



## **Eröffnung Ostast A5 vom Freitag, 27. Oktober 2017**

### **Grusswort von Erich Fehr, Stadtpräsident von Biel**

**(es gilt das gesprochene Wort)**

---

Frau Regierungsrätin

Herr ASTRA-Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

*Je suis heureux de m'adresser à vous aujourd'hui, en tant que maire de Bienne et représentant des communes de la région qui vont profiter de l'ouverture de la branche Est. Aujourd'hui est un jour de joie pour notre région, car la branche Est va permettre de combler près des deux tiers de la partie encore manquante de l'A5 dans l'agglomération biennoise.*

*Historiquement – dans le contexte actuel, je parle du milieu du 20<sup>e</sup> siècle –, les autoroutes étaient conçues avant tout pour parcourir de longues distances en auto rapidement et efficacement. C'est une fonction qu'elles remplissent toujours. De bonnes infrastructures routières et ferroviaires restent des facteurs déterminants pour qu'une ville et une région puissent se développer en tant que pôle économique et lieu de résidence. J'estime que l'essor vigoureux du pôle de développement économique cantonal des Champs-de-Boujean au cours des quinze dernières années, c'est-à-dire depuis l'ouverture en 2002 du tronçon Bienne-Soleure de l'A5, en est un excellent exemple.*

1

*En relation avec les débats actuels sur la branche Ouest sur lesquels je reviendrai plus tard, je souhaite rappeler que notre agglomération est marquée par son tissu industriel, et notamment par l'industrie*



*d'exportation qui a besoin d'excellentes infrastructures. Comme je prends aussi lentement de l'âge, je me rappelle très bien que dans les années quatre-vingts, certains milieux trouvaient très «sexy» d'abandonner les autoroutes. Mais lorsque la crise horlogère s'est prolongée et que le taux de chômage à Bienne a explosé et atteint les dix pourcents au début des années nonante – des valeurs dont nous sommes heureusement loin aujourd'hui –, l'idée collective s'est imposée que les routes faisaient justement aussi partie des infrastructures indispensables au développement économique. Et à son tour, la bonne santé de l'économie est essentielle pour que les hommes et les femmes puissent trouver un emploi, toucher un salaire et mener librement leur vie. Dans le cas de ces infrastructures justement, il faut souvent atteindre longtemps pour obtenir des résultats. Dix ans depuis ce constat jusqu'à l'inauguration de la liaison jusqu'à Soleure – grâce à Expo.02 –, et même 25 ans jusqu'à l'ouverture de la branche Est. Je renonce ici à faire des prévisions concernant la mise en service de la branche Ouest.*

*Ces dernières années et décennies, l'idée a aussi fait son chemin que les autoroutes, justement en milieu urbain, sont indispensables pour rediriger les flux de circulation, afin de libérer les quartiers résidentiels du trafic de transit, d'une part, et de gagner de la place pour la mobilité douce et les transports publics dans les villes et les agglomérations, d'autre part. C'est justement dans ce contexte qu'a vu le jour le projet de contournement autoroutier de Bienne, qui comprend une branche Est et une branche Ouest. De même, je tiens à rappeler ici que la construction de ce système global avait été plébiscitée par près de 40 000 personnes et plus de 150 communes (!) de la région Bienne-Seeland-Jura bernois au milieu de la dernière décennie. Vous vous rappelez certainement les*



*quelque deux cents panneaux de coffrage dressés sur la Place fédérale. Évidemment, l'ouverture d'une partie de cette autoroute, à savoir de la branche Est, ne va pas entraîner un transfert automatique du trafic sur le réseau de routes à grand débit. Pour y parvenir, il faut prendre des mesures concrètes d'accompagnement en matière de circulation (appelées «MaC»), comme celles qui seront mises en œuvre à Bienne ces prochains jours et durant les semaines à venir. Ces mesures obligeront les conducteurs et conductrices à changer leurs habitudes, ce qu'ils ne feront pas toujours de gaieté de cœur. Mais c'est le seul moyen pour délester les quartiers résidentiels comme nous le souhaitons et pour offrir la marge de manœuvre nécessaire à l'amélioration de la mobilité douce et des transports publics.*

*Grâce à l'ouverture de la branche Est, les MaC qui doivent être mises en place sans tarder nous permettront de délester massivement les rues de Mâche et d'importantes zones de Madretsch, ainsi que de Boujean dans une moindre mesure. Notamment tout le trafic venant du Jura en direction de Berne contournera notre ville, et le trajet pour se rendre des Champs-de-Boujean – important pôle d'emplois – aux zones résidentielles en pleine croissance sur la rive droite du lac de Bienne ne traversera plus le milieu bâti de notre cité. Le prix que nous sommes disposés à payer pour cela, ce sont les mesures d'accompagnement en matière de circulation, qui limiteront par exemple les capacités du passage sous-voies à la rue de Madretsch / rue de Mâche, les mesures de protection pour le quartier du Champ-du-Moulin ou encore les mesures de régulation du trafic dans le secteur Mâche-centre (Bären). Nous avons pris toutes ces décisions dans l'intérêt de la population: pour augmenter la qualité de vie dans les quartiers et améliorer l'offre en matière de transports publics et de mobilité douce. Malheureusement,*



*nous ne pouvons pas encore décharger l'ouest de la ville – c'est même le contraire qui risque de se produire à court terme –, car une alternative manquera jusqu'à la réalisation de la branche Ouest.*

Es gibt immer wieder Leute, welche davon ausgehen, dass man den Autoverkehr quasi per Dekret reduzieren kann. Daran glaubt der Gemeinderat der Stadt Biel nicht. Und auch wenn inskünftig aus Sicht der Umwelt sauberere Elektroautos kommen und selbstfahrende Fahrzeuge eine intelligentere Ausnutzung des Strassenraumes ermöglichen sollten, braucht es ausreichende Kapazitäten, da solche neuen Möglichkeiten eher dazu beitragen werden die Mobilität der Bevölkerung weiter zu erhöhen als diese zu reduzieren. Es sind zu einem grossen Teil die gleichen Kreise, welche bessere Rahmenbedingungen für den ÖV, die Velofahrenden und die Fussgänger verlangen, welche sich gegen das Schliessen der Lücken im schweizerischen Autobahnnetz wehren. Ich halte diesen Ansatz insofern für verfehlt, als man so eine Konfrontation zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern provoziert, was in aller Regel keinen Erfolg bringt. Viel erfolgversprechender ist es, wenn man dem Autoverkehr Alternativen anbietet und mit cleveren vfM einen sanften Zwang ausübt, um den Stadtraum den Menschen zu Fuss und auf dem Velo zurück gegen zu können.

Als Stadtpräsident einer stolzen Industriestadt stelle ich immer wieder fest, dass bei der einfachen Arbeiterschaft der Besitz eines Autos immer noch ein wichtiges Statussymbol ist. Wer sich ein Auto leisten kann, hat es geschafft; so eine weit verbreitete Überzeugung. Der freiwillige Verzicht auf ein Auto und der Besitz eines Generalabonnements sind



eher Symbol höherer Schichten aus dem Bildungsbürgertum. Ich werte diese Feststellungen nicht, aber sie sind eine Tatsache, welche wir nicht ignorieren können. So gehen auch gewisse Vergleiche mit der Stadt Bern fehl, welche in letzter Zeit öfters zu hören waren. Denn, erstens hat die Stadtberner Bevölkerung eine anderer sozio-demografische Durchmischung als bei uns und andererseits verfügt die Stadt Bern bereits über eine Autobahnumfahrung und damit über die Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Wohnquartiere. Die positiven Auswirkungen aus Neufeldtunnels auf das Länggasse-Quartier sprechen ebenfalls klar für diese These.

Aus diesen Überlegungen steht der Gemeinderat der Stadt Biel hinter dem Konzept des Westastes inkl. der aktuell geplanten Anschlusskonfigurationen. Nur so, dies ist unsere Überzeugung, kann mit Unterstützung der vFM auch der grösste Teil der 83 Prozent hausgemachten Verkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz verlagert werden. Der Gemeinderat der Stadt Biel steht also hinter diesem Projekt wegen seiner positiven verkehrlichen Wirkungen und dem sich daraus ergebenden Potenzial zur Beruhigung der Wohnquartiere und zur Umsetzung von Fördermassnahmen für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr. Das ist doch genau das, was auch die Kreise fordern, welche dem Westast heute kritisch gegenüberstehen, oder? Die stadträumlichen Eingriffe, welche der Westast bedingt, sind somit die unvermeidbare Konsequenz des Strebens nach Erreichung der vorgenannten Ziele und nicht der Kern der Überlegungen zum Westast. Zudem haben die Städte Biel und Nidau mit tatkräftiger Unterstützung von Kanton und Bund auch bereits sehr viel Zeit, Energie und Geld in eine möglichst optimale Abfederung der stadträumlichen Eingriffe investiert; ich spreche von der interkommunalen Begleitplanung.



Der Gemeinderat der Stadt Biel ist überzeugt, dass die verkehrlichen Ziele, welche auch die in Biel erheblich erklärte und von grossen Teilen der heute westastkritischen Kreisen getragene sog. «Städteinitiative» fordert, nur mit einem Westast erreicht werden können, welcher den agglomerationsinternen Verkehr möglichst nahe zu den Zielpunkten führt, was eben wiederum eine ausreichende Anzahl Anschlüsse erfordert. Der Gemeinderat kann nachvollziehen, dass die stadträumlichen Eingriffe, welche der Westast erfordert und insbesondere auch die Bauphase Sorgen und Ängste auslösen können. Deshalb hat sich der Gemeinderat ja in seiner Einsprache gegen das Ausführungsprojekt gerade auch mit diesen Aspekten befasst und u.a. verlangt, dass keine Bäume gefällt werden, nur um temporäre Baustelleninstallationsplätze zu realisieren, er hat einen stets ausreichenden und attraktiven Seezugang eingefordert und er verlangt eine verbesserte Abstimmung auf die städtebauliche Begleitplanung. Der Gemeinderat erwartet aber auch Offenheit für die Gesamtzusammenhänge und damit für andere Argumente. Meine Damen und Herren, man kann durchaus Biel gerne haben und für den Westast einstehen.

Sollte eine neue Variante vorgelegt werden, welche die gleichen verkehrlichen Wirkungen wie das aktuelle Westastprojekt erzielen und damit gleich viel wie dieses zur Steigerung der Lebensqualität beitragen kann, so würde der Gemeinderat der Stadt Biel eine Prüfung des Vorschlages durch die zuständigen Stellen von Kanton und Bund begrüßen, um so in einen konstruktiven Dialog einzutreten und Vertrauen zu schaffen, auch wenn bereits zahlreiche Studien zur Erkenntnis geführt haben, dass die aktuelle Konfiguration im Gesamtergebnis die besten Wirkungen erreicht. Vorschläge



unvoreingenommen zu prüfen ist immer ein Zeichen der Stärke. Der Dialog wird aber nur möglich sein, wenn auch die westastkritischen Kreise nicht eine Haltung der «absoluten Wahrheit» einnehmen und sich insbesondere von den rein städtebaulichen Überlegungen lösen und bereit sind in einen Dialog über die verkehrlichen Gesamtwirkungen und damit die Chancen einzutreten, welche der Westast für die Lebensqualität unserer Bevölkerung sowie für die Steigerung der Attraktivität von öffentlichem und Langsamverkehr bietet.

Am heutigen Freudentag möchte ich den Verantwortlichen von Bund und Kanton ganz herzlich für Realisierung des Ostastes danken, welcher unserer Region so viel Erleichterung und Lebensqualität bringen wird. Für mich ist der Ostast aus technischer und baulicher Sicht eine Meisterleistung Schweizerischer Ingenieurskunst und er bette sich auch gut in den dicht bebauten urbanen Raum ein, was keine Selbstverständlichkeit ist. Ich möchte allen ganz herzlich danken, welche beim Bau mitgewirkt haben; dazu gehören natürlich Ingenieure und Oberbauleitung, aber ich denke heute ganz besonders auch an die unzähligen Arbeiterinnen und Arbeiter, welche einen harten Job erledigt haben, um dieses Jahrhundertwerk für die Region Biel-Seeland-Berner Jura, aber letztlich für den ganzen Kanton und für das ganze Land Tatsache werden zu lassen.