

Zusammenstellung z. Hd. Kern- und Dialoggruppe

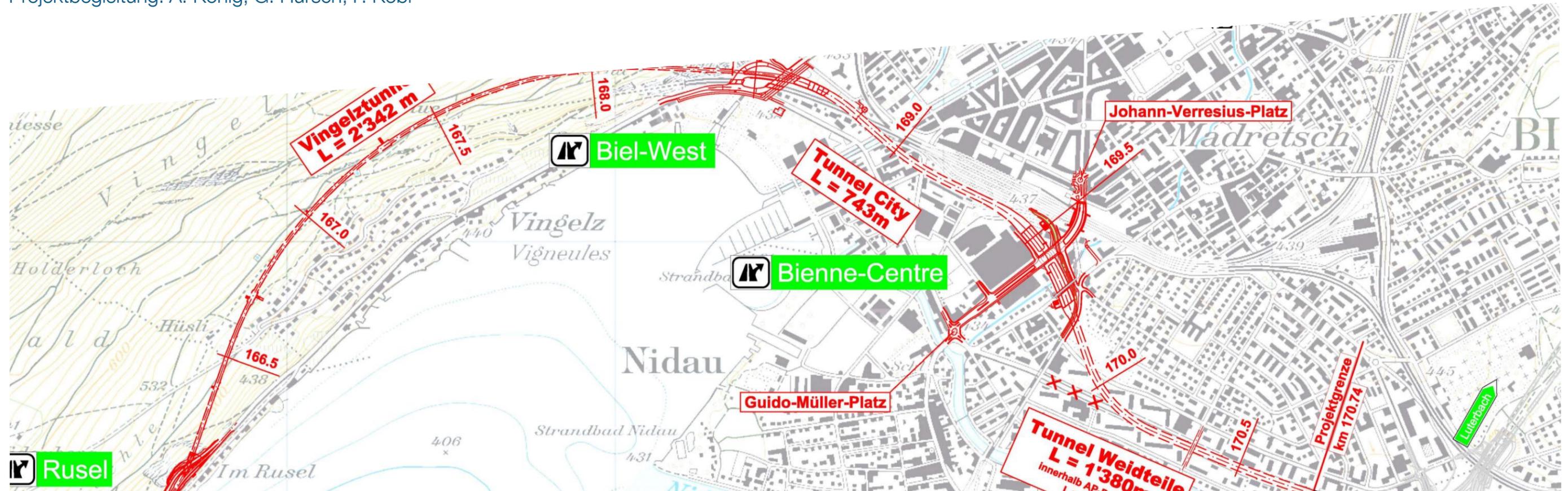
Februar 2020

Dialogprozess Westast

Beschrieb der Stossrichtungen

Urs Gloor (Projektleitung), Anna Cissé (Projektbearbeitung)

Projektbegleitung: A. König, G. Hürsch, F. Kobi



Inhaltsverzeichnis

- Einleitung
- Korridor Nord – Juratunnel
- Korridor Mitte – Westast
 - Auflageprojekt Westumfahrung
 - Alternativprojekt "Westast so besser"
 - Null+ "Oberirdisch-teilversenkt"
- Korridor Süd - Seelandtangente
- Ergänzungsmöglichkeiten
 - Porttunnel
 - Vingeltunnel
 - Rückbau A5
 - Rückbau T6
 - Weitere Ergänzungsmöglichkeiten



Einleitung

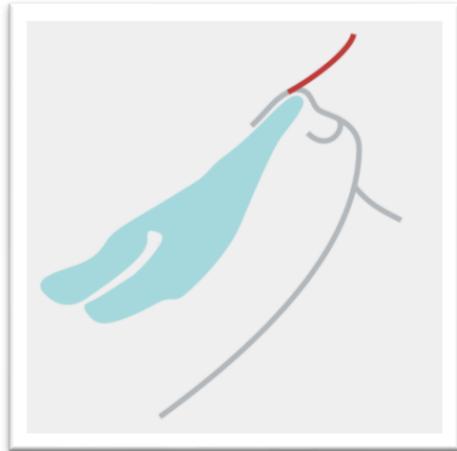
Dieses Dokument bietet eine Übersicht der verschiedenen, typischen Stossrichtungen für die Korridore Nord, Mitte und Süd. Neben den dargestellten Stossrichtungen gibt es viele weitere Varianten, die schon untersucht und diskutiert wurden.

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.

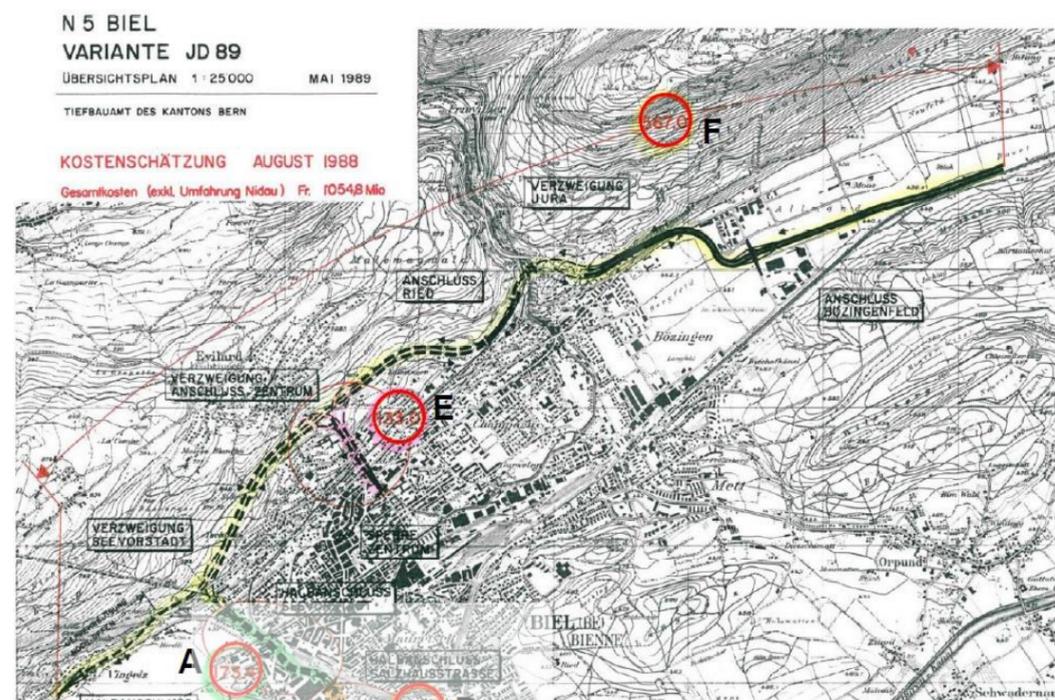
Bei allen Stossrichtungen sind flankierende Massnahmen nötig, die aber in der Übersicht nicht dargestellt sind.

Korridor Nord – Juratunnel

Variante JD 89 (1989)



- **Beschreibung:** Der Juratunnel war 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



- **Ergänzungsmöglichkeiten:** Vingelztunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** in Kombination mit bestehendem Ostast nicht bekannt
- **Landbedarf und Kosten:**

	Landbedarf	Kosten*	Stand Landbedarf/Kosten
Juratunnel	Keine Angaben	330 Mio CHF	-/1989
Tunnel Stadtmitte	Keine Angaben	130 Mio CHF	-/1989
Porttunnel**	7.2 ha	260 Mio CHF	2017/2015
Vingelztunnel	2.7 ha	240 Mio CHF	2017/2015

*Genauere Angaben zur Zusammensetzung der Kosten sind nicht bekannt

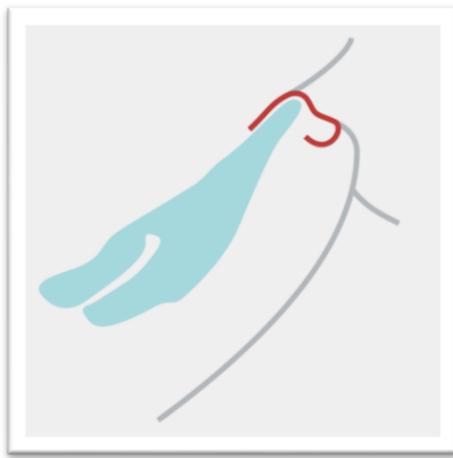
**Kanalbrücke inbegriffen

Hauptquellen:

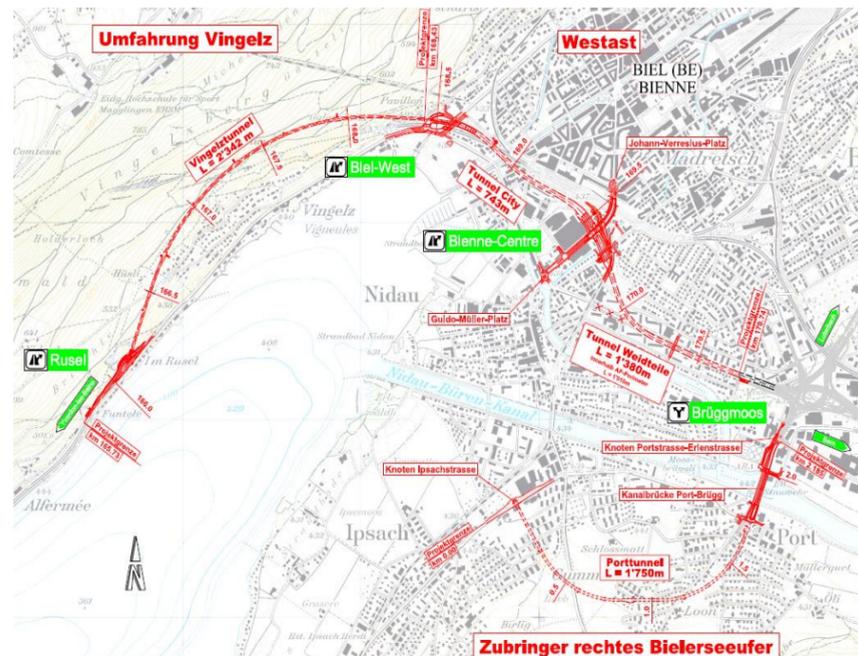
- R+R Burger und Partner AG, Projektgeschichte, 2007
- Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Korridor Mitte – Westumfahrung

Auflageprojekt Westumfahrung (2017)



- **Beschreibung:** Das generelle Projekt inklusive Port- und Vingelztunnel wurde im September 2014 vom Bundesrat genehmigt. Die Westumfahrung 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 sind eine 275 m lange und 45 m breite offene Strecke, sowie rund 110 m lange offene Anschlussrampen auf der Murten- und Salzhausstrasse, vorgesehen. Der Anschluss verteilt sich auf 3 Ebenen.
- **Linienführung:** Brüggmoos - Seevorstadt
- **Anschlüsse:** Vollanschluss Bienne Centre, Halbanschluss Seevorstadt
- **Spuren:** 4-spurig (zweiröhriger je zweispuriger Tunnel)



- **Ergänzungsmöglichkeiten:** Vingelztunnel und Porttunnel sind Teil des Auflageprojekts
- **Entlastungspotenzial:** umstritten
- **Landbedarf und Kosten:**

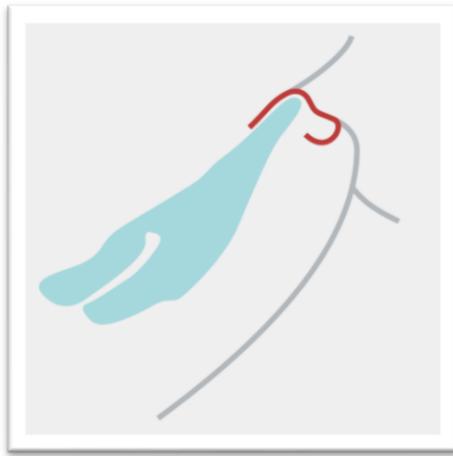
	Landbedarf	Kosten	Stand Landbedarf/Kosten
Westast	24.1 ha	1'670 Mio CHF	2017/2015
Porttunnel*	7.2 ha	260 Mio CHF	2017/2015
Vingelztunnel	2.7 ha	240 Mio CHF	2017/2015

Für alle Kostenangaben sind Honorare inbegriffen
 *Kanalbrücke inbegriffen

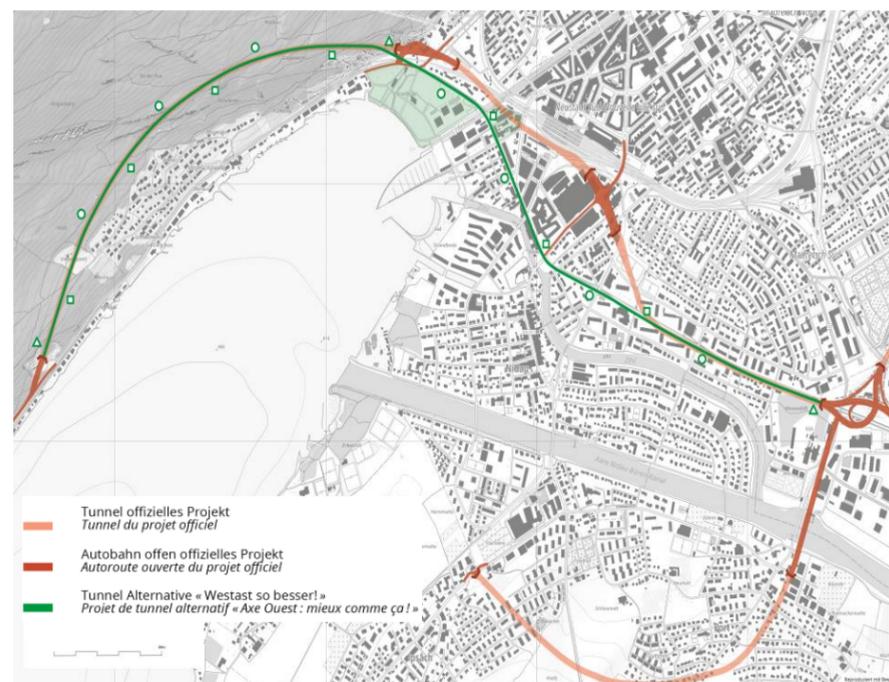
Hauptquellen:
 ■ Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
 ■ BVE, Technischer Vergleich des Ausführungsprojekts mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht, 2018
 ■ Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Korridor Mitte – Westumfahrung

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 Halbanchluss 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:** 2-spuriger Tunnel



- **Ergänzungsmöglichkeiten:** Vingeltunnel und Porttunnel werden aus dem Auflageprojekt übernommen.
- **Entlastungspotenzial:** umstritten
- **Landbedarf und Kosten:**

	Landbedarf	Kosten	Stand Landbedarf/Kosten
Tunnel Brüggmoos-Rusel*	< Auflageprojekt	1'100 Mio CHF	2017/2017
Porttunnel**	7.2 ha	260 Mio CHF	2017/2015
Vingeltunnel**	2.7 ha	240 Mio CHF	2017/2015

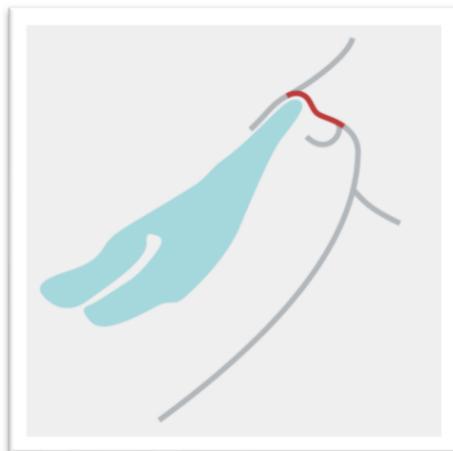
*Vingeltunnel bis Rusel inbegriffen, exkl. Honorare für Projektierung und Bauleitung
 **Für die Kostenschätzung sind Honorare berücksichtigt;
 Porttunnel: Kanalbrücke inbegriffen

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 (auch für die Kostenangabe «Tunnel Brüggmoos-Rusel») verwendete Quelle)
 - Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/> 06.01.20

Korridor Mitte – Westumfahrung

Null+ "Oberirdisch-teilverseckt" (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 einröhrigen, 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

- **Ergänzungsmöglichkeiten:** Vingeltunnel, Porttunnel
- **Entlastungspotenzial:** unbekannt
- **Landbedarf und Kosten:**

	Landbedarf	Kosten	Stand Landbedarf/Kosten
Null+*	< Auflageprojekt	max. 1'000 Mio CHF	2017/2017
Porttunnel**	7.2 ha	260 Mio CHF	2017/2015
Vingeltunnel**	2.7 ha	240 Mio CHF	2017/2015

* Schätzung K. Rohner, keine genaueren Angaben

**Kostenangaben mit Honorare inbegriffen; Porttunnel: Kanalbrücke inbegriffen

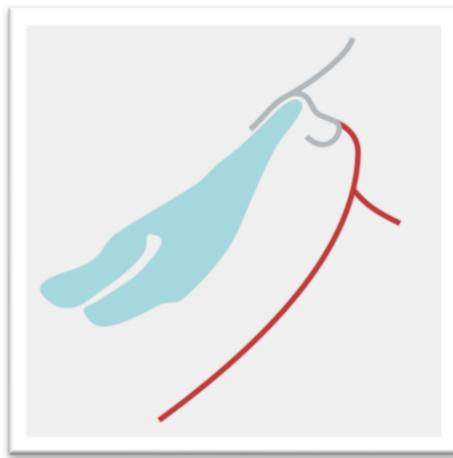
Hauptquellen:

- Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
- Online:
 - <https://westast.ch/wordpress/kleine-tangente/>, 19.12.19
 - Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/>, 06.01.20



Korridor Süd – Seelandtangente

Kleine Seelandtangente (K. Rohner 2017)



- **Beschreibung:** Rondellis Seelandtangente (2017) diente als Basis für die hier näher beschriebene kleine Seelandtangente (K. Rohner). Eine Korridor-Süd-Variante würde den Bau des Vingeltunnels überflüssig machen. Die Lösungen für Korridor Süd sind nicht Netzbeschluss-konform, eine Änderung des Beschlusses wäre nötig, da die A5 südlich statt nördlich des Sees verlaufen würde.
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)

- **Ergänzungsmöglichkeiten:** Porttunnel (mit anderer Linienführung), Rückbau der A5 am Linken Bielerseeufer, Rückbau T6 Brügg-Lyss
- **Entlastungspotenzial:** unbekannt
- **Landbedarf und Kosten:**

	Landbedarf	Kosten	Stand Landbedarf/Kosten
Kleine Seelandtangente*	Temporär (Tunneltagbau)	840 Mio CHF	2017/2017
Porttunnel**	7.2 ha	260 Mio CHF	2017/2015
Vingeltunnel**	2.7 ha	240 Mio CHF	2017/2015
Rückbau A5	Keine Angaben		-/-
Rückbau T6	Keine Angaben		-/-

* Schätzung K. Rohner, keine genaueren Angaben; Kosten: entspricht Hälfte der projektierten Kosten für die Westumfahrung (Auflageprojekt)

**Kostenangaben mit Honorare inbegriffen; Porttunnel: Kanalbrücke inbegriffen

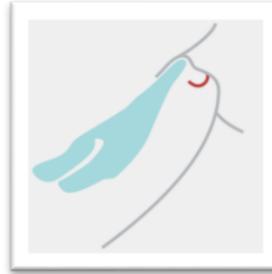
Hauptquellen:

- Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
- Online:
 - <https://westast.ch/wordpress/kleine-tangente/>, 19.12.19
 - Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/> 06.01.20

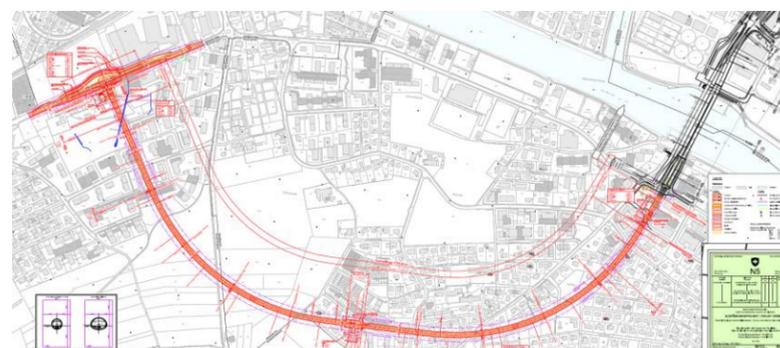


Ergänzungsmöglichkeiten (1 / 2)

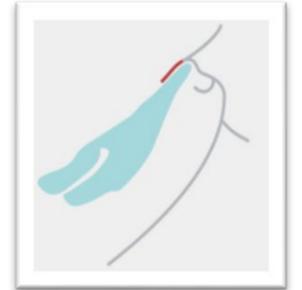
Porttunnel (Auflageprojekt 2017)



- **Beschreibung:** Der Porttunnel ist Bestandteil des Ausführungsprojektes Westumfahrung 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 Bruggmoos 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
- **Ergänzungsmöglichkeit** bei allen Stossrichtungen (zum Teil in angepasster Form) möglich.
- **Entlastungspotenzial:** umstritten
- **Landbedarf:** 7.2 ha
- **Kosten:** 260 Mio CHF



Vingeltunnel (Auflageprojekt 2017)



- **Beschreibung:** Der Vingelz-Umfahrungstunnel ist Bestandteil des Ausführungsprojektes Westumfahrung 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
- **Ergänzungsmöglichkeit** bei allen Stossrichtungen (zum Teil in angepasster Form) möglich.
- **Entlastungspotenzial:** Vingelz und die Neuenburgstrasse zwischen Seevorstadt und Rusel werden vom Durchgangsverkehr des linken Seeufers entlastet.
- **Landbedarf:** 2.7 ha
- **Kosten:** 240 Mio CHF



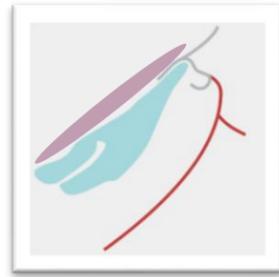
Hauptquellen:

- 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:

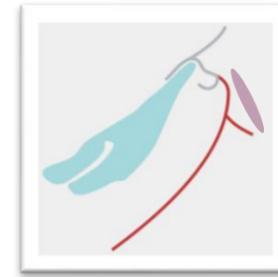
- Westast so nicht, Das Bieler Dreieck, 2019
- BVE, Technischer Vergleich des Ausführungsprojektes mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!» - Zusammenfassender Bericht, 2018
- Online: Auflageprojekt <https://www.a5-biel-bienne.ch/service/downloads/06.01.20>

Ergänzungsmöglichkeiten (2/2)



Rückbau A5 (Linkes Bielerseeufer)

- **Beschreibung:** Es handelt sich um eine Ergänzungsmöglichkeit zur Stossrichtung Korridor Süd. Die A5 am linken Bielerseeufer soll mindestens teilweise zurückgebaut werden.
- **Linienführung:** Die Strecke wurde noch nicht festgelegt.
- **Entlastungspotenzial:** Unbekannt
- **Landbedarf und Kosten:** Unbekannt
- **Anmerkung:** Die Verbindung muss als Erschliessung und für den auf Nationalstrassen nicht zugelassenen Verkehr offen bleiben.



Rückbau T6 (Lyss-Brügg)

- **Beschreibung:** Es handelt sich um eine Ergänzungsmöglichkeit zur Stossrichtung Korridor Süd. Die T6 zwischen Lyss und Brügg soll mindestens teilweise zurückgebaut werden.
- **Linienführung:** Die Strecke wurde noch nicht festgelegt.
- **Entlastungspotenzial:** Unbekannt
- **Landbedarf und Kosten:** Unbekannt

Weitere Ergänzungsmöglichkeiten

Es ist zu berücksichtigen, dass bei jeder Stossrichtung

- **Sanierungsmassnahmen** und
- **Flankierende Massnahmen**

Erforderlich sind.

Besagte Ergänzungsmöglichkeiten werden hier nicht spezifisch aufgeführt.