

Biel ist die einzige grössere Schweizer Stadt, die (trotz neu eröffnetem «Ostast») keine richtige Autobahnnum-fahrung hat. Längst schleust dagegen etwa Neuenburg den Durchgangsverkehr elegant unter der Stadt durch. Mit einer konsequenten Tunnel-Lösung. Notabene seit bald 40 Jahren.

In Biel wurden jahrzehntelang immer wieder Varianten diskutiert. Zwischen Bund, Kanton und Stadt. Man fand sich nie. Nun steht, wie könnte es anders sein, auch das aktuelle «generelle Umfahrungsprojekt» auf der Kippe. Denn gegen das noch provisorische (Bundes-)Ausführungsprojekt, gegen die vier-spurige Autobahn mit sechs Anschlüssen auf 2,5 Kilometern Länge, hat sich grösserer Widerstand gezeigt: Im Herbst statuierten 4000 Demonstranten in der Bieler Innenstadt ihr Nein dazu. Und der Verein «Biel – notre Amour» überreichte dem UVEK weit über 10 000 Unterschriften, um gegen «die geplante Verschandelung der Stadt» zu protestieren.

Ja, der Druck auf die Westast-Befürworter ist grösser geworden. Noch grösser, seit nun ein Bürgerkomitee den Alternativ-Vorschlag «Westast

neuen Ostast-Tunnel ein. Ziel: Pasquart Quartier, im Zentrum der Stadt. Nach nur drei Minuten bin ich im Brüggmoos, fahre aus dem Tunnel raus, Richtung Nidau, kurzer Ampelstopp an der Salzhaus-Kreuzung. Und um genau 17.51 fahre ich unten am See in den Kreisel der Ländtstrasse ein (hier fehlt noch immer die richtige Beschilderung: Autolenker mit Ziel Solothurn/Zürich sollten über den Ostast geleitet werden statt durch die Stadt). Elf Minuten für eine Strecke, für die man bislang (zur gleichen Zeit) nicht selten 30 bis 45 Minuten benötigte. Und ja, in einem durchgehenden Tunnel wäre ich die Strecke wohl in weniger als sieben Minuten gefahren.

Ich merke, ich will sie definitiv, diese (gesamte) Bieler Umfahrung. Es braucht sie auch! Nur dürfte es bis zur Realisierung noch dauern. Wegen des Widerstands. Und wegen der Eingabe des Alternativ-Vorschlags.

Zurück auf Feld 1 also? Nein. Denn auch die Gegner des aktuellen Westast-Projekts anerkennen in TV- und Zeitungsdebatten den Beschluss, das Autobahnnetz fertigzustellen. So etwa Ivo Thalmann, Architekt und Mitbegründer des Komitees «Westast so nicht!». Nur schlage man mit dem Alternativ-Vorschlag einen politisch gesunden Kompromiss vor. «Eine stadtverträgliche Alternative», betont Thalmann.

Dadurch ist nun auch das Komitee «Pro A5-Westast» neu gefordert. Mit seinen politisch erfahrenen, lokalen Leuten wie etwa Peter Bohnenblust, Peter Moser oder Pierre-Yves Grivel. Und natürlich allen voran: Stadtpräsident Erich Fehr. Zusammen mit Gemeinderat und Stadtrat.

Denn auf politischem Parkett wird die Gegenüberstellung des Vorschlags «Westast so besser!» mit dem (bisher) offiziellen Ausführungsprojekt verlangt. Heisst: Die zwei Varianten werden wohl bald von neutralen (nationalen) Verkehrs-Spezialisten/-Strategen in einem «Faktencheck» geprüft.

Unklar ist, ob Bund und Kanton auch eine zweispurige Tunnel-Variante als «Autobahn» akzeptieren werden. Und damit finanzieren. Auch, ob sich ein neues Projekt ohne die Anschlüsse «Bienne-Centre» und «Seedorstadt» kürzen respektive realisieren lässt. Eine Milliarde Franken würde der Bund damit einsparen. Und dürfte



Roland Itten (*) über den verführerischen Alternativ-Vorschlag «Westast – so besser!» und warum die fundierte Prüfung von diesem Pflicht ist.

Roland Itten* à propos de l'alternative séduisante au projet «Axe Ouest – mieux comme ça» et pourquoi il faut l'analyser sérieusement.

allein schon deshalb an der Prüfung des Alternativ-Vorschlags interessiert sein.

Sicher ist: In einer Online-Umfrage des «Bieler Tagblatts» (mit über tausend Teilnehmern) gewann das Alternativprojekt «Westast so besser!» gegenüber dem bisherigen Projekt mit 74 Prozent der Stimmen.

Mein Biel

Ma Bienne

Und selbst Stadtpräsident Fehr, der das bisherige Westast-Projekt verteidigt, sagte unlängst gegenüber dem «Bund», dass, falls die vorgeschlagene Alternative die gleichen verkehrstechnischen Vorteile bringe, sie genauer angeschaut werden müsse.

Ja, der Umfahrungs-vorschlag des Komitees «Westast so nicht!» tönt verführerisch. Und er gefällt mir ganz persönlich: Ein durchgehender Tunnel von Ost nach West. In halber Bauzeit. Heisst in zehn statt zwanzig Jahren. Mit halben Baukosten. Ohne Belästigung durch permanenten Baulärm, durch Bagger und endlos lange Lastwagenkolonnen zur Entsorgung des Aushubs. Auch der Weg zum See, zum Strandboden bliebe erhalten. Und: Die Stadt wird nicht aufgerissen!

Spannend, wie das Ausführungsprojekt am Schluss aussehen wird. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund folgender Fragen: Wie sieht der Verkehr in dreissig Jahren überhaupt aus? Gibt es bis dahin das Carsharing per Gesetz? Wie wird sich der ÖV entwickeln? Wie viele unterirdische Zuglinien und Bahnhöfe gibt es bis dann? Oder gibt es bis dahin bereits fliegende Autos? ■

Bienne est la seule grande ville de Suisse qui, (malgré le nouvel «Axe Est»), ne connaît pas de véritable contournement autoroutier. Depuis longtemps, Neuchâtel a résolu le problème des bouchons dus au trafic de transit. Avec une élégante solution en tunnel. Et ce depuis bientôt quarante ans.

entre Bâle et les Champs-de-Boujean. A 17 heures 40 précises (arrivant de Soleure), j'ai pour la première fois emprunté le tunnel de l'Axe Est. Mon but: rallier le quartier du Pasquart, au centre de la ville. Après trois petites minutes, je suis sorti du tunnel et arrivé aux Marais-de-Brügg, direction Nidau, avec un bref arrêt aux feux de circulation à la rue de la Gabelle. Et à 17 heures 51 précises, j'arrivais au rond-point du sous-voie au bout de la rue du Débarcadère (il y manque toujours la signalisation adéquate menant les automobilistes à l'axe Est au lieu qu'ils traversent la ville pour prendre la destination Soleure/Zurich). Le trajet n'a duré que onze minutes, contre 30 à 45 minutes autrefois. Et avec un tunnel idoine, la traversée n'aurait pas duré plus de sept minutes.

Je constate à quel point je veux ce contournement (complet) de Bienne. Il est indispensable! Mais son achèvement risque de durer encore longtemps. En raison des oppositions. Et parce qu'il existe une alternative nouvelle.

Retour à la case départ? Non! A la TV et dans les

seront prêts à considérer qu'un tunnel à deux pistes puisse être qualifiée d'autoroute – et donc à le financer. Ce qui reviendrait à dire qu'elles accepteraient à brève échéance de réaliser un nouveau projet sans les jonctions «Bienne-Centre» et «Faubourg du Lac». La Confédération pourrait ainsi gagner un milliard de francs. Et devrait donc rien que pour cela être intéressée à l'examen de la proposition alternative.

Une chose est sûre: le sondage online du «Bieler Tag-

«Je constate à quel point je veux ce contournement (complet) de Bienne.»

blatt» (avec plus de mille participants) plébiscite l'alternative «Axe Ouest – mieux comme ça!» avec 74% des voix. Et même le maire de Bienne Erich Fehr, qui défendait jusque-là le projet Axe-Ouest, a expliqué au «Bund» que si le projet alternatif proposait les mêmes avantages en matière de trafic, il devait être examiné avec attention.

Oui. Le nouveau projet de contournement du comité «Axe Ouest, pas comme ça» paraît séduisant. Et personnellement, il me plaît. Avec un tunnel allant d'est en ouest. Dont la réalisation durerait deux fois moins de temps. En dix ans au lieu de vingt. Avec des coûts moitié moins importants. Sans nuisances dues aux bruits permanents des travaux, aux bulldozers et aux colonnes de camions pour évacuer les matériaux. On conserverait aussi le libre l'accès aux Prés-de-la-Rive. Sans couper la ville en deux.

Il sera passionnant de voir le sort final réservé à ce projet. Notamment en tenant compte des questions suivantes: à quoi ressemblera le trafic dans trente ans? Le car-sharing aura-t-il force de loi? Comment se seront développés les transports publics? Combien y aura-t-il jusque-là de lignes ferroviaires et de gares souterraines? Ou existera-t-il déjà des voitures volantes? ■

journaux, même les opposants à l'axe Ouest aboutissent à la conclusion selon laquelle il faut achever ce contournement autoroutier. C'est l'avis d'Ivo Thalmann, architecte et cofondateur du comité «Axe Ouest, pas comme ça!». Un compromis politique est désormais sur le tapis. «Un compromis acceptable pour la ville», souligne-t-il. Le comité «Pro A5 – branche Ouest» est mis du coup sous pression. De même que les personnalités expérimentées qui le composent comme Peter Bohnenblust, Peter Moser ou Pierre-Yves Grivel. Et bien sûr et surtout le maire Erich Fehr. Sans oublier le Conseil municipal et le Conseil de Ville.

Car le landerneau politique est désormais confronté à ce nouveau projet «Axe Ouest – mieux comme ça!» face au contournement autoroutier (actuellement) envisagé. En d'autres termes, ces deux variantes seront bientôt comparées concrètement par des spécialistes et des stratèges neutres (d'envergure nationale) en matière de politique des transports.

L'inconnue est de savoir si le Canton et la Confédération

* Roland Itten, notre chroniqueur invité, journaliste RP, est depuis de longues années présentateur de débats à TELEBIELINGUE. C'est un grand connaisseur de l'actualité régionale. Il a repris ses commentaires dans BIEL BIENNE et apporte un éclairage critique à des événements. Son opinion ne représente pas forcément celle de la rédaction.

«Gibt es in dreissig Jahren fliegende Autos?»

so besser!» ausarbeiten liess. Und der Öffentlichkeit vorgestellt hat: Eine Umfahrung Biels (neu) ohne die beiden Anschlüsse «Bienne-Centre» und der «Seedorstadt». Mit einem rund fünf Kilometer langen, durchgehenden Tunnel. Von der Verzweigung Brüggmoos bis hin zum «Rusel» bei Tüscherz-Alfermée. Im Westen der Stadt.

Im Osten der Stadt hat sich an einem Donnerstagsabend im Dezember feuchter Nebel gelegt. Die Uhr zeigt 17 Uhr 40. Eine Zeit also, in der die Durchquerung der Stadt im Auto bisher so lange dauern konnte, wie allein die Fahrt von Basel ins Bözingmoos. Punkt 17 Uhr 40 tauche ich (von Solothurn kommend) erstmals in den

(*) Unser Gastkolumnist Roland Itten, Journalist BR, ist seit Jahren erfolgreicher Talker im TELEBIELINGUE und kennt die regionale politische und gesellschaftliche Szene. Er beleuchtet in loser Folge Geschehnisse kritisch. Seine Meinung muss sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.