



Gesamtverkehrskonzept Nidau

Dokument 1: Bericht

14.5.2020





Impressum

Auftraggeber	Stadt Nidau
Projektleiterin	Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau
Projektnummer	11052.D
Datei	X_11052D_1_Bericht 200514.docx
Berichtversion	14. Mai 2020
Projektteam	Sandra Friedli Gemeinderätin Ressort Sicherheit Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau Rudolf Zoss, Stadtplaner Nidau Milena Meier, Projektleiterin Kontextplan AG Markus Reichenbach, Experte Kontextplan AG
Begleitgruppe	Peter Bohnenblust, TCS Sektion Biel/Bienne/Seeland René Dancet, IG Zihlstrasse, Nidau Michael Döhrbeck, Quartierleist Burgerbeunden-Grasgarten, Nidau Erwin von Dölling, Elternrat Kindergarten & Primarstufe, Nidau Franz Kaufmann, Verein für Altersfragen Nidau/Port Anna Lehmann Löffel, Quartierverein Aalmatten Nidau Mario Nobs, VCS Regionalgruppe Biel-Bienne Hans Peter Ramensperger, KMU Nidau Sandra Rentschler, Petitionärin, Nidau Samuel Schär, Quartierleist Hofmatten/Gotthelf/Gurnigel, Nidau Hanspeter Schlegel, PRO VELO Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois Daniel Weibel, Elternverein Nidau Andrea Zryd, Verein Fussverkehr Kanton Bern
Berichtverfassende	Milena Meier / milena.meier@kontextplan.ch Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch Michel Schmid / michel.schmid@kontextplan.ch Camille Girod / camille.girod@kontextplan.ch
Interne Freigabe	Historie: [Berichtsversion vom 14.05.2020, Milena Meier 14.05.2020 [Berichtsversion vom 23.04.2020], Milena Meier, 23.04.2020 [Berichtsversion vom 6.11.2019], Milena Meier, 6.11.2019
Genehmigung Auftraggeber	Historie: Genehmigung durch Gemeinderat, 12.5.2020 [Berichtsversion vom 23.4.2020, mit Änderungen], Brigitte Schürch, 15.5.2020 Freigabe z.Hd. Gemeinderat, [Berichtsversion vom 23.04.2020], Brigitte Schürch, 23.4.2020 Freigabe zur öffentlichen Mitwirkung, Gemeinderat, 5.11.2019 [Berichtsversion vom 6.11.2019], Brigitte Schürch, 8.11.2019



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	8
1.1 Kontext und Auslöser	8
1.2 Aufgabenstellung und Ziele	9
1.3 Perimeter	10
1.4 Methodik und Vorgehen	10
1.5 Partizipation	12

2. Ist-Situation Verkehr	13
2.1 MIV	13
2.2 Belastbarkeit Strassennetz	15
2.3 Parkierung	16
2.4 Mobilitätskonzepte	19
2.5 Öffentlicher Verkehr	19
2.6 Veloverkehr	21
2.7 Fussverkehr	22
2.8 Mobilitätsmanagement	23
2.9 Monitoring und Controlling	24
2.10 Modal Split	26

3. Siedlungsentwicklung	27
--------------------------------	-----------

4. Verkehrsentwicklung	28
4.1 Verkehrsmenge heute	28
4.2 Verkehrsentwicklung 2035: Szenario Referenz (Szenario V0)	29
4.3 Verkehrsentwicklung 2035: Szenario mit Massnahmen (Szenario V1)	32
4.4 Geplante Massnahmen für Szenario V1	33
4.5 Regionale Entwicklung	35
4.6 Bedeutung des Technologiewandels	35

5. Übergeordnete Strategien	38
------------------------------------	-----------

6. Teilkonzepte	39
6.1 Hauptstrasse Nord / Stedtli	39
6.2 Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier	44
6.3 Hauptstrasse Süd	52
6.4 Gurnigel-, Kelten- / Guglerstrasse	57

7. Zielbild Gesamtverkehr 2035	62
7.1 Zielbild ÖV	62
7.2 Zielbild MIV	65
7.3 Zielbild Verkehrsberuhigung	68
7.4 Zielbild Veloverkehr	70
7.5 Zielbild Fussverkehr	75
7.6 Zielaussagen Parkierung	77
7.7 Zielaussage Mobilitätsmanagement	78
7.8 Zielaussage Monitoring und Controlling	79



8. Massnahmen zum Zielbild 2035	80
8.1 Integrales Massnahmenpaket zur Verkehrslenkung	80
8.2 Massnahmenübersicht	81

9. Massnahmen	82
9.1 Zentrumsentwicklung Stedtli	82
9.2 Quartierverträglichkeit Nidau West	83
9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse	84
9.4 Hauptstrasse Süd (Abschnitt Kanalbrücke bis Kreisel Kreuzweg)	85
9.5 Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse	86
9.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse	87
9.7 Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren	88
9.8 Quantität öffentliche MIV-Parkierung	89
9.9 Parkplatzbewirtschaftungskonzept	90
9.10 Förderung neue Mobilitätsangebote und -lösungen	91
9.11 Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot	92
9.12 Optimierung ÖV-Haltestellen	93
9.13 Ausbau Velonetz Nidau	94
9.14 Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen	96
9.15 Ausbau Fussverkehrsnetz Nidau	97
9.16 Verbesserung Schulwegsicherheit	98
9.17 Konzept Schwerverkehrsführung	99
9.18 Mobilitätskonzepte für neue Nutzungen	100
9.19 Mobilitätsmanagement	101
9.20 Regionale Koordination der Verkehrsentwicklung	102

10. Fazit und Empfehlungen	103
10.1 Kommunale Regelungen	103
10.2 Regionale Abstimmung	103
10.3 Zusammenarbeit / Aufgabenteilung mit Kanton Bern	104
10.4 Finanzierung	104



Beilage

Dokument 2: Kartenband Zielbilder 2035

Anhang

- Anhang 1: Daten Verkehrsbelastungen
 - Anhang 2: Massnahmen RGSK Seeland
 - Anhang 3: Berechnung Bewegungen aus Siedlungsentwicklung
 - Anhang 4: Berechnung Wege Szenario V0
 - Anhang 5: Berechnung Wege Szenario V1
 - Anhang 6: Konzeptidee zum GVK Hauptstrasse Nord / Stedtli
 - Anhang 7: Überlegungen Sperrung Dr. Schneider-Strasse
 - Anhang 8: Überlegungen langfristige Anbindung Beundenquartier
 - Anhang 9: Berechnung Anzahl Veloabstellplätze an Bahnhöfen
-

Abbildungen

Abbildung 1:	Übersicht der laufenden Planungen in Nidau	9
Abbildung 2:	Perimeter Gesamtverkehrskonzept Nidau	10
Abbildung 3:	Ausgangslage Verkehr, Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) konsolidiert	13
Abbildung 4:	Ausgangslage Verkehr, Abendspitze (ASP) konsolidiert	14
Abbildung 5:	Bewegungen MIV: Anzahl Wege / Tag, 2016	14
Abbildung 6:	Bewegungen ÖV: Anzahl Wege / Tag, 2016	14
Abbildung 7:	Belastbarkeiten (DWV, Mo bis Fr)	15
Abbildung 8:	Vorgehen zur Berechnung der Quantität der privaten Parkierung	16
Abbildung 9:	Geltende Bewirtschaftung	17
Abbildung 10:	Städtevergleich Parkkarten-Gebühren für Anwohner und Pendler, Stand Juli 2019	18
Abbildung 11:	Übersicht Bahn- und Buslinien	20
Abbildung 12:	Übersicht ÖV-Gütekategorie	20
Abbildung 13:	Übersicht wichtige Defizite im Veloverkehr	21
Abbildung 14:	Übersicht Entwicklung Veloverkehr von 2017 bis 2018	22
Abbildung 15:	Wanderwegnetz	22
Abbildung 16:	Netzlücken Fussverkehr	23
Abbildung 17:	Modal Split nach Hauptverkehrsmittel und Weg, Stadt Nidau	26
Abbildung 18:	Modal Split nach Hauptverkehrsmittel und Weg, Gesamtschweiz	26
Abbildung 19:	Entwicklung Siedlung: Prognostizierte Entwicklung bis 2035	27
Abbildung 20:	Wege MIV und ÖV heute	28
Abbildung 21:	Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split heute	29
Abbildung 22:	Entwicklung Siedlung und Verkehr: Ungefähre Anzahl Wege (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) aus prognostizierter Siedlungsentwicklung bis 2035	30
Abbildung 23:	Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (Szenario V0)	30
Abbildung 24:	Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split (Szenario V0)	31



Abbildung 25:	Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (von Szenario V0 bis Szenario V1)	32
Abbildung 26:	Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (Szenario V1)	32
Abbildung 27:	Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split	33
Abbildung 28:	Das selbstfahrende Auto (Sinnbild).	36
Abbildung 29:	Historische Bilder Nidau und Siegfriedkarte Nidau (ca. 1900)	39
Abbildung 30:	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli, Stand 23.01.2017.	40
Abbildung 31:	Konzeptidee Hauptstrasse Nord / Stedtli, Skizze Querschnitt	41
Abbildung 32:	Konzeptidee Hauptstrasse Nord / Stedtli, Skizze Situation	42
Abbildung 33:	Entwicklungsziel Zentrum	43
Abbildung 34:	Ausgangslage mit Erschliessungszellen und Verkehrsdruck	44
Abbildung 35:	Ergebnis Kordonenerhebung Dr. Schneider-Strasse / Balainenweg, Abendspitze werktags 17 – 18 Uhr, September 2019	45
Abbildung 36:	Foto Dr. Schneider-Strasse IST	45
Abbildung 37:	Belastbarkeiten (DWV, Mo bis Fr),	46
Abbildung 38:	Konzept zur Zubringerregelung in Nidau West	48
Abbildung 39:	Querschnitt Dr. Schneider-Strasse IST	49
Abbildung 40:	Schema-Querschnitt Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30	50
Abbildung 41:	Schema-Querschnitt Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30 (inkl. Parkierung)	50
Abbildung 42:	Schemaskizze Situation Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30	50
Abbildung 43:	Schemaskizze Situation Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30 (inkl. Parkierung)	51
Abbildung 44:	Laufende Planungen Hauptstrasse Süd	53
Abbildung 45:	Konzeptionelle Überlegungen Hauptstrasse Süd	54
Abbildung 46:	Konzeptionelle Überlegungen Hauptstrasse Süd, Detail Bushaltestelle	54
Abbildung 47:	Konzeptionelle Überlegungen zur Anbindung des Beundenquartiers an die Ipsacherstrasse (Gebiet Mikron)	55
Abbildung 48:	Konzeptionelle Überlegungen zur Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse Süd (Bereich südlich des Nidau-Büren-Kanals)	55
Abbildung 49:	Problematik Führung Haupttroute über Gurnigelstrasse	57
Abbildung 50:	Ergebnis Kordonenerhebung Guglerstrasse / Bielstrasse / Keltenstrasse, Abendspitze werktags 17 – 18 Uhr, März 2019	58
Abbildung 51:	Vermeidung von Ausweichverkehr ab der Bernstrasse (Massnahme: Sperrung Anschluss Guglerstrasse)	59
Abbildung 52:	Verkehrsberuhigung (Massnahme: Ausweitung Tempo-30-Zone auf Gurnigel-/Keltenstrasse)	59
Abbildung 53:	Modifikation Netzhierarchie (Massnahme: Verlagerung übergeordnete Route Kreuzplatz/Neuchâtel)	60
Abbildung 54:	Zubringerregelung Gurnigelstrasse West (Massnahme: Ausrichtung Gurnigelstrasse West auf Quartierfunktion)	60
Abbildung 55:	Veloverbindung entlang asm-Trasse (Massnahme: Verlängerung Keltenstrasse für Fuss- und Veloverkehr)	61
Abbildung 56:	Zielbild ÖV	63
Abbildung 57:	Bus- und Bahnlinien 2019	64
Abbildung 58:	Zielbild MIV	65
Abbildung 59:	Zielbild MIV: Belastbarkeiten durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo bis Fr)	67
Abbildung 60:	Zielbild Verkehrsberuhigung	69
Abbildung 61:	Für das E-Bike attraktive Pendel-Distanzen (10 bis 15 km)	70
Abbildung 62:	Zielbild Veloverkehr	72
Abbildung 63:	Zielbild Veloverkehr: Übergeordnete Planungen	72
Abbildung 64:	Zielbild Fussverkehr	75
Abbildung 65:	Zielaussagen Parkierung	78
Abbildung 66:	Zielaussagen Mobilitätsmanagement	78
Abbildung 67:	Zielaussagen Monitoring und Controlling	79



Abbildung 68:	Koordiniertes Massnahmenpaket zur aktiven Lenkung der Verkehrsentwicklung	80
Abbildung 69:	Konzeptskizze Hauptstrasse Nord	114
Abbildung 70:	Wirkung Sperrung Dr. Schneider-Strasse, Höhe Mühlerunsweg (Betrachtung ohne Verkehr aus Entwicklung AGGLOlac)	115
Abbildung 71:	Ausgangslage Verkehr Beundenquartier	116
Abbildung 72:	Wirkung Umlagerung Verkehr (Betrachtung ohne Verkehr aus Entwicklung AGGLOlac)	117

Tabellen

Tabelle 1:	Gebühren Parkkarten 2019 (Quelle: Webseite Stadt Nidau)	18
Tabelle 2:	Gebühren Stundentarife 2019	19
Tabelle 3:	Entwicklung Gesamtverkehr bis 2035	31
Tabelle 4:	Entwicklung Gesamtverkehr bis 2035	33
Tabelle 5:	Standards MIV	66
Tabelle 6:	Standards Veloverkehr	73
Tabelle 7:	Nach fachlicher Empfehlung erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen in Nidau	74
Tabelle 8:	Standards Fussverkehr	76
Tabelle 9:	Berechnung Bewegungen aus Siedlungsentwicklung (DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)	109
Tabelle 10:	Berechnung Wege Szenario V0 (DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)	110
Tabelle 11:	Modalsplit Ausgangslage und Szenario V0	111
Tabelle 12:	Berechnung Wege Szenario V1 (DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)	113
Tabelle 13:	Modalsplit Ausgangslage, Szenario V0 und V1	113

Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde
BauV	Bauverordnung
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
E-fäG	Elektrobetriebene Fahrzeugähnliche Geräte (bspw. Trottinets)
fäG	Fahrzeugähnliche Geräte (bspw. Trottinets)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MFZ	Motorfahrzeuge
RGSK	Regionales Siedlungs- und Verkehrskonzept
SV	Schwerverkehr



1. Ausgangslage

1.1 Kontext und Auslöser

Die Stadt Nidau schafft mit der Ortsplanungsrevision die Grundlagen zur weiteren Innenverdichtung. Die Stadtentwicklung soll insbesondere am Entwicklungsschwerpunkt AGGLOlac (ca. 1'700 Einwohnende / ca. 250 Arbeitsplätze, Stand OPR), sowie mit weiteren, vergleichsweise kleinen Verdichtungen erfolgen. Diese Entwicklungen bringen zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse – und daraus resultierend – zusätzlichen Verkehr mit sich.

Das Strassennetz und vor allem die Hauptstrasse mit den Hauptknoten Guido-Müller-Platz und Kreisel Kreuzweg werden heute an der Leistungsgrenze betrieben. Von den zeitweisen Überlastungen ist auch der Busverkehr betroffen. Ausserdem wird durch den zunehmenden Autoverkehr das Velofahren und Zufussgehen in der Stadt unsicherer und unattraktiver. Es stellen sich an verschiedenen Kondensationspunkten, insbesondere im Stedtli und auf der Dr. Schneider-Strasse, Fragen zur verträglichen Abwicklung und Gestaltung des Verkehrs. Mit der geplanten Siedlungsentwicklung werden diese verkehrlichen Fragestellungen akzentuiert.

In diesem Kontext wurde der Gemeinderat mittels Motion («Verkehrskonzept für die Nidauer Bevölkerung» vom 15. Juni 2017) beauftragt, ein Verkehrskonzept für die ganze Stadt Nidau auszuarbeiten.

Dabei stehen die folgenden Fragestellungen im Vordergrund:

- *Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr sind zu stärken und verkehrsarme Quartiere zu fördern.*
- *Der hausgemachte MIV ist zu verringern.*
- *Bei der Ausarbeitung des Verkehrskonzepts sind Vertretungen der Nidauer Bevölkerung von Anfang an in einem partizipativen Verfahren einzubinden.*

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept widmet sich diesen Fragestellungen. Es bringt alle verkehrlichen Themen im Sinne einer koordinierten Verkehrs- und Raumentwicklung zusammen und orientiert sich damit am übergeordneten Ziel von Abstimmung Siedlung und Verkehr, mit dem Planungsgrundsatz «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten».

Geplante Siedlungsentwicklung

Ausgangslage und Kondensationspunkte Verkehr

Motion

GVK koordiniert die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung



1.2 Aufgabenstellung und Ziele

Das GVK bringt die aktuell laufenden Planungen und Anliegen im Sinne einer Gesamtkoordination zusammen und leitet den konkreten Handlungsbedarf auf dem Nidauer Stadtgebiet ab. Zentrale aktuelle Themenfelder und Planungen mit Kontext Gesamtverkehr sind folgend dargestellt.



Abbildung 1: Übersicht der laufenden Planungen in Nidau

Ziel ist es, mit einem koordinierten Paket an Massnahmen (siehe Kap.9) zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und weiteren relevanten verkehrlichen Themen die Grundlage für die aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung zu schaffen.

Das GVK ist auf den Zeithorizont 2035 ausgelegt und geht analog der Ortsplanungsrevision vom Zustand mit heutigem Strassennetz (mit Ostast, ohne Westumfahrung) aus. Die Inbetriebnahme der Westumfahrung zeichnet sich nicht vor 2035 ab. Für den Portttunnel ist allenfalls eine raschere Realisierung denkbar. Die im GVK enthaltenen Massnahmen sind grundsätzlich unabhängig von der übergeordneten Netzentwicklung Westumfahrung und Portttunnel erforderlich. Sie sind mit der späteren übergeordneten Netzentwicklung kompatibel und unterstützen deren Wirkung für Nidau.

Die übergeordnete Planung zum Regio-Tram ist sistiert und daher nicht ins GVK eingeflossen. Generell ist die Entwicklung des ÖVs als flächensparendes Verkehrsmittel ein wesentlicher Baustein für die gewünschte gesteuerte Gesamtverkehrs-Entwicklung.

Über die Gesamtkoordination hinaus wurden im GVK weitere spezifische verkehrliche Fragestellungen fachlich bearbeitet. Das GVK zeigt für diese verkehrlichen Vertiefungen den Handlungsbedarf und Lösungsansätze in den einzelnen Teilgebieten (siehe Kap. 6).

GVK koordiniert die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung

GVK ist kompatibel mit Westumfahrung und Portttunnel

Regio Tram

Weitere verkehrliche Vertiefungen

1.3 Perimeter

Der Perimeter des Gesamtverkehrskonzepts beinhaltet das gesamte Stadtgebiet und macht – unter Berücksichtigung der Schnittstellen der Region, im Stadtperimeter Aussagen zur Entwicklung aller Verkehrsmittel.

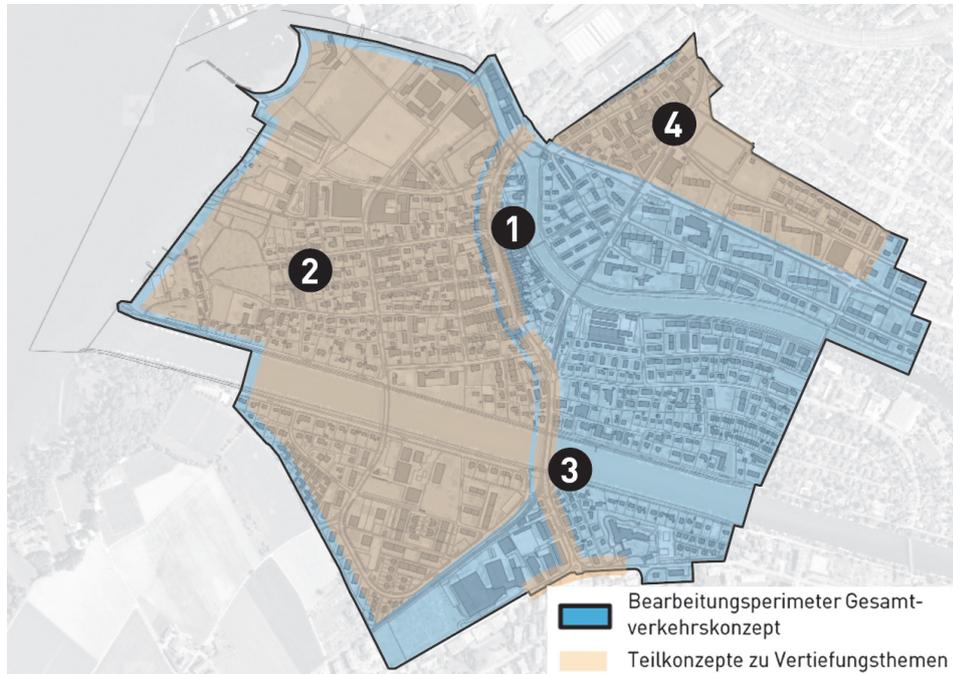


Abbildung 2: Perimeter Gesamtverkehrskonzept Nidau

Zu spezifischen verkehrlichen Fragestellungen wurden Teilkonzepte ausgearbeitet (siehe Kap. 6):

1. Hauptstrasse Nord / Stedtli
2. Nidau West
3. Hauptstrasse Süd
4. Gurnigel- / Kelten- / Guglerstrasse

1.4 Methodik und Vorgehen

Das GVK Nidau besteht aus zwei Dokumenten:

- **Dokument 1: Bericht (vorliegend):** Der Bericht umfasst alle Inhalte zum Gesamtverkehrskonzept
- **Dokument 2: Kartenband Zielbilder:** Dieses Dokument ergänzt den Bericht und zeigt die Zielbilder (aus dem Kapitel 7 des Berichts) zur besseren Lesbarkeit in vergrößerter Form.



Bearbeitungsschritte Gesamtverkehrskonzept

Die Methodik und das Vorgehen bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts sind nachfolgend erläutert, in der rechten Spalte ist auf die jeweiligen Kapitel im vorliegenden Bericht verwiesen.

In einem ersten Bearbeitungsschritt des GVK erfolgte eine Analyse der bestehenden Verkehrssituation, differenziert nach den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Anschliessend wurde die künftige Siedlungsentwicklung bis 2035 für die Stadt Nidau und für die Nachbargemeinden untersucht.

Für diese künftige Anzahl Einwohnende und Arbeitsplätze wurde das Verkehrsaufkommen, wiederum differenziert nach den verschiedenen Verkehrsmitteln, abgeschätzt. Es wurden zwei Szenarien betrachtet resp. berechnet: Bei der «**Verkehrsentwicklung Referenz V0**» wurde davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsmittelwahl gegenüber heute nicht verändert, d.h. dass keine Massnahmen umgesetzt werden, welche das Mobilitätsverhalten beeinflussen und so zu einer Verlagerung führen. Bei der «**Verkehrsentwicklung mit Massnahmen V1**» wurde davon ausgegangen, dass verschiedene Massnahmen realisiert werden, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und zu veränderten Mobilitätsverhalten und Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln führen. Falls jeweils aufgrund der Realisierung von neuen Nutzungen bestehende Nutzungen wegfallen, wurden diese in der Berechnung in Abzug gebracht. Der in der Planung von AGGLOlac hinterlegte zukunftsorientierte Modal Split wurde bei beiden Szenarien berücksichtigt.

Die Erkenntnisse aus den Kapiteln 2, 3 und 4 wurden den übergeordneten Strategien von Agglomeration und Kanton (siehe Kap. 5) gegenübergestellt. Die übergeordneten Ziele stimmen mit der erforderlichen Entwicklung für Nidau überein. Das GVK orientiert sich an diesen Zielen.

Einzelne Fragestellungen hinsichtlich Verkehr sind besonders zentral und wurden vertieft bearbeitet (siehe Kap. 6).

Das Zielbild zum Gesamtverkehr 2035 zeigt, wohin sich der Verkehr bis 2035 entwickeln soll. Dazu wurde je Verkehrsträger (ÖV, MIV, Verkehrsberuhigung, Veloverkehr und Fussverkehr) grafisch ein Zielbild ausgearbeitet. Zielaussagen zu weiteren verkehrlichen Themenfeldern beschreiben den Zielzustand 2035.

Letztlich wurden im Rahmen des GVK die zentralen Massnahmen zur Erreichung der übergeordneten Ziele und der gemäss Szenario 1 erforderlichen Entwicklungen in Richtung Fuss-, Veloverkehr und ÖV formuliert. Zu jeder Massnahme wurde ein Massnahmenblatt entwickelt, welches die jeweils spezifischen Zielsetzungen, den Koordinationsbedarf, die Federführung und die nächsten Schritte bzw. das weitere Vorgehen beschreibt.

Als Zusammenfassung und Fazit formuliert das GVK konkrete Empfehlungen zur Umsetzung zuhanden der Stadt.

Kap. 2: Ist-Situation
Verkehr

Kap. 3: Siedlungsentwicklung

Kap. 4: Verkehrsentwicklung

Kap. 5: Übergeordnete
Strategien

Kap. 6: Teilkonzepte

Kap. 7: Zielbild
Gesamtverkehr 2035

Kap. 8 und 9: Massnahmen

Kap. 10: Empfehlungen /
Umsetzung



1.5 Partizipation

Das Gesamtverkehrskonzept wurde im Austausch mit der im Impressum dargestellten Begleitgruppe ausgearbeitet. Dazu fanden drei Begleitgruppensitzungen statt.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (vom 13.01. bis 12.02.2020) konnten die Bewohnerinnen und Bewohner von Nidau, die angrenzenden Gemeinden und Interessensvertretenden zum GVK Stellung nehmen.

2. Ist-Situation Verkehr

2.1 MIV

Ausgangslage Verkehrsnetz

Die Leistungsgrenzen an den Kondensationspunkten Guido-Müller-Platz und Kreisel Kreuzweg sind bereits heute erreicht (siehe Abbildung 3 und Abbildung 4). Dies führt zu teils massivem Rückstau an den Knotenpunkten, u. A. mit Behinderungen für den Busverkehr. Daraus entsteht ein hoher Druck auf die Dr. Schneider-Strasse, welche aus der Logik des Verkehrsnetzes eine Parallelachse zur Hauptstrasse darstellt und für eine Quartierstrasse eine relativ hohe Verkehrsbelastung aufweist.

Infolge der Sperrung der Wehrbrücke im April 2019 für den Schwerverkehr hat eine Akzentuierung der Situation durch LW-Mehrverkehr stattgefunden. Dies hat zu einer weiteren Zunahme des Schwerverkehrs (SV) im Stedtli geführt. Gemäss kantonalen Daten ist der SV-Anteil mit der Sperrung von 2.6% (Daten aus 1 Messwoche im Sept. 2018) auf 4.2 % nach der Sperrung angestiegen (Daten aus 1 Messwoche im Mai 2019). Der Kanton sieht vor, die Wehrbrücke in den nächsten 1.5 Jahren zu sanieren, und wieder für den Schwerverkehr passierbar zu machen. Damit ist gemäss Kanton davon auszugehen, dass der Schwerverkehrsanteil auf der Hauptstrasse im Stedtli von Nidau vorwiegend ortsgebunden sein wird.

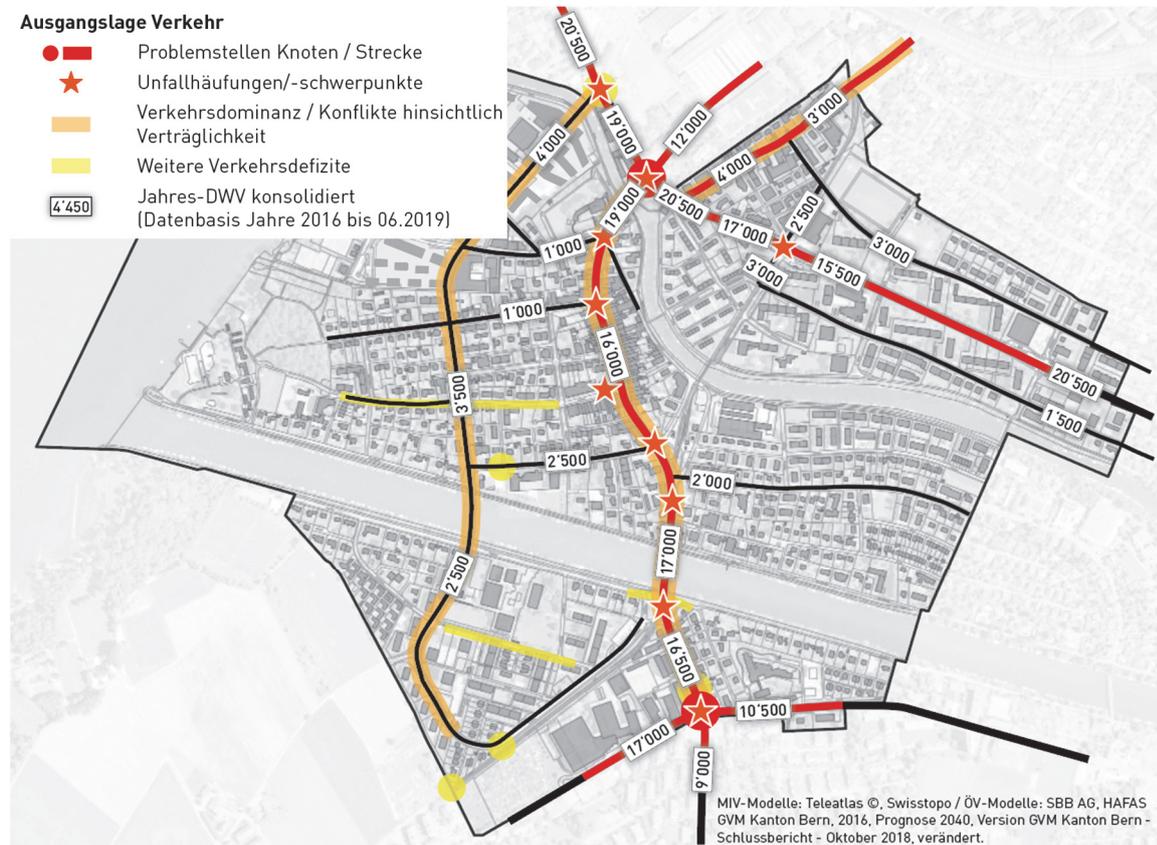


Abbildung 3: Ausgangslage Verkehr, Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) konsolidiert

Die DWV Werte beruhen auf diversen Verkehrsdaten. Diese wurden plausibilisiert und konsolidiert (siehe Anhang 1: Daten Verkehrsbelastungen)



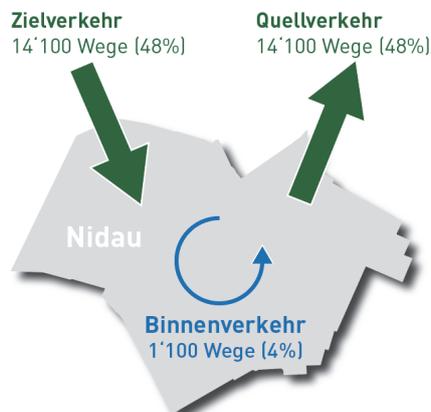
Abbildung 4: Ausgangslage Verkehr, Abendspitze (ASP) konsolidiert

Die ASP Werte beruhen auf diversen Verkehrsdaten. Diese wurden plausibilisiert und konsolidiert (siehe Anhang 1: Daten Verkehrsbelastungen)

Die in den Abbildung 3 und 4 in Gelb dargestellten Verkehrsdefizite wurden insbesondere durch die Begleitgruppe eingebracht und werden bei den weiteren Planungen miteinbezogen (insbesondere auch bei den Massnahmen 9.7 Einführung von Tempo-30, Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren und 9.16 Verbesserung Schulwegsicherheit).

Die in den Abbildungen 5 und 6 dargestellten Verkehrsmengen basieren auf dem aktuell verfügbaren GVM für den Zustand 2016, also noch vor der Eröffnung des Ostastes. Die Werte sind als Grössenordnung zu verstehen.

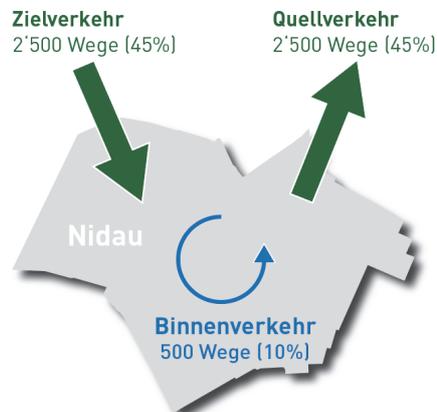
Bewegungen MIV



GVM Kanton Bern, 2016, Prognose 2040, Version GVM Kanton Bern - Schlussbericht - Oktober 2018.

Abbildung 5: Bewegungen MIV: Anzahl Wege / Tag, 2016 (Quelle: GVM 2016)

Bewegungen ÖV



GVM Kanton Bern, 2016, Prognose 2040, Version GVM Kanton Bern - Schlussbericht - Oktober 2018.

Abbildung 6: Bewegungen ÖV: Anzahl Wege / Tag, 2016 (Quelle: GVM 2016)



Nidau nimmt im regionalen Kontext einen relativ kleinen Raum ein. Das widerspiegelt sich insbesondere auch darin, dass der Binnenverkehr im Vergleich zum Ziel- und Quellverkehr nur einen kleinen Anteil am Verkehrsaufkommen ausmacht (siehe MIV: Abbildung 5 und ÖV: Abbildung 6). Der Durchgangsverkehr hat einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr in Nidau, auch durch die Lage als südliches «Tor» zu Biel. Er lässt sich aufgrund der verfügbaren Daten jedoch nicht quantifizieren.

Insgesamt widerspiegelt sich im Verkehrsaufkommen die bedeutende regionale Vernetzung von Nidau. Dies zeigt die Wichtigkeit der regionalen Koordination in Verkehrsfragen.

2.2 Belastbarkeit Strassennetz

Die Belastbarkeit eines Strassenabschnitts definiert die verträgliche Menge an motorisiertem Verkehr aufgrund der technischen Leistungsfähigkeit sowie der Verträglichkeit mit den weiteren Nutzungsanforderungen an den Strassenraum. Dazu gehören u.a. die Verkehrssicherheit insbesondere von Fuss- und Veloverkehr, Wohnschutzbedürfnisse in Quartieren, Bewegungs- und Aufenthaltsqualität im Zentrum inkl. der Überquerbarkeit der Strasse, Lärm, usw. Die Belastbarkeit wird im GVK für ausgewählte, besonders sensible Strassenabschnitte und damit exemplarisch festgelegt (siehe Abbildung 7). Wo die Taskforce im Rahmen des Monitorings und Controllings bereits Belastbarkeiten festgelegt hat, werden diese übernommen. Die Belastbarkeiten sollen grundsätzlich nicht überschritten werden. Sie stellen wichtige Orientierungspunkte für die Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung durch geeignete Massnahmen und somit im Rahmen des periodischen Monitorings und Controllings dar.

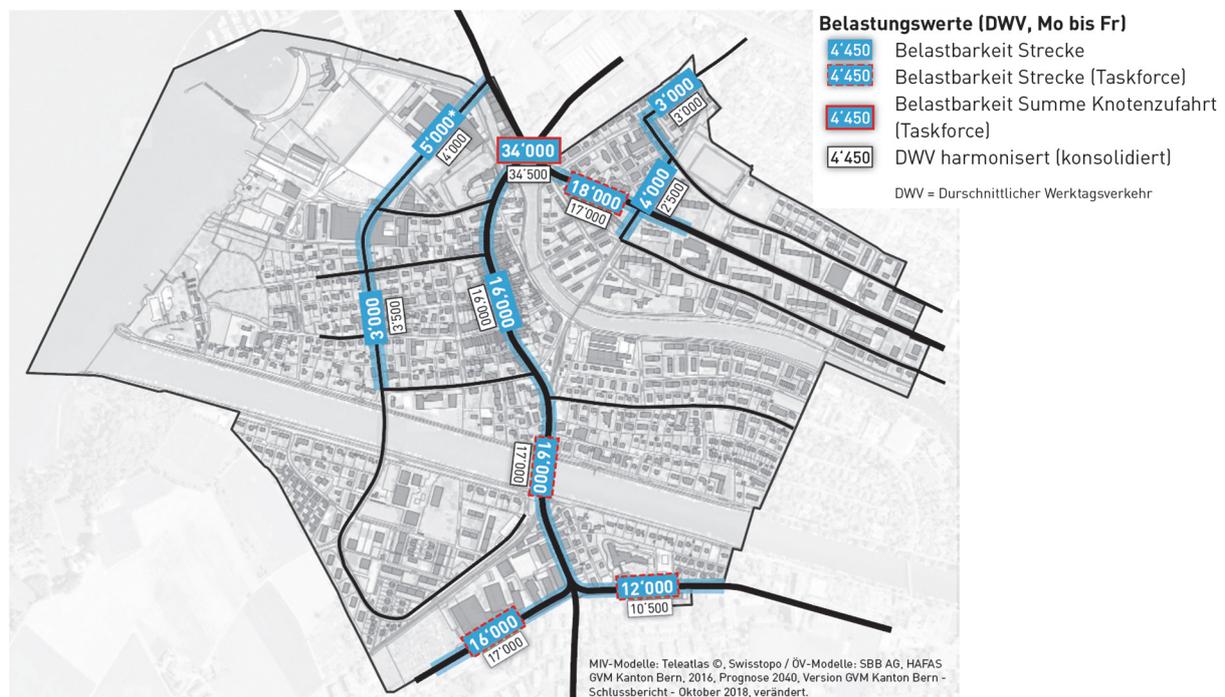


Abbildung 7: Belastbarkeiten (DWV, Mo bis Fr)
[* Spezielsituation Dr. Schneider Strasse siehe Erläuterung unten]



Über die exemplarisch definierten Belastbarkeiten hinaus gelten zudem folgende generelle Belastbarkeiten:

- Quartierserschliessung Stufe 1 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58): 3'000 Fahrten / Tag (DWW)
- Quartierserschliessung Stufe 2 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58): 1'500 Fahrten / Tag (DWW)

Die Dr. Schneider-Strasse übernimmt als Vorrangroute eine Spezialfunktion für den Veloverkehr. Die auf dem nördlichen Abschnitt der Dr. Schneider-Strasse definierte Belastbarkeit von 5'000 Fahrten ist in der weiteren Planung noch auf die Anforderungen des Veloverkehrs abzustimmen (Ausführungen dazu vgl. auch Zielbild MIV, Kap. 7.2). Auf dem südlichen Abschnitt zeigen die neusten Verkehrsmessungen aus dem September 2019 eine Verkehrsbelastung von 3'500 Fahrten / Tag. Es besteht bereits heute Handlungsbedarf, die Situation zu verbessern und die Belastbarkeit von 3'000 Fahrten einzuhalten (vgl. auch Kap. 6.2 Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier).

2.3 Parkierung

Private Parkierung, Quantität

Die Bemessung privater Parkfelder bei Neu- und Ersatzbauten sowie Umnutzungen richtet sich nach der kantonalen Bauverordnung des Kantons Bern (Art. 52). Dabei gilt ein minimaler und maximaler Bedarf (Bandbreite) an Anzahl Parkfeldern in Abhängigkeit der vorgesehenen Nutzung. Gemäss kantonalen Bauverordnung ist autoreduziertes Wohnen mit einem Mobilitätskonzept möglich. Die Berechnung des Parkfeld-Bedarfs funktioniert wie folgt:

Bestehende Vorgaben zu Berechnung der Quantität:

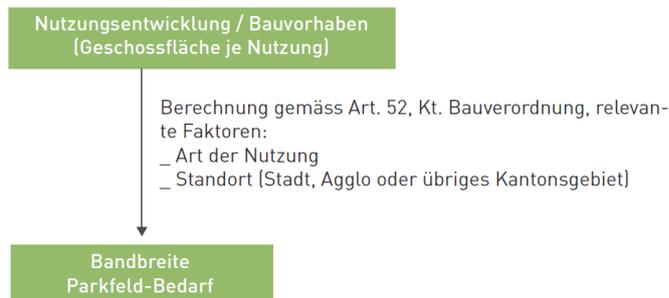


Abbildung 8: Vorgehen zur Berechnung der Quantität der privaten Parkierung

Ausnahme: Bei Vorhaben mit mehr als 200 Parkfeldern Grundbedarf gelten besondere Bestimmungen (Art. 53, BauV), zudem muss die Umweltverträglichkeit nachgewiesen werden.

Öffentliche Parkierung, Quantität

Grundsätzlich ist der Bedarf an Parkfeldern auf den privaten Grundstücken abzudecken. Heute werden allerdings wesentliche Anteile der privaten Parkierungsbedürfnisse auf öffentlichem Grund organisiert. Dies ist einerseits Teil der Quartiercharakteristik (Gartenstadt) bzw. historisch gewachsen (Stedtli). Andererseits führen die hohen Mietkosten von Privatparkplätzen gegenüber den vergleichsweise günstigen Gebühren für Parkkarten tendenziell zu Nutzungsdruck auf die öffentlichen Parkfelder. Die öffentliche Parkierung dient damit in Nidau nicht nur als Überlaufgefäss zum Ausgleich von Schwankungen im Parkierungsbedarf, sondern trägt auch zu den regulären Parkierungsbedürfnissen bei.

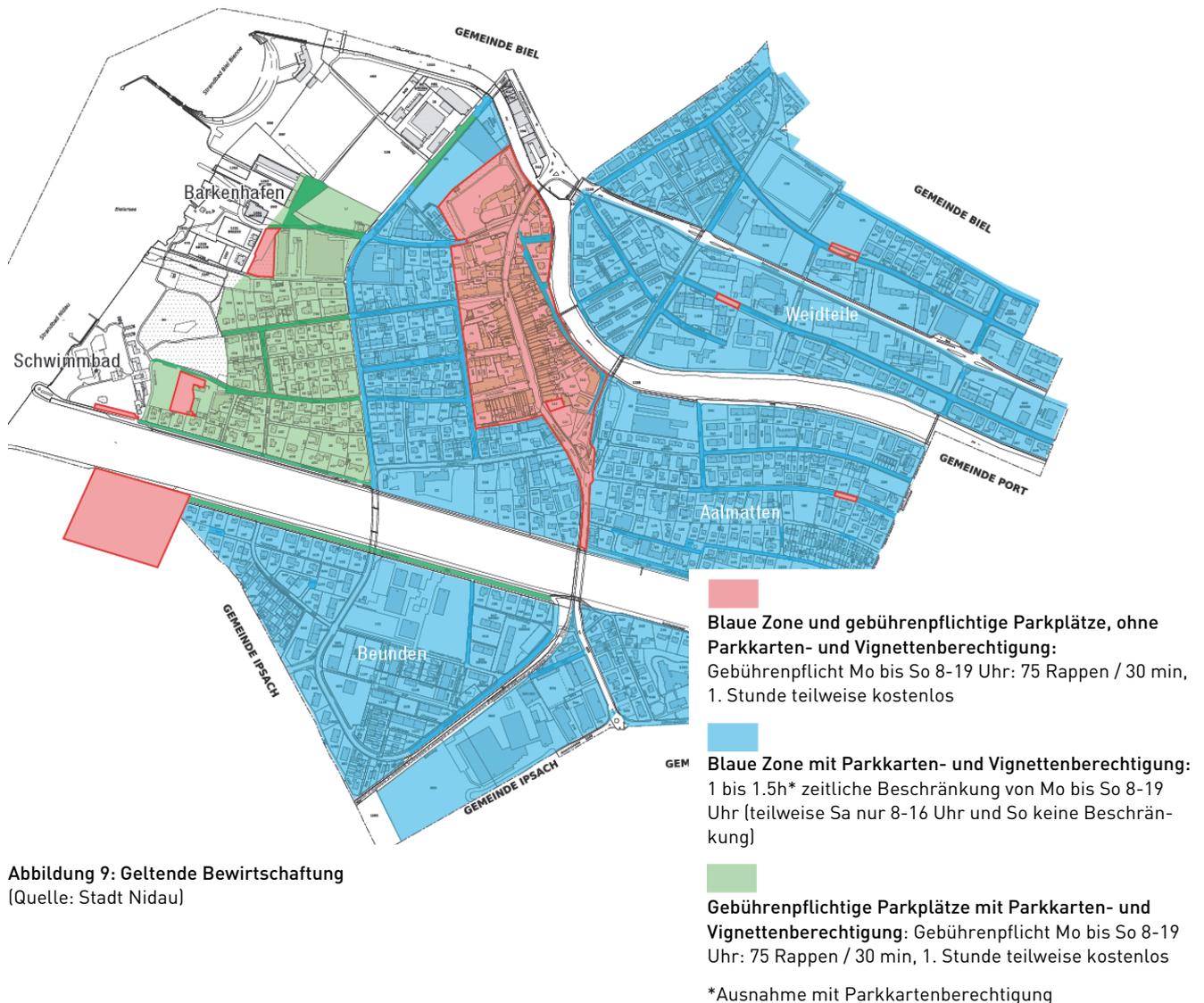


Die Stadt Nidau verfügt über rund 1'500 öffentliche Parkfelder:

- Gebührenpflichtige Parkfelder (teilweise mit Parkkarten- und Vignettenberechtigung): 430 Parkfelder (Strandbad Biel, Barkenhafen, Tennisplatz, Strandbad Nidau, Sportplatz)
- Gebührenpflichtige Parkfelder in der blauen Zone (teilweise mit Parkkarten- und Vignettenberechtigung): Gemäss aktuellem Stand der Planung sind ca. 60 öffentliche Parkfelder in der Bahnhofsplanung vorgesehen
- Blaue Zone (teilw. mit / teilw. ohne generelle Vignetten- und Parkkartenpflicht): 840 Parkfelder in Zentrum West, Burgerbeunden, Ipsachstrasse, Aalmatten und Weideteile); 110 Parkfelder im Zentrum

Heute gilt folgende Bewirtschaftung:

- Durchgängige Bewirtschaftung Siedlungsgebiet
- Blaue Zone (inkl. Stedtli): Zeitliche Beschränkung
- Weisse Parkfelder (Seenähe Bereiche und entlang Nidau-Büren-Kanal: Gebührenpflichtig)
- Spezifische Parkfelder: Einschränkung Nutzergruppe





Öffentliche Parkierung, Gebühren

Die Parkkarten legitimieren zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der blauen Zone. Sie sind mit Ausnahme einzelner Bereiche (Zentrumsbereich; Parkuhren an der Biel-, Lyss-Strasse und Almattenweg; Parkplätze Schwimmbad, Fussballplatz, Tennisplatz und Barkenhafen) auf dem gesamten Stadtgebiet gültig.

Tabelle 1: Gebühren Parkkarten 2019 (Quelle: Webseite Stadt Nidau)

Monats- und Jahresparkkarten (zeitlich unlimitiert)	
Jahresparkkarte /-vignette	240.- / Jahr
Monatsparkkarte	40.- / Monat
Wochenparkkarte	22.50 / Woche
Tagesparkkarte	9.- / Tag

Darüber hinaus bestehen Spezialregelungen für Marktfahrer, den Werkhof, Handwerker, Handelsvertreter, Pfarrer u.ä.

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass die Parkkarten-Gebühren in Nidau leicht unter dem Mittel liegen. Zudem ist der Preis für eine Anwohnerparkkarte gegenüber der Miete eines privaten Parkplatzes (gemäss Internetrecherche ca. CHF 100.-/Monat) sehr günstig. Dies auch wenn es sich beim Privatparkplatz um einen Einstellhallenplatz handelt.

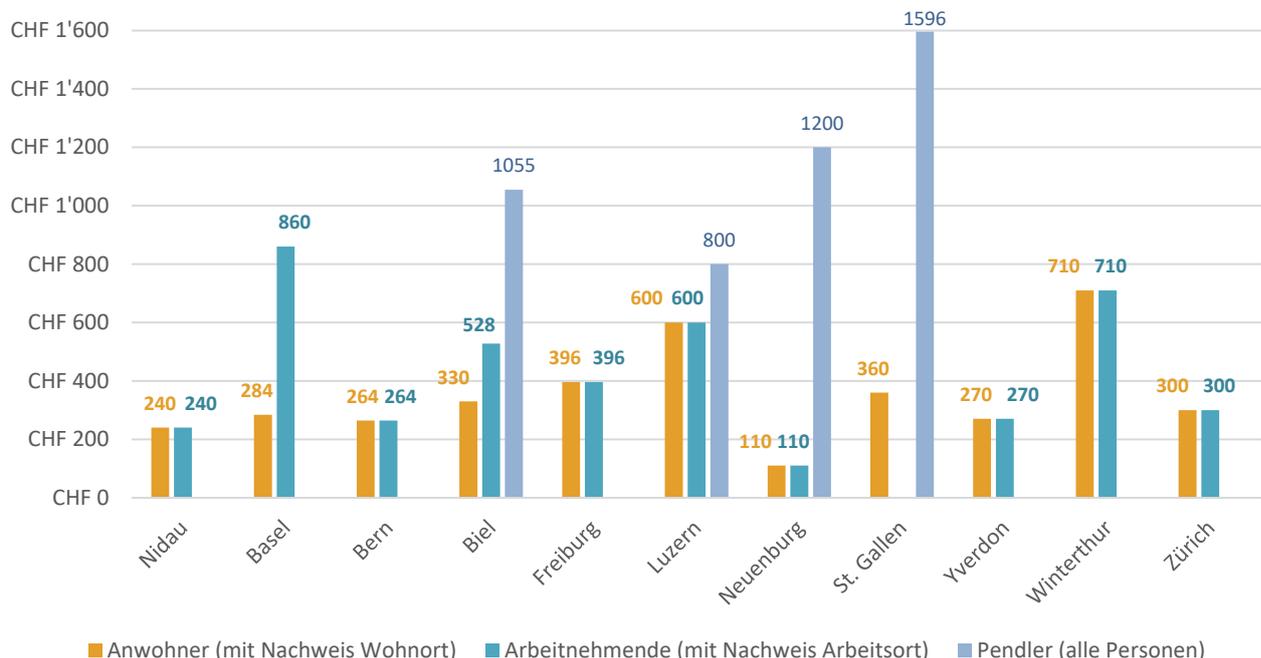


Abbildung 10: Städtevergleich Parkkarten-Gebühren für Anwohner und Pendler, Stand Juli 2019

Generell: I.d.R. gelten Spezialregelungen für Handwerker und andere Spezialberechtigte (nicht in der obigen Darstellung abgebildet).

Auch die Stundentarife auf den gebührenpflichtigen Parkfeldern sind vergleichsweise tief.



Tabelle 2: Gebühren Stundentarife 2019

Gebührenpflichtige Parkplätze	
Stundentarif	1.- bis 1.50 / Stunde

2.4 Mobilitätskonzepte

Ein Mobilitätskonzept ist ein Planungsinstrument zum Steuern der Mobilität auf allen Massnahmenebenen im Rahmen von neuen Nutzungsentwicklungen (Neubauten, Umnutzungen). Das Mobilitätskonzept sollte schon zu Beginn der Planung erarbeitet (Grobkonzept) und stufengerecht in den verschiedenen Phasen der Planung weiterentwickelt werden. Das Mobilitätskonzept ist i.d.R. Bestandteil des Dossiers für die Baubewilligung und umfasst alle verkehrlichen Aspekte und die Organisation der Mobilität des Areals (klein- und grossräumiger Kontext).

Die heutige kantonale Regelung fordert in folgenden Fällen Konzepte zur Mobilität ein:

- Bei grossen Vorhaben, welche den in der kantonalen Bauverordnung verankerten Kennwert überschreiten (Art. 53, BauV). Abstellplätze über den Grundbedarf hinaus werden bei einem Nachweis zur Umweltverträglichkeit (u.A. Mobilitätskonzept) bewilligt.
- Wenn autoreduziertes Wohnen realisiert werden soll. Kann der reduzierte Bedarf an Parkfeldern nachgewiesen werden (bspw. mit einem Mobilitätskonzept), so ist eine Quantität der Parkfelder unter der Bandbreite möglich (Art. 54a).

Für die Entwicklung AGGLOlac wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die Mobilitätsbedürfnisse aus dem Areal und die Funktion der einzelnen Verkehrsmittel aufzeigt.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Durch Nidau führt die Regionallinie vom Bahnhof Biel nach Ipsach-Täuffelen/Ins, welche an den Bahnhöfen Nidau und Nidau, Beunden hält. Für die Bahnhöfe sind aktuell laufende Planungen zur hindernisfreien Gestaltung im Gange. Auf den Hauptachsen des MIV führen die Buslinien der Verkehrsbetriebe Biel. Während den Hauptverkehrszeiten besteht i.d.R. ein Viertelstundentakt, auf der Hauptstrasse ein 7.5 min-Takt. Mit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 sind Anpassungen am Buslinien-Angebot auf der Hauptstrasse, der Dr. Schneider-Strasse und der Bielstrasse geplant. Diese sind im Zielbild ÖV dargestellt und beschrieben.

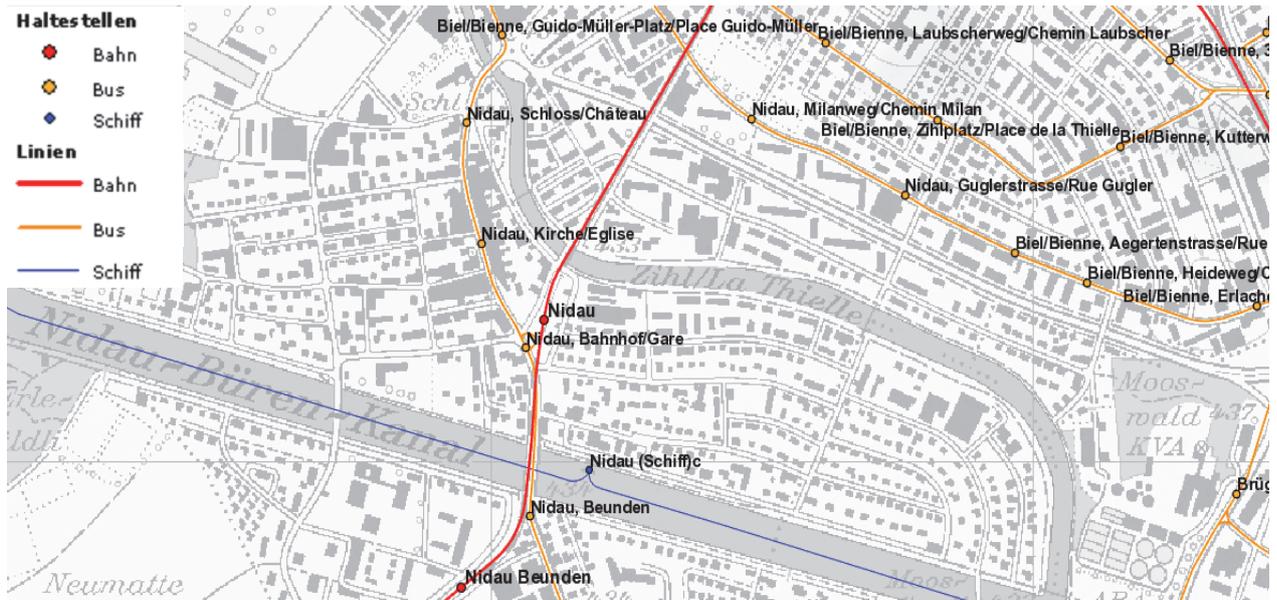


Abbildung 11: Übersicht Bahn- und Buslinien
(Quelle: Geoportail Kanton Bern, Stand 2019)

Als Indikator für die Beurteilung der ÖV-Erschliessungsgüte werden sogenannte ÖV-Güteklassen (gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE) definiert. Sie sind jeweils abhängig vom Haltestellentyp (Bahn oder Bus) sowie der Taktfrequenz. Rund um die Bahnhöfe Nidau Bahnhof und Nidau Beunden sowie entlang der Haupt- und Bernstrasse ergibt der Takt heute die ÖV-Güteklasse B (d.h. „gute ÖV-Erschliessung“). In den Quartieren Nidaus bestehen lediglich die Güteklassen C und D (d.h. „mittelmässige bis geringe ÖV-Erschliessung“).

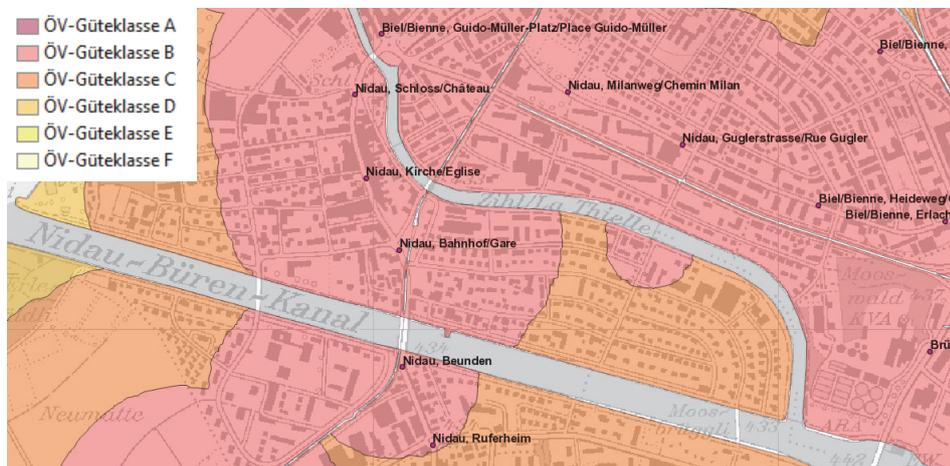


Abbildung 12: Übersicht ÖV-Güteklasse
(Quelle: Geoportail Kanton Bern, Stand 2019)

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen bis 2023 alle ÖV-Haltestellen hindernisfrei gestaltet werden (unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit). Bei verschiedenen Bushaltestellen in Nidau muss die Hindernisfreiheit noch geschaffen werden.

2.6 Veloverkehr

Für den Veloverkehr gibt es einzelne spezifische Infrastrukturen wie kleinere Velo-Abstellflächen (bspw. im Zentrum und an ÖV-Haltestellen) und einzelne separate Wege, bspw. entlang der Kanäle, welche mitbenutzt werden können. Der Veloverkehr verkehrt auf den Hauptachsen streckenweise auf Radstreifen, i.d.R. jedoch ohne separate Veloinfrastruktur und damit bei hohen MIV-Verkehrslastungen im Mischverkehr (auf derselben Fläche/Fahrbahn wie der MIV). Im Übrigen wird der Veloverkehr auf dem bestehenden Strassennetz im Mischverkehr abgewickelt.

Im Veloverkehrsnetz gibt es verschiedene Defizite (vgl. auch Abbildung 13), wobei insbesondere die Veloverträglichkeit im Stedtli, auf der Kanalbrücke Hauptstrasse Süd, und auf der Dr. Schneider-Strasse hervorzuheben sind. Die Quantität und Qualität der Angebote der Veloparkierung ist heute insbesondere im Stedtli und an den Bahnhöfen ungenügend, wobei die aktuelle Planung zum Bahnhof Nidau bereits zusätzliche Veloabstellplätze vorsieht.

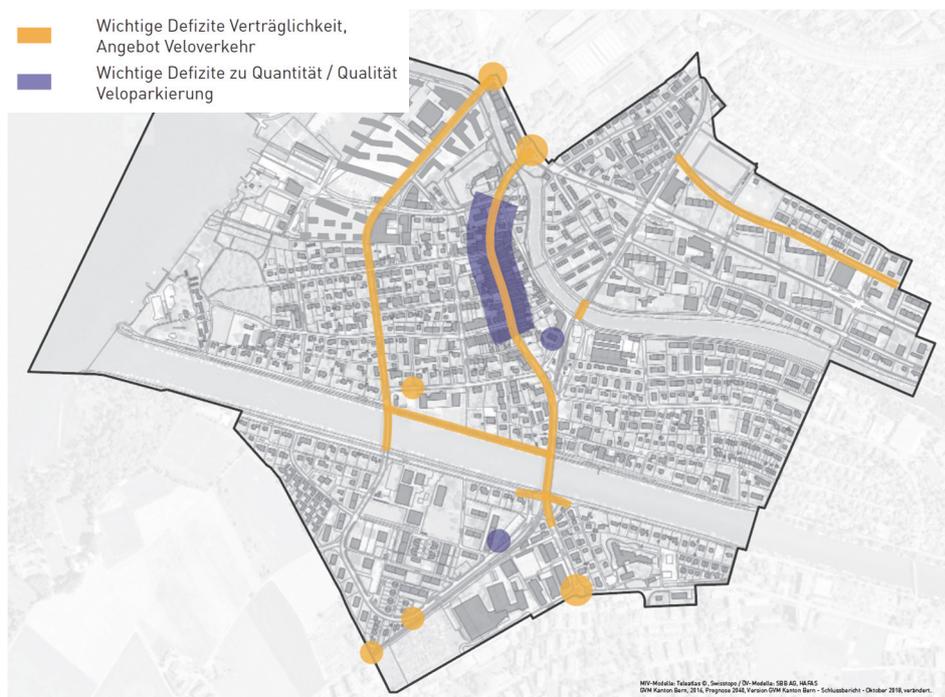


Abbildung 13: Übersicht wichtige Defizite im Veloverkehr

Erhebungen von Velodaten und Hochrechnungen sind aufgrund der saisonalen Schwankungen grundsätzlich mit Vorsicht zu geniessen. Die im Rahmen des Monitorings und Controllings erhobenen Daten zur Veloentwicklung sind in der Abbildung 14 darstellt. Die Daten zeigen, dass im Raum Biel Seeland insgesamt eine tendenzielle Zunahme beim Veloverkehr erkennbar ist.

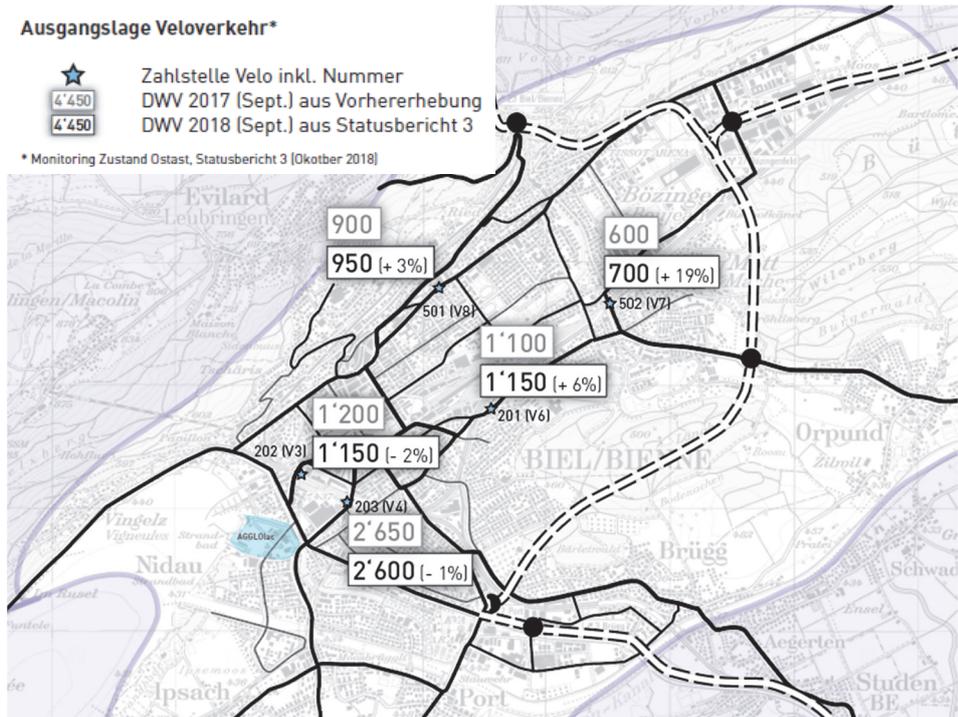


Abbildung 14: Übersicht Entwicklung Veloverkehr von 2017 bis 2018
 (Quelle: Monitoring Zustand Ostast, Statusbericht 3, Oktober 2018)

2.7 Fussverkehr

Durch Nidau führt bereits heute (vorwiegend in Ost-West-Verbindung) ein engmaschiges Wanderroutennetz. Südlich entlang des Nidau-Büren-Kanals verläuft die nationale/regionale Wanderroute (SchweizMobil).

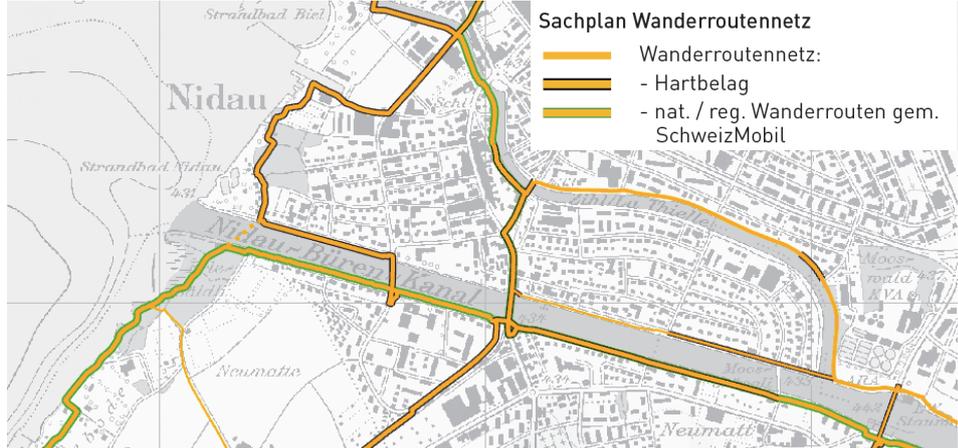


Abbildung 15: Wanderwegnetz
 (Quelle: Geoportal Kanton Bern, Sachplan Wanderroutennetz)

Im gesamten Fussverkehrsnetz gibt es einzelne Defizite, wie ein fehlendes Angebot auf der Hauptstrasse Süd (fehlendes Trottoir südlich vom Kanal, Westseite) sowie einzelne Netzlücken im Aalmattenquartier. Zudem bestehen verschiedene Defizite im Bereich der Schulwegsicherheit.



Abbildung 16: Netzlücken Fussverkehr

Im öffentlichen Raum sollen sich alle Menschen, auch ältere Personen, bewegen können. Nidau verfügt teilweise über wenig Sitzgelegenheiten. Im Siedlungsraum sind gemäss Anforderungen an die Hindernisfreiheit vorzugsweise alle 200 bis 300 m Sitzgelegenheiten zur Verfügung zu stellen (Anhang VSS-Norm 640 075, Ziffer 10.2).

2.8 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsverhalten ist nicht nur von Strukturen geprägt, sondern wird auch stark durch die Gewohnheiten der Menschen beeinflusst. Mobilitätsmanagement beinhaltet das Bereitstellen von Angeboten, die dazu dienen, die Mobilität möglichst effizient und verträglich zu gestalten. Gleichzeitig wird mit Kommunikation und Information zu den Angeboten der verschiedenen Verkehrsmittel und der Serviceleistungen eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität gefördert.

Diesbezüglich stehen vor allem der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. Ziel ist es, mittels Information, Kommunikation und Sensibilisierung, aber auch mit Beratung und Aktionen, die vermehrte Nutzung dieser Verkehrsmittel zu fördern und zu unterstützen. Da Nidau eng mit der Agglomeration verflochten ist, ist es besonders wichtig, dass regionale Lösungen gesucht werden.

Zurzeit werden im Raum Biel Seeland und Nidau im Bereich Mobilitätsmanagement folgende Massnahmen angeboten:

- Die **Geschäftsstelle Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel** (Nachfolgeorganisation der digitalen Plattform Mobiclick) setzt sich regional für die Förderung von nachhaltiger Mobilität ein. Sie informiert, schafft Angebote und ermöglicht Erfahrungsaustausch durch Vernetzung und Koordination verschiedener Akteure in der Region. Nidau ist Partnergemeinde.



- **Veloland Schweiz:** Veloland Schweiz ist eine gemeinnützige Stiftung, die das Freizeitfahren in der Schweiz fördert. Sie bietet national, regional und lokal ausgeschilderte Routen in der Schweiz an. Im Raum Biel sind die Routen 8, 50 und 64 vorzufinden. (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Veloland Schweiz, Stand: 22.07.2019)

- **eCargo-Bike Sharing:** Die Stadt Biel bietet ein neues nachhaltiges Mobilitätsangebot: der Verleih von sechs elektrischen Cargo-Bikes, die in Wohnquartieren stationiert sind. Die Vermietung dieser Lastenvelos erfolgt über die Website carvelo2go.ch. In der Stadt Nidau wird ebenfalls bereits ein provisorisches E-Cargo-Velo angeboten, das gegen Gebühr genutzt werden kann. (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort eCargo-Bike Sharing, Stand: 22.07.2019)

- **Velopumpen:** Die Stadt Biel bietet neu ein Programm an, das im öffentlichen Raum Velopumpen zur kostenlosen Benutzung zur Verfügung stellt. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit lokalen Geschäften, die mit dem Logo «Un coup de pompe? – Pumpen pumpen» versehen sind. (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Velopumpen, Stand: 22.07.2019)

- **Velo-Station-Vélo:** Am Bahnhof von Biel bietet die Velostation überwachte, gedeckte und komfortable Veloabstellplätze, wo Velos gegen eine Gebühr abgestellt werden können. Die Velostation befindet sich auf der Ostseite des Bahnhofplatzes Nord (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Velo-Station-Vélo, Stand: 22.07.2019)

- **Velospot:** Velospot ist ein neues und innovatives Bikesharing-System. Velospot ermöglicht es, flexibel und spontan ein Velo für kurze Fahrten in der Stadt auszuleihen. Es ist das ideale Verkehrsmittel, um in Biel schnell und unkompliziert von A nach B zu gelangen (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Velospot, Stand: 22.07.2019). Ein Konzept zur Umsetzung des Angebots in Nidau liegt vor.

- **Parkleitsystem:** Die Stadt Biel verfügt über ein Parkleitsystem, das Einheimischen wie Auswärtigen nicht nur genaustens anzeigt, wo freie Parkplätze zur Verfügung stehen, sondern auch - durch die neue Namensgebung der Parkhäuser - eine bessere Orientierung ermöglicht. (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Parkleitsystem, Stand: 22.07.2019)

- **Fahrgemeinschaft:** Die Webseite der Stadt Biel informiert zudem über die Möglichkeit zur Bildung von gelegentlichen oder regelmässigen Fahrgemeinschaften. Sie bietet zudem spezielle Parkkarten für Fahrgemeinschaften an. (Quelle: www.biel-bienne.ch, Stichwort Fahrgemeinschaft, Stand: 22.07.2019)

2.9 Monitoring und Controlling

Monitoring und Controlling ist ein Instrument, mit welchem Massnahmen zur Lenkung der Verkehrsentwicklung koordiniert und gesteuert werden.

Die Verkehrsentwicklung aller Verkehrsmittel wird gemessen (Monitoring), mit Zielwerten abgeglichen (Controlling) und bei Bedarf werden Massnahmen



zur Lenkung aktiviert. Das Monitoring und Controlling ist ein iterativer Prozess, der periodisch durchgeführt werden muss. Das Instrument nimmt eine zentrale Rolle bei der Steuerung der Verkehrsentwicklung ein.

Im Rahmen der Eröffnung des Ostasts wurde ein regionales Monitoring und Controlling eingeführt, dessen Umsetzung bis 2020 gesichert ist. Die Stadt Nidau ist daran beteiligt.



2.10 Modal Split

Der Modal Split gibt Auskunft dazu, welche Anteile die verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen übernehmen. Die Auswertung aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) zur Stadt Nidau zeigt, dass der Löwenanteil (71%) der Bewegungen in Nidau mit dem MIV zurückgelegt werden. Massgebend dafür verantwortlich ist vermutlich die gute Anbindung an das übergeordnete MIV-Netz.

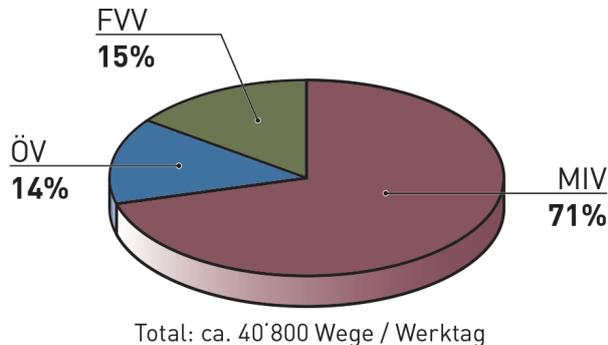


Abbildung 17: Modal Split nach Hauptverkehrsmittel und Weg, Stadt Nidau

Die Anteile zu MIV und ÖV basieren auf den Nachfragematrizen des Gesamtverkehrsmodells 2016. (Quelle: GVM 2016 Bern. MIV-Modelle: Teatlas ©, Swisstopo. ÖV-Modelle: SBB AG, HAFAS). Der Fuss- und Veloverkehrsanteil wurde aufgrund fehlender Daten geschätzt. Als Referenzwert wurde die Querschnittsbetrachtung zur Zentralstrasse Süd in Biel (Quelle: Mobilitätsmonitoring 2017, Stadt Biel, Abb. 7) genutzt.

Das in der Abbildung 18 dargestellte Kuchendiagramm zeigt den Modal Split der Gesamtschweiz und dient als Vergleichsbasis. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Modal Split sämtliche Gemeinden der Schweiz, also auch die ländlichen Gemeinden mit hohen MIV-Anteilen, berücksichtigt sind.

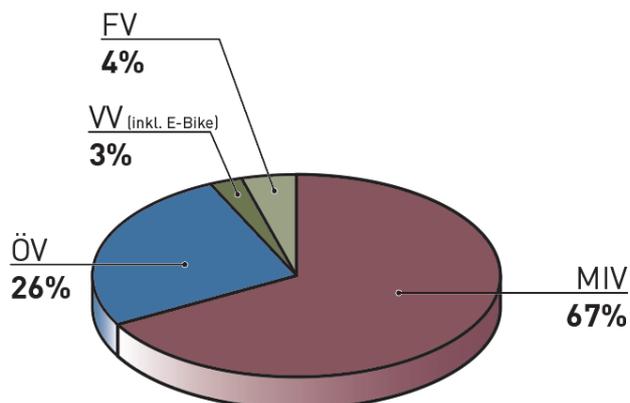


Abbildung 18: Modal Split nach Hauptverkehrsmittel und Weg, Gesamtschweiz
(Quelle: Mikrozensus 2015, S. 69, Betrachtung exkl. Flugverkehr und übrige Verkehrsmittel.)

Der Vergleich zeigt, dass der ÖV-Anteil in Nidau (14%) verglichen mit der Gesamtschweiz (26%) gering ist. Für Nidau als Agglomerationsort besteht ein beträchtliches Potential zur Verlagerung auf den ÖV. Nidau ist insgesamt kleinräumig. Erfahrungen aus anderen Agglomerationsorten zeigen, dass in Nidau ein grosses Potential besteht, kurze Wege auf den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.



3. Siedlungsentwicklung

Die Ortsplanung in Nidau wird aktuell gesamtheitlich überarbeitet. Die in der Ortsplanungsrevision (OPR) berücksichtigten Entwicklungsgebiete der Stadt Nidau werden in das GVK miteinbezogen. Die Entwicklung sieht insgesamt in Nidau rund 2'800 zusätzliche Einwohnende und Arbeitsplätze vor.

Auch die Nachbargemeinden entwickeln sich und wachsen weiter. Unter anderem ist beim Bahnhof Biel/Bienne eine grössere Entwicklung von rund 3'600 zusätzlichen Arbeits- und Studienplätzen geplant.

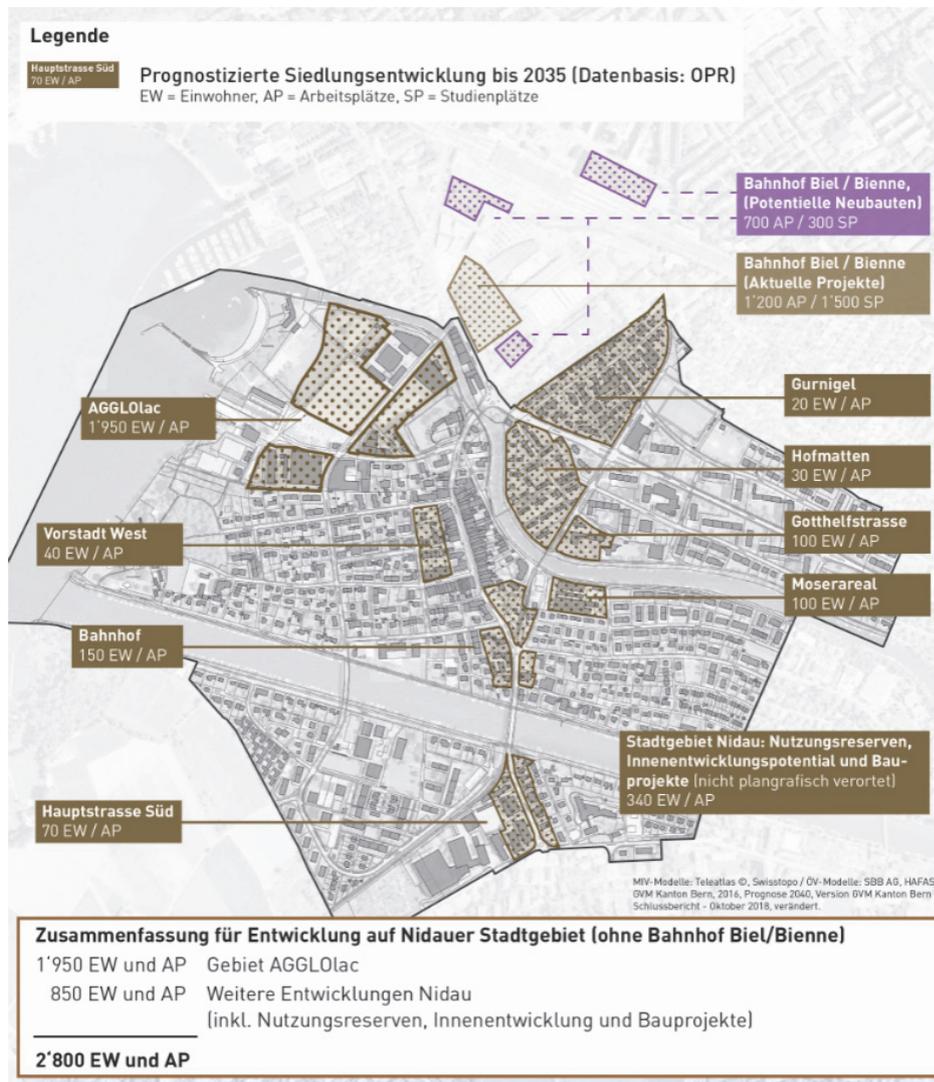


Abbildung 19: Entwicklung Siedlung: Prognostizierte Entwicklung bis 2035



4. Verkehrsentwicklung

Basierend auf den Prognosen für die Siedlungsentwicklung erfolgte die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens zum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr im Jahr 2035 für zwei Zustände: „Verkehrsentwicklung Referenz (V0)“ und „Verkehrsentwicklung mit Massnahmen (V1)“. Bei den berechneten Werten handelt es sich jeweils um Angaben einer Grössenordnung, welche aufgrund der verwendeten Kennwerte zustande kommt und dem aktuellen Kenntnis- und Erfahrungsstand entspricht. Daneben gibt es unzählige, unvorhersehbare resp. schwierig einschätzbare Entwicklungen, wie beispielsweise technologische Veränderungen, die in den Prognosen kaum abgebildet werden können. Für die nachfolgenden Daten, Interpretationen und Aussagen ist dieser Kontext zu berücksichtigen.

4.1 Verkehrsmenge heute

Insgesamt werden auf Nidauer Stadtgebiet gemäss GVM heute ca. 34'700 Wege pro Werktag zurückgelegt (nur Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Dabei besteht mit einem Verhältnis von 84% MIV zu 16% ÖV (ohne Betrachtung FVV, vgl. auch Abbildung 21) eine klare Dominanz zum MIV.

Die Belastbarkeit beurteilt, wie viel Verkehr auf einem Abschnitt unter Berücksichtigung der Anforderungen der Leistungsfähigkeit und der Nutzungsanforderungen an den Strassenraum verträglich ist. Das Zielbild MIV definiert in Nidau die Belastbarkeiten (vgl. Abbildung 7, S. 15). Im Stedtli erreicht die heutige Verkehrsbelastung die Belastbarkeit, mehr Verkehr ist auf diesen Abschnitten nicht verträglich. Auf der Dr. Schneider-Strasse ist die Belastbarkeit sogar heute schon überstiegen. Es wird davon ausgegangen, dass auch im Kontext mit den weiteren Entwicklungen in Nidau (Moserareal, etc.) die erforderliche Substitution im Bestands-Verkehr insbesondere auch in Nidau West erfolgen wird (durch Lenkung auf FVV und ÖV, bspw. neue Buslinie) und es dadurch zu einer Verlagerung innerhalb von Nidau kommt. Unter Einbezug dieser Aspekte wird davon ausgegangen, dass sich die Belastbarkeit für gesamt Nidau auf dem heutigen Niveau der Verkehrsmenge bewegt (bei ca. 29'300 Wege / Werktag).

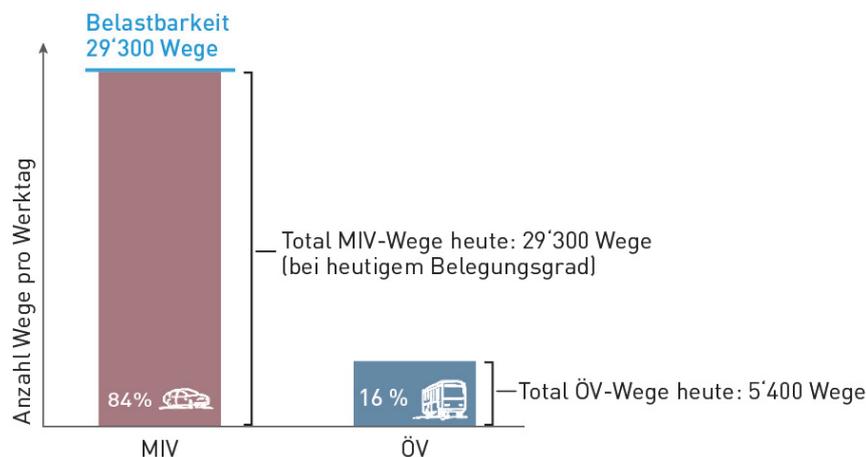


Abbildung 20: Wege MIV und ÖV heute
(Quelle: GVM 2016 Bern. MIV-Modelle: Teletlas ©, Swisstopo. ÖV-Modelle: SBB AG, HAFAS).

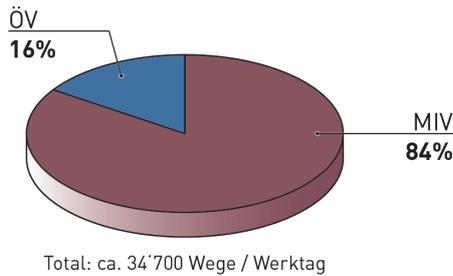


Abbildung 21: Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split heute

(Quelle: GVM 2016 Bern. MIV-Modelle: Teleatlas ©, Swisstopo. ÖV-Modelle: SBB AG, HAFAS).

Anmerkung zum Fuss- und Veloverkehrsanteil: Der Fuss- und Veloverkehrsanteil ist in den Grafiken nicht dargestellt, da ungenügend Daten zum heutigen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden sind. In den Überlegungen der nachfolgenden Kapitel sind jedoch die heutigen Anteile des Fuss- und Veloverkehrs (Szenario 0) und eine Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs (Szenario 1) in den Überlegungen mitberücksichtigt.

4.2 Verkehrsentwicklung 2035: Szenario Referenz (Szenario V0)

4.2.1 Verkehrszuwachs MIV bis 2035

Basierend auf den Prognosen für die Siedlungsentwicklung erfolgte die Abschätzung des zukünftigen MIV-Verkehrsaufkommens für die Entwicklung bis im Jahr 2035. Für das Entwicklungsgebiet AGGLOlac wurden die im Rahmenkonzept Mobilität festgelegte Quantität an Parkfeldern resp. Fahrten berücksichtigt. Für die übrigen Entwicklungen wurde davon ausgegangen, dass die Verkehrsmittelwahl analog heute erfolgt (tendenziell zum MIV). Für die Berechnung der Wege wurden Kennwerte zu den Bewegungen je Einwohner resp. Arbeitsplätze angewendet. Bei der Betrachtung handelt es sich um eine Grössenordnung, welche dem aktuellen Kenntnis- und Erfahrungsstand entspricht.

Darüber hinaus gibt es viele unvorhersehbare resp. schwierig einschätzbare Entwicklungen, wie beispielsweise technologische Veränderungen, die in den Prognosen kaum abgebildet werden können. Für die nachfolgenden Daten, Interpretationen und Aussagen ist dieser Kontext zu berücksichtigen.

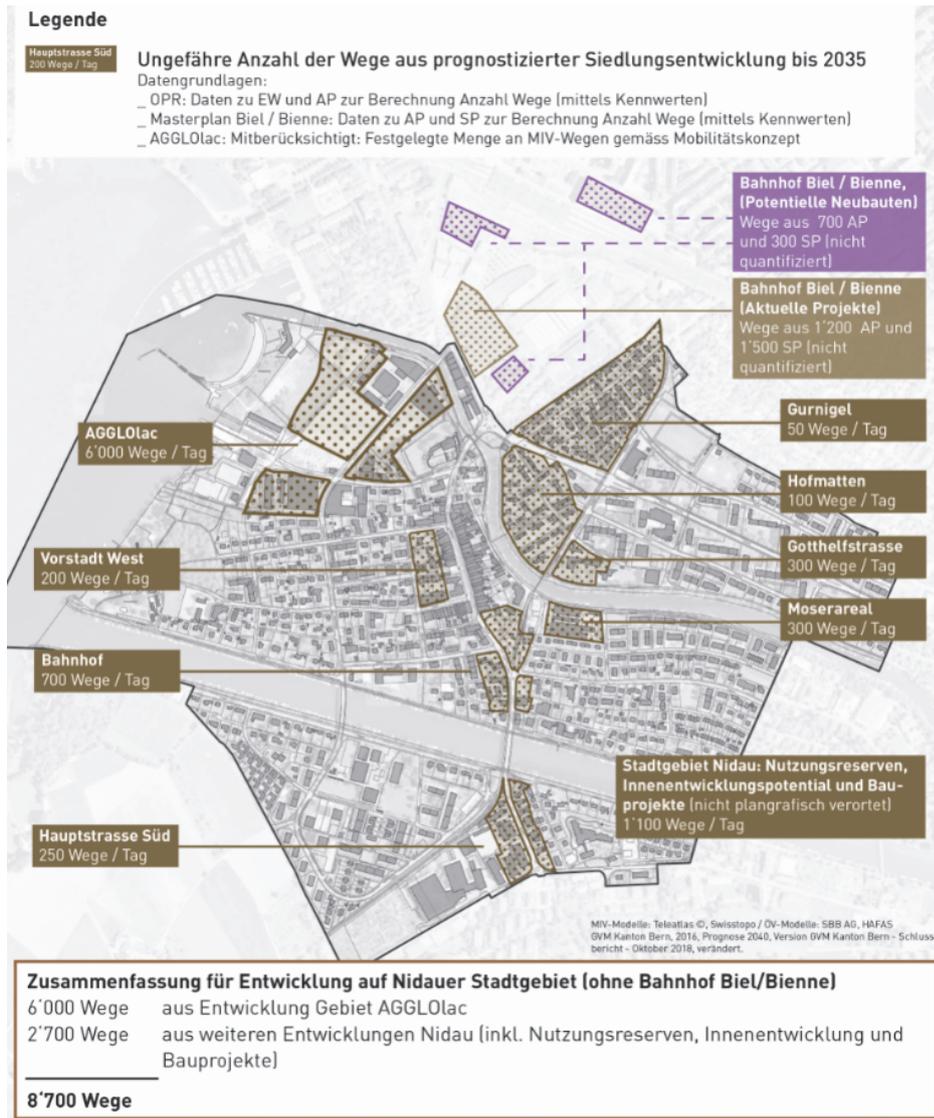


Abbildung 22: Entwicklung Siedlung und Verkehr: Ungefähre Anzahl Wege (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) aus prognostizierter Siedlungsentwicklung bis 2035

Bis 2035 wird beim MIV eine Zunahme von rund 5'000 Wegen (davon 2'800 AGGLOlac und 2'200 weiteren Entwicklungen gemäss OPR) aufgrund der erwarteten Entwicklungen stattfinden und übersteigt somit die Belastbarkeit. Beim ÖV findet eine Zunahme von rund 1'800 Wegen bis 2035 statt.

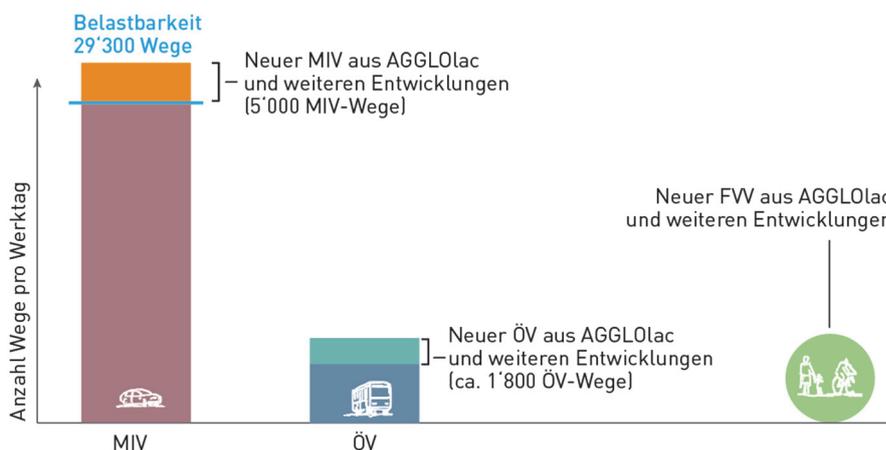


Abbildung 23: Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (Szenario V0)



Der Modal Split verschiebt sich beim Szenario 0 um 1 Prozentpunkt in Richtung ÖV (Steigerung von 16 auf 17%).

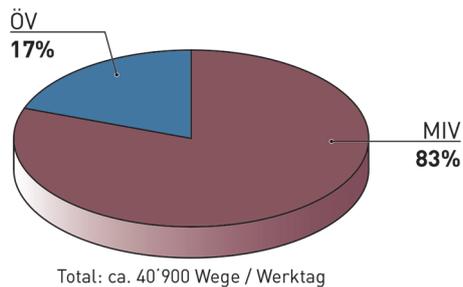


Abbildung 24: Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split (Szenario V0)

4.2.2 Gesamtverkehr 2035

Im Referenzszenario V0 findet beim MIV eine prozentuale Zunahme der Anzahl Wege von rund 17% bis 2035 statt. Beim ÖV wird eine stärkere Zunahme um 33% erwartet, ausgehend von einem tieferen Referenzzustand und unter Einbezug der zukunftsgerichteten Planung AGGLOlac.

Tabelle 3: Entwicklung Gesamtverkehr bis 2035

	Anzahl Wege 2016 (Basis GVM)	Anzahl Wege Entwicklung Verkehr	Anzahl Wege Szenario Referenz (V0)	Entwicklung Verkehr
MIV	29'300	Ca. 5'000	Ca. 34'300	+ 17%
ÖV	5'400	Ca. 1'800	Ca. 7'200	+ 33%

4.2.3 Schlussfolgerung

Die wachsende Verkehrsmenge vom MIV bis 2035 ist für Nidau nicht verträglich und übersteigt die Belastbarkeit.

Das Verkehrsnetz der Stadt Nidau wird in den Spitzenstunden schon heute an der Leistungsgrenze betrieben (vgl. Kap. 2.1). Eine Zunahme des MIV aufgrund der angestrebten Nutzungsentwicklung bis 2035 in Nidau und in den Nachbargemeinden würde bei unverändertem Modal Split beträchtlichen Mehrverkehr erzeugen, der nicht bewältigt werden kann. Es würde zu bedeutenden Verschlechterungen wie Stausituationen, mangelnder Verkehrssicherheit sowie mangelnder Qualität des öffentlichen Raumes kommen.



4.3 Verkehrsentwicklung 2035: Szenario mit Massnahmen (Szenario V1)

4.3.1 Verkehrszuwachs MIV bis 2035

Um die Belastbarkeit einzuhalten soll die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert werden und ein Anteil des bestehenden Verkehrs und des Verkehrs aus Entwicklungen auf flächeneffiziente Verkehrsmittel (ÖV und FVV) gelenkt werden. Der Effekt der aktiven Lenkung und damit die Veränderung von Szenario V0 zu V1 ist folgend dargestellt.

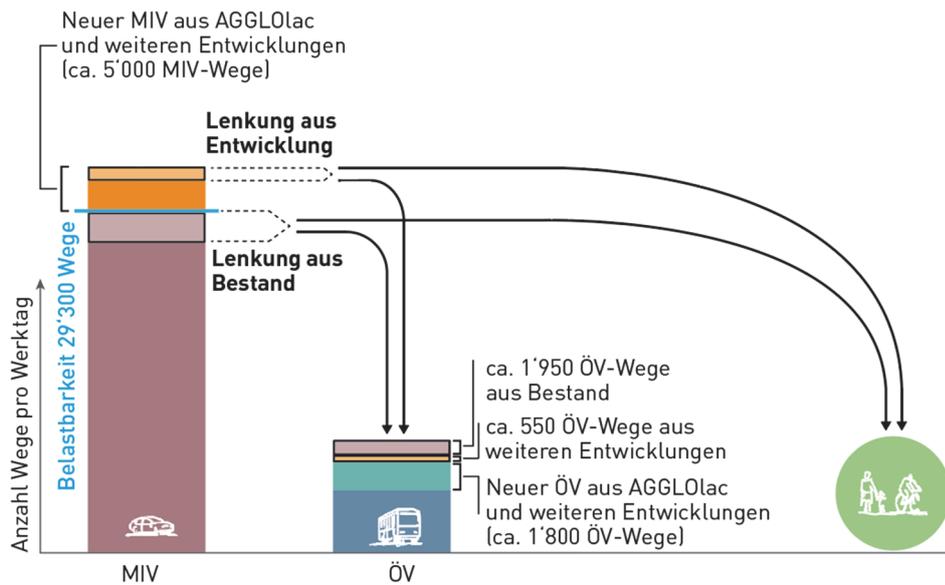


Abbildung 25: Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (von Szenario V0 bis Szenario V1)

Im Szenario mit Massnahmen (V1) wird ca. 25% des Verkehrszuwachses MIV bis 2035 und rund 550 Wege auf den ÖV verlagert. Somit wird die Belastbarkeitsgrenze des MIV nicht überschritten.

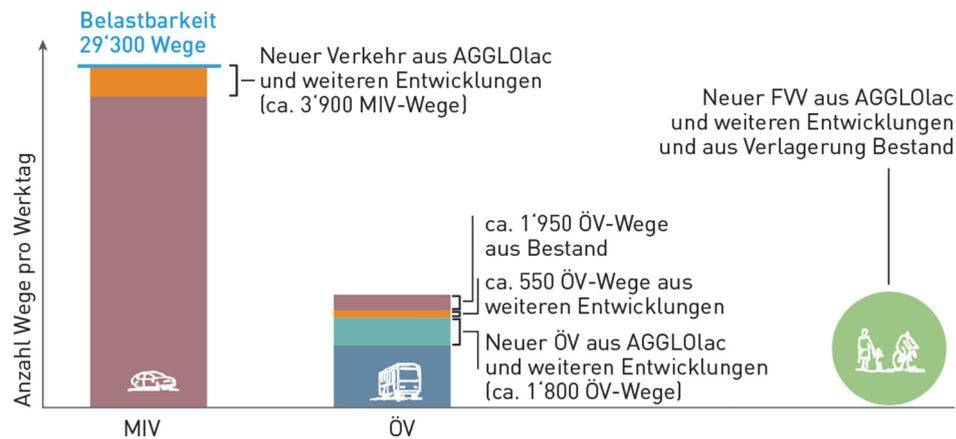


Abbildung 26: Wege MIV und ÖV heute bis 2035 (Szenario V1)

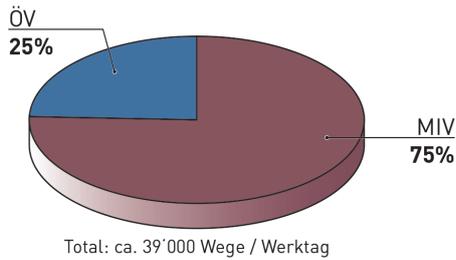


Abbildung 27: Verkehrsverteilung MIV/ÖV, Modal Split

Der Modal Split verschiebt sich beim Szenario 1 um 8 Prozentpunkte in Richtung ÖV (Steigerung von 17 auf 25%). Auch der FVV übernimmt mehr Bewegungen.

4.3.2 Gesamtverkehr 2035

Im Referenzszenario V1 findet beim MIV keine Zunahme statt. Beim ÖV wird eine sehr starke Zunahme um 80% erwartet, ausgehend von einem tieferen Referenzzustand und unter Einbezug des insgesamt zukunftsgerichteten Modal Splits.

Tabelle 4: Entwicklung Gesamtverkehr bis 2035

	Anzahl Wege 2016 (Basis GVM)	Anzahl Wege Entwicklung Verkehr und Verlagerung	Anzahl Wege Szenario Referenz (V1)	Entwicklung Verkehr
MIV	29'300	0	29'300	+/- 0%
ÖV	5'400	Ca. 4'300	Ca. 9'700	+ 80%

4.4 Geplante Massnahmen für Szenario V1

4.4.1 Handlungsbedarf und Handlungsansätze

Die Ergebnisse aus der Berechnung zum Gesamtverkehr 2035 (Szenario Referenz) zeigen, dass Nidau die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zusammen mit den Nachbargemeinden aktiv steuern muss, um die notwendige Qualität des Verkehrsnetzes sicherzustellen. Der Verkehr aus den neuen Nutzungen sollte von Beginn weg zu möglichst hohen Anteilen mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Ebenso sollen aber durch geeignete Massnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung auch Verlagerungen von MIV-Fahrten aus bestehenden Nutzungen erreicht werden. Die Ziele zur Verlagerung der Mobilität in Richtung Fuss- und Veloverkehr sind auch auf die Nidauer Ziele zum Volksentscheid «2000-Watt» und der Energiestadt ausgerichtet.

Es werden folgende Handlungsansätze festgelegt:

Reserven schaffen im Strassennetz

Das Strassennetz in Nidau gelangt in den Spitzenstunden bereits heute an seine Belastbarkeitsgrenzen, und zwar nicht nur bezogen auf die technische Leistungsfähigkeit der Strasse für den MIV, sondern auch in Bezug auf die Gewährleistung eines fahrplangerechten ÖV-Betriebs, die Anforderungen des



Fuss- und Veloverkehrs, die Luft- und Lärmemissionen sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Mit der weiteren Entwicklung Nidaus, sowohl im Bereich der Innenentwicklung, als auch in grossen Entwicklungsgebieten, werden zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse entstehen, zu einem gewissen Anteil auch in Form von MIV-Fahrten. Um dies abwickeln zu können, sind somit neue Reserven zu schaffen.

Kapazitätsausbauten in Nidau (zusätzliche Spuren, Lichtsignalanlagen etc.) sind aber ortsbaulich nicht verträglich, nicht mit den Funktionen eines lebendigen Zentrums vereinbar und mit den bestehenden Platzverhältnissen in den gebauten Strukturen auch nicht machbar.

Massnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung

Die weiterwachsende Mobilitätsnachfrage wird mit geeigneten, zusammenwirkenden Massnahmen so gelenkt, dass die resultierende Verkehrsentwicklung siedlungsvertraglich abgewickelt werden kann. Der Stellenwert des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wird erhöht. Das System des MIV wird im bestehenden Raum optimiert, insbesondere profitiert der MIV von der Entwicklung der übrigen Verkehrsmittel.

Mit diesem Massnahmenpaket werden die Voraussetzungen für die geplanten Gebiets- und Stadtentwicklungen geschaffen.

Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastung sicherstellen

Die öffentlichen Räume haben vielfältige Anforderungen zu erfüllen. Sie sollen einerseits den Verkehr durchleiten, die Verkehrssicherheit gewährleisten, dem Velo- und Fussverkehr genügend Raum bieten und zur Lebensqualität beitragen.

Insbesondere im Zentrum fokussieren und konzentrieren sich viele Nutzungsanforderungen. Nebst den bereits genannten Anforderungen kommen noch erweiterte Nutzungsansprüche wie Einkauf, Gastronomie und Parkierung hinzu. Der Verkehr soll so gestaltet werden, dass er mit den weiteren Nutzungsanforderungen an die öffentlichen Räume verträglich ist.

Um die Handlungsansätze anzustreben sind folgende Massnahmen zentral:

- Optimierung und Ausbau des ÖV-Angebots und der ÖV-Infrastruktur (inkl. neuer Bahninfrastruktur Nidau Bahnhof und Nidau Beunden)
- Optimierung und Ausbau der Veloinfrastruktur inkl. Veloabstellanlagen (unter Berücksichtigung des zunehmenden E-Bike-Anteils)
- Optimierung und Ausbau der Fussverkehrsinfrastruktur (unter Berücksichtigung einer möglichst hindernisfreien Gestaltung)
- Erhöhung der Schulwegsicherheit zur Reduktion der Elterntaxis (zu Fuss und – für die älteren Schüler – mit dem Velo)
- Reduzierte Anzahl Parkfelder bei Nutzungsentwicklungen in Abhängigkeit des ÖV-Angebots
- Ausbau / Intensivierung der Parkierungsbewirtschaftung bei öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen, öffentlichen Institutionen / Verwaltung, Mobilitätsberatung für Bevölkerung



4.5 Regionale Entwicklung

Nidau ist puncto Mobilität / Verkehr stark mit der Region und vor allem mit der Stadt Biel vernetzt. Entwicklungen in Biel und in der übrigen Region beeinflussen je nach Lage, Art und Ausmass mehr oder weniger direkt das Verkehrsgeschehen in Nidau. Und vor allem die Schwerpunktentwicklung AGGLOlac auf Stadtgebiet Nidau beeinflusst ihrerseits das regionale Netz. Durch diese enge Verflechtung ist die regionale Koordination wichtig. Diese erfolgt bereits intensiv, u.a. direkt zwischen Biel und Nidau, mit dem Kanton sowie auf Ebene see-land.biel/bienne. Entsprechend bestehen verschiedene übergeordnete Planungen wie das Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, der Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen, sowie das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

Aufgrund der Netzzusammenhänge sind zudem vor allem mit den direkten Nachbargemeinden Biel, Ipsach und Port die Koordination an den Schnittstellen wie in den Bereichen Gurnigelstrasse / Mühlefeld, Hauptstrasse Ipsach und Allmendstrasse Port wichtig.

Mit dem GVK und auch mit dem Rahmenkonzept Mobilität AGGLOlac leistet Nidau einen wichtigen Beitrag an die regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr, auch als Entsprechung zur aktuellen Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel.

4.6 Bedeutung des Technologiewandels

4.6.1 Selbstfahrende Fahrzeuge, alternative Antriebsformen, Car-Sharing und Digitalisierung

Die in den Kapiteln 4.1 bis 4.4 dargelegten Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen beruhen auf dem heutigen Wissensstand. Bezüglich künftiger Technologien im Bereich der Mobilität und ihrer Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen bestehen jedoch verschiedenste Unsicherheiten.

Unter anderem steht die Entwicklung von fahrerlosen Fahrzeugen im Fokus, welche das Verkehrsaufkommen beeinflussen könnten. Diese Thematik wurde im Bericht «Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen» (Dez. 2016) durch das Bundesamt für Strassen ASTRA untersucht. Gemäss diesem Bericht sind noch keine verlässlichen Einschätzungen zu den Auswirkungen fahrerloser Fahrzeuge auf das Verkehrsaufkommen, die zukünftige Verkehrsinfrastruktur, den öffentlichen Verkehr, die Umwelt sowie die Stadt- und Raumplanung möglich. Sie hängen stark davon ab, wie die Gesellschaft, die Wirtschaft und die öffentliche Hand mit den neuen, technologischen Möglichkeiten umgehen. Es werden sowohl Chancen als auch Risiken aufgezeigt. So können beispielsweise selbstfahrende Fahrzeuge den öffentlichen Verkehr ergänzen – z. B. auf der «ersten und letzten Meile» oder im ländlichen Raum –, aber auch teilweise ersetzen. Es wird erwartet, dass die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr zunehmend verwischt werden. Leerfahrten von selbstfahrenden Fahrzeugen könnten die Kapazitätsprobleme auf den Strassen weiter verschärfen. Mit der Kombination automatisierter Fahrzeuge und weiterer Aspekte der digitalen Welt könnten aber CarSharing und «Sammeltaxis» an Bedeutung gewinnen (sofern die Bereitschaft der Nutzenden hierzu besteht und das Privatfahrzeug als Statussymbol und die Privatsphäre beim Autofahren an Bedeutung verlieren). Diese Entwicklung würde dazu beitragen, dass die Auslastung der Fahrzeuge

zunimmt und die Strassen wiederum entlastet werden. Dadurch würde auch, vor allem in den Städten, der Parkplatzbedarf abnehmen.



Abbildung 28: Das selbstfahrende Auto (Sinnbild).

(Quelle: Netzwoche, Christoph Grau. Die Vorboten einer Mobilitätsrevolution. 22.03.2017)

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen der Automobilindustrie ist davon auszugehen, dass zudem der Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb ab Batterie oder mit Brennstoffzellen, mit Hybrid- oder Gasantrieb künftig zunehmen wird. Diese alternativ angetriebenen Motorfahrzeuge wirken sich auf die Lärm- und Abgasemissionen vor Ort aus. Leise und saubere Fahrzeuge verbessern die Lebensqualität entlang der Verkehrsachsen erheblich. In Bezug auf die Kapazität des Verkehrsnetzes ist die Art des Antriebs jedoch nicht relevant. Sofern die Zahl der Fahrzeuge nicht abnimmt, werden die Strassen auch mit Elektro- oder Gasfahrzeugen gleich stark belastet sein.

Es ist noch unklar, wann und wie der technische Wandel sich tatsächlich gestalten wird. Allenfalls haben auch weitere Entwicklungen, welche sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abzeichnen, einen Einfluss auf das künftige Verkehrsaufkommen. Kommen neue Technologien zur Umsetzung, sind deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen laufend zu prüfen und die Abschätzungen und Schlussfolgerungen des vorliegenden Gesamtverkehrskonzepts sind ggf. zu aktualisieren und zu modifizieren.

4.6.2 Spezialthema fahrzeugähnliche Geräte und E-Trottinets

FäGs, elektrobetriebene fäGs und weitere elektronisch angetriebene Trendfahrzeuge sind aktuell stark im Wandel, es kommen laufend neue Produkte auf den Markt. Die Thematik ist einer dynamischen Entwicklung unterworfen, die zuständigen Stellen prüfen regelmässig Anpassungen der geltenden Rechtslage. Generell können alle diese Fahrzeuge einen Beitrag zur Erhöhung der Fuss- und Veloverkehrsanteile leisten, wobei jedoch das Sicherstellen der Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung ist. Folgend ist die aktuell geltende Rechtslage beschrieben.

Fahrzeugähnliche Geräte

«Als fahrzeugähnliche Geräte (fäG) werden alle mit Rädern oder Rollen ausgestatteten Fortbewegungsmittel bezeichnet, die ausschliesslich durch eigene Körperkraft angetrieben werden (Art. 1 Abs. 10 der Verkehrsregelverordnung). Dazu gehören insbesondere Trottinette, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Einräder, Kinderräder» (Quelle: <https://www.bfu.ch>). Diese Fahrzeuge dürfen Radstreifen ebenso benutzen wie Trottoirs. Dabei gelten für fäGs auf den Trottoirs die gleichen Regeln wie für den Fussverkehr. U.a. ist



vorgeschrieben, dass das Verhalten den Verhältnissen angepasst sein muss und den Fussgänger- /innen der Vortritt zu gewähren ist.

Elektro-Stehroller, Elektro-Trottinetts und Elektro-Rikschas

Im Februar 2019 hat das ASTRA für mehrere Fahrzeugtypen die Zulassung definiert, wonach Elektro-Trottinetts, Elektro-Stehroller und Elektro-Rikschas verkehrsrechtlich i.d.R. als Fahrrad gelten und sich demnach auch so zu verhalten haben (Quelle: Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Motorfahrzeugen, langsamen E-Bikes, E-Trottinetten und Elektro-Rikschas, Stand 1. Februar 2019).

Weitere elektrisch angetriebene Trendfahrzeuge

Weitere Fahrzeuge wie Solowheels, Smartwheels und Elektro Skateboards sind aufgrund fehlender Typengenehmigung und fehlenden technischen Anforderungen im öffentlichen Raum derzeit nicht zugelassen.



5. Übergeordnete Strategien

Das GVK Nidau orientiert sich an übergeordneten Strategien. Folgender Auszug zeigt die wegweisenden übergeordneten Strategien (Agglomeration und Kanton):

- Abstimmen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrsnetzes
- Sicherstellen der Mobilität: Erhöhung der Anteile ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr
- Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV; Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Nachhaltige Entlastung des Strassennetzes im Agglomerationskern durch die A5 Umfahrung Biel und die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM
- Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität; Das Mobilitätssystem verträglich ausgestalten
- Die Verkehrssicherheit wird durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten /-häufungen verbessert

6. Teilkonzepte

Im Rahmen des GVK wurden vier spezifische verkehrliche Fragestellungen in Nidau jeweils in einem Teilkonzept vertieft betrachtet. Die Teilkonzepte sind in diesem Kapitel dargelegt, die zentralen Erkenntnisse daraus sind Bestandteil der Zielbilder 2035 (siehe Kap. 7).

6.1 Hauptstrasse Nord / Stedtli

6.1.1 Stadträumliche Entwicklung Stedtli Nidau

Nidau entwickelte sich im 14. Jh. vom Burgort zur Kleinstadt. Bis im Jahr 1870 beschränkte sich die Bebauung auf Stedtli und Schloss. Erst die Juragewässerkorrektur mit dem Bau des Nidau-Büren-Kanals führte zur Trockenlegung des Umlands und in der Folge zur Siedlungsentwicklung. Im 20. Jh. - mit der Eröffnung der Pferdebahn und der Schmalspurbahn zwischen Nidau und Ins - entwickelte sich das Landstädtchen Nidau mit seinen markant langen Häuserzeilen zum Agglomerationsort und zu einem Wohn- und Einkaufsort der Arbeitenden der Uhren- und Eisenbahnindustrie. Mit der Industrialisierung kam auch die Motorisierung und der öffentliche Raum im Stedtli wurde zunehmend vom Autoverkehr in Anspruch genommen.



Abbildung 29: Historische Bilder Nidau und Siegfriedkarte Nidau (ca. 1900)
(Quellen: Bürgergemeinde-Nidau.dad.ch; satus.nidau.ch)

6.1.2 Verkehrssituation

Die Stedtli-Durchfahrt ist mit rund 16'000 Fahrten DWV und entsprechenden Immissionen stark belastet. Dadurch und durch die präsenste Parkierung wirkt der Zentrumsraum sehr verkehrsorientiert.

Dem Fussverkehr stehen mehrheitlich nur schmale Seitenbereiche zur Verfügung. Die Aufenthaltsqualität und auch die nur punktuellen Querungsmöglichkeiten entsprechen nicht einem zeitgemässen, attraktiven Stadtzentrum.

Auch für den Veloverkehr, «im Sandwich» zwischen Längsparkierung und dichtem Motorfahrzeugverkehr und ohne geschützte Querungs- und

Abbiegebereiche, ist die Situation problematisch. Zudem fehlen ausreichende und attraktive Abstellmöglichkeiten.

Die Situation für die Anlieferung ist ebenfalls kritisch und führt vor allem auch zu Beeinträchtigungen und teilweise zu Gefährdungen des Fuss- und Veloverkehrs.

Das Zentrum steht wie andere kleinstädtische Zentren auch unter dem Druck des Internethandels und dezentraler Einkaufszentren. Seit dem Jahr 2000 haben sich mehrere Detailhandelsangebote aus dem Stedtli zurückgezogen, die Gastronomie wurde tendenziell ausgebaut. Das Angebot an Aussensitzplätzen der Gastronomie ist zu gering (Quelle: Strategie gegen das «Lädelisterbergen» in der Altstadt von Nidau; InterUrban AG).

6.1.3 Handlungsbedarf: Entwicklung Stedtli

Ein belebtes, gut erreichbares, vielfältig nutzbares und wirtschaftlich funktionierendes Stedtli ist ein zentraler Baustein für die angestrebte Innenentwicklung von Nidau, für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität, für die Attraktivität gegenüber dem Internet-Handel und zur Stärkung der Ortsidentität.

Die vom Kanton vorgesehenen Sofortmassnahmen mit Tempo-30 stellen einen ersten Schritt in eine gute Richtung dar.

Es besteht ein deutlicher Handlungsbedarf, die Gestaltung des Zentrums auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse optimal auszurichten. Dabei ist über die Sofortmassnahmen hinaus die Attraktivität und Erreichbarkeit des Stedtli gesamthaft zu verbessern.

6.1.4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kanton

Der Kanton Bern hat ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Umgestaltung der Hauptstrasse Nord / Stedtli im Abschnitt Brücke Zihlkanal bis Knettnauweg erarbeitet. Dieses beinhaltet die Umgestaltung des Strassenraums mit einer Fahrbahn von 6.60 m Breite ohne Mittelbereich, zugunsten breiterer Seitenbereiche. Die Parkierung wird in den Seitenbereichen angeordnet. Im Stedtli ist Tempo-30 vorgesehen.

Die öffentliche Mitwirkung ergab viele kritische Rückmeldungen. Mit der Einführung der Sofortmassnahmen im Zusammenhang mit der Sperrung der Wehrbrücke Port für den Schwerverkehr wurde das BGK zurückgestellt.



Abbildung 30: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli, Stand 23.01.2017.

Die Lösung stellt einen Kompromiss zwischen konkurrierenden Randbedingungen dar. Aus fachlicher Sicht beurteilen die Fachplaner des GVK Nidau folgende Aspekte des BGK als kritisch:

- Die Querbarkeit für den Fussverkehr und auch für den Veloverkehr bei einer Verkehrsbelastung von 16'000 MFZ / Tag und einer zweistreifen Strasse ohne Mehrzweckstreifen / Mittelinseln stellt trotz Tempo-30 ein ungenügendes Angebot dar und ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch. Die Trennwirkung bleibt hoch und es besteht das Risiko, dass sich die «Sanierung» als kontraproduktiv erweist.
- Die Führung des Veloverkehrs im Gemischtverkehr bei einer Verkehrsbelastung von 16'000 MFZ / Tag stellt ein Defizit im Velo-Angebot dar. Das Velo ist unter Druck - ein deutlicher Kompromiss, der jedoch unter Berücksichtigung der vielen Anforderungen an den engen Zentrumsraum plausibel scheint. Die gewählte Fahrbahnbreite von 6.60 m ist jedoch äusserst ungünstig, da kritische Velo-Überholmanöver zu erwarten sind und damit die Velo-Verträglichkeit nicht gegeben ist. Gemäss der SVI-Forschungsarbeit 1999 / 135 (41 / 99) sind Fahrbahnbreiten im Bereich zwischen 6.00 bis 7.00 m unbedingt zu vermeiden.

6.1.5 Konzeptidee zum GVK Hauptstrasse Nord / Stedtli

Im Rahmen des GVK Nidau wurde eine Konzeptidee zur Ausgestaltung der Hauptstrasse im Stedtli entwickelt. Dies basiert auf folgenden Elementen:

- Mittiger Mehrzweckstreifen zur verbesserten Querbarkeit für den Fussverkehr und als Querungs- und Abbiegehilfe für den Veloverkehr
- Durchgehender seitlicher Längsbereich als «Band» für Aussensitzplätze Gastronomie, Längsparkfelder und Infrastrukturen (bspw. Velo-abstellplätze)
- Grundsätzliche Stossrichtung: Grundangebot an Kurzzeit-Parkfeldern (30 min), mit erhöhter Verfügbarkeit und besserer Ausrichtung auf den Kundenverkehr des lokalen Gewerbes. Ergänzende Parkierungsmöglichkeiten mit längerer Parkierdauer sind in Zentrumsnähe zu schaffen.

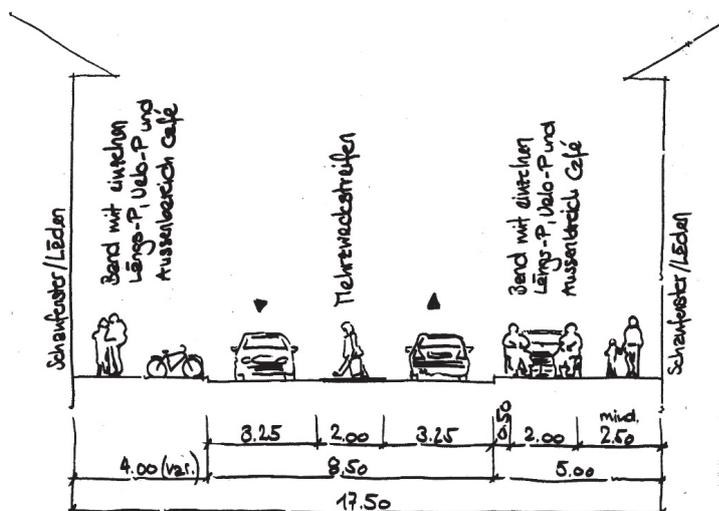


Abbildung 31: Konzeptidee Hauptstrasse Nord / Stedtli, Skizze Querschnitt

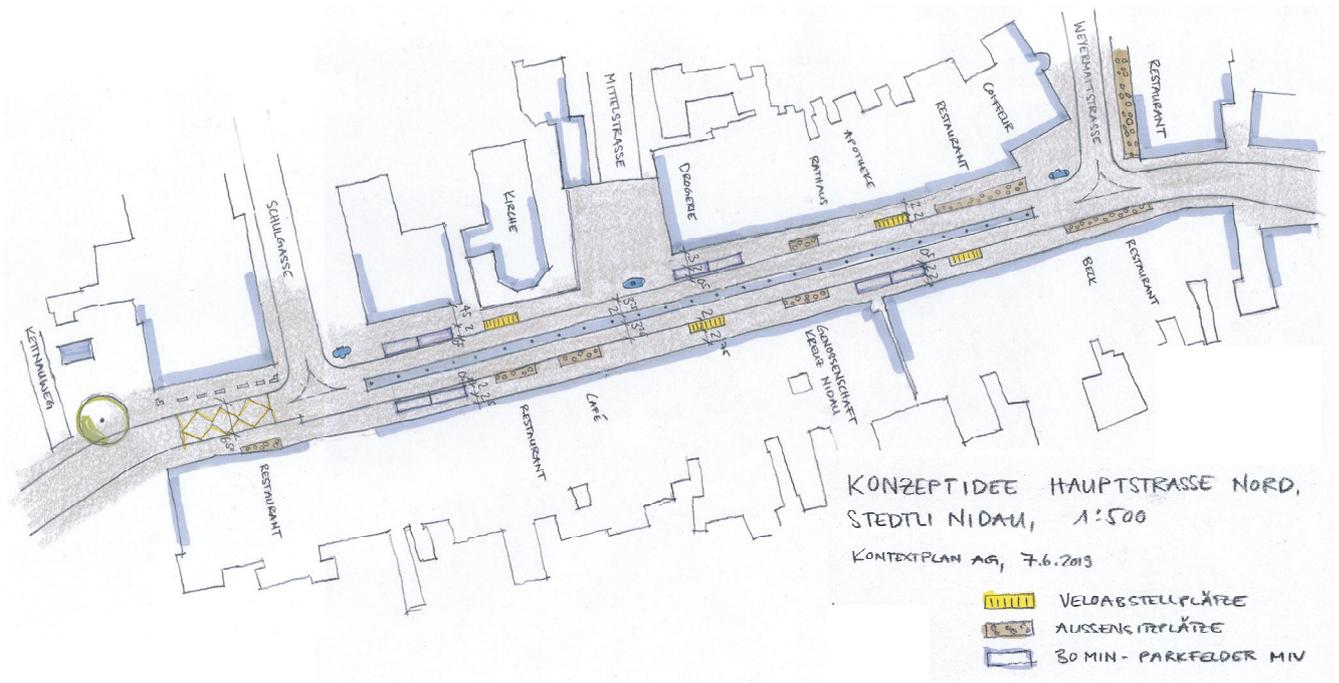


Abbildung 32: Konzeptidee Hauptstrasse Nord / Stedtli, Skizze Situation (vgl. auch Anhang 6: Konzeptidee zum GVK Hauptstrasse Nord / Stedtli)

Hinweis zur Lage der Bushaltestellen: Die Lage der Bushaltestelle ist im Rahmen des BGKs unter Einbezug der ÖV-Betreibenden sorgfältig zu planen. Wie im Zielbild ÖV vorgesehen, ist eine Bushaltestelle direkt beim Bahnhof Nidau mit optimaler Umsteigemöglichkeit anzustreben.

Der Konzeptidee zur Umgestaltung Hauptstrasse Nord / Stedtli (vgl. auch Anhang 6) ist bei der weitergehenden Konkretisierung des BGK miteinzubeziehen und vertieft zu prüfen.

6.1.6 Entwicklungsziel 2035

Die Stadt Nidau wünscht über die Sofortmassnahmen hinaus, die Verbesserung der Attraktivität und Erreichbarkeit des Stedtli. Das Stedtli ist auf die aktuellen Anforderungen bestmöglich auszurichten. Dabei strebt die Stadt Nidau folgendes Vorgehen an:

- Koordinierter Prozess unter Einbezug der Nutzenden und Gewerbetreibenden die Stossrichtungen zur Zentrumsentwicklung und ein Lösungsansatz zu Betrieb und Gestaltung zu entwickeln und festzulegen.
- Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept ist hinsichtlich der defizitären Aspekte (vgl. Kap. 6.1.4) zu überarbeiten.
- Die Stadt Nidau setzt sich im Austausch mit dem Kanton für diese Ziele ein.



Entwicklungsziel Zentrum

■ ■ ■ Hauptachse mit Zentrumsfunktion:

Gestaltung und Betrieb sind auf die Zentrumsfunktion dieses öffentlichen Raums abgestimmt, d.h.:

- Der öffentliche Raum funktioniert im Dialog mit dem Detailhandel und leistet einen Beitrag zu einer guten Ausgangslage für das Gewerbe.
- Die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist gut und damit die Vernetzung der beiden Seiten gewährleistet.
- Die Verträglichkeit für den Veloverkehr ist gewährleistet.
- Ein möglichst stetiger Verkehrsfluss und die Fahrplanstabilität für Linienbusse ist gewährleistet.
- Die Verkehrslösung ist auf Geschwindigkeit 30 ausgelegt.

Orientierend: Inhalte städtebauliches Leitbild

- Altstadt lebendig erhalten
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet
- Öffentliche Räume von hoher Bedeutung: Hier ist eine hohe Raumqualität wichtig

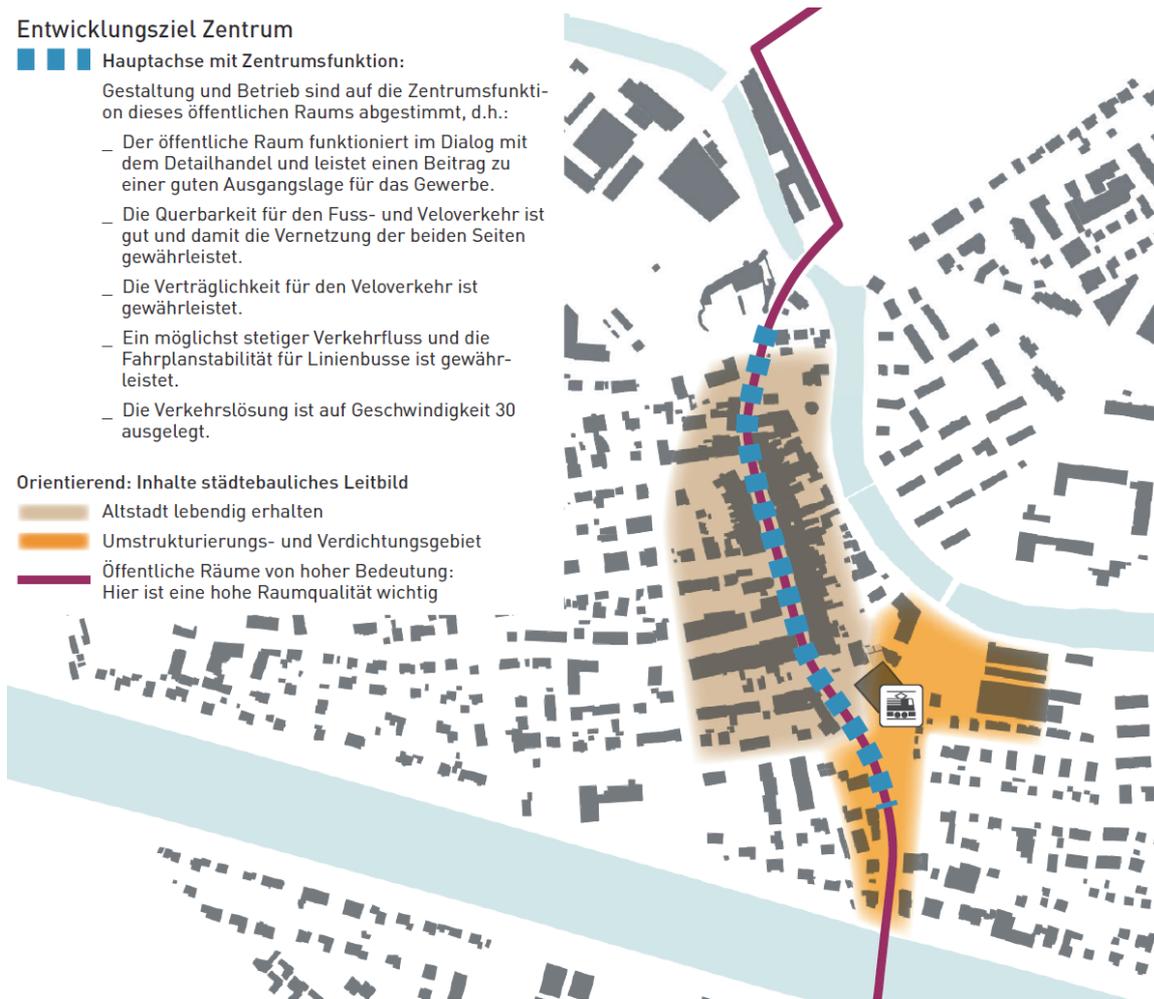


Abbildung 33: Entwicklungsziel Zentrum



6.2 Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier

6.2.1 Ausgangslage

Funktion der Quartiere Nidau West und Beunden im Netz

Der Stadtteil Nidau West besteht aus dem bisherigen Wohnquartier und dem Entwicklungsgebiet AGGLOlac. Südlich dazu liegt das Beundenquartier. Die Dr. Schneider-Strasse stellt die zentrale Erschliessungsachse dieser drei Quartiere dar. Gemäss GVM ist dieses Gebiet verkehrlich zu 80% in Richtung Biel / Bernstrasse und zu 20% in Richtung Süden (Ipsach/Port) orientiert. Der Quartierverkehr konzentriert sich auf der Dr. Schneider-Strasse und mehreren Querachsen zwischen der Dr. Schneider-Strasse und der Hauptstrasse. **Gleichzeitig** stellt die Dr. Schneider-Strasse eine Parallelachse zur Hauptstrasse dar. Die Achse Dr. Schneider-Strasse – Balainenweg bietet sich als Umfahrungsroute zum in Hauptverkehrszeiten überlasteten Guido-Müller-Platz an.

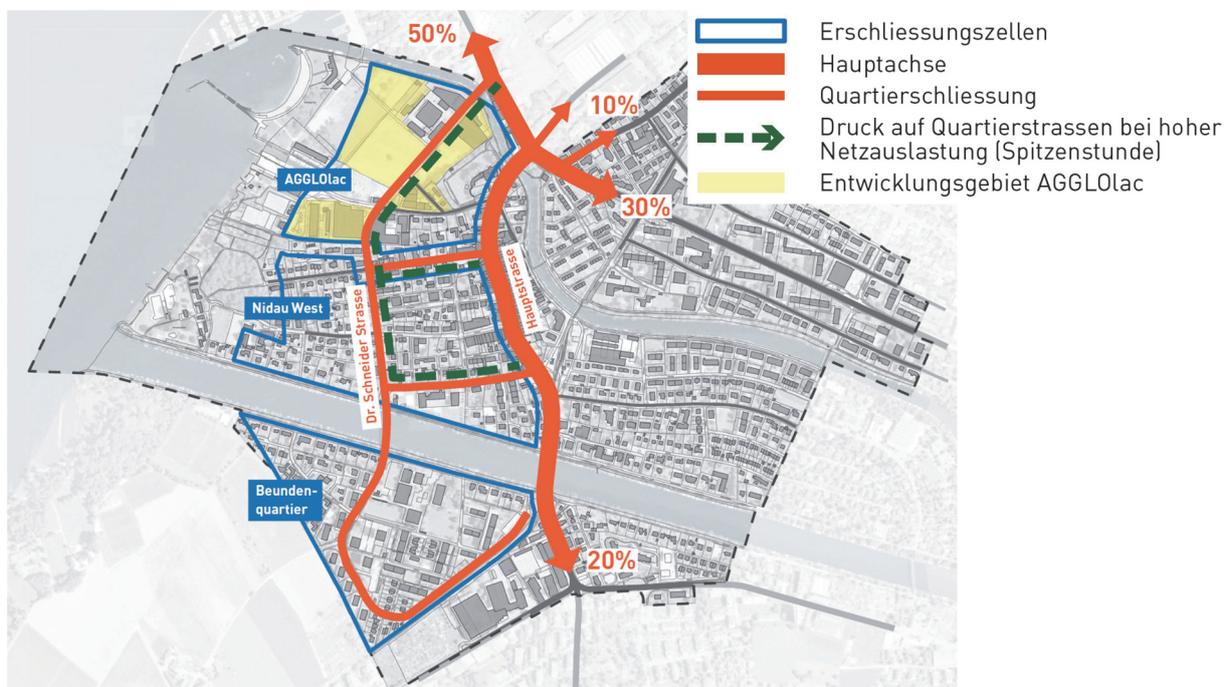


Abbildung 34: Ausgangslage mit Erschliessungszellen und Verkehrsdruck



Ausweichverkehr im Quartier

Die aktuelle Stichprobenerhebung zeigt, dass auf dem Balainenweg in der Abendspitzenstunde rund 45% des gesamten Verkehrs im Querschnitt Ausweichverkehr ist. Auf der Dr. Schneider Strasse beträgt der Anteil des Ausweichverkehrs 36%, wobei vom Verkehr in Richtung Süden 45% Ausweichverkehr ist. Diese Anteile sind markant.

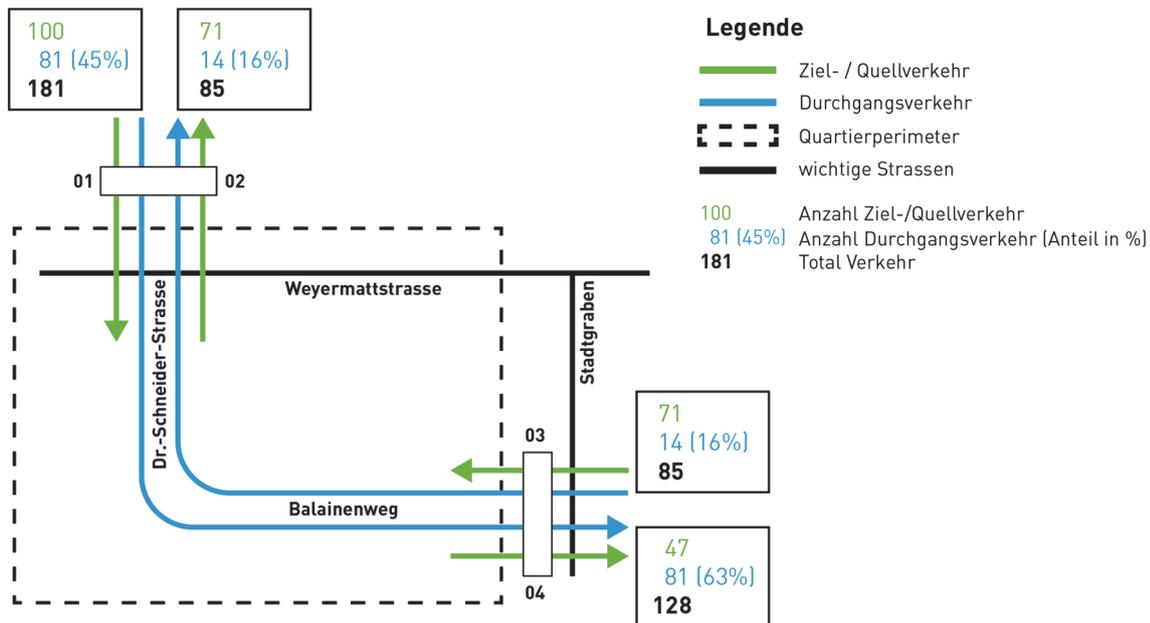


Abbildung 35: Ergebnis Kordonenerhebung Dr. Schneider-Strasse / Balainenweg, Abendspitze werktags 17 – 18 Uhr, September 2019

Nutzungsanforderungen Dr. Schneider Strasse

Die Dr. Schneider-Strasse ist eine Quartierstrasse, welche stark von den gewachsenen, räumlichen Strukturen geprägt ist: Gartenmauern und Gartenzähne, grüne Vorgärten, hohe Hecken, einzelne Bäume, die in den Strassenraum ragen. Diese Strukturen sind zu erhalten.

Gleichzeitig bestehen an den Strassenraum verschiedene Nutzungsanforderungen:

- **Quartierschliessung für alle Verkehrsmittel**
- **Bewegen, Aufhalten und Begegnen, zu Fuss und mit dem Velo, inkl. Schulwege**
- **Veloverkehr:** Die Dr. Schneider Strasse ist bereits heute eine wichtige Veloverkehrsverbindung auch überörtlich. Das GVK (Zielbild Velo) sieht vor, vom Bahnhof Biel/Bienne über die Dr. Schneider Strasse und bis nach Ipsach eine Vorrangroute Velo zu realisieren. Diese Idee wird auch in der Region aktuell diskutiert. Die Standards für Vorrangrouten Velo sind einzuhalten. Nur mit dem entsprechenden Angebot kann die Nachfrage geschaffen werden.
- **Fahrplangerechter Linien-Busbetrieb:** Voraussichtlich Ende 2020 wird auf der Dr. Schneider Strasse die Buslinie 3 inkl. der neuen Haltestellen in Betrieb genommen. Der fahrplangerechte Buslinien-Betrieb muss sichergestellt werden.



Abbildung 36: Foto Dr. Schneider-Strasse IST



- **Alternativroute zur Hauptstrasse in Ausnahmesituationen:** Darüber hinaus ist der funktionale Anspruch, wonach die Achse Dr. Schneider-Strasse / Balainenweg zeitweise als Alternativroute zum gesperrten Stedtli funktionieren können muss, weiterhin zu gewährleisten.

6.2.2 Handlungsbedarf: Sicherstellung Belastbarkeiten

Die Belastbarkeit definiert, wie viel Verkehr unter Einbezug der technischen Anforderungen (Leistungsfähigkeit) und der Nutzungsanforderungen verträglich ist (vgl. auch Erläuterung Kap. 2.2 Belastbarkeit Strassennetz). Folgend ist die Belastbarkeit auf der Dr. Schneider – Strasse hergeleitet.

Für den südlichen Abschnitt der Dr. Schneider-Strasse gilt eine Belastbarkeit von 3'000 Fahrten / Tag, entsprechend der Funktion als Vorrangroute Velo (vgl. auch Abbildung 37). Dabei wird davon ausgegangen, dass unter den gegebenen Raumverhältnissen eine Velo-Führung im Gemischtverkehr erfolgen wird. Um die Belastbarkeit einzuhalten ist eine Lenkung auf FVV und ÖV erforderlich, wozu auch die Massnahmen «neue Buslinie 3» und Vorrangroute Velo beitragen.

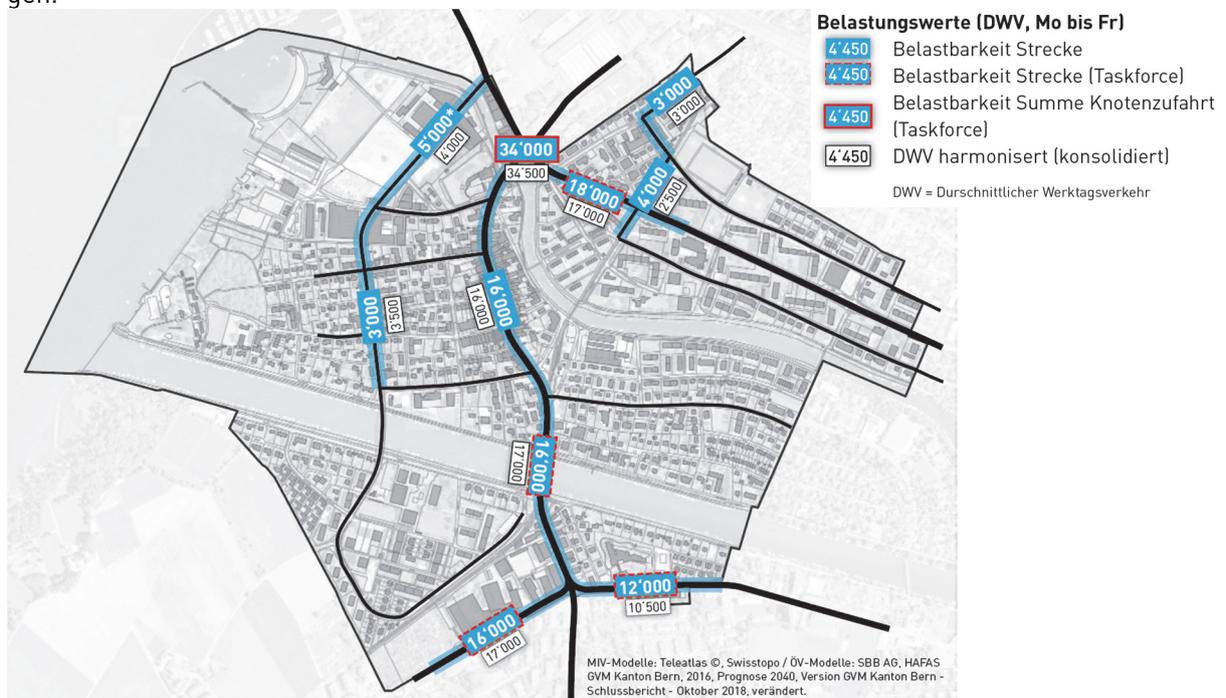


Abbildung 37: Belastbarkeiten (DWW, Mo bis Fr),
[* Spezialesituation Dr. Schneider-Strasse Nord, siehe Erläuterung unten]

Auch über den nördlichen Abschnitt der Dr. Schneider Strasse soll die Vorrangroute Velo geführt werden. Gleichzeitig erfolgt da auch die Erschliessung von AGGLOlac. Die Belastbarkeit wird in diesem Abschnitt für den Zielzustand 2035 auf 5'000 DWW festgelegt (siehe auch Abbildung 37). Dabei wird davon ausgegangen, dass auch im Kontext mit den weiteren Entwicklungen in Nidau die erforderliche Substitution im Bestands-Verkehr insbesondere auch in Nidau West erfolgen wird (durch Lenkung auf FVV und ÖV, bspw. neue Buslinie).



Darüber hinaus bringt die geplante Vorrangroute Velo im Strassenraum der Dr. Schneider-Strasse Anforderungen an die Veloinfrastruktur mit sich, welche die Belastbarkeit beeinflussen. Gemäss SVI-Forschungsarbeit (SVI 2014/006, Nr. 1601) und aktuellem Bearbeitungsstand der kantonalen Standards sind folgende Führungsarten denkbar:

- Bei < 2'500 resp. 3'000 MIV-Fahrten / Tag: Führung als Velostrasse* bei Geschwindigkeit 30 im Mischverkehr
- Bei höherer Verkehrsbelastung: Separierte Führungsform: Radstreifen, Radweg, Busstreifen mit Velozulassung, Busstreifen und Radstreifen

Im Kontext mit der Einführung der Veloschnellroute ist die Querschnittsgestaltung, die Velo-Führungsform und die Belastbarkeit basierend auf den dann geltenden kantonalen Standards und unter Einbezug der verkehrlichen Regelungen in Nidau West zu detaillieren.

Um den neuen Verkehr aus der Siedlungsentwicklung (vgl. auch Kap. 3) bei bereits heute ausgelastetem Netz zu ermöglichen, sollen zukünftig mehr Wege mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden (vgl. auch Kap. 4). Gerade auf der Dr. Schneider-Strasse schaffen die künftige Buslinie 3 und die geplante Vorrangroute Velo gute Voraussetzungen für eine wirksame Umlagerung zugunsten ÖV und Veloverkehr und damit für die Gewährleistung der angestrebten Belastbarkeiten.

**Velostrasse: In einem aktuellem Pilotversuch wurden in der Schweiz Velostrassen getestet. Dabei wurde auf den Velostrassen der Veloverkehr gegenüber den einmündenden Quartierstrassen vortrittsberechtigt, wodurch Velofahrenden eine zügige und sichere Fahrt ermöglicht wird. Weitere Rechte oder Pflichten waren mit dem neuen Signal «Velostrasse» nicht verbunden, dessen Einführung das ASTRA aktuell prüft. (Quelle: Faktenblatt Velostrassen («Fahrradstrassen»); Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten).*

6.2.3 Handlungsbedarf: Unterbindung quartierfremder Fluchtverkehr

Der in der Stichprobenerhebung dargelegte Ausweichverkehr auf der Achse Dr. Schneider-Strasse – Balainenweg belastet das Quartier Nidau West. Zudem soll das Entwicklungsgebiet AGGLOlac für den MIV ausschliesslich ab der Aarbergstrasse über die Dr. Schneider-Strasse sowie über die Schlosstrasse erschlossen werden. Das Quartier Nidau West soll von zusätzlichem Verkehr durch AGGLOlac geschützt und auf die Funktion als Quartierstrasse ausgerichtet werden.

Dazu wurden folgende Massnahmen geprüft:

- **Einbahnregelung:** Lösungen mit Einbahnen sind wegen Mehrwegen und Verkehrsverlagerungen auf den Quartierstrassen und wegen der Verschlechterung der Orientierung und der Erreichbarkeit innerhalb des Quartieres problematisch.
- **Tempo-30:** Die Einführung von Tempo-30 auf der Dr. Schneider-Strasse und dem Balainenweg ist im Zielbild MIV vorgesehen (vgl. auch Erläuterungen im Zielbild MIV, Kapitel 7.2). Tempo-30 leistet einen Beitrag dazu, dass der Verkehr verträglicher gestaltet wird (bspw. durch die

Reduktion der Lärmemissionen im Quartier). Auf die Menge an Verkehr hat Tempo-30 i.d.R. jedoch nur sehr geringe Auswirkungen.

- **Zubringerregelung:** Durch die Einführung eines Fahrverbots mit Zubringerregelung wird der quartierfremde Verkehr auf die Hauptachsen zurückverlagert. Der Quartierverkehr wird nicht beeinträchtigt. Trotz der Möglichkeit von Missachtungen kann von einer quartierentlastenden Wirkung der Massnahme ausgegangen werden.
- **Bauliche Durchfahrtsperre:** Eine bauliche Durchfahrtsperre auf der Dr. Schneider-Strasse zwischen AGGLOlac und Nidau West (Höhe Mühlerunsweg) wäre technisch möglich (bspw. in Form von elektronischen Pollern). Dies ist eine sehr «harte» Massnahme, in deren Kontext auch die Anbindung des Beundenquartiers zu klären ist (eine Anbindung des Beundenquartiers über den Balainenweg und die Weyerermattstrasse ist problematisch. Die Verlagerungswirkung der Sperrung wurde geprüft und ist markant (vgl. Anhang 7: Überlegungen Sperrung Dr. Schneider-Strasse). Die Überlegungen zur Anbindung des Beundenquartiers sind im Textabschnitt «Langfristige Überlegungen, S. 55 sowie im Anhang 8: Überlegungen langfristige Anbindung Beundenquartier dargelegt).

Unter allen Aspekten stellt die Lösung des Durchfahrtsverbotes (Fahrverbot mit Zubringerregelung) die Bestlösung dar. Die Zone wird ohne den Bereich Stedtli bis und mit Stadtgraben definiert (vgl. auch Abbildung 38), um die Parkierung in diesem Bereich für die Zentrumsnutzung verfügbar zu halten. Die Erschliessung der öffentlichen Nutzungen innerhalb der Zone wie Schulhaus Balainen, Schul- und Sportanlagen im Beundenquartier und das Strandbad Nidau werden von der Regelung nicht betroffen, da dies Teile der Quartiernutzung sind. Die Einhaltung des Durchfahrtsverbotes bedingt gezielte polizeiliche Kontrollen. Diese sind nur sporadisch möglich.

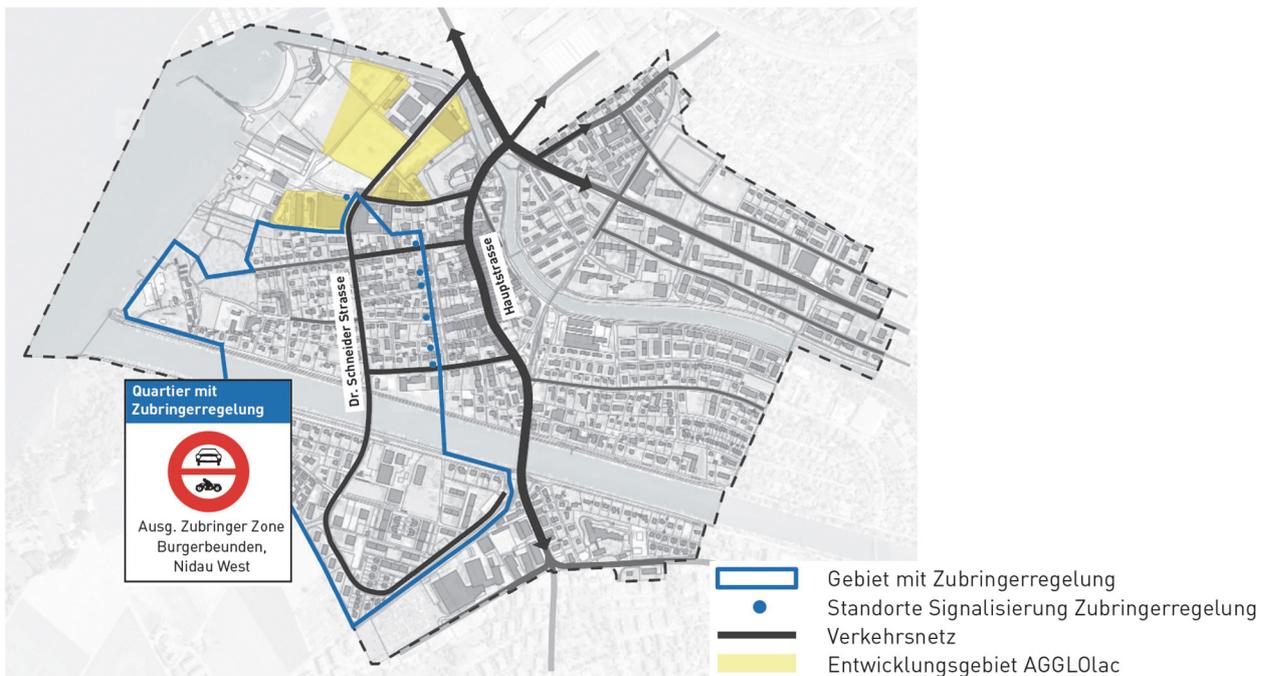


Abbildung 38: Konzept zur Zubringerregelung in Nidau West

Bei ungenügender Wirkungsweise des Durchfahrtsverbotes (Fahrverbot mit Zubringerregelung) sind weitergehende Massnahmen, wie vermehrte

polizeiliche Kontrollen oder allenfalls die Realisierung der Durchfahrtssperre zu erwägen.

6.2.4 Aufwertung Dr. Schneider-Strasse

Für Nidau West (inkl. AGGLOlac) und das Beundenquartier sieht das GVK die Einführung von Tempo-30 als Basismassnahme vor. Die Dr. Schneider-Strasse als Hauptachse in diesem Gebiet soll bewusst in die Tempo-30-Regelung einbezogen werden. Sie ist eindeutig eine Quartierstrasse und weist innerhalb der drei Quartiere den grössten Handlungsbedarf zur Erhöhung der Quartierverträglichkeit bzw. der Verkehrssicherheit auf. Im Bereich AGGLOlac ist für die Dr. Schneider-Strasse bereits Tempo-30 geplant. Mit der Einführung der Strecke 30 im Stedtli im Rahmen der Sofortmassnahmen des Kantons, drängt sich Tempo-30 auf der gesamten Länge der Dr. Schneider-Strasse zudem auf.

Die im Rahmen des GVK ausgearbeiteten und nachfolgend dargelegten Konzeptideen sind in die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) zur Dr. Schneider-Strasse (vgl. auch Massnahme 9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse) einzubeziehen. Sie berücksichtigen auch die Anforderungen hinsichtlich der Funktion als Vorrangroute Velo.

Strassenraumgestaltung

Die bestehende Fahrbahnbreite von 7 m ist auf den meisten Streckenabschnitten in einen Querschnitt von 5 m Fahrbahn und 2 m Längsparkierung aufgeteilt (siehe auch Abbildung 39). Die Fahrbahnbreite von 5 m ist zu schmal für das Begegnen von Bus / PW, was für den Linienbusbetrieb ungünstig ist. Zudem ist die Situation, wo das Velo entlang der Längsparkierung unterwegs ist, für den Veloverkehr nicht attraktiv und verkehrssicherheitstechnisch problematisch. Mit der Einführung von Tempo-30 soll der Strassenraum umgestaltet und besser auf die Anforderungen ausgerichtet werden. Dabei ist auch das Einhalten der Geschwindigkeit 30 sicherzustellen.

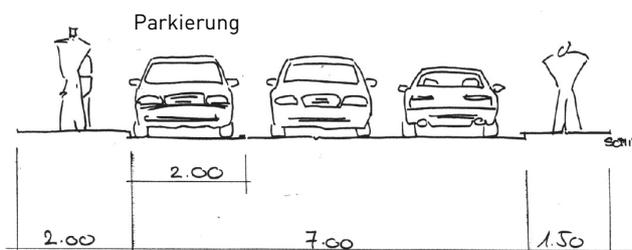


Abbildung 39: Querschnitt Dr. Schneider-Strasse IST

Das für Tempo-30-Zonen geltende Grundprinzip von Rechtsvortritt steht im Konflikt mit dem Bedürfnis nach Vortrittsrecht für den Linienbetrieb Bus und der Vorrangroute Velo. Deshalb werden konsequente Knotengestaltungen mit Trottoirüberfahrten auf den einmündenden Strassen vorgeschlagen.

Die Ausrichtung der Dr. Schneider-Strasse auf Linienbus und Vorrangroute Velo steht tendenziell dem Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung entgegen. Durch die Reduktion der Fahrbahnbreite von heute 7.00 auf neu 5.50 m Breite zugunsten breiterer Seitenbereiche sowie eine sorgfältige Gestaltung des Strassenraumes mit Bauelementen und weiteren Gestaltungselementen (z.B. farblich abgesetztes Längsband und Auszeichnung der Knotenebereiche) wird Tempo-30 und ein rücksichtsvolles Verkehrsverhalten unterstützt.



Die Fahrbahnbreite von 5.50 m ermöglicht das Begegnen von PW/Bus (bei Geschwindigkeit 30) und den Ausnahmebegegnungsfall Bus/LW unter Mitbenutzung der abgesenkten Randsteine. Die Seitenbereiche können deutlich vergrössert werden. Die bestehende Längsparkierung wird dazu auf der Strecke mehrheitlich aufgehoben. Punktuell ist das Realisieren von Horizontalversätzen – unter Einbezug der Bedürfnisse aus den angrenzenden Nutzungen und der Funktion der Strasse – für Längsparkfelder zu evaluieren.

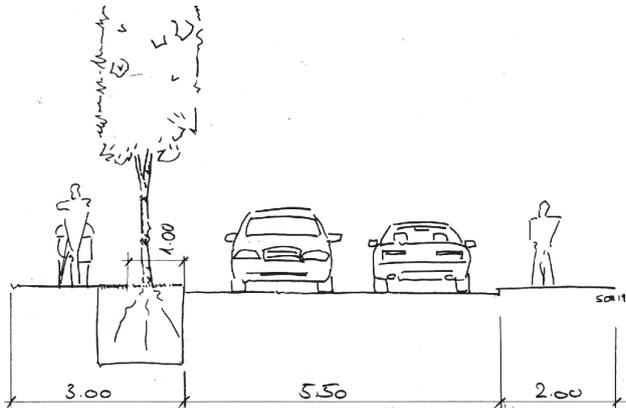


Abbildung 40: Schema-Querschnitt Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30

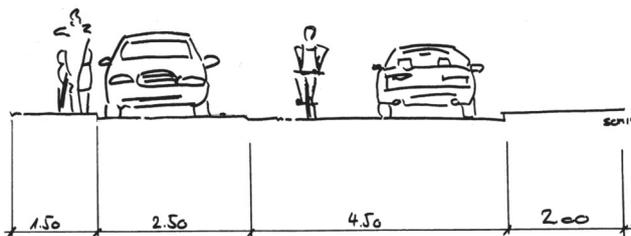


Abbildung 41: Schema-Querschnitt Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30 (inkl. Parkierung)

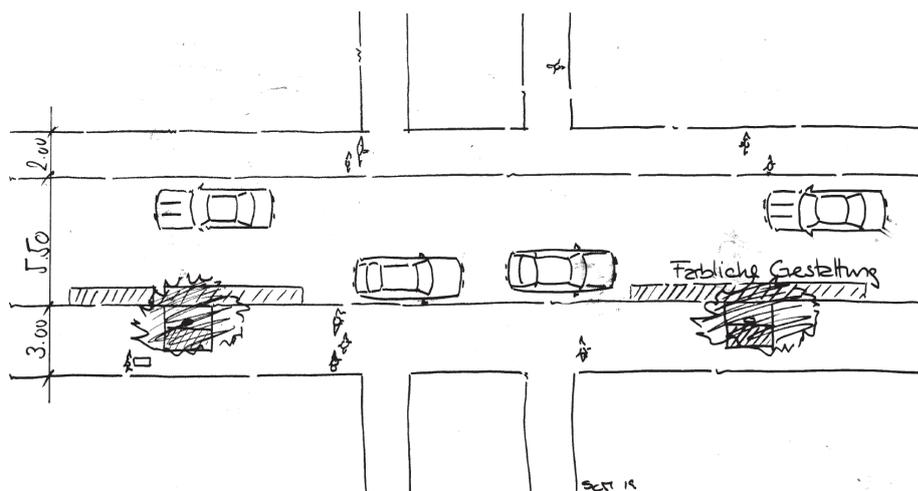


Abbildung 42: Schemaskizze Situation Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30

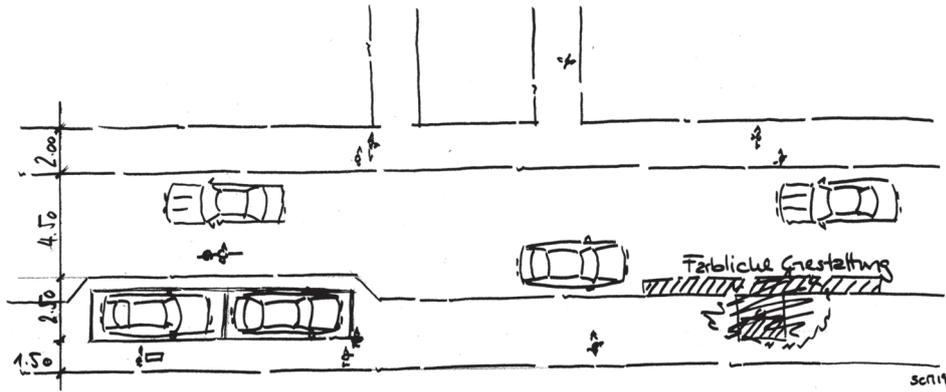


Abbildung 43: Schemaskizze Situation Dr. Schneider-Strasse, Prinzipskizze Umgestaltung mit Tempo-30 (inkl. Parkierung)

6.2.5 Entwicklungsziele

Die Stadt Nidau strebt folgende Ziele an:

- Das Strassennetz in den Quartieren Nidau West (inkl. AGGLOlac) und Beunden wird vermehrt auf die Quartierbedürfnisse ausgerichtet und mit einer Tempo-30-Zone inkl. Dr. Schneider-Strasse organisiert. Bei Bedarf werden weitere Massnahmen evaluiert.
- Für die Quartiere Nidau West und Beunden wird zum Schutz vor Ausweichverkehr ab den Hauptachsen und aus der Entwicklung AGGLOlac eine Zubringerregelung eingeführt (exkl. Bereich Stedtli bis und mit Stadtgraben).
- Die Dr. Schneider-Strasse wird auf die definierten Belastbarkeiten (3'000 MFZ / Tag südlich Schlosstrasse, 5'000 MFZ / Tag nördlich Schlosstrasse) und damit auf die Anforderungen des Quartiers, des Veloverkehrs und des Linienbusbetriebs ausgerichtet. Die Konzeption dazu erfolgt in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (vgl. auch Zielbilder Velo, MIV und Massnahme 9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse).



6.3 Hauptstrasse Süd

6.3.1 Ausgangslage

Auf dem Abschnitt Hauptstrasse Süd zwischen dem Bahnhof Nidau und dem Kreisel Kreuzweg sind bereichsweise bereits Massnahmen geplant. Der Knoten Hauptstrasse / Aalmattenweg wird im Zuge der Totalsanierung Bahnhof Nidau zum Kreisel umgebaut. Für den Kreisel Kreuzweg plant der Kanton Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses und der Sicherheit. Im Rahmen einer Vertiefungsstudie Veloverbindungen sind namentlich im Bereich der Kanalbrücke Verbesserungen für den Veloverkehr konzipiert (Velo-führung stadteinwärts auf dem Trottoir, Fussverkehrsführung auf neuem Steg, Massnahmen 22/23, Vertiefungsstudie Veloverbindungen). Zwischen dem Marti- und dem Aalmattenweg schlägt die Studie eine Fahrbahnverbreiterung zugunsten des neuen Querschnitts mit Veloangebot vor.

Die Hauptstrasse Süd stellt den Übergang vom Korridor rechtes Seeufer in die Kernagglomeration / Kernstadt dar. Sie hat somit die Funktion eines Einfahrtstores, an welchem der Verkehr auf die Belastbarkeit der nachfolgenden Abschnitte Stedtli, Guido-Müller-Platz und die nachfolgenden Stadtachsen abgestimmt wird, inkl. der Anforderungen an die Busbevorzugung. Längerfristig stellt dies auch eine flankierende Massnahme zum Porttunnel / Westast dar.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision entstand die Idee, die Erschliessung des Beundenquartiers längerfristig für den MIV direkt ab den Hauptachsen zu organisieren, abgestimmt auch auf den künftigen Zustand mit Porttunnel, und so das Quartier Nidau West zu entlasten.

Im Sinne eines konsistenten Zielbildes für die Entwicklung der Hauptstrasse Süd werden im GVK die Planungen zusammengefasst und konzeptionell ergänzt.

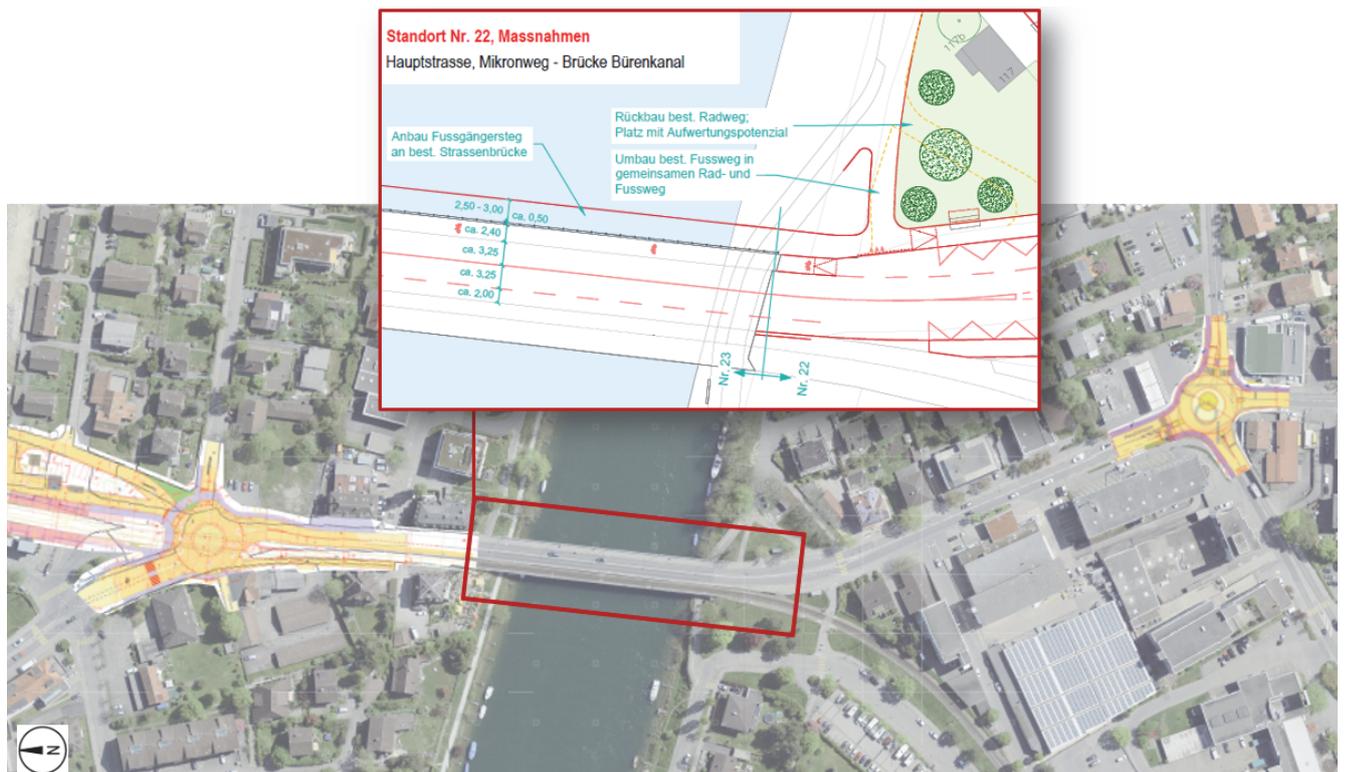




Abbildung 44: Laufende Planungen Hauptstrasse Süd

6.3.2 Handlungsbedarf

Für die Hauptstrasse Süd kann der folgende Handlungsbedarf zusammengefasst werden:

- Kanalbrücke: Sicherstellung eines sicheren, attraktiven Veloverkehrsangebotes auf der durchgängigen Vorrangroute Velo. Dabei ist insbesondere im Bereich der Kanalbrücke ein attraktives und sicheres Veloangebot zu schaffen (Langfristig ist es wünschenswert, dass Lösungen über die kürzlich realisierte Kernfahrbahnlösung hinaus geprüft werden).
- Sicherstellen eines beidseitigen, sicheren, möglichst attraktiven und durchgängigen Angebots entlang der Hauptstrasse als Basisnetz für den Fussverkehr (insbesondere auch im Abschnitt südlich der Kanalbrücke bis Kreisel Kreuzweg).
- Wichtiger Beitrag zur Fahrplanstabilität Busverkehr durch Busbevorzugung auf der Stadtzufahrt.
- Sicherstellen der Koordination der verschiedenen Planungen und des Spielraums für die längerfristige Option einer Direkterschliessung Bendenquartier.



6.3.3 Konzeptideen GVK

Mittelfristige Überlegungen

Im Rahmen des GVK Nidau wurde entsprechend dem Handlungsbedarf und in Ergänzung zu den bestehenden Knotenplanungen eine Konzeptidee entwickelt, als Input für ein entsprechendes BGK. Die Idee zeigt Lösungsansätze für eine Busbevorzugung (Busspur stadteinwärts mit Busschleuse, Fahrbahnhaltestellen in beiden Richtungen) sowie markante Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Für die Kanalbrücke wird die Massnahme gemäss Vertiefungsstudie Veloverbindungen integriert. Dies erfordert die Verbreiterung des Strassenraums um rund 0.75 m.



Abbildung 45: Konzeptionelle Überlegungen Hauptstrasse Süd

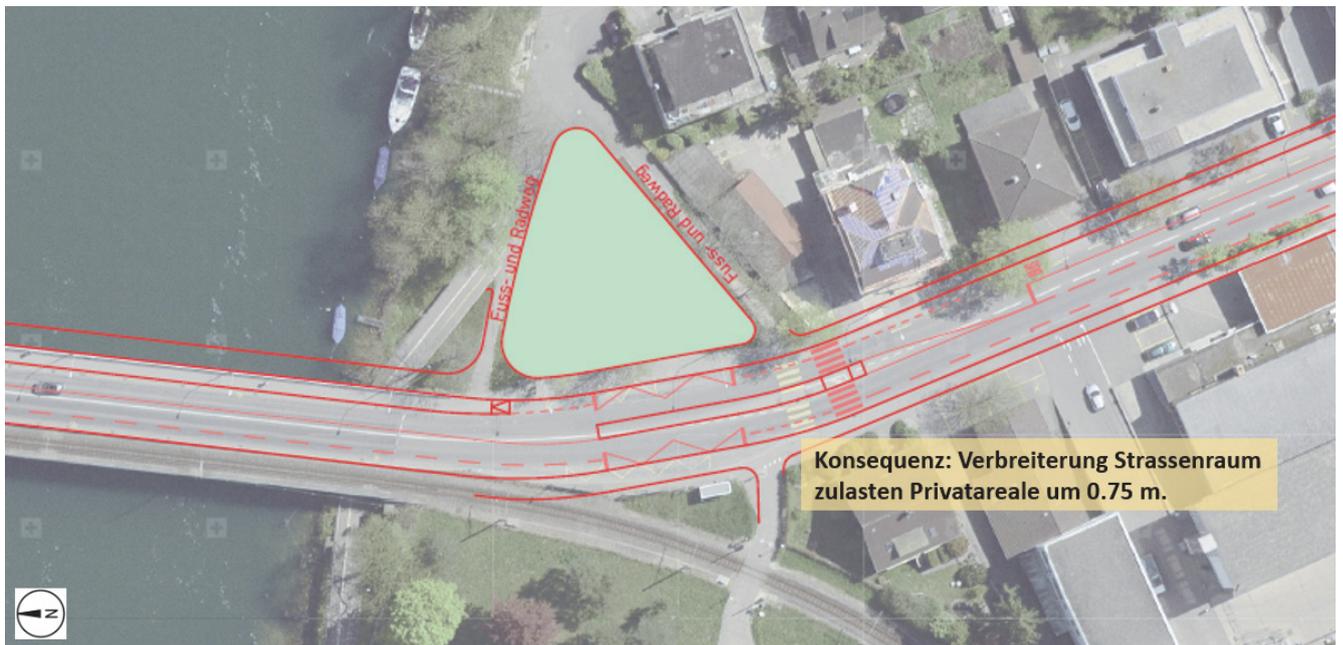


Abbildung 46: Konzeptionelle Überlegungen Hauptstrasse Süd, Detail Bushaltestelle



Langfristige Überlegungen

Für die langfristigen Überlegungen, das Beundenquartier direkt an die Hauptachsen anzubinden, bestehen zwei Lösungsansätze: Einer auf der Seite der Hauptstrasse Nidau, der Andere auf der Seite der Hauptstrasse Ipsach.

Anhang 8: Überlegungen
langfristige Anbindung Beundenquartier

Die Variante zur Direktanbindung an die Hauptstrasse Nidau wurde auf die generelle Machbarkeit geprüft. Die Sicherung als langfristige Option hat im regionalen Kontext, bspw. mit dem Porttunnel zu erfolgen. Die verkehrlichen Auswirkungen der Neuanbindung des Beundenquartiers wurden untersucht und sind im Anhang 8 dargelegt.

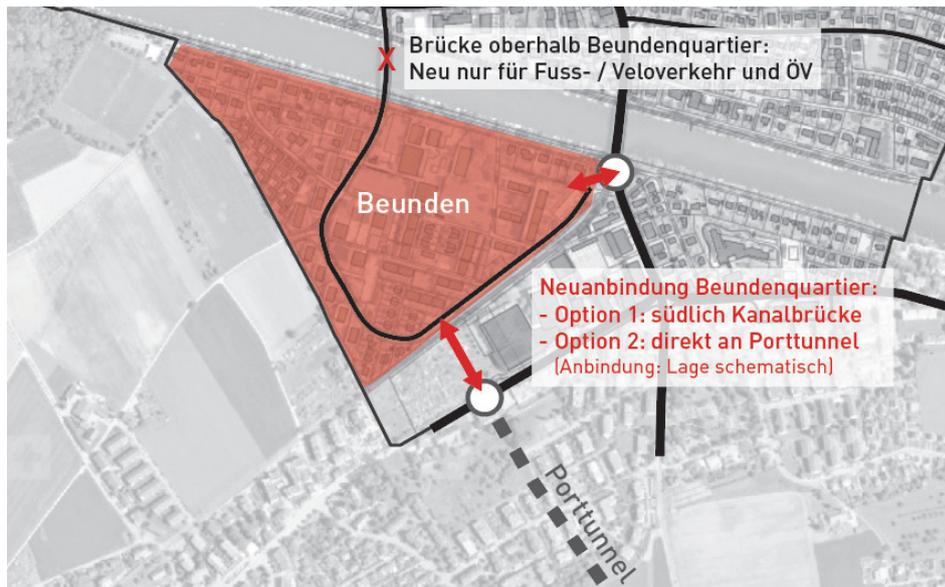


Abbildung 47: Konzeptionelle Überlegungen zur Anbindung des Beundenquartiers an die Ipsacherstrasse (Gebiet Mikron)

Für die Variante Direktanbindung Hauptstrasse Nidau wurde die generelle Machbarkeit vertieft untersucht und beurteilt. Als Bestlösung resultiert die Variante Kreisverkehr, in Analogie zum künftigen Kreisverkehr beim Bahnhof. Das sorgfältige Bewirtschaften des Stauraums zwischen dem Kreisel Bahnhof und dem Kreisel Anbindung Beundenquartier ist dabei eine zwingende Voraussetzung.

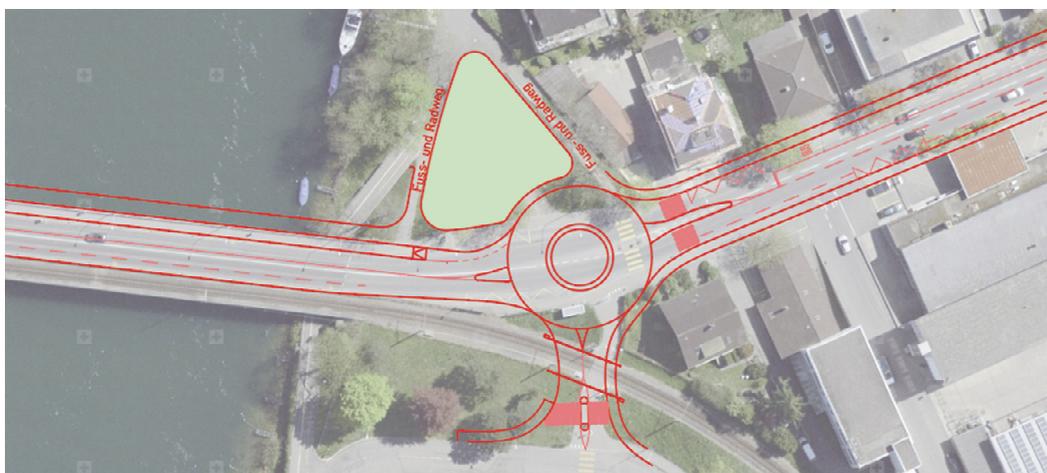


Abbildung 48: Konzeptionelle Überlegungen zur Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse Süd (Bereich südlich des Nidau-Büren-Kanals)



6.3.4 Entwicklungsziele

Zeithorizont 2035:

Die Stadt Nidau setzt sich beim Kanton für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Hauptstrasse Süd ein, mit folgenden Zielen:

- Umgestaltung Kanalbrücke zur Schaffung eines vollwertigen Veloverkehrsangebots (Radstreifen oder Radweg, keine Kernfahrbahn) und beidseitiges Trottoir. Dabei wird der Lösungsansatz der Vertiefungsstudie Veloverbindungen (Massnahmen Nr. 22, 23) als sinnvoll eingeschätzt.
- Umgestaltung der Hauptstrasse Süd im Bereich Kanalbrücke bis Kreis Kreuzweg, mit Schaffung einer Busbevorzugung in Richtung Biel, mit Fahrbahnhaltestellen und der Umsetzung von Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Stadt Nidau beurteilt die direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse Süd als langfristig interessant. Dazu werden folgende planerischen Ziele angestrebt:

- Planungsrechtliche Sicherung der langfristigen Option zur direkten Anbindung des Beundenquartiers beim südlichen Kopf der Kanalbrücke des Nidau-Büren-Kanals
- Prüfung der Machbarkeit und ggf. planungsrechtliche Sicherung der langfristigen Option zur direkten Anbindung des Beundenquartiers an die Ipsachstrasse (Bereich Mikron-Areal)

Die Stadt Nidau engagiert sich im Austausch mit dem Kanton für diese Ziele.

6.4 Gurnigel-, Kelten- / Guglerstrasse

6.4.1 Ausgangslage

Die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Gurnigelstrasse ist ein langjähriges Anliegen der Quartierbevölkerung. Zwischen den Bedürfnissen nach Quartierschutz und der übergeordneten Verbindungsfunktion zwischen Biel und Nidau und als Hauptstrassenverbindung nach Neuchâtel besteht ein Spannungsfeld. Vor allem die Gefährdung des Fuss- und des Veloverkehrs bildet Anlass zu Begehren aus dem Quartier. Südseitig fehlt ein durchgehendes Trottoir. Die Grundstückserschliessungen sind unübersichtlich. Vor allem für den querenden Fussverkehr, den Veloverkehr und auch den aus den Grundstücken einfahrenden motorisierten Verkehr ist die Situation konfliktrichtig.

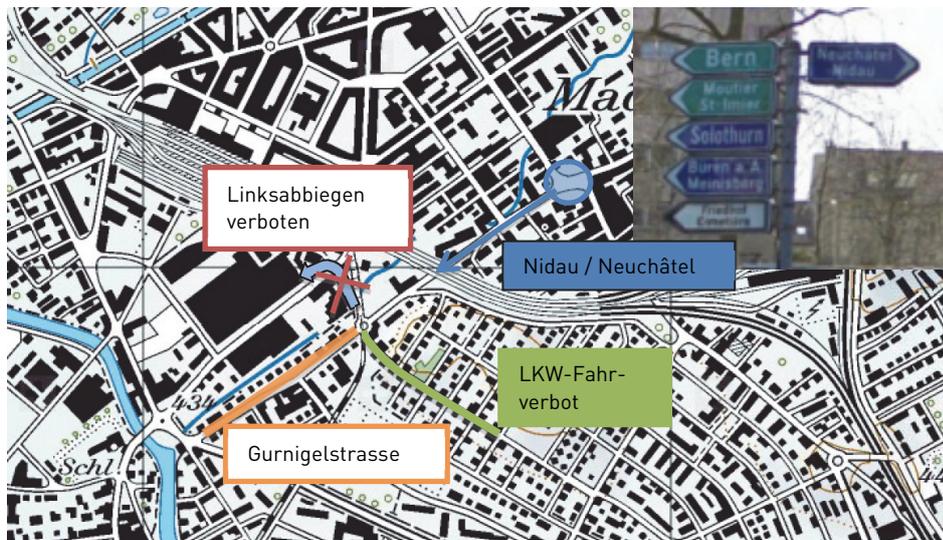


Abbildung 49: Problematik Führung Hauptroute über Gurnigelstrasse

Im Juli 2012 wurden in der einer Studie zur Gurnigelstrasse Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erarbeitet. Die Ergebnisse der Studie sind grundsätzlich nach wie vor gültig.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung Ostast wurden für das Mühlefeldquartier verkehrlich flankierende Massnahmen geplant. Diese sahen eine Kombination von Abbiegebeschränkungen und Durchfahrtsverboten vor. Eine Kernmassnahme bestand in der Sperrung der Ausfahrt Bernstrasse / Guglerstrasse, welche auf Stadtgebiet Nidau liegt. Nidau lehnte diese Massnahme ab, um die Erschliessung des Quartiers nicht zu beeinträchtigen. Auf Stadtgebiet Biel wurden die geplanten Massnahmen umgesetzt.

Wie eine aktuelle Erhebung zeigt, führt der Anschluss Guglerstrasse in Verbindung mit der Überlastung des Guido-Müller-Platzes zu einem erheblichen Ausweichverkehr über die Beziehung Bielstrasse – Gurnigelstrasse in Richtung Biel.

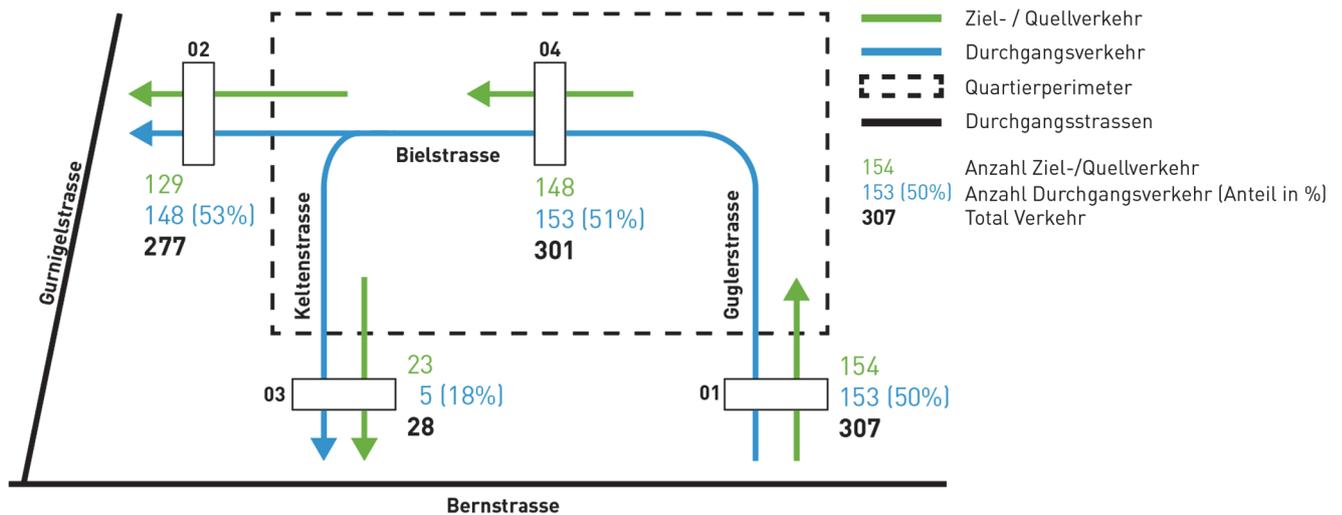


Abbildung 50: Ergebnis Kordonerhebung Guglerstrasse / Bielstrasse / Keltenstrasse, Abendspitze werktags 17 – 18 Uhr, März 2019

Der aktuelle Bearbeitungsstand der regionalen Velonetzplanung sowie die Vertiefungsstudie Veloverbindungen sehen die Verlängerung der Keltenstrasse bis zur Alexander Moser-Strasse für den Fuss- und Veloverkehr vor. Diese neue Verbindung ist Teil der aktuell diskutierten Vorrangroute Velo Ipsach - Kreisler Kreuzweg – Bahnhof Nidau – Keltenstrasse – Bahnhof

Handlungsbedarf

Für die Gurnigelstrasse sind Massnahmen zur Verbesserung der Quartierverträglichkeit vorzuschlagen. Die Keltenstrasse und die Ausfahrt Bernstrasse / Guglerstrasse sind in die Überlegungen einzubeziehen.



6.4.2 Lösungsansatz aus 5 Teilmassnahmen

Gestützt auf die Massnahmenstudie Gurnigelstrasse vom Juli 2012, die Planung der vfM im Rahmen Eröffnung A5-Ostast sowie die Vertiefungsstudie Veloverbindungen werden nachfolgend modular Massnahmen vorgeschlagen, in der Reihenfolge ihrer Priorität bzw. der Aufwärtskompatibilität der Module:

Vermeidung von Ausweichverkehr ab der Bernstrasse

Die Ausfahrt Guglerstrasse wird für den MIV gesperrt, gem. der Planung vfM A5 Ostast. Die Keltenstrasse wird als Quartierserschliessung Bereich Bielstrasse / Mühlefeld aufgewertet. Gleichzeitig soll sie für Ausweichverkehr ab der Bernstrasse in Richtung Biel unattraktiv gemacht werden. Die Fahrbeziehung in die Bielstrasse soll deshalb nur nach rechts in Richtung Süden ermöglicht werden.



Abbildung 51: Vermeidung von Ausweichverkehr ab der Bernstrasse (Massnahme: Sperrung Anschluss Guglerstrasse)

Verkehrsberuhigung

Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone Bielstrasse/Mühlefeld auf die Gurnigel- und Keltenstrasse (Abschnitt Nord). Massnahmen, u.a. eine südseitige Führung des Fussverkehrs und die Verbesserung der Querungssituation für den Fussverkehr, sowie Massnahmen zur Durchsetzung von Tempo-30.



Abbildung 52: Verkehrsberuhigung (Massnahme: Ausweitung Tempo-30-Zone auf Gurnigel-/Keltenstrasse)



Modifikation Netzhierarchie

Die übergeordnete Verkehrsrouten ab Kreuzplatz in Richtung Neuchâtel wird auf die Salzhäuserstrasse umgelegt, via Murtenstrasse bzw. über die Verbindung Zentralstrasse – Mattenstrasse – Veresiusplatz. Damit wird die Funktion der Gurnigelstrasse als Quartierstrasse geklärt.

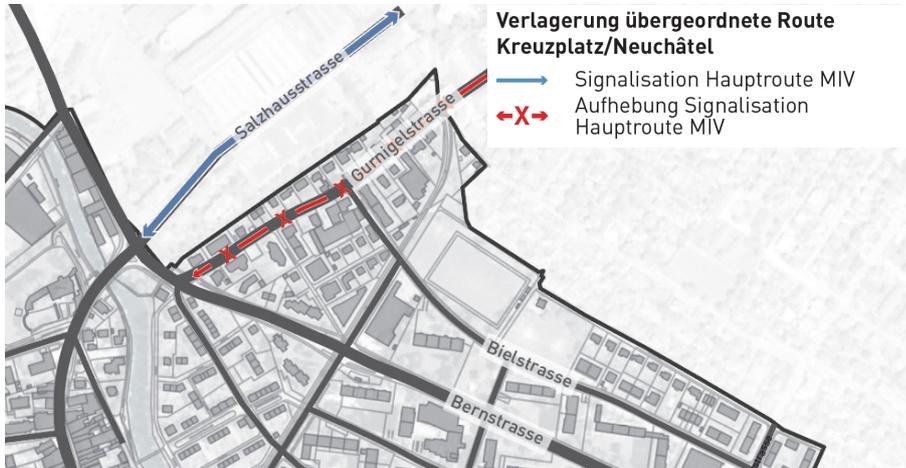


Abbildung 53: Modifikation Netzhierarchie (Massnahme: Verlagerung übergeordnete Route Kreuzplatz/Neuchâtel)

Zubringerregelung Gurnigelstrasse West

Mit der Zubringerregelung wird der Abschnitt der Gurnigelstrasse zur Quartierserschliessungsstrasse abgestuft und die Umlegung des übergeordneten Verkehrs auf die Alternativroute abgesichert.



Abbildung 54: Zubringerregelung Gurnigelstrasse West (Massnahme: Ausrichtung Gurnigelstrasse West auf Quartierfunktion)

Veloverbindung entlang asm-Trasse

Zwischen der bestehenden Keltenstrasse Nord und der Alexander Moser-Strasse soll entlang des asm-Trassees eine Veloverbindung geschaffen werden (Vertiefungsstudie Veloverbindungen, Massnahme Nr. 30). Bei Umsetzung des Westastes ist dieser Abschnitt als Quartiererschliessungsachse geplant. Die vorgezogene Umsetzung als Quartierstrasse gemäss Planung Westast ist nicht zweckmässig. Einerseits würde diese Achse attraktiv für Ausweichverkehr des Guido-Müller-Platzes, zudem gestaltet sich der Anschluss an die Alexander Moser-Strasse unmittelbar neben dem Kreisel Murtenstrasse als schwierig und erfordert den Abbruch einer bestehenden Liegenschaft.



Abbildung 55: Veloverbindung entlang asm-Trasse (Massnahme: Verlängerung Keltenstrasse für Fuss- und Veloverkehr)

6.4.3 Entwicklungsziel

Die Stadt Nidau strebt die Ausrichtung des Quartiere Mühlefeld und Guglerstrasse auf die Erschliessungsbedürfnisse der Quartiere an. Dabei setzt sich die Stadt Nidau im Austausch mit der Stadt Biel und dem Kanton für die Umsetzung folgender Massnahmen ein:

- Sperrung Anschluss Guglerstrasse in Koordination mit Stadt Biel
- Erweiterung der best. Tempo-30-Zone Bielstrasse / Mühlefeld auf die Gurnigelstrasse
- Neue Routen-Signalisation Richtung Neuchâtel in Koordination mit Stadt Biel
- Zubringer-Regelung Gurnigelstrasse West
- Realisierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Keltenstrasse Nord



7. Zielbild Gesamtverkehr 2035

Das GVK legt fest, in welche Richtung sich die Stadt Nidau im Gesamtverkehr innerhalb der nächsten 15 Jahre entwickeln möchte. Diese Entwicklung ist abgestimmt auf die in der OPR vorgesehene Siedlungsentwicklung. Zielbilder je Verkehrsträger und Zielaussagen zu weiteren Verkehrsthemen beschreiben den Zielzustand 2035.

Die nachfolgenden Zielbilder und dazugehörigen Standards sind in einem separaten Dokument (Dokument 2: Zielbilder) zur besseren Lesbarkeit im A3-Format vorhanden.

7.1 Zielbild ÖV

Das Zielbild ÖV fasst primär die aktuelle regionale Angebotsplanung zusammen und stellt somit eine Kurz- bis Mittelfristplanung dar. Die Stadt Nidau setzt sich darüber hinaus für eine Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes ein. Die aktuelle regionale Angebotsplanung beinhaltet die folgenden Massnahmen:

Regionalbahn Biel – Täuffelen - Ins (Bahnlinie 290, R7015)

- Frühestens ab 2026 ist geplant, den zurzeit in der Hauptverkehrszeit angebotenen 15 min-Takt zwischen Biel/Bienne und Täuffelen auch in den Zwischenzeiten anzubieten. Darüber hinaus wurde im Rahmen von STEP AS 2035 ein Modul für eine Verdichtung der Bahnlinie 290 zu einem 7.5 min-Takt zwischen Biel/Bienne und Ipsach Herdi geprüft. Das Modul ist derzeit noch nicht priorisiert, längerfristig (über den Zeithorizont 2035 hinaus) ist die Taktverdichtung auf dieser Bahnlinie jedoch wünschenswert.

Busangebot auf der Hauptstrasse Nidau

- Statt der heutigen Linie 4 verkehren ab Dezember 2020 auf der Hauptstrasse in Nidau künftig die Buslinien 5 und 6. Die Linie 6 verkehrt dabei im 15 min-Takt und wird in den Randzeiten auf den 30 min-Takt reduziert. Die Linie 5 (Spitalzentrum – Biel – Nidau) verkehrt in der Hauptverkehrszeit im 15 min-Takt. In der Nebenverkehrs- und Randzeit wendet die Linie am Bahnhof Biel und wird dann auf der Strecke Biel-Nidau nicht angeboten. Durch die Kombination der Linien 5 und 6 wird auf der Hauptstrasse Nidau in der Hauptverkehrszeit (wie heute) ein 7.5 min-Takt angeboten.

Busangebot Nidau Nord – Port Bellevue

- Mit der neuen Führung der Buslinie 6 über Nidau (statt Mühlefeld) entsteht neu ein umsteigefreies Busangebot auf der Strecke Biel/Bienne -Nidau – Port Bellevue.

Busangebot Dr. Schneider-Strasse und Beundenquartier

- Im Dezember 2020 wird zudem ein neues Busangebot auf der Dr. Schneider Strasse geschaffen. Die Buslinie 4 wird im 15 min-Takt (und in den Randzeiten im 30 min-Takt) verkehren.



Busangebot Bielstrasse

- Statt der Linien 6 und 7 wird neu nur die Buslinie 2 durch die Bielstrasse und nach Brügg verkehren. Sie wird in den Hauptverkehrszeiten im 10 min-Takt und in den Randzeiten im 15 min-Takt angeboten.

Das geplante ÖV-Angebot bringt mehr Kapazitäten, und schafft so weitere Reserven für die geplante Veränderung im Modal Split. Sind die ÖV-Reserven ausgeschöpft, soll über das im Zielbild dargestellte Angebot hinaus geprüft werden, ob das Bahnangebot Nidau-Biel auf einen integralen 7.5 min-Takt oder/und das Busangebot Nidau-Biel weiter verdichtet werden kann.

Die Bahnstationen sind hindernisfrei und fürs Umsteigen attraktiv gestaltet und nehmen so ihre Funktion als intermodale Drehscheibe wahr. Die Bushaltestellen sind ebenfalls hindernisfrei und insbesondere fürs Umsteigen vom Velo auf den ÖV und von zu Fuss auf das Velo attraktiv gestaltet.

Die Planungen zur Entwicklung des ÖV-Angebots erfolgen in funktionalen Räumen, wobei die Nachbargemeinden miteinander zusammenarbeiten. Ein gemeinschaftliches Projekt unter der Leitung der RVK 1 mit der Stadt Biel, das die Nachbargemeinden einbezieht, stellt das „Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Biel und Umgebung“ dar und ist aktuell in Arbeit.

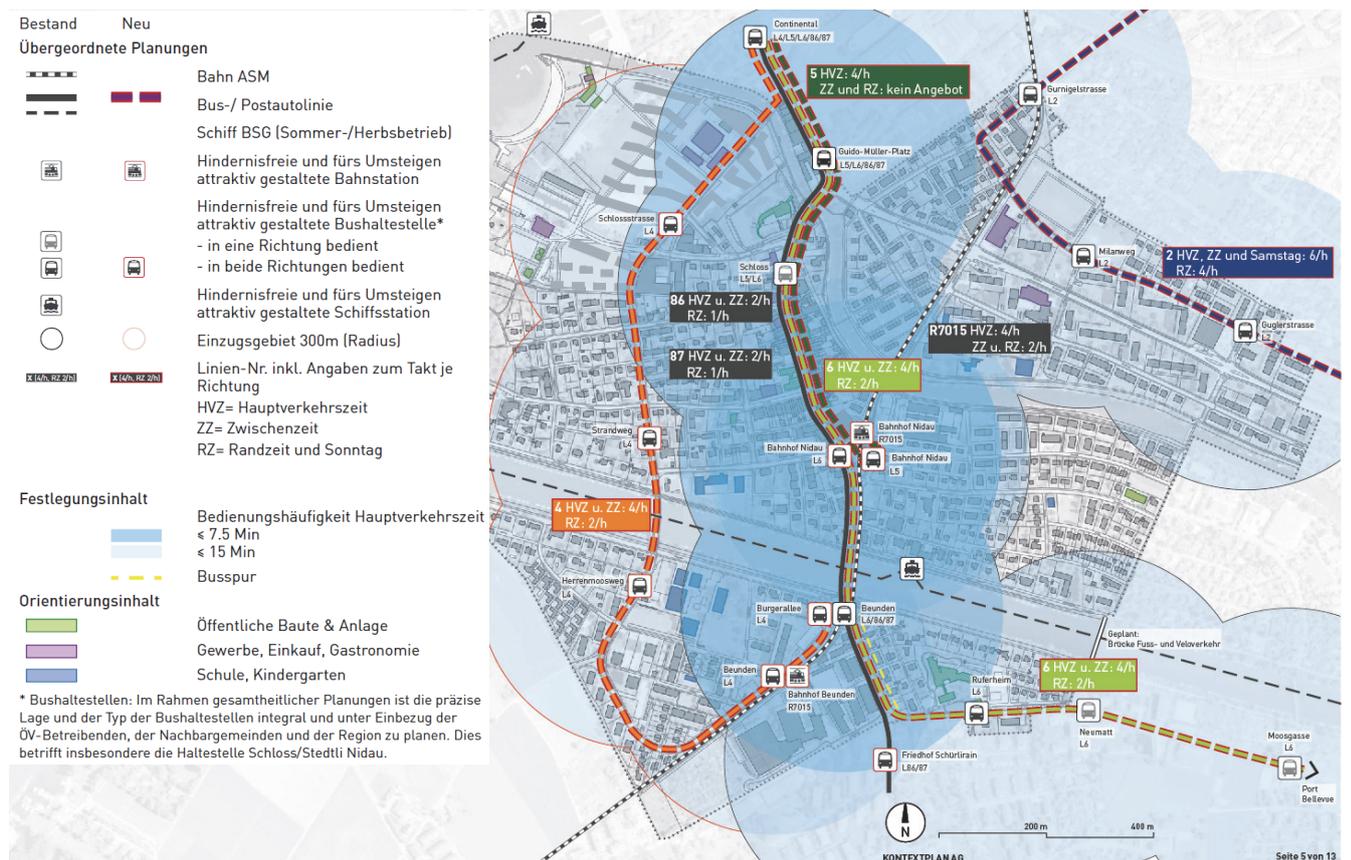


Abbildung 56: Zielbild ÖV
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)

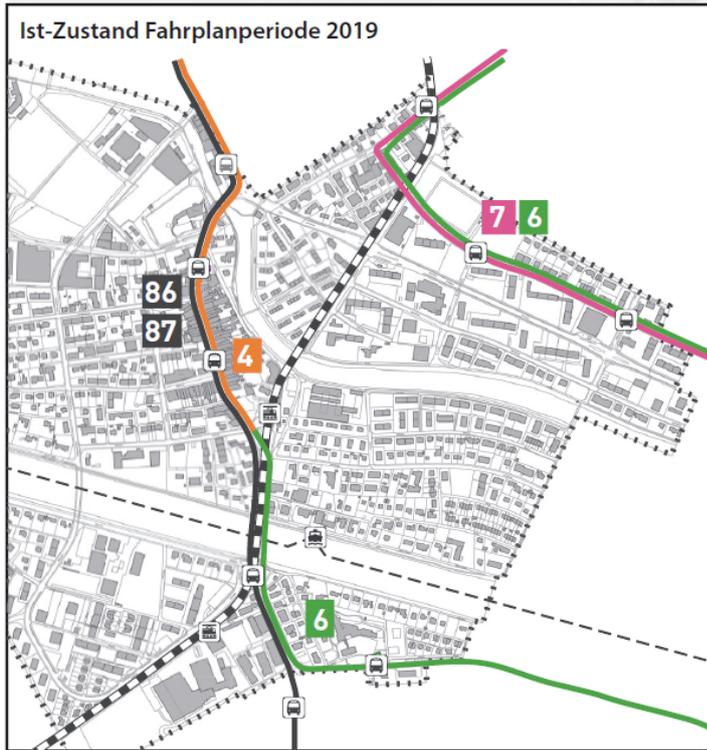


Abbildung 57: Bus- und Bahnlinien 2019



7.2 Zielbild MIV

Das Zielbild MIV differenziert das Strassennetz nach der Funktion im Netz und im räumlichen Kontext. Das Kantonsstrassen-Netz übernimmt dabei die Durchleitungsfunktion im Netz. Der Abschnitt Stedtli hat eine Zentrumsfunktion und ist als Zentrumsachse mit hohen Anforderungen zu Querbarkeit, Erreichbarkeit FVV und Aufenthaltsqualität zu betrachten. Die Quartierserschliessung ergänzt das Kantonsstrassennetz, dabei wird differenziert in Strassen mit Sammelfunktion (Stufe 1) und Strassen mit Erschliessungsfunktion (Stufe 2).

Folgende Strassen sollen künftig mit einer Zubringerregelung versehen werden, um die Ausrichtung auf die Quartierserschliessung sicherzustellen:

- Gurnigelstrasse Süd
- Zihlstrasse
- Diverse Quartierstrassen in Nidau West und Beundenquartier (vgl. Abbildung 58)
- Schleusenweg (bereits heute)

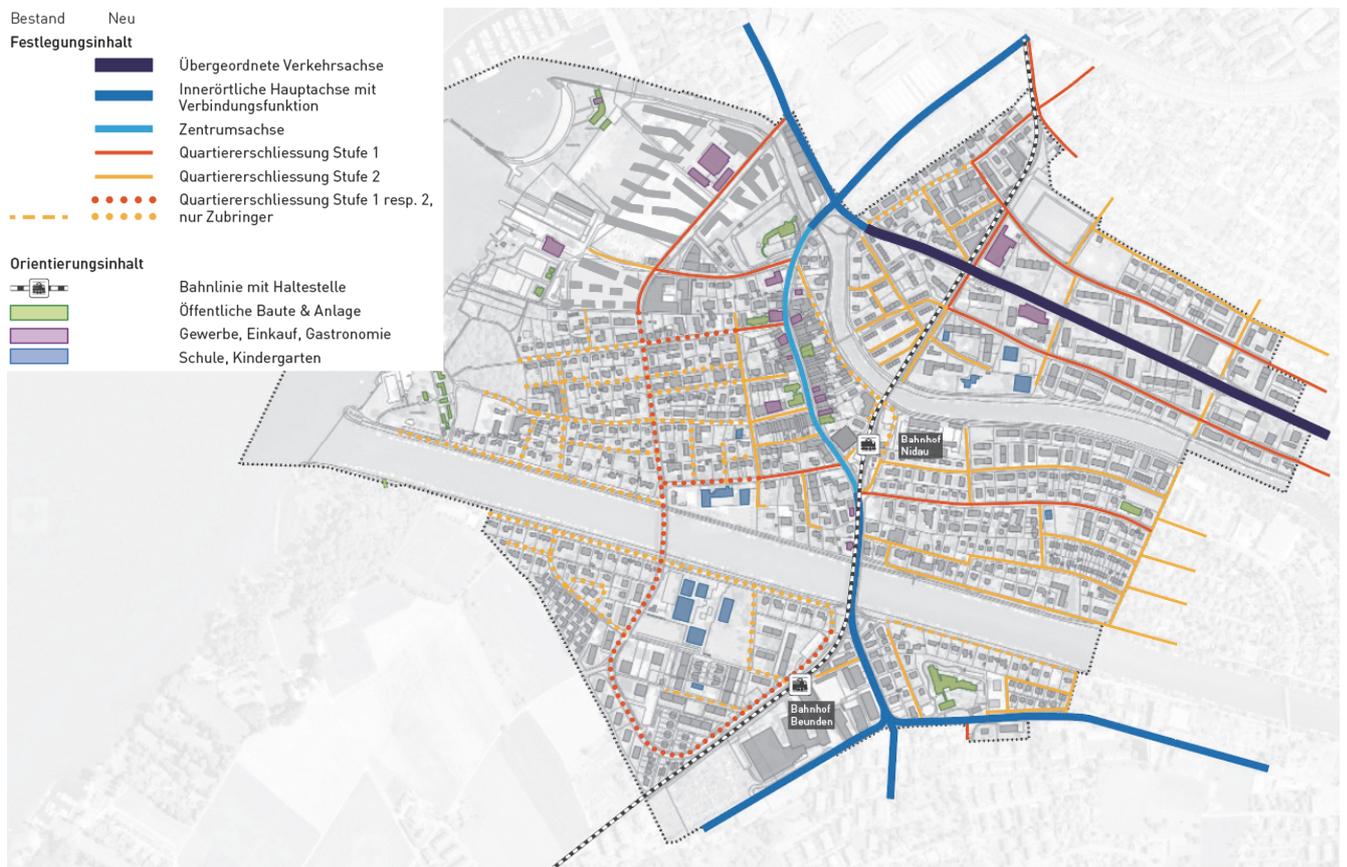


Abbildung 58: Zielbild MIV
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)



Tabelle 5: Standards MIV

Netztypen	Funktion Verkehr	Funktion Siedlung	Ausrichtung Entwicklung	Bewegungsrichtung	Sign. Geschw.
Übergeordnete Verkehrsachse 	<ul style="list-style-type: none"> – Durchleiten MIV (Zubringer zur Autobahn) 	Kein direkter Nutzungsbezug	Ausgesprochene Ausrichtung auf MIV	<ul style="list-style-type: none"> – ausschliesslich längs 	≥ 50 km/h
Innerörtliche Hauptachse mit Verbindungsfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> – Durchleiten und Sammeln MIV – Ermöglichen hohe Frequentierung ÖV – Attraktives FVW-Angebot (längs und quer) 	Ausgeprägter Siedlungsbezug, Funktion als öffentlicher Raum	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und aus angrenzenden Nutzungen; Sicherstellung der im Netzzusammenhang angestimmte Leistungsfähigkeit MIV	<ul style="list-style-type: none"> – längs – wenig bis mässig viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse 	30 / 50 km/h
Zentrumsachse 	<ul style="list-style-type: none"> – Durchleiten und Sammeln MIV – Ermöglichen hohe Frequentierung ÖV – Besonders attraktives FVW-Angebot (längs und quer) 	Ausgeprägter Siedlungsbezug, Funktion als öffentlicher Raum mit besonders hohen qualitativen Ansprüchen	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch aus angrenzenden Zentrumsnutzungen; Sicherstellung der im Netzzusammenhang abgestimmten Leistungsfähigkeit MIV	<ul style="list-style-type: none"> – längs – viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse 	30 km/h
Quartierserschliessung Stufe 1 	<ul style="list-style-type: none"> – Sammeln MIV und Anbinden ans übergeordnete Strassennetz 	Ausgeprägter Siedlungsbezug (Wohnen), Funktion als öffentlicher Raum im Quartier	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und aus angrenzenden Nutzungen; Ausrichtung auf Quartierverkehr; Verkehrsberuhigung	<ul style="list-style-type: none"> – längs – viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse 	20 / 30 km/h
Quartierserschliessung Stufe 1, nur Zubringer 	<ul style="list-style-type: none"> – Sammeln MIV und Anbinden ans übergeordnete Strassennetz – Nur Zubringer erlaubt 				
Quartierserschliessung Stufe 2 	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessen Quartiere; Anbindung Liegenschaften 				
Quartierserschliessung Stufe 2, nur Zubringer 	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessen Quartiere; Anbindung Liegenschaften – Nur Zubringer erlaubt 				

Belastbarkeit

Das Zielbild MIV definiert zudem die Belastbarkeit der Strassenabschnitte (vgl. Abbildung 59) und legt damit die verträgliche Menge an motorisiertem Verkehr aufgrund der technischen Leistungsfähigkeit sowie der Verträglichkeit mit den weiteren Nutzungsanforderungen an den Strassenraum fest. Die Werte sollen grundsätzlich nicht überschritten werden. Sie stellen wichtige Orientierungspunkte für die Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung durch geeignete Massnahmen und somit im Rahmen des periodischen Monitorings und Controlling dar.

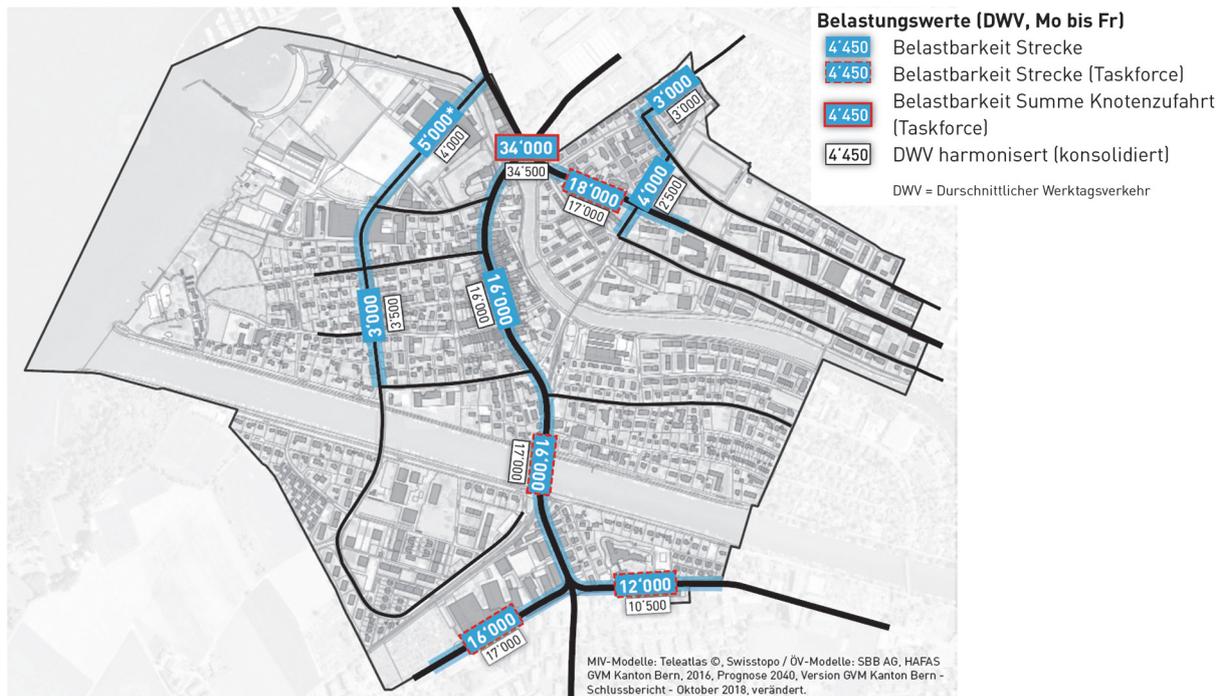


Abbildung 59: Zielbild MIV: Belastbarkeiten durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo bis Fr)
(* Spezielsituation Dr. Schneider Strasse siehe Text unten; Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbild MIV)

Über die in der Abbildung 59 definierten Belastbarkeiten hinaus gelten zudem folgende generelle Belastbarkeiten:

- Quartierserschliessung Stufe 1 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58):
3'000 Fahrten / Tag (DWW)
- Quartierserschliessung Stufe 2 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58):
1'500 Fahrten / Tag (DWW)

Spezielsituation Dr. Schneider-Strasse Nord

Die Belastbarkeit auf der Dr. Schneider-Strasse, Abschnitt Nord, wird für den Zielzustand 2035 auf 5'000 DWV festgelegt. Dabei wird davon ausgegangen, dass auch im Kontext mit den weiteren Entwicklungen in Nidau die erforderliche Substitution im Bestands-Verkehr insbesondere auch in Nidau West erfolgen wird (durch Lenkung auf FVV und ÖV, bspw. neue Buslinie).

Darüber hinaus ist im Kontext mit der Einführung der Veloschnellroute die Querschnittsgestaltung und Velo-Führungsform basierend auf den dann geltenden kantonalen Standards und unter Einbezug der verkehrlichen Regelungen in Nidau West zu konzipieren (detaillierte Erläuterungen dazu vgl. Kap. 6.2.4 Aufwertung Dr. Schneider-Strasse).



7.3 Zielbild Verkehrsberuhigung

Bis 2035 soll in den Wohnquartieren im Grundsatz Tempo-30 eingeführt werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit (insbesondere auch die Schulwegsicherheit) und Wohnqualität erhöht. Die tiefere Geschwindigkeit reduziert auch Abgas- und Lärmemissionen und vermindert den Durchgangsverkehr.

Die Hauptstrasse Nord soll im Abschnitt des Stedtli ebenfalls mit Tempo-30 (Zone oder Strecke) organisiert werden. Dabei soll der Strassenraum in einer integralen Planung und unter Einbezug der Zentrumsanforderungen konzipiert werden. Die geplanten Sofortmassnahmen stellen einen ersten Schritt in diese Richtung dar.

In den folgenden Bereichen soll künftig die Einführung einer Begegnungszone umgesetzt werden:

- _ auf den städtischen Zentrumsstrassen mit publikumsorientierten Nutzungen inkl. Markt (Schulgasse, Mittelstrasse und Weyermattstrasse je im Bereich zwischen Stadtgraben und Hauptstrasse)
- _ Auf der Zihlstrasse als zentrumsbezogener Naherholungsbereich
- _ Strassenabschnitte im Bereich von Kindergärten und Schulen

Zudem kann auf weiteren ausgewählten Quartierstrassen die Einführung einer Begegnungszone geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden, wenn Abweichungen von Tempo 30 begründet sind, namentlich

- _ auf Strassen ohne Trottoirs, wenn dies der Schutz des Fussverkehrs erfordert
- _ auf Strassen, welche ausgeprägt als Koexistenzräume («Spielstrassen») belebt werden sollen
- _ in weiteren begründeten Fällen



- Bestand Neu
- Festlegungsinhalt**
- Tempo-30-Zone
 - Tempo-30 (Stedtli)
 - Begegnungszone*
- *[Planungsstand 1. / 2. Etappe, weitere möglich]
- Orientierungsinhalt**
- Strassennetz
 - Bahnlinie mit Haltestelle
 - Öffentliche Baute & Anlage
 - Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
 - Schule, Kindergarten

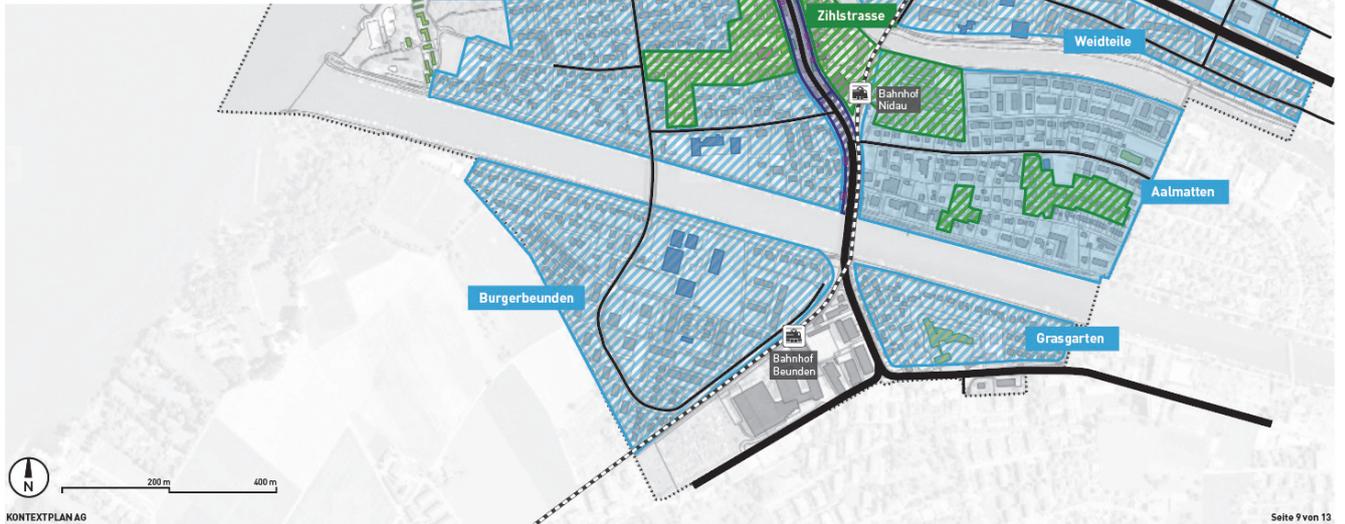


Abbildung 60: Zielbild Verkehrsberuhigung
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)

7.4 Zielbild Veloverkehr

Nidau ist für den Veloverkehr prädestiniert (starke Verflechtungen mit der weiteren Agglomeration, flache Topografie). Insbesondere auch mit dem E-Bike nehmen die pendelbaren Distanzen zu (neu 10 bis 15 km). Der Veloverkehr soll mehr Anteile am Modal Split übernehmen.

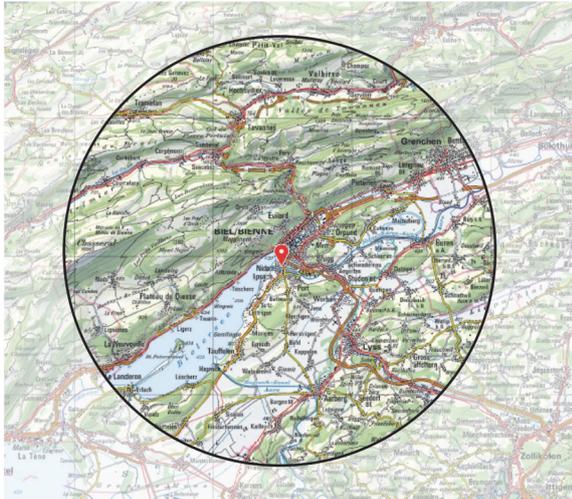


Abbildung 61: Für das E-Bike attraktive Pendel-Distanzen (10 bis 15 km)

Studien zeigen, dass ein gutes Veloangebot die zentrale Voraussetzung für hohe Veloverkehrsanteile darstellt:

Den Erfolg ambitionierter Stadtplanung demonstrieren aktuell amerikanische Metropolen. Innerhalb von 20 Jahren hat sich die Anzahl Radfahrer etwa siebenfacht. Die wesentliche Ursache dafür sieht Verkehrsforscher Ralph Buehler in den Infrastrukturmassnahmen der Stadt. Separate Fahrradstrassen, Radfahrrampeln, neu gestaltete Kreuzungen, die Warte- und Abbiegebogen für Radfahrer enthalten, bessere Anbindung und Vernetzung von Radwegen. (Zitat: Katapult, Sebastian Haupt. N°14: Utrecht investiert 28-Mal mehr in Radwege als Berlin. Juli-Sept 2019.)

Schaffung attraktive Verbindungen im Raum Biel Seeland

Die Stadt Nidau begrüsst die aktuelle regionale Velonetzplanung, welche die Schaffung attraktiver Veloverbindungen im Raum Biel Seeland vorsieht. Konkret wünscht die Stadt Nidau bis 2035 die Umsetzung folgender neuer regionaler Veloverbindungen:

- Ipsach – Nidau – Bahnhof Biel/Bienne (via Dr. Schneider-Strasse) als Vorrangroute Velo* und damit mit höchstem Standard
- Ipsach - Kreisel Kreuzweg – Bahnhof Nidau – Keltenstrasse – Bahnhof Biel/Bienne als Vorrangroute Velo* und damit mit höchstem Standard. Dabei stellt die auf dem Gerberweg geplante Begegnungszone einen Interessenskonflikt zur geplanten Führung des Veloverkehrs als Vorrangroute auf diesem Abschnitt dar, der im Rahmen der weiteren Planung (und unter Einbezug der Überlegungen zur präzisen Abgrenzung der Begegnungszone) sorgfältig geklärt werden muss.
- Aegerten - Brügg – Biel auf der Bern- und Aarbergstrasse als Vorrangroute Velo* und damit mit höchstem Standard



- _ Port – Moosbrücke – Römerstrasse – Mühlefeld - Bahnhof Biel/Bienne, als Komfortroute, womit insbesondere die Bedürfnisse an eine hohe Sicherheit abgedeckt werden (Freizeitverkehr)
- _ Brügghoos – Strandbad Nidau, nordseitig entlang des Nidau-Büren-Kanal als Komfortroute, womit insbesondere die Bedürfnisse an eine hohe Sicherheit abgedeckt werden (Freizeitverkehr). Dabei wird folgende Ausgestaltung vorgeschlagen:
 - / Abschnitt 1 (Bereich Aalmatten): auf Strasse
 - / Abschnitt 2 (zw. Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse: Fuss- und Radweg gemischt (Ausbau auf mind. 3.20 m, wenn Führung im Gemischtverkehr)
 - / Abschnitt 3 (Dr. Schneider Strasse bis Strandbad) auf Strasse.
- _ Brügghoos – Dr. Schneider-Strasse südseitig entlang des Nidau-Büren-Kanals als Komfortroute, womit insbesondere die Bedürfnisse an eine hohe Sicherheit abgedeckt werden (Freizeitverkehr)

*Kann die Vorrangroute Velo nicht realisiert werden, ist mindestens eine Komfort- und Direktroute wünschenswert.

Die Stadt Nidau setzt sich aktiv für die Realisierung dieser Routen entlang der Standards (siehe Tabelle 6) ein und leistet ihren Beitrag dazu.

Ein für das Velo attraktives Zentrum

Über diese regionalen Routen hinaus ist die gute Erreichbarkeit des Stedtlis für das Velo zentral. Die Situation soll trotz hohen MIV-Verkehrsmengen möglichst Velo-verträglich gestaltet werden, die Querbarkeit für den Veloverkehr (Vernetzung der beiden Seiten Ost und West) attraktiv sein, die Geschäfte sollen für den Veloverkehr gut zugänglich sein und es sollen attraktive Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Kommunale Verbindungen

Die regionalen Routen und die Route durchs Stedtli werden ergänzt durch weitere kommunal wichtige Veloverbindungen, wobei auf einzelnen Abschnitten bereits Handlungsbedarf zur Realisierung der Standards (siehe Tabelle 6) festgestellt wurde:

- _ Uferweg entlang See: Eine durchgängige Verbindung entlang des Sees ist wünschenswert und längerfristig anzustreben. Dies würde längerfristig die Realisierung der politisch umstrittenen Brücke über den Nidau-Büren-Kanal erfordern. Bei Realisierung könnte der Uferweg auch für die Route Schweiz Mobil interessant sein.
- _ Verbindung ab Dr. Schneider-Strasse entlang Zihl, und ab der Fuss- und Veloverkehrsbrücke des Hofmattenquartiers (Bogenbrüggli beim Gnägiloch) bis Bahn-Brücke auf der Zihlstrasse, dann wieder auf dem Uferweg. Der Ausbau ist, ist unter Einbezug der Anforderungen an den Gewässer-raum, anzustreben.

Über dieses Netz hinaus sind alle Strassen für den Veloverkehr durchgängig.



- Bestand Neu
- Festlegungsinhalt**
- — — Velovorrangroute
[Wunsch Stadt Nidau, wobei die Führung auf die Vorrangrouten-Korridore der aktuell laufenden regionalen Velonetzung abgestimmt ist. Sind die Vorrangrouten nicht realisierbar, ist die Umsetzung der Routen als Komfort- und Direktverbindungen wünschenswert.]
 - — — Komfortroute
 - — — Kommunal wichtige Veloverbindung zur Anbindung Stedtl, gute Veloverträglichkeit
 - — — Ergänzende, kommunale wichtige Veloverbindung
 - Wichtiger Handlungsbedarf zur Schaffung von attraktivem Veloangebot auf kommunal wichtigen Veloverbindungen
- Über das definierte Velonetz hinaus sind alle Strassen Teil des Velonetzes
- Veloverleihsystem*
 - Wichtige Veloabstellanlage (Lage ungefähr) mit attraktiver Qualität und Quantität
- An allen Bushaltestellen sind Veloabstellanlagen in attraktiver Qualität und Quantität zu erstellen
- Tempo-30-Zone
 - Tempo-30 (Stedtl)
 - Begegnungszone**
- *Neu = Erweiterung Velospotnetz gem. GR-Auszug 2013
**[Planungsstand 1. / 2. Etappe, weitere möglich]
- Orientierungsinhalt**
- Bahnlinie mit Haltestelle
 - Öffentliche Baute & Anlage
 - Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
 - Schule, Kindergarten

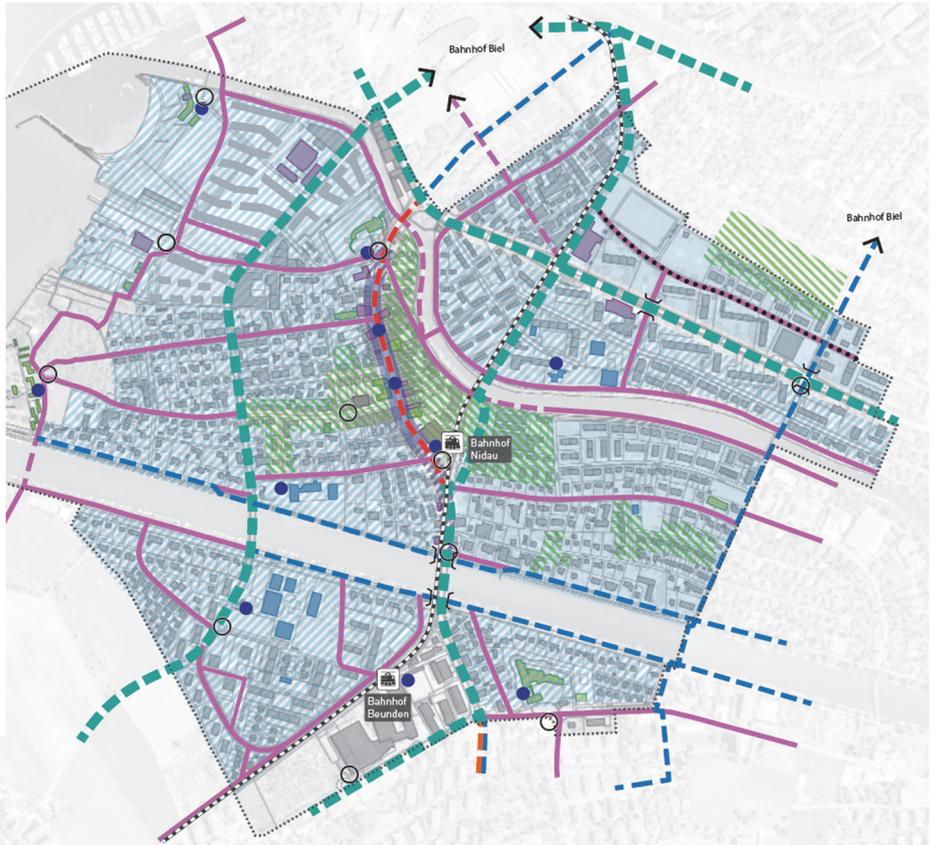


Abbildung 62: Zielbild Veloverkehr
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)

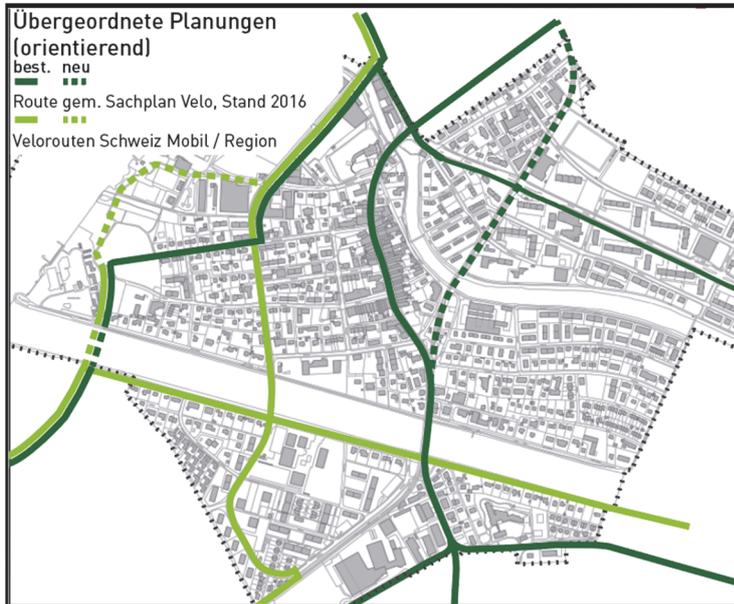


Abbildung 63: Zielbild Veloverkehr: Übergeordnete Planungen
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)



Tabelle 6: Standards Veloverkehr

Netztypen	Funktion	Prioritärer Verkehrszweck	Mögliche Führungsarten und Standards
Vorrangroute Velo 	<p>Veloverbindung mit regionaler (und in 2. Priorität) kommunaler Netzfunktion. Verbindet als Angebot mit hohem Komfort und wichtige Ziele der Agglomeration.</p> <p>Regionales Velonetz für den Alltagsverkehr mit Anschluss an regional wichtige Ziele.</p> <p>Verbinden, durchleiten und sammeln</p>	<p>Alltagsverkehr (Pendler und Ausbildungsverkehr), besonders attraktive, sichere und schnelle Verbindung</p>	<p>Präferierte Führungsarten und Standards (gemäss Forschungsarbeit)</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Radweg: mind. 3.20 m bei Zweirichtungsverkehr, 2.50 bei Einrichtungsverkehr _ Strasse mit Fahrverbot MIV _ Radstreifen: Breite Radstreifen (mind. 2.20 m) mit durchgezogener Linie _ Velostrasse (30 km/h, Gemischtverkehr <2'500 Fahrten MIV) <p>Für kurze Abschnitte möglicherweise geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Gemeinsamer Fuss- und Radweg (v.a. ausserorts) _ Busstreifen mit Velozulassung _ Radstreifen plus Busstreifen _ Strecke Tempo-30 <p>Weitere Anforderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Priorisierung Veloverkehr an Knoten
Komfortroute 	<p>Veloverbindung mit regionaler und kommunaler Netzfunktion. Verbindet als Angebot mit hohem Komfort und hoher Sicherheit wichtige Ziele von kantonaler und regionaler Bedeutung.</p>	<p>Alltagsverkehr (auch Schüler/-innen), Freizeitverkehr</p>	<p>Gemäss Arbeitshilfen „Standards Kantonsstrassen“ und „Anlagen für den Veloverkehr“:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Einrichtungsradweg: 2.50, mind. 1.50 m _ Zweirichtungsradweg: 3.00 m, mind. 2.50 m <p>Weitere mögliche Führungsart:</p> <p>Im Mischverkehr bei angepasster Geschwindigkeit MIV wenn < 3'000 DWV MIV; Optional, wo sinnvoll, Signalisierung als Velostrasse</p> <p>Weitere Anforderungen:</p> <p>Ausrichtung Infrastruktur auf besonders hohe Sicherheitsbedürfnisse (subjektive Sicherheit), auf der Strecke und an Knoten</p>
Direktroute 	<p>Veloverbindung mit regionaler und kommunaler Netzfunktion. Verbindet sehr direkt wichtige Ziele von kantonaler und regionaler Bedeutung.</p>	<p>Alltagsverkehr</p>	<p>Gemäss Arbeitshilfen „Standards Kantonsstrassen“ und „Anlagen für den Veloverkehr“:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Radstreifen: 1.50 m (innerorts) _ Einrichtungsradweg: 2.50, mind. 1.50 m _ Zweirichtungsradweg: 3.00 m, mind. 2.50 m _ Führung auf Busspur: 3.00 m / 3.50 – 3.75 m / > 4.50 m (mind. 4.30) <p>Weitere mögliche Führungsart, innerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Im Mischverkehr wenn < 10'000 DWV MIV und > 7.50 m Fahrbahnbreite oder < 7'500 DWV MIV und < 6.00 m Fahrbahnbreite, je nach Situation mit Tempo-30; Optional, wo sinnvoll, Signalisierung als Velostrasse
Kommunal wichtige Veloverbindung zur Anbindung Stedtle 	<p>Anbindung Zentrum für Velo, gute Zugänglichkeit zu den Zentrumsnutzungen, gute Querbarkeit</p>	<p>Alltagsverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> _ Koexistenz: Veloverträgliche Fahrstreifenbreiten (siehe: Reichenbach M., Affolter R. (2003): Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer. SVI-Forschungsauftrag 1999/135. Zürich.)
Ergänzende, kommunal wichtige Veloverbindung 	<p>Feinerschliessung, Anbindung der Wohnquartiere</p>	<p>Alltagsverkehr, flächendeckendes Fussverkehrsnetz</p>	<ul style="list-style-type: none"> _ Führung Velo im Mischverkehr auf Quartierstrassen (< 3'000 DWV MIV): Sicherstellung attraktive Situation für Velo; Optional, wo sinnvoll, Signalisierung als Velostrasse _ Fuss- und Radweg im Zweirichtungsverkehr: mind. 3.20 m bei Gemischtverkehr, mind. 3.90 m bei getrennter Führung



Veloabstellplätze an Bahnstationen

Ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen an Bahnstationen und Bushaltestellen (mind. 50% gedeckt) ist eine zentrale Voraussetzung für attraktives Velofahren. Die erforderlichen Quantitäten für die Bahnstationen Nidau Bahnhof und Nidau Beunden wurden berechnet:

Tabelle 7: Nach fachlicher Empfehlung erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen in Nidau

(Details: Anhang 9: Berechnung Anzahl Veloabstellplätze an Bahnhöfen)

	Erforderliche Anzahl Veloabstellplätze (bis Zeithorizont 2035) [Bandbreite in Anzahl Veloabstellplätzen]
Nidau Bahnhof	85 – 130
Nidau Beunden	80 – 120

Beim Bahnhof Nidau sind in der aktuellen Bahnhofsplanung bereits 120 Veloabstellplätze vorgesehen.



7.5 Zielbild Fussverkehr

Nidau ist für den Fussverkehr prädestiniert (starke Verflechtungen mit der weiteren Agglomeration, flache Topografie). Ab dem Bahnhof Nidau sind es rund 1 km bis zum Bahnhof Biel/Bienne und rund 2 km bis ins Zentrum von Biel (lediglich 10 resp. 25 Gehminuten). Der Fussverkehr soll mehr Anteile am Modal Split übernehmen.

Schaffen attraktive Verbindungen im Raum Biel Seeland

Der Raum Biel Seeland ist am bestehenden Wanderwegnetz bereits gut angebunden, es bestehen attraktive Verbindungen. Mit der Realisierung von AG-GLOlac wünscht sich die Stadt Nidau die Verlegung des Wanderwegnetzes in diesem Bereich (vgl. Abbildung 64: Zielbild Fussverkehr). Entlang des Bielersees soll zudem eine durchgängige, besonders attraktive Verbindung zum Flanieren angestrebt werden.

Die Hauptstrassen bilden die direktesten Verbindungen im Netz. Sie sollen immer über ein beidseitig durchgängiges Fussverkehrsangebot (i.d.R. Trottoir) verfügen. Sie werden durch das kommunale Erschliessungsnetz ergänzt, wo ebenfalls die im GVK definierten Standards angestrebt werden sollen (siehe Tabelle 8). Die Fussverbindung zwischen der Schlosstrasse und der Weyer-mattstrasse ist nicht Bestandteil der aktuellen Ortsplanungsrevision.

Über dieses Netz hinaus sollen alle Strassen für den Fussverkehr durchgängig sein.

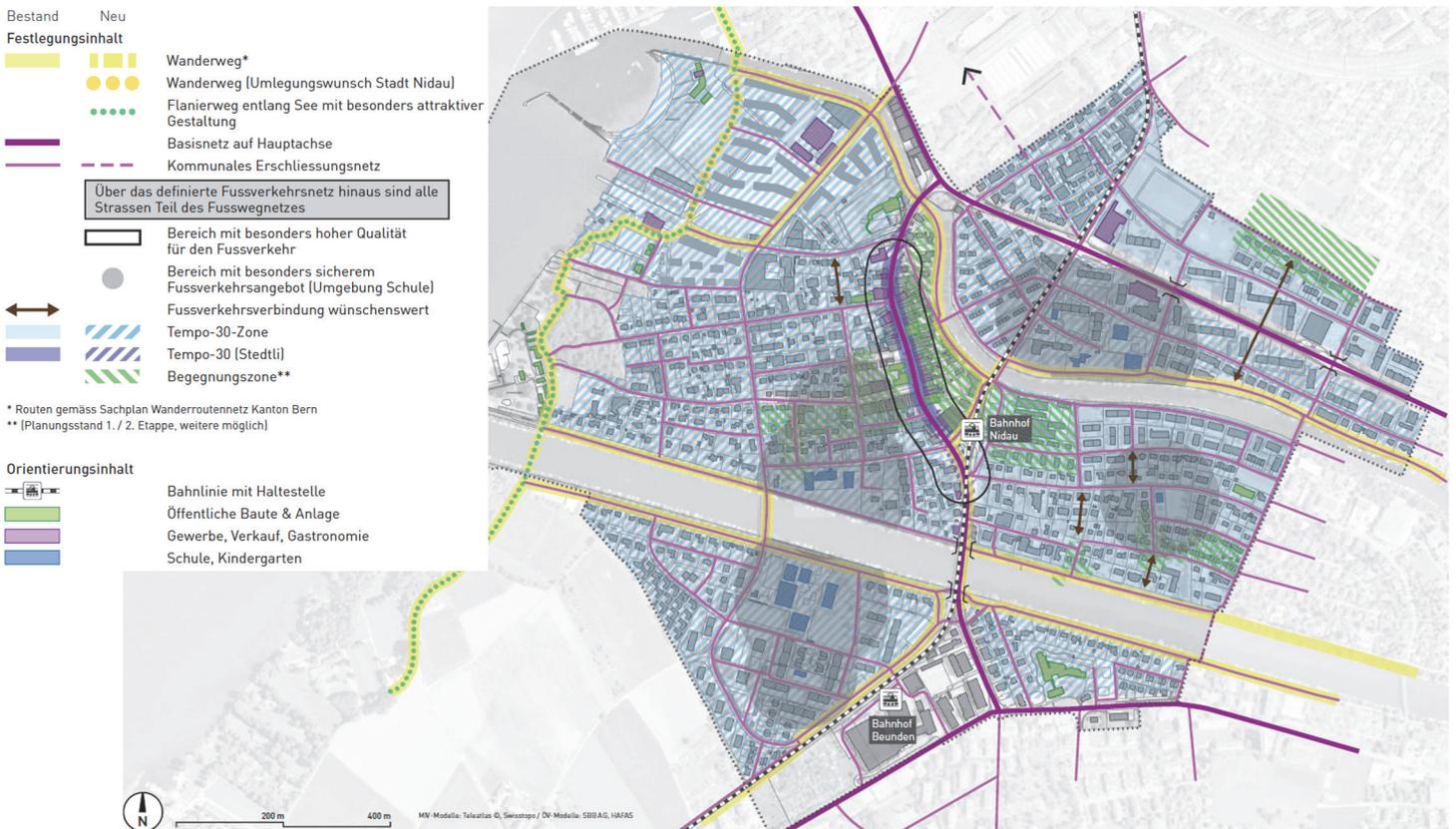


Abbildung 64: Zielbild Fussverkehr
(Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbilder)



Tabelle 8: Standards Fussverkehr

Netztypen	Funktion	Prioritärer Verkehrszweck	Führungsprinzip	Mögliche Führungsarten und Standards
Wanderweg 	Freizeittrouten mit nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Netzfunktion in Koordination mit den Nachbarkantonen und dem Bund.	Freizeitverkehr: Verbindung regionaler Ziele; Erholungsgebiete, schöne Landschaften, kulturelle Sehenswürdigkeiten sowie touristische Einrichtungen	Zu oder entlang von Stellen mit besonderer landschaftlicher, kultureller oder naturkundlicher Bedeutung.	Qualitätsstandards: _ Hoher Abwechslungsreichtum der Linienführung _ Anschluss an den ÖV _ Berücksichtigung der massgeblichen Bedürfnisse und Interessen _ weitgehend hartbelags-frei _ guter Zustand der Wege _ einheitliche Signalisation _ Touristische Kommunikation / Vermarktung der Route
Flanierweg 	Flanierweg entlang See mit besonders attraktiver Gestaltung	Freizeitverkehr: Verbindung kommunaler Ziele, entlang Bielersee; Erholungsgebiet, schöne Landschaft, Zugang zum Bielersee.	Entlang Bielersee	Qualitätsstandards: _ Anschluss an Bielersee _ Guter Zustand der Wege _ Touristische Kommunikation / Vermarktung der Route _ Einheitliche Signalisation _ Berücksichtigung der massgeblichen Bedürfnisse und Interessen
Basisnetz auf Hauptachse 	Basisnetz mit über- und regionaler Netzfunktion.	Alltagsverkehr: attraktive und direkte Hauptverbindungen	Auf Hauptverkehrsachsen	_ Beidseitiges Trottoir: 2.00 m Breite, mind. 1.50 m bei Engstellen, bei hohem Fussverkehrsaufkommen 3.00 bis 4.00 m
Kommunales Erschliessungsnetz 	Kommunales Fusswegnetz mit Erschliessungsfunktion Wohnquartiere	Alltagsverkehr: flächendeckendes Fussverkehrsnetz	- Auf Quartierstrassen - Separate Führung als Fuss- und Radweg	_ Führung Fussverkehr im Mischverkehr: Sicherstellung attraktive Situation für Fussverkehr _ Führung auf Trottoir / Gehbereich: 2.00 m Breite, mind. 1.50 m bei Engstellen, bei hohem Fussverkehrsaufkommen 3.00 bis 4.00 m _ Fuss- und Radweg im Zweirichtungsverkehr: mind. 3.20 m bei Gemischtverkehr, mind. 3.90 m bei getrennter Führung



7.6 Zielaussagen Parkierung

Regional koordinierte Bewirtschaftung (inkl. Gebühren)

Nidau hat mit der bereits flächendeckend vorhandenen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung (blaue Zone, gebührenpflichtige Parkfelder und spezifische Parkfelder mit Einschränkung zur Nutzergruppe) eine wichtige Grundvoraussetzung geschaffen, um die Verkehrsentwicklung in der Region steuern zu können. Um Wechselwirkungen zu vermeiden, sollen die Bewirtschaftungsformen regional koordiniert und insbesondere auch die heute tiefen Gebühren regional überprüft und koordiniert werden.

Gesteuerte Quantität öffentliche Parkierung Nidau

Die in den Strassenraum integrierte öffentliche Parkierung steht auf einzelnen Abschnitten im Interessenskonflikt mit den weiteren Anforderungen an den Strassenraum, teilweise bestehen auch Konflikte hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Einhaltung Sichtweiten, etc.). Folgende Räume sind in dieser Hinsicht besonders sensibel:

- **Stedtli:** Die vorhandene Längsparkierung nimmt - gemessen am verfügbaren Zentrumsraum – viel Raum in Anspruch. Die kurzzeitigen Parkierungsbedürfnisse sind wirtschaftlich bedeutend und wie auch die weiteren Anforderungen an den Zentrumsraum (Querbarkeit, Zugänglichkeit zu den Zentrumsnutzungen, etc.) zu berücksichtigen.
- **Dr. Schneider-Strasse:** Die strassenintegrierte Parkierung ist raumgreifend und die Vereinbarkeit mit den Anforderungen zur Vorrangroute Velo, Buslinienführung und der Quartierserschliessung sensibel.
- **Zihlstrasse:** Die Quartierstrasse stellt auch eine wichtige Fuss- und Veloverkehrs-Verbindung dar. Die vorhandene Längsparkierung im engen Raum der Quartierstrasse ist kritisch.

Um die Spielräume für die Ausrichtung dieser sensiblen öffentlichen Räume auszuloten und das Gesamtangebot zu steuern, soll die Gesamtsituation zur Quantität der öffentlichen MIV-Parkierung (vgl. auch Massnahme 9.8 Quantität öffentliche MIV-Parkierung) untersucht werden.

Gesteuerte Quantität öffentliche Parkierung Nidau

Das Verkehrsnetz ist an den Kondensationspunkten an der Leistungsgrenze. Bei der Entwicklung AGGLOlac hat die Stadt Nidau die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts eingefordert, welches aufzeigt wie die Mobilitätsbedürfnisse aus dem Areal organisiert werden. Um die verkehrlichen Auswirkungen zu kennen und die Verkehrsentwicklung steuern zu können, soll künftig bei grösseren Um- und Neunutzungen immer ein Mobilitätskonzept eingefordert werden. Die Kriterien, ab wann das Konzept eingefordert wird, sind bereits regional harmonisiert (vgl. auch Massnahme RGSK, B1).



Verbindliche Zielaussagen:

Private Parkierung

Bei Neu- / Umnutzungen wird ab einem Bedarf von 50 Parkfeldern ein Mobilitätskonzept eingefordert, welches die wirtschaftliche, umwelt- und sozialverträgliche Organisation der Mobilitätsbedürfnisse unter Einbezug aller Verkehrsmittel aufzeigt (vgl. auch Massnahme RGSK, B1).

Parkfelder sollen prioritär unterirdisch organisiert werden.

Öffentliche Parkierung

Die flächendeckende Bewirtschaftung wird beibehalten und die Bewirtschaftungsform regional koordiniert (vgl. auch Massnahme RGSK, B9.01).

Die Gebühren werden regional überprüft und koordiniert (Tarife Parkuhren und Parkkarten).

Die Quantität der öffentlichen Parkierung in Nidau wird koordiniert, wobei Möglichkeiten für ein Sammelparking (bspw. für Bedürfnisse zur Zentrumsarkierung) miteinbezogen werden.

Parkfelder sollen prioritär unterirdisch organisiert werden.

Abbildung 65: Zielaussagen Parkierung

7.7 Zielaussage Mobilitätsmanagement

Die bereits vorhandenen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements sollen erhalten und durch weitere Angebote und Dienstleistungen ergänzt werden. Mit einem umfassenden Mix an Mobilitätsangeboten und der Information und Kommunikation dazu, wird die Bevölkerung über die Möglichkeiten der Mobilität informiert und die Verkehrsmittelwahl aktiv gesteuert.

Verbindliche Zielaussagen:

Mit Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements wird umfassend über die Nutzungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel informiert und die Benutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr möglichst attraktiv und bequem gestaltet. Dazu werden Dienstleistungen bereitgestellt und Aktionen zur Sensibilisierung hinsichtlich der Angebote im Bereich der umwelt- und sozialverträglichen Mobilität durchgeführt.

Die Stadt Nidau stellt dieses Angebot direkt oder im Verbund mit der Region sicher. Die Stadt Nidau setzt zudem im Sinne der Vorbildfunktion in der eigenen Verwaltung Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement um.

Abbildung 66: Zielaussagen Mobilitätsmanagement



7.8 Zielaussage Monitoring und Controlling

Um die Verkehrsentwicklung steuern zu können, ist es zentral, in regelmässigen Abständen die Verkehrsmengen zu messen (Monitoring). Die erhobenen Daten können dann mit Zielwerten abgeglichen werden (Controlling). So kann die Verkehrsentwicklung beziffert und aktiv gesteuert werden. Dieser Meccano erfolgt in einer regionalen Betrachtung. Das im Rahmen des Ostasts eingeführte Monitoring und Controlling, dessen Umsetzung bis 2020 gesichert ist, soll in geeigneter Form weitergeführt werden.

Verbindliche Zielaussagen:

Die Verkehrsentwicklung wird in regelmässigen Abständen überprüft und an den Grenzen der Belastbarkeit gemessen. Die Stadt Nidau setzt sich dafür ein, dass das Monitoring und Controlling in einem regional organisierten Prozess erfolgt. Die Stadt Nidau leistet zusätzlich ihren Beitrag zum regionalen Monitoring und Controlling (durch Lieferung weiterer Verkehrsdaten, bspw. Veloverkehr Dr. Schneider-Strasse).

Sofern notwendig, werden in Koordination mit der Region Massnahmen entwickelt und auch auf Nidauer Stadtgebiet umgesetzt, um die Belastbarkeiten und damit die Verträglichkeit im öffentlichen Raum sicherzustellen.

Abbildung 67: Zielaussagen Monitoring und Controlling



8. Massnahmen zum Zielbild 2035

8.1 Integrales Massnahmenpaket zur Verkehrslenkung

Im Kapitel 2 wird anhand der Analyse der Ist-Situation aufgezeigt, wo Handlungsbedarf besteht. Die Zielbilder zeigen auf, wohin sich die einzelnen Verkehrsmittel entwickeln sollen (Kapitel 7).

Mit einem integralen Paket an Massnahmen soll die Verkehrsentwicklung so gesteuert werden, dass die Zielbilder 2035 und die Ziele zur Lenkung der Verkehrsentwicklung erreicht werden können.

Das Paket beinhaltet Massnahmen zu allen Verkehrsmitteln und für die verkehrliche Entwicklung relevanten Themenbereiche. Die einzelnen Massnahmen berücksichtigen auch den Handlungsbedarf, der im Kapitel 2 anhand der Ist-Situation Verkehr aufgezeigt ist, und zeigen, wie mit dem Handlungsbedarf umgegangen werden soll.

Die Priorisierung der Massnahmen richtet sich jeweils nach der Wirksamkeit in Bezug auf die gewünschte Modal-Split-Veränderung sowie nach der Abhängigkeit verschiedener Massnahmen untereinander.



Abbildung 68: Koordiniertes Massnahmenpaket zur aktiven Lenkung der Verkehrsentwicklung



8.2 Massnahmenübersicht

Das Paket an Massnahmen beinhaltet die folgend aufgelisteten Massnahmen. Die Priorisierung ist eine Einschätzung aus fachlicher Sicht und richtet sich jeweils nach der Wirksamkeit der Massnahmen in Bezug auf die gewünschte Modal-Split-Veränderung.

Kap.	Massnahme	Federführung	Priorität
9.1	Zentrumsentwicklung Stedtli	BGK: Kanton Bern Zentrumsentwicklung: Stadt Nidau	1
9.2	Quartierverträglichkeit Nidau West	Stadt Nidau	1
9.3	Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse	Stadt Nidau	1
9.4	Hauptstrasse Süd	Kanton Bern	1/2
9.5	Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse	Stadt Nidau	2
9.6	Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse	Stadt Nidau	2
9.7	Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren	Stadt Nidau	1/2
9.8	Quantität öffentliche MIV-Parkierung	Stadt Nidau, Region seeland.biel/bienne	1
9.9	Parkplatzbewirtschaftungskonzept	Region seeland.biel/bienne	1
9.10	Förderung neue Mobilitätsangebote und -lösungen	Koordinierte Planung der Entwicklung: Region Biel/Bienne Koordinierte Umsetzung der Massnahmen in Nidau: Stadt Nidau	1
9.11	Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot	Kanton Bern	1
9.12	Optimierung ÖV-Haltestellen	Hindernisfreie Bahnhaltstellen: Aare Seeland mobil AG Hindernisfreie Bushaltstellen: Kanton Bern / Stadt Nidau (je nach Strasseneigentum)	1
9.13	Ausbau Velonetz Nidau	Vorrangrouten Velo: Kanton Bern Regionale Verbindungen (Komfort und Direkttrouten): Region seeland.biel/bienne Attraktives kommunales Veloangebot: Stadt Nidau	1
9.14	Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen	Stedtli: Kanton Bern Übriges Stadtgebiet: Stadt Nidau	1/2
9.15	Ausbau Fussverkehrsnetz Nidau	Stadt Nidau	2
9.16	Verbesserung Schulwegsicherheit	Stadt Nidau	1
9.17	Konzept Schwerverkehrsführung	Kanton Bern	2
9.18	Mobilitätskonzepte für neue Nutzungen	Stadt Nidau	2
9.19	Mobilitätsmanagement	Stadt Nidau	1
9.20	Regionale Koordination der Verkehrsentwicklung	Region Seeland.biel/bienne	1

1 = in Bezug auf die Verkehrswirkung hohe Priorität,
2 = in Bezug auf die Verkehrswirkung mittlere Priorität



9. Massnahmen

9.1 Zentrumsentwicklung Stedtli

Kurzbeschreibung:	Die Hauptstrasse im Stedtli ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16'000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung), die Situation für den Veloverkehr auf der Strecke und bzgl. Abstellmöglichkeiten ist ungenügend. Auch die Querbarkeit der Strasse für den Fuss- und Veloverkehr hat viel Potential. Es ist wünschenswert (und für die Zentrumsentwicklung relevant), dass künftig disperses / flächiges Queren ermöglicht wird. Denn die beiden Seiten des Stedtli sind heute zu wenig vernetzt. Es besteht dringender Handlungsbedarf, den öffentlichen Raum mit einer integrierten, verträglichen Verkehrslösung zugunsten eines attraktiven, lebendigen Stadtzentrums aufzuwerten. Der Kanton setzt aktuell verkehrstechnische Sofortmassnahmen im Stedtli um, inkl. der Einführung einer Tempo-30-Zone. Diese Massnahmen sind ein Schritt in die richtige Richtung. Darüber hinaus bedarf es einer integralen Umgestaltung und Aufwertung in einem partnerschaftlichen Prozess Kanton/Stadt und unter Einbezug aller relevanten Stellen (Betreibende ÖV, Vertretende Veloverkehr, ...), mit einem Prozess zur Zentrumsentwicklung. Die Partizipation der Gewerbetreibenden, der Liegenschaftsbesitzer und der Nidauer Bevölkerung ist sicherzustellen.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Organisation des öffentlichen Raums nach dem Prinzip der Koexistenz mit Tempo-30- Gute und sichere Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr und damit gute Vernetzung der beiden Seiten des Stedtli- Hohe Verträglichkeit für den Veloverkehr auf der Fahrbahn sowie ausreichende und attraktive Veloparkierung- Funktionalität Kantonsstrasse mit Verstetigung Verkehrsfluss- Gewährleistung Fahrplanstabilität für Linienbusse und attraktive Erreichbarkeit mit dem ÖV- Sicherstellung der Anforderungen an den Warenumschatz und an die Erreichbarkeit für Kunden (Kundenparkfelder)
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- Projekt Sofortmassnahmen zur Umgestaltung der Hauptstrasse im Stedtli (Kanton, OIK III)- Betriebs- und Gestaltungskonzept Kanton (Weiterentwicklung unter Einbezug Inputs aus Kap. 6.1 GVK)- Städtebauliches Leitbild, Stadt Nidau, Teil B: Altstadt lebendig erhalten- RGSK 2, Massnahme B 11, Anhang, Objekt MIV-O-2: Hauptstrasse Nidau (Ortsdurchfahrt)- GVK Teilkonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli (siehe Kap. 6.1.5)
Federführung:	BGK: Kanton Bern Zentrumsentwicklung: Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none">- Integraler Zentrumsentwicklungsprozess inkl. Aspekte Verkehr / Parkierung- Erarbeitung integral abgestimmtes Betriebs- und Gestaltungskonzept
Anliegen aus Sicht Nidau:	<ul style="list-style-type: none">- Lebendiges, attraktives Stadtzentrum für Aufenthalt, Flanieren und Begegnen sowie Einkauf, mit optimal integrierter Verkehrsinfrastruktur, welche verbindet statt trennt.- Attraktive Zentrumsgestaltung von Fassade zu Fassade, auch als Identifikationsort für Nidau- Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln- Hohe Attraktivität für den Veloverkehr inkl. Abstellplätze und für den Fussverkehr mit guter Vernetzung der beiden Seiten des Stedtli- Hohe Verfügbarkeit der Zentrumsarkierung (Kurzzeitparkfelder), abgestimmt auf die Überlegungen zur Quantität der Parkierung (vgl. auch Massnahmenblatt 9.8)
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sofortmassnahmen (OIK III)- Gemeinsame Prozessplanung zur Zentrumsentwicklung und BGK
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sofortmassnahmen: 2019- Zentrumsentwicklungsprozess: 2031



Erste Grobkosten-schätzung*	<ul style="list-style-type: none">- Abhängig von Prozess, Variantenbreite, Umfang Partizipation. Annahme BGK ca. 60'000 – 80'000, Prozess zur Zentrumsentwicklung ca. 20'000 bis 40'000 CHF.- Die Kosten für die weiteren Projektphasen sind noch zu ermitteln (Basis: SIA-Normen)
-----------------------------	---

* Die Erste Grobschätzung beinhaltet immer die Gesamtkosten (Kanten und Stadt) und ist als erste grobe Schätzung für die Budgetplanung zu verstehen. Die Kosten sind oft wesentlich abhängig von Rahmenbedingungen und sind als erste Richtgrösse zu verstehen.

9.2 Quartierverträglichkeit Nidau West

Kurzbeschreibung:	Der Stadtteil Nidau West besteht aus den Quartieren AGGLOlac, Nidau West und Beunden. Der zeitweise überlastete Guido-Müller-Platz führt zu Ausweichverkehr durch Nidau West. Vor allem die Dr. Schneider-Strasse als zentrale Erschliessungsachse des Stadtteils und Parallelachse zur Hauptstrasse weist ein hohes Verkehrsaufkommen und eine mangelnde Quartierverträglichkeit auf. Mit der Entwicklung AGGLOlac wird der Verkehrsdruck weiter zunehmen. Die bessere Ausrichtung von Nidau West auf die Quartierbedürfnisse ist sicherzustellen. Im Rahmen von Sofortmassnahmen ist zurzeit bereits die Einführung erster Niedriggeschwindigkeits-Regimes in Planung.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Ausrichtung der Quartiere AGGLOlac, Nidau West und Beunden auf die Quartiererschliessung- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (Tempo-30 mit bereichsweisen Begegnungszonen, betr. Dr. Schneider-Strasse siehe auch Massnahme 9.3)- Unterbindung des quartierfremden Verkehrs durch Einführung einer Zubringerregelung für die Quartiere Nidau West und Beunden
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- GVK Teilkonzept Nidau West (siehe Kap. 6.2)- Sofortmassnahmen Nidau West- GVK Massnahme 9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse- GVK Massnahme 9.7 Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Massnahmen entlang vorliegenden Gutachten und Massnahmenplanung zu Nidau West- Erarbeitung Konzept Verkehrsberuhigung unter Einbezug der Planung Sofortmassnahmen und AGGLOlac- Umsetzungsplanung Massnahmen
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Verkehrsberuhigung Quartier Nidau West, östlich Dr. Schneider Strasse- Finalisierung und Umsetzung Verkehrsberuhigung Quartier Nidau West, westlich Dr. Schneider Strasse und Umsetzung Zubringerregelung
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung 1. Etappe Sofortmassnahmen Quartier Nidau West östlich der Dr. Schneider-Strasse / Stedtli und Zihlstrasse: 2020- Umsetzung 2. Etappe Sofortmassnahmen: Weitere Teile Nidau West und Beundenquartier: ab 2021- Umsetzung weiter Verkehrsberuhigung: ab 2034 (bzw. koordiniert mit AGGLOlac)
Erste Grobkosten-schätzung	<ul style="list-style-type: none">- Konzept Verkehrsberuhigung: läuft bereits- Die Kosten für die weiteren Projektphasen sind noch zu ermitteln (Basis: SIA-Normen)



9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse

Kurzbeschreibung:	<p>An die Dr. Schneider-Strasse als stärkst belastete Quartierstrasse in Nidau West mit einem bedeutenden Anteil an Fluchtverkehr, versetzter Parkierung, künftig mit einer Buslinie und mit der Funktion als übergeordnete Veloverbindung (Qualitätsstandard Vorrangroute Velo) werden hohe Anforderungen gestellt. Sie weist heute einen verkehrsorientierten Charakter mit Trennwirkung für die Quartierteile auf. Die Parkierung auf der Fahrbahn führt vor allem für den Veloverkehr, aber auch für die Einmündungen und den querenden Fussverkehr zu Sicherheitsproblemen. Auch für die künftige Buslinie stellt die Längsparkierung keine günstige Randbedingung dar.</p> <p>Die Dr. Schneider-Strasse soll besser in das Quartier integriert und stärker auf die spezifischen funktionalen Anforderungen ausgerichtet werden. Für den Bereich AGGLOlac besteht bereits eine Planung als Boulevard, mit Regime Tempo-30. Im Bereich Quartier Nidau West sind Sofortmassnahmen zur Verkehrsberuhigung in Planung, wobei die Dr. Schneider-Strasse vorerst mit «50 generell» belassen wird. Längerfristig soll die Dr. Schneider-Strasse auf die vielen Anforderungen ausgerichtet und mit Tempo-30 organisiert werden.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Ausrichtung der Dr. Schneider-Strasse auf die definierten Belastbarkeiten (3'000 südlich Schlosstrasse, 5'000 nördlich Schlosstrasse) und damit auf die Anforderungen des Quartiers, des Veloverkehrs und des Linienbusbetriebs.- Konzeption mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, ausgelegt auf die Einführung einer Tempo-30-Zone- Erhöhung Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit- Gute und sichere Zugänglichkeit Bushaltestellen- Bei Handlungsbedarf zur Einhaltung der Belastbarkeiten ist langfristig die Option der Sperrung der Dr. Schneider Strasse für den MIV auf Höhe Mühlerunsweg einzubeziehen (Anhang 7: Überlegungen Sperrung Dr. Schneider-Strasse)- Sicherstellen der Funktionalität der Achse Dr. Schneider-Strasse/Balainenweg als Alternativroute in Ausnahmesituationen (bspw. bei Feierlichkeiten im Stedtl)- Weiterentwicklung bereits vorliegendes BGK zur Dr. Schneider-Strasse im Bereich AGGLOlac
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- RGSK 2, Massnahme B 11/XII, Objekt LV-N-10.2: Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum, Einführung Tempo-30 auf der Dr. Schneider-Strasse- Regionale Planung zu den Vorrangrouten Velo / aktuelle kantonale Planung- Sofortmassnahmen Verkehrsberuhigung Nidau West- GVK Teilkonzept Nidau West, Teil Dr. Schneider Strasse (siehe Kap. 6.2.4)- Langfristige Überlegungen zur Sperrung (siehe GVK, Anhang 7: Überlegungen Sperrung Dr. Schneider-Strasse)
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept- Erarbeitung Gutachten Tempo-30- Erarbeitung Vorprojekt
Anliegen aus Sicht Nidau:	- Gutes Angebot für den Fuss- und Veloverkehr zur Querung der Aarbergstrasse
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Klärung mit dem Kanton zur aktuellen Planung Vorrangrouten Velo und Velo-Anforderungen- Auslösen Betriebs- und Gestaltungskonzept
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Betriebs- und Gestaltungskonzept: ab 2021- Vorprojekt: ab 2025 → Umsetzung ab ca. 2026
Grobkostenschätzung (exkl. MWST):	<ul style="list-style-type: none">- BGK: ca. 50' – 70'000 CHF (u.A. abhängig von Anzahl Varianten und Art und Intensität Partizipation Bevölkerung)- Die Kosten für die weiteren Projektphasen sind noch zu ermitteln (Basis: SIA-Normen)



9.4 Hauptstrasse Süd (Abschnitt Kanalbrücke bis Kreisel Kreuzweg)

Kurzbeschreibung:	Die Hauptstrasse Süd als Bus-Route und Teile einer übergeordneten Veloverbindung weist verschiedene Defizite hinsichtlich der Veloverträglichkeit und des Angebots für den Fussverkehr auf. Zudem besteht auf diesem Abschnitt ein Potenzial zur Busbevorzugung im Zusammenwirken mit den Massnahmen am Kreisel Kreuzweg und damit für einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der heute mangelhaften Fahrplanstabilität des ÖV. Weiter besteht am Kreisel Kreuzweg ein Verkehrsicherheitsdefizit. Aus stadt- bzw. strassenräumlicher Sicht besteht ein Potenzial zur Aufwertung der Ortseinfahrt Nidau. Zur Sanierung des Unfallschwerpunktes am Kreisel Kreuzweg läuft bereits eine kantonale Planung. Im Bereich südlicher Brückenkopf der Kanalbrücke besteht die langfristige Option zur Direkterschliessung des Beundenquartiers.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Massnahmen im Bereich Kanalbrücke zur Schaffung einer veloverträglichen Situation- Beidseitig durchgehendes Trottoir entlang Hauptstrasse (Ausnahme: Kanalbrücke mit einseitigem Angebot).- Busbevorzugung in Richtung Biel und Ausgestaltung der Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen.- Kreisel Kreuzweg: Verbesserung Verkehrssicherheit und Verbesserung Angebot Velo- Planungsrechtliche Sicherung der Option zur langfristigen Anbindung des Beundenquartiers- Mit der Konzeption zur Umsetzung der Vorrangroute Velo koordinierte Planung
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- Aare Seeland mobil AG / ÖV-Betreibende: Einbezug im Kontext der Anforderungen des ÖV- Aktuelle Planung zur Sanierung des Unfallschwerpunktes Kreisel Kreuzweg und Dosieranlage- GVK Teilkonzept Hauptstrasse Süd (siehe Kap. 6.3.3)- GVK Massnahmenblatt 9.13: Ausbau Velonetz Nidau
Federführung:	Kanton Bern
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sanierung Unfallschwerpunkt Kreisel Kreuzweg- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Abschnitt Kanalbrücke bis Kreuzweg- Zweckmässigkeitsbeurteilung Direktanbindung Beundenquartier als langfristige Option (in Koordination mit dem BGK)
Anliegen aus Sicht Nidau:	<ul style="list-style-type: none">- Kanalbrücke: Vollwertiges Veloverkehrsangebot (Radstreifen oder Radweg, keine Kernfahrbahn). Dabei wird der Lösungsansatz der Vertiefungsstudie Veloverbindungen (Massnahmen Nr. 22, 23) als sinnvoll eingeschätzt.- Zweckmässigkeitsprüfung und gegebenenfalls planungsrechtliche Sicherstellung der Option direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse Süd. Dazu bestehen aus heutiger Sicht zwei zu prüfende Varianten: Anbindung im Bereich südlicher Brückenkopf Kanalbrücke und gegen Süden an die Hauptstrasse Ipsach, in Koordination mit künftigen Anschluss Porttunnel.
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Austausch mit Region und Kanton zur aktuellen Planung der Vorrangroute Velo, zur Klärung der Velo-Anforderungen und zur Klärung der Koordination der Planungen- Prozess- und Finanzplanung weitere Schritte
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sanierung Unfallschwerpunkt Kreisel Kreuzweg: voraussichtlich 2023- Erarbeitung BGK: ab ca. 2034 (nachgelagert zur Grobkonzeption zur Vorrangroute Velo)
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Sanierung Unfallschwerpunkt: laufende Planung Kanton- BGK: ca. 50'000 – 80'000 CHF- Die Kosten für die weiteren Projektphasen sind noch zu ermitteln (Basis: SIA-Normen)



9.5 Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse

Kurzbeschreibung:	Die Verkehrssituation auf der Gurnigelstrasse ist unbefriedigend. Zwischen den Bedürfnissen nach Quartierschutz und der übergeordneten Verbindungsfunktion zwischen Biel und Nidau und als Hauptstrassenverbindung nach Neuchâtel besteht ein Spannungsfeld. Vor allem die Gefährdung des Fuss- und des Veloverkehrs bildet Anlass zu Begehren aus dem Quartier. Südseitig fehlt ein durchgehendes Trottoir. Die Grundstückserschliessungen sind unübersichtlich. Vor allem für den querenden Fussverkehr, den Veloverkehr und auch den aus den Grundstücken einfahrenden motorisierten Verkehr ist die Situation konfliktträchtig. Im Zusammenhang mit Verbesserungen auf der Gurnigelstrasse bestehen Zusammenhänge zur Ausfahrt ab der Bernstrasse über die Guglerstrasse (Ausweichverkehr Guido-Müller-Platz) und der Keltenstrasse inkl. deren Verlängerung bis zur Alexander Moser-Strasse (Potenzial zur Entlastung Gurnigelstrasse, Bedeutung als Teil der übergeordneten Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel)
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Ausrichtung der Gurnigelstrasse auf die Funktion als Quartierstrasse, Erhöhung der Verkehrssicherheit- Vermeidung Ausweichverkehr Guido-Müller-Platz- Schliessen Netzlücke Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel über Keltenstrasse- Umsetzung folgender Massnahmen:<ul style="list-style-type: none">- Sperrung Anschluss Guglerstrasse in Koordination mit dem Kanton und der Stadt Biel- Erweiterung der best. Tempo-30-Zone Bielstrasse / Mühlefeld auf die Gurnigelstrasse- Neue Routen-Signalisation Richtung Neuchâtel in Koordination mit Stadt Biel- Zubringer-Regelung und Gurnigelstrasse West- Realisierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Keltenstrasse Nord; Option Verlängerung Keltenstrasse auch für den Bus prüfen
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- Aare Seeland mobil AG: Einbezug bzgl. der Massnahmen in Gleisnähe- RGSK 2, Massnahme B 11/XII und Kt. Richtplan, Massnahmenblatt B 12, Objektnummer 58: Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum, inkl. Schliessung Netzlücke Keltenstrasse (Objekt LV-N-11.4)- Massnahmenplanung Stadt Nidau, Gurnigelstrasse, 2012- GVK Teilkonzept Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse (siehe Kap. 6.4.2)- GVK Massnahmenblatt 9.7 Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren
Federführung:	Stadt Nidau (für Routenführung Ortsverbindung Biel-Nidau und Verbindung Neuchâtel ab Kreuzplatz Biel in enger Koordination mit Stadt Biel)
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- 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 Erschliessungssachse 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.
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Klärung mit Stadt Biel/Bienne und Kanton Bern zu Sperrung Ausfahrt Guglerstrasse und Routenführung Verbindungsfunktionen- Auslösung Betriebs- und Gestaltungskonzept(e) inkl. Gutachten Tempo-30.
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Modifikation Routenführung Ortsverbindung Biel-Nidau und Verbindung Neuchâtel ab Kreuzplatz Biel: Planungsstudie 2021, Konkretisierung/Umsetzung sobald als möglich- Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse: ab 2022 (BGK Teil Verlängerung Keltenstrasse evtl. später), Umsetzung inhaltlich / zeitlich in Koordination zu Modifikation Routenführung: 2021 bis 2023



Erste Grobkosten-schätzung	<ul style="list-style-type: none">- Modifikation Routenführung Ortsverbindung Biel-Nidau und Verbindung Neuchâtel ab Kreuzplatz Biel: Planungsstudie 20'000 – 30'000 CHF- BGK Teil Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse: ca. 20'000 CHF- BGK Teil Verlängerung Keltenstrasse: ca. 20'000 CHF
----------------------------	---

9.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse

Kurzbeschreibung:	<p>Die Zihlstrasse ist eine Achse mit grossem Potenzial für die Naherholung unmittelbar im Zentrum und als attraktive, idyllische Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr abseits des Hauptverkehrs. Die heute niedrige Qualität des Strassenraumes mit dominanter Parkierung steht im Widerspruch dazu.</p> <p>Als Sofortmassnahme ist die Einführung einer Tempo-30-Zone für die Zihlstrasse vorgesehen, ohne weitergehende Auswertungsmassnahmen. Dies soll in einem weiteren Schritt im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und unter Einbezug der Möglichkeit einer Begegnungszone angegangen werden. Die Erschliessungsfunktion für die unmittelbar anstossenden Liegenschaften und das Moserareal sind zu berücksichtigen, wobei auch die Anlieferungsbedürfnisse und die Wendebedürfnisse für den MIV mitzubersichtigen sind. Im Übergang Bahnhofplatz / Zihlstrasse ist im Rahmen der Totalsanierung Bahnhof Nidau und im Zusammenhang mit der Erschliessung Moserareal eine Sperrung für den MIV vorgesehen. Diese ist in die Planung einzubeziehen.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Gesamtheitliche Konzeption in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, inkl. Prüfung Umsetzung Begegnungszone- Ausrichten Strasse auf Erschliessungsbedürfnisse, Zubringerregelung / Sperrung im Übergang zum Bahnhofplatz umsetzen- Sicherstellung Erschliessung Moserareal: Zufahrt für Zubringer MIV- Parkierungsregelung für Bedarf direkt angrenzender Liegenschaften
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- GVK Massnahmenblatt 9.7: Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren- GVK Massnahmenblatt 9.8: Quantität öffentliche MIV-Parkierung
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Einführung Sofortmassnahme Tempo-30- Integrales Betriebs- und Gestaltungskonzept, inkl. Prüfung Begegnungszone
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sofortmassnahmen Tempo-30-Zone: 2020- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sofortmassnahmen Tempo-30-Zone: 2020- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK): 2032/2033
Erste Grobkosten-schätzung	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzung Sofortmassnahmen: läuft bereits- BGK: ca. 30'000 CHF (u.A. abhängig von Anzahl Varianten und Art der Partizipation)- Folgephasen nach SIA-Phasen (Baukostenbasierend)



9.7 Verbesserung Verträglichkeit in Quartieren

Kurzbeschreibung:	Tempo-30-Zonen erhöhen die Verträglichkeit, verringern das Unfallrisiko und -schwere und tragen insgesamt zur Erhöhung der Wohnqualität bei. Einzelne Projekte zur Einführung von Niedriggeschwindigkeits-Regimes. bspw. für Teilbereiche in Nidau West sowie für die Zihlstrasse, liegen bereits vor (vgl. dazu auch Massnahmenblätter 9.2 Quartierverträglichkeit Nidau West und 9.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse). Die Einführung der Verkehrsberuhigung auf der Gurnigelstrasse ist im Massnahmenblatt 9.5 vorgesehen. Im Gebiet Grenzstrasse soll in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel eine Begegnungszone geprüft werden. Für die weiteren Quartiere Beunden, Graspark, Hofmatten, Weideteile und Aalmatten soll die Einführung von Tempo-30 resp. Begegnungszonen (unter Berücksichtigung der im Kap 7.3 dargelegten Anforderungen) geprüft werden.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Vermeiden von unerwünschtem Schleichverkehr- Sicherstellen der Wirkung der Tempo-30-Zonen, Gewährleisten der Schulwegsicherheit- Siedlungsverträgliche Lenkung des Verkehrs auf die Hauptachsen- Erhöhung der Wohnumfeldqualität
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- GVK Massnahme 9.2 Quartierverträglichkeit Nidau West- GVK Massnahme 9.16: Verbesserung Schulwegsicherheit- Die bereits bekannten Defizite zur Verkehrssicherheit sind in die Planung miteinzubeziehen (vgl. Abbildung 3)
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Prüfung der einzelnen Gebiete für Eignung für Tempo-30- Schwachstellen- / Mängelanalyse- Massnahmenkonzept- Umsetzungsplanung (inkl. Zeitplan und Zuständigkeiten)
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Planung Ressourcen und Prozesse für die weiteren Quartiere Beunden, Graspark, Hofmatten und Weideteile
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Prüfung Eignung und Erarbeitung Massnahmenkonzept Weideteile und Grenzstrasse: 2021 – 2023 (inkl. Erarbeitung Gutachten)- Umsetzungsplanung Verkehrsberuhigung Weideteile und Grenzstrasse- Prüfung Eignung und Erarbeitung Massnahmenkonzept Beundenquartier: 2024 - 2025 (inkl. Erarbeitung Gutachten), in Koordination mit BGK Dr. Schneider-Strasse- Umsetzungsplanung Beundenquartier- Prüfung Eignung und Erarbeitung Massnahmenkonzepte für die weiteren Quartiere (inkl. Erarbeitung Gutachten)- Umsetzungsplanung weitere Quartiere <p>Zeitplan je nach Priorisierung der einzelnen Quartiere (noch offen)</p>
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Weideteile: ca. 7-10'000 CHF- Grenzstrasse: ca. 6-8'000 CHF- Hofmatten: ca. 7-10'000 CHF- Beundenquartier: Massnahmenkonzept und Gutachten: ca. 10-15'000 CHF- Schlosstrasse: ca. 7-10'000 CHF- Graspark: ca. 6-8'000 CHF <p>Kosten: Abhängig vom Einbezug der Bevölkerung und von Menge und Ausgestaltungsstandard der Massnahmen. Die Kosten für die weiteren Projektphasen sind noch zu ermitteln (Basis: SIA-Normen)</p>



9.8 Quantität öffentliche MIV-Parkierung

Kurzbeschreibung:	Grundsätzlich ist der Bedarf an Parkfeldern auf den privaten Grundstücken abzudecken. Heute werden allerdings wesentliche Anteile der privaten Parkierungsbedürfnisse auf öffentlichem Grund abgedeckt. Dies ist einerseits Teil der Quartiercharakteristik (Gartenstadt) bzw. historisch gewachsen (Stedtli). Andererseits führen die hohen Mietkosten von Privatparkplätzen gegenüber den vergleichsweise günstigen Gebühren für Parkkarten tendenziell zu Nutzungsdruck auf die öffentlichen Parkfelder. Die in den öffentlichen Strassenraum integrierte Parkierung steht auf einzelnen Abschnitten im Interessenskonflikt mit den weiteren Anforderungen an den Strassenraum, teilweise bestehen auch Konflikte hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Einhaltung Sichtweiten, etc.). Die Räume Stedtli, Dr. Schneider Strasse und Zihlstrasse sind in dieser Hinsicht besonders sensibel. Um die Spielräume für die Ausrichtung dieser sensiblen öffentlichen Räume auszuloten und das Gesamtangebot zu steuern, soll die Gesamtsituation zur Quantität der öffentlichen MIV-Parkierung untersucht werden.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Festlegen der angemessenen Menge an öffentlicher Parkierung für die Stadt Nidau (für die legitimen Bedürfnisse aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) unter Einbezug von Optionen zur Nutzung/Schaffung von Sammelparkierungen- Sicherstellung der Verträglichkeit in den sensiblen Strassenräumen (insbesondere Dr. Schneider Strasse, Zihlstrasse und Stedtli)- Konsolidierung / politische Verankerung der anzustrebenden Quantität der öffentlichen Parkierung- Parkfelder sollen prioritär unterirdisch organisiert werden.
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- GVK Massnahme 9.1: Zentrumsentwicklung Stedtli und 9.3 BGK Dr. Schneider-Strasse- GVK Massnahme 9.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Zihlstrasse- GVK Massnahme 9.9 Parkplatzbewirtschaftungskonzept- RGSK 2, Massnahme B 9, Objekt 9.00: Parkplatzbewirtschaftungskonzept Agglomerationskern Biel sowie Lyss
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	Konzeption der Gesamtquantität der Parkierung: <ul style="list-style-type: none">- Parkplatzkataster Bestand: Erfassen der Daten zu öffentlichen / öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Nidau (Anzahl und Art der Parkplätze), inkl. Erhebung der Belegung der öffentlich zugänglichen Parkierung (an Wochen- und Werktagen) aller öffentlich zugänglichen Parkierung; Verifizieren der legitimen Ansprüche aus privaten Liegenschaften- Konzeptionelle Überlegungen zur Nutzung von bestehenden und neuen Sammelparkierungen (inkl. Überlegungen zu Mehrfachnutzungen), Überlegungen zur erforderlichen Gesamtquantität der öffentlichen Parkierung- Priorisierung und Umsetzungskonzept- Umsetzung
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadtintern: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung, Entscheid über externe Leistungen
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Parkplatzkataster /Parkierungsangebot heute: 2027- Konzeption Quantität öffentliche Parkierung: 2027- Einführung: ab 2028
Erste Grobkosten-schätzung	<ul style="list-style-type: none">- Parkplatzkataster: ca. 20'000 CHF (exkl. Erhebung der Belegung)- Konzeption Quantität öffentliche Parkierung: ca. 30'000 CHF- Umsetzung: Massnahmenabhängig



9.9 Parkplatzbewirtschaftungskonzept

Kurzbeschreibung:	Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze sollen in der gesamten Region koordiniert bewirtschaftet werden. Unter Bewirtschaftung wird dabei die Gebührenpflicht, die zeitlich beschränkte Parkdauer oder die Beschränkung der Nutzergruppen (z.B. Anwohnerparkierung etc.) verstanden. Für das Stedtli in Nidau ist eine Kurzzeit-Bewirtschaftung anzustreben, welche die Ausrichtung der Parkierung für die Kundenbedürfnisse des Stedtli sicherstellt. Als Lösungsansatz sind 30 min-Parkfelder zu prüfen.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Einflussnahme auf das MIV-Aufkommen resp. die Verkehrsmittelwahl durch aktive Steuerung der öffentlichen Parkierung- Einheitliche Handhabung für das Parkieren im öffentlichen Raum im ganzen Stadtgebiet (Gleichbehandlung) und in der Region Biel Seeland (keine Wechselwirkungen)- Spezifische Lösung für die Parkierung im Stedtli, Ausgestaltung als Kundenparkierung, um eine gute Verfügbarkeit der Parkfelder zu ermöglichen
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- RGSK 2, Massnahme B 9, Objekt 9.01: Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung- GVK Massnahme 9.1: Zentrumsentwicklung Stedtli- GVK Massnahme 9.8: Quantität öffentliche MIV-Parkierung
Federführung:	Region seeland.biel/bienne (Die Stadt Nidau bringt sich aktiv ein)
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Bewirtschaftungskonzept für die ganze Stadt, abgestimmt auf Region, inkl. Kontrollmechanismen. Grobe Empfehlungen:<ul style="list-style-type: none">- Flächendeckende Bewirtschaftung öffentlicher und öffentlich zugänglicher Parkierung beibehalten, Bewirtschaftungsform regional koordinieren- Separate Konzeption Zentrumsarkierung mit dem Ziel, möglichst hohe Verfügbarkeit zu schaffen (bspw. mit Kurzzeitparkfeldern)- Prüfen Erhöhen/Harmonisierung Gebühren (Stundentarife und Pendlerparkkarten) in regionaler Abstimmung
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadtintern: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung, Entscheid über externe Leistungen
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Bewirtschaftungskonzept, ggf. Gebührenreglement: 2027- Einführung: ab 2028
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Bewirtschaftungskonzept für Stadt Nidau: ca. 40'000 CHF- Umsetzung: Massnahmenabhängig



9.10 Förderung neue Mobilitätsangebote und -lösungen

Kurzbeschreibung:	<p>Nidau ist Energiestadt. Im Sinne der stetigen Weiterentwicklung und einer ressourcenschonenden Gestaltung der Mobilität sollen neue Mobilitätsangebote und -lösungen geprüft werden.</p> <p>In der Stadt Nidau wird bereits provisorisch ein E-Cargo-Velo angeboten, das gegen Gebühr genutzt werden kann. Zudem besteht ein Auto-Verleih-Angebot (Mobility) am Bahnhof Nidau. Diese Angebote können in Kombination mit den weiteren Mobilitätsangeboten (wie bspw. Velo-Verleih) einen Beitrag dazu leisten, dass Haushalte auf ein Auto (bspw. Erst- oder Zweitauto) verzichten und sind daher als Konzept zu fördern / weiterzuentwickeln.</p> <p>Fahrzeuge mit Elektroantrieb reduzieren die Lärmbelastung und sind hinsichtlich zukünftiger Mobilitätslösungen (Automatisierung, selbstfahrendes Fahren) interessant. Sie sollen, wie auch andere neue Antriebslösungen, gefördert werden (bspw. Prüfung Realisierung Ladestationen)</p>
Ziel:	<ul style="list-style-type: none">- Steigerung der Umwelt- und Sozialverträglichkeit der Mobilität- Schaffen von neuen Mobilitätsangeboten, welche Synergien mit den Verkehrsmitteln Fuss-, Veloverkehr und ÖV ergeben (wie bspw. Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, Velo- und Auto-Verleihsysteme und Sharing-Angebote bei grösseren Bebauungen, etc.)
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- Energiestadt: Nidau engagiert sich als Energiestadt für eine nachhaltige Entwicklung. Neue Mobilitätsangebote und -lösungen sind ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Mobilität.- Energieschweiz, Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MMU): Energieschweiz bietet Beratungen und vergünstigte Analysen zu Mobilitätsangeboten in Unternehmen- RGSK 2, Massnahme B 11, Anhang 2: Intermodale Schnittstellen: Weiterentwicklung Veloverleihsystem, Abstellplätze Velospot
Federführung:	<p>Koordinierte Planung der Entwicklung: Region Biel/Bienne Koordinierte Umsetzung der Massnahmen in Nidau: Stadt Nidau</p>
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung eines Konzepts zum Angebot an Ladestationen für E-Autos und E-Bikes- Weiterentwicklung Konzept / Zusammenarbeit mit Elektro-Cargo-Velo-Verleihsystem- Prüfung Ausbau Angebote für Auto- und Veloverleihsysteme- Umsetzung Konzepte
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Koordination zwischen Region und Stadt Nidau- Stadt Nidau: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung, Entscheid über externe Leistungen zur Konzeption der Angebote
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung Konzepte Veloverleih-Stationen mit der Region: 2026- Erarbeitung weitere Konzepte in Zusammenarbeit mit der Region: ab 2027- Einführung der Mobilitätsangebote externer Anbieter: ab 2027
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Externe Beratung für erste Konzeptüberlegungen in Zusammenarbeit mit der Region: ca. CHF 30'000 (gesamte Region)- Einführung durch die Anbieter der Mobilitätsangebote: Investition durch externe Anbieter



9.11 Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot

Kurzbeschreibung:	Der Ausbau des lokalen und regionalen ÖV stellt den Grundpfeiler für eine zukunftsfähige Mobilität dar. Damit sollen wichtige Anreize und die entsprechenden Kapazitäten für die Verlagerung von MIV auf ÖV aus bestehenden und neuen Nutzungen geschaffen werden. Einerseits geht es dabei um eine optimierte Linienführung und Haltestellenplatzierung der Busse, Taktverdichtungen bei den Bussen, optimierte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Regionalbahn sowie um den Einsatz von geeigneten Gefässgrössen. Die Haltestellen sind zudem hindernisfrei zu gestalten.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Insgesamt Attraktivierung des ÖV-Angebots (auch in Randzeiten) und dadurch Verlagerung vom MIV auf den ÖV- Optimale Abdeckung der ÖV-Erschliessung im Stadtgebiet- Optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Regionalbahn
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Biel und Umgebung (in Erarbeitung)- Energiestadt: Nidau engagiert sich als Energiestadt für eine nachhaltige Entwicklung. Mit dem Ausbau des ÖV-Angebots wird die Grundlage geschaffen, die ressourcenschonenden Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen.- Städtebauliches Leitbild (S. 23): Der ÖV-Anteil insbesondere beim Einkaufs- und Pendlerverkehr soll erhöht werden. Die gute ÖV-Erschliessung ist sicherzustellen.- Angebotsbeschluss 2018 bis 2021 mit folgenden Massnahmen für Nidau: / Möglichst kurzfristig Inbetriebnahme einer neuen Buslinie 3, welche Nidau West (inkl. AGGLOlac und Beundenquartier) direkt mit dem ÖV erschliesst- RGSK 2, Massnahme B 3/1: Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI: Doppelspurabschnitte als Voraussetzung für die Taktverdichtung (im Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP 2035 nicht priorisiert)- RGSK 2, Massnahme B 5, Objekt 5.04: Buspriorisierung / Optimierung Guido-Müller-Platz, Fahr- bahnhaltestelle Beunden- Massnahme 9.12 Optimierung ÖV-Haltestellen
Federführung:	Kanton Bern (Nidau setzt sich für die Anliegen der Stadt ein)
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Kantonales Angebotskonzept (2022-2025):<ul style="list-style-type: none">- Konkretisierung Angebotskonzept in Etappen, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung- Schätzung der Investitions- und Betriebskosten- Klärung der Finanzierung- Weitere kantonale Angebotskonzepte für die Zeiträume 2025-2028; 2028-2032; 2032-2036
Anliegen aus Sicht Nidau:	<ul style="list-style-type: none">- Bereitstellung von Attraktivität und genügender Kapazitäten im ÖV (sodass der ÖV bis 2035 25% der Anteile am Modal Split (je Hauptverkehrsmittel und Weg) übernehmen kann)- Verlängerung der Linie 4 (neu Linie 6) über Ruferheim hinaus bis nach Port Bellevue- bis 2035: Verdichtung des Busangebots auf der Hauptstrasse zu einem integralen 7.5 min-Takt und/oder Verdichtung des Bahnangebots auf einen 7.5 min-Takt
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadt Nidau: Festlegen Zuständigkeit und Ressourcen- und Prozessplanung für das Einbringen der Anliegen der Stadt in das kantonale Angebotskonzept
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Einführung der neuen Linie 4 (Dr. Schneider Strasse) und der angepassten Linien 5, 6, und 2: Dezember 2020- Einführung des 7.5 min-Taktes zwischen Biel/Bienne und Ipsach Herdi: ab 2026- Angebotskonzept: Erarbeitung 2026-2027, Umsetzung: ab 2028
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Angebotskonzept: Im Rahmen der Budgetplanung des Kantons



9.12 Optimierung ÖV-Haltestellen

Kurzbeschreibung:	<p>Gemäss BehiG müssen bis spätestens Ende 2023 alle Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei umgestaltet werden. Dies umfasst an den ÖV-Haltestellen Aspekte wie die Zugänglichkeit, Haltekanten, Platzverhältnisse etc. Sitzgelegenheiten und eine witterungsfeste Gestaltung sind weitere Elemente, welche die Haltestellen und damit die Nutzung des ÖVs attraktivieren.</p> <p>Die bestehenden ÖV-Haltestellen der Stadt Nidau wurden hinsichtlich der Hindernisfreiheit überprüft, wobei sich bei fünf Haltestellen Handlungsbedarf gezeigt hat. Die Haltestellen sollen gemäss unter Einbezug des Aspekts der Verhältnismässigkeit umgebaut / optimiert werden. Neue Haltestellen werden ausgerichtet auf die Anforderungen geplant und realisiert.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Hindernisfreiheit der Haltestellen bis 2023 (Umsetzung des BehiG)- Attraktives ÖV-Angebot als Grundlage für die vermehrte ÖV-Nutzung
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) (in Kraft seit 1.1.2004) Art. 22 Anpassungsfristen für den öffentlichen Verkehr: (1) Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein.- Massnahme 9.10 Förderung neue Mobilitätsangebote und -lösungen
Federführung:	<p>Hindernisfreie Bahnhaltstellen: Aare Seeland mobil AG Hindernisfreie Bushaltstellen: Kanton Bern / Stadt Nidau (je nach Strasseneigentum)</p>
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erstellung eines Umsetzungskonzepts inkl. Prioritätensetzung (Synergien mit weiteren Baustellen / Arbeiten im öffentlichen Raum nutzen)- Umsetzung: Optimierung/Umbau der Haltestellen
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Planung und Umsetzung der hindernisfreien Bushaltstellen auf dem Stadtgebiet
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Analyse und Handlungsbedarf: bereits erfolgt- Umsetzungskonzept/Umsetzung: 2021 bis 2023 (Haltestellen Guido-Müller-Platz, Bahnhof Nidau, Ruferheim, Milanweg und Guglerstrasse)
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Umsetzungskonzept/Umsetzung je einzelne Haltestelle: ca. 8'000 bis 15'000 CHF (je nach Massnahmenbedarf)



9.13 Ausbau Velonetz Nidau

Kurzbeschreibung: Ein durchgängiges, sicheres und umwegfreies Veloverkehrsnetz ist die Voraussetzung dafür, dass das Velo als attraktives Verkehrsmittel von möglichst vielen Nutzergruppen genutzt wird. Ein attraktives Velonetz ist möglichst flächendeckend und verbindet wichtige Ziele mittels durchgehender, attraktiven Führungsformen miteinander. Lange Wartezeiten an Knoten (wie bspw. an der LSA Aarbergstrasse- / Dr. Schneider-Strasse) sollen vermieden werden. Besonders attraktiv ausgestaltete Verbindungen (Vorrangroute Velo, Komfort- und Direkttrouten) sollen den Bahnhof Biel/Bienne über Nidau mit Zielen im Süden von Nidau verbinden.

Ziele:

- Schaffung eines besonders attraktiven regionalen Veloangebots durch koordinierte Planung von Kanton, Region und Stadt zu den regionalen Routen (unter Einbezug der Vertiefungsstudie Veloverbindungen und der kantonalen Planung):

Die Stadt Nidau plant aktuell die Projektierung der folgenden Routen, wobei in der weiteren Planung die Nachbargemeinden, die Region und der Kanton einzubinden sind:

Vorrangrouten Velo:

- Ipsach – Nidau – Bahnhof Biel/Bienne (via Dr. Schneider-Strasse) (vgl. auch Massnahme 9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse), inkl. Schaffung gutes Veloangebot Dr. Schneider- / Chipotstrasse (die Stadt Nidau wünscht die Prüfung niveaufreier Lösungen)
- Ipsach - Kreisel Kreuzweg – Bahnhof Nidau – Keltenstrasse – Bahnhof Biel/Bienne
- Aegerten - Brügg – Biel auf der Bern- und Aarbergstrasse

Komforttrouten:

- Port – Moosbrücke – Römerstrasse – Mühlefeld - Bahnhof Biel/Bienne
- Brüggmoos – Strandbad Nidau, nordseitig entlang des Nidau-Büren-Kanals
- Brüggmoos – Dr. Schneider-Strasse südseitig entlang des Nidau-Büren-Kanals

- Signalisierung und Beschilderung der regionalen Routen
- Beleuchtung auf Wegen, die Bestandteil des Velonetzes sind

Koordination / Verweise:

- Energiestadt: Nidau engagiert sich als Energiestadt für eine nachhaltige Entwicklung. Mit dem Ausbau des Velo-Angebots wird die Grundlage geschaffen, die ressourcenschonenden Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen.
- Städtebauliches Leitbild (S. 23): Der Langsamverkehrsanteil beim Einkaufs- und Pendlerverkehr soll erhöht werden. Die Durchwegung und Durchlässigkeit der gesamten Siedlung ist sicher zu stellen bzw. zu erhöhen.
- RGSK 2, Massnahme B 11/XII: Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum
- RGSK 2, Massnahme B 11/XII und Kt. Richtplan, Massnahmenblatt B 12, Objektnummer 58: Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd
- Regionale Velonetzplanung (2018 laufend)
- Revision Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (aktuell laufend)
- Massnahme 9.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse (inkl. Umsetzung Vorrangroute Velo)
- Aare Seeland mobil AG: Einbezug bzgl. Planungen in Gleisnähe

Federführung:

Vorrangrouten Velo: Kanton Bern

Regionale Verbindungen (Komfort und Direkttrouten): Region seeland.biel/bienne

Attraktives kommunales Veloangebot: Stadt Nidau



Grobkonzept Vorgehen:	<p>Regionales Velonetz, Schaffen attraktives Veloangebots:</p> <ul style="list-style-type: none">- Konsolidieren der Routen zwischen Kanton, Region und Stadt Nidau- Prüfen Umsetzbarkeit Velo-Standards (unter Einbezug der Tabelle 6: Standards Veloverkehr, S. 73), Netzlücken und Schwachstellen genau ermitteln und Massnahmen (unter Einbezug der Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd) festlegen- Priorisierung und Umsetzungskonzept- Umsetzung <p>Kommunales Velonetz, Schaffen attraktives Veloangebot und Schliessen von Netzlücken:</p> <ul style="list-style-type: none">- Prüfen Umsetzbarkeit Velo-Standards (unter Einbezug der Tabelle 6: Standards Veloverkehr, S. 73); Netzlücken und Schwachstellen genau ermitteln (im Zielbild Velo bereits bezeichneten Handlungsbedarf miteinbeziehen) und Massnahmen ableiten- Priorisierung und Umsetzungskonzept- Umsetzung
Anliegen aus Sicht Nidau:	<ul style="list-style-type: none">- Bereitstellung eines attraktiven Veloverkehrsangebots (sodass der Veloverkehr bis 2035 deutlich mehr Anteile am Modal Split übernehmen kann)- Attraktivierung Infrastrukturangebot für den Veloverkehr insgesamt und Schaffen Veloangebote gemäss Standards Velo (vgl. Tabelle 6: Standards Veloverkehr, S. 73)- Vorrangroute Velo: Die Stadt Nidau wünscht die Prüfung der Realisierung der Vorrangrouten Velo auf der Dr. Schneider-Strasse, inkl. der Prüfung einer niveaufreien Lösung am Knoten Dr. Schneider- / Chipotstrasse, und auf der Verbindung Kreisel Kreuzweg – Bahnhof Nidau – Keltenstrasse – Bahnhof Biel/Bienne
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Ressourcen- und Prozessplanung / Koordination mit Kanton, Region- Definition Begleitgruppe- Entscheid über externe Leistungen
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Planung und Umsetzungskonzept: 2021- Umsetzung: 2022-2023, allenfalls etappierte Umsetzung
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Planung und Umsetzungskonzept regionales Netz: ca. 50'000 CHF (Grobschätzung)- Planung und Umsetzungskonzept kommunales Netz: ca. 30'000 CHF (Grobschätzung)- Umsetzung: massnahmenabhängig



9.14 Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen

Kurzbeschreibung:	<p>Jede Fahrt beginnt und endet an einem Abstellplatz – bei den Autos und genauso auch beim Veloverkehr. Um die Fahrt mit dem Velo / FäG zu ermöglichen, muss am Zielort auch ein Abstellplatz zur Verfügung stehen.</p> <p>Abstellplätze müssen direkt zugänglich sein, möglichst nah am jeweiligen Ziel resp. bei den Eingängen liegen, witterungsgeschützt und vor Diebstahl und Vandalismus geschützt sein. Es sollte ausreichend Veloabstellplätze auch für FäGs, Anhänger und Cargobikes sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes geben (insbesondere auch bei grösseren privaten Liegenschaften). Ein Ausbau und die Optimierung der öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen in Nidau ist v.a. an den folgenden Standorten notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bahnhof Nidau (mind. rund 90 Veloabstellplätze)- Bahnhof Nidau Beunden (mind. rund 80 Veloabstellplätze)- Stedtli <p>Für die weiteren wichtigen Ziele des rollenden Langsamverkehrs ist der Bedarf zu prüfen (Strandbäder, Schulanlagen, wichtige Detailhändler)</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Ausreichend und hochwertige Abstellplätze für den rollenden Langsamverkehr im öffentlichen Raum- Attraktivierung des Veloverkehrs
Federführung:	<p>Stedtli: Kanton Bern Übriges Stadtgebiet: Stadt Nidau</p>
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Schwachstellenanalyse Angebot Veloparkierung- Zielsetzungen / Qualitäten / Standards je Abstellanlage festlegen- Definition Handlungsbedarf → Umsetzungskonzept
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- RGSK 2, Massnahme B 11, Anhang: Veloparkplätze an Bahnhaltestellen- Regionale Velonetzplanung (2018 laufend)- Koordination mit Massnahme 9.13: Ausbau Velonetz Nidau
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Analyse Ist-Zustand (Erhebung zur Anzahl, Ausgestaltung und wenn möglich auch Auslastung der Veloabstellanlagen; Eruiere von Defiziten)- Definieren der angestrebten Standards (ggf. Unterscheidung von verschiedenen Typen / Kategorien von Veloabstellplätzen)- Umsetzungskonzept
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Analyse und Umsetzungskonzept: 2021-2022- Umsetzung: 2022 bis 2024 (etappierte Umsetzung)
Erste Grobkostenschätzung	<p>Kosten für Analyse und Umsetzungskonzept: ca. 20'000 CHF (ohne Erhebung der Auslastung)</p> <p>Kosten pro Veloparkplatz (abhängig vom gewählten Parkiersystem)*</p> <ul style="list-style-type: none">- ungedeckte Abstellplätze: 300 CHF - 500 CHF- gedeckte Abstellplätze: 1000 CHF - 2000 CHF <p>* Quelle: ASTRA Handbuch Veloparkierung</p>



9.15 Ausbau Fussverkehrsnetz Nidau

Kurzbeschreibung:	<p>Durchgängige, sichere, attraktive und direkte Fussverkehrsverbindungen sind die Voraussetzung für einen hohen Fussverkehrsanteil. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln ist der Fussverkehr nicht an eine Fahrbahn gebunden, sondern bewegt sich flächig. Nebst guten Lösungen für die verkehrlichen Aspekte ist auch eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben.</p> <p>Neben kurzen Wegen, die komplett zu Fuss zurückgelegt werden können, ist der Fussverkehr auch ein wichtiger Aspekt für die Nutzung des ÖV: Kurze, direkte und sichere Wege zu den Haltestellen sind massgebend für den ÖV-Anteil („letzte Meile“).</p>
Ziel:	<ul style="list-style-type: none">- Schaffung eines besonders attraktiven Fussverkehrsangebots mit kurzen, direkten, attraktiven Wegen für den Fussverkehr- Sichere Schulwege- Attraktive Wege für Freizeit und Erholung- Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum- Hindernisfreier öffentlicher Raum (Nidau verfügt teilweise über wenig Sitzgelegenheiten). Im öffentlichen Raum sollen sich alle Menschen, auch ältere Personen, bewegen können. Im Siedlungsraum sind gemäss Anforderungen an die Hindernisfreiheit vorzugsweise alle 200 bis 300 m Sitzgelegenheiten zur Verfügung zu stellen (Anhang VSS-Norm 640 075, Ziffer 10.2).
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Schwachstellenanalyse Fussverkehrsnetz (unter Einbezug der Standards gemäss Tabelle 8: Standards Fussverkehr)- Städtebauliches Leitbild (S. 23): Der Langsamverkehrsanteil beim Einkaufs- und Pendlerverkehr soll erhöht werden. Die Durchwegung und Durchlässigkeit der gesamten Siedlung ist sicher zu stellen bzw. zu erhöhen.- Zielsetzungen / Qualitäten / Standards pro Teilraum resp. Quartier festlegen- Definition Handlungsbedarf → Umsetzungskonzept
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Aare Seeland mobil AG: Einbezug bei der Massnahmen in Gleisnähe und bei Querungen des Bahntrasses- Baubewilligungsverfahren / Grundbuch: Rechtliche Sicherung der Fusswegrechte / Wanderwege- Energiestadt: Nidau engagiert sich als Energiestadt für eine nachhaltige Entwicklung. Mit dem Ausbau des Fuss-Angebots wird die Grundlage geschaffen, die ressourcenschonenden Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen.
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadtintern: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung, Entscheid über externe Leistungen
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Analyse / Zielsetzungen / Umsetzungskonzept: 2034- Umsetzung: ab 2035
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Analyse und Umsetzungskonzept: ca. 40'000 CHF (Grobschätzung)- Umsetzung: massnahmenabhängig



9.16 Verbesserung Schulwegsicherheit

Kurzbeschreibung:	<p>Eine grosse Herausforderung für die Gestaltung der Schulwege in Nidau ist die Überwindung der Trennwirkung der Hauptstrasse. Schulwege müssen insbesondere sicher, durchgängig und direkt sein. Verschiedene Altersgruppen haben zudem unterschiedliche Ansprüche.</p> <p>Sichere und hochwertige Schulwege können dem „Elterntaxi“ entgegenwirken, was wiederum zu einer Erhöhung der Sicherheit insbesondere des Strassenraums im Umfeld der Schule führt.</p> <p>Daneben hat der Schulweg zu Fuss zahlreiche positive Effekte, sozial, psychisch und physisch für die Kinder</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Sichere, direkte Schulwege- Erhöhung des Fussverkehrsanteils der Schülerschaft, Reduktion der „Elterntaxis“- Gute Anbindung aller Quartiere an die Schulen in Nidau, Minderung der Trennwirkung der Hauptstrasse- Gute ÖV- und Veloanbindung Nachbargemeinden für Oberstufen-Schüler
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen:	<ol style="list-style-type: none">1. Schritt: Generelle Überprüfung Schulwegsicherheit<ul style="list-style-type: none">- Überprüfung Fussgängerstreifen gemäss Standards VSS-Norm (inkl. Berücksichtigung Anforderungen Hindernisfreiheit)2. Schritt<ul style="list-style-type: none">- Partizipationsprozess (Einbindung aller wichtigen Stakeholder → Begleitgruppe): alle Arbeitsschritte sollen partizipativ erarbeitet werden, um eine möglichst hohe Akzeptanz und Wirksamkeit zu erlangen- Schwachstellenanalyse, Definition Handlungsbedarf → Massnahmenkonzept (Kombination von weichen und infrastrukturellen Massnahmen)- Umsetzung (Priorisierung)
Koordination / Verweise:	<ul style="list-style-type: none">- Koordination mit dem Kanton Bern betreffend Kantonsstrassen- Koordination mit GVK-Massnahme 9.15: Ausbau Fussverkehrsnetz Nidau- Koordination mit GVK-Massnahme 9.2 Quartierverträglichkeit Nidau West (die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung stellen eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren dar)- Die bereits bekannten Defizite zur Verkehrssicherheit sind in die Planung miteinzubeziehen (vgl. Abbildung 3)- SVI-Forschungsarbeit Sichere Schulwege – Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung (SVI 2004/049)
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadtintern: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung- Definition Begleitgruppe- Entscheid über externe Leistungen
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Aufgleisen Partizipationsprozess, Analyse und Massnahmenkonzept: 2022- Umsetzung: Sofortmassnahmen sowie grössere Massnahmen: ab 2023
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Analyse und Massnahmenkonzept: ca. 40'000 CHF (inkl. Begleitgruppe)- Umsetzung: massnahmenabhängig



9.17 Konzept Schwerverkehrsführung

Kurzbeschreibung:	Während der Sanierung der Wehrbrücke ist diese für den Schwerverkehr nicht mehr passierbar und der Schwerverkehr fährt über die Hauptstrasse und durch das Stedtli von Nidau. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten (voraussichtlich Anfang 2021) soll der Schwerverkehr wieder via Wehrbrücke verkehren. In Zusammenarbeit mit dem Kanton ist für diesen Zeitpunkt ein Konzept zur Schwerverkehrsführung sowie allfällige Signalisationsmassnahmen auszuarbeiten. Zu späterem Zeitpunkt ist ggf. auch der Portttunnel miteinzubeziehen.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Konsolidiertes Konzept zur Schwerverkehrsführung als Grundlage für die Lenkung des Schwerverkehrs- Routenführung durch nicht sensible Gebiete
Federführung:	Kanton Bern
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Koordination Kanton / Stadt Nidau betreffend Zeitplan Sanierung Wehrbrücke und Nachfolgemassnahmen- Erarbeitung konsolidiertes Konzept zur Schwerverkehrsführung als Grundlage für die Lenkung des Schwerverkehrs
Anliegen aus Sicht Nidau:	- Entlastung des Stedtli vom Durchgangsverkehr und Sicherstellen der Zentrumsfunktion des Stedtli
Koordination / Verweise:	- GVK Massnahme 9.1: Zentrumsentwicklung Stedtli
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Stadtintern: Definition Federführung/Ressourcen und Finanzierung- Koordination mit Kanton
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	- Nach Sanierung Wehrbrücke (Zeitplan noch nicht vorliegend)
Erste Grobkostenschätzung	- Analyse und Massnahmenkonzept: ca. 20'000 CHF



9.18 Mobilitätskonzepte für neue Nutzungen

Kurzbeschreibung:	Ein Mobilitätskonzept ist ein Planungsinstrument zum Steuern der Mobilität auf allen Massnahmenebenen im Rahmen von neuen Nutzungsentwicklungen (Neubauten, Umnutzungen; ab einem Grundbedarf von ca. 50 Parkplätzen). Das Mobilitätskonzept soll schon zu Beginn der Planung erarbeitet (Grobkonzept) und stufengerecht in den verschiedenen Planungsstadien weiterentwickelt werden. Das Mobilitätskonzept soll ein Bestandteil des Dossiers für die Baubewilligung sein und alle verkehrlichen Aspekte und die Organisation der Mobilität des Areals umfassen, u.a. auch die bisher im Rahmen von Verkehrsgutachten behandelten Nachweise der verkehrstechnischen Machbarkeit im klein- und grossräumigen Kontext.
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">- Aktive Planung und Steuerung der Verkehrserzeugung (inkl. Massnahmen für alle Verkehrsmittel) – Reduktion des zusätzlich erzeugten MIV auf ein verträgliches Mass bei gleichzeitigem Ausbau und Optimierungen beim ÖV und beim Fuss-/Veloverkehr- Sicherstellung von Kapazitäten / Funktionalität auf dem Verkehrsnetz auch für zukünftige Entwicklungen- Parkfelder sollen prioritär unterirdisch organisiert werden.
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Handbuch für Mobilitätskonzept: „MIPA - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen“ (www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch)- RGSK 2, Massnahme B 1, Gesamtmobilität/Kombinierte Mobilität, Ziffer 6: Anforderungen bei grösseren Nutzungsvorhaben
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none">- Festlegen der Inhalte und des Erarbeitungsprozesses für Mobilitätskonzepte (z.B. „Vollversion“: erforderlich ab ca. 50 Parkfeldern Grundbedarf, inkl. Aufzeigen der Auswirkungen im Strassennetz bis zur Autobahn; „Lightversion“: erforderlich falls zwischen 20-50 Parkfeldern Grundbedarf, Aufzeigen der Auswirkungen auf Anschlussknoten), in Koordination mit der Region- Aufschalten der Anforderungen bei den Planungsgrundlagen auf der Website der Stadt Nidau- konsequentes Einfordern und kritische Begutachtung durch die Stadt bei den betroffenen Planungen
Nächste Schritte:	- Stadtintern: Definition Zuständigkeit, Ressourcen- und Prozessplan
Entwurf Zeitplan Um- setzung:	<ul style="list-style-type: none">- Festlegen der Vorgaben für Mobilitätskonzepte: 2034- Einfordern von Mobilitätskonzepten: wenn möglich ab sofort, im Austausch mit den Bauherren
Erste Grobkosten- schätzung	Erarbeitung Vorgaben: ca. 10'000 CHF



9.19 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung:	<p>Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements dienen dazu, umfassend über den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu informieren und deren Benutzung möglichst attraktiv und bequem zu gestalten. Dies geschieht durch das Bereitstellen von Dienstleistungen, Aktionen zur Sensibilisierung und Verhaltensänderung in der Mobilität, die Attraktivierung und Förderung der flexiblen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, je nach den Anforderungen des jeweiligen Weges oder Wegabschnittes.</p> <p>Im RGSK Biel-Seeland, 2. Generation, sind Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens im Bereich der Kommunikation / Information und Beratung verankert (Blatt B1).</p> <p>Für die Stadt Nidau stehen u.a. folgende Massnahmen im Fokus:</p> <ul style="list-style-type: none">- Weiterentwicklung der Plattform mobiclick unter Einbezug der Nidauer Mobilitätsangebote- Förderung Veloverkehr allgemein: Velopumpen im öffentlichen Raum, Bike-Sharing, CargoBike-Sharing, Veloheimliefer-Service, Velo Ladestationen, etc.- Informations- und Sensibilisierungsangebote und -kampagnen für alle Zielgruppen, insbesondere Förderung nachhaltiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Angebote für Senioren etc. (bspw. Pedibus)- Flexibilisierung der Mobilität, z.B. Möglichkeiten der Mitnahme des Velos im ÖV überprüfen, Förderung von Fahrgemeinschaften (Digitalisierung), Angebote wie Nachtbusse/Ruftaxis etc.- Mobilitätsmanagement in Unternehmen und in der öffentlichen Verwaltung
Ziel:	<ul style="list-style-type: none">- Informieren, Sensibilisieren und Bereitstellen von Dienstleistungen für die vermehrte Nutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr- Umsetzen von Massnahmen in der Verwaltung Nidau (im Sinne der Vorbildfunktion)
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Energiestadt: Nidau engagiert sich als Energiestadt für eine nachhaltige Entwicklung. Mit dem Ausbau des ÖV- und FVV-Angebots wird die Grundlage geschaffen, die ressourcenschonenden Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen.- Städtebauliches Leitbild (S. 23): Der ÖV-Anteil insbesondere beim Einkaufs- und Pendlerverkehr soll erhöht werden. Die gute ÖV-Erschliessung ist sicherzustellen. Der Langsamverkehrsanteil beim Einkaufs- und Pendlerverkehr soll erhöht werden. Die Durchwegung und Durchlässigkeit der gesamten Siedlung ist sicherzustellen bzw. zu erhöhen.- Koordination mit der Region seeland.biel/bienne / Kanton Bern / Energiestadt Biel
Federführung:	Stadt Nidau
Grobkonzept Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none">- Definition Zuständigkeit für Mobilitätsmanagement in der Stadt Nidau- Austausch mit der Region seeland.biel/bienne / Kanton Bern / Energiestadt Biel → Massnahmenkatalog Stadt Nidau definieren- Abklärungen Finanzierung- Anschreiben der Firmen und Informieren über Energiestadt-Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MMU, energie Schweiz)- Umsetzung Mobilitätsmanagementmassnahmen für die Stadt Nidau (optimalerweise im Verbund mit der Region)- Umsetzung Mobilitätsmanagementmassnahmen in der Verwaltung der Stadt Nidau
Nächste Schritte:	- Stadt Nidau: Ressourcen- und Prozessplanung
Entwurf Zeitplan Umsetzung	- Aufgleisen Austausch / Massnahmenkatalog: ab sofort
Erste Grobkostenschätzung	<ul style="list-style-type: none">- Externe Beratung für das Aufgleisen der Mobilitätsmanagement-Aufgaben: ca. 5'000 CHF- Umsetzung: Massnahmenabhängig (Mitfinanzierung über Beiträge des Energiestadt-Programms MMU)



9.20 Regionale Koordination der Verkehrsentwicklung

Kurzbeschreibung:	Mobilität und Verkehr funktionieren stets über Stadt- und Kantonsgrenzen hinweg. Eine regionale Betrachtungs- und Handlungsweise sind deshalb unumgänglich. Der Raum Biel Seeland ist zudem eine äusserst dynamische Entwicklungsregion. Der regionalen Koordination und Planung der Verkehrsträger kommt deshalb eine sehr grosse Bedeutung zu. Durch eine koordinierte, gemeinsame Mobilitäts- und Verkehrsplanung kann auch den noch unbekanntem technologischen Entwicklungen, wie der Automatisierung und Digitalisierung, besser begegnet werden.
Ziel:	<ul style="list-style-type: none">- Gemeinsame, einheitliche Handhabung der Mobilität- und Verkehrsplanung im Raum Seeland Biel/ Bienne (z.B. hinsichtlich Mobilitätsvorgaben bei neuen Nutzungen, Verkehrsmanagement, Parkierung und Bewirtschaftung, Vernetzung mit ÖV, regionale Velorouten etc.)- Optimaler Einsatz und Betrieb der verschiedenen Verkehrsträger (möglichst hohe Effizienz der Verkehrsinfrastrukturen)- Laufende Beobachtung und aktive Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mittels eines Monitoring & Controlling-Systems (regelmässige Datenerhebung und Auswertung über alle Verkehrsmittel inkl. klarer politischer Steuerungsprozesse)- Gezieltes Nutzen von Chancen der technologischen Entwicklungen resp. Reduktion der Risiken derselben durch laufende Beobachtung der Auswirkungen und einen koordinierten Umgang
Koordination / Verweise	<ul style="list-style-type: none">- Koordination mit der Region seeland.biel/bienne / Kanton Bern- RGSK 2021
Federführung:	Region Seeland.biel/bienne
Grobkonzept Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Vernehmlassung zum GVK Nidau in der Region- Aufbau regionales Monitoring-Controlling-System
Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none">- Weiterführung der Umsetzung des GMK Ostast über die ganze Region- Weiterführung / -entwicklung Monitoring-Controlling-System (Datenerhebung, Steuerungsprozess)
Entwurf Zeitplan Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none">- Aufbau regionales Monitoring-Controlling-System: 2020
Erste Grobkostenschätzung	Erarbeitung GMK Seeland Biel/Bienne: Kosten wie bisher



10. Fazit und Empfehlungen

Die heutige Verkehrssituation und die künftige Verkehrsentwicklung stellen die Stadt Nidau vor komplexe Herausforderungen. Mit Infrastrukturprojekten wie dem Portttunnel, vor allem aber auch dank beträchtlicher Verlagerungspotenziale im Modal Split (vom MIV vermehrt zum ÖV und zum Fuss- und Veloverkehr) und Optimierungspotenzialen im heutigen Angebot für ÖV, Fuss- und Veloverkehr bestehen gute Chancen, diese Herausforderungen nachhaltig zu meistern. Es braucht aber eine klare und konsequente Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowohl in der Stadt Nidau als auch in den umliegenden Gemeinden und im gesamten Raum Biel Seeland. Die Auswirkungen neuer Technologien im Bereich der Mobilität (v. a. selbstfahrende Fahrzeuge und ggf. auch fäG und E-fäG) auf das Verkehrsaufkommen lassen sich heute kaum abschätzen. Kommen neue Technologien zur Umsetzung, sind deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu prüfen und das vorliegende Gesamtverkehrskonzept ist bei Bedarf neu zu beurteilen.

Zusammenfassend ergeben sich zum weiteren Vorgehen resp. der Umsetzung des GVKs Nidau die nachfolgenden Empfehlungen:

10.1 Kommunale Regelungen

Die Ortsplanungsrevision ist aktuell in der Schlussbereinigung. In den kommunalen Reglementen sind folgende Vorgaben zu verankern:

- _ Vorgabe für Mobilitätskonzepte
- _ Bewirtschaftungsformen und Gebühren MIV-Parkierung

Weitere zentrale Planungen:

- _ Erarbeitung Bauprojekte und Festlegung Baulinien zur Sicherung von Flächen für Infrastrukturprojekte (bspw. Fuss- und Veloverbindung Keltenstrasse Nord)

10.2 Regionale Abstimmung

Mobilität und Verkehr funktionieren stets über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg. Für ein lückenloses, attraktives und funktionierendes Verkehrssystem bedarf es daher im Raum Biel Seeland einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Verkehrslösungen sollen gemeinsam auf regionaler Ebene entwickelt, beobachtet und gesteuert werden (regionale Weiterbearbeitung). Einem optimalen Einsatz und Betrieb der verschiedenen Verkehrsträger ist hohe Bedeutung zu schenken.



Folgende Planungen auf regionaler Ebene sind zentral:

- _ Parkplatzbewirtschaftungskonzept
- _ Verkehrsmanagement
- _ Mobilitätsmanagement
- _ Regionale Koordination der Verkehrsentwicklung (Monitoring und Controlling)
- _ Vorantreiben der Konzeption zu den Vorrang-, Direkt- und Komforttrouten für den Veloverkehr (im Rahmen der regionalen Velonetzplanung)

10.3 Zusammenarbeit / Aufgabenteilung mit Kanton Bern

Für die folgenden wichtigen Massnahmen mit Federführung beim Kanton ist zeitnah eine umfassende Abstimmung und ein klares Vorgehen zu vereinbaren:

- _ Vorrangroute Velo Dr. Schneider-Strasse und Vorrangroute via Keltenstrasse
- _ Veloverträgliche Lösung Brücke Nidau-Büren-Kanal
- _ Erarbeitung des ÖV-Angebotskonzepts
- _ Vorantreiben Zentrumsentwicklung des Stedtlis
- _ Hauptstrasse Süd: Durchgehendes beidseitiges Trottoir und Busbevorzugung
- _ Konzept Schwerverkehrsführung

10.4 Finanzierung

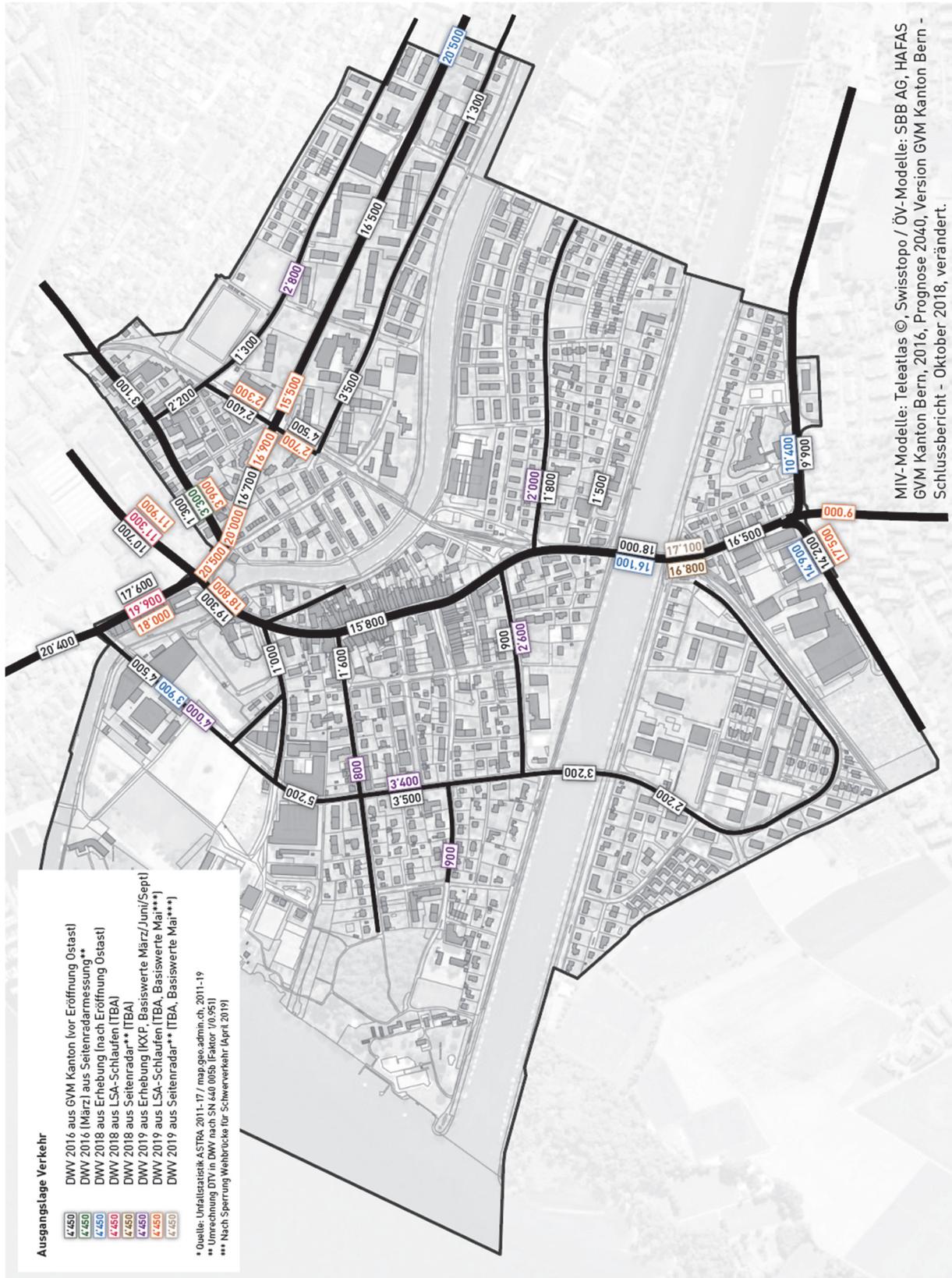
Um die weitere Planung und Umsetzung der Massnahmen sicherzustellen, ist zeitnah die Priorisierung der Massnahmen auf politischer Ebene zu justieren (die Priorisierung in der Massnahmenübersicht im Kap. 8.2 basiert auf der Einschätzung zu den Wirkungen zur Modal-Split-Veränderung, die Angaben auf den Massnahmenblättern sind ein erster Vorschlag in Abstimmung mit den finanziellen und zeitlichen Ressourcen der Stadt Nidau) und die Aufwände für die nächsten Schritte in die Budgetierung aufzunehmen.

Mit der Region Biel Seeland ist rasch der Austausch im Hinblick auf die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation (Bearbeitung läuft bereits, definitive Eingabe erfolgt im Juni 2021) zu suchen, um frühzeitig die hierfür relevanten Massnahmen einzureichen und so die allfällige Mitfinanzierung des Bundes zu ersuchen resp. die Gesamtkonzeption des Programms mit Eigenleistungen zu komplettieren.



Anhang 1: Daten Verkehrsbelastungen

Ausgangslage DWV





Ausgangslage Abendspitze (ASP)





Anhang 2: Massnahmen RGSK Seeland

RGSK Seeland; Massnahmen Busbevorzugung und Betrieb*

Nummer	Standort	Vorhaben	Umsetzungsstand
Massnahmenblatt B 3/I, Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	Ipsach Herdi - Biel	Doppelspurabschnitte als Voraussetzung für die Taktverdichtung	offen / in Planung (im STEP 2035 nicht priorisiert)
Massnahmenblatt B 5, Objekt 5.04 Busbevorzugung Agglo Biel	Stadtgebiet Nidau	Busbevorzugung – Fahrbahnhaltestelle Beunden – Buspriorisierung / Optimierung Guido-Müller-Platz	offen / in Planung
Massnahmenblatt B 7/III, Objekt NM-VM-3.1	Zufahrt Süd	Dosieranlage Kreuzweg (Knoten Haupt-Allmendstrasse)	Projekt ist beim Kanton in Planung
Massnahmenblatt B 7/III, Objekt NM-VM-3.6	Stadt Nidau	Anschaffung und Installation eines Verkehrsrechners zur übergeordneter Steuerung und Koordination der einzelnen Dosier- und Steuerungsstellen.	Wurde zurückgestuft (Massnahme B) und wird in der laufenden Generation des Agglo-programms (AP 4G, RGSK III) weiterverfolgt.
Massnahmenblatt B 9, Objekt B 9.01	Stadt Nidau	Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung	offen / Planung in Kernagglomeration soll 2020 starten

RGSK Seeland; Massnahmen Veloverbindungen*

Nummer	Standort	Vorhaben	Umsetzungsstand
Massnahmenblatt B 11/XII	Nidau / Biel	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum – Objekt LV-N-10.2: Einführung Tempo-30 auf der Dr. Schneiderstrasse (Kontext AP1) – Objekt LV-N-10.3: Optimierung der Verhältnisse für Velos am Knoten Aarbergstrasse / Dr. Schneiderstrasse (Wartezeiten LS-Anlage) sowie Anbindung an den Bahnhof Biel	LV-N-10.2: Im Rahmen GVK in Diskussion LV-N-10.3: In Koordination mit der Stadt Biel; Erste Machbarkeitsüberlegungen vorliegend (Vertiefungsstudie Veloverbindungen)
Massnahmenblatt B 11/XII und kt. Richtplan (Massnahmenblatt B 12, Objekt-nummer 58)	Nidau	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum – Objekt LV-N-11.1: Hauptstrasse, Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke: Prüfen abgetrennte Veloführung und Erhöhung Verkehrssicherheit – Objekt LV-N-11.2: Brücke des Zihlkanal: Ergänzung eines abgetrennten Radwegs im Gegenrichtungsverkehr auf der Ostseite zur attraktiven Verbindung von Gerberweg und Keltenstrasse – Objekt LV-N-11.4: Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebistrasse.	Erste Machbarkeitsüberlegungen vorliegend (Vertiefungsstudie Veloverbindungen)



Nummer	Standort	Vorhaben	Umsetzungsstand
M,blatt B 11, Anhang, Objekt LV-N-03	Bahnhofplatz	Umgestaltung Bahnhofplatz	In Planung / Realisierung 2022
Massnahmenblatt B 11, Anhang	Ganze Agglomeration	Jede Bahnhaltestelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen	Veloparkierung in Planung Bahnhof konzipiert und Ziele für Bahnhof Beunden formuliert
Massnahmenblatt B 11, Anhang, Objekt KM-B-1.08	Ganze Agglomeration	Öffentliche Veloparkplätze mit diebstahl-sicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnbügel) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung (2. Etappe)	offen / in Planung
Massnahmenblatt B 11, Anhang 2	Ganze Agglomeration	Intermodale Schnittstellen: Weiterentwicklung Veloverleihsystem, Abstellplätze Velospot	Diskussion im Rahmen GVK
Massnahmenblatt B 11, Anhang, Objekt LV-N-1.03	Ländte Biel-Nidau-Büren Kanal	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet (Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr (Seeuferweg), auch im AP 3G, Massnahme 1.2)	offen / Bestandteil Vertiefungsstudie Veloverbindungen
Massnahmenblatt B 11, Anhang, Objekt MIV-O-2	Hauptstrasse Nidau (Ortsdurchfahrt)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung zur Schliessung der Netzlücke Veloverkehr	Sofortmassnahmen umgesetzt, BGK zurückgestellt

* Massnahmen unabhängig von Realisierung Westast



Anhang 3: Berechnung Bewegungen aus Siedlungsentwicklung

Die Anzahl Bewegungen pro Werktag aus der Siedlungsentwicklung wurde aufgrund der Schätzungen zu den zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätzen der Ortsplanungsrevision (Stand März 2018) ermittelt. Für die Kennwerte der Fahrtenerzeugung wurde mit Erfahrungswerten gearbeitet.

Tabelle 9: Berechnung Bewegungen aus Siedlungsentwicklung
(DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)

Siedlungsentwicklung bis 2035							
	Zusätzliche Einwohnende [Anz. Einw.]	Zusätzliche Arbeitsplätze [Anz. VZA]	Bewegungen pro Werktag				Bewegungen pro Werktag total
			Wohnen		Arbeiten		Anzahl Bewegungen
			Kennwert (pro Einw.)	Anzahl Bewegungen	Kennwert (pro AP)	Anzahl Bewegungen	
	Quelle: OPR, Stand März 2018		Erfahrungswerte Kontextplan				
Generelle Entwicklung							
Innenentwicklungspotential (Annahme 3%)	208	0	3.1	640	0.0	0	640
Nutzungsreserven	97	0	3.1	300	0.0	0	300
Nutzungsreserven Sektor GE	0	9	0.0	0	4.3	40	40
Nutzungsreserven Sektor DLI	0	8	0.0	0	12.3	100	100
Bauprojekte	16	0	3.1	50	0.0	0	50
Total	321	17	-	990	-	140	1'130
Entwicklungsgebiete und Bauprojekte							
Agglolac	1'691	0	3.1	5'210	0.0	0	5'210
Agglolac Sektor DL	0	254	0.0	0	2.9	740	740
Aarbergerstrasse	0	0	3.1	0	0.0	0	0
Bahnhof Nidau	67	0	3.1	210	0.0	0	210
Bahnhof Nidau Sektor VI	0	10	0.0	0	30.3	300	300
Bahnhof Nidau Sektor DL	0	25	0.0	0	2.9	70	70
Bahnhof Süd-West	28	0	3.1	90	0.0	0	90
Bahnhof Süd-Ost	18	0	3.1	60	0.0	0	60
Gotthelfstrasse	90	0	3.1	280	0.0	0	280
Gurnigel	20	0	3.1	60	0.0	0	60
Hauptstrasse Süd-West	0	0	3.1	0	0.0	0	0
Hauptstrasse Süd-West Sektor IND	0	15	0.0	0	3.8	60	60
Hauptstrasse Süd-West Sektor GE	0	15	0.0	0	4.3	60	60
Hauptstrasse Süd-Ost	24	0	3.1	70	0.0	0	70
Hauptstrasse Süd-Ost Sektor GE	0	10	0.0	0	4.3	40	40
Hofmatten	30	0	3.1	90	0.0	0	90
Moserareal	112	0	3.1	340	0.0	0	340
Vorstadt West	33	0	3.1	100	0.0	0	100
Vorstadt West Sektor DLI	0	7	0.0	0	12.3	90	90
Werkhof	0	0	3.1	0	0.0	0	0
Total	2'113	336	-	6'510	-	1'360	7'870
Total	2'434	353	-	7'500	-	1'500	9'000



Anhang 4: Berechnung Wege Szenario V0

Szenario V0 berücksichtigt das Entwicklungsgebiet AGGL0lac sowie die übrige Siedlungsentwicklung gemäss Ortsplanungsrevision. Es wurde die Annahme getroffen, dass der durch die Siedlungsentwicklung neu erzeugte Verkehr denselben Modal Split wie heute aufweist. Für AGGL0lac wurde mit dem im Mobilitätskonzept geplanten Modal Split berechnet. Insgesamt ergibt dies zukünftig eine leichte Abnahme des MIV-Anteils am Modal Split.

Tabelle 10: Berechnung Wege Szenario V0

(DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)

Siedlungsentwicklung bis 2035: Szenario V0												
	Bewegungen total	Wege MIV pro Werktag		Anzahl Fahrten MIV pro Werktag		Wege ÖV pro Werktag		Wege FWV pro Werktag				
	Anzahl Bewegungen pro Werktag	[%]	[Anz. Wege]	Besetzungsgrad Fahrzeug	[Zielwert]	[Anz. Fahrten]	[%]	[Anz. Wege]	[%]	[Anz. Wege]		
Generelle Entwicklung												
Innenentwicklungspotential (Annahme 3%)	640	71%	460				14%	90				
Nutzungsreserven	300		210					40				
Nutzungsreserven Sektor GE	40		30					10				
Nutzungsreserven Sektor DLI	100		70					10				
Bauprojekte	50		40					10				
Total	1'130	-	810				-	160				
Entwicklungsgebiete und Bauprojekte												
Agglolac total	5'950	53%	3'150	1.2	2630	24%	1'400					
Agglolac	5'200	-	-	-	-	-	-	-	-			
Agglolac Sektor DL	750	-	-	-	-	-	-	-	-			
Agglolac: heutiger Verkehr, entfällt bei Entwicklung	-	-	-350	1.2	-300	-	-	-	-			
Agglolac: Mehrverkehr gegenüber heute	5'600	50%	2'800	1.2	2350	25%	1'400					
Aarbergerstrasse	0	71%	0			14%	0	Anteile analog heute				
Bahnhof Nidau	210		150				30					
Bahnhof Nidau Sektor VI	300		210				40					
Bahnhof Nidau Sektor DL	70		50				10					
Bahnhof Süd-West	90		60				10					
Bahnhof Süd-Ost	60		40				10					
Gotthelfstrasse	280		200				40					
Gurnigel	60		40				10					
Hauptstrasse Süd-West	0		0				0					
Hauptstrasse Süd-West Sektor IND	60		40				10					
Hauptstrasse Süd-West Sektor GE	60		40				10					
Hauptstrasse Süd-Ost	70		50				10					
Hauptstrasse Süd-Ost Sektor GE	40		30				10					
Hofmatten	90		60				10					
Moserareal	340		240				50					
Vorstadt West	100		70				10					
Vorstadt West Sektor DLI	90		60				10					
Werkhof	0		0				0					
Total	7'520		-	4'140					-	1'670		
Total ohne Agglolac	1'920		-	1'340					-	270		
Total	8'650	-	4'950			-	1'830					
Total ohne Agglolac	3'050	-	2'150			-	430					



Tabelle 11: Modalsplit Ausgangslage und Szenario V0

	Ausgangslage		Szenario V0	
	[Wege pro Tag]		[Wege pro Tag]	
<i>MIV</i>	29'300	84%	34'275	83%
<i>ÖV</i>	5'400	16%	7'209	17%
<i>Total</i>	34'700	100%	41'484	100%

Anmerkung zum Fuss- und Veloverkehrsanteil: Der Fuss- und Veloverkehrsanteil ist in der tabellarischen Zusammenstellung nicht quantifiziert, da ungenügend Daten zum heutigen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden sind. In den Überlegungen zum Szenario 0 ist jedoch der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs analog zu heute gedanklich mitberücksichtigt.



Anhang 5: Berechnung Wege Szenario V1

Szenario V1 berücksichtigt das Entwicklungsgebiet AGGLOlac sowie die übrige Siedlungsentwicklung gemäss Ortsplanungsrevision. Es wurde wie die Annahme getroffen, dass die Hälfte des durch die Siedlungsentwicklung neu erzeugten Verkehrs vom MIV gleichmässig auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr gelenkt wird. Zudem wird ein Teil des bestehenden MIV ebenfalls gleichmässig auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr gelenkt, so dass die Belastbarkeit von 29'300 MIV-Wege eingehalten werden kann. Für AGGLOlac wurde wie im Szenario V0 mit dem im Mobilitätskonzept geplanten Modal Split berechnet. Insgesamt ergibt dies zukünftig eine signifikante Abnahme des MIV-Anteils am Modal Split.



Tabelle 12: Berechnung Wege Szenario V1

(DL: Dienstleistung; DLI: Dienstleistung kundenintensiv; IND: Industrie; GE: Gewerbe; VI: Verkauf kundenintensiv)

Siedlungsentwicklung bis 2035: Szenario V1									
	Bewegungen total	Wege MIV pro Werktag		Anzahl Fahrten MIV pro Werktag		Wege ÖV pro Werktag		Wege FVV pro Werktag	
				Besetzungsgrad Fahrzeug					
	Anzahl Bewegungen pro Werktag	[%]	[Anz. Wege]	[Kennwert]	[Anz. Fahrten]	[%]	[Anz. Wege]	[%]	[Anz. Wege]
Generelle Entwicklung									
Innenentwicklungspotential (Annahme 3%)	640		230				200		210
Nutzungsreserven	300		110				90		98
Nutzungsreserven Sektor GE	40	36%	10			31%	10	33%	13
Nutzungsreserven Sektor DLI	100		40				30		33
Bauprojekte	50		20				20		16
Total	1'130		410				350		370
Entwicklungsgebiete und Bauprojekte									
Agglolac total	5'950	53%	3'150	1.2	2630	24%	1'400	24%	1'400
Agglolac	5'200	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglolac Sektor DL	750	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglolac: heutiger Verkehr, entfällt bei Entwicklung	-	-	-350	1.2	-300	-	-	-	-
Agglolac: Mehrverkehr gegenüber heute	5'600	50%	2'800	1.2	2350	25%	1'400	25%	1'400
Aarbergerstrasse	0		0				0		0
Bahnhof Nidau	210		70				60		70
Bahnhof Nidau Sektor VI	300		110				100		100
Bahnhof Nidau Sektor DL	70		30				20		20
Bahnhof Süd-West	90		30				30		30
Bahnhof Süd-Ost	60		20				20		20
Gotthelfstrasse	280		100				90		90
Gurnigel	60		20				20		20
Hauptstrasse Süd-West	0		0				0		0
Hauptstrasse Süd-West Sektor IND	60	36%	20			31%	20	33%	20
Hauptstrasse Süd-West Sektor GE	60		20				20		20
Hauptstrasse Süd-Ost	70		30				20		20
Hauptstrasse Süd-Ost Sektor GE	40		20				10		10
Hofmatten	90		30				30		30
Moserareal	340		120				110		110
Vorstadt West	100		40				30		30
Vorstadt West Sektor DLI	90		30				30		30
Werkhof	0		0				0		0
Total	7'520		3'490				2'010		2'020
Total ohne Agglolac	1'920		690				610		620
Total	8'650		3'900				2'360		2'390
Total Entwicklung ohne Agglolac	3'050		1'100				960		990

Tabelle 13: Modalsplit Ausgangslage, Szenario V0 und V1

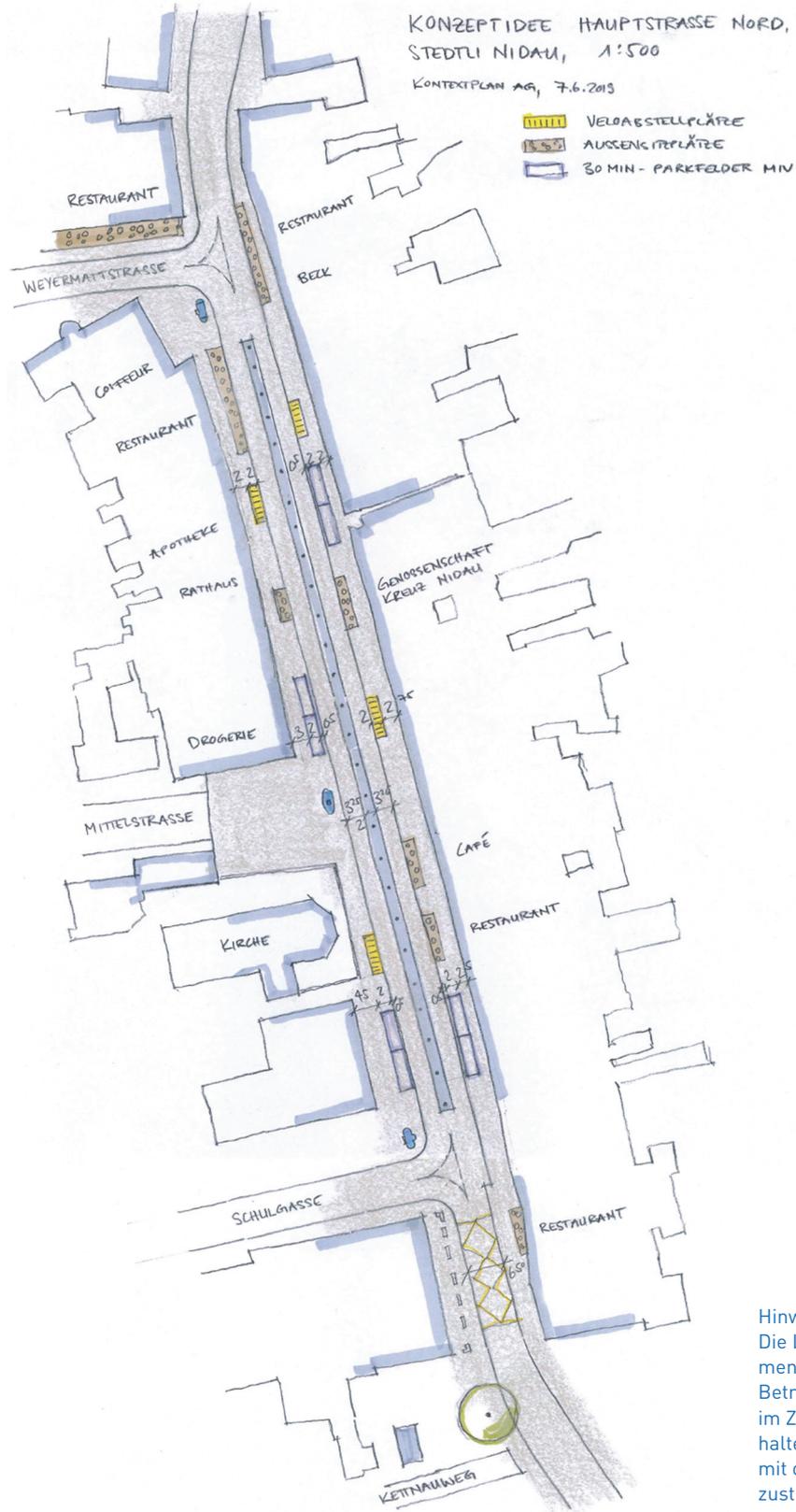
	Ausgangslage		Szenario V0		Szenario V1	
	[Wege pro Tag]		[Wege pro Tag]		[Wege pro Tag]	
MIV	29'300	84%	34'480	83%	29'300	75%
ÖV	5'400	16%	7'050	17%	9'610	25%
Total	34'700	100%	41'530	100%	38'910	100%

Anmerkung zum Fuss- und Veloverkehrsanteil: Der Fuss- und Veloverkehrsanteil ist in der tabellarischen Zusammenstellung nicht quantifiziert, da ungenügend Daten zum heutigen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden sind. In den Überlegungen zum Szenario V1 ist jedoch eine Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs-Anteils mitberücksichtigt.



Anhang 6: Konzeptidee zum GVK Hauptstrasse Nord / Stedtli

Abbildung 69:
Konzeptskizze Hauptstrasse Nord



Hinweis zur Lage der Bushaltestellen:
Die Lage der Bushaltestelle ist im Rahmen des BGKs unter Einbezug der ÖV-Betreibenden sorgfältig zu planen. Wie im Zielbild ÖV vorgesehen, ist eine Bushaltestelle direkt beim Bahnhof Nidau mit optimaler Umsteigemöglichkeit anzustreben.



Anhang 7: Überlegungen Sperrung Dr. Schneider-Strasse

Zur konsequenten Ausrichtung der Dr. Schneider-Strasse auf die Quartierfunktion würde eine Sperrung auf Höhe Mühlerunsweg beitragen. Die folgend dargestellte Umlagerungsbetrachtung zeigt lediglich die Wirkung der Sperrung. Dabei ist miteinzubeziehen, dass die Sperrung vermutlich nur mit der Neuanbindung des Beundenquartiers sinnvoll ist (vgl. Anhang 8: Überlegungen langfristige Anbindung Beundenquartier), da eine Anbindung des Beundenquartiers über den Balainenweg und die Weyermattstrasse nicht erstrebenswert ist.

Die Umlagerungsbetrachtung zeigt, dass die Massnahme zu einer deutlichen Mehrbelastung auf der Hauptstrasse Nord führt, welche vom Stedtli in Richtung Norden stetig zunimmt und auf der Zufahrt zum Knoten Guidon-Müller Platz rund 3'000 Fahrten, resp. rund 20% Mehrverkehr beträgt. Diese Mehrbelastung ist im Stedtli sowie am Guido-Müller-Platz zurzeit nicht verträglich und wird kurzfristig nicht angestrebt. Längerfristig ist die Massnahme jedoch weiterhin (auch mit Langfristplanungen Westast und Portttunnel) als Option miteinzubeziehen. Die Auswirkungen auf die Querstrasse (Balainenweg, Weyermattstrasse) sind aus dem Modell nicht abzuleiten und wären spezifisch zu prüfen.

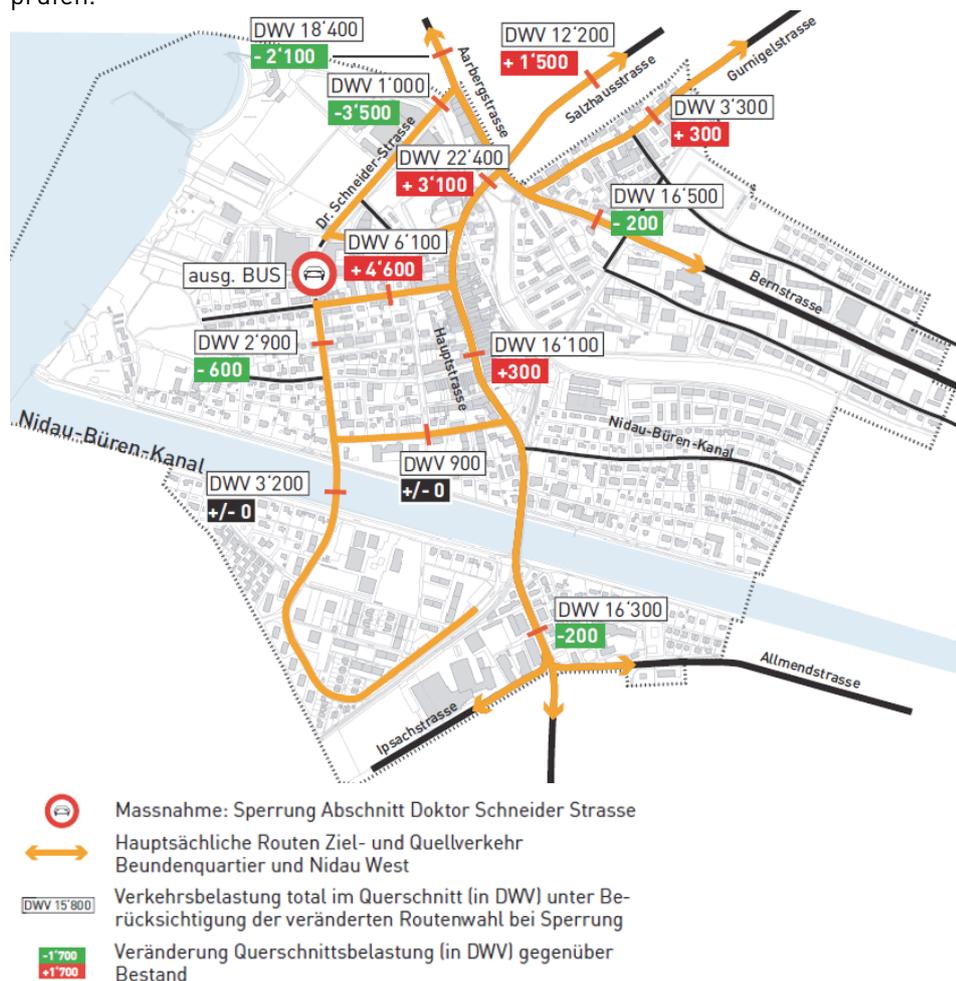


Abbildung 70: Wirkung Sperrung Dr. Schneider-Strasse, Höhe Mühlerunsweg (Betrachtung ohne Verkehr aus Entwicklung AGGLOlac)



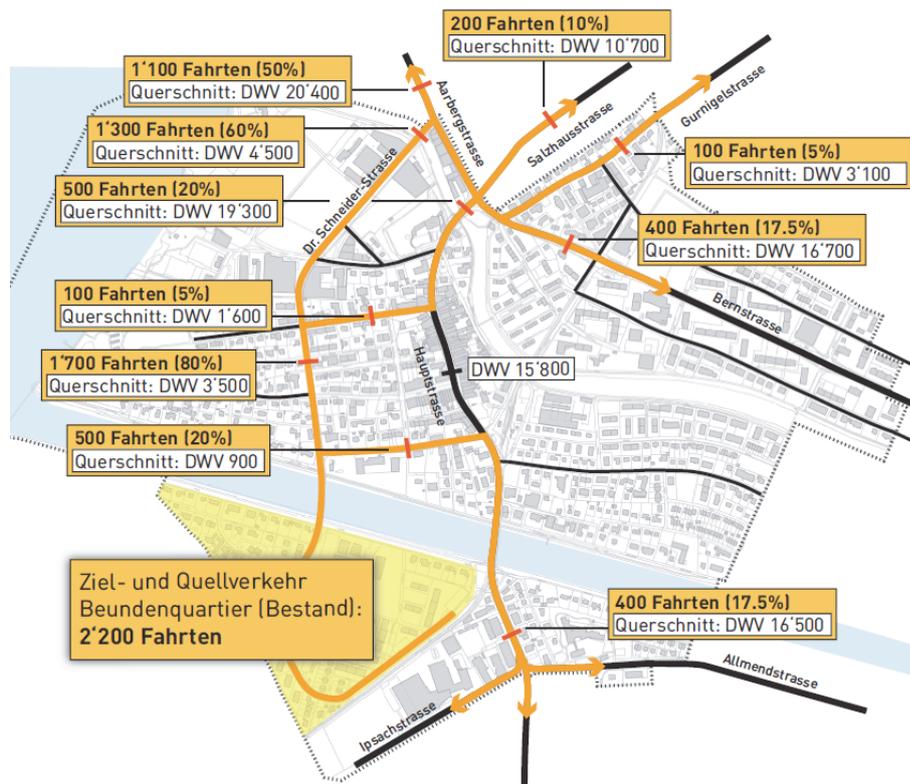
Anhang 8: Überlegungen langfristige Anbindung Beundenquartier

Harte Massnahme: Anbindung Beundenquartier

Der Verkehrsdruck auf der Dr. Schneider-Strasse ist hoch und wird mit der AGGLOlac-Entwicklung noch zunehmen. Damit die Dr. Schneider-Strasse den vielfältigen Nutzungsanforderungen (Quartier, Bus, Velo) gerecht werden kann, werden Massnahmen erforderlich sein.

Aus verkehrlicher Betrachtung und im Gesamtkontext ist es im Grundsatz richtig, einzelne Quartierzellen direkt an die Hauptstrasse anzubinden. Daher stellt sich u.A. die Frage, ob eine direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse - unmittelbar südlich der Kanalbrücke - verkehrlich möglich und sinnvoll ist.

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsverteilung des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Beundenquartier (Basis Modellauswertung GVM 2016, ohne Berücksichtigung Entwicklung AGGLOlac). Auch der Ziel- und Quellverkehr des Beundenquartiers ist hauptsächlich nach Norden orientiert.



- Ziel- und Quellverkehr Beundenquartier (Gebiet und Anzahl Fahrten in DWV)
- Hauptsächliche Routen Ziel- und Quellverkehr Beundenquartier
- Verteilung Ziel- und Quellverkehr Beundenquartier (Anzahl Fahrten in DWV, absolut und prozentualer Anteil am gesamten Fahrtenaufkommen Beundenquartier)
- Verkehrsbelastung total im Querschnitt (in DWV)

MIV-Modelle: Teletas ©, Swisstopo / DV-Modelle: SBB AG, HAFAS
GVM Kanton Bern, 2016, Prognose 2040, Version GVM Kanton Bern - Schlussbericht - Oktober 2018.

Abbildung 71: Ausgangslage Verkehr Beundenquartier



Die Modellauswertungen zeigen die Umlagerungseffekte bei direkter Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse. Im Stedtli entsteht eine Verkehrszunahme von 1'800 Fahrten am Tag, was einer Verkehrszunahme von rund 10% entspricht. Diese Verkehrszunahme ist – unter Berücksichtigung der weiteren Nutzungsanforderungen und der Zentrumsfunktion dieses öffentlichen Raums – z.Z. nicht verträglich. Kurzfristig ist die Neuansbindung des Beundenquartiers daher nicht denkbar. Längerfristig ist sie jedoch (auch mit Langfristplanungen Westast und Porttunnel) fachlich richtig und eine planerische Sicherstellung der Anbindung ist anzustreben.

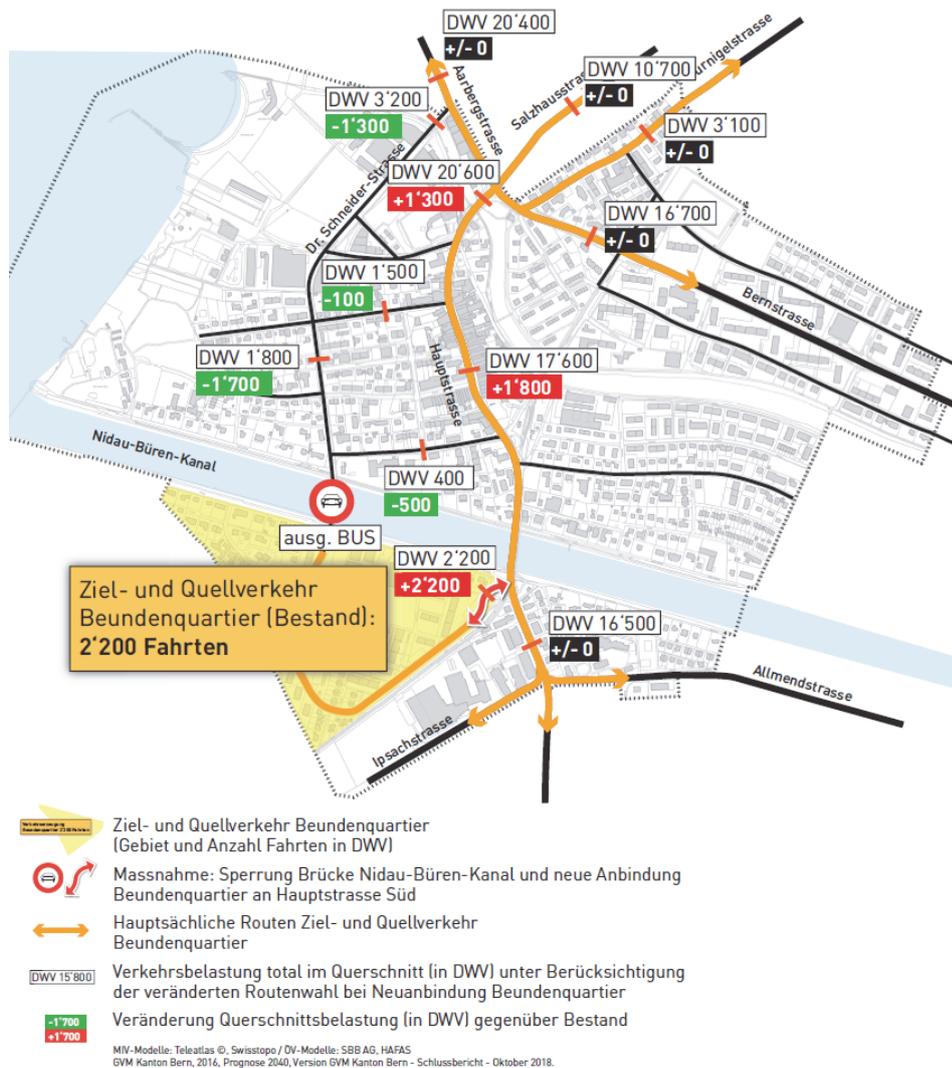


Abbildung 72: Wirkung Umlagerung Verkehr (Betrachtung ohne Verkehr aus Entwicklung AG-GLOlac



Anhang 9: Berechnung Anzahl Veloabstellplätze an Bahnhöfen

Kennwerte*:

_Velo-P pro 10 Wegreisende...	Min.:	2.00
	Max.:	3.00
_Anteil Velo-P für Spezialfahrzeuge:		5%
_Faktor für Erweiterung:		15% in 5 Jahren
_Faktor Wegreisende (Ein- = Aussteiger):		0.5

Haltestelle	Einsteiger**	Aussteiger**	Σ Ein-/ Aussteiger	Wegreisende Faktor 0.5	Veloabstellplätze 2020				Total Veloabstellplätze							
					Klassische Velos		Spezialfahrzeuge		2020		2025		2030		2035	
					Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.		
Nidau Bahnhof**	275	270	545	273	55	82	3	4	57	86	66	99	76	114	87	131
Nidau Beunden**	259	257	516	258	52	77	3	4	54	81	62	93	72	107	82	124

* Bundesamt für Strassen ASTRA. Veloparkierung - Empfehlung zu Planung, Realisierung und Betrieb - Handbuch. 2008. Bern.

** Datenquelle: ASM AG, Daten vom 15. Mai 2019