



Mitwirkungsbericht

Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse

Vom Gemeinderat verabschiedet am 20. August 2024

IMPRESSUM

Auftraggeber	Stadt Nidau
Datei	Mitwirkungsbericht Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse
Berichtversion	Version Gemeinderat vom 20. August 2024
Berichtverfassung	Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau
Projektgruppe	Sandra Friedli, Gemeinderätin Stadt Nidau, Ressort Sicherheit Manuela Jennings, Abteilungsleiterin Stadt Nidau, Zentrale Dienste Brigitte Schürch, Projektleiterin Stadt Nidau Beauftragtes Planungsteam: Felix Dudler und Pierrick Leu, Büro Dudler, Biel Clara Gross, bbz landschaftsarchitekten bern
Begleitgruppe	Beat Baumgartner, Vertretung Anwohnerschaft Gurnigelstrasse Adeline Volery, Quartierleist Hofmatten Gotthelf Gurnigel Giuseppe Melfi, Petitionär «Stopp der Verkehrsverlagerung auf die Quartierstrassen» Daniel Weibel, Elternrat und Elternverein Nidau Hanspeter Schlegel, Pro Velo Biel/Bienne-Seeland
Abkürzungen	BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept GVK Gesamtverkehrskonzept Nidau MIV motorisierter Individualverkehr ÖV öffentlicher Verkehr

INHALT

1	Durchführung der Mitwirkung	3
1.1	Gegenstand	3
1.2	Öffentliche Information.....	4
1.3	Mitwirkungsbericht.....	4
1.4	Zusammenfassung.....	4
2	Mitwirkende	6
2.1	Privatpersonen	6
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen.....	6
3	Eingaben und Stellungnahme	8
3.1	Konzept: Grundlagen / Analyse	8
3.2	Verkehrsorganisation	11
3.2.1	Vorgeschlagenes Paket Verkehrsmassnahmen (Bestvariante 1 + 2e + 3).....	11
3.2.2	Verkehrsmassnahmen Gurnigelstrasse	18
3.2.3	Verkehrsmassnahmen Keltenstrasse	20
3.2.4	Verkehrsmassnahmen Guglerstrasse	22
3.2.5	Weitere Anliegen Verkehrsmassnahmen	26
3.3	Neugestaltung Strassenräume.....	27
3.3.1	Strassenräume Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse	27
3.3.2	Strassenraum Gurnigelstrasse.....	29
3.3.3	Strassenraum Keltenstrasse	30
3.3.4	Strassenraum Guglerstrasse	30
3.3.5	Veränderung Parkraumangebot.....	31
3.3.6	Pflanzen, Umwelt	31
3.3.7	Grobkostenschätzung.....	32
3.3.8	Diverses.....	33
3.4	Enthaltungen	33

1 Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Mit Beschluss vom 20. Juni 2023 verabschiedete der Gemeinderat der Stadt Nidau das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse zuhanden der öffentlichen Mitwirkung. Während der Erarbeitung des Konzepts wurde eine Begleitgruppe einberufen (siehe Impressum). Die Begleitgruppe tagte im Jahr 2022 zweimal und brachte vielfältige Anliegen ein.

Während des weiteren Projektverlaufs wurde nach Gesprächen und E-Mailkontakten- etwa mit dem Kanton, der Stadt Biel und den Bieler Verkehrsbetrieben - die Bestvariante weiterentwickelt. Die Mitglieder der Begleitgruppe wurden persönlich über die neue Variante informiert und waren einverstanden.

Die öffentliche Mitwirkung zum BGK Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse fand vom 1. Juli bis zum 30. September 2023 statt, mit dem Ziel weitere Bedürfnisse aufzunehmen und eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen. Folgende Unterlagen wurden zur Mitwirkung gebracht:

- Bericht BGK Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse, vom 1. Juni 2023
- Anhang BGK Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse, vom 1. Juni 2023
- Planbeilage BGK Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse, vom 1. Juni 2023

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

Von Juni bis August 2023 wurde mit Medienmitteilungen, Publikationen im Nidauer Anzeiger, Plakaten sowie im gleichen Zeitraum auf der Website der Stadt Nidau und in den Social-Media-Kanälen der Stadt Nidau auf die öffentliche Mitwirkung aufmerksam gemacht. Zudem fand am Donnerstagabend, 17. August 2023, in der Aula der Schule Weidteile eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an der rund 30 Personen teilgenommen haben. Die Ortsparteien, Interessenverbände, Begleitgruppenmitglieder und weitere interessierte Kreise wurden direkt angeschrieben und zur öffentlichen Mitwirkung eingeladen.

Während der Mitwirkungsfrist lagen die Dokumente bei der Stadtverwaltung auf und konnten innerhalb der Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren und sind die Unterlagen weiterhin auf der Website der Stadt Nidau unter www.nidau.ch/gurnigel aufgeschaltet.

1.3 Mitwirkungsbericht

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

1.4 Zusammenfassung

Die Mitwirkung zeigt, dass das Projekt insgesamt auf Zustimmung stösst und vom überwiegenden Teil der Mitwirkenden begrüsst wird.

Das Hauptziel des BGKs - die Wohnstrassen vom quartierfremden Schleich- und Durchgangsverkehr zu befreien und auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu lenken – war das meistbeachtete Thema. Die Anpassung der Wegweisung Neuchâtel ist weitgehend unbestritten. Die vorgeschlagenen (Teil-)Schliessungen der Ausfahrten aus der Bernstrasse in die Quartierstrassen haben vielfältige Rückmeldungen bewirkt. Die meisten sprechen sich für die vorgeschlagenen Massnahmen aus. Verschiedene Stimmen wünschen weitere Informationen (zusätzliche Abschätzungen der Verkehrsverlagerung auf andere Strassen und Knoten; zusätzliche Massnahmen (z.B. Stadt Biel flankierende Massnahmen) oder Konzeptänderungen (z.B. Staffelung der Massnahmen)). Ein paar wenige sind gegen die Verkehrsverlagerungen (insb. Bewohnerinnen und Bewohner aus Bieler Quartieren aufgrund ihrer längeren MiV-Anfahrtswege).

Die an Nidau angrenzenden Strasseneigentümer, die Stadt Biel und das Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK III), schätzen es, dass der gute Austausch zwischen den Behörden gepflegt wird und dass die unterschiedlichen Projekte und Massnahmen gut aufeinander abgestimmt und miteinander koordiniert werden. Die Stadt Biel wünscht, dass mit der Umsetzung der vorgesehenen Verkehrsumlagerungen gemeindeübergreifend flankierende Massnahmen etwa für das Mühlefeldquartier ergriffen werden.

Die beiden Autobetriebe Garage Paoluzzo und Carrosseriewerke befürchten wirtschaftliche Einbussen, wenn ihre Betriebe dereinst durch die vorgesehenen Ausfahrtseinschränkungen weniger prominent erreichbar sind. Mit den Autounternehmungen und den angrenzenden Strasseneigentümern wurden im gegenseitigen Austausch für alle möglichst gute Lösungen erarbeitet.

Die Verkehrsumlagerungen wirken vielfältig. Wie die öffentliche Mitwirkung zeigt, werden unterschiedliche Bedürfnisse und (Gewohnheits-)Ansprüche tangiert und erzeugen je nach Blickwinkel Gewinnende oder Verlierende.

Die Stadt Nidau bemüht sich um möglichst gangbare Lösungen und Kompromisse – doch es können nicht alle von diesen zum Teil sich widersprechenden Bedürfnisse erfüllt werden. Entsprechend nimmt die Stadt Nidau eine Interessensabwägung vor, die den verschiedenen Anforderungen und Bedürfnissen möglichst gut entspricht und gleichzeitig die städtebauliche Aufwertung ihres bevölkerungsreichsten Stadtteils voranbringt.

Die Strassenumgestaltungen sind überwiegend unbestritten. Besonders die neuen Grünflächen und Baumpflanzungen werden begrüsst. Die wenigen abschlägigen Eingaben betreffen die Umsetzungskosten und sind gegen eine Parkplatzreduktion zur Stärkung der Fuss- und Velosicherheit.

Die Bestvariante 1 + 2e + 3 wurde durch die Mitwirkung bestätigt. Aufgrund der Mitwirkungseingaben werden folgende Anpassungen am Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgenommen:

- BGK Anhang: Beim Knoten Keltenstrasse/Bernstrasse wird das zwingende Rechtsabbiegen durch ein Rechtsabbiegen mit Geradeausverbindung von der nördlichen in die südliche Keltenstrasse ergänzt.
- BGK Anhang: Bei der Schliessung Ausfahrt Guglerstrasse (Garage Paoluzzo) kommt eine leicht veränderte Variante 4 zur Anwendung, mit
 - Abbiegeverbote auf der Bernstrasse aus beiden Richtungen mit Hinweis «Güterumschlag Guglerstr. 4, Garage Paoluzzo auf Voranmeldung gestattet», inklusive
 - absenkbaren Pollern in der Guglerstrasse zur Sperrung der Ausfahrt Bernstrasse (Bedienung der Polleranlage durch Garage Paoluzzo).
- Punktuelle kleinere Projektanpassungen in Zusammenhang mit Privatzufahrten von anstossenden Liegenschaften.

2 Mitwirkende

2.1 Privatpersonen

Nr.	Name	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
P01	Schneider Markus	Birkenweg 7	2560 Nidau	1
P02	Jungi Hans Peter und Verena	Lyss-Strasse 44 A	2560 Nidau	2
P03	Döhrbeck Michael und Marie-Theres	Grasgartenweg 1	2560 Nidau	2
P04	Jaquet Florian, Winteler Florence	Gurnigelstrasse 42	2560 Nidau	2
P05	Baumgartner Beat (Begleitgruppe)	Gurnigelstrasse 5	2560 Nidau	1
P06	Neuenschwander Annette und Marcel	Heideweg 64	2503 Biel/Bienne	2
P07	Gaffino Antonio	Salzhausstr. 14A	2503 Biel/Bienne	1
P08	Roniger Roger, Hiller Roniger Nicole, Gander Sibylle und Markus ¹	Heideweg 68, Emile-Ganguillet-Weg 25	2503 Biel/Bienne 2503 Biel/Bienne	4
Anzahl Unterschriften				15

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen

Nr.	Organisation	Ansprechperson	Ort	Anz. Unterschriften
O01	Quadro Bau Seeland AG	Giangiordano Isabelle	2555 Brügg	1
O02	Müve Biel-Seeland AG	Probst Sandro (Weber + Brönnimann Bauingenieure AG)	2560 Nidau	1
O03	Verkehrsbetriebe Biel	Leckebusch Bernd, Mächler Andreas	2501 Biel/Bienne	2
O04	Stockwerkeigentümergeinschaft Gurnigelstrasse 10	Ensner Beatrix	2560 Nidau	15
O05	Aare Seeland mobil AG	Aeschbacher Thomas	4900 Langenthal	1
O06	Carrosseriewerke AG	Oliveira Miguel	2560 Nidau	1
O07	Zollhaus & Paoluzzo Automobil GmbH	Calegari Patrick	2560 Nidau	1
O08	SVP Nidau	Ohne Angabe	2560 Nidau	1
O09	EVP Nidau	Messerli Philippe	2560 Nidau	1
O10	Pro Velo Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois	Rütte Martin	2503 Biel/Bienne	1
O11	TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland	Bohnenblust P., Pauli P.	2503 Biel/Bienne	2
O12	VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Biel	Nobs Mario	2560 Nidau	1
O13	SP Nidau	Bongard Bettina	2560 Nidau	1
O14	Stadt Biel	Leonardi Gabriele	2501 Biel/Bienne	1
O15	Kanton Bern, OIK III	Christiani Claudia	2501 Biel/Bienne	1

¹ *) Mitwirkungseingabe mit Kopie an die Stadt Biel, die Gemeinde Brügg, die Verkehrsbetriebe Biel, Die Aare Seeland mobil AG, Mühlfeldleist

016	Procap Schweiz	Pierre Chanez	2503 Biel/Bienne	1
Anzahl Unterschriften				32
Total Unterschriften				47



3 Eingaben und Stellungnahme

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

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

Hinweise und Abkürzungen

- [...] Ergänzende Informationen durch das Projektteam zum besseren Verständnis
- BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept
- MiV Motorisierter Individualverkehr (insbesondere Autos, LKWs, Motorräder)
- OIK III Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurskreis III – Seeland / Berner Jura
- ÖV Öffentlicher Verkehr

3.1 Konzept: Grundlagen / Analyse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1.	P02	Zielsetzung	Die Priorität Quartierschutz vor Kapazitätssicherung/-erhöhung erhält unsere volle Zustimmung. Der Bericht setzt die richtigen Ziele und zieht die richtigen Schlussfolgerungen.	A	Kenntnisnahme

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
2.	O10	Konzept	Die im BGK vorgesehenen Massnahmen für die Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse werden begrüsst. Es handelt sich um ein schrittweises Vorgehen, wobei die übergeordneten Ziele des Gesamtverkehrskonzepts [der Stadt Nidau] berücksichtigt werden.	A	Kenntnisnahme
3.	O13	Konzept	Die vorgestellten Massnahmen zur Umleitung der Verkehrsflüsse und die neuen Strassenraumgestaltungen werden begrüsst - insbesondere die dadurch entstehende Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für Zufussgehende und Velofahrende.	A	Kenntnisnahme
4.	O12	Konzept	Der Grundsatz, den Quartierschutz höher zu bewerten als die Kapazitätserhöhung auf dem übergeordneten Strassennetz wird voll unterstützt. Punktuelle Verschlechterungen dürfen in Kauf genommen werden. Dies führt ev. sogar zum Umsteigen auf ein anderes Fortbewegungsmittel und ist in Zeiten des Klimawandels erwünscht.	A	Kenntnisnahme
5.	O09	Mehrwert	Das gesamte Projekt bringt einen markanten Mehrwert für den Velo- und Fussverkehr sowie für die Wohnqualität im Quartier. Auch die Umwelt profitiert durch die Begrünungen und Entsiegelungen.	A/B	Kenntnisnahme
6.	P01	Fuss- und Velo-verkehr	Gut gestaltete Fuss- und Velowege – möglichst getrennt geführt – wird unterstützt.	A	Kenntnisnahme
7.	P01	Tempo 30	Tempo 30 mit «Schikanen» und Radarüberwachung ergänzt, wird unterstützt.	A	Kenntnisnahme
8.	O11	Begleitgruppe	Die eingesetzte Begleitgruppe hatte bei der Beurteilung und Evaluation der Massnahmen eine entscheidende Rolle gespielt. Die Zusammensetzung der Begleitgruppe war nicht repräsentativ und sehr einseitig.	A	Der Gemeinderat hatte unter Berücksichtigung der wichtigsten Anliegen aus dem Gesamtverkehrskonzept eine Begleitgruppe eingesetzt. Da in diesem Quartier ein besonders hoher Druck seitens der Bevölkerung für eine Verkehrsberuhigung besteht, war die Anwohnervertretung ein wichtiges Kriterium.

Nr.	Ein- gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei- lung	Bemerkung
					<p>Bereits während der Ausarbeitung des BGKS wurden neben der Begleitgruppe verschiedene Stakeholder konsultiert, wie z.B. die Stadt Biel und der Kanton Bern (als Strasseneigner des angrenzenden Verkehrsnetzes).</p> <p>Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses wurden Gespräche zu den angedachten Verkehrsmassnahmen mit den Direktbetroffenen Stadt Biel, Kanton sowie der Garage Paoluzzo und den Carrossewerke AG im Perimeter geführt. Dem Quartierleist Mühlefeld wurde das Projekt präsentiert.</p> <p>Für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ist formal keine Mitwirkung gefordert. Der Stadt Nidau ist es aber wichtig, 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 grosses, potenziell betroffenes Publikum zu erreichen, wurde die öffentliche Mitwirkung im Nidauer Anzeiger, auf Plakaten vor Ort 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>

3.2 Verkehrsorganisation

3.2.1 Vorgeschlagenes Packet Verkehrsmassnahmen (Bestvariante 1 + 2e + 3)

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
9.	O12	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Die Massnahmenkombination 1 + 2e +3 wird bevorzugt.	A	Kenntnisnahme
10.	O03	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Die Schliessung der Ausfahrt von der Bernstrasse in die Guglerstrasse und Keltenstrasse und die damit verbundene Unterbindung von Schleichverkehr vom Autobahnzubringer Richtung Zentrum wird begrüsst.	A	Kenntnisnahme
11.	P05	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Die Massnahmen 1 und 3 sind notwendig. Wir sind vollumfänglich mit der Massnahme 2e einverstanden. Wir sind enttäuscht, dass die Massnahme 3 [Anpassung der Wegweisung Richtung Neuchâtel und Bern] - obwohl einfach ausführbar, noch nicht umgesetzt sind. Biel muss diese Signalisation zeitnah aufheben.	A A A	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Die Massnahmen des BGKs sind als Gesamtlösung konzipiert und werden der Politik als ein Paket zum Entscheid vorgelegt.
12.	O14	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Mit der Bestvariante und dem Rechtsabbiegeverbot ab der Bernstrasse wird der Schleichverkehr Richtung Zentrum über die Achse Keltenstrasse-Bielstrasse-Gurnigelstrasse-Murtenstrasse verunmöglicht. Mit dem Rechtsabbiegeverbot ab der Keltenstrasse wird der Schleichverkehr in der Gegenrichtung Richtung Brügg unterbunden. Gleichzeitig bleibt die Erschliessung der Bielstrasse (und damit eines Teils der Mühlefeldquartiers) in Richtung Seevorstadt/Nidau über die Keltenstrasse möglich, was die Murtenstrasse etwas entlastet.	A	Kenntnisnahme
13.	O09	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept – basiert es doch auf dem Gesamtverkehrskonzept [der Stadt Nidau].	A A	Kenntnisnahme Kenntnisnahme

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Insbesondere die Schliessung der Ein- und Ausfahrt Gugler-/Bernstrasse wird unterstützt. Diese wird die Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlasten.		
14.	O13	Pro Bestvariante mit Massnahmen 1, 2e, 3	Die Bestvariante wird mit Variante 4 bei der Massnahme 1 Ausfahrt Guglerstrasse unterstützt.	A	Kenntnisnahme
15.	P03	Pro Variante 2e Gugler-/Keltenstrasse	Wir sind mit der priorisierten Umgestaltungsvariante vollumfänglich einverstanden und schätzen die seriöse Abklärungsgrundlage für diesen Vorschlag.	A	Kenntnisnahme
16.	P02	Pro Variante 2e Gugler-/Keltenstrasse	Die Schliessung der Guglerstrasse und die Bevorzugung der Variante 2e) beim Massnahmenpaket Verkehrsorganisation sind mutig und wirksam.	A	Kenntnisnahme
17.	P04	Pro Variante 2e oder 2d Gugler-/Keltenstrasse	Wir bevorzugen die Lösungen 2d oder 2e für die Guglerstrasse. Diese scheinen am sichersten zu sein, z.B. für die Kita.	A	Kenntnisnahme
18.	O09	Pro Zubringer, gegen BZ auf Gurnigelstrasse	Die Herabstufung der Gurnigelstrasse mit einer Zubringer-Regelung im südwestlichen Teil wird begrüsst. Die Errichtung einer Begegnungszone mit Tempo 20 in diesem Abschnitt ist nicht zwingend, Tempo 30 sollte genügen.	A	Eine Begegnungszone bietet mehr Aufwertungsmöglichkeiten etwa mit zusätzlichen Grünbereichen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und Begegnungen zu fördern.
19.	O08	Pro Massnahme 3 Wegweisung Neuchâtel	Die Anpassung der Wegweisung und insbesondere die Umleitung des Schwerverkehrs wird vorbehaltlos befürwortet.	A	Kenntnisnahme
20.	P07	Durchgangsverkehr ab Kreuzplatz via Alfred-Aebi-Strasse	Bis auf das zwingende Rechtsabbiegen von der Kelten- in die Bernstrasse (Massnahme 2e) ist keine einschränkende Massnahme sichtbar, die den Durchgangsverkehr Kreuzplatz/Keltenstrasse/Bernstrasse begrenzen würde. Somit gleicht die Alfred-Aebi-Strasse weiterhin einer Hauptverkehrsachse, die zum Teil parallel zur Salzhausstrasse verläuft.	A/D	Zusätzlich zum Rechtsabbiegegebot von der Kelten- in die Bernstrasse soll der südliche Teil der Gurnigelstrasse (Verlängerung der Alfred-Aebi-Strasse, ebenfalls Massnahme 2e) für den Durchgangsverkehr gesperrt werden (ausgenommen Zubringer). Die Ausfahrt Guglerstrasse in die Bernstrasse ist heute bereits geschlossen. Von der Stadt Biel wissen wir, dass

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					Massnahmen für die Alfred-Aebi-Strasse angedacht sind. Damit ist die Achse Kreuzplatz – Bernstrasse für den Durchgangsverkehr nicht mehr attraktiv.
21.	P07	Wegweisung Neuchâtel	Die Massnahme 3 (Wegweisung via Murtenstrasse/Salzhausstrasse/Aarbergstrasse/Ländtestrasse) scheint einzig auf den LKW-Anteil am MiV gerichtet zu sein	A	Die angepasste Wegweisung ist für den motorisierten Verkehr inklusive Lastwagen mit einer Fahrzeughöhe von max. 3.4m vorgesehen (Die Unterführung Murtenstrasse ist für Fahrzeuge > 3.4m nicht passierbar).
			Antrag 1: Die Massnahme 3 wird nicht weiterverfolgt.	C	Eine neue Wegweisung Richtung Neuchâtel ist ein wichtiges Mittel für den Quartierschutz und wird von den Anwohnern klar gefordert. Im Gegensatz zur Gurnigelstrasse gehört die Route Murtenstrasse – Salzhausstrasse zum lokalen Hauptstrassennetz und die übergeordnete Wegweisung führt in der Regel über das Hauptstrassennetz.
			Antrag 2: Die SBB-Unterführung Murtenstrasse wird für LKWs in beide Richtungen gesperrt. ÖV und Dienstleistungen der Stadt Biel sind ausgenommen.	D	Die Unterführung Murtenstrasse liegt in der Zuständigkeit der Stadt Biel. Es ist auch fraglich, ob dies zulässig wäre und vor allem wäre so eine Spezialregelung nicht kontrollierbar und daher auch nicht durchsetzbar.
			Zusätzlich zu der im BGK vorgeschlagenen Route Zentralstrasse/Silbergasse/Murtenstrasse/Salzhausstrasse/Guido-Müller-Platz/Kreisel Seevorstadt werden weitere zwei Routen zur Prüfung vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> Ausweichroute für LKWs > 3.4m: Zentralstrasse/Silbergasse Ost/Neumarkstrasse/Kanalgasse/Seevorstadt/Kreisel Seevorstadt 	C/D	Diese weiteren vorgeschlagenen Ausweichrouten stehen zur Verfügung, insb. für LKW > 3.4 m Höhe. Daraus ergibt sich aber keine Notwendigkeit, die Route Murtenstrasse – Salzhausstrasse für den LKW-Verkehr zu sperren. Daher besteht diesbezüglich kein weiterer Abklärungs- und Handlungsbedarf.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> Alternativroute: Brüggstrasse/Portplatz/Friedhof/Bielstrasse (Brügg)/Industriestrasse/Bernstrasse/Guido-Müller-Platz/Seevorstadt <p>Daraus resultiert der Antrag 3: Mittels Anforderungskatalog die Ausweich- und die Alternativroute vergleichen und bewerten.</p>		
22.	O08	Reduktion Ver-kehr	<p>Eine wirkungsvolle Entlastung der Quartiere von MiV [motorisiertem Individualverkehr] wird begrüsst.</p> <p>Im favorisierten Szenario 1+2e+3 wird mit einer Reduktion des Verkehrs um -5'300 Fahren etwa entlang der Gurnigelstrasse und nur mit einer Zunahme von +1'200 bis 3'200 entlang des Knotenpunkts Guido-Müller-Platzes gerechnet. Der Verkehr verschwindet aber nicht einfach wie von Zauberhand.</p>	A	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird Schleichverkehr durch die Nidauer Strassen verhindert, sucht sich der Durchgangsverkehr andere Wege. Ein Teil der Fahrten wird aber auch substituiert oder verlagert sich grossräumiger. Zudem besteht die generelle Zielsetzung, ein Umsteigen auf umweltschonendere und platzsparendere Verkehrsmittel (Velo, ÖV) zu fördern, wozu die Verkehrsberuhigung in den Quartieren einen Betrag leisten kann.</p>
23.	O13	Mehrverkehr auf dem Hauptstrassennetz	Durch das BGK erzeugter Mehrverkehr ausserhalb des Gemeindegebiets von Nidau, z.B. am Guido-Müller-Platz - wird in Kaufgenommen. Hier sind die übergeordneten Organe/andere Entscheidungsträger gefordert.	A	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Austausch und die Zusammenarbeit mit den weiteren Entscheidungsträgern ist erfolgt und wird auch in der weiteren Planungsphasen erfolgen.</p>
24.	O11	Verkehrsfluss im weiteren Umfeld	Bei Einschränkungen wie Sperrungen und andere Verkehrslenkungsmassnahmen sowie Einschränkungen für Benutzerinnen und Benutzer (Zubringerdienst), darf nicht nur das einzelne Quartier betrachtet werden. Vielmehr sind die Konsequenzen für den gesamten Verkehrsfluss im weiteren Umfeld zu beurteilen.	A	Während der Ausarbeitung des BGKS wurden verschiedene Stakeholder, wie z.B. die Stadt Biel und der Kanton Bern (als Strasseneigner des angrenzenden Verkehrsnetzes), zu den angedachten Verkehrsumlenkungen konsultiert.
25.	O15	Verlagerung von MIV	Mit der Verlagerung von MiV aus den Nidauer Quartierstrassen müssten Strassen in Biel, namentlich die Salzhausstrasse,	A/B	Im Rahmen der Mitwirkung wurden mit Vertretenden der Stadt Biel und dem OIK (Kanton Bern) Direktgespräche geführt. Die

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			mehr Verkehr aufnehmen. Die Absprache mit Biel ist unumgänglich. Verkehrsmassnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit dem OIK zu besprechen.		drei Behörden informieren sich gegenseitig über ihre Planungen und stimmen diese aufeinander ab. Die Aufwärtskompatibilität zwischen den Projekten wird sichergestellt.
26.	O14	Auswirkungen der Verlagerung von MIV; flankierende Massnahmen	Die geplanten Verkehrsbeschränkungen (z. B. Sperrung Gurnigelstrasse West) reduziert die Verkehrsbelastung z.B. auf den betroffenen Abschnitten der Gurnigel- und Keltenstrasse, führt jedoch zur Verkehrsverlagerung auf andere Strassenabschnitte. Die erwartete Verkehrszunahme erfolgt auf den Hauptachsen (Bernstrasse, Salzhausstrasse, Brüggstrasse usw.) Die Funktionsfähigkeit des gesamten ausgebauten Strassennetzes und für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten. Es besteht weiterer Abklärungsbedarf wie sich die Verkehrsverlagerungen auf die betroffenen Achsen auswirkt.	A	Die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen führen zu einer gewissen Verlagerung von Verkehr, das ist anerkannt. Deshalb wurden bereits im Rahmen der Mitwirkung Direktgespräche zwischen der Stadt Biel, der Stadt Nidau und dem Kanton durchgeführt.
			Nidau soll zusammen mit der Stadt Biel verkehrlich flankierende Massnahmen im Mühlefeldquartier prüfen und umsetzen. Bei der Salzhausstrasse (Strasse mit der grössten erwarteten Verkehrszunahme) ist eine mögliche flankierende Massnahme die Änderung der Lichtsignalsteuerung an den Kreuzungen Salzhausstrasse mit der Johann-Aberlistrasse und der Murtenstrasse sowie am Guido-Müller-Platz). Dies, um die Funktionsfähigkeit dieser Knotenpunkte zu gewährleisten und negative Auswirkungen auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Begleitmassnahmen sind z.B. für den Knoten Aegertenstrasse/Portstrasse zu prüfen - auch zur Unterstützung der Fahrplanstabilität des ÖVs (Bus).	C	Die Grössenordnung der Verlagerungen wurden analysiert und transparent dargelegt. Von weiteren Analysen wird kein zusätzlicher Informationsgewinn zu den Verlagerungen erwartet.
				B	Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird die Stadt Nidau zusammen mit der Stadt Biel (und dem Kanton) die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen prüfen und sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten beteiligen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Da die vorgeschlagenen Massnahmen grosse Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Mühlefeldquartiers haben, wird ein regelmässigen Austausch mit dem Quartierleist während des Beteiligungsprozesses empfohlen.	A	Dem Quartierleist Mühlefeld wurde das Projekt bereits während der Mitwirkung präsentiert. Bei der Projektumsetzung wird der Leist im üblichen Rahmen informiert.
27.	O11	Vertiefte Prüfung	<p>Vor Genehmigung des Konzepts sollten folgende Auswirkungen auf den Gesamtverkehr in der Umgebung und insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen vertieft geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen der Mehrbelastung Hauptachsen auf dem Bieler Strassennetz (insbesondere Veresiusplatz, Salzhausstrasse) und auf den Knotenpunkt Guido-Müller-Platz • Eine gestaffelte Umsetzung der im BGK aufgeführten Massnahmen (z.B. 1. Massnahme Guglerstrasse) 	A	<p>Von weiteren Analysen wird kein zusätzlicher Informationsgewinn erwartet (siehe auch Antwort Eingabe Nr. 26)</p> <p>Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 28.</p>
28.	O08	Staffelung Schliessung der Ausfahrten und Dosieranlage	<p>Wir schlagen eine gestaffelte Umsetzung der Verkehrsmassnahmen vor, in dem etwa einzig die Einfahrt Bernstrasse-Guglerstrasse geschlossen und die Abzweigungen in die Kelten- und Gurnigelstrassen aufrechtgehalten bleiben. Basierend auf diesen Erfahrungswerten könnte dann über weitere Schliessungen entschieden werden.</p> <p>Eine komplette Abschottung des Quartiers erachten wir als letzte Notlösung, falls andere Massnahmen wie eine Dosierung der Ampeln (siehe Eingabe Nr. 29) nicht greifen.</p>	C	Verkehrsmessungen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes haben gezeigt, dass bei Überlastung des Guido-Müller-Platzes erheblicher Ausweichverkehrs ab der Ausfahrt Guglerstrasse via Bielstrasse durch die Gurnigelstrasse fährt. Mit der Schliessung der Einfahrt Bernstrasse-Guglerstrasse als Einzelmassnahme wird dieser Schleichverkehr durch das Wohnquartier nicht unterbunden, vielmehr würde der Verkehr voraussichtlich verstärkt via Gurnigel- und Keltenstrasse fliessen. Nur mit der gleichzeitigen Schliessung der Gugler-, Kelten- und Gurnigelstrassen für den MiV kann der quartierfremde Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten werden.
29.	O08	Dosierung der Ampeln	Anstelle die Bestvariante auf einmal umzusetzen, schlagen wir zuerst eine bessere Dosierung der Ampeln im Perimeter in Betracht zu ziehen.	A	Die Lichtsignalanlagen auf der Aarberg- und Bernstrasse ab Keltenstrasse bis Dr. Schneider-Strasse sind als zusammenhängendes System konfiguriert. Eine veränderte Ampelsteuerung kann die vorherrschende Verkehrsproblematik nicht lösen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					In Zusammenhang mit dem der BGK-Umsetzung erfolgt – so- weit erforderlich - eine Neueinstellung der Lichtsignalanlagen.
30.	O11	EBBN Studien-auftrag	Das Ergebnis des Studienauftrages EBBN Bernstrasse–Neuen- burgstrasse ist bei der Festlegung der geplanten Massnahmen einzubeziehen.	A/E	Die Städte Biel und Nidau sowie der Kanton Bern sind zustän- dig für das Projekt «Rue de Caractères» <a href="http://www.rue-de-cara-
ctères.ch">www.rue-de-cara- ctères.ch , das anhand der Empfehlungen aus dem Dialogpro- zess zum A5-Westast eine Neugestaltung der Achse «Bern- strasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» erarbeitet. Während der Ausarbeitung des vorliegenden Mitwirkungsbe- richts lagen diese Resultate noch nicht vor, sondern werden voraussichtlich im Herbst 2024 den Behörden vorgestellt. Nidau ist in beide Prozesse (BGK und «Rue de Caractères») tief involviert, und entsprechend an einer guten Planungs- und ProjektAbstimmung interessiert. Die Studienresultate werden in der weiteren Planung möglichst berücksichtigt. Informationen und Partizipationsmöglichkeiten siehe <a href="http://www.rue-
de-caracteres.ch">www.rue- de-caracteres.ch .
31.	O08	Autobahnum-fahrung	Ohne effektive Autobahnumfahrung wird das Verkehrsprob- lem mit den vorgesehenen Massnahmen wohl nicht lösbar sein, sondern nur verschoben.	D	Nach Abschreibung des Autobahnprojektes Westast ist kurz- und mittelfristig keine Autobahnumfahrung vorgesehen. Viel- mehr koordiniert die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) resp. die Städte Nidau, Biel und der Kanton Bern eine Neugestaltung der Achse «Bern- strasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» aus den Empfehlungen aus dem Dialogprozess zum A5-Westast. Das BGK entspricht den Forderungen der kurz- und mittelfristi- gen Massnahmen aus dem Dialogprozess.

3.2.2 Verkehrsmassnahmen Gurnigelstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
32.	O04	Pro Fahrverbot mit Zubringer	Die Verkehrsberuhigung der Gurnigelstrasse mit einem Fahrverbot mit Zubringerregelung wird unterstützt.	A	Kenntnisnahme
33.	O03	Ausfahrt Gurnigelstrasse	Da die Ausfahrt Gurnigelstrasse von der Bernstrasse für den Zubringerdienst offenbleibt, wird befürchtet, dass die die Gurnigelstrasse trotzdem befahren bleibt.	C	Zusätzlich zum Fahrverbot ist für den westlichen Abschnitt der Gurnigelstrasse in eine Begegnungszone (Tempo 20) vorgesehen. Seitlich sind versetzte Strasseneinengungen geplant. Die Temporeduktion und die Slalomfahrt machen die Strecke wenig attraktiv für die reine Durchfahrt.
			In welchem Gebiet die Zubringer-Ausnahme gilt ist unklar. Autofahrende könnten denken, die Anfahrt via Gurnigelstrasse in die Bielstrasse sei erlaubt. Daran ändert auch die neue Begegnungszone Gurnigelstrasse wenig. Deshalb sollte geprüft werden, ob diese Ausfahrt auch geschlossen wird.	E	Die Zubringer-Ausnahme gilt für die Anwohnerschaft Gurnigelstrasse und Schützenmattweg und wird bei der Ausführung definiert. Eine komplette Sperrung der Ausfahrt ist nicht vorgesehen, damit die direkten Anwohner möglichst keine Umwegfahrten machen müssen.
34.	P09	Gegen Fahrverbot mit Zubringer	Ein Zubringer Gurnigelstrasse hat Auswirkungen bis zum Bahnhof Biel. Bereits heute gibt es Rückstau, wenn das BTI-Bähnli ein- und ausfährt und in Stosszeiten. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen, wenn das Schienentrasse durch Autos blockiert wird.	A	Mit der Verkehrsumlagerung soll nur noch Verkehr mit Ursprung oder Ziel im Quartier verkehren. Schleichverkehr wird verhindert, mit den Ziel weniger (Durchfahrts-)Verkehr. Die Befürchtung, dass dies zu gefährlichen Situationen führt, wird nicht geteilt. Im Gegenteil: Die Entlastung der Quartierstrassen durch Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptachsen wirkt sich auf die Verkehrssicherheit eher positiv aus.
			Die beiden betroffenen Buslinien werden noch unzuverlässiger.	A	
			Sind die Auswirkungen mit den Gemeinden Biel, Brügg sowie den Verkehrsbetrieben und der asm abgesprochen?	B	Die genannten Stellen wurden zur Mitwirkung eingeladen Mit der Stadt Biel wurden Direktgespräche geführt. Um zudem ein möglichst grosses, potenziell betroffenes Publikum zu erreichen, wurde die öffentliche Mitwirkung im Nidauer Anzeiger, auf Plakaten vor Ort, auf der Website der Stadt publiziert sowie

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					via Soziale Medien und an einem öffentlichen Informationsanlass bekannt gemacht. Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 8
35.	P04	LKWs	Für die Verbesserung des Verkehrs in der Gurnigelstrasse LKWs nur zu Lieferdienst zulassen.	B	Mit dem Fahrverbot im südwestlichen Teil der Gurnigelstrasse werden nur noch Zubringer (Autos, LKWs, Motorräder) zugelassen. Der nordöstliche Teil profitiert von den vorgesehenen Verkehrsumlenkungen, welche den Schleichverkehr im Quartier markant reduzieren soll. Damit nimmt auch der LKW-Verkehr ab.
36.	O15	Bushaltestelle	Die Fahrbahnverengung in der Gurnigelstrasse Ost ist heikel, weil dort kein Kreuzungsmanöver Bus/Personenwagen möglich ist. Da die Verengung beidseitig ist, ist die Vortrittsregelung ungeklärt und sollte signalisiert werden.	A	Wird im Rahmen Planung Ausführungsprojekt geprüft.
			Die Torwirkung am östlichen Eingang ist nicht erkennbar. Ein Eingangstor sollte aufgrund der Bahnlinie wahrscheinlich 30m nach der Ausfahrt aus dem Kreisverkehrsplatz angeordnet werden.	B	Aufgrund der Bushaltestelle und der Privatgaragen ist die angestrebte Torbildung schwierig zu realisieren. Eine optimale Platzierung des Zoneneingangs wird im Rahmen der Umsetzungsplanung mit einer allfälligen Vortrittsregelung Fahrbahnverengung geprüft.
			Die Fussgängerstreifen sind in der verkehrsberuhigen Zone zu entfernen.	B	Wird berücksichtigt.
37.	P04, P05	Tempo 30	Tempo 30 möglichst rasch in Betrieb nehmen (gegen Fräser, Lärm und Gefahr).	D	Mit dem Vorgängerprojekt Verkehrsberuhigung Weidteile, Gurnigel, Hofmatten wird im Projektperimeter ab Juni 2024 Tempo 30 und teils Tempo 20 eingeführt.
			Tempo 30 mit Geschwindigkeitskontrollen unterstützen.	D	Die Stadt Nidau wird bei der Kantonspolizei polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen beantragen sowie sporadisch mit dem eigenen Smiley (Geschwindigkeitsanzeige) Einführung von Tempo 30 auf das neue Temporegime aufmerksam machen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
38.	O10	Velomarkierung	Aufgrund der engen Platzverhältnisse bei der Zufahrt zum Kreisel Murtenstrasse ist der durchgezogene Strich für die Markierung des Radstreifens lang genug vorzusehen.	C	Aufgrund der neuen Grünrabatte und dem Arealzugang zur Liegenschaft Gurnigelstrasse 52 wird die vorgesehene Velomarkierung nicht verlängert. Dazu besteht auch keine Notwendigkeit, da durch das BGK und die Verkehrsmassnahmen wesentlich weniger Verkehr auf der Gurnigelstrasse zirkulieren wird, wovon auch der Veloverkehr profitieren wird.

3.2.3 Verkehrsmassnahmen Keltenstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
39.	O12	Keltenstrasse	Das Abbiegeverbot ab der Bernstrasse in die Keltenstrasse wird begrüsst zur Verminderung von Ausweichfahrten in der Gurnigelstrasse und bei stark belastetem Guido-Müller-Platz.	A	Kenntnisnahme
40.	P02	Knoten Kelten-/Bernstrasse	Die Verbindung von der nördlichen in die südliche Keltenstrasse ist zwingend. Andernfalls werden die Weidteile nördlich der Bernstrasse und das Mühlefeld vom Zugang zum Einkaufszentrum und anderer Dienstleistungen wie Zahnarzt und Physiotherapie an der Lyss-Strasse abgeschnitten.	B	In den Planbeilagen ist diese direkte Verbindung bereits so vorgesehen. In der Variantenstudie 1 + 2e + 3 im Anhang fehlte diese versehentlich; das zwingendes Rechtsabbiegen wird in ein Rechtsabbiegen mit Geradeausverbindung von der nördlichen in die südliche Keltenstrasse abgeändert.
41.	O06	Zufahrt Carrosseriewerke AG	Der schnelle Zugang ab der Bernstrasse zu den Carrosseriewerke AG ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Mit einer Einbahn in der Keltenstrasse würde die Anlieferung und die Kundschaft vom schnellen Zugang über die Bernstrasse abgeschnitten. Beträchtlicher Umwegverkehr via Salzhaus-/Gurnigel-/Keltenstrasse, teils via Bahnhofplatz Biel sowie über die Bielstrasse wären die Folge. Weiter führt die Massnahme zu einer massiven Einschränkung des hauseigenen Verkehrs. Je nach Schaden werden die Fahrzeuge mehrfach über die Keltenstrasse um die Liegenschaft herumgefahren. Eine Einbahn würde einen enormen Zeitverlust bedeuten.	A B	Dass eine Reduzierung der Einfahrten aus der Bernstrasse in das Quartier die Erreichbarkeit der Carrosseriewerke AG verschlechtert, wird anerkannt. Zwischen der Carrosseriewerke AG und Vertretenden der Stadt Nidau wurde ihm Rahmen der Mitwirkung ein Direktgespräch geführt, um auf die besondere Situation einzugehen und um möglichst gute Lösungen für alle Seiten zu finden. In der Keltenstrasse ist weiterhin Gegenverkehr vorgesehen. Der hauseigene Verkehr wird damit nicht eingeschränkt.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
42.	P08	Keltenstrasse	Wie wird das Carrosseriewerk erreicht, wenn das Rechtsabbiegen von der Autostrasse von Bern herkommend nicht mehr gestattet ist?	A	Siehe Antwort Eingabe Nr. 40.
43.	O15	Knoten zu Bernstrasse	Solange die Keltenstrasse in beide Richtungen befahrbar bleibt, kann die Rechtsabbiegespur auf der Autostrasse zwar aufgehoben werden, jedoch muss gleichzeitig die Geradeausspur mit einem Rechtsabbiegepfeil ergänzt werden. Dies namentlich auch, weil die Ausfahrt auf die Guglerstrasse nicht mehr möglich sein wird und sich z.B. die Zufahrt zur Autogarage «Zollhaus & Paoluzzo Automobiel GmbH» als sehr kompliziert erweisen würde (Guido-Müller-Platz, Salzhausstrasse-Murtenstrasse-Gurnigelstrasse-Bielstrasse)	C	Ein Kernelement der Bestvariante 2e gegen den Ausweichverkehr durch das Quartier ist die direkte Zufahrt ab der Bernstrasse in die Keltenstrasse von Bern herkommend zu unterbinden. Daher ist kein Rechtsabbiegepfeil ab der Bernstrasse vorgesehen. Die direkte Zufahrt in den nördlichen Abschnitt der Keltenstrasse bleibt ab der Bernstrasse von Neuenburg und von der Lyss-Strasse herkommend weiterhin direkt erreichbar. Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 41.
44.	P09	Lichtsignalanlage	Die Ampelfrequenz im südlichen Teil der Keltenstrasse (Ausfahrt Genossenschaftsquartier/Lyss-Strasse) sollte überprüft werden.	A	Die Lichtsignalanlagen auf der Aarberg- und Bernstrasse ab Keltenstrasse bis Dr. Schneider-Strasse sind als zusammenhängendes System konfiguriert. Im Anschluss an die BGK-Umsetzung erfolgt eine Neueinstellung der Lichtsignalanlagen. Die Neugestaltung der Achse Bernstrasse/Aarbergstrasse/Ländtestrasse erfolgt innerhalb des gemeinsamen Projekts der Städte Biel und Nidau und des Kantons Bern «Rue de Caractères».
45.	O12	Einbahn, Velogegenverkehr, Aufhebung Längsparkierung	Eine Einbahnstrasse mit einem Velostreifen in Gegenverkehr würde begrüsst. Die Längsparkierung muss aufgehoben werden, da sie äusserst gefährlich für den Fuss- und Veloverkehr ist.	A	Kenntnisnahme
46.	O10	Velobahn	Bei der Keltenstrasse handelt es sich um eine Velovorrangroute. Es wird vorgeschlagen, diese Strasse als Velostrasse zu markieren.	C	Eine Markierung Veloroute wird bei der künftigen Einführung vorgenommen.
47.	P03	Verlängerung Keltenstrasse	Gerne sähen wir die Verlängerung der Keltenstrasse für Radfahrer/innen entlang der asm zum [Gurnigelkreisel] realisiert.	D	Eine Verlängerung der bestehenden Keltenstrasse bis zum Gurnigelkreisel (mit der Murten- und Aebistrasse – Schliessung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
		für Radfah- rer/innen	Da dies vermutlich den Kredit im Stadtrat sprengen würde, schlagen wir vor, zumindest überall dort, wo bereits eingegriffen wird, entsprechende Vorbereitungen zu treffen, die eine spätere Realisation vereinfachen.	B	einer Wegnetzücke) für den Fuss- und Veloverkehr ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation für den Zeithorizont ab 2028 bis 2031 vorgesehen. Mit dem Vorgängerprojekt Verkehrsberuhigung Weidteile, Gurnigel, Hofmatten werden bereits Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr eingeführt. Im BGK sind weitere Verbesserungen für die künftige Fuss- und Veloroute vorgesehen. Beide Projekte sind aufwärtskompatibel zur weiteren Entwicklung angedacht. Siehe auch Antworten der Eingaben Nr. 35, 46 und 58.

3.2.4 Verkehrsmassnahmen Guglerstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
48.	O13	Pro Massnahme 1 Guglerstrasse mit Variante 4	Die Massnahme 1 wird mit Variante 4 unterstützt. Mit der Teilausfahrt Guglerstrasse ab der Bernstrasse soll weiterhin die gute Erreichbarkeit für Blaulichtorganisationen für das gesamte Quartier sichergestellt bleiben. Auch verhindert die direkte Erschliessung der Garage Paoluzzo eine unnötige und übermässige Belastung der dahinterliegenden Quartierstrassen durch Lastwagen.	A	Kenntnisnahme Nach den Konsultationen der Garage Paoluzzo, der Stadt Biel und dem Kanton als besondere Direktbetroffene während der Mitwirkung, wurde ein möglichst guter Kompromiss erarbeitet, der den verschiedenen Anforderungen und Bedürfnissen möglichst gut entspricht.
49.	O12	Pro Massnahme 1 Guglerstrasse	Die Sperrung der Ausfahrt Guglerstrasse (Paoluzzo) ist zu realisieren. Die heutige Ausfahrt mit markiert 60 km/h ist fahrtechnisch durchaus anspruchsvoll und wegen der eingeschränkten Sicht für Fussgänger gefährlich.	A	Kenntnisnahme
50.	O14	Pro Massnahme 1 Guglerstrasse	Die Sperrung der Guglerstrasse (Paoluzzo) und die Aufhebung des Einbahnregimes in der Zihlstrasse wird begrüsst.	A	Kenntnisnahme

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Für die Änderung des Einbahnregimes ist der Gemeinderat von Biel zuständig und ein Verwaltungsverfahren ist dazu notwendig.	B	Wird berücksichtigt.
51.	O03	Zihlstrasse	Die Aufhebung der Einbahnregelung in der Zihlstrasse (Biel) wird unterstützt, da diese für spontane Umleitungen der Buslinien 2 oder 3 nötig sein kann.	A	Kenntnisnahme. Die Zihlstrasse befindet sich in Biel. Diese Massnahme muss mit der Stadt Biel koordiniert werden.
52.	P06, P08	Gegen Mass-nahme 1 Gug-lerstrasse	Die Schliessung der Ausfahrt bei der Garage Paoluzzo bedeutet für die Anwohnenden des Mühlefeldquartier (Biel), im südlichen Heideweg und der Bielstrasse längere Anfahrtswege von Bern und von Zürich kommend. Dadurch kommt es zu Mehrverkehr, zusätzlichen Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen und ev. zu Rückstau auf den Achsen Brügg Biella - Tamoil Tankstelle; Brügg Friedhof – Biel Friedhof – Kreisel Avia Tankstell sowie auf der Aegerten- und der Bielstrasse. Die Schliessung der Ausfahrten Kelten- und Gurnigelstrasse bedeuten längere Anfahrt ab Autostrasse via Salzhäuserstrasse ins Madretschquartier. Ab dem Guido-Müller-Platz wird Mehrverkehr auf der Lyss-Strasse und dem Erlenweg und eventuell zu Zusatzverkehr via Brücke Heideweg erwartet, mit stärkerer Gefährdung von Schulkindern bei Schulgelände und erschwerten Kreuzen im schmalen Erlenweg. Die Bielstrasse-Aegertenstrasse (mit Busbetrieb) werden mehr belastet. Weiter wird das Quartier auch von Nidau herkommend abgeschnitten.	A/C	Mit der heutigen Verkehrslösung fährt ein beträchtlicher quartierfremder Ausweichverkehr durch die Nidauer Wohnquartiere, insbesondere durch die Gurnigel- und die Bielstrasse. Die von diesem Schleichverkehr geplagten Anwohnenden fordern seit Jahren vehement eine Verkehrsentslastung. Gemäss modernen Planungsansätzen (siehe auch das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau, Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel 2018 bis 2040, Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022) soll der Durchfahrtsverkehr aus den Quartierstrassen auf das übergeordnete Verkehrsnetz verlagert werden. Das BGK setzt dieses Ziel um. Es wird anerkannt, dass die vorgesehenen Verkehrsumlagerungen sowohl Vor- als auch Nachteile für das betroffene und die umliegenden Quartiere bedeuten. Eine neue Erhebung zeigt, dass 80% des Verkehrs durch das Zentrum der Bieler Agglomeration Binnenverkehr ist (siehe «Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebungen, vom 23. 05.2023 auf www.espace-bbn.ch / Medien/Download). Damit ist ein grosser Teil der Verkehrsbelastung hausgemacht. Die Stadt Nidau unterstützt umweltschonende Verkehrsmittel und setzt diverse Massnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs um, wie die Verbesserung des ÖVs und von Fuss- und Velowegen. Auch um die Belastung durch den motorisierten Verkehr (z.B. Lärm, Abgase, verstopfte Strasse und

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					Kreuzungen) zu senken. Das zentral gelegene Quartier in der Nähe der Zentren Nidau und Biel ist bereits heute ausgezeichnet umweltschonend erreichbar.
53.	P08	Gegen Mass-nahme 1 Gug-lerstrasse	Mit der Schliessung der Ausfahrt Guglerstrasse ist die Zuliefe-rung Paoluzzo nicht mehr möglich.	A	Die Mitwirkungsunterlagen (Anhang) zeigen vier Lösungsvari-anten für die Erschliessung der Garage Paoluzzo auf. Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 54.
			Wird die Achse Aegertenstrasse/Bielstrasse auf Geschwindig-keit kontrolliert?	A	Siehe Antwort Eingabe Nr. 37.
			Die Ampel Zufahrt Aegertenstrasse/Portstrasse muss über-prüft werden.	A	Siehe Antwort Eingabe Nr. 44.
			Die Aufhebung der Einbahn Zihlstrasse zeigt nur Wirkung, wenn auch die Einbahn über den Zihlplatz (Moserstrasse, stadteinwärts) wieder aufgehoben wird.	A	Zihlstrasse und Zihlplatz sind Bieler Hoheitsgebiet und werden durch die Stadt Biel geregelt. Die Koordination der Massnahme wird mit der Stadt Biel erfolgen.
54.	O07	Zufahrt Pao-luzzo	Nur mit der Variante 4 und ohne Poller auf der Guglerstrasse sind die An- und Wegfahrt der Kundschaft und die tägliche Anlieferung zur Garage Paoluzzo machbar. Für die Anlieferung muss die Zufahrt aus beiden Richtungen ab der Bernstrasse möglich bleiben. Ohne diesen Zugang müssten die Transporter auf der Bielstrasse parkieren und würden dort den ÖV (Busse) blockieren. Dies wäre ungünstig für Schule, Kinder-garten und die vielen ansässigen Familien. Heute [mit der Ausfahrt ab der Bernstrasse] parkieren die Autotransporter ohne negativen Einfluss auf Verkehr und Personen entlang der Garage in der der Guglerstrasse. Mit einem Poller in der Guglerstrasse könnten die Quartierbe-wohner nicht mehr direkt zur Garage fahren.	A	Dass die Aufhebung der Ausfahrt Bernstrasse in die Gug-lerstrasse die Erreichbarkeit der Garage Paoluzzo verschlech-tert, wird anerkannt. Zwischen dem Garagenbetreiber und Ver-tretenden der Stadt Nidau wurde ihm Rahmen der Mitwirkung ein Direktgespräch geführt. Mit der vorgesehenen Lösung ist die Anlieferung ab Bernstrassen weiterhin möglich, während für den übrigen allgemeinen Verkehr die Ausfahrt unterbunden wird.
55.	P14	Schliessung Ausfahrt Gug-lerstrasse	Die Änderung der Parkplatzsituation und die Anlieferung der Garage mit grossen Fahrzeugen ist zu prüfen. Je nach Vari-ante müssten diese Fahrzeuge über die Aegertenstrasse zur	A	Siehe Antwort Eingabe Nr. 54.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Garage zufahren, was sich negativ auf die Verkehrsverhältnisse auf der Aegertenstrasse auswirken könnte.		
56.	O13	Zufahrt Paoluzzo	Die Variante 4 bei der Zufahrt Guglerstrasse wird bevorzugt. Mit der direkten Erschliessung von Paoluzzo über die Bernstrasse ist die Carrosserie gut erreichbar und die dahinterliegenden Quartiere werden nicht unnötig oder übermässig durch Lastwagen belästigt. Zudem bleibt das gesamte Quartier für Blaulichtorganisationen gut erreichbar.	A	Kenntnisnahme
57.	O15	Schliessung Ausfahrt Guglerstrasse	Die Schliessung der Einfahrt in die Guglerstrasse ab der Autostrasse befindet sich in der Kompetenz des OIK III, da es sich um eine Verkehrsmassnahme auf der Kantonsstrasse handelt.	B	Alle Verkehrsmassnahmen werden nach den ordentlichen Verfahren und koordiniert mit der Strasseneigentümerin umgesetzt.
			Das OIK III kann diese Massnahme unterstützen, allerdings nur als kurz- und mittelfristige Massnahme. Aufgrund der veränderten Situation – der Westast wird nicht gebaut – der Autostrasse soll künftig eine ganz neue Rolle zukommen. Dafür könnte die Verkehrsmassnahme dereinst wieder aufgehoben oder geändert werden.	E	Das vorliegende BGK und eine Planung «Rue de Caractères» sind Projekte mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten (BGK Umsetzung geplant ab 2025/2026, Rue de Caractères: längerfristig). In den Knotenbereichen mit der Bernstrasse sind einfache Massnahmen vorgesehen (keine grösseren Strassenumgestaltungen), um den Abgleich und die Aufwärtskompatibilität mit den künftigen Planungen einfach zu ermöglichen. Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 30.
58.	O10	Veloquerung	Die Querung der Bernstrasse ist für Velos kompliziert und unkomfortabel. Durch Aufhebung der Ausfahrt entsteht auf der Bernstrasse Platz (Sperrfläche), was neue Möglichkeiten für eine Unterführung eröffnet.	D	Die Neugestaltung der Achse Bernstrasse inklusive aller Knoten werden erfolgt im gemeinsamen Projekt der Städte Nidau, Biel und des Kantons Bern «Rue de Caractères».

3.2.5 Weitere Anliegen Verkehrsmassnahmen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
59.	O12	Fuss- und Velo- verkehr	Wir vermissen vermehrte Fördermassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Das BGK ist zu Auto lastig.	A	<p>Die vom BGK bezweckte Verlagerung vom quartierfremden Schleich- und Durchgangsverkehr aus den Wohnstrassen macht auch den Fuss- und Veloverkehr bedeutend sicherer. Die südliche Gurnigelstrasse wird für den Fremdverkehr gesperrt (Zubringerregelung) und als Begegnungszone (Tempo 20) eingerichtet. Dies sind weitere Massnahmen, die auch dem Fuss- und Veloverkehr zugutekommen. Zudem wird die nicht mehr zeitgemässe Längsparkierung in der Keltenstrasse (Höhe Carrosseriewerke AG) aufgehoben und Zufussgehende erhalten dort einen eigenen Fussweg. Enger geführte Strassenkreuzungen (Guglerstrasse) unterstützen tiefere Fahrgeschwindigkeiten und reduzieren die Querungsdistanzen einer Strasse für Fussgänger.</p> <p>Mit der flächendeckenden Verkehrsberuhigung im gleichen Perimeter, wurden respektive werden in den Jahren 2024 und 2025 bereits verschiedene Fuss- und Velomassnahmen umgesetzt. Durch die Temporeduktion wird der Langsamverkehr und insbesondere die Schulwegsicherheit verbessert. Die Velomarkierungen bei den Zufahrten zu den Lichtsignalanlagen und zum Gurnigelkreisel sind besser sichtbar ausgestaltet. Zudem werden neue Veloparkplätze installiert und Raum für einen künftigen Veloverleih bereitgestellt. Die beiden Kreuzungen Lyss-Strasse mit dem Milanweg und der Guglerstrasse werden behindertengerecht umgebaut.</p>
60.	O12	Lichtsignalanla- gen für Velos	Die Lichtsignalsteuerung für Velofahrende ist im ganzen Peri- meter zu verbessern.	C	Siehe Antwort Eingabe Nr. 44.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
61.	O09	Geplante ÖV-Massnahmen	Auch wenn die neue Route Buslinie 2 nicht Gegenstand des Projekts ist, wird die geplante Verlängerung der Keltenstrasse bis zur Grenzstrasse begrüsst, auch als Verbesserung für den Veloverkehr.	D	Siehe auch Antwort Eingabe Nr. 46.
62.	O09	Koordination mit dem ÖV	Die geplanten Massnahmen zur Verkehrsorganisation sollen mit den Plänen des Öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden.	B	Die Bieler Verkehrsbetriebe und die Aare Seeland mobil AG wurden direkt zur Teilnahme an der öffentlichen Mitwirkung eingeladen und haben eigene Stellungnahmen eingebracht, die aufgenommen wurden. Die Pläne mit der Verkehrsführung wurden bereits früh im Prozess mit den Bieler Verkehrsbetrieben besprochen.
63.	O03	Guido-Müller-Platz	Auf der Bernstrasse vor dem Bahnübergang sollte eine Dosierungsanlage errichtet werden, damit nur so viel Verkehr den Guido-Müller-Platz befährt, wie dieser abwickeln kann. Eine solche Dosierungsanlage hätte auch für die Knoten Dr. Schneider-/Aarbergstrasse und Aarberg-/Ländtestrasse Vorteile, da sich diese bereits heute an der Belastungsgrenze bewegen.	D	Die Neugestaltung der Achse Bernstrasse/Aarbergstrasse/Ländtestrasse erfolgt innerhalb des gemeinsamen Projekts der Städte Biel und Nidau und des Kantons Bern «Rue de Caractères». Informationen und Partizipationsmöglichkeiten siehe www.rue-de-caracteres.ch

3.3 Neugestaltung Strassenräume

3.3.1 Strassenräume Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
64.	O08	Reduzierte Umgebungsarbeiten	Abgesehen von der Keltenstrasse sollten auf die teuren Sanierungs- und Umgebungsarbeiten vorerst verzichtet werden und nur die verkehrlichen Massnahmen umgesetzt werden.	A	Kenntnisnahme.
65.	O02	Fernwärmeleitungen	In der Gurnigelstrasse und in der Keltenstrasse sind keine bestehenden und projektierten Fernwärmeleitungen vorhanden.	A	Es wird zur Kenntnis genommen, dass in diesen Bereichen keine Konflikte mit Fernwärmeleitungen bestehen.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Bei der Guglerstrasse streifen die BGK-Massnahmen das bestehende Fernwärmeleitungsnetz. Ausserdem sind in diesem Bereich neue Leitungen geplant.	A	Kenntnisnahme.
			<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich sollten keine Bäume (Baumkrone massgebend) oder andere Verbauungen im Bereich der Fernwärmeleitungen gepflanzt werden. Falls der Baum bei der neuen Bushaltestelle Guglerstrasse gepflanzt wird, sollte sein Standort verschoben werden. 	B	Dieser bestehende Baum befindet sich auf die Privatparzelle 693 und ist weder Bestandteil des BGKs noch des Drittprojektes Neubau Bushaltestelle Guglerstrasse.
			<ul style="list-style-type: none"> Im Kreuzungsbereich Gugler-/Lyss-Strasse wird der neue Strassenrand über einen bestehenden Fernwärmeleitungsschacht verlaufen. Die Zugänglichkeit zum Schacht muss gewährleistet bleiben. Allfällige Umbauarbeiten sind mit dem Betreiber abzusprechen. 	E	Kenntnisnahme. Die Umsetzung wird in der Projektierungsphase mit dem Betreiber Fernwärme koordiniert.
			<ul style="list-style-type: none"> Drittprojekt Bushaltestelle: Im Bereich der Betonplatte für die neue Bushaltestelle gibt es bestehende Fernwärmeleitungen und weitere sind geplant. Damit die Leitungen im Schadenfall schnell freigelegt sind, sollten möglichst keine Betonplatten gebaut werden 	D	Die Information und die beigelegte Projektskizze wurde an die Projektleitung Drittprojekt weitergeleitet.
66.	O12	Parkplätze	Die Aufhebung von ein paar Parkplätzen ist durchaus erwünscht. In den vorhandenen Einstellhallen hat es genügend freie Plätze. Die öffentliche Hand muss den MIV nicht mit billigen Parkplätzen fördern.	A	Kenntnisnahme

3.3.2 Strassenraum Gurnigelstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
67.	O03	Parkplätze	Die Aufhebung der Parkplätze in der Gurnigelstrasse Ost wird begrüsst, da diese (Parkplätze) heute einen grossen Einfluss auf die Fahrplanstabilität des Busses auf dem betreffenden Abschnitt hat (Abwarten Gegenverkehr). Die beidseitige Einengung (in der Gurnigelstrasse Ost) verursacht weniger Verzögerungen, da sie kürzer ist.	A	Kenntnisnahme.
68.	O01	Parkplätze	Die Senkrechtparkierung bei der Gurnigelstrasse 36 wurde rechtsgültig erstellt und war gemäss damaligem Baugesuch notwendig. Die heutige Anzahl Parkplätze reicht nicht für unsere Mieter aus. Eine Verschiebung oder Reduktion der Parkplätze oder eine eventuelle Landabtretung kommt nicht in Frage.	A/B	Eine Projektanpassung wird im Rahmen Planung Ausführungsprojekt geprüft (die Liegenschaftseigentümer werden dazu konsultiert).
69.	O04	Parkplätze und Bäume	Direkt vor der Liegenschaft Gurnigelstrasse 10 sind drei Parkplätze und zwei Bäume geplant. Diese Parkplätze sollten anderweitig angelegt werden, damit die beiden Besucherparkplätze vor der Liegenschaft erhalten bleiben.	A/B	Eine Projektanpassung wird im Rahmen Planung Ausführungsprojekt geprüft (die Liegenschaftseigentümer werden dazu konsultiert).
70.	P04	Bepflanzung	Die Bepflanzung des Strassenraums wird sehr unterstützt – weil es aktuell gefährlich ist von unserem Parkplatz abzufahren und dank der ökologischen Vorteile.	A	Kenntnisnahme.
71.	O12	Bepflanzung, Sitzbänke	Die Reduktion des Strassenraums zu Gunsten einer stärkeren Bepflanzung durch Bäume ist richtig und wegen den steigenden Temperaturen zu begrüssen. Auch Baumbepflanzung auf Zeit machen Sinn (mit der Möglichkeit zum späteren Umpflanzen). Sitzbänke werden unterstützt. Sie tragen zum guten Wohnklima und einer grösseren Aufenthaltsqualität bei.	A B A	Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt. Kenntnisnahme.

3.3.3 Strassenraum Keltenstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
72.	O05	Bepflanzung	Die Neubepflanzungen entlang der Keltenstrasse sind gemäss der Weisung SBB «Unterhalt der Grünflächen» (I-20025 vom 10.05.2019), Kategorie 3 (Pkt. 3.4.3), zu erstellen und dauernd zu unterhalten. [Sträucher müssen einen Mindestabstand von 3m zur Hochspannungsanlage einhalten (Linie 2 der Weisung). Für Gräser gilt keinen Mindestabstand.]	B	Mit der vorgesehenen Gras-Rabatte wird die Weisung eingehalten.
73.	O08	Sanierung	Die Keltenstrasse ist marode. Die Sanierung wird befürwortet – es ginge wohl auch günstiger und zweckmässiger.	A	In der Keltenstrasse sind einfache, wirkungsvolle Massnahmen vorgesehen. Kombiniert mit ihrer Sanierung wird ein separater Gehweg zur deutlichen Verbesserung der Fussgängersicherheit und ein einfacher, zusätzlicher Grünstreifen eingerichtet.

3.3.4 Strassenraum Guglerstrasse

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
74.	O03	Biel-/Gug- lerstrasse	Bei der Kreuzung Biel-/Guglerstrasse sollte anstelle eines Rechtsvortritts eine Trottoirüberfahrt errichtet werden (analog Kreuzung Biel-/Keltenstrasse), damit der Busverkehr weiterhin Vortritt hat.	C	Mit der Schliessung der Ausfahrt Bernstrasse in die Guglerstrasse für den motorisierten Verkehr wird die Verkehrsbelastung an diesem Knoten beträchtlich reduziert. Daher wird der in dem Tempo-30-Zonen vorgeschriebene Rechtsvortritt den Bus nicht speziell behindern, vielmehr wird der Busverkehr auf der Bielstrasse von der Verkehrsreduktion profitieren.

3.3.5 Veränderung Parkraumangebot

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
75.	O08	Parkplatzaufhebungen	Der fortlaufende Raubzug auf die Autofahrer mit unnötigen Schikanen und einem Abbau von weiteren 21 Parkplätzen wird konsequent abgelehnt.	A	Die Reduktion der Auto-Parkplätze dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und den Veloverkehr (auf der künftigen Velobahn, keine Parkierungsmanöver in der Sackgasse) sowie der Aufwertung des Strassenraums.
76.	O09	Parkplatzaufhebungen	In drei Strassen werden 21 Parkplätze verschwinden. Für Personen im Quartier ohne private Parkierungsmöglichkeiten ist das unerfreulich, aber nachvollziehbar.	A	Private Immobiliengesellschaften werben im Quartier für Mietparkplätze in Tiefgaragen. Die Stadt Nidau informiert Privatpersonen über dieses Angebot.
			Die zwei neuen Abstellplätze für ca. 24 Velos werden begrüsst.	A	Kenntnisnahme.
			Diese Plätze sollten regelmässig kontrolliert werden, damit nicht ein Velo-Chaos entsteht.	D	Kenntnisnahme. Ist nicht Gegenstand des BGKs.
77.	O13	Alternative Parkplätze	Wie sieht es mit Alternativen für Parkplätze aus? Insbesondere für Handwerker, Spitex etc.?		Private Immobiliengesellschaften werben im Quartier für Mietparkplätze in Tiefgaragen. Die Stadt Nidau informiert Privatpersonen über dieses Angebot. Werden diese Angebote von den anwohnenden Autobesitzern genutzt, stehen genügend öffentlichen Parkplätze für die sporadische Nutzungen zur Verfügung.

3.3.6 Pflanzen, Umwelt

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
78.	O09	Mehrwert	Das gesamte Projekt bringt einen markanten Mehrwert für die Wohnqualität im Quartier. Auch die Umwelt wird durch die Begrünung und Entsiegelung verschiedener ehemaliger Strassenbereiche profitieren.	A	Kenntnisnahme.
79.	P01	Bäume	Eine gute Baumbepflanzung wird unterstützt.	A	Kenntnisnahme.

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
80.	O13	Bäume	Bäume können das Sichtfeld von Parkfeldern verhindern. Wie kann diese Sicherheitslücke verhindert werden?	B	Das Möblierungskonzept der Stadt Nidau definiert Richtwerte für das Lichtraumprofil, damit die Sicht trotz Baumpflanzungen gewährleistet bleibt. Das BGK befolgt das Möblierungskonzept.
81.	O09	Keine Bäume möglich	Dass im Nordabschnitt der Gurnigelstrasse wegen der geplanten Fernwärmeleitungen auf die Neupflanzung von Bäumen verzichtet werden soll, leuchtet nicht ein. Die Bäume könnten erst nach Abschluss der Bauarbeiten Fernwärme gepflanzt werden.	C	Die Erfahrung zeigt, dass sogar spezielle Wurzelschutzmassnahmen «dicke» Fernwärmeleitungen nicht im genügenden Ausmass vor wachsenden Baumwurzeln schützen. Deshalb wird in diesem Bereich auf Baumpflanzungen verzichtet.
82.	O13	Unterhalt Grün-flächen	Der Unterhalt der neuen Grünflächen soll den Richtlinien des Biodiversitätskonzeptes der Stadt Nidau entsprechen und auf einen möglichst reduzierten Aufwand ausgerichtet sein.	B	Die Pflanzenwahl basiert auf dem Biodiversitätskonzept. Die Rabatten werden naturnah angelegt und können mit geringem Aufwand (mähen) gepflegt werden.

3.3.7 Grobkostenschätzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
83.	O08	Kosten	Aufgrund der angespannten finanziellen Situation der Stadt Nidau stehen die vorgeschlagenen Massnahmen (Grobkostenschätzung 1.5 Millionen Franken – der Nidauer Anteil würde wohl rund 500'000 CHF betragen) in keinem Verhältnis.	A	Mit dem BGK werden mehrere Ziele verfolgt: Mit der Verkehrsumlagerungen auch Verkehrsmenge und damit Lärm und Emissionen reduzieren. Mit Strassenumgestaltungen den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer machen sowie mehr Grünflächen und neue Bäumen gegen die Hitzebildung im Sommer zur Verfügung stellen. Das verschafft diesen von starkem Verkehr belasteten Quartieren eine höhere Lebens- und Wohnqualität. Mit einfacheren oder weniger Massnahmen könnten diese Ziele nicht erreicht werden. Die Strassenumgestaltungen werden möglichst mit anderen Tiefbauarbeiten kombiniert (Beispiel Sanierung Keltenstrasse),

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					um die Kosten sowie die Belastung für Anwohner und Verkehr tief zu halten. Das Projekt wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms ungefähr zur Hälfte von Bund und Kanton subventioniert.

3.3.8 Diverses

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
84.	O13	Kompatibel mit Velorouten	Die Neugestaltung soll mit dem späteren Ausbau der regionalen Velo- und Langsamverkehrsrouten kompatibel gestaltet werden.	B	Ist berücksichtigt. Das Projekt enthält diverse Verbesserungen für den Fuss- und insbesondere für den Veloverkehr.
85.	O06	Weiterentwicklung der Parzelle Nr. 637	Seitens Carrosseriewerke AG und der Stadt Nidau besteht ein grosses Interesse, die Parzelle im Rahmen der Neugestaltung der Bernstrasse künftig der Wohnzone zuzuführen. Die raumplanerischen Massnahmen werden aber kaum vor 2029 umgesetzt werden können.	A/D	Ist nicht Gegenstand des vorliegenden BGKs.

3.4 Enthaltungen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
86.	O16	Keine Eingabe	Procap Schweiz sieht beim aktuellen Stand keine konzeptionellen Probleme punkto Hindernisfreiheit und verzichtet auf eine Mitwirkungseingabe. Allfällige Hinweise zur Detailausführung werden im Baugesuchsverfahren eingebracht.	A	Kenntnisnahme.