

**Brügghmoos—G.Müllerplatz**

Der Strassenabschnitt zwischen Brügghmoos und G.Müllerplatz (Bernstrasse) wird als Autostrasse 2.Klasse (nicht höhengleich gekreuzt), **eventuell** in Halbtiefe + „Einhausung“ gebaut. Je eine Fahrspur im Gegenverkehr. Die Bernstrasse unterquert die Keltenstrasse und die BTI-Bahn. Die Option eines späteren Ausbaus der BTI/ASM auf 2 Spuren ist einzuplanen.

Der durch die Rampen der Bernstrasse verursachte Riegel zwischen Hofmatten und Gurnigelquartier wird im Bereich Gurnigelstrasse west durch eine Unterführung für Fussgänger&Velo etwas durchlässiger. (Das ist eine Verlegenheitslösung: Fussgänger & Velofahrer sollten möglichst nicht im Boden versenkt werden). Eine ideale oberirdische Verbindung der beiden Quartiere kann parallel zur BTI, die Bernstrasse überquerend, erstellt werden. Weitere Verbindungsachsen für Fussgänger und Velos über die Bernstrasse bei Heideweg, Guglerstrasse und Milanweg. Keine Verlängerung der Keltenstrasse bis zum Knoten Moserstrasse/Aebistrasse. Die Anbindung des Mühlefeldquartiers an das Bahnhofquartier wird durch diesen Verzicht erleichtert. Die Gurnigelstrasse endet bei der Bernstrasse als Sackgasse. Dies fördert den fließenden Verkehr auf dem Autobahzubringer. Die Umwandlung der Gurnigelstrasse in eine Sackgasse führt wahrscheinlich zu Anpassungen des Teilstücks Murtenstrasse zwischen Aebistrasse und Salzhausstrasse (zusätzlicher Kreisel in der Salzhausstrasse ost?). Die LSA beim Knoten Salzhausstrasse/Aberlistrasse wird durch einen Kreisel ersetzt. Die Distanz zwischen G.Müller-Platz und Veresius-Platz beträgt 625m. Das Aufnahmevermögen der Salzhausstrasse als „Staupuffer“ in Richtung Stadtzentrum wird gegenüber dem AP (2017) um ca. 340m vergrößert.

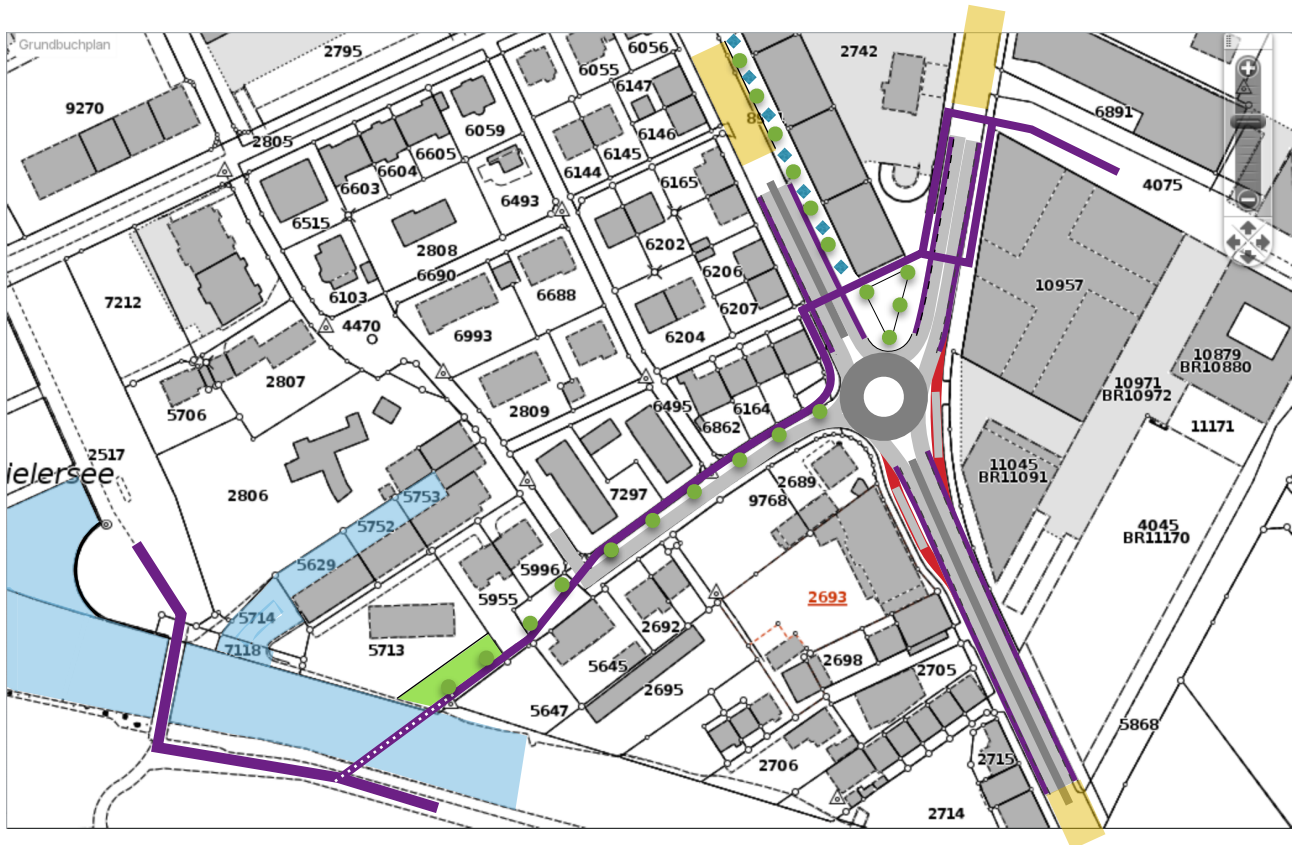
Ein Kreisel ersetzt die LSA am G.Müller-Platz. Der Platz behält seine heutige Funktion als Verteiler des Lokalverkehrs und als Ausgangspunkt zum übergeordneten Strassennetz (A5ost, A6). Die genaue Lage des Platzes und seine Gestaltung ist abhängig vom Entscheid, ob der Knickpunkt der Salzhausstrasse beim Knoten Aberlistrasse begradigt wird. (Die südliche Grenze des Baufeldes „Campus“ setzt nicht zwingend eine Begradigung voraus).

Die vom offiziellen Projekt abweichende Routenwahl bewahrt die Stadt Biel vor dem Verlust kostbaren Bodens zwischen Waser-Platz und Gurnigelstrasse und erlaubt für dieses Gebiet eine Städtebauliche Planung, die nicht von einer Autobahn vorgezeichnet wird.

**G.Müllerplatz—Gymnasium**

Die Distanz vom G.Müllerplatz bis zum Kreisel „Schüss“ (beim Gymnasium) beträgt ca.700m. Bei der Planung dieses Abschnittes **sollen die im „Berne Modell“ entwickelten Erkenntnisse bezüglich der Koexistenz von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr angewendet werden.** Die Achse Aarbergstrasse-Ländtestrasse wird auf der gesamten Länge vom Müller-Platz bis zum Knoten Ländtestr./Badhausstr. mit einem Mittel- oder Sicherheitsstreifen ausgestattet.

Die Achse Waserplatz— Dr.Schneiderstrasse muss für den Langsamverkehr zur wichtigsten zentrumsnahen Verbindungsachse zwischen den Gemeinden Biel und Nidau aufgewertet werden: Sperre der Zihlbrücke für den MIV und Verkehrs-Umleitung über die Schlosstrasse (Nidau) schaffen die Grundlagen für eine attraktive Umnutzung. Die wegen AGGLOLAC erwartete Zunahme des MIV-Verkehrs auf der Schneiderstrasse erfordert ohnehin Massnahmen, die den Knoten Schneiderstrasse/Aarbergstrasse entlasten. **Die Koexistenz mit den „Langsamen“** ermöglicht beim Knoten Aarbergstrasse/Schneiderstrasse/Chipotweg die Demontage der Verkehrsampeln. Der Verkehr wird durch diesen Eingriff beruhigt.



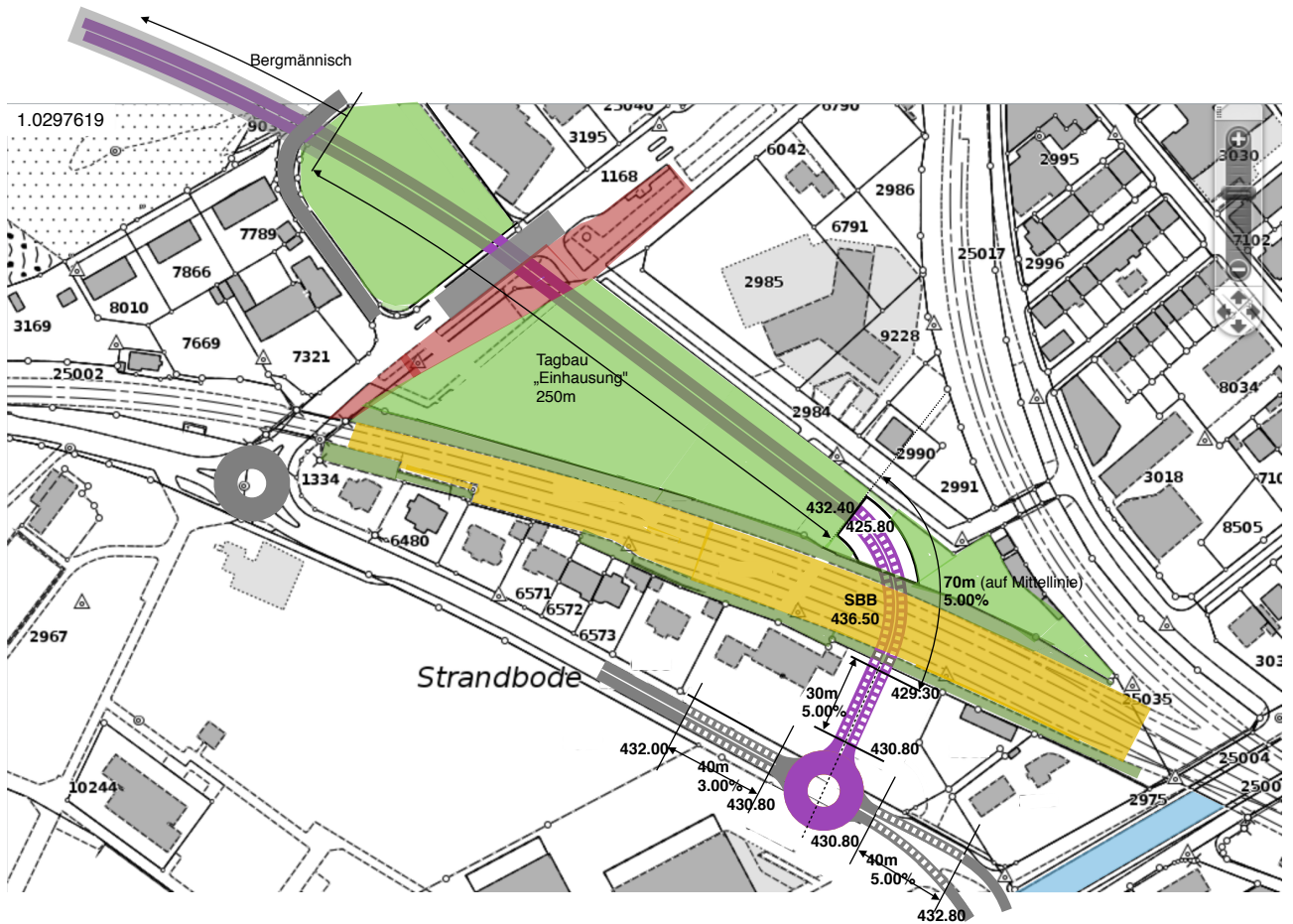
Der Rousseau-Platz im heutigen Zustand kann nicht als Platz wahrgenommen werden. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs ist total, die Verkehrsflächen schlecht genutzt und überdimensioniert, der Fußgänger ein gejagter Hase.

Durch die Verschiebung des Knotens in den südlichen Abschnitt der Aarbergerstrasse wird ein kleiner Raum (Dreieck) zwischen der Ländtstrasse 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 Ländtstrasse (blaue Viereck) werden zugunsten eines genügend breiten Fahrradstreifens aufgehoben.

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



Der gezeichnete minimalste Höhenunterschied zwischen ok A5 und ok SBB/CFF beträgt 7.20m.

Bei einer Konstruktionshöhe der Brücke von max. 1.50m würde ein Lichtmass von 5.70m resultieren.

Es bestände also die Möglichkeit, auf der Westseite des Bahndamms die Neigungsprozente der Ländtstrasse zu reduzieren, allerdings mit dem Nachteil, dass der kurze offene Abschnitt auf der Krautkuchenseite verlängert werden müsste.

Der offene Abschnitt auf der Seite des Krautkuchens wird zum Luftaustausch (Ventilatoren) im Vinkelztunnel benutzt.

Die A5 wird im Krautkuchen so angelegt, dass das Quartier im Zipfel Alpenstrasse west / Seevorstadt erhalten bleibt.

Kompensationsfläche: Durch den Bau der A5 verursachte Umwelt-Schäden werden auf dem Areal von „Funi Car“ kompensiert.

Die Anzahl der Parkplätze auf dem Krautkuchen wird mindestens halbiert.

Der Zugang zu den unterirdischen Parkings der Swatch bleibt gewährleistet.