'000 85'000 | 9.6 |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | (Redimensioniertes Projekt ohne Aufwertung Zihlmätteli) | | |
|--|---|--|--|

Tabelle 1: Kostenübersicht Gesamtverkehrskonzept

d) Zunehmender Handlungsdruck

Nach der Rückweisung des Investitionskredites durch den Stadtrat am 12. September 2024 gingen bei der Stadt Nidau emotionale Rückmeldungen von der enttäuschten Anwohnerschaft ein, die auch eine Schlechterbehandlung gegenüber den bevorzugten Wohnlagen südlich der Zihl reklamierten. Zwischenzeitlich hat die Stadt Biel am 13. November 2024 das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet Biel veröffentlicht. Ohne wirkungsvolle quartierschützende Verkehrsplanung dürfte der Druck auf die Nidauer Wohnquartiere nördlich der Zihl künftig noch stärker zunehmen. Auch in Abstimmung mit dem fortschreitenden Projekt «Rue de Caractères» sind vorgängige quartierschützende Massnahmen zentral.

Wie bei der ersten Lesung dargelegt, wurde bereits im Jahr 2012 mit der Petition «Verkehrsberuhigung Gurnigelstrasse Nidau» mit 127 Unterschriften verkehrsberuhigende Massnahmen gefordert. Mit zwei Petitionen aus den Jahren 2019 (15 Unterschriften) 2020 (515 Unterschriften, die Petition ging an die Städte Nidau und Biel) wurde ein «Stopp der Verkehrsverlagerung auf die Quartierstrassen» im Grenzbereich der beiden Städte gefordert. Und im Rahmen einer Anpassung der «Begleitmassnahmen im Mühlefeldquartier» sollte der Schleichverkehr auf den Quartierstrassen unterbunden werden. 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 Ausfahrtsituation mit dem Rotlicht aus der Kelten- in die Bernstrasse, die besonders in den Stosszeiten zu konfliktreichem Verhalten animiert.

Basierend auf dem Dialogprozess und nach der offiziellen Abschreibung des Autobahnprojekts Westast A5 Anfang 2021, hat sich der Handlungsdruck im betroffenen Perimeter noch zusätzlich verstärkt. Dies insbesondere in Bezug auf die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen auf kommunaler Ebene, 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.

Das vorliegende Projekt mit der vorgeschlagenen Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung der Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse leistet einen wichtigen Beitrag für eine Entlastung der verkehrsgeplagten Anwohnerschaft im bevölkerungsreichen Teil der Stadt Nidau und verbessert die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung unmittelbar. Dies umso mehr, da der Verkehr oftmals ein sehr wichtiges und emotionales Thema für die betroffene Anwohnerschaft ist. Mit der Umsetzung dieses Projekts gewinnt die Stadt Nidau weiter an Attraktivität und die so aufgewerteten, zentralen Lagen in direkter Nähe zum Bahnhof Biel werden auch für eine kaufkraftstärkere Bevölkerung interessanter, was die Ziele der Finanzstrategie ebenfalls unterstützt.

e) 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.

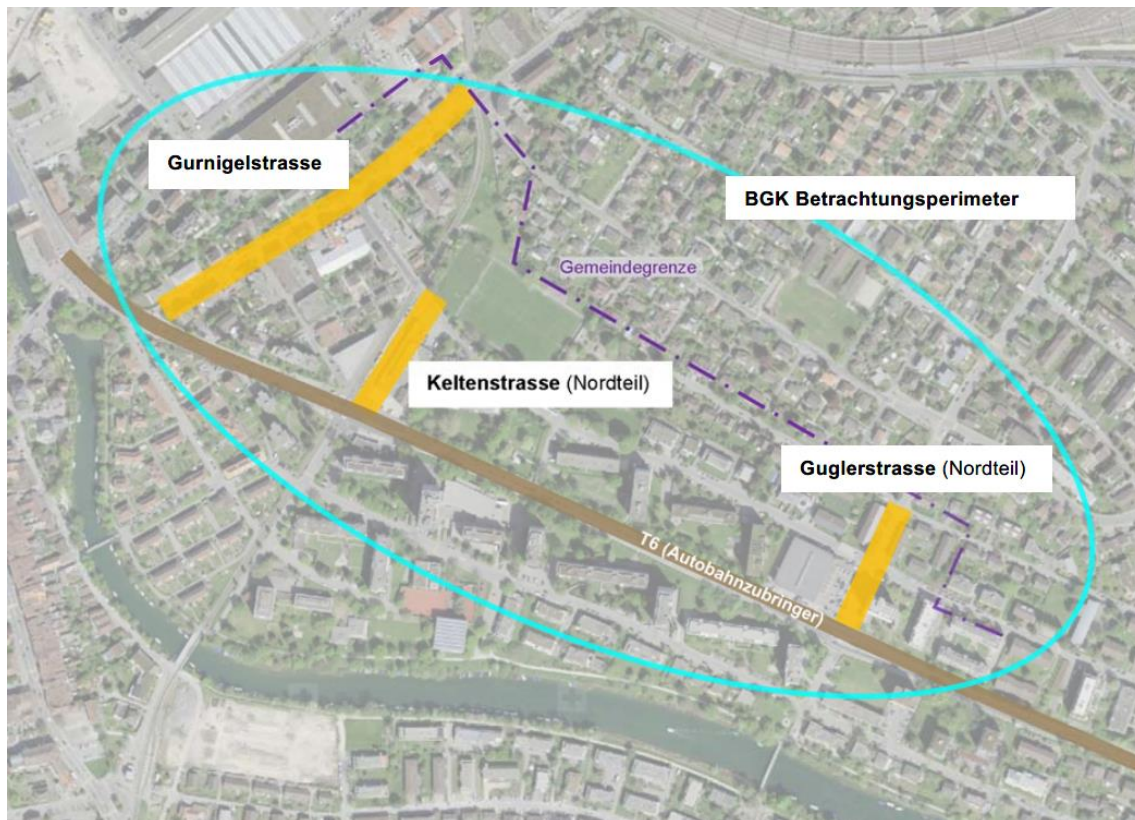


Abbildung 1: Projektperimeter

f) Übergeordnete Planungen im Projektperimeter

Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland

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 Kreisell 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 neugestalt-

tet. 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 wurden 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 umgesetzt 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 Verkehrsrouten 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 Gestaltungskonzepts (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 Interessenverband¹ 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.

¹ Mitglieder der Begleitgruppe: Petitionär, Quartierleist Hofmatten Gotthelf, Vertretung Anwohnerschaft Gurnigel, Elternverein, Elternrat und ProVelo Biel/Bienne.

c) Ziele des Betriebs- und Gestaltungskonzepts

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

Massnahme 1: Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse

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 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 Salzhhausstrasse
- Murtenstrasse/Salzhhausstrasse: 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 Quartierschliessung 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) ausgestattet 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: punktuelle Gestaltungseingriffe

Bei der Keltenstrasse steht die Mittelfristplanung im Vordergrund, da gewisse Abhängigkeiten mit längerfristigen Projekten bestehen, bei denen allerdings noch viele Fragen offen sind (siehe oben, Neugestaltung Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtstrasse und ÖV-Konzept 2035). Allerdings besteht auch bei der Keltenstrasse 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).

Guglerstrasse: punktuelle Gestaltungseingriffe

Auch bei der Guglerstrasse steht eine mittelfristige Perspektive im Vordergrund, insbesondere aufgrund der Abhängigkeit von der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtstrasse (Rue de Caractères). Aus Kostengründen wird bei der Schliessung der Ausfahrt ab der Bernstrasse in die Guglerstrasse neu auf eine Strassenumgestaltung beid-

seits der Bernstrasse verzichtet. Eine Aufwertung südlich der Bielstrasse bleibt jedoch weiterhin eine wichtige Pendeuz, die später in Zusammenhang mit dem Vorhaben Rue de Caractères angestrebt wird.

Festgehalten wird an der Umgestaltung Guglerstrasse im Bereich zwischen der Grenz- und Bielstrasse. Die Grünrabatte wird mit Bäumen angelegt, die Parkfelder erhalten einen sickerfähigen Belag. Dieser Abschnitt liegt ausserhalb des Perimeters von Rue de Caractères und die Neugestaltung mit Bäumen wird somit langfristig Bestand haben.

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
 - o Abbiegeverboten auf der Bernstrasse aus beiden Richtungen mit dem Zusatz «Güterumschlag Guglerstrasse 4, Garage Paoluzzo auf Voranmeldung gestattet», inklusive
 - o Installation mit absenkbarem Poller oder Anlage mit Schranken in der Guglerstrasse zur Sperrung der Ausfahrt Bernstrasse (Bedienung der Anlage für die Durchfahrt des zulässigen Anlieferverkehrs 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

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 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 | Zusatzkosten Projektüberarbeitung aufgrund Rückweisungsantrag | 7'000 |
| 3 | Ausführungsprojekt Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung inklusive Bauherrenbegleitung | 77'000 |
| 4 | Umsetzung Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung | 1'050'000 |
| Total inkl. MWST. | | 1'227'000 |
| 5 | Reserven ca. 6% | 73'000 |
| Total inkl. Reserven + MWST. | Beantragter Investitionskredit gemäss Bruttokreditprinzip | 1'300'000 |
| Abzüglich | Subvention aus Agglomerationsprogramm (AP4, Schätzung) | - 680'000 |
| Total inkl. MWST. | Total von der Stadt Nidau zu tragende Kosten | 620'000 |

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. Dafür genehmigte der Gemeinderat für die Jahre 2022, 2023 und 2024 eine befristete Stellenprozentenerhöhung im Umfang von 20 Prozent. Die befristete Stellenprozentenerhöhung lief Ende 2024 aus. Mit Effizienzgewinnen innerhalb der Abteilung, durch konsequente Strukturanpassungen und Prozessoptimierungen sowie einem bereits erreichten fortgeschrittenen Grad an Digitalisierungen kann die Aufgabe ab 2025 innerhalb des bestehenden Stellenetats der Abteilung Zentrale Dienste aufgefangen werden.

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 | 32'500.00 |
| Kalkulatorische Zinskosten 3% | CHF | 19'500.00 |

| | | |
|--------------------------|-----|------------------|
| Total Kapitalfolgekosten | CHF | 52'000.00 |
|--------------------------|-----|------------------|

Beiträge Dritter

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

| | | |
|--|-----|-------------------|
| Förderbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm | CHF | 680'000.00 |
| Total Beiträge Dritter | CHF | 680'000.00 |

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 2024 bis 2029 waren 1 535 000 Franken brutto (respektive 575 000 Franken netto) für das vorliegende Projekt eingestellt, was im vorliegenden Antrag durch eine Redimensionierung des Projekts deutlich unterschritten wird.

Im Finanzplan ebenfalls berücksichtigt sind die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm.

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 Bund und Kanton im Umfang von 680 000 Franken werden erst nach dem Stadtratsentscheid verfügt. Deshalb gilt im vorliegenden Antrag das Bruttokreditprinzip.

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

| | | |
|--|-----|---------------------|
| Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung | CHF | 1'300'000.00 |
| Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit | CHF | 1'300'000.00 |

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: Bewilligungsverfahren und Beschaffungsprozess 2025/2026; Ausführung 2027. Da es sich um ein Projekt des Agglomerationsprogramms 4. Generation handelt, muss die Ausführung spätestens im Jahr 2027 beginnen. Wird das Projekt nicht innert Frist gestartet, erlöscht der Anspruch auf die Subvention ersatzlos. Die eingestellten Beiträge von Bund und Kanton werden nicht eingespart, sondern werden für Projekte in anderen Gemeinden genutzt. Möchte die Stadt Nidau zu einem späteren Zeitpunkt das Projekt umzusetzen, müsste sie dies ohne Unterstützung von Bund und Kanton selbst finanzieren.

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 (Brutto-)Investitionskredit über 1 300 000 Franken bewilligt (der Nettoinvestitionskredit beträgt 620 000 Franken).
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, 4. Februar 2025 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

Beilage zuhanden GPK und Fraktionspräsidien:

- Kostenvoranschlag Oberflächengestaltung für 2. Lesung
- Kostenvoranschlag Verkehrsplanung und Landschaftsarchitektur für 2. Lesung