



**Zuhanden von:**

Stadt Nidau  
Stadtkanzlei  
Schulgasse 2  
2560 Nidau

Oberingenieurskreis III  
Kontrollstrasse 20  
2501 Biel

# Stellungnahme SVP Nidau

zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau

Nidau, 13. März 2017

## Übersicht

Einleitung	2
Grundsätzliche Überlegungen	3
Ziele des Projekts können nicht erreicht werden	4
Bushaltestellen und Buskonzept	4
Anzahl Unfälle	5
Zeitliche Beschränkung der Parkplätze	5
Vielseitige und flexible Nutzung der Aussenflächen	5
Vortrittsregelung und Tempo 30	5
Kurzfristige alternative Massnahmen	6
Fazit und Zusammenfassung	9

## Einleitung

### Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP Nidau beteiligt sich mit diesem Schreiben am Mitwirkungsverfahren zur Neugestaltung der Nidauer Ortsdurchfahrt. Wir danken Ihnen für die umfassende Dokumentation und für Ihre Bestrebungen, unser Städtli sicherer und attraktiver zu gestalten.

In einem Satz zusammengefasst fordert die SVP Nidau, dass die Planungsarbeiten für das vorgestellte Projekt einzustellen sind (sofortiger Projektabbruch), die SVP schlägt allerdings mehrere günstigere alternative Massnahmen vor, die sofort realisiert werden könnten.

## Grundsätzliche Überlegungen



Abb.1: Visualisierung des Projekts

Die SVP Nidau stellt fest:

- Die vorliegende Planung wurde komplett zum falschen Zeitpunkt gestartet. Die Hauptstrasse wurde erst vor wenigen Jahren neu asphaltiert und betreffend Bushaltestellen ist das neue Buskonzept erst in Erarbeitung.
- Vor der Eröffnung des Porttunnels und des Westasts ist kaum mit einer Reduktion des Durchgangsverkehrs durch das Nidauer Städtli zu rechnen, eher im Gegenteil mit einer weiteren Erhöhung auf Grund der anhaltenden Bevölkerungszunahme in den umliegenden Gemeinden.
- Die ehrenwerte Vision eines „verkehrsberuhigten“ Nidauer Städtlis fällt somit ins Wasser. Gemäss den Planern selbst beträgt der tägliche Durchgangsverkehr auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Neugestaltung zwischen rund 14'000 und 19'000 Fahrten. Dies lädt auch weiterhin nicht dazu ein, in einer verbreiterten Flanierzone mit Restaurants entlang der Nidauer Hauptstrasse zu verweilen.
- Durch die Verengung der Fahrbahn bei gleichbleibendem Verkehr wird die Sicherheit nicht erhöht, sondern massiv verschlechtert. Die Aufhebung der Fussgängerstreifen und das „freie Queren“ der Strasse, das die Verkehrssicherheit zusätzlich verschlechtert, verbucht die SVP Nidau unter „Schnapsidee.“
- Das vorgestellte Konzept fällt damit schon nur aus grundsätzlichen Überlegungen in sich zusammen.
- Die SVP Nidau fordert, die Planungen für das vorhergesehene Projekt zu stoppen und stattdessen die von uns vorgeschlagenen alternativen Massnahmen zu prüfen.

## Ziele des Projekts können nicht erreicht werden

Die wesentlichen Ziele des vorgestellten Projekts können nicht erreicht werden:

- Nach Ansicht der SVP würde die **Verkehrssicherheit** nicht verbessert sondern massiv verschlechtert. Durch das „freie Queren“ der Strasse und die Aufhebung der Fussgängerstreifen sind neue Konfliktsituationen und Unfälle vorprogrammiert. Entweder man schafft im Stedtli eine Fussgängerzone mit Tempo 20 (was die SVP ablehnen würde) oder man belässt es beim bewährten Fussgängerstreifen-System. Eine Mischung beider Varianten wäre hingegen absolut unverantwortlich.
- Durch die Erhöhung des „Durchfahrtswiderstandes“ durch das Stedtli würden wohl einige Autofahrer auf die Dr. Schneider-Strasse (ein Schulweg!) oder eventuell sogar auf die Zihlstrasse (ein Quartiersträsschen!) ausweichen. Dies kann und soll nicht Sinn und Zweck des Projekts sein.
- Die **Trennwirkung der Strasse** kann auch mit dem vorliegenden Projekt nicht reduziert werden. Solange 14'000 bis 19'000 Autos pro Tag durchs Stedtli fahren, wird die Trennwirkung bestehen bleiben.
- Was unter der „**Koexistenz von Verkehrsteilnehmern**“ gemeint ist, entpuppt sich als neuer Gefahrenherd für Unfälle. Exemplarisch dafür ist die Bemerkung, dass heute plötzlich geöffnete Autotüren besonders für Radfahrer gefährlich sein könnten. Durch das Versetzen der Parkplätze könnte dieses Problem tatsächlich behoben werden. Doch durch die Verengung der Fahrbahn, wird ein Ausweichen auf die leicht erhöhte Fläche quasi erzwungen. Im Planungsbericht (Seite 23) wird festgehalten: „Fühlt sich der Radfahrende trotzdem unter Druck, kann dank dem 'weichen', schräggestellten Randstein kurzzeitig auf den Sicherheitsstreifen von 1.00 m Breite ausgewichen werden.“ Mit anderen Worten: Radfahrer würden wohl wieder in die gefährliche Zone bei den parkierten Autos ausweichen.
- Die öffentliche **Aufwertung des Strassenraums** im Stedtli ist ein an sich interessantes Ziel. Den Restaurants auch draussen weitere Flächen vor ihren Lokalen zur Verfügung zu stellen (ähnlich wie bei der Bieler Bahnhofstrasse Richtung Zentralplatz) würde theoretisch auch von uns befürwortet werden. Wie aber bereits ausgeführt, macht dies für die nächsten 15-20 Jahren wegen der anhaltend hohen Anzahl Fahrten durchs Stedtli absolut keinen Sinn.

## Bushaltestellen und Buskonzept

Gemäss Planungsbericht wird vorgeschlagen, die Anzahl Bushaltestellen (es besteht ein Überangebot) zu reduzieren. Die SVP stimmt diesem Vorhaben zu. Da Nidau pro Bushaltestelle einen finanziellen Betrag beim Kanton einzahlen muss, macht eine Beibehaltung des heutigen Überangebots keinen Sinn. Kurzfristig könnten beispielsweise die beiden kaum genutzten Haltestellen beim Guido-Müller-Platz aufgehoben werden.

Sobald das neue Buskonzept vorliegt (Fortführung der Buslinie 4), könnte allenfalls diskutiert werden, die heutige Buswendeschlaufe aufzuheben. Die Auswirkungen der Realisierung der Überbauung Moserareal und die Neugestaltung des Bahnhofgebiets sollten aber erst abgewartet werden. Die SVP hält es allerdings für keine gute Idee, die Haltestelle Kirche aufzuheben und vor der UBS eine neue Haltestelle wieder zu eröffnen, diese wurde schliesslich erst vor ein paar Jahren aufgehoben.

Die SVP Nidau lehnt sogenannte „Fahrbahnhaltestellen“ entschieden ab. Dadurch wird der Verkehr zusätzlich blockiert. Bereits heute stauen sich die Autokolonnen teils bis weit ausserhalb des Nidauer Stedtli, abends oftmals bis auf den Guido-Müller-Platz. Ein weiteres Hindernis würde auch die umliegenden Strecken ausserhalb vom Stedtli negativ beeinflussen und den Verkehr unnötig aufhalten. Dies wäre weder verkehrstechnisch, noch ökologisch sinnvoll.

### Anzahl Unfälle

Zwischen 2011 und 2016 haben sich 33 Unfälle auf der Hauptstrasse ereignet, dies ergibt rund 6-7 Unfälle pro Jahr oder einen Unfall alle zwei Monate. Dies ist eine (absolut betrachtet) relativ hohe Zahl, die jedoch durch die hohe Anzahl Durchfahrten erklärt werden kann. Bei konservativ geschätzten 15'000 Fahrten täglich ergibt dies 900'000 Fahrten pro zwei Monate. Einen Unfall pro 900'000 Durchfahrten ergibt eine Unfall-Quote von 0.00011%, bzw. in 99.99989% der Durchfahrten ereignet sich kein Unfall. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden wohl kaum helfen, diese bereits sehr tiefe Quote zu verbessern oder die Anzahl Unfälle zu reduzieren. Einzig und allein eine markante Reduktion der Anzahl Fahrten könnte dies bewirken und dies ist bekanntlich erst nach der Eröffnung von Westast und Porttunnel möglich.

### Zeitliche Beschränkung der Parkplätze

Wird von uns dezidiert abgelehnt. Wir fordern, dass die Parkplätze auch weiterhin in einer blauen Zone liegen und dass auch über eine längere Dauer parkiert werden kann. Für Restaurantbesucher wäre es beispielsweise nicht besonders attraktiv, jede Stunde die Parkscheibe neu einzustellen. Das aktuelle System hat sich bewährt. Wir wissen es zu schätzen, dass die Planer zumindest davon absehen, Parkplätze ganz aufzuheben.

### Vielseitige und flexible Nutzung der Aussenflächen

Siehe auch Kommentar zur „Aufwertung des Strassenraums“ - Die Idee einer flexiblen Nutzung der Aussenflächen, auch was Spezialnutzungen während den Märkten betrifft, ist grundsätzlich sehr interessant. Auf absehbare Zeit macht eine Realisierung des Projekts aus den bereits genannten Gründen aber keinen Sinn.

### Vortrittsregelung und Tempo 30

Die SVP stimmt den Aussagen des Planungsberichts zu, dass sich die Rechtsvortritte bei den Seitenstrassen grundsätzlich bewährt haben. Allerdings wird das Vortrittsrecht nach wie vor zu wenig konsequent eingehalten. Nach einem Postulat von Stadtrat Ciril Stebler (SVP) wurden die Rechtsvortritte in Übereinkunft mit dem Gemeinderat besser signalisiert.

Die SVP lehnt das Vorhaben für eine Tempo-30-Zone im Stedtli ab. Wie im Bericht korrekt festgehalten wird, beträgt bereits heute die durchschnittliche Geschwindigkeit im Stedtli rund 30 km/h. Teure Massnahmen zur Signalisation sind darum überflüssig. Zudem wäre dies ein erster Schritt in Richtung weiterer Verkehrsschikanen, auch wenn im Bericht abgestritten wird, dass solche „auf absehbare Zeit“ geplant sind. Die Nidauer Stimmbewölkerung hat eine Initiative für flächendeckende Tempo-30-Zonen vor wenigen Jahren versenkt. Insofern ist es auch äusserst vermessen, wenn nun von den Planern vorgeschlagen wird, auch bei den Seitenstrassen Tempo-30 einzuführen.

### Kurzfristige alternative Massnahmen

Die SVP geht mit der Analyse im Planungsbericht einig, dass die aktuelle Situation im Stedtli nicht zufriedenstellend ist. Diverse negative Aspekte (Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit, kaum Platz für gewerbliche Nutzung, usw.) werden durch die sehr hohe Anzahl Fahrten verursacht. Mit anderen Worten: Solange die Anzahl Durchfahrten nicht massiv reduziert werden kann (Eröffnung Westast und Porttunnel), macht eine komplette Neugestaltung der Nidauer Ortsdurchfahrt keinen Sinn.

Wir fordern deshalb, die Planungen für die Neugestaltung der Nidauer Ortsdurchfahrt einzustellen.

Die SVP Nidau schlägt jedoch folgende alternative kurzfristige und kostengünstige Massnahmen vor, die unabhängig voneinander in die Wege geleitet werden können:

- Aufhebung der beiden Bushaltestellen am Guido-Müller-Platz
- Bei Realisierung des neuen Buskonzepts (Weiterführung der Buslinie 4), der Neugestaltung Bahnhofareal und der Überbauung Moserareal die Buswendeschlaufe aufheben und neue Haltestellen bauen.
- Erstellung eines Kreisels beim Knoten Zihlstrasse. Vier gegenüberstehende Rechtsvortritte (gemäss Bericht ist dies geplant) sind unbefriedigend.
- Wir stimmen zu, die Zufahrt von der Zihlstrasse neu möglichst rechtwinklig zur Hauptstrasse zu gestalten.
- Erstellung eines Kreisels vor der Buswendeschlaufe. Vier gegenüberstehende Rechtsvortritte sind unbefriedigend.
- Erstellung eines Velostreifens in beide Fahrtrichtungen in der jeweiligen Fahrbahn von Kreisel Zihlstrasse bis Kreisel Buswendeschlaufe inkl. Sicherheitsabstand von 1 Meter zu den parkierten Autos. Zudem Erstellung eines Mittelstreifens.

Die nachfolgenden Skizzen sollten unsere Überlegungen verdeutlichen:

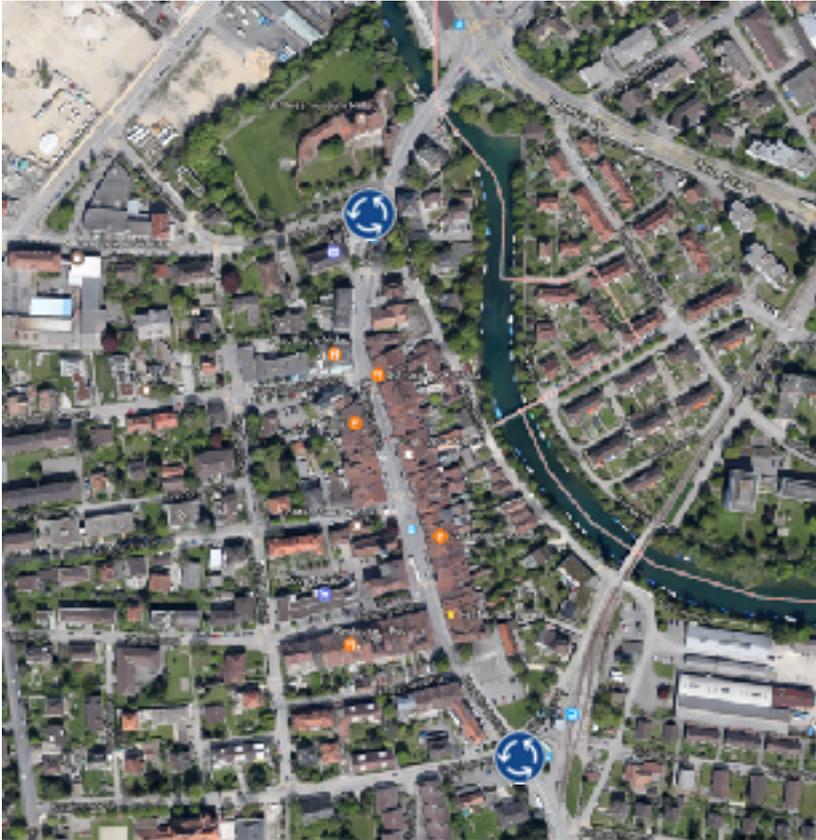


Abb. 2: Standorte der Kreisel



Abb. 3: Variante 1, Beispielbild



Abb. 4: Variante 2, Beispielbild

Wir schlagen vor, dass die beiden Kreisel schräg gestellte Elemente enthalten, damit Lastwagen und insbesondere auch Busse die Kreisel teilweise „überfahren“ können.

Durch die Erstellung zweier Kreisel wird das Problem vermieden, dass die Velos beim Wechsel auf die Velostreifen den Autos den Weg abschneiden. Zudem wird so vermieden, vier gegenüberstehende Rechtsvortritte zu schaffen, denn bei abbiegenden Verkehrsteilnehmern entstehen sehr unübersichtliche und gefährliche Situationen und das Linksabbiegen sorgt ebenfalls für unnötige Komplikationen. Bei einem Kreisel gibt es diese Probleme nicht.

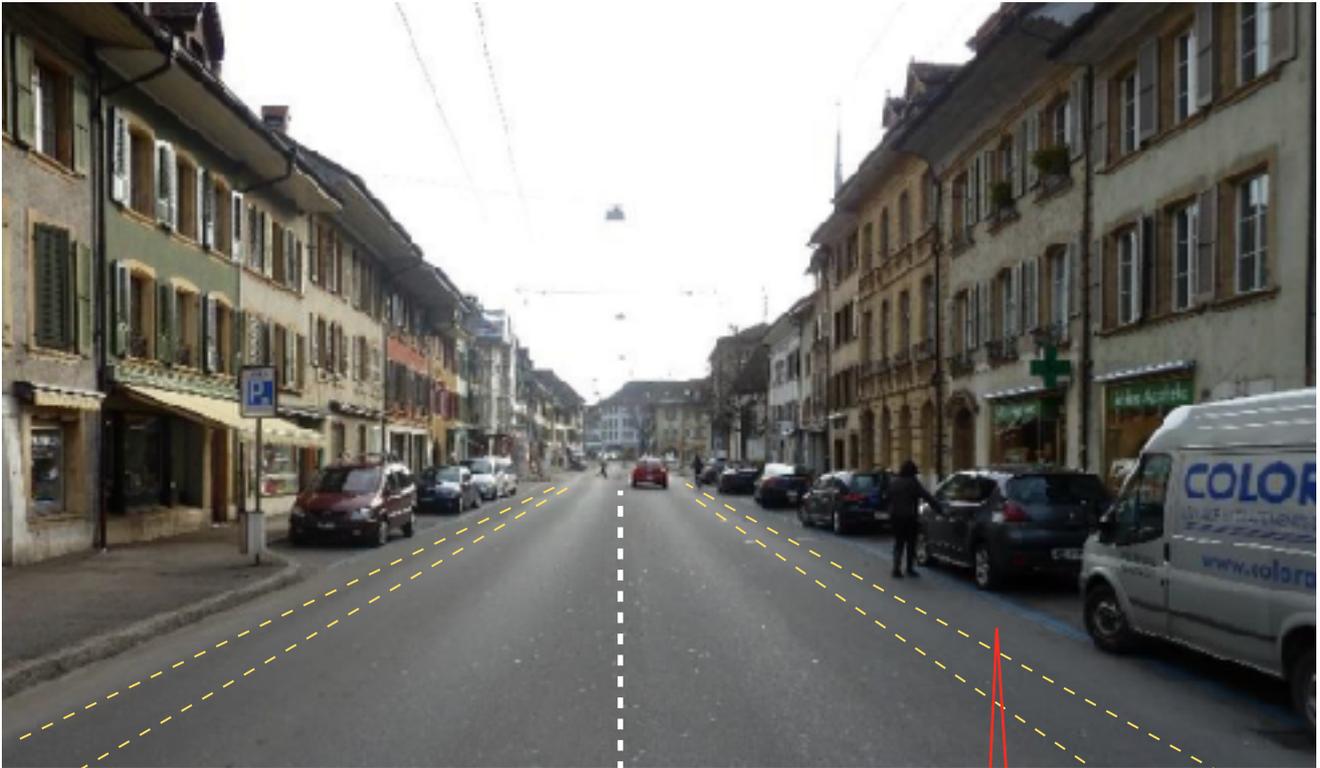


Abb. 5: Velostreifen und Mittellinie.

1 Meter Sicherheitsabstand

Unserer Ansicht nach bietet diese Lösung (Mittelstreifen und Velostreifen) zahlreiche Vorteile gegenüber dem Projekt im Planungsbericht:

- So könnte man einen genügend grossen Raum zwischen den parkierten Autos und den Velofahrern schaffen (Sicherheitsgewinn).
- Zudem würde dies automatisch die Geschwindigkeit der Autos limitieren, denn im dichten Verkehr ist überholen wohl nur bedingt möglich. Das ist heute in der Praxis bereits der Fall, die Situation ist für viele Autofahrer allerdings unklar („soll/kann ich nun überholen, oder nicht?“).
- Es wäre empfehlenswert, neu auch eine Mittellinie (überholen erlaubt) zu markieren, damit die Autofahrer die Platzverhältnisse und die eigene Position besser abschätzen können („bin ich nun über der Mitte oder nicht?“). Bei wenig Verkehr wäre ein Überholen der Velofahrer weiterhin problemlos möglich.
- Unter dem Strich werden die Kosten für solche Markierungen deutlich unter den Kosten für eine komplette Neugestaltung inkl. Trottoirabsenkung liegen. Die Massnahmen wären zudem ohne komplizierte Bau- und Genehmigungsverfahren realisierbar.

## Fazit und Zusammenfassung

Die SVP fordert, das vorgestellte Projekt zur Neugestaltung der Nidauer Ortsdurchfahrt abzubrechen. Eine solche Neugestaltung kommt zum falschen Zeitpunkt, verschlechtert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und wäre erst noch überaus teuer. Ein solches Projekt könnte man frühestens nach der Eröffnung von Westast und Porttunnel ins Auge fassen.

Stattdessen bitten wir Sie, die in diesem Dokument geäußerten Vorschläge zu prüfen. Besten Dank.

---

### Für Rückfragen:

SVP Nidau  
Postfach 53  
2560 Nidau

[info@svp-nidau.ch](mailto:info@svp-nidau.ch)  
[www.svp-nidau.ch](http://www.svp-nidau.ch)