

# Ausarbeitung eines andern Projektes für die West Umfahrung von Biel « WestAst Anders » (« Axe ouest Autrement »)

## Übersetzung des Originaltextes in Französisch

Didier Bardet – Dessinateur-projeteur, planification du territoire – Bienne – Mars 2017 – didier.bardet@outlook.com

• Vorwort	Seite 1
• Projekt « WestAst Anders », eine geeignete Lösung	Seite 2
• Die aufzuwertenden Hauptachsen, das Herzstück des Projektes « WestAst Anders »	Seite 3
• Das Projekt « A5 Westast » ist für den Lokalverkehr nicht geeignet	Seite 4
• Der Autobahnanschluss Bienne Centre, die « falsche gute Idee »	Seite 4
• Halbanschluss Seevorstadt, eine vermeidbare Konsequenz	Seite 5
• <i>Vorschlag des Projektes « WestAst Anders » für den Westen von Biel</i>	Seite 5
• Nidau die grosse Verliererin	Seite 6
• <i>Vorschlag des Projektes « WestAst Anders » für Nidau und die Südseite des Sees</i>	Seite 7
• Verkehrsaufkommen	Seite 8
• Bauphasen, Bauzeiten, Eingriffe ins Stadtbild und Kosten des Projekts « WestAst Anders »	Seite 9
• Abschliessendes Plädoyer	Seite 9

### Vorwort

Mein Entschluss ein anderes Projekt für den Westast vorzustellen, kann, wenn man all die geleisteten Arbeiten der diversen technischen und politischen Kommissionen, auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene betrachtet, als ungehörig oder eingebildet wahrgenommen werden.

Ich stelle die Umfahrung von Biel nicht in Frage, diese muss erstellt werden. Das gewählte Trasse ist trotz den baulichen Herausforderungen treffend, wie die unterirdische Querung der Schüss. Die Möglichkeit der Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Ländtestrasse und Aarbergstrasse während der Bauzeit ist ein entscheidender Faktor dieser Routenwahl.

**Trotzdem vermag das einzige vorgestellte Projekt eine immer grösser werdende Menge der Bewohner von Biel und Nidau sowie diverse Vereine und politische Parteien nicht zu überzeugen.**

Ausser den Befürchtungen des Tunnelbaus unter der Stadt sind **es vor allem die Autobahnanschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt welche für heftigen Widerstand sorgen**. Diese Anschlüsse geben Anlass zu Befürchtungen betreffend zukünftigen Verkehrsüberlastungen welchen ich mich anschliesse.

Wie kann man sich erklären, wieso diese äusserst umstrittene Lösung für den « A5 Westast » übrig geblieben ist ?

Eventuell lässt es sich dadurch erklären, weil eine Gesamtsicht fehlt, was manchmal bei so grossen Projekten vorkommen kann, da die Themen durch verschiedene Planungsbüros, pro Sektor, pro Zielsetzung bearbeitet wurden, oder ist es durch Interessenskonflikten hervorgerufen durch zu viele Beteiligte zu erklären ?

Ich denke, dass der Grund des Problems der Tatsache zugrunde liegt, dass nach der Bestimmung des Verlaufs des Autobahnabschnittes zwischen Brügg und Vingelz **davon ausgegangen wurde, dass es eine Chance ist, die Nähe des Trassees zum Bahnhof und der Seevorstadt zu nutzen und die**

**Anschlüsse an diesen Orten vorzusehen.** Diese Wahl bedingt die kritisierten Verbindungen zwischen Autobahn und den Quartieren.

Wegen dieser Feststellung, bin ich der Meinung, dass es nicht genügt zu kritisieren. Nach zweimonatigen Überlegungen und Beobachtungen, präsentiere ich einen konkreten Vorschlag des Westastes ohne die beiden Anschlüsse, jedoch mit einer leistungsfähigen Ersatzlösung.

Sie werden feststellen, dass es nicht nur möglich ist, sondern dass es sich **um ein Projekt handelt, welches für den motorisierten Individualverkehr angepasster ist, vor allem den Lokalverkehr und auch den alternativen Verkehr berücksichtigt.** Es handelt sich um ein Projekt, welches den Transitverkehr und den Agglomerationsverkehr nicht einschränkt, einer leistungsfähigen Erschliessung der Westquartiere jedoch auch des ganzen Zentrums von Biel, einer optimalen Verbindung zwischen den Quartieren und einer signifikanten Verbesserung der Verkehrssituation im Städtchen Nidau.

Ich lade sie deshalb zum Weiterlesen dieses Dokumentes, unter Einbezug der beiden beigelegten Pläne, ein.

### **Projekt « WestAst Anders », eine geeignete Lösung**

#### **Das Projekt « WestAst Anders », steht auf drei Pfeiler**

- Bevorzugung des Lokalverkehrs sowie dessen Organisation zur Feinerschliessung der Westquartiere Biels und die Altstadt von Nidau von der Autobahn aus
- Erstellung von Verbindungen des MIV und Langsamverkehr ohne Beeinträchtigungen der Verbindungen zwischen den Westquartieren unter sich
- Verminderung des Eingriffes durch die Autobahn in Biel, Nidau und den umliegenden Gemeinden

#### **Hier, was das Projekt « WestAst Anders » bewirkt**

- Verbesserung der Erschliessung von Nidau und der Westquartiere von Biel durch die Autobahn
- Verbesserung der Verbindungen unter den Quartieren
- Definitive Unterbindung des Transitverkehrs durch die Altstadt von Nidau
- Erhalt von sinnbildlichen, markanten und unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden
- Reduktion der totalen Tunnellänge um 40% gegenüber dem Projekt « A5 Westast »
- Drastische Reduktion der Baukosten
- Reduktion des Impakts durch die Baustellen
- Reduktion der Baudauer
- Erstellung des ganzen Projektes in einer Bauphase

#### **Hier, was das Projekt gegenüber dem Projekt « A5 Westast » konkret vorschlägt**

- Beibehaltung des vorgesehenen Trassees der Autobahn « A5 Westast »
- Beibehaltung des Vingeltunnels, jedoch ohne eventueller Etappierung
- Nichtrealisierung des Anschlusses Bienne Centre

- Nichtrealisierung des Halbanschlusses Seedorf
- Verzicht auf die Einspurfahrbahnen in den Tunnelröhren im Zusammenhang mit den eliminierten Anschlüssen und als Folge daraus, Verzicht auf eine der beiden Tunnelröhren oder eine der gedeckten Fahrbahnen auf den betroffenen Abschnitten
- Realisierung eines Halbanschlusses von und nach Bern – Solothurn nördlich des Weidteilquartiers
- Beibehaltung der beiden überdeckten Fahrbahnen im Weidteilquartier und der, in der Begleitplanung der Städten Nidau und Biel, vorgesehenen Massnahmen
- Rehabilitation der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse als angepasster Korridor sämtlicher Verkehrsmodi
- Aufhebung der im Projekt « A5 Westast » und Begleitplanung vorgesehenen Sperrung für den MIV auf der Ländtestrasse
- Bau einer Verlängerung der Keltenstrasse nördlich des Weidteilquartiers, welche als eine Umfahrung der Altstadt von Nidau und als Zubringer zur Autobahn sowie die Südwest Quartiere Biels dienen wird
- Bau einer parallelen Brücke zur Bahnbrücke der BTI Bahn über die Zihl
- Verzicht auf den Zubringer rechtes Bielerseeufer, woraus sich eine nicht Realisierung des Portaltunnels und den beiden Schrägseilbrücken ergibt
- Beibehaltung der aktuellen Breite der Salzhausstrasse und eine Aufwertung des Langsamverkehrs auf dieser Achse zwischen Nidau und Biel

### **Die aufzuwertenden Hauptachsen, das Herzstück des Projektes « WestAst Anders »**

Man kann in Biel die Existenz zweier wesentlicher Hauptverkehrsachsen feststellen. Eine verbindet die Stadt mit Solothurn, die andere mit Bern. Diese schliessen Biel im Norden und im Westen ein. Die Strasse, welche nach Neuenburg führt und man als zusätzliche Achse bezeichnen kann, beginnt am Gelenk dieser Hauptachsen beim Kreisell im Krautkuchen. Diese heute vom Transit- und Agglomerationsverkehr überlasteten Achsen zum Zentrum der Stadt Biel bilden einen unverzichtbaren Bestandteil zur Aufnahme des Verkehrs, dies auch nach der Erstellung der Umfahrung, **damit die Sammelstrassen nur dem Quartierverkehr dienen**

**Der Bau des Ostastes der A5 hat die Verbindung zwischen Biel und Solothurn** vom Strandboden aus und umgekehrt nie in Frage gestellt. Der Autobahnanschluss Bözingenfeld erfolgt auf dieser Achse und erlaubt somit eine optimale Verbindung mit den Ostquartieren von Biel. Diese Achse verbindet zudem die Ostquartiere untereinander und mit dem Zentrum.

**Das Projekt « A5 Westast » hält sich nicht an dieselbe Logik auf der Achse welche die Stadt mit Bern verbindet.** Im Gegenteil, es ignoriert diese aus Gründen der Standortwahl der Autobahnanschlüssen und der Unterbrechung beim Strandboden.

Keinen Verkehr mehr auf dieser überlasteten und vor dem Abschluss der Arbeiten noch mehr belasteten Achse zu haben, ist ein legitimer Reflex. Man kann dies aus Sicht der Einwohner verstehen. Es ist jedoch aus professioneller Sicht trotzdem eine falsche Option. Es gilt die Gelegenheit der Verkehrsverminderung durch die Autobahn zu nutzen und diese Verbindung weiterhin als Erschliessung der Quartiere und ein einfacher Zugang zu diesen von der Autobahn aus zu nutzen.

Die Lage ist beneidenswert, die Grösse ist grosszügig. Sie kann für alle Verkehrsteilnehmer ausgelegt werden.

Darauf zu verzichten, während sich andere Städte damit brüsten einen « Stadtkorridor » zu haben, kann als eine Dummheit betrachtet werden.

### **Das Projekt « A5 Westast » ist für den Lokalverkehr nicht geeignet**

Zwei Typen der momentanen Verkehrsteilnehmer sind in den Beschreibungen der Begleitmassnahmen zum « A5 Westast » der Städte Biel und Nidau erwähnt: Der Transitverkehr und der Agglomerationsverkehr. Die Städte wollen zu Recht, das Strassennetz von diesem Verkehr bewahren.

Dieses lobenswerte Ziel wurde mit der Ostumfahrung von Biel perfekt umgesetzt, im **Projekt Westast wurde jedoch übertrieben, dies zu Lasten des Lokalverkehrs.**

Es verlangt von den Einwohner erhebliche Einschränkungen für die Verbindung mit dem Auto aneinander liegende Quartiere. Die Markanteste ist, wegen der Sperrung der Ländtestrasse, die Pflicht der Benützung der Autobahn zwischen der Auffahrt Bienne Centre und dem Halbanschluss Seedorf.

Dieser Unterbruch für den Verkehr wurde in den Begleitmassnahmen als Verbesserung des Strandbodens vorgestellt. Dies ist ein Alibi. In Wirklichkeit wurde dieser Unterbruch für den MIV zusammen mit dem bernischen Tiefbauamt im Zusammenhang mit dem Projekt A5 konkret geplant und aus einer Auswahl ausgewählt 1). Diese Sperrung hat zum Ziel den Verkehr zur Autobahnbenützung zu zwingen, als Folge daraus, auch den Lokalverkehr, für eine Distanz von nur 800m. Es ist nicht garantiert, dass die Verkehrsbenützer dieses « Spiel » mitspielen, es ist durchaus möglich, dass diese nicht geeignete Schleichwege benützen, welche durch Quartiere im Zentrum führen. (Zum Beispiel die auf 30 km/h limitierte Viaduktstrasse) dies im Gegensatz zum Ziel einer Verkehrsberuhigung in den Quartieren, besonders im Hyperzentrum.

**Der Lokalverkehr muss auch hierarchisch gegliedert werden. Die « Stadtkorridore » müssen beibehalten werden um die Sammelstrassen für den Lokalverkehr zu reservieren.**

Das Projekt « A5 Westast » kann auch als « für den Lokalverkehr der Städte Biel und Nidau als nicht geeignet » klassifiziert werden. Die « Strasse am See » welche das Süd- und Nordufer verbindet wird zweckentfremdet. Die Hierarchie der Strassen wird schlichtweg verspottet. Es ist eine Verwirrung der Arten.

### **Der Autobahnanschluss Bienne Centre, die « falsche gute Idee »**

Da davon ausgegangen wurde, dass wegen der Nähe zum Bahnhof, es eine Chance ist an dieser Stelle einen Vollanschluss zu erstellen, ist aus diversen Gründen eine « falsche gute Idee ».

**Der Anschluss Bienne Centre sichert keine gezielte Erschliessung der Quartiere Biels zu.** Zudem fliesst fast jeder Verkehr mit dem Ziel Hyperzentrum direkt an eine Stelle, von wo aus die Verteilung

1) Äusserungen anlässlich der Informationsveranstaltung Mitwirkungsverfahren städtebauliche Begleitplanung Westast A5

in die diversen Quartiere zu erfolgen hat. Es ist nicht zugesichert, dass die Kapazitäten dieser Strassen im Zentrum genügend sind um die Gesamtheit dieses Verkehrs aufzunehmen. Im Gegenteil, der Verkehr in Richtung Autobahn droht die Murtenstrasse und derer Verzweigungen zu verstopfen. « Diese bleiben weiterhin stark frequentiert » Aussage des Stadtpräsidenten von Biel 1). **Die Befürchtungen der Politiker und Ingenieure, werden verschwiegen (die fehlenden verkehrlichen flankierenden Massnahmen auf der Murtenstrasse zeigen dies auf) was die Schwäche dieser Wahl bestätigt.**

Dieser Anschluss lässt eine Erschliessung Nidaus nur durch eine Verbreiterung der Salzhausstrasse zu, welche der Abbruch der denkmalgeschützten Liegenschaft der ehemaligen « General Motors », welche momentan die Schule für Gestaltung beherbergt, bedingt.

Dieser lässt keine zufriedenstellende Erschliessung des zukünftigen Quartiers Agglolac, welches zu weit entfernt ist und keine andere Erschliessungsmöglichkeit hat, zu

Dieser hat einen erheblichen Einschnitt in das zentrale städtische Raumgefüge sowie Konsequenzen punkto Lärm und Luftverschmutzung zur Folge.

Ausserdem, entbehrt er sich anhand seiner Lage, der Verwendung der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse, welche deklassiert wird und als Konsequenz daraus, die Schaffung des Halbanschlusses Seevorstadt und des aufgezwungenen Durchgangs jeglichen MIV durch den Autobahntunnel.

### **Halbanschluss Seevorstadt, eine vermeidbare Konsequenz**

Die beiden Anschlüsse der Projektes « A5 Westast » sind miteinander verknüpft. Der Standort des Anschlusses Biel Centre zwingt die Schaffung des Halbanschlusses Seevorstadt, weil der erstgenannte die nord- westlichen Quartiere sowie die Seevorstadt nicht anders als per Autobahn zu erschliessen vermag. So wie der Verzicht oder die Verschiebung des ersten bestärkt die Aufhebung des zweiten.

Der Halbanschluss Seevorstadt hat einen signifikanten Impact auf den Naherholungssektor. Dieser setzt eine wesentliche Herabsetzung des Strassenniveaus bis zur Bahnunterführung voraus 1). Es kann durchaus sein, dass die Seevorstadt in einem unästhetischen Gefälle endet. Die sinnbildlichen Gebäude wie « Neptun » oder « Paradiesli » fallen zum Opfer 1) und eine hohe Anzahl Bäume werden gefällt.

Eine Abwägung der Vor- und Nachteile und der Impact in diesem Sektor, während und nach den Bauarbeiten, spricht nicht für seine Realisierung.

Die in der Begleitplanung vorgesehene Verbreiterung der Passage unter der Bahn zwischen Seevorstadt und Strandboden kann auch unabhängig des Halbanschlusses realisiert werden.

### **Vorschlag des Projektes « WestAst Anders » für den Westen von Biel**

*Das Projekt « WestAst Anders » schlägt eine Optimierung der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse mit einer Verbindung, Beaumont, Vingelz, dem zukünftigen Quartier Agglolac, Nidau, jedoch auch die Verbindung des südlichen- und nördlichen Ufer des Sees und eine Feinerschliessung des Hyperzentrums von Biel von mehr als vier Orten von der Autobahn aus, vor.*

Um dies zu erreichen, ist **ein Halbanschluss von und nach Bern am Ende dieser Achse, nördlich des Weidteilquartieres, als Ersatz für den Vollanschluss Bienne Centre und des Halbanschlusses Seevorstadt, zu erstellen.**

Einmal von seinem Transit- und Agglomerationsverkehr befreit, dient der erhaltene « Stadtkorridor » als ebenbürtige Verbindung wie die, in den letzten Jahren aufgewertete Verbindung, nach Solothurn vom Strandboden aus, gesäumt vom zukünftigen Campus und anderen neulich erbauten Gebäuden. Er kann zudem durch eine verstärkte kommerzielle Nutzung der bestehenden Gebäuden aufgewertet werden um eine lebendige und verbindende Achse zu bleiben.

Das Projekt « WestAst Anders » schlägt eine Anpassung dieser Achse unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer vor, eine Umgestaltung analog wie sie auch auf der Achse Seevorstadt und Kanalgasse stattgefunden hat.

Eine Anordnung mit Bäumen und eine Separierung zwischen Langsamverkehr und MIV ist anzustreben.

Somit wird die Erschliessung aller Quartiere Biels und Nidaus durch diese zwei bestehenden Achsen, sowie durch die Neuenburgstrasse für das Quartier von Vingelz, gewährleistet.

Diese drei grosszügigen « Städtekorridore » bilden ein « y », sind also mit der Autobahn oder der A5 in Richtung Neuenburg an deren Enden verbunden. **Dies ist ein klare Aussage. Die Strecken werden logisch, einfach, die für den Automobilisten komplizierten Autobahnauffahrten und Beschilderungen fallen dahin.**

Der Verzicht des Halbanschlusses Seevorstadt erlaubt es die « Wasserscheide » des Verkehrsflusses des MIV von und nach Bern auf der Nordachse nach Westen zu verschieben . Mit der Wirkung, dass die Verbindung mit dem Anschluss Bözingenfeld für die Autofahrer geeigneter wird, da die Distanz zum neuen Halbanschluss im Weidteilequartier des Projektes « WestAst Anders » weiter entfernt ist. Entsprechend wird **die Kanalgasse und die Seevorstadt von diesem zusätzlichen Verkehr befreit.**

Es bleibt noch zu präzisieren dass das Projekt « WestAst Anders » keinen Einfluss auf die in der Begleitplanung vorgesehene Verdichtung des Gurnigelquartieres hat. Dieses Gebiet bleibt perfekt durch die Nähe des Halbanschlusses auf der anderen Seite durch die Autobahn erschlossen.

### **Nidau die grosse Verliererin**

Mit Ausnahme des Weidteilquartiers ist Nidau die grosse Verliererin des Projektes « A5 Westast »

**Die Altstadt von Nidau wird nie vom Transitverkehr entlastet sein,** da in der näheren Umgebung keine Umfahrungsstrasse geschaffen wird. Falls der Zubringer rechtes Bielerseeufer als Verbindung zu Autobahn je einmal realisiert wird, wird unvermeidlich der Verkehr in Richtung Biel und Neuenburg das Städtchen immer noch durchqueren. Dies, da es nicht garantiert ist, dass die Verkehrsteilnehmer die um 3 km längere, unvorteilhafte Strecke über den Zubringer rechtes Bielerseeufer als Verbindung wählen und nicht die kürzere und einfacher zu erreichende Durchfahrt durch die Altstadt Nidaus.

Die Strecke über den A5 Zubringer rechtes Bielerseeufer bis zum Anschluss Bienne Centre hat eine Länge von 4700m. Diese beinhaltet einen Tunnel von mehr als 2 km, Schrägseilbrücken, dann wieder Auffahrten, welche bereits durch den Verkehr des Einkaufszentrum « Centre Brügg » belastet sind, dann über Kreisel oder Kreuzungen und neue Auffahrten, über den gedeckten Teil Weidteile um dann endlich am selben Ort anzukommen welcher auf 1700m reduziert werden könnte, dies durch das Städtchen und der verbreiterten Salzhausstrasse folgend.

Unter dieser Voraussicht, hat der zuständige Ingenieur der Gemeinde Nidau bereits verkehrliche flankierende Massnahmen vorgesehen, wie zum Beispiel eine Lichtsignalanlage, welche der Verkehr durch das Städtchen steuert oder eine drastische Herabsetzung der Maximalgeschwindigkeit 1). **Damit wird der Lokalverkehr Nidaus die Umtriebe, einer Massnahme, welche ihm nicht bestimmt ist, zu tragen haben.** Das Gewerbe wird als erstes diese Konsequenz zu tragen haben.

**Ein Projekt, welches verkehrliche flankierende Massnahmen benötigt damit es funktioniert, zeigt deutlich seine Schwächen !**

Es ist hervorzuheben, dass im aktuellen Projekt der Zubringer rechtes Bielerseeufer, einzig für die Verkehrsteilnehmer in Richtung Solothurn durch eine einfache Autobahnauffahrt im Brüggmoos sichergestellt ist. Der Anschluss in Richtung Bern sowie Neuenburg oder die Anschlüsse im Westen bedingen die Durchfahrt von diversen Auffahrten, Kreisel oder Kreuzungen.

Zudem verlangt der Anschluss auf der Südseite des See von den Bewohnern von Bellmund und Jens, sowie einem Teil der Bewohner von Port, Nidau und Ipsach einen « Umweg », welche über die Ipsachstrasse bis zur Auffahrt führt. Ja, es handelt sich wohl nur um 300 kleine Meter, diese jedoch können den Anlass für eine Routenwahl geben.

**Das Projekt « A5 Westast » schneidet Nidau von der Nordseite des Sees ab !**

Das zukünftige Quartier Agglolac und die Westquartiere Nidaus sind nicht besser gestellt als die Altstadt. Die Verbindung Ländtestrasse zum Standboden ist für den MIV gesperrt. Es ist somit nicht mehr möglich mit dem Auto auf dieser Achse nach Neuenburg oder zu den Restaurants am Nordufer des Sees zu gelangen.

Um dies zu bewerkstelligen sind die Einwohner gezwungen « zurück » bis zur Salzhausstrasse zu fahren, sich bis zur Auffahrt von Bienne Centre zu begeben und dort den Autobahntunnel zu benützen um zur nur 800m entfernten Ausfahrt des Halbanschlusses Seevorstadt zu gelangen. Die Strecke zwischen Agglolac und dem Standboden hat somit eine Länge von 1800 Meter, an der Stelle von 700m auf einem mit Bäumen umgebenen Boulevard, zwischen Velofahrestreifen und breiten Trottoirs.

### **Vorschlag des Projektes « WestAst Anders“ für Nidau und die Südseite des Sees**

*Das Projekt « Westast anders » schlägt den Bau einer Umfahungsstrasse von Nidau vor, dies in der Verlängerung der aktuellen Hauptstrasse von Ipsach ab der Zihlstrasse auf der Südseite des BTI Bahnhof in Nidau vorbei, anschliessend über eine zu erstellende Autobrücke neben derjenigen der BTI-Bahn und der Keltenstrasse folgend bis zur Bernstrasse. An diesem Ort erlaubt ein neuer Kreisel die Fahrt in Richtung der Süd- Westquartieren von Biel und nach Madretsch der verlängerten Keltenstrasse folgend oder über die Aarbergstrasse via Bernstrasse in Richtung Neuenburg und in die*

anderen Westquartiere oder auch die Autobahn nach Bern und Solothurn gelangt man über den zu erstellenden Halbanschluss nördlich des Weidteilequartiers.

**Die Altstadt von Nidau wird somit zum Zielort und nicht zum Durchfahrtsort. Sie wird somit endlich und definitiv von den Nachteilen des Durchgangverkehrs befreit.**

Die Feinverteilung des MIV auf lokaler Basis sorgt dafür, bewirkt durch die Aufwertung der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse in einen « Stadtkorridor », dass die verlängerte Keltenstrasse nicht den gesamten Verkehr ins Stadtzentrum aufnehmen muss. Nichtsdestoweniger wird sie so organisiert sein, dass sie einen komfortablen Durchgang des Verkehrs erlaubt. Dies bedingt, dass die Linienführung des BTI auf diesem Teilstück verlegt wird. Die Verlegung der ASM Linie folgt bis zur Murtenstrasse auf Seite des alten Schlachthofes um das Kreuzen der Autos unter sich dauernd zu gewährleisten.

**Diese neue Umfahrungstrasse zusammen mit dem Halbanschluss in Richtung Bern und Solothurn am Nordrand des Weidteilquartiers, erlauben zudem den Verzicht des A5 Zubringers rechtes Bielerseeufer, des Porttunnels sowie der Bau der beiden Schrägseilbrücken.**

Die aktuelle Hauptstrasse von Ipsach herkommend, hauptsächlich mit Dienstleistungsgebäuden und Tankstellen gesäumt, welcher es leicht erlaubt den Verkehr von der Südseite des Sees oder von Bellmund aufzunehmen bietet zudem eine optimale Verbindung zur Autobahn. Das Teilstück der A5 unter dem Weidteilquartier bildet die Entlastung der Allmendstrasse sowie der Wehrbrücke. Dies ist eine Optimierung dieses Autobahnteilstückes. Ausserdem ist die Autobahnauffahrt definitiv, dies in Richtung Bern sowie Solothurn und bedingt keine Umwege über die Anschlussbauwerke und Kreuzungen im Brüggmoos mehr.

Einmal von Agglomerations- und Transitverkehr befreit, können die Allmendstrasse in Port sowie die Wehrbrücke als Sammelstrassen unter Einbezug des Langsamverkehrs und des Lokalverkehrs aufgewertet werden. Die Kühnheit der historischen Wehrbrücke wird durch den Verzicht des Baus der beiden zusätzlichen Schrägseilbrücken in ihrer architektonischen Wirkung nicht mehr beeinträchtigt.

Die Salzhausstrasse wird ebenfalls ein Zubringer in Richtung der Bieler Quartiere von der Südseite des Sees aus, der Verkehr von der Autobahn verläuft über die verlängerte Keltenstrasse oder auf der Aarbergstrasse. Eine Verbreiterung der Salzhausstrasse ist nicht mehr nötig, was den Erhalt des denkmalgeschützten Hauses der ehemaligen « General Motors » zulässt. Die Salzhausstrasse kann somit zu einer Achse mit gemischtem Verkehr mit Priorität für den Langsamverkehr auf einer Achse zwischen Biel und Nidau werden.

**Auch die Radfahrer profitieren von dieser besten Verbindung welche das Städtchen Nidau, sowie die Südseite des Sees, mit dem Zentrum von Biel verbindet. Diese Strasse in Verbindung mit den « Stadtkorridoren » sind ein Bestandteil eines richtigen Fahrradnetzes für Fahrradpendler.**

### **Verkehrsaufkommen**

Die Verkehrsachsen, welche heute den gesamten Transit- und Agglomerationsverkehr aufnehmen werden von diesem Verkehr befreit. Nur der Agglomerationsverkehr zwischen Süd- und Nordufer des Sees wird im Projekt « WestAst Anders » nicht auf die Autobahn geleitet. Die Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse und Neuenburgstrasse können ohne Verbreiterung diesen Verkehr



zusammen mit dem Lokalverkehr leicht aufnehmen. Die momentane Breite lässt sogar einen Ausbau zu einen « Stadtkorridor » welcher jeden Verkehr berücksichtigt zu.

In Vergleich zum Projekt « A5 Westast », haben die Salzhausstrasse und Murtenstrasse heute nicht die Möglichkeit den Verkehr, welcher die einzige Verbindung nach Nidau und die westlichen Quartiere Biels von der Autobahnauffahrt Biel Centre generiert, aufzunehmen. Die Salzhausstrasse kann verbreitert werden, die Murtenstrasse lässt dies jedoch nicht zu.

### **Bauphasen, Bauzeiten, Eingriffe ins Stadtbild und Kosten des Projekts « WestAst Anders »**

Die Bauarbeiten können in einer einzigen Bauphase realisiert werden. Wegen dem Verzicht des Halbanschlusses Seevorstadt ist der Bau des Vingeltunnels garantiert und eine allfällige Verschiebung dessen Baus ist hinfällig. Der Verzicht des Zubringers rechtes Bielerseeufer und den Schrägkabelbrücken verhindern eine voraussehbare Etappierung dieses Bauabschnittes. Aus dem Grunde, dass nur 60% der Tunnel oder bedeckter Fahrbahnen welche zum gleichen Zeitpunkt parallel gebaut werden müssen, wird die Bauzeit drastisch reduziert, und somit die Umtriebe der Arbeiten wesentlich reduziert. Die Baukosten haben nichts mit denen des Projektes « A5 Westast » gemeinsam. Die finanziellen Einsparungen könnten zur Finanzierung anderer Projekte des Agglomerationsprogramms, wie die Realisierung des Regiotrams, verwendet werden.

### **Abschliessendes Plädoyer**

Sehr geehrte Frau Stadtpräsidentin von Nidau, sehr geehrter Herr Stadtpräsident von Biel, geehrte GemeinderätInnen und StadträtInnen

Lesen Sie bitte nochmals dieses Schreiben, schauen Sie nochmals die beigelegten Pläne an, vergleichen Sie die Zusammenhänge, ziehen Sie Ihre Schuhe an und laufen Sie die betroffenen Strassen und Quartiere, zu verschiedenen Tageszeiten, ab. Beobachten Sie den Autoverkehr, die Busse, die Radfahrer. Seien Sie kritisch, tauschen Sie sich aus, getrauen Sie sich die beiden Projekte so zu vergleichen als sähen Sie beide zum ersten Mal. **Es hängt von Ihnen ab, welches Erbe Sie Ihren politischen Nachfolgern überlassen sowie den Bewohnern, Ihrer schönen Städte überlassen.**

Geehrte Frau Stadtpräsidentin, geehrter Herr Stadtpräsident, Sehr geehrte Damen und Herren Politiker, geehrte Organisationsmitglieder, Sie haben die Möglichkeit während der öffentlichen Auflage des Autobahnprojektes Westast A5 von sich hören zu lassen.

Kämpfen Sie gegen die einzige Variante, welche der Kanton und der Bund aufdrängt, verlangen Sie von den Städten Biel und Nidau und dem kantonalen Tiefbauamt eine exakte Analyse oder eine Verkehrszählung basierend auf dem Verkehr (von/nach) der betroffenen Strassen, dies vor und nach der Eröffnung des Ostastes der A5.

Aufgrund seiner Nichtfunktionalitäten, seines enormen Eingriffes während und nach der Erstellung, wegen seiner Masslosigkeit, seiner Komplexität, seinen Kosten, ist das Projekt « A5 Westast » nicht ein gutes Projekt.

Das Projekt « WestAst Anders » ist die für Biel, Nidau und die ganze Umgebung die angepasste Alternative. **Es liegt an Ihnen !**