

## INFRASTRUKTUR

# Boulevard statt Stadtautobahn

**Ein breit abgestütztes Komitee will den A5-Westast in Biel in der geplanten Form verhindern, mittlerweile sind auch Politiker bis weit ins bürgerliche Lager skeptisch.**

VON HANS-UELI AEBI  
Das Brüggmoos ist seit bald zwei Jahren eine riesige Baugrube. Imposante Auf- und Abfahrten werden betoniert, eine neue Brücke erstellt, der Verkehr schlängelt sich zwischen halbfertigen Bauwerken und Baumaschinen hindurch. Nächstes Jahr soll der A5-Ostast nach acht Jahren Bauzeit endlich dem Verkehr übergeben werden.

Was im unansehnlichen Brügger Industriequartier kaum stört, soll auch im Bieler Mühlfeldquartier, rund um den Bahnhof und am Strandboden Realität werden. Zahlreiche Häuser und halbe Stras-

strassen, Reduktion von Fahrstreifen, Tempo 30 statt 50. Das Problem: Die Autobahnen werden Biel vom Bund «geschenkt», die flankierenden Massnahmen hingegen gehen zu Lasten der Stadt. Man rechnet heute mit etwa 75 Millionen Franken. Mit Blick auf knappe Finanzen und die jüngst gescheiterten Projekte am Bahnhofplatz und am Neumarktplatz sei keineswegs sicher, dass die Massnahmen auch umgesetzt werden. Zudem werde Biel 2040 gegen 65 000 Einwohner haben, also fast 20 Prozent mehr als heute. «Mit dem Westast nimmt der Verkehr garantiert zu.»

**Riesenloch.** Das Komitee führt auch städtebauliche Argumente ins Feld: Der Westast sei ein rückständiges Autobahnprojekt, Bausünden aus den Sechziger- und Siebzigerjahren würden wiederholt. Der offene Anschluss «Bienne Centre» würde das Stadtzentrum mit seinem riesigen dreistö-

se). Auch der Abschnitt zwischen Brügg und Lyss-Nord bleibt zweiseitig. Die Hoffnung der Planer: auch innerstädtischer Verkehr rollt künftig über die A5. «Ohne flankierende Massnahmen bleibt das eine Illusion.» Auch seien fünf Autobahnanschlüsse für eine «Kleinstadt» wie Biel zu viel: «Kein anderer Ort in der Schweiz hat auf sieben Kilometern fünf Anschlüsse.» Das Komitee verweist auf weitere Mängel: So verschwinde die Autobahn durch die Weidteile nicht gänzlich im Boden, sondern in einen drei Meter hohen Kasten.

**Teuer.** Andere Einwände sind (verkehrs-)ideologisch geprägt: So lasse das Verkehrsmodell den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr unberücksichtigt. Wichtige Verbindungen würden gekappt: «Der Verkehr der Autobahn wird priorisiert, der lokale Verkehr muss warten, zum Beispiel am Verresiusplatz.»

Zu guter Letzt verweisen die Gegner auf die Kosten. 2 Milliarden Franken sei «unvorstellbar teuer», ein Kilometer Autobahn komme somit auf 800 Millionen. Dazu kämen hohe Betriebs-, Unterhalts- und Energiekosten sowie teure Massnahmen für den Grundwasserschutz.

Die Gegner verspüren Aufwind: Fast täglich treten weitere Personen dem Komitee bei. Regelmässig werden Stadtwanderungen entlang der «Zerstörungsschneise» zwischen Magglingenbahn und Weidteilen durchgeführt. «Auf den Plänen und selbst Animationen sieht vieles relativ harmlos aus», so Sigrist. «Wenn man den Leuten die Dimensionen 1:1 vor Augen führt, erschrecken die meisten.» Auch unter den Planern scheint das Projekt umstritten. Hinter vorgehaltener Hand teilten manche Mitarbeiter des Tiefbauamtes die Einschätzungen des Komitees. «Bloss dürfen sie dies öffentlich nicht äussern.»

**Interpellation.** Auch die Politik ist aktiv geworden. Stadträte von links bis ins bürgerliche Lager stellen dem Gemeinderat dringende Fragen. So möchten sie wissen, welche Mittel, ausser der generellen Einsprache, der Gemeinderat habe, um am Ausführungsprojekt Änderungen anzubringen. Oder wie die Stadt gedenke, die Bauzeit für die Bewohner möglichst erträglich zu gestalten. Schliesslich: Welche Auswirkungen auf den Verkehr in Quartieren und Agglomeration hätte ein vollständiger Verzicht auf den Westast? Das Ausführungsprojekt wird im Herbst aufgelegt. Danach haben Kritiker 30 Tage Zeit, allfällige Einsprachen zu deponieren. Eine sehr kurze Zeitdauer. Das Komitee *Westast so nicht!* ist dennoch zuversichtlich, denn: «Was nicht gebaut ist, kann man ändern!»

Was tun? «Man könnte beispielsweise die heutige Bernstrasse vom Brüggmoos bis in die Seevorstadt in einen städtischen Boulevard umbauen, mit Alleen, Plätzen und langsamerem Verkehr als heute», meint Sigrist. Im Kanton Bern gebe es Beispiele von Strassen, die mit viel Verkehr auch für Fuss- und Veloverkehr gut funktionieren, beispielsweise die Seftigenstrasse in Wabern oder die Hauptstrasse in Köniz, auf der Tempo 30 gilt. ■

## INFRASTRUCTURES

# Des trous partout

**Un comité jouissant de nombreux soutiens veut s'opposer à l'axe ouest de l'A5 à Bienne tel qu'il est prévu et des politiciens sont sceptiques, même à droite.**

PAR HANS-UELI AEBI  
Le Marais-de-Brügg est en chantier depuis près de deux ans. Une entrée et une sortie d'autoroute imposantes vont être bétonnées, un nouveau pont posé et le trafic se fraie un chemin entre des chantiers à demi terminés et des machines de construction. L'an prochain, après onze ans de travaux, l'axe est devrait enfin être ouvert.

Dans la zone industrielle peu engageante de Brügg, cela dérange peu. Mais cette réalité devrait bientôt être celle des quartiers biennois du Pont-du-Moulin, de la gare et des Prés-de-la-Rive. De nombreuses maisons et des tronçons de rue disparaîtront sous les trac-

ment toujours plus de trafic», affirme Daniel Sigrist. Il se fie pour cela à des chiffres du canton, qui calcule par exemple 18 500 véhicules par jour à la route de Morat en 2040, contre 11 500 en 2012. C'est pourquoi des mesures d'accompagnement semblent nécessaires au comité. La reconstruction de routes de liaison actuelles, la réduction des voies de circulation et le passage à une limitation à 30 km/h sont prévus. Le problème, c'est que si l'autoroute est «offerte» par la Confédération à Bienne, les mesures d'accompagnement sont en revanche à la charge de la Ville. Elles sont estimées à 75 millions de francs. Vu la situation financière actuelle et les rejets récents des projets des places de la Gare et du Marché-Neuf, rien ne permet d'affirmer que ces mesures seront réellement appliquées. De plus, en 2040, Bienne devrait compter quelque 65 000 habitants, 20% de plus qu'aujourd'hui. «Avec cet axe ouest, il est garanti que le trafic augmentera.»

ment à deux voies. L'espoir des planificateurs, c'est que l'A5 absorbe le trafic interne à la ville. «Sans mesures d'accompagnement, c'est une illusion», estime le comité. Il estime également que cinq jonctions autoroutières, c'est trop pour une «petite ville» comme Bienne. «Aucune autre localité suisse n'a autant de jonctions sur 7 km». Le comité souligne encore que l'autoroute ne disparaît pas complètement sous le sol à la Weidteile, mais dans un bloc de trois mètres de haut.

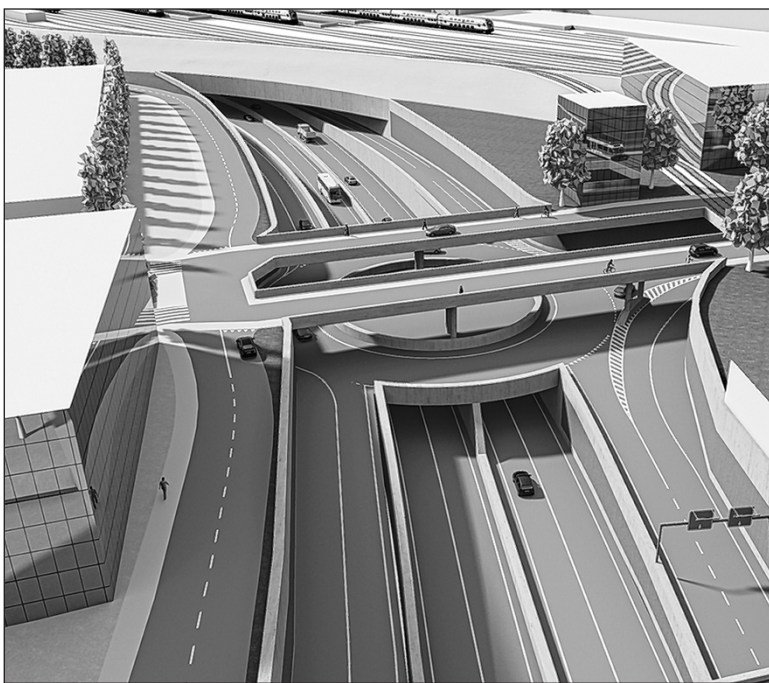
**Cher.** D'autres objections sont plus idéologiques. On reproche ainsi au modèle de trafic de ne pas prendre en compte les transports publics, le vélo et les piétons. Des liaisons importantes sont supprimées: «Le trafic autoroutier est favorisé au détriment du trafic local, comme par exemple à la Place Verresius.»

Les opposants s'en prennent enfin aux frais. 2 milliards de francs leur semblent «extrêmement onéreux», cela fait un coût au kilomètre d'autoroute de 800 millions. Ils estiment que les frais d'exploitation, d'entretien et énergétiques seront élevés, de même que les mesures de protection des eaux.

Les opposants sentent le vent tourner. Chaque jour ou presque, de nouvelles personnes rejoignent le comité. Des excursions en ville sur «l'axe détruit», entre la funiculaire de Macolin et la Weidteile, sont régulièrement menées. «Sur les plans et même sur les animations, tout à l'air très inoffensif», constate Daniel Sigrist. «Mais quand on met sous les yeux des gens le projet à l'échelle 1:1, en général, ils prennent peur.» Le projet semble contesté même par les planificateurs. De nombreux collaborateurs de l'office des ponts et chaussées ont confié leurs doutes à mots couverts. «Mais ils n'ont pas le droit de se prononcer publiquement.»

La politique aussi s'est mise en action. Des conseillers de Ville de gauche comme de droite ont posé des questions urgentes au Municipal. Ils veulent savoir quels sont les moyens à disposition de la Ville pour apporter des modifications au projet, en dehors de la simple opposition. Ou comment la Ville compte rendre la période de chantier la plus supportable possible pour les habitants. Et finalement, quels seraient les effets sur le trafic dans les quartiers et l'agglomération d'un renoncement pur et simple. Le projet d'exécution sera déposé à l'autoroute. Il y aura ensuite trente jours pour faire opposition. Un laps de temps relativement court. Mais le comité «Axe ouest: pas comme ça» est confiant: «Ce qui n'est pas encore construit peut être modifié.»

**Alternatives.** Alors que faire? «On pourrait par exemple transformer la route de Berne, entre le Marais-de-Brügg et le Faubourg-du-Lac, en boulevard urbain avec des allées, des arbres et un trafic plus lent qu'aujourd'hui», imagine Daniel Sigrist. Il nomme quelques exemples d'axes dans le canton de Berne où le trafic cycliste et piétonnier est important et où cela fonctionne bien, comme la Seftigenstrasse à Wabern ou la Hauptstrasse à Köniz, limitées à 30 km/h. ■



**Gigantisch: Anschluss «Bienne Centre».**

**La gigantesque jonction «Bienne Centre».**

senzüge fallen dem Baggerzahn zum Opfer. Mittlerweile wird es vielen Bewohnern Angst und Bange. Im Mühlfeld verkaufen bereits erste Hauseigentümer ihre Liegenschaften.

**Rückständig.** Skeptiker gründeten im November '15 das Komitee *Westast so nicht!*, dem sich mittlerweile gegen 500 Personen angeschlossen haben: Anwohner, besorgte Bürger, Verkehrsplaner oder linksgrüne Politiker. Sie alle wollen «den Bau des Autobahn A5 Westastes in der vorliegenden Form verhindern und die Grundlage für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung schaffen».

Treibende Kräfte sind die Bieler Raum- und Verkehrsplaner Daniel Sigrist und Thomas Zahnd. «Der Westast zerstört mit seinen offenen Autobahnanschlüssen 'Bienne Centre' und 'Strandboden' den Stadtraum und verhindert eine fortschrittliche Mobilität in Biel.» Das Komitee ist überzeugt, dass die zentralen Anschlüsse «mehr Verkehr in die Stadt pumpen» würden. «Zusätzliche Strassen erzeugen immer zusätzlichen Verkehr», behauptet Sigrist. Dabei beziehe man sich auf Zahlen des Kantons. So rechnet dieser beispielsweise auf der Murtenstrasse mit einer Zunahme des täglichen Werkverkehrs von 11 500 Fahrten (2012) auf 18 500 im Jahr 2040. Daher brauche es flankierende Massnahmen, gemeint sind Rückbauten heutiger Verbindungs-



**Der Verlauf der Autobahn beim Bieler Bahnhof.**

**Le tracé de l'autoroute dans le secteur de la gare de Bienne.**

topelles. Bien des habitants ont pris peur. Au Pont-du-Moulin, les propriétaires commencent à vendre leurs maisons.

**Accompagnement.** En novembre, des sceptiques avaient fondé le comité «Axe ouest: pas comme ça», qui compte aujourd'hui quelque 500 membres: riverains, citoyens inquiets, planificateurs du trafic, politiciens rose-verts. Leur but est «d'empêcher la

**Trou.** Le comité avance également des arguments urbanistiques. Il estime que l'axe ouest est un projet rétrograde, que l'on répète des erreurs architecturales des années soixante et septante. La jonction «Bienne Centre», avec son gigantesque giratoire sur trois niveaux, dominerait le centre ville. Dans cet environnement où règnent déjà béton et voies de chemin de fer, l'impact urbanistique est une question de point de vue. Mais Daniel Sigrist se réfère aux dimensions. Un trou gigantesque de 300 mètres de long et 45 de large serait creusé. «On pourrait y mettre toute la vieille ville de Nidau. Qui va encore vouloir investir ici?» Quand on lui rappelle que de nombreuses entreprises se sont implantées le long de l'autoroute A6 entre Berne-Wankdorf et Muri, Daniel Sigrist répond qu'il ne s'agit pas là d'un tronçon urbain.

**Exagéré.** Les perspectives semblent plus sombres encore pour les Prés-de-la-Rive. Cette zone de détente devrait se transformer en gigantesque chantier, les marronniers centenaires, hauts de 20 mètres, le long du Faubourg-du-Lac et de la route de Neuchâtel seront abattus et la cabane du Neptune disparaîtra. Là aussi, un trou, 260 mètres de long, entre 25 et 55 de large et 11 de profondeur, apparaîtra. Des perspectives peu réjouissantes pour les habitants des maisons en terrasse le long du funiculaire de Macolin.

Le comité juge le projet exagéré. Entre le Marais-de-Brügg et Daucher, l'autoroute aura quatre voies (2<sup>e</sup> classe). Mais à Daucher, l'A5 n'en aura plus que deux et pourra être empruntée par tracteurs et vélos (3<sup>e</sup> classe). Le tronçon Brügg – Lyss Nord reste égale-



**Funktioniert problemlos: Seftigenstrasse in Wabern mit Tram, Autos und Fussgängern.**

**A la Seftigenstrasse à Wabern, avec tram, voitures et piétons, tout roule.**

construction de la branche ouest de l'autoroute A5 telle que prévue dans le projet d'exécution 2015/16 et de créer les conditions pour un développement urbain tourné vers l'avenir».

Ce comité est porté par les urbanistes et ingénieurs de la circulation routière Daniel Sigrist et Thomas Zahnd. «Avec ses jonctions à ciel ouvert Bienne Centre et Prés-de-la-Rive, la branche ouest détruit l'espace urbain et entrave le développement d'une mobilité progressiste à Bienne.» Le comité est convaincu que les jonctions centrales attireraient plus de trafic en ville. «Des voies supplémentaires entrai-