



Mitwirkungsbericht

Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse

25. April 2023

IMPRESSUM

Auftraggeber	Stadt Nidau
Datei	Mitwirkungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse
Berichtversion	Version Gemeinderat 25. April 2023
Berichtverfassung	Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau Pascal Humbert, Projektleiter Kontextplan AG
Projektgruppe	Sandra Friedli, Gemeinderätin Stadt Nidau, Ressort Sicherheit Manuela Jennings, Abteilungsleiterin Stadt Nidau, Zentrale Dienste David Gadola, w+s Landschaftsarchitekten AG Eric Gorrengourt, Fachstelle Langsamverkehr, Kanton Bern Andreas Mächler, Verkehrsbetriebe Biel/Bienne
Begleitgruppe	Daniel Weibel, Elternverein Nidau Elternrat (vertreten durch Daniel Weibel) Sandra Rentschler, Petitionärin und Anwohnerin Peter Wüthrich, Petitionär und Anwohner Ulrich Sieber, Anwohner Bernhard Gerber, seeland.biel/bienne Hanspeter Schlegel, ProVelo Biel/Bienne
Abkürzungen	BeHiG Behindertengleichstellungsgesetz BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept GVK Gesamtverkehrskonzept Nidau MIV motorisierter Individualverkehr ÖV öffentlicher Verkehr

INHALT

1	Durchführung der Mitwirkung	4
1.1	Gegenstand	4
1.2	Öffentliche Information	4
1.3	Mitwirkungsbericht	4
1.4	Zusammenfassung	4
1.5	Abgrenzung	5
2	Mitwirkende	6
2.1	Privatpersonen	6
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen	6
3	Eingaben und Stellungnahme	7
3.1	Eingaben	8
3.1.1	Beurteilung Betriebs- und Gestaltungskonzept	8
3.1.2	Regime Dr. Schneider-Strasse	10
3.1.3	Strassengestaltung	12
3.1.4	Grünraumgestaltung	14
3.1.5	Fussverkehr	15
3.1.6	Veloverkehr	17
3.1.7	Kreuzungen	20
3.1.8	Parkplätze	20
3.1.9	Kontrollen	22
3.1.10	Weitere Anliegen	22
3.1.11	Verfahren	23

1 Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Mit Beschluss vom 24. Mai 2022 verabschiedete der Gemeinderat der Stadt Nidau das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dr. Schneider-Strasse zuhanden der öffentlichen Mitwirkung. Während der Erarbeitung des Konzepts wurde eine Begleitgruppe einberufen (siehe Impressum). Die Begleitgruppe tagte im Jahr 2021 zweimal und brachte vielfältige Anliegen ein.

Die öffentliche Mitwirkung zum BGK Dr. Schneider-Strasse fand vom 7. Juni und bis zum 7. Juli 2022 statt, mit dem Ziel weitere Bedürfnisse aufzunehmen und eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen. Folgende Unterlagen wurden zur Mitwirkung gebracht:

- Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse, vom 11. Februar 2022 mit den Anhängen
- A Strassenquerschnitte
- B Variantenvergleich
- C Bestvariante

Der vorliegende Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht der Stadt Nidau dazu Stellung. Kapitel 2 zeigt die Mitwirkenden (Personen oder Organisationen). In Kapitel 3 sind die Eingaben und die Antworten erfasst.

1.2 Öffentliche Information

Mit den Publikationen im Nidauer Anzeiger vom 2., 9. und 16. Juni 2022 sowie im gleichen Zeitraum auf der Website der Stadt Nidau und in den Social-Media-Kanälen der Stadt Nidau wurde auf die öffentliche Mitwirkung aufmerksam gemacht. Zudem fand am Mittwochabend, 1. Juni 2022, in der Aula der Schule Balainen eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Die Ortsparteien, Interessenverbände, Begleitgruppenmitglieder und weitere interessierte Kreise wurden direkt angeschrieben und zur öffentlichen Mitwirkung eingeladen.

Die Dokumente lagen während der Mitwirkungsfrist bei der Stadtverwaltung auf und konnten während der Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren die Unterlagen auf der Website der Stadt Nidau unter www.nidau.ch/schneiderstrasse aufgeschaltet.

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die Stellungnahmen der Stadt Nidau. Nach der Verabschiedung durch den Gemeinderat wird der Mitwirkungsbericht auf der Website der Stadt Nidau veröffentlicht.

1.4 Zusammenfassung

Die Stossrichtung des Projekts wird im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung grossmehrheitlich begrüsst, die vorgeschlagene Bestvariante wird bevorzugt. Insbesondere die gestaltliche Aufwertung mit mehr Grünanteilen für eine höhere Aufenthaltsqualität, für ein verbessertes Stadtklima sowie eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird geschätzt.

Die Strasseneinengungen (Kaps) als Unterstützung für sichere Querungen an viel begangenen Stellen werden grossmehrheitlich begrüsst, aber auch kontrovers wahrgenommen. Besonders Radfahrende stufen diese als gefährlich ein. Für den Fussverkehr - insbesondere für Schulkinder - und für Menschen mit Behinderung sind sie hingegen wichtig für eine sichere Strassenquerung. Die

Begleitgruppe gewichtete insgesamt die Sicherheitsbedürfnisse für diese besonders verletzlichen Gruppen dringlicher als für die Radfahrenden, worauf im BGK drei Kaps vorgesehen wurden.

Aufgrund von Mitwirkungseingaben wurden folgende Anpassungen an der Bestvariante vorgenommen:

- Die Parkbucht zwischen dem Balainen- und Böschenweg wurde optimiert – dadurch konnte ein zusätzlicher Parkplatz erhalten bleiben (neu werden 6 statt 7 Parkplätze aufgehoben).
- Um die geplanten Bäume wurden die Grünflächen vergrössert, was die versiegelte Flächen reduziert und die Wasseraufnahmefähigkeit des Strassenraums vergrössert.
- Zwei zusätzliche Sitzgelegenheiten (nördlich dem Weyernweg und Höhe Oberer Kanalweg) wurden vorgesehen.

1.5 Abgrenzung

Das von der Stadt Nidau gewählte Vorgehen, die Verkehrsberuhigungen in Nidau West vorzuziehen und rasch umzusetzen und erst nach einer sorgfältigen Situationsaufnahme und -beurteilung eine hochwertige Strassenraumgestaltung der Dr. Schneider-Strasse vorzunehmen, wurde nicht immer verstanden. Die in zwei Etappen erfolgten Verkehrsberuhigungen wurden vorgezogen, um - wie in der Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau dringlich gefordert wurde -, durch die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit die Verkehrs- und im Besonderen die Schulwegsicherheit rasch zu verbessern. Diese bereits umgesetzten Massnahmen sind nicht Teil des BGK und waren damit nicht Teil der Mitwirkung. Da mehrere Eingaben die bereits erfolgten Verkehrsberuhigungen betrafen, wurden diese im Sinne der Transparenz im vorliegenden Mitwirkungsbericht beantwortet, siehe auch Eingabe Nr. 65.

Die Aufhebung der Fussgängerstreifen auf der Dr. Schneider-Strasse für die Einführung von Tempo 30 wurde von der Bevölkerung und der Politik in der Mitwirkung zum BGK kritisiert. Die Stadt Nidau hatte zu diesem Thema mehrfach Kontakt mit der für die Bewilligung zuständigen Behörde des Kantons. Der Kanton vertritt eine klar ablehnende Haltung und akzeptiert Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nur bei Schulen und Kindergärten, wenn das Schulgebäude vom Fussgängerstreifen sichtbar ist, oder die Parzelle direkt neben der Strasse liegt. Es ist somit nicht möglich, zusätzlich zum verbleibenden Fussgängerstreifen auf der Höhe Balainenweg, weitere Fussgängerstreifen über die Dr. Schneider-Strasse zu markieren. Deshalb sieht das BGK zur Sicherung der Fussgängerquerungen die drei bereits oben erwähnten Strassenverengungen vor.

Mitwirkende haben bemängelt, dass weder die neue Höchstgeschwindigkeit noch die Zubringerregelung aus den umgesetzten Verkehrsberuhigungsmassnahmen ausreichend kontrolliert werden. Bevor die Kantonspolizei überhöhte Fahrgeschwindigkeiten auf der Basis Tempo 30 büssen darf, muss das neue Geschwindigkeitsregime einer Erfolgskontrolle unterzogen werden. Die dafür notwendigen Geschwindigkeitsmessungen erfolgten im Herbst 2022 und wurden anschliessend bei der zuständigen Behörde des Kantons zur Genehmigung eingereicht. Die Ergebnisse werden Mitte 2023 erwartet. In der Zwischenzeit werden die Geschwindigkeitsanzeigen (Smiley) zur Sensibilisierung eingesetzt.

Mit der Einführung des Fahrverbots mit Zubringerregelung in Nidau West wurde die Kantonspolizei mittels Brennpunktsteuerung beauftragt, diese Regelung speziell zu prüfen – was seither auch in regelmässigen Abständen erfolgt.

2 Mitwirkende

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung 14 schriftliche Eingaben eingegangen, davon 9 von Privatpersonen sowie 2 Eingaben von politischen Parteien und 2 Mitwirkungen von Non-Profit-Organisationen.

2.1 Privatpersonen

Nr.	Name	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
P01	Müller Ralph	Dr. Schneider-Str. 103	2560 Nidau	1
P02	Schneider Markus	Birkenweg 7	2560 Nidau	1
P03	Kluser Andreas	Herdiweg 18	2563 Ipsach	1
P04	Dubedout Corinne	Längmatt 27	2560 Nidau	1
P05	Völlmin Stephan	Dr. Schneider-Str. 2	2560 Nidau	1
P06	Meyrat Reymond	Pappelweg 7	2560 Nidau	1
P07	Jakob Bruno	Burgerallee 27	2560 Nidau	1
P08	Pauli Pauline und Joël	Mittelstr. 30	2560 Nidau	2
P09	Sieber Ulrich	Strandweg 11a	2560 Nidau	1

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen

Nr.	Organisation	Ansprechperson	Ort	Anz. Unterschriften
O01	Procap	Chanez Pierre	2503 Biel	1
O02	VCS Regionalgruppe Biel	Nobs Mario	2560 Nidau	1
O03	Grüne Nidau	Meier Christoph	2563 Ipsach	3
O04	SP Nidau	Bongard Bettina	2560 Nidau	1

Total Unterschriften

16



3 Eingaben und Stellungnahme

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Mitwirkenden leicht zusammengefasst wiedergegeben und kommentiert. Der Kommentar wird in Form eines Symbols (Buchstabe) gegeben und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

A	Kenntnisnahme	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.
B1	Enthalten	Das Anliegen ist im Betriebs- und Gestaltungskonzept bereits berücksichtigt, ohne Änderung des Projektes.
B2	Berücksichtigt	Das Anliegen wird im Betriebs- und Gestaltungskonzept ergänzt.
C	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht im vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept berücksichtigt werden.
D	Nicht Gegenstand des BGKs	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts.
E	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen muss gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

Ergänzungen oder Begründungen stehen im Feld «Bemerkungen».

Hinweise und Abkürzungen

(...) Satzzeichen von Mitwirkenden gesetzt

[...] Eingaben ergänzende Informationen zum besseren Verständnis

BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept

GVK Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau (vom Gemeinderat genehmigt am 15. Mai 2020)

ÖV Öffentlicher Verkehr, in der Dr. Schneider-Strasse die Buslinie 4

Kap Auch Trottoirkaps oder Einengungen genannt. Querungshilfe für den Fussverkehr durch eine Einengung des Strassenquerschnitts.

3.1 Eingaben

3.1.1 Beurteilung Betriebs- und Gestaltungskonzept

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1.	O04 P01 P09	Beurteilung BGK	Wir begrüssen das Betriebs- und Gestaltungskonzept. Damit wird die Dr. Schneider-Strasse gestalterisch aufwertet. Das wird die Dr. Schneider-Strasse in eine Quartierstrasse umgestalten und die Geschwindigkeiten klar reduzieren. Das vorgelegte Konzept ist der folgerichtige zweite Schritt für den Erhalt der Lebensqualität und der verkehrlichen Sicherheit namentlich für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und – innen (Velofahrer/Familien/Kinder).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
2.	P07	Beurteilung BGK	Ich bin mit der Neugestaltung der Dr. Schneider-Strasse nicht einverstanden. Gemäss den Plänen wird das Beundenquartier ab der Hauptstrasse nur mit vielen Schikanen erreicht werden. Schon heute werden die Bewohner Beundenquartier mit einer gefährlichen und viel zu breiten Einengung bei der Dr. Schneiderbrücke begrüsst.	D B1	Nur die Neuerungen gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept – und nicht die bereits umgesetzten Massnahmen der Verkehrsberuhigung - sind Gegenstand dieser öffentlichen Mitwirkung. Mit der Neugestaltung der Dr. Schneider-Strasse wird die heutige Situation verbessert, da die zukünftigen Einengungen (Trottoirkaps) weniger markant in die Strasse hineinragen werden und der fahrbare Querschnitt (Kreuzungsbreite) bei den Einengungen gleichbleibt. Zudem wird die Länge der Einengungen reduziert.
3.	P07	Beurteilung BGK	Durch die Verengung der Fahrbahn, das Aufstellen der gefährlichen Blumenkisten wird der Verkehr besonders für die vielen Velofahrer gefährlicher werden.	B1	Mit dem BGK wird die heutige Situation verbessert, da die Parkbuchten ausserhalb der Fahrbahn zu liegen kommen (nur ein schmaler Streifen liegt in der Fahrbahn) und Abweispfeile werden durch Grünflächen ersetzt. In der Dr. Schneider-Strasse sind keine Blumenschalen vorgesehen. Siehe auch Antwort Eingabe 2, 2. Abschnitt.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
4.	P07	BGK reduzieren	Nach Berücksichtigung der bisher getätigten Massnahmen (Tempo-30 mit den erforderlichen Hindernissen) könnte das Projekt massiv redimensioniert werden.	C	Die bisherigen Massnahmen wurden zeitnah realisiert, um den Leidensdruck rasch zu verringern. Sie reichen hingegen langfristig nicht für eine konsequente «massgeschneiderte» Anpassung des Strassenraums, um den heute verkehrsorientierten Charakter sowie die deutlichen Mängel in der Verträglichkeit mit dem Busbetrieb und der Velovorrangroute zu beheben. Siehe auch Eingabe Nr. 65.
5.	P07	Kosten	Das Ziel möglichst geringe Investitionskosten wird mit fast 2 Millionen Franken deutlich verfehlt. Da die Planungen [Projekt 1. und 2. Etappe verkehrsberuhigende Massnahmen und neu dem Betriebs- und Gestaltungskonzept] bisher scheinbarweise ausgelöst wurden, stellt sich die Frage: Liegt hier eine Salamiaktion vor? Werden die finanziellen Folgen für den Gesamtausbau dem Steuerzahler vor-enthalten (bisher war der Stadtrat zuständig)? Oder müsste gar eine Volksabstimmung stattfinden?	A	Das BGK wurde innerhalb der Strassenparzellen gestaltet. Auf einen Landerwerb für die Umgestaltung wurde zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten bewusst verzichtet. Zudem kann mit substantiellen Fremdbeiträgen von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden. Für eine rasche Verbesserung der Verkehrs- und im Besonderen der Schulwegsicherheit zu ermöglichen, wurden die Verkehrsberuhigungen getrennt vom BGK als separate Projekte durchgeführt. Die Einheit der Materie wurde bei den Projekten nicht verletzt, da jedes Projekt unabhängig von den anderen durch das kreditkompetente Organ beschlossen und umgesetzt werden kann. Gemäss der Stadtordnung von Nidau beschliesst der Stadtrat in abschliessender Zuständigkeit einmalige Ausgaben bis 1 Mio. Franken. Die Stimmberechtigten beschliessen einmalige Ausgaben von mehr als 3 Mio. Franken. Für einmalige Ausgaben von mehr als 1 Millionen Franken bis 3 Millionen Franken kann das fakultative Referendum ergriffen werden.
6.	O03	Bestvariante	Wir begrüssen die Stossrichtung des Projektes. Die Variante B (Bestvariante) wird bevorzugt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
7.	O02	Varianten	Die Variante B (Bestvariante) wird bevorzugt (Aufhebung von 7 Parkplätzen ist minim und zumutbar für das Kreuzen des Verkehrs mit den Bussen der Verkehrsbetriebe Biel).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
8.	O01	Varianten	Die Bestvariante (mit drei Querungshilfen für Fussgänger) berücksichtigt die Vorgaben für einen hindernisfreien Verkehrsraum gemäss Norm VSS SN 640075 «Fussgängerverkehr-Hindernisfreier Verkehrsraum».	A	Wird zur Kenntnis genommen.

3.1.2 Regime Dr. Schneider-Strasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
9.	O03	Tempo-30 Perimeter	Wir begrünnen, dass der Abschnitt 2 (Mühlerunsweg - Schlossstrasse) auch zur Tempo-30-Zone wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
10.	O02 P05 O03	Tempo-30 Perimeter	Der Perimeter und die Tempo-30-Zone ist (dringend und unverzüglich) bis zur Aarbergstrasse auszuweiten, da gerade dieser Teil stark frequentiert ist.	D	Der Abschnitt Dr. Schneider-Strasse bis zur Aarbergstrasse liegt ausserhalb des Projektperimeters und ist damit nicht Gegenstand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Das Anliegen wird jedoch zur Kenntnis genommen. Der beanstandete Abschnitt ist heute vorwiegend Industrie- und Brachland. Die Nutzung und nicht die Frequentierung einer Strasse ist ausschlaggebend für die Einführung von Tempo 30. Erst wenn die langfristige Entwicklung dieses Abschnitts bekannt ist (z.B. Wohnnutzung), kann auch das künftige Fahrtenregime bestimmt werden.
11.	P06	Vortritt	Es wird begrüsst, dass aus Sicherheitsgründen auf eine Anpassung der Vortrittsregelung verzichtet wurde.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
12.	P08	Durchgangsverkehr	Wir begrünnen jede Massnahme, die den Durchgangsverkehr in den Wohnvierteln und insbesondere in der Dr. Schneider-Strasse einschränkt. Um den Durchgangsverkehr zu	C	Ein Einsatz von Pollern ist hier nicht zielführend, weil der Zugang zum Sportplatz und zum Schwimmbad nicht mehr möglich wäre..

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			begrenzen, sollten Poller an der Einfahrt zur Dr. Schneider-Strasse am Beginn der Zufahrtsregelung (Schlossstr.) angebracht werden. Diese Poller werden bereits erfolgreich in mehreren Stadtteilen von Biel eingesetzt, wo der öffentliche Verkehr und die städtischen Dienste die Poller mit einer Fernbedienung absenken können.		Nur eine sehr teure und unhandliche Lösung (z.B. mit absenk-baren Pollern und Ausrüstung aller Anwohnenden, Lieferanten usw. mit Sendern) könnte den Durchgangverkehr begrenzen, ohne die erlaubten Nutzungen auszuschliessen.
13.	O03	Durchgangsver-kehr	Damit der DWV [Durchschnittlicher wöchentliche Verkehr] nicht über 3'000 Fahrten pro Tag ansteigt, empfehlen wir nach Beendigung der Umsetzung des BGK ein Controlling der Fahrtenanzahl.	A/D	Mit der Einführung einer Buslinie und dem Fahrverbot ausge-nommen der erlaubten Zubringer wurden bereits konkrete, Verkehr reduzierende Massnahmen umgesetzt. Durch die gezielte Fuss- und Veloförderung des BGK wird eine weitere Ver-besserung des Modalsplits angestrebt. Sollten diese Massnah-men die Ziele Verkehrsberuhigung oder Verkehrssicherheit ver-fehlen, kann über weitere Massnahmen nachgedacht werden. Die Stadt Nidau führt regelmässige Messungen durch.
14.	P07	Durchleitungs-funktion	Die Dr. Schneider-Strasse ist wichtig für die Erschliessung der Quartiere Nidau West und Burgerbeunden und hat daher auch eine Durchleitfunktion. Diese wird nicht berücksichtigt. Die Schikanierten sind die Einwohner des Quartiers [Beunden] und nicht die Auswärtigen.	B1	Die bereits umgesetzten Massnahmen bezwecken die Ver-kehrsberuhigung des Quartiers Nidau West sowie die Verbesse-rung der Schulwegsicherheit. Die Zubringerregelung in Nidau West wurde eingeführt, um den quartierfremden Ausweich- und Suchverkehr zu unterbinden und auf Zufahrtsberechtigte (Anwohnende im Perimeter Nidau West Seeseite sowie dem Beundenquartier inkl. Besuchende, Lieferanten, öffentlicher Unterhalt, Bootsanleger, Nutzung Sportanlage und Strandbad) zu beschränken. Die Durchfahrt in das Quartier Beunden war, ist und bleibt ge-währleistet. Siehe auch Antwort 3.

3.1.3 Strassengestaltung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
15.	P03	Allg.	Die Aufenthaltsqualität hat sich durch die bisherigen Massnahmen (Tempo 30, Trottoirkaps) verbessert.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
16.	O03	Sichtweiten	Wie wird auf die ungenügenden Sichtverhältnisse [Abbildung 13 im Bericht BGK Dr. Schneider-Strasse] reagiert? Welche Lösungsansätze werden angestrebt?	B1 / C	<p>Die ungenügenden Sichtweiten im Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse zeigen die Situation <u>vor</u> der Verkehrsberuhigung. Mit den Massnahmen Temporeduktion auf 30 km/h und der Neuordnung der Parkplätze in Parkbuchten wurde respektive wird die ungenügende Sicht auf den motorisierten Verkehr saniert.</p> <p>Die verbleibenden Sichteinschränkungen auf Knoten und Trottoirs sind Folge von Mauern oder Hecken auf Privatgrundstücken. Hier kann die Stadt nur bedingt einwirken, wie Heckenrückschnitte verlangen. Erst bei einem Baugesuch seitens Liegenschaftsbesitzenden ist es möglich, bauliche Veränderungen wie die Reduktion einer sichtversperrenden Mauer durchzusetzen.</p> <p>Als BGK-Massnahme werden die Verkehrsteilnehmenden durch Trottoirüberfahrten bei allen Zufahrten in die Dr. Schneider-Strasse abgebremst. Dies ist besonders bei FäGs (fahrzeugähnliche Gefährte z.B. Trottinets), die auf dem Trottoir fahren relevant, weil sie für Autolenker oft überraschend auftauchen. Langsamere Fahrgeschwindigkeiten verlängern den Reaktionsweg. Und Kollisionen bei tieferen Geschwindigkeiten verursachen weniger schwerwiegende Verletzungen.</p>
17.	O02	Fahrbahnbreite	Die durchgehende Minimierung der Fahrbahnbreite von 7 Meter auf 5.5 Meter stösst auf Zustimmung (Reduktion der	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Geschwindigkeit, der Langsamverkehr profitiert von der gewonnenen Fläche).		
18.	P06	Fahrbahnbreite	Die markante Verschmälerung der Fahrbahn wird die Fahr-sicherheit verringern und zu einem ständigen Abbremsen und Beschleunigen zwingen. Die Unfallgefahr wird erhöht.	C	Der Strassenquerschnitt ist auf den Begegnungsfall Lastwa-gen/Auto bei Tempo 30 ausgelegt und verfügt über Reserven (siehe Anhang A im Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse). Nur vor den Trottoirkaps (Einengungen) bewirken Begegnungs-fälle ein Abbremsen und Wiederbeschleunigen. Das Befahren der Randabschlüsse ist nur beim Begegnungsfall Lastwa-gen/Bus nötig.
19.	P06	Fahrbahnbreite	Dieser Querschnitt kann nur durch die Abflachung der Rand-steine erreicht werden. Dadurch wird die Sicherheit auf den Trottoirs erheblich vermindert. Das jetzige Konzept sieht Situ-ationen vor, die motorisierte Verkehrsteilnehmer zwingt aufs Trottoir auszuweichen. Auch Velofahrer werden aufs Trottoir ausweichen.	C	Der Strassenquerschnitt ist auf den Begegnungsfall Lastwa-gen/Auto bei Tempo 30 ausgelegt und verfügt über Reserven (siehe Anhang A im Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse). Das Befahren der Trottoirs ist nicht nö-tig. Ein Ausweichen über das Trottoir wird nur bei zu hoher Fahrge-schwindigkeit und entsprechender Angst vor dem Kreuzen er-wartet. Die Randabschlüsse werden von bisher 10 cm senkrecht auf 4 cm schräg (behindertengerecht) abgesenkt. Durch diese abge-flachten Randsteine wird das Velofahren sicherer, denn die Pe-dale können nicht auf dem Randstein aufschlagen.
20.	O01	Randabschlüsse	Der effektive Höhenunterschied von 4 cm muss bei einem Schrägstein immer auf einer Breite zwischen 13 cm und 16 cm erbracht werden, auch wenn der gesamte Randabschluss breiter ist. Ansonsten ist eine klare taktile Erkennbarkeit durch sehbehinderte Personen nicht mehr gegeben.	B1	Das ist so berücksichtigt.
21.	P02	Belag	Der Belag ist in einem desolaten Zustand. Nach Abschluss al-ler Bauarbeiten sollte er komplett erneuert werden.	B1	Mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird auch der Strassenbelag erneuert.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					Sollte das Projekt abgelehnt werden, erneuert die Stadt Nidau die Strassenbeläge gemäss Sanierungsplan.

3.1.4 Grünraumgestaltung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
22.	O03 O04	Grünraumge- staltung	Wir begrüssen die zusätzlichen Grünflächen und Bäume – auch als Element im Kontext der Klimastrategie. Diese werten den Lebensraum auf.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
23.	O04	Grünanlage Strandweg	Die Aufwertung des Grünanlage Strandweg ist sinnvoll.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
24.	O02	Bäume	Die Reduktion der Sichtweiten mit dem Bepflanzen durch Bäume erfüllt den Zweck der Geschwindigkeitsreduktion sehr gut.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
25.	P09	Bäume	Das Spannungsfeld Parkplätze versus Bäume ist im Quartier virulenter als ich angenommen habe. Es ist deshalb ein Kompromiss zu suchen und zu finden.	B2	Mit der Begleitgruppe wurde bereits der Kompromiss geringere Reduktion der Parkfelder und zusätzliche Bäume gefunden. Bei der Parkbucht zwischen Strand- und Balainenweg kann ein geplanter Baum westwärts verschoben werden, wodurch ein zusätzlicher Parkplatz erhalten bleibt.
26.	O03	Bäume und Sichtweiten	Die Sichtweiten durch zusätzlich gepflanzte Bäume einzuschränken, erachten wir als nicht zielführend. Bäume können die Sichtweite nicht genügend einschränken, da der Bus und grössere Fahrzeuge die Strasse konfliktfrei passieren müssen (ausladende Äste müssen geschnitten werden). Wir empfehlen die Parkfelder abwechselnd auf beiden Strassenseiten zu erstellen. So wird die Strasse optisch etwas aufgelöst und das Tempo der Motorfahrzeuge auf natürliche Art verringert.	C B1	Die vorgesehene Anordnung der Bäume wirkt auf die Sichtverhältnisse in der langen Distanz. Da die Bäume in den Parkbuchten vorgesehen sind, bleiben die Sichtverhältnisse auf die kürzere Distanz gewährleistet. Das Verschieben von Parkfeldgruppen auf die Ostseite ist wegen den Einmündungen nicht möglich. Durch die Trottoireinengungen ostseitig ist eine geschwindigkeitsreduzierende Slalomfahrt bereits vorgesehen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
27.	O03	Grünflächen	Die offenen Grünflächen sollten grösser sein. Dadurch kann eine grössere Versickerungsfläche erreicht werden. Das Augenmerk soll auf Biodiversität und Widerstandsfähigkeit der Pflanzen (Eignung für den Strassenraum) gelegt werden.	B2	Die vorgesehene Grünfläche kann bei allen Bäumen weiter vergrössert werden, um weniger versiegelte Fläche zu generieren. Dem Möblierungskonzept der Stadt Nidau entsprechend wird auf eine standortgerechte Pflanzenwahl mit trockenheitstoleranten, winterharten und stadstresstoleranten Bäumen mit extensiv begrüntem Baumscheiben geachtet.
28.	P09	Begrünung	Mit Blick auf den Klimawandel ist es wichtig, die Schulweg- und Veloachse Dr. Schneiderstrasse in geeigneter Form zu begrünen.	B1	Die geplante Begrünung der Dr. Schneider-Strasse mit schattenspendenden Bäumen bezweckt der sommerlichen Belastung durch Hitzeinseln entgegenzuwirken. Dem Möblierungskonzept entsprechend wird auf Biodiversität geachtet. Siehe auch Antwort Eingabe 27.

3.1.5 Fussverkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
29.	O02 O03	Strasseneinengungen als Querungshilfen	Die vorgeschobenen Buchten als Querungshilfen erfüllen den vorgesehenen Zweck. Die Massnahmen für den Fussverkehr erhöhen die Schulwegsicherheit und werden begrüsst.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
30.	P08	Strasseneinengungen als Querungshilfen	Auf den vorgezogenen Bereichen der Strasse, die eine Verlangsamung des Verkehrs ermöglichen, sollten die kleinen Pfosten durch Blumenkübel ergänzt werden, die eine Barriere bilden. Diese Bereiche werden häufig zum Überqueren genutzt (Ort der früheren Zebrastreifen) und verhindern, dass Fahrräder "abschneiden".	C	Da Blumenschalen die Sicht auf kleine Kinder auf dem Trottoir einschränken würden, wird von diesem Vorschlag abgesehen. Die neuen Trottoireinengungen werden weniger tief in den Strassenraum hineinragen. Damit wird die Durchfahrtsbreite bei den Verengungsstellen grösser. Dies verringert das Risiko, dass Velofahrende über das Trottoirkap ausweichen.
31.	P02 P06	Fussgängerstreifen	Die Fussgängerstreifen [auf der Dr. Schneider-Strassen] sollten wieder hergestellt werden (auch wenn dies bei Zone 30 nicht vorgesehen ist).	C	Die Tempo-30-Zonen-Verordnung erlaubt Fussgängerstreifen nur direkt neben Schulen und Heimen. Es ist deshalb nicht möglich zusätzlich zum verbleibenden Fussgängerstreifen auf der Höhe Balainenweg weitere Fussgängerstreifen über die Dr. Schneider-Strasse zu markieren.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					Die Stadt Nidau hatte zu diesem Thema bereits mehrfach Kontakt mit dem Kanton. Dieser hat eine klar ablehnende Haltung dazu.
32.	O04	Fussgängerstreifen	Beim Strandweg besteht ein grosses Querungsbedürfnis seitens Kindergarten- und Schulkinder. Wir fordern die Stadt Nidau auf, hier die Fussgängerstreifen wieder anzubringen. Gemäss Tempo-30-Verordnung sind Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen unzulässig, ausser wenn besondere Vortrittbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Da sich die Überquerung (Höhe Strandweg) nur ca. 200 m vom Kindergarten entfernt befindet, sollte diese Massnahme nochmals geprüft und überarbeitet werden.	C	Siehe Antwort Eingabe Nr. 31. Das BGK bezweckt durch die die klare Verkehrsführung und mit einer Stabilisierung der Fahrgeschwindigkeit die bereits erreichte Fussgänger- und Schulwegsicherheit weiter zu verbessern.
33.	P06	Fussgängerstreifen Beundenring	Auf dem Beundenring wurde ein Fussgängerstreifen aufgehoben, obwohl er sich in absoluter Nähe zum Kindergarten befindet. Dieser sollte prioritär wieder aufgemalt werden.	D	Der Beundenring liegt ausserhalb des Projektperimeters und ist damit nicht Gegenstand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts.
34.	P03	Sitzgelegenheiten	Auf der westlichen Seite der Kreuzung Oberer Kanalweg – Dr. Schneiderstrasse hat es genügend Raum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit).	B2	Durch die Trottoirüberfahrt wird das kurze Trottoir nördlich des Oberen Kanalwegs nicht mehr gebraucht. Es wird in die Grünanlage integriert. Die Grünanlage wird neu mit einer Sitzgelegenheit ausgestattet.
35.	O04	Sitzgelegenheiten	Das Anbringen von Sitzbänken beidseitig der Haltestellen Strandweg ist wünschenswert. In den Sommermonaten sitzen die müden Strandbadbesuchenden jeweils auf dem Boden herum.	E	Für ÖV-Kunden ist eine Sitzgelegenheit nur in Fahrtrichtung Biel sinnvoll. Gemäss der aktuellen Planung reicht die künftige Trottoirbreite nicht, um mit einer Sitzbank das Kreuzen mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl auf dem Trottoir weiterhin zu ermöglichen. In der Detailplanung wird die Möglichkeit einer Sitzbank nochmals geprüft.

3.1.6 Veloverkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
36.	P03 P04 P05	Trottoirkaps	Die Trottoirkaps, wie aktuell baulich für die Querung von Fussgängern realisiert, sind für Radfahrer gefährlich (Velos werden von Autos abgedrängt, Slalomfahrten, enge und gefährliche Kreuzungssituationen).	B1	Die neuen Einengungen werden weniger tief in den Strassenraum hineinragen. Das Befahren der Trottoirkaps wird nicht nötig, denn der Strassenquerschnitt ist auf den Begegnungsfall Lastwagen/Auto bei Tempo 30 ausgelegt und verfügt über Reserven (siehe Anhang A im Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzepts).
37.	P03	Trottoirkaps	Die Trottoirkaps sollten aus Radfahrersicht wieder abgesenkt und z.B. nur farblich ausgestaltet werden, damit Radfahrer diese in gerader Linie überfahren können. Alternativ sind die Kaps z.B. 50 cm ohne Randsteine aber als leicht schräge Rampe auszugestalten (zum Schutz der Fussgänger und zur sicheren Überfahrt durch Radfahrer. Autos müssen die erhöhten Kaps weiterhin umfahren).	C	Aufgemalte Trottoirkaps sind nicht opportun, da sie keinen physischen Schutz für Fussgänger bieten. Für Sehbehinderte fehlte der taktile Hinweis und wäre damit nicht behindertengerecht.
38.	P03	Querung Balainen-Schneider-Kanalweg	Die [heutige] Querungsstelle Balainenweg – Dr. Schneiderstrasse – Oberer Kanalweg ist aus Sicht Radfahrer gefährlich (versetzte und kurvenreiche Kreuzungssituation bei Steigung/Gefälle). Die Richtungsabsichten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind schwer vorhersehbar (Fussgänger queren oft sogar diagonal). Die Leute sind «verloren» und stehen gefährlich auf der Strasse. Radfahrer sollen nicht gefährlichen Slalom um Trottoirkaps machen müssen, sondern bei diesen engen Kreuzungssituationen (mit Bus, mit Autos) geradlinig durchfahren können, wenn keine Fussgänger queren.	B1	Die Schulwegsicherheit wurde in der Interessenabwägung höher als die Velosicherheit gewichtet, darum ist das Trottoirkap mit Fussgängerstreifen wichtig und lagemässig korrekt. Die Einengung ist wichtig als Auftakt nach der Brücke für die Einfahrt ins Quartier und ist ein zentrales Element zur Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsreduktion). Die Trottoirkaps werden mit der Neugestaltung der Dr. Schneider-Strasse weniger markant in die Strasse hineinragen und stellen darum für Velo ein weniger störendes Element dar. Durch die Neugestaltung der Knoten als Trottoirüberfahrt wird die heute diffuse Knotensituation geklärt (zwei klar voneinander getrennte Knoten).

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
39.	P04	Viele Mass-nahmen	Die chaotischen und vielzähligen Massnahmen (Fahrbahnre- duktion, Horizontalversätze und Blumenkisten) sind für Fahr- radfahrer verwirrend und unübersichtlich.	B1	<p>Auf der Dr. Schneider-Strasse werden keine Blumenschalen eingesetzt. Mit dem BGK wird die heutige Situation vereinfacht, da die Parkbuchten ausserhalb der Fahrbahn zu liegen kom- men (nur ein schmaler Streifen liegt in der Fahrbahn) und Ab- weispfeile werden durch Grünflächen ersetzt.</p> <p>Die geplanten und die bereits umgesetzten Massnahmen basie- ren auf dem Möblierungskonzept der Stadt Nidau sowie auf dem Massnahmenkatalog Verkehrsberuhigung. Die Massnah- men wurden bewusst einfach gestaltet und wurden/werden stadtweit einheitlich umgesetzt, um die Wiedererkennung si- cherzustellen. Die Massnahmen Fahrbahnreduktion, Horizontal- versätze und Blumenkisten wurden so gewählt, dass zwar eine räumliche aber keine/kaum eine optische Einschränkung ent- steht.</p> <p>Mit dem Materialwechsel bei den Randabschlüssen ist die Breite der Standardfahrbahn jederzeit als solche klar erkenn- bar.</p>
40.	O02	Velopikto- gramme	Die Dr. Schneider-Strasse ist schon heute für Pendler- und Freizeitverkehr wichtig und wird es in Zukunft als Velovor- rangroute noch mehr sein. Das Aufmalen von Velopiktogram- men auf der Strasse zur Hebung der Aufmerksamkeit des mo- torisierten Individualverkehrs drängt sich auf.	B1	Wird berücksichtigt
41.	P06	Velofahrer brau- chen zu viel Raum	Velofahrende fahren in einem gewissen Abstand zum Rand- stein, oft zu zweit nebeneinander. Die Verständnisskizzen im Bericht entsprechen nicht der Wirklichkeit, da Velofahrende ganz am Strassenrand eingezeichnet sind.	A	<p>Die Verständnisskizzen im BGK zeigen die optimale Fahrspur der Verkehrsteilnehmenden. Für Velofahrern wurde in den Skizzen zusätzlicher Raum in Form von Sicherheitszuschlag und zusätzlicher Breite reserviert.</p> <p>Das Nebeneinanderfahren von Velos ist nicht erlaubt.</p>

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					Strassenverkehrsregeln werden durch die Kantonspolizei kontrolliert und bei Bedarf gebüsst.
42.	P02	Velofahrer	Velofahrerinnen und -fahrer missachten die Verkehrsregeln (missachten Stopp, überholen Autos und den Bus links und rechts, fahren auf dem Trottoir) Auch Rollbrett, Trottinets und Scooters halten sich nicht an die Regeln.	A	Alle Verkehrsteilnehmenden müssen sich an die geltenden Regeln halten. Strassenverkehrsregeln werden durch die Kantonspolizei kontrolliert. Verstösse werden bei Bedarf gebüsst.
43.	O03	Veloachse	Wir unterstützen den Ausbau zur übergeordneten Veloachse rechtes Bielerseeufer. Mehr Veloverkehr ist gewünscht.	B1	Wird zur Kenntnis genommen.
44.	P06	Konflikte Velo und Fussgänger	Dass die Dr. Schneider-Strasse zu einer Velovorrangroute werden soll, bringt erhebliches Konfliktpotential: Das Querungsbedürfnis für Fussgänger und damit auch die Schulweg-sicherheit sind auch bei einer schmaleren Strasse nicht berücksichtigt.	A	Im vorliegenden, gewachsenen Raum ist kein Platz für separate Verkehrsführungen pro Fortbewegungsart. Ziel des BGK ist die Koexistenz für alle Verkehrsarten zu fördern und zu gewährleisten. Durch die Querungshilfen (Trottoirkaps) wird die Querungsdistanz für Fussgänger an drei Stellen verringert. Poller sichern die Übergänge zusätzlich ab. Die Fachstelle für Langsamverkehr im Kanton Bern wurde mehrfach konsultiert und stimmt dem Konzept zu.
45.	P06	Veloweg im Beundenring	Im Beundenring bei der Abzweigung in dem Feldweg nach Ipsach wird das Trottoir trotz Markierung mit Steinbrocken über eine längere Strecke durch Velos befahren, was Fussgänger gefährdet. Dies muss durch geeignete Massnahmen wie z.B. Schwellen oder Schranken auf dem Trottoir unterbunden werden.	D	Ist nicht Gegenstand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.
46.	O03	Veloweg Richtung Westen	Der Feldweg von der Gemeindegrenze (Beundenring) an Richtung Westen wird intensiv als Naherholungsgebiet von Fussgängern und Fussgängerinnen genutzt. Auf diesem Teilstück	D	Ist nicht Gegenstand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			muss eine Trennung der Verkehrsteilnehmer (z.B. durch Wegverbreiterung) eingeplant werden.		

3.1.7 Kreuzungen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
47.	P08	Mittelstrasse	Die Kreuzung Dr. Schneider-/Mittelstrasse ist gefährlich. Die Strassenbenutzer «schneiden» regelmässig die Kontur. Durch eine Verengung am Ende der Mittelstrasse könnten die Strassenbenutzer gezwungen werden, weniger schnell in die Umfahrung zu fahren.	D	Entsprechend dem Abstimmungsergebnis vom 13. Februar 2022 wird die Mittelstrasse in eine separaten Projekt neugestaltet und saniert. Das Projekt sieht eine Verengung der Strasse vor.
48.	P08	Weyernweg	Die Kreuzung Weyernweg / Dr. Schneider-Strasse ist gefährlich. Durch eine Bodenmarkierung könnten die Verkehrsteilnehmer auf die Enge des Weyernwegs aufmerksam gemacht werden.	C	Für einen engen Weg ab einer Einfahrt existiert keine explizite Markierung oder Signalisation (Tafel). Diese Situation kommt häufig vor. Aus fachlicher Sicht besteht kein Handlungsbedarf.

3.1.8 Parkplätze

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
49.	O03	Parkplatzreduktion	Wir unterstützen weniger Parkplätze	A	Wird zur Kenntnis genommen.
50.	O02	Parkplatzreduktion	Die Aufhebung der 7 Parkplätze ist minim und zumutbar für das Kreuzen des Verkehrs mit den Bussen der Verkehrsbetriebe.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
51.	P01	Parkplatzreduktion	Vor der Einführung der neuen Buslinie hatten wir bei uns [Dr. Schneider-Strasse 103] auf der Strassenseite Richtung Städtli 3 Parkfelder und gegenüberliegend deren 6. Durch die Buslinie wurden 3 gestrichen und aus den 6 wurden 5. Der heute	B2	Bei der Parkbucht zwischen Strand- und Balainenweg kann ein geplanter Baum westwärts verschoben werden, wodurch ein zusätzlicher Parkplatz erhalten bleibt.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			präsentierte Plan zeigt nur noch 3. Schon heute muss ich Suchverkehr starten, wenn ich nach der Arbeit mein Auto parkieren will. Es hat genug Platz hat, um den Baum UND die heute 5 Parkplätze im Projekt zu integrieren. Und zwar innerhalb der echt schönen Lösung mit Bäumen.		
52.	P05	Parkplatz-suchverkehr	<p>Im Sommer herrscht reger Parkplatzsuchverkehr in den Quartieren mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollersystem. Wenn nicht für die Dr. Schneider-Strasse, so doch für die Quartierstrassen - Ringstrassensystem: Von Biel → Port/Bellmund/Ipsach via Dr. Schneider-Strasse/Beundenring Von Port/Bellmund/Ipsach → Biel via Städtchen 	D	<p>Ein Einsatz von Pollern ist hier nicht zielführend, weil der Zugang zum Sportplatz und zum Schwimmbad nicht mehr möglich wäre. Auch Besucher könnten nicht mehr in den Perimeter einfahren.</p> <p>Nur eine sehr teure und unhandliche Lösung (z.B. mit absenk-baren Pollern und Ausrüstung aller Anwohnendener, Lieferan-ten usw. mit Sendern) könnte den Durchgangverkehr begren-zen, ohne die erlaubten Nutzungen auszuschliessen.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Ringlösung würde die Hälfte des Stedtli-Verkehrs zusätzlich durch die Dr. Schneider-Strasse fahren, was der Quartierberuhigung zuwiderläuft. Weiter ist ein Ringstrassensystem aufgrund des bestehenden Fahrverbots mit Zufahrtsbeschränkung auf Berechtigte nicht umsetzbar.</p>
53.	O03	Längsparkierung	Wir unterstützen die Raumgestaltung mit den Längsparkie-rungen. Wie wird verhindert, dass übermässig breite SUVs bei Längsparkierung nicht zur Gefahr für den Langsamverkehr werden?	A B1	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Parkfelder werden 10 cm breiter als die Norm vorsieht um-gesetzt und durch einen zusätzlichen Sicherheitsabstand von der Strasse abgetrennt.</p>

3.1.9 Kontrollen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
54.	P01 P05 P06 P08 P09	Fahrverbot mit Zubringerrege- lung	Das "Durchgangsverbot, nur für Anwohner etc." wird nicht eingehalten. Die umgesetzten Massnahmen wurden nie kontrolliert und sind nicht ausreichend.	D	Kontrollen liegen in der Hoheit der Kantonspolizei. Mit der Einführung des Fahrverbots mit Zubringerregelung in Nidau West wurde die Kantonspolizei beauftragt, diese Regelung zu prüfen – was seither auch in regelmässigen Abständen erfolgt.
55.	P01 P02 P05 P08 P09	Geschwindigkeit	Die Einhaltung der Geschwindigkeit in der 30er-Zone sollte kontrolliert werden. Viele Verkehrsteilnehmer, darunter auch ÖV, fahren zu schnell. ... wenige Uneinsichtige [fahren] mit Motorrädern oder Autos bis zu 70 km/h. ...Polizeirechtliche Geschwindigkeits-Kontrollen mindestens 4-mal monatlich sind dringend notwendig.	D	Kontrollen liegen in der Hoheit der Kantonspolizei. Bevor die Kantonspolizei Geschwindigkeitskontrollen durchführen und zu rasche Fahrten büssen darf, muss der Kanton das neue Regime der verkehrsberuhigten Zonen formell genehmigen. Voraussetzung für diese Genehmigung ist eine erfolgreich verlaufene Erfolgskontrolle (v.a. Geschwindigkeitsmessung) sechs Monate nach Einführung der Verkehrsberuhigung. Diese Erfolgskontrollen wurden im Herbst 2022 durchgeführt und Ende 2022 beim Kanton eingereicht.
56.	P09	Geschwindigkeit	Alle Massnahmen, die den Verkehr auf der Dr. Schneiderstrasse entschleunigen, sind rasch und konsequent umzusetzen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
57.	O04	Dauerhafte Geschwindigkeits-anzeige	Eine Geschwindigkeitsanzeige kann allenfalls fix installiert werden, damit sich alle Verkehrsteilnehmer an das Tempo 30 halten.	D	Die Anschaffung eines fix installierten Messgeräts (Smiley) wurde von der Stadt Nidau veranlasst.

3.1.10 Weitere Anliegen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
58.	O03	Fussgängerbrücke über Aare	In den Plänen im Bericht wird die Fussgängerbrücke über die Aare erwähnt, obwohl das Projekt «Curva» vom Nidauer Stadtrat abgelehnt wurde. Es ist nicht ersichtlich, ob eine	D	Im kantonalen Richtplan ist die Fussgänger- und Velobrücke zur Schliessung der Netzlücke erwähnt. Die Situationsanalyse für das Gesamtverkehrskonzept stützt auf dem Richtplan ab.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Alternative in Planung ist. Die Weiterverfolgung einer Querungsmöglichkeit hat grossen Einfluss auf die Nutzung der Dr. Schneider-Strasse auf den Veloverkehr		Seitens Nidau befindet sich keine neue Aarebrücke in Planung. Die Dr. Schneider-Strasse ist eine zentrale Erschliessungsstrasse in Nidau Süd für den Veloverkehr und wird künftig als Velokomfortroute weiter aufgewertet.
59.	P06	Busfrequenz	In den Unterlagen steht, dass der Bus 4 alle 15 bis 30 Minuten durch die Dr. Schneider-Strasse fahre. Da der Bus die Strasse in beide Richtungen befährt, ergibt das eine Frequenz von 7.5 bis 15 Minuten.	B2	Im Bericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneiderstrasse wird «in beiden Richtungen» ergänzt: Die Buslinie 4 ... fährt in beiden Richtungen während der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt und zu Randzeiten im 30-Minuten-Takt.

3.1.11 Verfahren

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
60.	O03	Vorgehen Stadt Nidau	Wir begrüssen die partizipative Herangehensweise der Erarbeitung des BGKs.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
61.	P06	Vorgehen Stadt Nidau	Ein Grossteil der Einwohner wird die [Mitwirkungs-]Unterlagen nicht lesen oder im Gemeindehaus einsehen und sich somit am Verfahren nicht beteiligen. Es handelt sich somit klar nicht um ein demokratisches Verfahren, da der Grossteil der Bevölkerung nicht befragt wird.	B1	<p>Gemäss dem Baugesetz des Kantons Bern Art 58 ist die öffentliche Mitwirkung in folgenden Fällen zu gewähren: für den Erlass und die nicht geringfügige Änderung von Richtplänen, der baurechtlichen Grundordnung und von Überbauungsordnungen. Die Gemeinden können ein weitergehendes Mitwirkungsverfahren durchführen, insbesondere können sie die Quartierbevölkerung zur Lösung von Fragen der Quartierplanung heranziehen.</p> <p>Für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ist formal keine Mitwirkung gefordert. Doch der Stadt Nidau ist es ein wichtiges Anliegen Anregungen und Kritik zum Betriebs- und Gestaltungskonzept von Privatpersonen und Institutionen zu erfahren, sowie weitere Bedürfnisse aufzunehmen und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen. Um ein möglichst</p>

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					<p>grosses, potenziell betroffenes Publikum zu erreichen, wurde die öffentliche Mitwirkung im Nidauer Anzeiger und auf der Website der Stadt publiziert sowie via Soziale Medien und an einem öffentlichen Informationsanlass bekannt gemacht. Ausserdem wurden politische Parteien, Interessenverbände, Begleitgruppenmitglieder und weitere interessierte Kreise direkt angeschrieben und zur öffentlichen Mitwirkung eingeladen.</p> <p>Die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Dr. Schneider-Strasse unterliegt im Anschluss dem kreditkompetenten Organ gemäss der Stadtordnung von Nidau. Dies ist voraussichtlich der Stadtrat, welcher als demokratisch gewähltes Organ die Bevölkerung vertritt.</p>
62.	P07	Vorgehen Stadt Nidau	Das Vorgehen der Stadt ist nicht demokratisch. Kein Bewohner [des Beundenrings], keine Angestellten und keine Handwerker, die auf das Auto angewiesen sind, wurden angehört.	C	<p>Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept sind alle Privatpersonen und Institutionen innerhalb der Mitwirkungsfrist zur Teilnahme eingeladen. Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 61.</p> <p>Der Gemeinderat hatte unter Berücksichtigung der wichtigsten Anliegen aus dem Gesamtverkehrskonzept eine Begleitgruppe eingesetzt. Weiter wurden Interessensvertretungen bereits bei der Ausarbeitung einbezogen.</p>
63.	P07	Vorgehen Stadt Nidau	Die Begleitgruppe (sechs Mitglieder) setzt sich aus drei Anwohnern zusammen (zwei davon eifrige Leserbriefschreiber), die eigentlich in den Ausstand treten müssten. Eine seriöse Begleitgruppe ist durch eine Stadtrats-Kommission zu erreichen.	C	Siehe Antwort Eingabe 62, 2. Abschnitt.
64.	O02	Teilnahme Begleitgruppe	Die VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura ist erstaunt, dass sie nicht für die Begleitgruppe angefragt wurde.	A	Durch Pro Velo Biel/Bienne und seeland.biel/bienne als Regionvertreter in der Begleitgruppe sowie durch Einbezug der

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Da wir im Moment in unserer Region die Interessen des öffentlichen Verkehrs und noch der Fussgänger vertreten.		Verkehrsbetriebe Biel/Bienne sowie der Fachstelle für Langsamverkehr in der Planungsgruppe wurde eine nachhaltige sowie eine velo- und fussgängerfreundliche Sicht auf das Projekt gewährleistet. Siehe auch Antwort Eingabe 62, 2. Abschnitt.
65.	P04	Vorgehen Stadt Nidau	Es ist seltsam, dass jetzt, wo die Gelder geflossen sind und alle baulichen Massnahmen umgesetzt sind, ein Mitwirkungsverfahren im Nachhinein gemacht wird.	C	<p>Die Mitwirkung bezieht sich auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse.</p> <p>Seit Jahren werden in Nidau Diskussionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Dr. Schneider-Strasse geführt, vor allem um Schulkinder und den Veloverkehr. Aus diesem Grund wurde die Dr. Schneider-Strasse im Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Stadt Nidau als ein Schwerpunktthema behandelt.</p> <p>Im GVK wurde eine Kombination von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche das ganze Quartier einschliessen, sowie bauliche und gestalterische Massnahmen zur gestalterischen Aufwertung auf der Dr. Schneiderstrasse festgelegt.</p> <p>Bei der öffentlichen Mitwirkung zum GVK gingen zahlreiche Eingaben ein – als wichtigste Anliegen wurden die rasche Umsetzung der Verkehrsberuhigung und die Erhöhung der Schulwegsicherheit gefordert.</p> <p>Im Rahmen der 1. Etappe der Verkehrsberuhigungsmassnahmen Nidau West wurden im Sinne von Sofortmassnahmen Querungshilfen für den Fussverkehr (sog. Trottoirkaps) und Leitpfeile als verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Mit der 2. Etappe Verkehrsberuhigung wurden im Herbst 2021 eine</p>

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					<p>Tempo-30-Zone und eine Zubringerregelung entlang der Dr. Schneider-Strasse und in weiteren Teilen der Quartiere Nidau West und Burgerbeunden realisiert.</p> <p>Die bisher umgesetzten Massnahmen sind Teil eines integralen Massnahmenkonzeptes, bestehend aus abgestimmten Massnahmen. Diese Massnahmen wurden zeitnah realisiert, um den Leidensdruck rasch zu verringern. Sie reichen hingegen langfristig nicht für eine konsequente «massgeschneiderte» Anpassung des Strassenraums, um den heute verkehrsorientierten Charakter sowie die deutlichen Mängel in der Verträglichkeit mit dem Busbetrieb und der Velovorrangoute zu beheben.</p> <p>Um den im Gesamtverkehrskonzept festgelegten Endzustand sicherzustellen, sollen in einem nächsten Schritt nun die Strassenanlage und der Strassenraum auf den besonderen Stellenwert und die besondere Funktion der Dr. Schneider-Strasse ausgerichtet werden.</p>
66.	P06	Vorgehen Stadt Nidau	Eine Neugestaltung der Strasse ein Jahr später ist eine ideologische Zwängerei und wird die Verkehrssicherheit nicht erhöhen. Es handelt sich um eine Verschleuderung von Steuer-geldern.	C	Siehe Antwort Eingabe Nr. 65.
67.	P06	Bushaltestellen nicht regelkonform?	Im Jahr 2021 wurde die Dr. Schneider-Strasse mit viel Aufwand neugestaltet. Es wurden Bushaltestellen gebaut, offenbar nicht regelkonform.	C	Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen ÖV-Haltestellen ab 2023 behindertengerecht umgesetzt sein. Bei der neuen Buslinie 4 wurden die Anforderungen an die Hindernisfreiheit bei allen Haltestellen bereits bei der Einführung regelkonform umgesetzt.

Nr.	Ein- gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei- lung	Bemerkung
					<p>Die Bushaltestelle Strandbad wurde bis zur definitive Strassen- umgestaltung durch das BGK noch ohne verstärkende Beton- platte*) realisiert, damit die Lage der Haltestellen nachträglich und gemäss BGK verschiebbar bleibt.</p> <p>(*) Betonplatten bei Bushaltestellen sind eine Möglichkeit, die Langlebigkeit der Strasse zu verbessern, resp. den Unterhalts- aufwand zu senken.</p>