

# PERSPEKTIVEN

STADTENTWICKLUNG NIDAU



4 **AGGLOLAC:** Was der Archäologe über die ersten Nidauer weiss

8 **BRÜCKENSTADT NIDAU:**  
Die Lücke schliessen

10 **REGIOTRAM:** Zwei Varianten, eine Frage:  
Wollt ihr das Tram?



**STADT NIDAU**



**Blickwinkel** Foto: Valérie Chételat  
Nidau, Schalgässli: Was Durchreisenden verborgen bleibt.





## EDITORIAL

Liebe Nidauerinnen und Nidauer

Warum alles ändern? Brauchen wir wirklich eine Autobahn, eine Tramlinie, ein neues Quartier am See, noch eine Brücke über den Kanal? Klar ärgern wir uns über den Durchgangsverkehr, sicher könnten wir neuen Wohnraum und eine Attraktivierung der Seezone gut gebrauchen. Aber müssen es gleich Grossprojekte wie die A5, das Regiotram und Agglolac sein? Wer sich, wie der Gemeinderat von Nidau, mit der zukünftigen Entwicklung unserer Stadt auseinandersetzt, wird mit diesen Fragen oft konfrontiert. Ich kann sie gut nachvollziehen. Derzeit sind die Verhältnisse ja nicht so, dass wir gezwungen wären, alles auf den Kopf zu stellen. Sollten wir also nicht etwas gelassener bleiben? Es lebt sich doch gut in Nidau.

Die Frage ist allerdings, wie die Situation in 20 oder 30 Jahren sein wird. Präzise Antworten gibt es nicht, aber klare Indizien. Bevölkerung und Wirtschaft werden weiter wachsen, die Nachfrage nach Wohnraum wird steigen, das Bedürfnis nach Mobilität ebenfalls. Ich bin überzeugt: Die grossen Investitionen in die Infrastrukturen müssen nicht die Probleme von heute lösen, aber jene der kommenden Generationen. Jetzt stellen wir die Weichen, um in Zukunft den Anschluss nicht zu verpassen. Gefragt sind langfristige Lösungen, damit Nidau auch unseren Kindern und Enkeln eine hohe Lebensqualität bietet.

Übrigens: Die vielen «kleinen» Sorgen und Anliegen der Bevölkerung beschäftigen mich nach wie vor jeden Tag in meinem Amt – daran haben die erwähnten Grossprojekte nichts geändert.

**Adrian Kneubühler,  
Stadtpräsident Nidau**

p.s.: Ihre Meinung ist uns wichtig. Richten Sie Ihre Anregungen an [info@nidau.ch](mailto:info@nidau.ch) oder Stadt Nidau, Schulgasse 2, Postfach 240, 2560 Nidau

### IMPRESSUM

Perspektiven erscheint mehrmals im Jahr. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung ohne Zustimmung der Herausgeberin ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung für elektronische und multimediale Systeme.

**Herausgeberin** Stadt Nidau,  
Schulgasse 2, Postfach 240,  
CH-2560 Nidau; [www.nidau.ch](http://www.nidau.ch),  
[info@nidau.ch](mailto:info@nidau.ch)

**Gesamtleitung** Stadtkanzlei Nidau  
**Texte / Redaktion** [textatelier.ch](http://textatelier.ch),  
Elfenastrasse 5, 2502 Biel,  
[www.textatelier.ch](http://www.textatelier.ch)

**Fotos** Manu Friederich  
(Seiten 1/8/9/10),  
Valérie Chételat (Seite 2),  
zvg ADB (Seite 6)

**Grafik / Layout** virus Ideenlabor AG,  
Cornouillerstrasse 6, Postfach,  
2500 Biel 4, [www.virusad.com](http://www.virusad.com)

**Druck** witschidruck,  
Martiweg 3, 2560 Nidau



Agglolac | Interview mit Archäologe Albert Hafner

## «KULTURGÜTER SIND IDENTITÄTSSTIFTEND FÜR EINE REGION»

**Das Agglolac-Areal ist Pfahlbauerland. Der Archäologe Albert Hafner hat abgeklärt, wie die Fundstätten teils ausgegraben und teils gerettet werden könnten.**

*Der Archäologische Dienst des Kantons Bern hat letztes Jahr im Agglolac-Gelände Sondierungsgrabungen vorgenommen. Welche Erkenntnisse haben Sie gewonnen?*

Von früher gab es bereits gut dokumentierte Funde von prähistorischen Siedlungsresten auf dem BKW-Gelände, beim Strandbad und westlich des Barkenhafens. Für die anderen Flächen haben wir nun 60 Bagger-Sondierungen vorgenommen, um Genaueres zu erfahren. Das Resultat: An Orten, wo man bisher keine archäologischen Schichten vermutete, wurden wir fündig. Andererseits fanden wir auf Flächen, wo man Funde erwartete, nichts. Das heisst: Die ursprüngliche «Verdachtsfläche» hat sich zwar halbiert, auf den verbleibenden Flächen gibt es aber deutlich mehr Funde als angenommen. Diese stammen aus einer langen Periode von etwa 3800 v. Chr. bis 800 v. Chr.

*Weitere Überraschungen sind ausgeschlossen?*

Vor Überraschungen sind Archäologen nie gefeit. Aber die Planungssicherheit ist dank den Sondierungen wesentlich höher.

*Dort, wo ein neues Quartier entstehen soll, haben also schon einmal während 3000 Jahren Menschen gelebt. Waren diese «Ur-Nidauer» Pfahlbauer?*

Der Begriff ist etwas irreführend, denn sie bauten nicht nur auf Pfählen. Diese Menschen waren eigentlich die ersten Bauern und die erste sesshafte Bevölkerung im Seeland. Sie bauten Getreide an, hatten Haustiere und lebten in kleinen Siedlungen. Während den 3000 Jahren veränderte sich wenig. Ein grosser Entwicklungsschritt geschah mit dem Übergang von der Steinzeit zur Bronzezeit mit der Bearbeitung und Verwendung von Metall im grossen Stil ab etwa 2000 v. Chr.

*Was geschah in der Nidauer Uferzone nach 800 v. Chr.?*

Wie überall im Mittelland gibt es aus der Zeit danach kaum noch Funde – auf dem Agglolac-Gelände konkret bis zum 19. Jahrhundert, als

im Zuge der Juragewässerkorrektur die alten Wasserläufe aufgefüllt wurden.

*Nun möchte Nidau grosse Teile des Gebietes überbauen. Was geht in einem Archäologen vor, wenn sich abzeichnet, dass Jahrtausende alte Relikte zerstört werden?*

Wir sehen das mit einer gewissen Professionalität. Das Denkmalpflegegesetz regelt ja solche Fälle. Es sagt: Am besten lässt man Funde im Boden, wo sie gut geschützt erhalten bleiben. Wenn das nicht möglich ist, müssen sie ausgegraben und dokumentiert, das heisst: der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das ist die zweitbeste Lösung, für die es gute Gründe braucht. Ich kann nachvollziehen, dass die im Fall Agglolac vorhanden sind.

*Sie als Archäologe möchten doch sicher graben und dadurch neue Erkenntnisse über die Frühgeschichte gewinnen.*

Schon, das Problem ist nur, dass wir eigentlich so viel ausgraben, dass wir die Funde gar nicht auswerten können. Man unterschätzt diesen Teil der Arbeit, er ist etwa gleich umfangreich und teuer wie die Grabung selber. Mit den vie-

Rekonstruktion einer Pfahlbauer-Siedlung (Riedstation, Sutz-Lattrigen – die Farben kennzeichnen die jährlichen Bauphasen von 3393 bis 3390 v. Chr.). Zeichnung: Max Stöckli, ADB



## Albert Hafner



Der Bieler Albert Hafner ist Leiter des Bereichs Unterwasser- und Feuchtbodenarchäologie des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern (ADB). Das Hauptquartier der Unterwasser-Archäologen befindet sich im Rütte-Gut in Sutz, wo 2010 eine moderne Tauchbasis im Wasser errichtet wurde.

Der ADB erforscht, dokumentiert und schützt seit Mitte der 1970er-Jahre die prähistorischen Siedlungsreste rund um den Bielersee. Fünf Fundstellen am Bielersee (und 106 weitere im gesamten Alpenbogen) sind seit 2011 als UNESCO-Welterbe anerkannt und geschützt. Entdecken kann man sie mit dem Handy-App «palafittes guide», erhältlich im App Store und im Android Market.

len Rettungsgrabungen am Bielersee erhöht das Nidauer Projekt das Risiko, dass wir die Auswertungen gar nicht mehr bewältigen können.

**Im Agglolac-Areal müssten etwa 24000 m<sup>2</sup> ausgegraben werden. Wie muss man sich das vorstellen?**

Das Hauptinstrument der Archäologen ist heute der Bagger. Mit ihm graben wir sehr schnell bis zu den interessanten Fundschichten hinunter. Erst dann beginnt die Handarbeit, die mehr Zeit beansprucht. Natürlich ist die Grösse dieser Fläche eine Herausforderung. Aber die Grossgrabung in Twann von 1974 bis 1976 hat gezeigt, dass es möglich ist. Entscheidend ist, dass man genügend Personal einsetzen kann. Aber Agglolac wird ja kaum auf einen Schlag gebaut. So lassen sich also auch die Ausgrabungen etappieren, wobei in den aktiven Phasen mindestens 60 Leute im Einsatz sein müssten.

**Und die sind vorhanden?**

Für die Grabungsarbeiten wird man zusätzliches Hilfspersonal anstellen müssen. Beim Archäologischen Dienst ist Fachwissen vor-

handen, um die Leitung eines Projekts dieser Grösse sicherzustellen.

**Der Fundort Nidau wurde vom Kanton Bern nicht in die Liste der Pfahlbauten aufgenommen, die kürzlich als UNESCO-Welterbe anerkannt wurden. Warum?**

Wir wollten mit einer Aufnahme nicht das UNESCO-Projekt gefährden, denn es hatte sich schon abgezeichnet, dass man Nidau vielleicht einmal ausgraben würde – das wäre mit dem UNESCO-Schutzstatus kaum vereinbar. Und andererseits wollten wir nicht alle Optionen für das Agglolac-Projekt verbauen.

Aus wissenschaftlicher Sicht wäre eine Aufnahme in die Liste zu rechtfertigen, handelt es sich doch um die wertvollste und am besten erhaltene Fundstelle am Bielersee.

**Und die wird durch den Bau von Agglolac zerstört?**

Nur zum Teil, weil wir schon heute wissen, dass grosse Partien unausgegraben geschützt bleiben können. Aber mit der Ausgrabung ge-

winnt man ja auch Wissen. Wenn gebaut wird, können wir auf eine Ausgrabung nicht verzichten, schon wegen dem Denkmalpflegegesetz. Aber ich glaube, es hat sowieso niemand ein Interesse, seine Kulturgüter zu vernachlässigen, denn diese sind ja auch identitätsstiftend. Es ist doch wichtig für eine Region, dass sie sich für ihre Vergangenheit interessiert.

«Das Hauptinstrument der Archäologen ist der Bagger»

**Aber verschwinden die Resultate der Ausgrabung nicht zuletzt in den Schubladen der Archäologen? Wie wollen Sie erreichen, dass die heutigen Nidauer teilhaben an den gewonnenen Erkenntnissen?**

Es ist heute üblich, dass man die Bevölkerung schon an der Ausgrabung teilhaben lässt. Ein gutes Beispiel ist Zürich, wo rund 11000 Personen und unzählige Schulklassen durch das Ausgrabungsgelände beim Opernhaus geführt wurden. Auch in Nidau müssten wir etwas Ähnliches bieten. Man könnte weiter im Agglolac-Quartier einen Ort schaffen, wo sich interessierte Besucher über die Geschichte des Areals informieren können. Ich denke weniger an ein Museum als an ein

modernes, multimediales Informationszentrum, von denen es andernorts tolle Beispiele gibt – also etwas dynamisches, mit einer regelmässigen Erneuerung des Programms. So würde sich der Besuch auch für die Einheimischen immer wieder lohnen.

*Sie haben soeben das erste Kulturprojekt von Agglolac initiiert!*

Soweit sind wir noch nicht. Aber es wäre wichtig, diesen Aspekt schon bei der Planung von Agglolac einzubeziehen. Neubauquartiere sind ja oft etwas gesichts- und geschichtslos, auch wenn die Architektur toll ist. Mit einem Ort, wo die Vergangenheit auf attraktive Weise vermittelt wird, könnte man dem abhelfen.

**i** Der Bericht über die archäologischen Sondierungen kann unter [www.agglolac.ch](http://www.agglolac.ch) heruntergeladen werden.



Eine Baggerschaufel voll Geschichte: Sondierungsgrabung auf dem Agglolac-Areal.

## STARTHILFE VON BUND UND KANTON FÜR AGGLOLAC

**Visionär, innovativ, nachhaltig: Agglolac erhält Lob und Unterstützung von höchster Stelle. Bald fallen erste Vorentscheide.**

In Nidau und in Biel scheint sich die Begeisterung über die Idee eines neuen Wohnquartiers am See noch in Grenzen zu halten. Kein Wunder, denn noch hat die Bevölkerung auf wichtige Fragen keine Antworten erhalten: Lässt sich das Vorhaben finanzieren und findet sich ein Investor? Welche Auswirkungen hat es auf den Naherholungsraum, die Natur und auf das Landschaftsbild? Immerhin wird Agglolac kaum noch belächelt wie ganz am Anfang. Denn nach umfangreichen Vorabklärungen ist heute klar: Das Vorhaben ist realisierbar, wenn gewisse Herausforderungen (zB. die Archäologie) bewältigt werden.

Doch Agglolac ist mehr als nur realisierbar. Aus der Sicht von Bund und Kanton Bern ist es eine grosse Chance und ein Projekt mit Vorbildcharakter. Gleich zwei Mal erhielt es

kürzlich Unterstützung von höchster Stelle. Im Rahmen des Programms «Nachhaltige Quartiere» des Bundes wurde Agglolac als eines von schweizweit 18 Projekten ausgewählt. Nidau und Biel dürfen nun während 14 Monaten unentgeltlich die Dienste eines Beraters in Anspruch nehmen, um ihr gemeinsames Vorhaben gemäss den Kriterien der Nachhaltigen Entwicklung voranzutreiben.

### «Leuchtendes Vorbild»

200 000 Franken Preisgeld erhalten Nidau und Biel vom Kanton Bern. Dieser hat im Januar die Sieger des Wettbewerbs «Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen» präsentiert. Agglolac ist eines von fünf ausgezeichneten Projekten und laut Regierungsrat Christoph Neuhaus ein «leuchtendes Vorbild» für andere Gemeinden im Kanton Bern und darüber hinaus. Denn das zukünftige Seequartier entspricht genau der kantonalen Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen», da es Wohnraum an einem zentralen und mit

dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standort schafft. Die Jury würdigte Agglolac als «eines der visionärsten und innovativsten Projekte des jüngeren schweizerischen Siedlungsbaus».

Den schönen Worten müssen nun Taten folgen. In den kommenden Monaten fallen erste Vorentscheide. So wird ein von Nidau und Biel bestimmter Projektentwickler und Investor beginnen, Agglolac von der Vision zum Projekt weiterzuentwickeln. Der erste Schritt wird dabei ein Wettbewerb sein, um das städtebauliche Konzept und die Planungsgrundlagen zu definieren. Gleichzeitig soll Klarheit bezüglich der Archäologie geschaffen werden. Die herausragende Bedeutung der prähistorischen Siedlungsreste auf dem Gelände ist offensichtlich. Wer für die absehbaren Ausgrabungen wie viel bezahlen wird, müssen Nidau und Biel sowie der Kanton Bern aber noch miteinander aushandeln.



# AUS STUDIEN WERDEN VERBINDLICHE PLÄNE

## Hat die Ungewissheit in den Quartieren bald ein Ende? Demnächst werden konkrete Pläne des A5-Westastes vorliegen.

Die Planung des A5-Westastes vom Brüggmoos bis zum Seefels in Biel ist eine langfristige Angelegenheit. Es hat sich gezeigt, dass es überaus schwierig ist, eine Autobahn durch dicht besiedeltes Gebiet zu bauen, ohne das Ortsbild schwerwiegend zu beeinträchtigen. Doch das Warten dürfte sich lohnen. Besser noch einmal nachdenken und Schritt um Schritt optimieren, lautete in den letzten Jahren das Motto. Jetzt kommt der Moment, wo Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Ein kurzer Rückblick: Im August 2010 beschlossen der Kanton und die betroffenen Gemeinden, ein neues Generelles Projekt für den Westast auszuarbeiten. Gleichzeitig

sollten Nidau und Biel eine «städtebauliche Begleitplanung» durchführen. Deren Resultat wird ein Richtplan sein, der den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der von der A5 tangierten Gebiete absteckt. Die Idee dahinter: Die Autobahn schafft insbesondere zwischen den Weidteilen und dem Bieler Bahnhof neue Verhältnisse. Wenn man es richtig anpackt, können die Veränderungen eine Chance sein. Dazu muss die städtebauliche Entwicklung aber koordiniert und gesteuert werden.

### Unterstützung für die Betroffenen

Vier Planungsteams reichten letztes Jahr Vorschläge ein, die neue Überlegungen ins Spiel brachten – zum Beispiel die Idee, den Anschluss Biel Zentrum etwas nach Westen in die Salzhausstrasse zu verlegen. Entschieden ist noch nichts. Zuerst müssen jetzt alle Teile

des Puzzles (städtebauliche Vorschläge, Umweltverträglichkeitsprüfung, Kosten-Nutzen-Analyse) zusammengefügt werden. Daraus werden der Richtplan und das Generelle Projekt entstehen. Dann hat die Bevölkerung das Wort: im Frühsommer wird sie sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zu den Plänen äussern können.

Die Ungewissheit über die Auswirkungen der A5 dürfte für die Anwohner also bald zu Ende sein. Die A5 wird die Wohn- und Lebensqualität vieler Nidauerinnen und Nidauer verbessern, für einzelne bringt sie aber unvermeidliche Eingriffe und Veränderungen mit sich. Der Gemeinderat von Nidau will sich für die Betroffenen einsetzen. In erster Linie sind die Behörden aber dem Gemeinwohl verpflichtet.

[www.a5-biel-bienne.ch](http://www.a5-biel-bienne.ch)

# INSTRUMENTE FÜR EINE KOORDINIERT E ENTWICKLUNG

## Nidau überarbeitet seine Planungsgrundlagen – eine Gelegenheit, die Stadtentwicklung von Grund auf zu überdenken.

Wie kann das historische Zentrum von Nidau gestärkt, wie können die Quartiere aufgewertet werden? Was ist zu tun, um Hochwasserschäden zu verhindern oder um Energie effizienter zu nutzen? Welche Auswirkungen haben Grossprojekte wie der A5-Westast, das Regiotram und Agglolac? Sind die Bauvorschriften veraltet? Müssen die Konzepte für die Verkehrslenkung und die Parkraumbewirtschaftung überdacht werden?

Solche und viele weitere Fragen stehen am Anfang eines Vorhabens, das Nidau in den kommenden drei Jahren beschäftigen wird: Die Revision der Ortsplanung. Kurz gesagt geht es darum, alle planerischen Grundlagen und Reglemente zu überprüfen und den heutigen Verhältnissen und Bedürfnissen anzupassen. Dies geschah letztes Mal vor fast

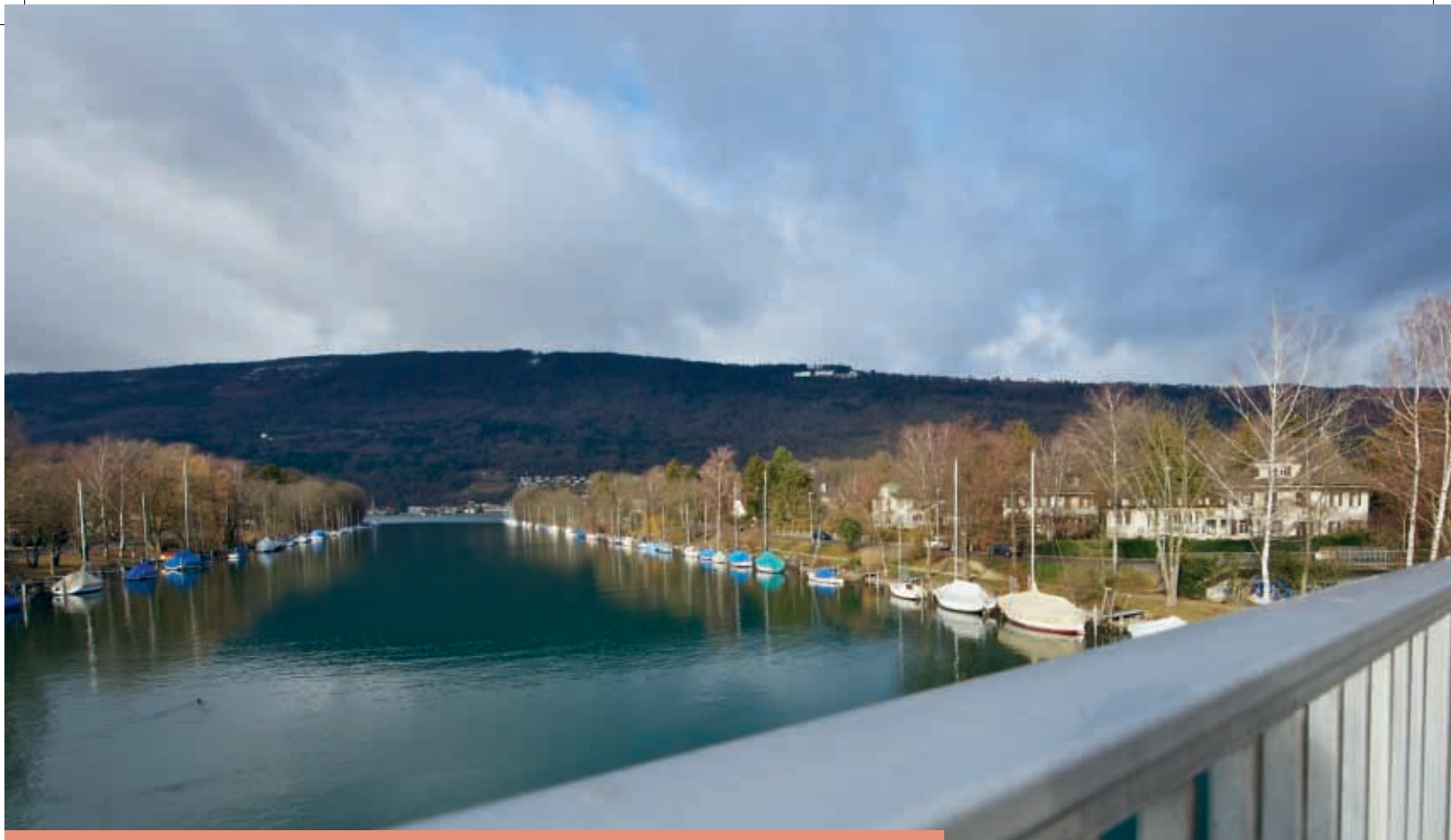
35 Jahren. Eine Revision der Ortsplanung ist also überfällig, denn vieles hat sich seither verändert. So hat der Verkehr massiv zugenommen, neue Gesetze von Bund und Kanton sind in Kraft getreten, die Rahmenbedingungen für das Gewerbe haben sich geändert, die Wohn-, Freizeit- und Konsumgewohnheiten der Bevölkerung ebenfalls. Dazu kommen Grossprojekte wie Agglolac, das Regiotram und der A5-Westast, die in den kommenden Jahren eine dynamische Stadtentwicklung einleiten werden.

### Politik und Bevölkerung reden mit

Besonders gross ist der Handlungsbedarf auf der Achse zwischen Kreuzwegkreisel, ASM-Bahnhof und Zihl. Hier sind mit dem Regiotram (unabhängig von der gewählten Streckenführung) und der A5 (Stichwort Verkehrsberuhigung) grössere Veränderungen vorgezeichnet. Auch im Gebiet Weidteile und Guido-Müller Platz zwingt der Bau der A5 zu grundsätzlichen Überlegungen. Im histori-

schen Zentrum stellt sich die Frage, ob die restriktiven Nutzungseinschränkungen noch sinnvoll sind.

Alle diese Themen gilt es in Zonenplan, Baureglement und weiteren Dokumenten zu berücksichtigen, damit die Entwicklung koordiniert und zum Wohl der Nidauer Wirtschaft und Bevölkerung verläuft. Bereits ist die erste Phase der Ortsplanungsrevision angelauten. Dabei werden Leitbilder und Kernsätze entwickelt. Später wird die politische Diskussion über diese inhaltlichen Grundlagen geführt, bevor die gewonnenen Erkenntnisse in den Planungsinstrumenten ihren Niederschlag finden. Natürlich wird auch die Bevölkerung einbezogen und hat das letzte Wort. Mit der Koordination der Arbeiten in der ersten Phase hat der Gemeinderat das Berner Büro Planteam S beauftragt. Die Arbeiten zur Gesamtrevision der Ortsplanung werden voraussichtlich 2015 oder 2016 abgeschlossen sein.



Velo- und Fussgängerverkehr | Brückenprojekt

# EINE LÜCKE WIRD GESCHLOSSEN

Zwingt Fussgänger und  
Velofahrerinnen zu Umwegen:  
Der Nidau-Büren-Kanal.

**Mit dem Bau einer Brücke für Fussgänger und Velofahrerinnen über den Nidau-Büren-Kanal rücken Wohn- und Naherholungsgebiete näher zusammen. Für Nidau und Ipsach bietet sich eine einmalige Chance zur Aufwertung der Sezone.**

Der grösste Teil der Stadt Nidau ist eine Insel, umgeben vom Wasser des Bielersees, der Zihl und des Nidau-Büren-Kanals. Ein Insel-Dasein in Isolation müssen die Bewohnerinnen und Bewohner des Städtchens aber nicht führen. Über eine von insgesamt zehn Brücken sind es meistens nur ein paar Schritte bis aufs «Festland».

Trotzdem: Im Netz der Verkehrswege zwischen der Kernstadt und dem Umland klafft eine Lücke. Wer zu Fuss oder mit dem Velo am Seeufer unterwegs ist, kennt sie. Auf dem Weg vom Bieler Strandbad über die Nidauer Badi

ins Ipsacher Erlenwäldli und zu den Sportplätzen wirkt der Nidau-Büren-Kanal wie eine Barriere. Sie kann zwar über die Dr. Schneider-Brücke umgangen werden – der Umweg beträgt aber rund einen Kilometer. Schon vor Jahren kam die Idee auf, mit einer Brücke in Seenähe eine attraktivere Verbindung für den Langsamverkehr zu schaffen. Aus Kostengründen wurde sie aber nie umgesetzt.

**Stadtrat: «Jetzt oder nie!»**

Jetzt aber bietet sich eine realistische Chance, die Lücke im Fuss- und Radwegnetz zu schliessen. Denn zum ersten Mal besteht ein Finanzierungsmodell, das für die betroffenen Gemeinden attraktiv ist. Demnach wird Nidau höchstens 400 000 Franken an das rund 6 Millionen Franken teure Bauwerk zahlen, Ipsach 200 000 Franken. Für den Rest kommen der Bund und der Kanton Bern auf. Damit Bundesgelder fliessen, muss der Baubeginn allerdings spätestens 2014 erfolgen. «Jetzt oder nie!», sagte sich deshalb der Nidauer Stadtrat und

genehmigte letzten Herbst den Projektierungskredit zur Weiterbearbeitung des Bauvorhabens.

Wie die Brücke im Detail aussieht, wird man wissen, wenn das Vorprojekt vorliegt. Ausarbeiten wird das Vorprojekt der Sieger des Ingenieur-/Architektur-Wettbewerbs, der demnächst lanciert wird. Absehbar ist, dass die Brücke auf der Höhe des Erlenwegs errichtet wird. Sie darf auch für Segelboote mit hohem Mast kein Hindernis darstellen. Deshalb erhält das Bauwerk voraussichtlich einen mobilen Brückenteil. Man darf gespannt sein, welche Lösungen die Ingenieure für diese technische Herausforderung vorschlagen werden. Die Anwohner, die BSG und die kantonalen Stellen werden bei der Planung einbezogen.

Auch wenn alle technischen Probleme gelöst sind und auch wenn Nidau und Ipsach nie mehr so günstig zu einer neuen Brücke kommen, bleibt die Frage: Ist der Bau einer weiteren Kanalbrücke nicht doch ein Luxusprojekt? Bis heute hat sich ja noch nie eine





### Eckdaten und Termine

Gesamtlänge der Brücke: ca. 110 Meter  
 Nutzbare Breite: ca. 3,5 Meter  
 Maximales Gefälle: 6 Prozent  
 Durchfahrtshöhe für Kursschiffe: 5,5 Meter  
 Durchfahrt für Segelschiffe: bis 20 Meter Höhe möglich  
 Geschätzte Gesamtkosten (Stand März 2011):  
 ca. 6 Millionen Franken  
 Geschätzter Kostenanteil Stadt Nidau:  
 300 000 bis 400 000 Franken

2012: Wettbewerb und Vorprojekt  
 2013: Bauprojekt und Gesuche bei Bund und Kanton  
 2014: Genehmigung des Projekts durch Nidau und Ipsach  
 2014 / 2015: Bau der Brücke



Ungefäher Standort der geplanten Brücke.

Spaziergängerin oder ein Velofahrer bei den Behörden beklagt, dass er oder sie zur Überquerung des Nidau-Büren-Kanals einen Umweg machen muss. Weshalb also brauchen wir die Brücke wirklich?

### Wichtige Velo- und Fusswege

Die Antwort geben die Regionalplaner. Sie sehen sich je länger je mehr mit dem Problem des ungebremst wachsenden Verkehrs und der Zersiedelung der Landschaft konfrontiert. Ihr Rezept gegen die zunehmenden Pendlerströme, die Lärm, Abgase und grosse volkswirtschaftliche Kosten verursachen, nennen sie «Siedlungsentwicklung nach innen». Das heisst: Möglichst viele Menschen sollen dort wohnen, wo sie auch arbeiten, einkaufen und ihre Freizeit verbringen – also nahe der Zentren, in diesem Fall also im Agglomerationskern Biel-Nidau. Damit die Stadt zum Wohnen attraktiver wird, muss die Lebensqualität hier erhöht werden. Gut erschlossene Naherholungsgebiete, praktische Angebote des Öffent-

lichen Verkehrs sowie attraktive Velo- und Fusswege sollen ihren Beitrag dazu leisten.

Bei der Umsetzung dieser Strategie, hinter der alle Gemeinden der Agglomeration stehen, spielt die neue Kanalbrücke eine wichtige Rolle. Ihre Bedeutung wird noch grösser, wenn dereinst in der Nidauer Uferzone ein neues Wohnquartier für bis zu 2000 Menschen entsteht («Agglolac»). Dessen Naherholungsraum wird mit dem Kanalübergang massiv vergrössert. Aus diesem Grund wurde die Brücke als vorrangiges Projekt in das Agglomerationsprogramm Biel aufgenommen. Damit hat es Anspruch auf finanzielle Beiträge der Eidgenossenschaft und des Kantons.

Der Bau einer weiteren Brücke über den Nidau-Büren-Kanal macht also durchaus Sinn. Seine Bedeutung erhält das Bauwerk als Mosaikstein in der Strategie zur künftigen Entwicklung der Agglomeration. Die Brücke ist eine von vielen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Attraktivierung der Wohnstadt Nidau. Aber eine der wichtigsten.



Regiotram | Vorprojekt abgeschlossen

## BEVÖLKERUNG MUSS DIE WEICHEN STELLEN

**Mit dem Abschluss des Vorprojekts liegen die Fakten auf dem Tisch. Nun müssen die Nidauerinnen und Nidauer sagen, ob sie das Regiotram wollen.**

Im Dezember informierte die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer die Medien, im Januar stellte sie sich den kritischen Fragen der Begleitgruppe (Vertreter von Politik, Quartier-, Verkehrs- und Umweltverbänden). Das Thema: Wie weiter mit dem Regiotram? Der Kanton hat seinen Job gemacht und das fertige Vorprojekt präsentiert. Nun legt er erst einmal einen Marschhalt ein. Denn bevor der Kanton Geld für die weitere Projektierung ausgibt, will er von den hauptsächlich betroffenen Gemeinden Biel und Nidau wissen: Wollt Ihr überhaupt ein Regiotram? Regierungsrätin Egger-Jenzer machte deutlich: «Wir bauen nicht gegen den Willen der Bevölkerung.»

Die Stimmberechtigten von Nidau werden die Grundsatzfrage im Frühjahr 2013 an der Urne beantworten können. Formell werden sie über einen Projektierungskredit der Stadt Nidau abstimmen. Denn wenn das Regiotram kommt, wird Nidau die Gelegenheit packen und eine Reihe von Infrastrukturvorhaben realisieren. Dazu gehören die Erneuerung von Kanalisationsleitungen, Strassen- und Trottoiranpassungen sowie der Ausbau des Haltestellennetzes. Derzeit rechnet man mit Kosten von rund 2,4 Millionen Franken zu Lasten von Nidau – dank Synergien mit dem Tram-Bauprojekt sowie Beiträgen von Bund und Kanton erhält Nidau für diesen Beitrag einen hohen Gegenwert.

### Stedtli oder Weidteile?

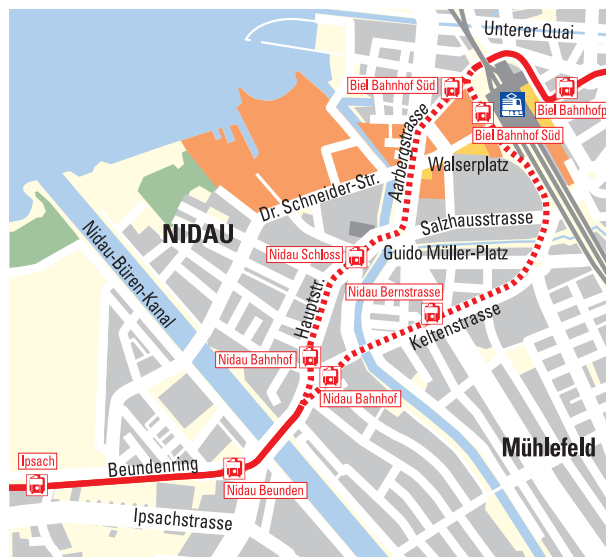
Sagt die Bevölkerung Ja zum Projektierungskredit, bedeutet das: Ja zum Regiotram. Noch unklar ist, ob die Nidauerinnen und Nidauer auch über die Streckenwahl ent-

scheiden können. Im Rahmen des Vorprojekts wurden zwei Varianten genauer untersucht, beide sind noch im Rennen. Bei der ersten fährt das Tram an Stelle des heutigen Trolleybusses auf der Hauptstrasse durchs Stedtli, mit Haltestellen beim ASM-Bahnhof und beim Schloss. Die Trolley-Linie 4 würde dann in die Dr.-Schneider-Strasse (bis ins Beundenquartier) verlegt. Die zweite Variante sieht vor, das Tram wie heute über die Keltenstrasse zu führen (Haltestellen beim ASM-Bahnhof und bei der Bernstrasse), und zwar entweder auf einem eigenen Trasse oder aber im Mischverkehr auf der Strasse. Die Vorteile der Stedtli-Linie: Das Zentrum wird besser erschlossen und dank der Neugestaltung des Strassenraums aufgewertet. Die Linienführung über die heutige BTI-Strecke hingegen ermöglicht eine Anbindung des Weidteile-Quartiers ans Tram. Zudem ist diese Variante aus baulicher und betrieblicher Sicht wirtschaftlicher und ermöglicht





Links (durchs Stedtli) oder rechts (durch die Weidteile)? Die Streckenführung ist noch offen.



Die beiden Nidauer Varianten für das Regiotram. Grafik: zvg

## Und so gehts weiter

- > Frühjahr 2013: Volksabstimmungen in Biel und Nidau über Projektierungskredite für Infrastrukturanpassungen
- > Anschliessend öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt
- > 2013 – 2015: Erarbeitung Bauprojekt
- > 2015/16: Volksabstimmungen in Biel und Nidau zu Krediten für Infrastrukturanpassungen der Gemeinden
- > 2016: Baubeginn
- > 2020: Inbetriebnahme des Regiotrams

eine stabilere Verbindung zum Bieler Bahnhof, da das Tram weitgehend auf einem eigenen Trasse fährt.

Der Gemeinderat wird Vor- und Nachteile der beiden Varianten in den kommenden Monaten nun abwägen und dann das weitere Vorgehen beschliessen. Unabhängig davon, welche Streckenführung das Rennen macht, zeichnet sich ab, dass der Bereich zwischen Nidau-Büren-Kanal, ASM-Bahnhof, Zihl und Keltenstrasse in absehbarer Zeit umgestaltet wird. So braucht das Regiotram wegen dem zwingenden Ausbau auf Doppelspur mehr Platz und die Brücken über den Kanal und die Zihl (entweder an der Keltenstrasse oder am Guido-Müller-Platz) müssen ersetzt werden. Absehbar ist eine völlige Neugestaltung des Bahnhofareals, das sich heute als eher unattraktives Eingangstor ins Stedtli präsentiert. Rund um das Regiotram stellt sich für Nidau die Herausforderung, möglichst nachhaltig von den Veränderungen zu profitieren und

der Stadtentwicklung neue Impulse zu verleihen. Brach liegende oder schlecht genutzte Flächen sollen sinnvoll umgestaltet oder bebaut, die Verhältnisse für Anwohner, Velofahrer und Fussgänger verbessert werden.

### Schlecht für Nidau: Die Null-Lösung

Doch was geschieht, wenn Nidau den Projektierungskredit ablehnt? Der Kanton würde dies als Votum gegen das Regiotram interpretieren. Dann bleiben zwei Möglichkeiten: Entweder begnügt man sich mit einem Ausbau der bestehenden Linie zwischen Ipsach und dem Bieler Bahnhof auf Doppelspur. Die Züge hätten auf dieser Strecke weiterhin den Status einer Eisenbahn statt eines Trams, zusätzliche Haltestellen wären kein Thema mehr. Nidau hätte also vor allem die Nachteile, aber kaum einen zusätzlichen Nutzen gegenüber heute. Oder aber: Alles bleibt beim Alten, die BTI-Bahn bleibt, was sie ist – eine einspurige Vorortsbahn ohne viel Ent-

wicklungspotenzial. Das wäre für Nidau die schlechteste Lösung. Denn ohne leistungsstarke Achse des Öffentlichen Verkehrs, welche die wachsenden Wohngemeinden am See mit der Stadt verbindet, hat Nidau wenig Aussichten, dereinst vom Durchgangsverkehr spürbar entlastet zu werden. Das Regiotram schafft das attraktive Angebot, das eine grosse Anzahl Pendler zum Umsteigen auf den ÖV bewegen kann. Und Pendler, soviel steht fest, wird es in den kommenden Jahren immer mehr geben.

- i** [www.regiotram.ch](http://www.regiotram.ch)
- Downloads
  - ↳ Schlussbericht Vorprojekt
- Linienführung
  - ↳ Gestaltungspläne (rechts)



