

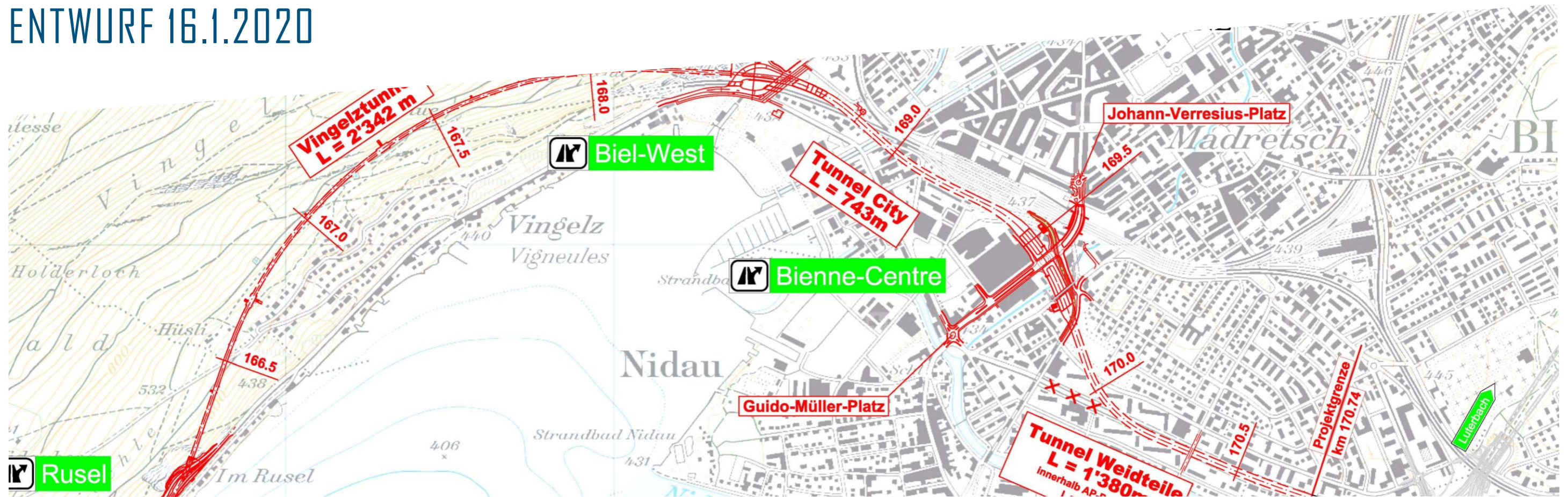
ZUSAMMENSTELLUNG

Tiefbauamt Kanton Bern / Januar 2020

Dialogprozess Westast

Beschrieb der Stossrichtungen

ENTWURF 16.1.2020



Inhaltsverzeichnis

Einleitung

- Korridor Nord – Juratunnel
- Korridor Mitte – Westast
 - **Auflageprojekt**
 - **Alternativprojekt "Westast so besser"**
 - **Null+ "Oberirdisch-teilversenkt«**
- Korridor Süd - Seelandtangente
- Ergänzungsmöglichkeiten
 - **Porttunnel**
 - **Vingeltunnel**



Einleitung

Dieses Dokument bietet eine Übersicht der verschiedenen, typischen Stossrichtungen für die Korridore Nord, Mitte und Süd. Neben den dargestellten Stossrichtungen gibt es viele weitere Varianten, die schon untersucht und diskutiert wurden.

Mehrere Privatpersonen haben bisher Lösungsvorschläge erarbeitet. Hinter diesen stecken ausgezeichnete Ortskenntnisse, intensive Überlegungen, viel Arbeit und ein ebensolches Engagement. Je nach den dereinstigen Empfehlungen können Teile dieser Arbeiten in einer nächsten Projektphase wertvolle Inputs für die weiteren Projektarbeiten darstellen.

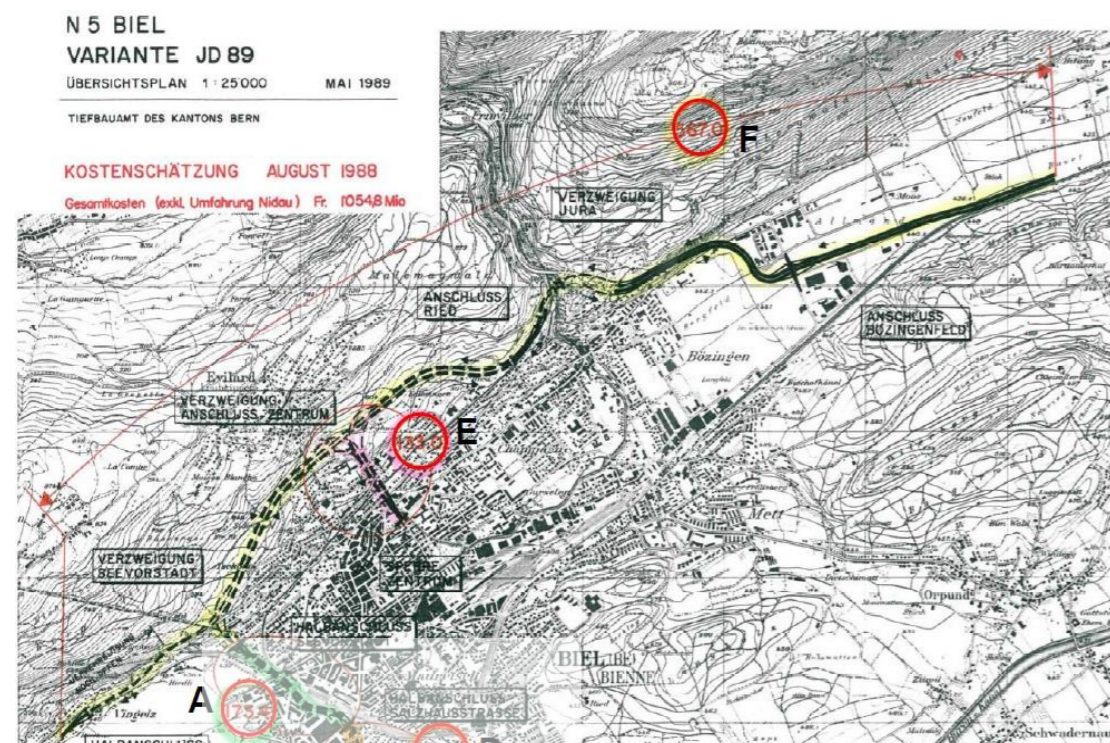
Bei allen Stossrichtungen sind flankierende Massnahmen nötig, die aber in der Übersicht nicht dargestellt sind.

Korridor Nord – Juratunnel

Variante JD 89 (1989)



- **Beschreibung:** Der Juratunnel ist Teil der Variante JD 89 (Kombination aus Westast und Juratunnel), die als Alternative zur Ostast + Westast Linienführung galt. Das Entlastungspotenzial von Westast + Juratunnel und Westast + Ostast wurde als in etwa gleich eingeschätzt. Es gibt eine Variante mit Anschluss Stadtmitte und eine ohne.
- **Linienführung:** Bözingenfeld - Vingelz
- **Anschlüsse:** Bözingenfeld, Ried, Verzweigung/Anschluss Stadtmitte, Seevorstadt, Vingelz
- **Spuren:** Juratunnel: 4-spurig



- **Ergänzungen:** Vingelztunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** Für das Siedlungsgebiet gering, insbesondere bei Verzicht auf den Anschluss Stadtmitte
- **Landbedarf:** ca. 1 ha (Schätzung)
- **Kosten:**

Juratunnel	330 Mio CHF
Tunnel	130 Mio CHF
Stadtmitte	
Porttunnel*	260 Mio CHF
Vingelztunnel	240 Mio CHF
Gesamtkosten	960 Mio CHF

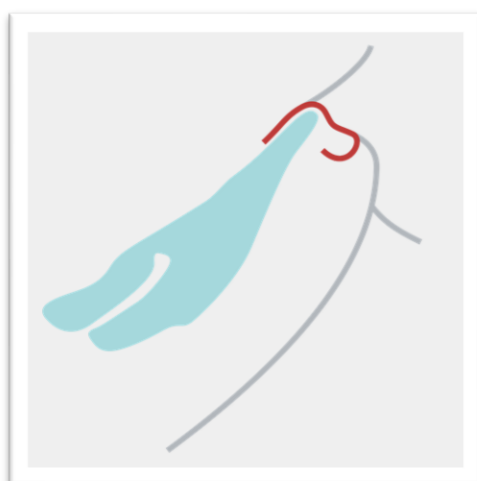
*Kanalbrücke inbegriffen

Hauptquellen:

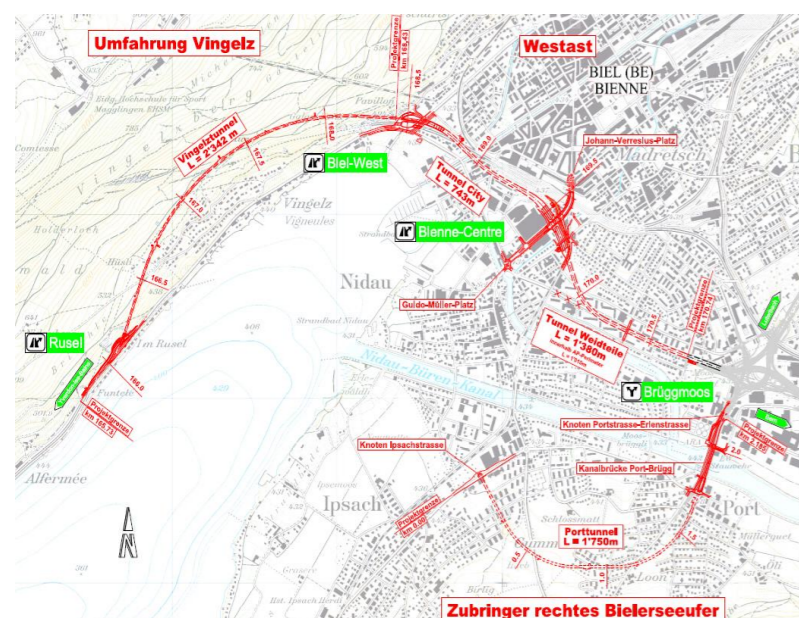
- R+R Burger und Partner AG, Projektgeschichte, 2007
- Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Korridor Mitte – Westast

Auflageprojekt Westast (2017)



- **Beschreibung:** Das generelle Projekt inklusive Port- und Vingelztunnel wurde im September 2014 vom Bundesrat genehmigt. Der Westast besteht aus zwei Tunnelabschnitten: Abschnitt Weidteile (1.4 km) im Osten und City (0.7 km) im Westen des Anschlusses Bienne-Centre. Für den Anschluss Bienne-Centre ist eine 275 m lange und 45 m breite offene Strecke vorgesehen. Der Anschluss unterteilt sich in 3 Ebenen:
 - Unterste Ebene (14 Meter unter dem Boden): Autobahn
 - Nächsthöhere Ebene: 60 m breiter Anschlusskreisel mit zwei Rampen als Verbindung zum städtischen Strassennetz
 - Oberste Ebene: Lokalverkehr, Velofahrer und Fussgänger
- **Linienführung:** Brüggmoos - Seevorstadt
- **Anschlüsse:** Vollanschluss Bienne Centre, Halbanschluss Seevorstadt
- **Spuren:** 4-spurig (zweiröhriger je zweispuriger Tunnel)



- **Ergänzungen:** Vingelztunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** Durch das Ausführungsprojekt wird Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn verlagert, somit wird das Stadtzentrum entlastet.
- **Landbedarf & Kosten:**

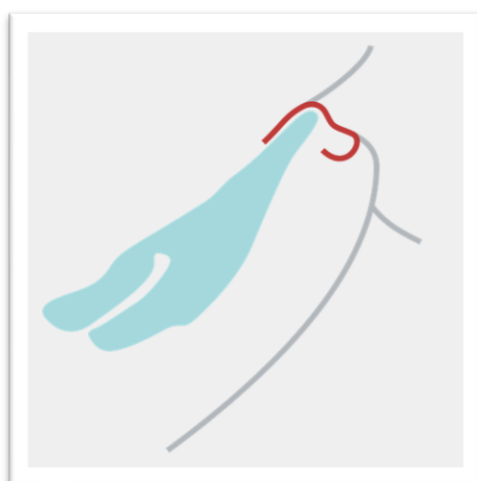
	Landbedarf	Kosten [Mio CHF]
Westast	24.1 ha	1'670 Mio CHF
Porttunnel*	7.2 ha	260 Mio CHF
Vingelztunnel	2.7 ha	240 Mio CHF
Gesamtkosten	34 ha	2'170 Mio CHF

*Kanalbrücke inbegriffen

Hauptquellen:
 ■ Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
 ■ BVE, Technischer Vergleich des Ausführungsprojekts mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht, 2018
 ■ Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Korridor Mitte – Westast

Alternativprojekt "Westast so besser" (2017)



- **Beschreibung:** Die Grundidee besteht darin, Durchgangs- und Umgehungsverkehr (Verwendung des Tunnels) vom lokalen Verkehr zu trennen. Auf den Vollanschluss Bienne-Centre und den Halbanschluss Seevorstadt wird verzichtet. Die Bernstrasse und Ländtestrasse werden zum Boulevard für den Lokalverkehr und zum Autobahnzubringer für den Anschluss Brüggmoos. Fünf Kreisel (Seevorstadt, Guido-Müller-Platz, Milanweg, Guglerstrasse und Heidenweg) sollen für einen geordneten Verkehrsfluss sorgen.
- **Linienführung:** Brüggmoos – Seevorstadt mit direktem Übergang in den Vingeltunnel
- **Anschlüsse:** Brüggmoos, Rusel
- **Spuren:** 4-spurig (zweiröhriger je zweispuriger Tunnel)



- **Ergänzungen:** Vingeltunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** Die Verkehrsverlagerung aus dem Stadtzentrum auf die Autobahn ist geringer als beim Auflageprojekt und somit die Entlastung des Stadtzentrums ebenso. Im Bereich des Boulevards (Weidteile) wird, laut Modell 2030, zum Beispiel trotz Tunnel ca. 70% des Verkehrs oberirdisch verlaufen.

	Landbedarf	Kosten [Mio CHF]
Westast	Gering	860 Mio CHF
Porttunnel*	7.2 ha	260 Mio CHF
Vingeltunnel	2.7 ha	240 Mio CHF
Gesamtkosten	34 ha	1'360 Mio CHF

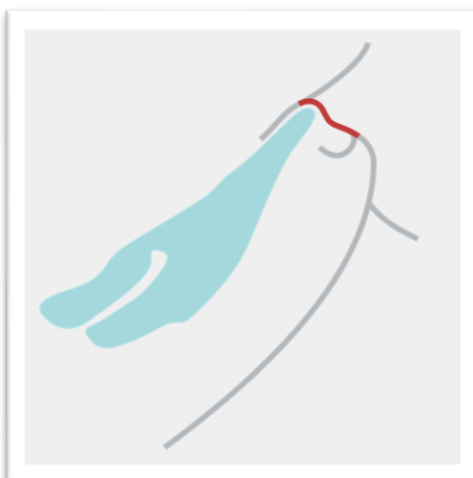
*Kanalbrücke inbegriffen

Hauptquellen:

- BVE, *Technischer Vergleich des Ausführungsprojekts mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht*, 2018
- Westast so nicht, *Das Bieler Dreieck*, 2019
- RK&P, *Verkehrstechnische Prüfung der Alternatividee des Komitees "Westast so nicht"*, 2018
- Online:
 - Westast so nicht: <https://www.westastsonicht.ch/de/aktuell/westast-so-besser> 19.12.19
 - Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Korridor Mitte – Westast

Null+ "Oberirdisch-teilversekt" (K. Rohner 2017)



- **Beschreibung:** Umklassierung des Strassenzugs Bernstrasse bis Strandboden zur Nationalstrasse 3. Klasse (als Fortsetzung der A5 am Nordufer des Bielersees) mit Geschwindigkeitsbegrenzung, oberirdisch auf bestehender Infrastruktur. Diese Variante sieht eine Überdeckung im Bereich Aarberg- und Ländtestrasse vor. In diesem Gebiet verkehrt der Langsamverkehr à niveau. In den übrigen Bereichen wird der Fuss- und Veloverkehr über Brücken geführt.
- **Linienführung:** Kreisel Seevorstadt bis Anschluss Brüggmoos über Neuenburger-, Ländte-, Aarberger- und Bernstrasse. Bestehende Verbindung wird durch einröhriigen, zweispurigen, teilversenkten Tunnel optimiert. Der Tunnel ist die Fortsetzung der A5 und gilt als Autobahn dritter Klasse.
- **Anschlüsse:** über Kreisel Bernstr./Salzhausstr., Ländtestr./Aarbergstr., Ländtestr./Seevorstadt
- **Spuren:** 2-spurig

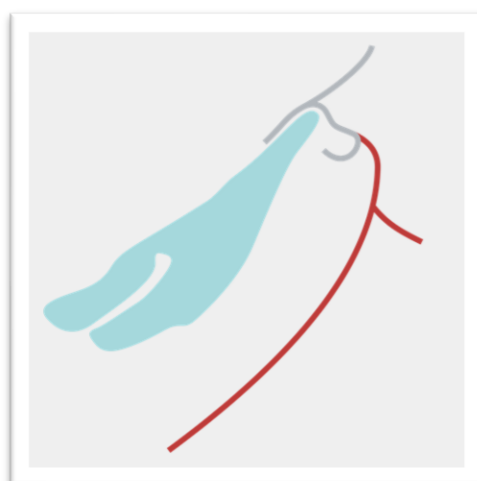
- **Ergänzungen:** Vingeltunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** Ähnliche Entlastung wie das Auflageprojekt, aber der Verkehr verläuft 100% oberirdisch mit Ausnahme des überdeckten Bereichs.
- **Landbedarf:** Der Eingriff ins Stadtbild ist erheblich kleiner als beim Westast Auflageprojekt. Einige Häuser müssen abgerissen werden, können aber an die neue Strassenführung angepasst neu gebaut werden. Die neuen Gebäude können als Riegelgebäude die angrenzenden Gebiete vor dem Strassenlärm schützen (Schätzung Rohner, keine genaueren Angaben).
- **Kosten:** maximal 1'000 Mio CHF (Schätzung Rohner, keine genaueren Angaben)



Hauptquellen:
 ■ Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
 ■ Online: <https://westast.ch/wordpress/kleine-tangente/>, 19.12.19

Korridor Süd – Seelandtangente

Kleine Seelandtangente (K. Rohner 2017)



- **Beschreibung:** Rondellis Seelandtangente (2017) diente als Basis für die hier näher beschriebene kleine Seelandtangente (Rohner). Eine Korridor-Süd-Variante würde den Bau des Vingelztunnels überflüssig machen. Die Lösungen für Korridor Süd sind nicht Netzabschluss-konform, eine Änderung des Beschlusses wäre nötig, da die A5 südlich statt nördlich des Sees verlaufen würde. Es wird erwartet, dass A5 und T6 teilweise rückgebaut werden. Die kleine Seelandtangente besteht aus einem Tunnel (Tagbau) von Brüggmoos nach Müntschemier und bietet Anschluss an die T10 südlich von Ins und den bereits bestehenden Anschluss zur A1 in Kerzers. Die Autobahnverbindung Solothurn-Neuenburg wird vollendet. Bei dieser Variante führt der Porttunnel ins Jens-Moos.
- **Linienführung:** Brüggmoos - Müntschemier der A5 und gilt als Autobahn dritter Klasse
- **Anschlüsse:** Verbindungsstrasse Lyss Nord (T6 Anschluss), Ins
- **Spuren:** 2-spurig (unterirdisch)



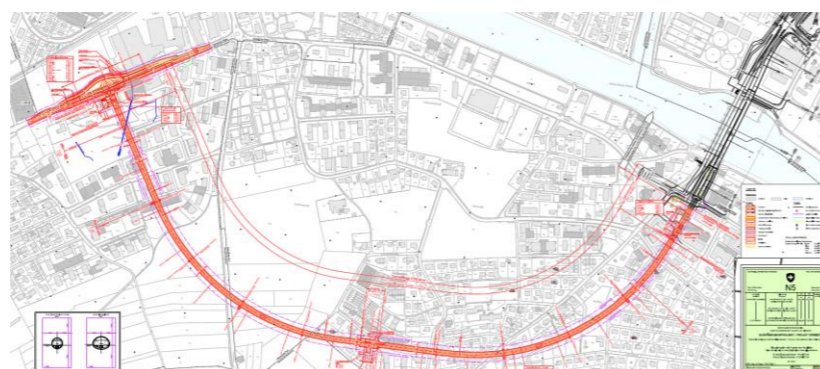
- **Ergänzungen:** Porttunnel (mit anderer Linienführung)
- **Entlastungspotenzial:** Entlastung für das linke und rechte Seeufer sowie im Korridor Aarberg-Kerzers
- **Landbedarf:** temporär (Tunneltagbau), Landwirtschaftliche Flächen können nach Vollendung wieder benutzt werden (Schätzung Rohner, keine genaueren Angaben).
- **Kosten:** Hälfte der projektierten Kosten für den Westast (Schätzung Rohner, keine genaueren Angaben)

Hauptquellen:
 ■ Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
 ■ Online: <https://westast.ch/wordpress/kleine-tangente/>, 19.12.19

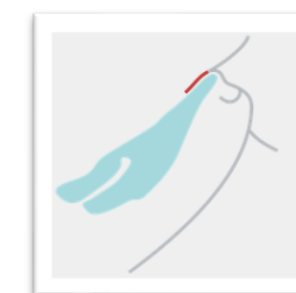
Ergänzungsmöglichkeiten Porttunnel (Auflageprojekt 2017)



- **Beschreibung:** Der Porttunnel ist Bestandteil des Ausführungsprojektes Westast und wird vom Alternativprojekt "Westast so besser" ohne Abänderung übernommen. Der Tunnel beginnt im Westen mit einem Anschlussknoten auf der Kantonsstrasse an der Grenze zwischen Nidau und Ipsach. Der 1.8 km lange Tunnel endet in Port, der Verkehr wird über eine neue Brücke für den Nidau-Büren-Kanal zum Anschluss Brüggmoos geleitet. Für die Korridor-Süd-Varianten, wird eine abgeänderte Variante des Porttunnels vorgeschlagen, letzterer führt nicht nach Ipsach, sondern ins Jens-Moos. Hier wird der Porttunnel gemäss Auflageprojekt beschrieben.
- **Linienführung:** Ipsach/Nidau-Port
- **Spuren:** 2-spurig
- **Entlastungspotenzial:** Nidau wird vom Durchgangsverkehr entlastet.
- **Landbedarf:** 7.2 ha
- **Kosten:** 260 Mio CHF



Vingeltunnel (Auflageprojekt 2017)



- **Beschreibung:** Der Vingelt-Umfahrungstunnel ist Bestandteil des Ausführungsprojektes Westast und wird vom Alternativprojekt "Westast so besser" ohne Abänderung übernommen. Im Osten beginnt der Tunnel im Bereich Seevorstadt/Ländtestrasse und endet nach 2.3 km mit dem Halbanschluss beim Ruselsteinbruch, wo der Tunnel in die bestehende A5 richtung Yverdon mündet.
- **Linienführung:** Seevorstadt-Rusel
- **Spuren:** 2-spurig
- **Entlastungspotenzial:** Vingelt und die Neuenburgstrasse zwischen Seevorstadt und Rusel werden vom Durchgangsverkehr des linken Seeufers entlastet.
- **Landbedarf:** 2.7 ha
- **Kosten:** 240 Mio CHF



Hauptquellen:

- Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
- BVE, Technischer Vergleich des Ausführungsprojektes mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht, 2018
- Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/> 06.01.20

Hauptquellen:

- Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
- BVE, Technischer Vergleich des Ausführungsprojektes mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht, 2018
- Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/> 06.01.20