



Ein breites Verkehrsband trennt Tüscherz-Alfermée vom See und verunmöglicht ein ordentliches Dorfleben. Die Gemeinde fordert die Verlegung der Verkehrsstränge in den Berg und den Rückbau der heutigen Nationalstrasse. An Tüscherz-Alfermée kommt keiner vorbei, wenn es darum geht, zukunftsgerechte Lösungen am Bielersee zu finden und zu realisieren.

Les liaisons routières et ferroviaires séparent Tüscherz-Alfermée du lac et rendent impossible une vie communale. La commune exige que ces liaisons soient mises dans un tunnel ainsi que le redimensionnement de la route nationale. Car personne ne peut éviter Tüscherz-Alfermée s'il veut contribuer à trouver une solution moderne et acceptable pour tous au problème du trafic sur la rive gauche du lac de Biene.

# An Tüscherz und Alfermée kam keiner vorbei

## Verkehrsprobleme am Bielersee



Der Felsvorsprung am Rusel, während Jahrhunderten natürliches Hindernis einer Verkehrsverbindung dem See entlang: Der Fels ist heute zerstört, Tüscherz-Alfermée wehrt sich gegen unzumutbare Verkehrsverhältnisse am Bielersee.

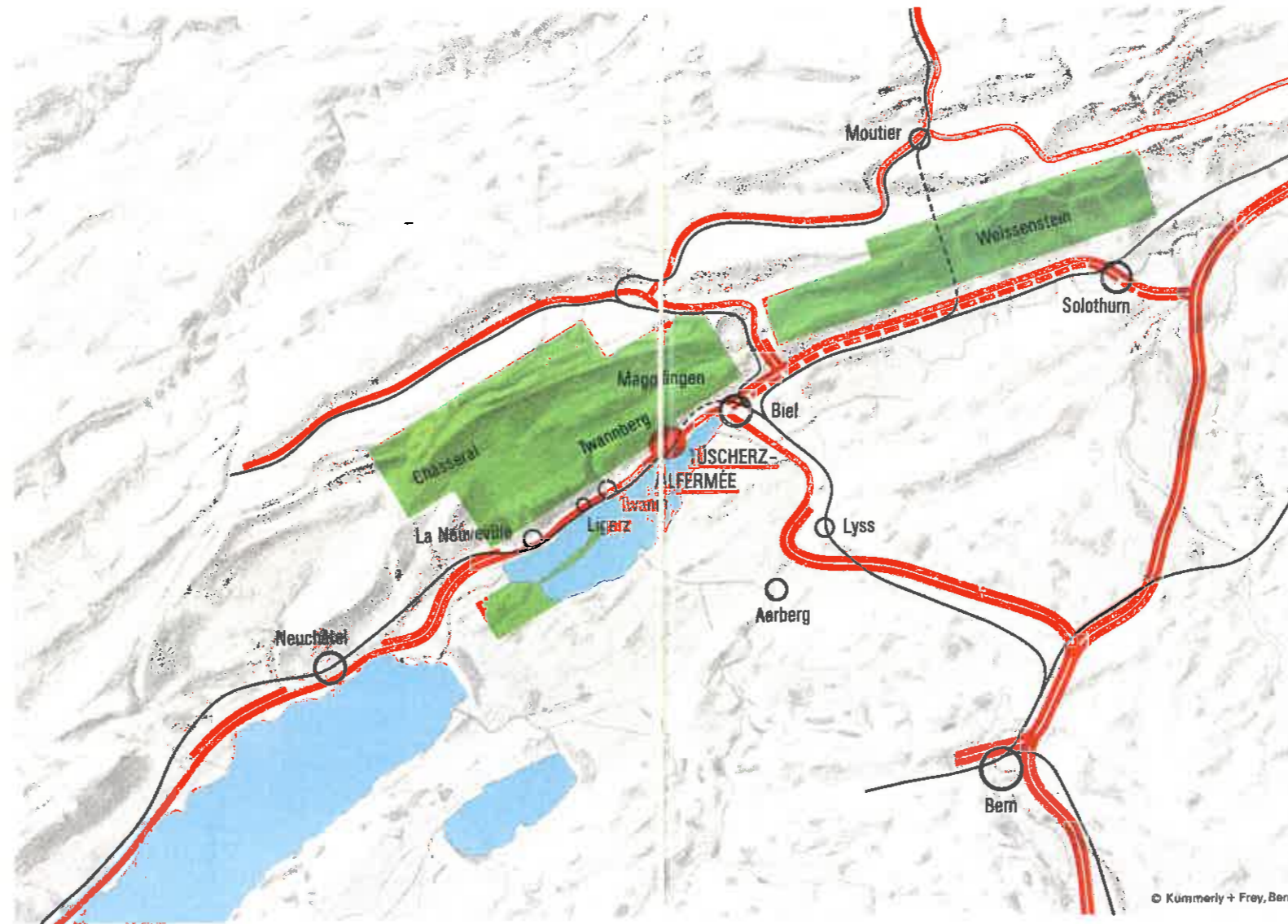
*Le promontoire rocheux au "Rusel" a été pendant des siècles un obstacle naturel à toutes les liaisons le long du lac. Aujourd'hui, le rocher est détruit et la commune de Tüscherz-Alfermée lutte contre la situation inextricable provoquée par le trafic.*

# Tüscherz-Alfermée fordert den Rückbau der N5 und der SBB-Doppelspur

Die heutige Gemeinde Tüscherz-Alfermée besteht aus mehreren Weilern und Häusergruppen, deren Ursprung ins Mittelalter zurückgeht. Sie liegen eingeklemmt zwischen See und Rebberg am Fusse der südlichsten Jurakette, nur wenige Kilometer westlich von Biel. Die Geschichte von Tüscherz-Alfermée wird von einem Faktor bestimmt: dem Verkehr. Als die Gemeinde noch ohne Strassen- und Schienenverbindung war, prägte topographisch begründete Abgeschlossenheit das Leben der Ortschaften. Heute ist es in einem Ausmass wie wohl kaum anderswo der kombinierte Verkehrsstrang SBB-Linie/Nationalstrasse.

Die beiden West-Ost-Verbindungen mit ihren hohen Emissionen trennen das Dorf vom See, verunmöglichen ein aktives Gemeindeleben und machen Tüscherz-Alfermée Schritt für Schritt zu einer sterbenden Gemeinde. Vor allem die Nationalstrasse ist heute in Tüscherz-Alfermée derart dominant, dass keine Tätigkeit im Alltag der Bewohner und Gäste ohne Einwirkung bleibt. Die ständige Zunahme des Verkehrs hat die Gemeinde zum Handeln bewegt: Tüscherz-Alfermée fordert den Rückbau der N5 und die Verlegung der Verkehrsstränge in den Berg. Die Gemeinde sieht darin die einzige Möglichkeit, die Fortsetzung der Verkehrsentwicklung mit Bahn 2000 und durchgehender N5 Yverdon-Solothurn für die Bewohner erträglich zu machen. Sie sieht darin die einzige Chance, das Dorfleben zurückzugewinnen.

Die 300-Seelen-Gemeinde hat sich an Bund und Kanton gewandt. Der Respekt vor ihrer Geschichte und die Sorge um eine Zukunft überhaupt geben ihrem Begehren Berechtigung.



Aus vier Richtungen führen Autobahnen und -strassen auf die "Gemischtsverkehrsstrasse" N5 am See. Daneben die Doppelspur der SBB vor dem Endausbau. Kann das überhaupt bewältigt werden? Es kann nicht und es darf nicht. Das linke Bielerseeufer soll nicht zu einem neuen "Qualensee" werden.

Autoroutes et d'importants axes routiers arrivent des quatre points cardinaux pour aboutir sur la N5 le long du lac. De plus, le dédoublement des voies CFF est presque terminé. Cette région peut-elle encore supporter plus? Non, elle ne le peut et ne le doit. La rive gauche du lac de Biemme ne doit devenir à aucun prix une région tourmentée.

La commune actuelle de Tüscherz-Alfermée (appelée autrefois Daucher-Alfermée) se compose de plusieurs hameaux et groupes d'habitations, dont l'origine remonte au Moyen Age. Ils se situent, encastrés entre le lac et le vignoble, au pied du versant sud de la chaîne de Jura à quelques kilomètres à l'ouest de Biemme. L'histoire de Tüscherz-Alfermée est dominée par un élément: les voies de communication. Alors que la commune ne possédait encore aucune liaison routière ni ferroviaire, sa situation topographique définissait la vie dans la localité. Aujourd'hui, celle-ci est marquée, comme nulle part ailleurs, par la liaison routière et ferroviaire.

Les deux axes, d'ouest en est, avec leurs immisions, séparent le village du lac, empêchent une activité communale et en font, petit à petit, un lieu abandonné. Aujourd'hui, la route nationale prend une telle suprématie qu'elle influence toutes activités quotidiennes des habitants et des hôtes du village. L'augmentation constante du trafic a poussé la commune à réagir et à demander un redimensionnement de la N5 et de transférer les deux voies de communication dans un tunnel. La commune voit dans cette démarche la seule solution qui pourrait rendre supportable aux habitants l'évolution du trafic résultant de Rail 2000 et de la liaison routière N5 entre Yverdon et Soleure. Elle y voit la seule possibilité pour que la vie renaisse au village.

La commune qui compte 300 habitants s'est adressée à la Confédération et au canton. La sauvegarde de son histoire, mais aussi le soin qu'elle entend apporter à son avenir la renforcent dans cette juste démarche.

# Von Fusspfad und Karrweg...

Im Unterschied zu Twann, Bipschal, Ligerz und Schafis fehlen in Tüscherz und Alfermée urgeschichtliche Zeugen. Beide Orte widerspiegeln die im Hochmittelalter geläufige Siedlungsart mit kleinen Ortschaften und Rebhäusergruppen. Während Jahrhunderten pflegten Tüscherz und Alfermée vorab die Beziehungen über den See: Dem Stadtgericht Nidau und dem Kirchspiel Sutz zugehörig (bis 1879) war es nur natürlich, dass die Schifffahrt und damit die Verkehrsverbindung zum Südufer des Bielersees bis ins 19. Jahrhundert den Alltag der Ortschaften prägten.

Dem Uferbereich von Tüscherz-Alfermée drückten aufgeschüttete, flache Rebgrärten mit Umfassungsmauern den Stempel auf. Mittelalterliche Rebbergbesitzer waren Klöster, der Graf von Nidau und Stadtberner Patrizierfamilien, ferner Spitäler in Solothurn und Biel. Der Rebbau war bis ins 20. Jahrhundert der hauptsächlichste Erwerbszweig der Einheimischen. Früher hatten sie auf Wiesen ennet dem See auch Graswirtschaft betrieben.

Das ufernahe Gebiet war in hohem Masse felsensturz- und steinschlaggefährdet. Die Erbauer moderner Anlagen mussten deshalb von vornherein mit Schwierigkeiten rechnen. Der Felsvorsprung im Rusel (vgl. Titelseite) war das natürliche Haupthindernis einer Verkehrsverbindung dem Seeufer entlang. Dort verlief im Ancien Régime die Landesgrenze zwischen Bern und dem Fürstbistum Basel, zu dem Biel gehörte. Im Rusel fand 1798 das Franzosengefecht statt – der Ort ist heute wegen der N5 unkenntlich.

Eine Verkehrsverbindung längs dem See gab es abgesehen von Fusspfaden auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch nicht. Die erste Längsverbindungen waren Ross- und Karrwege auf halber Höhe zwischen See und Wald, mit schrägverlaufenden, steilen Stichwegen, die die Orte und die Ländten erschlossen. Den Hauptanlagen des 19. Jahrhunderts, Strasse und Bahn, gingen lange politische Auseinandersetzungen voraus. Die Seestrasse wurde in den Jahren 1835 bis 1838 erbaut. Der Strasse muss-

ten schon damals Bauten geopfert werden: Sie zerschnitt die Rebgrärten und liess die seeseitigen Nebengebäude verschwinden. Die Ländten und Häfen mussten neu angelegt werden. Neubauten – darunter auch Gasthöfe – veränderten entlang der Strasse die Gesichter von Alfermée und Tüscherz. Die Bahnlinie Biel-Neuenburg wurde 1860 eröffnet. Auch der zweite grosse Verkehrsstrang hinterliess Spuren; das stattliche Rebhaus Convalet des Klosters St. Urban, schon im 13. Jahrhundert erwähnt, wurde abgerissen. Von der Bahn allerdings profitierten die Tüscherzer erst später: die Bahnstation Tüscherz wurde 1903 eröffnet.

- Mittelalter:** Tüscherz und Alfermée sind zu Fuss oder per Schiff über den See erreichbar.  
**1798:** Franzosengefecht oberhalb des Felskopfs im Rusel.  
**1835–38:** Bau der Seestrasse. Seeseitig werden Nebengebäude abgerissen.  
**1860:** Eröffnung der Eisenbahnlinie Biel-Neuenburg. Abbruch des Klostergutes Convalet.

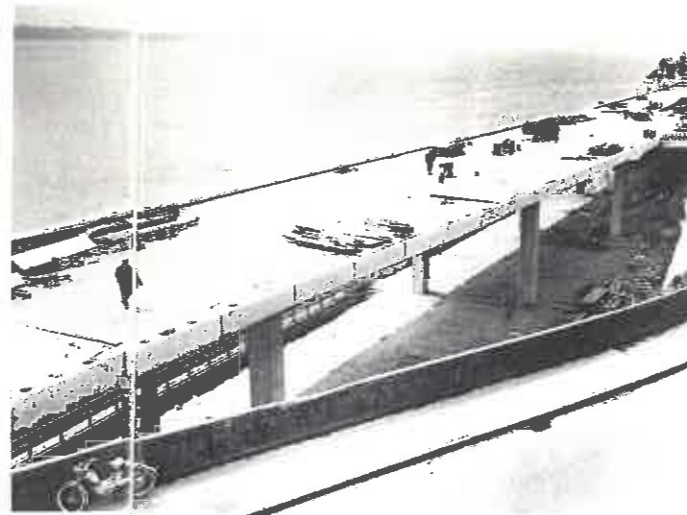
Als man solche Bauwerke entstehen sah, sind viele erschrocken; leider zu spät.

*Lorsqu'on a construit un tel ouvrage, beaucoup de gens ont été choqués, mais c'était malheureusement trop tard.*



Alfermée vor und nach dem Bau der N5 und der SBB-Doppelspur: das idyllische Dorfbild wurde durch eine Betonlandschaft ersetzt. Das Unterdorf seeseits der Strasse wurde beim Bau der Nationalstrasse abgerissen.

*Alfermée, avant et après la construction de la N5 et de la double voie CFF: l'image idyllique du village a été remplacée par un paysage de béton. Le bas du village a été sacrifié au profit de la route nationale.*



# ...zu Nationalstrasse und Bahn 2000

Der Rebenweg am Jurahang, heute ein beliebter Wanderweg, entstand 1928. Er diente nicht nur der rationelleren Bewirtschaftung der Rebberge, er war auch zusammen mit dem gleichzeitig erstellten Netz von Wasserabflussrinnen zum Schutz gegen die häufigen Unwetter und die Erosionsschäden gebaut worden.

Den grössten Einbruch in das Landschaftsbild von Tüscherz-Alfermée brachte der kombinierte Bau der SBB-Doppelspur und der Nationalstrasse in den späten 60er und frühen 70er Jahren mit sich. Die SBB-Linie wurde zwischen Biel und dem Rusel in den Berg verlegt, der markante Fels abgetragen. Die westliche Fortsetzung entstand zweigleisig auf neuem Trasse dem See entlang. Der Vingeltunnel wurde 1969 mit einer grossen Feier eingeweiht, die neue SBB-Haltestelle unter der Strasse als "originell" gelobt. Für den Bau der N5 in den Jahren 1969 bis 1973 waren mehrere Kunstbauten und Viadukte nötig. Zahlreiche Häuser wurden der neuen Nationalstrasse geopfert: Das ganze Unterdorf Alfermée samt Gastwirtschaftsbetrieb wurde abgerissen. Am See entstanden Ländten und Hafenanlagen neu. An Stelle der alten Seestrasse und SBB-Linie trat ein breiter kombinierter Verkehrsstrang Schiene/Nationalstrasse, der Tüscherz-Alfermée ein völlig neues Dorfbild verpasste und das Leben stark einschränkte.

Die zunehmende Lärmbelastung und die Beeinträchtigung des Dorflebens durch die Nationalstrasse führten schliesslich in den 80er Jahren zum Ruf nach einer Umgestaltung der N5. 1985 wurde erstmals die Forderung nach einem Strassentunnel zur Umfahrung der Orte Funtelen, Alfermée und Tüscherz erhoben. Die Gemeindeversammlung beschloss deshalb einstimmig eine entsprechende Eingabe beim Regierungsrat des Kantons Bern. Eine erste Besprechung mit dem Baudirektor erfolgte im Januar 1986. Gleichzeitig wurde der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Bundesrat Leon Schlumpf, auf die Problematik aufmerksam gemacht. Erste Reaktio-

nen waren negativ. Unterstützt wurde die Forderung jedoch in der Folge von Schutzorganisationen, von den regionalen Parlamentariern und vom Regionalplanungsverband.

Im August 1988 besuchten zwei bernische Regierungsmitglieder, die Regierungsräte Gotthelf Bürki und Benjamin Hofstetter, die Gemeinde. Ihnen wurde ein Forderungskatalog überreicht. In der Nachbargemeinde Twann, die ebenfalls unter der N5 leidet, wurden die Weichen in Richtung Rückbau der N5 und Umfahrungstunnel gestellt, was allgemein positiv bewertet wird. Das lässt die Tüscherzer neue Hoffnungen schöpfen.

- 1969:** SBB-Doppelspur mit Vingeltunnel wird eröffnet. Das Unterdorf Alfermée wird abgerissen.
- 1973:** Die N5 ist fertiggestellt.
- 1985:** Tüscherz-Alfermée fordert eine Tunnelumfahrung und den Rückbau der N5.
- 1988:** Eine Regierungsdelegation besucht Tüscherz und Alfermée und erhält einen Forderungskatalog.
- 1989:** Biel, Tüscherz-Alfermée, Twann, Ligerz und La Neuveville erarbeiten mit dem Regionalplanungsverband eine koordinierte Planung aller Verkehrsträger.

Das stattliche Rebhaus Convalet des Klosters St. Urban wurde ein Opfer der Bahnlinie Biel-Neuchâtel.

*La maison vigneronne "Convalet", propriété du couvent de Saint-Urbain, a été sacrifiée au profit de la ligne de chemin de fer Bienne - Neuchâtel.*



Tüscherz vor und nach dem Bau der N5 und der SBB-Doppelspur: Tüscherz wird vom See getrennt, und die alten Uferanlagen werden zerstört.

*Tüscherz, avant et après la construction de la N5 et de la double voie CFF. Désormais, le village est séparé du lac et les aménagements de la rive ont été saccagés.*



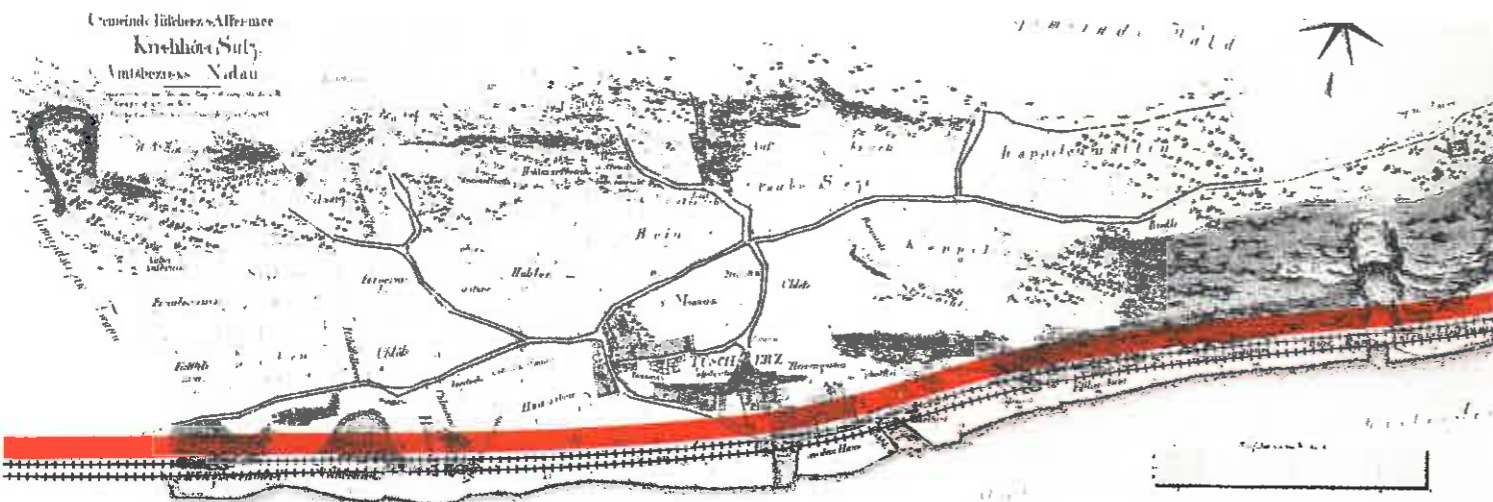
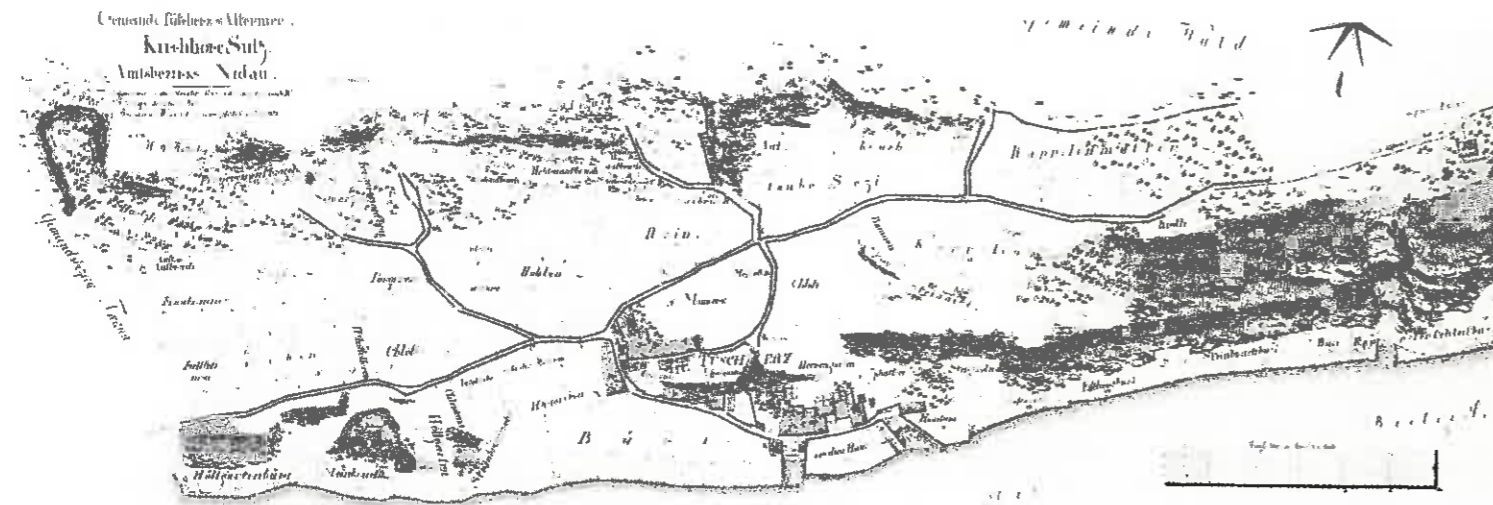
# Vom geografischen Zwang zur verkehrspolitischen Zwängerei

Tüscherz-Alfermée lebte an steilen Ufern am und mit dem See. Durch die 1. Juragewässerkorrektur und der dadurch verbundenen Absenkung des Wasserspiegels wurden einige Meter Land für Reben und Gärten gewonnen. Die N5 und die Bahndoppelspur haben das Unterdorf Alfermée sowie den schmalen Landstrich wegrasiert, die Dorfteile vom See abgeschnitten und diesen den Lebensraum entzogen.

(Bezirkspläne Tüscherz und Alfermée von 1833)

*Tüscherz-Alfermée est située sur les rives escarpées du lac de Biemme. A la suite de la 1ère Correction des eaux du Jura, l'abaissement du niveau du lac a permis de gagner quelques mètres au profit de la vigne et des jardins potagers. La N5 et la double voie CFF ont supprimé le bas du village et la mince bande de terrain. Les parties du village ont été séparées du lac et ont perdu un espace vital.*

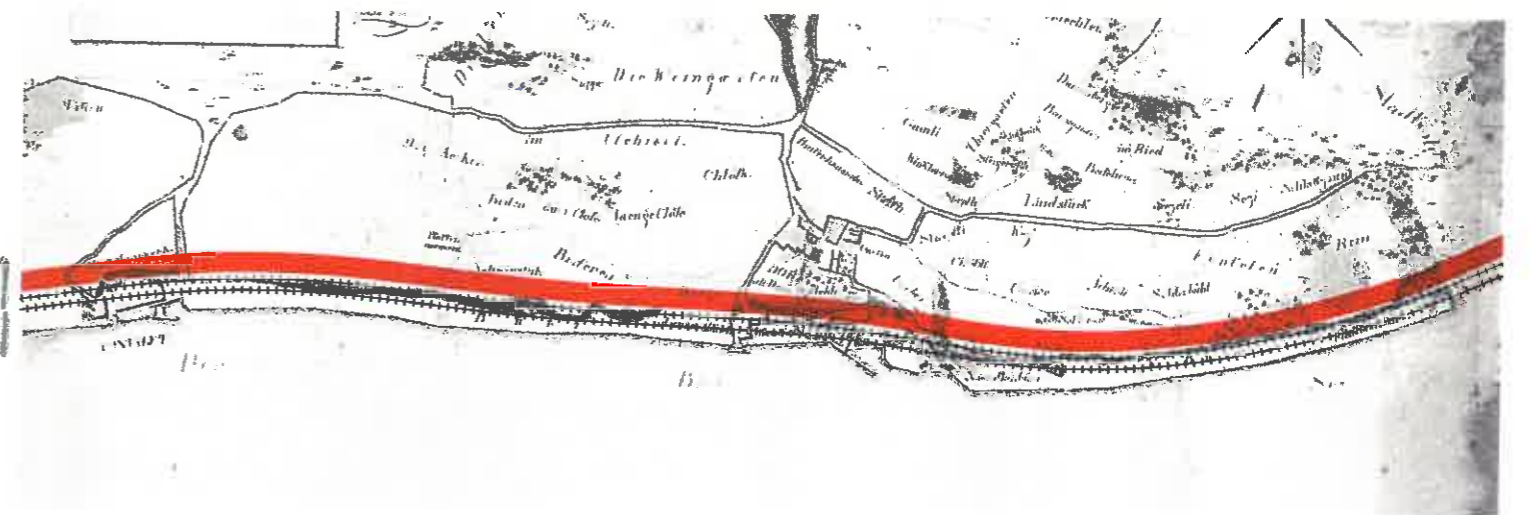
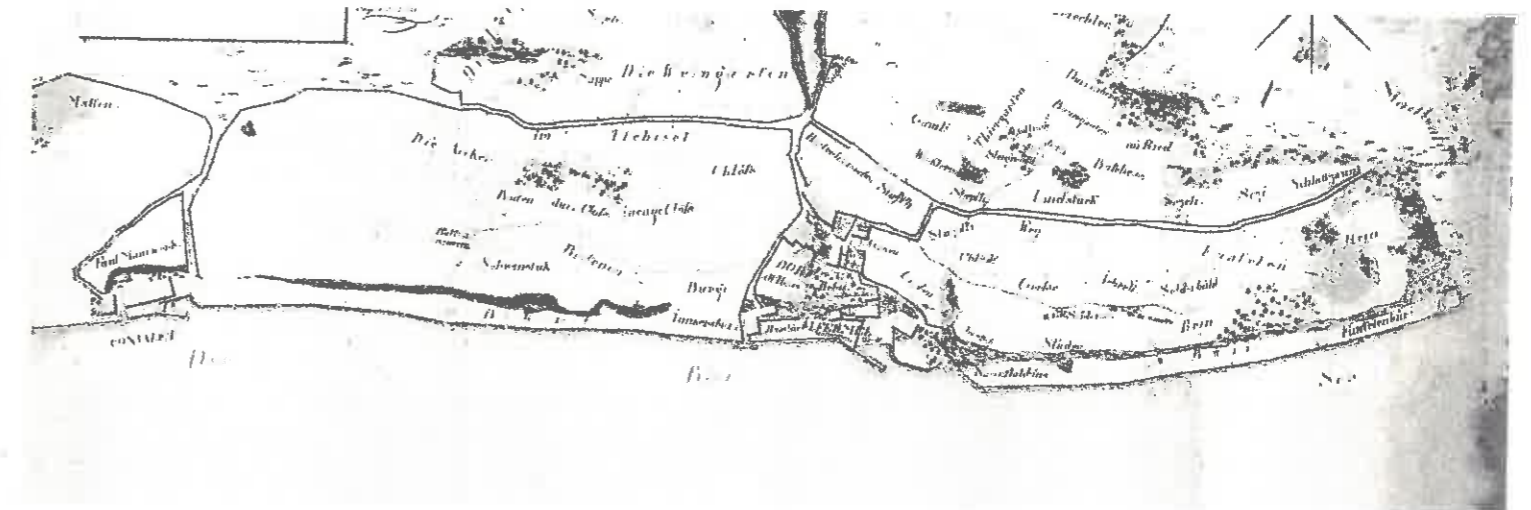
(Plans du district, Tüscherz et Alfermée, 1833)



## Schon 1836 heftig kritisiert

Schon der Bau der Bielerseestrasse in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts erntete heftige Kritik. Im Grossen Rat wurde am 1. Juli 1836 bemängelt, dass das Strassentrassée "rücksichtslos durch die Reben geführt wurde". Statt einer bescheidenen "Kommunikationsstrasse" dem Seeufer entlang sei

eine "Transitstrasse" durch das Rebland erstellt worden, "aus der Neuenburg und Solothurn die grössten Vorteile ziehen". Die Bielerseestrasse sei "ein Beispiel, wie es nicht gemacht werden soll". Quelle: Markwalder Hans, 1946: Das Rebgut der Stadt Bern am Bielersee.



# Betonwüste oder «Kunstbauten»?



Der heutige Bootshafen vor Tüscherz. Oder vielmehr vor dem Bahn/Strassenviadukt von Tüscherz.

Nationalstrasse und SBB-Linie vor Tüscherz trennen Dorf und See. Einst war hier wohl Raum für das Dorfleben von Tüscherz.



Vom Seeufer aus kann heute in Alfermée der kombinierte Verkehrsstrang Schiene/Nationalstrasse bewundert werden. Wie mag wohl einst der Blick auf die Rebberge gewirkt haben?

# Tüscherz-Alfermée kämpft um sein Naherholungsgebiet am Jurastrand und am See

Ein idyllisches Bild von Tüscherz und Alfermée ergibt heute nur noch der Blick vom Rebberg. Auf halber Höhe zwischen den Ortschaften und dem Wald verläuft der in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts erstellte Rebenbewirtschaftungsweg. Der durchgehende Weg von Biel-Vingelz nach La Neuveville ist ein beliebtes Ausflugsziel für Wanderer aus der Region und von weiter her.



Der einzige ruhige und zugleich idyllische Flecken befindet sich beim Schützenhaus mit dem alten Turm (zugleich Wahrzeichen) und dem Friedhof. Hier führt auch der beliebte Rebenweg vorbei, welcher Tausenden für ihren Marsch oder Spaziergang von Biel bis La Neuveville dient.

## Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS

Tüscherz und Alfermée sind seit 1978 im ISOS enthalten. Die Qualitäten liegen danach in der historisch gewachsenen Siedlung. Zwar sind die Ortsbilder sowohl von Tüscherz als auch von Alfermée ursprünglich erhalten, doch – so das ISOS – von der Strasse stark beeinträchtigt. Wörtlich steht unter "Tüscherz": "Die Geschichte von Tüscherz ist die Geschichte einer Ufersiedlung, die schrittweise von Verkehrsbauten vom Ufer getrennt wurde." Und: "Wird als 'Verkehrsoffer des 20. Jahrhunderts' in die Geschichte eingehen." Unter "Alfermée" wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die räumlichen Qualitäten durch den Abbruch der Häuser zwischen Strasse und See abhanden kamen, die architektonischen Qualitäten innerhalb des oberen Ortskerns jedoch erhalten blieben.

## Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN

Seit Inkrafttreten des BLN 1977 ist am linken Bielerseeufer das gesamte Gebiet von Schafis (Gemeinde La Neuveville) bis Tüscherz Bestandteil des Inventars. Vorher hatte es bereits Aufnahme im provisorischen Inventar der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung gefunden. Die Bedeutung des linken Bielerseeufers wird im BLN wie folgt umschrieben: "In mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Landschaft. Eichenwälder, Trockenwiesen und vor allem sehr gute Beispiele von Felsenheiden, Flora und Kleintierwelt. (...) Über dem See alte Kulturlandschaft mit zusammenhängenden Rebbergen und gut erhaltenen Winzerdörfern." Das BLN verpflichtet den Bund "zur ungeschmälernten Erhaltung" der darin aufgeführten Gebiete. Davon darf nur abgewichen werden, wenn "gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen".

## Impressum

Diese Schrift kam 1989 zustande, dank der Mitarbeit von:  
**Konzept:** Urs Feitknecht, Tüscherz; **Recherchen:** Dr. Andres Moser, Erlach;  
**Text:** Thomas Dähler und René Villars, Nidau; **Bilder:** Kurt Wolf und Stephan Bögli, Biel, Fred Perrinjaquet, Tüscherz, Comet Zürich;  
**historische Bildvorlagen:** Staatsarchiv Kt. Bern, Museum Schwab, Privatbesitz;  
**Grafik:** Peter Jaberg, Tüscherz-Alfermée /Bern; **Druck:** Gassmann AG, Biel.

Einheimische und zahlreiche Erholungssuchende müssen sich die schmalen Plätze für verschiedene Hobbies teilen: Baden, Picknicken, Fischen, Tauchen, Surfen, Radfahren, Rollschuhlaufen usw. Tüscherz-Alfermée als Gemeinde mit dem längsten öffentlichen Seeanstoss investiert viel für Unterhalt und Pflege.

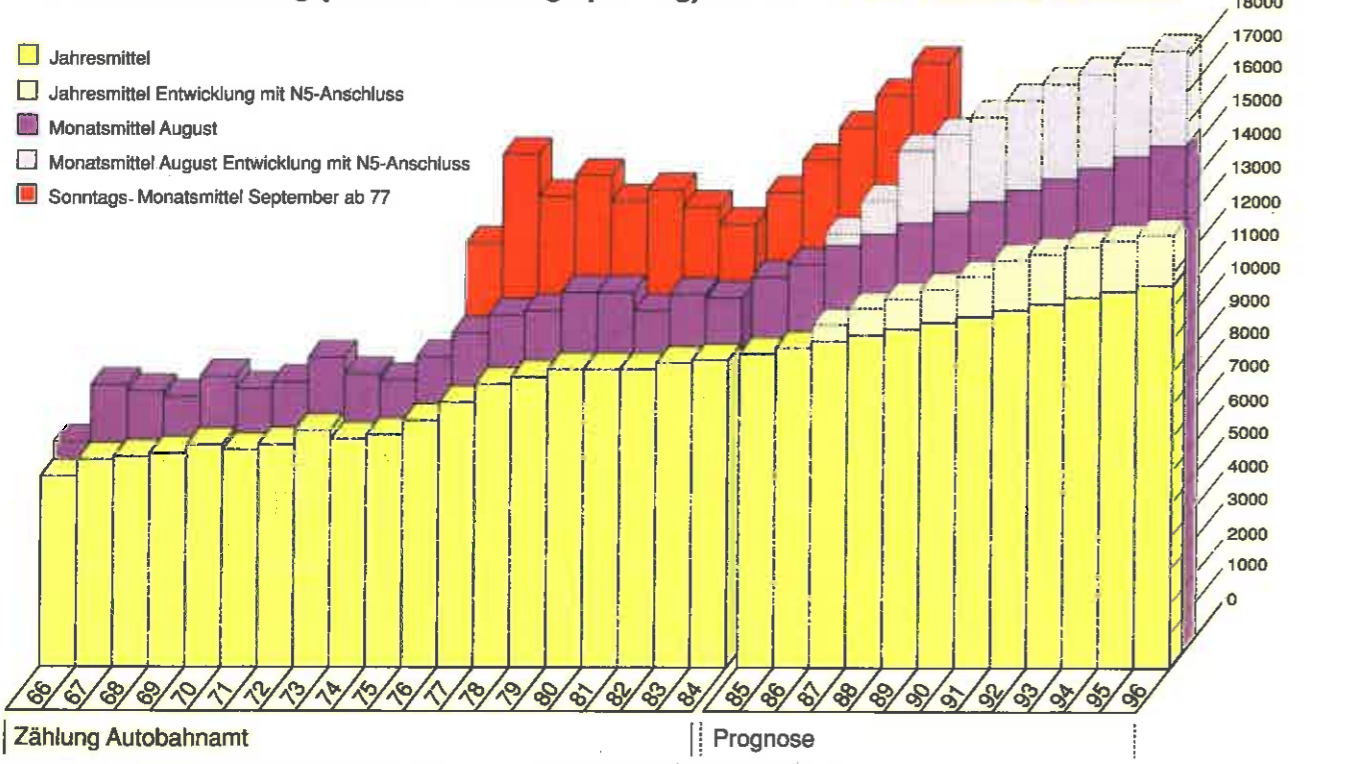


## «N5 und SBB müssen in den Berg»

Tüscherz-Alfermée, die Gemeinde mit dem längsten öffentlichen Seeanstoss, will die alarmierenden Immissionen nicht mehr länger auf sich nehmen. Im August 1988 reichte sie dem bernischen Regierungsrat einen Forderungskatalog ein. Sie verlangt darin den Einbezug des Gemeindegebiets in die N5/T6-Planung im Raume Biel, eine Gesamtplanung für das linke Bielerseeufer und die Neuerstellung der N5 auf dem Gemeindegebiet von Tüscherz-Alfermée. Dabei

ist insbesondere dem zunehmenden Verkehrsaufkommen und den Lärmimmissionen, die über den zulässigen Grenzwerten liegen, Rechnung zu tragen. Konkret verlangt die Gemeinde die Verlegung der N5 zwischen Fluhbach und dem Rusel in einen Tunnel und den Rückbau der bestehenden Nationalstrasse. Im Hinblick auf die Bahn 2000 soll Tüscherz-Alfermée durch einen Bahntunnel zwischen Convalet und Fluhbach umfahren werden.

Verkehrsentwicklung (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) auf der N5 vor Tüscherz-Alfermée



Verkehrsentwicklung (Anzahl Züge pro Tag) auf der Doppelspur vor Tüscherz-Alfermée  
Heute: 180 Prognose Bahn 2000: 220-250

## N5 et CFF mis sous tunnel

De tout temps, Tüscherz-Alfermée a été confrontée aux problèmes provoqués par les voies de communication.

Jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, la liaison entre Nidau et Tüscherz-Alfermée se faisait par le lac. La zone des rives, dans cette commune, était dominée par les vignes et les jardins ainsi que par d'importants murs de soutènement. Au Moyen Age, les vignes étaient la propriété de couvents, du comte de Nidau et de familles patriciennes bernoises. Jusqu'au 20<sup>e</sup> siècle, le travail de la vigne était l'activité principale des villageois.

La zone des rives, où se trouvait le promontoire rocheux du "Rusel", obstacle naturel aux voies de communication, formait la frontière, au temps de l'Ancien Régime, entre Berne et l'Evêché de Bâle. C'est également dans ce secteur que s'est déroulée une bataille contre l'envahisseur français, en 1798. Aujourd'hui, à cause de la N5, ce lieu a totalement changé d'apparence. Aucun sentier n'existait avant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle en direction de Bienne. Une voie carrossable fut créée dans le haut du vignoble à l'orée de la forêt. L'établissement d'une liaison routière et ferroviaire le long du lac a été précédée par de longues discussions politiques. Finalement, la route du bord du lac a été construite de 1835 à 1838. A l'époque, elle partageait déjà les vignes et des maisons ont dû être démolies. Le débarcadère a été déplacé.

La liaison de chemin de fer Bienne-Neuchâtel a été inaugurée en 1860. Cette deuxième voie de communication a nécessité la démolition de la maison "Convalet" appartenant au couvent de Saint-Urbain (canton de Lucerne) est mentionnée pour la première fois au 13<sup>e</sup> siècle. En fait, Tüscherz-Alfermée n'a profité de la voie ferrée qu'en 1903, lorsque la station CFF fut inaugurée. En 1928, le chemin des Vignes a été réalisé, aujourd'hui une promenade connue dans la Suisse entière. A l'époque, il a permis de rationaliser le travail des vignerons et d'assurer une meilleure

irrigation des parcelles. Toutefois, l'intervention la plus marquante dans le paysage s'est faite dans les années 60 et 70 avec le dédoublement de la voie CFF et la construction de la N5. Le tunnel ferroviaire en direction de Bienne a été inauguré en 1969 et la station CFF placée sous la route nationale. Cette dernière a nécessité la construction d'un viaduc et divers ouvrages. Des maisons et un restaurant ont été démolis pour permettre la construction de la route.

L'augmentation du bruit et les nuisances provoquées par la route ont fait naître, au début des années 80, une volonté de changement.

En 1985, pour la première fois, la revendication exigeant de mettre la route et le chemin de fer dans un tunnel a été formulée.

En 1986, le Conseil exécutif du canton de Berne, ainsi que le chef du Département fédéral des communications, Leon Schlumpf, ont été rendus attentifs à la situation.

En 1988, deux conseillers d'Etat bernois, Gotthelf Bürki et Benjamin Hofstetter, se sont rendus à Tüscherz-Alfermée pour prendre note des revendications de la commune. D'autre part, des efforts similaires sont entrepris pour modifier le tracé de la N5 à Douanne.

Ces démarches de la commune voisine renforcent encore celles entreprises par la commune de Tüscherz-Alfermée.