

Bilden Sie
sich Ihre eigene
Meinung!
Faites-vous votre
propre avis!

WESTAST SO BESSER!

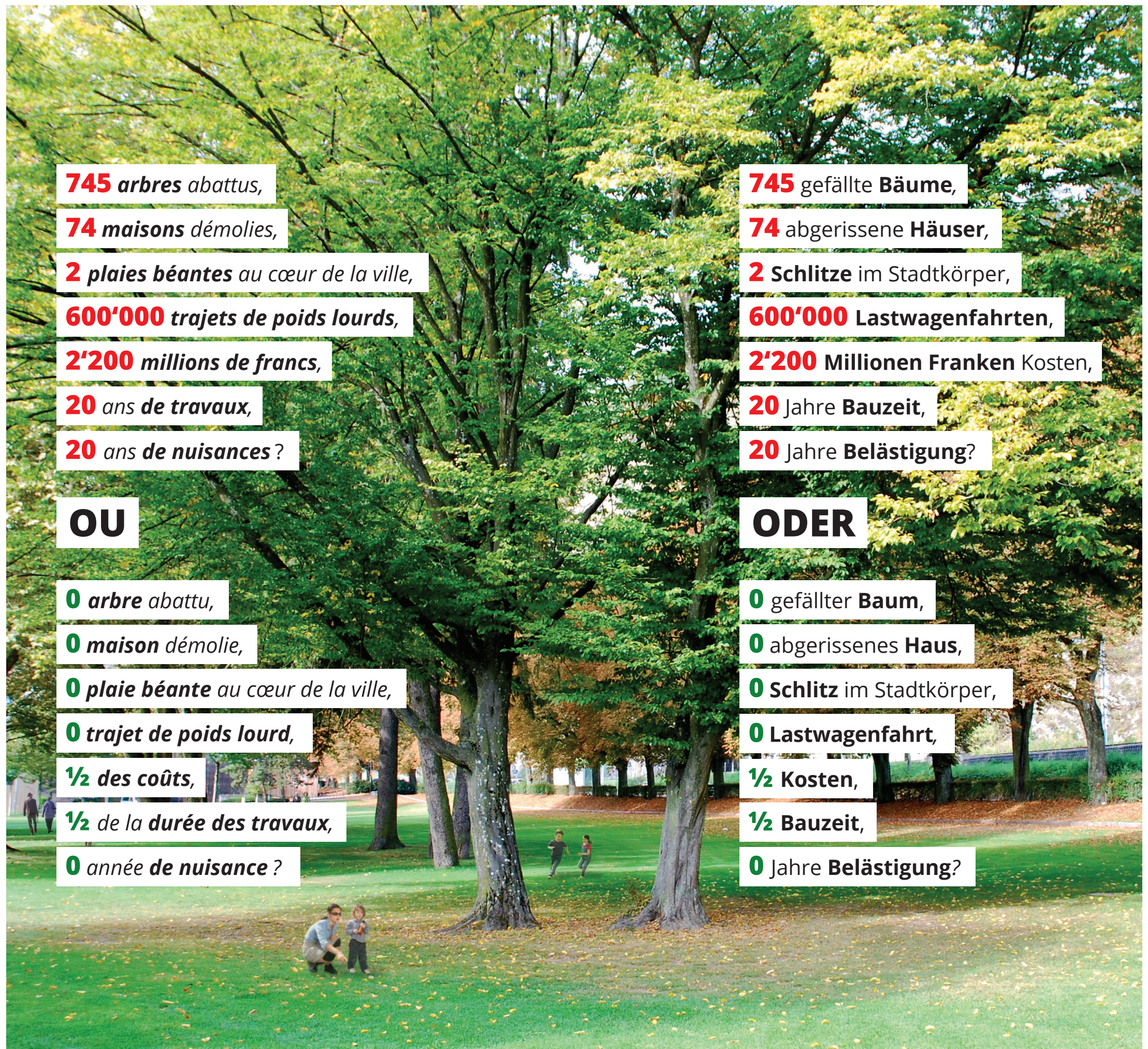
oder wie sich Biel vor der Stadtzerstörung retten kann

AXE OUEST: MIEUX COMME ÇA!

ou comment Bienne peut se sauver de la destruction

Chère lectrice, estimé lecteur, jugez par vous-même. Quelle option vous paraît être la meilleure? Que préférez-vous pour le futur axe Ouest?

Liebe Leserin, geneigter Leser, urteilen Sie selbst. Was ist besser? Was ziehen Sie vor beim zukünftigen Westast?



745 arbres abattus,

74 maisons démolies,

2 plaies béantes au cœur de la ville,

600'000 trajets de poids lourds,

2'200 millions de francs,

20 ans de travaux,

20 ans de nuisances?

OU

0 arbre abattu,

0 maison démolie,

0 plaie béante au cœur de la ville,

0 trajet de poids lourd,

1/2 des coûts,

1/2 de la durée des travaux,

0 année de nuisance?

745 gefälltte Bäume,

74 abgerissene Häuser,

2 Schlitze im Stadtkörper,

600'000 Lastwagenfahrten,

2'200 Millionen Franken Kosten,

20 Jahre Bauzeit,

20 Jahre Belästigung?

ODER

0 gefälltter Baum,

0 abgerissenes Haus,

0 Schlitz im Stadtkörper,

0 Lastwagenfahrt,

1/2 Kosten,

1/2 Bauzeit,

0 Jahre Belästigung?

Soll der Strandboden jahrelang für die Bauplatzinstallation genutzt werden oder der Bevölkerung dienen? Sollen die Bäume abgeholzt werden oder stehen bleiben?
Les Prés-de-la-Rive doivent-ils être utilisés des années durant pour les installations du chantier ou profiter à la population? Faut-il abattre les arbres ou les conserver?

Que l'axe Ouest puisse être tellement mieux n'est pas juste une affirmation téméraire, mais un fait indéniable. Nous allons à présent vous montrer pourquoi.

Dass der Westast so besser wird, ist nicht eine kühne Behauptung, sondern eine nicht zu bestreitende Tatsache. Wir werden Ihnen nun zeigen, warum.

NOUS CONSTRUISONS UN TUNNEL

QUELQUES VÉRITÉS ABSOLUES

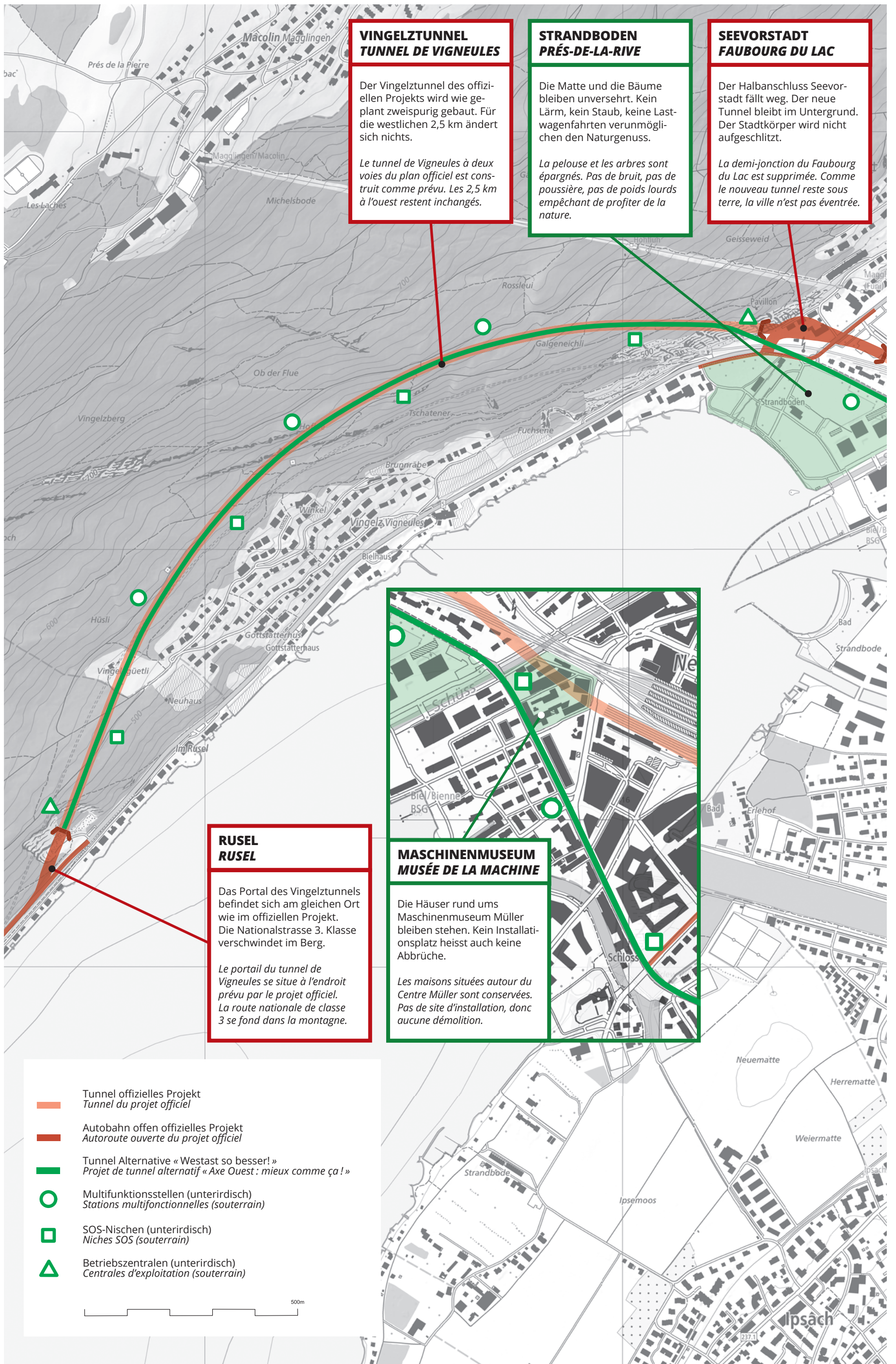
L'axe Ouest est déjà une erreur sur le principe, car qui sème des routes, récolte du trafic. Cependant, en tant que loyaux démocrates, nous respectons la loi sur les routes nationales et la volonté du peuple. En d'autres termes, nous sommes conscients que l'axe Ouest verra le jour. À l'origine, trois tracés étaient envisagés : à travers le Jura, le Seeland ou la ville. La politique et la nécessité sont responsables du choix de la pire des solutions : l'étranglement de l'autoroute à travers la ville. Officiellement, elle éventrera donc la ville de Bienne, comme prévu par le projet général approuvé. Nous nous inclinons en grinçant des dents, car nous connaissons la loi sur les routes nationales qui stipule que les personnes directement concernées n'ont pas leur mot à dire : l'intérêt national prévaut.

Nous croyons toutefois au bon sens, et nous permettons donc de modifier le projet général. Le mieux est l'ennemi du bien. Nous proposons le mieux.

Tout d'abord, relevons ce qui est raisonnable dans le projet officiel : le tunnel de Port et les efforts fournis pour aménager, autant que les prescriptions le permettent, l'axe Ouest en souterrain. Nous reprenons ces éléments. Le projet général reste en vigueur, et les corrections que nous proposons sont tolérables à condition que la volonté politique existe. Nous suggérons la construction d'un tunnel à deux voies entre Vigneules/Rusel et l'échangeur Marais-de-Brügg. Nous renonçons à la jonction complète du centre-ville et à la demi-jonction du Faubourg du Lac. Le tunnel comble une lacune du réseau autoroutier, respectant ainsi l'intérêt national.

Un boulevard est aménagé au-dessus du tunnel, large rue urbaine bordée d'arbres, colonne vertébrale du trafic local et voie d'accès à l'autoroute. Le trafic de transit et tous ceux souhaitant traverser la ville empruntent le tunnel. La rue des Celtes est prolongée et traverse la Thièle sur un pont, comme prévu par la planification d'accompagnement. Nidau obtient ainsi le contournement tant attendu.

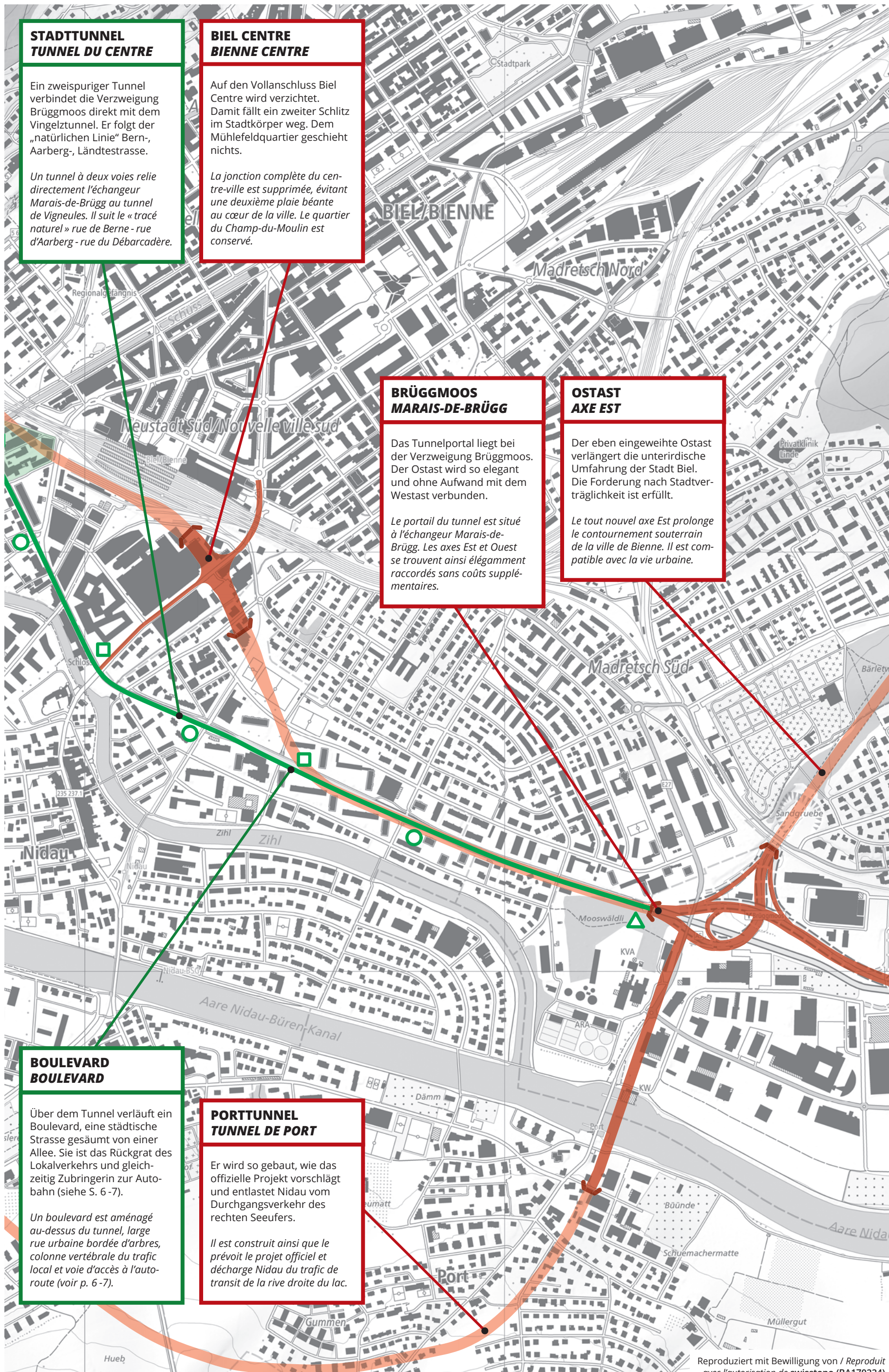
« Axe Ouest : mieux comme ça ! » signifie que Bienne et Nidau méritent le meilleur.



EN BREF

Nous suggérons la construction d'un tunnel à deux voies entre Vigneules/Rusel et l'échangeur Marais-de-Brügg. Nous renonçons à la jonction complète du centre-ville et à la demi-jonction du Faubourg du Lac. Le tunnel comble une lacune du réseau autoroutier, respectant ainsi l'intérêt national. Un boulevard est aménagé au-dessus du tunnel, large rue urbaine bordée d'arbres, colonne vertébrale du trafic local et voie d'accès à l'autoroute.

WIR BAUEN EINEN TUNNEL



STADTTUNNEL TUNNEL DU CENTRE

Ein zweispuriger Tunnel verbindet die Verzweigung Brüggmoos direkt mit dem Vingeltunnel. Er folgt der „natürlichen Linie“ Bern-, Aarberg-, Ländtestrasse.

Un tunnel à deux voies relie directement l'échangeur Marais-de-Brügg au tunnel de Vigneules. Il suit le « tracé naturel » rue de Berne - rue d'Aarberg - rue du Débarcadère.

BIEL CENTRE BIENNE CENTRE

Auf den Vollanschluss Biel Centre wird verzichtet. Damit fällt ein zweiter Schlitz im Stadtkörper weg. Dem Mühelfeldquartier geschieht nichts.

La jonction complète du centre-ville est supprimée, évitant une deuxième plaie béante au cœur de la ville. Le quartier du Champ-du-Moulin est conservé.

BRÜGGMOOS MARAIS-DE-BRÜGG

Das Tunnelportal liegt bei der Verzweigung Brüggmoos. Der Ostast wird so elegant und ohne Aufwand mit dem Westast verbunden.

Le portail du tunnel est situé à l'échangeur Marais-de-Brügg. Les axes Est et Ouest se trouvent ainsi élégamment raccordés sans coûts supplémentaires.

OSTAST AXE EST

Der eben eingeweihte Ostast verlängert die unterirdische Umfahrung der Stadt Biel. Die Forderung nach Stadtverträglichkeit ist erfüllt.

Le tout nouvel axe Est prolonge le contournement souterrain de la ville de Bienna. Il est compatible avec la vie urbaine.

BOULEVARD BOULEVARD

Über dem Tunnel verläuft ein Boulevard, eine städtische Strasse gesäumt von einer Allee. Sie ist das Rückgrat des Lokalverkehrs und gleichzeitig Zubringerin zur Autobahn (siehe S. 6-7).

Un boulevard est aménagé au-dessus du tunnel, large rue urbaine bordée d'arbres, colonne vertébrale du trafic local et voie d'accès à l'autoroute (voir p. 6-7).

PORTTUNNEL TUNNEL DE PORT

Er wird so gebaut, wie das offizielle Projekt vorschlägt und entlastet Nidau vom Durchgangsverkehr des rechten Seeufers.

Il est construit ainsi que le prévoit le projet officiel et décharge Nidau du trafic de transit de la rive droite du lac.

AUS DER ABTEILUNG EWIGE WAHRHEITEN

Grundsätzlich ist der Westast falsch. Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Aber als loyale Demokraten anerkennen wir das Nationalstrassengesetz und den Volkswillen. Anders herum, auch wir wissen, dass der Westast gebaut werden wird. Ursprünglich gab es drei Alternativen der Streckenführung: Durch den Jura, durch das Seeland und durch die Stadt. Die Politik und der Sachzwang führten zur schlechtesten Lösung, zum Durchwürgen der Autobahn durch die Stadt. So, wie offiziell geplant, wird sie Biel aufschlitzen. Festgezurrt ist das im genehmigten generellen Projekt. Dem beugen wir uns zähneknirschend. Auch wir kennen das Nationalstrassengesetz, das festlegt: Die Direktbetroffenen haben nichts zu sagen, das nationale Interesse geht vor.

Allerdings glauben wir an die Vernunft und erlauben uns, das generelle Projekt zu korrigieren. Das Bessere ist der Feind des Guten. Wir schlagen das Bessere vor.

Festzuhalten gilt es zuerst, was am offiziellen Projekt vernünftig ist: Der Porttunnel und das Bemühen, den Westast, soweit das die Vorschriften erlauben, unterirdisch zu führen. Diese Elemente übernehmen wir. Das bereits genehmigte generelle Projekt bleibt in Kraft, die Korrekturen, die wir vorschlagen sind tolerierbar, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Wir schlagen vor, einen zweispurigen Tunnel von Vingelt/Rusel bis zur Verzweigung Brüggmoos zu bauen. Auf den Vollanschluss Biel Centre und den Halbanchluss Seedorf verzichten wir. Der Tunnel schliesst die Lücke im Autobahnnetz und gehorcht damit dem nationalen Interesse.

Über dem Tunnel verläuft ein Boulevard, eine städtische Strasse gesäumt von einer Allee. Sie ist das Rückgrat des Lokalverkehrs und gleichzeitig Zubringerin zur Autobahn. Städtisch meint verkehrsberuhigt. Fünf Kreisel sorgen für den stetigen Verkehrsfluss und beschränken das Tempo. Statt mit zwei Ausfahrten Stau zu produzieren, verteilt sich der Lokalverkehr gleichmässig über den Boulevard. Der Durchgangsverkehr benützt den Tunnel, wer die Stadt durchqueren will ebenso. Die Keltenstrasse wird, wie das in der Begleitplanung vorgesehen war, verlängert und mit einer Brücke über die Zihl geführt. Nidau erhält damit die lange ersehnte Umfahrung.

Reproduziert mit Bewilligung von / Reproduit avec l'autorisation de swisstopo (BA170224)

IN KÜRZE

Wir schlagen vor, einen zweispurigen Tunnel von Vingelt/Rusel bis zur Verzweigung Brüggmoos zu bauen. Auf den Vollanschluss Biel Centre und den Halbanchluss Seedorf verzichten wir. Der Tunnel schliesst die Lücke im Autobahnnetz und gehorcht damit dem nationalen Interesse. Über dem Tunnel verläuft ein Boulevard, eine städtische Strasse gesäumt von einer Allee. Sie ist das Rückgrat des Lokalverkehrs und gleichzeitig Zubringerin zur Autobahn.

« Westast so besser! » heisst: Biel und Nidau haben das Bessere verdient.

LA CONSTRUCTION DU TUNNEL ET SES POSSIBILITÉS

Etant donné que l'A5 sur la rive nord du lac de Biemme est à deux voies, il n'y a aucune raison que son prolongement, l'axe Ouest, soit aménagé à quatre voies ; d'autant moins si les jonctions de Biemme Ouest et de Biemme Centre sont supprimées. Un tunnel à un tube et à deux voies est amplement suffisant. Le Dr Martin Gysel, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, constructeur de tunnels expérimenté, a utilisé son expertise et son jugement pour en faire une ébauche.

CONSTRUCTION

Le tunnelier commence le percement aux Marais-de-Brügg et ressort à Vigneules/Rusel environ 5 km plus loin. Sous terre, invisible, inaudible, sans nuisances. Le site d'installation du chantier se trouve aux Marais-de-Brügg. Facile d'accès, en bordure de la ville, suffisamment spacieux. La durée totale des travaux jusqu'à la mise en service du tunnel – c'est-à-dire l'axe Ouest dans son intégralité – est de 8 à 9 ans.

Le tunnelier est amphibie. En présence d'eau souterraine, il travaille comme bouclier à pression de boue ; en terrain meuble ou rocheux, avec peu d'eau du massif, comme bouclier normal (cf. la machine « Belena » de l'axe Est). Le diamètre du bouclier est de 12,4 m. Avant le portail souterrain, une tranchée est creusée sur la route de Berne où le bouclier à pression de boue est monté.

Le tube du tunnel est composé de deux tronçons de tailles similaires : les tunnels de Vigneules et du Centre. Comme le même tunnelier est utilisé, la construction du tunnel du Centre s'effectue dans la foulée de celle du tunnel de Vigneules : des voussoirs (éléments de construction du tube préfabriqués) pour l'anneau ex-

térieur et un anneau intérieur en béton étanchéifié en font un système de revêtement éprouvé.

La majeure partie du tunnel du Centre se situe bien en dessous de la nappe phréatique, dans la couche imperméable de terrain meuble et de molasse. Grâce à la profondeur de l'ouvrage, l'écoulement des eaux souterraines sur le cailloutis de la Suze n'est pas entravé, et peut s'effectuer sans l'aide de siphons. L'utilisation du bouclier à pression de boue, associée aux injections effectuées préalablement lors du percage de la galerie de reconnaissance, permet d'éviter l'affaissement des maisons. Le tunnel passe également sous les canalisations de la ville, les fondations des édifices et les deux bras de la Suze. Le procédé de congélation risqué sous les voies CFF (cf. la coupure de la ligne ferroviaire à Rastatt !) est supprimé. Aux endroits où il traverse la nappe captive dans les couches profondes, l'étanchéité du tube est assurée par le bouclier à pression de boue, avec les joints des voussoirs immédiatement étanchéifiés. Ainsi, même dans les quartiers les plus éloignés, il n'y a aucun risque de voir les maisons s'affaisser.

Comment Biemme peut-elle se sauver de la destruction ? Seul ce tunnel est réellement compatible avec la vie urbaine.

SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE, ÉVACUATION

Le système de ventilation prévu par le projet officiel est repris pour les deux tronçons. Des ventilateurs de jet placés dans des niches allant par paires déplacent le flux d'air en direction du Marais-de-Brügg ou de Vigneules, où il sort par le portail. En cas d'incendie dans le tunnel, les clapets s'ouvrent et la fumée est évacuée à travers la gaine d'aspiration jusqu'à la centrale de ventilation des Marais-de-Brügg ou de Rusel avant d'être rejetée dans l'atmosphère par une cheminée.

A l'intérieur du tunnel, sept stations multifonctionnelles sont prévues. Elles vont par paires et on y trouve niche de sécurité, borne de secours et borne hy-

drante. En cas d'urgence, une galerie transversale et un puits de secours muni d'un escalier permettent aux usagers de rejoindre la surface et aux équipes de secours d'accéder au tunnel. Dans le « ventre » du tunnel se trouve en outre une galerie de secours en direction des portails. D'autres niches SOS/pour hydrant sont placées entre les stations multifonctionnelles.

Les sept puits des stations multifonctionnelles seront les seuls chantiers à ciel ouvert de l'axe Ouest amélioré. A la fin des travaux, les sorties des escaliers de secours constitueront les seules traces visibles de la présence du tunnel au sous-sol.

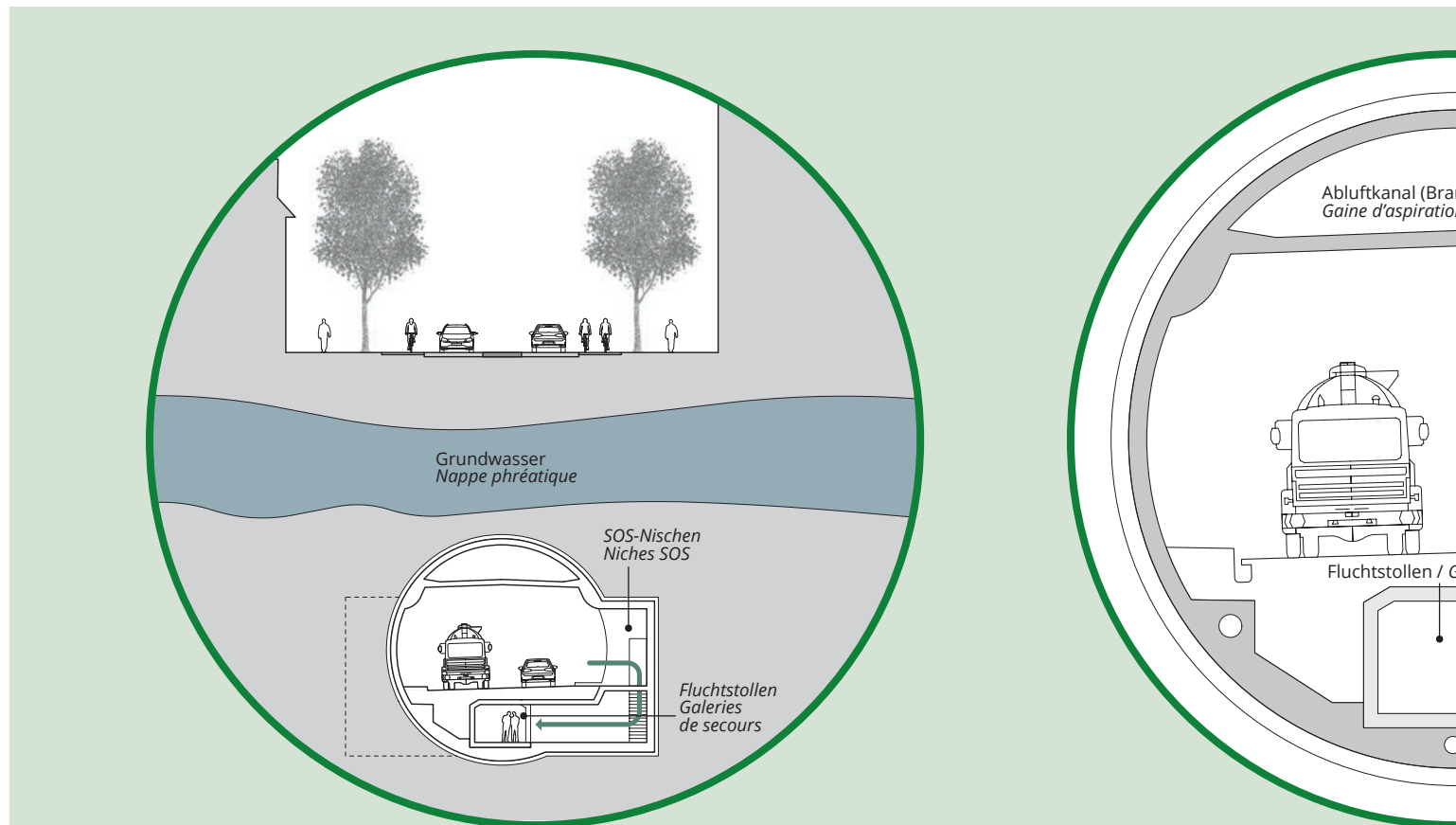
LES COÛTS

Coût de construction du projet alternatif :

Construction du tunnel Marais-de-Brügg - Biemme Ouest (tunnel du Centre)	575 M
Equipements électromécaniques	180
Tunnel Biemme Ouest - Rusel (tunnel de Vigneules)	192
Equipements électromécaniques	58
Total construction / équipement technique	1'005
10% de marge pour les imprévus	100
Total tunnel Marais-de-Brügg - Rusel	1'105 M

Le coût du projet officiel est donné à titre de comparaison : 2'200 M

Cette estimation sommaire, qui correspond à l'étape de travail « étude de planification SIA », n'inclut pas les honoraires pour l'étude et la direction de chantier ni d'éventuelles dépenses liées à la maîtrise d'ouvrage.



TUNNEL BEREICH AARBERGSTRASSE TUNNEL DANS LA ZONE RUE D'AARBERG

Der Tunnel liegt unter dem Grundwasser und berührt weder Werkleitungen noch Fundamente. Dargestellt ist eine SOS- und Hydrantennische.

Le tunnel est situé sous la nappe phréatique et ne gêne ni les canalisations ni les fondations. Une niche SOS/pour hydrant est représentée.

TUNNELPROFIL IM DE... PROFIL DU TUNNEL EN

Abluftkanal, Fahrbahn... Tunnel ist dreigeschossig... pelte Wand: Tübbing...

Gaine d'aspiration, chau... cours : le tunnel a trois é... paroi (voussoir et tube a...

LE DOCTEUR INGÉNIEUR MARTIN GYSEL, UN CONSTRUCTEUR DE TUNNELS EXPÉRIMENTÉ

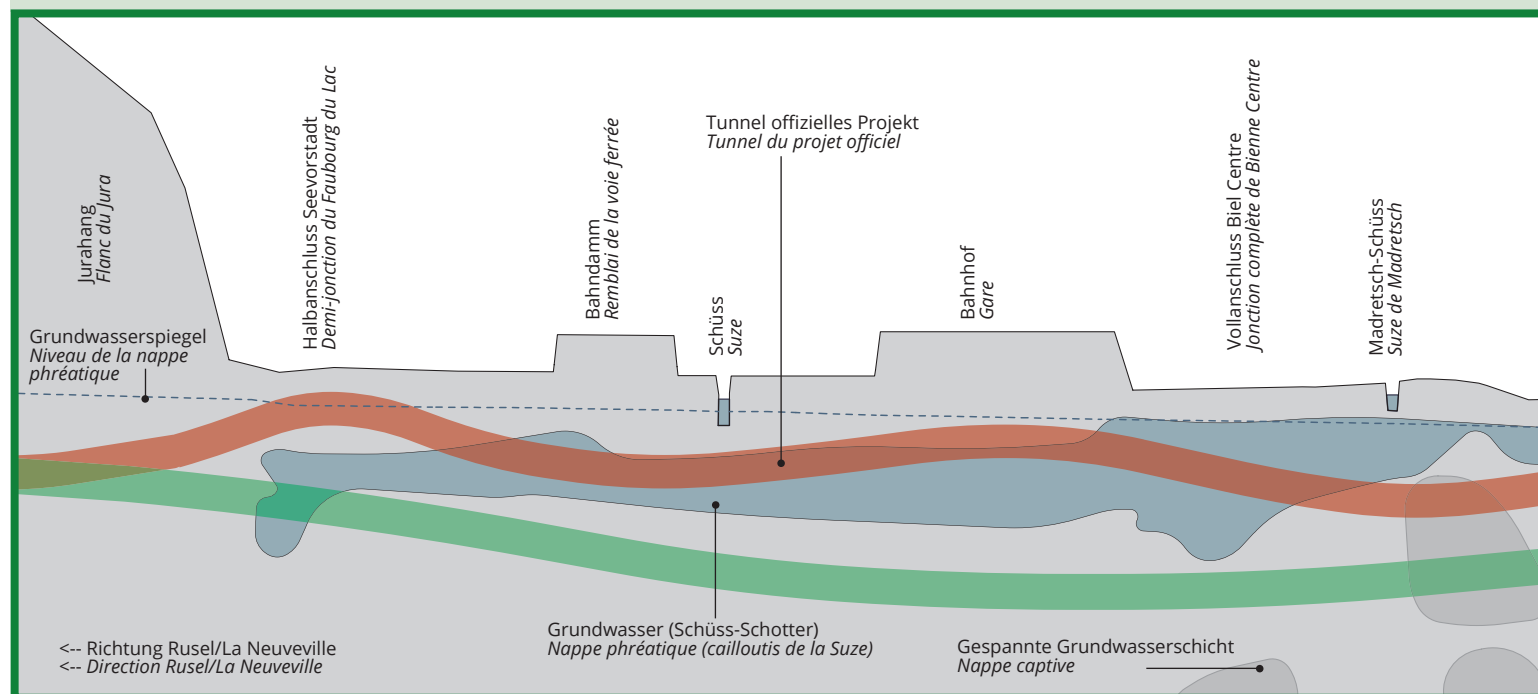
Le Dr Martin Gysel, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, est le concepteur du projet alternatif. Son expertise repose sur une longue expérience de la planification et de la construction de tunnels et de centrales hydroélectriques d'envergure en Suisse et à l'étranger. Martin Gysel a travaillé en tant que chef de projet dans des entreprises renommées comme Motor-Columbus SA, Sir William Halcrow & Partners, Londres, Locher & Cie. AG, IUB Bern/Maggia AG, Gysel & Preisig et Gysel Engineering. Sa vaste expérience est reconnue dans le monde entier.

Dans son remarquable palmarès, le tunnel de base du Zimmerberg en particulier mérite d'être cité (CFF Rail 2000). En tant que chef de projet, Martin Gysel a dirigé la conception de l'avant-projet Zurich-Thalwil, et était, durant la phase d'exécution, le responsable princi-

pal de la partie du tunnel passant à travers la nappe phréatique/le terrain meuble sous la ville de Zurich. Cette expérience lui a été très utile pour concevoir le projet alternatif.

Autres références :

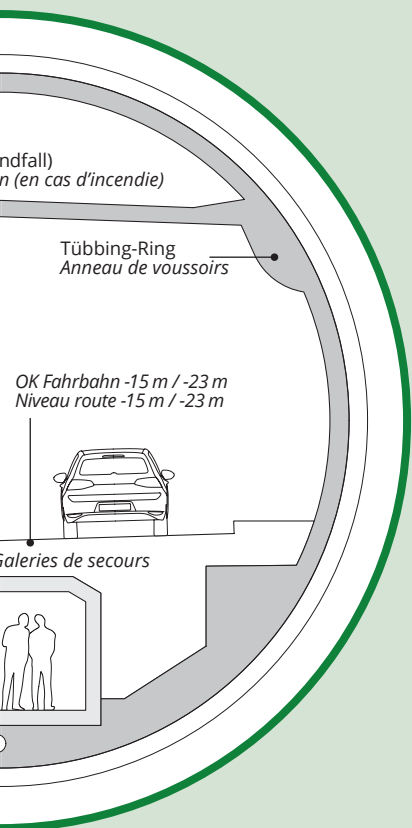
Tunnel du Sonnenberg (A2) à Lucerne ; première utilisation d'un tunnelier lors de la construction d'une autoroute (fin des années 60). Concepteur et chef de projet du tunnel du Bözberg (A3) ; avancement à l'aide d'un tunnelier, une première dans les plissements du Jura, avec ses roches gonflantes problématiques (anhydrite, gypse et argile à Opalinus) ; la protection de la source thermique de Bad Schinznach a été un défi majeur (étude : années 70 ; construction : années 90).



CONCLUSION

La profondeur du tunnel permet de résoudre les problèmes géologiques et hydrologiques. Il est techniquement réalisable et son exploitation ne pose pas de problème. La technique de construction proposée a déjà fait ses preuves. La durée des travaux est réduite de moitié par rapport à celle du projet officiel. Les coûts sont également divisés par deux. Les atteintes portées au tissu urbain sont minimales. Les nuisances dues au chantier sont réduites à 10%. En résumé : le tunnel fonctionne.

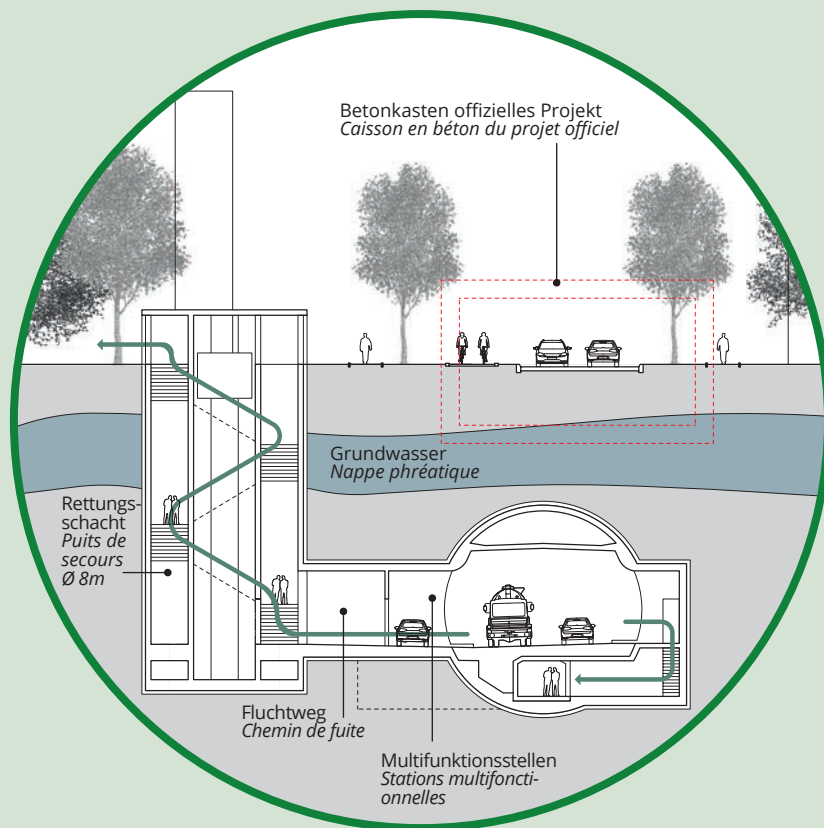
WIE DER TUNNEL GEBAUT WIRD UND WAS ER KANN



DETAILS

und Fluchtstollen, der einzigartig und hat eine doppelseitige Betonröhre.

essée et galerie de secours (Ø 8m).



TUNNEL BEREICH BERNSTRASSE TUNNEL DANS LA ZONE RUE DE BERNE

Sieben Multifunktionsstellen sorgen für die Sicherheit. In Rot sieht man den Betonkasten angedeutet, in den das offizielle Projekt die Autobahn versorgen will.

Sept stations multifonctionnelles garantissent la sécurité du tunnel. En rouge, on peut voir une esquisse du caisson en béton prévu par le projet officiel pour la tranchée couverte de l'autoroute.

DR.-ING. MARTIN GYSEL, EIN ERFAHRENER TUNNELBAUER

Dr.-Ing. Martin Gysel, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, ist Projektverfasser der Alternative. Sein Fachwissen beruht auf langjähriger Erfahrung in Planung und Bau vielen realisierten grossen Tunneln und Wasserkraftanlagen in der Schweiz und im Ausland. Martin Gysel arbeitete als leitender Ingenieur in namhaften Unternehmungen wie Motor-Columbus AG, Sir William Halcrow & Partners, London, Locher & Cie. AG, IUB Bern/Maggia AG, Gysel & Preisig und Gysel Engineering. Seine beachtliche Erfahrung wird weltweit geschätzt.

Aus seinem umfangreichen Palmarès besonders erwähnenswert ist der Zimmerberg Basistunnel (SBB Bahn 2000). Martin Gysel leitete als Gesamtprojektleiter die Erstellung des Vorprojekts Zürich-Thalwil und war in der Ausführungsphase Haupt-

verantwortlicher für den Tunnelabschnitt im Grundwasser/Lockergestein unter der Stadt Zürich hindurch. Diese Erfahrung konnte Gysel 1:1 für seinen Vorschlag der Westast-Alternative heranziehen.

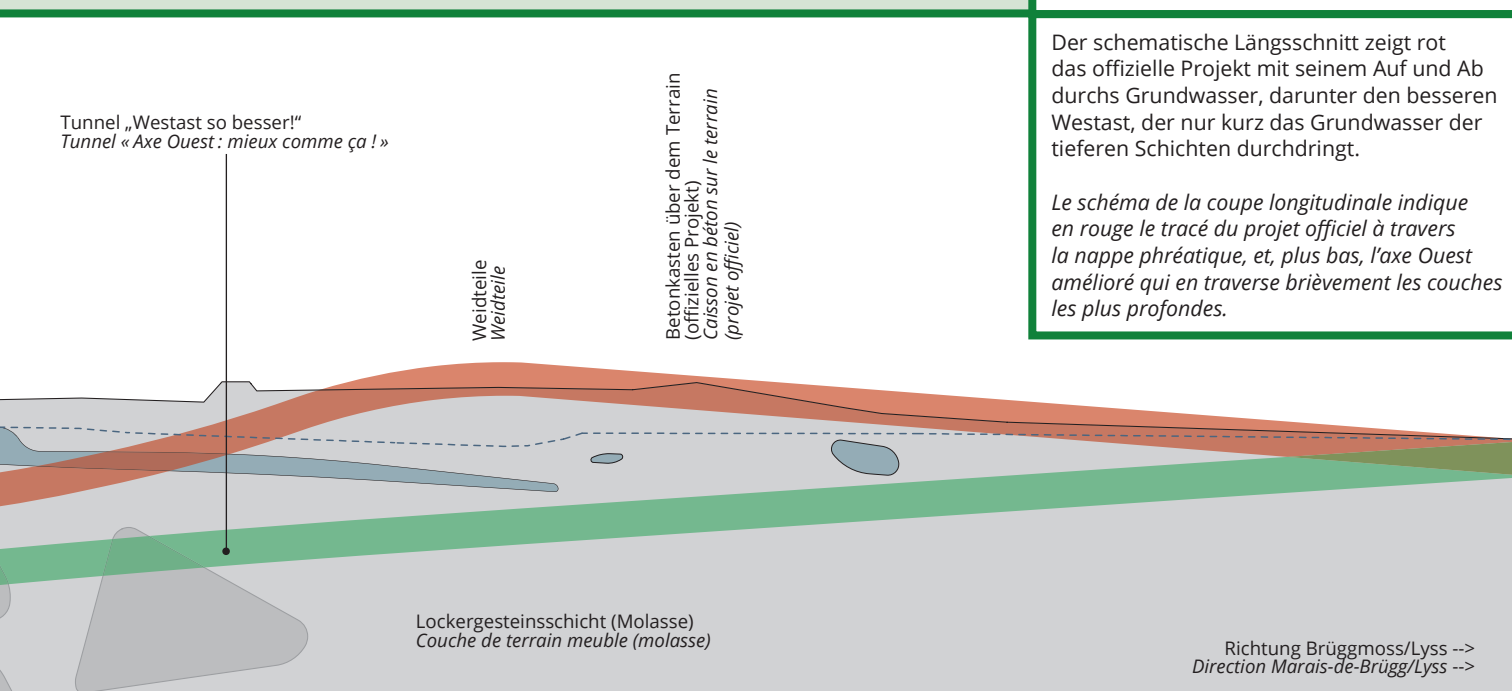
Weitere Referenzen:

A2 Sonnenbergtunnel in Luzern; erstmals wurde im Autobahnbau eine Tunnelbohrmaschine (TBM) eingesetzt (Ende 60er-Jahre). Projektverfasser und Projektleiter des A3 Bözbergtunnels; Vortrieb mittels einer TBM, eine Premiere im aufgefalteten Jura, mit schwierigen, quellfähigen Gesteinsformationen wie Anhydrit, Gips und Opalinuston; eine besondere Herausforderung war der Schutz der Thermalquelle Bad Schinznach (Projektierung 70er-Jahre; Bau in den 90er-Jahren).

LÄNGSSCHNITT COUPE LONGITUDINALE

Der schematische Längsschnitt zeigt rot das offizielle Projekt mit seinem Auf und Ab durchs Grundwasser, darunter den besseren Westast, der nur kurz das Grundwasser der tieferen Schichten durchdringt.

Le schéma de la coupe longitudinale indique en rouge le tracé du projet officiel à travers la nappe phréatique, et, plus bas, l'axe Ouest amélioré qui en traverse brièvement les couches les plus profondes.



FAZIT

Der Tunnel löst die geologischen und hydrologischen Probleme durch die Tieflage. Er ist bautechnisch machbar und im Betrieb problemlos. Die vorgeschlagene Bautechnik ist erprobt und bewährt. Die Bauzeit ist halb so lang wie beim offiziellen Projekt. Auch die Kosten halbieren sich. Die Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur sind minimal. Die Belästigungen durch den Bau verringern sich auf einen Zehntel. Zusammenfassend: der Tunnel funktioniert.

Die A5 am Nordufer des Bielersees ist zweispurig. Es gibt daher keinen Grund, ihre Fortsetzung als Westast auf vier Spuren auszubauen. Dies vor allem dann nicht, wenn die Anschlüsse Biel West und Biel Centre wegfallen. Ein einröhriger, zweispuriger Tunnel genügt vollkommen. Dr.-Ing. Martin Gysel, dipl. Bauing. ETH/SIA, ein erfahrener Tunnelbauer, hat mit Sachverstand und Augenmass diesen Tunnel „z'fade gschlage“.

BAUEN

Die Tunnelbohrmaschine beginnt mit dem Vortrieb beim Brüggmoos und kommt nach rund 5 Kilometern bei Vingelz/Rusel wieder heraus. Unterirdisch, unsichtbar, nicht zu hören, belästigt nicht. Die Bauplatzinstallation befindet sich im Brüggmoos. Leicht zugänglich, am Rand der Stadt, Platz genug. Die Gesamtbautezeit bis zur Inbetriebnahme des Tunnels - d. h. des gesamten Westastes - beträgt ca. 8 bis 9 Jahre.

Die Tunnelbohrmaschine kann beides: Nass- und Trockenfahren. Im Grundwasser arbeitet sie als Hydroschild, im Lockergestein oder im Fels, wo wenig Bergwasser ist, als normaler TBM-Schild. Ähnlich wie ihn die Maschine „Belena“ im Ostast hatte. Der Schilddurchmesser beträgt 12,4 Meter. Vor dem bergmännischen Portal Brüggmoos wird in der Bernstrasse eine Baugrube ausgehoben, in welcher der Hydroschild montiert wird.

Die Tunnelröhre hat zwei ungefähr gleich grosse Abschnitte: den Vingelz- und den Stadttunnel. Da beide mit derselben Maschine gebohrt werden, übernimmt der Abschnitt Vingelztunnel die Konstruktion des Stadttunnels: Tübbinge

(vorgefertigte Röhrenbauelemente) als Aussenschale und einen abgedichteten Innenring aus Beton; ein bewährtes Auskleidungssystem.

Der grösste Teil des Stadttunnels liegt weit unter dem eigentlichen Grundwasser, in undurchlässigen Lockergesteinsschichten und Molasse. Es entsteht wegen der Tiefenlage des Tunnels keine Barriere im Grundwasserstrom des Schüss-Schotters. Ohne jede Unterdükerung ist das Durchfliessen gewährleistet. Dank der Hydroschild-Bauweise, mit vorgängig ausgeführten Injektionen aus einem Pilotstollen, werden keine Setzungen von Häusern erwartet. Die Werkleitungen der Stadt, die Fundamente der Bauten, Schüss und Madretsch-Schüss werden unterfahren und nicht gestört. Heikle Gefrierunterführungen der SBB-Gleise (siehe Bahnunterbruch bei Rastatt!) fallen weg. Besonders dort, wo gespanntes Grundwasser in tieferen Schichten durchstossen wird, sorgt der Hydroschild, mit sofort abgedichteten Fugen der Tübbingelemente, jederzeit für eine wasserdichte Tunnelröhre. Somit müssen auch in entfernten Stadtteilen keine Setzungen von Häusern befürchtet werden.

Wie kann sich Biel vor der Stadtzerstörung retten? Nur dieser Tunnel ist wirklich stadtverträglich.

BETRIEBSSICHERHEIT, RETTUNG

Das Lüftungssystem des offiziellen Projektes wird für beide Abschnitte übernommen. In paarweisen Nischen bewegen Strahlgebläse den Luftstrom Richtung Brüggmoos bzw. Vingelz, wo die Luft durch die Portale ins Freie tritt. Brennt es im Tunnel, so öffnen sich die richtigen Klappen, und der Rauch wird durch den Abluftkanal zur Lüftungszentrale Brüggmoos bzw. Rusel abgesogen sowie über Kamine in die Atmosphäre ausgestossen.

Im Tunnel sind paarweise sieben Multifunktionsstellen vorgesehen. Dort findet man die Notrufsäule, einen Hydranten

und einen Querstollen, der die gegenüberliegenden Ausstellbuchten verbindet. Er führt zum Rettungsschacht und über eine Treppe zur Oberfläche. Zusätzlich liegt im „Bauch“ der Tunnelröhre ein Fluchtstollen Richtung Portal. Zwischen den Multifunktionsstellen liegen weitere SOS- und Hydrantennischen.

Die sieben Schächte der Multifunktionsstellen werden die einzigen offenen Baustellen des besseren Westastes sein. Nach der Vollendung des Tunnels werden nur die Ausgänge der Fluchttreppen auf den Tunnel im Untergrund hinweisen.

KOSTEN

Baukosten des Alternativprojekts:

Bau des Tunnels Brüggmoos bis Biel West (Stadttunnel)	575 Mio.
Elektromechanische Anlagen	180
Tunnel Biel West bis Rusel (Vingelztunnel)	192
Elektromechanische Anlagen	58
Total Bau und Ausbau	1'005
10% Risikozuschlag	100
Total Tunnel Brüggmoos bis Rusel	1'105 Mio.

Die Kosten des offiziellen Projektes im Vergleich: 2'200 Millionen.

In dieser Grobschätzung, die der Bearbeitungsstufe „Planungsstudie SIA“ entspricht, sind die Honorare für die Projektierung und die Bauleitung nicht enthalten.

NOUS CONSTRUISONS UN BOULEVARD

Le projet officiel s'engage à résoudre les problèmes de circulation à Bienne. Cela fait pourtant 70 ans que, malgré les « solutions », la situation empire. En fait, nous savons bien que « solution » rime avec illusion. De notre côté, nous sommes un peu plus humbles : nous proposons une amélioration.

QUE VAUT LE PROJET OFFICIEL ?

Examinons un peu les chiffres. Nous avons tiré quatre exemples du modèle des transports officiel qui montrent que l'axe Ouest prévu apporte moins que ce que ses auteurs aimeraient nous faire croire. Nidau peut se réjouir un peu : aujourd'hui, 20'000 véhicules/jour empruntent la Hauptstrasse ; avec l'axe Ouest il y en aura 17'300, une réduction de seulement 13,5%. La rue de Morat à Bienne absorbe 11'900 véh/j ; après la construction de l'axe Ouest, ce sera 16'000, soit 4'100 (34%) de plus, une conséquence de la jonction complète de Bienne Centre. Le Faubourg du Lac a une charge de 14'400 véh/j ; après la construction, elle passera à 14'200, une faible baisse de 1,4%. La rue du Canal en accueille 20'700 (avant) et 18'000 (après), c.-à-d. moins 13%. Question : que vaut le projet officiel ?

Dans leur rapport, les experts de la planification d'accompagnement qui se sont penchés sur le développement futur de la ville ont déclaré avec lucidité : « Sans une forte réduction du nombre de véhicules au centre de l'agglomération et sans un report modal ciblé du TIM (trafic individuel motorisé) vers les modes de transport alternatifs, les problèmes identifiés ne pourront pas être résolus ». En clair : moins de voitures, plus de bus, de trams, de vélos et de piétons.

Mais comment ? A l'aide de mesures d'accompagnement, ce qui veut avant tout dire prendre le contournement au sérieux. Contournement signifie : décourager les automobilistes de traverser la ville. La formule magique : rendre le passage plus difficile. Bienne sera alors divisée en deux poches d'accessibilité distinctes, Est et Ouest, illustrées par la carte 1 ci-dessous.

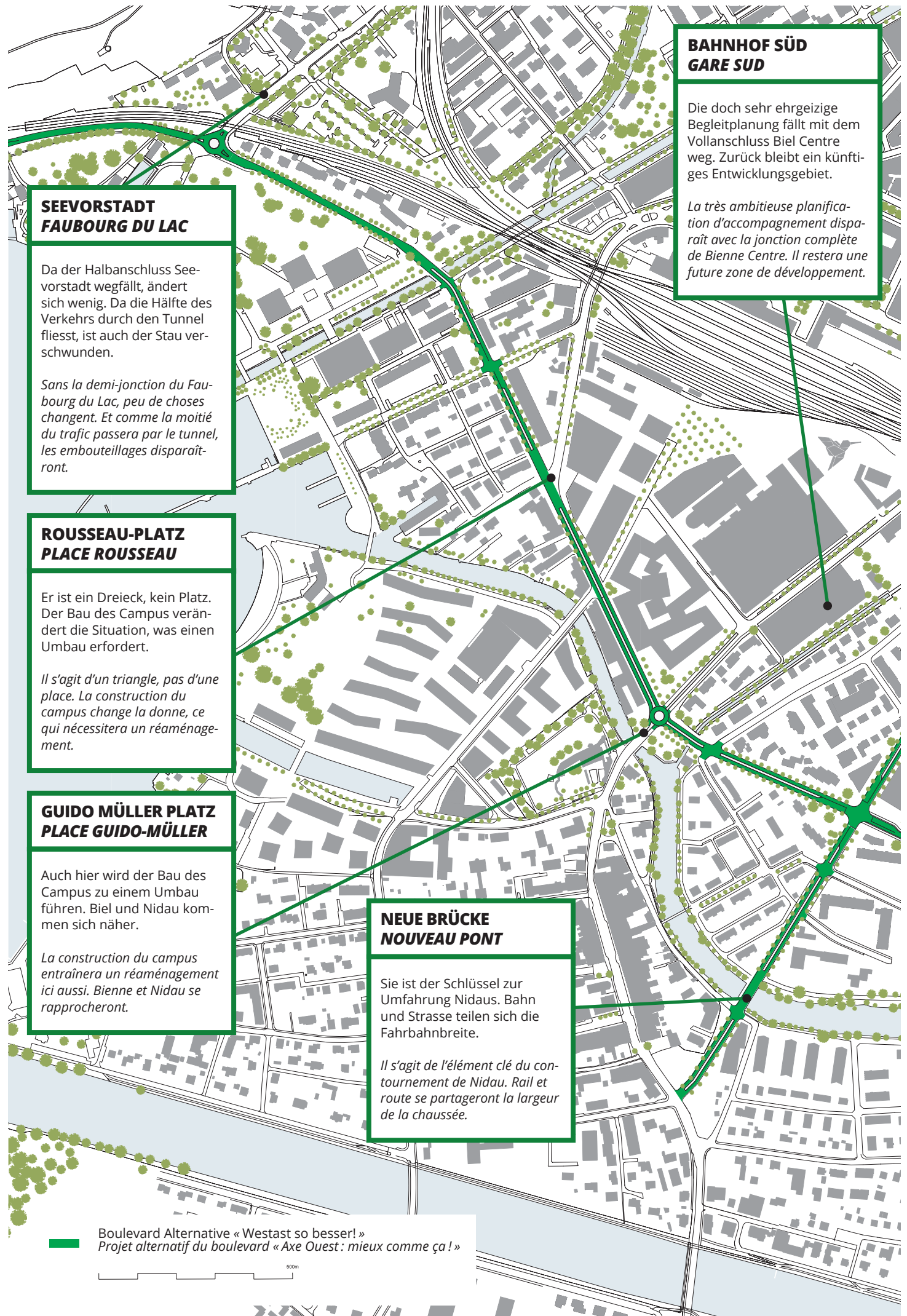
LA MEILLEURE MOITIÉ

La poche Est est desservie par l'axe Est déjà construit. La poche Ouest sera desservie grâce à l'association du tunnel et du boulevard. Les trafics de transit et de contournement sont ainsi séparés du trafic local. Ceux qui auparavant traversaient Bienne la contournent désormais en empruntant le tunnel. Le boulevard est là pour le trafic local et sert aussi de voie d'accès à l'autoroute. Ses cinq giratoires (Faubourg du Lac, Place Guido-Müller, Chemin de Milan, rue Gugler, Chemin des Landes) répartissent le trafic beaucoup plus uniformément que ne le feraient les deux jonctions prévues.

rement la manière dont le trafic se répartit entre le haut et le bas. Le trafic de transit, qui ne représente que 18% du trafic total, sera complètement absorbé par le tunnel. Le trafic origine/destination, c.-à-d. les pendulaires, s'élève à 56%, dont la moitié empruntera le tunnel, car leur progression y sera meilleure qu'au centre-ville. Restent les 26% du trafic interne, c.-à-d. les voitures qui se déplacent en ville ; un cinquième d'entre elles empruntera le tunnel, moins long même s'il est plus loin. L'important n'est pas la vitesse, mais la fluidité du déplacement.

Quelle part du trafic passera par le tunnel ? Réponse dans les deux schémas 2.

Une comparaison entre aujourd'hui et demain montre clai-

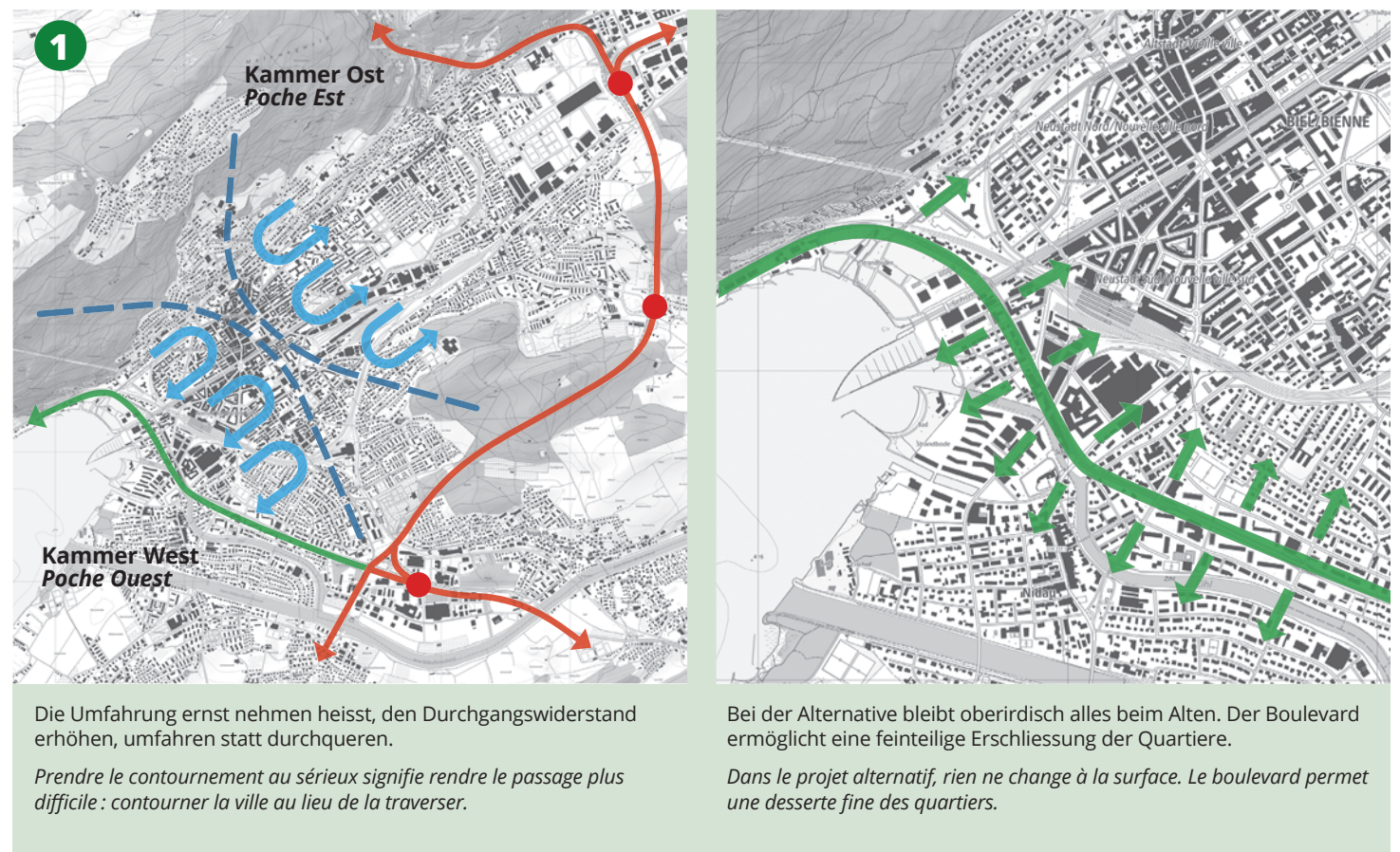


RÉSULTAT

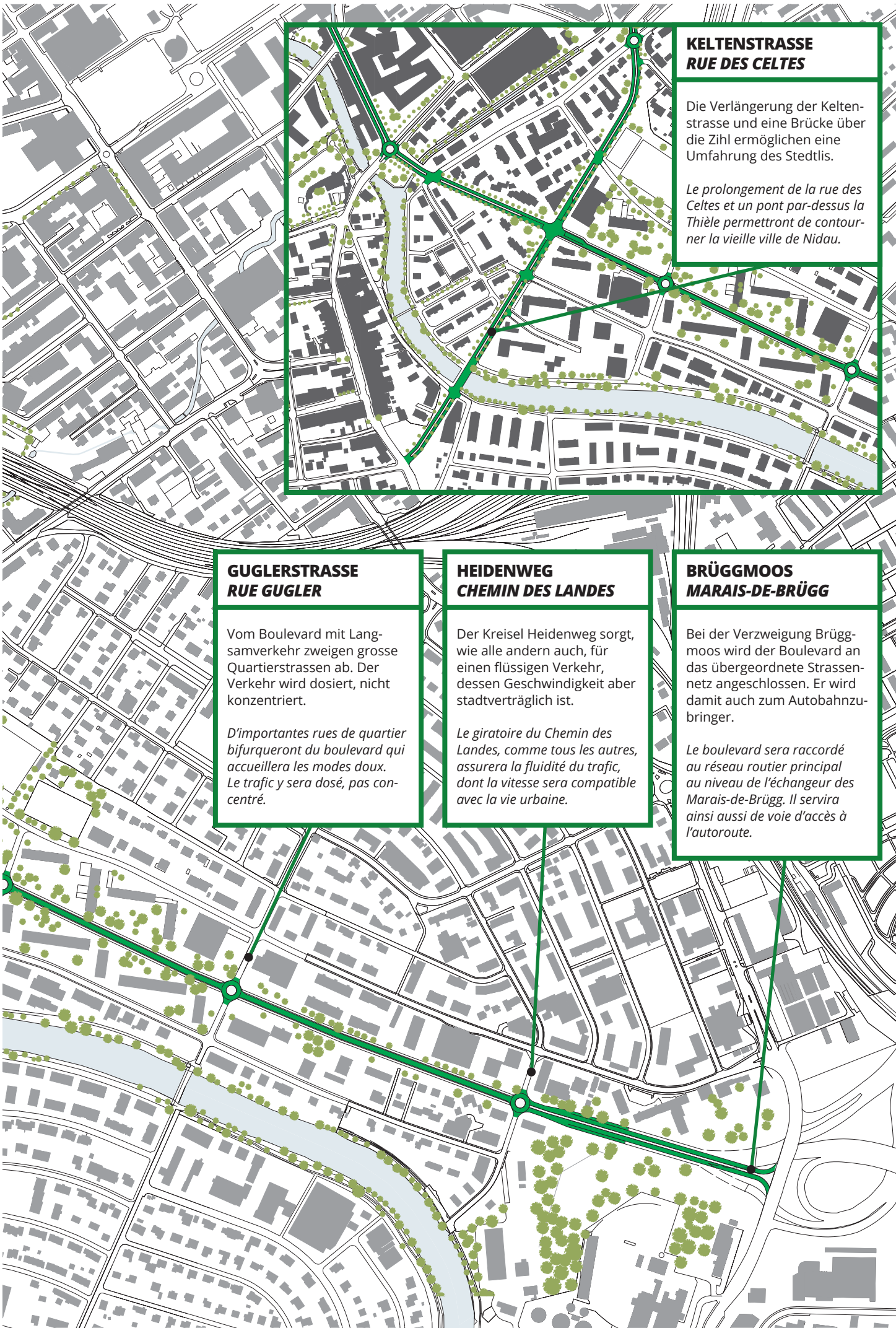
Le trafic est réparti à parts quasi égales entre la surface et le tunnel. Le quartier des Weidteile, traversé aujourd'hui par 100% du trafic, n'en subit plus que la moitié. La route de Berne est pacifiée, le bruit et les émissions de CO₂ y sont réduits de moitié. Même sans le « parc », on peut respirer. Le reste du réseau routier de la ville est aussi délesté des 50% du trafic absorbé par le tunnel.

La ville de Nidau se voit désengorgée, car contournée grâce au pont par-dessus la Thièle qui prolonge la rue des Celtes. La vieille ville peut elle aussi respirer.

La patience est cependant de mise. « La procédure d'autorisation complexe durera sûrement plusieurs années », rappelle le canton. Malgré cela, les planificateurs prévoient le début des travaux en 2020 et l'inauguration de l'axe Ouest en 2035. Un démarrage en 2025 semble toutefois plus réaliste, car la procédure légale par laquelle le Tribunal fédéral statue sur l'ensemble des recours prend du temps, tout comme la planification de détail. La durée de la construction étant estimée à 15 ans, l'inauguration aura lieu au plus tôt en 2040, donc 22 ans après celle de l'axe Est. Avec notre projet en revanche, la construction commencerait en 2022 déjà, et l'axe Ouest amélioré serait achevé en 2030, 12 ans seulement après l'axe Est. Etant donné que l'aménagement du boulevard est indépendant de la construction du tunnel, il serait même possible de commencer demain.



WIR BAUEN EINEN BOULEVARD



**KELTENSTRASSE
RUE DES CELTES**

Die Verlängerung der Keltenstrasse und eine Brücke über die Zihl ermöglichen eine Umfahrung des Stedtli.

Le prolongement de la rue des Celtes et un pont par-dessus la Thièle permettront de contourner la vieille ville de Nidau.

**GUGLERSTRASSE
RUE GUGLER**

Vom Boulevard mit Langsamverkehr zweigen grosse Quartierstrassen ab. Der Verkehr wird dosiert, nicht konzentriert.

D'importantes rues de quartier bifurqueront du boulevard qui accueillera les modes doux. Le trafic y sera dosé, pas concentré.

**HEIDENWEG
CHEMIN DES LANDES**

Der Kreisel Heidenweg sorgt, wie alle andern auch, für einen flüssigen Verkehr, dessen Geschwindigkeit aber stadtverträglich ist.

Le giratoire du Chemin des Landes, comme tous les autres, assurera la fluidité du trafic, dont la vitesse sera compatible avec la vie urbaine.

**BRÜGGMOOS
MARAIS-DE-BRÜGG**

Bei der Verzweigung Bruggmoos wird der Boulevard an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Er wird damit auch zum Autobahnzubringer.

Le boulevard sera raccordé au réseau routier principal au niveau de l'échangeur des Marais-de-Brügg. Il servira ainsi aussi de voie d'accès à l'autoroute.

Das offizielle Projekt verspricht die Lösung der Bieler Verkehrsprobleme. Seit 70 Jahren „lösen“ wir sie, seit 70 Jahren werden sie schlimmer. Unterdessen wissen wir, dass das, was Lösung heisst, in Wirklichkeit Selbstbetrug ist. Wir sind da etwas bescheidener. Wir sorgen für eine Verbesserung.

WAS TAUGT DAS OFFIZIELLE PROJEKT?

Doch schauen wir einmal die Zahlen an. Aus den offiziellen Verkehrsmodellen haben wir vier Beispiele herausgesucht, die zeigen, dass der offizielle Westast weniger bringt, als seine Erfinder uns weismachen. Immerhin, Nidau darf sich verhalten freuen. Heute fahren 20'000 Fahrzeuge pro Tag durch die Hauptstrasse, mit Westast wie geplant sind es immer noch 17'300, eine Abnahme um bloss 13,5%. Die Bieler Murtenstrasse schluckt heute 11'900 Autos pro Tag, nach dem Bau des offiziellen Westasts 16'000, also 4'100 oder 34% mehr, eine Folge des Vollanschlusses Biel Centre. Die Seevorstadt ist mit 14'400 Fahrzeugen belastet, nach dem Bau sind's noch 14'200, ein magerer Rückgang von 1,4%. Die Kanalgasse bewältigt vorher 20'700 nachher 18'000, oder minus 13%. Frage: Was taugt das offizielle Projekt?

In ihrem Bericht hielten die Fachleute der Begleitplanung, die sich über die künftige Stadtentwicklung gebeugt hatten, nüchtern fest: „Ohne konsequente Verringerung der Verkehrserzeugung im Zentrum der Agglomeration und ohne eine gezielte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf alternative Verkehrsträger können die erkannten künftigen Probleme nicht gelöst werden.“ Im Klartext: Weniger Autos, mehr Bus, Tram, Velo und Fussgänger.

Wie denn? Durch flankierende Massnahmen, was zuerst einmal ein Ernstnehmen der Umfahrung bedeutet. Umfahrung heisst: Das Durchqueren der Stadt erschweren. Durchgangswiderstand erhöhen lautet die Zauberformel. Biel wird in zwei Kammern der Erschliessung aufgeteilt. Ost und West. Der Plan 1 erklärt, was gemeint ist.

DIE BESSERE HÄLFTE

Die Kammer Ost erschliesst der bereits gebaute Ostast. Die Kammer West wird durch das Zusammenwirken von Tunnel und Boulevard erschlossen. Der Durchgangs- und Umfahrvverkehr wird vom lokalen getrennt. Durch den Tunnel fährt, wer früher Biel durchquerte, das nun umfahren wird. Der Boulevard ist für den Lokalverkehr da und dient auch als Autobahnzubringer. Er verteilt über seine fünf Kreisel (Seevorstadt, Guido Müller-Platz, Milanweg, Guglerstrasse, Heidenweg) den Verkehr viel regelmässiger als die beiden geplanten Anschlüsse.

samen Verkehrsaufkommen, sprich 100%, sind heute nur 18% Durchgangsverkehr. Der wird vollständig vom Tunnel verschluckt. Weitere 56% sind Ziel- und Quellverkehr, was Pendler meint. Von ihnen werden die Hälfte den Tunnel benutzen, denn sie kommen im Tunnel besser vorwärts als in der Innenstadt. Bleiben noch die 26% Binnenverkehr, Autos, die innerhalb der Stadt herumfahren. Von ihnen wird ein Fünftel den Tunnel nehmen, weil es zwar weiter ist, aber kürzer dauert. Der Verkehr muss nicht schnell sein, er muss fließen.

Ein Vergleich von heute und morgen macht klar, wie sich der Verkehr auf oben und unten verteilen wird. Vom ge-

Wie viel Verkehr wird durch den Tunnel fahren? Die beiden Kuchendiagramme 2 geben Auskunft.

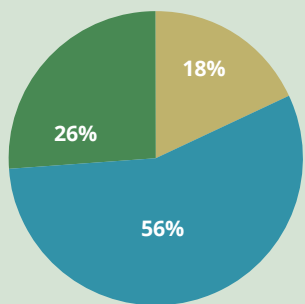


Die beiden Anschlüsse des offiziellen Projektes zerstören die Stadt und pumpen Verkehr ins Stadtzentrum.

Les deux jonctions du projet officiel détruisent la ville et génèrent du trafic au centre-ville.

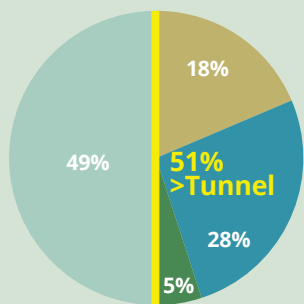
2

VERKEHR HEUTE TRAFIC AUJOURD'HUI



- Durchgangsverkehr
Trafic de transit
- Ziel- und Quellverkehr
(z.B. Pendler)
Trafic de destination / d'origine
(p. ex. les pendulaires)
- Binnenverkehr
Verkehr innerhalb des Stadt
Trafic interne
Trafic à l'intérieur de la ville.

VERKEHR MORGEN TRAFIC DEMAIN



- Durchgangsverkehr
Trafic de transit
- Ziel- und Quellverkehr
(z.B. Pendler)
Trafic de destination / d'origine
(p. ex. les pendulaires)
- Binnenverkehr
Verkehr innerhalb des Stadt
Trafic interne
Trafic à l'intérieur de la ville.
- Oberirdisch / Sur le boulevard

ERGEBNIS

Daraus ergibt sich, dass oben und unten je rund 50% des Verkehrs rollt. Die Weidteile, die heute mit 100% belastet sind, werden nur noch halb so viel erdulden müssen. Darüber hinaus wird die Bernstrasse beruhigt, der Lärm und die Emissionen werden ebenfalls halbiert. Auch ohne jeden „Parkumbau“ atmen die Menschen auf. Auch auf dem übrigen Strassennetz der Stadt wird der Verkehr um diese 50% abnehmen, die der Tunnel schluckt.

Auch die Stadt Nidau wird entlastet, genauer, direkt umfahren, wenn die Keltenstrasse mit einer Brücke über die Zihl nach Nidau verlängert wird. Auch das Stedtli atmet auf.

Bis es soweit ist, dauert es allerdings. „Das komplexe Genehmigungsverfahren wird voraussichtlich mehrere Jahre dauern“, gibt der Kanton zu bedenken. Trotzdem glauben die Autobahnplaner an einen Baubeginn im Jahr 2020 und hoffen 2035 den Westast eröffnen zu können. Realistisch ist der Baubeginn 2025, der Rechtsweg, bis alle Einsprachen vom Bundesgericht entschieden sind und die Detailplanung brauchen ihre Zeit. Der Bau selbst dauert 15 Jahre, die Eröffnung findet frühestens 2040 statt, also 22 Jahre nach dem Ostast. Mit unserem Projekt hingegen kann man bereits 2022 mit dem Bau beginnen und der bessere Westast ist bereits 2030 fertig, 12 Jahre nach dem Ostast. Mit den Umbauarbeiten zum Boulevard können wir morgen anfangen, sie sind vom Tunnelbau unabhängig.

L'UN OU L'AUTRE

Si l'on veut préserver la ville, il faut renoncer aux jonctions; si l'on construit les jonctions, on détruit la ville. C'est l'un ou l'autre. Dans le quartier des Weidteile, par exemple, on nous vend la suppression de la route de Berne. La route aura certes disparu, mais le long caisson en béton où elle aura été dissimulée divisera le parc promis, quels que soient les enjolivements paysagers prévus. Butte ou caisson en béton, la couverture de l'autoroute, qui mesurera jusqu'à 5 m de haut, divisera définitivement le quartier. Un boulevard avec pistes cyclables et liaisons transversales serait ici plus adéquat.



Entweder: Boulevard mit Velowegen und Querungen à Niveau
L'un: un boulevard avec pistes cyclables et traversées à niveau

Grâce à la combinaison du tunnel et du boulevard, les trafics de transit et de contournement sont séparés du trafic local. L'intérêt national est satisfait par la partie souterraine, et le boulevard apaise et fluidifie le trafic en ville au quotidien. En résumé: Bienne et Nidau n'ont pas besoin d'un projet technocratique démesuré, mais d'une solution raisonnable et pragmatique.



Entweder: Neuenburgstrasse mit der 100-jährigen Rosskastanienallee
L'un: la rue de Neuchâtel avec son allée de marronniers centenaires



Oder: Ein gärtnerisch behübschter Betonkasten
Ou l'autre: un caisson en béton avec enjolivements paysagers



Oder: Ein Autobahnanschluss am Strandboden
Ou l'autre: une jonction autoroutière aux Prés-de-la-Rive

Will man die Stadt bewahren, muss man die Anschlüsse weglassen, baut man die Anschlüsse, zerstört man die Stadt. Entweder oder. In den Weidteilen zum Beispiel wird uns die Aufhebung der Bernstrasse schmackhaft gemacht. Die Strasse ist zwar weg, doch der lange Keil des Betonkastens, worin sie versteckt wird, zerschneidet die versprochene Parklandschaft, ganz egal mit wie viel gärtnerischer Behübschung. Die bis zu fünf Meter hohe Einhausung, ob Erdwall oder Betonkasten, zerschneidet das Quartier endgültig. Mit einem Boulevard mit Velowegen und Querverbindungen ist dem Quartier viel besser geholfen.

Durch das Zusammenwirken von Tunnel und Boulevard wird der Durchgangs- und Umfahrvverkehr vom lokalen getrennt. Das nationale Interesse wird unterirdisch befriedigt und im städtischen Alltag sorgt der Boulevard für den beruhigt fliessenden Verkehr. Zusammenfassend: Nicht das technokratische Maximalprojekt, sondern die pragmatische Vernunftlösung braucht Biel und Nidau.

UNE AUBAINE POUR LA VILLE

L'axe Ouest amélioré est compatible avec la vie urbaine. Aucune maison démolie, pas de plaies béantes au cœur de la ville, pas de chantier qui s'éternise. Bref, Bienne ne sera pas mutilée. Nous avons même réfléchi à l'opportunité que représente cet axe pour la ville: quatre améliorations verront le jour dans les prochaines années.

1 Mise en valeur de la Thièle. Actuellement, la Thièle serpente presque invisible à travers la ville. Elle peut en devenir une composante essentielle. En démolissant la rangée de maisons située devant le nouveau campus, on crée non seulement une esplanade en phase avec l'importance du lieu, mais aussi un accès direct à la berge de la Thièle. Le château de Nidau, en face du campus, s'en trouve valorisé. On y entre à nou-

veau par l'ancienne porte principale. Château, berge de la Thièle et campus deviennent les éléments d'une toute nouvelle configuration urbaine; Bienne et Nidau se font face au lieu de se tourner le dos.

2 Chemin de berge Nord. Bienne tend vers le lac. L'aménagement d'un chemin de berge du côté biennois, reliant l'esplanade du campus à la plage, sortirait définitivement la Thièle du sommeil de la Belle au Bois dormant. L'eau et le cours de la rivière redeviennent ainsi une partie vivante de la ville.

3 Gare Sud. Derrière la gare, la planification d'accompagnement tente de panser les blessures causées par la jonction complète de Bienne Centre. Un nouveau bloc de ville avec de grands blocs devrait voir le jour à cet endroit. Nous laissons de côté dans un pre-

mier temps cette zone de développement qui représente une précieuse réserve pour de futurs usages.

4 Nouvelle ancienne rue du Canal. Là où le trafic déferle aujourd'hui, le bras nord de la Suze s'écoule dans le sous-sol. Pour inciter les usagers à emprunter le tunnel de contournement, il est impératif d'interdire la rue du Canal, où les zones de circulation Est et Ouest se rejoignent, au trafic de transit. Pourquoi ne pas faire réapparaître la Suze, comme prévu depuis longtemps à la rue des Tanneurs? Pas en tant que ruisseau médiéval, mais avec un aménagement moderne. L'eau est vivante.

Bienne tend vers le lac. En amenant la ville jusqu'à la Thièle, nous faisons le premier pas.

STÄDTEBAULICHE CHANCEN

Den besseren Westast, wie wir ihn vorschlagen, ist stadtvträglich. Kein einziges Haus muss abgerissen werden, keine Schlitz im Stadtkörper, keine jahrelange Baustelle. Anders herum: Biel wird nicht beschädigt. Trotzdem denken wir weiter und überlegen uns, welche städtebaulichen Chancen uns der bessere Westast bietet. Vier Verbesserungen der Stadt sollten in den nächsten Jahren verwirklicht werden.

1 Die Zihl sichtbar machen. Heute windet sich die Zihl in ihrem Graben kaum wahrnehmbar durch die Stadt. Sie soll aber stadtpregend werden. Reisst man die Häuserzeile vor dem neuen Campus ab, so entsteht nicht nur ein Vorplatz, welcher der Bedeutung des Gebäudes entspricht, sondern auch ein Zugang zum Zihlfluer. Das Schloss

Nidau wird zum Gegenüber des Campus und so in seiner Stellung aufgewertet. Man betritt das Schloss wieder durch seinen einstigen Haupteingang. Schloss, Zihlfluer und Campus werden zu einer neuen städtebaulichen Komposition, Biel und Nidau sehen sich an, statt sich, wie heute, voneinander abzuwenden.

2 Der Uferweg Nord. Biel will zum See. Vom Vorplatz des Campus bis zum Strandbad kann man auch auf der Bieler Seite einen Uferweg einrichten, der die Zihl endgültig aus ihrem Dornröschenschlaf weckt. Das Wasser, der Flusslauf werden wieder zu einem erlebbaren Bestandteil der Stadt.

3 Bahnhof Süd. Die Begleitplanung versuchte die Wunde zu heilen, die der Vollanschluss Biel Centre hinter dem Bahnhof hinterlässt. Mit grossen Block-

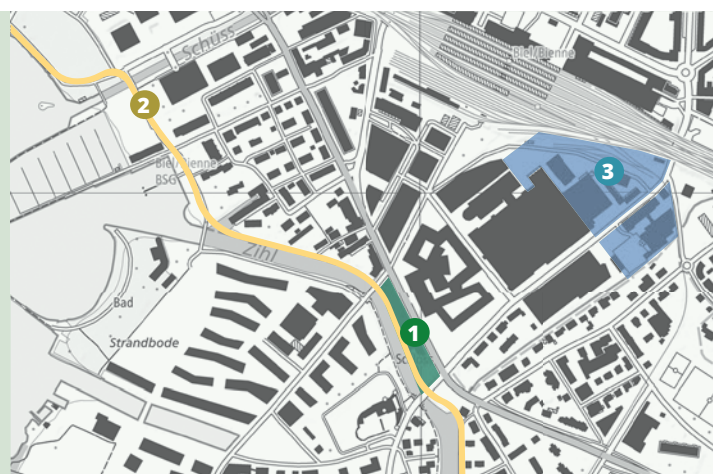
rändern sollte hier ein Stück Stadt entstehen. Wir sagen, gemacht, dieses Entwicklungsgebiet lassen wir vorerst in Ruhe. Hier wartet eine wertvolle Reserve auf ihre künftige Nutzung.

4 Die altneue Kanalasse. Da, wo heute der Verkehr durch tost, fliesst im Untergrund die Biel-Schüss. Wer die Umfahrung im Tunnel fördern will, muss den Durchgangsverkehr auf der Kanalasse verhindern. Die beiden Verkehrsräume Ost und West stossen hier zusammen. Warum nicht die Biel-Schüss wieder sichtbar machen, so wie es an der Gerbergasse längst geplant ist? Kein mittelalterliches Rinnsal, sondern eine zeitgemässe Neugestaltung. Das Wasser lebt.

Biel will an den See. Wir machen einen ersten Schritt und bringen die Stadt bis an die Zihl.



Der neue Campus erhält einen grosszügigen Vorplatz und die Zihl wird stadtpregend. Am nördlichen Ufer wird der Weg bis zum Strandbad verlängert. Le nouveau campus bénéficiera d'une vaste esplanade et la Thièle deviendra une composante essentielle de la ville. Sur la rive nord, le chemin de berge menant à la plage est prolongé.



Vier städtebauliche Chancen bietet der bessere Westast: L'amélioration de l'axe Ouest débouche sur quatre opportunités pour la ville: 1 Zihl sichtbar machen / mise en valeur de la Thièle, 2 Uferweg Nord / Chemin de berge Nord, 3 Bahnhof Süd / gare Sud, 4 die altneue Kanalasse / nouvelle ancienne rue du Canal.



Die Kanalasse wird vom Verkehrskorridor zum städtischen Aufenthaltsraum. Die Biel-Schüss darf wieder frei fließen. La rue du Canal passera du statut de couloir d'accès à celui d'espace de séjour urbain. Le bras nord de la Suze s'écoulera à nouveau à l'air libre.

WAS SOLL NUN MIT DER ALTERNATIVE PASSIEREN ?

1. Forderung
Das Komitee „Westast so nicht!“ verlangt von den Behörden der Städte Biel und Nidau sich umgehend dafür einzusetzen, damit das offizielle Ausführungsprojekt sistiert wird. Im Rahmen eines partizipativen Prozesses sollen Bund und Kanton «Westast so besser!» prüfen und weiterentwickeln.

2. Agenda
«Westast so besser!» wird im Rahmen von Workshops weiterentwickelt. Die Diskussionen fokussieren sich auf die Ebene „über dem Tunnel“. Das Komitee veranstaltet Workshops zu den Themen „Städtebau“ und „Mobilität“. Die partizipativ entwickelten Vorschläge ergänzen das Alternativprojekt «Westast so besser!» Die Veranstaltungen beginnen Anfang 2018.

QUEL AVENIR POUR LE PROJET ALTERNATIF ?

1. Revendication
Le comité «Axe Ouest: pas comme ça!» demande aux autorités de Bienne et Nidau d'intervenir sans délai pour obtenir une suspension du projet définitif officiel. La Confédération et le canton devront examiner et développer le projet «Axe Ouest: mieux comme ça!» dans le cadre d'un processus participatif.

2. Agenda
Des ateliers permettront de développer le projet «Axe Ouest: mieux comme ça!». Les discussions se concentreront sur la partie «au-dessus du tunnel». Le comité organisera des ateliers sur les thèmes «urbanisme» et «mobilité». Les propositions tirées de ce processus participatif compléteront le projet alternatif. Les séances commenceront début 2018.

WERDEN SIE MITGLIED

Hat Sie der bessere Westast überzeugt und wollen Sie uns im Kampf gegen die Stadterstörung unterstützen? Jahresbeitrag Fr. 20.–
Postcheck 61-723340-2

DEVENEZ MEMBRE

Notre projet d'axe Ouest amélioré vous a convaincu et vous aimeriez soutenir notre combat contre la destruction de la ville? Cotisation annuelle Fr. 20.–
Compte postal 61-723340-2

MEHR ERFAHREN SIE AUF / PLUS D'INFORMATIONS SUR

www.westastsonicht.ch

IMPRESSUM

Herausgegeben vom Komitee «Westast so nicht!»
Biel, im November 2017

Édité par le comité de «Axe Ouest: pas comme ça!»
Bienne, novembre 2017

Auflage: 110'000 Exemplare
Tirage: 110'000 exemplaires