



STADT NIDAU

---

## Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse

---

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)



### ***Bericht für die Mitwirkung***

Im Auftrag der Stadt Nidau

1. Juni 2023

■ **Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung**  
Alexander-Schöni-Str. 43 2503 Biel/Bienne  
032 341 33 16 mail@dudlerplanung.ch

**bbz** wasserwerkstrasse 20  
landschafts 3011 bern  
architekten t +41 [0]31 312 71 43  
bern@bbz.la

## Inhalt

1. Ausgangslage / Einleitung	4
1.1. Auftrag und Ziele	4
1.2. Projektumfang und -inhalt	5
1.3. Prozess und Planungsschritte	6
2. Grundlagen / Analyse	7
2.1. Verkehrsnetz	7
2.2. Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung	9
2.3. Öffentlicher Verkehr	10
2.4. Fuss- und Veloverkehr	11
2.5. Drittprojekte und weitere Planungen	12
3. Massnahmen Verkehrsorganisation	14
3.1. Grundsätzliche Stossrichtung Verkehr	14
3.2. Massnahmenpaket Verkehrsorganisation	16
3.3. Gesamtlösungsansatz Verkehr / Bestvariante	21
4. Neugestaltung Strassenräume	23
4.1. Grundsätzliches zum Gestaltungsbedarf und -spielraum	23
4.2. Gurnigelstrasse (umfassende Neugestaltung)	24
4.3. Keltenstrasse (punktuelle Gestaltungseingriffe)	27
4.4. Guglerstrasse (punktuelle Gestaltungseingriffe)	27
4.5. Veränderung Parkraumangebot	28
4.6. Grobkostenschätzung	29

## Planbeilagen (PDF-Sammelmappe mit 8 Plänen, verschiedene Formate)

1. Gurnigelstrasse: Ist-Zustand (Mst.1:500)
2. Gurnigelstrasse: Massnahmenplan (Mst. 1:500)
3. Gurnigelstrasse: Gestaltung (Plakat A1)
4. Keltenstrasse: Strassenquerschnitte (Mst. 1:100)
5. Keltenstrasse: Ist-Zustand (Mst. 1:500)
6. Keltenstrasse: Massnahmenplan (Mst. 1:500)
7. Guglerstrasse: Ist-Zustand (Mst. 1:500)
8. Guglerstrasse: Massnahmenplan (Mst. 1:500)

## Anhang (PDF-Sammelmappe mit 22 Seiten, Formate A4 und A3)

- Variantenstudium Verkehrsmassnahmen
- Eingaben, Rückmeldungen AnwohnerInnen und betroffene Organisationen
- Umsetzungsvarianten Schliessung Ausfahrt Guglerstrasse

## Tabellen / Abbildungen

Tabelle 1: Planungsschritte BGK .....	6
Tabelle 2: Ergebnisse Verkehrsmessungen 2021-22 .....	9
Tabelle 3: Angebot Parkierung .....	28
Abbildung 1: Projektperimeter BGK .....	5
Abbildung 2: Übergeordnetes Strassennetz, Geoportal Kt. Bern .....	7
Abbildung 3: Planausschnitt Zielbild MIV, GVK Nidau (2020) .....	8
Abbildung 4: Planausschnitt Linie 1, Konzept ÖV 2035 .....	10
Abbildung 5: Schulwege Weidteile .....	11
Abbildung 6: Schema Verkehrsmassnahme 1 .....	16
Abbildung 7: Schema Verkehrsmassnahme 2a .....	17
Abbildung 8: Schema Verkehrsmassnahme 2b .....	18
Abbildung 9: Schema Verkehrsmassnahme 2c .....	18
Abbildung 10: Schema Verkehrsmassnahme 2d .....	19
Abbildung 11: Schema Verkehrsmassnahme 2e .....	19
Abbildung 12: Schema Verkehrsmassnahme 3 .....	20
Abbildung 13: Bestvariante Verkehrsmassnahmen .....	22
Abbildung 14: Analyse Grünraumstrukturen .....	24
Abbildung 15: Staudenmischpflanzung (links) und Ruderalflächen (rechts) .....	26

## Abkürzungen

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
GVK	Gesamtverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

---

### Auftraggeber

Stadt Nidau, Ressort Sicherheit

### Projektgruppe

Sandra Friedli, Gemeinderätin Ressort Sicherheit  
 Brigitte Schürch, Projektleiterin Mobilität, Zentrale Dienst  
 Manuela Jennings, Abteilungsleiterin Zentrale Dienste  
 Patrick Weber, Bereichsleiter Tiefbau und Umwelt

### Begleitgruppe

Beat Baumgartner, Quartierleist Hofmatten Gotthelf Gurnigel  
 Giuseppe Melfi, Petitionär  
 Hanspeter Schlegel, Pro Velo Biel/Bienne-Seeland  
 Daniel Weibel, Elternrat und Elternverein Nidau

### Projektbearbeitung

Felix Dudler, Pierrick Leu, Florian Rochat (Büro Dudler)  
 Clara Gross (bbz landschaftsarchitekten gmbh)

# 1. Ausgangslage / Einleitung

## 1.1. Auftrag und Ziele

Die Gurnigel- und Keltenstrasse sowie die Guglerstrasse weisen grössere Defizite auf und haben ein erhebliches Aufwertungspotenzial. Daher besteht Handlungsbedarf für eine Neugestaltung dieser Strassenabschnitte.

Weiteres Ziel gem. Gesamtverkehrskonzept (GVK) Nidau ist eine Verkehrsreduktion im Quartier. Dazu sollen einzelne Strassenabschnitte herabgestuft werden. Wesentlicher Bestandteil ist auch die Schliessung der Ausfahrt von der Bernstrasse in die Guglerstrasse, die heute das Quartier stark belastet.

### *Auszug Gesamtverkehrskonzept Nidau, Massnahme 9.5, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse*

Grobkonzept  
Vorgehen

- Klärung/Koordination Vorgehen für Routenführung Ortsverbindung Biel-Nidau und Verbindung Neuchâtel ab Kreuzplatz Biel
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse (Ausweitung Tempo-30, Sperrung Ausfahrt Guglerstrasse, Aufwertung Keltenstrasse als Erschliessungsachse Mühlefeld, Zubringerregelung für Gurnigelstrasse West) inkl. erforderliches Gutachten Tempo-30.
- Verlängerung Keltenstrasse als Fuss- und Veloverkehrsverbindung (koordiniert mit der regionalen/kantonalen Planung zur Komfort- und Direktroute Velo) separat oder in Kombination mit BGK Gurnigelstrasse.

*Projektziele BGK  
Gurnigel-, Kelten-  
und Guglerstrasse*

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse sollen die Verkehrssituation verbessert und die Aufenthaltsqualität im Quartier Zihl Nord nachhaltig gesteigert werden. Dazu wird eine qualitativ hochstehende räumliche Gestaltung dieser Strassenabschnitte und Aufenthaltsräume angestrebt.

- a. Quartierentlastung vom Fremdverkehr  
(Unterbindung Schleichverkehr durch Verkehrslenkung auf das Hauptverkehrsnetz)
- b. Ausrichtung der Strassen auf eine verträgliche Belastbarkeit des Umfelds (Quartierverträglichkeit)
- c. Erhöhung Verkehrssicherheit
- d. Förderung Fuss- und Veloverkehr
- e. Aufwertung der Strassenräume  
(Schaffung schöneres Strassenbild und mehr Aufenthaltsqualität)
- f. Verbesserung der Grünstruktur im öffentlichen Strassenraum  
(Verbesserung Biodiversität und Stadtklima)

## 1.2. Projektumfang und -inhalt

Der Betrachtungsperimeter umfasst die Quartiere Gurnigel und Weidteile sowie das angrenzende Bieler Quartier Mühlefeld.

Das BGK, bzw. die konkreten Massnahmen bestehen aus folgenden zwei aufeinander abgestimmten Projektelementen:

### Projektelement A, Verkehrsorganisation (Kapitel 3)

Verkehrsorganisatorische Massnahmen zur Verkehrsentlastung des Quartiers als Grundvoraussetzung für die Verbesserung und Aufwertung der Strassenräume.

### Projektelement B, Gestaltung Strassenräume (Kapitel 4)

Gestaltungskonzept zur Aufwertung der Gurnigelstrasse, der Keltenstrasse (Abschnitt nördlich Bernstrasse) und der Guglerstrasse.

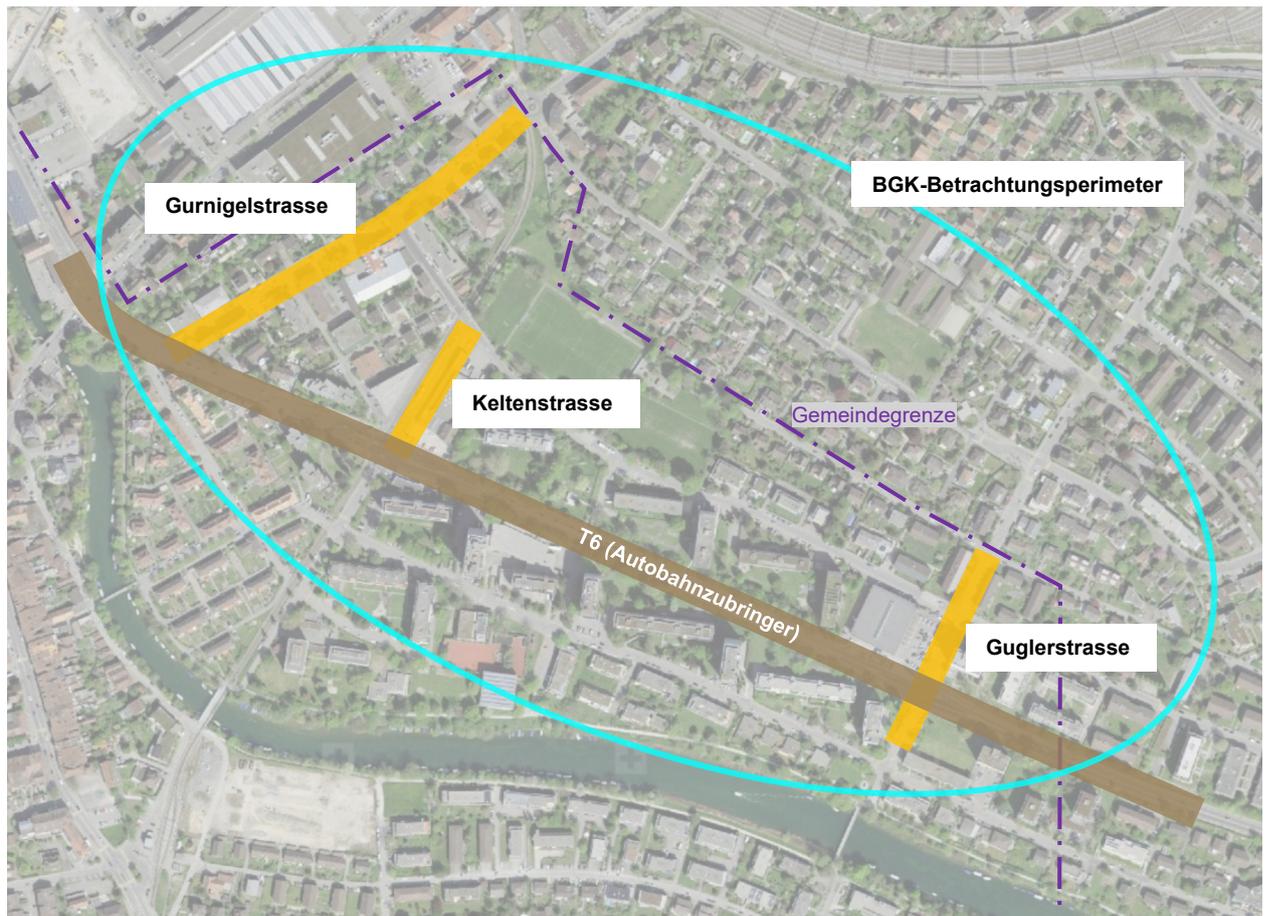


Abbildung 1: Projektperimeter BGK

### 1.3. Prozess und Planungsschritte

Für die Entwicklung des BGK wurde eine Begleitgruppe gebildet, die zweimal zusammengekommen ist (Präsentationen und Diskussionen zum Handlungsbedarf, den Lösungsansätzen Verkehr und Gestaltungsvorschlägen Strassenräume).

Weiter hat ein Austausch mit dem Kanton (OIK III) und Stadt Biel (Abt. Infrastruktur – Verkehr) stattgefunden.

In die Planungsarbeiten zum BGK eingeflossen sind weiter die Rückmeldungen aus der öffentlichen Begehung (März 22) zur Verkehrsberuhigung 3. Etappe / Zihl Nord.

Als nächsten Schritt für das BGK Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse steht nun die öffentliche Mitwirkung an.

Januar 2022	Projektstart
Juni 2022	1. Sitzung Begleitgruppe
August 2022	Ausstausch mit Stadt Biel
September 2022	2. Sitzung mit Begleitgruppe
Oktober 2022	Austausch mit Kanton
Mai 2023	Fertigstellung BGK für die Mitwirkung
Juni 2023	GR-Beschluss zur Eröffnung der öffentlichen Mitwirkung
Juli - September 2023	Durchführung Mitwirkung (inkl. Infoanlass)
Dezember 2023	Auswertung der Eingaben (Mitwirkungsbericht)
Januar 2024	GR-Beschluss zum Mitwirkungsbericht, GR-Beschluss zur Ausarbeitung Vorprojekt
Februar - Juli 2024	Erstellung Vorprojekt mit KV
September 2024	SR-Beschluss zum Investitionskredit
Nov. 2024 – Mitte 2025	Erstellung Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Finanzierungsantrag Aggloprogramm, Ausschreibung
Ab Mitte 2025	Realisierung BGK Gurnigel-, Kelten und Guglerstrasse

Tabella 1: Planungsschritte BGK

## 2. Grundlagen / Analyse

### 2.1. Verkehrsnetz

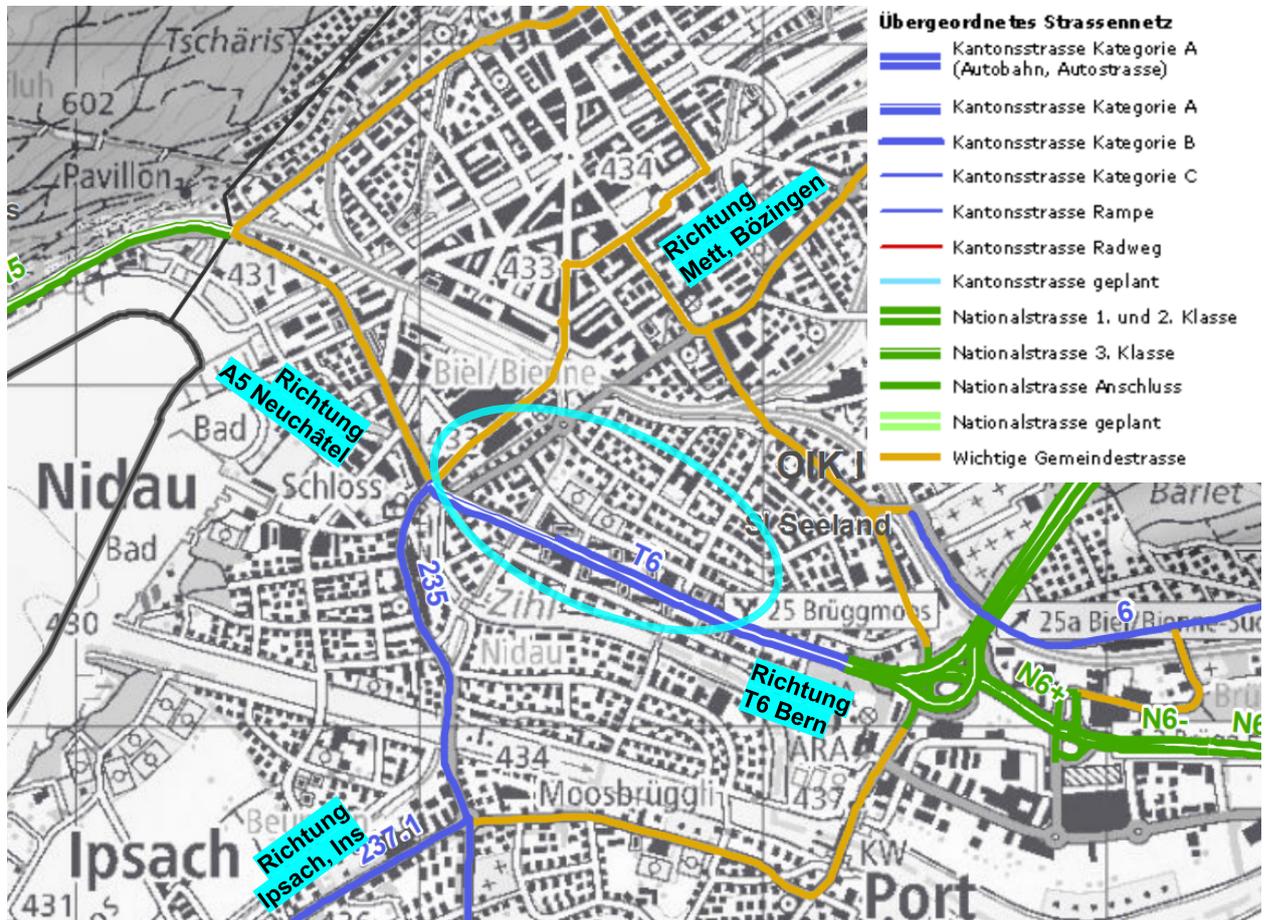


Abbildung 2: Übergeordnetes Strassennetz, Geoportal Kt. Bern

Die Bernstrasse (Autostrasse T6, Kantonstrasse Kategorie A) prägt das lokale Strassennetz und wirkt als Zäsur im Quartier Weidteile. Diese Hochleistungsstrasse ist eine Autobahnzubringerstrecke und dient als wichtige Zufahrtsroute nach Nidau und ins Stadtzentrum Biel von Süden her. Für die Erschliessung der angrenzenden Quartiere (Zihl Nord) hat die Bernstrasse eine sekundäre Bedeutung.

Die lokale Gebietserschliessung erfolgt für den Südteil via Keltenstrasse und Lyss-Strasse und für den Nordteil via Gurnigelstrasse und Bielstrasse (Sammelstrassen). Die Ausfahrt Bernstrasse / Guglerstrasse bietet heute noch einen Teilanschluss von der Bernstrasse ins nördliche Weidteile-Quartier (Bielstrasse). Dieser direkte Quartieranschluss über die nördliche Guglerstrasse besteht allerdings nur in eine Richtung und generiert nebst dem lokalen Erschliessungsnutzen auch erheblichen Fremdverkehr. Die Ausfahrt Guglerstrasse ermöglicht für den MIV eine Abkürzungsrouten Richtung Biel Zentrum und Madretsch / Kreuzplatz. Besonders stark benutzt wird die Ausfahrt während den Spitzenzeiten, wenn sich auf der Bernstrasse Rückstau vom Knoten Guido-Müller-Platz her bildet.

Die Gurnigelstrasse ist eine Quartiersammelstrasse. Sie ist von der Netzstruktur her im Prinzip keine verkehrsorientierte Strasse, wird aber oft als Ausweichroute, bzw. Verbindungsstrasse zwischen Nidau und Biel genutzt (Parallelroute zur Hauptverbindungsachse Salzhausstrasse). Daher weist die Gurnigelstrasse eine verhältnismässig hohe Verkehrsbelastung auf.

Der Nordteil der Keltenstrasse gilt zwar als Quartierstrasse, wird aber als Verbindung zwischen Bernstrasse und Bielstrasse / Gurnigelstrasse genutzt. In Bezug auf das Quartier handelt es sich um Fremd- und sog. Schleichverkehr.

*Zielbild Gesamtverkehrskonzept GVK Nidau*

Eine wichtige Stossrichtung für die Verkehrsplanung Nidau ist die Anpassung der Strassenhierarchie, mit dem Ziel, die Quartierverträglichkeit des Verkehrs zu erhöhen. In diesem Sinne sieht das GVK für die Gurnigelstrasse eine Rückstufung als untergeordnete Strasse vor.

- Nordteil als Quartierschliessung Stufe 1
- Südteil als Quartierschliessung Stufe 2 (ergänzt mit Zubringerregelung)

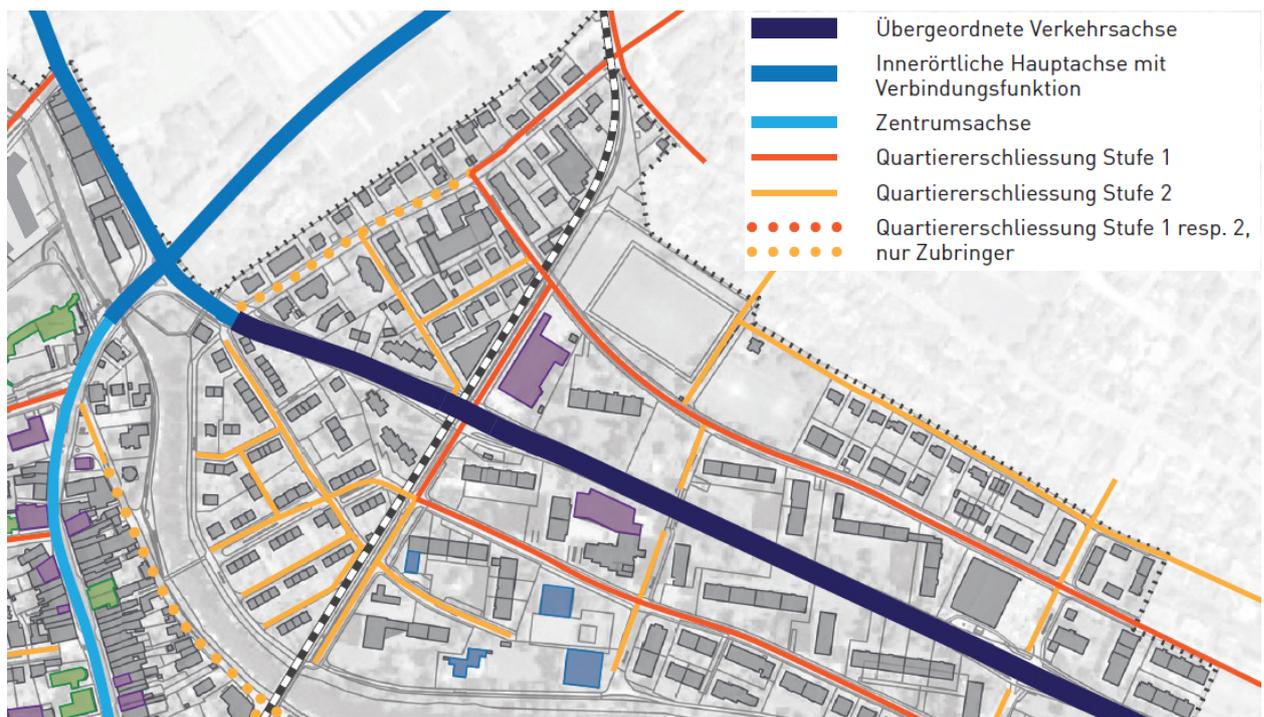


Abbildung 3: Planausschnitt Zielbild MIV, GVK Nidau (2020)

## 2.2. Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung

Die Verkehrsmessungen erfolgten zwischen November 2021 und April 2022 im Rahmen des Projektes Verkehrsberuhigung 3. Etappe / Zihl Nord. An jedem Standort wurde ca. eine Woche gemessen.

Strasse	Limite [km/h]	Vd [km/h]		V85 [km/h]		Vmax [km/h]		DTV [Fz/Tag]	Anteil Schwer- verkehr
		R1	R2	R1	R2	R1	R2		
Gurnigelstrasse 13	50	32	30	38	35	65	52	2600	2.3%
Gurnigelstrasse 19a	50	33	31	40	37	74	64	6550	6.3%
Keltenstrasse Süd	50	25	24	29	29	75	73	2800	4.9%
Keltenstrasse Nord	50	26	31	33	37	72	65	2800	1.4%
Guglerstrasse Nord	30	31	25	41	30	56	54	1400	1.3%

Vd: Durchschnittliche Geschwindigkeit aller gemessenen Fahrzeuge  
R1/R2: Fahrtrichtung 1 (Süd/West) / Fahrtrichtung 2 (Nord/Ost)  
V85: Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird  
DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr (abgerundet)

Tabelle 2: Ergebnisse Verkehrsmessungen 2021-22

Die Verkehrsbelastung auf dem lokalen Quartierstrassennetz ist recht unterschiedlich. Dies ist jedoch aufgrund der heutigen Funktionen und Gegebenheiten plausibel:

- Die Gurnigelstrasse weist einen DTV von 2'600 (Westteil) bis 6'550 Fz/Tag (Ostteil). Die sehr starke Belastung im Ostabschnitt hängt mit der Ausweichroute via Keltenstrasse und der Ausfahrt Guglerstrasse zusammen.
- Die Bielstrasse hat einen DTV von 2'450 bis 2'650 Fz/Tag. Nebst dem quartiereigenen Verkehr wird die Bielstrasse teilweise auch als Verbindungsrouten genutzt (u.a. auch in Zusammenhang mit der Ausfahrt Guglerstrasse). Weiter entfallen gut 200 Fahrten auf den öffentlichen Busverkehr.
- Der Schwerverkehrsanteil auf dem lokalen Strassennetz liegt im üblichen Rahmen. Etwas höher ist der Anteil auf den Busrouten. Auf den stärker befahrenen Abschnitten mit viel Fremdverkehr ergibt sich aber dennoch absolut betrachtet eine erhebliche Anzahl Lkw-Fahrten, was von den direktbetroffenen Anwohnern als stark störend empfunden wird. Dies gilt insbesondere für die Gurnigelstrasse.

Als Grundlage für die Analyse und die Variantenevaluation wurden weitere vorhandene Verkehrsdaten beigezogen (GVK Nidau, Mobilitätsmonitoring Stadt Biel).

### 2.3. Öffentlicher Verkehr

Der Busverkehr (Linie 2) durchquert das Quartier heute auf der Gurnigel- und Bielstrasse. Langfristig ist gemäss dem Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel (Version für die Mitwirkung) eine Routenänderung vorgesehen.

Demnach soll statt der Linie 2 die Linie 1 auf einer neuen Route durchs Quartier geführt werden. Ab Kreisel Gurnigelstrasse / A.-Moser-Strasse soll der Bus auf einer verlängerten Keltenstrasse verkehren und dann via Bernstrasse Richtung Brügg geführt werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Keltenstrasse entlang der asm-Bahnlinie bis zur A.-Moser-Strasse verlängert und die Bernstrasse umgebaut werden.

Da zum heutigen Zeitpunkt noch offen ist, ob und wann diese ÖV-Route eingeführt wird, ist für die BGK-Planung die aktuelle Buslinienroute Linie 2 via Gurnigelstrasse – Bielstrasse massgebend. Dennoch wird die allfällige Änderung der Buslinienführung in die Überlegungen zum BGK einbezogen.

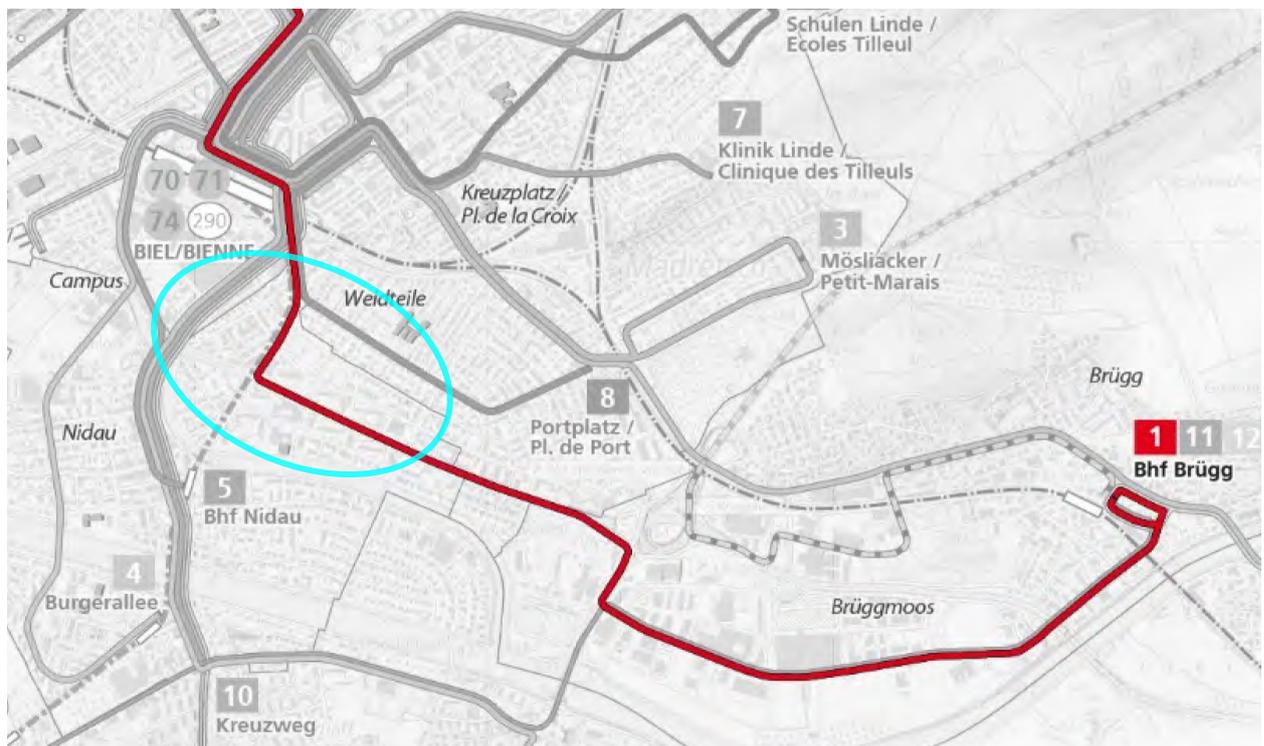


Abbildung 4: Planausschnitt Linie 1, Konzept ÖV 2035

## 2.4. Fuss- und Veloverkehr

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwege zu richten. Nachfolgendes Schema zeigt die wesentlichen Schulwege im Schulperimeter Weidteile<sup>1</sup>, die Querungsstellen im Schulwegnetz und die weiteren Einrichtungen für Kinder (Kita, Kiga, Spiel- und Sportplätze).

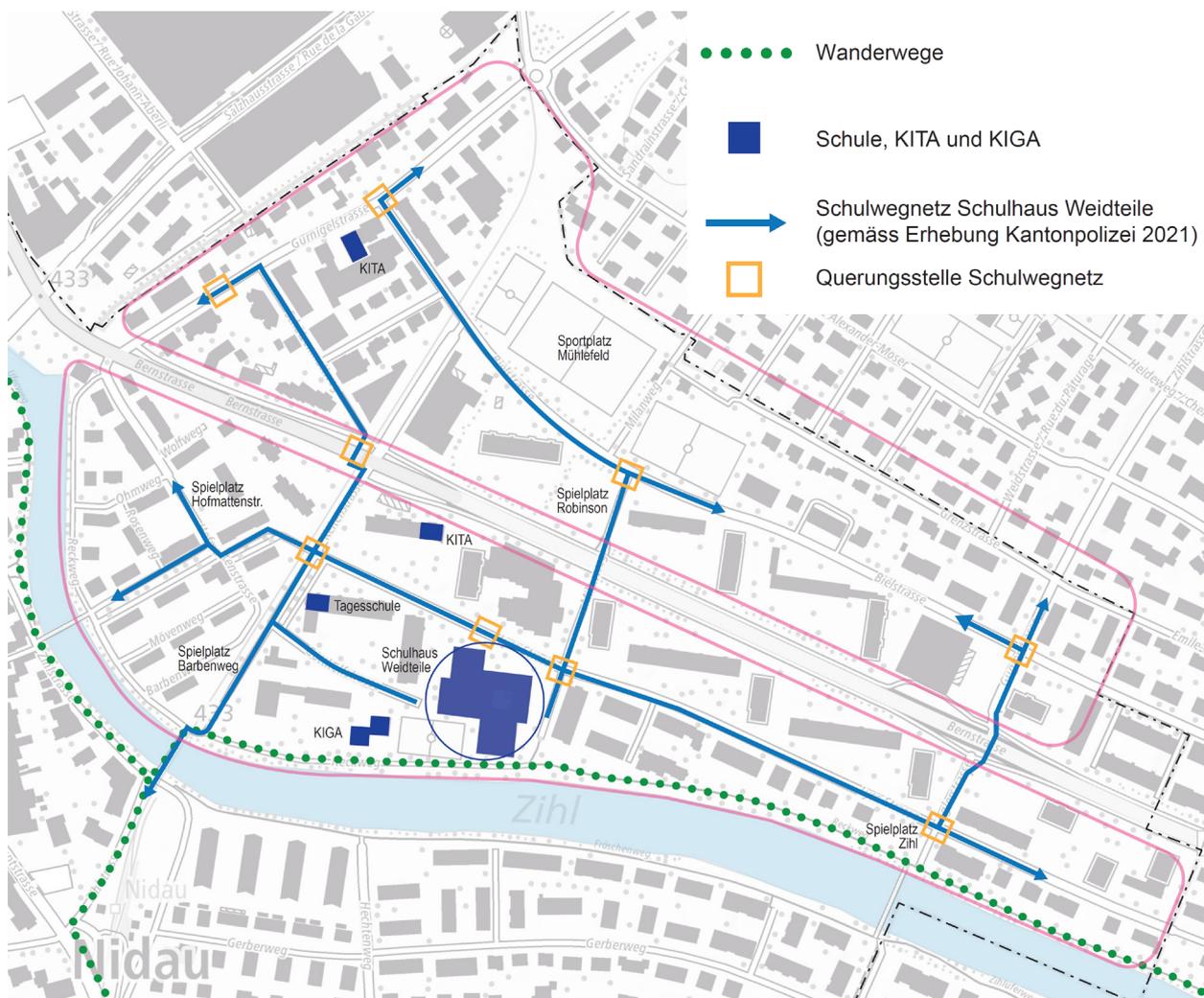


Abbildung 5: Schulwege Weidteile

Mit dem BGK sollen auch Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden. Der diesbezügliche Handlungsbedarf geht aus dem GVK Nidau hervor (Kap. 7.4, Zielbild Veloverkehr). Als weiterer Anhaltspunkt dient die Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd (2018) vom Verein see-land.biel/bienne. Wichtig sind die Verbesserung des Komforts und der Sicherheit auf den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen Gurnigelstrasse - Reckweg und Gurnigelstrasse - Bielstrasse - Keltenstrasse.

Die Velomassnahmen aus dem bereits beschlossenen Projekt Verkehrsberuhigung 3. Etappe / Zihl Nord wurden ins BGK integriert.

<sup>1</sup> Bezugnehmend auf die Schulwegerhebung des Kantons Bern 2021

## 2.5. Drittprojekte und weitere Planungen

Betreffend Koordination mit Drittprojekten sind für die Konzepterarbeitung BGK die nachfolgenden Planungen und Projektvorhaben einbezogen worden.

### Aggloprogramm 4. Generation (Stand Juni 2021)

Im Aggloprogramm wird folgendes Ziel postuliert:

*«Betriebs- und Gestaltungskonzept für Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse für den Quartierschutz und zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs»*

Im Massnahmenpaket des Aggloprogramms sind verschiedene Elemente aufgeführt, die im Rahmen der BGK-Planung zu vertiefen sind. Einige Elemente sind noch im Detail zu überprüfen und können evtl. auch in abgeänderter Form weiterverfolgt werden. Wichtig dabei ist aber, dass an der Stossrichtung und an den Wirkungszielen des Aggloprogramms festgehalten wird.

- Aufhebung Ausfahrt Guglerstrasse
- Signalisation zwingend «Rechtsabbiegen» auf Keltenstrasse
- neue Routen-Signalisation Richtung Neuchâtel
- Zubringerregelung Gurnigelstrasse West
- Velomassnahmen (Gurnigelstrasse, Knotenzufahrten Kreisel Murtenstrasse, Knoten Gurnigel/Bernstrasse)
- Wegverbreiterung südlicher Endabschnitt Gurnigelstrasse
- Neue Strassenraumaufteilung Keltenstrasse (Fahrbahnaufweitung oder Einführung Einbahnstrasse)

### Verkehrsberuhigung 3. Etappe / Zihl Nord (Umsetzung beschlossen)

Die dritte Etappe der Verkehrsberuhigung in Nidau umfasst das Gebiet «Zihl Nord» mit den Quartieren Weidteile, Hofmatten und Gurnigel. Es werden Tempo-30-Zonen und in einzelnen Bereichen Tempo 20 (Begegnungszonen) eingeführt. Nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit werden die Quartierstrassen für den Langsamverkehr verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Das Projekt wurde 2022 durch den Stadtrat Nidau beschlossen. Derzeit laufen die Projektierung und das Bewilligungsverfahren. Die Realisierung ist für 2024 geplant.

### Sanierung Bushaltestellen (Umsetzung beschlossen)

Die Sanierung der Bushaltestellen Milanweg, Guglerstrasse und Gurnigelstrasse gemäss BehiG-Anforderungen wurde 2022 durch den Stadtrat Nidau beschlossen. Derzeit läuft die Projektierung; die Umsetzung ist für 2023/24 geplant.

### Fernwärmeprojekt (in Realisierung)

Das Fernwärmeprojekt hat Auswirkungen auf die vorgesehenen Baumstandorte in der Gurnigelstrasse. Im Herbst 2022 konnten noch kurz vor Baubeginn der Fernwärmeleitungen Koordinationsbesprechungen stattfinden. Mit punktuellen Anpassungen seitens Fernwärme konnten die Konflikte mit den vorgesehenen Baumstandorten reduziert werden. So sind auf der Gurnigelstrasse im Abschnitt südlich der Bielstrasse Bäume möglich, während im Nordabschnitt schliesslich auf die angedachten Baumstandorte verzichtet werden muss.

## 3. Massnahmen Verkehrsorganisation

### 3.1. Grundsätzliche Stossrichtung Verkehr

*Schaffung einer quartier- und umfeldverträglichen Verkehrssituation*

In den Quartieren ist eine verträgliche, dem Umfeld angepasste Verkehrsbelastung zu erreichen. In diesem Sinne ist eine Reduktion auf der heute übermässig belasteten Gurnigelstrasse, der Keltenstrasse und der Guglerstrasse notwendig (inkl. Bielstrasse). Einerseits geht es um die Wohnqualität, andererseits soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Diese Strassenabschnitte sind Teil des Quartierstrassennetzes und eignen sich nicht für grosse Verkehrsmengen. Mit der Belastungsreduktion kann das Gefahrenpotenzial erheblich gesenkt werden.

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. So kann sich die Belastung im Quartier Mühlefeld / Weidteile auf ein quartierverträgliches Mass einpendeln.

Die Herabstufung der Gurnigelstrasse gem. GVK Nidau (vgl. Kap. 2.1. Abbildung 3) und die damit verbundenen Verkehrsmassnahmen zur Reduktion des quartierfremden Verkehrs sind daher tragende Elemente für das BGK. Denn mit der heutigen Verkehrssituation besteht kein Handlungsspielraum für eine spürbare Verbesserung. Daher sind die Herabstufung und die Entlastung vom quartierfremden Durchgangsverkehr entscheidende Rahmenbedingungen für das BGK zur Aufwertung der Gurnigelstrasse, der Keltenstrasse und der Guglerstrasse.

Wie die Entlastung vom Fremdverkehr, bzw. der Quartierschutz erreicht werden kann, wurde daher im Rahmen der BGK-Planung eingehend behandelt (vgl. nachfolgende Kapitel).

*Auswirkungen von Quartierschutzmassnahmen auf das angrenzende Strassennetz*

Es liegt auf der Hand, dass sich verkehrslenkende Massnahmen zum Schutz von Quartieren vor Fremdverkehr auch auf das übrige Strassennetz auswirken können, insbesondere während den Spitzenzeiten.

Die Lenkung des Autoverkehrs auf die verkehrsorientierten Strassen ist verkehrsorganisatorisch sinnvoll und an sich erwünscht, hat aber zu Folge, dass das Hauptstrassennetz (inkl. Knoten) mehr belastet wird.

Im vorliegenden Kontext ist zu erwarten, dass sich die Situation am Knoten Guido-Müller-Platz (GMP) verschärft, wobei sich dies bezüglich der Kapazität und Leistungsfähigkeit vor allem in der Abendspitzenstunde auswirken wird, während tagsüber kaum Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung zu erwarten sind.

*Interessenabwägung und Grundsatzfrage zum Quartierschutz vor Fremd-, bzw. Ausweichverkehr*

Letztlich geht es um die Grundsatzfrage, ob das Quartierstrassennetz zur Entlastung von überlasteten Knoten genutzt werden soll und so zur indirekten Kapazitätssteigerung des übergeordneten Strassennetzes beitragen muss oder ob dem Quartierschutz Priorität beigemessen wird. Gem. dem GVK Nidau und auch den allgemein bekannten verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielen (Richtpläne, Aggloprogramm usw.) sollen die Quartiere von übermässiger Verkehrsbelastung geschützt werden und nicht als «Überlaufventile» und zur Kapazitätserhöhung des Strassennetzes dienen.

In diesem Sinne geniesst der Quartierschutz gegenüber der Kapazitätssicherung / -erhöhung des übrigen Strassennetzes Priorität. Ein Verzicht auf Quartierschutzmassnahmen zur Lösung von Kapazitätsproblemen ist daher keine zielführende Option. Hingegen ist im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen, ob und mit welchen Massnahmen die Verkehrsabwicklung auf den Hauptverkehrsknoten auch während der kritischen Spitzenzeiten optimiert werden kann. Bei Knoten, wo schon heute die Kapazitätsgrenzen erreicht sind, wie z.B. beim GMP muss aber in Kauf genommen werden, dass sich die Situation verschärfen wird, wenn mit wirksamen Quartierschutzmassnahmen die an sich erwünschte Verkehrslenkung auf die Hauptachsen gelingt.

Wie die Erfahrungen zeigen, führt dies aber nicht zu einem «Verkehrskollaps», sondern mehr zu punktuellen Verschlechterungen der Knotenqualität (z.B. längere Knotenrückstaus).

*Anmerkung bezüglich der kürzlich erfolgten temporären Verkehrsbeschränkungen im Quartier während dem Bau der Fernwärmeleitungen:*

*Die im letzten Winterhalbjahr erfolgten vorübergehenden Verkehrseinschränkungen auf der Gurnigelstrasse führten zu punktuellen Verschärfungen im direkten Umfeld. Andererseits hat sich aber auch gezeigt, dass in der Verkehrsabwicklung ein gewisser Spielraum und eine gewisse Elastizität vorhanden ist. Aus Erfahrungen und Beobachtungen ist weiter bekannt, dass lokale Verkehrseinschränkungen teilweise auch grossräumigere Verkehrsverlagerungen zur Folge haben oder sogar einen gewissen Reduktionseffekt bewirken. So hat sich vermutlich nicht der gesamte von der Gurnigelstrasse wegfallende Verkehr auf den Bereich Bernstrasse - Knoten GMP verlagert.*

### 3.2. Massnahmenpaket Verkehrsorganisation

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Massnahmen geprüft, um den Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen zu lenken. Damit kann die angestrebte Verkehrsreduktion auf den Quartierstrassen bewirkt werden.

Dazu wird ein Massnahmenpaket aus drei aufeinander abgestimmten Elementen vorgeschlagen.

#### Massnahme 1: Schliessung Ausfahrt Guglerstrasse

Mit der Schliessung der Ausfahrt Bernstrasse/Guglerstrasse wird ein Element aus früheren Planungen weiterverfolgt und bringt eine wirksame Entlastung der Quartierstrassen. Dies ermöglicht zudem eine Vereinfachung innerhalb des Quartierstrassennetzes im Grenzbereich Biel/Nidau. So kann die vor einigen Jahren von der Stadt Biel eingeführte Einbahnregelung auf der Bieler Zihlstrasse aufgehoben werden (Zuständigkeit Stadt Biel). Und damit wird auch die Problematik der Grenzstrasse entschärft, die von der aktuellen Einbahnregelung negativ betroffen ist. Nach der Schliessung der Ausfahrt Guglerstrasse und der Aufhebung des Einbahnregimes Zihlstrasse wird die Verkehrsbelastung auf der Grenzstrasse wieder abnehmen.

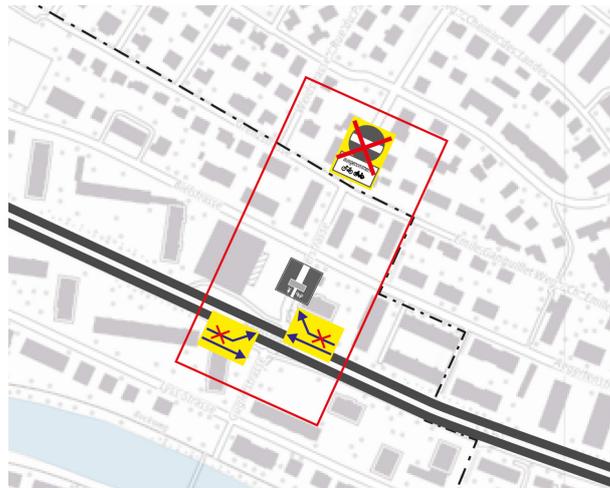


Abbildung 6: Schema Verkehrsmassnahme 1

### Massnahme 2: Änderung Verkehrsorganisation im Bereich Gurnigelstrasse und Keltenstrasse

Zur Massnahme 2 wurden verschiedene Varianten geprüft, die sich bezüglich der Wirksamkeit und Quartierschliessung stark unterscheiden.

Nachfolgend wird das Variantenspektrum zur Massnahme 2 aufgezeigt. Weiterverfolgt werden soll die Variante 2e (vgl. nachfolgendes Kap. 3.3. Variantenevaluation).

#### Massnahmenvariante 2a

Bei Variante 2a werden die Abbiegebeziehungen zur Bernstrasse reduziert:

- Am Knoten Bernstrasse/Keltenstrasse in Richtung Bern und Bielstrasse
- Am Knoten Bernstrasse/Gurnigelstrasse in Richtung Bern und Kreisler A.-Moser-Strasse

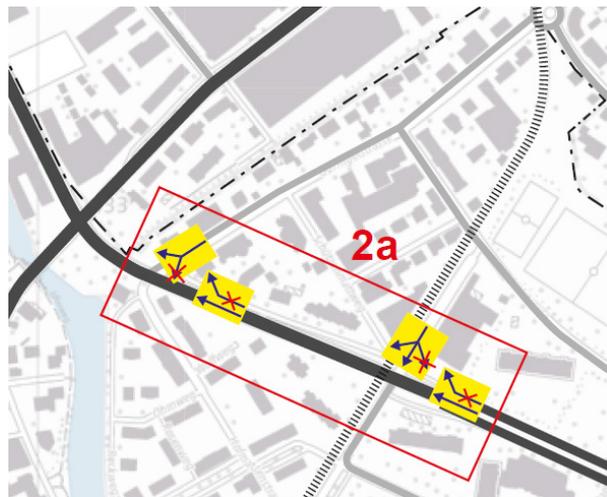


Abbildung 7: Schema Verkehrsmassnahme 2a



Massnahme 2d

Die Zubringerregelung von Variante 2b wird mit einer Sackgasse für die nördliche Keltenstrasse kombiniert, womit die Fahrbeziehung von der Keltenstrasse Nord in die Bernstrasse (und umgekehrt) aufgehoben wird.

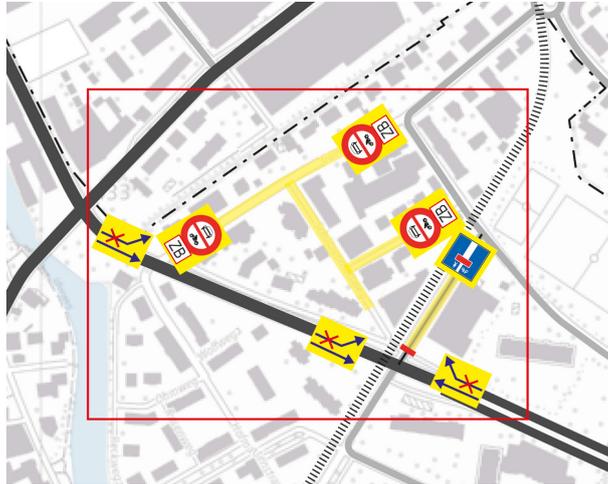


Abbildung 10: Schema Verkehrsmassnahme 2d

Massnahmenvariante 2e (empfohlene Variante)

Die Zubringerregelung von Variante 2b wird mit Anpassungen der Abbiegebeziehungen beim Knoten Bernstrasse/Keltenstrasse kombiniert.

- Rechtsabbiegeverbot von der Bernstrasse in die nördliche Keltenstrasse
- Zwingendes Rechtabbiegen von der nördlichen Keltenstrasse in die Bernstrasse)

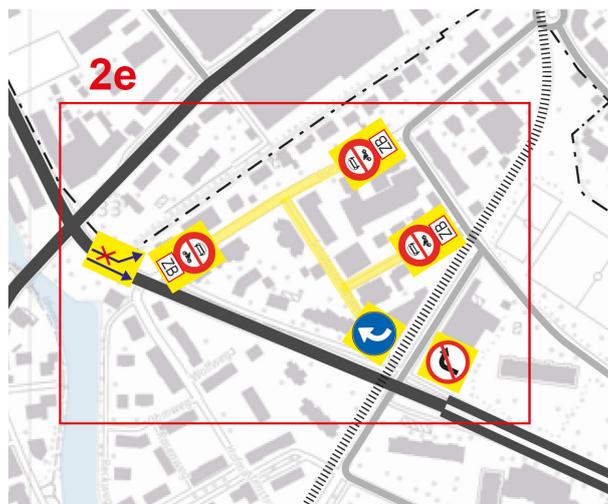


Abbildung 11: Schema Verkehrsmassnahme 2e

### Massnahme 3: Anpassung Wegweisung

Die Rückstufung der Gurnigelstrasse zur Quartierstrasse erfordert in jedem Fall einer Änderung der Wegweisung Richtung Neuchâtel und Bern. Die Anpassung betrifft allerdings das Bieler Strassennetz und muss daher mit der Stadt Biel abgesprochen werden.

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

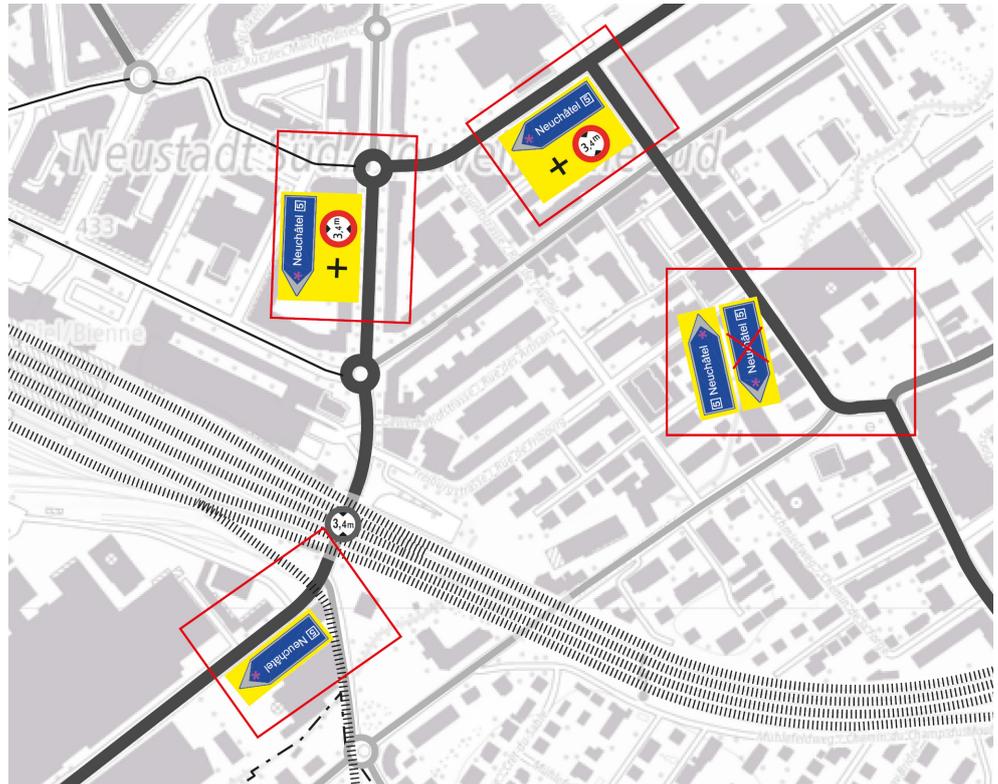


Abbildung 12: Schema Verkehrsmassnahme 3

#### **Anmerkung zum Schwerverkehr.**

Die Lenkung des Schwerverkehrs über das Hauptstrassennetz ist zweckmässig. Jedoch ergibt die Höhenbegrenzung bei der Unterführung Murtenstrasse eine Einschränkung für den Lastwagenverkehr. Diese wird als tragbar eingestuft, da für die Lkw mit mehr als 3.4m Höhe eine Ausweichroute auf dem Hauptstrassennetz via Silbergasse – Neumarktstrasse – Kanal-gasse – Seevorstadt besteht.

### 3.3. Gesamtlösungsansatz Verkehr / Bestvariante

Wie erwähnt besteht der umfassende Lösungsansatz zur besseren Verkehrsorganisation, bzw. zur Quartierentlastung aus drei aufeinander abgestimmten Verkehrsmassnahmen.

1. Schliessung der Ausfahrt Guglerstrasse
2. Änderung der Verkehrsorganisation im Bereich Gurnigelstrasse und Keltenstrasse (Varianten 2a-e)
3. Anpassung Wegweisung

Zu den Massnahmen 1 und 3 bestehen keine unterschiedlichen Varianten. Bei Massnahme 2 wurden verschiedene Ausführungsvarianten evaluiert und in der Begleitgruppe diskutiert. Auch aus dem Austausch mit dem Kanton (OIK III) und der Stadt Biel (Abteilung Infrastruktur, Bereich Verkehr) ergaben sich weitere Inputs zu den Varianten der Massnahme 2.

#### *Evaluation Gesamtlösungsansatz aus der Massnahmenkombination*

Für die Evaluation des geeigneten Gesamtlösungsansatzes Verkehr wurden die Massnahmen 1 und 3 mit den verschiedenen Ausführungsvarianten von Massnahmen 2 kombiniert (Massnahmen 1 und 3 kombiniert mit 2a oder 2b oder 2c oder 2d oder 2e).

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 Abklärungen sind im Anhang enthalten (vgl. Anhang Seiten 9-14).

Unter Berücksichtigung der Diskussionen in der Begleitgruppe und dem Austausch mit dem Kanton (OIK III) und der Stadt Biel (Infrastruktur Bereich Verkehr) wird die Kombination aus den Massnahmen 1 und 3 mit der Massnahme 2e als zielführender Gesamtlösungsansatz eingestuft.

Die Kombination Massnahme 1 u. 3 mit den Massnahmenvarianten 2a und 2b wurden generell als zu wenig wirksam eingestuft und werden daher nicht weiterverfolgt. Die Varianten 2c bis 2e schneiden diesbezüglich entscheidend besser ab und entsprechen auch der gewünschten Stossrichtung aus der Begleitgruppe, die sich für eine umfassende Quartierentlastung ausspricht.

Seitens Kanton wird auf die Problematik der Mehrbelastung des Knotens GMP hingewiesen. Die Frage der Verkehrsabwicklung und Knotenkapazität am GMP muss im Rahmen des nächsten Planungsschrittes noch vertieft werden (Vorprojektphase). Auch werden in jedem Fall Anpassungen bei den LSA-Steuerungen an der Bernstrasse im Abschnitt GMP – Gurnigelstrasse - Keltenstrasse notwendig sein.

Seitens der Stadt Biel wird die grundsätzliche Stossrichtung der Quartierentlastung Weidteile und Mühlefeld durch Verkehrslenkung auf das Hauptstrassennetz unterstützt. Dennoch kann die Mehrbelastung der Hauptachsen auf dem Bieler Strassennetz zu unerwünschten Auswirkungen führen.

Wichtig ist daher, dass sich die Massnahmen auf die wirksame Elimination des durchgehenden Fremdverkehrs konzentrieren, für die Quartierschliessung aber möglichst wenig Umwegfahrten generieren. Diesbezüglich ist Variante 2e günstiger als die Varianten 2c und 2d. Aus diesem Grund wurde schliesslich die Variante 2e gewählt und in den Gesamtlösungsansatz integriert.

Die Bestvariante besteht somit aus der Massnahmenkombination 1 + 2e + 3

Empfohlener Gesamtlösungsansatz  
Verkehr



Abbildung 13: Bestvariante Verkehrsmassnahmen

## 4. Neugestaltung Strassenräume

### 4.1. Grundsätzliches zum Gestaltungsbedarf und -spielraum

Die Strassenraumgestaltung und das Verkehrsregime sind optimal aufeinander abzustimmen. Die vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen bauen auf den Empfehlungen aus dem vorangehenden Kapitel 3 «Massnahmen Verkehrsorganisation» auf. Die Gestaltungsvorschläge sind auch mit gewissen Abweichungen zur Bestvariante Verkehr umsetzbar. Wichtig ist aber, dass eine erhebliche Entlastung der vom Fremdverkehr stark betroffenen Strassenabschnitte gelingt, damit die BGK-Ziele erreicht werden können.

Der grösste Handlungsbedarf besteht bei der Gurnigelstrasse. Die Verkehrs-entlastung und das tiefere Temporegime ermöglichen eine umfassende Neugestaltung, welche sowohl den Anliegern wie auch dem gesamten Quartier zugutekommt.

Bei der Keltenstrasse und der Guglerstrasse stehen die kurzfristigen Perspektiven im Vordergrund, da gewisse Abhängigkeiten mit längerfristigen Projekten bestehen, bei denen allerdings noch viele Fragen offen sind. So könnte die aus dem Dialogprozess Westast vorgeschlagene Idee zur Neugestaltung der Achse Bernstrasse – Neuenburgstrasse die Kelten- und Guglerstrasse tangieren. Konsequenzen könnten sich auch aus dem ÖV-Konzept 2035 (Stand Mitwirkung 2022) ergeben, welches eine neue ÖV-Route via Keltenstrasse Nord – Bernstrasse vorsieht. Weiter bestehen langfristig noch offene Fragen bezüglich der asm-Trassierung.

Da aber auch bei der Keltenstrasse und Guglerstrasse Handlungsbedarf besteht, soll nicht einfach zugewartet werden, bis alle langfristigen Fragen geklärt sind. Im Vordergrund stehen daher punktuelle Aufwertungsmassnahmen, die mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sind und nach heutigem Kenntnisstand auch längerfristig Bestand haben könnten (allenfalls mit leichten Anpassungen).

## 4.2. Gurnigelstrasse (umfassende Neugestaltung)

Die Gurnigelstrasse mit dem nordseitigen Trottoir weist heute eine geradlinige und verkehrsbetonte Strassenraumgestaltung auf. Die auf die Strasse ausgerichtete Bebauung besteht vor allem aus Wohnliegenschaften. Den besonderen Charme der Strasse machen die teils historischen Villen mit ihren grünen Vorgärten und einem prägenden Baumbestand aus. Die Privatgrundstücke sind aber teilweise mit sehr hohen Hecken oder Zäunen umgeben. Im nördlichen Abschnitt (in Richtung Kreisel) ist die Vorgartengestaltung oft transparenter und mit einer niedrigen Mauer abgegrenzt.

In der heutigen Situation ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum gering. Durch zahlreiche Ein- und Ausfahrten sowie Parkplätze an der Strasse ist die Situation unübersichtlich. Zudem münden manche Ausgänge direkt auf die Fahrbahn, sodass der Verkehr erst spät gesehen werden kann. Aus diesem Grund müssen die Sichtverhältnisse teilweise als kritisch oder ungenügend eingestuft werden.

Eine übersichtlichere Gestaltung mit mehr Schatten und Aufenthaltsmöglichkeiten kann der Bewohnerschaft einen neuen Aussenraum in der Gurnigelstrasse eröffnen.

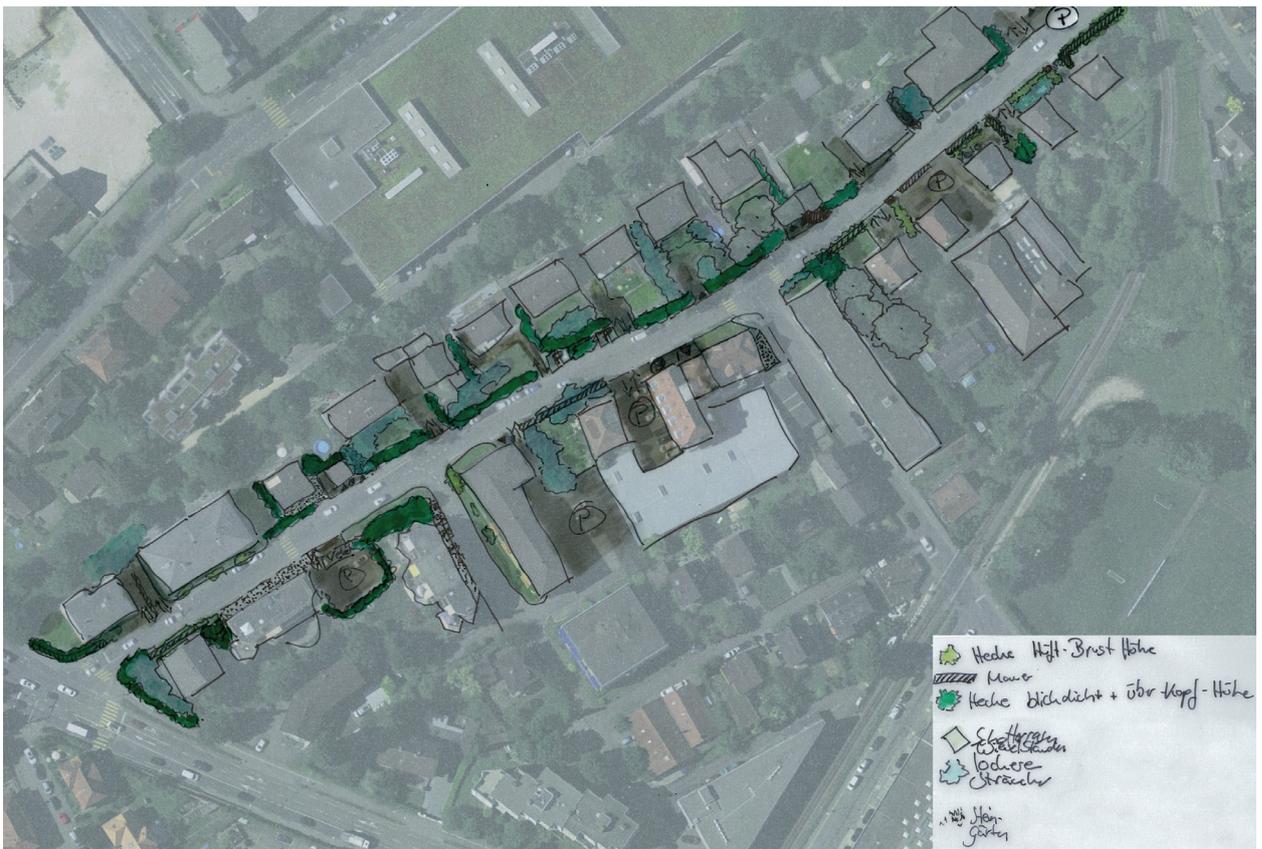


Abbildung 14: Analyse Grünraumstrukturen

### *Gestaltungsansatz*

Durch die Einführung der Verkehrsmassnahmen ergeben sich neue Chancen für die Gestaltung des Strassenraums in der Gurnigelstrasse. Ziel der Umgestaltung ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Beschattung und Entsiegelung von Strassenflächen, mehr Biodiversität sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Abgestimmt auf die Herabstufung und die Verkehrsmassnahmen kann der Strassenquerschnitt der Gurnigelstrasse verändert werden. Auf der Südseite entstehen begrünte Vorzonen und neue Baumstandorte. Die Vorzonen erhöhen zudem die Sicherheit bei den Hauszugängen. Das Trottoir auf der Nordseite bleibt erhalten.

Abgestimmt auf das Zonenregime (T30 und T20) werden an geeigneten Stellen seitliche Einengungen gestaltet, die geschwindigkeitssenkend wirken und zu einer Auflockerung des Strassenverlaufs beitragen. Die Ausweitungen schaffen zudem Platz für Sitzbänke und zusätzliche Begrünungen. Für weitere Sitzgelegenheiten können die bestehenden niedrigen Mauern einbezogen werden. Die Nutzung dieses Potenzials ist dann im Rahmen der Projektierung noch genauer zu eruieren.

*Plandokumente zur Gurnigelstrasse vgl. Beilage:*

*- Ist-Zustand und Massnahmenplan (Seiten 1-2)*

*- Gestaltungsplan, Querschnitte und Referenzbilder (Seiten 3-4)*

### *Materialisierung und Pflanzkonzept*

Das Trottoir bleibt etwa im heutigen Zustand und ist durchgängig asphaltiert. Mit der Neugestaltung können erhebliche Strassenflächen entsiegelt werden. Die Fahrbahn wird zugunsten der Vorzonen, seitlichen Einengungen und Parkfeldern reduziert. Die längs angeordneten Parkfelder werden mit einem sickerfähigen Belag, wie zum Beispiel begrünten Rasenlinern, ausgestattet. Die Vorzonen werden mit einer Chaussierung oder in den weniger stark frequentierten Bereichen mit Bepflanzung gestaltet.

Für die ständig begrünten Bereiche wird das Verwenden einer Staudenmischpflanzung vorgeschlagen, 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, welche in der Chaussierung angesät werden kann. Dazu wird eine lokale, standortgerechte Ansaat verwendet. Diese sind wenig störungsempfindlich, benötigen sehr wenig Pflege und verändern ihr Erscheinungsbild im Laufe der Jahre immer wieder. Durch ihr sehr vielfältiges Blütenangebot ergänzen sie die Staudenmischpflanzungen um weitere Nahrungsquellen für Bienen und andere Insekten.

Durch das Einmischen von einem höheren Humus-Anteil in das Bodensubstrat kann eine Begrünung an manchen Orten gefördert werden, so dass zum Beispiel der Bereich um die Baumkronen stärker bewachsen ist. Dies führt zu einem besseren Wasserrückhalt im Boden, da die Pflanzen einerseits den Boden beschatten und gleichzeitig mit ihren Wurzeln das Wasser in den oberen Bodenschichten halten.



Abbildung 15: Staudenmischpflanzung (links) und Ruderalflächen (rechts)

Auf der Südseite der Gurnigelstrasse (Abschnitt Bernstrasse bis Bielstrasse) kann eine durchgängige Baumreihe etabliert werden. Diese strukturiert den Strassenraum und spendet gleichzeitig Schatten, sodass sich der Asphalt im Sommer weniger aufheizt. Auf der nördlichen Seite können im Bereich der Ausweitungen Bäume mit dazwischen liegenden Sitzbänken angeboten werden.

Insgesamt werden 19 Bäume neu gepflanzt. Als Baumarten werden für den Strassenraum empfohlene Arten und Sorten vorgeschlagen, die einerseits das erforderliche Lichtraumprofil erfüllen und andererseits wenig astbruchgefährdet sind. Weitere Kriterien sind die Widerstandsfähigkeit gegenüber Hitze und Trockenheit sowie Salzeintrag im Winterhalbjahr.

In Abstimmung mit dem Biodiversitätskonzept der Stadt Nidau wird auf Exoten verzichtet und stattdessen auf möglichst einheimische und südeuropäische Bäume gesetzt. Dies können zum Beispiel die folgenden Baumarten sein: Hopfenbuche (*Ostrya carpinifolia*), Purpur-Erle (*Alnus x spaethii*) und der Dreizahn-Ahorn (*Acer buergerianum*).

### **4.3. Keltenstrasse (punktuelle Gestaltungseingriffe)**

Wie erwähnt konzentrieren sich die Gestaltungsmassnahmen an der Keltenstrasse auf den kurz- bis mittelfristigen Horizont. Mit einer neuen Strassenraumaufteilung und der Schaffung eines bepflanzten Grünstreifens kann diese Strasse aufgewertet werden. Davon profitiert insbesondere auch der Langsamverkehr, was der Bedeutung der Keltenstrasse als wichtige Verbindung im Fuss- und Velowegnetz entspricht.

Wesentliches Gestaltungselement ist der neue Grünstreifen zwischen Gehbereich und Fahrbahn, der eine visuelle und ökologische Aufwertung der nördlichen Keltenstrasse bewirkt. Dazu muss die Längsparkierung aufgehoben werden, wobei anzumerken ist, dass die heutige Parkplatzanordnung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Platzverhältnisse sicherheitstechnisch ungünstig ist. Insbesondere das heute bestehende Konfliktpotential mit dem Veloverkehr kann durch den Wegfall der Längsparkierung eliminiert werden.

Der Grünstreifen wird mit Stauden und Sträuchern bepflanzt. Aufgrund der zurzeit noch offenen langfristigen Entwicklung der Keltenstrasse wird auf eine Neupflanzung von Bäumen verzichtet. Es wäre aber denkbar, «Bäume auf Zeit» zu setzen, welche bei einer allfälligen Anpassung wieder gefällt oder verpflanzt werden müssten.

Insgesamt gelingt so an der Keltenstrasse mit verhältnismässig wenig Eingriffen eine starke Qualitätsverbesserung des Strassenraumes.

*Plandokumente zur Keltenstrasse vgl. Beilage:  
- Ist-Zustand und Massnahmenplan (Seiten 5-6)*

### **4.4. Guglerstrasse (punktuelle Gestaltungseingriffe)**

Wie erwähnt konzentrieren sich die Gestaltungsmassnahmen auch an der Guglerstrasse auf den kurz- bis mittelfristigen Horizont. Im Abschnitt südlich der Bielstrasse stehen die Massnahmen in direktem Zusammenhang mit der Schliessung der Ausfahrt von der Bernstrasse. Die Fahrbahn, bzw. die asphaltierten Strassenflächen werden reduziert. Dazu werden Grünrabatten mit Bäumen angelegt (eine südlich und zwei nördlich der Bernstrasse). Dabei werden eher leichte und kleinere Baumarten gewählt, die bei einer späteren Umgestaltung der Bernstrasse umgepflanzt oder ersetzt werden könnten – sofern nötig.

Auf dem Abschnitt Bielstrasse bis Grenzstrasse werden ostseitig drei Grünrabatten erstellt, welche in die bestehende Parkierungsreihe integriert werden. Die Parkfelder erhalten einen sickerfähigen Belag, wie zum Beispiel begrünte Rasenliner.

*Plandokumente zur Guglerstrasse vgl. Beilage:  
- Ist-Zustand und Massnahmenplan (Seiten 7-8)*

#### 4.5. Veränderung Parkraumangebot

Mit dem BGK verändert sich das Parkraumangebot. Insgesamt wird auf den drei Strassen die Anzahl der Autoparkfelder um 21 reduziert. Die einzelnen Aufhebungen sind durch die konkreten Massnahmen begründet und bringen einen oder mehrere Nutzen zugunsten der strassenräumlichen Aufwertung mit höherer Aufenthaltsqualität und/oder der Verkehrssicherheit und/oder von Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Veränderungen beim Parkraumangebot. Beim Ist-Zustand sind die bereits beschlossenen, aber noch nicht realisierten Drittprojekte berücksichtigt (Zahlen in Klammern = aktueller Zustand).

Strasse	Autoparkfelde			BGK	Begründung BGK
	Ist-Zustand inkl. bereits beschlossene Projekte				
Gurnigelstrasse	11 (16)			6	Aufwertung Strassenraum, Bedarfsreduktion mit Zubringerregelung
Keltenstrasse Nord	10 (12)			0	Verkehrssicherheit Veloroute
Guglerstrasse	10 (10)			4	Aufwertung Strassenraum und Elimination Parkmanöver bei Sackgasse
<b>Total</b>	<b>31 (38)</b>			<b>10</b>	
	<i>Zahlen in Klammer = aktueller Zustand</i>				

Strasse	Zweiradabstellplätze				BGK	Begründung BGK
	Ist	3. Et.	BehiG			
Gurnigelstrasse		0			16	Bedarf Zweiradparkierung bei Haus-Nr. 10 und 36/38 (Kita, Sportclub, Geschäfte)
Keltenstrasse Nord		0			0	Kein Bedarf für Zweiradparkierung
Guglerstrasse		0			8	Neues Angebot Nähe Bushaltestelle in Zsh. mit Aufwertung Strassenraum
<b>Total</b>		<b>0</b>			<b>24</b>	

Tabelle 3: Angebot Parkierung

#### 4.6. Grobkostenschätzung

Für die Umgestaltung der drei Strassenabschnitte Gurnigelstrasse, nördliche Keltenstrasse und Guglerstrasse wurden eine Grobkostenschätzung erstellt. In dieser Abschätzung sind die Gesamtkosten für die Realisierung enthalten (Erstellung Vor- und Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Bauarbeiten und Bauleitung, Signalisation- und Markierungsarbeiten).

Die folgende Tabelle zeigt die Bruttokosten (inkl. MwSt. von aktuell 7.7%) ohne Berücksichtigung von Subventionsbeiträgen.

Gurnigelstrasse	SFr. 615'000
Keltenstrasse Nordteil	SFr. 554'000
Guglerstrasse	SFr. 372'000
<b>Total</b>	<b>SFr. 1'540'000</b>

Gemäss dem «Infrastruktur-Management» der Stadt Nidau (Abteilung Infrastruktur) weist die Keltenstrasse einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Daher ist in der Kostenschätzung für das BGK auch die Erneuerung der ganzen Strassenfläche eingerechnet. Von den SFr. 554'000 für die Keltenstrasse entfallen ca. 300'000 auf die Strassensanierungsarbeiten.

Weiter ist noch zu erwähnen, dass unter Berücksichtigung der Mitfinanzierung durch das Aggloprogramm die von der Stadt Nidau zu tragenden Kosten entsprechend tiefer ausfallen werden. Das BGK Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse wurde bereits ins Aggloprogramm der 4. Generation aufgenommen. Demnach werden zwei Drittel durch Bund und Kanton finanziert. Die Stadt Nidau hat rund ein Drittel der Investitionskosten zu tragen.