

Mitwirkungsbericht

Gesamtverkehrskonzept Nidau

15. Mai 2020

IMPRESSUM

Auftraggeber	Stadt Nidau
Datei	Bericht Mitwirkung GVK Nidau
Verfasser	Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau Sandra Friedli, Gemeinderätin Ressort Sicherheit 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
Abkürzungen	BeHiG Behindertengleichstellungsgesetz BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept GVK Gesamtverkehrskonzept MIV motorisierter Individualverkehr ÖV öffentlicher Verkehr

INHALTSVERZEICHNIS

1	Durchführung der Mitwirkung	4
1.1	Gegenstand	4
1.2	Öffentliche Information	4
1.3	Mitwirkungsbericht	5
1.4	Zusammenfassung	5
2	Mitwirkende	6
2.1	Privatpersonen	6
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen	8
3	Eingaben und Stellungnahme	9
3.1	Teilkonzepte	9
3.1.1	Teilkonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli	9
3.1.2	Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier	16
3.1.3	Teilkonzept Hauptstrasse Süd	23
3.1.4	Teilkonzept Gurnigel-, Kelten- / Gurnigelstrasse	26
3.2	Zielbilder Gesamtverkehr 2035	31
3.2.1	Zielbild ÖV	31
3.2.2	Zielbild MIV	34
3.2.3	Zielbild Verkehrsberuhigung	34
3.2.4	Zielbild Veloverkehr	42
3.2.5	Zielbild Fussverkehr	48
3.2.6	Zielaussagen Parkierung	49
3.2.7	Zielaussage Mobilitätsmanagement	52
3.3	Massnahmen	54
3.4	<i>Fazit und Empfehlungen im GVK</i>	60
3.5	<i>Weitere Anliegen</i>	62

1 Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Die öffentliche Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept Nidau fand vom 13. Januar 2020 bis zum 12. Februar 2020 statt. Folgende Unterlagen wurden zur Mitwirkung gebracht:

- Gesamtverkehrskonzept Nidau, Bericht, vom 6. November 2019
- Gesamtverkehrskonzept Nidau, Kartenband Zielbilder, vom 6. November 2019

Der vorliegende Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht des Gemeinderates dazu Stellung. In Kapitel 2 sind die Mitwirkenden (Personen und Organe oder Organisationen) erfasst. In Kapitel 3 sind die eingegangenen Eingaben und die Antworten erfasst. Die Eingabenummer verweist auf die jeweilige Eingabe. Die Struktur in diesem Kapitel ist angelehnt an das Gesamtverkehrskonzept mit Teilkonzepten, Zielbildern und Zielaussagen, Massnahmen und Fazit. Am Schluss folgen weitere Anliegen.

1.2 Öffentliche Information

Mit den Publikationen vom 12. Dezember 2019 und vom 9. Januar 2020 wurden im Nidauer Anzeiger auf die öffentliche Mitwirkung sowie auf die damit zusammenhängende Informationsveranstaltung aufmerksam gemacht. Der Informationsanlass zur Mitwirkung am Gesamtverkehrskonzept wurde auch in der Tagespresse aufgegriffen.

Die Dokumente lagen während der Mitwirkungsfrist bei der Stadtverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren die Unterlagen und ein Flyer zum Gesamtverkehrskonzept auf der Homepage der Stadt Nidau (www.nidau.ch/Gesamtverkehrskonzept) aufgeschaltet.

Am Mittwochabend, den 15. Januar 2020, fand in der Aula der Schule Balainen eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Rund 90 Personen liessen sich am Anlass über die Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts informieren.

In einem Artikel im Informationsmagazin der Stadt Nidau, dem "Perspektiven", wurde das Gesamtverkehrskonzept vorgestellt (Ende November 2019 erschienen).

In einem separaten Flyer wurden die wichtigsten Eckpunkte des Gesamtverkehrskonzepts zusammengefasst.

Der Kanton Bern, die Gemeinden Biel, Port und Ipsach, der Verein seeland.biel/bienne, die RVK 1, die Verkehrsbetriebe Biel, die Aare Seeland mobil AG sowie die Mitglieder der Begleitgruppe wurden direkt zur öffentlichen Mitwirkung des Gesamtverkehrskonzepts eingeladen.

Während der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurde eine Begleitgruppe -bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Nidauer Interessengruppen –einberufen. Die Begleitgruppe tagte dreimal und hat vielfältige Anliegen eingebracht. Diese Anliegen flossen in das Gesamtverkehrskonzept ein.

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Nach der Verabschiedung durch den Gemeinderat wird der Mitwirkungsbericht veröffentlicht.

1.4 Zusammenfassung

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung 50 schriftliche Eingaben eingegangen, davon 33 von Privaten und 17 Eingaben von politischen Parteien, Vereinen, Organisationen und Unternehmen. Sechs Eingaben kamen mit Sitz ausserhalb von Nidau (VCS Biel, Pro Velo Biel, Verkehrsbetriebe Biel, Aare Seeland mobil AG, Kanton Bern/Oberingenieurkreis III sowie Gemeinderat Stadt Biel).

a) *Eingaben zu Themen*

Die Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts treffen auf eine breite Zustimmung, insbesondere die vorgesehene Verkehrsberuhigung sowie die Erhöhung des Anteils des Langsam- aber auch des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit.

Teilkonzepte

Von den Teilkonzepten gingen die meisten Eingaben zum Teilkonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli ein. Der Leidensdruck für Velofahrende, die Verkehrsberuhigung und die Parkplatzfrage wurden am häufigsten genannt. Diverse Hinweise für die Umsetzung wurden vorgebracht.

Beim Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier steht die Verkehrsberuhigung (Einführung Tempo 30 und zusätzliche Begegnungszonen) im Zentrum. Beim Teilkonzept Hauptstrasse Süd ist der Anbau eines Fussgängersteiges an die Kanalbrücke zur Verbesserung für den Langsamverkehr das meistgenannte Anliegen. Und beim Teilkonzept Gurnigel-, Kelten- / Guglerstrasse unterstützt eine Mehrheit die Schliessung der Ausfahrt Bernstrasse / Guglerstrasse, wenn möglich in Koordination mit den übrigen Massnahmen um die Keltenstrasse.

Verkehrsberuhigung

Das Thema Verkehrsberuhigung wird als vordringlich für die Fussgänger- und Schulwegsicherheit eingestuft. Die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren (auch auf der Dr. Schneider-Strasse) und weitere Begegnungszonen (etwa bei Schulen und Kindergärten) waren die wichtigsten Themen. Mehrere Mitwirkende wollen die Fussgängerstreifen auch in den Zonen Tempo-30 beibehalten (diesem Begehren kann gemäss geltendem Recht aber nur in begründeten Fällen entsprochen werden.). Auch das Fahrverbot mit Zubringerregelung - in Nidau West und auf der Gurnigelstrasse - stösst auf breite Akzeptanz.

Veloverkehr

Die Verkehrssicherheit für Radfahrer, insbesondere auf der Hauptstrasse (Stedtli, Kanalbrücke...) und auf der Dr. Schneider-Strasse wird in mehreren Eingaben bemängelt. Viele Mitwirkende fordern daher separat geführte Velowege oder durchgehende Velo-Signalisierung. Die vorgeschlagenen Vorrang- und Komfortrouden stossen auf breite Zustimmung. Es besteht ein Bedürfnis an ausreichenden Veloparkplätzen.

Parkierung

Zur Aufhebung von Parkplätzen gingen gegensätzliche Eingaben ein, wobei die Reduktion von MIV-Parkplätzen häufiger gewünscht wurde als der Verbleib beim Status Quo. Eine zentral gelegene

öffentliche Parkierung beidseits des Stedtli ist ein oft eingebrachtes Anliegen, damit andere Parkplätze (im Stedtli, den Fuss- und Veloverkehr gefährdende Parkplätze) aufgehoben werden können.

Durchgangsverkehr und Portttunnel

Durch ein rasches Vorantreiben des Portttunnels soll Nidau, und im besonderen Masse das Zentrum, vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Überbauung Portmoos

Die Anwohner im Aalmattenquartier befürchten eine zusätzliche Verkehrsbelastung durch die neue Siedlung und verlangen ein Mobilitätskonzept.

2 Mitwirkende

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung 50 schriftliche Eingaben eingegangen, davon 33 von Privaten sowie 17 Eingaben von politischen Parteien, Vereinen, Organisationen und Unternehmungen.

Für jede Mitwirkung wurde ein separater Code vergeben („p..“ für Privatpersonen und „i..“ für Organisationen). In Kapitel 3 bezeichnet dieser Code in der Spalte Eingabe den oder die Mitwirkenden.

2.1 Privatpersonen

Nr.	Name	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
p01	Swastha-Ayurveda, J. Wäfler, M. Dürst	Aalmattenweg 3	2560 Nidau	3
p02	Reto Schär	Strandweg 18	2560 Nidau	1
p03	Peter Tschanz	Beundenring 12	2560 Nidau	1
p04	Alfred Neuenschwander	Aalmattenweg 68	2560 Nidau	1
p05	Marie-Theres Döhrbeck-Schnidrig	Grasgartenweg 1	2560 Nidau	1
p06	Ulrich Sieber, Christine Sieber	Strandweg 11a	2560 Nidau	2
p07	Carine Stucki-Steiner	Zihlstrasse 5	2560 Nidau	1
p08	Hans Peter Jungi, Verena Jungi	Lyss-Strasse 44a	2560 Nidau	2
p09	Nidowa Baugenossenschaft	Beundenring 8-5	2560 Nidau	1
p10	Reinhold + Eva Maria Seher	Dr. Schneider-Strasse 2	2560 Nidau	2
p11	Dr. Raymond Meyrat	Pappelweg 7	2560 Nidau	1
p12	Barbara Gavillet	Schulgasse 8	2560 Nidau	1
p13	Christian Bachmann	Aalmattenweg 14	2560 Nidau	1
p14	Jakob Walter	Aalmattenweg 12	2560 Nidau	1
p15	Christine Schmitz	Paganweg 10	2560 Nidau	1
p16	Eva + Peter Schneiter	Paganweg 8	2560 Nidau	2
p17	Fritz + Monika Widmer	Balainenweg 23	2560 Nidau	2
p18	Stefan Kumli, Christine Sommer	Föhrenweg 8	2560 Nidau	2
p19	Anwohner Schleusenweg	Schleusenweg 6-26	2560 Nidau	19
p20	Thomas + Isabel Messmer-Meile	Schleusenweg 10	2560 Nidau	2
p21	Sandra + Georges Bongard	Weyermattstrasse 48	2560 Nidau	1
p22	Fritz + Monika Widmer (Nachtrag zu p17)	Balainenweg 23	2560 Nidau	2
p23	Peter Wüthrich	Ob. Kanalweg 2	2560 Nidau	547
p24	Kathleen Lützelschwab	Knettnauweg 23	2560 Nidau	1
p25	Dominique + Monika Conus	Schleusenweg 16	2560 Nidau	2
p26	Liliane Jeangros-Bickel	Krebsweg 1	2560 Nidau	1

Mitwirkungsbericht Gesamtverkehrskonzept Nidau

p27	Sandra Rentschler	Strandweg 9	2560 Nidau	362
p28	Erwin von Dölling	Strandweg 21	2560 Nidau	1
p29	Rudi Brechbühl	Herrenmoosweg 10	2560 Nidau	1
p30	Ilona Tuohy	Gerberweg 11	2560 Nidau	1
p31	Philipp Schudel	Stadtgraben 6	2560 Nidau	1
p32	Maja Schilling	Aalmattenweg 5	2560 Nidau	1
p33	Corinne Rufer	Aalmattenweg 19	2560 Nidau	1
Total Unterschriften				969



2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen

Nr.	Organisation	Ansprechperson	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
i01	Quartierverein Aalmatten Nidau	Anna Lehmann Löffel	Martiweg 21	2560 Nidau	1
i02	VCS	Mario Nobs	Gottfried-Reimann-Strasse 36	2504 Biel/Bienne	1
i03	Bäumliweg	Alexander Heiniger	Buchenweg 4	2560 Nidau	73
i04	FDP Nidau	Projektgruppe Mitwirkung	Postfach	2560 Nidau	4
i05	Grüne Nidau	Joel Schweizer	Gerberweg 19	2560 Nidau	2
i06	EVP Nidau	Paul Blösch	Burgerallee 5a	2560 Nidau	1
i07	Gruppe Gurnigelstrasse	Familie Wingeyer	Gurnigelstrasse 16	2560 Nidau	10
i08	Part Radical Romand	Jean-Pierre Dutoit	Lyss-Strasse 48	2560 Nidau	1
i09	Pro Velo	Hanspeter Schlegel	Berghausweg 21	2502 Biel/Bienne	1
i10	SP Nidau	Bettina Bongard	Weyermattstrasse 48b	2560 Nidau	1
i11	EBG Nidau	Brigitte Bättig	Genossenschaftsstrasse 18	2560 Nidau	1
i12	QL Burgerbeunden-Grasgarten Nidau	Michael Döhrbeck	Grasgartenweg 1	2560 Nidau	1
i13	SVP Nidau	Markus Baumann	Martiweg 45	2560 Nidau	1
i14	Verkehrsbetriebe Biel		Bözingenstrasse 78	2501 Biel/Bienne	1
i15	Aare Seeland mobil AG		Grubenstrasse 12	4900 Langenthal	1
i16	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III		Kontrollstrasse 20	2501 Biel/Bienne	1
i17	Gemeinderat Stadt Biel		Mühlebrücke 5	2501 Biel/Bienne	1
Total Unterschriften					102

3 Eingaben und Stellungnahme

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Mitwirkenden („Eingabe“; Nr. gemäss Tabellen in Kapitel 2.1 und 2.2) teilweise leicht zusammengefasst wiedergegeben und kommentiert. Der Kommentar wird in Form eines Symbols (Buchstabe) gegeben und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

A	Kenntnisnahme	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen; eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wird im GVK berücksichtigt. Im Feld «Bemerkungen» wird dargestellt, wo dies geschieht.
C	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht im GVK berücksichtigt werden; eine Kurzbegründung steht im Feld «Bemerkungen».
D	Nicht Gegenstand des GVKs	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Gesamtverkehrskonzepts Nidau.
E	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen muss gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

3.1 Teilkonzepte

3.1.1 Teilkonzept Hauptstrasse Nord / Stedtli

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
1.	p08 p16	Allgemein	Das Entwicklungsziel bis 2035 für das Zentrum wird unterstützt, die skizzierte Konzeptidee für das Stedtli grundsätzlich bejaht. Die Bedenken zum BGK Ortsdurchfahrt des Kantons Bern werden geteilt	A	Wird zur Kenntnis genommen.
2.	i16		Dem Grundsatz der Zentrumsentwicklung wird zugestimmt. Nach dem beträchtlichen Widerstand anlässlich des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Ortsdurchfahrt hat der Kanton seine Ressourcen anders ausgerichtet. Mit den Sofortmassnahmen auf der Hauptstrasse wurden die wichtigsten Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Verkehrsfluss umgesetzt, respektive die definitive Umsetzung steht noch bevor	A	Auch die Stadt Nidau beurteilt es als sehr wichtig, dass die Zentrumsentwicklung angegangen wird. Dabei muss aus Sicht der Stadt Nidau die Lösungssuche integral - unter Einbezug der Aspekte Entwicklung Kleingewerbe / Funktion Stedtli / Verkehr / Parkierung – gesucht werden.
3.	p29 i02		Keine Werbeständer auf dem Trottoir erlauben. Keine Vermöbelung des Stedtli durch Verkehrsinseln und keinen Schilder-	D	Die Anforderungen an die Gestaltung dieses für Nidau besonders wichtigen Raums sollen definiert werden (inkl. Klärung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			wald		Umgang mit Ausstattung, Ausrüstung, Beleuchtung, Plakatierung etc.) Ab Einführung der Zone Tempo-30 auf der Hauptstrasse sind nur noch Ein- und Ausgang der Zone signalisiert. Damit entfällt die weitere Verkehrssignalisation in diesem Bereich.
4.	p16		Auf Aussenbereiche für Cafés entlang der Hauptstrasse verzichten. Den frei gewordenen Platz dem Veloverkehr zuordnen	A	Die Konzeptidee im Anhang 6 des GVKs stellt lediglich einen Ideenanstoss zur Lösungsfindung dar. Die Lösungskonzeption und Interessenabwägung erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1).
5.	i14 i15		Anstelle der heutigen Bushaltestelle Nidau Kirche (resp. im GVK-Bericht am südlichen Ende des Stedtli zwischen Schulgasse und Knettauweg gezeichnet) wären eine ÖV-Haltestelle direkt beim Bahnhof und eine mitten im Stedtli ideal. Die Haltestelle mitten im Stedtli würde die Aufwertung und die Attraktivität des Stedtli unterstützen. Die Haltestelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof verbessert die Umsteigebeziehung Bus - Bahn und die ÖV-Erschliessung im ganzen östlichen Teil der Hauptstrasse inklusive Aalmattenquartier	D	Eine Haltestelle beim Bahnhof Nidau ist geplant. Die Lage der Bushaltestelle beim Stedtli wird im Rahmen der Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1) im Gesamtkontext unter Einbezug der ÖV-Betreibenden, der Nachbargemeinden und der Region erarbeitet.
6.	p33		Die Bushaltestelle Kirche auf der Fahrbahn Hauptstrasse ist unglücklich	D/E	Die Konzeption zur Haltestelle Kirche ist nicht Sache des GVKs. Die Umgestaltung der Bushaltestelle Kirche im Rahmen der Sofortmassnahmen erfolgte unter der Planungshoheit des Kantons. Im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung Stedtli (GVK-Massnahme 9.1) soll die Lage der Bushaltestelle abgestimmt auf die Gesamtkonzeption festgelegt werden und die Bushaltestelle auch unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen, der Anforderungen an die Hindernisfreiheit und die Verkehrssicherheit integral geplant werden.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
7.	i14		Diese neue Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sollte als Fahrbahnhaltestelle realisiert werden	D	Die Wahl zum Bushaltestellentyp erfolgt im Rahmen der Projektierung. Dabei werden auch die betrieblichen Anforderungen an die Bushaltestelle berücksichtigt (Ausgleichszeit, Wendemöglichkeit)
8.	i04	MIV	Die Interessen des fliessenden Verkehrs sind gegenüber dem Einkaufen und Flanieren gut abzuwägen	A	Die Konzeptidee im Anhang 6 des GVKs stellt lediglich einen Ideenanstoss zur Lösungsfindung dar. Die Lösungskonzeption und Interessenabwägung erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1).
9.	p21	Lenkung Durchgangsverkehr	Eine Umfahrroute Kanalbrücke - Zihlstrasse - Keltenstrasse prüfen (analog der BTI-Bahn)	C	Diese Option wurde bereits vom Gemeinderat geprüft und abgelehnt. Diese Massnahme würde einen grossen Eingriff strassenseitig, eigentumsrechtlich und für den Brückenbau über die Zihl darstellen. Eine Aufnahme einer neuen Umfahrroute in die übergeordneten Planungen bedarf der Zustimmung aller relevanten Akteure (Kanton Bern, betroffene Gemeinden, asm...). Zudem soll der Verkehr nicht in Wohnquartiere verlagert werden.
10.	i13	Verkehrsberuhigung	Im Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Strecke im Stedtli wurden bereits kleinere, sinnvolle Massnahmen umgesetzt. Keine weiteren Experimente bei der Stedtligestaltung vor der Eröffnung einer Umfahrmöglichkeit des Nidauer Stedtli (Porttunnel).	C	Der Leidensdruck im Stedtli ist hoch, die Querbarkeit der Strasse für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend, die Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbes durch die Dominanz des MIV im öffentlichen Raum deutlich eingeschränkt. Für die Realisierung einer Umfahrung ist mit Landerwerb und einem sehr zeitintensiven Planungsprozess zu rechnen. Die Stadt Nidau möchte sich zudem nicht auf die Realisierung einer Umfahrung verlassen, sondern bis 2035 eine Verbesserung der Situation im Stedtli erwirken und daher bereits frühzeitig das Potential zur Entwicklung des Stedtli – unter Einbezug aller Interessen – ausloten (auch unabhängig einer Umfahrung).
11.	p17		Bevor neue Massnahmen im Stedtli umgesetzt werden (z.B. Zone Tempo 30), erst die bereits eingeführten Massnahmen	A	Der Kanton hat im Rahmen seiner 1. Etappe Sofortmassnahmen bereits eine Strecke mit Tempo 30 im Stedtli umgesetzt.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			auswerten		<p>Gemäss Stadtratsentscheid von November 2019 wird im Jahr 2020 Tempo 30 in den das Stedtli umliegenden Quartieren (Nidau West bis Dr. Schneider-Strasse und Zihlstrasse) eingeführt. Zeitgleich wird die Strecke Tempo 30 auf der Hauptstrasse in eine Zone-Tempo-30 umgewandelt.</p> <p>Durch eine grosse zusammenhängende Zone wird die Wirksamkeit der Massnahme verbessert. Das Regime ist einheitlich und die notwendigen Schilder können auf eine kleine Anzahl beschränkt werden.</p> <p>Eine weitere Lösungskonzeption im Stedtli erfordert eine sorgfältige Interessenabwägung aller Interessen (Fuss- und Veloverkehr, Verstetigung des Verkehrsflusses, ÖV, lokales Gewerbe, Parkierung...). Diese erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung – unter Einbezug aller Interessensvertretenden und insbesondere mit dem Kanton Bern als Strasseneigentümer (vgl. Massnahme 9.1).</p>
12.	i16		Die Zentrumsachse (Hauptstrasse) ist im GVK auf der ganzen Länge mit der Zielgeschwindigkeit 30 km/h dargestellt. Sie kann aber - wo sie heute noch nicht auf 30 km/h beschränkt ist - nicht weiter Temporeduziert werden. Denn die Zentrumsachse ist eine verkehrsorientierte Strasse und eine wichtige Achse des MIV. Nur zwingende Gründe (wie es das Bundesrecht vorsieht) würden eine weitere Temporeduktion erlauben	A	Aus Sicht Nidau ist das Prüfen der Ausweitung von Tempo 30 auch für den Abschnitt Nidau Bahnhof bis Kreuzwegkreisel dringlich und angezeigt. Im Rahmen des GVKs wird in diesem Abschnitt die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs als ungenügend beurteilt. Die Stadt Nidau strebt in 1. Priorität die Umsetzung von Tempo 30 in den umliegenden Quartieren an. Die Stadt plant, im Nachgang dazu mit dem Anliegen zur Prüfung von Tempo 30 auf dem Abschnitt Nidau Bahnhof bis Kreuzwegkreisel auf den Kanton zuzugehen.
13.	p29		Kein Tempo 30 im Stedtli (Tempo 40 oder 50), so bleiben Fussgängerstreifen und Fussgängerinseln erhalten	C	Wird eine verkehrsorientierte Strasse – wie die Hauptstrasse im Stedtli - in eine Tempo 30-Zone einbezogen, besteht ein Ermessensspielraum der zuständigen Behörde hinsichtlich der konkreten Umsetzung und in wie fern die Gestaltungsgrundsät-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					ze gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen berücksichtigt werden sollen. D.h. eine ganzheitliche Umgestaltung des Strassenraumes und der Verzicht auf Fussgängerstreifen können sinnvoll sein, die Fussgängerstreifen können in den verkehrsorientierten Tempo-30-Zonen bzw. Strecken aber auch bestehen bleiben.
14.	i05		Begegnungszone auf der Hauptstrasse ab Schlossstrasse damit in der Altstadt ein Geschäftsquartier entstehen kann Im Rahmen der Mitwirkung "Neugestaltung der Ortsdurchfahrt" wurde das obige Anliegen von mehr als der Hälfte der Geschäfte unterstützt In den verkehrlich flankierenden Massnahmen des Westasts ist eine Begegnungszone in der Altstadt vorgesehen	A	Die Lösungskonzeption und Interessenabwägung erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1). Die Hauptstrasse ist eine Kantonsstrasse. Das bestehende BGK des Kantons wurde zurückgestellt, es bildet die aktuelle Referenz zur Beurteilung des Handlungsbedarfs aus Stadtsicht. Die im GVK entwickelte Konzeptidee zum Stedtli stellt einen konkreten und konstruktiven Input für die Weiterentwicklung der Planung dar. Eine Wiederaufnahme des BGKs und mögliche Anpassungen sind mit dem Kanton Bern zu prüfen.
15.	i02	Velo	Das Velo bestimmt die Geschwindigkeit im Stedtli	A	Der Leidensdruck für Velofahrende ist im Stedtli hoch, ihre Sicherheit ist beim Fahren und beim Queren der Strasse ungenügend.
16.	p16 p30		Die im Konzept verbleibende Fahrbahnbreite von 0.75m ist für den Veloverkehr zu schmal. Das führt zu für Velofahrende gefährdende Überholmanöver	A	Eine Lösungskonzeption erfordert eine sorgfältige Abwägung aller Interessen (Fuss- und Veloverkehr, Verstetigung des Verkehrsflusses, ÖV, lokales Gewerbe, Parkierung...). Diese erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung – unter Einbezug aller Interessensvertretenden (vgl. Massnahme 9.1). Dabei ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit des querenden Fuss- und Veloverkehrs ein prioritäres Ziel.
17.	i02		Das Überholen von Velos vor den Fussgängerinseln baulich unterbinden	A	Die für Velofahrende als besonders gefährlich wahrgenommene Strassenbereiche können in Absprache mit dem Kanton allenfalls mit der geplanten Belagsanierung behoben werden.
18.	P05 p31		Gefährliche Strassenverengungen für Velofahrende auf der Hauptstrasse auf Höhe der Fussgängerstreifen und insbesondere in der Rechtskurve nach dem Schlossbeck beheben	A	

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
19.	p07 p20 i02 i04 i05 i09 i10	Veloparkplätze	Genügend und gut gestaltete Veloparkplätze, möglichst gedeckt an allen stark frequentierten Örtlichkeiten (Stedtli, Bahnhof, Schulhäuser)	A	Die Schaffung von genügenden und gut gestalteten Veloparkplätzen ist in der Massnahme 9.14 vorgesehen. Beim Umbau der Bahnstationen Bahnhof Nidau und Nidau Beunden sind gut ausgebaute Veloparkplätze bereits in den Projekten eingeplant. Weitere Standorte sollen in späteren Projekten geprüft werden (Massnahme 9.14, GVK).
20.	p11	Fussgänger	Die Fussgängerbereiche sind von den anderen Bereichen mittels Markierungen abzutrennen	A/E	In den Projekten der Stadt Nidau wird das BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) berücksichtigt, welches im Regelfall die bauliche Trennung von Fussverkehrsflächen gegenüber Verkehrs- und Strassenflächen fordert.
21.	p19		Keine Verbreiterung der Trottoirs auf Kosten einer Fahrbahnerengung	E	Die Lösungskonzeption und Interessenabwägung erfolgt im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1).
22.	p29		Keine 2 m breiten Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte. Ausweichen oder Überholen würden unmöglich	A	Gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen BE sowie gemäss Untersuchungen zu realisierten Koexistenzlösungen mit und ohne Mittelbereiche sind bei Verkehrsmengen ab 8'000 bis 10'000 Fz/Tag Lösungen mit physischer Querungshilfe für den Fussverkehr empfohlen. Im Stedtli wird von 16'000 Fz/Tag ausgegangen, was die Notwendigkeit eines Mittelbereiches als Querungshilfe unterstreicht. Die Stadt Nidau schlägt in diesem Sinne mit der Konzeptidee eine Weiterentwicklung des bestehenden BGKs vor.
23.	p11 p17 p21 (p29)		Fussgängerstreifen (und Fussgängerinseln) behalten für Betagte und Kinder, ein flächiges Queren ist zu gefährlich	A	Wird zur Kenntnis genommen Auch mit der Umwandlung der heutigen Strecke Tempo-30 im Stedtli in eine Zone Tempo-30 bleiben die Fussgängerstreifen und -inseln zurzeit bestehen. Wird eine verkehrsorientierte Strasse – wie die Hauptstrasse im Stedtli - in eine Tempo-30-Zone einbezogen, besteht ein Ermessensspielraum der zuständigen Behörde hinsichtlich der konkreten Umsetzung und in

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					wie fern die Gestaltungsgrundsätze gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen berücksichtigt werden sollen.
24.	i10		Die Beleuchtung bei den Fussgängerquerungen im Stedtli verbessern	D/E	Im Rahmen der Sofortmassnahmen auf der Hauptstrasse hat der Kanton Bern zugestimmt, Verbesserungen an der Beleuchtung vorzunehmen.
25.	p16 p21 i02 i09	Parkplätze	Zentral gelegene, Stedtli-nahe Parkplatzangebote beidseits des Stedtli für den MIV schaffen, damit andere Parkplätze (z.B. den Fuss- und Veloverkehr gefährdende Parkplätze) aufgehoben werden können. Vorgeschlagene Lagen (Parkplatz, Parkhaus): Parkhaus beim Bahnhof Nidau, Bibliotheksplatz vergrössern, Moser-Areal-Überbauung, mögliche neue Überbauung bei der Post	B	Ist im GVK so vorgesehen: Die Parkierung im Stedtli wird im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert. Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft.
26.	p16 i05		Parkplätze generell und Parkplätze der blauen Zone im Stedtli auf ein Minimum reduzieren und als Ersatzparkplätze für Kurzparking, Velos, Velospot und Restaurant Aussenbestuhlung nutzen	A	Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Dabei ist das Ziel, nur noch die angemessene Menge an öffentlicher Parkierung (für die legitimen Bedürfnisse aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) anzubieten. Die Parkierung im Stedtli sowie alternative Nutzungsmöglichkeiten werden im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert.
27.	i10		Auf der Hauptstrasse und in dessen direkten Umfeld reichen wenige Kurzparkplätze	A	Im knappen Stedtli-Raum ist das Parkplatzangebot nach dem Prinzip «so wenig wie möglich, soviel wie nötig» zu optimieren.
28.	p24		Nur noch Kurzzeitparkplätze im Stedtli. Keine Langzeitparkplätze für Anwohner im Stedtli. Die Kurzzeitparkplätze sind zu günstig		Dabei haben die Parkierungsbedürfnisse für Kunden der Gewerbebetriebe Vorrang. Dem wird mit Kurzzeitparkplätzen entsprochen. Langzeitparkplätze für Anwohner sind hingegen im Stedtli nicht vorgesehen.
29.	p11		Keine (massive) Reduktion der Parkplätze im Stedtli		
30.	i04		Kostenlose Kurzzeitparkplätze im Stedtli erhalten		Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und die Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Damit wird das Ziel angestrebt, nur
31.	p11 p29		Keine Parkzeitbeschränkung auf 30 min		

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					noch die für die legitimen Bedürfnisse (aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) notwendige Anzahl Parkfelder anzubieten. Die Parkierung im Stedtli sowie alternative Nutzungsmöglichkeiten werden im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert.
32.	p21 p31 i05	Weitere Anliegen Stedtli	Verkehrsfreies Stedtli durch Umleiten des Verkehrs, z.B. durch Anbindung des Beundenquartiers an den Porttunnel und Sperrung der Hauptstrasse ab Schlossstrasse bis Kreisel Kreuzweg für den MIV. Vergleiche auch Stadt Baden, Wackerpreis 2020	C	Ein verkehrsfreies Stedtli wird nicht berücksichtigt. Vielmehr verfolgt das GVK den Grundsatz, den Ausweichverkehr von den überlasteten Hauptachsen in die Wohnquartiere zu verhindern. Das GVK ist als integrales Konzept darauf ausgerichtet, den MIV vermehrt auf den ÖV und den FVV zu verlagern und so zur nachhaltigen Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs beizutragen. Eine andere Massnahme zur Entlastung des Stedtli wäre den Transitverkehr durch Nidau durch den vorgeschlagenen Porttunnel zu lenken. Die Stadt Nidau hat sich bereits beim Kanton für eine vorzeitige Umsetzung des Porttunnels eingesetzt.
33.	p06 p11		Keine Umfahrung des Stedtli durch die Wohnquartiere	A	Das Gesamtverkehrskonzept folgt dem Grundsatz den Verkehr auf direktem Wege auf die übergeordneten Strassen zu lenken und dadurch Ausweichverkehr in die Quartiere zu unterbinden. Zur Vermeidung des heute wesentlichen Ausweichverkehrs über die Dr. Schneider-Strasse sind im GVK spezifische Massnahmen vorgesehen.

3.1.2 Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
34.	p08	Teilkonzept	Die Entwicklungsziele bis 2035 für Nidau West und das Beundenquartier werden unterstützt	A	Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
35.	p24 i10 i12		Zustimmung zur skizzierten Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse, rasche Umsetzung	A	Wird zur Kenntnis genommen
36.	p24 i10		Zusätzlich zum Konzept: mehr Begrünung, weniger Parkplätze, Busfahrbahn, breitere Trottoirs	A/E	Wird zur Kenntnis genommen
37.	p21		Strassenraumgestaltung: bei der vorgeschlagenen Breite von 5.5m sind Begegnungen PW/Bus nicht möglich. Die vorgeschlagene Breite ist noch schmaler als die ungünstige Fahrbahnbreite von 6.6m für Velofahrende gemäss BGK des Kantons. Abgesenkte Randsteine sind gefährlich für die schwächsten Verkehrsteilnehmer.	A	Heute beträgt die Fahrbahnbreite im Bereich der Längsparkierung nur 5m. Mit 5.50m Breite wird der Regelbegegnungsfall PW/Bus bei niedriger Geschwindigkeit ermöglicht. Generell: Eine Fahrbahnbreite von 6.6m ist für Velofahrende ungünstig, weil bei Fahrbahnbreiten von 6 bis 7.50m Breite (vgl. Forschungsarbeit SVI 1999/135) Überholmanöver stattfinden, die für den Veloverkehr kritisch sind. Die Fahrbahnbreite von 5.5m ist hinsichtlich der Überholmanöver mit dem Velo i.d.R. unproblematisch. Der abgesenkte Randstein entspricht den neuesten Standards und ist eine Sicherheitsmassnahme für Velofahrende, damit sie im Notfall überall ausweichen können. Zudem ist der vorgesehene Randstein für sämtliche Personengruppen (auch gehbehinderte Personen) an jeder Stelle überwindbar, was ein flächiges Queren sicherstellt.
38.	P11 p29 i13		Ablehnung des Teilkonzepts Nidau West und Beundenquartier . Eine einzige Messung zur Begründung des Konzepts ist zu wenig. . In der Dr. Schneider-Strasse haben sich keine schlimmen Unfälle ereignet (Total 7 Unfälle ohne Verletzte)	C	Aufgrund der heutigen Situation und der absehbaren Entwicklung AGGLOlac ist der Handlungsbedarf für die vorgeschlagenen Massnahmen hinreichend begründet. Die Verkehrsberuhigung des Quartiers inkl. der Dr. Schneider-Strasse ist ein ausgewiesenes Bedürfnis der Quartierbevölkerung.
39.	p29		Auf der Dr. Schneider-Strasse würden 21 öffentliche Parkplätze entfallen. Autofahrer als gut zahlende Verkehrskunden haben Anspruch auf verlässliche Strassenverbindungen und Parkplatzmöglichkeiten	A	Von den 20 Parkplätzen auf der Dr. Schneider-Strassen werden zur Erstellung der Bushaltestellen 7 Parkplätze für die Einführung der Buslinie 4 und einer für verkehrlich flankierende Massnahmen aufgehoben. Von den verbleibenden 12 Parkplätzen werden 10

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					als gefährlich eingeschätzt und müssten eigentlich aufgehoben werden, weil sie die Sicht beim Queren beeinträchtigen. Die Stadt Nidau hat gleichwohl entschieden, diese Parkplätze zurzeit nicht aufzuheben. Die Dr. Schneider-Strasse ist prioritär auf die Funktion der Quartierserschliessung sowie der Achse für Bus und Vorrangroute Velo auszurichten. Ohne Fremdverkehr im Quartier wird das verbleibende Parkplatzangebot im Quartier nach zukunftsgerichtetem Massstab als ausreichend beurteilt.
40.	p29		Die Verkehrsberuhigung auf der Dr. Schneider-Strasse darf nicht zulasten der Anwohner der Hauptstrasse gehen.	C	Das Gesamtverkehrskonzept folgt dem Grundsatz den Verkehr auf direktem Wege auf die übergeordneten Strassen zu lenken und dadurch Ausweichverkehr in die Quartiere zu unterbinden. Durch die Förderung des Öffentlichen und des Langsamverkehrs soll der MIV generell reduziert werden und trägt dazu bei, die Anwohner der Hauptstrasse vom Verkehr zu entlasten.
41.	p06 p23 p27 i02 i03 i01 i08 i09	Verkehrsberuhigung	Tempo 30 in ganz Nidau West, insbesondere angesichts des Entscheides des Kantons mit Tempo 30 auf der Hauptstrasse und aufgrund des Transitverkehrs. Identische Höchstgeschwindigkeiten einführen. Rasche Einführung, z.B. auf Fahrplanwechsel 2020.	A/E	Das GVK definiert das Ziel, in allen Wohnquartieren Tempo 30 bzw. in Teilbereichen Begegnungszonen einzuführen, ergänzend zu den bereits bestehenden Tempo-30-Zonen. Gemäss Stadtratsentscheid vom November 2019 wird bereits 2020 die erste Etappe Tempo 30 im Quartier Nidau West östlich der Dr. Schneider-Strasse / Stedtli / Zihlstrasse umgesetzt. Auf der Dr. Schneider-Strasse sind zeitgleich verkehrlich flankierende Massnahmen geplant. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung vorgesehen. Bei der Dr. Schneider-Strasse schlägt das GVK eine weitergehende Umgestaltung und Aufwertung vor.
42.	i03		Tempo 30 in ganz Nidau West und Beunden ab Fahrplanwechsel 2020 (gleichzeitig mit der Einführung der Buslinie 3);	A/E	Das GVK definiert das Ziel, in allen Wohnquartieren Tempo 30 bzw. in Teilbereichen Begegnungszonen einzuführen, ergänzend

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			aber nur auf der ganzen Dr. Schneider-Strasse inkl. Brücke, dem Balainenweg, Beundenring bis zur Bürgerallee, Herrenmoosweg		zu den bereits bestehenden Tempo-30-Zonen. Bereits in 2020 ist die Umsetzung der 1. Etappe mit Tempo 30 im Quartier Nidau West östlich der Dr. Schneider-Strasse / Stedtli und Zihlstrasse geplant und in Vorbereitung. Auf der Dr. Schneider-Strasse sind zeitgleich verkehrlich flankierende Massnahmen geplant. In späteren Schritten soll Tempo 30 auf ganz Nidau West und das Beundenquartier ausgedehnt werden.
43.	i14		Die Errichtung von Tempo 30 km/h-Strecken ist positiv. Die Busse sollen aber z.B. durch einen zu eng bemessenen Strassenabschnitt nicht deutlich unter die zulässigen 30 km/h verlangsamt werden, z.B. auf der Dr. Schneider-Strasse. Für den Begegnungsfall Bus-Auto sollte die Strasse mindestens 6.5m breit geplant werden, sonst ist dieser Begegnungsfall nur durch starkes Abbremsen oder Ausweichen auf das Trottoir möglich. Seitlich angeordnete Parkplätze aufheben, sollten sie einen negativen Einfluss auf einen stabilen Busfahrplan haben.	A/E	Im heutigen Zustand verbleiben auf der Dr. Schneider-Strasse im Quartierbereich neben der bestehenden Längsparkierung lediglich 5m. Die Massnahmen im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Buslinie sehen nur lokal im Bereich der Haltestellen eine Aufhebung von Parkfeldern vor. Das GVK schlägt eine weitergehende Umgestaltung und Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse vor. Die Bedürfnisse des Bus-Linienverkehrs müssen dabei hochwertig einfließen. Die Aussagen und Skizzen im GVK sind als Inputs zuhanden dieses Prozesses zu verstehen, in den die VB miteinbezogen wird.
44.	p06 p23 p24 i08		Tempo 30 am Balainenweg, rasche Umsetzung aufgrund des Transitverkehrs	A	Tempo 30 auf dem Balainenweg ist Teil der 1. Etappe der Sofortmassnahmen von Tempo 30 Nidau West. Das Projekt und der Kredit wurden vom Stadtrat am 21.11.2019 beschlossen. Die Umsetzung erfolgt 2020.
45.	p02 p11		Dr. Schneider-Str. als Strecke Tempo 30, nicht als Zone Tempo-30, damit Fussgängerstreifen zur Querung für Kindergärteler und Schüler erhalten bleiben	C	Im Gegensatz zu Zonen Tempo-30 wird bei Strecken Tempo-30 nur auf einem bestimmten Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 signalisiert. Nach der nächsten Verzweigung wird die Signalisation wieder aufgehoben und Innerorts gilt wieder generell Tempo 50. Für längere Abschnitte oder flächige Anwendungen ist die Tempo-30-Zone vorgesehen. Hier sind Fussgängerstreifen grundsätzlich unzulässig, Ausnahmen sind nur bei Schulen und Heimen

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					möglich.
46.	p21		Tempo 30 mit Fussgängerstreifen auf der Dr. Schneider-Strasse und dem Balainenweg	C	Das GVK formuliert den Auftrag zur Prüfung der Einführung von Tempo-30-Zonen in den bezeichneten Gebieten. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist dabei ein prioritäres Ziel und wird im Rahmen einzelner Projekte sorgfältig geprüft. Grundsätzliche Anmerkung: Die Einführung von Tempo-30-Zonen bewährt sich schweizweit seit Jahrzehnten, insgesamt steigt die objektive Verkehrssicherheit deutlich (auch für den Schülerverkehr und alte Personen). In begründeten Fällen (bei Schulen / Altersheimen) können Fussgängerstreifen erhalten bleiben.
47.	p09 p11		Kein Tempo 30 auf der Dr. Schneider-Strasse, damit die Fussgängerstreifen bleiben		
48.	p10	Begegnungszonen	Begegnungszonen in ganz Nidau West	B	Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren wird die Verkehrsberuhigung prioritär und in separaten Projekten angegangen. Bezüglich Begegnungszonen ist folgendes Projekt in Planung:
49.	p24		Begegnungszone auf dem Balainenweg, insbesondere beim Schulhaus Balainen		
50.	p27		Begegnungszone auf dem Strandweg für mehr Schulwegsicherheit, da fehlendes Trottoir auf einer Seite, Arealausfahrten direkt auf die Strasse und Verkehr von Badegästen		
51.	i05		Rasche Umsetzung der Begegnungszonen		2. Etappe Sofortmassnahmen: Weitere Teile Nidau West und Beundenquartier: Die Planung ist noch für 2020 vorgesehen: Begegnungszonen werden für die Teile Nidau West und Beundenquartier im Rahmen der 2. Etappe geprüft und in der jeweiligen Projektierung festgelegt.
52.	i02		Tempo 30 oder Begegnungszone an der Zihlstrasse aufgrund des künftigen Mehrverkehrs durch das Moserareal. Parkplätze dafür aufheben	A/E	Die Umsetzung der 1. Etappe der Sofortmassnahmen mit Tempo 30 in der Zihlstrasse erfolgt 2020. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch im 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung vorgesehen, welches auch die Prüfung der Einführung einer Begegnungszone beinhaltet.
53.	p16 p17		Begegnungszone in der Mittelstrasse ausbauen	A	Die Aufwertung der Mittelstrasse ist mit einem separaten Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehen. Im Rahmen dieser Projektierung kann die Einführung einer Begegnungszone geprüft

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					werden.
54.	p11		Die bestehenden verkehrsberuhigenden Trottoirüberfahrten nicht verändern.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
55.	P27		Markante Trottoirüberfahrt über den Strandweg (Einmündung Dr. Schneider-Strasse) bauen	A/E	Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Projektierung Verkehrsberuhigung 2. Etappe resp. im BGK Dr. Schneider-Strasse geprüft, wobei auch Trottoirüberfahrten als Lösung einbezogen werden.
56.	p06 p09 p16 p27 i06 i10	Fahrverbot mit Zubringer	Signalisation Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet in Nidau West/ in reinen Wohnquartieren, als wirksames Instrument zur Reduktion von quartierfremdem Verkehr. Rasche Umsetzung/ab Fahrplanwechsel 2020 (Einführung neue Buslinie 3): Dr. Schneider-Strasse ab Mühlerunweg und ganzes Quartier Beunden, Balainenweg	A/E	Die mögliche Einführung eines Fahrverbots mit Zubringerdienst und dessen Wirkung wird aktuell im Rahmen der Projekte der Verkehrsberuhigung 2. Etappe geprüft
57.	p31		Kein Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet		
58.	i06		Die Zubringerregelung für das Quartier Bürgerbeunden ist einer Durchfahrtsperre für den MIV auf der Dr. Schneider-Brücke vorzuziehen	A/E	Wird zur Kenntnis genommen.
59.	p27		Kontrollen bei künftigem Fahrverbot mit Zubringerdienst durchführen	A/E	Wird zur Kenntnis genommen.
60.	p12	Bus	Die ganze Bürgerallee mit einer Buslinie erschliessen	A	Mit dem Fahrplanwechsel 2020/21 wird die neue Buslinie 4 über die Dr. Schneider Strasse in das Beundenquartier führen. Dadurch erhält auch die Bürgerallee eine verbesserte ÖV-Erschliessung.
61.	p05 p06	MIV	Der Rechtsvortritt in den Zonen Tempo-30 ist problematisch zwischen der Hauptstrasse und der Dr. Schneider-Strasse. Den Rechtsvortritt an der Kreuzung Balainenweg - Hauptstrasse aufheben	C	Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen ist Standard siehe Art. 4 Verordnung Zone 30, der Kanton lehnt eine Aufhebung des Rechtsvortritts ebenfalls ab, da dieser gut etabliert und akzeptiert ist.
62.	p10		Die Dr. Schneider-Strasse ab Einfahrt Aarbergstrasse staufrei gestalten	A/E	Parallel zur Einführung der neuen Buslinie wird die Ampelsteuerung beim Knoten Aarbergstrasse / Dr. Schneider-Strasse geprüft

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					und neu eingestellt.
63.	p10		Strandweg: Der Zusatzverkehr durch das Strandbad und den Seezugang werden nicht im GVK behandelt; Massnahmen aufzeigen	A/E	Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Projektierung geprüft.
64.	p28		Strandweg: Einbahnverkehr am Strandweg prüfen (Hinfahrt auf Strandweg, Rückweg via Oberer Kanalweg)	C	Die Einführung einer Einbahnregelung wurde bereits geprüft und als nicht zielführend erachtet. Lösungen mit Einbahnen sind wegen Mehrwegen und Verkehrsverlagerungen auf den Quartierstrassen und wegen der Verschlechterung der Orientierung und der Erreichbarkeit innerhalb des Quartieres problematisch.
65.	p11 i06		Keine bauliche Durchfahrtsperre bei der Dr. Schneider-Brücke	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Lösung wird im Rahmen der Nachfolgeplanungen erarbeitet.
66.	i02	Velo	Die Qualität der Dr. Schneider-Strasse für den Veloverkehr verbessern	A	Im GVK und in der übergeordneten Planung ist vorgesehen, die Dr. Schneider-Strasse als Vorrangroute Velo mit besonders hohen Komfort- und Sicherheitsanforderungen einzurichten.
67.	i03		Durchgängige Signalisation der Velostreifen beidseitig auf der ganzen Dr. Schneider-Strasse bis zur Bahnstation Beunden Bahnhof	E	Unter den gegebenen Raumverhältnissen sind beidseitig je separate Fusswege und Velostreifen kaum möglich. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen die verschiedenen Bedürfnisse und Sicherheitsanforderungen aller Verkehrsarten möglichst gut vereint werden. Auf eine sorgfältige Gestaltung des Strassenraumes mit Bauelementen und weiteren Gestaltungselementen wird geachtet.
68.	p16		Parkplätze wie in Skizze vorsehen. Die Velowege jedoch ausserhalb der Fahrbahn anordnen und parallel zum Fussweg führen. Velo- und Fusswege durch verschiedene Beläge oder Markierungen unterscheiden	E	
69.	i04		Die Kreuzung Aarbergstrasse/Dr. Schneider-Strasse soll für Velo und Fussgänger schnell und sicher passierbar sein. Vergleiche Beispiel Querung Ländtestrasse beim Gymnasium Biel	A/E	Dies ist im Zielbild Veloverkehr und in der übergeordneten, regionalen Planung so vorgesehen. Die Erarbeitung der Lösung erfolgt im Rahmen der Projektierung und muss mit dem Kanton und mit Biel koordiniert werden.
70.	i09		Für die Schulwegsicherheit den Balainenweg als Velo-Komfortroute vorgesehen	C	Komfortrouten stellen regionale Verbindungen dar. Der Aspekt des Veloverkehrs im Schülerverkehr wird in der Massnahme 9.16 noch deutlicher beschrieben. Die Anbindung der Schulen durch

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					Erschliessungsnetze wird als ausreichend beurteilt. Die Schulwegsicherheit wird in den Planungen berücksichtigt. Die Projekte der Verkehrsberuhigung bezwecken auch die Verbesserung der Schulwegsicherheit für Velofahrende und Fussgänger. Der Stadtrat hat am 21.11.2019 einen Kredit gesprochen für die Einführung von Tempo 30 in Nidau West inklusive Balainenweg. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung sind weitere Projekte zur Verkehrsberuhigung vorgesehen mit der möglichen Einführung von Begegnungszonen bei den Schulhäusern.
71.	p16	Fussgänger	Fussgängerfreundliche Verbindung zwischen Stedtli und See mit Sitzgelegenheiten und Bäumen / Sträuchern schaffen; insbesondere auf der Weyermattstrasse	B/D	Neben sicheren und attraktiven Wegen strebt die Stadt Nidau eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und an den publikumsintensiven Orten an. In einem Umsetzungskonzept werden Sitzgelegenheiten und eine attraktive räumliche Gestaltung geprüft. Die räumliche Gestaltung mit Bäumen und Sträuchern ist nicht Bestandteil des GVKs.
72.	p15		Schulgasse: Die Parkplätze beim Coop sind zu eng und sollten mit einer Schwelle zum Fussgängerbereich abgegrenzt werden.	E	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Eine Verbreiterung der bestehenden Parkplätze führt zu einer Reduktion der Anzahl Parkplätze.
73.	p10		Den Balainenweg als Einbahnstrasse führen. Fahrtrichtung Hauptstrasse -> Dr. Schneider-Strasse.	C	Die Einführung einer Einbahnregelung wurde bereits geprüft und als nicht zielführend erachtet. Lösungen mit Einbahnen sind wegen Mehrwegen und Verkehrsverlagerungen auf den Quartierstrassen und wegen der Verschlechterung der Orientierung und der Erreichbarkeit innerhalb des Quartieres problematisch.

3.1.3 Teilkonzept Hauptstrasse Süd

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
74.	i16	Zustimmung Teilkonzept	Zustimmung zu den Zielen des Teilkonzepts Hauptstrasse Süd und dem vorgesehenen Zeithorizont. Eine solche Planung hat	B	Die Aussagen zum Handlungsbedarf resp. zu den Zielen im Kap. 6.3.2 werden positiv formuliert. Die Konzeptidee soll ein konkre-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			aber ausschliesslich mit Zielen zu starten und nicht mit "so nicht"-Aussagen. Dass bereits Lösungsansätze propagiert werden, entspricht nicht den Vorstellungen des Strasseneigners		ter und konstruktiver Input für die Weiterentwicklung der Planung geben.
75.	i09		Zustimmung für Massnahmen südlich der Kanalbrücke	A	Wird zur Kenntnis genommen.
76.	i16		Der Umbau des Kreisels Kreuzweg wird gemäss heutigem Planungsstand in Abstimmung zu weiteren Baustellen in der Umgebung erst 2022 realisiert werden	B	Wird zur Kenntnis genommen. Das Jahr der vorgesehenen Realisierung wird im GVK angepasst.
77.	p20 p24 p25 p30 i04 i06 i09 i10	Fuss- und Veloverkehr	Zustimmung zum Anbau eines Fussgängersteiges an die Kanalbrücke als Verbesserung für den Langsamverkehr; rasche Umsetzung.	A	Diese Massnahme ist ein wichtiges Element zur Erhöhung der Fussgänger- und Velosicherheit. Die Lösungsidee ist im GVK im Kap. 6.3 dargelegt. Das Massnahmenblatt definiert die Anforderungen an das Fuss- und Veloverkehrsangebot auf der Kanalbrücke. Dabei wird im Bericht präzisiert, dass die umgesetzte Kernfahrbahn keine ausreichend veloverträgliche Situation darstellt. Für den Fussverkehr ist beidseitig ein durchgehendes Trottoir entlang der Hauptstrasse vorgesehen. Die Lösungskonzeption erfolgt im Rahmen der mittelfristigen Projektierung.
78.	i09	Velo	Im Bereich zwischen der Kanalbrücke und dem Knoten Aalmattenweg sind (im GVK) keine Massnahmen zur Verbesserung für den Veloverkehr geplant. Wenn es keine Alternativen gibt, dann müssen hier Massnahmen wie Tempo 30, Überholverbot, Markierung (grosses Piktogramm, rote Velostreifen, etc.) vorgeschlagen werden	E	In der Vertiefungsstudie Veloverkehr Raum Biel Süd (eine Grundlage für die Regionale Velonetzplanung) wird eine Fahrbahnverbreiterung um rund 0.75 m für beidseitige Standardradstreifen sowie eine verbesserte Abbiegehilfe in den Martiweg vorgeschlagen. Die Stadt Nidau hat diese Massnahme in der Mitwirkung regionale Velonetzplanung unterstützt.
79.	p20 p25		Tempo 30 auf der Kanalbrücke. Die Verkehrsberuhigungsinseln beidseits der Brücke sind gefährlich für Velofahrende	A	Das Verkehrssicherheitsdefizit für Velofahrende vor und auf der Kanalbrücke ist anerkannt. Der Kanton lehnt derzeit Tempo 30 auf der Kanalbrücke ab. Das Anliegen wird jedoch von der Stadt Nidau geteilt. Für den gesamten Abschnitt Hauptstrasse südlich des Bahnhofs

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					Nidau ist die Lösungsidee für den Veloverkehr im GVK im Kap. 6.3 und in Massnahmenblatt 9.4 dargelegt. Die Lösungskonzeption erfolgt im Rahmen der mittelfristigen Projektierung und muss in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton als Strasseneigner erfolgen.
80.	p20		Keine Aufhebung des Velozubringers vom Grasgarten in die Hauptstrasse. Der nördliche Weg ist für Velofahrende zu steil, um sicher einzuspuren	E	Die Fragestellung wird in der separaten Planung, 2. Etappe zur Verkehrsberuhigung, geprüft.
81.	p12 p17	Direkte Anbindung Beundenquartier –	Zustimmung für eine direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse	A	Wird zur Kenntnis genommen.
82.	i14	Hauptstrasse	Bei einer direkten Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse muss die Wendeschleife der Buslinie 3 berücksichtigt werden. Sollte der Bus über den Kreisel wenden, muss eine geeignete Warteposition definiert werden, die optimalerweise als Einstiegsstelle genutzt werden kann	A/B	Die betrieblichen Anforderungen von Bus und Bahn stellen eine zwingende Anforderung an die Planung dar. Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planungen, die asm Bahnlinsen betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwingend und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht. Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unterstützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsinstrumenten so vorgesehenen.
83.	i15		Ein Ausbau des Bahnübergangs wird nur realisierbar sein, wenn der notwendige Stauraum zwischen der Einfahrt in den Kreisel und Infrastruktur der Bahn geschaffen wird. In diesen Planungen ist der in übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Ausbau auf Doppelspur ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen		
84.	p12		Mit Wiedereröffnung des Übergangs in den Beundenring nach der Eisenbahnbrücke. Kreisel mit Signalisation für das BTI-Bähnli.	A	Die Direkterschliessung des Beundenquartiers wird «nur» als langfristige Option vorgeschlagen, um einen Handlungsspielraum zu bewahren.
85.	p03 p06 p08 p09 p11	Keine direkte Anbindung	Keine direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse	A	Die Direkterschliessung des Beundenquartiers wird «nur» als langfristige Option vorgeschlagen, um einen Handlungsspielraum zu bewahren. Die vorgeschlagene Massnahme wird nur im Zusammenhang mit einer Sperrung der Dr. Schneider-Brücke oder der Dr. Schneider-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
	p20 p23 i16 p29				Strasse geprüft. Die Argumente werden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen sind im gegebenen Zeitpunkt vertieft zu prüfen.
86.	P12 p18		. solange keine Durchfahrtsperre bei der Dr. Schneider-Brücke besteht. Die Busdurchfahrt auf der Brücke kann durch elektrische Poller gewährleistet bleiben		
87.	p03		Durch einen neuen Kreiselpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen Hauptstrasse und Bahnschranke, was bei Stau zu gefährlichen Situationen mit Autos auf dem Geleise führen kann.		
88.	p12		Die Anbindung muss mit baulichen Massnahmen durchgesetzt werden		
89.	p08		Vor einer solchen Erschliessung die wirtschaftlichen und sozialen Einflüsse auf das Beundenquartier prüfen		
90.	P23		Es wird befürchtet, dass der Umwegverkehr hier durch AG-GLOlac noch zunehmen könnte		
91.	p17 p20 i02 i04 i05 i06 i13	Direkte Anbindung Beundenquartier - Ipsachstrasse	Zustimmung für eine direkte Anbindung des Beundenquartiers an die Ipsachstrasse (Porttunnel), zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums vor dem Durchgangs- und Schwerverkehr, insbesondere von den Autofahrenden aus Aarberg-Bellmund und vom rechten Bielerseeufer	A	Wird zur Kenntnis genommen.

3.1.4 Teilkonzept Gurnigel-, Kelten- / Gurnigelstrasse

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
92.	i07 p08	Teilkonzept	Den Entwicklungszielen und den Massnahmen im Teilkonzept Guglerstrasse / Bielstrasse wird zugestimmt, insbesondere der Zubringerregelung mit Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder auf der Gurnigelstrasse, plus Tempo-30-Regelung bzw. Durchfahrtsregelung aus Biel	A/E	Die Massnahme 9.5 des GVKs bezweckt die Behebung der unbefriedigenden Situation in diesem Teilgebiet. Die Massnahmenprüfung und -planung im Grenzbereich zu Biel und mit Wirkungen auf Biel erfolgt in einem separaten Projekt und wird im Austausch mit der Nachbargemeinde und dem Kanton geplant (Massnahme

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> - den Massnahmen zur Verhinderung des Schleichverkehrs an der Keltenstrasse - Tempo 30 auf der Gurnigel- und Keltenstrasse sowie dem vorderen Teil der Bielstrasse - der vorgeschlagenen Netzhierarchie für den MIV 		9.5, GVK). Dabei werden auch Etappierungsüberlegungen gemacht.
			<p>Hingegen soll die Ausfahrt in die Guglerstrasse für den MIV nicht gesperrt werden, solange die verkehrt funktionierende Lichtsignalanlage Keltenstrasse den Verkehr auf der Keltenstrasse und Bernstrasse hemmt, die Keltenstrasse nicht besser ausgebaut ist (Strassenbreite) und die Massnahmen um die Gurnigelstrasse nicht umgesetzt sind.</p>		
			<p>Für den Raum Gurnigel- / Kelten- / Guglerstrasse besteht ein sofortiger Handlungsbedarf. Besondere Dringlichkeit besteht auf der Gurnigelstrasse aufgrund der Belastung mit ca. 6'000 Fahrzeugen/Tag mit hohem Lastwagenanteil und durch den Ausweichverkehr von und nach Neuenburg, der nicht länger durch die Quartierstrasse Gurnigelstrasse führen darf. Die Stadt Biel muss die Signalisierung noch innerhalb des 1. Quartals 2020 ändern.</p>		
			<p>Weiter ist die Vortrittssignalisation (Tulpe) bei der Kreuzung Gurnigelstrasse / Schützenmattstrasse kaum mehr zu erkennen.</p>		
			<p>Die Petition "Verkehrsberuhigung Gurnigelstrasse Nidau" aus dem Jahr 2012 (127 Unterschriften) wurde nicht erfüllt. Aufgeführt ist nur was abweichend zum GVK verlangt wurde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone 30 auch auf dem Schützenmattweg - Vertikalversätze auf den Höhen Gurnigelstr. 50/52 und Höhe 		

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Bielstr. Westseite (anstelle Fussgängerstreifen und beim Fussgängerstreifen Restaurant Soleil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vortritt aus Gurnigelstr. in Bielstr. - Signalisierung Rechtsvortritt Schützenmattweg <p>Weiter ist die maximale Sicherheit für Fahrradfahrer einzubeziehen.</p> <p>Das Parkierungsregime wird beibehalten.</p>		
93.	i04		Zustimmung für alle Massnahmen ausser dem Zubringerdienst. Letzterer soll erst zur Anwendung kommen bei ungenügendem Effekt der restlichen Massnahmen	A/E	Basierend auf dem im GVK vorgesehene Massnahmenbündel werden Lösungen für das Teilgebiet erarbeitet. Im Rahmen der Projektierung wird die Forderung geprüft.
94.	i17		Bei der Massnahmenplanung ist insbesondere in den Bereichen "Gurnigel- / Kelten- / Guglerstrasse" sowie "Grenzstrasse" (Begegnungszone) die Koordination im Vorgehen zwischen Nidau und Biel unerlässlich	A	Die Massnahmenprüfung und -planung im Grenzbereich zu Biel und mit Wirkungen auf Biel erfolgt in einem separaten Projekt und wird im Austausch mit der Nachbargemeinde und dem Kanton geplant (Massnahme 9.5, GVK).
95.	p29		Das Teilkonzept Gurnigel- / Kelten- / Guglerstrasse wird abgelehnt.	C	Die Bedürfnisse der direkt betroffenen Quartierbevölkerung für eine Verbesserung der lokalen Verkehrssituation sind unbestritten. Das Massnahmenkonzept folgt verkehrsplanerisch konsequent der Stossrichtung zum Schutz von Quartierstrassen von Ausweichverkehr.
96.	p29 i04		Vor grossen Investitionen in diesem Raum muss auf belastbare Verkehrszahlen aus dem Projekt A5 West-Ast oder Nachmessungen zurückgegriffen werden. Nur eine Verkehrserhebung während einer Stunde genügt nicht als Basis. Die Studie aus dem Jahr 2012 ist veraltet.	C	Verkehr fliesst wie Wasser und verhält sich nach wiederkehrenden Grundsätzen. Die Stichprobenerhebung zu den Verkehrsströmen im Teilgebiet zeigt ein sehr deutliches Bild: Jede zweite Fahrt ab der Bernstrasse via Gugler- und Bielstrasse zur Gurnigelstrasse zeigte sich in der Stichprobe als Durchfahrt ohne Bezug zum Quartier, mit dem Ziel die Lichtsignalanlagen Keltenstrasse respektive Guido Müller-Platz zu umgehen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist markant. Eine umfassendere Erhebung ist nicht interessant, da gegenteilige Erkenntnisse nicht zu erwarten sind. Zudem melden auch die Anwohnenden, dass der Aus-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					weichverkehr merklich angestiegen sei.
97.	i02 i04 i07	Ausweichver- kehr Bernstras- se	Zustimmung für die Massnahmen zur Verhinderung des Schleichverkehrs an der Keltenstrasse	A	Wird zur Kenntnis genommen
98.	9i10		Zustimmung für die Sperrung der Ausfahrt in die Guglerstras- se Richtung Bielstrasse für den MIV	A	Wird zur Kenntnis genommen
99.	P31		Ablehnung der Sperrung Ausfahrt in die Guglerstrasse für den MIV Richtung Bielstrasse für den MIV	A	Wird zur Kenntnis genommen
100.	i07 i17	Modifikation Netzhierarchie	Die vorgeschlagene Netzhierarchie für den MIV wird vollum- fänglich unterstützt. Der Durchgangsverkehr von und nach Neuenburg darf nicht länger durch die Quartierstrasse Gur- nigelstrasse führen. Biel muss die Signalisierung noch inner- halb des 1. Quartals 2020 ändern.	A	Die Massnahmenprüfung und -planung im Grenzbereich zu Biel und mit Wirkungen auf Biel erfolgt in einem separaten Projekt und wird im Austausch mit der Nachbargemeinde und dem Kan- ton geplant (Massnahme 9.5, GVK).
101.	p05 i06 i09 i17	Veloverbindung entlang ASM- Trasse	Zustimmung zur Verlängerung der Keltenstrasse für den Velo- und Fussverkehr	B	Wird zur Kenntnis genommen.
102.	i15		Bei der Planung dieser Vorrangroute Velo entlang der Bahnli- nie 290 (ab Kanalbrücke bis Murtenstrasse) die asm einzube- ziehen und der in den übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Doppelspurausbau zwischen Biel/Bienne und Nidau sowie ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen	B	Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planun- gen, die asm Bahnlinsen betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwin- gend und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht. Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unter- stützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsin- strumenten so vorgesehenen.
103.	i07	MIV	Die Keltenstrasse ist mit Parkplätzen auf beiden Strassensei- ten verstellt. Fahrzeuge haben Probleme beim Kreuzen. Die Ampelanlage Keltenstrasse hemmt dem Verkehr auf der Kel- tenstrasse / Bernstrasse enorm. Die Keltenstrasse ist in ei- nem schlechten Zustand.	A	Die Stadt Biel ist zuständig für die Steuerung der Lichtsignalanla- ge. Das Anliegen wurde bei der Stadt Biel deponiert und sollte mit der Einführung der neuen Buslinie 4 geprüft werden. Eine Sanierung der Keltenstrasse kann bei der Einführung der neuen Vorrangroute Velo oder bei der Umsetzung der Massnah-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					men aus dem Teilkonzept Gurnigel-, Kelten- / Gurnigelstrasse angegangen werden.
104.	i14	Verkehrsberuhigung	Bei der Errichtung von Begegnungszonen soll darauf geachtet werden, dass sie keinen Einfluss auf die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs haben dürfen. Dies wird bei der Grenzstrasse befürchtet, sofern diese auf die Moser-Strasse ausgeweitet wird.	D	Die Alexander-Moser-Strasse befindet sich im Hoheitsgebiet der Stadt Biel. Die Abstimmung muss durch Biel erfolgen.

3.2 Zielbilder Gesamtverkehr 2035

3.2.1 Zielbild ÖV

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
105.	i13	Allgemein	Zustimmung, dass das ÖV-Angebot optimiert wird; (inkl. neuer Bahninfrastruktur Nidau Bahnhof und Nidau Beunden)	A	Wird zur Kenntnis genommen
106.	p01		Den öffentlichen Verkehr statt den MIV fördern. Wo neuer Wohnraum entsteht auch neue Arbeitsplätze schaffen	A	Wird zur Kenntnis genommen
107.	i15		Im Zielbild ÖV (ab Seite 60) die Bahnlinie 290 (BTI) textlich ergänzen. Frühestens ab 2026 ist geplant, den 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Biel/Bienne und Täuffelen auch in den Zwischenzeiten anzubieten (Rahmen veränderte Anschlussverhältnisse im Knoten Ins). Eine Verdichtung auf den 7.5-Min.-Takt zwischen Biel/Bienne und Herdi wird geprüft (im Rahmen STEP Ausbauschnitt 2035). Das Modul ist vom Bundesamt für Verkehr noch nicht priorisiert	B	Die Informationen werden im Bericht und dem Zielbild ÖV integriert.
108.	i17		In naher Zukunft wird ein "Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Biel und Umgebung" für das städtische und regionale Netz unter der Leitung der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK 1) und mit Unterstützung der Stadt Biel erarbeitet. Diese langfristige Planung für den ÖV soll im Gesamtverkehrskonzept erwähnt und die neu entwickelten Punkte bei der nächsten Überarbeitung eingebaut werden.	B	In der Massnahme 9.11, GVK Nidau und im Zielbild ÖV wird auf das Bieler Konzept verwiesen. Es soll in der weiteren Planung zum ÖV-Angebot einbezogen werden.
109.	i14 i15	Bus	Aus Benutzersicht wären anstelle der heutigen Bushaltestelle Nidau Kirche (resp. im GVK-Bericht am südlichen Ende des Stedtli zwischen Schulgasse und Knettauweg gezeichnet) eine ÖV-Haltestelle direkt beim Bahnhof und eine mitten im Stedtli ideal. Die Haltestelle mitten im Stedtli würde die Aufwertung und die Attraktivität des Stedtli unterstützen. Die Haltestelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof verbessert die	D	Eine Haltestelle beim Bahnhof Nidau ist geplant. Die Lage der Bushaltestelle beim Stedtli wird im Rahmen der Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1) im Gesamtkontext unter Einbezug der ÖV-Betreibenden, der Nachbargemeinden und der Region erarbeitet.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Umsteigebeziehung Bus - Bahn und die ÖV-Erschliessung im ganzen östlichen Teil der Hauptstrasse inklusive Aalmattenquartier		
110.	i14		Diese neue Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sollte als Fahrbahnhaltestelle realisiert werden	D	Generelle Information: Die Wahl zum Bushaltestellentyp erfolgt im Rahmen der Projektierung. Dabei werden auch die betrieblichen Anforderungen an die Bushaltestelle (Ausgleichszeit, Wendemöglichkeit), die Anforderungen an die Hindernisfreiheit und die Verkehrssicherheit berücksichtigt.
111.	p33		Die Bushaltestelle Kirche auf der Fahrbahn Hauptstrasse ist unglücklich	D/E	Die Konzeption zur Haltestelle Kirche ist nicht Sache des GVKs. Die Umgestaltung der Bushaltestelle Kirche im Rahmen der Sofortmassnahmen erfolgte unter der Planungshoheit des Kantons. Im Rahmen des Prozesses zur Zentrumsentwicklung Stedtli (GVK-Massnahme 9.1) soll die Lage der Bushaltestelle abgestimmt auf die Gesamtkonzeption festgelegt werden und die Bushaltestelle auch unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen, der Anforderungen an die Hindernisfreiheit und die Verkehrssicherheit integral geplant werden.
112.	i14		Die Haltestellenlage der Bushaltestellen Schloss, Guido-Müller-Platz und Continental sollten nochmals genauer geprüft werden	B	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. Dieser Aspekt wird im Zielbild ÖV präzisiert.
113.	i05		Auf der Bielstrasse verkehren heute zwei Buslinien. Prüfen ob eine dieser Linien auf der Lyss-Strasse verkehren könnte. Im hinteren Bereich der Lyss-Strasse können durch das erweiterte Bus-Angebot Parkplätze für den Bus aufgehoben werden.	C	Im März 2020 hat die Regionale Verkehrskonferenz Biel auf Wunsch von Nidau die Verlängerung der heutigen Buslinie 4 (neu Linie 6) Biel – Bahnhof Nidau nach Port Bellevue bestätigt. Im Zusammenhang mit dieser Neuerung befährt ab 2021 nur noch eine Buslinie die Bielstrasse. Die Option der Umlenkung einer der beiden Buslinien auf die Lyss-Strasse besteht nicht mehr.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
114.	i14		Busbevorzugung bei den Lichtsignalanlagen Guido-Müller-Platz und Dr. Schneider-Strasse für eine bessere Fahrplanstabilität	D	Die Stadt Biel ist zuständig für die Steuerung der Lichtsignalanlage. Das Anliegen wird mit Biel geprüft.
115.	i14		Die Verlängerung der Keltenstrasse sollte auch für den Bus fahrbar sein. Denn der Bahnübergang an der Bielstrasse beeinträchtigt die Stabilität in diesem Abschnitt stark. Die Fahrzeit kann reduziert werden; dies ist auch für einen allfälligen Spitalbau in Brugg wichtig. Auf dieser Achse ist mittelfristig mit einem Angebotsausbau zu rechnen.	B	Diese Option ist prüfenswert. Durch eine bereitere Ausgestaltung der Keltenstrasse wäre auch das Hoheitsgebiet von Biel betroffen. Es stellen sich die Fragen, wie die neue Verbindung beim Haus an der A. Moser-Strasse 2 organisiert werden kann, wie die Verbindung angeschlossen wird und wie die Bushaltestelle organisiert wird. Der Prüfauftrag wird ins GVK integriert.
116.	i06		Anbindung des Mikronareals an den ÖV (asm, Bus) mit direkter Überquerungsmöglichkeit des Bahntrassees in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Nidau Beunden	A	Die Stadt Nidau unterstützt diese Forderung und hat diesen Wunsch im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK) wieder bekräftigt. Im GVK ist diese Verbindung im Zielbild Fussverkehr ebenfalls vorgesehen.
117.	i15	BTI	Eine konfliktfreie Querung zwischen Schiene und Strasse auf der Bernstrasse anstreben, insbesondere wenn der ÖV gestärkt wird (ev. durch Verdichtung des Angebots)	D	Die Bernstrasse ist eine Kantonsstrasse. Eine allfällige Anpassung der Situation ist mit dem Kanton Bern zu prüfen.
118.	i05		Den ÖV in den Weidteilen fördern: Neue BTI-Haltestelle im Weidteilequartier, um das Umsteigen vom MIV auf den ÖV und zwischen den ÖV-Angeboten zu fördern	E	Eine neue Bahnhaltestelle bedarf einer planungsrechtlichen Verankerung in den übergeordneten Planungen (RGSK, ÖV Angebot und Infrastruktur) und kann nur in Abstimmung mit allen betroffenen Parteien erfolgen. Im regionalen Angebotskonzept ist keine neue Haltestelle vorgesehen.
119.	i13		Eine Takterhöhung und der Ausbau zum Zweispurbetrieb der bestehenden BTI-Linie können sich als kostengünstige Alternativen zum ÖV-Ausbau erweisen. Das GVK mit dieser Überlegung ergänzen	A	Die Stadt Nidau begrüsst eine Takterhöhung bei der BTI-Bahn. In den übergeordneten Planungen ist längerfristig der Ausbau auf Doppelspur auf den Streckenabschnitten Biel-Nidau Bahnhof und Nidau Beunden Richtung Ipsach vorgesehen.
120.	p16 p22 i02 i06		Das Projekt Regiotram reaktivieren	D	Aufgrund politischer Entscheide wurde die Option Regiotram sistiert und ist bis auf Weiteres nicht in der übergeordneten Planung RGSK vorgesehen.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
121.	i02 i06		Die BTI-Bahn wieder durch das Stedtlı führen		

3.2.2 Zielbild MIV

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
122.	p07		Für die Reduktion des MIVs (Fahrten und Raumbeanspruchung) soll ein Maximum an Massnahmen eingesetzt werden	A	Wird zur Kenntnis genommen.
123.	i04		Zustimmung zur Verkehrsentwicklung gemäss Szenario V1	A	Wird zur Kenntnis genommen.

3.2.3 Zielbild Verkehrsberuhigung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
124.	p02 p07 p08 p09	Verkehrsberuhigung	Rasche Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen. Die Aufgabe ist immens, die Projekte kommen mit grosser Verspätung	A	Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren ist vorgesehen, die Verkehrsberuhigung prioritär zu behandeln. Erste verkehrsberuhigende Massnahmen werden 2020 umgesetzt.
125.	p07		Sehr rasche Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen, die sich schnell und ohne grosse Investitionen umsetzen lassen. Z.B. - Arealausfahrten direkt auf Strasse: Zihlstr. 5, Unterer Kanalweg, Knettauweg 13, ... - Parkplatz vis-à-vis Arealausfahrt aufheben: Gurnigelstr. 6, 34, 36 (Kita), Strandweg...	E	Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren werden die Verkehrsberuhigung prioritär behandelt. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Projektierung geprüft und festgelegt.
126.	p02 p07 p15 p21 p24 p27 i14	Tempo 30	Tempo 30 generell in allen Wohnquartieren, mit teils leicht unterschiedlicher Ausprägung: rasche Umsetzung von Tempo 30 generell in allen Wohnquartieren, flächendeckende Begegnungszonen Tempo 30 überall in einem Mal einführen, versus Tempo 30 schrittweise und prioritär bei gefährlichen Ab-	A/E	Die Einführung von Tempo 30 generell in allen Wohnquartieren entspricht dem GVK. Die konkreten Massnahmen und die zeitliche Abfolge werden im Rahmen der Projektierung geprüft und festgelegt.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
	p30 p33 i01 i05 i06 i09 i10 i11		schnitten und Quartieren umsetzen		
127.	p29		Tempo 30 generell ohne Hauptstrasse, Dr. Schneider-Strasse, Bernstrasse. Zur Wahrung der Strassenhierarchie mit zulässigen Geschwindigkeitsunterschieden, damit kein Ausweichverkehr in die Quartiere (kürzeste, schnellste oder angenehmste Wege) entsteht	C	Tempo 30 auf der Hauptstrasse im Stedtli ist bereits umgesetzt, hat sich bewährt und stellt für die Weiterentwicklung der Verkehrsberuhigung Nidau West eine Randbedingung dar. Zur Vermeidung des heute wesentlichen Ausweichverkehrs über die Dr. Schneider-Strasse sind im GVK spezifische Massnahmen vorgesehen. Massnahmen für die Dr. Schneider-Strasse werden anhand eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts geprüft. Für die Bernstrasse ist kein Tempo-30-Regime vorgesehen.
128.	p31		Tempo 30 mit Beibehaltung der Schleichwege für den Ausweichverkehr der Hauptstrasse und der Dr. Schneider-Strasse	C	Das Gesamtverkehrskonzept folgt dem Grundsatz den Verkehr auf direktem Wege auf die übergeordneten Strassen zu lenken und dadurch Ausweichverkehr in die Quartiere zu unterbinden. Durch die Förderung des Öffentlichen und des Langsamverkehrs soll der MIV generell reduziert werden und hilft auch die Anwohner der Hauptstrasse vom Verkehr zu entlasten.
129.	P08 p11 p21 i04		Zone Tempo-30 mit Fussgängerstreifen und Vortritt Fussgänger vor Strassenverkehr einführen. Wenn dies nicht möglich ist Strecke Tempo-30 statt Zone Tempo-30 einführen, damit Fussgängerstreifen möglich sind. Sonst wird Tempo 30 abgelehnt Oder Tempo-30 (Zone und Strecke) nur mit einfacher Signalisierung aber ohne bauliche Massnahmen. Gemäss BAFU reicht eine einfache Signalisation, um eine wirksame Tempo-30	A/C	<u>Zentrum:</u> Wird eine verkehrsorientierte Strasse – wie die Hauptstrasse im Stedtli - in eine Tempo-30-Zone einbezogen, besteht ein Ermessensspielraum der zuständigen Behörde hinsichtlich der konkreten Umsetzung und in wie fern die Gestaltungsgrundsätze gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen berücksichtigt werden sollen. D.h. eine ganzheitliche Umgestaltung des Strassenraumes und der Verzicht auf Fussgängerstreifen können sinnvoll sein, die Fussgängerstreifen können in den verkehrsorientier-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			(Zone oder Strecke) mit Lärmreduktion einzurichten. Dadurch bleiben Fussgängerstreifen möglich		<p>ten Tempo-30-Zonen bzw. Strecken aber auch bestehen bleiben.</p> <p><u>Quartiere:</u></p> <p>Das GVK formuliert den Auftrag zur Prüfung der Einführung von Tempo-30-Zonen in den bezeichneten Gebieten. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist dabei ein prioritäres Ziel und wird im Rahmen einzelner Projekte sorgfältig geprüft. Grundsätzliche Anmerkung: Die Einführung vom Tempo-30-Zonen bewährt sich schweizweit seit Jahrzehnten, insgesamt steigt die objektive Verkehrssicherheit deutlich (auch für den Schülerverkehr und alte Personen). In begründeten Fällen (bei Schulen / Altersheimen) können Fussgängerstreifen erhalten bleiben.</p>
130.	p11 p21 i04		Den Unterschied zwischen Strecke Tempo-30 und Zone Tempo-30 (mit obligatorischem Rechtsvortritt, ohne Fussgängerstreifen und ohne Vortritt für Fussgänger) klar kommunizieren	B	<p>Tempo-30-Zonen befinden sich grundsätzlich auf siedlungsorientierten Strassen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Sie sind für eine flächige Anwendung vorgesehen. Fussgängerstreifen sind grundsätzlich unzulässig, Ausnahmen sind bei Schulen und Heimen möglich.</p> <p>Es gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Nur wenn es die Verkehrssicherheit erfordert ist eine davon abweichende Regelung zulässig.</p> <p>Bei Tempo-30-Strecken wird hingegen auf einem bestimmten Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 signalisiert. Bei Verzweigungen (resp. beim Abbiegen) wird die Signalisation aufgehoben und Innerorts gilt (ohne andere Signalisation) generell Tempo 50. Tempo-30-Strecke können gut mit einem Vortrittsentzug auf den zuführenden Strassen umgesetzt werden. Fussgängerstreifen sind möglich. Tempo-30-Strecken wird für Strecken gewählt, auf denen der Verkehr flüssig rollen muss –</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					etwa weil es sich um eine wichtige Verbindung handelt oder weil auch öffentliche Busse fahren.
131.	p33		Keine baulichen Hindernisse wie Bodenwellen zur Durchsetzung von Tempo 30	A	Die Realisierung von allfälligem Tempo 30 soll mit guten gestalterischen Lösungen umgesetzt werden, bauliche Versätze (horizontal und vertikal) sind zweite Priorität. Die Lösungen werden in den jeweiligen Planungen – unter Einbezug aller Interessen – sorgfältig entwickelt.
132.	i13		Keine flächendeckende Einführung von Tempo 30 und insbesondere keine künstlichen Verkehrs-Schikanen, die das Kreuzen verunmöglichen, den Verkehrsfluss beeinträchtigen und für mehr Lärm und Abgase sorgen	A/C	Tempo-30-Zonen in Quartieren verbessern nachweislich die Verkehrssicherheit (auch für den Schülerverkehr) und verbessern die Wohnqualität der angrenzenden Quartiere. Die Einführung vom Tempo 30 in den bezeichneten Gebieten wird nach den Kriterien des Verkehrsrechts in den einzelnen Projekten sorgfältig geprüft. Die Realisierung von allfälligem Tempo-30 soll mit guten gestalterischen Lösungen umgesetzt werden, bauliche Versätze (horizontal und vertikal) sind zweite Priorität. Die Lösungen werden in den jeweiligen Planungen – unter Einbezug aller Interessen – sorgfältig entwickelt.
133.	i08		Die Massnahmen Tempo-30-Zone werden unterstützt, genügend aber als Massnahme allein nicht aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens. Es müssen Parkplätze aufgehoben werden. Dies geht nur, wenn das GVK auch neue Parkplatzangebote für den MIV vorsieht	A	Im Rahmen der Projekte der Verkehrsberuhigung werden verschiedene Massnahmen geprüft. Dazu gehört auch die Aufhebung von Parkplätzen aus Sicherheitsgründen. Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen werden sorgfältig geprüft.
134.	p07	Begegnungszonen allgemein	Tempo 30 auf den Hauptachsen, Begegnungszonen in den Wohnquartieren, . Beigelegtes Dokument: Fussverkehr/Begegnungszonen.pdf	C/B	Tempo-30 auf den Hauptachsen ist nur im Zusammenhang mit einem flächigen Querungsbedürfnis und bei Zentrumsfunktion empfehlenswert. Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren wird die Verkehrsberuhigung prioritär und in separaten Projekten

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					<p>angegangen. Dabei sind folgende Projekte in Planung / Erarbeitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Etappe Sofortmassnahmen Quartier Nidau West östlich der Dr. Schneider-Strasse / Stedtli und Zihlstrasse: Umsetzung 2020. - 2. Etappe Sofortmassnahmen: Weitere Teile Nidau West und Beundenquartier: Die Planung wird noch 2020 gestartet: Begegnungszonen werden für die Teile Nidau West und Beundenquartier im Rahmen der 2. Etappe geprüft und in der jeweiligen Projektierung festgelegt. Das geplante Vorgehen wird in der GVK-Massnahme 9.2 präzisiert. <p>Generell können auf weiteren ausgewählten Quartierstrassen die Einführung von Begegnungszonen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden, wenn Abweichungen von Tempo 30 begründet sind, namentlich</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
135.	p26 p30 p33 i01 i04 i10		Rasche Umsetzung aller Begegnungszonen wie im GVK vorgesehen, insbesondere in Nidau West und im Aalmattenquartier	B	<p>Das Anliegen wird aufgenommen. Bereits in 2020 ist die Umsetzung der ersten Etappe mit Tempo 30 im Quartier Nidau West östlich der Dr. Schneider-Strasse / Stedtli / Zihlstrasse geplant und in Vorbereitung.</p> <p>Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung vorgesehen für die Einführung von Tempo 30 und Begegnungszonen in weiteren Stadtgebieten.</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
136.	i05		Flächendeckende Begegnungszonen einführen. Mit folgenden Ausnahmen mit Tempo-30-Zonen: nördliche Gurnigelstrasse bis Bielstrasse, Bielstrasse, nördliche Hauptstrasse bis Schlosstrasse, Schlosstrasse und Gwerdtstrasse, Dr. Schneider-Strasse bis zur Dr. Schneider-Brücke. Ausnahmen mit Tempo 50: Aarbergstrasse, Bernstrasse	C	Grundsätzlich sind Begegnungszonen für Strassen vorgesehen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen (Signalisationsverordnung Art. 22b). Damit Begegnungszonen funktionieren, ist auch eine gewisse Anzahl an querendem Fussverkehr erforderlich. Die flächendeckende Prüfung von Begegnungszonen ist im GVK daher nicht vorgesehen. Die signalisierte Geschwindigkeit wird für einzelne Gebiete im Rahmen von einzelnen Projekten sorgfältig geprüft.
137.	i05		Begegnungszonen bei Kindergärten, Schulstandorten, den BTI- und Bus-Haltestellen und in der Altstadt	B	Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren wird die Verkehrsberuhigung prioritär und in separaten Projekten angegangen. Bezüglich Begegnungszonen ist folgendes Projekt in Planung: 2. Etappe Sofortmassnahmen: Weitere Teile Nidau West und Beundenquartier: Die Planung wird noch 2020 gestartet: Begegnungszonen werden für die Teile Nidau West und Beundenquartier im Rahmen der 2. Etappe geprüft und in der jeweiligen Projektierung festgelegt.
138.	p19 p20 p25 i04	Begegnungszonen	Begegnungszone um das Ruferheim und auf dem gesamten Schleusenweg zwischen Mattenweg und Grasgartenweg, aufgrund der Konflikte zwischen Fussgängern (Kinder, Bewohner Ruferheim) und (schnellen E-)Velofahrenden	A/E	Das Zielbild Verkehrsberuhigung stellt ein integrales Konzept zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren dar. Es wird mit der weiteren Projektierung je Quartier geprüft und umgesetzt. Das separate Projekt «Verkehrsberuhigung 2. Etappe» soll noch 2020 starten und beinhaltet auch das Quartier Grasgarten. Dabei wird die Einführung von Tempo-30 oder einer Begegnungszone geprüft und unter Berücksichtigung aller Interessen – insbesondere auch des Veloverkehrs – ein Konzept erarbeitet.
139.	p33		Regelmässige Geschwindigkeitskontrollen in den verkehrsberuhigten Quartieren	E	Die Stadtverwaltung von Nidau hat bereits in 2019 veranlasst, dass vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.
140.	p04	Aalmattenquar-	Das Aalmattenquartier wird im GVK kaum /nicht behandelt	A	Die Eingaben zum Aalmattenquartier betreffen vorab das Thema

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
	p13 p14 p26 p32	tier			Verkehrsberuhigung und werden in diesem Zielbild abgedeckt. Das GVK weist für alle Quartiere in ganz Nidau den Zielzustand mit Tempo 30 und an besonders sensiblen Lagen Begegnungszonen aus. Im Aalmattenquartier sind Begegnungszonen ausgewiesen.
141.	p02 p04 p26 p30 p33 i01		Rasche Umsetzung der dereinst als Sofortmassnahmen geplanten Massnahmen: Fussgängerstreifen Aalmattenweg - Römerweg wieder anbringen (1. Priorität) Die Querung an dieser Ecke ist unübersichtlich für Kinder (Schulwegsicherheit) und stressreich für ältere Personen. Für Autofahrer ist das Vortrittsrecht unklar, da der ursprüngliche Fussgängerstreifen noch halbwegs ersichtlich ist	E	Die Verkehrssicherheit wird im Rahmen der separaten Planung «2. Etappe Verkehrsberuhigung» geprüft. Ein Fussgängerstreifen an dieser Stelle ist aber gemäss Verordnung Zone 30 ausgeschlossen.
142.	P04 p14 p26 p30 p33 i01		Signalisation Zone-Tempo-30 und Bodenmarkierung auffrischen oder verbessern	E	Die Verkehrssicherheit sowie der Zustand der bestehenden Tempo-30-Signalisierung und -Markierung werden im Rahmen der 2. Etappe Verkehrsberuhigung geprüft.
143.	p14 p26 p30 p33 i01		Massnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 vornehmen, z.B. Tempokontrollen, "Sie fahren mit xy km/h Tafeln"...; insbesondere am Aalmattenweg (Kindergarten, Kita)	E	Die Stadtverwaltung von Nidau hat bereits in 2019 veranlasst, dass vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Per Anfang 2020 hat die Stadt ein Tempo-Feedbacksystem (Smiley) angeschafft, welches bereits an verschiedenen Stellen – auch am Aalmattenweg - zum Einsatz kam.
144.	p26 p30 p33 i01		Begegnungszonen gemäss den Sofortmassnahmen	B/E	Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Projektierung geprüft.
145.	i01 i05		Die Begegnungszonen rasch und zeitgleich mit der Erneuerung der Signalisation umsetzen, damit verhindert wird, dass	B/E	Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe Verkehrsberuhigung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			die Beschriftung wieder geändert oder ausgetauscht werden muss		vorgesehen, dabei wird auch die Einführung von Begegnungszonen im Aalmattenquartier geprüft. Durch eine enge Abstimmung zwischen den Projekten Verkehrsberuhigung der 1. und 2. Etappe können Doppelspurigkeiten wie ein späteres Wiederaufheben oder Änderung von zwingender Signalisation der 1. Etappe vermieden oder - wenn nicht anders möglich - auf ein Mindestmass reduziert werden.
146.	p13		Tempo 30 in Aalmatten konform umsetzen, damit Kontrollen möglich sind	E	Die Zone-Tempo-30 ist konform umgesetzt, Kontrollen sind möglich. Im 1. Quartal 2020 hat die Kantonspolizei erste Kontrollen durchgeführt.
147.	i04		Begegnungszone auf dem ganzen Gerberweg	B	Aufgrund der häufigen Forderung nach und der breiten Zustimmung zur Verbesserung der Verträglichkeit in den Quartieren wird die Verkehrsberuhigung prioritär und in separaten Projekten angegangen. Bezüglich Begegnungszonen ist u. A. folgendes Projekt in Planung: - 2. Etappe Sofortmassnahmen: Weitere Teile Nidau West und Beundenquartier: Die Planung wird noch 2020 gestartet: Begegnungszonen werden für die Teile Nidau West, Beunden- und Aalmattenquartier (inkl. Gerberweg) im Rahmen der 2. Etappe geprüft und in der jeweiligen Projektierung festgelegt.
148.	p33		Begegnungszone auf der Römerstrasse mit Bänken, Bäumen, Brunnen, attraktiven Spielmöglichkeiten	E	Die Römerstrasse befindet sich auf dem Hoheitsgebiet von Port und ist damit nicht Sache des vorliegenden Gesamtverkehrskonzepts. Ein entsprechendes Begehren muss bei der Gemeinde Port platziert werden.
149.	i11	Hofmatten	Statt der Einführung von Tempo 30 soll im Hofmattenquartier ein Fahrverbot mit Zubringerregelung geprüft werden. Ortsunkundige Autolenker haben bei der Umfahrung von Stau auf der Bernstrasse oft Mühe, wieder aus dem Quartier heraus zu finden.	E	Für das Quartier Hofmatten ist die Einführung von Tempo 30 geplant, eine Massnahme die für die Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr im Quartier zentral ist. Der Bedarf für eine zusätzliche Zubringerregelung kann im Rahmen des Tempo-30-Projekts geprüft werden, sofern Anlass dazu besteht.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
150.	p24	Weidteile	Begegnungszone oder Tempo 30 auf der Lyss-Strasse beim Schulhaus Weidteile	A/B	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und kann in späteren Projekten zur Verkehrsberuhigung geprüft werden.
151.	p15	Nidau West	VerkehrsteilnehmerInnen zu langsamerem Fahren zwingen durch einen Kreisel bei der Kreuzung Schulgasse – Stadtgraben (nur auf Strasse gezeichnet und signalisiert. Alternativ eine Schwelle bei der Einfahrt/Ausfahrt Schulgasse in den Stadtgraben/Strandweg bauen.	A/E	Gemäss Stadtratsentscheid von November 2019 wird im Jahr 2020 Tempo 30 in den das Stedtlü umliegenden Quartieren (Nidau West bis Dr. Schneider-Strasse und Zihlstrasse) eingeführt. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung ist noch in 2020 ein Planungsprojekt 2. Etappe für eine weitergehende Verkehrsberuhigung vorgesehen. In diesem Rahmen wird auch die Einführung von Begegnungszonen geprüft. Diese Projekte bezwecken über eine Temporeduktion die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle. Ein Kreisel ist dabei nicht vorgesehen.

3.2.4 Zielbild Veloverkehr

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
152.	p16 p24 p30 i04 i05 i06 i09	Allgemein	Um den Veloverkehr zu fördern, braucht es eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur, insbesondere für Kinder und Schüler. Zustimmung für gute Veloverbindungen (alle drei Vorrangrouten) mit den Nachbargemeinden (mit Anbindung an den ÖV und Stadtzentrum)	A	Die Schaffung von attraktiven und sicheren Veloverbindungen sowohl in Nidau wie auch im Raum Biel Seeland ist ein zentrales Anliegen des GVKs. Beim Ausbau der Velowege sind die Standards Veloverkehr (Kapitel 7.4) wegleitend für die Sicherheits- und Komfortanforderungen.
153.	i05		Mit einfachen und günstigen Massnahmen die Sicherheit für den Langsamverkehr prioritär bessern: Durchgehende Markierungen der Velowege, ohne Unterbruch vor Kreuzungen oder Verengungen - auch auf der Hauptstrasse. Rote Fahrbahnmarkierung von besonders gefährlichen Stellen. Warteräume vor den Autos an Lichtsignalanlagen.	E/A	Es werden keine isolierten Einzelmassnahmen vorgenommen. Vielmehr werden die aufeinander abgestimmten und ganzheitlich geprüften Massnahmen - wie sie im Zielbild Veloverkehr vorgeschlagen sind - im Rahmen der jeweiligen Projekte geprüft und umgesetzt.
154.	p30		Breite Velovorrangrouten einrichten	A	Vorrangrouten sind im GVK vorgesehen. Das ASTRA regelt die

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Kleine Kinder dürfen auf dem Trottoir fahren, die begleitenden Eltern müssen auf der Strasse bleiben für Fahrten mit Veloanhänger oder Fahrrad mit Ladefläche.		Zulässigkeit von Kindern auf dem Trottoir.
155.	i04		Die Velovorrangrouten sollen auch für E-Bikes (schnelle E-Bikes mit gelben Nummern) gelten	A	Veloschnellrouten stellen ein Angebot und keine generelle Benützungspflicht dar.
156.	p11		Der Veloverkehr hat auf parallelen Strassen zu erfolgen	A	Aufgrund der vorherrschenden Platzverhältnisse sind separate Veloführungen oft nicht möglich. Die Hauptstrassen etwa sind i.d.R. die direktesten Verbindungen im Strassennetz. Ein generelles «Nicht-Zulassen» des Veloverkehrs auf den Hauptstrassen wird als nicht zielführend beurteilt. Im Rahmen von Projekten wird die Führung des Veloverkehrs sorgfältig und unter Berücksichtigung aller Interessen geprüft. Mit den Vorrang- und Komforttrouten gemäss Zielbild Velo entsteht ein engmaschiges Netz an Velowegen mit hohem Komfort- und Sicherheitsstandards.
157.	p10 i02		Generell für den Langsamverkehr getrennte Geh- und Velowege anlegen. Mischverkehr nur wenn es nicht anders geht	A/E	Die bauliche Trennung von Fuss- und Velowegen wird grundsätzlich angestrebt (das entspricht auch den Zielen des BehiG, auf welches bei der Massnahme 9.15 verwiesen wird). Aufgrund der vorherrschenden Platzverhältnisse sind für jede Verkehrsart eigene Wegführungen oft nicht möglich. Gute Koexistenz-Lösungen müssen situativ und auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten erarbeitet werden. Dabei werden die Standards Veloverkehr (Tabelle 6) und Fussverkehr (Tabelle 8) wo immer möglich berücksichtigt.
158.	i02		Für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs muss der nötige Raum zu Verfügung gestellt werden, nötigenfalls auch zu Lasten des MIVs	A	Mit den im Zielbild Velo ausgewiesenen Routen werden attraktive Veloangebote und Veloinfrastrukturen angestrebt. Die Lösungen werden sorgfältig im Rahmen der einzelnen Projekte - unter
159.	i13		Der Optimierung und dem Ausbau der Veloinfrastruktur inkl. Veloabstellanlagen wird zugestimmt, sofern der MIV nicht		Einbezug aller Interessen an den öffentlichen Raum – erarbeitet. Dabei sind die Interessen des Veloverkehrs genauso zu berücksichtigen.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			darunter leidet		sichtigen wie auch die weiteren Anforderungen an den Strassenraum (Funktionieren des ÖVs, Sicherstellen der legitimen MIV-Erreichbarkeit).
160.	i06 i09	Vorrangroute Velo West	Zustimmung zur Vorrangroute Velo West: Ipsach - Beundenring - Dr. Schneider-Strasse - M. Chipot-Strasse	A	Wird zur Kenntnis genommen.
161.	i02		Die Qualität auf der Dr. Schneider-Strasse für den Veloverkehr muss verbessert werden	A	Dies ist im Zielbild Veloverkehr so vorgesehen.
162.	i04		Die Kreuzung Aarbergstrasse/Dr. Schneider-Strasse soll für Velo und Fussgänger schnell und sicher passierbar sein. Vergleiche Beispiel Querung Ländtestrasse beim Gymnasium Biel	A/E	Dies ist im Zielbild Veloverkehr und in der übergeordneten, regionalen Planung so vorgesehen. Die Erarbeitung der Lösung erfolgt im Rahmen der Projektierung und muss mit dem Kanton und mit Biel koordiniert werden.
163.	i03		Durchgängige Signalisation der Velostreifen beidseitig auf der ganzen Dr. Schneider-Strasse bis zum Bahnhof, für die Schulwegsicherheit	E	Die ersten Lösungsskizzen (vgl. Kap. 6.2.4, GVK) deuten darauf hin, dass beidseitige Radstreifen eher nicht realistisch sind, da dazu deutlicher Landerwerb in den sensiblen Wohnstrukturen erforderlich wäre. Die Erarbeitung der Lösung erfolgt im Rahmen der Projektierung – unter Einbezug aller Interessen.
164.	p16		Parkplätze auf der Dr. Schneider-Strasse wie in Skizze im GVK vorgesehen. Die Velowege jedoch ausserhalb der Fahrbahn anordnen und parallel zum Fussweg führen. Velo- und Fusswege durch verschiedene Beläge oder Markierungen unterscheiden	E	Unter den gegebenen Raumverhältnissen sind beidseitig je separate Fusswege und Radstreifen Velostreifen kaum möglich. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen die verschiedenen Bedürfnisse und Sicherheitsanforderungen aller Verkehrsarten möglichst gut vereint werden. Auf eine sorgfältige Gestaltung des Strassenraumes mit Bauelementen und weiteren Gestaltungselementen wird geachtet.
165.	i09	Vorrangroute Velo Mitte	Zustimmung für die Vorrangroute Velo Mitte: Bellmund, Huebstrasse - Hauptstrasse - Gerberweg - Zihlstrasse - Keltenstrasse - Murtenstrasse	A	Wird zur Kenntnis genommen.
166.	p05 i06 i09 i17		Zustimmung für die Verlängerung der Keltenstrasse für den Velo- und Fussverkehr	A	Wird zur Kenntnis genommen.
167.	i16		Diese Vorrangroute führt durch die vorgesehene Begegnungs-	B	Der Widerspruch wird zu Kenntnis genommen. Die Abgrenzung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			zone östlich des Bahnhofs. Diese Konstellation wird als ungeeignet erachtet, soll doch die Vorrangroute ein zügiges Fahren bis 30 km/h zulassen		der Begegnungszone ist in der weiteren Projektierung zu evaluieren. Im unmittelbaren Bereich von Bahnhof und Busbahnhof (mit Wendeschleife) ist eine Begegnungszone nicht zweckmässig. Im Rahmen der Projekte zur Verkehrsberuhigung wird eine Interessensabwägung zwischen Tempo 20 einer Begegnungszone und der zügigen Fahrt auf Vorrangroute Velo vorgenommen.
168.	i16		Vom Kanton Bern sind ausschliesslich die Vorrangrouten Veloverkehr Biel - Solothurn und Biel - Lyss geplant. Bezüglich der im GVK vorgesehenen Vorrangroute Veloverkehr auf der Kantonsstrasse ist ein Abgleich mit den entsprechenden Planungsinstrument des Kantons unerlässlich	C	Die Stadt Nidau wünscht die Prüfung der im Zielbild Velo vorgesehen Vorrangrouten durch die Region. Ist eine Realisierung der im Zielbild Velo dargestellten Vorrangrouten nicht mit Vorrangrouten-Standard möglich, sollen Komfort- und Direkt Routen angestrebt werden.
169.	i09		Es ist nicht klar, ob die Verbindung Hauptstrasse - Keltenstrasse auf der Ostseite der asm (Gerberweg) gesichert ist. Diese muss in der Ortsplanung und im RGSK sichergestellt werden	D	Der Veloverkehr ist beidseitig der Geleise asm erlaubt und möglich. Der Durchgang für den Velo- und Fussverkehr durch das Moserareal ist mit einer Dienstbarkeit gesichert.
170.	i15		Bei der Planung dieser Vorrangroute Velo entlang der Bahnlinie 290 (ab Kanalbrücke bis Murtenstrasse) die asm einzubeziehen und der in den übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Doppelspurausbau zwischen Biel/Bienne und Nidau sowie ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen	B	Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planungen, die asm Bahnlinien betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwingend und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht. Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unterstützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsinstrumenten so vorgesehenen.
171.	i09	Velo	Im Bereich zwischen der Kanalbrücke und dem Knoten Aalmattenweg sind (im GVK) keine Massnahmen zur Verbesserung für den Veloverkehr geplant. Wenn es keine Alternativen gibt, dann müssen hier Massnahmen wie Tempo 30, Überholverbot, Markierung (grosses Piktogramm, rote Velostreifen, etc.) vorgeschlagen werden	E	In der Vertiefungsstudie Veloverkehr Raum Biel Süd (eine Grundlage für die Regionale Velonetzplanung) wird eine Fahrbahnverbreiterung um rund 0.75 m für beidseitige Standardradstreifen sowie eine verbesserte Abbiegehilfe in den Martiweg vorgeschlagen. Die Stadt Nidau hat diese Massnahme in der Mitwirkung regiona-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					le Velonetzplanung unterstützt.
172.	i09	Vorrangroute Velo Ost-West	Zustimmung für die Vorrangroute Velo Ost-West: Brügghoos - Bernstrasse - Aarberstrasse - Ländtestrasse	A	Wird zur Kenntnis genommen.
173.	i09		Entlang der Bernstrasse bestehen zwei vorbildliche Velowege. Diese werden aber kaum genutzt, da im Brügghoos auf der Nordseite der Veloweg abgeschnitten wurde. Diese Netzlücke ist zu schliessen. Das GVK muss eine entsprechende Massnahme vorsehen, diese Massnahme muss in die regionale Planung (RGSK) aufgenommen werden.	E	Die erwähnte Netzlücke liegt ausserhalb des Stadtgebietes Nidau. Wie richtig erwähnt wird, ist das grundsätzlich Sache der regionalen Velonetzplanung, welche in der aktuellen Planung die Schliessung dieser Netzlücke vorsieht.
174.	i09		Bei der Anbindung an die Keltenstrasse und bei der Gestaltung der Aarbergstrasse bestehen Defizite. Aus Platzgründen (Campus wird gebaut) kann im Bereich der Aarbergstrasse auch langfristig kein grosszügiger Radstreifen realisiert werden. Deshalb ist eine alternative Veloführung zu prüfen. Die Stadt Biel hat in der Begleitplanung zum N5 Westast die Verbindung Schützenmattweg - J.-Aberli-Strasse vorgesehen. Diese Achse mit Verlängerung in Biel als alternative Veloführung prüfen und in die regionale Planung aufnehmen.	D	Die Verbindung J. Aberli-Strasse / Schützenmattweg ist im GVK / Zielbild Velo als kommunale Verbindung Biel / Nidau vorgesehen. Die aktuelle regionale Velonetzplanung beinhaltet diese Verbindung im regionalen Kontext nicht. Aus regionaler Sicht ist die direkte Linienführung der Vorrangroute über die Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse richtig.
175.	i09		Damit die vorgeschlagenen Vorrangrouten Velo (West, Mitte und Ost-West) den Status als Velovorrangrouten erhalten, braucht es deren Aufnahme in den Sachplan Velo des Kantons und überregionale Koordination	A	Die Stadt Nidau bittet um die Prüfung der Vorrangrouten und allfällige Aufnahme in den Sachplan Velo.
176.	i09	Komfortroute Büren-Nidau-Kanal Nord	Zustimmung für die beidseitige Komfortroute am Nidau-Büren-Kanal. Leider ist auf den bestehenden Wegen nicht überall Mischverkehr Velo/Fussgänger geeignet, es gibt ein hohes Konfliktpotential	A/C	Die nordseitige Führung entlang des Nidau-Büren-Kanals für den Veloverkehr ist sehr direkt und soll angestrebt werden (alternative Routen bergen bedeutend mehr Konfliktpotential für alle Verkehrsteilnehmende). Dabei wird der Veloverkehr im Abschnitt Aalmatten und im Abschnitt Dr. Schneider Strasse bis Strandbad auf der Strasse geführt. Im Abschnitt zwischen Hauptstrasse und Dr. Schneider Strasse wird der Uferweg für ein konfliktfreies
177.	p15 p16		Vorrang der Fussgänger vor dem Veloverkehr auf beiden Seiten / auf der Nordseite des Kanals zwischen der Brücken Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse. Die Velos sind am		

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
178.	p11		Unteren und Oberen Kanalweg auf die Strasse zu leiten Veloverbot auf der Nordseite des Kanals zwischen der Brücken Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse aufgrund der schmalen Wegverhältnisse und dem Landschaftschutz		Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr ausgebaut. Dabei wird eine Wegbreite von 3.20 m als Minimum angestrebt. Bei hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen ist ein Ausbau auf ca. 4.50 m mit baulicher Trennung zu prüfen.
179.	p30	Kommunale Veloverbindungen	Zustimmung für die Veloverbindung durch das Stedtli	A	Wird zur Kenntnis genommen
180.	i04 p08		Keine Velokomfortroute entlang der Zihl (Dr. Schneider-Strasse - Bogenbrüggli), aus Ufer- und Ortsbildschutz und um beliebte Spazierwege nicht zu überlasten	A/C	Das Zielbild Velo sieht eine durchgängige kommunale Veloverbindung entlang der Zihl vor (keine Velokomfortroute). Auf Höhe Schlosspark ist der Veloverkehr heute bereits zugelassen. Allerdings ist der schmale Fussweg dazu ungenügend dimensioniert. Die durchgehend fahrbare Verbindung zwischen Uferweg - Zihlstrasse – Fröschenweg soll als attraktives Veloangebot im GVK verankert bleiben. Selbstverständlich ist ein ausreichender Standard erforderlich, welcher das verträgliche Miteinander von Fuss- und Veloverkehr unterstützt.
181.	p07 p20 i02 i04 i05 i09 i10	Veloparkplätze	Genügend und gut gestaltete Veloparkplätze, möglichst gedeckt an allen stark frequentierten Örtlichkeiten (Stedtli, Bahnhof, Schulhäuser)	A	Die Schaffung von genügenden und gut gestalteten Veloparkplätzen ist in der Massnahme 9.14 vorgesehen. Beim Umbau Bahnstationen Bahnhof Nidau und Nidau Beunden sind gut ausgebaute Veloparkplätze bereits in den Projekten eingeplant. Weitere Standorte können in späteren Projekten geprüft werden.
182.	p07 i05		Grosse Veloparkplätze für Cargobikes, FollowMe usw. bei den Läden anbieten	A/E	Die Schaffung ausreichender Veloparkplätze auch für Anhänger und Cargobikes ist in der Massnahme 9.14 vorgesehen. Beim Umbau der Bahnstationen Bahnhof Nidau und Nidau Beunden sind gut ausgebaute Veloparkplätze bereits in den Projekten eingeplant.
183.	p24		Auto-Parkplätze zu Velo-Parkplätze umfunktionieren	A	Wird zur Kenntnis genommen. Mit Massnahme 9.8 soll für Nidau die angemessene Anzahl öffentlicher (MIV-)Parkplätze untersucht

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					und festgelegt werden.
184.	i09	Weitere Anliegen	Damit im Modal Split der Anteil Veloverkehr erhöht werden kann, ist es wichtig, dass die baulichen und verkehrstechnischen Vorgaben, die im GVK ausführlich und korrekt beschrieben sind, auch umgesetzt werden.	A	Beim Ausbau der Velowege sind die Standards Veloverkehr (Kapitel 7.4) wegleitend für die Sicherheits- und Komfortanforderungen.
185.	i09		Bei der Verbesserung der Schulwegsicherheit (Massnahme 9.16) müssen bei potentiellen Veloschulwegen auch die Sicherheit bezüglich Velos geprüft werden. Zum Beispiel müsste der Balainenweg als Velo-Komfortroute vorgesehen werden.	C	Komfortrouten stellen regionale Verbindungen dar. Der Aspekt des Veloverkehrs im Schülerverkehr wird in der Massnahme 9.16 noch deutlicher beschrieben. Die Anbindung der Schulen durch Erschliessungsnetze wird als ausreichend beurteilt. Die Schulwegsicherheit wird in den Planungen berücksichtigt. Die Projekte der Verkehrsberuhigung bezwecken auch die Verbesserung der Schulwegsicherheit für Velofahrende und Fussgänger. Der Stadtrat hat am 21.11.2019 einen Kredit gesprochen für die Einführung von Tempo 30 in Nidau West inklusive Balainenweg. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung sind weitere Projekte zur Verkehrsberuhigung vorgesehen mit der möglichen Einführung von Begegnungszonen bei den Schulhäusern.

3.2.5 Zielbild Fussverkehr

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
186.	i06 i13	Fussverkehr	Attraktive und sichere Fusswege fördern	A	Wird zur Kenntnis genommen.
187.	i10		Beim Langsamverkehr den Schwerpunkt auf hindernisfreie Fusswege legen	A	Die Hindernisfreiheit ist ein planerischer Grundsatz, der angestrebt wird.
188.	p07 p20		Mehr Sitzbänke für Fussgänger	A	Ist im GVK, Massnahme 9.15 vorgesehen
189.	p21		Für Verbesserung der Schulwegsicherheit das Quartierschulprinzip einhalten	D	Fragen zur Schulorganisation ist nicht Gegenstand des GVKs. Mit Massnahmen wie dem Ausbau der Velowege und der Verkehrsberuhigung wird die Schulwegsicherheit erhöht.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
190.	p16		Fussgängerfreundliche Verbindung zwischen Stedtli und See mit Sitzgelegenheiten und Bäumen / Sträuchern schaffen; insbesondere die Weyermattstrasse	A	Für die Förderung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren wird längerfristig die Erhöhung der Anzahl Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum geprüft. Bereits im städtebaulichen Leitbild von Nidau wird eine stimmige Durchgrünung im gesamten Siedlungsgebiet angestrebt.
191.	p20		Die im GVK Bericht vermerkte Lücke im Fusswegnetz am Schleusenweg 10 streichen	B	Die Lücke wird gestrichen.
192.	p08 i04		Keine neue Fusswegverbindung in den Weidteilen zwischen Zihl und Grenzstrasse vor der Quartierplanung Weidteile mit A5 Westast.	A	Eine allfällige Fusswegverbindung wird mit langfristigen Planungen koordiniert werden.
193.	i15		Für die Planung der Fusswege, welche die asm-Bahnlinie queren (bei Haltestelle Bahnhof Beunden) oder parallel zu dieser führen (z.B. Verlängerung Keltenstrass) ist die asm einzubeziehen. In all diesen Planungen sind die in übergeordneten Planungsinstrumente (z.B. RGSK) vorgesehenen Ausbauten auf Doppelspur zwischen Biel/Bienne und Nidau, sowie Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen	B	Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planungen, die asm Bahnlinien betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwingend vorgesehen und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht. Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unterstützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsinstrumenten so vorgesehenen.
194.	P29		Beim Bahnhof Beunden (Abbildung 64 und Zielbild ÖV) ist der Weg parallel zum Bahntrasse ab dem Beundenring Richtung Ipsach auf der nördlichen Seite des Trassees einzuzeichnen (ohne Bahnquerung)	B	Die Änderung wird im GVK vorgenommen

3.2.6 Zielaussagen Parkierung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
195.	i10	Parkplätze	Die Parkplatzsituation in den sensiblen öffentlichen Räume Stedtli, Dr. Schneider Strasse und Zihlstrasse soll mit einem Gesamtangebot gesteuert und die <u>Quantität</u> der öffentliche MIV-Parkierung als Gesamtsituation untersucht werden	A	Ist im GVK so vorgesehen (Massnahme 9.8).

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
196.	p21 i09	i02	Zentral gelegene, Stedtli-nahe Parkplatzangebote beidseits des Stedtli für den MIV schaffen, damit andere Parkplätze (z.B. den Fuss- und Veloverkehr gefährdende Parkplätze) aufgehoben werden können. Vorgeschlagene Lagen (Parkplatz, Parkhaus): Parkhaus beim Bahnhof Nidau, Bibliotheksplatz vergrössern, Moser-Areal-Überbauung, mögliche neue Überbauung bei der Post	A / E	Ist im GVK so vorgesehen: Die Parkierung im Stedtli wird im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert. Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft.
197.	i02		Neue Parkplätze dürfen nur noch unterirdisch angeordnet werden	B	Im GVK wird der Grundsatz aufgenommen, dass Parkfelder – falls möglich - prioritär unterirdisch organisiert werden. Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Im Rahmen der Bahnhofplanung wird anstelle von oberirdischen Parkplätzen eine öffentliche Parkierung in einem Parkhaus geprüft.
198.	p01		Kein Einkaufszentrum mit Tiefgarage beim Bahnhof Nidau	C	Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft.
199.	p24		Generell weniger Parkplätze	A	Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Dabei ist es das Ziel, nur noch die für die legitimen Bedürfnisse (aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) notwendige Anzahl Parkfelder anzubieten. Mit dem Parkplatzbewirtschaftungskonzept in Massnahme 9.9 wird die öffentliche Parkierung zusätzlich gesteuert. Im Rahmen der Projekte zur Verkehrsberuhigung wird jeweils grundsätzlich auch die Verkehrssicherheit geprüft.
200.	p07		Parkplätze rasch aufheben, welche die Sicherheit gefährden, z.B. - Arealausfahrten direkt auf Strasse: Zihlstr. 5, Unterer Kanalweg, Knettauweg 13, ... - Parkplatz vis-à-vis Arealausfahrt: Gurnigelstr. 6, 34, 36 (Kita), Strandweg, ...		
201.	p16		Parkplätze generell und Parkplätze der blauen Zone im Stedtli	A	Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
	p24	i05	auf ein Minimum reduzieren und als Ersatzparkplätze für Kurzparking, Velos, Velospot und Restaurant Aussenbestuhlung nutzen		in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Dabei ist es das Ziel, nur noch die angemessene Menge an öffentlicher Parkierung (für die legitimen Bedürfnisse aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) anzubieten. Die Parkierung im Stedtli sowie alternative Nutzungsmöglichkeiten werden im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert.
202.	i06		Parkplätze nur aufheben, sofern dies aus Platz- oder Sicherheitsgründen erforderlich ist	C	Jeder Parkplatz generiert MIV-Fahrten. Über die Platz- und Sicherheitsaspekte hinaus wird daher mit der Massnahme 9.8 die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Dabei ist es das Ziel, nur noch die angemessene Menge an öffentlicher Parkierung (für die legitimen Bedürfnisse aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) anzubieten.
203.	p29	i13	Keine Reduktion von Parkfeldern, keine Parkplätze der Blauen Zone aufheben		
204.	i08		Die Massnahmen Tempo 30 Zone werden unterstützt, genügen aber als Massnahme allein nicht aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens. Es müssen Parkplätze aufgehoben werden	A	Mit der Massnahme 9.8 wird die Gesamtquantität der Parkierung in Nidau mittelfristig gesteuert und Optionen für Sammelparkierungen sorgfältig geprüft. Dabei ist es das Ziel, nur noch die angemessene Menge an öffentlicher Parkierung (für die legitimen Bedürfnisse aus privaten Liegenschaften und als Überlaufgefäss zum Ausgleich bei Schwankungen) anzubieten. Die Parkierung im Stedtli sowie alternative Nutzungsmöglichkeiten werden im Rahmen der Massnahme 9.1 evaluiert.
205.	i02	i05 i10	Öffentliche Parkplätze können für die Sicherheit / für einen sicheren Veloverkehr aufgehoben werden. Dies schafft auch Platz für eine Begrünung der Verkehrsachsen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

3.2.7 Zielaussage Mobilitätsmanagement

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
206.	i05	Mobilitätsmanagement	Die Stadtverwaltung als Vorbild in nachhaltiger Mobilität mit Nutzung von Velos und Elektromobilität durch Mitarbeitende der Stadtverwaltung inkl. Werkhöfe, ÖV-Nutzung durch Stadtverwaltung und Schulen, Ausbau des Angebots Gemeinde-GA.	A	Ist in der Massnahme 9.19 so vorgesehen.
207.	p07		Partizipation von Nidau bei Mobiclick erneuern	A	Die Aktivitäten von Mobiclick wurden eingestellt. Die neu gegründete Nachfolgeorganisation Geschäftsstelle Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel setzt sich regionale für die Förderung der nachhaltigen Mobilität ein. Sie informiert über nachhaltige Mobilität, schafft Angebote und macht diese bekannt sowie fördert durch die Vernetzung und Koordination der verschiedenen Akteure in der Region die regionale Zusammenarbeit, ermöglicht Erfahrungsaustausch und nutzt Synergien. Die Stadt Nidau ist Partnergemeinde.
208.	p07 p20 i05		Nachhaltige Mobilität und neue Mobilitätsformen (auch E-Mobilität) fördern, durch Information auf der Homepage der Stadt Nidau, an Neuzuzüger, Mobilitätsmanagement an den Schulen thematisieren, Unternehmen fördern, die nachhaltige Mobilität implementieren wollen, Einführung Pedibus (anstelle der Elterntaxi), Velobus bei Kindergarten	B	Die Förderung und Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität ist ein Anliegen der Stadt Nidau und ist in der Massnahme 9.19 verankert. Die Stadt Nidau ist Partnergemeinde in der Nachfolgeorganisation von Mobiclick, der neuen Geschäftsstelle Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel und unterstützt oder beteiligt sich an deren Projekten. Wie sich Nidau genau für eine nachhaltige Mobilität einsetzt, wird geprüft. Der Pedibus als mögliche Massnahme wird in die Massnahme 9.19 aufgenommen.
209.	p07 p20 p24 i17 i10		Vorhandene Shared-Mobility-Angebote wie Velospot, e-cargovelo) in Nidau an zentral gelegenen und stark frequentierten Standorten fördern	A	Ist in der Massnahme 9.10 im GVK so vorgesehen. Der Gemeinderat hat sich in der regionalen Velonetzplanung dafür ausgesprochen, das Bikesharingangebot in Nidau auszubauen.
210.	p24 i10		Parkplätze zum Aufladen von E-Autos an attraktiven Standorten fördern	A	Ist in der Massnahme 9.10 im GVK so vorgesehen.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
211.	p24		Ladestationen für E-Bikes fördern	A	Ist in der Massnahme 9.10 im GVK so vorgesehen.
212.	p07 p20 i05		Genügend Velo- und Trottinett-Parkplätze bei den Schulen, mit öffentlicher Velopumpe. Grosse Veloparkplätze für Car-gobikes, FollowMe usw. bei den Läden anbieten	B	Die Schaffung ausreichender Veloparkplätze ist in der Massnahme 9.14 vorgesehen. Die Parkierung für FäGs (Fahrzeugähnliche Geräte wie Trottinets) wird als weiteres Thema ergänzt.
213.	i02		Bei neuen Siedlungen mit mind. 50 Parkplätzen soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden	A	Ist im GVK so vorgesehen (Zielaussagen Parkierung, S. 74).
214.	i09		Das auf Seite 23 erwähnte Velophone ist nicht mehr in Betrieb	B	Das Angebot zum Velophone wird aus dem Bericht entfernt.

3.3 Massnahmen

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
215.	i15	Massnahmenkatalog	Die Massnahme 9.1 (Zentrumsentwicklung Stedtli) ist mit dem zusätzlichen Ziel der attraktiven ÖV-Erreichbarkeit zu ergänzen	B	Der Aspekt der attraktiven ÖV-Erreichbarkeit wird ergänzt.
216.	p08		Die Massnahme 9.7 (Verbesserung der Verträglichkeit in Quartieren) hat 1. Priorität	A/E	Im GVK ist dazu die Priorität Nr. 1 ausgewiesen. Erste Massnahmen sind bereits öffentlich aufgelegt.
217.	i09		In den Massnahmen 9.8 (Quantität öffentliche MIV-Parkierung) und 9.9 (Parkplatzbewirtschaftungskonzept) sind bereits mindestens zwei mögliche Standorte für öffentliche Parkplätze (Parkhäuser) vorzusehen	C	<p>Massnahme 9.8 sieht konzeptionelle Überlegungen für eine angemessene Gesamtanzahl öffentlicher Parkplätze unter Einbezug von Optionen zur Nutzung/Schaffung von Sammelparkierungen vor.</p> <p>In der Tendenz werden öffentliche Parkplätze eher abgebaut. Im Rahmen der Bahnhofplanung wird der Ersatz von bisher oberirdischen Parkplätzen in einem Parkhaus geprüft.</p> <p>Eine weitere öffentliche Sammelparkierung kann bei künftigen Planungen geprüft werden.</p>
218.	i15		In Massnahme 9.4 (Hauptstrasse Süd) ist bezüglich der Anbindung des Beundenquartiers an die Hauptstrasse die Koordination mit und die Verweise auf die asm zu ergänzen und der in den übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Doppelspurausbau ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen	B	<p>Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planungen, die asm Bahnlinien betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwingend und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht.</p> <p>Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unterstützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsinstrumenten so vorgesehenen.</p>
219.	i15		In Massnahme 9.5 (Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse) und im Zielbild Fussverkehr ist bei der Planung der Fusswege, welche die asm-Bahnlinie queren (bei Haltestelle Bahnhof Beunden) oder parallel zu dieser führen (z.B. Verlängerung Keltenstrasse) ist die asm miteinzubeziehen und der in den übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Doppelspurausbau zwischen Biel/Bienne und Nidau sowie ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen		

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
220.	i15		In Massnahme 9.11 (Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot) ist die Bahnlinie 290 (BTI) textlich und mit den angestrebten Taktverdichtungen zu ergänzen.	B	Die Informationen, werden im Bericht und dem Zielbild ÖV integriert.
221.	i15		In Massnahme 9.13 (Ausbau Velonetz Nidau) ist für die Planung der Vorrangroute Velo entlang der Bahnlinie 290 (ab Kanalbrücke bis Murtenstrasse) die asm einzubeziehen. In all diesen Planungen sind in den übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. RGSK) vorgesehene Doppelspurausbau ab Nidau Beunden Richtung Ipsach zu berücksichtigen	B	Die Zusammenarbeit mit der asm und die Berücksichtigung der übergeordneten Planungsinstrumente bei Projekten und Planungen, die asm Bahnlinien betreffen, sind gemäss Bahnrecht zwingend und werden eingehalten. Die entsprechenden Vermerke werden im GVK angebracht. Der Doppelspurausbau der asm Bahnlinie wird von Nidau unterstützt und ist in den gemeinsamen, übergeordneten Planungsinstrumenten so vorgesehenen.
222.	i09		Beim Massnahmenblatt 9.16 (Verbesserung der Schulwegsicherheit) muss bei potentiellen Veloschulwegen auch die Sicherheit bezüglich Velos geprüft werden. Zum Beispiel müsste der Balainenweg als Velo-Komfortroute vorgesehen werden.	B/C	Komfortrouten stellen regionale Verbindungen dar. Der Aspekt des Veloverkehrs im Schülerverkehr wird in der Massnahme 9.16 noch deutlicher beschrieben. Die Anbindung der Schulen durch Erschliessungsnetze wird als ausreichend beurteilt. Die Schulwegsicherheit wird in den Planungen berücksichtigt. Die Projekte der Verkehrsberuhigung bezwecken auch die Verbesserung der Schulwegsicherheit für Velofahrende und Fussgänger. Der Stadtrat hat am 21.11.2019 einen Kredit gesprochen für die Einführung von Tempo 30 in Nidau West inklusive Balainenweg. Bestärkt durch die zahlreichen Eingaben dieser Mitwirkung sind weitere Projekte zur Verkehrsberuhigung vorgesehen mit der möglichen Einführung von Begegnungszonen bei den Schulhäusern.
223.	p09		Ein zusätzliches Massnahmenblatt mit möglichen Massnahmen zur Verbesserung der Koexistenz von Velo und Fussgänger erarbeiten. Auf den bestehenden Wegen ist nicht überall Mischverkehr Velo zwischen Fussgänger geeignet, ein hohes Konfliktpotential besteht	C	Gute Koexistenz-Lösungen müssen situativ und auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten erarbeitet werden.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
224.	i14	Änderungswünsche GVK-Bericht	Im GVK Seite 19 wird das heutige ÖV-Angebot beschrieben. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 soll die bestehende Buslinie von Nidau Bahnhof in den Raum Port/Brüggmoos verlängert werden. Diese Änderungen sind im GVK Bericht nachzutragen. In der Eingabe werden weitere, kleinere Anpassungen im GVK-Bericht gewünscht	B	Die Informationen, werden im Bericht und dem Zielbild ÖV integriert.
225.	i14		Seite 16: Die Lage der Haltestelle Kirche korrigieren	B	Die Bezeichnung der Haltestelle beim Bahnhof Nidau wird korrigiert.
226.	i14		Seite 25: Gemäss dem Bericht "Modalsplit in den Agglomerationen Ergebnisse 2015) ist das Potential zur Verlagerung des MIVs auf den ÖV und Langsamverkehr (Modalsplit) höher als im Bericht angenommen	C	Im GVK wird der Modalsplit auf Basis der Anzahl Wege mit dem jeweiligen Hauptverkehrsmittel beurteilt. Im erwähnten Bericht der ARE wird der Modalsplit als Anteil bezogen auf die mittlere Tagesdistanz untersucht. Die beiden Messmethoden sind nicht direkt vergleichbar.
227.	i14 i15		Seite 32: Die bei Szenario V1 erwähnten zu schaffenden Reserven widersprechen der Zielsetzung der Anforderung, den MIV-Anteil zu senken. Beim ÖV wird eine sehr starke Zunahme um 80% erwartet. Welches ÖV-Angebot wird vorausgesetzt, damit diese Zunahme von 80% erreicht bzw. bewältigt werden kann?	A/C	Wie in der Tabelle 4, Seite 32 dargelegt, soll die Menge des MIV konstant gehalten werden. Aus den geplanten Entwicklungen wird auch eine (möglichst gering gehaltene Anzahl) an MIV-Fahrten entstehen. Um den MIV dennoch konstant zu halten, soll ein Teil der bestehenden MIV-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. So werden die Reserven im Strassennetz für die geplanten Entwicklungen geschaffen. Da künftig insgesamt mehr Wege zurückgelegt werden, ist der relative Anteil des MIV am Gesamtverkehr (obwohl die Anzahl der Fahrten gleich bleibt) rückläufig. Die zusätzlichen Wege im ÖV können einerseits durch Kapazitätsreserven und andererseits durch neue Angebote geschaffen werden. Welche Angebote genau erforderlich sind, ist in der weiteren Planung zu prüfen.
228.	i14		Folgende Zielkonflikte sind im GVK-Bericht festgehalten:	C/A	Wie in der Tabelle 4, Seite 32 dargelegt, soll die Menge des MIV

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Seite 32: Reserven schaffen im Strassennetz widerspricht der Anforderung, den MIV-Anteil zu senken</p> <p>Seiten 33 und 49: Durch die angestrebte Erhöhung des Stellenwerts des Fuss- und Veloverkehrs wird der ÖV auf der Dr. Schneider-Strasse stark abgebremst</p> <p>Die gewünschte verbesserte Erreichbarkeit des Stedtli kann nur mit einer Bushaltestelle in der Mitte des Stedtli realisiert werden</p>		<p>konstant gehalten werden. Aus den geplanten Entwicklungen wird auch eine (möglichst gering gehaltene Anzahl) an MIV-Fahrten entstehen. Um den MIV dennoch konstant zu halten, soll ein Teil der bestehenden MIV-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. So werden die Reserven im Strassennetz für die geplanten Entwicklungen geschaffen. Da künftig insgesamt mehr Wege zurückgelegt werden, ist der relative Anteil des MIV am Gesamtverkehr (obwohl die Anzahl der Fahrten gleich bleibt) rückläufig.</p> <p>Es ist richtig, dass die Gestaltung der Dr. Schneider Strasse eine Herausforderung darstellt, da einerseits (auch im Hinblick auf die gewünschte Zunahme der ÖV-Wege) ein sehr attraktives ÖV-Angebot geschaffen, gleichzeitig eine attraktive Vorrangroute Velo realisiert und unter Anderem die Wohnqualität und Schulsicherheit gewährleistet werden sollen. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Dr. Schneider Strasse wird zeigen, ob resp. welche verträglichen Lösungen möglich sind. Im Negativszenario können planerische Alternativen geprüft werden.</p> <p>Die Lage einer Bushaltestelle beim Stedtli wird im Rahmen der Zentrumsentwicklung (vgl. Massnahme 9.1) im Gesamtkontext unter Einbezug der ÖV-Betreibenden, der Nachbargemeinden und der Region erarbeitet.</p>
229.	p24		<p>Seite 37: Der Begriff "Unfallschwerpunkt" ist ein offizieller Begriff, welcher nur anzuwenden ist, wenn er auch zutrifft. Mit Ausnahme des Kreisel Kreuzweg gibt es auf der Hauptstrasse keinen Unfallschwerpunkt</p>	B	<p>Das ist richtig. Der Text wird erweitert in «Unfallschwerpunkte / Unfallhäufungsstellen», womit auch weitere Unfallstellen gemeint sind.</p>
230.	i15		<p>Seiten 77 und 89: Die Abkürzung asm für Aare Seeland mobil</p>	B	<p>Der Text wird entsprechend angepasst.</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			AG wird in Kleinbuchstaben gesetzt. Wird die Abkürzung ausgeschrieben, wird "mobil" kleingeschrieben		
231.	i15		Im Zielbild Verkehrsberuhigung ab Seite 65 ist der Gleisbereich der Bahnlinie 290 auf der übergeordneten Verkehrsachse (Bernstrasse) plangrafisch von den Festlegungen- und Orientierungsinhalten auszunehmen. Der Bahnhof Nidau ist nicht in die Begegnungszone aufzunehmen (inklusive aller auch dem Busverkehr dienenden Plätze, Erschliessungsstrassen und Wendeanlagen)	B	Das Bahnnetz wird in der Abbildung zur Verkehrsberuhigung zusätzlich (und vortrittsberechtigt zur Bernstrasse) dargestellt. Die Abgrenzung der Begegnungszone wird angepasst.
232.	i16		Vom Kanton Bern sind ausschliesslich die Vorrangrouten Veloverkehr Biel - Solothurn und Biel - Lyss geplant. Bezüglich der im GVK vorgesehenen Vorrangroute Veloverkehr auf der Kantonsstrasse ist ein Abgleich mit den entsprechenden Planungsinstrument des Kantons unerlässlich	C	Die Stadt Nidau wünscht die Prüfung der im Zielbild Velo vorgesehenen Vorrangrouten. Ist eine Realisierung mit Vorrangrouten-Standard nicht möglich, sollen Komfort- und Direkt Routen angestrebt werden.
233.	i05		Im Gesamtverkehrskonzept erwähnen, dass die Initiative "für ein nachhaltiges Nidau" im Jahr 2012 mit 70% Ja-Stimmen angenommen wurde. Seither wurde das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft in Art. 2a der Stadtordnung verankert. Ca. 1/3 des CO2-Ausstosses geht von der Mobilität aus. Ein klarer Absenkpfad mit entsprechenden Massnahmen muss im GVK definiert werden. Insbesondere weil der ÖV-Anteil in diesem verdichteten Gebiet von 14% verglichen mit der Gesamtschweiz (26%) gering ist.	B	Im Kapitel 4 wird ergänzt, dass die Ziele zur Verlagerung der Mobilität in Richtung Fuss- und Veloverkehr auch auf die Nidauer Ziele zum Volksentscheid «2000-Watt» und der Energiestadt ausgerichtet sind.
234.	p08		Diverse Änderungen im GVK-Bericht: Das Teilkonzept "Gurnigel-, Kelten-/ Guglerstrasse" in "Gurnigelstrasse / Bielstrasse" umbenennen Ausgangslage Verkehr: Änderungen der Farbmarkierung von Guglerstr. Nord, Keltenstr. Nord Balainenweg und Beundenring in Abb. 13 und 14	C	An der Bezeichnung Teilkonzept "Gurnigel-, Kelten-/ Guglerstrasse" wird festgehalten, da massgebliche Verbesserungen in diesen Strassen angestrebt werden. Gebühr öffentliche Parkierung: Das ist richtig, es wird ein oberirdischer Parkplatz in der blauen Zone mit einem privaten Einstell-

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Bewegungen MIV: Die Aussagen zu den Bewegungen MIV sind quantifizierbar, siehe Verkehrsmodellrechnungen zu A5</p> <p>Umfahrung Biel/Bienne</p> <p>Belastbarkeiten im Balainenweg blau eintragen, Teilstück Guglerstrasse Nord fehlt</p> <p>Korrektur der Gebühren öffentliche Parkierung: die Miete eines privaten, oberirdischen Parkplatzes beträgt Fr. 40.- (im Vergl. zu Blauer Zone). Ein Einstellhallenplatz kostet Fr. 100.-</p> <p>Fussverkehr: In Abbildung 15 S.22 sind zu viele Hartbelag-Strecken eingetragen</p> <p>Gesamtverkehr 2035: eine Zunahme beim ÖV um 80% scheint unrealistisch (S. 32)</p>		<p>hallenplatz verglichen. Dieser Aspekt wird im Bericht präzisiert.</p> <p>Bewegungen MIV: Die Stichprobenerhebung zur Gurnigel- / Guglerstrasse ist aussagekräftig und wird durch die Anwohnenden bestätigt. Eine weitere Auswertung wird nicht als interessant beurteilt. Das Verkehrsmodell ist nicht für Quartierauswertungen kalibriert und für kleinräumige Betrachtungen nur bedingt einsetzbar.</p> <p>Abbildung 37, Belastbarkeiten:</p> <p>Balainenweg: Wird die Belastbarkeit auf der Dr. Schneider-Strasse eingehalten, so wird aufgrund des Netzzusammenhangs auch auf dem Balainenweg eine verträgliche Verkehrsmenge erwartet. Guglerstrasse Nord: Die Belastbarkeit auf der Guglerstrasse Nord und Süd ist mit 4'000 Fahrten festgelegt. Es geht in diesem Zielbild um das Festlegen einzelner Kennwerte an wichtigen Stellen im Netz.</p> <p>Abbildungen 15: Diese Grafik entstammt dem Geoportal des Kantons Bern, es geht primär darum die Wanderwege zu zeigen.</p> <p>Gesamtverkehr 2035: Das ist im Quervergleich mit anderen Regionen durchaus realistisch (Olten plant bspw. eine Verdoppelung der ÖV-Fahrten). Es muss beachtet werden, dass im ÖV bereits heute Kapazitätsreserven bestehen.</p>

3.4 Fazit und Empfehlungen im GVK

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
235.	i01 i02 i10 i14 i15 i16 i17	Regionale Abstimmung	<p>Zusätzlich zum GVK sollen überregionale Projekte raumplanerischer, gesetzgeberischer, baulicher und informativer Natur dafür sorgen, dass Nidau vom Durchgangsverkehr entlastet wird.</p> <p>Dazu ist die vermehrte und kontinuierliche Koordination zwischen Nidau und den Nachbargemeinden (vorab Biel und Port) erforderlich und die Zusammenarbeit mit den Betreibern des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Weiter ist die gegenseitige Absprache und Abstimmung zwischen dem Gesamtverkehrskonzept und dem Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und mit dem Sachplan Velo von Seeland/Biel-Bienne gefordert.</p>	A	<p>Auch beim grenzüberschreitenden Verkehr ist es für die Stadt Nidau ein grosses Anliegen mit den Nachbargemeinden zusammenzuarbeiten, insbesondere mit der Stadt Biel, wo viele Überschneidungen und gemeinsame Interessen bestehen.</p> <p>Nidau bringt sich aktiv in den regionalen und übergeordneten Planungsinstrumenten ein (z.B. RGSK, Agglomerationsprogramm, Velonetzplanung, Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025...). Dem Aspekt ist im GVK, Massnahme 9.20 Rechnung getragen.</p>
236.	i05		Der Gemeinderat wird aufgefordert, die finanziellen und personellen Ressourcen zu schaffen, damit viele Massnahmen umgesetzt werden können und nicht scheitern	A	Wird zur Kenntnis genommen
237.	p07		Den öffentlichen Raum klimafreundlich gestalten, z.B. Bäume in verkehrsarmen Strassen, schattige Räume für Fussgänger, umweltfreundliche Bodenbeläge. Siehe Motion "Anpassungen an den Klimawandel: ein Aktionsplan für Nidau"	A/D	<p>Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen, ist aber nicht direkt Gegenstand vom GVK.</p> <p>Der Gemeinderat hat per 01.03.2016 die Delegation Nachhaltiges Nidau eingesetzt. Die Arbeitsgruppe unterstützt den Gemeinderat bei allen Fragen der Mobilitätsplanung und stellt die ressort- und abteilungsübergreifende Koordination und Zusammenarbeit insbesondere bei der mittel- und langfristigen Planung sicher.</p>
238.	i02		Autofreies/autoarmes Wohnen fördern	A	<p>Die Stabilisierung oder wenn möglich eine Reduktion des MIV ist ein zentrales Anliegen im GVK.</p> <p>Die Stadt Nidau ist in weiten Teilen gebaut, in gebaute Strukturen mit bestehenden Besitzständen ist ein Wechsel auf ein autoarmes Wohnen schwieriger umzusetzen. Das GVK stützt sich besonders auf die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie</p>

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					die Förderung von ÖV und dem Langsamverkehr als Mittel für die Verlagerung des MIVs. Bei AGGLOlac ist autoreduziertes Wohnen mit 0.7 Parkplatz/Wohnung vorgesehen.

3.5 Weitere Anliegen

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
239.	P17		Die stark belastete Einfahrt der Dr. Schneider-Strasse in die Aarbergstrasse zusammen mit AGGLOlac und einem Kreisel beim ehemaligen „Continental“ prüfen	C	Die Realisierbarkeit eines Kreisverkehrs an diesem Knoten ist ungewiss. Es stellen sich wesentliche Fragen hinsichtlich der Abwicklung der Verkehrsmenge, der Kompatibilität mit dem Verkehrsmanagements der Aarbergstrasse, der Busbevorzugung und der Bewirtschaftung der Stauräume. Zudem sind auch die Sicherheitsrisiken für den Veloverkehr an Kreisverkehren zu berücksichtigen. Es sprechen also viele Aspekte gegen einen Kreisverkehr an diesem Ort; im Rahmen des GVKs wurde hier kein Kreisverkehr geprüft. Im Rahmen der Umsetzung der Vorrangroute Velo sollen Überlegungen zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr an diesem Knoten gemacht werden.
240.	p06 p10 i02 i13	AGGLOlac	Das geplante Projekt AGGLOlac wird im GVK nicht explizit behandelt. Es wird zu Mehrverkehr führen auf im Quartier Nidau West, insbesondere auf der Dr. Schneider-Strasse und beim bereits verstopften Knoten Dr. Schneider-Strasse / Aarbergstrasse	A/D	Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept äussern sich Mitwirkende im Rahmen ihrer Eingaben auch zur Planung „AGGLOlac“. Der durch AGGLOlac verursachte Mehrverkehr wird im Teilkonzept Nidau West und Beundenquartier berücksichtigt.
241.	p07		Die vorgesehene Anzahl der Parkplätze im Quartier AGGLOlac weiter reduzieren		Ansonsten hält die Stadt Nidau fest, dass die baurechtliche Teilgrundordnung „AGGLOlac“ ein eigenes Planerlassverfahren durchläuft. Eingaben, Anregungen und Kritik konnten im jeweiligen Verfahrensschritt der eigenständigen Teilgrundordnung „AGGLOlac“ eingebracht werden. So fand im Herbst 2015 die öffentliche Mitwirkung zur Teilgrundordnung AGGLOlac statt, wozu u.a. auch der Mitwirkungsbericht vom 2. Juni 2016 veröffentlicht wurde. Sämtliche Unterlagen zur Planung aber auch zur Partizipation mit der Bevölkerung können jederzeit unter https://www.agglolac.ch/bibliothek/ eingesehen werden.
242.	p20 i02		AGGLOlac als autofreies oder autoarmes Quartier realisieren		Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden keine pla-
243.	P17		Die stark belastete Einfahrt der Dr. Schneider-Strasse in die Aarbergstrasse zusammen mit AGGLOlac und einem Kreisel beim ehemaligen „Continental“ prüfen		

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					nungsrechtlichen Festlegungen in Bezug auf die Planung „AG-GLOlac“ vorgenommen
244.	i16		Die Verlegung der Hauptwanderroute von Sutz-Lattrigen nach Biel zwischen der Schlossstrasse und dem Uferweg auf einen neuen Privatweg (Areal AGGLOlac) wird begrüsst. Damit die Verlegung erfolgen kann, muss die Linienführung des Wanderweges im Baubewilligungsverfahren effektiv und rechtlich geändert werden.	D	Dieses Anliegen wird durch die Planung AGGLOlac abgedeckt.
245.	P13	A5 Westast	Die gesamte Verkehrsplanung ist auf das inzwischen sistierte Ausführungsprojekt A5-Westast ausgerichtet. Daher müssen die Entwicklungen im Westast berücksichtigt werden und wo sinnvoll mit Varianten gearbeitet werden	A	Das Gesamtverkehrskonzept beschreibt die erwünschte verkehrliche Entwicklung für Nidau bis 2035. Die Planung um das derzeit sistierte Projekte A5 Westast ist im GVK berücksichtigt. Die im GVK vorgeschlagenen Massnahmen funktionieren auch ohne Massnahmen von A5 Westast. Nidau bringt sich als Mitglied der Dialoggruppe A5 Westast in den Dialogprozess ein und die Entscheide aus dem Dialogprozess werden umgekehrt in die Planung von Nidau einfließen.
246.	p01	Bahnhofareal	Kein neuer Verkehrskreisel am Bahnhof Nidau. Diese Massnahme ist ungeeignet, da es weiterhin Ampeln und Schranken braucht. Was geschieht wenn der Kreisel verstopft?	D	Der Verkehrsknoten am Bahnhof Nidau wird durch das OIK III (Kanton Bern) nach dem neusten Stand der Verkehrsplanung geplant. Der sichere Verkehr der asm-Bahn muss zwingend gewährleistet sein.
247.	p01 p02 p04 p13 p26 p30 p31 i01	Portmoos	Die neue Überbauung im Portmoos in das Gesamtverkehrskonzept aufnehmen. Die bereits hohe Verkehrsbelastung im Quartier nimmt durch die geplante Überbauung noch zu	D/E	Die im GVK, Kapitel 4, dargelegte Verkehrsentwicklung stellt eine grobe Richtgrösse/Zielwert dar, kleinere Entwicklungen der Nachbargemeinden sind rechnerisch nicht berücksichtigt. Generell kann davon ausgegangen werden, dass Entwicklungen in Port auch Verkehr in Nidau bedeuten und umgekehrt. Daher ist die regionale Koordination besonders wichtig (GVK-Massnahme 9.20).
248.	p04 p26		Für die neue Siedlung im Portmoos braucht es ein Mobilitätskonzept / ein Mobilitätskonzept mit Stossrichtung autoredu-	D/E	Die Entwicklung Portmoos findet auf dem Gemeindegebiet von

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
	p30 p32 i01		ziertes Wohnen und Förderung von Veloverkehr und ÖV und/oder ein mit der Gemeinde Port übergreifendes Siedlungs- und Verkehrskonzept. Die Gemeinde Port einbinden		Port statt, weshalb die Gemeinde Port zuständig ist. Gemäss Auskunft der Gemeinde Port wurde die Bau- und Zonenordnung so angepasst, dass die geplante Entwicklung im Portmoos zonenkonform möglich ist.
249.	p04 p13 p14 p33		Das GVK mit Angaben zur möglichen Erschliessung des Portmoos ergänzen. Beispiele: Neue MIV Verbindung Römerstrasse – Guglerstrasse Abfluss des Verkehrs nach Port über das Moosbrüggli (beim Restaurant Romantica) über die Aare oder über eine ausgebaute Hängebrücke über die Zihl. Ev. mit Ampeln eine einspurige Überquerung regeln	C/D	Die Siedlungsverträglichkeit dieser Entwicklung ist jedoch ein sehr zentrales und bedeutendes Anliegen. Im RGSK ist vorgesehen, die Pflicht zu Mobilitätskonzepten ab 50 Parkfeldern in den Gemeinden der Region Biel.seeland zu verankern. Das bedeutet, dass aufgezeigt werden muss, wie die Mobilitätsbedürfnisse siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Entwicklung im Portmoos sieht gemäss aktueller Information 65 Parkfelder (und damit mehr als 50 Parkfelder) vor. Gemäss Auskunft der Gemeinde Port wird im Rahmen der Baubewilligung ein Mobilitätskonzept eingefordert, das aufzeigt, wie die Mobilitätsbedürfnisse organisiert und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird. Im GVK ist die gemeindeübergreifende Koordination in der Massnahme 9.20 verankert. Die Stadt Nidau steht mit der Gemeinde Port in Kontakt, um den durch die neu geplante Siedlung in Port verursachten Mehrverkehr für Nidau verträglich zu gestalten.
250.	p13 p26 p30 p33 i01		Den ÖV im Quartier fördern. Beispiele: Mit neuer Busschlaufe Selbstfahrendes Shuttle zwischen Aalmattenquartier und Bahnhof Nidau Kein Bus im Aalmattenquartier (am Bahnhof Nidau reicht)	C	Ein selbstfahrender Shuttle wird (auch im Austausch mit der Begleitgruppe) für den Zeithorizont 2035 als nicht realistisch beurteilt. Können dennoch ÖV-Angebote über das im GVK dargestellte Zielbild hinaus realisiert werden, ist dies erfreulich. Neue ÖV-Angebote bedürfen der Verankerung in der ÖV-Angebotsplanung.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
251.	p26 p30 i01		Den Veloverkehr im Quartier Aalmatten fördern	B	Im Rahmen der Verkehrsberuhigung wird auch die Situation für den Veloverkehr im Quartier verbessert.
252.	p21 p25 i05 i06 i10 i12 i13	Portttunnel	Das Projekt Portttunnel (prioritär) vorantreiben, unabhängig vom Stand Westast, um Nidau vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten.	B/D	Eine vom A5 Westast losgelöste und vorzeitige Umsetzung des Portttunnels zur Entlastung der Hauptstrasse durch das Stedtl ist ein wichtiges Anliegen der Stadt Nidau. Der Gemeinderat von Nidau hat sich bereits beim Kanton für eine vorzeitige Umsetzung des Portttunnels unabhängig vom A5 Westast eingesetzt. Dieses Anliegen ist Gemeindegrenzen übergreifend. Die Diskussion und Abstimmung muss in der überregionalen Ebene stattfinden. Eine mögliche Einführung ist auch von der weiteren Entwicklung um den A5 Westast abhängig.
253.	i06		Im Falle der Realisierung des Portttunnel prüfen, ob das Quartier Burgerbeunden über einen Kreisel bei der Mikron direkt an den Tunnel angeschlossen werden kann	A/B	Wird zur Kenntnis genommen. Die konkreten Massnahmen sind im gegebenen Zeitpunkt vertieft zu prüfen.
254.	i06		Die Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept sind bei ihrer Umsetzung auf die Kompatibilität mit dem Portttunnel abzustimmen, um teure Fehlinvestitionen zu vermeiden	E	Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt in Teilprojekten. Durch die verwaltungsinterne Koordination wird die Abstimmung zwischen den Projekten sichergestellt.
255.	p20	Photovoltaik	Bei Planung des neuen Bahnhofgebietes Photovoltaikanlagen auf den Dächern vorschreiben	E	Dieses Anliegen ist nicht Gegenstand des GVKs.
256.	p31	Schulhäuser	Wird das zukünftige Schulhaus Balainen am richtigen Ort platziert?	E	Dieses Anliegen ist nicht Gegenstand des GVKs. Nicht beim Schulhaus Balainen sondern beim Schulhaus Burgerbeunden wird ein Neubau geplant.
257.	p21		Schulweg über die Dr. Schneider-Brücke: Alternative Erreichbarkeit des Schulhauses Burgerallee per Velo von Nidau West herkommend prüfen. Beispielsweise durch die Vergrösserung der bestehenden Fussgängertreppe rechts, um gefährliche Einspurmanöver auf der Brücke zu verhindern	E	Schulwegsicherung ist im GVK als prioritäres Thema behandelt. Im Rahmen des separaten Projekts «Verkehrsberuhigung 2. Etappe», welches noch im 2020 begonnen wird, soll der Umgang mit dieser lokalen Fragestellung geklärt werden.
258.	p10		Verkehrsberuhigende Massnahmen statt Fahrverbot auf dem Alexander-Funk-Weg (Ahornweg - Zufahrt Schulhaus Bur-	E	Schulwegsicherung ist im GVK als prioritäres Thema behandelt. Im Rahmen des separaten Projekts «Verkehrsberuhigung 2.

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			gerbeunden) mit 4 halben Schranken, 4 grossen Steinquadern oder 4 Pflanzentrögen auf dem Alexander-Funk-Weg		Etappe», welches noch im 2020 begonnen wird, soll der Umgang mit dieser lokalen Fragestellung geklärt werden.