



Strassenraumgestaltung Dr. Schneider-Strasse - Investitionskredit

Ressort
Sitzung

Sicherheit
18.06.2026

Der Stadtrat genehmigt das Projekt für die neue Strassenraumgestaltung der Dr. Schneiderstrasse und bewilligt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums einen Investitionskredit von 1 583 000 Franken inkl. MWST. Dies entspricht einer Nettoinvestition von 833 000 Franken für die Stadt Nidau, nach Abzug der Subvention (rund 750 000 Franken) aus dem Agglomerationsprogramm durch Bund und Kanton.

nid 6.6.3 / 10.1

Sachlage / Vorgeschichte

a) Gesamtverkehrskonzept als Grundlage

Mit Beschluss vom 22. November 2018 genehmigte der Stadtrat die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzepts für die Stadt Nidau und den dafür erforderlichen Investitionskredit, basierend auf der Motion «Verkehrskonzept für die Nidauer Bevölkerung», die im November 2017 vom Stadtrat als Postulat angenommen wurde. Gemäss diesem parlamentarischen Auftrag erarbeitete die Stadt Nidau in den Jahren 2019 und 2020 ein Gesamtverkehrskonzept, das aufzeigt, wie der Verkehr in den nächsten 15 Jahren organisiert werden soll. Bei der Ausarbeitung wurden Vertretungen der Nidauer Bevölkerung von Anfang an in einem partizipativen Verfahren einbezogen. Der Mitwirkungsbericht sowie das bereinigte Gesamtverkehrskonzept wurden im Mai 2020 publiziert und im September 2020 zusammen mit der Kreditabrechnung dem Stadtrat zur Kenntnis gebracht.¹

Die einzelnen Umsetzungsprojekte wurden gestützt auf die Mitwirkungseingaben priorisiert und den politischen Gremien jeweils zum Entscheid vorgelegt. In der öffentlichen Mitwirkung wurde insbesondere die rasche Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gefordert. In drei Etappen zwischen 2020 und 2025 wurden verschiedene Quartiere verkehrsberuhigt, womit diese Massnahmen im Gemeindegebiet der Stadt Nidau abgeschlossen sind. Eine Übersicht der Umsetzungsprojekte bis 2027 findet sich in der Beilage.²

Mit dem vorliegenden Projekt zur Strassenraumgestaltung der Dr. Schneider-Strasse wird ein weiteres prioritäres Umsetzungsprojekt des Gesamtverkehrskonzepts vorgelegt. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation und wird gemäss aktueller Prognose etwa zur Hälfte durch Bund und Kanton mitfinanziert. Damit die Finanzierung sichergestellt werden kann, muss der Baustart spätestens im Jahr 2027 erfolgen, was einen entsprechenden Kreditbeschluss voraussetzt.

¹ Die Dokumente sind unter www.nidau.ch/de/gesamtverkehrskonzept verfügbar.

² Gemäss Stadtratsbeschluss vom 25. März 2021 wurde der Gemeinderat beauftragt, bei der Vorlage zukünftiger Umsetzungsprojekte basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept jeweils eine Gesamtübersicht über alle bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts aufzuführen, um die Transparenz und Übersicht sicherzustellen.

b) Ausgangslage und Handlungsbedarf Dr. Schneider-Strasse

Seit Jahren wird in Nidau die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Dr. Schneider-Strasse diskutiert, insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherheit von Schulkindern und dem Veloverkehr. Entsprechend gingen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept zahlreiche Eingaben ein. Die Dr. Schneider-Strasse wurde deshalb als Schwerpunktthema definiert, die gestalterische Aufwertung als Entwicklungsziel festgelegt und die Umsetzung prioritär behandelt. Vorgesehen wurde eine Kombination von Verkehrsberuhigungsmassnahmen für das Quartier sowie bauliche und gestalterische Massnahmen entlang der Strasse.

Im Rahmen der 1. Etappe der Verkehrsberuhigungsmassnahmen Nidau West wurden im Sinne von Sofortmassnahmen im Jahr 2020 Querungshilfen für den Fussverkehr (Trottoirkaps) und Leitpfeile als verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Mit der Umsetzung der 2. Etappe der Verkehrsberuhigung wurde im Herbst 2021 eine Tempo-30-Zone und eine Zubringerregelung entlang der Dr. Schneider-Strasse und in weiteren Teilen der Quartiere Nidau West und Burgerbeunden realisiert. Diese Massnahmen sind als Teil eines integralen Massnahmenkonzepts zu verstehen. In einem nächsten und letzten Schritt sollen die Strassenanlage und der Strassenraum entsprechend ihrer Funktion weiterentwickelt werden, um die bereits umgesetzten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gemäss Gesamtverkehrskonzept zu finalisieren.

Die Dr. Schneider-Strasse ist eine Quartierstrasse mit Besonderheiten. Im Projektbereich steht die Wohnnutzung im Zentrum. Der Perimeter grenzt südlich an den Schulstandort Balmalin inkl. Kindergarten Ziegelhütte, weshalb der Schulwegsicherheit ein besonderes Augenmerk zukommt. Weiter ist die Dr. Schneider-Strasse die zentrale Erschliessungsachse von Nidau West und bindet das Beundenquartier an die Hauptachsen an. Zudem dient sie bei Veranstaltungen im Stedtli als Umleitungsrouten und wird seit 2020 durch eine Buslinie bedient. Der bestehende Ausbau mit breiter Fahrbahn, beidseitigen Trottoirs und klarer Vortrittsregelung verleiht ihr einen stark verkehrsorientierten Charakter und führt gleichzeitig zu einer Trennung der östlichen und westlichen Quartierteile.

Die Längsparkfelder auf der Fahrbahn stellen eine Gefährdung für Velofahrende dar und beeinträchtigen den Busbetrieb. Auch die Abstände zwischen den Engstellen sind für den Busbetrieb problematisch. Weiter zeigen die Kreuzungen ein uneinheitliches Bild mit teils formeller Vortrittsregelung, teils Trottoirüberfahrten und erfüllen bezüglich der Sichtweiten nur teilweise die gültige Norm. Gleichzeitig gewinnt die Strasse an Bedeutung als übergeordnete Verkehrsachse und soll künftig als Velobahn (frühere Bezeichnung Velovorrangroute) Ipsach – Nidau – Biel etabliert werden.

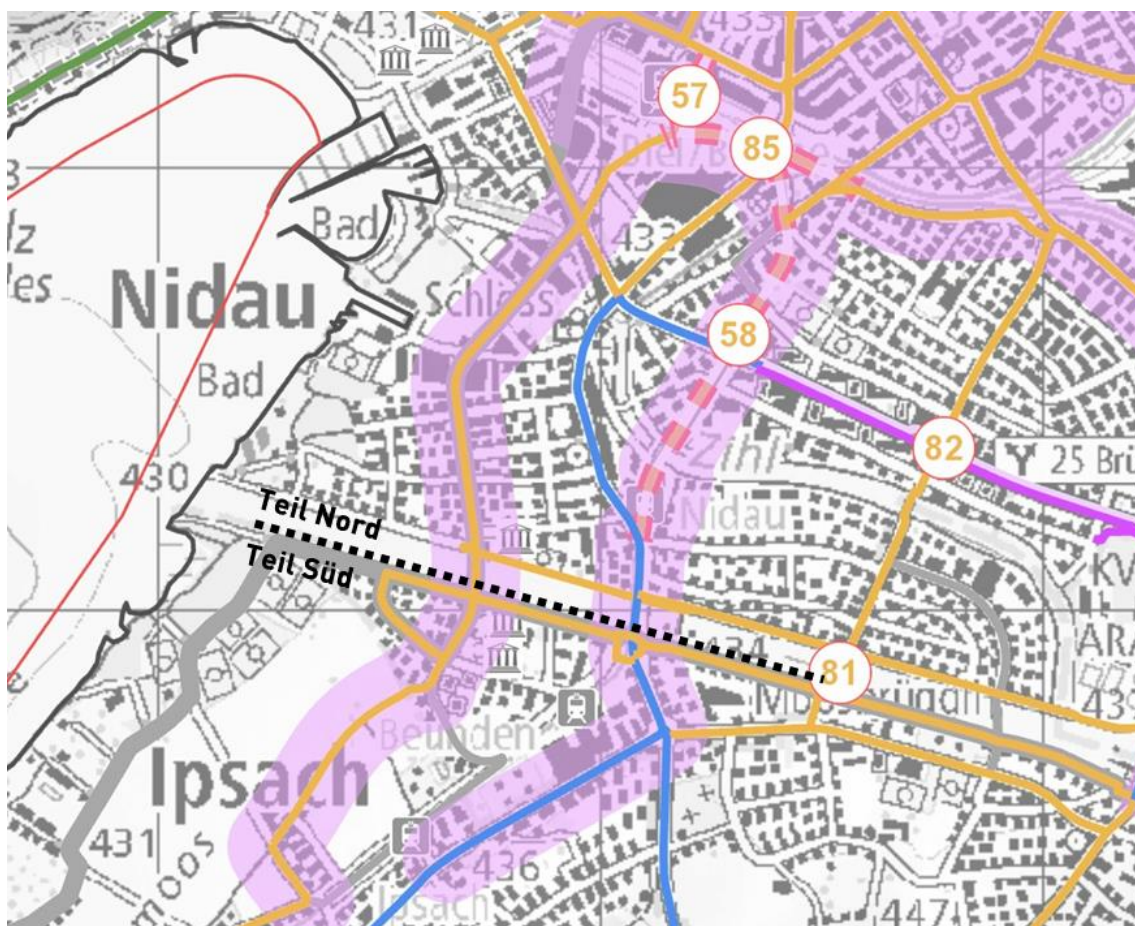


Abb. 1: Auszug Sachplan Veloverkehr Kanton Bern mit dem Planungskorridor Velovorrangroute Ipsach – Nidau – Biel

c) *Vorarbeiten und Kosteneinsparungen*

Am 8. August 2020 genehmigte der Gemeinderat einen Planungskredit über 80 000 Franken für die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Dr. Schneider-Strasse.

Aufgrund der Wichtigkeit und des grossen öffentlichen Interesses wurde bereits bei der Ausarbeitung des Projekts eine Begleitgruppe eingesetzt. Um möglichst viele Anregungen aufzunehmen und eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen, wurde das Projekt zudem einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen. Die Stossrichtung des Projekts wurde grossmehrheitlich begrüsst und die vorgeschlagene Bestvariante wurde auch in der Mitwirkung bevorzugt. Anliegen aus der Mitwirkung wurden aufgenommen, insbesondere hinsichtlich der Parkierung mittels Parkbuchten sowie der Schaffung zusätzlicher Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Diese Anliegen werden mit dem vorliegenden Projekt berücksichtigt und umgesetzt.

Im November 2023 wurde eine technische Machbarkeitsprüfung durchgeführt, insbesondere zur Abstimmung mit Werkleitungen. Daraus resultierten punktuelle Anpassungen am Projekt, insbesondere an der Lage von Randabschlüssen bei den Trottoirüberfahrten. Gleichzeitig konnte der Einbau von Fernwärmeleitungen mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt werden. Für diese Prüfung wurde ein Projektierungskredit bewilligt.

Angesichts der finanziellen Situation der Stadt Nidau wurden in der Phase Vorprojekt gezielt Möglichkeiten zur Kosteneinsparung geprüft. Durch Vereinfachungen im Ausbau, insbesondere bei den Randabschlüssen, sowie durch Anpassungen an bestehende Infrastrukturen und die Verkleinerung des Projektperimeters konnten substantielle Einsparungen in der Höhe von rund 396 000 Franken erzielt werden. Weitere Synergiegewinne ergeben sich durch die koordinierte Umsetzung mit dem Einbau neuer Gas- und Wasserleitungen durch den Energie Service Biel/Bienne (ESB) in der Dr. Schneider-Strasse. Durch die Bündelung der Arbeiten in einer einzigen Bauphase können weitere erhebliche Kosteneinsparungen erzielt und die Umsetzungsdauer verkürzt werden. Gleichzeitig wird die Beeinträchtigung der Bevölkerung reduziert.

Projekt

Vor dem Hintergrund der dargestellten Ausgangslage und der unterschiedlichen Anforderungen an den Strassenraum verfolgt das Projekt das Ziel, eine qualitativ hochwertige und ausgewogene Raumlösung für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Dabei sollen die unterschiedlichen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Funktionalität und Aufenthaltsqualität gleichermaßen berücksichtigt werden. Insbesondere werden die Schulwegsicherheit, die Anforderungen des Busbetriebs sowie die zunehmende Bedeutung der Strasse als Veloverbindung berücksichtigt. Gleichzeitig soll ein verträgliches Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen ermöglicht und die Einhaltung der Tempo-30-Zone unterstützt werden. Die bestehende Veloverbindung wird zu einer Velobahn mit erhöhten Sicherheits- und Komfortstandards weiterentwickelt. Die Zugänglichkeit der Bushaltestellen sowie die Fahrplanstabilität bleiben gewährleistet. Die Gestaltung erfolgt unter Berücksichtigung des Quartiercharakters und der bestehenden Grünstrukturen. Temporäre Verkehrsumleitungen sowie Unterhalt und Winterdienst bleiben weiterhin möglich.

Der Projektperimeter liegt im Quartier Nidau West auf der Dr. Schneider-Strasse innerhalb der im Herbst 2023 umgesetzten Tempo-30-Zone zwischen dem Mühlerunsweg und der Brücke Nidau-Büren-Kanal.

Ursprünglich umfasste der Betrachtungsperimeter auch den Abschnitt Schossstrasse bis Mühlerunsweg mit Tempo-50-Regime. Nach der im vergangenen Jahr durch den Energieverbund Bielersee (EVB) erfolgten Wiederherstellung dieses Abschnitts wird im vorliegenden Projekt auf erneute bauliche Eingriffe verzichtet. Der Projektperimeter wird entsprechend verkleinert. Im Übergangsbereich auf Höhe des Mühlerunswegs wird die Strassenführung pragmatisch an die bestehende Situation angepasst. Der nördliche Abschnitt der Dr.-Schneider-Strasse zwischen dem Mühlerunsweg und der Aarbergstrasse (Tempo-50-Regime) wurde aufgrund der Sistierung des Projekts «AGGLOlac» bereits zu Projektbeginn aus dem Betrachtungsperimeter ausgeschlossen. Die Dr. Schneider-Brücke sowie der Beundenring befinden sich seit Herbst 2021 in einer Tempo-30-Zone.



Abbildung 1: Projektperimeter

Die gewählte Bestvariante sieht eine Reduktion der Fahrbahnbreite von 7 auf 5.75 Meter sowie eine einheitliche Gestaltung der Knotenbereiche als Trottoirüberfahrt vor. Die massstäbliche Dimensionierung der Fahrbahnbreite und die siedlungsnahе Gestaltung sind wichtige Faktoren zur Unterstützung des angepassten Verkehrsverhaltens. Die Trottoirs werden verbreitert und durchgehend ausgebildet. Punktuelle Einengungen, bei denen es sich um die in der 1. Etappe der Verkehrsberuhigung umgesetzten Fussgängerkaps handelt, dienen weiterhin der Verkehrsberuhigung und ermöglichen sichere Querungen für den Fussverkehr. Zudem wird die Er tastbarkeit der Engstellen für sehbehinderte Personen verbessert. Die Führung des Veloverkehrs wird durch entsprechende Velopiktogramme verdeutlicht.

Die Parkierung wird neu in seitlichen Buchten organisiert. Dadurch wird die Anzahl der Parkfelder von 26 auf 19 bedarfsgerecht angepasst. Eine im Mai 2021 durchgeführte Erhebung der Parkfeldbelegung hat gezeigt, dass entlang der Dr. Schneider-Strasse jeweils zwischen 5 und 9 Parkfelder frei sind. Zudem hat die im Herbst 2021 eingeführte Zubringerregelung die Parkierungsnachfrage im Wohnquartier Nidau West gesenkt. Somit kann das künftig verfügbare Angebot trotz Reduktion als angemessen beurteilt werden. Die Parkbuchten werden mit Sickersteinen ausgebildet und mit Grünflächen kombiniert, wodurch zusätzliche Versickerungsflächen entstehen und die Querbarkeit verbessert wird.

Ergänzend werden acht neue Bäume gepflanzt, die zur Gliederung des Strassenraums beitragen und dessen Einbindung in das Quartier stärken. Die zusätzlichen Einzelbäume am Strassenrand und in den Horizontalversätzen (Parkbuchten) reduzieren die Durchsicht, führen zu einer besseren Verzahnung der Strasse mit den umliegenden Randbereichen und bewirken eine bessere Beschattung des Strassenraums am westlichen Strassenrand. Weiter wird die Grünanlage beim Strandweg aufgewertet und durch zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzt.

Auch nach den vorgenommenen Projektanpassungen erfüllt das Projekt weiterhin seine vielfältigen Anforderungen und entspricht den im Gesamtverkehrskonzept definierten Zielsetzungen. Die räumliche Funktionalität und die Verkehrssicherheit werden für alle Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten gewährleistet. Der angestrebte Komfort sowie eine gestalterisch hochwertige Umsetzung im Wohnquartier bleiben sichergestellt. Diese Lösung trägt zudem zu einem bewussten Umgang mit dem hochwertigen Quartierbild als Gartenstadtquartier bei.

Kosten

Der Kostenvoranschlag für die Strassenneugestaltung der Dr. Schneider-Strasse setzt sich wie folgt zusammen

Pos. Nr.	Beschreibung	Kosten ohne MWST (CHF)	Kosten inkl. MWST (CHF)
1	Projektierungskredit (bereits vom Gemeinderat am 25. April 2023 genehmigt)	91'119.30	98'500.00
2	Baumeisterarbeiten	940'000.00	1'016'140.00
3	Bepflanzung und Bäume	70'000.00	75'670.00
4	Ausstattung, Markierung, Signalisation und Poller	50'000.00	54'050.00
5	Zustandsaufnahmen	10'000.00	10'810.00

6	Honorare und Nebenkosten	170'000.00	183'770.00
7	Unvorhergesehenes und Rundung ca. 10 %	133'265.50	144'060.00
	Investitionskredit		1'583'000.00
	Davon MWST 8.1 %		118'615.20

Personelle Auswirkungen

Keine

Finanzielle Auswirkungen

Jährliche Folgekosten

Folgekosten sind für den Kreditbeschluss transparent darzulegen. Zusammen mit dem Kreditbeschluss gelten die Folgekosten ebenfalls als beschlossen. Sie werden jährlich als gebundene Ausgaben in der Erfolgsrechnung belastet.

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

Abschreibungsaufwand Anlagekategorie Strasse 40 Jahre	CHF	39'575.00
Kalkulatorische Zinskosten 3%	CHF	23'745.00
Total Kapitalfolgekosten	CHF	63'320.00

Beiträge Dritter

Es kann mit folgendem Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation gerechnet werden:

Förderprogramm aus dem Agglomerationsprogramm	CHF	750'000.00
Total Beiträge Dritter	CHF	750'000.00

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Im Finanzplan 2025 bis 2030 sind CHF 1 498 000 Franken für das vorliegende Projekt eingestellt.

Im Finanzplan sind die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bereits berücksichtigt.

Finanzrechtliche Zuständigkeit

Das Trennungsverbot gemäss Artikel 102 Gemeindeverordnung verlangt, dass Ausgaben, die sich gegenseitig bedingen, als Gesamtausgabe zu beschliessen sind. Das gilt auch, wenn einmalige und wiederkehrende Ausgaben für den gleichen Zweck anfallen. Für die Bestimmung der massgebenden Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit müssen daher gewisse wiederkehrende Kosten kapitalisiert und mit den einmaligen Kosten zusammengerechnet werden. Es müssen keine Folgekosten kapitalisiert werden. Die Kapitalfolgekosten gehören zu den normalen Folgekosten, welche nicht anrechenbar sind.

Gemäss Artikel 105 Gemeindeverordnung dürfen Beiträge Dritter zur Bestimmung der Zuständigkeit von der Gesamtausgabe abgezogen werden, wenn diese rechtlich verbindlich zugesichert und wirtschaftlich sichergestellt sind. Die von Bund und Kanton gesprochenen Beiträge im Umfang von ca. / geschätzt 750 000 Franken werden erst nach dem Stadtratsentscheid verfügt. Deshalb gilt im vorliegenden Antrag das Bruttokreditprinzip.

Die Summe für die Bestimmung der finanzrechtlichen Zuständigkeit setzt sich wie folgt zusammen:

Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung	CHF	1'583'000.00
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	CHF	1'583'000.00

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat unter Vorbehalt des fakultativen Referendums.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr

Konto Investitionsrechnung 6150.5010.20 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse.

Anlagebuchhaltung

- Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine neue Anlage.
- Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage ohne Restbuchwert.
- Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage mit einem Restbuchwert von CHF X. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

Termine

Geplante Umsetzung: Bewilligungsverfahren und Beschaffungsprozess 2026/2027; Ausführung ab Ende 2027. Da es sich um ein Projekt des Agglomerationsprogramms 4. Generation handelt, muss die Ausführung spätestens im Jahr 2027 beginnen. Wird das Projekt nicht in- nert Frist gestartet, erlöscht der Anspruch auf die Subvention ersatzlos. Die eingestellten Beiträge von Bund und Kanton werden nicht eingespart, sondern werden für Projekte in anderen Gemeinden genutzt. Möchte die Stadt Nidau zu einem späteren Zeitpunkt das Projekt umsetzen, müsste sie dies ohne Unterstützung von Bund und Kanton selbst finanzieren.

Zustimmungen

Durch die Vereinheitlichung der Knotenregimes (Trottoirüberfahrten) wird das Vortrittsrecht für den rollenden Verkehr nicht verändert. Damit muss nicht um kantonale Zustimmung er- sucht werden und das Verwaltungsverfahren entfällt. Dagegen ist die Ausnahme Vorfahrt auf

der Dr. Schneider-Strasse statt zwingendem Rechtsvortritt der kantonalen Zustimmungsbehörde zu begründen. Als künftige Velobahn Ipsach – Nidau – Biel erfüllt die Dr. Schneider-Strasse die in Art. 4 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vorgesehene Ausnahme als Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr. Die baulichen Massnahmen unterliegen der Baubewilligungspflicht. Die Bauingenieur- und Baumeisterarbeiten für die Projektumsetzung werden nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht ausgeschrieben und vergeben.

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation sind Fördergelder für die Umsetzung des vorliegenden Projekts reserviert. Anspruch auf diese Fördergelder kann erst geltend gemacht werden, wenn mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA und dem kantonalen Tiefbauamt TBA eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen ist. Dieser Vereinbarung müssen eine Baubewilligung, der Kreditbeschluss sowie ein Projektplan zu Grunde liegen.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe d der Stadtordnung und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 35 der Stadtordnung, beschliesst:

1. Das Projekt Strassenumgestaltung Dr. Schneider-Strasse wird genehmigt und dafür ein Investitionskredit von 1 583 000 Franken inkl. MWST bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Dieser wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

2560 Nidau, 12. Mai 2026 scb

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Tobias Egger Manuela Jennings

Beilagen:

- Bericht Dr. Schneider-Strasse nach Mitwirkung (vor Projektverkleinerung)
- Plan Bestvariante Dr. Schneider-Strasse nach Mitwirkung (vor Projektverkleinerung)
- Mitwirkungsbericht Dr. Schneider-Strasse (vor Projektverkleinerung)
- Faktenblatt Projektoptimierung (nach Projektverkleinerung)
mit angepassten Skizzen
 - . Beilage A: Planskizze Übergangsbereich Mühlerunsweg – Schlosstrasse
 - . Beilage B: Planskizze Projektanpassung Bushaltestelle Strandweg
 - . Beilage C: Schemaskizze Besteinung
 - . Beilage D: Planskizze Längsparkfelder
- Übersicht Stand Projekte Gesamtverkehrskonzept bis 2028

- Übersicht Stand Kosten Gesamtverkehrskonzept bis 2028

Beilage zuhanden GPK:

- Revidierte Kostenschätzung (nach Projektverkleinerung, Beilage E Faktenblatt)

Nidau, Dr. Schneider-Strasse

Betriebs- und Gestaltungskonzept



KONTEXTPLAN AG

info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

w+s Landschaftsarchitekten AG

CH-3011 Bern

CH-4500 Solothurn

CH-8002 Zürich

CH-4500 Solothurn

Gutenbergstrasse 6

Biberiststrasse 24

Seestrasse 41a

Unt. Steingrubenstrasse 19

T +41 (0)31 544 22 55

T +41 (0)32 626 59 26

T +41 (0)43 544 05 55

T +41 (0)32 622 36 70



Impressum

Auftraggeber	Stadt Nidau, Zentrale Dienste
Projektleitung	Brigitte Schürch
Projektnummer	19027.02
Datei	T_19027.02_Bericht BGK Schneiderstrasse
Berichtversion	Version 2.0, 15. September 2022
Berichtverfassende	Pascal Humbert-Droz / pascal.humbert@kontextplan.ch David Gadola / d.gadola@wslarch.ch Anin Jossi / anin.jossi@kontextplan.ch Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch
Projektgruppe	Sandra Friedli, Gemeinderätin Stadt Nidau, Ressort Sicherheit Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau, Zentrale Dienste Manuela Jennings, Abteilungsleiterin Zentrale Dienste Stadt Nidau Eric Gorrengourt, Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr Andreas Mächler, Verkehrsbetriebe Biel/Bienne
Begleitgruppe	Daniel Weibel, Elternverein Elternrat (Vertreten durch Daniel Weibel) Sandra Rentschler, Petitionärin und Anwohnerin Peter Wüthrich, Petitionär und Anwohner Ulrich Sieber, Anwohner Bernhard Gerber, seeland.biel/bienne Hanspeter Schlegel, ProVelo Biel/Bienne
Interne Freigabe	Version 2.0, Pascal Humbert-Droz, 15.09.2022 Historie: Version 0.1, 10.08.2021 Version 0.2, 25.08.2021 Version 0.3, 14.10.2021 Version 0.4, 01.11.2021 Version 1.0, 31.01.2022 Version 1.1, 11.02.2022
Genehmigung Gemeinderat	Version 2.1, 25.04.2023



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Nutzungsanforderungen und Handlungsbedarf gemäss GVK	6
1.3 Prozess zur Erarbeitung des BGK	7
1.4 Perimeter und Abschnittsbildung	7
<hr/>	
2. Analyse	9
2.1 Historische Entwicklung	9
2.2 Nutzungen	10
2.3 Strassenraum	11
2.4 Strassenhierarchie und Motorisierter Individualverkehr	12
2.5 Öffentlicher Verkehr	13
2.6 Veloverkehr	14
2.7 Fussverkehr	15
2.8 Verkehrssicherheit	16
<hr/>	
3. Grundsätze	17
3.1 Rahmenbedingungen	17
3.2 Ziele	17
<hr/>	
4. Variantenstudium	19
4.1 Bestehende Situation	19
4.2 Grundvariante	19
4.3 Detailvarianten	21
<hr/>	
5. Bestvariante	23
5.1 Variantenentscheid	23
5.2 Variantenoptimierung	23
5.3 Grobkostenschätzung	25
<hr/>	
6. Hinweise für weitere Planungen	27
6.1 Projektperimeter	27
6.2 Dr. Schneider-Strasse nördlich Schlosstrasse	27
6.3 Kanalbrücke und Beundenring	27
<hr/>	
7. Schlussfolgerung und Empfehlung	28

Anhang

Anhang A	Begegnungsfälle
Anhang B	Übersichtsplan Variantenstudium
Anhang C	Übersichtsplan Bestvariante



Abkürzungen

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

Grundlagen und Quellen

- [1] Gesamtverkehrskonzept Nidau
Schlussbericht, Kontextplan AG, 14.05.2020.
- [2] Massnahmenkonzept Verkehrsberuhigungsmassnahmen 1. Etappe
Rahmengutachten und Pläne, Kontextplan AG, 07.02.2020
- [3] Massnahmenkonzept Verkehrsberuhigungsmassnahmen 2. Etappe
Rahmengutachten und Pläne, Kontextplan AG, 12.04.2021
- [4] Sachplan Veloverkehr
Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2020 (RRB Nr. 1436/2014, angepasst 2020)
- [5] Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland
Verein seeland.biel/bienne, 2020 (Genehmigung 30.06.2021)
- [6] Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation (AP4)
Verein seeland.biel/bienne, 2021 (Genehmigung 12.05.2021)
- [7] Zonenplan
Stadt Nidau, Juni 1978
- [8] Sanierung und Umgestaltung Mittelstrasse
Situationsplan Vorprojekt, Christen + Partner AG, 21.04.2021
- [9] Richtprojekt AGGLOlac
Situationsplan Vorprojekt, Projektgesellschaft AGGLOlac, 26.04.2017
- [10] Möblierungskonzept Nidau
Entwurf Standardkatalog, w+s Landschaftsarchitekten AG, 18.12.2020
- [11] Normenwerk des VSS und Procap
- [12] Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse
Mitwirkungsbericht, Stadt Nidau, 25.04.2023



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Dr. Schneider-Strasse ist eine Quartierstrasse mit Besonderheiten. Sie ist die zentrale Erschliessungsachse von Nidau West und bindet auch das Bürgerbeundenquartier an die Hauptachsen an.

Im heutigen Zustand weist die Dr. Schneider-Strasse einen verkehrsorientierten Charakter auf. Dies wird durch die breite Fahrbahn, die beidseits begleitenden Trottoirs, die Geradlinigkeit und auch durch die konsequente Vortrittsberechtigung gegenüber den einmündenden Querstrassen betont.

Seit einem Jahr verkehrt die Buslinie Nr. 4 über die Dr. Schneider-Strasse. Zudem gewinnt sie zunehmend an Bedeutung als übergeordnete Veloachse und soll künftig als Velovorrangroute Biel—Ipsach—rechtes Seeufer etabliert werden.

Durch die parallele Lage zur Hauptstrasse bildet die Verbindung Balainenweg – Dr. Schneider-Strasse einen «Bypass» zur Umfahrungsachse des oftmals überlasteten Guido-Müller-Platzes, was zu einem bedeutenden Anteil an quartierfremdem Verkehr führt.

Bei Anlässen im Stedtli mit gesperrter Hauptstrasse wird die Dr. Schneider-Strasse als legitime Umleitungsrouten benutzt.

Seit Jahren werden in Nidau Diskussionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Dr. Schneider-Strasse geführt, vor allem auch in Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit für Schulkinder und dem Veloverkehr. Dazu wurden auch Begehren von Anwohnenden eingereicht und Diskussionen im Rahmen der Mitwirkung zum GVK geführt.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) der Stadt Nidau wurde die Dr. Schneider-Strasse deshalb als eines der Schwerpunktthemen behandelt und entsprechende Stossrichtungen für Lösungen definiert. Dabei wurde eine Kombination von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche das ganze Quartier einschliessen, und baulichen / gestalterischen Massnahmen auf der Dr. Schneider-Strasse festgelegt. Mit der Massnahme gem. Kap. 9.3 GVK besteht der Auftrag an die Behörde zur Ausarbeitung eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK).

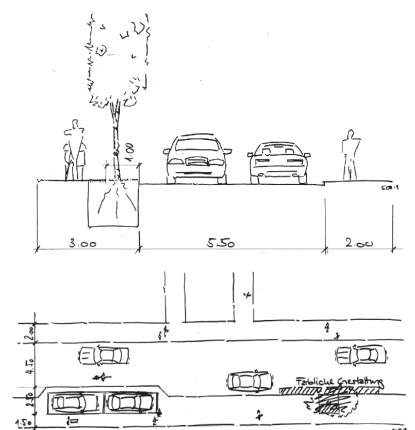
Mit der Umsetzung der 2. Etappe der Verkehrsberuhigung wurde im Herbst 2021 eine Tempo-30-Zone und eine Zubringerregelung entlang der Dr. Schneider-Strasse und in weiteren Teilen der Quartiere Nidau West und Bürgerbeunden umgesetzt. In einem weiteren Schritt sollen nun die Strassenanlage und der Strassenraum auf den besonderen Stellenwert und die besondere Funktion der Dr. Schneider-Strasse ausgerichtet werden.

Die Überlagerung der verschiedenen Bedürfnisse entlang der Dr. Schneider-Strasse stellt eine grosse Herausforderung dar. Zwischen den verschiedenen Teilfunktionen als verkehrssichere Quartierstrasse mit zeitweiser Zentrumsumleitung, Buslinie und Velovorrangroute gilt es eine sorgfältige Abwägung der Anforderungen vorzunehmen und diese ebenso sorgfältig in eine integrale Lösung einzubinden. Diese Lösung soll auch einen bewussten Umgang mit dem hochwertigen Quartierbild als Gartenstadtquartier pflegen.

«Multifunktions-Achse»

Bis zur Einführung der Zubringerregelung fährt während der Hauptverkehrszeit am Abend je Richtung bis zu 45% quartierfremder Verkehr

Schwerpunktthema im Gesamtverkehrskonzept Nidau





Aus diesem Grund hat die Stadt Nidau die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes in Auftrag gegeben, welches die definierten Stossrichtungen aus dem GVK vertieft und konkretisiert. Ziel ist es, die Qualität und Integration des Strassenraums innerhalb des Wohnquartiers zu verbessern und die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs gemeinsam mit den Anforderungen des Linienbusbetriebs und des motorisierten Verkehrs in Einklang zu bringen. Dabei ist auch der Schulwegsicherheit besondere Beachtung zu schenken.

1.2 Nutzungsanforderungen und Handlungsbedarf gemäss GVK

Das GVK, welches 2020 vom Gemeinderat genehmigt wurde, stellt die Basis für die Bearbeitung des vorliegenden BGK dar. Durch den Austausch mit der Begleitgruppe und einer öffentlichen Mitwirkung ist das GVK breit abgestützt. Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte mit Bezug zur Dr. Schneider-Strasse aus dem GVK-Schlussbericht zusammengefasst:

Nutzungsanforderungen:

- _ Quartiererschliessung für alle Verkehrsmittel sicherstellen
- _ Bewegen, Aufhalten und Begegnen zu Fuss sowie mit dem Velo fördern und verbessern
- _ Standards für die Velovorrangroute einhalten
- _ Fahrplangerechter Linienbusbetrieb sicherstellen
- _ Funktionaler Anspruch der Alternativroute zur Hauptstrasse bei Ausnahmesituationen gewährleisten

GVK, S. 45-46

Handlungsbedarf:

- _ Sicherstellung Belastbarkeit von 3'000 Fahrten/Tag (DWW)
Die Strasse muss auf diese Belastung ausgelegt werden, soll aber nicht mehr Verkehr aufnehmen müssen.
- _ Unterbindung quartierfremder Verkehr
Mit der Einführung der Zubringerregelung im Herbst 2021 wurde dieser Handlungsbedarf berücksichtigt.
- _ Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse (Einführung von Tempo-30)
Auch dieser Punkt wurde im Herbst 2021 mit der Erweiterung der Tempo-30-Zone umgesetzt. Tempo-30 wurde als Basismassnahme zur Aufwertung der Quartierstrasse festgelegt.
- _ Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse (Strassenraumgestaltung)
Ergänzend zur Einführung von Tempo-30 legt das GVK eine Aufwertung des Strassenabschnitts mittels Strassenraumgestaltung fest. Dieser Handlungsbedarf ist der Kern des vorliegenden BGK.

GVK, S. 46-49

Schlussfolgerung:

Die gestalterische Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse wurde im GVK als Entwicklungsziel festgelegt. Die bereits im Herbst umgesetzten Regime-Massnahmen (Tempo-30-Zone und Zubringerregelung) sind als Teil eines integrierten Massnahmenkonzeptes für die Verbesserungen auf der Dr. Schneider-Strasse und im ganzen Quartier zu verstehen.

Um die Situationsbeurteilung des GVK zu schärfen, erfolgt im Rahmen dieses BGK eine detaillierte Analyse (siehe Kapitel 2).

1.3 Prozess zur Erarbeitung des BGK

Der BGK-Prozess wurde von einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretungen der Stadt Nidau (Zentrale Dienste und Gemeinderätin Ressort Sicherheit), des Kantons Bern (Fachstelle Langsamverkehr) und der Verkehrsbetriebe, begleitet.

Aufgrund der Wichtigkeit und des öffentlichen Interesses an der Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse wurde eine Begleitgruppe beigezogen. Die Begleitgruppe konnte zu den Lösungsansätzen Empfehlungen und Anregungen formulieren, allerdings ohne Entscheidungskompetenz.

Zum Abschluss des BGK-Prozesses wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt, um weitere Bedürfnisse aufzunehmen und eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen.

Nach der Konsolidierung des BGK im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung folgen die Projektphasen Vorprojekt, Bauprojekt und Ausführungsprojekt (SIA Phasen 31-51).

1.4 Perimeter und Abschnittsbildung



Abbildung 1: Perimeter, Abschnitte und Drittprojekte

Projektperimeter und Abschnitte

Der Projektperimeter liegt im Quartier Nidau West auf der Dr. Schneider-Strasse und wird in zwei Abschnitte unterteilt:

- **Abschnitt 1** befindet sich zwischen dem Mühlerunsweg und der Brücke über den Nidau-Büren-Kanal und liegt innerhalb der im Herbst 2021 umgesetzten Tempo-30-Zone. Das Hauptziel ist die Verbesserung der Quartierverträglichkeit und die Erhöhung der Schulwegsicherheit.
- **Abschnitt 2** befindet sich zwischen dem Mühlerunsweg und der Schlossstrasse und liegt ausserhalb der Tempo-30-Zone.



Drittprojekte und weitere Planungen

Im Abschnitt 1 grenzt das **Drittprojekt** «Umgestaltung Mittelstrasse» [8] an den Projektperimeter. Die Planung befindet sich aktuell in der Bauprojektphase. Die Schnittstellen werden im Rahmen des BGK berücksichtigt.

Für den Bereich zwischen der Schlosstrasse und der Aarbergstrasse wurde im Rahmen der «AGGLOlac-Planung» ein **Richtprojekt** für die Umgestaltung der Dr. Schneider-Strasse ausgearbeitet [9]. Das Projekt wurde vom Stadtrat im Frühling 2021 abgelehnt.

Südlich des Projektperimeters befindet sich die Kanalbrücke und der Beundenring. Für diesen Strassenabschnitt gibt es gegenwärtig keine konkreten Planungen, allerdings sind im Rahmen der **Veloroutenplanung** lokale Optimierungen zu Gunsten des Veloverkehrs vorgesehen oder bereits umgesetzt [3].

Um eine durchgängige und konsistente Strassenraumgestaltung zu erreichen und die Anforderungen an eine Velohauptroute zu erfüllen, werden im Rahmen des BGK Inputs für die weiteren Planungen der beiden letztgenannten Bereiche formuliert (Kapitel 6).

Einbettung Dr. Schneider-Strasse in Strassennetz

Von Biel her gelangt man von der Aarbergstrasse auf die Dr. Schneider-Strasse, welche über die Zihl und bis zur Brücke über den Nidau-Büren-Kanal führt. Die Achse führt weiter über die Kanalbrücke und erschliesst das Beundenquartier (ab Kanalbrücke heisst die Strasse Beundenring).

Im Projektperimeter durchkreuzen die Schloss- und Weyermattstrasse sowie der Weyern- und Strandweg die Dr. Schneider-Strasse. Die Mittelstrasse sowie der Mühleruns-, Böschen-, Balainen- und Oberer Kanalweg enden oder beginnen ab der Dr. Schneider-Strasse.



Abbildung 2: Lage Dr. Schneider-Strasse im Strassennetz



2. Analyse

Im Rahmen des GVK wurde eine Situationsbeurteilung vorgenommen, um den Handlungsbedarf und die Entwicklungsziele zu definieren. Die nachfolgende Analyse stellt eine Vertiefung dieser Beurteilung dar, um alle für das BGK relevanten Grundlagen zusammenzufassen.

2.1 Historische Entwicklung

Die Dr. Schneider-Strasse verläuft in Nord-Süd-Richtung, die Gebäude orientieren sich historisch bedingt in Ost-West-Richtung.

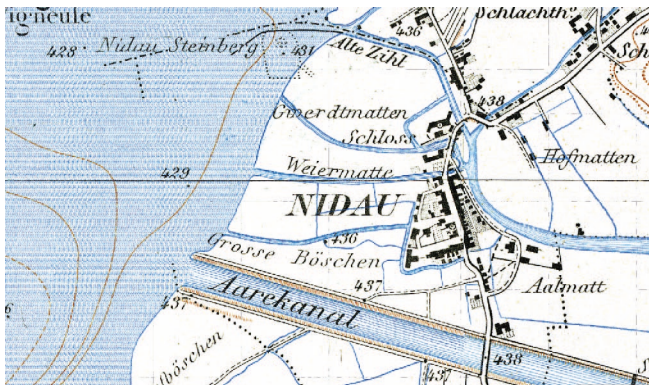


Abbildung 3: Nidau 1890 (Quelle: GeoAdmin)



Abbildung 4: Nidau 1920 (Quelle: GeoAdmin)

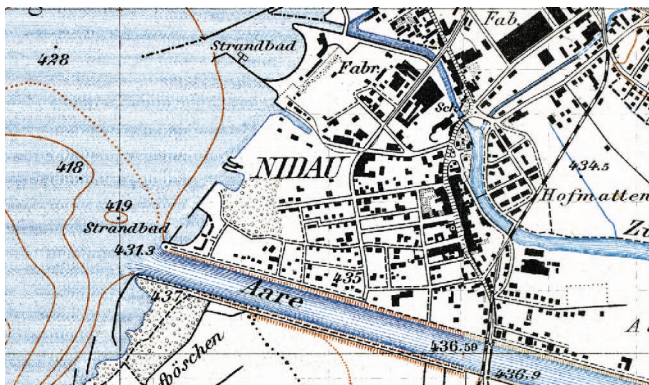


Abbildung 5: Nidau 1940 (Quelle: GeoAdmin)

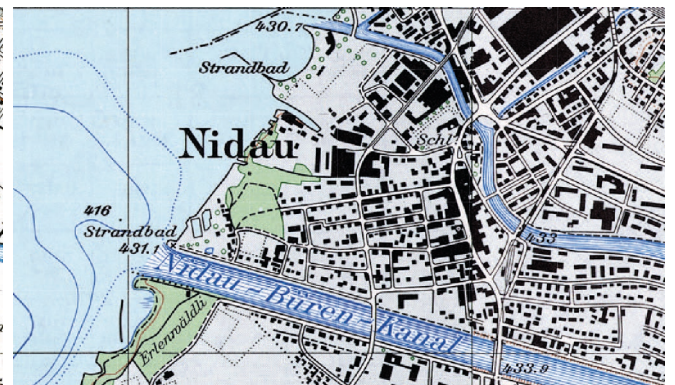


Abbildung 6: Nidau 1980 (Quelle: GeoAdmin)

Zum Ende des 20. Jahrhunderts wurden die Wasserkanäle trockengelegt, wodurch sich das Strassennetz Weyermattstrasse, Weyernweg und Strandweg bildete. Die Siedlungsentwicklung geschah von Ost nach West und die Gebäude wurden auf die quer verlaufenden Strassen orientiert.

Zwischen 1920 und 1940 entstand die Dr. Schneider-Strasse. Der spätere Bau der Beundenbrücke über die Aare (Nidau-Büren-Kanal) führte dazu, dass das Städtli umfahren werden konnte. Im heutigen Stand verläuft die Dr. Schneider-Strasse als Art Ringstrasse zur Altstadt von Nidau. Durch die Stadtentwicklung gibt es nur wenige Hauseingänge/-zufahrten, welche direkt an die Dr. Schneider-Strasse angeschlossen sind.



2.2 Nutzungen

Der wohnnutzungsdominierte Perimeter mit einer Schule in der Nähe verlangt ein besonderes Augenmerk in Bezug auf den Fussverkehr und die Verkehrssicherheit.

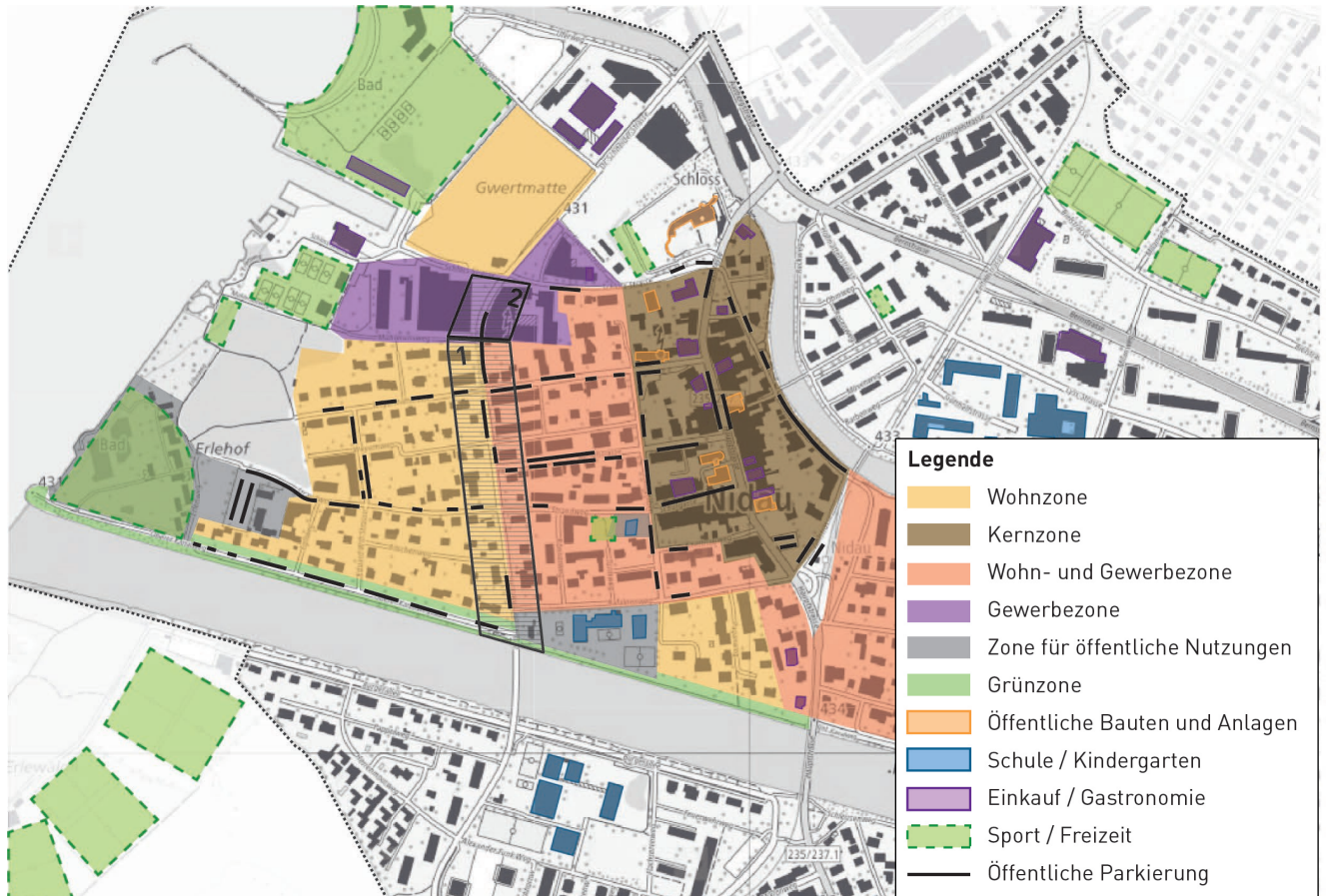


Abbildung 7: Nutzungen gemäss Zonenplan [7]

Im Abschnitt 1 steht die Wohnnutzung im Zentrum. Die östliche Seite des Abschnitts ist als Wohn- und Gewerbezone ausgeschieden, jedoch ist aktuell keine Gewerbenutzung direkt an die Dr. Schneider-Strasse angegliedert. Das südliche Perimeterende grenzt an die Schule Balainen, weshalb die Schulwegsicherheit ein besonderes Augenmerk verlangt (siehe 2.7).

Entlang der Dr. Schneider-Strasse befinden sich mehrere Gruppen von öffentlichen Längsparkfeldern.

Der zweite Abschnitt liegt in der Gewerbezone. Auf der Westseite befindet sich das Feuerwehrgebäude, dessen Hauptanschluss an der Dr. Schneider-Strasse liegt. Die Ostseite wird durch ein grosses Industriegebäude flankiert, welches keinen Anschluss an die Dr. Schneider-Strasse hat.

Das gesamte Gebiet ist mehrheitlich bebaut. Die vorhandene Siedlungs- und Nutzungsstruktur wird sich daher auch längerfristig nicht markant verändern.



2.3 Strassenraum

Die Dr. Schneider-Strasse hat ein verkehrsorientiertes Erscheinungsbild und wirkt daher unattraktiv und unbelebt.

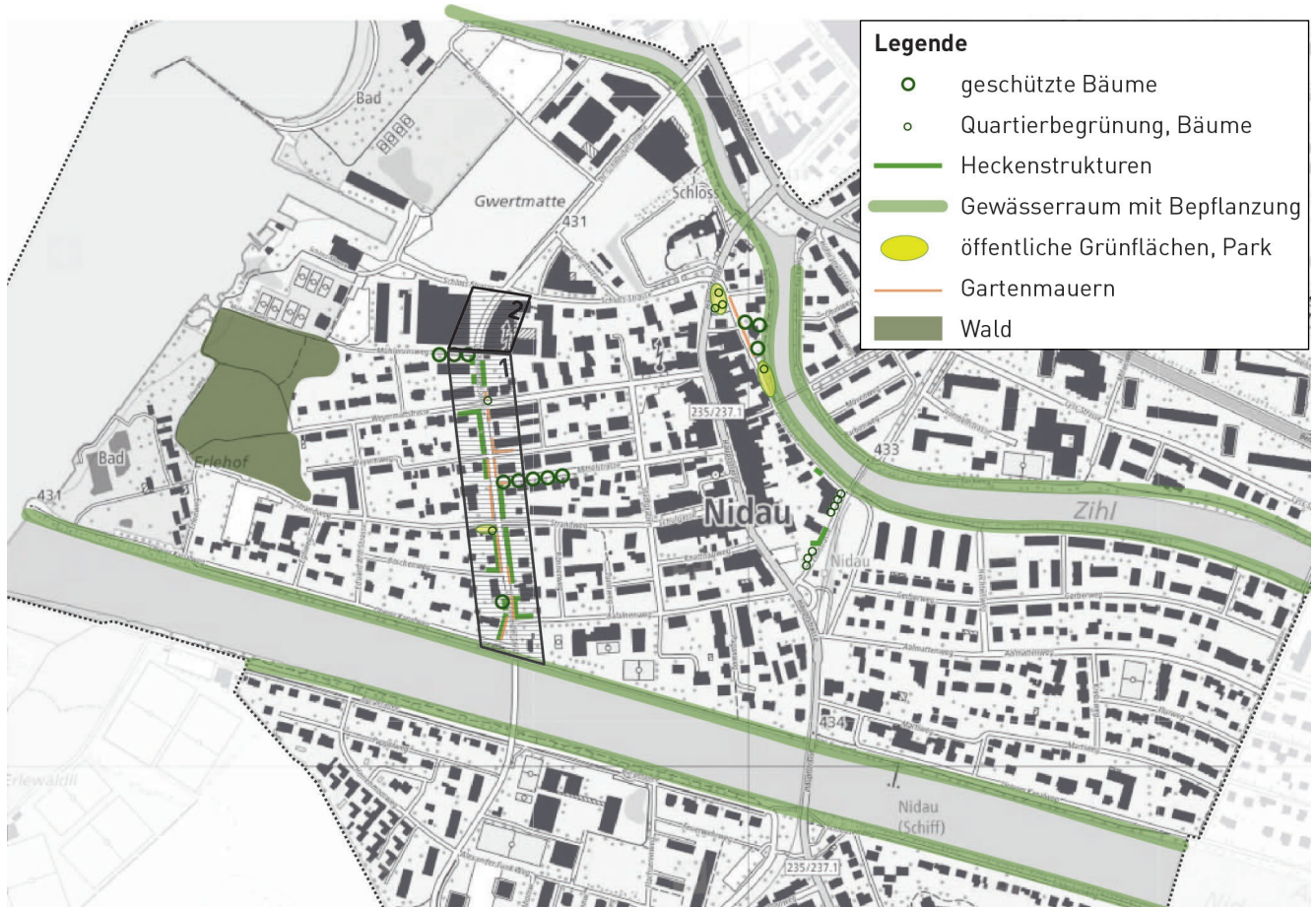


Abbildung 8: Situation Strassenraum

Direkt an der Dr. Schneider-Strasse befinden sich im südlichen Bereich drei schützenswerte Bäume (Parzelle 423). Geschützte Baumreihen befinden sich im Mühlerrunsweg (Parzelle 834) und in der Mittelstrasse. Neben einzelnen Gartenbäumen, welche in den Strassenraum ragen, sind keine Bäume auf der Dr. Schneider-Strasse vorhanden – einzige Ausnahme ist ein solitärer Ginkgo-Baum bei der Verzweigung Weyerermattstrasse.

Die Strasse ist geprägt von Gartenmauern und immergrünen Hecken, welche die attraktiven alten Gebäude (1890-1910 Jugendstil) verschwinden lassen. Einige der Gartenmauern befinden sich in sanierungsbedürftigem Zustand.

An der Verzweigung Strandweg befindet sich eine kleine Grünfläche mit einem Lindenbaum, einer Sitzbank und einem Brunnen in aufwertungsbedürftigem Zustand.

Das beidseitige Trottoir und der grosszügige Strassenquerschnitt mit der Längsparkierung verleiht der Strasse einen verkehrsorientierten Charakter und führt zu einer Trennwirkung zwischen den beiden Quartierteilen östlich und westlich der Dr. Schneider-Strasse.



2.4 Strassenhierarchie und Motorisierter Individualverkehr

Die Dr. Schneider-Strasse ist zwar eine Quartierserschliessungsstrasse, weist aber aufgrund der wichtigen Erschliessungsfunktion und ihrer hohen Attraktivität für den MIV ein hohes Verkehrsaufkommen auf.

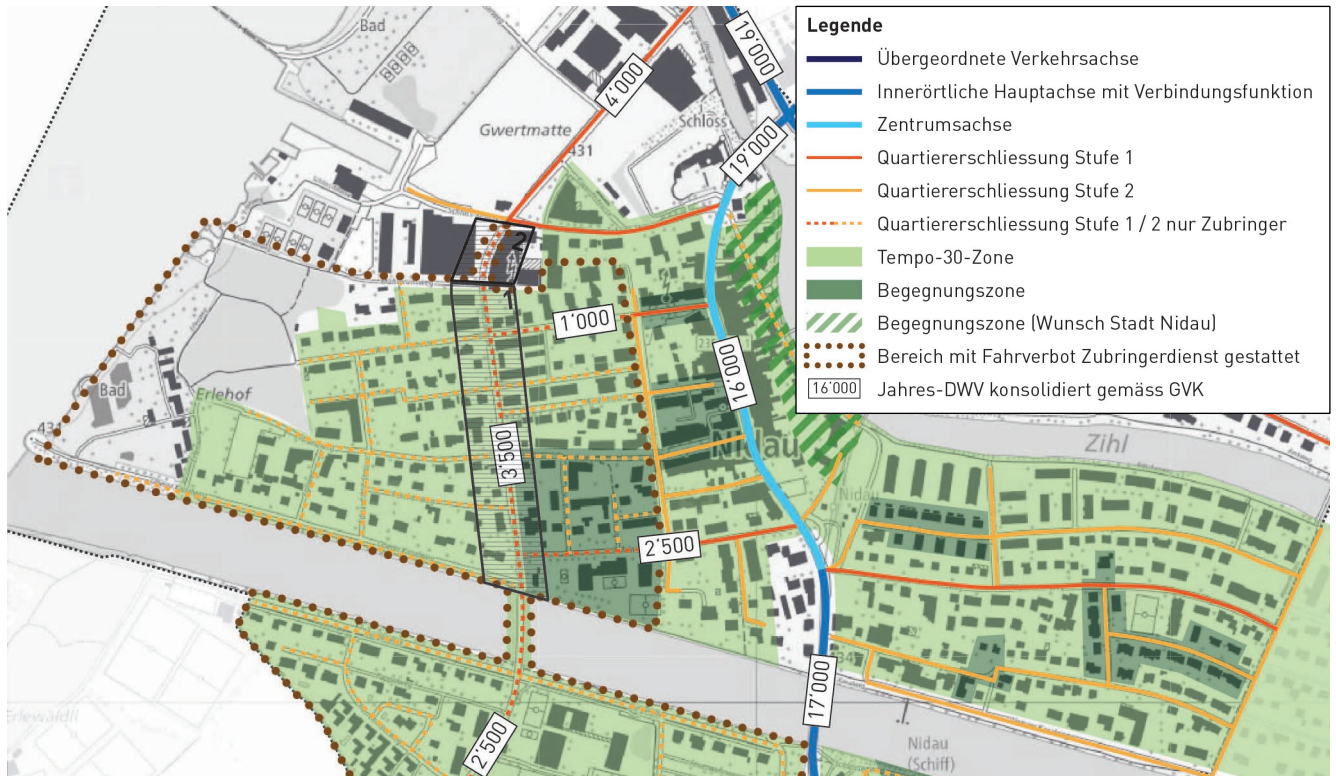


Abbildung 9: Situation MIV

Die Dr. Schneider-Strasse ist wichtig für die Erschliessung der Quartiere Nidau West und Burgerbeunden und hat daher auch eine Durchleitfunktion. Sie wird im GVK [1] als Quartierserschliessungsstrasse der Stufe 1 eingeordnet.

Die Verkehrsbelastung beträgt im Projektperimeter rund 3'500 Fahrzeuge/Tag (DWV). Dies überschreitet laut GVK die Belastbarkeit der Achse. Eine Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone) und die Rückverlagerung des quartierfremden Verkehrs auf die Hauptachsen (Zubringerregelung) wurden mit der Verkehrsberuhigung 2. Etappe [3] im Herbst 2021 umgesetzt.

Die Knoten ergeben ein uneinheitliches Bild: einzelne Knoten sind als Trottoirüberfahrten ausgebaut, andere weisen eine konventionelle, formelle Vortrittsregelung auf («kein Vortritt» oder «Stopp»). Im Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Zone hätten diese Knoten zur Unterstützung der angestrebten Verkehrsberuhigung grundsätzlich in Rechtsvortritte umgewandelt werden müssen. Vor dem Hintergrund des Linienbusbetriebs und insbesondere aufgrund der künftigen Velovorrangroute birgt der Rechtsvortritt allerdings ein Konfliktpotenzial. Deshalb wurde auf die Anpassung der Vortrittsregelung verzichtet. Um die angestrebte Verkehrsberuhigung trotz Verzicht auf Rechtsvortritt zu erreichen, sind spezifische Umgestaltungsmassnahmen (Kombination von Fahrbahnbreite, sanften Versätzen, Bauelemente und Parkierung) zu ergänzen.



2.5 Öffentlicher Verkehr

Durch den Perimeter fahren alle 15-30 Minuten batteriebetriebene Gelenkbusse und halten im Abschnitt 1 bei der Haltestelle «Strandweg».

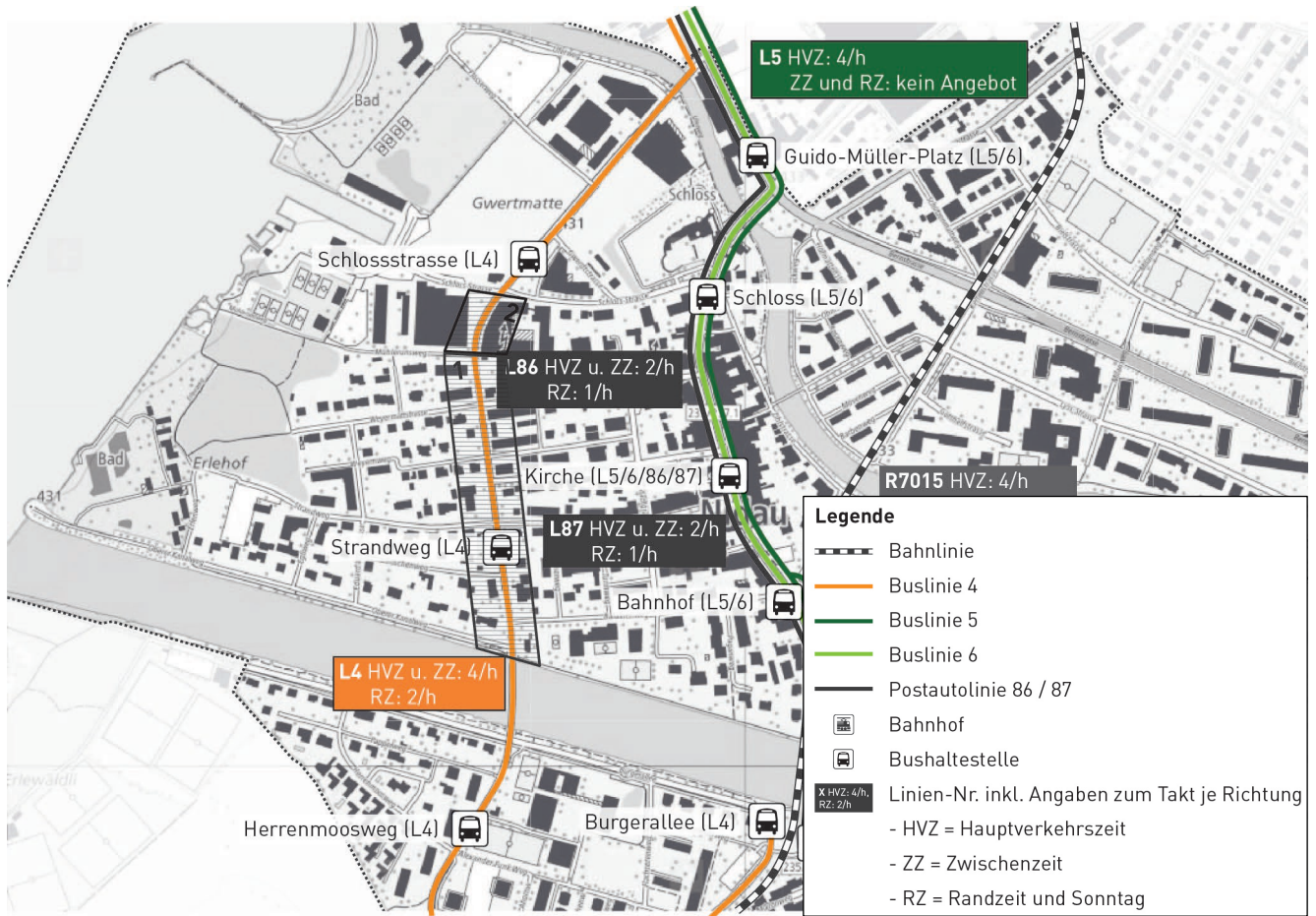


Abbildung 10: Situation ÖV

Auf der Dr. Schneider-Strasse verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 die Buslinie 4 (Vorhölzli – Nidau, Bürgerallee). Diese fährt in beide Richtungen während der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt und zu Randzeiten im 30-Minuten-Takt.

Im Abschnitt 1 befindet sich die Haltestelle «Strandweg». Durch die hohe Haltekante ist die Haltestelle hindernisfrei und entspricht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Jedoch wurde aufgrund der geplanten Umgestaltung auf die Erstellung einer Betonplatte verzichtet.

Die Buslinie wird mit einem batteriebetriebenen Gelenkbus bedient, da die benötigte Kapazität im nachfolgenden Linienabschnitt (Stadt Biel) mit einem kleineren Fahrzeugtyp nicht erreicht werden kann. Die Kapazität des Gelenkbusses liegt bei 136 Plätzen (102 Steh- und 34 Sitzplätze). Das Fahrzeug ist 2.55m breit, 18.74m lang und 3.50m hoch. Diese Dimensionierung ist bei der Ausgestaltung des Querschnittes zu beachten.

Die vorhandenen Längsparkfelder führen insbesondere während den Hauptverkehrszeiten zu Einbussen bei der Betriebsstabilität. Problematisch sind dabei die teils kurzen Abstände zwischen zwei Engstellen.



2.6 Veloverkehr

Die Dr. Schneider-Strasse ist aktuell eine wichtige Veloachse für den Alltags- und Freizeitverkehr und wird zukünftig durch die Etablierung der Velovorrangroute stark an Bedeutung gewinnen.

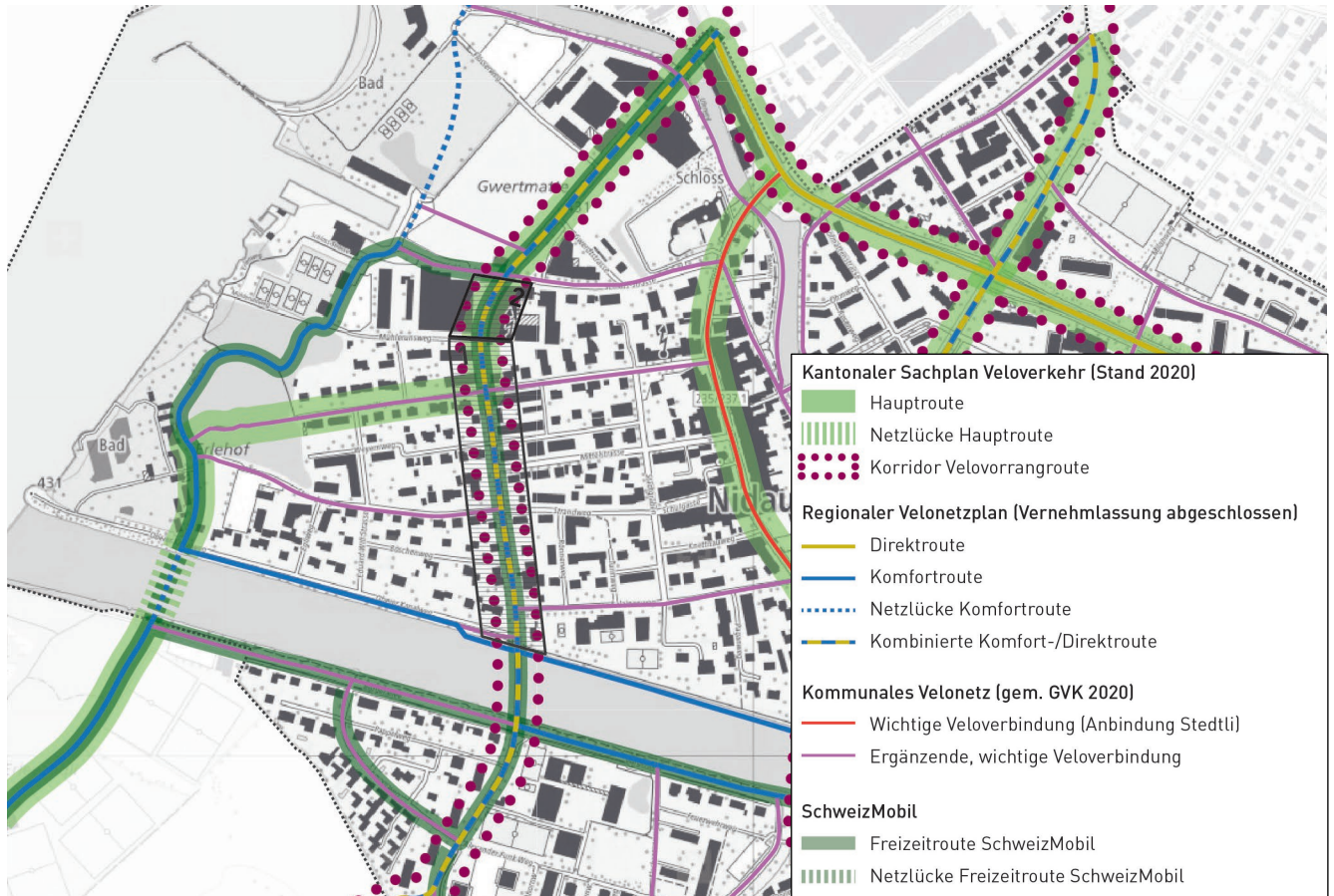


Abbildung 11: Situation Veloverkehr

Die Dr. Schneider-Strasse stellt eine wichtige Veloverbindung zwischen den Quartieren Nidau West sowie Burgerbeunden und der Stadt Biel dar. Insbesondere ist die Verbindung für den Pendlerverkehr aus den genannten Quartieren, welche zum Bahnhof Biel fahren, von hoher Bedeutung.

Im kantonalen Sachplan Velo [4] ist auf der ganzen Strecke eine Velovorrangroute ausgewiesen und im nördlichen Teil (bis Weyermattstrasse) ist künftig eine Hauptroute vorgesehen. Diese Hauptroute kann erst nach der Schliessung der Netzlücke über den Kanal aktiviert werden.

Der regionale Velonetzplan [5] weist auf der Dr. Schneider-Strasse eine kombinierte Komfort- und Direktroute aus (Bahnhof Biel – Ipsach).

Auf nationaler Ebene ist die Route als Freizeitroute ausgewiesen (SchweizMobil Route 5, 8, 50 und 64). Dies verdeutlicht die Wichtigkeit der Route sowohl für den Pendler- als auch für den Freizeitverkehr und weist daraufhin, dass verschiedene Bedürfnisse auf dieser Strasse aufeinandertreffen.



2.7 Fussverkehr

Es besteht ein hohes Querungsbedürfnis des Fussverkehrs und die Schulsicherheit ist ein bedeutendes Thema im Projektperimeter.

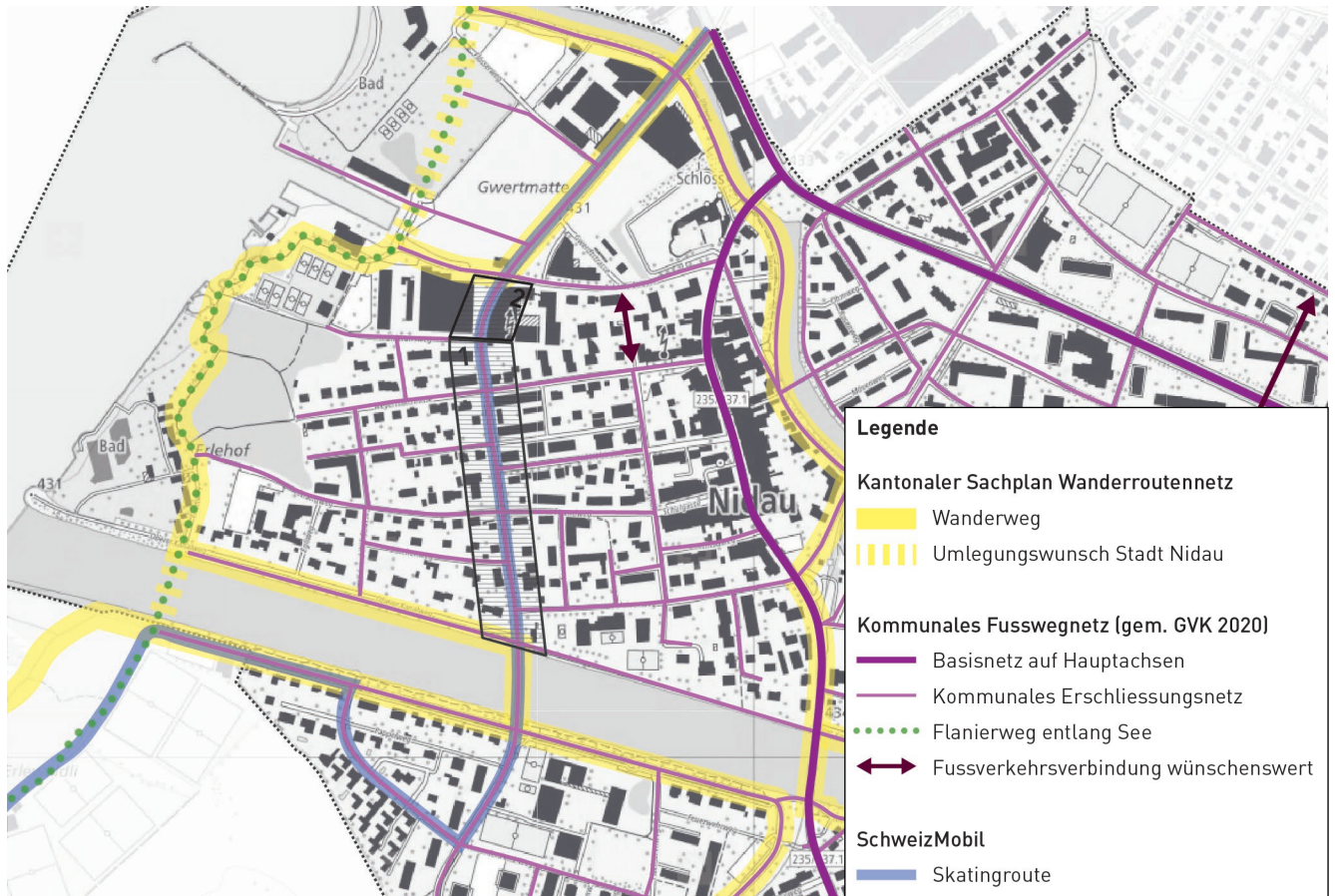


Abbildung 12: Situation Fussverkehr

Durch die Entwicklung Nidaus von Ost nach West (vgl. Kapitel 2.1) besteht ein hohes Querungsbedürfnis über die Dr. Schneider-Strasse. Auf der östlichen Seite gelangt man zum Stedtl und in Westrichtung erreicht man den See als Naherholungsgebiet. Diese Ost-West-Beziehung hat eine grosse Bedeutung auf kommunaler Ebene und für das Quartier Nidau West. Zudem wird die Schule Balainen über die Dr. Schneider-Strasse erreicht, wodurch die Schulsicherheit eine hohe Bedeutung hat.

Im Rahmen der 1. Etappe der Verkehrsberuhigung Nidau West [2] wurden auf der Dr. Schneider-Strasse drei Querungshilfen für den Fussverkehr geschaffen, um die Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden zu verbessern.

In Längsrichtung führt die SchweizMobil-Skatingroute Nr. 3 (Etappe 9) über die Dr. Schneider-Strasse.

Entlang der Dr. Schneider-Strasse befindet sich im Abschnitt 1 ein beidseitiges Trottoir, welches allerdings teilweise zu schmal ist. Das westseitige Trottoir endet auf Höhe Mühlerunsweg und wird mittels Gehwegmarkierung über den Vorplatz der Feuerwehr geführt.



2.8 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit, vor allem aufgrund schlechter Sichtverhältnisse, muss auch nach der Einführung von Tempo-30 weiter erhöht werden.

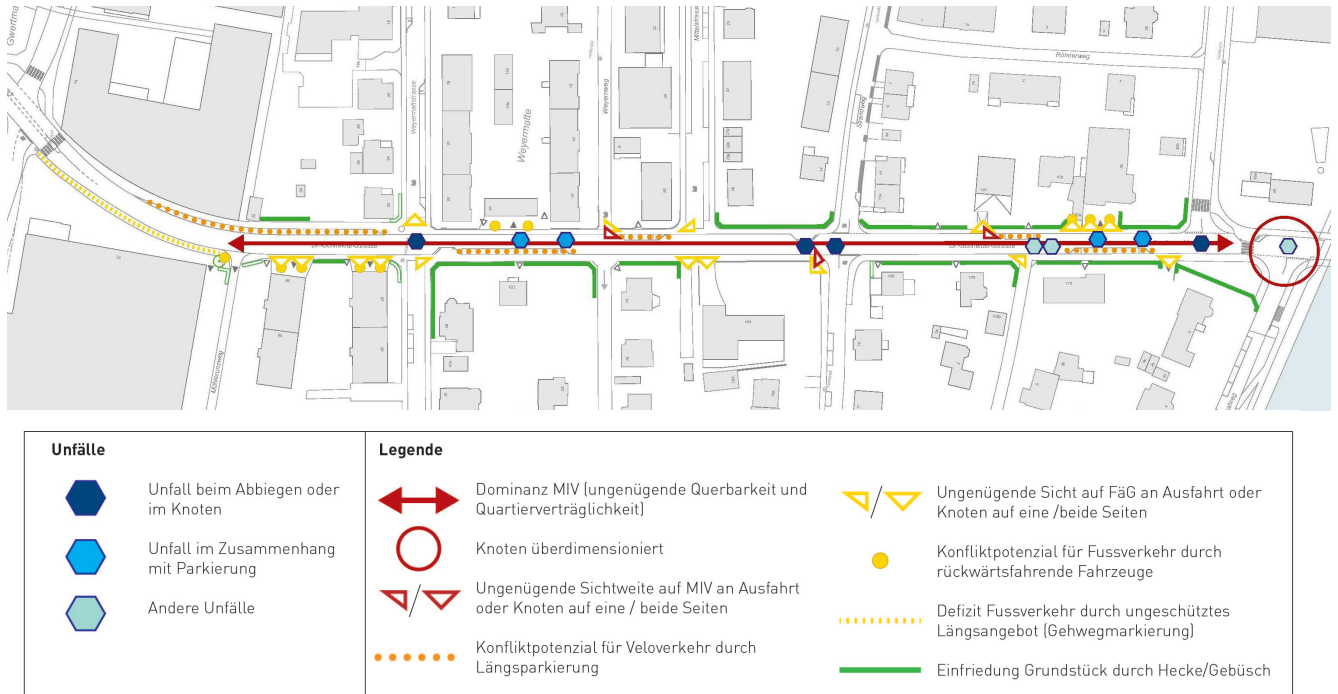


Abbildung 13: Verkehrsunfälle und Sicherheitsdefizite im Perimeter

Die Quartiersstrasse wird vom MIV dominiert (vgl. Kapitel 2.4). Im Zeitraum von 5 Jahren (Januar 2014 bis Dezember 2018) gab es im Perimeter 11 Verkehrsunfälle [3]. Die meisten davon weisen einen Zusammenhang mit den Knoten (4 Unfälle) oder der Längsparkierung (4 Unfälle) auf.

Die Verkehrssicherheit auf der Dr. Schneider-Strasse wird durch schlechte Sichtverhältnisse bei einigen Knoten und Grundstückzufahrten beeinträchtigt. Betroffen davon ist grösstenteils der Fussverkehr (insb. FäG) und teilweise auch der MIV. Dabei behindern Hecken, Mauern oder parkierte Fahrzeuge die Sicht. Neben den ungenügenden Sichtverhältnissen stellen auch Rückwärtsfahrmanöver des MIV über Trottoirs eine Gefährdung der Zufussgehenden dar.

Die vorhandenen Längsparkfelder auf der Strasse stellen für Velofahrende eine grosse Gefährdung dar. Insbesondere deshalb, weil diese ein markantes Fahrmanöver der Velofahrenden in die Fahrlinie des MIV provozieren. Zudem kann das Öffnen von Fahrzeugtüren zu schweren Unfällen führen.

Der verhältnismässig breite Strassenquerschnitt (Fahrbahn) und die gradlinige Linienführung mit hoher Durchsicht führt zu eher hohen Fahrgeschwindigkeiten des MIV. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Herbst 2021 kann davon ausgegangen werden, dass das Geschwindigkeitsniveau tiefer wird, allerdings vermutlich nicht auf das gewünschte Niveau eines Wohnquartiers.



3. Grundsätze

Gestützt auf die Festlegungen im GVK (siehe Kapitel 1.2) und den Erkenntnissen aus der Analyse wurden gemeinsam mit der Projektgruppe nachfolgende Rahmenbedingungen und Ziele festgelegt.

3.1 Rahmenbedingungen

Für die Erarbeitung des Variantenfächers wurden folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- Der Strassenraum wird so konzipiert, dass die Einhaltung von Tempo-30 unterstützt wird.
- Die Strassenanlage wird auf die geplante Velovorrangroute Ipsach-Nidau-Biel Zentrum gemäss Sachplan Velo ausgerichtet (Komfort-/Direktroute gem. reg. Velonetzplan).
- Die Verkehrssicherheit und die Schulwegsicherheit werden gewährleistet.
- Die Fahrplanstabilität des Linienbusses wird gewährleistet.
- Die Befahrbarkeit für den Linienbus (Linie 4, Gelenkbus 18.75 m) sowie den Schwerverkehr (Feuerwehr, Anlieferungen, etc.) wird gewährleistet.
- Die Einrichtung einer temporären Umleitung für das Stedtli bleibt möglich (z.B. bei Sperrung Hauptstrasse während Veranstaltungen).
- Der Strassenunterhalt und die Schneeräumung werden gewährleistet.
- Die Strassengestaltung ist kompatibel mit dem Möblierungskonzept der Stadt Nidau.
- Die geschützten Bäume und Grünanlagen werden erhalten.

3.2 Ziele

Basierend auf den Rahmenbedingungen wurde für den Variantenfächer ein Zielkatalog erarbeitet, anhand diesem werden die Varianten beurteilt.

Tabelle 1: Auflistung Ziele BGK Dr. Schneider-Strasse

Verkehrs- und Schulwegsicherheit	
Allgemein	Übersichtliche und verständliche Situation schaffen
Geschwindigkeit	Angepasste Fahrgeschwindigkeiten des MIV erreichen
Sichtverhältnisse	Erforderliche Sichtverhältnisse gewährleisten



Betrieb / Befahrbarkeit	
Betrieb / Verkehrsablauf	Gut funktionierende Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden
Unterhalt	Sicherstellung des Strassenunterhalts und der Schneeräumung
MIV	
Belastbarkeit	Belastbarkeit entspricht den Anforderungen des Quartiers, des Veloverkehrs und des Linienbusbetriebs
Schleichverkehr	Keine Begünstigung von Schleichverkehr auf der Dr. Schneider-Strasse wie auch auf den übrigen Quartierstrassen
Funktionalität Umleitungsrouten	Sicherstellen der Funktionalität der Achse Dr. Schneider-Strasse / Balainenweg als Umleitungsrouten in Ausnahmesituationen (z.B. bei Veranstaltungen im Stedtli)
Parkierung	Reduktion der Parkierung auf einen Minimalbedarf und verträgliche Einbettung in den Strassenraum
Öffentlicher Verkehr	
Berücksichtigung ÖV	Konzeption Strassenraum und Knotenregime sollen einen behinderungsarmen Busbetrieb ermöglichen
Bushaltestellen	Gute und sichere Zugänglichkeit der Bushaltestellen sowohl für Zufussgehende wie auch für den Bus
Veloverkehr	
Angebot Längsverbindung	Direkte, sichere, störungsarme und damit attraktive Situation für den Längsverkehr
Angebot Querungen	Flexibles, sicheres und damit attraktives Querungsangebot
Velovorrangroute	Überlagerung und Konzentration des lokalen und übergeordneten Veloverkehrs, sowie Sicherstellung der Standards für Komfort- und Direkttrouten
Fussverkehr	
Angebot Längsverbindung	Direkte, sichere, komfortable und damit attraktive Situation für den Längsverkehr
Angebot Querungen	Flexibles, sicheres und damit attraktives Querungsangebot, welches das flächige Queren unterstützt
Hindernisfreiheit	Der Strassenraum erfüllt die Anforderungen der Hindernisfreiheit
Landschaft / Städtebau	
Querschnitt	Gutes Verhältnis Fahrbahn / Seitenbereiche
Strassenraum	Erhalt und Verbesserung räumliche Situation, sowie gute Eingliederung Verkehrslösung in räumliche Situation
Freiraumqualität	Zusätzliche Grünflächen / Bäume als Element im Kontext der Klimastrategie, sowie zusätzliche Sitzgelegenheiten schaffen
Gestaltung	Schlichte und quartierbezogene Gestaltung anwenden
Kosten	
Kosten	Möglichst geringe Investitionen
Koordination mit Drittprojekten	Berücksichtigung von Drittprojekten im Perimeter (insb. Mittelstrasse)
Realisierungshindernisse	
Landbeanspruchung Private	Möglichst wenig Eingriffe in Privatareale
Anliegen Bevölkerung	Gute Akzeptanz / Berücksichtigen Anliegen aus dem Quartier
Weitere Hindernisse	Möglichst wenige weitere Hindernisse



4. Variantenstudium

Das Variantenstudium wurde in drei Teilschritten erarbeitet: Zuerst wurde die bestehende Situation mit dem Zielbild verglichen, um den Handlungsbedarf ausweisen zu können. Im Anschluss folgte die Erstellung einer Grundvariante, welche den Zielen und Rahmenbedingungen gerecht wird. Als letzter Schritt wurden die variablen Elemente in die Detailvarianten eingearbeitet.

4.1 Bestehende Situation

Querschnitt

- Fahrbahn = 7.00m
- Querungshilfen für Fussverkehr (3 kurze Engstellen, b = 4.50m)
- Längsparkfelder auf Strasse (2 längere + 1 kürzere Engstellen, b = 5.00m ohne Sicherheitsabstand)
- Trottoir West = 2.30-2.60m
- Trottoir Ost = 1.55-1.70m

Bäume

- 1 Baum auf Trottoir Ostseite (Höhe Weyermattstrasse)

Knoten

- 7 Knoten als Trottoirüberfahrten ausgebildet (5 davon nicht normkonform)
- 2 Knoten mit «STOP»-Regime ausgebildet
- 2 Knoten mit «kein Vortritt»-Regime ausgebildet (einer davon überdimensioniert)
- Sichtweiten teilweise unterschritten

Parkierung

- 3 Längsparkfeldergruppen südlich der Weyermattstrasse mit total 14 Parkfelder
- Parkbucht nördlich der Weyermattstrasse mit 12 Parkfelder
- Bilanz: 26 Parkfelder

4.2 Grundvariante

Im GVK wurden bereits Lösungsansätze zur Strassenraumgestaltung formuliert. Folgende Grundelemente wurden dabei festgehalten:

- Reduktion der Fahrbahnbreite von 7.00m auf 5.50m (Mitbenutzung Randabschlüsse für Begegnungsfall LW/LW)
- Verbreiterung Seitenbereiche (Trottoirs) und Durchgängigkeit im Bereich der Einmündungen
- Sorgfältige Gestaltung Strassenraum mit Bauelementen
- Mehrheitliche Aufhebung der Längsparkierung
- Punktuelle Horizontalversätze unter Einbezug der Bedürfnisse von angrenzenden Nutzungen oder der Parkierung
- Verzicht auf Rechtsvortritt – Knoten als Trottoirüberfahrten konzipieren

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden diese Grundelemente überprüft und anhand der definierten Rahmenbedingungen und Ziele konkretisiert.

GVK, S.49-51



Nachfolgende Tabelle fasst die zentralen Grundelemente für das nachfolgende Variantenstudium zusammen:

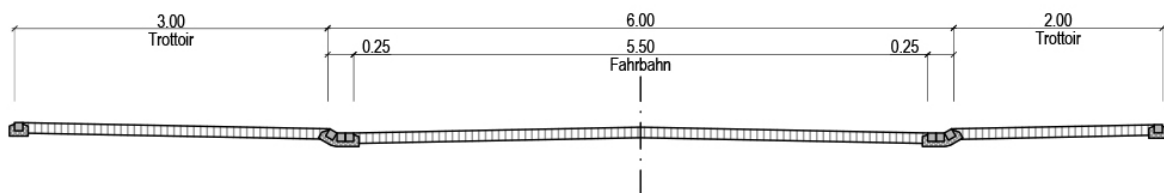
Tabelle 2: Übersicht Elemente der Grundvariante

	Bestehend	Grundvariante
Querschnitt Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none">Fahrbahnbreite 7.00mBei Längsparkierung 5.00mBei FV-Querungshilfen 4.50m	<ul style="list-style-type: none">Fahrbahnbreite 5.50m (inkl. Pflästerung = 6.00m)Bei Längsparkierung 4.75m (inkl. Pflästerung = 5.50m)Bei FV-Querungshilfen 4.75m (inkl. Pflästerung = 5.25m)
Trottoirbreite	<ul style="list-style-type: none">Trottoir West 2.30-2.60mTrottoir Ost 1.55-1.70m	<ul style="list-style-type: none">Trottoir West 3.00m (bei Parkbuchten/Bäumen = 1.50m)Trottoir Ost 2.00m
Randabschlüsse	Randsteine, Anschlag = ca. 10cm senkrecht (nicht überfahrbar)	Schalensteine, Anschlag = 4cm schräg (überfahrbar)
Parkierung	<ul style="list-style-type: none">Längsparkierung direkt auf FahrbahnEinleitung mit Abweislinie und Leitpfeil	<ul style="list-style-type: none">Längsparkierung in Parkbucht neben FahrbahnEinleitung mit Randabschluss und Grünfläche
Bäume	1 Baum ohne Horizontalversatz (Trottoir Ost)	zusätzlich <ul style="list-style-type: none">4 Bäume ohne Horizontalversatz (Trottoir West)2 Bäume mit Horizontalversatz (in Parkbucht Westseite)2 Bäume ohne Horizontalversatz (in Parkbucht Ostseite)
Knoten	<ul style="list-style-type: none">6 Knoten als Trottoirüberfahrt2 Knoten mit «STOP»-Regime2 Knoten mit «kein Vortritt»-Regime	Alle Knoten als Trottoirüberfahrt

Aufgrund der in Tabelle 2 definierten Grundelemente lassen sich die nachfolgenden Strassenquerschnitte als Teilelemente zusammenstellen. Die Nachweise der verschiedenen Begegnungsfälle sind in Anhang A dargestellt.

Anhang A
Nachweis Begegnungsfälle

Regelquerschnitt (T30)



Einengung (T30) mit Parkierung

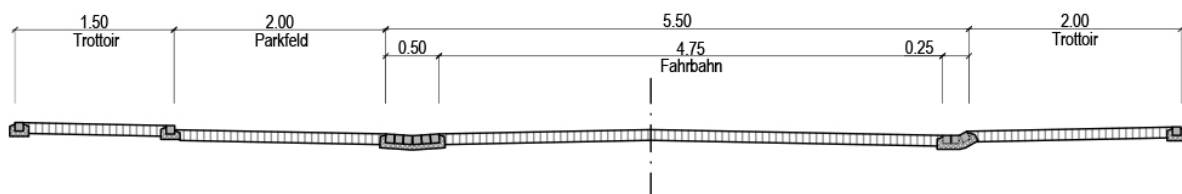


Abbildung 14: Resultierende Strassenquerschnitte der Grundvariante



4.3 Detailvarianten

4.3.1 Variantenübersicht

Basierend auf der Grundvariante wurden fünf verschiedene Lösungsansätze erarbeitet und mittels Zielmatrix (siehe Kapitel 3.2) einander gegenübergestellt. Die Ansätze wurden in der Projektgruppe diskutiert. Daraus entstanden zwei neue Varianten, welche sich anhand der nachfolgenden Elemente unterscheiden:

Tabelle 3: Variantenübersicht BGK Dr. Schneider-Strasse

	Bestehend	Variante A	Variante B
Querungshilfen Fussverkehr	3	Keine	3
Einengungen	<ul style="list-style-type: none"> • 1 kurze (L = ca. 12m, ostseitig) • 1 mittlere (L = ca. 30m, westseitig) • 1 längere (L = ca. 53m, westseitig) 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 mittlere (L = 28m, westseitig) • 1 längere (L = 40m, westseitig) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 punktuelle (L = 6m, ostseitig) • 2 mittlere (L = 28m, westseitig)
Anzahl Parkfelder	26 Parkfelder	21 Parkfelder	19 Parkfelder

Die beiden Varianten werden nachfolgend im Detail vorgestellt. Die Übersichtspläne des Variantenstudiums sind in Anhang B ersichtlich.

Anhang B
Übersichtspläne Varianten

4.3.2 Variante A «ohne Querungshilfen Fussverkehr»

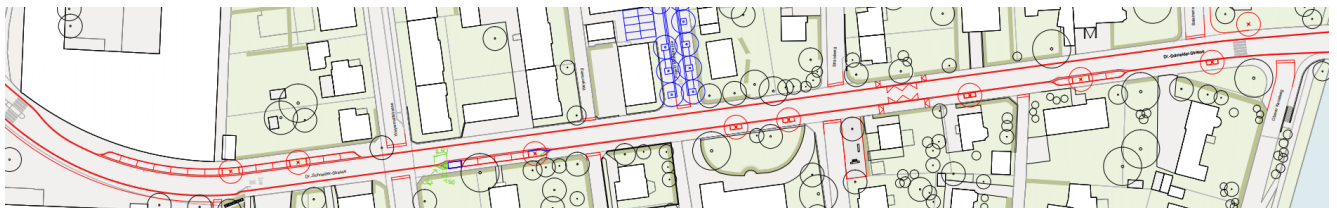


Abbildung 15: Übersicht Variante A «ohne Querungshilfen Fussverkehr»

Bäume

- 1 bestehender Baum auf Trottoir Ostseite (Höhe Weyermattstrasse)
- 6 neue Bäume auf Trottoir und in Parkbuchten Westseite (südlich Weyermattstrasse)
- 2 neue Bäume in Parkbucht (nördlich Weyermattstrasse)

Knoten

- Alle Knoten als Trottoirüberfahrten ausgebildet
- Sichtweiten überall eingehalten

Parkierung

- Etwas mehr als die Hälfte der bestehenden Längsparkfelder südlich der Weyermattstrasse bleiben erhalten (neu 8 anstatt 14 Stk.)
- Die Parkbucht nördlich der Weyermattstrasse wird um 3 Parkfelder verlängert, 2 Parkfelder werden durch Bäume ersetzt (neu 13 anstatt 12 Stk.)
- Bilanz: 21 anstatt 26 Parkfelder (-5 Parkfelder)

Querschnitt Tempo-30-Zone

- Fahrbahn = 5.50m, befahrbarer Bereich inkl. Pflasterung = 6.00m
- Parkbuchten neben Strasse (2 längere Engstellen, b = 4.75m mit 0.50m Sicherheitsabstand)
- Trottoir West = 3.00m (im Bereich Parkbuchten/Bäume = 1.50m)
- Trottoir Ost = 2.00m



4.3.3 Variante B «mit Querungshilfen Fussverkehr»

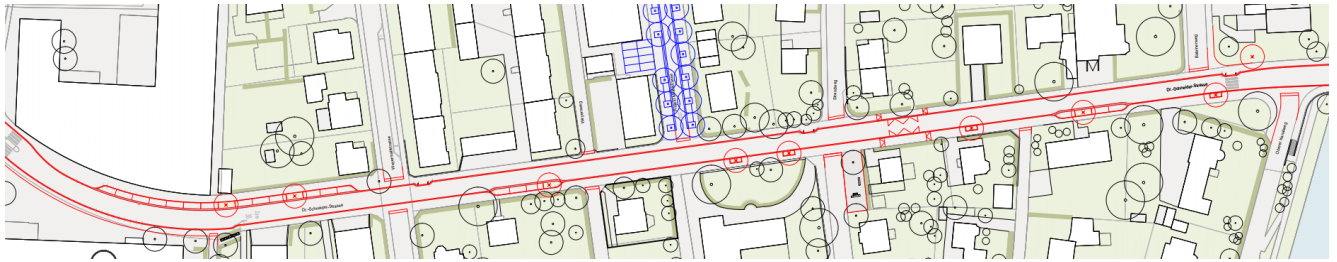


Abbildung 16: Übersicht Variante B «mit Querungshilfen Fussverkehr»

Bäume

- 1 bestehender Baum auf Trottoir Ostseite (Höhe Weyermattstrasse)
- 6 neue Bäume auf Trottoir und in Parkbuchten Westseite (südlich Weyermattstrasse)
- 2 neue Bäume in Parkbucht (nördlich Weyermattstrasse)

Knoten

- Alle Knoten als Trottoirüberfahrten ausgebildet
- Sichtweiten überall eingehalten

Parkierung

- Etwas weniger als die Hälfte der bestehenden Längsparkfelder südlich der Weyermattstrasse bleiben erhalten (neu 6 anstatt 14 Stk.)
- Die Parkbucht nördlich der Weyermattstrasse wird um 3 Parkfelder verlängert, 2 Parkfelder werden durch Bäume ersetzt (neu 13 anstatt 12 Stk.)
- Bilanz: 19 anstatt 26 Parkfelder (-7 Parkfelder)

Querschnitt Tempo-30-Zone

- Fahrbahn = 5.50m, befahrbarer Bereich inkl. Pflasterung = 6.00m
- Parkbuchten neben Strasse (2 längere Engstellen, $b = 4.75\text{m}$ mit 0.50m Sicherheitsabstand)
- Querungshilfen für Fussverkehr (3 kurze Engstellen, $b = 4.75\text{m}$)
- Trottoir West = 3.00m (im Bereich Parkbuchten/Bäume = 1.50m)
- Trottoir Ost = 2.00m



5. Bestvariante

5.1 Variantenentscheid

Die beiden durch die Projektgruppe konsolidierten Detailvarianten wurden der Begleitgruppe vorgestellt und diskutiert. Beide Varianten sind aus Sicht der Begleitgruppe denkbar.

Die im Rahmen der 1. Etappe der Verkehrsberuhigungsmassnahmen Nidau West umgesetzten Querungshilfen für den Fussverkehr (Trottoirkaps) werden mittlerweile gut akzeptiert und haben eine verkehrsberuhigende Wirkung gezeigt. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen die Variante B weiterzuverfolgen. Die Unterstützung des querenden Fussverkehrs (Schulwegsicherheit) wird als wichtiger Faktor bezeichnet. Zumal die daraus entstehenden Engstellen für den Veloverkehr nicht als grosse Gefahr und Komforteinbuss beurteilt werden.

Die resultierende Reduktion von sieben Parkfeldern entlang der Dr. Schneider-Strasse wird als vertretbarer Kompromiss angesehen, zumal die im Herbst 2021 eingeführte Zubringerregelung die Parkierungsnachfrage im Wohnquartier von Nidau West senken wird.

Variante B weiterverfolgen

5.2 Variantenoptimierung

Die gewählte Bestvariante entspricht grossmehrheitlich der oben erwähnten Variante B. Im Anschluss an den Austausch mit der Begleitgruppe, sowie der Mitwirkung wurden folgende Optimierungen vorgenommen:

Bei der Variantenoptimierung wurden die Inputs der Begleitgruppe untersucht und grösstenteils berücksichtigt

5.2.1 Dr. Schneider-Strasse

- **Randabschlüsse**
Bei den vom MIV überfahrbaren Randabschlüssen wurden widerstandsfähigere Steine eingeplant. Daraus resultiert eine etwas grössere Breite der Randabschlüsse entlang der Fahrbahn (36cm anstatt 25cm). Der Vorteil dieser Änderung ist, dass der Schwerverkehr die schräggestellten Steine nicht befahren muss und daher nicht auf das Niveau des Trottoirs fährt.
- **Erweiterung Tempo-30-Zone**
Aufgrund der Sistierung des Projekts «AGGLOlac» ist unklar wann und in welcher Form die Dr. Schneider-Strasse nördlich der Schlossstrasse umgestaltet wird. Um zu vermeiden, dass in kurzer Abfolge unterschiedliche Strassenquerschnitte entstehen, wurde entschieden den Abschnitt 2 (Schlossstrasse – Mühlerunsweg) mit der Strassenumgestaltung ebenfalls in die Tempo-30-Zone zu integrieren. Dadurch wird über den gesamten BGK-Perimeter ein einheitliches Strassenlayout mit identischem Querschnitt erreicht. Als Auftakt und zur Schaffung eines markanten Eingangstors in die Tempo-30-Zone, wurde zu Beginn der Parkfeldreihe südlich der Schlossstrasse ein zusätzlicher Baum positioniert.

Eine weitere Optimierung erfolgte im Anschluss an die Mitwirkung [12]



– **Grünbereiche um Bäume**

Zur Versorgung der neuen Bäume mit Regenwasser wurde in der ursprünglichen Variante ein minimaler Grünbereich von je 6m² vorgesehen. Auf Anregung aus der Mitwirkung (Nr. 35, 36) wurden diese Grünbereiche auf je 9m² vergrössert, um den Anteil der versiegelten Fläche zu verkleinern und die Wasseraufnahmefähigkeit des Strassenraums zu vergrössern (Stichwort: Schwammstadt).

– **Grünbereiche bei Parkbuchten**

Auf Empfehlung vom Procap Schweiz wurden die Abschlüsse der Parkbuchten trottoirseitig mit Grünflächen ergänzt. Dies erleichtert insbesondere sehbehinderten Personen die Erkennbarkeit der Engstelle und mindert die Gefahr von Kollisionen mit herausragenden Fahrzeugteilen. Ein weiterer Vorteil der Grünflächen ist, dass querender Fussverkehr ausserhalb der Sichteinschränkungen durch geparkte Fahrzeuge die Strasse überqueren kann.

– **Zusätzliches Parkfeld**

Aufgrund von Mitwirkungseingaben (Nr. 33, 59) wurde die Parkbucht zwischen Balainenweg und Böschenweg optimiert: Die nördliche Grünfläche wurde leicht vergrössert, um den geplanten Baum in diese Fläche zu verschieben. Dadurch konnte ein zusätzliches Parkfeld geschaffen werden (3 anstatt 2). Die Parkfeldbilanz erhöht sich gegenüber der Ursprungsvariante (siehe 4.3.3) von 19 auf 20 Parkfelder.

– **Aufmerksamkeitsfeld bei Fussgängerstreifen**

Ebenfalls auf Empfehlung von Procap wurde beim Fussgängerstreifen auf Höhe Balainenweg beidseitig ein Aufmerksamkeitsfeld (taktile Markierung) auf dem Trottoir ergänzt. Dadurch wird sehbehinderten Personen die vortrittsberechtigte Querungsstelle angezeigt.

– **Velopiktogramme zur Verdeutlichung der Vorrangroute**

Zur Verdeutlichung der Velovorrangroute entlang der Dr. Schneider-Strasse wurden in regelmässigen Abständen grosse Velopiktogramme auf der Fahrbahn dargestellt.

– **Sitzgelegenheiten**

Dem Wunsch nach zusätzlichen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum wurde Rechnung getragen, indem entlang der Dr. Schneider-Strasse zwei neue Standorte mit Sitzgelegenheiten geschaffen wurden (nördlich Weyermattstrasse und beim Oberen Kanalweg). Zudem ist in der Grünfläche im Bereich des Strandwegs mehr Sitzfläche vorgesehen (siehe auch Kapitel 5.2.2).

– **Transformation Trottoir Oberer Kanalweg**

Im Rahmen der Mitwirkung wurde vorgeschlagen, das nördliche Trottoir beim Oberen Kanalweg in die bestehende Grünanlage zu integrieren (Nr. 42). Da durch die Redimensionierung des Knotens und der Schaffung einer Trottoirüberfahrt der kurze Trottoirabschnitt nicht mehr zum Queren benötigt wird, wurde dieser Vorschlag ins BGK aufgenommen.



5.2.2 Grünanlage Strandweg

Die bestehende Grünanlage am Strandweg (Parzelle 1115) soll im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Dr. Schneider-Strasse aufgewertet werden. Folgende Massnahmen sind dabei angedacht:

- **Entfernung Trottoir**
Der kurze Trottoirabschnitt entlang der Grünanlage wird zurückgebaut. Dadurch kann die Naherholungsfläche um rund 20% vergrössert werden.
- **Mehr Sitzgelegenheiten**
Wie im vorigen Kapitel erwähnt ist eine zusätzliche Sitzgelegenheit («Bänkli») angedacht, um mehr Personen gleichzeitig den Aufenthalt in der Anlage zu ermöglichen.
- **Gestaltungselemente und Materialisierung**
Die bestehenden Elemente (Bäume, Hecken, Brunnen) bleiben bestehen. Die begehbare Fläche wird als einheitliche Mergelfläche gestaltet, um einen attraktiven Quartierplatz und Begegnungsort zu schaffen.

Der Situationsplan der Bestvariante inkl. Querschnitten kann in Anhang C eingesehen werden.

Anhang C
Übersichtspläne
Bestvariante

5.3 Grobkostenschätzung

Im Rahmen des BGK wurde für die Bestvariante eine Grobkostenschätzung vorgenommen. Dabei wurden ausschliesslich die Kosten berücksichtigt, welche eine Folge der verkehrsplanerischen und gestalterischen Veränderung der Strasse sind. Allfällige Sanierungen oder Erneuerungen von Werkleitungen, privaten Einfriedungen, Strassenbeleuchtung und des Untergrunds wurden nicht berücksichtigt, da diese nicht in direktem Zusammenhang mit dem BGK stehen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die zu erwartenden Planungs- und Investitionskosten für die Bestvariante gemäss Beilage C (Bruttokosten ohne Berücksichtigung Subventionsbeiträge):

Tabelle 4: Zusammenfassung Grobkostenschätzung Bestvariante (+/- 30%)

Position	Geschätzte Kosten in CHF
Installation und Baustelleneinrichtung	120'000.-
Rückbau	150'000.-
Entwässerung und Anpassung best. Werkleitungen	340'000.-
Randabschlüsse und Beläge	800'000.-
Bäume und Begrünung	70'000.-
Ausstattung und Markierung	50'000.-
Unvorhergesehenes und Honorare	310'000.-
MWSt.	140'000.-
Total inkl. MWSt.	1'980'000.-

In der oben dargestellten Tabelle sind die geschätzten Kosten auf die wichtigsten Hauptpositionen zusammengefasst worden.



Hinweis zur Finanzierung über Aggloprogramm

Die Umgestaltung und Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse wurde als Projekt im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation (AP4) eingegeben [6]. Das Projekt ist mit der Nummer BSS.MIV-2.13 bezeichnet und im Umsetzungshorizont von 2024-2027 aufgeführt. Das Dossier wurde im September 2021 beim Bund eingereicht. Die Genehmigung durch den Bund erfolgt 2023.

Der Bund finanziert Projekte aus dem Aggloprogramm mit einem Beitragssatz von 30-50% der eingereichten Kosten. Weiter leistet der Kanton Bern Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, für die der Bund Beiträge ausrichtet. Diese Beiträge betragen höchstens 50 Prozent der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten. Somit kann für die Umgestaltung der Dr. Schneider-Strasse mit Fremdbeiträgen von 1-1.5 Mio. CHF gerechnet werden (Verbleibende Investitionskosten für die Stadt Nidau zwischen 0.5-1.0 Mio. CHF).

Teilfinanzierung durch
Aggloprogramm AP4

Bedingung für die Mitfinanzierung durch den Bund und Kanton ist, dass die im Aggloprogramm aufgeführten Vorgaben erfüllt werden (siehe [6]). Nachfolgender Auszug aus der Massnabendokumentation des Aggloprogramms (S.136) zeigt, dass die Vorgaben im vorliegenden BGK abgedeckt sind:

Massnahmen:

- Fahrbahnreduktion
- Farbliche Längsbänder und Auszeichnungen Knotenbereiche
- Partielle Horizontalversätze für Geschwindigkeitsreduktion MIV
- Trottoirüberfahrten auf den einmündenden Strassen
- Abgesenkte Randsteine an wichtigen Querungsbereichen wie Fussgängerstreifen zur Verbesserung der Hindernisfreiheit
- Abgesenkte Randsteine zur Überfahrt bei Bedarf bei Kreuzungssituationen Bus - LKW
- Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten für den MIV
- Gute und sichere Zugänglichkeit der Bushaltestelle Strandweg
- Ausführung der Bushaltestelle Strandweg beidseitig mit Betonplatten
- Gestaltung Strassenraum mit Bäumen und anderen Gestaltungselementen
- Zusätzliche Sitzgelegenheiten



6. Hinweise für weitere Planungen

6.1 Projektperimeter

Die Umsetzung des BGK hat eine hohe Priorität und sollte sich so nahe wie möglich an der vorliegenden Bestvariante orientieren.

Im Rahmen der Konkretisierung des Bauprojekts muss der Status der Entwicklung im «AGGLOlac-Perimeter» überprüft werden. Sollten sich die Rahmenbedingungen geändert haben, sind die Schnittstelle der beiden Projekte aufeinander abzustimmen.

Bei Möglichkeit sind helle Strassenbeläge zu verbauen, um die Hitzebildung durch die Sonneneinstrahlung zu reduzieren.

Die Ausleuchtung beim Fussgängerstreifen und bei den Querungsstellen für den Fussverkehr ist gemäss den aktuellsten Anforderungen zu überprüfen und allenfalls im Rahmen des Bauprojekts zu verbessern.

6.2 Dr. Schneider-Strasse nördlich Schossstrasse

Der Abschnitt zwischen der Aarbergstrasse und dem Mühlerunsweg liegt gegenwärtig in einem Tempo-50-Regime. Aufgrund der Sistierung des Projekts «AGGLOlac» besteht derzeit kein Handlungsbedarf zur Umgestaltung der Dr. Schneider-Strasse im Abschnitt nördlich der Schossstrasse.

Bei einer Neugestaltung der brachliegenden Flächen, sollte die Dr. Schneider-Strasse basierend auf der neuen Nutzung umgestaltet werden. Es wird empfohlen dabei die Gestaltungsgrundsätze und den Querschnitt des vorliegenden Projekts weiterzuführen, damit die ganze Strasse als Einheit wahrgenommen wird. Die Strassenumgestaltung muss zudem auf die neue Velovorrangroute ausgelegt sein.

6.3 Kanalbrücke und Beundenring

Die Kanalbrücke und der Beundenring befinden sich seit Herbst 2021 in einer Tempo-30-Zone. Auch auf diesem Strassenabschnitt besteht derzeit kein Handlungsbedarf zur Umgestaltung der Strasse.

Im Zusammenhang mit Erhaltungsmaßnahmen (z.B. Strassen- und/oder Werkleitungssanierungen) kann die Gelegenheit zur Umgestaltung des Abschnitts genutzt werden. Auch in diesem Fall ist es empfehlenswert die Gestaltungsgrundsätze und den Querschnitt aus dem vorliegenden BGK, sowie die Anforderungen der Velovorrangroute Richtung Ipsach zu übernehmen.



7. Schlussfolgerung und Empfehlung

Mit dem vorliegenden BGK für die Dr. Schneider-Strasse im Zusammenwirken mit den bereits umgesetzten Verkehrsregime-Massnahmen im Quartier wird einem langjährigen Bedürfnis nach der Verbesserung der Verkehrssituation nachgegangen. Zudem wird damit ein Auftrag aus dem GVK erfüllt.

Die Umgestaltung und Aufwertung der Dr. Schneider-Strasse gemäss dem ausgearbeiteten BGK führt zu einer deutlichen Verbesserung der Situation in Bezug auf die Verträglichkeit der Strasse im Wohnquartier. Neben der gestalterischen Aufwertung erhöhen die aufgezeigten Massnahmen auch massgeblich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und die Funktionalität insbesondere für den Linienbusbetrieb und die Velovorrangroute.

Sämtliche Rahmenbedingungen werden erfüllt und die gesetzten Ziele können grösstenteils erreicht werden. (siehe Kapitel 3). Das Projekt stellt somit einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den teilweise gegensätzlichen Anforderungen dar.

Gegenüber der Ist-Situation entfallen 6 von heute insgesamt 26 Parkfelder. Die im Mai 2021 durchgeführte Erhebung der Parkfeldebelegung hat gezeigt, dass entlang der Dr. Schneider-Strasse jeweils zwischen 5 und 9 Parkfelder frei sind. Die im Herbst 2021 eingeführte Zubringerregelung wird die Nachfrage an Parkfeldern im Quartier Nidau West tendenziell weiter senken. Somit kann das weiterhin verfügbare Angebot an Parkfelder als angemessen beurteilt werden.

Im heutigen Zustand wird die Dr. Schneider-Strasse von zahlreichen Bäumen, Hecken und Sträuchern auf den Privatarealen gesäumt und erzeugt so ein «grünes» Erscheinungsbild. Die Bäume prägen mit ihren teilweise ausladenden Kronen den Strassenraum. Die privaten Bäume bewirken allerdings keine ausreichende Kammerung des Strassenraums und ermöglichen die Durchsicht über die ganze Länge der Strasse von der Kanalbrücke bis zum Mühlerunsweg. Zusätzliche Einzelbäume am Strassenrand und in den Horizontalversätzen (Parkbuchten) reduzieren die Durchsicht und führen zu einer besseren Verzahnung der Strasse mit den umliegenden Randbereichen. Hinzu kommt, dass die Lage der Bäume am westlichen Strassenrand eine bessere Beschattung des Strassenraums bewirken, was der Erhitzung durch die Sonneneinstrahlung entgegenwirkt und die Aufenthaltsqualität auch an heissen Tagen erhöht.



Abbildung 17: Fotomontage mit neuer Situation (Blick von Kanalbrücke Richtung Bahnhof Biel)

Rahmenbedingungen und Ziele werden erfüllt

Reduktion Parkfelder ist vertretbar

Bäume im Strassenraum sind wichtig für die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und die Erhöhung des Siedlungscharakters der Strasse



Zur Erhöhung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit stellt die Verkehrsberuhigung ein zentrales Element dar. Mit der Einführung von Tempo-30 wird dieses Ziel bereits unterstützt. Wie bereits im GVK ausgeführt, reichen diese Massnahmen mit den jetzigen und den zukunftsgerichteten Anforderungen an die Dr. Schneider-Strasse nicht aus. Der heute verkehrsorientierte Charakter sowie die deutlichen Mängel in der Verträglichkeit mit dem Busbetrieb und der Velovorrangroute erfordern eine konsequente «massgeschneiderte» Anpassung des Strassenraums. Dabei muss mit den Spannungsfeldern zwischen den teilweise divergierenden Anforderungen sorgfältig und klar umgegangen werden.

Busverkehr und Velovorrangroute erfordern eine möglichst störungsfreie Längsbeziehung. Die massstäbliche Dimensionierung der Fahrbahnbreite und die siedlungsnahen Gestaltung sind wichtige Faktoren zur Unterstützung des angepassten Verkehrsverhaltens. Die versetzten Einengungen mittels Längsparkfelder und Querungshilfen für den Fussverkehr unterstützen dieses Ziel zusätzlich.

Die Investitionskosten von rund 2 Mio. CHF erscheinen auf den ersten Blick hoch. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich um einen grossen Perimeter handelt (Gesamtlänge rund 460m mit einer Fläche von rund 5'300 m²). Zudem wird durch die Berücksichtigung der Massnahmen gemäss Aggloprogramm ein grosser Teil der Kosten (50-75%) vom Bund und dem Kanton Bern zurückerstattet. Die verbleibenden Investitionskosten für die Stadt Nidau sind somit eher niedrig und sind aufgrund des grossen Mehrwerts für die Anwohnenden im Einzugsgebiet und auch die Nutzenden der Freizeiteinrichtungen sowie des Naherholungsgebiets lohnend. Zudem spricht auch die Qualität für die übergeordnete Velovorrangroute und die Busachse für die Verhältnismässigkeit der Investition.

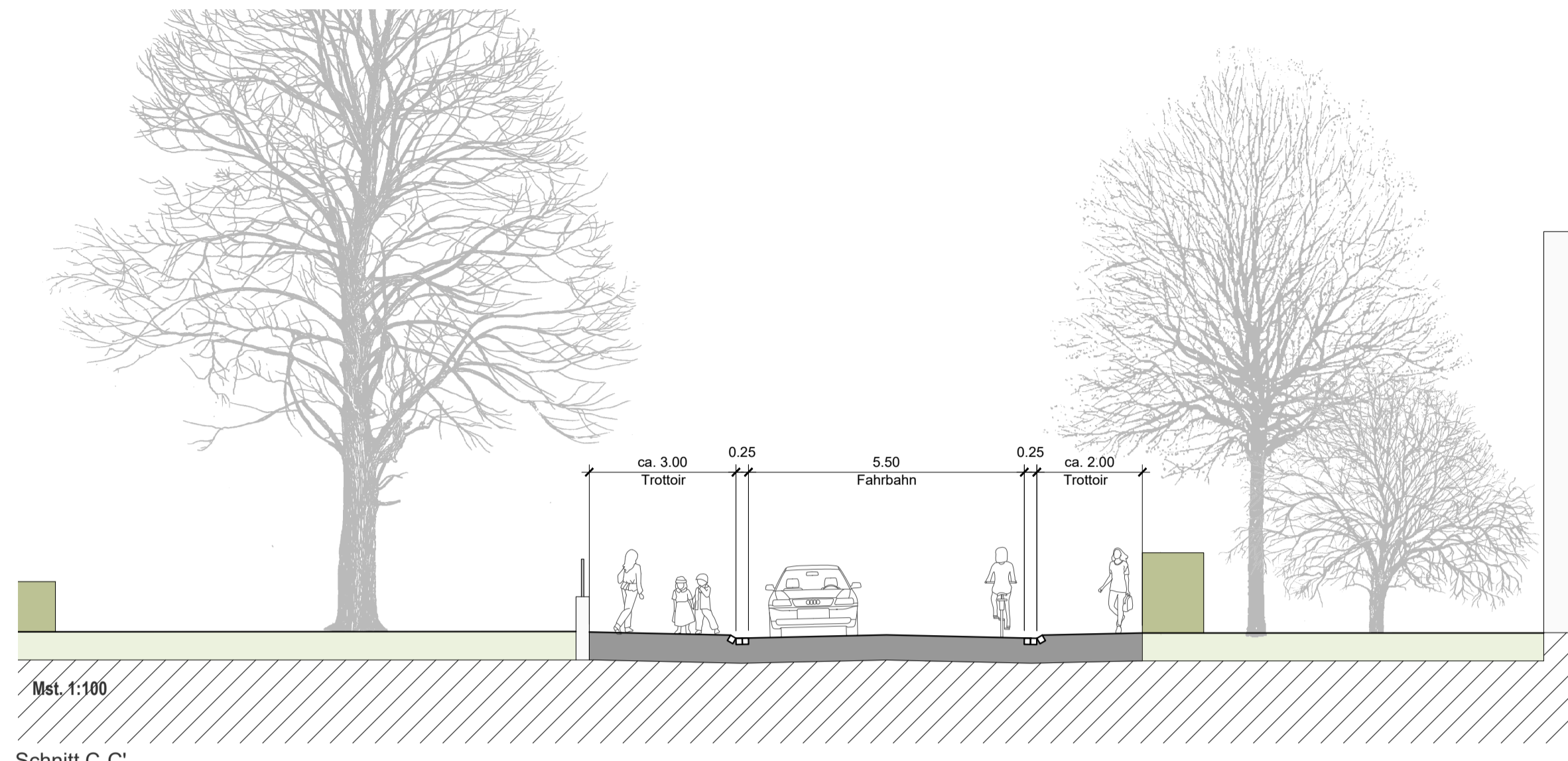
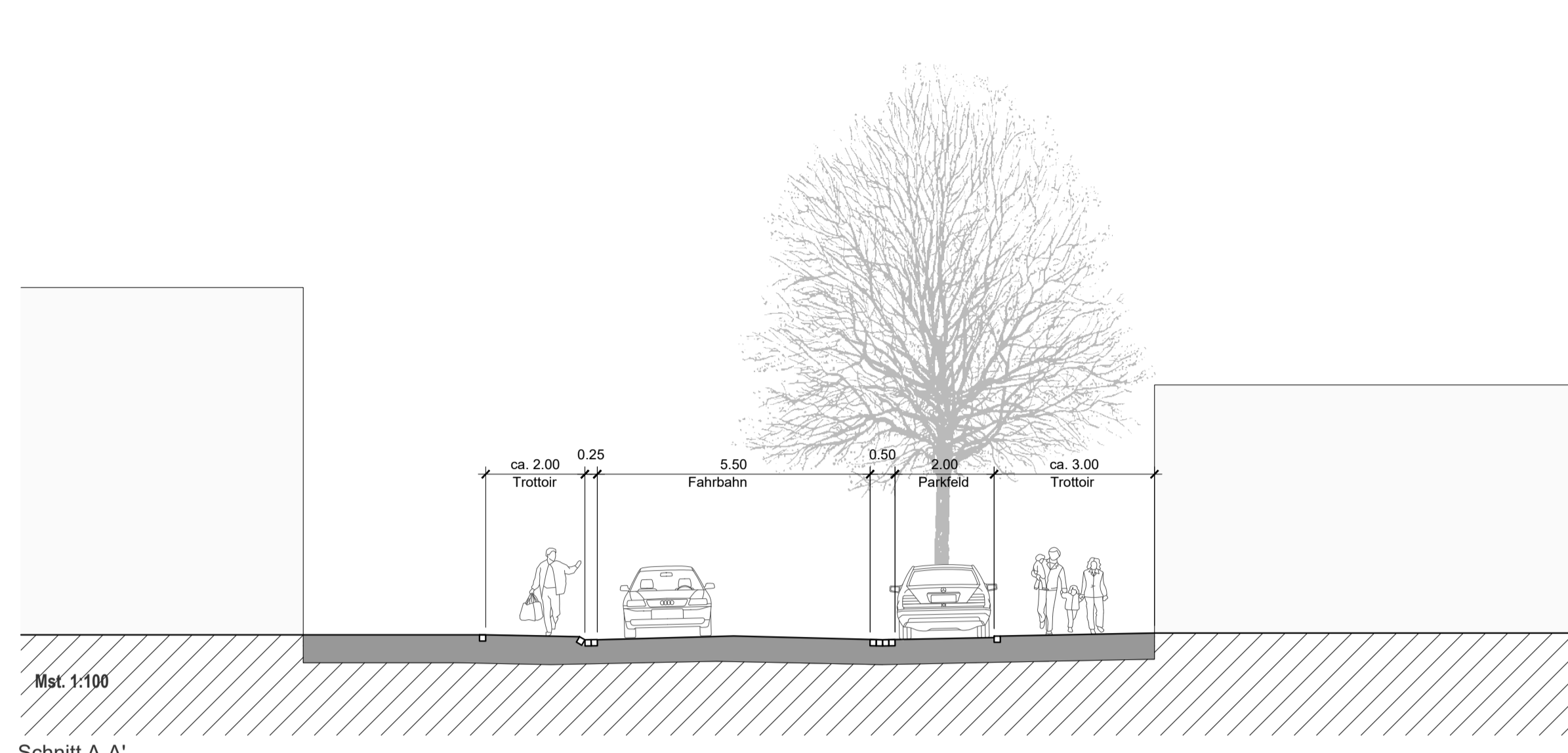
Aufgrund dieser Erwägungen empfehlen wir die ausgearbeitete Bestvariante in dieser Form weiterzuerfolgen. Die Inputs von weiteren Personenkreisen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurden bestmöglichst integriert, um einen mehrheitsfähigen Konsens zu erreichen.

Strassenverengung und Gestaltung ist zentral für die Verkehrsberuhigung im Quartier

Investitionskosten für Stadt Nidau vertretbar

Legende

	Bestand		Bäume projektiert
	Neu		Bäume Drittprojekt
	Randabschluss 3-Reihig		Bäume bestehend
	Drittprojekt		Sträucher bestehend
	Strassenmarkierung	Ausstattung	
	Parkplatzmarkierung		Sitzbank
			Poller
Hartflächen und sonstige Beläge		Parkfeldbilanz	
	Gebäude	Strassenzug (Abschnitt)	bestehend neu
	Mauer/Treppen	Südlich Weyerermattstrasse	14 7
	Betonbelag	nördlich Weyerermattstrasse	12 12
	Asphalt	Total	26 20 (-23%)
	Megel	nur öffentliche Parkfelder berücksichtigt	
Vegetation			
	Rasen		
	Hecke geschnitten		

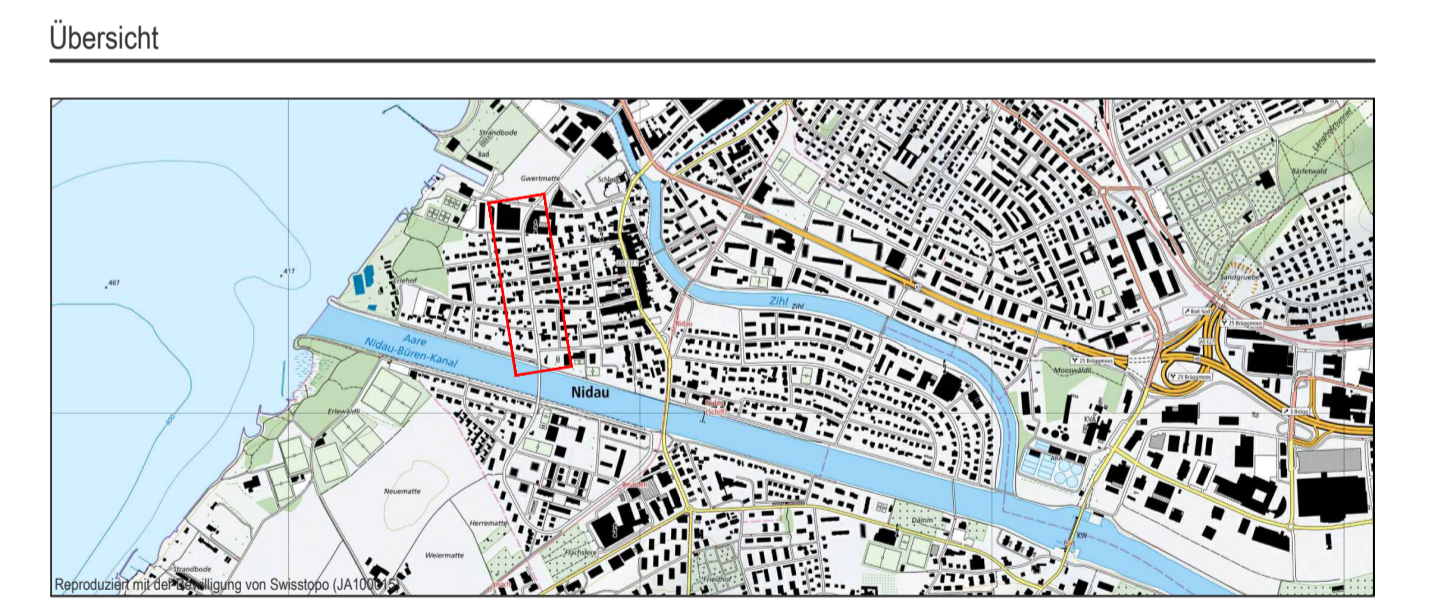


Projekt
Dr. Schneider-Strasse

Projektstufe

Bestvariante

Titel
Situation 1:500 und Schnitte 1:100



Revision	Datum	Beschreibung	Gez.	Gepr.	Gemeinde
-	09.07.2021	Ausarbeiten Bestvariante	eral	daga	
A	14.07.2021	Ergänzungen eingearbeitet gem. Kontextplan	tima	daga	
B	25.08.2021	Bereinigung gemäss PL Sitzung	daga	daga	
C	11.01.2022	Anpassung gemäss Rückmeldung Kontextplan	tima	daga	
D	05.09.2022	Plananpassung nach Mitwirkung	daga	daga	
Plan Nr.	2031_GP-01G		Format	1180 x 445	



Mitwirkungsbericht

Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse

25. April 2023

IMPRESSUM

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

INHALT

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

1 Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

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

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

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

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

1.2 Öffentliche Information

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

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

1.3 Mitwirkungsbericht

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

1.4 Zusammenfassung

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

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

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

Aufgrund von Mitwirkungseingaben wurden folgende Anpassungen an der Bestvariante vorgenommen:

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

1.5 Abgrenzung

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

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

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

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

2 Mitwirkende

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

2.1 Privatpersonen

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

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen

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

Total Unterschriften **16**



3 Eingaben und Stellungnahme

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

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

Ergänzungen oder Begründungen stehen im Feld «Bemerkungen».

Hinweise und Abkürzungen

(...) Satzzeichen von Mitwirkenden gesetzt

[...] Eingaben ergänzende Informationen zum besseren Verständnis

BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept

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

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

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

3.1 Eingaben

3.1.1 Beurteilung Betriebs- und Gestaltungskonzept

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

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

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

3.1.2 Regime Dr. Schneider-Strasse

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

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

3.1.3 Strassengestaltung

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

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

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

3.1.4 Grünraumgestaltung

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

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

3.1.5 Fussverkehr

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

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

3.1.6 Veloverkehr

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

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

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

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

3.1.7 Kreuzungen

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

3.1.8 Parkplätze

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

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

3.1.9 Kontrollen

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

3.1.10 Weitere Anliegen

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

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

3.1.11 Verfahren

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

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

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

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

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

Nidau, Dr. Schneider-Strasse

Faktenblatt Projektoptimierung

Ausgangslage

Kostenschätzung ursprüngliches BGK-Projekt [Sep. 2022]

- Im Schlussbericht zum BGK Dr. Schneider-Strasse vom 15.09.2022 werden die Planungs- und Investitionskosten für das Oberflächenprojekt in der Höhe von CHF 1'980'000.- geschätzt. (Grobkostenschätzung $\pm 30\%$)
- Das Projekt ist im Agglomerationsprojekt AP4 eingegeben worden. Gemäss Prüfbericht des AP4 wurde ein Beitrag von 35% für dieses Projekts gesprochen. Es ist weiter davon auszugehen, dass sich der Kanton Bern ebenfalls an den Kosten beteiligt. Somit kann mit einer Teilfinanzierung des Projekts von rund CHF 1'000'000.- gerechnet werden.
- Die Agglogelder sind an die Anforderungen der Massnahmenkategorie «Aufwertung Sicherheit im Strassenraum», RPAV, Anhang 8 sowie an die eingereichte Grundidee gemäss Massnahmenblatt (BBS.MIV-Auf.2.13) geknüpft.
- Der Kostenanteil der Stadt Nidau für das Umgestaltungsprojekt der Dr. Schneider-Strasse beträgt somit nach obigen Annahmen rund CHF 650'000.-.

Projektbereinigungen [Nov. 2023]

- Die Firma TEP GmbH hat im November 2023 eine technische Machbarkeitsprüfung vorgenommen. Dabei ging es primär darum abzuschätzen, welchen Einfluss das Oberflächenprojekt auf allfällige Werkleitungsarbeiten haben könnte. Dabei wurden marginale Anpassungen am ursprünglichen Projekt vorgenommen (betrifft insbesondere die Lage von Randabschlüssen bei Trottoirüberfahrten).
- In dem Zusammenhang wurde eine neue Kostenschätzung des Oberflächenprojekts erstellt. Diese Schätzung geht von Planungs- und Investitionskosten von CHF 1'869'000.- aus, was rund 5% weniger sind, als im Rahmen des BGK prognostiziert. (Kostenschätzung $\pm 25\%$)

Prüfung Einsparpotential [Feb. 2025]

- Aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Nidau wird erwartet, dass die hohen Realisierungskosten beim Stadtrat auf Widerstand stossen. Im Sinne einer Maximalsicht wurde auf einer hohen Flugebene mögliche Massnahmen aufgezeigt, mit welchen die Realisierungskosten gesenkt werden könnten. Dabei wurden auch die Risiken und Qualitätseinbussen beurteilt.
- Gesamthaft wird ein Einsparpotential in der Höhe von rund 740'000 CHF (ca. 40%) ausgewiesen. Allerdings waren darin auch einige Massnahmen eingerechnet, die grossen negativen Auswirkungen auf das Gesamtprojekt hätten (z.B. Verzicht auf die Erstellung von Bäumen).



Weiterverfolgte Optimierungsmassnahmen

Vorgehen

- Basierend auf der Untersuchung vom Feb. 2025 wurden an einer gemeinsamen Sitzung mit der Stadt Nidau, KONTEXTPLAN AG und TEP GmbH diskutiert, welche Optimierungsmassnahmen ziel führend sind, um Kosten einzusparen, jedoch das Gesamtkonzept qualitativ nicht zu stark beeinflussen.
- Aufgrund der kürzlich erfolgten Wiederinstandsetzung des Knotenbereichs auf Höhe Schlossstrasse durch das ESB (Fernwärme / Seewassernutzung). Wurde entschieden den Perimeter auf den Bereich der Tempo-30-Zone zu beschränken (Kanalbrücke bis Mühlerunsweg). Allerdings soll im Übergangsbereich vom Mühlerunsweg bis zum wiederhergestellten Bereich des ESB eine Oberflächenanpassung auf Basis des heutigen Bestands erfolgen.

Vorgenommene Optimierungen des Projekts

Nachfolgende Optimierungen wurden in der revidierten Kostenschätzung berücksichtigt:

- **Reduktion Projektperimeter**
 - Neugestaltung von der Kanalbrücke bis zum Mühlerunsweg
 - Übergangsbereich zwischen Mühlerunsweg und Wiederhergestellter Fläche durch ESB
 - Verzicht auf Anpassung/Sanierung Vorplatz Feuerwehr
 - *siehe Beilage A*
- **Beibehaltung Bushaltestelle Strandweg**
 - Die Randabschlüsse und der Trottoirbereich bei der 2020 neu erstellen Haltestelle werden mit dem Gestaltungsprojekt beibehalten
 - Die Strassenränder des Projekts werden kurz vor und nach der Haltestelle an den Bestand angepasst
 - *siehe Beilage B*
- **Reduktion der Besteinung (Randabschlüsse)**
 - Die ursprünglich vorgesehene Besteinungstyp zwischen Fahrbahn und Trottoir wird um eine Steinreihe reduziert
 - Die weggefallene Steinreihe (fahrbahnseitig) wird in die Belagsfläche integriert (optische Verbreiterung der Fahrbahn)
 - Auch auf die Steinrinne zwischen Fahrbahn und Längsparkfelder wird verzichtet. Diese wird durch Belag und eine Führungslinie (Markierung) ersetzt.
 - *siehe Beilage C*
- **Längsparkfelder mit Sickersteinen**
 - Zur Verbesserung der Versickerung von Oberflächenwasser werden die Längsparkfelder mit Sickersteinen anstatt mit Belag ausgebildet (analog Milanweg).
 - Diese Massnahme führt zu einer marginalen Kostenerhöhung, jedoch zu einer deutlich besseren Klimabilanz.
 - *siehe Beilage D*
- **Berücksichtigung Kostenbeteiligung Werke**
 - Die Wiederherstellung des Deckbelags im Rahmen des Fernwärmeprojekts ist gegenwärtig noch nicht erfolgt. Auf diese Arbeiten soll verzichtet werden, dafür wird der entsprechende Kostenanteil des ESB bei den Belagskosten abgezogen.



Anmerkung zur Sanierung der Gas-/Wasserleitung

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Dr. Schneider-Strasse wird auch die Gas- und Wasserleitung durch das ESB erneuert. Eine gleichzeitige Umsetzung dieses Werkleitungsprojekts mit dem Strassenumgestaltungsprojekt bietet grosse Synergien (sowohl bezüglich der Kosten wie auch bezüglich der Wahrnehmung in der Bevölkerung). Daher wird empfohlen beide Projekte als ein Gesamtprojekt zu planen.

In der aktuellen Kostenschätzung wurden die Kosteneinsparung durch ein mit dem ESB koordinierten Projekts nicht berücksichtigt, da noch kein Detailprojekt für die Werkleitungen vorliegt (Kosteneinsparung noch nicht abschätzbar).

Revidiere Kostenschätzung

Die revidierte Kostenschätzung von TEP GmbH basierend auf den oben erwähnten Einsparungen kommt auf einen Gesamtbetrag von 1'475'000.00 CHF inkl. MWSt. Somit konnten Einsparungen von rund 400'000.00 CHF im Projekt vorgesehen werden.

Die Kostenschätzung befindet sich in der Beilage.

Beilagen

Beilage A: Planskizze Übergangsbereich Mühlerunsweg – Schlossstrasse

Beilage B: Planskizze Projektanpassung Bushaltestelle Strandweg

Beilage C: Schemaskizze Besteinung

Beilage D: Planskizze Längsparkfelder

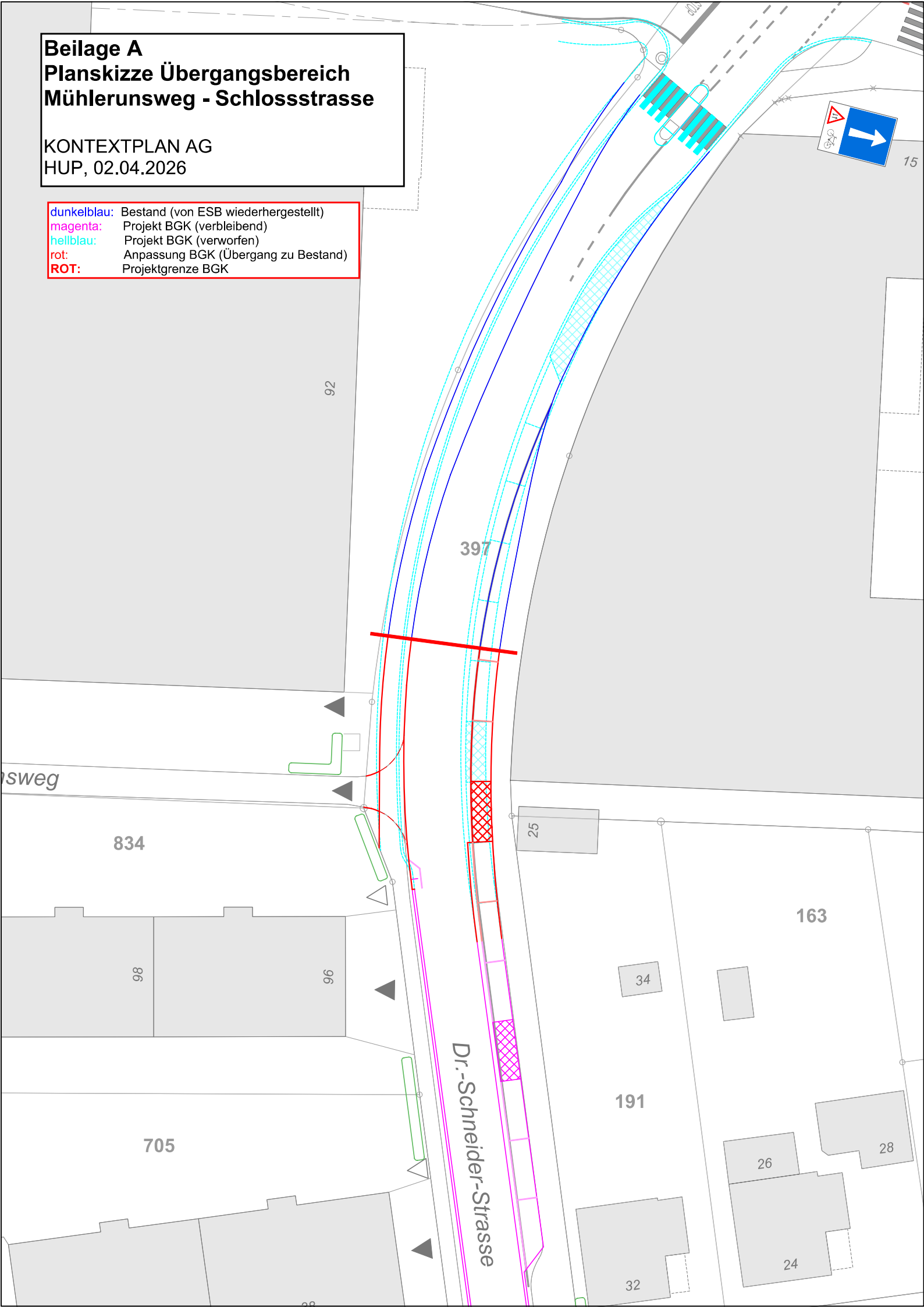
Beilage E: Revidierte Kostenschätzung

HUP, 14.04.2026

Beilage A Planskizze Übergangsbereich Mühlerunsweg - Schlosstrasse

KONTEXTPLAN AG
HUP, 02.04.2026

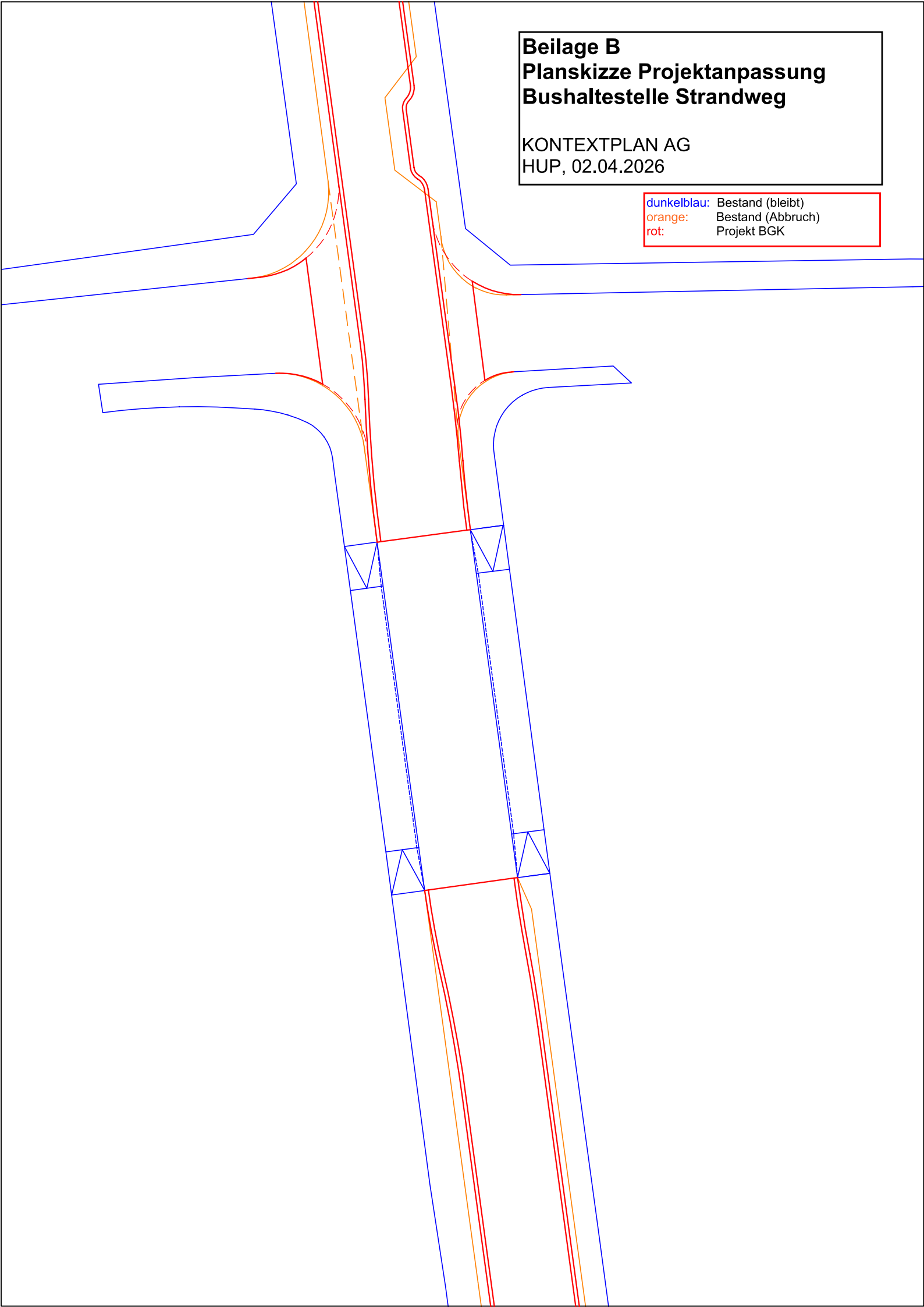
- dunkelblau:** Bestand (von ESB wiederhergestellt)
- magenta:** Projekt BGK (verbleibend)
- hellblau:** Projekt BGK (verworfen)
- rot:** Anpassung BGK (Übergang zu Bestand)
- ROT:** Projektgrenze BGK



Beilage B
Planskizze Projektanpassung
Bushaltestelle Strandweg

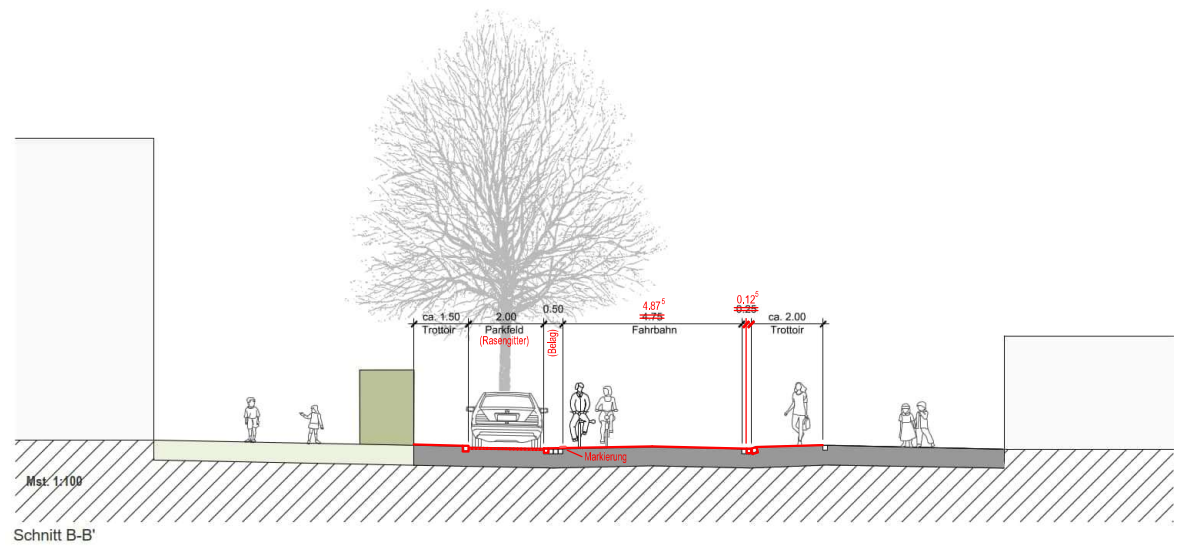
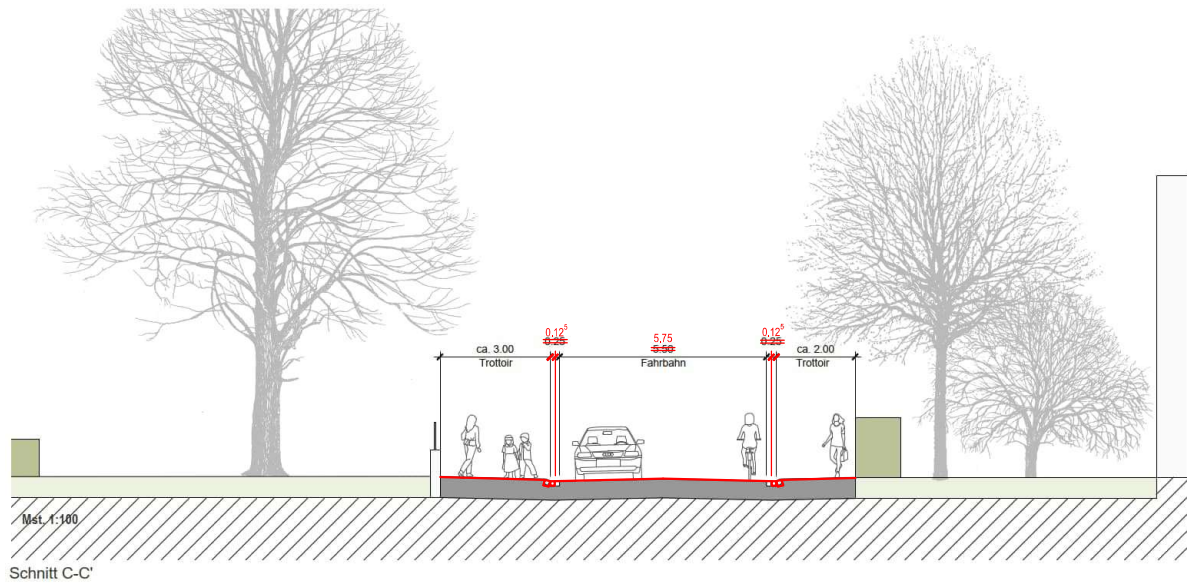
KONTEXTPLAN AG
HUP, 02.04.2026

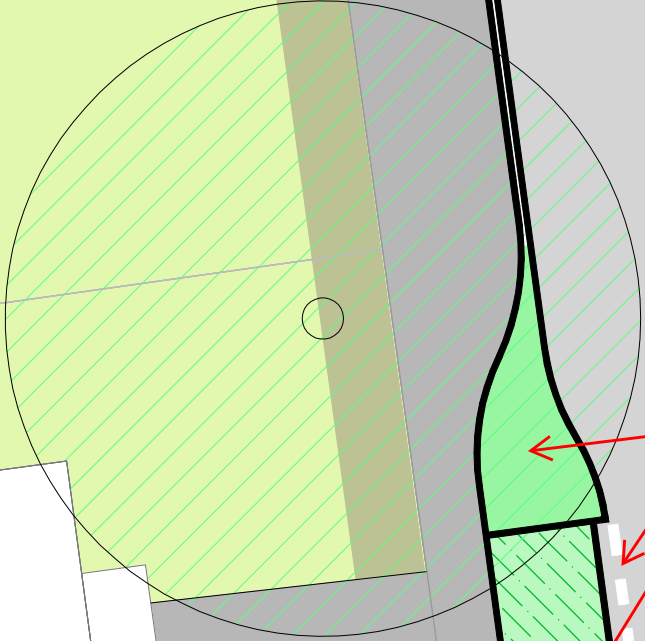
dunkelblau: Bestand (bleibt)
orange: Bestand (Abbruch)
rot: Projekt BGK



Beilage C Schemaskizzen Besteigung (BGK-Querschnitte B+C mit Anpassung)

KONTEXTPLAN AG
HUP, 02.04.2026





Grünfläche

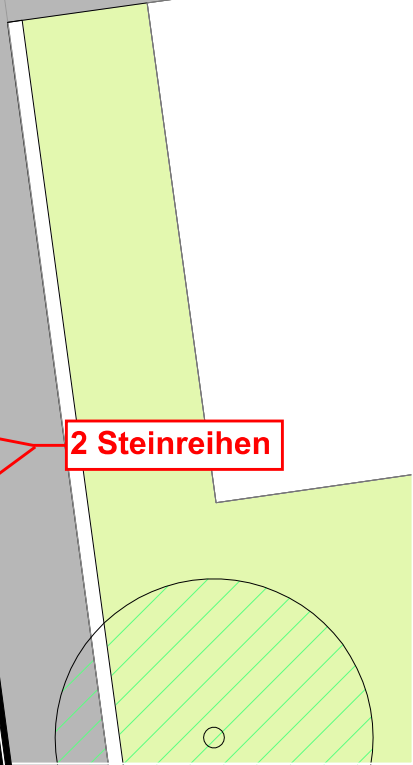
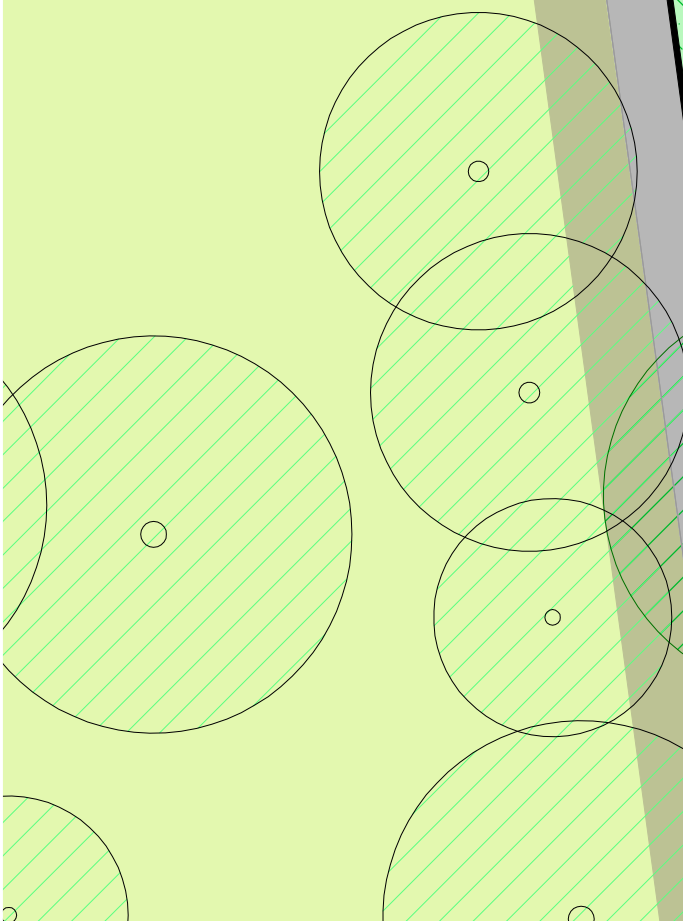
Markierung

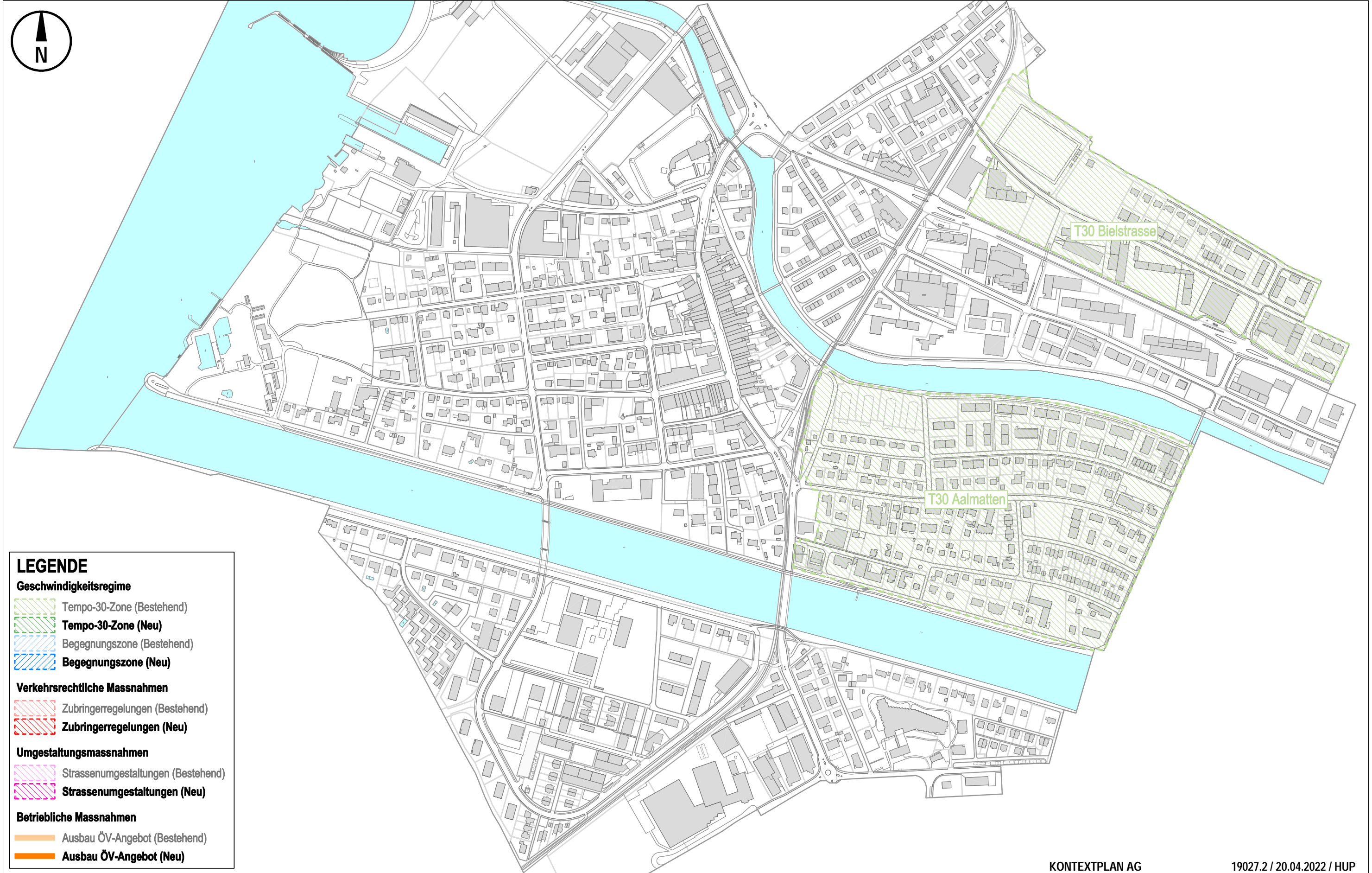
Rasengittersteine

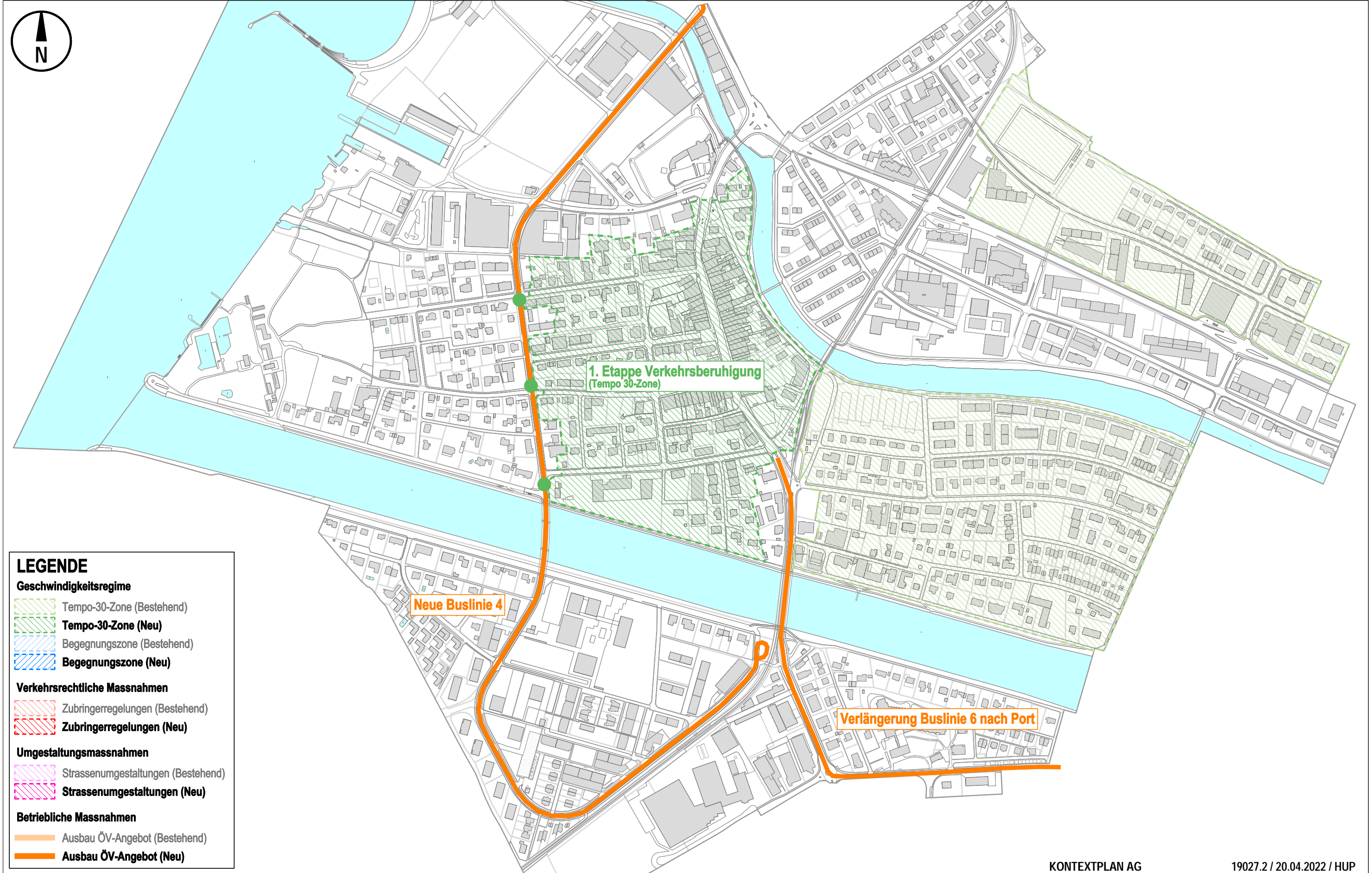
Dr. Schneider-Strasse

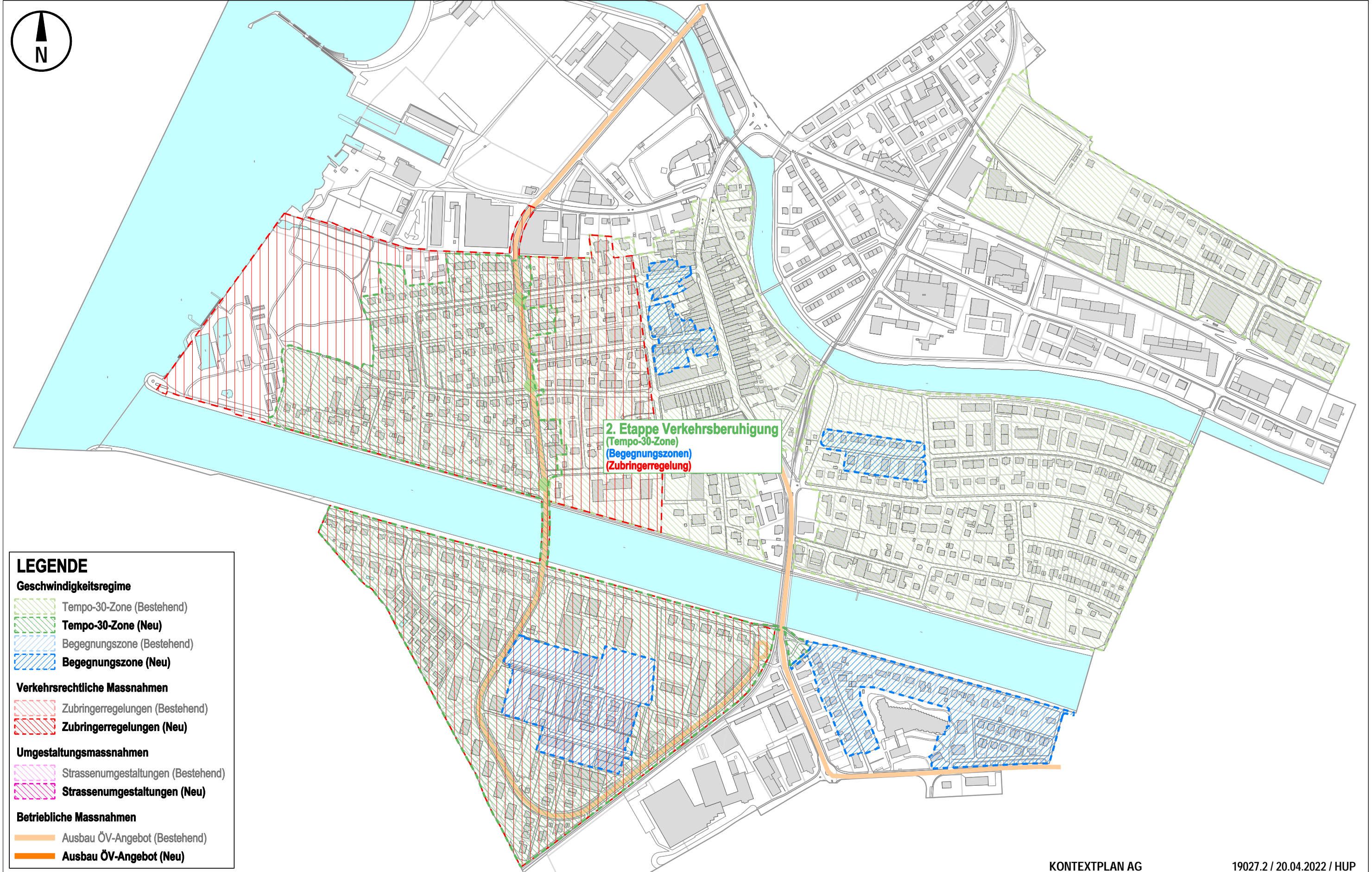
1 Steinreihe

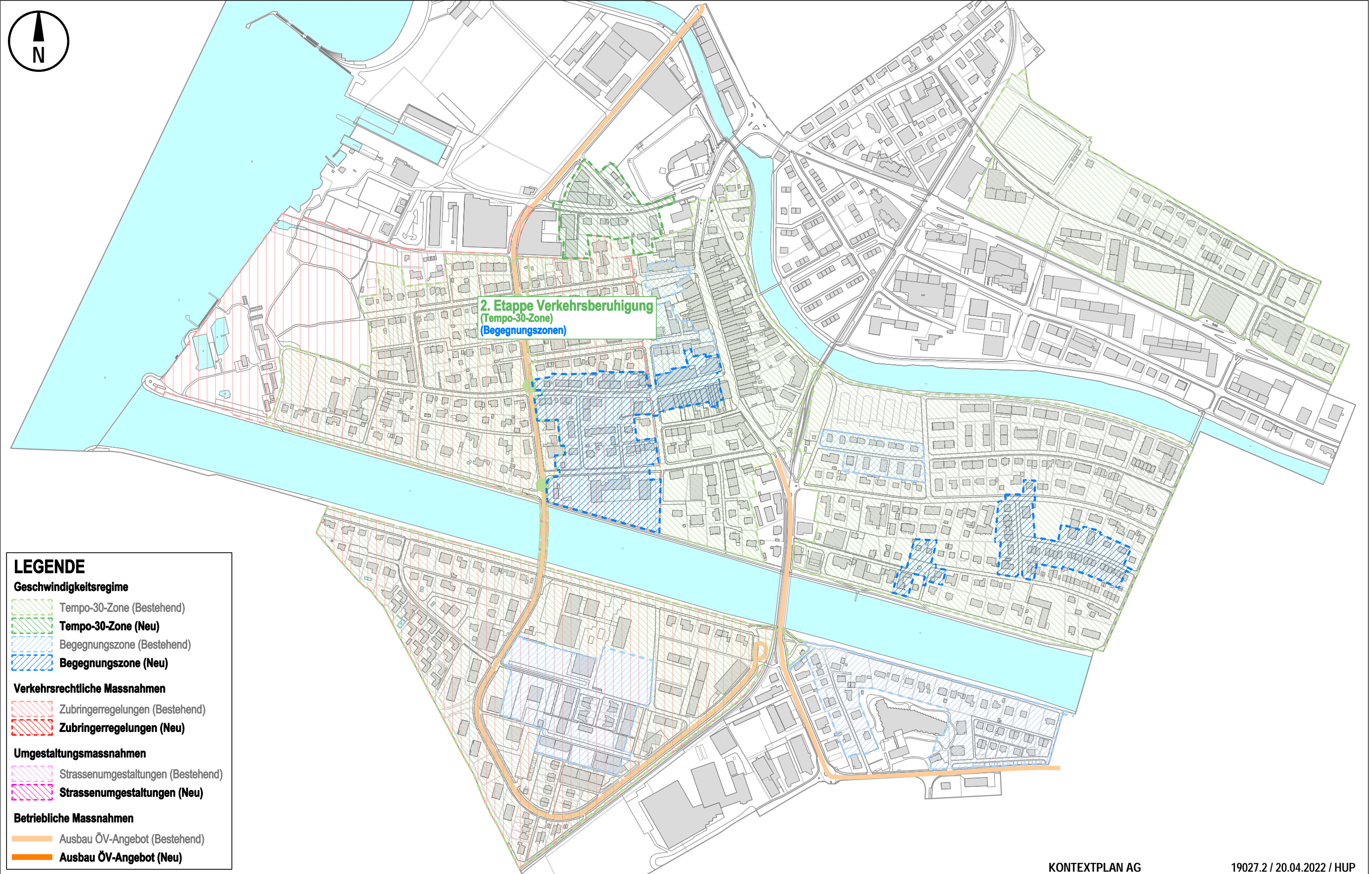
2 Steinreihen

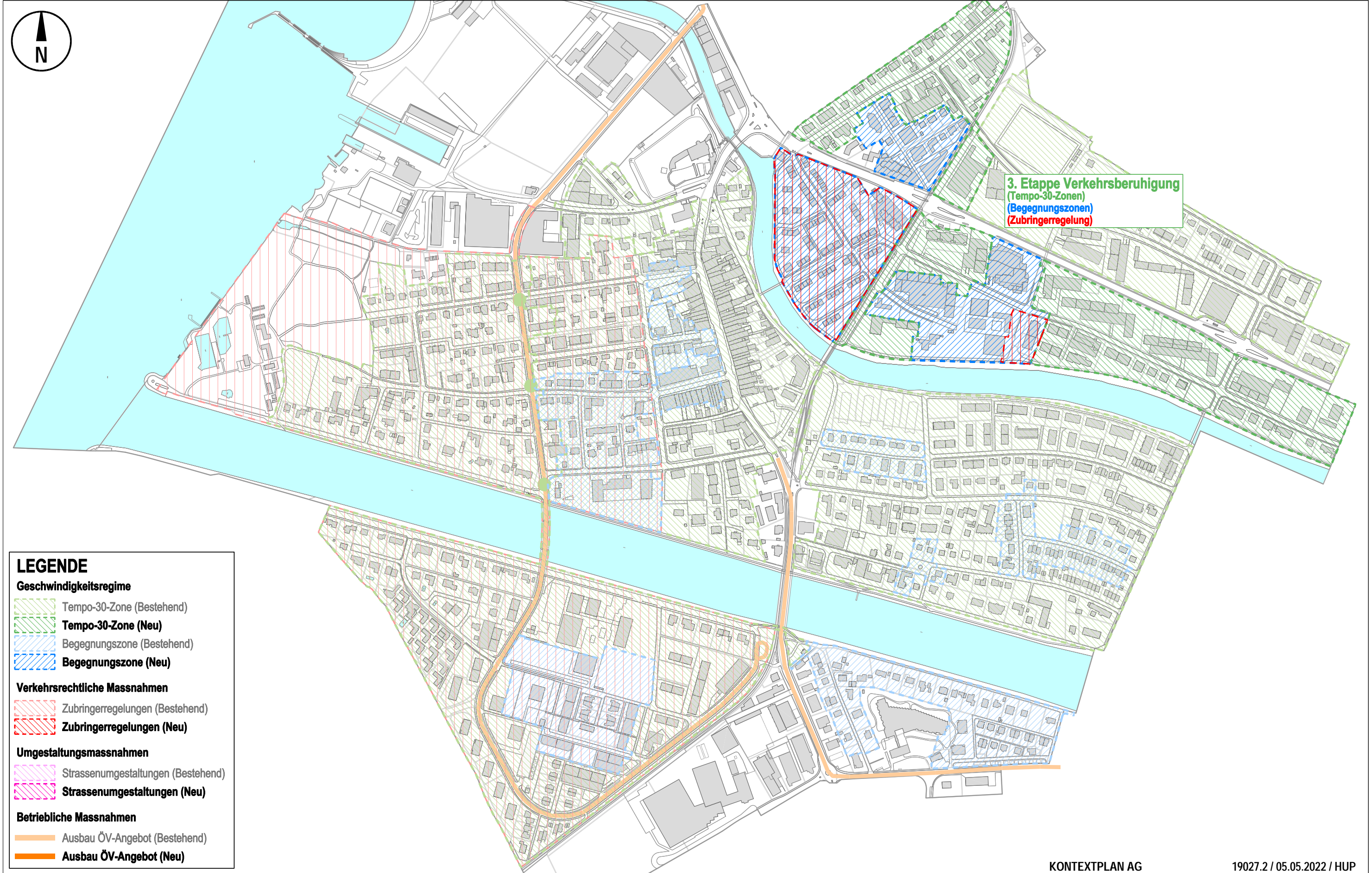


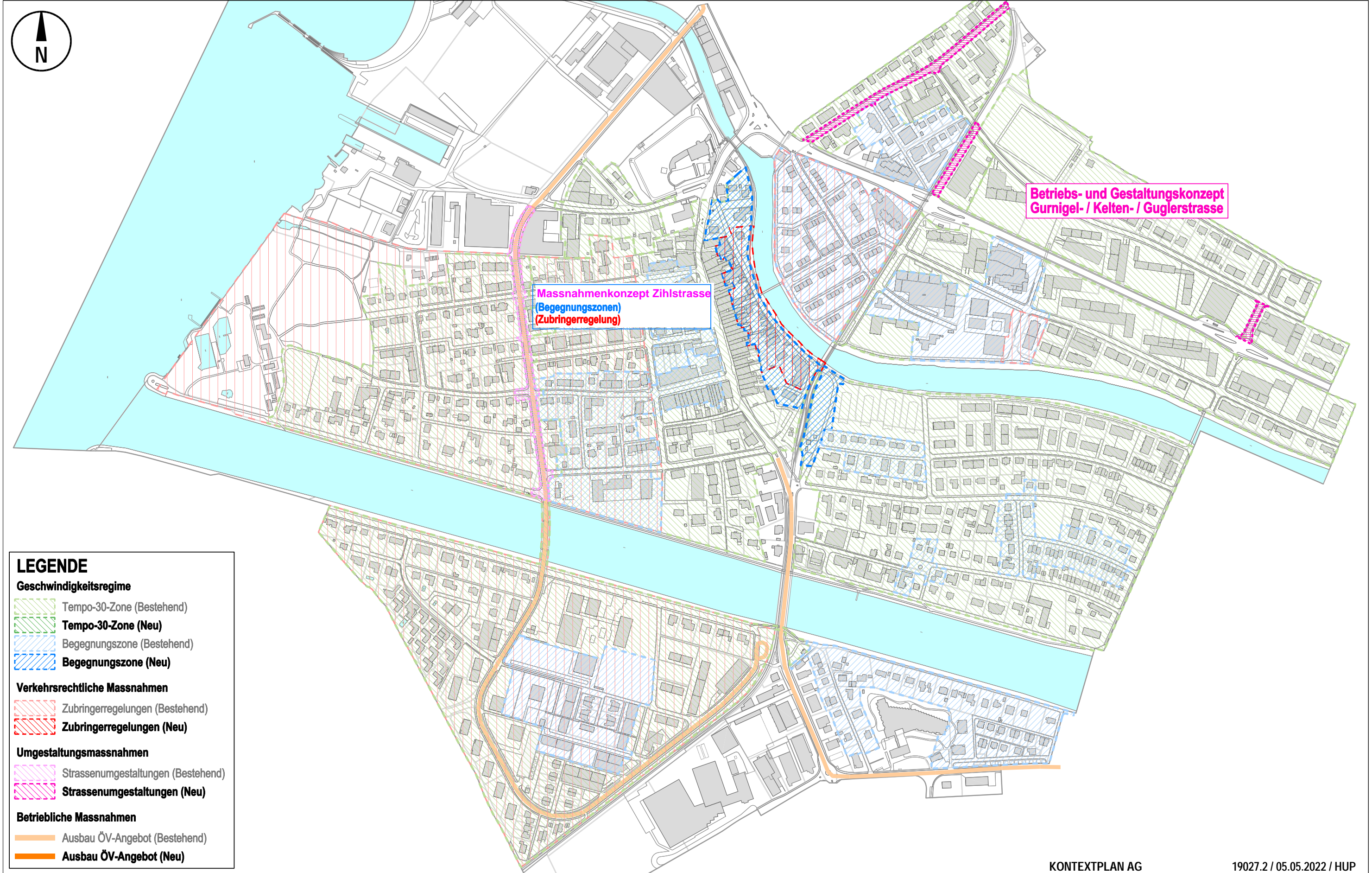












LEGENDE

Geschwindigkeitsregime

Tempo-30-Zone (Bestehend)

Tempo-30-Zone (Neu)

Begegnungszone (Bestehend)

Begegnungszone (Neu)

Verkehrsrechtliche Massnahmen

Zubringerregelungen (Bestehend)

Zubringerregelungen (Neu)

Umgestaltungsmassnahmen

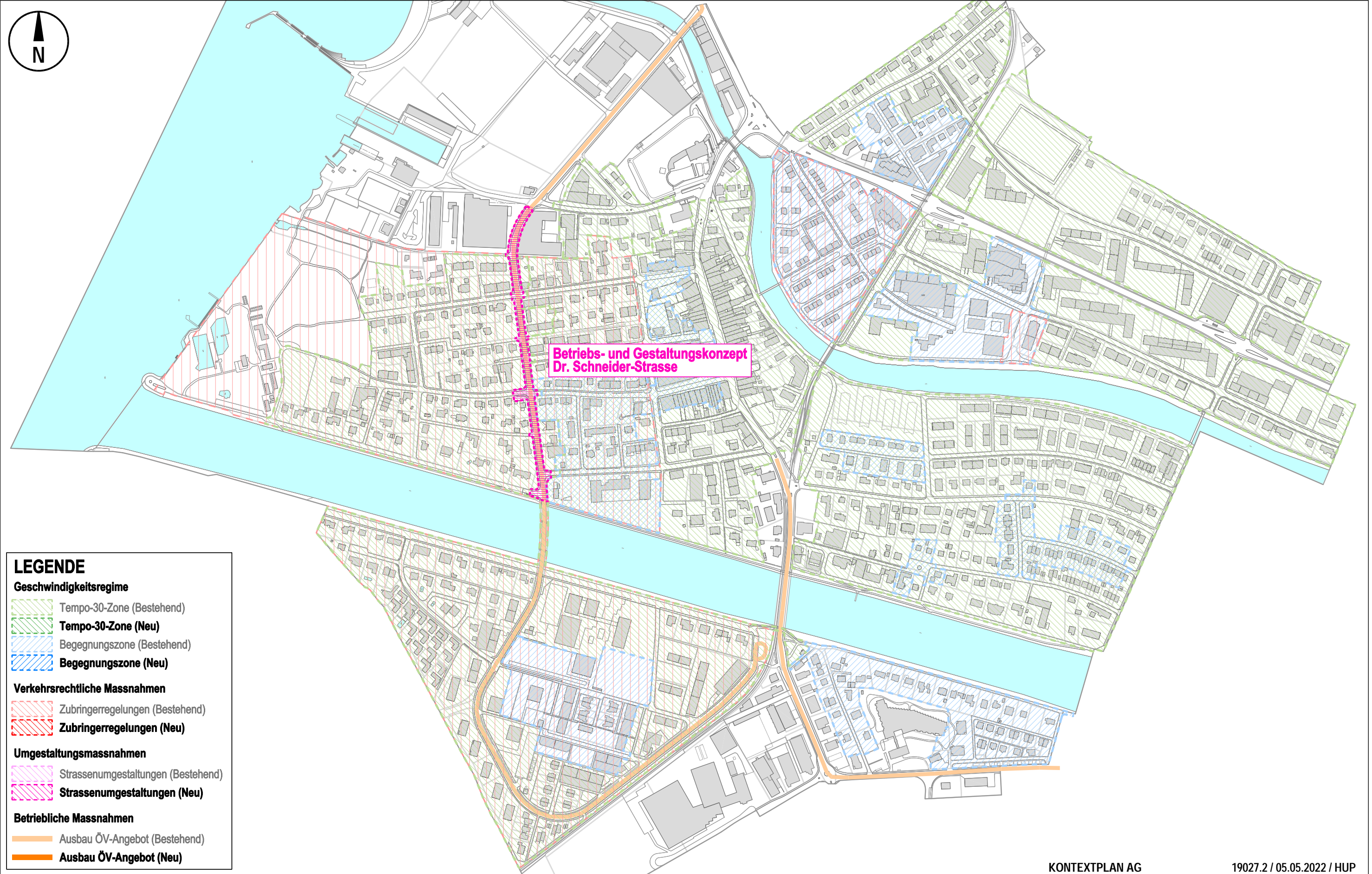
Strassenumgestaltungen (Bestehend)

Strassenumgestaltungen (Neu)

Betriebliche Massnahmen

Ausbau ÖV-Angebot (Bestehend)

Ausbau ÖV-Angebot (Neu)



Betriebs- und Gestaltungskonzept
Dr. Schneider-Strasse

Übersicht GVK-Projekte bis 2028

Umsetzung	Projekt-Bezeichnung	Kosten (inkl. MWST.)		Verweis GVK	
2020	1. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West und Zihlstrasse, mit Sofortmassnahmen	CHF	224'424	1)	9.1+9.2+9.7
2020	Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot: Neue Buslinie 4 + Verlängerung Buslinie nach Port	CHF	1'210'000	2)	9.11
2021/22	2. Etappe Verkehrsberuhigung Nidau West, Beunden/Grasgarten und Aalmatten	CHF	620'000	3) *)	9.2+9.7
2024/25	3. Etappe Verkehrsberuhigung Quartiere nördlich der Zihl Weidteile/Gugler- und Gurnigelstrasse/Hofmatten	CHF	890'000	4) *)	9.5+9.7
2025/2026	Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Mobilitätsmanagement	CHF	97'000	5)	9.8+9.9
2026/2027	Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse	CHF	1'550'000	6) *)	9.5
2027/2028	Betriebs- und Gestaltungskonzept Dr. Schneider-Strasse	CHF	1'583'000	7) *)	9.3+9.13
2027/2028	Massnahmenkonzept Zihlstrasse	CHF	170'000	8) *)	9.6

1) Kreditabrechnung

2) Planungs- und Investitionskredite für Umsetzung Linie 4

3) Planungs- und Investitionskredit

4) Planungs- und Investitionskredit 3. Etappe und Investitionskredit Knotenanhebung und Strassenraumgestaltung Lyss-Strasse.

Exklusiv Objektkredit CHF 100'000 für Trottoirabsenkungen Lyss-Strasse (von 2010 für Ressort Tiefbau und Umwelt)

5) Verpflichtungskredit aus Spezialfinanzierung

6) Planungs- und Investitionskredit

7) Planungs- und Projektierungskredit CHF 98'500 (bewilligt), Umsetzung Neugestaltung gemäss Kostenschätzung CHF 1'583'000 (Investitionskredit, noch nicht bewilligt)

8) Planungskredit CHF 50'000 (bewilligt), Investitionskredit, noch nicht bewilligt

*) Bei diesen Projekten kann mit Fördergeldern aus den Agglomerationsprogrammen gerechnet werden