

## **« WestAst Anders » : Die Alternative zum alternativen Projekt**

**Ergänzung zum Dokument und den beiden beigelegten Plänen welche Ihnen im März 2017  
zugestellt worden sind:**

**Ausarbeitung eines andern Projektes für die West Umfahrung von Biel « WestAst Anders »**

Didier Bardet - Dessinateur-projeteur, planification du territoire - Bienne - Novembre 2017  
Didier Bardet – Höheweg 11- 2502 Biel/Bienne - didier.bardet@outlook.com

### Übersetzung des Originaltextes in Französisch

#### **Der Anschluss welcher den ganzen Unterschied macht!**

Das alternative Projekt « Westast so besser! » ist nun bekannt.

Seine Ähnlichkeit mit dem Projekt « WestAst Anders » ist für wesentliche Punkte erwiesen, weicht jedoch bei anderen Punkten bedeutend ab.

**Dies ist der Grund weshalb ich Ihnen dieses ergänzende Dokument, zum Projekt welches ich Ihnen im März 2017 schon zugestellt habe, schicke. Es enthält zusätzlich die Argumentation mit dem Vergleich zum Projekt « Westast so besser! ».**

Die Erstellung eines Anschlusses nördlich der Weidteile, so wie im Projekt « WestAst Anders » vorgeschlagen, ist der Hauptunterschied, welcher den Unterschied macht!

#### **Dieser Anschluss bringt drei Vorteile:**

- Ein direkter Autobahnanschluss für die Zentren von Biel und Nidau
- Eine Durchfahrt durch die Weidteile, welche für die Bewohner keine Unannehmlichkeiten hervorruft und diese respektiert
- Eine effiziente Alternative für die Bewohner der Südseite des Sees anstelle des Porttunnels

Der Anschluss bringt die Autobahn näher an Nidau, an das zukünftige Agglolac Quartier, sowie die Ortschaften auf der Südseite des Sees und erlaubt den Bewohnern im Westen von Biel einen effizienten Autobahnzubringer.

Politisch, ist diese Variante mit dem offiziellen Projekt « A5 Westast » (offizielles Projekt) kompatibler.

Funktionell, antwortet sie besser auf die Problematik des Individualverkehrs für Nidau, den Westen von Biel, die Südseite des Sees und die ganze Region.

#### **Ein Anschluss für das westliche Zentrum von Biel, für Nidau sowie für die Südseite des Sees**

*Der im Projekt « WestAst Anders » vorgesehene Halbanschluss nördlich des Weidteilequartieres entlang der Keltenstrasse ersetzt den Anschluss Bienne Centre des Projektes « A5 Westast ». Dieser erlaubt den direkten Autobahnanschluss für die Bewohner des Zentrums von Biel, den westlichen Stadtteilen, den Einwohnern Nidaus und den Bewohner der Südseite des Sees. Der Halbanschluss könnte « Biel - Nidau » genannt werden.*

***Dieser Anschluss ist nur 500 m vom im Projekt « A5 Westast » geplanten Anschluss Bienne Centre süd-westlich des Bahnhofes entfernt und ist direkt von der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse sowie der Keltenstrasse erreichbar. Das sind 500 Meter weiter vom Bahnhof, jedoch genauso viel näher an Nidau!***

*Obwohl es sich um einen Halbanschluss handelt, ermöglicht dieser die direkte Verbindung mit den 3 meist frequentierten Richtungen der gesamten Umfahrung von Biel, d.h. Bern, Solothurn und dem Jura.*

**Das Projekt « Westast so besser! » sieht im Westen von Biel keinen Autobahnanschluss vor.** Dadurch werden die Automobilisten gezwungen, die Autobahn im Brüggmoos zu verlassen und das 1200 Meter lange Herzstück eines der dichtbesiedelsten Wohnquartiers der Region, unter den Fenstern der Bewohner, zu durchqueren.

### **Die Durchquerung der Weidteile bringt den Quartierbewohner keinen Nutzen!**

Die im Projekt « WestAst Anders » erwähnten, bestehenden Verkehrsachsen, wie zum Beispiel die Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse, haben zwei Merkmale:

- Diese Hauptachsen verbinden die Quartiere untereinander und erlauben einen erleichterten Autobahnzugang
- Sie haben städtischen Charakter, gesäumt mit Freizeit- und Dienstleistungsgebäuden sowie Geschäften, welche eine leichte Zufahrt für die Besucher benötigen

**Das Weidteilequartier ist ein Wohnquartier** und entspricht nicht den oben erwähnten Charakterzügen. **Es stellt keine besonderen Ansprüche an die durchfahrenden Autofahrer.**

**Der im Projekt « Westast so besser! » vorgesehene Boulevard » erzeugt in der Weidteile eine unnötige zusätzliche Verkehrsachse.** In Realität reichen, die beiden existierenden parallelen Strassen, die Bielstrasse und Aegertenstrasse verlängert durch die Lysstrasse, völlig um die Gesamtheit der Gebäude zu erschliessen, deren Zugänge zudem auf diese Strassen ausgerichtet sind.

**Ein Boulevard im Herzen der Weidteile, auf welchem der gesamte Verkehr inklusive Lastwagen nur durchfährt, bringt dem Quartier keinen Vorteil.** Im Gegenteil, er provoziert nur Unannehmlichkeiten durch den Verkehr, welcher aus dem Zusammenschluss der 3 meistfrequentierten Autobahnrichtungen sowie Keltenstrasse und Aarbergstrasse resultiert.

Die Visualisierungen in Form von Fotomontagen welche im Projekt « Westast so besser! » vorgestellt werden, entsprechen nicht der Realität, weder zu Gunsten des Boulevards noch zu Ungunsten der Begleitmassnahmen der beiden Städte Biel und Nidau. Es ist nicht sicher, ob der Verkehr im Herzen des Quartiers oder die geplanten Begleitplanungsmassnahmen über dem Autobahnkasten das Quartier mehr Zerschneiden.

*Das Projekt « WestAst Anders » behält die beiden überdeckten Fahrbahnen des offiziellen Projektes « A5 Westast » sowie die in der Begleitplanung vorgesehenen Massnahmen für die Weidteile bei, dies zu Gunsten der Anwohner sowie dem Durchgangsverkehr.*

### **Eine Alternative für den Zubringer A5 rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)**

**Der Zubringer A5 rechtes Bielerseeufer ist im Projekt « WestAst Anders » auch realisiert!**

*Die im Projekt « WestAst Anders » geplante Benützung des gedeckten Abschnittes in der Weidteile vom Halbanschluss Biel - Nidau aus, erlaubt die Umfahrung von Port. Die Benützung der zu realisierenden Brücke, von der Zihlstrasse auf der Südseite des BTI Bahnhofs folgend, ermöglicht diese Umfahrung. Somit kann auf die Realisierung der Schrägseilbrücken und des Porttunnels verzichtet werden.*

*Der Halbanschluss « Biel - Nidau » ermöglicht einen direkten Autobahnanschluss, dieser ist nur 900 Meter vom Kreisel, wo sich die Strassen von Ipsach und Bellmund treffen, entfernt. Im Vergleich mit*

*dem Porttunnel, bietet dieser hingegen nach seinen 2km, nur einen komplizierten Zugang über mehrfache Autobahnzubringer im Brüggmoos, dies besonders in Richtung Bern.*

Das Projekt « Westast so besser! » **erlaubt den Verzicht auf den Porttunnel nicht**, dies obwohl die Brücke für die Umfahrung von Nidau über die Zihl auch vorgesehen ist, da der Boulevard, welcher durch das Weidteilequartier führt, diesen Mehrverkehr von der Südseite des Sees nicht aufzunehmen vermag!

Auch wenn der Tunnel dieselbe Funktion hat, wie mein Vorschlag, **ist dieser Tunnel ein starkes Signal, dass das Auto das beste Mittel ist, um sich in der Region fortzubewegen**. Dies steht im Widerspruch zu dem, in der Einleitung der Zeitung von « Westast so besser! » erwähnten Argument: « Wer Strassen sät wird Verkehr ernten »!

### **Bauarbeiten**

Das von « Westast so besser! » hervorgehobene Ziel, um jedem Preis Eingriffe im Stadtkörper zu vermeiden, sollte kein Ziel an sich sein, um die Wahl für die beste Verkehrslösung, für Jahrzehnte, zu beeinflussen.

Die technische Lösung, eines Tunnels in Tieflage unter der Stadt, kann sicher auch auf andere Projekte übertragen werden und kann sicher auch nördlich von der Weidteile aus, angewendet werden.

### **« WestAst Anders », der Anschluss welcher den ganzen Unterschied macht zusammengefasst**

- **Der Anschluss Bienne-Centre ist nicht einfach aufgehoben**, dieser ist durch der Anschluss Biel Nidau ersetzt
- **Der Porttunnel ist nicht einfach Aufgehoben**, dieser ist durch die Verbindung über die Zihlbrücke in Nidau, dem Anschluss Biel - Nidau und dem überdeckten Teilstück in der Weidteile ersetzt
- **Das Weidteilquartier bleibt von den Unannehmlichkeiten des Verkehrs verschont** und profitiert vom Platz für einen Radweg zwischen Brügg und Nidau, Biel und dem Süden des Sees.

### **Fazit**

Das Projekt « WestAst Anders » erlaubt in seiner Gesamtheit den Verkehrspolitiker zudem die Entwicklung zukünftiger, heute noch unbekannter, Mobilitätsformen. In Realität, legt das aktuelle Projekt « A5 Westast » eine Politik fest, welche den individuellen motorisierten Verkehr priorisiert, da es das Auto ins Zentrum stellt, dies im eigentlichen wie im übertragenen Sinne. Die Verschiebung des Anschlusses Bienne Centre erlaubt auf die aktuelle Situation zu antworten und verhindert keine zukünftige Entwicklungen.

Die Forderung des Komitees « Westast so nicht », seine Variante als Basis im Rahmen eines partizipativen Prozesses zu prüfen, zeigt: Der gestrige David soll nicht der Goliath von heute werden, dies indem er, unter dem Vorwand eine mediatisierte und bekannte Organisation zu sein, ein bereits vorhandenes Projekt kannibalisiert.

Somit empfehle ich den Organisationen das im März zugestellte Projekt « WestAst Anders » erneut zu prüfen.

Ich schlage den Behörden vor, sämtliche ihnen unterbreiteten Alternativprojekte zu prüfen und zu analysieren.

Und nochmals: **es liegt an Ihnen!**