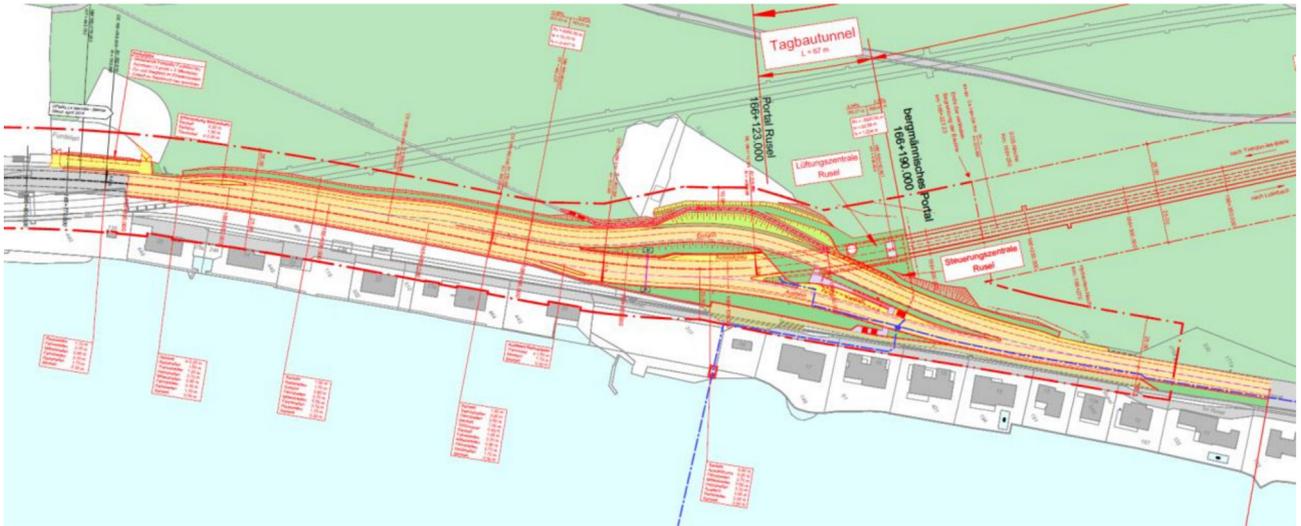


Blatt 4; Rusel

- AP 2017 mit HA & Überwurf
- Variante ohne HA

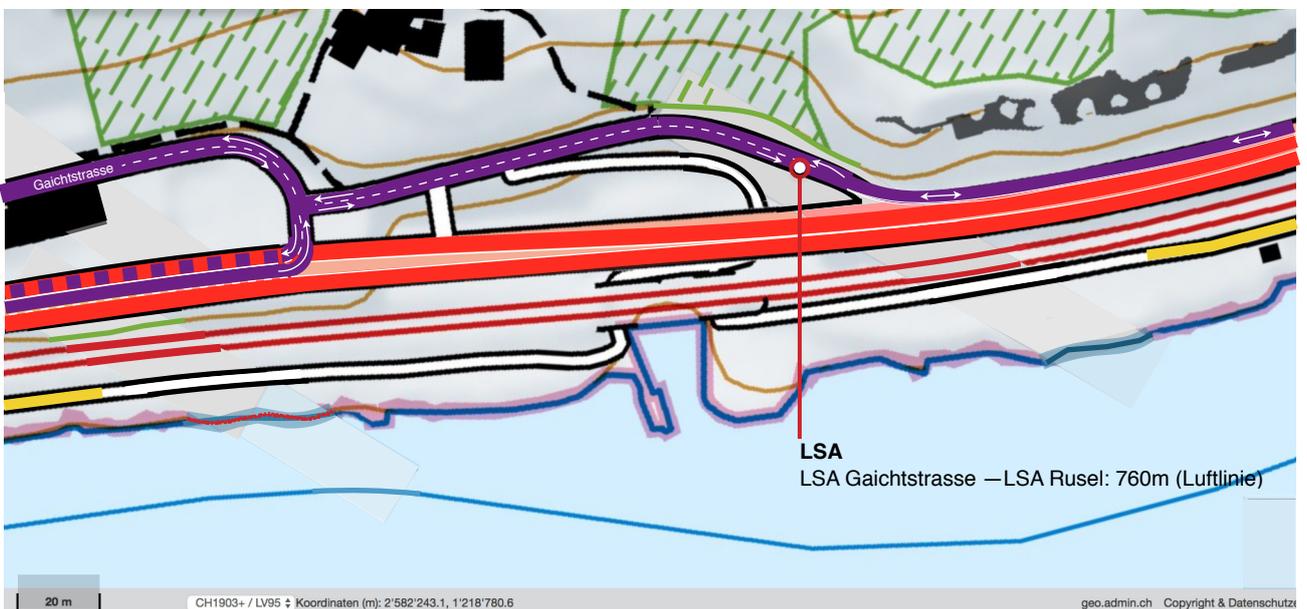
- A5 Fernverkehr
- Lokalverkehr
- Fernverkehr/Lokalverkehr gemischt
- Richtungswechselder Verkehr (mit LSA gesteuert)
- Richtungstrennter Verkehr
- Strandweg (für Velos bei Störfall in Tunnel)
- Querungsfläche bei Störfall in Tunnel



AP 2017
Bund/Kanton



Rusel
ohne HA



Alfermée
Knoten
Gaichtstrasse

Blatt 4a ; Rusel: Arbeiten mit Provisorien

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungs- Konzept Biel-Seeland (RGSK 2016), umschreibt das Programm im Rusel unter OB 2 „Massnahmen“ wie folgt:

„1.Priorität: Tunnel-Umfahrung Vingelz mit Halbanschluss in Vingelz-Rusel (von und nach Neuchâtel):
möglichst provisorische, Landschaft schonende Lösung, welche bei der Realisierung der Tunnelumfahrung Tüscherz-Twann zurückgebaut werden kann.

Langfristige Option: Tunnelumfahrung Tüscherz-Alfermée:
Sicherstellung der Option im Rahmen des Projektes Umfahrung Vingelz“.

In der Praxis wird sich zeigen, dass die „möglichst ...Landschaft schonende Lösung“ nicht realisierbar ist. Denn: Die bergseitige Mauer zwischen Rusel und Funtele schützt die A5 vor dem Bergdruck. Diese Mauer muss rückversetzt neu errichtet werden, damit genügend Freiraum für den Überwurf und für die Autobahn-Einfahrt entsteht. Bergseitige Rückversetzung bedeutet Erhöhung der Mauer.

A. Rusel. Option mit aktuellem Planungspereimeter:

Heute ist der bestehende Strassenraum zwischen Rusel und Alfermée für eine 2-Spuren-Autobahn 3.Klasse übermässig breit dimensioniert.

Durch eine veränderte Anordnung der 2 Autobahnfahrspuren würde in diesem Abschnitt Platz frei für eine von der A5 abgetrennte 3.Fahrspur, ohne dass der bestehende Strassenraum verbreitert werden müsste (was beim HA mit Überwurf nicht der Fall ist).

Diese 3.Fahrspur zwischen Rusel und Alfermée wäre die westliche Verlängerung der Neuenburgstrasse für den regionalen MIV von Biel—Tüscherz, den ÖV-Bus und den „Rennfahrer“-Veloverkehr.

Im Abschnitt Rusel—Alfermée/Gaichtstrasse würde der richtungswechselnde einspurige Verkehr mit LSA geregelt, vergleichbar mit der aktuellen Situation auf der Lokalstrasse Kleintwann—Ligerz.

B. Rusel. Option mit erweitertem Planungspereimeter:

Falls irgendeinmal der Tüscherz-Tunnel gebaut wird, mit Portal in der Funtele (offizielle Planung), wird die A5 den gesamten jetzt vorhandenen Verkehrsraum zwischen Rusel und Funtele (ca.300m) beanspruchen. Der Raum für eine von der A5 abgekoppelte Lokalverbindung Alfermée—Vingelz/Biel wird fehlen.

Am Beispiel „Rusel“, dem „Provisorium“, lässt sich gut aufzeigen, dass mit einem erweiterten Planungspereimeter landschaftszerstörende Eingriffe zu vermeiden wären: Würden Vingelz- und Tüscherztunnel **gleichzeitig in der Planung** vorangetrieben, wäre ein Ostportal des Tüscherztunnels rückversetzt im Steinbruch Rusel eine Option. Die offene Distanz von ca.130m zwischen den beiden Tunnelportalen Vingelz/west und Tüscherz/ost könnte auf einfachste Art als Ausweichstelle bei einem Störfall in den Tunnels genutzt werden (Verkehrsumlenkung auf die bestehende A5). Und es wäre eine Antwort auf die im Zusammenhang mit Langtunnels oft geäusserten Verkehrstechnischen- und Sicherheitsbedenken.



C. Rusel. Ein Halbanschluss?

Die beste Auslastung des Vingelztunnels und somit die beste Verkehrsberuhigung des Vingelzquartiers wird erreicht, wenn der Halbanschluss im Rusel **nicht** gebaut wird. Ohne Langtunnel Bruggmoos—Rusel, jedoch mit der kürzeren Tunnelvariante Gymnasium—Rusel und dessen Anbindung an das lokale Strassennetz beim Gymnasium, ist der HA im Rusel völlig überflüssig.