

WESTAST SO NICHT!

Biel/Bienne, 02.02.18

Westast so besser! Erläuterungen zur verkehrlichen Wirkung

Ausgangslage

Das Komitee ‚Westast so nicht!‘ hat am 7. November 2017 eine Alternative zum Auflageprojekt präsentiert (siehe: www.westastsonicht.ch). Am 13. Dezember wurde die Alternative ‚Westast so besser!‘ offiziell den Behörden der beiden Städte Biel und Nidau sowie der Baudirektion des Kantons Bern eingereicht.

Die Autobahn A5 (Luterbach-Yverdon) ist Teil des vom Bund 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes. Mit der Umfahrung von Biel befindet sich das letzte Teilstück seit 2007 im Bau. Der Ostast vom Bözingenfeld ins Brüggmoos wurde Ende Oktober 2017 in Betrieb genommen. Für den Westast vom Brüggmoos bis Vingelz (inklusive Vingelztunnel und Zubringer rechtes Bielerseeufer) liegt seit 2014 ein vom Bundesrat genehmigtes Generelles Projekt vor. Bauherr der A5-Umfahrung ist der Kanton Bern, der das Projekt im Auftrag des Bundes realisiert.

Das Auflageprojekt zeigt, dass die gesetzten Zielsetzungen nicht eingehalten werden. Gewisse Quartiere werden entlastet, doch werden Teile der Innenstadt Biels massiv mehr belastet, andere wiederum haben gleichviel Verkehr wie heute. Die Behörden der Städte Biel und Nidau sind sich dessen bewusst. „Ohne eine konsequente Verringerung der Verkehrserzeugung im Zentrum der Agglomeration und ohne eine gezielte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf alternative Verkehrsträger können die erkannten künftigen Verkehrsprobleme nicht gelöst werden. Deshalb sind die Grundsätze der angebotsorientierten Verkehrsplanung anzuwenden, was in Teilbereichen allerdings zu Konflikten mit der A5-Planung führen kann.“ (zitiert: Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast, Erläuterungsbericht, Seite 44, Dezember 2016)

‚Westast so besser!‘

Charakterisierung

Der zweispurige Tunnel von Vingelz/Rusel bis zur Verzweigung Brüggmoos schliesst die Lücke im Autobahnnetz zwischen Luterbach und Yverdon. Auf den Vollanschluss Biel-Centre und den Halbanchluss Biel-West (Seevorstadt) wird verzichtet. Das bereits genehmigte Generelle Projekt bleibt in Kraft, die vorgeschlagenen Korrekturen sind tolerierbar, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. ‚Westast so besser!‘ respektiert das Nationalstrassengesetz und den Volkswillen.

WESTAST SO NICHT!

Die Alternative übernimmt wesentliche Elemente des Auflageprojektes:

- Zubringer rechtes Bielerseeufer (Knoten Ipsachstrasse, Porttunnel, Kanalbrücke, Knoten Portstrasse-Erlenstrasse)
- Vingeltunnel (inkl. Halbanschluss Rusel Richtung Neuenburg)
- grundsätzlich die Bemühung, den Westast unterirdisch zu führen.

Wirksame flankierende Massnahmen garantieren die Wirkung der Tunnel und verhindern Durchgangsverkehr in den Städten Biel und Nidau. Die Alternative zeigt, dass ca. die Hälfte des Ziel-/Quellverkehrs in die Tunnel gelenkt wird. Der besonders störende Transit-Lastwagenverkehr fährt durch die Tunnel.

Boulevard statt Autobahnanschlüsse

Über dem Tunnel verläuft ein Boulevard, eine städtebaulich integrierte Hauptverkehrsstrasse auf tiefem Geschwindigkeitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer. Der Boulevard ist das Rückgrat des Lokalverkehrs und dient auch als Autobahnzubringer (Vollanschluss Brüggmoos oder Halbanschluss Richtung Neuenburg Rusel).

Boulevard und neue Keltenstrasse werden nach den Grundsätzen des Berner Modells entworfen: „Das Berner Modell ist eine qualitätssichernde Vorgehens- und Planungsphilosophie. Es beruht auf nachhaltigen verkehrspolitischen Grundsätzen und arbeitet mit Planungsinstrumenten, die sich an Belastbarkeitsgrenzen orientieren. Dank der Partizipation fliessen die Anliegen der Bevölkerung mit ein. Es entstehen neue, zukunftsfähige Lösungen, die auf Grund systematischer Wirkungsanalysen in kommenden Projekten weiterentwickelt werden. Das Berner Modell führt zu neuen Rollen der Planenden und steht für qualitativ hochstehende, zukunftsfähige Projekte.“ (Zit. Berner Modell: www.bve.be.ch/bernermodell)

Referenzbeispiele zum Berner Modell sind (Auswahl):

- Seftigenstrasse, Wabern (Verkehrsmenge ca. 21'000 Fahrzeuge, mittlere Fahrgeschwindigkeit 30 km/h)
- Schwarzenburgstrasse, Köniz (Verkehrsmenge von 20'000 Fahrzeuge, mittlere Fahrgeschwindigkeit 30 km/h)
- Bernstrasse, Zollikofen (Verkehrsmenge ca. 20'000 Fahrzeuge)

Verkehr dosieren, nicht konzentrieren

Der Boulevard verteilt über seine 5 Kreisel (Seevorstadt, Guido Müller-Platz, Milanweg, Guglerstrasse, Heidenweg) den Verkehr viel regelmässiger in die angrenzenden Quartiere als die geplanten Anschlüsse mitten in der Stadt. Die Verlängerung der Keltenstrasse und eine Brücke über die Zihl ermöglicht zudem eine Umfahrung des Stedtlis. Der Knoten Bernstrasse/Keltenstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage gesteuert (Regiotram).

Verkehrliche Auswirkungen der Alternative ‚Westast so besser!‘

Allgemein

1. ‚Westast so besser!‘ bezieht sich auf die Verkehrsmodelle im Auflageprojekt. Der Verkehrsbericht (siehe Westumfahrung Biel, Ausführungsprojekt, Verkehrsbericht, Planaufgabe 15.2.2017) enthält die Darstellungen und Erläuterungen über die im Auflageprojekt verwendeten Verkehrszahlen. Die Verkehrszahlen basieren auf dem aktualisierten Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, welches für die Anwendung im Raum Biel umfassend ergänzt, plausibilisiert und neu kalibriert wurde. Die Verkehrszahlen werden für die verkehrstechnische Dimensionierung der Anlagen, für die Definition der verkehrlich flankierenden Massnahmen

WESTAST SO NICHT!

sowie für die Umweltuntersuchungen verwendet.

2. Das Ergebnis der Verkehrszusammensetzung ist schwierig einzuschätzen, weil aus den offiziellen Unterlagen der Betrachtungsperimeter nicht widerspruchsfrei definiert ist (Agglomeration Biel ist nicht gleich Perimeter der Agglomerationsgemeinden Kanton Bern gemäss BFS).

Die Agglomeration Biel umfasst nebst den Gemeinden Biel, Nidau, Brügg, Port, Ipsach noch die Gemeinden am rechten Bielerseeufer bis Mörigen und im östlichen / südöstlichen Bereich Pieterlen, Meinisberg, Studen und weitere Gemeinden (siehe Erläuterungsbericht Richtplan/RGSK Biel-Seeland 2. Generation mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation, Seite 8).

3. Die Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen von ‚Westast so besser!‘ beziehen sich auf den gleichen Betrachtungsperimeter wie im Auflageprojekt. Die Wirkung des im Oktober 2017 eröffneten Ostastes werden also gleichermaßen in die Überlegungen einbezogen.

4. In den Prognoserechnungen zum Auflageprojekt ‚Westumfahrung Biel‘ werden folgende, zusätzlich geplante oder bereits realisierte Projekte einberechnet (siehe Technischer Bericht, Ausführungsprojekt, Seite 25):

Realisiert:

- Ostast inkl. Vollanschluss Orpund (in Betrieb seit Ende Oktober 2017)
- Schliessung bestehender Anschluss Brügg an T6 (Nach Inbetriebnahme Brüggmoos mit neuem Anschluss Brügg)
- vfM Ostast und vfM Brüggmoos (unvollständig, provisorisch)

Geplant

- Vollanschluss Biel-Nord (Reuchenette, Kreisel)
- Spitalzubringer (Verbindung Spital - Leubringenstrasse)
- Fussgängerzone Bahnhofplatz
- diverse Kreiselumgestaltungen
- vfM-Westumfahrung und -Ostast (gemäss Richtplan vfM, Januar 2014). Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind entsprechend der Planungen der Fachplaner im Verkehrsmodell berücksichtigt worden (diese sind bis auf den Abschnitt Aebistrasse gegenüber dem Generellen Projekt, bzw. dem Richtplan vfM unverändert).

5. Das Komitee ‚Westast so nicht!‘ ist mit mehreren geplanten Projekten nicht vorbehaltlos einverstanden und lehnt insbesondere die Projekte:

- Vollanschluss Biel-Nord (Reuchenette, Kreisel)
- Spitalzubringer (Verbindung Spital - Leubringenstrasse)

ab.

Verkehrszusammensetzung 2030

Das Total aller Fahrten ist nicht eindeutig definiert. Zum Teil werden im Verkehrsmodell raumplanerisch fragwürdige Wachstumsraten prognostiziert (siehe Verkehrsbericht Seite 21, Berechnung der Nachfragematrizen). Gemäss offiziellen Unterlagen wird die Verkehrszusammensetzung in der Agglomeration Biel mit Eröffnung der Westumfahrung wie folgt prognostiziert:

WESTAST SO NICHT!

- Transitverkehr: 18%
- Zielverkehr: 28%
- Quellverkehr: 28%
- Binnenverkehr: 26%

Verkehrszusammensetzung mit ‚Westast so besser!‘

‚Westast so besser!‘ übernimmt die prognostizierte Verkehrszusammensetzung 2030 trotz Kritik an den zusätzlich im Verkehrsmodell einberechneten Projekten und dem unklaren Betrachtungsperimeter. Das neue Hochleistungsstrassensystem mit Ostast inkl. Autobahnanschluss Orpund, Westast ohne Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt und Porttunnel schliesst die Lücke im Angebot an Hochleistungsstrassen im Raum Biel, erfüllt den Netzbeschluss und ermöglicht eine Entlastung des städtischen Strassennetzes.

1. Der Transitverkehr wird in Zukunft zu 100% in den Tunneln verkehren. Entlastung des städtischen Strassennetzes um 18%.
2. Das neu geschaffene Angebot an Hochleistungsstrassen vermag noch mehr zu leisten und entlastet das städtische Strassennetz vom Ziel- und Quellverkehr. Eine konsequente Realisierung aller geplanten verkehrlich flankierenden Massnahmen (Beilage 4) ermöglicht eine zusätzliche Entlastung der städtischen Strassen von ca. 28% durch Verkehrslenkung.
3. Ein Teil des Binnenverkehrs wird die Tunnel nutzen. ‚Westast so besser!‘ rechnet mit einer Verkehrsverlagerung von ca. 5% in die Tunnel.

Die Verkehrszusammensetzung wird in Westast so besser! gegenüber dem Auflageprojekt präzisiert:
In die Tunnel > Total 51%:

- Transitverkehr: 18%
- Zielverkehr: ca. 14%
- Quellverkehr: ca. 14%
- Binnenverkehr: ca. 5%

Über den Tunneln > Total 49%:

- Transitverkehr: 0%
- Zielverkehr: ca. 14%
- Quellverkehr: ca. 14%
- Binnenverkehr: ca. 21%

Verkehr nicht nur umlenken, auch reduzieren

Westast so besser! will die motorisierten Verkehrsprobleme im Einflussbereich der Westumfahrung besser lösen, indem der motorisierte Verkehr nicht nur umgelenkt, sondern auch reduziert wird. Die wichtigsten Massnahmen sind:

Regiotram

Westast so besser! berücksichtigt in seinen Überlegungen das Regiotram. Das offizielle Ausführungsprojekt hingegen berücksichtigt im Verkehrsmodell dieses wichtige Projekt für die Agglomeration Biel nicht. Die Zielsetzung des Regiotrams ist u.a. ein Qualitätssprung bei der öffentlichen Verkehrserschliessung des rechten Bielerseeufers (direkte Verbindung der Aktivitätsschwerpunkte der Agglomeration), die langfristige

WESTAST SO NICHT!

Sicherstellung eines hohen ÖV-Anteils am Gesamtverkehr und Impulsgeber für eine auf die ÖV-Erschliessung ausgerichtete Siedlungsentwicklung nach innen. Westast so besser! berücksichtigt eine Verkehrsumlagerung (motorisierter Individualverkehr auf öffentlichen Verkehr) von 10 - 20%.

Quartierentlastung mit vFM

Mit dem A5 Ostast und den geplanten vFM werden bereits viele Wohnquartiere entlastet. Mit dem Auflageprojekt aber werden viele Strassen mehr belastet, beispielsweise die Salzhausstrasse, die Murtenstrasse, die Silbergasse und die Spitalstrasse. Aber auch das Stedtli Nidau und die Seevorstadt werden nicht oder nicht wesentlich entlastet. Diese Strassen führen durch dicht bewohnte Wohnquartiere. Diese Quartiere wurden bisher vom Gemeindat anscheinend nicht als Quartiere bezeichnet. Mit ‚Westast so besser!‘ kann dank den Tunneln und ohne Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt, den vFM Ost- und Westast, der Stärkung der anderen Verkehrsarten und der Möglichkeit der Verkehrsdosierung am Siedlungsrand die Quartiere und die Innenstadt langfristig entlastet werden.

Ergebnis

verkehrliche Wirkung seit der Eröffnung ‚Ostast‘

Ende Oktober 2017 wurde der Ostast in Betrieb genommen. Positive Auswirkungen auf städtischen Strassen sind erkennbar, obschon erst ein Bruchteil der verlangten vFM zum Ostast und Bruggmoos umgesetzt wurden. Ein beträchtlicher Teil des Transitverkehrs nutzt bereits heute den Ostast. Der Transitverkehr Jura / Grenchen - Lyss oder rechtes Bielerseeufer - Bözingenfeld verkehren auf dem Ostast und belasten das städtische Strassennetz nicht mehr. Der Transitverkehr West - Ost ist vergleichsweise gering. Dies belegen seit Jahren die Auswertung der automatischen Zählstelle in Twann, Wingreis (Zählstelle Nr. 16, ASTRA).

verkehrliche Wirkung von ‚Westast so besser!‘

1. Die verkehrliche Wirkung von ‚Westast so besser!‘ führt zur gleichen Quartierentlastung wie im Auflageprojekt. Das Zusammenspiel von Boulevard-Tunnel-vFM-Porttunnel mit entsprechenden Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf dem städtischen Strassennetz werden Quartiere, Innenstadt und Stedtli merklich entlasten.

2. ‚Westast so besser!‘ leitet möglichst viel Verkehr in den Tunnel. Für den übrigen Verkehr werden die Prinzipien der angebotsorientierten Verkehrsplanung und die 3V-Strategie der Behörden des Kantons Bern übernommen:

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehr verlagern
3. Verkehr verträglich abwickeln

Dazu gehören die konsequente Umsetzung der vFM und der Bau des Regiotrams. Damit kann besonders der motorisierte Verkehr des rechten Seeufers reduziert, das Stedtli Nidau und der Guido-Müller-Platz zusätzlich entlastet werden.

3. ‚Westast so besser!‘ richtet sich nach dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören die konsequente Umsetzung der vFM Ostast, vFM Bruggmoos und vFM Westast sowie der Bau des Regiotrams.

WESTAST SO NICHT!

4. Der Verzicht auf die beiden Autobahnanschlüsse ‚Bienne-Centre‘ und ‚Biel-West‘ (Strandboden) sowie die klare Trennung des Verkehrs auf zwei Ebenen (gesamter Transitverkehr und ca. die Hälfte des Ziel- / Quellverkehrs in die Tunnel; Lokalverkehr auf Boulevard und übriges städtische Strassennetz) erfüllt den Netzauftrag gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) vollumfänglich. Mit dem Verzicht auf die beiden Autobahnanschlüsse können absehbare Stau Probleme in den beiden Anschlussbereichen vermieden werden. Die gefährlichen Spurverflechtungen im Tunnel Weidteile und Tunnel City entfallen. Das Unfallrisiko auf der Autobahn wird minimiert. Im Störfall kann der Autobahnverkehr problemlos über den Boulevard geführt werden.

verkehrliche Wirkung ‚Boulevard‘

1. Westast so besser! geht davon aus, dass auf dem Boulevard deutlich weniger Fahrzeuge auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verkehren werden als heute auf der Bernstrasse. Der Boulevard bildet das Rückgrat der Stadtumfahrung und erschliesst die Quartiere fließend. Im Gegensatz dazu pumpen die beiden Anschlüsse Verkehr in die Innenstadt und provozieren zu Spitzenzeiten Stau (Salzhausstrasse, Murtenstrasse, Seevorstadt).

2. Im Auflageprojekt werden die Weidteile von einem aus dem Boden ragenden Kasten zerschnitten. Eine Querung ist nicht möglich und die parallel laufenden Quartierstrassen werden mit deutlichem Mehrverkehr belastet. Mit ‚Westast so besser!‘ ist die Bernstrasse ein innerörtlicher Boulevard auf tiefem Geschwindigkeitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer und - im Gegensatz zu heute - vielen Querungsmöglichkeiten. Tiefere Geschwindigkeit heisst auch weniger Lärm. Dank dem Tunnel ist die Verkehrsmenge reduziert, die Lastwagen fahren unten durch. Und: die Weidteile werden nicht 10 Jahre lang durch eine offene Baustelle zerschnitten und beeinträchtigt. Die Quartierstrassen bleiben, was sie sind: Quartierstrassen mit vielfältigen Nutzern und werden nicht zusätzlich belastet.

Quellen:

- Westumfahrung Biel, Ausführungsprojekt, Technischer Bericht, Planaufgabe 15. 2.2017
- Westumfahrung Biel, Ausführungsprojekt, Verkehrsbericht, Planaufgabe 15. 2.2017
- städtebauliche Begleitplanung (Unterlagen zur Mitwirkung Januar 2017; www.biel-nidau-2050.ch)
- Richtplan/RGSK Biel-Seeland 2. Generation mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation (Dezember 2016) > www.seeland-biel-bienne.ch
- Richtplan vfM - Erläuterungsbericht und Objektblätter (Januar 2014) > www.seeland-biel-bienne.ch
- Sozialraumanalyse Stadt Biel/Bienne; Faktenblätter zu Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Einkommen/Vermögen nach Statistikkreisen, August 2014