

## Mitwirkungseingabe Grünliberale Biel/Bienne

Biel/Bienne, 22.6.2012

### betreffend

- **Generelles Projekt des Autobahnteilstücks A5 Westast**
- **teilregionaler Richtplan zu verkehrlichen flankierenden Massnahmen (vfM) zur A5**
- **interkommunaler Richtplan Städtebau A5-Westast von Biel und Nidau**

Planungsstände gemäss Mitwirkung vom 24. Mai bis zum 22. Juni 2012.

Die Grünliberalen Biel/Bienne verfolgen die Planung von Ost- und Westast zur A5 aufmerksam und sind aktiv in der A5-Begleitgruppe tätig. In ihren verschiedenen Eingaben an die Behörden setzen sie sich zum Ziel, eine für die Bevölkerung und insbesondere für den öffentlichen und Langsamverkehr zeitgemässe und attraktive Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen zu können. Die Grünliberalen bedanken sich für die Möglichkeit zur Mitwirkung und nehmen wie folgt Stellung.

In einem ersten Teil werden wir uns einige Anmerkungen zum Mitwirkungsverfahren erlauben. Im darauf folgenden Teil nehmen wir generell Stellung zum Autobahnbau der A5, ihrer Linienführung und den Anschlussvarianten und erlauben uns Alternativen ins Spiel zu bringen. Im dritten Teil schliesslich befassen wir uns umfassend mit den konkreten Mitwirkungsvorlagen, erst zusammenfassend je zu den drei Teilbereichen, dann tabellarisch mit konkreten Forderungen zu den Projekten.

### Anmerkungen zum Verfahren

Die Mitwirkung interessierter Kreise hat sich in diesem Falle als äusserst herausfordernd erwiesen. Einerseits dadurch, dass die Mitwirkungsfrist mit einem Monat knapp bemessen ist, andererseits dadurch, dass die Mitwirkung gleichzeitig drei Teilbereiche betrifft: Das generelle Projekt A5, die verkehrlich flankierenden Massnahmen und den Teilrichtplan Städtebau. Eine ausgedehntere Mitwirkungsfrist oder ein gestaffeltes Verfahren dieser drei Teilbereiche hätte die Mitwirkung deutlich erleichtert.

Es ist zudem aus unserer Sicht nicht einsichtig, weshalb nicht sämtliche Mitwirkungsdokumente von Anfang an online verfügbar waren. Von einer modernen, zeitgemässen Verwaltung sollte das erwartet werden können. Der Staat hat gegenüber seinen Bürgerinnen und Bürgern offen und transparent zu informieren, es muss das Öffentlichkeitsprinzip gelten. Ebenso befremdlich ist, dass ein zweisprachiger Kanton in einer zweisprachigen Region nicht alle Dokumente in den beiden Amtssprachen deutsch und französisch zur Verfügung stellt.

Die Mitwirkungsunterlagen umfassen insgesamt 558 Seiten (Generelles Projekt 317 Seiten, Richtplan Städtebau 62 Seiten, verkehrlich flankierende Massnahmen 179 Seiten). Wir bedanken uns für die umfassende durch die professionelle Verwaltung zur Verfügung gestellte Dokumentation. Es sollte dabei jedoch nicht vergessen werden, dass viele an der Mitwirkung teilnehmenden Organisationen ehrenamtlich arbeiten und entsprechend knappe Ressourcen haben. Die kurze Mitwirkungsfrist lässt den Eindruck entstehen, dass eine ausführliche Beschäftigung mit der Materie durch die mitwirkenden Organisationen nicht gewünscht ist.

## Generelle Einschätzung des Projekts

Der Kanton hat bei seiner Präsentation des neuen generellen Projekts mit der nun präsentierten Anschlusskonfiguration klar gemacht: So und nicht anders. Er hat sich dabei auf den Entscheid der sogenannten Arbeitsgruppe Stöckli gestützt. Es ist den Grünliberalen Biel/Bienne wichtig festzuhalten, dass die Arbeitsgruppe Stöckli, welche die wesentlichen Entscheide fällte, ihre Entscheide „einsam“ fällte und dazu weder Legislativen noch Volk befragte. Die Behauptung, es handle sich bei der Position der Arbeitsgruppe Stöckli um die Position der Region, ist deshalb zweifelhaft.

Die Grünliberalen Biel/Bienne respektieren den Volkswillen und die beschlossene Fertigstellung der A5. Genauso respektieren und unterstützen wir auch die von Bund, Kanton und Region in ihren Richtplanungen behördenverbindlich festgelegte Verkehrsstrategie, welche den Verkehr nach abnehmender Priorität vermeiden, verlagern und verträglich gestalten will. Eine Fertigstellung der A5 fördert allerdings die Attraktivität des Individualverkehrs. Eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird die Folge sein, was diesen Zielsetzungen widerspricht.

Wie den Mitwirkungsunterlagen zu entnehmen ist, wird der A5-Westast leider nur wenige Entlastungen auf dem Strassennetz zur Folge haben. Eindeutig die grössten Entlastungswirkungen hat das Zubringerbauwerk Porttunnel, welches wir ausdrücklich begrüßen. In der Stadt Biel wird einzig die Ländtestrasse namhaft durch den Westast entlastet, während andere Gebiete, namentlich rund um den Anschluss Bienne-Centre, mit einer massiven Mehrbelastung zu rechnen haben. Ob der Verresiusplatz den Stadt einwärts fahrenden Verkehr bewältigen kann ist unsicher, wie der öffentliche Verkehr (sechs Buslinien) und der Langsamverkehr flüssig und sicher passieren können fraglich.

Angesichts der letztendlich geringen Entlastungswirkungen in der Stadt Biel stellt sich die Frage nach Kosten und Nutzen des A5-Westastes in seiner vorgesehenen Form. Die hohen Kosten von voraussichtlich CHF 1800 Mio (exklusive Vingeltunnel) haben nur geringe Verbesserungen und teilweise starke Verschlechterungen für die Stadt Biel zur Folge. Die Grünliberalen sind nach wie vor nicht von der Nützlichkeit des A5-Westastes in seiner momentan vorgesehenen Variante überzeugt und fordern, dass weiterhin auch über alternative Varianten nachgedacht wird, wie wir sie im folgenden Abschnitt ausführen. Bevor der definitive Bauentscheid zum A5-Westast gemäss dem generellen Projekt gefällt wird, sollten nach Eröffnung des Ostastes 2016 erst Erfahrungen mit diesem gesammelt werden.

### **Alternative Varianten**

Ganz grundsätzliche sind die Grünliberalen Biel/Bienne der Ansicht, dass die Linienführung der Autobahn A5 am nördlichen Bielerseeufer ein historischer Fehlentscheid war. Mit dem Bau des A5-Westastes würde dieser Fehlentscheid definitiv zementiert. Um die A5 dennoch fertigzustellen, würden die Grünliberalen Biel/Bienne eine Linienführung bevorzugen, welche südlich des Bielersees durchführt. Sei dies in der Art eines „verlängerten Porttunnels“, also einer Linienführung, welche ab der Verzweigung Brüggmoos im Tunnel bis ca. nach Täuffelen führt und von dort weiter nach Ins und schliesslich Thielle, mit einem weiteren Tunnel durch den Schaltenrain. Oder aber als sogenannte „Seeland-Tangente“, welche eine Linienführung ab Lyss, über Aarberg bis nach Kerzers vorsähe und dort in die A1 münden würde. Für den Fernverkehr wären beide Varianten kaum nachteilig oder gar vorteilhaft, auf die Stadt Biel hätte der Wegfall des Westastes insgesamt auch keine negativen Auswirkungen, wie die Mitwirkungsunterlagen zeigen.

Wird ein Westast realisiert, so unterstützen die Grünliberalen Biel/Bienne die Position der Gruppe S – für einen stadtvträglichen Westast, deren Mitglied sie sind. Ihre Variante fordert eine durchgehende zweispurige Untertunnelung des Stadtzentrums mit zwei Halbanschlüssen. Einen auf den Guido-Müller-Platz gerichtet, wie dies im vorherigen generellen Projekt vorgesehen war, für den Verkehr in Richtung Bern, Solothurn und Jura, sowie einen Halbanschluss Seedorf in Richtung Neuchâtel.

## Stellungnahme zu den Mitwirkungsvorlagen

Im folgenden Teil nehmen die Grünliberalen Biel/Bienne Stellung zu den nun vorgelegten konkreten Mitwirkungsvorlagen. Zuerst nehmen sie allgemein Stellung zu den drei Teilprojekten, während in der Tabelle im letzten Teil konkrete Forderungen dazu aufgestellt werden.

### **Generelles Projekt des Autobahnteilstücks A5 Westast**

Der A5-Westast führt auf seiner gesamten Länge durch dicht bebautes, städtisches Gebiet. Er stellt einen massiven Eingriff in die gewachsene Struktur ein. Damit seine Auswirkungen auf die Anwohnenden nach der sowieso schon belastenden und einschneidenden Bauphase möglichst gering sind, fordern die Grünliberalen, dass der Westast wo immer möglich unterirdisch als Tunnel geführt wird.

Die beiden Anschlüsse, insbesondere Bienne-Centre, bewirken in ihrer heutigen Planung also offen geführte Abschnitte einen starken Einschnitt in die städtische Struktur und bilden weitere innerstädtische Barrieren. Sie belasten die angrenzenden Gebiete mit Emissionen wie Abgasen und Lärm (dies scheint insbesondere an der Seevorstadt ein Problem zu werden). Damit die Emissionen in Grenzen bleiben, fordern wir eine vollständige Überdachung der Anschlüsse, soweit dies technisch machbar ist. Zudem sollen die Bereiche der Ausfahrten mittels weiterer technischer Mittel so erträglich wie möglich gestaltet werden, wie Lärmschutzwänden, Flüsterbelag, usw.

Mit Enttäuschung mussten die Grünliberalen Biel/Bienne feststellen, dass der A5-Westast insbesondere für die Stadt Biel kaum Entlastungen auf dem städtischen Strassennetz bringt. Nur auf der Ländtestrasse ist eine spürbare Entlastung zu erwarten, zudem auf der Juravorstadt, dies allerdings in erster Linie dank starken verkehrlich flankierenden Massnahmen. Dem gegenüber steht die starke Belastung des Verresiusplatzes und den darauf folgenden innerstädtischen Strassen. Insgesamt sind die Wirkungen unseres Erachtens sehr enttäuschend und es muss auf dem lokalen Netz davon ausgegangen werden, dass die zukünftige Belastung in etwa der heutigen entspricht (auch mit den vfM). Der A5-Westast scheitert an einem unüberwindbaren Dilemma: Der „hausgemachte“ Verkehr soll nicht auf das untergeordnete städtische Strassennetz gelangen, da er aber „hausgemacht“ ist, sind seine Ziel- und Ausgangsorte hauptsächlich innerstädtisch.

Eine wirklich entlastende Wirkung in den südlichen Agglomerationsgemeinden hat nur das Zubringerbauwerk Porttunnel, welches wir grundsätzlich begrüßen. Nicht Teil des Projekts, aber, wie die Mitwirkungsunterlagen zeigen, ebenfalls insgesamt positiv wirkt sich der Anschluss Biel-Orpund auf das städtische Strassennetz aus, weshalb wir seine Realisierung begrüßen würden. Eine weitere interessante Variante, welche im Sinne einer Entlastung des Stedtli Nidau eingehend geprüft werden sollte, wäre, sofern das Regiotram/BTI künftig durch das Stedtli Nidau verkehrt, eine Verkehrsführung via Keltenstrasse. Sollte das bestehende BTI-Trasse zwischen den Bahnhöfen Nidau und Biel frei werden, so böte dies genügend Platz für eine Strassenverkehrsführung vom Bahnhof Nidau via BTI-Trasse/Keltenstrasse bis zur Bernstrasse oder gar bis zur Aebistrasse.

Bisher nicht aufgezeigt werden konnte, wie wichtige Zielorte des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (wie etwa das Bahnhofgebiet) attraktiver würden. Im Gegenteil, der A5-Westast wird im Raum der Anschlüsse diesen Verkehr behindern und erschweren. Im Rahmen des generellen Projekts wird nicht klar, wie die Fahrplanstabilität der Buslinien (Bienne-Centre/Verresiusplatz: Linien 1, 2, 5, 6, 7, 8!) gewährleistet werden kann, ebensowenig, wie der Langsamverkehr das Nadelöhr Verresiusplatz sicher überqueren kann.

Den Unterlagen zum generellen Projekt nicht ausreichend entnommen werden können die Auswirkungen des Autobahnbbaus. Im Rahmen des weiteren Prozesses fordern wir eine Information der Öffentlichkeit über vorgesehene Bauphasen und den dazu benötigten Platz für die Baustelleneinrichtungen. Insbesondere der Strandboden in Biel sollte der Bevölkerung weitgehendst auch während der Bauphase zur Verfügung stehen. Weiter fordern wir Informationen darüber, wie während der Bauphase Anwohnende geschützt werden können und wie der Verkehrsfluss, insbesondere des öffentlichen und Langsamverkehrs, gewährleistet werden wird.

## **Teilregionaler Richtplan zu verkehrlichen flankierenden Massnahmen (vfM) zur A5**

Wie bereits vorher ausgeführt sind die Grünliberalen Biel/Bienne enttäuscht über die geringen Entlastungswirkungen des A5-Westastes für das städtische Strassennetz. Es ist ihnen deshalb ein Anliegen, dass starke und wirksame verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) umgesetzt werden. Ob die nun vorgeschlagenen Massnahmen ausreichen ist fraglich, führen sie doch generell nicht zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem städtischen Strassennetz. Ziel muss sein, dass weniger Verkehr in den städtischen Strassen zirkuliert und der Langsamverkehr sowie der öffentliche Verkehr Priorität haben.

Damit die vfM ihre Wirksamkeit entfalten, müssen sie möglichst zeitnah zur Eröffnung der Autobahn umgesetzt sein, so dass sich die Teilnehmenden des MIV möglichst rasch an das neue Verkehrsregime gewöhnen.

Es ist den Grünliberalen zudem wichtig festzuhalten, dass vfM nicht in erster Linie als schikanös empfunden werden, sondern der Vermeidung und Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs dienen. So sind Ampeln unter tags eine gute Dosierungsmöglichkeit, zu Randstunden sollten sie aber nicht betrieben werden.

Wichtig ist, dass im Rahmen der Erarbeitung der vfM immer auch besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse des öffentlichen und des Langsamverkehrs gelegt wird. Sie sind gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen. So begrüssen wir zum Beispiel die parallel zur Brüggstrasse geplante Bahn-Unterführung für den Langsamverkehr. Dringlicher wäre unseres Erachtens allerdings eine eigene Unterführung für den Langsamverkehr parallel zur Bahn-Unterführung der Mett-/Madretschstrasse, ist diese Unterführung doch noch um einiges schmaler.

Wie bereits zuvor ausgeführt, wird die Ausfahrt Bienne-Centre zu einer grossen Belastung des Verresiusplatzes und des darauf folgenden städtischen Strassennetzes führen. Zu einer Entlastung des Systems, welche letztendlich allen Verkehrsteilnehmenden dienen könnte, könnte allenfalls ein Einbahnregime auf Silbergasse und Mattenstrasse führen. In einem solchen Regime würde die Mattenstrasse nur in Richtung Osten, die Silbergasse nur in Richtung Westen befahren werden können. Dies würde es erlauben, den auf den Verresiusplatz fließenden Verkehrs direkt in die Mattenstrasse zu leiten, allenfalls gar auf einer eigenen Spur. Ein ähnliches Regime könnte auf der Neumarktstrasse (Richtung Süd) und der Jurastrasse (Richtung Nord) angedacht werden.

## **Interkommunaler Richtplan Städtebau A5-Westast von Biel und Nidau**

Die Grünliberalen Biel/Bienne anerkennen, dass die massiven Eingriffe durch den Autobahnbau in den Stadtraum auch eine grosse Chance zur Neugestaltung sind. In diesem Sinne begrüssen sie die frühzeitigen Planungen im Rahmen des Richtplans Städtebau, auch wenn die Mitwirkung dazu problemlos auch erst nach der Mitwirkung zum generellen Projekt des A5-Westastes hätte erfolgen können. Dies hätte es den mitwirkenden Organisationen erlaubt, sich ausführlicher mit dieser für das zukünftige Stadtbild wichtigen Vorlage zu beschäftigen.

Grundsätzlich teilen die Grünliberalen Biel/Bienne viele der planerischen Überlegungen im Richtplan Städtebau, einige begrüssen sie ausdrücklich, insbesondere was die Aufwertung des öffentlichen Strassenraums auf verschiedenen Achsen betrifft. Skeptisch sind sie aber, was die vorgesehenen Eingriffe in das Privateigentum betrifft. Es ist uns klar, dass es im Rahmen des Autobahnbaus zu Grundstückskäufen und wahrscheinlich zu Enteignungen kommen muss. Enteignungen sind aber auf ein Minimum zu reduzieren und nur dort durchzuführen, wo dies für den Autobahnbau unerlässlich ist.

Die als Sektor A ausgewiesenen Gebiete, in welchen gemäss städtebaulichem Richtplan neue Bebauungsstrukturen „zwingend“ sind und somit Enteignungen erfolgen können, scheinen uns zum Teil etwas grosszügig ausgestaltet. Sie sollten nur diejenigen Bereiche umfassen, welche für den Autobahnbau zwingend notwendig sind und nicht dazu dienen, im Namen des Autobahnbaus aus Planungssicht wünschenswerte Neustrukturierungen durch Enteignungen durchzusetzen. Ähnliches gilt für die Sektoren B, in welchen gemäss Richtplan Städtebau neue Bebauungsstrukturen „unerlässlich“ sind, welche sich aber teilweise nicht im Verlauf des Autobahnbaus befinden. Aus Sicht der Eigentümer wirkt diese Sprachregelung geradezu arrogant.

Die Kritik im vorigen Absatz soll nicht davon ablenken, dass die Grünliberalen Biel/Bienne die meisten der im Richtplan Städtebau vorgeschlagenen Massnahmen begrünnen, da diese eine Verdichtung im städtischen Raum und eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes vorsehen. Es ist ihnen aber wichtig festzuhalten, dass bauliche Entwicklungen auf privaten Grundstücken in Zusammenarbeit mit dem Grundeigentümer geschehen. Es ist nicht Aufgabe des Staats, diese Gebiete zu entwickeln. Deshalb betrachten die Grünliberalen Biel/Bienne auch den erwähnten Immobilienfonds mit grosser Skepsis, sofern er nicht zum Kauf von unmittelbar vom Autobahnbau betroffenen Grundstücken dient.

## **Mitwirkungsanträge**

Es folgen in tabellarischer Form konkrete Mitwirkungsanträge der Grünliberalen Biel/Bienne zu verschiedenen Punkten. Die Punkte sind geordnet nach den drei Teilbereichen generelles Projekt, verkehrlich flankierende Massnahmen und Richtplan Städtebau.

Für die Beachtung unserer Anliegen danken wir herzlich.

Mit freundlichen Grüssen und für den Vorstand der Grünliberalen  
Biel/Bienne

Dennis Briechle

Präsident Grünliberale Biel/Bienne

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
1.	Alle Planungen insbesondere Richtplan vFM Beilagen 8-16	Die Verkehrsmodellierung zeigt an relevanten Knoten die Auswirkungen auf das lokale Netz nicht genügend auf (z.B. anschliessende Gebiete an Verresiusplatz, Dufourstrasse).	Es sind detailliertere und besser verifizierte Berechnung durchzuführen. Dabei sollen aktuelle Verkehrszählungen - auch des Langsamverkehrs – einbezogen werden. Es sind insbesondere längere Zählperioden mit Knotenstromzählungen durchzuführen. Längere Messkampagnen sind dazu unerlässlich.	Zur Planung der Lärm und Luftmassnahmen werden verlässlichere Verkehrszahlen benötigt. Insbesondere
2.	Alle Planungen	Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) zeigt die Veränderung des Modalsplits nicht auf. Klare Zielvorstellungen wie viel Verkehr welcher Verkehrsträger zukünftig aufnehmen soll, müssten vorliegen.	Es sind verbindliche quantitative Ziele (Modalsplit und Ziele zu Verkehrszahlen je Verkehrsträger und Strassenabschnitt) zu definieren.	Nur mit Zielvorstellungen zur Gesamtverkehrsentwicklung lassen sich die notwendigen Massnahmen definieren. Vgl. kantonaler Richtplan, Strategie B2: „Grosse neue Infrastrukturen werden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung beurteilt, die alle Verkehrsträger berücksichtigt.“
3.	Alle Planungen	Die verkehrlichen Auswirkungen des Westastes können zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abgeschätzt werden.	Die weitere Planung des Westastes ist erst nach Inbetriebnahme des Ostastes fortzusetzen.	Um einen optimierten Mitteleinsatz zu gewährleisten, soll die Wirkung des Ostastes zuerst abgewartet werden.
4.	Alle Planungen		Erhebungen sind vor und nach der Realisierung Ostast mit vFM durchzuführen.	Die Überprüfung der Verkehrsprognosen zur Wirkung des Ostastes ermöglichen es, die vFM für den Westast zu optimieren.
5.	Alle Planungen		Dem Grundsatz "vermeiden, verlagern, vertäglich abwickeln" nachleben und Alternativen in Gesamtverkehrsmodellen und mit städtebaulichen Studien prüfen.	Die regierungsrätliche Gesamtverkehrsstrategie will die Verkehrsprobleme wie folgt angehen: Vermeiden, verlagern, vertäglich abwickeln. Die vom Kanton geprüfte Variante 0 bezieht sich ausschliesslich auf das Verkehrsmodell mIV. Weitere wichtige Aspekte wie Modal-Splitveränderungen wurden nicht berücksichtigt. Die Studien sollen auch aufzeigen, wie der Verkehr bis 2030 in Biel funktionieren soll.
6.	Alle Planungen	Gesamtverkehr	Auswirkungen des Westastes auf die Gesamtverkehrssituation aufzeigen unter spezieller Beachtung des Fuss- und Veloverkehrs.	Die regierungsrätlichen Richtlinien bezüglich einer Reduktion des Gesamtverkehrs werden missachtet. Die Betrachtung der Gesamtverkehrssituation mit allen Verkehrsarten - auch dem Regiotram - fehlt.
7.	Alle Planungen	Bauphase	Darstellen, wie der Verkehr bis 2030 funktioniert, auch der Fuss- und Veloverkehr.	Die lange Bauzeit erfordert weitergehende Massnahmen als normale Baustellen.
8.	Alle Planungen	Rechtes Bielerseeufer	Die Ziele des regionalen Richtplans einhalten.	Der Verkehr in Ipsach nimmt zu. Der regionale Richtplan verlangt, dass eine Verkehrszunahme ausschliesslich mit öV und Fuss- und Veloverkehr aufgenommen wird.

<b>Nr.</b>	<b>Bereich</b>	<b>Ort / Ausgangslage</b>	<b>Antrag</b>	<b>Begründung</b>
9.	Alle Planungen		Die Detailprojektierung ist durch eine lokale Fachkommission (Umwelt-, Städtebau und Verkehrsexperten (insbesondere Langsamverkehr) zu begleiten.	In der Detailprojektierung werden viele wichtige Entscheide getroffen, welche mit lokalen Fachexperten besser und somit effizienter entschieden werden können.
10	Alle Planungen		Es sind die kantonalen und gemeinde Fachstellen für den Langsamverkehr in die Planung einzubeziehen.	Viele Fragen der Langsamverkehrsführung bedingen spezielles Fachwissen.
11	Generelles Projekt		Das optimierte Langsamverkehrsnetz ist auch im GP entsprechend abzubilden.	Vgl. Zielsetzung gemäss Behördendelegation, techn. Bericht Weidteile "die Belange der Fussgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs optimal berücksichtigt werden."
12	Generelles Projekt	2-spuriger Kreisel Verresiusplatz	Kreuzung neu konzipieren und als städtischen Platz ausbilden. Der Nachweis für eine Fuss- und veloverkehrsgerechte Kreuzung ist zu erbringen. Dies wurde an Partizipationsveranstaltungen von Frau Egger und den Herren Graf und Weber zugesichert (wurde protokolliert).	Die vorgesehene Verkehrsführung am Veresiusplatz ist untauglich für den Fuss- und Veloverkehr wegen zweistreifigen Kreiselfahrten, voraussichtlich zweistreifiger Kreiselfahrbahn und Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren in der gleichen Fahrtrichtung. Wenn man eine Autobahn in der Stadt bauen will, muss man sich auch um städtische Belange kümmern. Auch Fuss- und Veloverkehr benötigen Platz, besonders auf vielbefahrenen Strassen.
13	Generelles Projekt	Bienne-Centre, Querung BTI	Für den Langsamverkehr ist eine zusätzliche Querung (Brücke) der tiefergelegten Murten-/Salzhausstrasse parallel des BTI-Trasses zu schaffen.	Der Zugang des Langsamverkehrs aus Richtung Bahnhof, BTI-Bahnhof, Bahnhof-Parking ins Mühlefeld-Quartier muss ohne Umwege gewährleistet sein.
14	Generelles Projekt		Die südliche Öffnung des Westasts im Bereich Bienne Centre ist bis auf Höhe Gurnigelstrasse zu schliessen. Dafür kann sie im nördlichen Bereich zum Bahnhof vergrössert werden.	So kann die Verbindung für den LV zur Gurnigelstrasse verbessert und die städtebaulich problematische Öffnung verkleinert werden.
15	Generelles Projekt	Städtebau	Öffnung Bienne-Centre redimensionieren. Aus Kostengründen (Entlüftung) kann das Tunnel-Portal Ost des Weidteile-Tunnels auch nach Westen verschoben werden.	Die Aussage, die Öffnung sei städtebaulich vorteilhaft, ist falsch und entspricht nicht den Schlussfolgerungen des Testverfahrens.
16	Generelles Projekt	Städtebau Weidteile	Die Einhausung der A5 soll nicht ausschliesslich als „Kasten“ erfolgen, sondern auch landschaftlich als Hügel. Sie soll an möglichst vielen Orten zugänglich sein	Ein hoher Kasten trennt die Weidteile und ist räumlich unattraktiv.
17	Generelles Projekt	Bauphase	Darstellen der nötigen Flächen für Bauinstallationen. Aufzeigen, wie der Strandboden	Während der langen Bauzeit wird das Leben in

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
			während der Bauzeit genutzt werden kann .	der Stadt beeinträchtigt.
18	Generelles Projekt	Lärm	Darlegen, wie man dem Problem begegnet.	Aus physikalischen Gründen entsteht bei der Ausfahrt eines Motorfahrzeugs aus einem Tunnel ein Knall (gut zu hören in Frinvillier).
19	Generelles Projekt	Ungenügende Wirkung	Die Wirkung der A5 ist zu verbessern mit wirksameren vfM. Andernfalls Verzicht auf die Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt wegen schlechtem Kosten-Nutzen Verhältnis	Mit der ZMB wurde die Wirkung ungenügend und ungenau beurteilt, einige Zahlen: Nidau Hauptstrasse: mit Westast 15'000, ohne Westast 21'000 > 15'000 Fahrzeuge sind immer noch zuviel Mühlebrücke: mit Westast 18'000, ohne Westast 20'000 > 2000 Fahrzeuge weniger Murtenstrasse: mit Westast 23'000, ohne Westast 15'000 > die Murtenstrasse erhält mehr Verkehr als die Kanlagasse heute
20	Generelles Projekt	Bienne Centre	Die Lärmschutzwände sind nicht auf dem lokalen Netz zu erstellen, sondern zwischen lokalem Netz und Autobahn- Ein- und Ausfahrten, also am Rande des Einschnitts.	Bessere Lärmreduktion, Schutz des Langsamverkehrs vor Lärm des Westastes
21	Generelles Projekt Porttunnel	Anschluss West	Von der LSA- Steuerung Richtung Nidau ist der LV mit einem Bypass auszunehmen.	Keine LSA für LV notwendig.
22	Generelles Projekt und Richtplan vfM	Verresiusplatz, Mattenstrasse & Silbergasse	Ein Einbahnregime auf Silbergasse (Richtung Westen) und Mattenstrasse (Richtung Osten) ist zu prüfen.	Bienne-Centre wird zu einer grossen Verkehrsbelastung stadteinwärts führen. Ein Einbahnregime könnte die Verkehrsprobleme vermindern, insbesondere stadteinwärts, da vom Verresiusplatz direkt in die Mattenstrasse eingebogen werden könnte.
23	Generelles Projekt und Richtplan vfM	Bisher nicht aufgezeigt werden konnte, wie wichtige Zielorte des ÖV und Langsamverkehrs -wie etwa das Bahnhofgebiet - attraktiver würden, wie es in der ZMB behauptet wird.	Es ist aufzuzeigen, wie das Bahnhofsgelände für den Langsamverkehr attraktiver wird.	Unter "Auftrag und Zweck" der vfM wird gesagt, dass " die Herbeiführung von siedlungs- und stadtverträglichen Verkehrsverhältnissen unter optimaler Berücksichtigung der Belange der Fussgänger, der Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs" mit Hilfe der vfM erreicht werden soll.
24	Generelles Projekt und Richtplan Städtebau mit Teilplan Verkehr	In der ZMB werden Zeitersparnisse durch den MIV positiv berücksichtigt. Für den Langsamverkehr können diesbezüglich keine verlässlichen Aussagen gemacht werden, weil keine Modellierung vorgenommen wurde.	Es ist ein attraktives Langsamverkehrsnetz zu definieren mit Nachweis der entsprechenden Zeitersparnis und Begründung der Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand.	Für das HLS-Netz wird eine neue Strasse gebaut mit Verbesserungen für den MIV auf dem lokalen Netz – das Netz insbesondere für den Veloverkehr im Bereich des Bahnhofs ist völlig ungenügend (z.B. beim GP kein Veloweg als Erschliessung Walserplatz).



Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
25	Generelles Projekt und Richtplan Städtebau mit Teilplan Verkehr	Die Eingriffe bedingen für den Langsamverkehr neue Verkehrsführungen. Diese werden im Generellen Projekt nicht und im Richtplan Städtebau nur ungenügend aufgezeigt. Erschwernisse durch Lichtsignalanlagen und Umwege in den 2 Anschlussbereichen müssen im Moment befürchtet werden.	Es ist ein mit den lokalen Langsamverkehrsexperten aktualisiertes Langsamverkehrsnetz zu erstellen.	Dem Teilplan Verkehr liegt ein nicht weiter nachgeführter Langsamverkehrsplan zu Grunde. Die Chancen der Planung des Westast wurden nicht aufgenommen, wie etwa eine verbesserte und sichere Verbindung zum Gymnasium (z. B. Anbindung südöstliches Biel an den Walserplatz-See/Gymnasium).
26	Generelles Projekt und Richtplan Städtebau mit Teilplan Verkehr	Im Teilplan Verkehr ist eine neue Velo- und Fussgänger Verbindung durch den Bahnhof eingezeichnet. Im GP fehlt diese gänzlich.	Wichtige neue Langsamverkehrsverbindungen sind mit dem GP weiter zu planen und durch das Projekt Westast zu realisieren.	Die neue Verbindung ist für den LV unerlässlich. Durch Bienne Centre wird der Verresiusplatz zusätzlich stark belastet und für den LV gefährlich und unattraktiv. Für die Velofahrenden stellt der neue Bahnhofdurchlass eine unerlässliche innerstädtische sichere Verbindung dar.
27	Generelles Projekt und Richtplan Städtebau mit Teilplan Verkehr	Im Teilplan Verkehr wird der heute bestehende und richtungstrennte kantonale Radweg entlang der T6 ab Heideweg auf das lokale Strassennetz (Aegertenstrasse und Erlenweg) geführt.	Es ist sicherzustellen, dass der kantonale Radweg auf diesem Abschnitt nicht länger wird als heute. Da auf der gedeckten Autobahn sowieso ein Weg vorgesehen ist, ist zu prüfen, ob dieser auch als Radweg geführt werden könnte. Die Querbeziehungen sind zu erhalten.	Mit dem Projekt A5 Brüggmoos wird für den Langsamverkehr der wegfallende Radweg gleichwertig ersetzt. Dies ist auch in der Fortsetzung zu gewährleisten, da z.B. über die Aegertenstrasse ein Umweg entsteht und der Veloverkehr entlang der stark befahrenen (inkl. Busse) Strasse gefährdet wird. Es wird eine attraktive schnelle Veloverbindung erhalten.
28	Generelles Projekt und Richtplan Städtebau mit Teilplan Verkehr	Die Anbindung LV des Gebietes südöstlich Bahnhof an den Walserplatz-See/Gymnasium wird im Richtplan nicht berücksichtigt.	Es ist ein kombinierter Velo- Fussweg als direkte Verbindung von der Kreuzung Aebi-Moserstrasse zum Walserplatz-Unterer Quai zu erstellen.	Die bestehende südöstliche Verbindung muss erhalten werden. Eine zusätzliche Belastung durch den Individualverkehr und Taxi führt zu Konflikten, weshalb eine getrennte Führung erfolgen muss. Die durchgehende Verbindung bis zum Unteren Quai schliesst eine wichtige Netzlücke.
29	Richtplan vfM	Der in die Stadt eindringende Motorfahrzeugverkehr wird an den wichtigen Stellen nicht dosiert: Bienne-Centre, Seedorstadt, Ipsach-Kreuzweg	Dosierung vorsehen. Aufzeigen, wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öV bevorzugt werden.	Um ein Funktionieren der lokalen Knoten zu gewährleisten und die Nachteile des Motorfahrzeugverkehrs bergehen zu können, ist der Verkehr an allen Einfallssachsen zu dosieren, besonders aber an den Autobahnanschlüssen.
30	Richtplan vfM	vfM	Die flankierenden Massnahmen müssen bei Eröffnung der jeweiligen Teilstücke der Autobahn im Bau sein und möglichst zeitnah fertiggestellt sein.	An der Versammlung vom x.y. wurde erwähnt, die flankierenden Massnahmen würden aus Kostengründen während 10 - 15 Jahren nach Eröffnung des Westastes gebaut. Damit ist eine Entlastungswirkung nicht gewährleistet.
31	Richtplan vfM	vfM	Wie wird die Finanzierung der vfM sichergestellt?	Die Finanzierung der vfM seitens Stadt Biel ist wegen der Finanzlage ungewiss.

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
32	Richtplan vfM		Wer ist verantwortlich und wie wird sichergestellt, dass der mit den vfM gewünschte Lenkungseffekt und Ziel DTV auch langfristig eingehalten wird.	Die Erfolgskontrolle und allfällige Massnahmen müssen transparent sein.
33	Richtplan vfM		Es ist eine Massnahme "Erfolgskontrolle vfM" zu definieren	
34	Richtplan vfM	Unterführung Mett-Madretschstrasse		Das Einbahnregime für den MIV wird zur Erhöhung der Sicherheit begrüsst.
35	Richtplan vfM, Objektblatt BN1	LKW-Verbot für untere Reuchenettestrasse	Wir begrüssen das LKW-Verbot und befürworten eine Durchsetzung unabhängig von der Eröffnung des Westastes.	Eine Umleitung des Schwerverkehrs entschärft die prekäre Situation für den Langsamverkehr auf diesem Abschnitt.
36	Richtplan vfM, Objektblatt BN1	Rückstufung Juravorstadt/Göufi-Strasse, Umleitung des Verkehrs via Bözingen-, Heilmannstrasse	Verzicht auf die geplante neue Verkehrsführung.	Die Umleitung fördert den Schleichverkehr auf der Schützengasse. Er behindert den Verkehrsfluss Richtung Innenstadt unnötig und belastet die Heilmannstrasse stark.
37	Richtplan vfM, Objektblatt BN3	Knoten Solothurnstrasse - Länggasse	Knoten unbedingt in einen Kreisverkehr umwandeln.	Mit einem Umbau wird die Querverbindung Länggasse attraktiviert.
38	Richtplan vfM, Objektblatt BN4	Knoten Reuchenette-, Lienhardstrasse.	Die Abbiegemöglichkeit für den Schwerverkehr ist möglich ohne grosse Eingriffe (Rampen) zu gestalten.	Die Eingriffe im Quartier sollen möglichst gering gehalten werden.
39	Richtplan vfM, Objektblatt BN6	Länggasse	Die Kosten sind zu senken.	Es ist nicht ersichtlich, wieso sozusagen keine Veränderung soviel kosten soll.
40	Richtplan vfM, Objektblatt BMe1	Knoten Bärenplatz - Bürenstrasse	Es ist aufzugeigen, wie der Zu- und Wegfahrt vom Mettlenweg gewährleistet wird (auch für den Langsamverkehr Richtung Innenstadt).	Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist mit Rückstau zu rechnen, welcher die Anbindung des Mettlenweg stark behindern könnte.
41	Richtplan vfM, Objektblatt BMe1	Knoten Bärenplatz - Bürenstrasse	Linksabbiegen für Bus- und Langsamverkehr muss gewährleistet sein.	Gerade der Veloverkehr vom Mettlenweg muss weiterhin über den Bärenplatz Richtung Innenstadt gelangen können. Ein Umweg via Mühlestrasse ist nicht akzeptabel. Auch die Querung des Längfeldweges (von der LV-Unterführung her kommend) ist für den Langsamverkehr beim erwarteten Verkehrsaufkommen unattraktiv.

<b>Nr.</b>	<b>Bereich</b>	<b>Ort / Ausgangslage</b>	<b>Antrag</b>	<b>Begründung</b>
42 .	Richtplan vfM, Objektblatt BMe3	Mettstrasse	Wir begrüßen die Aufwertung der Mettstrasse ausdrücklich.	Die Strasse ist heute stark auf den MIV und nur ungenügend auf die Anwohner ausgerichtet.
43 .	Richtplan vfM, Objektblatt BMa1	Bahnunterführung	Verbreiterung der Unterführung zugunsten Langsamverkehr	Die Strasse bleibt auch nach der Autobahneröffnung eine wichtige Verbindungsstrasse. Die prekäre Situation für den Langsamverkehr ist zu beheben.
44 .	Richtplan vfM, Objektblatt BGu5	Schlösslistrasse	Beibehaltung als Verbindungsstrasse	Ist eine wichtige Innerstädtisch Verbindung zwischen Mett und Bözingen. (Solange kein Vollanschluss Orpund kommt, wird diese auch für den Verkehr Mett/Orpund-Jura benötigt)
45 .	Richtplan vfM, Objektblatt B3	Orpundstrasse, Brügg	Verzicht auf Senkung der Durchlässigkeit	Der Verkehr wird sonst nur über Umwege und damit Quer durch Biel nach Orpund gelangen. Eine Reduktion der Durchlässigkeit ist erst mit einem Vollanschluss Orpund sinnvoll.
46 .	Richtplan vfM, Objektblatt BMa3	Kreuzplatz	Gestaltung als Quartierzentrum	Wir begrüßen eine Neugestaltung des Kreuzplatzes. Insbesondere soll dieser zukünftig die Funktion eines Quartierzentrums wahrnehmen können und dem MIV weniger Platz/Bedeutung zugestanden werden.
47 .	Richtplan vfM, Objektblatt N2	Ipsachstrasse - Hauptstrasse	Der Neubau einer Verbindung Beundenring und Ipsach- oder Hauptstrasse ist zu prüfen.	Eine solche Verbindung könnte den Quartierverkehr westlich der Stadt Nidau sammeln und zum Porttunnel leiten und damit Nidau und Binnen-Centre entlasten.
48 .	Richtplan vfM, Objektblatt N4	Guido-Müller-Platz	Neugestaltung des Platzes, Redimensionierung der Verkehrsfläche. Die Wahrnehmung als Verkehrsknotenpunkt soll reduziert werden.	Der Platz dient als Verbindung zwischen dem Masterplan-Gebiet und Nidau und muss diese Funktion für den Langsamverkehr besser erfüllen können als heute.
49 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ3	„Knoten Kanal-gasse / Neumarktstrasse / Zentralstrasse“	Zentralstrasse in Freiestrasse umbenennen	Heisst heute schon so. ;)
50 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ4	Seevorstadt	Verbesserungen für Velofahrer.	Eine Verbesserung für Velofahrer, insbesondere Velostreifen, ist dringend nötig.
51 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ4	Seevorstadt	Verbreiterung südseitig realisieren. Anlage als Städtische Avenue	Auf der Südseite ist genügend Platz, um die Fahrbahn zu verbreitern (inkl. Velostreifen), auf Enteignungen nordseitig kann verzichtet werden. Die Aufwertung als städtische Avenue begrüßen wir.

<b>Nr.</b>	<b>Bereich</b>	<b>Ort / Ausgangslage</b>	<b>Antrag</b>	<b>Begründung</b>
52 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ4	Seevorstadt	Stärkere Verkehrsentslastung nötig	Die geplante Verkehrsentslastung ist ungenügend. (Keine Entlastung gegenüber heute und Variante ohne Westast).
53 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ5	Knoten Neumarkt-, Dufourstrasse	Lichtsignalanlage als Option	Wir unterstützen die Absicht, eine LSA nur als Option zu planen, da zuerst geschaut werden soll, ob diese überhaupt notwendig ist.
54 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ9	Murtenstrasse Süd	Erhalt der Allee	Die Allee ist zu erhalten. Es soll keine neue Hauptverkehrsachse ohne Qualität für den Langsamverkehr und die Anwohner entstehen.
55 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ9	Murtenstrasse Süd	Klärung der Planungszahlen und Verminderung der Verkehrsbelastung.	Die Zahlen im Objektblatt und in Beilage 9 stimmen nicht überein und sind zu klären. Sollten die Zahlen in der Beilage stimmen, ist die unhaltbar und die vfM sind zu überarbeiten.
56 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ10	Salzhausstrasse	Querung für Langsamverkehr sicherstellen.	Es stellt sich die Frage, wie der Langsamverkehr die Salzhausstrasse queren soll, wenn die LSA aufgehoben wird. Es muss aufgezeigt werden, wie diese Querungen sichergestellt werden kann.
57 .	Richtplan vfM, Objektblatt BZ12	Ländtestrasse / Badhausstrasse	Durchsetzung der vfM	Wir begrüßen die Massnahmen ausdrücklich.
58 .	Richtplan vfM, Objektblatt BMA6	Mattenstrasse	Prüfung Beibehaltung als Verkehrsachse als Einbahnstrasse Richtung Osten; Silbergasse als Achse Richtung Westen	Die Mattenstrasse ist für einen Teil des Verkehrs eine geeignetere Zu/Wegfahrt zu Bienne-Centre als die Silbergasse und könnte diese Achse entlasten.
59 .	Richtplan vfM, Objektblatt BGu4	Dufourstrasse	Velostreifen auf der gesamten Länge.	Es wird auch weiterhin viel Veloverkehr auf der Dufourstrasse haben (Querung zum Oberer Quai nicht immer einfach/sinnvoll wegen fehlender Verbindungen bzw. Fahrziel nördliche Innenstadt). Die Situation ist bereits heute unbefriedigend und muss verbessert und sicherer werden (auch unabhängig der vfM).
60 .	Richtplan Städtebau	3. Teilplan Verkehr	Das LV-Netz ist zu vervollständigen. Es sind Aussagen zur notwendigen Qualität des Netzes zu machen und zum Ausbaustandard (Velowege, Velobevorzugung, Velostreifen)	Das LV-Netz ist unvollständig. Die Netzführung ist an vielen Orten ungenügend da auf bestehenden, stark befahrenen Achsen (z. B. Bielstrasse).
61 .	Richtplan Städtebau, Kapitel 5.4	Immobilienfonds	Skepsis. Ein solcher Fonds dürfte nur für un-mittelbar für den Autobahnbau benötigte	Der Staat soll höchstens auf dem vom Autobahnbau betroffenen Grundstücken als Bau-

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
			Grundstücke verwendet werden.	herr auftreten. Darüber hinaus ist dies Privaten zu überlassen.
62	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 1, Seevorstadt	Was ist unter „künstlicher Landschaft“ zu verstehen?	
63	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 1, Seevorstadt, S3	Verbreiterung der Bahnunterführung nur dann, falls als Teil des generellen Projektes möglich.	Eine Verbreiterung der Unterführung ist nicht zwingend, aus Kostengründen sollte sie nur erfolgen, wenn dies im Rahmen des generellen Projekts umgesetzt wird.
64	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 1, Seevorstadt, S4	Keine Restrukturierung auf Kosten gesunder Bäume.	Idee grundsätzlich positiv, sie sollte aber nicht auf Kosten gesunder Bäume erfolgen.
65	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 2, Ländtestrasse	Sektor A redimensionieren	Der Sektor A scheint grösser als nötig, eine Umsektorierung der Grundstücke insbesondere entlang der Ländtestrasse ist zu prüfen um Enteignungen zu vermindern.
66	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 2, Ländtestrasse, S1	Keine Verbreiterung Nordseitiges Trottoir, keine Neuanlage der nordseitigen Baumallee.	Südseitig ist mehr als genügend Platz für den Langsamverkehr, insbesondere nach Eröffnung des Westastes, die Nordseite dient nur als Zugang zu den Häusern.
67	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 2, Ländtestrasse, S2, S3	Attraktivierung von Unterem Quai, Badhausstrasse und Platz Badhausstrasse/Aarbergstrasse sehr begrüßenswert!	
68	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 2, Ländtestrasse, Baufelder 2a-2, 2a-3	Keine über 5-stöckigen Häuser entlang der Schüss vorsehen	Die Schüss ist die einzige durchgehende Achse aus der Innenstadt an den See. Sie sollte nicht durch Hochhäuser verengt werden, sondern sich trichterförmig zum See hin öffnen.
69	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 3, Bahnhof Süd	Verdichtung begrüßenswert, insbesondere die Baufelder 3a-3,6,7	
70	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 3, Bahnhof Süd, Baufeld 3a-3	Keine Verlängerung der Bahnunterführung, das Gebäude auf Baufeld 3a-3 sollte seitlich der gedachten Verlängerung der Unterführung zu stehen kommen.	Ein Gebäude über der Verlängerung der Unterführung ist nicht wünschenswert, da die Unterführung künstlich verlängert würde, was diesen Zugang Richtung See/Nidau weniger attraktiv machen würde.
71	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 3, Bahnhof Süd, S3.1	Begrüssen wir ausdrücklich, als direkte Verbindung an den See/Schiffländte.	
72	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 4, Seequartier	Erfreulich ist der neue Uferweg nördlich der Zihl.	

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
73	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 5, Bienne-Centre	Sektor A redimensionieren	Der Sektor A scheint grösser als nötig, eine Umsektorierung der Grundstücke insbesondere entlang der Salzhausstrasse und im „Trasierungsspielraum“ ist zu prüfen um Enteignungen zu vermindern.
74	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 5, Bienne-Centre	Sektoren B redimensionieren	Auch die Sektoren B scheinen grösser als nötig und noch den vorherigen Autobahnplanungen zu entstammen.
75	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 5, Bienne-Centre	Madretsch-Schüss im Perimeter einseitig für zu Fuss gehende begehbar machen	Die Neugestaltung des Quartiers ermöglicht es, die Madretsch-Schüss zugänglich zu machen. Ihrt sollte einseitig ein Fussweg entlang führen, analog Schüsspark.
76	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 5, Bienne-Centre, S 5.1	Auf eine Begradigung der Salzhausstrasse ist zu verzichten, sie soll auf dem heutigen Trasse auf den Guido-Müller-Platz führen.	Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Salzhausstrasse begradigt werden sollte. Dies macht nur die Enteignung zusätzlicher Gebäude nötig, verkleinert das Masterplangebiet und verkompliziert die Verkehrsführung auf dem Guido-Müller-Platz (der Grossteil des Verkehrs wird gerade diese Achse Nidau- Salzhausstrasse nutzen, müsste also im Zig-Zag über den Platz fahren!)
77	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 5, Bienne-Centre	Begrüssenswert: Neugestaltung Guido-Müller-Platz	
78	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 6, Weidteile-Hofmatten	Einhausung A5: Die Überdachung sollte nicht ausschliesslich als „Kasten“ erfolgen, sondern zum Teil auch landschaftlich als Hügel gestaltet werden.	Optisch schönere Einbettung und bessere Zugänglichkeit von unten.
79	Richtplan Städtebau	Teilgebiet 6, Weidteile-Hofmatten, S6.1	Prüfen einer Verlängerung der Keltenstrasse über die Zihl hinaus zur Hauptstrasse Nidau, im Falle des Regiotrams/BTI durch das Nidauer Stedtli.	Sollte das BTI-Trasse frei werden, so ist eine Umfahrung des Stadtlis Nidau für den MIV vom heutigen Bahnhof Nidau aus via Keltenstrasse-Bernstrasse zu prüfen.

