

Antonio Gaffino
Salzhausstrasse 14A
2503 Biel
gaffino@bluewin.ch

Herrn
Fritz Kobi
Bärenstutz 11k
3110 Münsingen

Betrifft: Biel, Westast A5

Biel, 21.05.2019.

Sehr geehrter Herr Kobi,

Aus der Presse war zu erfahren, dass Sie am 27.05. für den Runden Tisch eine Auslegeordnung der verschiedenen bekannten Varianten präsentieren werden. Dies ist der Grund, dass ich mich heute an Sie wende.

Noch als Jugendlicher erlebte ich den Bau der A5 am linken Bielerseeufer. Die Bausünden von damals sollen nicht Thema dieses Briefs sein.

Jedoch will ich Ihnen meine grosse Beunruhigung nach der Lektüre eines älteren Dokuments (2005) mitteilen. Dieses Dokument war noch im Januar 2019 im Internet abrufbar. Aus unerfindlichen Gründen ist das jetzt nicht mehr möglich.

Ich beschränke mich auf das Kopieren der Texte, die einen Bezug zur A5 im Abschnitt Biel – Neuenstadt haben.

Mir fehlt das geringste Verständnis für Planer, die im 21. Jahrhundert im Stande sind, für diese doch schon arg gebeutelte Region Halbanschlüsse zu propagieren, nur damit sich die **A5 3.Klasse** in eine **A5 2.Klasse** umwandeln lässt.

Ich bitte Sie, den Runden Tisch auf dieses Dokument aufmerksam zu machen, falls die Variante „A5 linkes Bielerseeufer“ weiterverfolgt werden sollte.

Ich danke Ihnen.

Die Angst vor nicht kontrollierbaren Gefahren (Stichwort: Stadtdurchquerung im Grundwasser!) stand am Anfang von ein paar Überlegungen, wie die zu erwartenden Schäden bei der Variante A5-Westast begrenzt werden könnten.

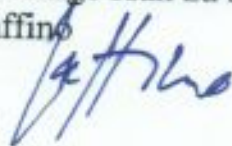
Ich bin ein Laie; Sie sind ein Fachmann. Sie dürfen schmunzeln.

Meine Westastvariante wird absichtlich dem Netzbeschluss nicht gerecht: auf einer Strecke von ca. 650m zwischen 2 Kreiseln soll die Gestaltung des Verkehrs sich am „Berner Modell“ orientieren.

Dem westlichen Biel würde ein jahrelanges Umpflügen erspart bleiben.

Ich hoffe, dass der Versuch, eine heilige Kuh zu schlachten, Ihr Wohlwollen findet.

Mit freundlichen Grüßen, A. Gaffino



4.3 A5, langfristiges Sanierungskonzept

Ausgangslage und Vorgaben

Am Workshop vom 20. März 2003 wurde das Vorhaben einer durchgehend grün signalisierten 2-spurige Strasse mit abgetrenntem Langsamverkehr und Ortsumfahrungen bestätigt. Unbestritten waren die Tunnelumfahrungen von Vingelz und Twann. Aus Sicht der Gemeinde wurde in Tüscherz-Alfermée eine Tunnelumfahrung einer Tief-lage klar vorgezogen. Für Wingreis wurde eine Tunnel-Lösung hingegen in Frage gestellt. Allerdings herrschte Unklarheit, wie die Lösung für die offen geführten Abschnitte aussehen könnte. Die Machbarkeit vernünftiger Lösungen wurde wegen dem vermuteten grösseren Platzbedarf und den Problemen für den Orts- und Langsamverkehr in Frage gestellt. Es wurden folgende konzeptionellen Annahmen getroffen:

- Umfahrungen Vingelz, Tüscherz-Alfermée und Twann/Ligerz gemäss aktuellem Stand der Projekte bzw. Studien
- Im Bereich Tüscherz-Alfermée ist im Rahmen einer weiteren Phase noch die Tief-lage zu prüfen.

Im Rahmen der Vorstudie ist in einem ersten Schritt die Machbarkeit des offen geführten Abschnittes zwischen den beiden vorgeschlagenen Tunnelumfahrungen Tüscherz-Alfermée und Ligerz/Twann abgeklärt worden. Denn laut Bundesgesetz sind Nationalstrassen 2. Klasse ausschliesslich für Motorfahrzeugverkehr bestimmt und nur an besonderen Anschlussstellen zugänglich. Sie werden in der Regel nicht höhengleich gekreuzt. Deshalb ist insbesondere geprüft worden, ob die heutige Strassenbreite für eine künftige Nationalstrasse 2. Klasse sowie eine parallel dazu verlaufende Erschliessungsstrasse für den Langsam- und Lokalverkehr reichen würde.

Nach der Konsultation der Schweizer Norm (SN) ist im Rahmen der Projektleitungssitzung vom 23. September 2003 der Querschnitt wie folgt festgelegt worden:

- 2 x 3,75 m pro Fahrbahn plus je 0,6 m seitlicher Freihaltebereich (Total: 8,7 m)

Damit reicht die heutige Strassenbreite von ca. 12,5 m für eine künftige Nationalstrasse 2. Klasse und eine parallele Erschliessungsstrasse von ca. 3,8 m. Der bestehende Strassenraum muss also im Falle einer Umwandlung in eine Nationalstrasse 2. Klasse nicht erweitert werden.

Die Frage, ob die A5 am linken Bielerseeufer als 2. Klasse umklassiert wird, wird erst zu einem späteren Zeitpunkt definitiv entschieden.

Beschreibung des Konzeptes

Die im folgenden Übersichtsplan dargestellten Situationen der Anschlüsse sowie Querschnitte der Abschnitte sind Machbarkeitsstudien und als Prinzipskizzen zu verstehen. Die aufgeführten Masse sind deshalb im Detail noch zu diskutieren und zu optimieren.

Auch die Form der Anschlüsse kann erst im Rahmen der Projektierung festgelegt werden. Aus diesen Gründen wurde auf eine weitere Konkretisierung und Visualisierung der Anschlussbereiche verzichtet. Als realisiertes Beispiel sei auf das Westportal des A5-Ligerztunnels verwiesen.

Weitere Angaben zu Inhalt und Umsetzung können dem Objektblatt 2 (Kap. 6) entnommen werden.

Tunnelumfahrung Vingelz

Als Fortsetzung der A5-Umfahrung Biel liegt für die Tunnel-Umfahrung des Ortsteils Vingelz ein Generelles Projekt vor. Das Westportal des Tunnels ist im Bereich Rusel südwestlich des Schlössli Vingelz geplant. Zudem soll die heutige A5 (Nauenburgstrasse) rückgebaut und umgestaltet werden.

Anschluss und Abschnitt Rusel

Das oben erwähnte Generelle Projekt sieht beim Rusel einen Halbanschluss – mit einer Ausfahrt nach Biel und einer Auffahrt in Richtung Neuchâtel – vor. Dabei verläuft die A5 bergseitig, während die rückgebaute und umgestaltete heutige A5 auf der Seseite den Lokal- und Veloverkehr aufnimmt.

Tunnelumfahrung Tüscherz-Alfermée

Die Gemeinde Tüscherz-Alfermée fordert seit Jahren für die A5 eine Tunnelumfahrung der beiden Dörfer, da nach ihrer Auffassung nur so eine befriedigende Lösung der aktuellen Probleme erreicht werden kann. Daneben soll aber auch die heutige A5 rückgebaut und umgestaltet werden.

In diesem Zusammenhang will das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) noch eine Tieflage der A5 als Alternative zu einer Tunnelumfahrung prüfen.

Aus Sicht des Bundes kann der allfällige Bau einer Tunnelumfahrung Tüscherz/Alfermée erst nach Fertigstellung des heutigen Nationalstrassennetzes erfolgen. Zudem ist ihre Realisierbarkeit, vor allem auch in finanzieller Hinsicht, noch abzuklären.

Anschluss Tüscherz West

Der Anschluss Tüscherz West vor dem Portal einer allfälligen A5-Tunnelumfahrung von Tüscherz-Alfermée soll als Halbanschluss ausgebildet werden. D.h. die A5 weist nur eine Ausfahrt in Richtung Biel und eine Auffahrt in Richtung Neuchâtel auf. Der Bewirtschaftungsweg wird parallel zur Auffahrt geführt und dann mit einem Kreisell oder einem T-Anschluss an die rückgebaute und umgestaltete alte A5 in Richtung Biel angeschlossen.

Abschnitt Tüscherz West - Wingreis

Auf diesem Abschnitt sollen der Veloverkehr sowie der Lokal- und Bewirtschaftungsverkehr auf dem bestehenden, leicht höhergelegenen Bewirtschaftungsweg geführt werden. Damit kann der bestehende Strassenquerschnitt von ca. 12,5 m für eine Überholspur von ca. 800 m in Richtung Biel genutzt werden. Die Machbarkeit der Überholspur muss noch im Detail geprüft werden.

Anschluss Wingreis

Aufgrund der Verkehrssicherheit steht in Wingreis ein Teilanschluss im Vordergrund: die A5 hätte dabei nur eine Ausfahrt von Biel her kommend und eine Auffahrt in Richtung Neuchâtel. Die übrigen Beziehungen würden via Umwege sichergestellt (vgl. folgende Darstellungen). Betroffen sind die Bewohner von Wingreis, die Anstösser des Uferweges sowie die Besucher von Wingreis und Engelberg (nur saisonal von Bedeutung).



Neuchâtel - Wingreis

Wenn man Wingreis von Neuchâtel her anfahren möchte, muss man auf der A5 an Wingreis vorbei bis zur Ausfahrt Tüscherz-West fahren, dort via einen Kreisell oder eine Wendemöglichkeit gleich wieder die Auffahrt in Richtung Neuchâtel benutzen und um so nach Wingreis zu gelangen (Umwegdistanz von ca. 2,5 km)

Wingreis - Biel

Wenn man von Wingreis über die A5 nach Biel gelangen will, muss man zuerst auf der A5 in Richtung Neuchâtel bis zur Ausfahrt Twann Ost fahren, dort via einen Kreisell oder eine Wendemöglichkeit gleich wieder die Auffahrt in Richtung Biel benutzen (Umwegdistanz von ca. 2 km)

Abschnitt Wingreis - Twann Ost

Auf diesem Abschnitt soll eine von der A5 abgetrennte Parallelstrasse die Erschliessung (Rebbau, einzelne Liegenschaften) sicherstellen. Daneben dient sie dem Langsamverkehr.

Anschluss Twann Ost

Der Anschluss Twann Ost beim Ostportal einer Tunnelverlängerung der Umfahrung Ligerz/ Twann basiert auf den Plänen des Generellen Projektes vom Juni 1988 und des inzwischen ausgearbeiteten, aber noch nicht genehmigten Ausführungsprojektes. Dieses sieht vor, den Anschluss Twann Ost als Halbanchluss auszugestalten. D.h. die A5 weist nur eine Ausfahrt in Richtung Neuchâtel und eine Auffahrt in Richtung Biel auf. Die Erschliessungsstrasse wird parallel zur Auffahrt geführt und dann mit einem Kreisell oder einem T-Anschluss an die rückgebaute und umgestaltete alte A5 in Richtung Twann angeschlossen.

Tunnelumfahrung Twann Ost - Ligerz West

Mit der Verlängerung des A5-Ligerztunnels um ca. 1,8 km in Richtung Osten soll auch Twann umfahren werden. Das neue Ostportal kommt in den Bereich von Twann-Feichenbach zu liegen. Dadurch würde neben Ligerz neu auch Twann unterirdisch umfahren und vom Durchgangsverkehr entlastet. Dabei könnte auch die Ortsdurchfahrt Twann der heutigen A5 rückgebaut und umgestaltet werden. Zwischen Twann und Ligerz wird Lokal- und Veloverkehr über die alte Hauptstrasse geführt.

Abschnitt Ligerz West - La Neuveville

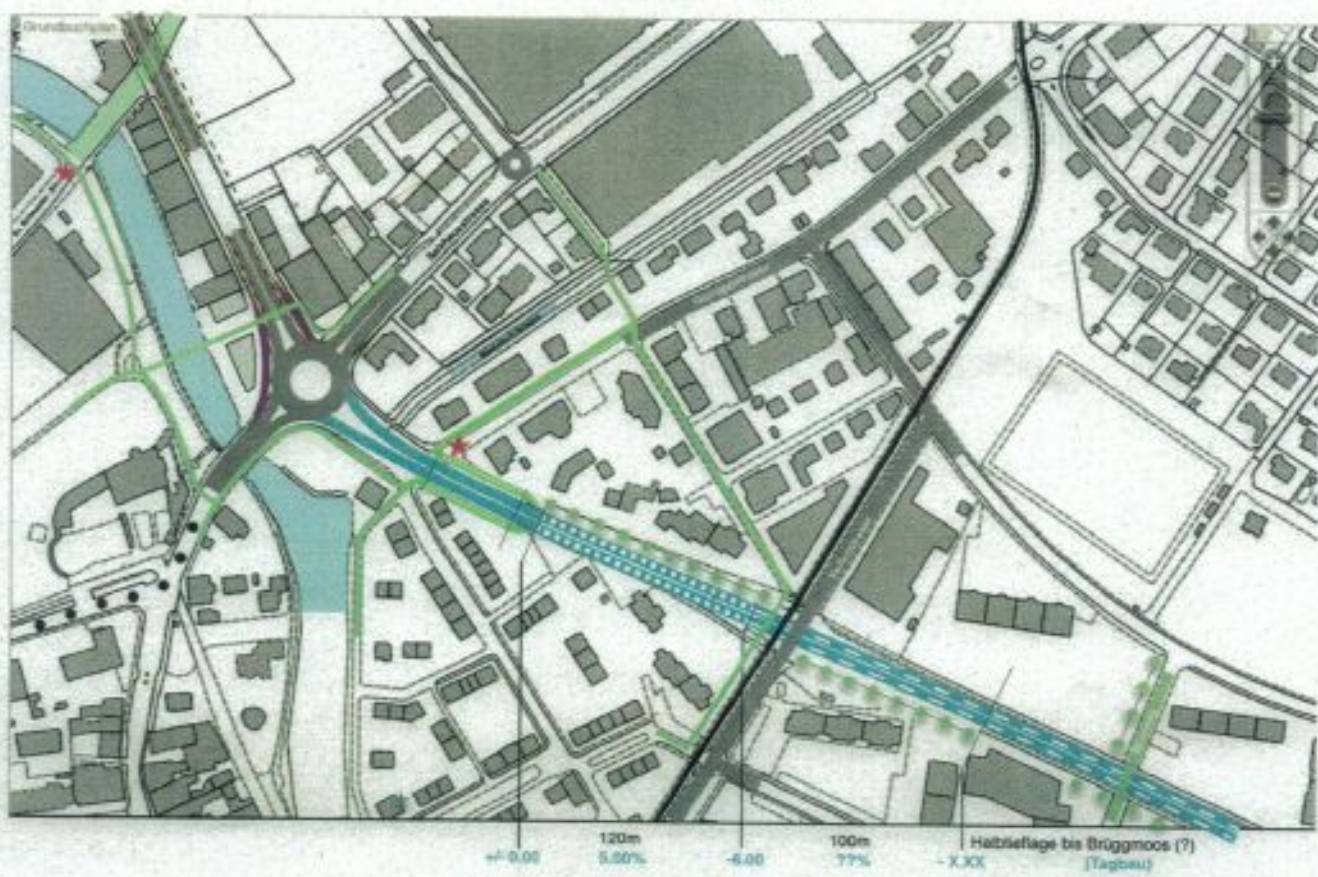
Auf diesem Abschnitt sind die notwendigen Parallelwege für den Lokal- und Veloverkehr bereits vorhanden. Damit kann der bestehende Strassenquerschnitt von ca. 12,5 m für eine Überholspur von ca. 1,8 km in Richtung Neuchâtel genutzt werden.

La Neuveville

Die A5 wird auf dem heutigen Viadukt geführt. Die Gemeinden La Neuveville und Le Landeron wünschen langfristig eine Verlegung der A5 in den Boden. Konkrete Lösungen sind aber noch nicht diskutiert worden.



Blatt 1



+/- 0.00 120m 5.00% -6.00 100m 7.7% Halteflage bis Brüggmoos (?)
-XXX (Tagbau)

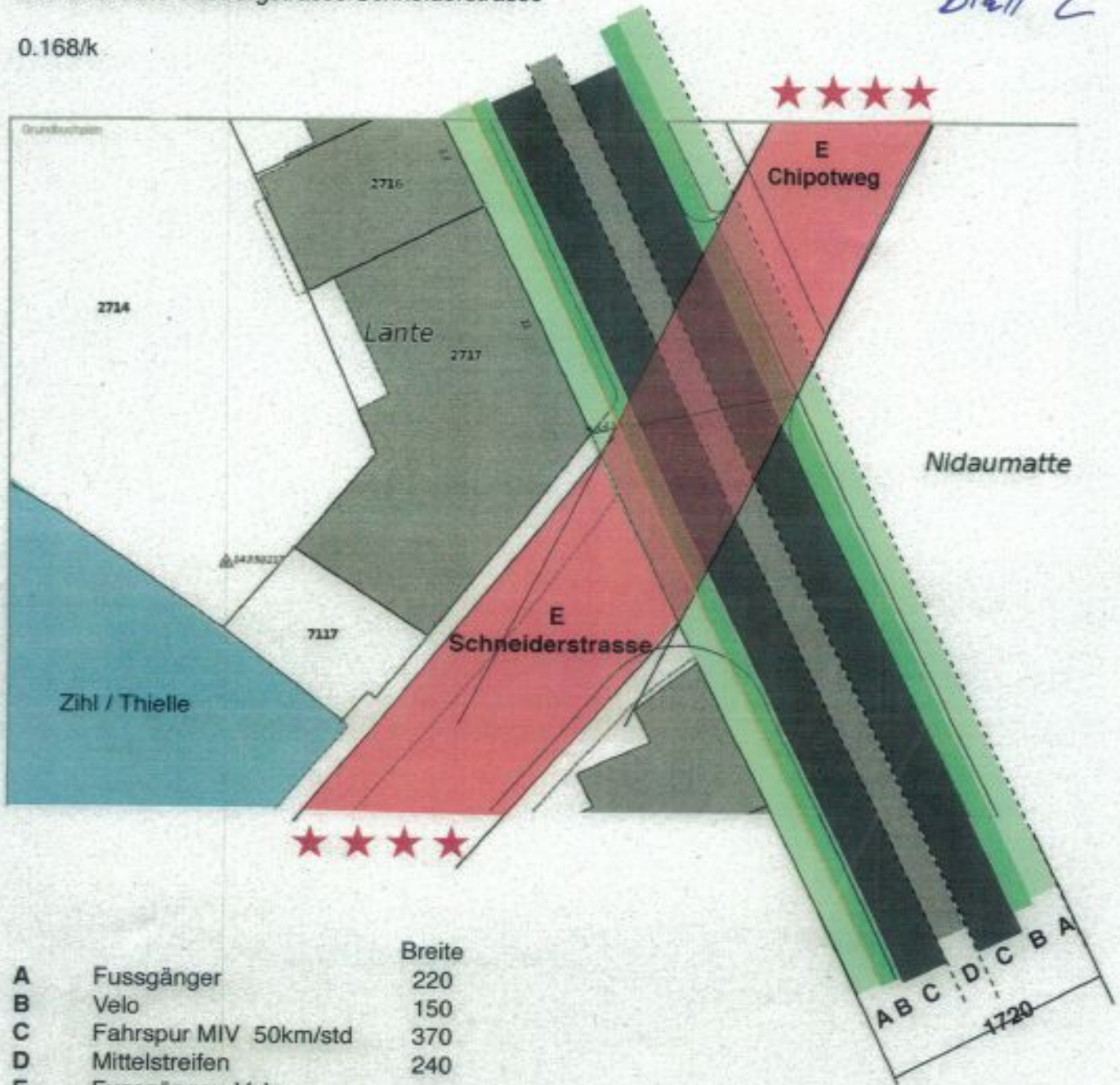
ZUBR A5 „Guido Müller“
- offen (Ebene +/-0.00)
- Rampen offen
- gedeckt (Tagbau)

Lokales Strassennetz
Haltestelle Bus
Sperrung für MIV (Schneider- & Gurnigelstr.)
Umleitung MIV (Sperrung Schneiderstr. I)
Baumreihen

nur Velo
Fuße & Velo
Rampen Neigung max 6.00%
ASM/BT1

Der Strassenabschnitt zwischen Brüggmoos und G. Müllerplatz (Bernstrasse) wird als Autostrasse 2. Klasse (nicht höhengleich gekreuzt) mit je einer Fahrspur im Gegenverkehr gebaut.
Ob der Abschnitt Brüggmoos - ca. Milanweg in Halbtiefelage + "Einhausung" erstellt wird, soll nach einer Kosten-/Nutzenanalyse und nach hoher Gewichtung der Grundwasserproblematik entschieden werden.
Die Bernstrasse unterquert die Kellenstrasse und die Geleise der BT1-Bahn. Die Option eines späteren Ausbaus der BT1 auf 2 Spuren ist einzuplanen.
Die Quartiere Holmatten und Gurnigelstrasse werden im Bereich Gurnigelstrasse west durch eine Unterführung für Fussgänger & Velo miteinander verbunden. Eine weitere Verbindung der beiden Quartiere kann durch einen Weg parallel zur BT1 erstellt werden. Der durch die Rampen der Bernstrasse entstandene Riegel wird somit etwas durchlässiger.
Lysstrasse/Erlenweg und Bielstrasse/Aegertenstrasse sind mittels Brücken (?) bei Heideweg, Guglerstrasse, ev. bei Milanweg miteinander verbunden.
Die Kellenstrasse wird nicht bis zum Knoten Moserstrasse/Aebistrasse verlängert. Die Anbindung des Mühlefeldquartiers an das Bahnhofquartier wird durch diesen Verzicht erleichtert.
Die Gurnigelstrasse endet bei der Bernstrasse als Sackgasse. Somit wird ein fließender Verkehr auf der Bernstrasse begünstigt. Es werden deswegen Anpassungen des Teilstücks Murtenstrasse zwischen Aebistrasse und Salzhäuserstrasse notwendig (zusätzlicher Kreislauf in der Salzhäuserstrasse ost?).
Der G. Müllerplatz behält seine heutige Funktion als Verteiler des Lokalverkehrs und als Ausgangspunkt zum übergeordneten Strassennetz (A5ost, T6).
Die vom offiziellen Projekt abweichende Routenwahl bewahrt die Stadt Biel vor dem Verlust kostbaren Bodens (vom Wälderplatz bis zur Gurnigelstrasse) und erlaubt für dieses Gebiet eine Städtebauliche Planung, die nicht von einer Autobahn vorgezeichnet wird.
Die Distanz zwischen G. Müllerplatz und Veresiusplatz beträgt 625m. Das Vermögen der Salzhäuserstrasse als „Stauverwalterin“ in Richtung Stadtzentrum wird gegenüber dem offiziellen Projekt um ca. 340m vergrößert.
Der Abschnitt G. Müllerplatz bis zum Kreislauf „Schüss“ (beim Gymnasium) beträgt 640m. Die Gestaltung dieses Abschnitts orientiert sich an den vielfachen und gut dokumentierten Erfahrungen des „Berner Modells“.
Die Fahrbahnbreiten werden sich nach der tolerierten Geschwindigkeit richten. Die aktuellen Breiten der Achse Aarbergstrasse-Ländstrasse lassen den Bau eines grosszügigen Mittelstreifens (Sicherheitsstreifen) zu.

0.168/k



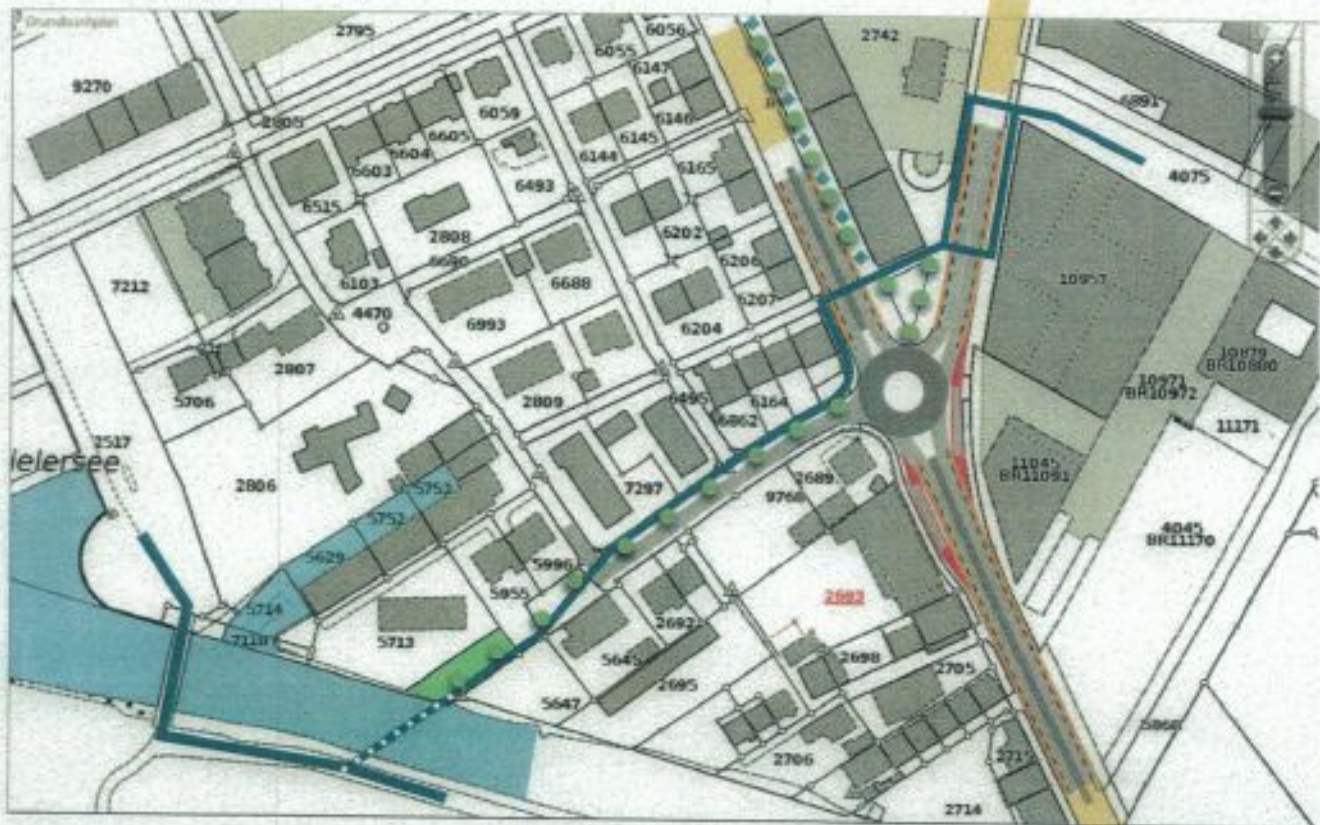
		Breite
A	Fussgänger	220
B	Velo	150
C	Fahrspur MIV 50km/std	370
D	Mittelstreifen	240
E	Fussgänger+Velo	
★	MIV-Sperre	
★	Schneiderstr.+Chipotweg	

Die Dr.Schneiderstrasse wird bei der Zihlbrücke für den MIV gesperrt (Sackgasse). Der Verkehr von/zu AGGLOLAC und den Quartieren nordwestlich von Nidau wird über die Schloss-Strasse und den G.Müllerplatz umgeleitet. Diese Massnahme begünstigt den Verkehrsfluss auf der Aarbergstrasse und schafft genügend Raum für eine ausschliessliche Nutzung der Achse Walserplatz—Chipotstrasse—Zihlbrücke—Schneiderstrasse durch Fussgänger und Velos.

Die Chipotstrasse wird beim Walserplatz für den MIV gesperrt. Der gesamte Verkehr wird über den Knotenpunkt Salzhausstrasse/Aberlistrasse geleitet.

Die Gestaltung der gesamten Achse Aarbergstrasse—Ländtestrasse orientiert sich am „Berner Modell“.(*) Die Total-Länge zwischen den Kreiseln „Müller“ und „Schüss“ beträgt 640m

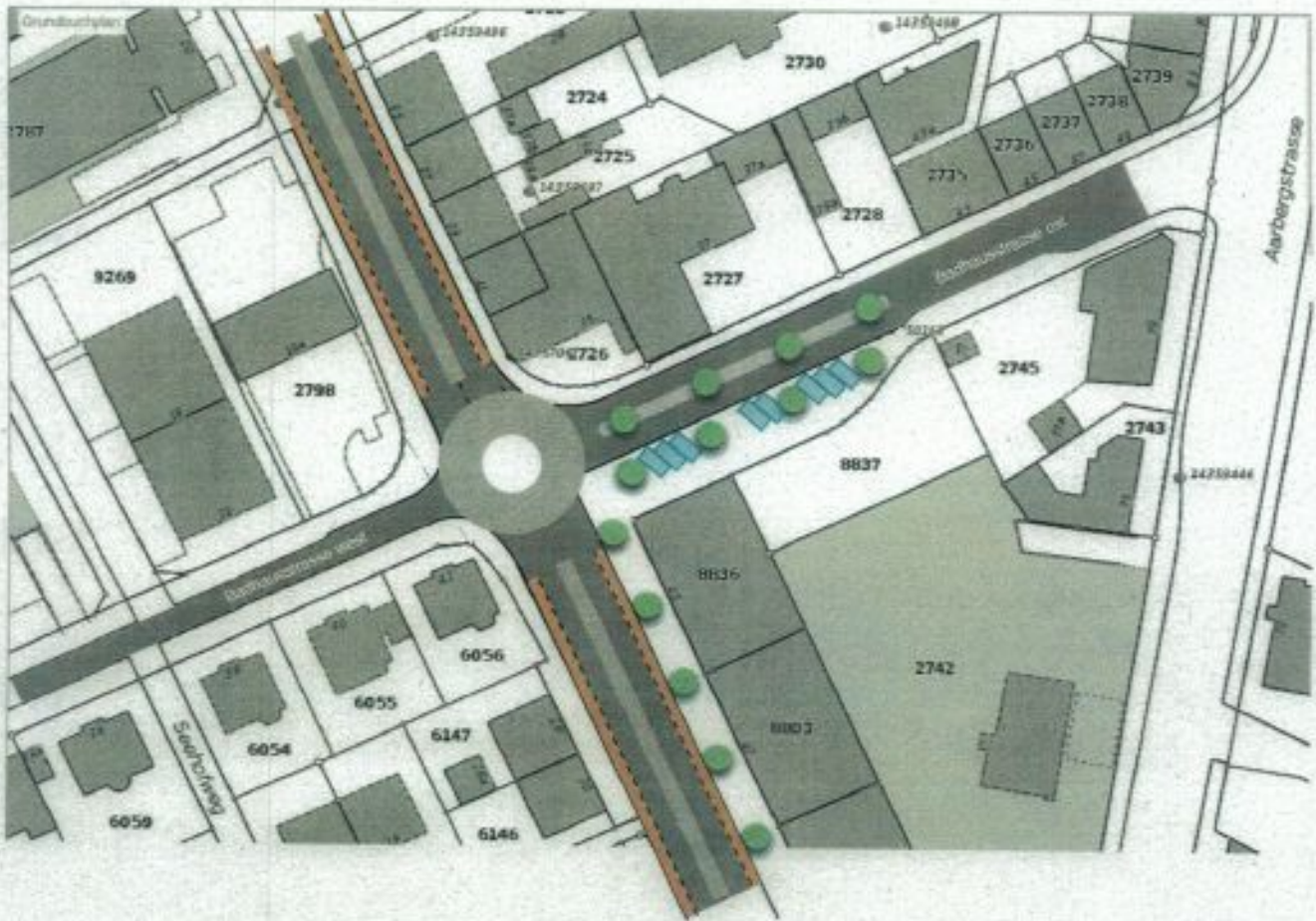
(*) Dazu Infos unter www.SVI-Fachtagung_Köniz_2006: Fritz Kobi „Lernen aus der Erfahrung“
 Marco Ghielmetti „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“
research-collection.ethz.ch Kap3 S.21ff Jan. 2016 : Till Schmid „Das Berner Modell als Planungsphilosophie“



Der Rousseau-Platz im heutigen Zustand kann nicht als Platz wahrgenommen werden. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs ist total, die Verkehrsflächen schlecht genutzt und überdimensioniert, der Fußgänger ein gejagter Hase.
 Durch die Verschiebung des Knotens in den südlichen Abschnitt der Aarbergerstrasse wird ein kleiner Raum (Dreieck) zwischen der Ländlestrasse und dem nördlichen Abschnitt der Aarbergerstrasse frei.
 Die vorgeschlagenen Eingriffe genügen noch nicht, um aus dem Rousseauplatz einen Ort zu machen, an dem man gerne verweilt.

Die Parkplätze an der Ländlestrasse (blaue Viereck) werden zugunsten eines genügend breiten Fahrradstreifens aufgehoben.

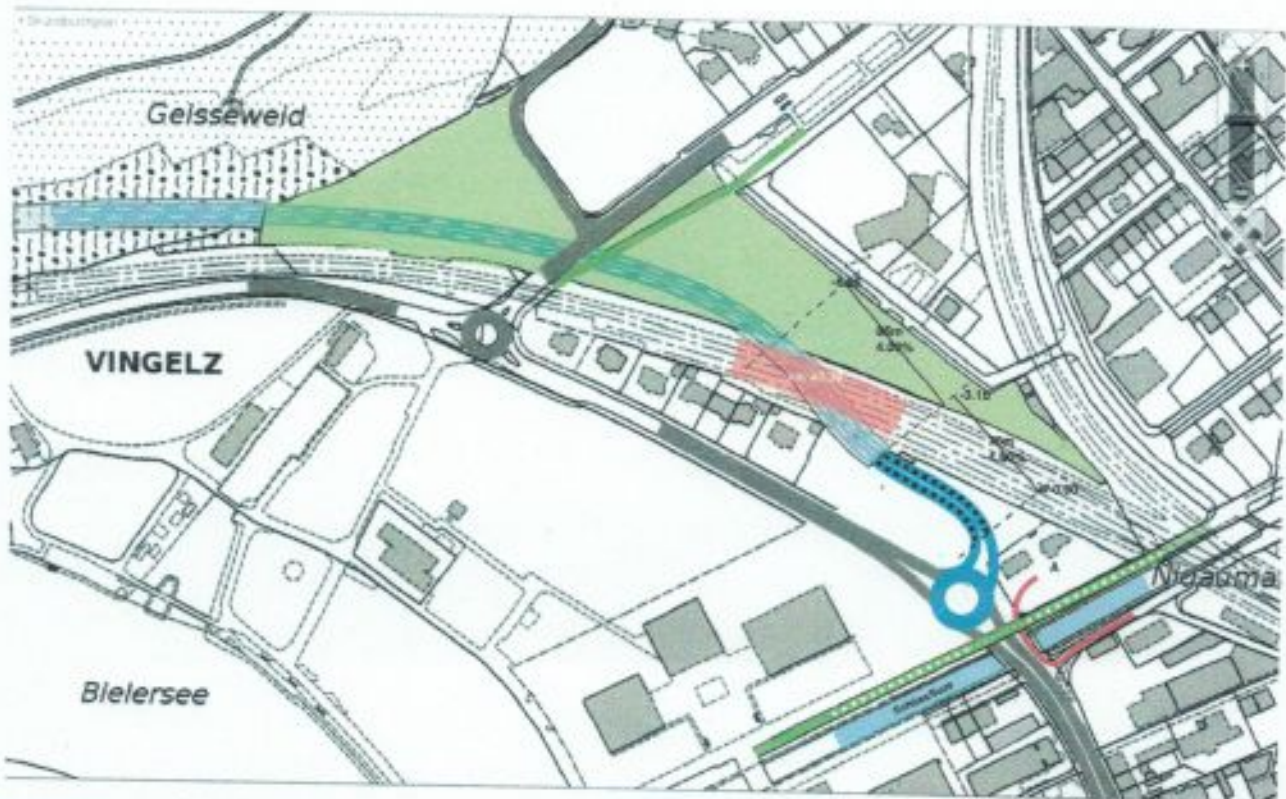
Die Verbindung vom Zentrum (Wälderplatz) zum See ist unbefriedigend. Ein Fuß- & Veloweg (dunkelblau) längs dem Fischerweg mit einer Brücke über die Zihl versucht, die Barriere des Rousseauplatzes aufzubrechen. Dieser Vorschlag hat bis zu einer Realisierung von agglolac keine prioritäre Bedeutung.



Knoten Ländtestrasse/Badhausstrasse: Bau eines Kreisels, Abbau der LSA. Der Kreisel unterstützt Bestrebungen, die Fahrgeschwindigkeit zu drosseln. Das TBA Ziel hat die Fahrbahnbreite des Abschnitts Badhausstrasse west zugunsten der Fußgänger verschmälert. Gegenwärtig sind die Fahrbahnen auf dem Abschnitt Badhausstrasse ost noch überdimensioniert. Es könnte Raum geschaffen werden für Begrünung und ev. für einen Teilersatz der wegen des Velostreifens aufgehobenen Parkplätze an der Ländtestrasse Nr 45-51.

„Schüss/Suze“

1.41mk



	„Schüss/Suze“ - „Rusel“ offen		Fussgänger & Velo Ebene +/-0.00
	gedeckt		Brücke
	Rampen (offen)		Rampen von +/-0.00 bis +4.80m Rampenlänge 80.00m, Gefälle max. 6.00%
	Lokales Strassennetz		SBB/CFF
	Erschliessung Parzelle A		

Der Vingelz-Tunnel. Portal ost (Biel)
 Der Vingelz-Tunnel wird in der Seedorstadt 480m länger als der Tunnel des GP.
 Somit beträgt die Gesamtlänge zwischen Ostportal („Schüss“) und Westportal („Rusel“) ca. 2'800m
 Das Ostportal des Tunnels befindet sich unmittelbar seeseits des Bahndamms Biel-Neuburg mit Verbindung zum Knoten „Schüss“ in der Ländestrasse.
 Wegen des Verzichtes auf eine Untertunnelung der Stadt Biel zwischen den Weidteilen und der Seedorstadt entfällt der im GP an der Neuburgstrasse
 (beim „Neptun“) geplante Halbanchluss von/nach Brüggmoos.

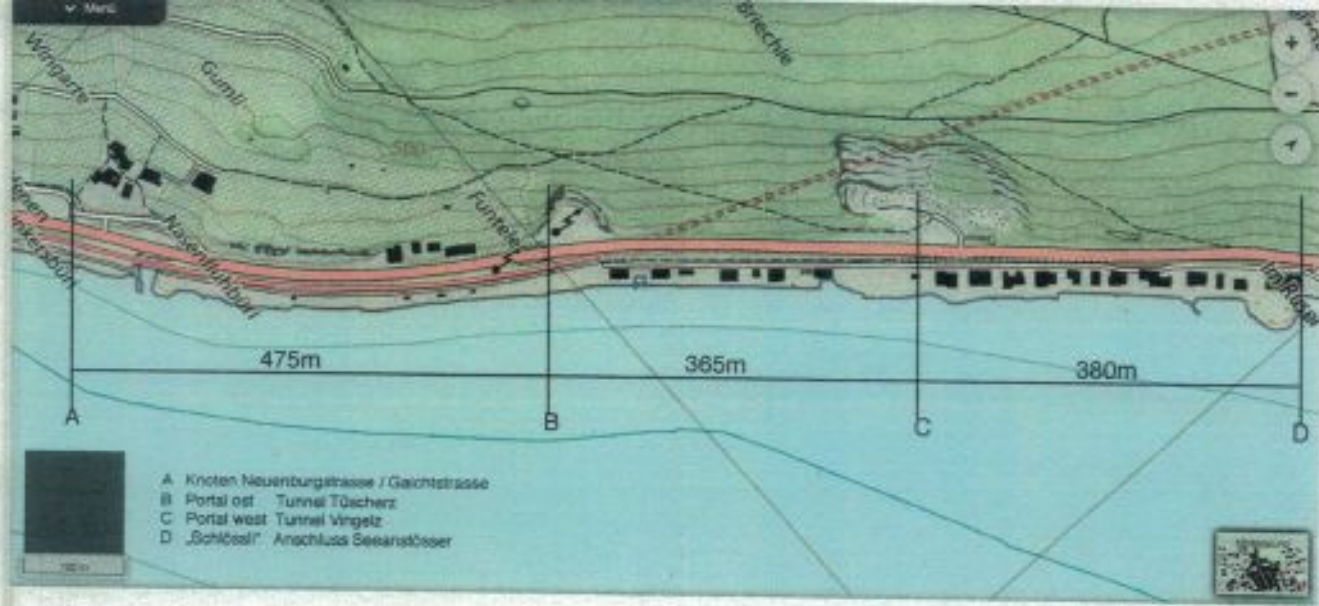
Der Vingelz-Tunnel. Portal west (Allermée)
 Das Generelle Projekt von 2012 plante im „Rusel“ den Bau eines Halbanchlusses mit einem Überwurf (Ausrichtung des HA nach/von Neuburg).
 (s. Blatt 6 „Rusel-Varianten“). Dieser HA hätte vor allem die Verkehrsbewegungen zwischen den nördlichen Stadtquartieren von Biel und Neuburg
 sicherstellen sollen. Der VA „Bienne-Centre“ als alleinige Anbindung des Verkehrs Biel-Neuburg schien den GP-Autoren nicht zu genügen.

Mit dem Vorschlag, beim Gymnasium einen Anschluss zum Vingelz-Tunnel zu erstellen, verändert sich die Funktion dieses Tunnels und es stellt sich
 damit auch die Frage nach der Zweckmässigkeit eines HA im „Rusel“.

Der vorliegende Vorschlag sieht aus folgenden Gründen keinen Halbanchluss vor:
 Ohne HA im Rusel wird die Auslastung des Vingelz-Tunnels erhöht. Statt als Autobahnzubringer dient die Neuburgstrasse einzig dem Lokal- und
 Langsamverkehr zwischen Seedorstadt und Allermée und zeitweise als Ausweichstrasse für die A5 bei einem Störfall im Tunnel Vingelz.
Kein HA im Rusel ist die bestmögliche Verkehrsberuhigung des Vingelz-Quartiers.
 (Die im Zusammenhang mit dem GP prognostizierten Verkehrszahlen weisen für den Vingelz-Tunnel eine überraschend bescheidene Nutzer-Frequenz
 auf und die Neuburgstrasse wäre trotz Tunnel stark belastet verblieben).

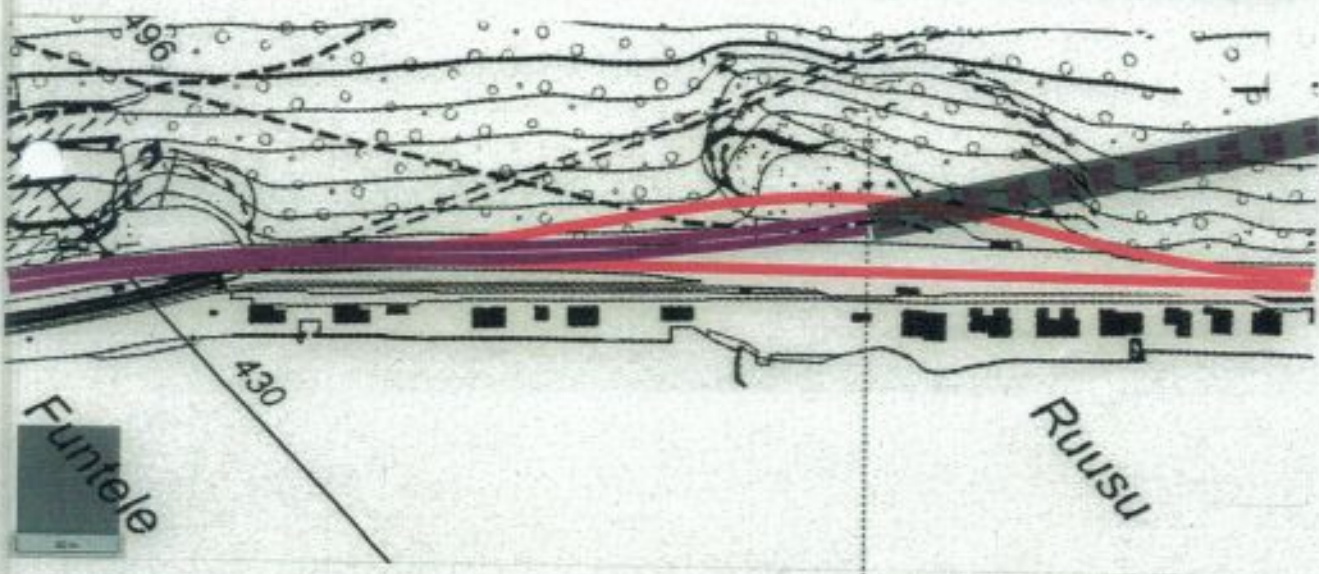
Unabhängig von der Varianten-Wahl werden im „Rusel“ bei allen Skizzen die engen Platzverhältnisse sichtbar. Wenigstens erlaubt der vorhandene
 Verkehrsraum bei einem Verzicht auf einen HA mit Überwurf, dass eine durchgehende Achse für den Lokal- und Langsamverkehr von Allermée bis
 Seedorstadt (Varianten C und D) erstellt werden kann. Im Gebiet „Rusel“ ist dies auf kurzer Distanz nur einspurig möglich und erfordert eine
 Verkehrslenkung mit LSA, ähnlich der Lösung im Abschnitt Kleintwanz - Bipschal - Ligerz.

Die Varianten C und D setzen beide eine Erweiterung des Planungsperrimeters am linken Bielerseeufer voraus.



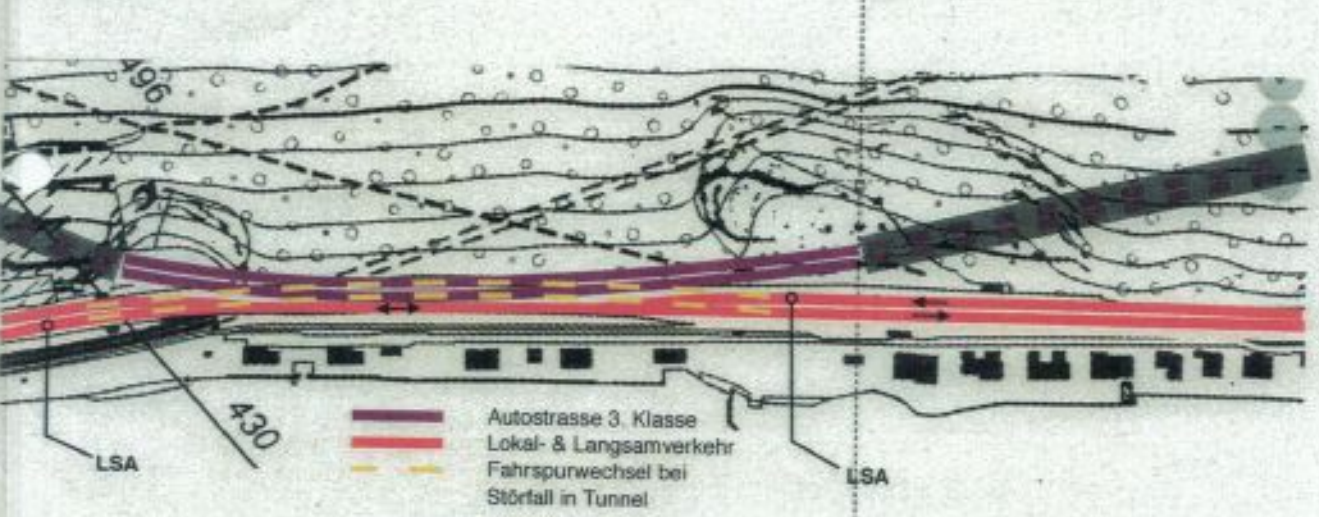
B. Generelles Projekt 2012 - 2018

Halbanschluss mit Überwurf

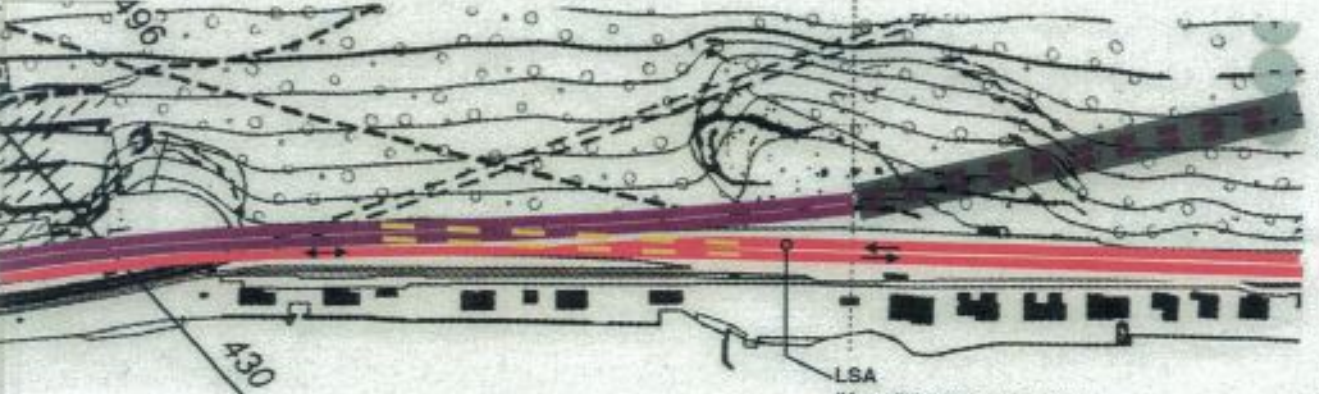


C. Generelles Projekt & Tunnel Tüschert (Funtelen-Fluebach)

ohne Überwurf
ohne HA von/nach Neuenburg.
Achse Lokal- & Langsamverkehr
Tüschert - Blei



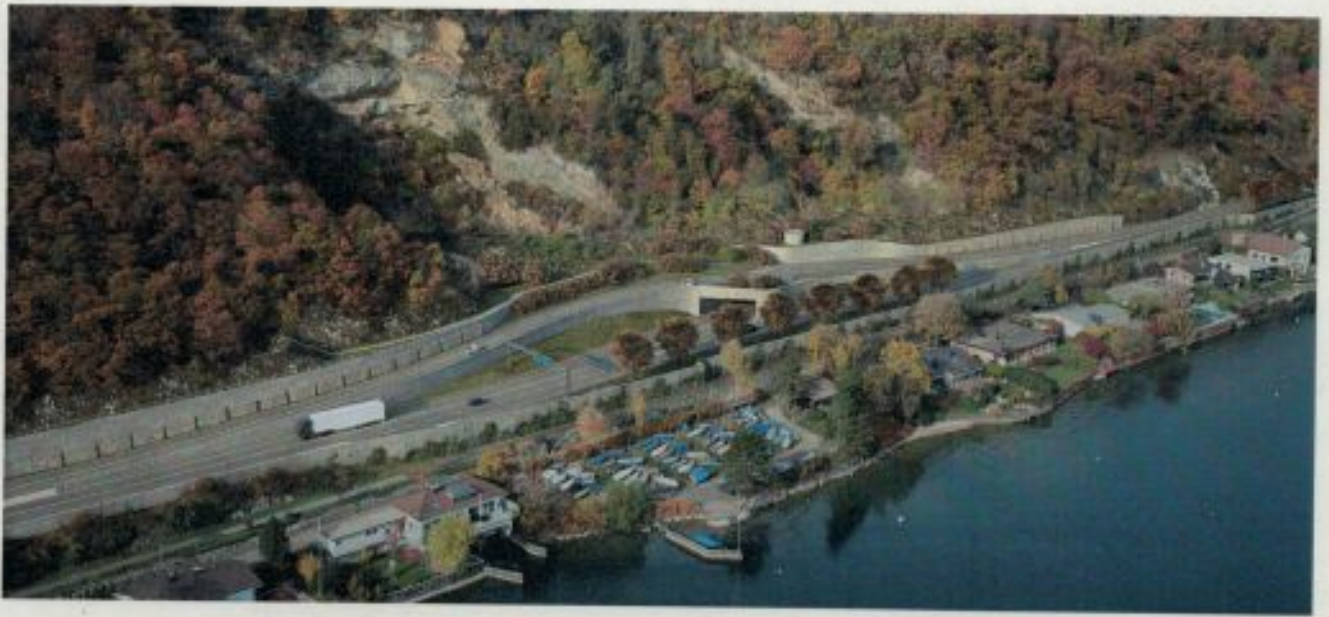
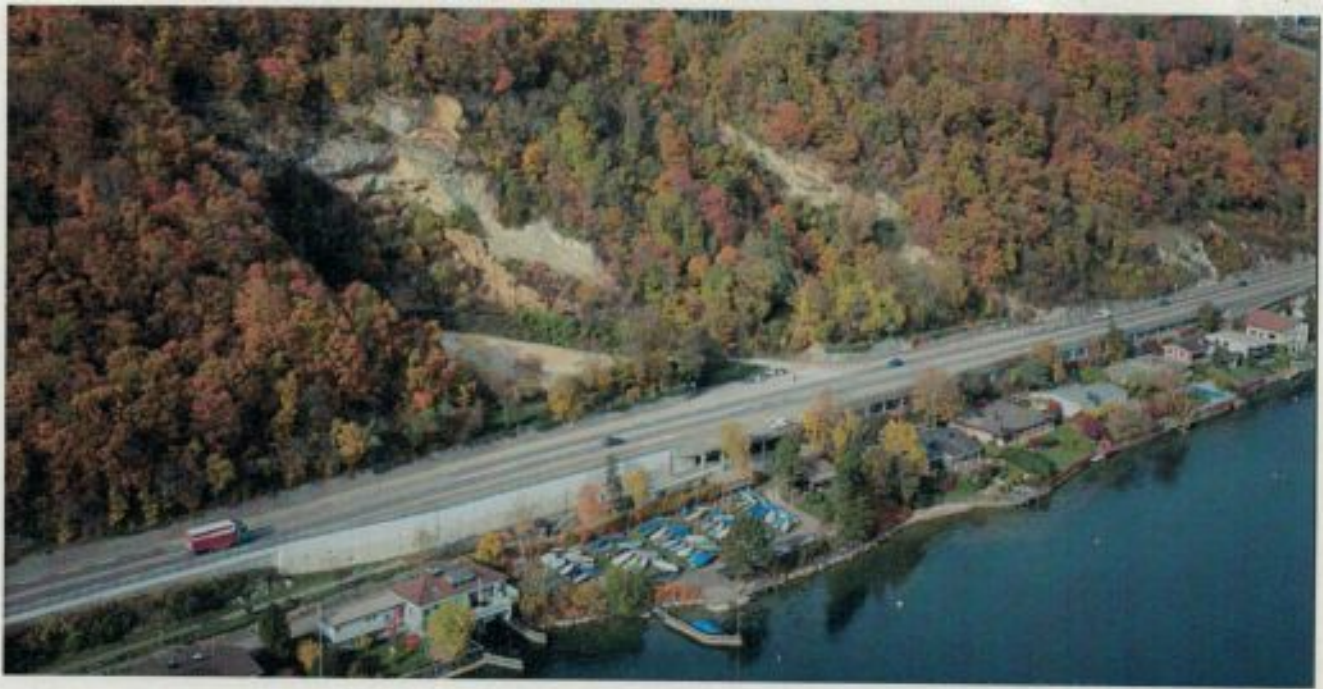
D=C.
ohne Tunnel Tüschert



LSA
(Koordiniert mit LSA östlich Knoten Neuenburg- / Gaichtstrasse)

Ergänzungen auf separatem Blatt








2/11/18





PROJET d'AXE OUEST AUTREMENT Plan comparatif au plan du projet - AS branche ouest

Rien faisant partie intégrante du document - élaboration d'un autre projet pour le secteur ouest de Biemme

-  /  / Biemme
 -  /  / Neuchâtel
 -  /  / Midau
 - 
- Autoroute souterraine / extérieur / provenance-destination**
- Raccordement et échangeur / nouveau / provenance-destination**
- Accès aux quartiers / nouveau / dénomination des quartiers/rues**
- Hypercentre de Biemme - Vieille ville de Midau**