

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	23 (2010)
Heft:	[4]: Eine Stadt bricht auf : wie Biel sich am eigenen Schopf aus dem Sumpf zieht
 Artikel:	Autobahn, Regiotram und "Agglolac" : der zweite Schritt zum See und neue Infrastrukturen
Autor:	Loderer, Benedikt
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-154377

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

AUTOBAHN, REGIOTRAM UND «AGGLOLAC»

die nahe Zukunft. Damit macht die Stadt den zweiten, endgültigen Schritt zum See.

Text: Benedikt Loderer

Der Masterplan Bahnhof brachte den ersten Durchbruch: Die Unterführung, der Ausgang ins Jenseits hinter dem Bahnhof und die Bauten am Walser-Platz rückten Biel einen ersten Schritt näher, aber noch nicht ganz zum See. Unterdessen haben drei eng ineinander verflochtene Planungen die Zukunft des Geländes zwischen dem Bahnhof und dem See völlig verändert: die Autobahn, das Regiotram und «Agglolac».

Was von dieser Stadt am See hier vorgestellt wird, ist eine Vision; eine Ideenskizze für die strategische Diskussion zwischen den Städten Biel und Nidau, noch kein Projekt. Die Jurasüdfuss-Autobahn A5 ist bereits im Netzbeschluss von 1960 enthalten. Im Raum Biel sollen drei Hochleistungsstrassen verknüpft werden: die A5, die Solothurn mit Biel, Neuenburg und Yverdon verbindet, die A16, die in den Jura führt, und die T6, die Autostrasse nach Lyss und Bern. Die jahrelangen Auseinandersetzungen um die Linienführung sind bereits Geschichte und werden hier weggelassen. Doch das Ergebnis heisst «generelles Projekt», das Biel im Süden umfährt und das zwei Hauptabschnitte hat: Der Bundesrat genehmigte im Juni 1997 den Ostast und im Februar 1999 den Westast. Damit schien alles klar und man machte sich an die Ausführung. Rechtzeitig für die Expo.02 war die Autobahn aus Solothurn bis zur Abzweigung in den Jura fertig. (Gleichzeitig verkürzte die Bahn 2000 die Fahrzeit nach Zürich auf eine Stunde und zehn Minuten.)

Seit Dezember 2007 ist der Ostast im Bau. Bald wird man von Bern und Lyss herkommend nach der Verzweigung Brüggmoos östlich um Biel herumfahren können und durch den Längholztunnel (2,5 km) und den Büttenbergtunnel (1,5 km) zur Verzweigung Bözingenfeld gelangen, um dort entweder in den Jura oder Richtung Solothurn und Zürich weiterzufahren. Trotzdem, die durchgehende Autobahn am Jurasüdfuss fehlt immer noch. Denn der Westast, die Strecke zwischen dem nördlichen Seeufer und der Bernstrasse T6, führte zu heftigem Politikerstreit und ausgiebigen Expertenschlachten. Noch sind sie nicht entschieden. Das Zauberwort heisst diesmal «Optimierung», was nicht mit verbessern zu übersetzen ist, sondern mit machbar. Das beste Projekt ist das durchsetzbare.

Dass man in Biel die Autobahn will, ist offensichtlich. Nicht bloss, dass man sie «zugut» hat, zählt – ebenso wichtig sind die wirtschaftlichen Vorteile. Darüber hinaus ergibt sich die Chance, mit der vom Bund finanzierten Autobahn die städtischen Verkehrsprobleme zu mildern. Denn die Autobahn ist zwar ein Teil des nationalen Netzes, benutzt aber wird sie vor allem von den Pendlern aus der Agglomeration. Darum ist auch der Begriff «Entlastung der Innenstadt» so wichtig.

STADTVERTRÄGLICH Seit die Städte mit der Autobahn nicht nur gute Erfahrungen gemacht haben, mussten die Ingenieure ein Wort lernen, das vorher nie in ihren Lehrbüchern stand: stadtverträglich. Zwar wollte Biel die Autobahn, aber so stadtverträglich wie möglich. Das heisst: wo immer möglich im Tunnel. Doch während der Westast noch optimiert wurde, brannte es im Montblanc- und im Gotthardtunnel, neue Sicherheitsvorschriften traten in Kraft. Mit dem generellen Projekt drohte Biel ein zweihundert Meter langer offener Einschnitt durch die Stadt. Die Bieler Stadtplanung und die Verbände von BSA über VCS bis Heimatschutz erschraken, die Politiker wehrten sich. Alle waren einer Meinung: So nicht! Stadtverträglich sieht anders aus. «Hauptgrund für diese Verschlechterung sind die grossen

Diese ineinander verflochtenen Projekte entscheiden über die nahe Zukunft. Damit macht die Stadt den zweiten, endgültigen Schritt zum See.

Öffnungen für die Lüftung der Stammlinie und die Bedingung, dass Stau in überdeckten Abschnitten nicht mehr zugelassen werden darf, was dazu führt, dass auch die Rampen der Halbanschlüsse und des Zubringers übermäßig geöffnet wurden», steht im Synthesenbericht vom August 2007.

ARBEITSGRUPPE STÖCKLI Selbstverständlich ist die Autobahn keine Gemeindesache, sondern eine regionale oder eine «agglomerale». Heute drängt sich der Verkehr vom südlichen Ufer her durch die Hauptstrasse, mitten durch die Altstadt von Nidau. Das generelle Projekt sah eine Entlastungsstrasse vor, den Zubringer rechtes Seeufer (ZRU). Biel und Nidau schlugen eine neue Lösung vor, den Porttunnel. Der Kanton und der Bund waren wenig begeistert: Keine Diskussionen mehr, jetzt wird gebaut! Darauf hinaus fürchtete der Kanton, die Änderungen verlangten ein neues generelles Projekt, was zu erheblichen Verzögerungen führen würde.

Herbst 2008. Der Kanton stimmte zähneknirschend zu. Er setzte den Bielern und ihren Nachbargemeinden eine Frist von eineinhalb Jahren, «eine aus ihrer Sicht optimale Lösung für den Westast» zu erarbeiten. Diese Aufgabe übernahm der vom Stadtpräsidenten Hans Stöckli geführte Leistungsausschuss, in dem auch die Präsidenten der Nachbargemeinden vertreten sind. Ein gutes Jahr später liegen die ersten Ergebnisse der «Arbeitsgruppe Stöckli» auf dem Tisch. Drei Stossrichtungen sind übrig geblieben:

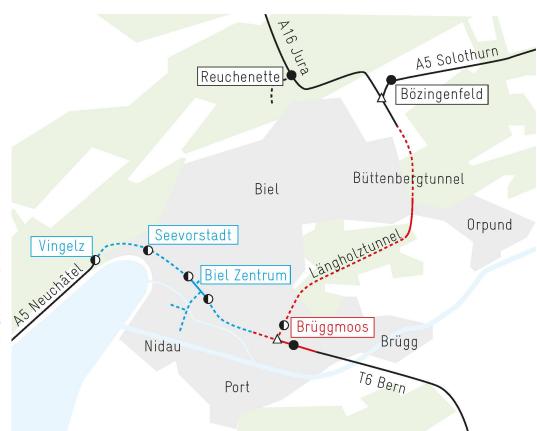
– «Generell mit Zihl»: das generelle Projekt (Bestvariante C9). Ein Vollanschluss Biel Centre, ein Halbanschluss Seevorstadt und der Zubringer in einem Tunnel unter der Zihl hindurchgeführt sind die Hauptmerkmale. Der Tunnel ist vierstreigig und hat keine Rauchgasentlüftung.

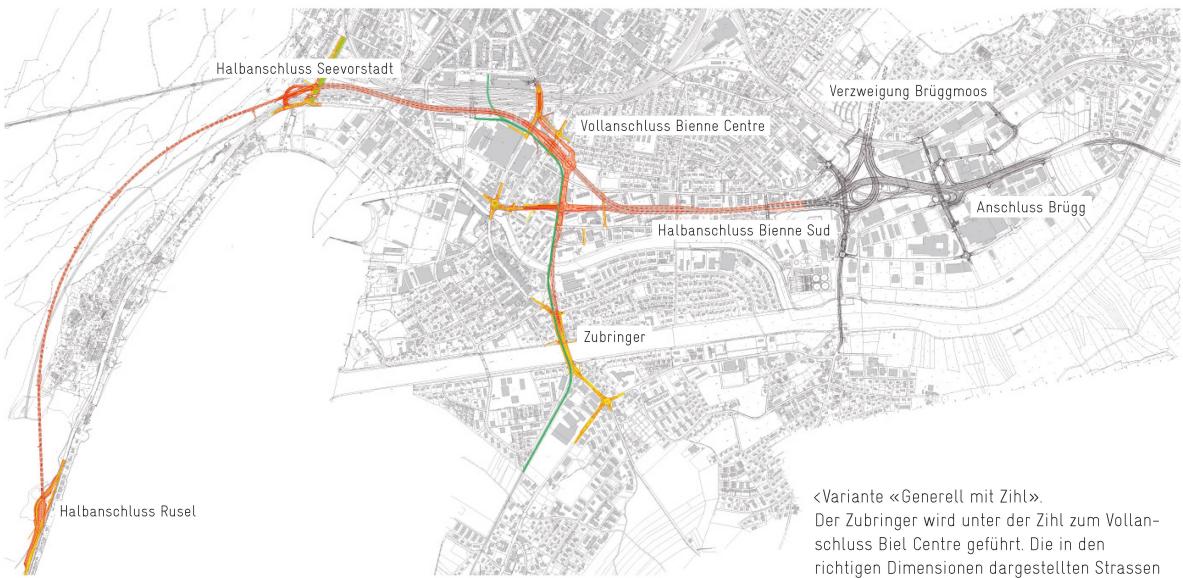
– «Generell mit Port»: dasselbe wie «generell mit Zihl», allerdings wird der Zubringer am Nordausgang von Ipsach in einem Tunnel nach Port geführt. Der Porttunnel ist zweistreigig, der Westast vierstreigig und hat keine Rauchgasentlüftung.

– «Stadtunnel mit Port»: Ein Halbanschluss Seevorstadt, ein Halbanschluss Biel Centre und der Porttunnel zeichnen diese Variante (3+) aus. Der Tunnel für den Westast ist zweistreigig und hat eine Rauchgasentlüftung.

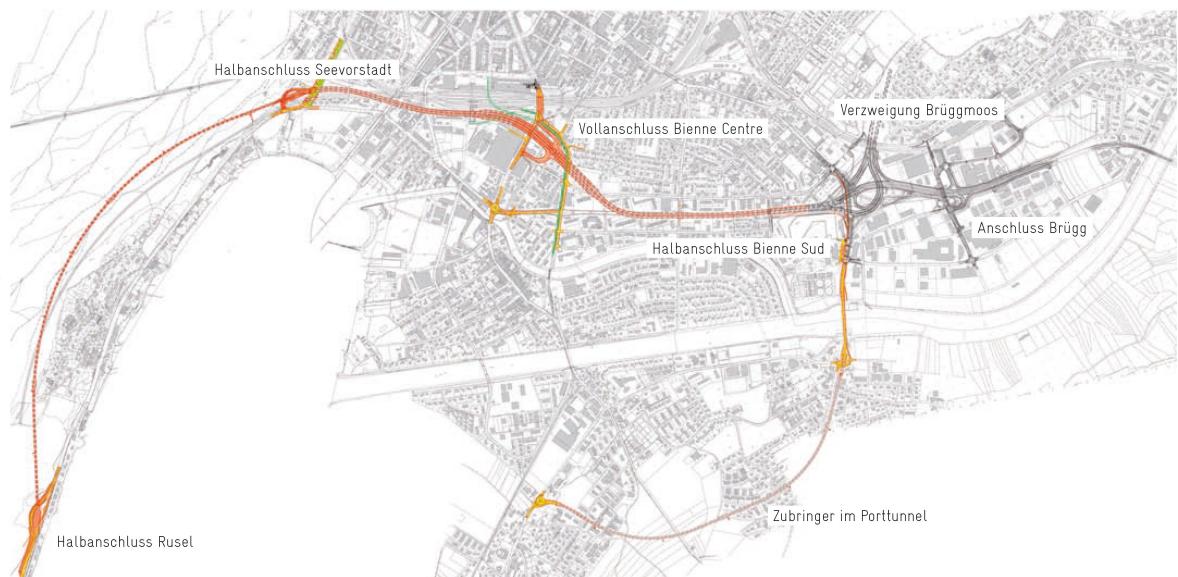
»

>Das generelle Projekt. Der Ostast mit Längholz- und Büttenbergtunnel ist im Bau, für den Westast sucht man noch eine stadtverträgliche Lösung.

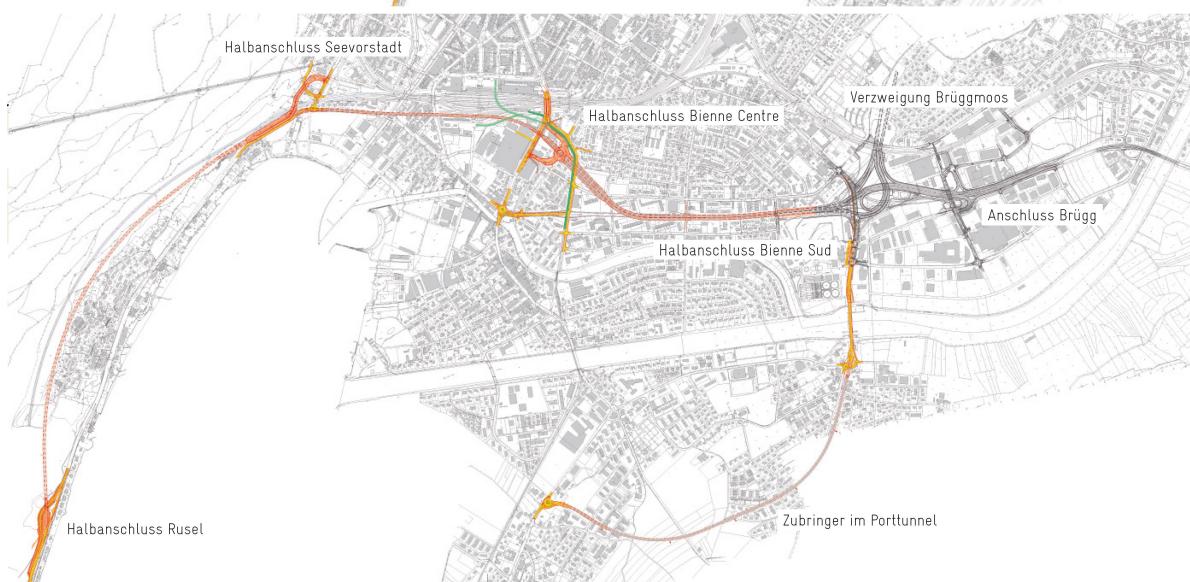




«Variante «Generell mit Zhl».
Der Zubringer wird unter der Zhl zum Vollanschluss Biel Centre geführt. Die in den richtigen Dimensionen dargestellten Strassen zeigen das Ausmass des Eingriffs.



»Variante «Generell mit Port».
Der Porttunnel ersetzt den Zubringer,
im Übrigen wird das generelle
Projekt übernommen, der Vollan-
schluss Biel Centre bleibt.



«Variante «Stadtteil mit Port».
Ein Halbanschluss Seevorstadt, ein
Halbanschluss Biel Centre und
ein nur zweispuriger Tunnel genügen.

52/53// INFRASTRUKTUR UND SEEANSTOSS

» **DIE TUNNELLÖSUNGEN** Die drei Stossrichtungen werden nun auf ihre Zweckmässigkeit geprüft, und Mitte 2010 soll der Entscheid fallen, welche Variante für den Westast weiterverfolgt wird. Für «Generell mit Port» und «Stadtunnel mit Port» müsste ein neues generelles Projekt erarbeitet werden, was Zeitverlust bedeutet, bei «Generell mit Zihl» wäre das bereits genehmigte weiterhin gültig.

Man darf den Ingenieuren ihre Voraussagen über die Auswirkungen glauben, doch eines ist sicher: Der Verkehr nimmt nicht ab, er wird neu verteilt. Weder der Stau noch der Verkehrsfluss sollten das Hauptkriterium sein, sondern die Stadtverträglichkeit. Als Erstes gilt es zu beachten: Wo sind Autobahn und Zubringer offen geführt und wo im Tunnel? Alle drei Varianten sind Tunnellösungen, die Variante Stadtunnel sogar durchgehend. Aber alle Varianten brauchen Zufahrtsrampen, die Gräben aufreissen. Nachdem sie das Wort «stadtverträglich» gelernt haben, sind die Planer und die Politiker auch bereit, sich die Stadtverträglichkeit etwas kosten zu lassen. Dennoch versuchen sie, die Eingriffe zu minimieren.

Bei einer ersten, summarischen Betrachtung wird man daher zuerst die Variante «Generell mit Zihl» ausschliessen, denn sie bringt den schwerwiegendsten Eingriff in die Stadt mit sich. Die Varianten «Generell mit Port» und «Stadtunnel mit Port» halten sich die Waage. Selbst wenn «Stadtunnel mit Port» die Autobahn vollkommen überdeckt, bleiben die Zufahrtsrampen offen. Hier werden der Verkehrsnutzen und die Kosten zu entscheiden haben. Über diese ist allerdings vorläufig nichts zu erfahren. Erst eine Schätzung von knapp 190 Millionen Franken für den Porttunnel ist bekannt. Es gibt aber noch eine vierte Variante, die Stossrichtung null, die auf den Westast verzichtet. Ob sie die stadtverträglichste ist? Doch gilt es, die Stossrichtung null zu verhindern, ist die Arbeitsgruppe Stöckli überzeugt.

DAS REGIOTRAM Bis 1949 hatte Biel ein ausgebautes Tramnetz, doch das war damals nicht mehr modern genug. Seither sorgen Busse für den öffentlichen Verkehr. Eine Bahn allerdings überlebte alle Versuche, sie stillzulegen: die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI), die das südliche Bielerseeufer erschliesst und in Ins ans BLS-Netz anschliesst.

Doch Biel will weiterwachsen. Der Richtplan sieht bis ins Jahr 2030 weitere 6500 Einwohner vor, die Agglomeration hätte damit rund 100 000. Ein wesentlicher Teil der Entwicklung wird im Bözingenfeld stattfinden, dessen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht genügen wird. Doch wie soll Biel Ost mit dem Stadtzentrum verbunden werden? Möglichst umweltverträglich, sagen die Bieler und das Amt für öffentlichen Verkehr.

Von den ursprünglich 19 Möglichkeiten blieben im Mai 2007 nach der ersten Prüfrunde drei zur vertieften Abklärung übrig: das Regiotram, die Bieler S-Bahn und der Expressbus. Im Sommer 2007 verglichen die Verkehrsplaner der Rapp Trans AG diese drei Alternativen und kamen zum Schluss: Es ist das Regiotram. Die bestehende Linie der BTI von Ins nach Biel wird zur Durchmesserlinie verlängert. Sie führt mit einer Neubaustrecke vom Bahnhof durch das Stadtzentrum zum neuen Stadion und ins Bözingenfeld, wo eine neue Haltestelle der SBB das Tram mit der Eisenbahnlinie Biel-Grenzen verbindet. Regiotram heisst auch neues Rollmaterial: Die Vorortsbahn BTI wird zum städtischen Tram. Der Wohngürtel am rechten Bielerseeufer wird mit den Arbeitsplätzen im Osten der Stadt verbunden. Das Regiotram ist nicht nur eine Verkehrslösung, sondern das künftige Rückgrat der Agglomeration. Es geht nicht um den Pendlertransport allein, sondern ebenso sehr um die städtebaulichen Entwicklungsimpulse, die man sich vom Regiotram erhofft. Biel macht mit dem Grundsatz Ernst, dass die einzige wirkungsvolle Siedlungsplanung die Verkehrsplanung ist.

WO IST DER BAHNHOF? Die Linienführung ist festgelegt. In der Innenstadt soll das Tram durch die Bahnhofstrasse bis zum Zentralplatz fahren, dann die Schüss entlang nach Osten. «Wie bitte?» hat die Stadt die Attraktivitätssteigerung nicht durchgesetzt und den Individualverkehr verdrängt? So ist es. Allerdings steckt eine einfache Überlegung hinter dem Tram in der Bahnhofstrasse: Das Tram soll dort fahren, wo die Leute sind.

Zwei Teilstrecken sind noch nicht definitiv. Fährt das Tram durch Mett oder nördlich davon? Wie überwindet es beim Bahnhof das Hindernis der Gleise? Am Bahnhof gibt es noch drei Wege, die infrage kommen.

Variante Stettli: Neu fährt das Regiotram durch die Altstadt von Nidau, beim Schloss über die Zihl, dann durch die Unterführung der Aarbergstrasse unter den Gleisen hindurch auf den Bahnhofplatz. Von dort die Bahnhofstrasse hinauf und weiter bis Bözingen.

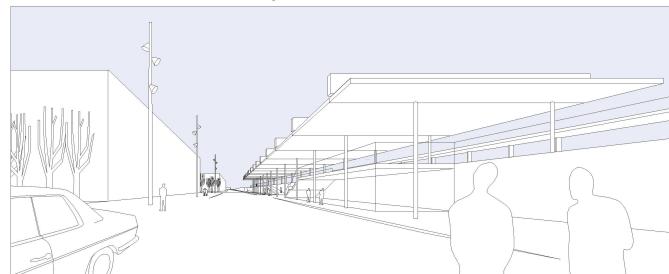
Untervariante «Walserknick»: Grundsätzlich wie die Variante Stettli, doch macht das Tram zum Walser-Platz einen Abstecher, damit die Leute direkt durch die Unterführung zu den Zügen gelangen.

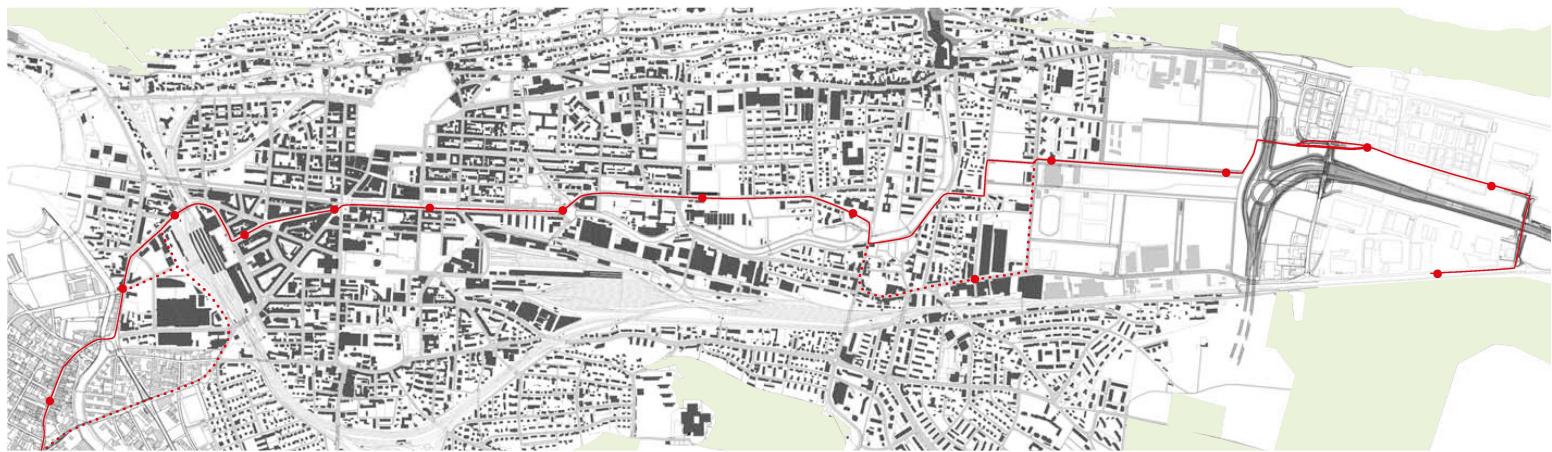
Variante «Hindedüre»: Das Regiotram fährt auf seinem heutigen Trassee bis zum Eingang des Tunnels, der in den unterirdischen Sackbahnhof führt. Dort verschwindet es nicht, sondern biegt links ab und fährt den Bahn-damm entlang zum Walser-Platz. Die weitere Strecke entspricht der Unter-variante «Walserknick».

Im Januar 2010 gibt der Kanton das Projekt in die Mitwirkung. Baubeginn? Ende 2014. Rund 200 Millionen Franken, schätzen die Planer, wird das Regiotram kosten, inklusive 15 Millionen für die SBB-Haltestelle Bözin-genfeld. Der Bund wird davon 40 Prozent übernehmen, der Kanton 60. Die Gemeinden werden allfällige Aufwendungen finanzieren müssen. Die Fe-derführung hat der Kanton Bern, genauer das Amt für öffentlichen Verkehr.

DIE PLANUNGSBOMBE Nach der Expo.02 wurde abgeräumt und zu-rück blieb das leere Expo-Gelände, das zwar auf Nidauer Böden liegt, aber zum Teil Eigentum der Stadt Biel ist. Geplant wurde nach dem eidgenössischen Prinzip der Gemeindeautonomie. Der Nidauer Gemeinderat legte anfangs 2009 nach jahrelanger Arbeit eine Planung vor, die das Gelände «verhülsen» und «verböcklen» wollte und zur Beruhigung des Publikums einen Grünstreifen zwischen Schloss und See vorsah. Nidau leidet unter Strukturdefiziten, hat keine Baulandreserven mehr und eine leere Kasse. Gute Steuerzahler waren das Ziel der Planung. Zudem deutete die Stadt Biel an, dass sie ihr Expo-Gelände an Nidau verkaufen werde. Doch dann zündete Hans Stöckli eine veritable Planungsbombe. «Als Stadtpräsident erlaube ich mir, nicht nur die Verantwortung zu tragen und Macht auszuüben, sondern auch die Freiheit zur Gestaltung zu nutzen», siehe Seite 7. Genau das hat er getan. Er beauftragte insgeheim :mlzd mit einer Studie. «Was kann mit dem Expo-Gelände Besseres getan werden, als Nidau vorsieht?» hiess die Aufgabe. Die Antwort hiess «Agglolac». Es ist die Geburt einer Stadtidee aus der Geschichte. Nidau war vor der Jura-gewässerkorrektion eine von Kanälen durchflossene Wasserstadt. :mlzd fanden in der Geschichte ihre beiden Schlüsselemente: die dichte Stadt und die Kanäle. Im Februar 2009, kurz bevor Nidau über seine Planung ab-stimmen wollte, stellte Stöckli überraschend seinen Gegenvorschlag vor. Der war so überzeugend, dass der Gemeinderat von Nidau wenig später auf Stöcklis Linie umschwenkte und die Abstimmung abblies. »

Vorstudie für die Haltestelle Bözingenfeld von :mlzd.

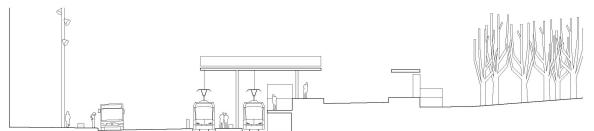




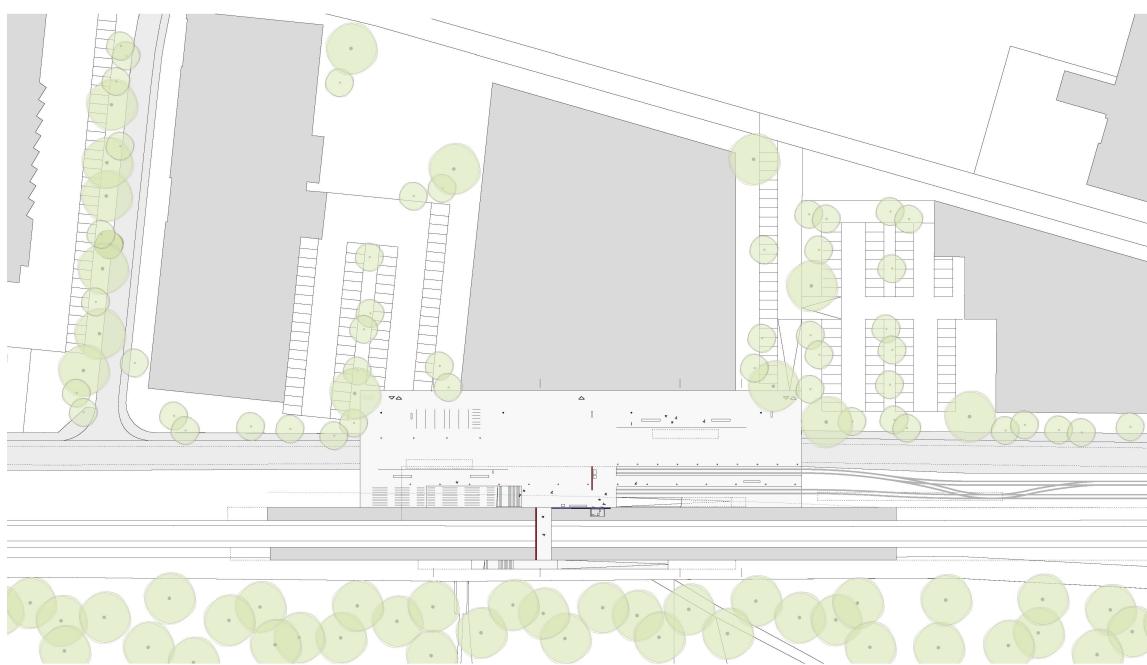
^Für die definitive Linienführung des Regiotrams fehlen noch zwei Entscheide.
Wie unter den Gleisen beim Bahnhof hindurch und Nord oder Süd beim Bahnhof Mett?



<Das Tram erschliesst das Arbeits-
platzgebiet und endet bei der neuen
Station der SBB «Bözingenfeld».



^Querschnitt Bahnhof. Das Tram und
die Bahn sind parallel geführt.



^Das Tram kommt von Osten und endet in einem Sackbahnhof.

54/55// INFRASTRUKTUR UND SEEANSTOSS

» **PARK ODER STADT** Das Expo-Gelände ist das Schlüsselgrundstück, nicht blass der Gemeinde Nidau, sondern und vor allem der Agglomeration Biel als Ganzes. Also muss auch die ganze Agglomeration in die Planung involviert werden. Das Areal liegt im Zentrum der real vorhandenen Stadt mit fast 100 000 Einwohnern. Wo in der Schweiz gibt es noch eine Baulandreserve mit Seeanstoss mitten in der Stadt?

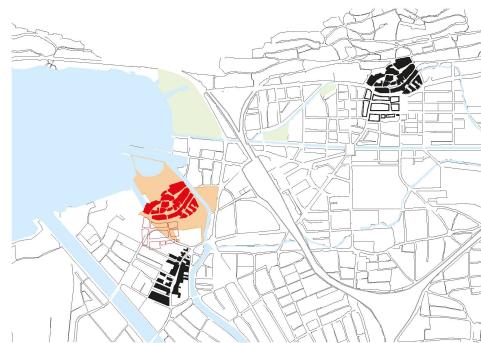
Eigentlich gibt es nur zwei ernsthafte Möglichkeiten: Park oder Stadt. Entweder macht man aus der grossen Fläche (rund 115 000 Quadratmeter) einen Park und verzichtet auf alle Einnahmen, hat aber die Investitions- und Unterhaltskosten zu tragen. Das vermag die Gemeinde Nidau nicht zu verkraften, es müsste also zwingend eine Agglomerationslösung sein. Oder man baut ein Stück Stadt, dicht, zukunftsgerichtet, steuerbringend. Das Schlimmste wäre, auf diesem Filetgrundstück das Landesübliche zu bauen: ein Prokuristenquartier. Dafür ist es zu wichtig und zu schade.

«Agglolac» hat gezündet. Die Städte Biel und Nidau arbeiten nun zusammen, wobei die Planungs- und Projektierungskosten geteilt werden. Zuerst galt es, die Machbarkeit abzuklären. Sind die Kanäle überhaupt durchflutet oder nur Brackwassersammler? Es fliesst, sagen die Hydraulikingenieure. Was ist mit den Altlasten? Es hat, aber es geht, antworten die Entsorgungs-spezialisten. Und wie sieht es mit den Finanzen aus? Die rund 100 Millionen Franken, die die Aufzonung als Mehrwert generiert, reichen aus, die Infrastrukturmassnahmen zu bezahlen, beruhigen die Immobilienleute. Es ist das bekannte Bieler Modell: Der Mehrwert wird nicht privatisiert, sondern in die Infrastruktur investiert. Noch bevor die Machbarkeitsstudie definitiv vorliegt, zeichnet sich bereits ab: Es geht. Jetzt müssen die Gemeinderäte von Nidau und Biel entscheiden, ob sie die Kredite bei ihren Parlamenten beantragen wollen. Dann wird die Machbarkeitsstudie den Teilnehmern des Wettbewerbs abgegeben. Dieser stellt die Aufgabe: Wisst ihr etwas Besse-res als «Agglolac»? Das Projekt «Agglolac» wird von allen drei Varianten der Autobahn kaum berührt, der Autobahntunnel führt nördlich daran vorbei.

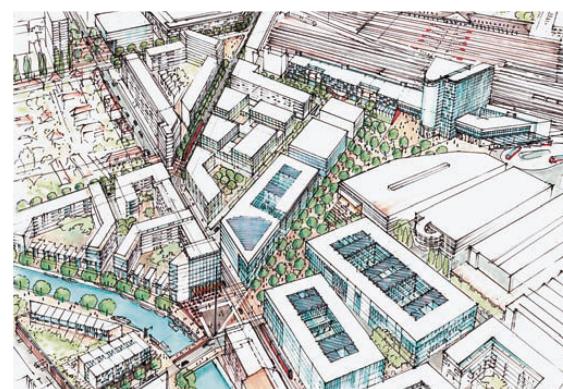
IM SOG VON «AGGOLAC» «Agglolac» hat Sogwirkung. Das Projekt hat sich in den Köpfen der Bevölkerung und der Politiker fest eingenistet. Es wäre die Verlängerung des Masterplans Bahnhof Richtung See, der zweite, endgültige Schritt, der das Ufer erreicht. Das Regiotram geriet bereits in den Sog. Wenn «Agglolac» kommt, dann sollte es mit dem Regiotram auch erschlossen werden, was mit der bestehenden Linienführung (Variante «Hindedüre») nicht der Fall ist. Darum sprechen für die Variante Stettli zwei gute Gründe: Das Tram soll wie in der Bahnhofstrasse dort fahren, wo die Leute sind, und es kommt näher an «Agglolac» heran.

Die Autobahnplanung spielte eine Zeit lang mit einer Führung weiter südlich als heute geplant, sie hätte «Agglolac» gestreift und zu zahlreichen Abbrüchen geführt. Diese Lücken füllten die Planer auf dem Papier wieder auf und entdeckten dabei die Verlängerung des Projekts «Agglolac» über die Zihl hinweg. Dort stehen heute Altbauten ohne denkmalpflegerischen Wert. Einige Grundstücke gehören der Stadt, andere Privaten, die für ein vergrössertes «Agglolac» gewonnen werden sollen.

Die Berner Fachhochschule (BFH) ist in den drei Agglomerationen Bern, Biel und Burgdorf auf 32 Standorte verteilt. Der Regierungsrat kam zum Schluss: Konzentration ist nötig. Biel kann mithalten. Auf dem Masterplan-gelände hinter dem Bahnhof gibt es strategische Grundstücke, die sich für die Lehr- und Verwaltungsgebäude eines Campus eignen, und im Bözingerfeld neben der Holzfachschule ist Platz für Forschung und Entwicklung. Der Verteilkampf zwischen Bern, Biel und Burgdorf ist also neu entbrannt, und Biel hofft, seine Verluste wettzumachen. Vielleicht gelingt es sogar, die Architekturschule wieder nach Biel zu holen. Das Stadtplanungamt jedenfalls hat bereits erste Überlegungen angestellt, wie der «Campus» aussehen könnte. Man sieht auf dem Vogelschaubild drei grosse Blöcke für die Lehre und beim Bahnhof ein Hochhaus. Das Dreieck des Walser-Platzes wird noch zweimal wiederholt, ein zweites Hochhaus schliesst den Platz gegen die Zihl ab. Biel ist noch lange nicht gebaut.



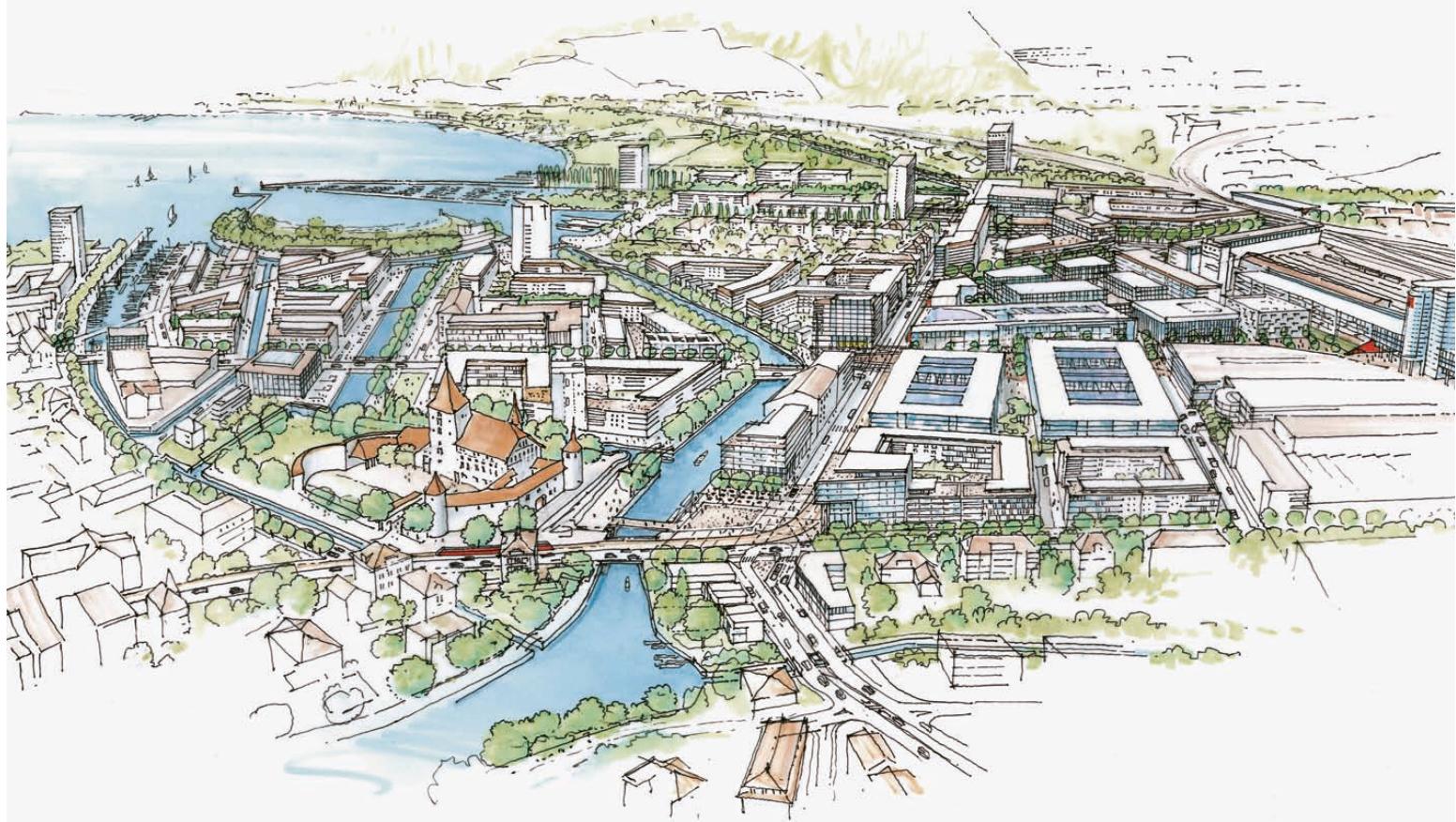
^Lernen aus der Geschichte. Die städtische Dichte ist in der Altstadt bereits Tatsache. Sie fände auf dem Expo-Gelände bequem Platz. Plan: Urs Külling



^So könnte der Campus aussehen. Das Regiotram ist mit der Variante Stettli eingetragen. Illustrationen: René Giger



^Ein Blick auf die zukünftige Seestadt. Biel will Stadt bauen, nicht Vorstadt.



^Der Agglomeration eine neue Mitte. Mit der Seestadt macht Biel den zweiten, endgültigen Schritt zum See. Vorne das Schloss Nidau, rechts der mögliche Campus der Fachhochschule.
Illustration: René Giger



«Lernen von der Geschichte. Nidau war eine Wasserstadt siehe Zeitschnitte Seite 30, die Seestadt wird es wieder. Drei Linienführungen fürs Regiotram: A Variante Stettli, B Untervariante «Walserknick», C Variante «Hindedüre». Plan: mlzd