

POLITIK

Fantasien statt Fakten

Catherine Duttweiler* über neue Vorschläge zur Lösung der Bieler Verkehrsprobleme.

Es sei ein «Verstoss gegen die demokratischen Prinzipien», eine «ungerechtfertigte Lähmung», es drohe eine «regionale Isolation»: So empören sich bürgerliche Grossräte in der Motion 036-2025, die der Gerolflinger SVP-Frischling Korab Rashiti Anfang März eingebracht hat. Sie fordern den Bau der abgesehenen Bieler Westast-Autobahn – denn der Regierungsrat verfüge über die Kompetenz, die «Sistierung» aufzuheben.

Das ist falsch. Jungpolitiker Rashiti, der dank Frankophonien-Bonus und dem Amtsverzicht von vier Parteikollegen mit nur 676 Stimmen ins Kantonsparlament gerutscht ist, greift verbal zum Zweihänder – und bringt Fakten durcheinander. Der Bieler Westast ist im Januar 2021 nach einem breit abgestützten Dialogprozess zwischen Befürwortern, Gegnerinnen, Wirtschaftsvertretern und Behörden vom UVEK juristisch korrekt abgeschlossen (und nicht sistiert) worden. Da es keine Beschwerden gab, ist der Beschluss rechtskräftig.

Somit können das Westast-Projekt und der Enteignungsbann, der die Entwicklung der betroffenen Quartiere jahrzehntelang blockiert hat, nicht einfach reaktiviert werden, wie sich das die Motionäre wünschen – schon gar nicht vom Kanton Bern. Alle Planeraufträge wurden vor vier Jahren gekündigt, wie Kantonsoberingenieur Stefan Studer bestätigt. Im Perimeter der Autobahn wird heute ein Notfallspital gebaut. Falls das ursprüngliche Projekt redimensioniert wird, wie dies die Motionäre vorschlagen, müssten ein neues «Generelles Projekt» und ein neues «Ausführungsprojekt» erstellt werden, worauf ein Planenehmungsverfahren mit Mitwirkung folgt. Das würde 15 bis 20 Jahre dauern. So sieht es unser Rechtsstaat vor, den Rashiti und Co. bedroht sehen.

Wer heute im Stau steht, nervt sich – und hat womöglich nicht mehr präsent, wie monströs das Projekt aus dem letzten Jahrhundert war. Geplant war eine 7,2 Kilometer lange Nationalstrasse zwischen Brüggmoos und Alfermée, mit unterirdischer Streckenführung und einem offenen, dreistöckigen Vollanschluss beim Bahnhof Biel, 275 Meter lang, 45 Meter breit und 18 Meter tief; und einem offenen Halbanschluss beim Strandboden, 280 Meter lang und bis zu 50 Meter breit. 2,2 Milliarden Franken waren für den Bau vorgesehen. Mit 672 000 Franken pro Laufmeter wäre das Kernstück die teuerste Strasse der Schweiz geworden, teurer als der Gotthardtunnel. Denn die Bieler Stadtautobahn sollte durch instabilen Untergrund mit viel Wasser, Schotter und Kies führen, weshalb die Ingenieure die Böden mit Ammoniak einfrieren, die Strasse in eine Betonhülle giessen und das Grundwasser mit 32 Siphons umleiten wollten. Allein der Unterhalt

hätte 43 Millionen Franken gekostet – pro Jahr! Der damalige Stadtpräsident Hans Stöckli und die von ihm geleitete Arbeitsgruppe hatte zehn Autobahnanschlüsse in der Region geplant, sovielen wie in Zürich. Damit wollte er den innerstädtischen Verkehr auf Kosten des Bundes auf die Autobahn lenken.

Die Motion von Korab Rashiti enthält ein Dutzend sachliche Fehler.

Das haben Rashiti und seine Mitunterzeichner, die allesamt ausserhalb von Biel wohnen, nicht mehr auf dem Radar: Sie fordern die NS als Direttissima in die Romandie. Dabei ignorieren sie die Gesetzesgrundlagen – etwa wenn sie den westastkritischen Organisationen vorwerfen, sie hätten ein kantonales Referendum ergreifen müssen, anstatt zu demon-

strieren. Der Autobahnbau ist in der Schweiz national geregelt. Der Kredit für die Fertigstellung des Westasts und weiterer Projekte aus dem Netzbeschluss wurde bereits im Oktober 2006 von den eidgenössischen Räten verabschiedet und war nicht referendumsfähig, wie im entsprechenden Bundesbeschluss nachzulesen ist. Rashitis Motion enthält ein Dutzend sachliche Fehler, obwohl er beim Rat eine korrigierte Version 3 eingereicht hat. Das Tiefbauamt muss dennoch eine Antwort aufsetzen, welche vom Gesamtregierungsrat verabschiedet wird, bevor der Grosse Rat den Vorstoss in der Wintersession wegen irrtümlicher Forderungen ablehnen dürfte.

Kein Wunder haben vehemente Westast-Befürworter im Grosse Rat, TCS-Präsident Peter Bohnenblust und Stadtpräsidentin Sandra Hess, die Motion nicht unterzeichnet: Beide waren Teil der Kerngruppe im Westast-Dialog und kennen das Dossier. Dafür haben neben SVP-Hinterbänkler die welschfreisinnigen Jungpolitikerin Pauline Pauli und der grünliberale Künstler Beat Cattaruzza unterschrieben, der im letzten Gemeindevwahlkampf öffentlich erklärt hatte, der Westast sei «nicht mehr zeitgemäss» – und jetzt nach eigenen Aussagen «gezielt provozieren» möchte. Beide stammen aus Nidau, wo im Herbst Neuwahlen anstehen. Das Stedti hätte vom Bau des Westasts und des Portaltunnels profitiert – allerdings auf Kosten der umliegenden Gemeinden.

Fazit: Die Bieler «Netzlücke» wird wohl bis auf Weiteres durch die bestehende Nationalstrasse dritter Klasse durch Vingelz und Twann gestopft. Damit wird die Fahrt durch die geschützte Reblandschaft am linken Bielerseeufer zumindest nicht attraktiver. Sie ist beim Schwerverkehr schon heute beliebt, da auf der N5 weniger Abgaben anfallen als auf der N1.

Freuen wir uns also, dass Biel derzeit keine Grossbaustelle ist. Ohne die 650 Einsprachen und den Widerstand der Bevölkerung wäre der Westast in den nächsten Jahren gebaut worden – mit rund 600 000 Lastwagenfahrten für den Aushub und mit offenen Baugruben während 20 Jahren. 74 teils denkmalgeschützte Häuser wären abgerissen und 745 Bäume gefällt worden, darunter die historische Allee beim Seedorfstradtkreis, die aus Napoleons Zeiten stammt.

Das ist uns gottseidank erspart geblieben. Doch es besteht Handlungsbedarf, wie auch die GMS zeigt: Vor allem bei der Förderung von Fuss- und Veloverkehr besteht in Biel grosses Potenzial. Zudem enthält der Schlussbericht zum Dialogprozess 50 Massnahmen, die erst ansatzweise umgesetzt sind – für alle Verkehrsteilnehmenden, auch für Autos und Busse. Der Bericht wäre eine aufschlussreiche Lektüre für die wenig dossierfesten Zauberlehrlinge um Korab Rashiti.

POLITIQUE

Des fantômes au lieu de faits

Catherine Duttweiler* sur les nouvelles propositions pour résoudre les problèmes de circulation à Biene.

«C'est une «entorse aux principes démocratiques», une «paralysie injustifiable», une «isolement régionale» s'indignent des députés bourgeois dans la motion 036-2025, déposée début mars par le jeune membre de l'UDC de Gerolflingen, Korab Rashiti. Ils demandent la construction de l'axe Ouest de Biene, un projet abandonné, car le gouvernement cantonal disposerait selon eux de la compétence pour lever la «suspension».

C'est faux. Le jeune politicien Korab Rashiti, qui, au bonus francophone et au désistement de quatre collègues de son parti, est arrivé au parlement cantonal avec seulement 676 voix, utilise une rhétorique exagérée – et mélange les faits. L'axe Ouest de Biene a été définitivement abandonné en janvier 2021 après un processus de dialogue largement soutenu entre partisans, opposants, représentants économiques et autorités, et ce, juridiquement de manière correcte par l'Office fédéral des transports (et non suspendu). Puisqu'il n'y a eu aucune plainte, la décision est devenue définitive.

prévu pour sa construction. Avec 672 000 francs par mètre linéaire, la section principale serait devenue la route la plus chère de Suisse, plus chère que le tunnel du Gotthard. En effet, l'autoroute urbaine de Biene devait traverser un sous-sol instable avec beaucoup d'eau, de gravier et de sable, c'est pourquoi les ingénieurs prévoyaient de congeler les sols à l'ammoniac, de couler la route dans une coque de béton et de dévier les eaux souterraines à l'aide de 32 siphons. L'entretien seul aurait coûté 43 millions de francs par an! Le maire de l'époque, Hans Stöckli, et le groupe de travail qu'il dirigeait, avaient prévu dix raccordements autoroutiers dans la région. Autant qu'à Zurich. L'objectif était de dévier le trafic urbain sur l'autoroute aux frais de la Confédération.

La motion de Korab Rashiti contient une douzaine d'erreurs factuelles.

* Catherine Duttweiler est auteure indépendante, conférencière et modératrice.

Elle a occupé des postes de direction dans les médias et la communication pendant de nombreuses années, notamment en tant que rédactrice en chef du BIELER TAGBLATT.

Lors du processus de dialogue sur le tronçon ouest, elle a fait partie du groupe central qui a négocié le compromis.

Son opinion ne reflète pas nécessairement celle de la rédaction.



PHOTO: TCS

Ainsi, le projet de l'axe Ouest et le moratoire sur les expropriations, qui ont bloqué le développement des quartiers concernés pendant des décennies, ne peuvent pas simplement être réactivés, comme le souhaitent les auteurs de la motion – encore moins par le Canton de Berne. Tous les mandats de planification ont été annulés il y a quatre ans, comme le confirme l'ingénieur cantonal Stefan Studer. Sur le périmètre de l'autoroute, un hôpital d'urgence est en construction. Si le projet original devait être redimensionné, comme le proposent les auteurs de la motion, il faudrait créer un nouveau «projet général» et un nouveau projet d'exécution», suivis d'une procédure d'approbation des plans avec participation. Cela prendrait 15 à 20 ans. C'est ainsi que le prévoit notre état de droit, que Korab Rashiti et ses collègues jugent menacé.

Ceux qui sont actuellement dans les embouteillages sont agacés – et ont peut-être oublié à quel point le projet du siècle dernier était monstrueux. Il était prévu de construire une route nationale de 7,2 kilomètres entre les Marais-de-Brögg et Alfermée, avec un tracé souterrain et un raccordement ouvert à trois étages à la gare de Biene, long de 275 mètres, large de 45 mètres et profond de 18 mètres et un demi-raccordement ouvert aux Prés-de-la-Rive long de 280 mètres et jusqu'à 50 mètres de large. Pas moins de 2,2 milliards de francs étaient

prévu pour sa construction. Avec 672 000 francs par mètre linéaire, la section principale serait devenue la route la plus chère de Suisse, plus chère que le tunnel du Gotthard. En effet, l'autoroute urbaine de Biene devait traverser un sous-sol instable avec beaucoup d'eau, de gravier et de sable, c'est pourquoi les ingénieurs prévoyaient de congeler les sols à l'ammoniac, de couler la route dans une coque de béton et de dévier les eaux souterraines à l'aide de 32 siphons. L'entretien seul aurait coûté 43 millions de francs par an! Le maire de l'époque, Hans Stöckli, et le groupe de travail qu'il dirigeait, avaient prévu dix raccordements autoroutiers dans la région. Autant qu'à Zurich. L'objectif était de dévier le trafic urbain sur l'autoroute aux frais de la Confédération.

des jeunes politiciens radicaux, comme Pauline Pauli, et des artistes comme Beat Cattaruzza, l'ont signée, ce dernier ayant pourtant déclaré publiquement lors de la campagne électorale municipale que l'axe Ouest n'était «plus d'actualité», mais qu'il voulait désormais «le prouver délibérément». Les deux sont originaires de Nidau, où de nouvelles élections sont prévues cet automne. La ville aurait bénéficié de la construction du tronçon ouest et du tunnel Port – mais aux dépens des communes environnantes.

Les comptages de trafic et les études dans le processus de suivi du dialogue montrent qu'il y a beaucoup moins de circulation sur le tronçon est et dans la zone de l'axe Ouest que ce qui avait été prévu. La nouvelle étude globale de mobilité, qui se base sur les concepts de transport cantonaux et régionaux officiels, montre que les tunnels Jura et Port, ainsi que le projet de tunnel «Axe Ouest, pas comme ça» élaboré par le comité citoyen, soulageraient à peine la région de Biene, malgré des coûts de plusieurs centaines de millions de francs. Comme on le sait depuis un certain temps, les problèmes de circulation à Biene sont internes. Seulement neuf pour cent des trajets sur l'axe Ouest sont des trajets de transit. Une analyse coûts-bénéfices montre que si des améliorations doivent être apportées, ce serait plutôt sur l'axe Nord-Sud – avec le Jura et Lyss, qui est plus chargé. Mais il n'y a aucun projet en ce sens.

Conclusion: Le «vide» du réseau à Biene sera probablement comblé pour l'instant par l'actuelle route nationale de troisième classe passant par Vigneules et Douanne. Cela ne rendra pas plus attrayante la route qui traverse le paysage viticole protégé sur la rive gauche du lac de Biene. Elle est déjà très prisée par les poids lourds, car la N5 y offre moins de taxes qu'à la N1.

Nous pouvons donc nous réjouir que Biene ne soit actuellement pas un grand chantier. Sans les 650 oppositions et la résistance de la population, l'axe Ouest aurait été construit dans les prochaines années – avec environ 600 000 trajets de camions pour l'excavation et des tranchées ouvertes pendant 20 ans. 74 maisons, dont certaines classées monuments historiques, auraient été démolies et 745 arbres abattus, dont l'allée historique du rond-point du faubourg du Lac, datant de l'époque napoléonienne.

Héureusement, cela n'a pas été épargné. Mais il est nécessaire d'agir, comme le montre également ces études. En particulier pour promouvoir la marche et le vélo, un grand potentiel existe à Biene. En outre, le rapport final du processus de dialogue contient 50 mesures qui n'ont été mises en œuvre que partiellement – pour tous les usagers, y compris les voitures et les bus. Ce rapport serait une lecture instructive pour les apprentis sorciers peu au fait du dossier, comme Korab Rashiti!