

AUTOBAHN A5

Ring sei Dank

Die Bieler und Nidauer Behörden lancieren das öffentliche Informations- und Mitwirkungsverfahren zur Begleitplanung A5-Westast. An einer Ausstellung präsentieren sie ihre städtebaulichen Visionen für die betroffenen Quartiere.

VON HANS-UELI AEBI

Der A5-Westast im Herzen von Biel und Nidau: Während Jahrzehnten ein herbeigesehntes Wunschkind der einen, konkret werdendes Schreckgespenst der anderen. Vier Spuren über 2,2 Kilometer, der Vollanschluss Bienne Centre, dazu der Halbanschluss beim Strandboden. Dutzende Gebäude und Alleen mit prächtigen Bäumen müssen weichen. Dafür verschwindet ein grosser Teil des motorisierten Verkehrs über weite Strecken unter dem Boden, die endlosen Staus sind Vergangenheit, die geeigneten Quartiere werden entlastet.

Zweifel. In den letzten Monaten verschafften sich vorab die Gegner (Komitee: «Westast A5 so nicht») Gehör. Mit vier Spuren und den beiden Anschlüssen überrissen und mit einer Milliarde Franken Baukosten pro Kilometer viel zu teuer sei das Projekt. Die in Aussicht gestellten Verkehrsberuhigungsmassnahmen seien ungenügend. Selbst langjährige Befürworter gerieten ob der gigantischen Ausmasse und einer schier endlosen Bauerei ins Grübeln. Politiker von links-grün bis weit in die Mitte forderten von der Bieler Stadtregierung Antworten. Mit dem neuen Jahr melden sich die Behörden zu Wort, lancierten das öffentliche Informations- und Mitwirkungsverfahren zur städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast. Eine Ausstellung dazu wurde diesen Dienstag in den ehemaligen Räumlichkeiten der Buchhandlung Lüthy an der Dufourstrasse eröffnet.

Entlastung. Der Bieler Stadtpräsident Erich Fehr und die Nidauer Stadtpräsidentin Sandra Hess benützen klare Worte: «Wir gehen davon aus, dass der Westast gebaut wird.» Nur so könnten die Wohnquartiere der gesamten Agglomeration entlastet werden. Natürlich gebe es punktuell grosse Eingriffe, diese seien aber in einer Gesamtsicht weniger dramatisch als die Verbesserungen, welche ein durchgehender Autobahnring bringen werde. Die «Rieslöcher» bei Bienne Centre und am Strandboden nähmen sich, gemessen an der Gesamtfläche des Perimeters, mit

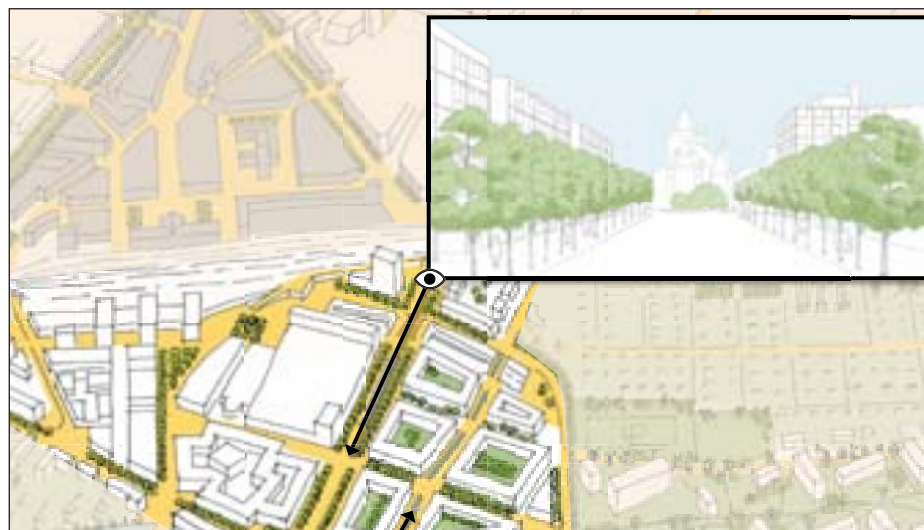
etwa fünf Prozent relativ «abscheiden» aus. Eine totale Überdeckung (wie etwa bei Neuenburg) sei mit den heute geltenden Sicherheitsbestimmungen leider nicht mehr möglich.

Der vierspürige Ausbau und die beiden Stadtanschlüsse seien nötig, nur so könne der künftige Autobahnring neben dem überregionalen Transitverkehr auch den Agglomerationsverkehr aufnehmen. Gemäss Berechnungen des Kantons dürfe der Binnenverkehr rund 80 Prozent auf dem Autobahnring ausmachen. Ohne den Westast würden sich die Blechschlangen wie heute durch urbanes Gebiet quälen. «Wollen wir das?», sagt Fehr an die Adresse der Gegner und betont: «Auch der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr profitieren.» Dazu wolle man «den innerstädtischen Verkehr aktiv drosseln, auf die wichtigsten Verbindungsachsen konzentrieren und effizient auf die Ringautobahn leiten.»

Egoistisch. Fehr zeigt Verständnis für die Kritiker, insbesondere die direkten Anrainer. Der Westast sei aber ein Projekt für kommende Generationen, wer dieses nur aus persönlicher Betroffenheit bekämpfe, handle «egoistisch». Die Behörden der Städte Biel und Nidau würden alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, damit sich die Immissionen «im Rahmen des Erträglichen» bewegten, so werde der Strandboden auch während der Arbeiten für die Bevölkerung zugänglich bleiben. Alle müssten sich die langfristigen positiven Wirkungen vor Augen halten. Und diese lägen auch in der Aufwertung der drei betroffenen Quartiere, wie auf zahlreichen Schautafeln der Ausstellung dargestellt wird. Die Perspektive dafür beträgt 35 und mehr Jahre.

Aufwertung. In den Weidteilen soll sukzessive ein durchgrüntes Wohn- und Erholungsquartier mit hoher Durchlässigkeit entstehen. Die Autobahn wird in den Weidteilen unterirdisch geführt – die heutige Bernstrasse verschwindet und es entsteht Platz für eine zentrale Parkanlage.

Im Gebiet Bienne Centre verändert sich die Stadt langfristig am stärksten: Rund um den Autobahnanschluss und



Bienne Centre: Wohn- und Dienstleistungszentrum, die Salzhausstrasse (oben rechts) mutiert zum ausladenden Boulevard.

Bienne Centre: quartier d'habitation et de services, la rue de la Gabelle devient boulevard.

direkt am Bahnhof soll nach und nach ein Dienstleistungs- und Wohnzentrum mit dichter Bebauung und optimaler Verkehrserschliessung entstehen. Der nächste Schritt ist der Bau des Campus Technik. Der Strassenraum und die öffentlichen Plätze sollen neu strukturiert und aufgewertet werden, damit das Quartier weiterhin durchlässig bleibt. So soll die heutige Salzhausstrasse zu einem Stadtboulevard umgestaltet werden.

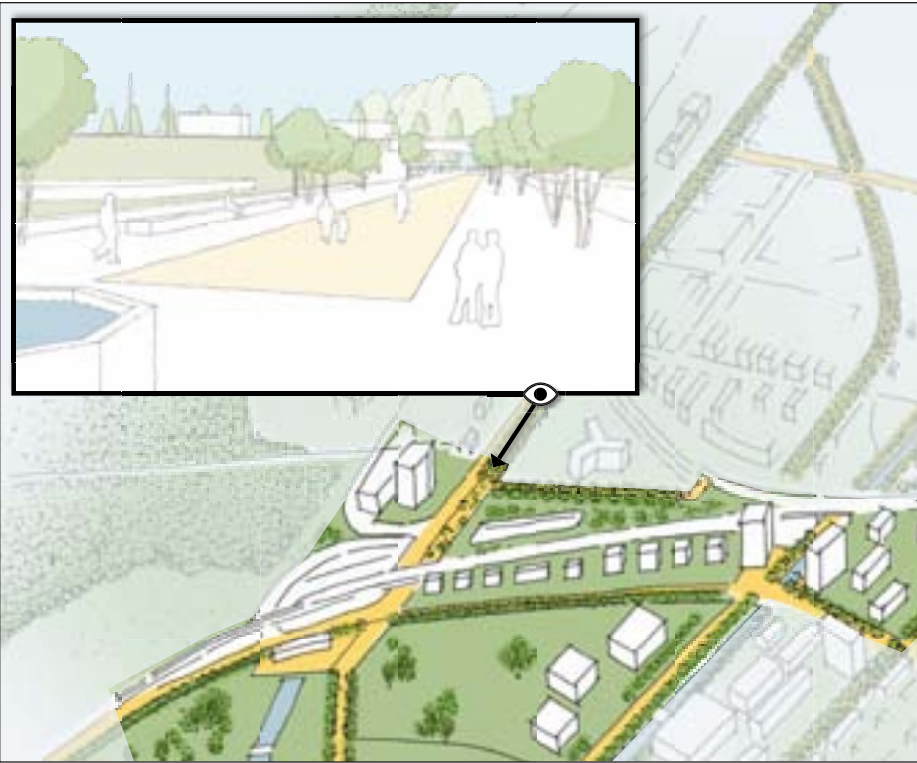
In der Seedorstadt soll Schritt für Schritt ein attraktives Erholungs- und Wohngebiet entstehen. Durch eine parkartige Ausgestaltung des Krautkuchens sowie die Verlängerung der Seedorstadt-Promenade entsteht ein fließender Übergang zwischen der Stadt und dem See. Durch die starke Verkehrsbelastung der Ländtstrasse kann der Strandboden als Erholungszone nach den Bauarbeiten deutlich aufgewertet werden. Fehr: «Die Stadt rückt endlich näher an den See.»

2020. Wie geht es weiter? Diesen Frühling wird das Ausführungsprojekt aufgelegt. Direkt Betroffene wie Grundeigentümer, Interessengruppen oder Gemeinden können Einsprache zu baulichen Aspekten erheben. Diese werden auf dem Rechtsweg verhandelt. Die Bevölkerung kann im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Eingaben zu den Ergebnissen der städtebaulichen Begleitplanung formulieren. Die Inputs fließen in die weiteren Planungsarbeiten ein. Das städtebauliche Konzept wird schliesslich gesetzlich in Form von Baureglementen und Zonenplanänderungen verankert. Der Bau des Westastes soll 2020 beginnen.

Les autorités biennoises et nidowiennes lancent la campagne d'information et la procédure de participation à la planification d'accompagnement de la branche Ouest de l'A5. Une exposition présente leurs visions des nouveaux quartiers concernés.

PAR HANS-UELI AEBI

La branche Ouest de l'A5 au cœur de Bienne et de Nidau: durant des décennies un rêve tant attendu pour certains, un véritable épouvantail en vue pour d'autres. Quatre pistes sur 2,2 kilomètres, une jonction complète Bienne Centre et une demi-jonction au Faubourg du Lac. Des douzaines de bâtiments et d'allées joliment arborisées seront purement et simplement rasés. A l'avenir, une large part du trafic motorisé doit circuler en grande partie en sous-sol, les bouchons sans fin disparaîtront et les quartiers concernés pourront respirer.



Seedorstadt: Der Kreislauf weicht einer Promenade bis auf den Strandboden, der Transitverkehr verschwindet.

Faubourg du Lac: la promenade se prolonge jusqu'aux Prés-de-la-Rive, le trafic de transit disparaît.

Weidteile Nidau: Die Bernstrasse weicht einem Park mit Hügeln, Bäumen, Velo- und Fusswegen.

Weidteile à Nidau: la route de Berne laisse place à un parc avec des collines, des arbres, des pistes cyclables et des chemins.

Doutes. Ces derniers mois, ce sont surtout les opposants qui se sont manifestés (comité «Axe Ouest: pas comme ça»). A leurs yeux, quatre pistes et deux jonctions seraient exagérées et le coût d'un milliard de francs au kilomètre bien trop onéreux. Et les mesures d'accompagnement pour diminuer le trafic urbain insuffisantes. Même des partisans de longue date commencent à se soucier de la gigantesque envergure et de travaux interminables. Des politiciens roses-verts et même largement au centre exigent des explications de l'Exécutif biennois.

Avec la nouvelle année, les autorités prennent la parole et lancent la campagne d'information et la procédure de participation publique pour la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5. Une grande exposition à ce sujet a été ouverte mardi dans les locaux de l'ancienne librairie Lüthy à la rue Dufour.

Délestage. Le maire de Bienne Erich Fehr et la mairesse de Nidau Sandra Hess le disent clairement: «Nous partons du fait que la branche Ouest sera construite.» Ce n'est qu'ainsi que les quartiers d'habitation de toute l'agglomération seront délestés du trafic. Naturellement, cela va nécessiter ponctuellement de grosses interventions, mais du point de vue général, celles-ci seraient moins dramatiques face aux améliorations qu'une autoroute de contournement ininterrompue vont apporter. Les «trous géants» à Bienne Centre et au Faubourg du Lac paraissent en fin de compte «modestes» par rapport au total de la surface du périmètre concerné, environ 5% seulement. Une couverture

aussi.» En outre, on entend «réduire activement le trafic en ville, le concentrer sur les principaux axes de communication et le diriger de manière efficace sur l'autoroute de contournement.»

Egoïsme. Erich Fehr manifeste de la compréhension pour les critiques, en particulier pour les riverains. Mais la branche Ouest est un projet pour les générations futures, ceux qui la combattent seulement pour des raisons personnelles, font preuve «d'égoïsme». Les autorités des communes concernées vont faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de réduire les nuisances «dans les limites du supportable». Ainsi, les Prés-de-la-Rive doivent rester accessibles au public même durant les travaux.

Tout le monde doit garder en tête les effets positifs à long terme. Et ceux-ci résident aussi dans la valorisation des trois quartiers concernés, largement présentée sur de nombreux panneaux de l'exposition. La perspective portera sur les 35 prochaines années, et plus loin encore.

Valorisation. A Nidau, le secteur Weidteile doit progressivement devenir un quartier résidentiel et de détente relevant et à la perméabilité élevée. L'autoroute doit être recouverte, l'actuelle route de Berne disparaîtra et cédera sa place à des parcs publics centraux.

A long terme, c'est dans le secteur Bienne Centre que la ville va subir la transformation la plus profonde. Autour de la jonction de l'autoroute et à proximité directe de la gare, un quartier résidentiel et de prestations de service à la densité élevée et desservi de manière optimale va peu à peu voir le jour. La prochaine étape est la construction du Campus technique. Les espaces routiers et les places publiques seront restructurés et valorisés, afin que le quartier reste perméable. Ainsi, la rue de la Gabelle actuelle doit être transformée en boulevard arborisé reliant Bienne à Nidau.

Le secteur Faubourg du Lac va progressivement devenir un quartier résidentiel et de détente attrayant. Une zone de transition fluide et plus marquée entre la ville et le lac verra le jour grâce au réaménagement du Krautkuchen en parc au prolongement de la promenade du Faubourg du Lac jusqu'aux Prés-de-la-Rive. Grâce à la forte diminution du trafic à la rue du Débarcadère, les Prés-de-la-Rive pourront être fortement valorisés en tant que zone de détente après les travaux de l'autoroute. Erich Fehr: «La ville s'approche enfin de son lac.»

2020. La suite des opérations? Ce printemps, le projet définitif A5 Branche Ouest sera déposé publiquement. Les personnes directement concernées (propriétaires fonciers, groupes d'intérêt thématiquement spécifiques et communes) pourront faire opposition à certains aspects du projet. Celles-ci seront réglées par voie juridique. La population peut prendre position dans le cadre de la procédure de participation sur la planification d'accompagnement urbanistique. Les suggestions seront prises en compte dans la suite des travaux de planification. Le concept urbanistique sera ensuite inscrit dans la loi sous forme de règlements de construction, de modification des plans de zones. La construction de la Branche Ouest devrait débuter en 2020.

