



Gesamtverkehrskonzept Nidau

Dokument 2: Kartenband Zielbilder
(Ergänzung zum Dokument 1: Bericht)

14.5.2020





Impressum

Auftraggeber	Stadt Nidau
Projektleiterin	Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau
Projektnummer	11052.D
Datei	X_11052D_2_Zielbilder_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 Michael Döhrbeck, Quartierleist Burgerbeunden-Grasgarten Erwin von Dölling, Elternrat Kindergarten & Primarstufe 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 Samuel Schär, Quartierleist Hofmatten/Gotthelf/Gurnigel 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. Einleitung	4
2. Zielbild Gesamtverkehr 2035	4
2.1 Zielbild ÖV	4
2.2 Zielbild MIV	6
2.3 Zielbild Verkehrsberuhigung	8
2.4 Zielbild Veloverkehr	10
2.5 Zielbild Fussverkehr	12



1. Einleitung

Das GVK Nidau besteht aus zwei Dokumenten:

- **Dokument 1: Bericht:** Der Bericht umfasst alle Inhalte zum Gesamtverkehrskonzept
- **Dokument 2: Kartenband Zielbilder (vorliegend):** Dieses Dokument ergänzt den Bericht und zeigt die Zielbilder (aus dem Kapitel 7 des Berichts) zur besseren Lesbarkeit in vergrößerter Form. Die dazugehörigen Erläuterungen sowie die Zielaussagen (u. a. zu den Themen Parkierung, Mobilitätsmanagement sowie Monitoring und Controlling) sind im Bericht (Dokument 1) aufgeführt.

2. Zielbild Gesamtverkehr 2035

2.1 Zielbild ÖV



Bestand **Neu**

Übergeordnete Planungen

- Bahn ASM
- Bus-/ Postautolinie
- Schiff BSG (Sommer-/Herbsbetrieb)
- Hindernisfreie und fürs Umsteigen attraktiv gestaltete Bahnstation
- Hindernisfreie und fürs Umsteigen attraktiv gestaltete Bushaltestelle*
 - in eine Richtung bedient
 - in beide Richtungen bedient
- Hindernisfreie und fürs Umsteigen attraktiv gestaltete Schiffsstation
- Einzugsgebiet 300m (Radius)
- Linien-Nr. inkl. Angaben zum Takt je Richtung
 - HVZ= Hauptverkehrszeit
 - ZZ= Zwischenzeit
 - RZ= Randzeit und Sonntag

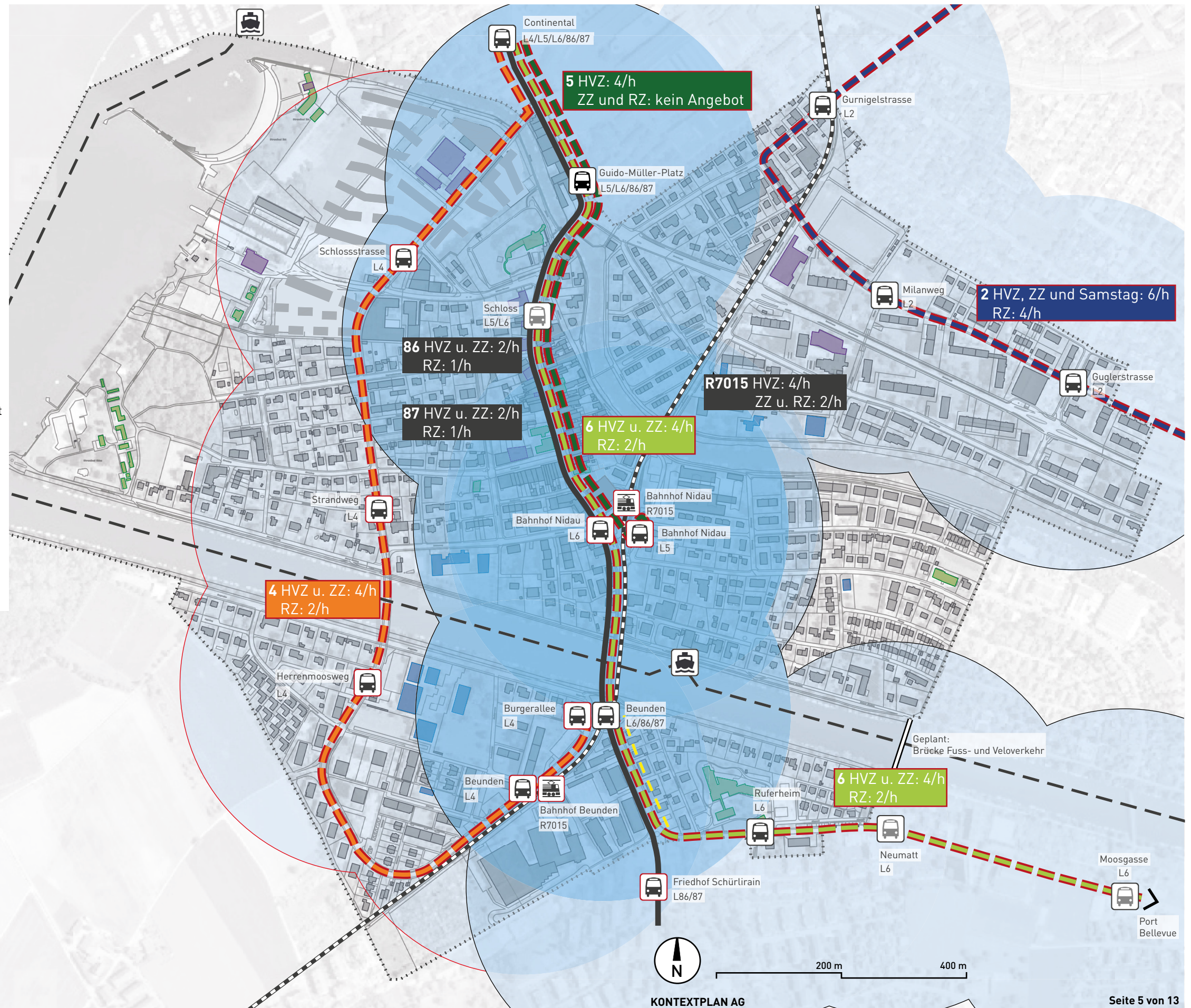
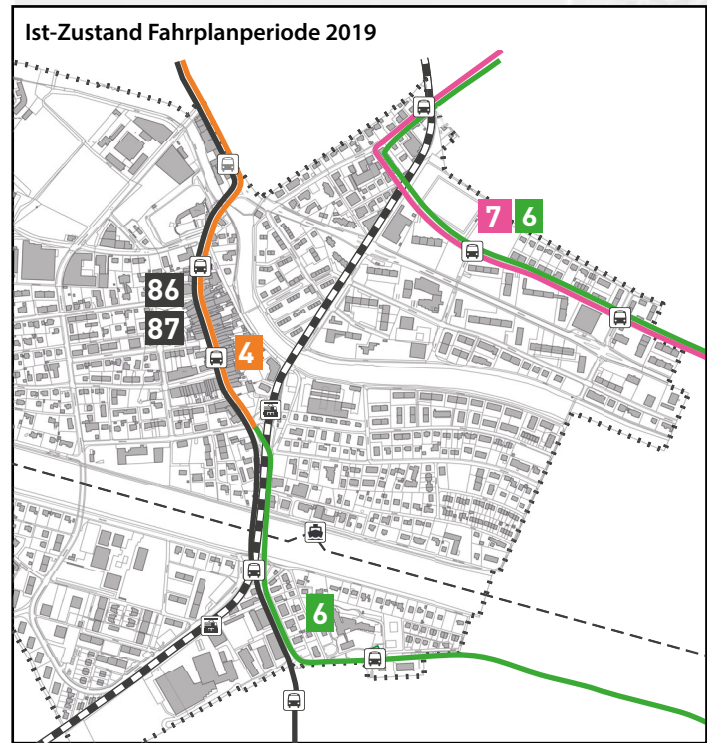
Festlegungsinhalt

- Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit ≤ 7.5 Min
- ≤ 15 Min
- Busspur

Orientierungsinhalt

- Öffentliche Baute & Anlage
- Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
- Schule, Kindergarten








* Bushaltestellen: Im Rahmen gesamtheitlicher Planungen ist die präzise Lage und der Typ der Bushaltestellen integral und unter Einbezug der ÖV-Betreibenden, der Nachbargemeinden und der Region zu planen. Dies betrifft insbesondere die Haltestelle Schloss/Stedtl Nidau.





2.2 Zielbild MIV

Tabelle 1: Standards MIV

Netztypen	Funktion Verkehr	Funktion Siedlung	Ausrichtung Entwicklung	Bewegungsrichtung	Sign. Geschw.
Übergeordnete Verkehrsachse 	- Durchleiten MIV (Zubringer zur Autobahn)	Kein direkter Nutzungsbezug	Ausgesprochene Ausrichtung auf MIV	- ausschliesslich längs	≥ 50 km/h
Innerörtliche Hauptachse mit Verbindungsfunktion 	- Durchleiten und Sammeln MIV - Ermöglichen hohe Frequentierung ÖV - Attraktives FVV-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	- längs - wenig bis mässig viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	30 / 50 km/h
Zentrumsachse 	- Durchleiten und Sammeln MIV - Ermöglichen hohe Frequentierung ÖV - Besonders attraktives FVV-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	- längs - viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	30 km/h
Quartierserschliessung Stufe 1 	- 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	- längs - viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	20 / 30 km/h
Quartierserschliessung Stufe 1, nur Zubringer 	- Sammeln MIV und Anbinden ans übergeordnete Strassennetz - Nur Zubringer erlaubt				
Quartierserschliessung Stufe 2 	- Erschliessen Quartiere; Anbindung Liegenschaften				
Quartierserschliessung Stufe 2, nur Zubringer 	- Erschliessen Quartiere; Anbindung Liegenschaften - Nur Zubringer erlaubt				



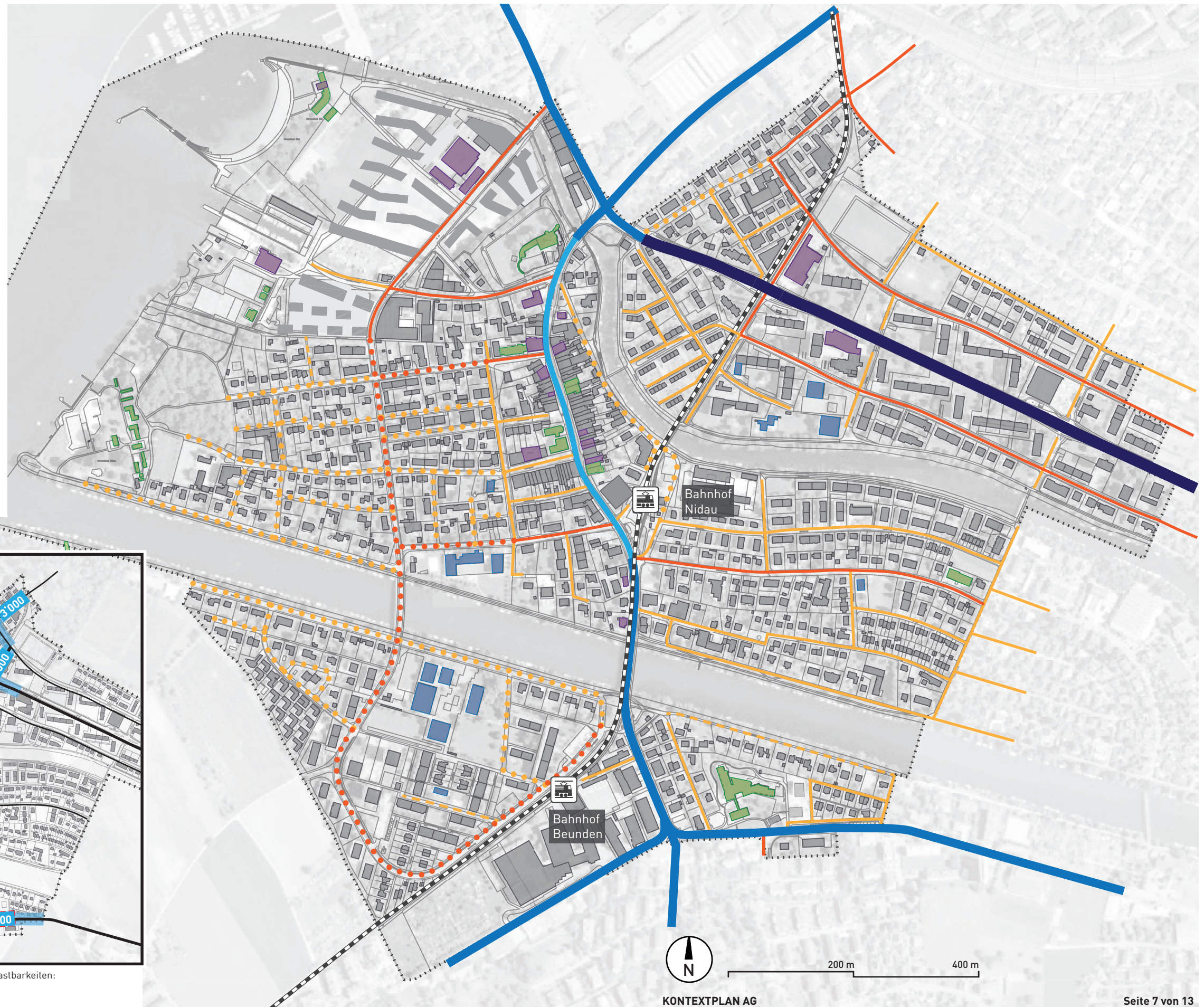
- Bestand** **Neu**
- Festlegungsinhalt**
- Übergeordnete Verkehrsachse
 - Innerörtliche Hauptachse mit Verbindungsfunktion
 - Zentrumsachse
 - Quartierschliessung Stufe 1
 - Quartierschliessung Stufe 2
 - Quartierschliessung Stufe 1 resp. 2, nur Zubringer
 - Quartierschliessung Stufe 1 resp. 2, nur Zubringer

- Orientierungsinhalt**
- Bahnlinie mit Haltestelle
 - Öffentliche Baute & Anlage
 - Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
 - Schule, Kindergarten

*Die geplante Vorrangroute Velo bringt in den Strassenräumen Anforderungen an die Veloinfrastruktur mit sich, wobei gemäss SVI-Forschungsarbeit (SVI 2014/006, Nr. 1601) und aktuellem Bearbeitungsstand der kantonalen Standards folgende Führungsarten denkbar sind:

- 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 Vorrangroute Velo ist die Querschnittsgestaltung und Velo-Führungsform basierend auf den dann geltenden kantonalen Standards und unter Einbezug der verkehrlichen Regelungen in Nidau West zu konzipieren.



Über die definierten Belastbarkeiten hinaus gelten zudem folgende generelle Belastbarkeiten:

- Quartierschliessung Stufe 1: 3'000 Fahrten / Tag (DWV)
- Quartierschliessung Stufe 2: 1'500 Fahrten / Tag (DWV)



2.3 Zielbild Verkehrsberuhigung



Bestand Neu

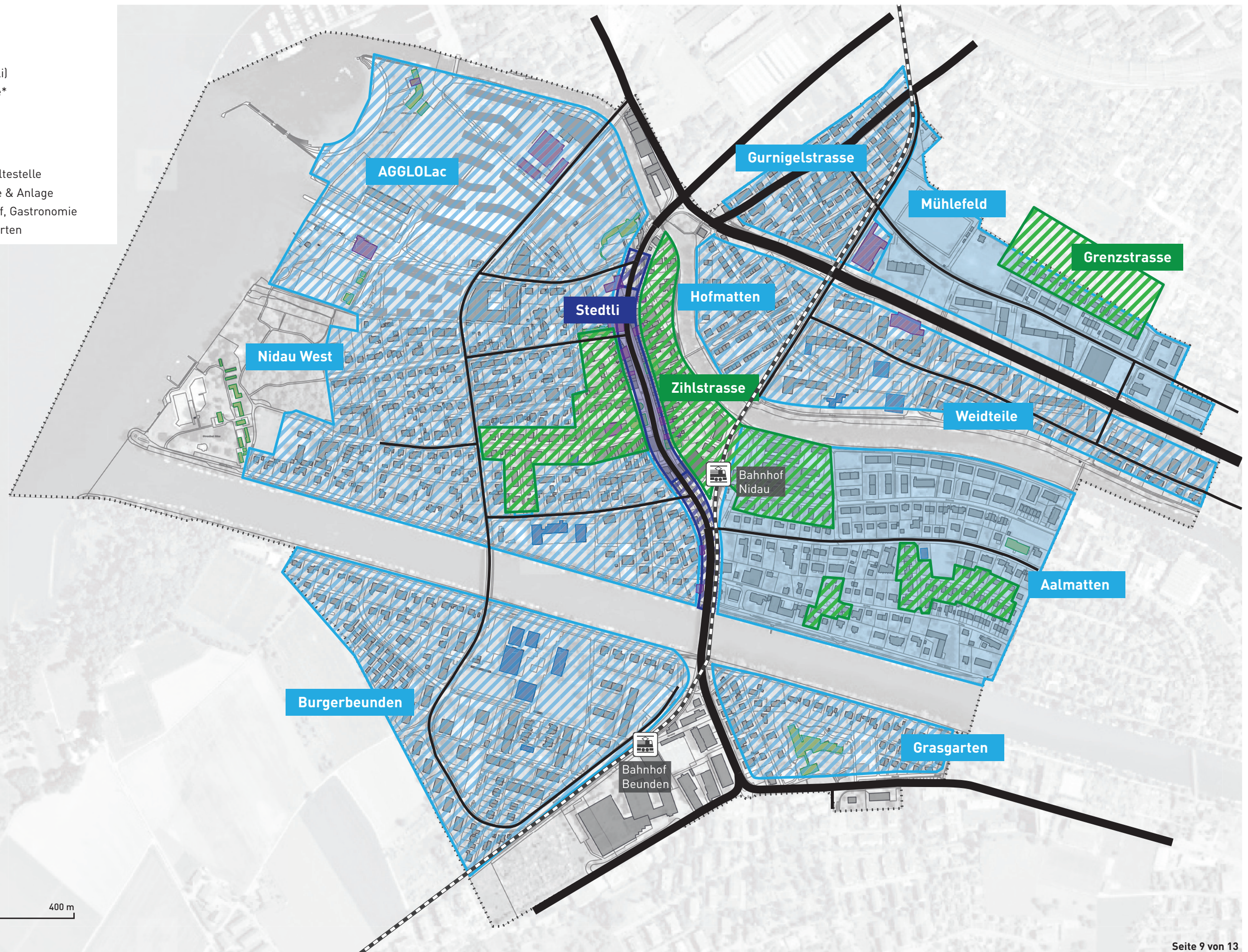
Festlegungsinhalt

		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








200 m 400 m



2.4 Zielbild Veloverkehr

Tabelle 2: 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, Gemischverkehr <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 Stedtli 	<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 Gemischverkehr: 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 Gemischverkehr, mind. 3.90 m bei getrennter Führung



Bestand Neu
Festlegungsinhalt

- █ █ █ Velovorrangroute
[Wunsch Stadt Nidau, wobei die Führung auf die Vorrangrouten-Korridore der aktuell laufenden regionalen Velonetzplanung abgestimmt ist. Sind die Vorrangrouten nicht realisierbar, ist die Umsetzung der Routen als Komfort- und Direkt Routen wünschenswert.]
- █ █ █ Komfortroute
- █ █ █ Kommunal wichtige Veloverbindung zur Anbindung Stedtli, 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 (Stedtli)
- ▨ Begegnungszone**

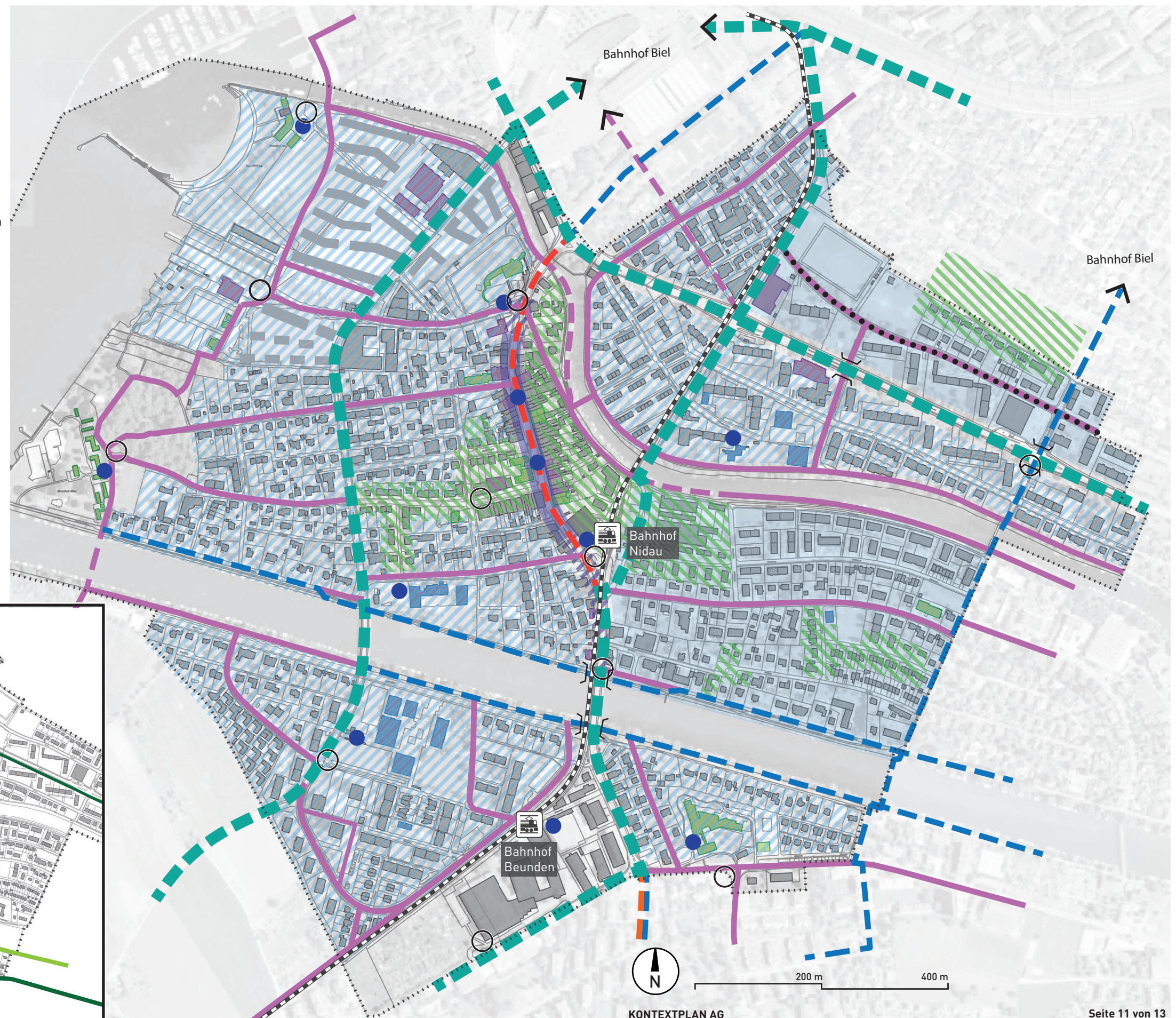
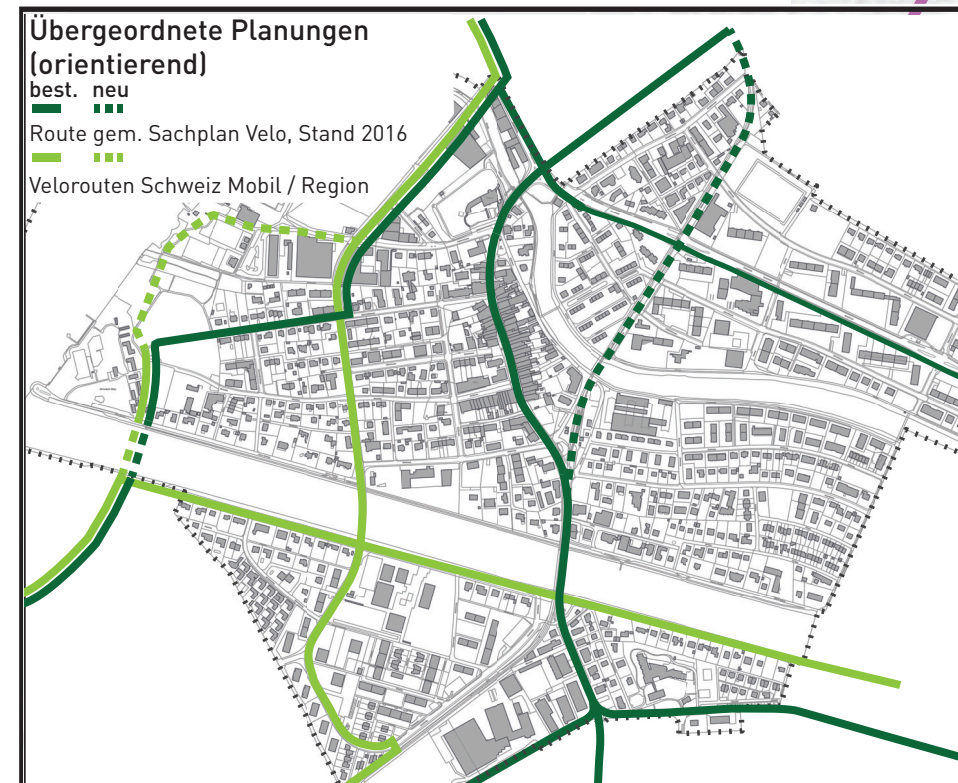
*Neu = Erweiterung Velospotnetz gem. GR-Auszug 2013
**[Planungsstand 1. / 2. Etappe, weitere möglich]

Orientierungsinhalt

- Bahnlinie mit Haltestelle
- █ Öffentliche Baute & Anlage
- █ Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
- █ Schule, Kindergarten

Übergeordnete Planungen (orientierend)





- best. neu
- Route gem. Sachplan Velo, Stand 2016
- Velorouten Schweiz Mobil / Region





2.5 Zielbild Fussverkehr

Tabelle 3: 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Auf Quartierstrassen - Separate Führung als Fuss- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> - 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



Bestand Neu

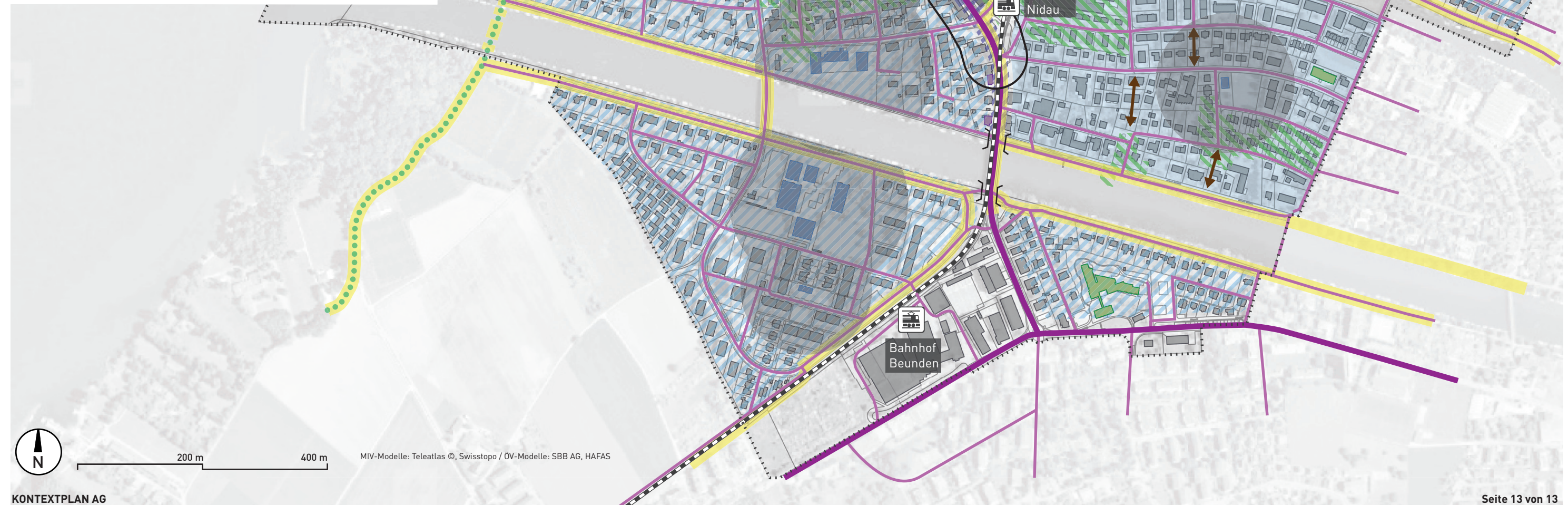
Festlegungsinhalt

- Wanderweg*
 - Wanderweg (Umlegungswunsch Stadt Nidau)
 - Flanierweg entlang See mit besonders attraktiver Gestaltung
 - Basisnetz auf Hauptachse
 - Kommunales Erschliessungsnetz
- Über das definierte Fussverkehrsnetz hinaus sind alle Strassen Teil des Fusswegnetzes
- Bereich mit besonders hoher Qualität für den Fussverkehr
 - Bereich mit besonders sicherem Fussverkehrsangebot (Umgebung Schule)
 - Fussverkehrsverbindung wünschenswert
 - Tempo-30-Zone
 - Tempo-30 (Stedtli)
 - Begegnungszone**

* Routen gemäss Sachplan Wanderroutennetz Kanton Bern
 ** (Planungsstand 1. / 2. Etappe, weitere möglich)

Orientierungsinhalt

- Bahnlinie mit Haltestelle
- Öffentliche Baute & Anlage
- Gewerbe, Verkauf, Gastronomie
- Schule, Kindergarten



MIV-Modelle: Teleatlas ©, Swisstopo / ÖV-Modelle: SBB AG, HAFAS