

PERSPEKTIVEN

STADTENTWICKLUNG NIDAU



4 **A5-WESTAST:** Auf dem richtigen Weg

- 8 **VERKEHRSLENKUNG:** Keine A5 ohne flankierende Massnahmen
- 10 **STADTENTWICKLUNG:** Die A5 ist für Nidau auch eine Chance





Blickwinkel Foto: Valérie Chételat
Nidau, Schloss: In diesem Haus
wohnt längst kein Graf mehr.



EDITORIAL

Liebe Nidauerinnen und Nidauer

Gut Ding will Weile haben, sagt der Volksmund. Und wir Schweizer sind Weltmeister, wenn es darum geht, schwierige Projekte noch- und nochmal zu prüfen, bis wir mit dem Ergebnis zufrieden sind. Die A5-Umfahrung ist geradezu ein Paradebeispiel dafür. Seit Jahrzehnten wird geplant, doch die Ergebnisse haben die Bevölkerung nie befriedigt. Auch das neue Generelle Projekt kann es nicht allen recht machen. Aber es scheint mir nahezu das Optimum für eine innerstädtische Autobahn zu sein. Zusammen mit dem Gemeinderat bin ich überzeugt: Die neuen A5-Pläne eröffnen Nidau die Chance, die Lebensqualität zu verbessern und – gemeinsam mit dem Nachbarn Biel – eine dynamische Entwicklung einzuleiten. Mein Aufruf an Sie lautet: Informieren Sie sich, beteiligen Sie sich an der öffentlichen Mitwirkung! Wir als Behörde freuen uns auf den Dialog mit Ihnen und erachten es als unsere Aufgabe, Sie in den bevorstehenden Veränderungsprozessen so gut wie möglich zu unterstützen.

Auch bei anderen Vorhaben von grosser Bedeutung für die Stadtentwicklung werden jetzt «Nägel mit Köpfen» gemacht. Beim Regiotram muss sich der Stadtrat für die Streckenführung entscheiden. Und für die Realisierung der Vision Agglolac wurde ein seriöser und zugleich kreativer Partner gefunden, der das neue Quartier am See mit uns zusammen realisieren will.

Sie sehen, es geht vorwärts, auch wenn wir noch lange nicht am Ziel sind. Aber Sie wissen ja: Gut Ding will Weile haben ...

Adrian Kneubühler,
Stadtpräsident 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,
info@nidau.ch

Gesamtleitung Stadtkanzlei Nidau
Texte/Redaktion textatelier.ch,
Elfenaustrasse 5, 2502 Biel,
www.textatelier.ch

Fotos Anita Vozza (Seiten 1/5/6),
Valérie Chételat (Seiten 2/9/10),
Manu Friederich (Seite 11), zvg
Tiefbauamt Kt. Bern (Seiten 4/8)

Grafik/Layout virus Ideenlabor AG,
Cornouillerstrasse 6, Postfach,
2500 Biel 4, www.virusad.com

Druck witschidruck,
Martiweg 3, 2560 Nidau

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



A5-Westast | Generelles Projekt

DRITTER ANLAUF UNTER POSITIVEN VORZEICHEN

Der A5-Westast kommt einen grossen Schritt voran. Nach über 50 Jahren Planung liegt jetzt ein Projekt auf dem Tisch, das für Nidau entscheidende Vorteile bringt.

An kaum einer anderen Strasse wurde so lange geplant wie an der Autobahnumfahrung von Biel. Die Geschichte des Westasts zeigt aber, dass es manchmal besser ist, nochmals über die Bücher zu gehen. So bleibt die Region nun verschont von einer Autobahn auf Stelzen beim Strandboden, von einer Schnellstrasse über dem Flussbett der Schüss oder von einer mächtigen Tunnelrampe beim Bahnhof Nidau. Auch nach aktueller Planung wird der A5-Westast aber nicht unsichtbar. Die vierspurige Autobahn durch städtisches Gebiet bringt Eingriffe in die historisch gewachsene Sied-

lungsstruktur mit sich. Das Generelle Projekt, das bis zum 22. Juni zur Mitwirkung aufliegt, reduziert die negativen Einflüsse jedoch auf ein Minimum.

Für die betroffenen Gemeinden und insbesondere für Nidau überwiegen die Vorteile. Die Umfahrung entlastet das Stedtli vom Durchgangsverkehr, die Weidteile werden zum ruhigen Wohnquartier und die Städte Nidau und Biel erhalten Impulse für eine gemeinsame Entwicklung.

Verkehrsfreie Weidteile

Und so sieht das Generelle Projekt aus: Der Westast beginnt im Brüggmoos, wo im Juli die Arbeiten am Anschluss Brügg beginnen. Dort treffen künftig Ost- und Westast der A5-Umfahrung mit der T6 aus Richtung Lyss zusammen. Der Verkehr vom rechten Bielerseeufer wird via einen Tunnel zwischen Ipsach und

Port und einer neuen Brücke über den Nidau-Büren-Kanal ebenfalls beim Anschluss Brügg auf die Autobahn geleitet. Auf die früher vorgesehene Unterquerung der Zihl in Nidau als Autobahnzubringer verzichtet das aktuelle Projekt.

Vom Brüggmoos soll die Autobahn in Halbtiefelage dem Verlauf der heutigen Bernstrasse folgen. Das heisst: Die Strasse wird unter das heutige Terrainniveau abgesenkt und danach überdacht. Da sie aber aus technischen (Grundwasserproblematik) und wirtschaftlichen Gründen nicht ganz versenkt werden kann, wird ein bis zu vier Meter hoher Hügel sichtbar bleiben.

Hier ist der Kanton gefordert, akzeptable Lösungen zu erarbeiten. Die Stadt Nidau wird sich dafür einsetzen, dass die Halbtiefelage optimal ins Weidteile-Quartier integriert und der entstehende Freiraum auch tatsächlich von



Vollanschluss Biel Zentrum:
Der offene A5-Abschnitt
mit den Anschlussbauten
präsentiert sich nun deutlich
schlanker.



Die nächsten Schritte

Die Mitwirkung zum Generellen Projekt ist nach der Projektstudie die zweite Stufe des umfangreichen Verfahrens beim Autobahnbau. Bis zum 22. Juni kann die Bevölkerung auf der Stadtkanzlei (Schulgasse 2) die Pläne einsehen und schriftlich Vorbehalte oder Anregungen deponieren. Danach kann das Projekt aufgrund der Eingaben allenfalls optimiert werden, so dass es der Bundesrat voraussichtlich Ende 2013 genehmigen dürfte. 2015 will der Kanton ein Ausführungsprojekt vorlegen, gegen das Betroffene formell Einsprache erheben können. Derzeit wird mit dem Baubeginn im Jahr 2018 und der Eröffnung des Westasts 2028 gerechnet.



der Bevölkerung genutzt werden kann – etwa als Begegnungszone oder Park.

Biel Zentrum deutlich schlanker

Kurz vor dem Bieler Bahnhof wird als Kernstück des A5-Westasts der Vollanschluss Biel Zentrum gebaut. Im Vergleich zu früheren Projektskizzen präsentiert sich der Anschluss jetzt deutlich schlanker. Die neue Lösung ist das Resultat der letzten Jahr mit mehreren Architektenteams durchgeführten Testplanung. Die Auf- und Abfahrtsrampen liegen nun im Bereich Salzhäuserstrasse ganz eng an der Autobahn und durchschneiden die angrenzenden Quartiere nicht mehr. Auf eine vollständige Überdeckung der A5 wurde aber verzichtet. Sie hätte hohe Kosten verursacht, die nach den Erkenntnissen der Testplanung in einem Missverhältnis zum bescheidenen städtebaulichen Mehrwert stünden. Es scheint aber vor-

gezeichnet, dass der über fast 250 Meter offene geführte Abschnitt für weitere Diskussionen sorgen und Forderungen nach einer zusätzlichen Optimierung hervorrufen wird.

Vom Anschluss Biel Zentrum führt die A5 schliesslich unterirdisch dem Bahnhof entlang bis zum Halbanchluss Seevorstadt, wo sie in den Vingeltunnel mündet.

Das Generelle Projekt, das jetzt zur Mitwirkung aufliegt, ist bereits das dritte für den A5-Westast. 1975 lief die Bevölkerung gegen eine erste Variante Sturm, die eine weitgehend offene Linienführung vorsah. 20 Jahre später kam ein zweites Projekt auf den Tisch, das zwar vom Bundesrat genehmigt werden konnte, später jedoch wegen verschärfter Sicherheitsvorschriften und neuer Ideen zur Linienführung unter Druck geriet. Insbesondere die Stadt Nidau wehrte sich gegen den vorgesehenen Autobahnzubringer vom Kreuzweg-Kreisel

über den ASM-Bahnhof und die Keltenstrasse und brachte den Porttunnel ins Spiel – ein Vorschlag, der überzeugt hat.

Die aktuellen Pläne entsprechen weitgehend den Forderungen der betroffenen Gemeinden. Auch der Gemeinderat von Nidau unterstützt das Projekt, wird sich aber für weitere Optimierungen einsetzen. Er ist zuversichtlich, dass nach 50 Jahren Planung nun eine Lösung auf dem Tisch liegt, von der die ganze Agglomeration langfristig profitiert.

- i** Informationsveranstaltung Nidau: Mittwoch, 6. Juni, 19.30 bis 21.30 Uhr, Aula Schulhaus Weidteile.
Informationspavillon bei der Talstation der Magglingen-Bahn: Dienstag bis Freitag, 14 bis 19 Uhr; Samstag, 10 bis 12 Uhr.
www.a5-biel-bienne.ch



A5-Westast | Verkehrlich flankierende Massnahmen

VERKEHRSLLENKUNG MIT SANFTEM ZWANG

Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Städtli kann mit verkehrlich flankierenden Massnahmen verbessert werden.

Alles wird besser, Autobahnumfahrung sei Dank. Wirklich? Damit Nidau tatsächlich vom Verkehr entlastet wird, sind Begleitmassnahmen unerlässlich.

Verkehrlich flankierende Massnahmen, kurz vfM, ist ein holpriger Begriff aus dem Vokabular der Verkehrsplaner. Diese vfM empfinden Automobilisten manchmal als Hindernis, das ihnen ein zügiges Vorwärtskommen erschwert oder sie davon abhält, den kürzesten Weg zu

nehmen. Denn eine vfM kann eine Ampel sein, die länger als scheinbar nötig auf Rot steht, eine bauliche Verengung der Strasse, die zum Abbremsen zwingt, oder ein ganzes System von Einbahnstrassen, das die Durchquerung eines Quartiers verunmöglicht. Aber auch eine Busspur oder eine Haltestelle mitten auf der Strasse, die den Verkehr jedes Mal für 30 Sekunden zum Stillstand bringt, wenn ein Trolleybus hält.

Im Zusammenhang mit dem Bau der A5-Umfahrung von Biel und Nidau sollen in den nächsten Jahren zahlreiche vfM in der ganzen

Agglomeration realisiert werden. Aufgelistet sind sie im «Teilregionalen Richtplan vfM», zu dem die betroffenen Gemeinden, Organisationen und die Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung jetzt Stellung nehmen können.

Im Richtplan wird klar festgehalten: «Extreme, als Schikane empfundene Eingriffe kommen nur in Ausnahmefällen zur Anwendung.» Ebenso deutlich werden aber Sinn und Zweck der verkehrlich flankierenden Massnahmen genannt. Es geht darum, «die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Kapazitäten auf dem



vfM: Wirkung und Ziele

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sollen folgende Wirkung erzielen:

- > Möglichst viel Verkehr auf das Hochleistungsstrassennetz und wenige Hauptverkehrsachsen verlagern;
- > Wohnquartiere vor Fremdverkehr schützen;
- > die Bedingungen für Fussgänger, Velofahrer und den Öffentlichen Verkehr verbessern;
- > den Verkehrsfluss verbessern sowie Lärm- und Abgasemissionen senken;
- > Spielraum schaffen für städtebauliche Aufwertungen.

bestehenden Strassennetz massvoll zu reduzieren».

Die Idee hinter dieser Strategie: Autos sollen nur noch auf den wenigen «verkehrsorientierten» Strassen Priorität haben – das heisst auf der Autobahn und auf den Hauptachsen, die zum nächsten Autobahnanschluss führen. Von allen anderen Strassen und insbesondere von den Wohnquartieren soll der Durchgangsverkehr wenn immer möglich ferngehalten werden. Dieses Konzept ist zwar nicht neu, aber erst mit der A5 entsteht die Möglichkeit, es konsequent umzusetzen.

Weniger Lärm, weniger Abgase

Was bedeutet das konkret für Nidau? Eine definitive Antwort ist erst möglich, wenn entschieden ist, ob das Regiotram gebaut wird und auf welchem Trasse es Nidau durchquert. Bei beiden Streckenvarianten für das Regiotram ist aber im Grundsatz klar: Im Nidauer Zentrum haben in Zukunft Fussgänger, Velofahrer und der Öffentliche Verkehr mehr Platz, der «motorisierte Individualverkehr» dementsprechend weniger. Automobilisten dürfen dann nur noch 20 km/h oder 30 km/h schnell fahren. Droht im Zentrum ein Stau, schalten Ampeln beim Kreuzweg-Kreisel und beim Nidau-Büren-Kanal auf Rot, bis der Weg durchs Stedtli wieder frei ist.

Im Endergebnis sollen die verkehrlich flankierenden Massnahmen bewirken, dass möglichst viele Automobilisten Nidau über den Portttunnel umfahren oder auf den Öffentlichen Verkehr umsteigen – vor allem den Pendlern vom rechten Seeufer soll dann mit dem Regiotram ja auch eine schnelle und bequeme Alternative zur Verfügung stehen. Weniger Verkehr im Stedtli bedeutet auf der anderen Seite für die Anwohner, Fussgänger und Velofahrer:

weniger Lärm und weniger Abgase. Für sie wird Nidau also attraktiver und sicherer.

5000 Autos weniger als heute

Die Wirkung der vfM lässt sich auch in Zahlen ausdrücken. Mit Computermodellen haben die Planer errechnet, wie sich der Verkehr in den kommenden 20 Jahren entwickeln wird. Solche Prognosen sind zwar immer mit gewissen Ungenauigkeiten behaftet, trotzdem sprechen sie eine klare Sprache. Ausgangspunkt ist das Jahr 2007, als an Werktagen durchschnittlich 19 000 Autos und Lastwagen durch das Zentrum von Nidau fahren. Das allgemeine Verkehrswachstum und die Eröffnung des A5-Ostastes werden diese Zahl bis 2030 auf fast 23 000 Fahrzeuge pro Tag ansteigen lassen – ein Plus von über 20 Prozent! Die vollständige Inbetriebnahme des Westastes (voraussichtlich 2030) bringt Nidau

dann zwar eine gewisse Verkehrsentlastung. Im Vergleich zu heute wäre aber gar nichts gewonnen. Dazu braucht es die vfM. Berücksichtigt man diese in den Berechnungen, wird

«14 000 anstatt
19 000 Autos in
Nidau – aber nur
mit den vfM»

das Nidauer Zentrum nur noch knapp 14 000 Autos und Lastwagen täglich verkraften müssen. Und wenn das Regiotram realisiert wird, sogar noch weniger.

Zusammengefasst lässt sich also sagen: Die Bevölkerung im Stedtli gehört zu den Gewinnern des Autobahnbaus. Aber nur, wenn die angestrebte Verkehrsverlagerung mit verkehrlich flankierenden Massnahmen durchgesetzt wird. Noch nicht genau beziffern lassen sich übrigens die Kosten der vfM. Eine unverbindliche Schätzung geht davon aus, dass Nidau weniger als 800 000 Franken aufwenden muss – gut investiertes Geld, wenn dadurch die Wohn- und Lebensqualität im Stedtli spürbar besser wird.



A5-Westast | Richtplan Städtebau

WIE DIE AUTOBAHN DIE STADT VERÄNDERT

Grünflächen statt Autolärm: Das Weidteile-Quartier wird durch die gedeckte A5 massiv aufgewertet.

Wie können Nidau und Biel aus dem Bau des A5-Westastes das Beste herausholen? Gemeinsam wollen die beiden Städte die Entwicklung steuern und die Chancen nutzen.

Was passiert, wenn eine vierspurige Nationalstrasse mitten durch eine Stadt gebaut wird? Die Frage lässt sich im Fall des A5-Westastes nicht mit absoluter Sicherheit beantworten. Bestimmt falsch ist aber dieses Szenario: Die Baukolonnen graben eine Schneise durch Nidau und Biel, betonieren die Schnellstrasse hinein, setzen einen Deckel drauf, und alles ist wieder wie zuvor, nachdem die Bauunternehmen abgerückt sind.

Die Realität sieht anders aus. Abgesehen vom direkt für das A5-Trasse benötigten Terrain sind noch weitere Flächen betroffen. Weil die Autobahn möglichst viel regionalen Verkehr aufnehmen soll, braucht es Anschlussbauten, also Auf- und Abfahrten. Damit die Autos

rasch auf die Autobahn gelangen und gleichzeitig die Quartiere vom Verkehr entlastet werden, müssen einige Zufahrtsstrassen ausgebaut, neue Verbindungen geschaffen und bestehende Strassen redimensioniert werden. Dies wiederum führt dazu, dass heute stark belastete Gebiete wie die Weidteile in Zukunft fast verkehrsfrei sein werden. Andernorts geraten die bestehenden Siedlungsstrukturen unter Druck – etwa zwischen der Salzhäusstrasse und der Keltenstrasse.

Die A5 in die Stadt «integrieren»

Zwischen Biel und Nidau erhält die Stadt also ein neues Gesicht. Die Frage ist: Welches? Antworten liefert der Richtplan Städtebau, den die Behörden von Nidau und Biel gemeinsam erarbeitet und jetzt in die öffentliche Mitwirkung geschickt haben. Die Nachbarstädte halten in diesem Richtplan fest, wie sich die Gebiete auf beiden Seiten der A5 und der Gemeindegrenzen langfristig entwickeln sollen. Es geht darum, die Autobahn in die Stadt zu integrieren, damit sie möglichst wenig stört und der Bevölkerung einen mög-

lichst grossen Nutzen bringt. Das Ziel lautet: Die A5 darf nicht zum gigantischen Fremdkörper werden. Sie muss sich in die Stadt einfügen. Und die Stadt muss sich ihr anpassen. Es gilt, die unvermeidbaren Veränderungen zu steuern, Konflikte zu entschärfen und sich bietende Chancen zu ergreifen.

Der Richtplan Städtebau umfasst einen Streifen beidseits der geplanten Autobahn zwischen dem Brüggmoos und der Seevorstadt in Biel. Auf Nidauer Boden im Richtplan-Perimeter sind die Quartiere Weidteile und Hofmatten sowie Bereiche entlang des Schützenmattwegs, der Kelten-, der Gurnigel- und der Aarbergsstrasse sowie des Guido-Müller-Platzes. In den Hofmatten und zwischen Zihl und Lyss-Strasse ändert sich wenig. Ganz anders ist die Situation im Kerngebiet der Weidteile. Die Bernstrasse, die das Quartier heute zerschneidet, verschwindet. Dafür führt dann die A5 in Halbtiefelage zwischen den Wohnblöcken hindurch. Aus Platzgründen müssen einige Liegenschaften durch Neubauten ersetzt werden. Völlig neu gestaltet werden die Aussenräume zwischen den Häusern,



In Kürze

- Der Richtplan Städtebau A5-Westast will
- > die Grundzüge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung und Struktur definieren (Verbindungsachsen, Siedlungsgebiete, Freiräume);
 - > klare Verhältnisse für die Betroffenen schaffen;
 - > Planungssicherheit schaffen – der Richtplan bindet die Behörden (Gemeinden, Kanton, Bund) bei ihren Planungen;
 - > aufzeigen, wie die Planungsziele organisatorisch und finanziell umgesetzt werden können.

Der Richtplan muss mit der zunehmenden Konkretisierung der A5-Planung in den kommenden Jahren aktualisiert werden.

damit sie als grüner Erholungsraum für die Quartierbewohner dienen können. Weil der A5-Tunnelkasten mehrere Meter in die Höhe ragt, sind hier grossflächige Terrainanpassungen nötig.

Ein Quartier im Wandel

Grundlegend verändern wird sich das Gurnigel-Quartier zwischen der Keltenstrasse und der Salzhausstrasse vom Guido-Müller-Platz bis hinunter zum Bieler Bahnhof. Dieses Transformationsgebiet eröffnet für Nidau und Biel Chancen, die es zu nutzen gilt. Der nordöstliche Teil wird von der A5 in Beschlag genommen. Im südwestlichen Teil hingegen ist der Druck geringer. Dennoch zeichnet sich hier langfristig eine Entwicklung ab, die dem Quartier ein neues Gesicht geben wird, das der Richtplan heute aber erst andeutet. Hier können Nidau und Biel «nach innen wachsen» und Wohnraum und Arbeitsplätze für neue Einwohnerinnen und Einwohner an bester Lage schaffen. Die beiden Städte sollen so durch den Bau der A5 wirtschaftlich gestärkt werden und näher zusammenrücken.

Was bedeutet dies für die Menschen, die heute in den betroffenen Gebieten wohnen oder ein Haus besitzen? In unmittelbarer Nähe der Autobahn und ihrer Anschlussbauwerke wird die Veränderung rasch erfolgen – Häuser, Gärten und Strassen verschwinden, die Bewohner müssen umziehen. In zunehmender Distanz zur Autobahn verläuft die Entwicklung auf «natürliche» Weise über Jahre oder Jahrzehnte. In dem von der A5, dem Bieler Bahnhof und dem Regiotram optimal erschlossenen Gebiet wird die Nachfrage nach Bauland für Wohnen und Dienstleistungen steigen. Der Entscheid des Kantons, hier den Fachhochschul-Campus zu errichten, ist ein erster Hinweis auf diese Entwicklung. Beispiele aus anderen Städten zeigen: Eine gute Verkehrserschliessung fördert Siedlungsstrukturen mit dichter Nutzung. Der Richtplan Städtebau soll dafür sorgen, dass dieser Veränderungsprozess wohlüberlegt, koordiniert und zum Vorteil der Städte Nidau und Biel abläuft.





Agglolac | Aktueller Stand

AUF DEM WEG ZUM RICHTIGEN PROJEKT

Agglolac macht aus Nidau eine Stadt am See.

Ein Investor ist gefunden, und bezüglich der archäologischen Risiken herrscht nun weitgehend Klarheit. Die Vision Agglolac nimmt Gestalt an.

Die Wahl eines Investors und Projektentwicklers durch die Gemeinderäte von Nidau und Biel am 4. Mai war ein Meilenstein für die Vision Agglolac. Das Rennen gemacht hat die Immobiliengesellschaft Mobimo AG mit Sitz in Küssnacht. Sie überzeugte nicht nur mit dem attraktivsten finanziellen Angebot (Kaufpreisangebot inklusive Anpassung an die Teuerung sowie Bonus für speditives Planen der Stadt Nidau). Als eines der führenden Unternehmen der Branche kann Mobimo auch einige überzeugende Referenzprojekte vorweisen, die bezüglich Grösse und Komplexität mit Agglolac vergleichbar sind. Die Verantwortlichen von Mobimo erwiesen sich in den Gesprächen mit der Agglolac-Projektleitung als flexibel und zeigten die Bereitschaft, im Interesse von langfristig erfolgreichen Lösungen auf die Anliegen und Bedürfnisse der beiden Städte einzugehen.

Die Wahl des Projektpartners noch bestätigen müssen im November die Stadträte von Nidau und von Biel. Anschliessend beginnen die Arbeiten zur Weiterentwicklung der Vision Agglolac zum konkreten Projekt. Zuerst wird ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Erst nach dessen Abschluss wird man die Grundzüge von Agglolac festlegen können. Aus dem städtebaulichen Konzept entstehen die planungsrechtlichen Grundlagen für das neue Quartier am See, die anschliessend den Stimmberechtigten von Nidau unterbreitet werden. Die Bevölkerung hat also in jedem Fall das letzte Wort.

Spezielle Baumethode erforderlich

Doch auch bis zum Stadtratsentscheid im November bleibt noch viel zu tun. Es gilt, auf einige zentrale Fragen Antworten zu finden. Etwa zum Thema Archäologie: Bekanntlich liegen im Untergrund des Agglolac-Gebiets Hinterlassenschaften prähistorischer Seeufersiedlungen von zum Teil nationaler Bedeutung. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) hat kürzlich zwar bestätigt, dass eine Überbauung des Areals trotzdem möglich ist. Allerdings müssen die wertvollsten Fund-

stellen wenn immer möglich unangetastet bleiben – auch aus Kostengründen, denn eine Rettungsgrabung auf der ganzen Baufläche wäre voraussichtlich gar nicht finanzierbar. Die EKD schlägt deshalb vor, möglichst viele Gebäude auf «Fundationsplatten mit Verkipfungsbremse» zu errichten. Dabei handelt es sich um grossflächige Betonplatten in nur etwa anderthalb Meter Tiefe, also über den archäologischen Fundschichten. Diese Platten werden mit nur wenigen Fundationspfählen abgestützt, die bis auf das feste Grundgestein (in 50 bis 60 Metern Tiefe!) hinabreichen. Ob diese Konstruktionsweise für Agglolac tatsächlich in Frage kommt, muss jetzt noch untersucht werden. Zugleich werden Nidau und Biel mit dem Kanton Gespräche über eine Kostenbeteiligung des Kantons an den archäologischen Grabungen führen. Ebenfalls noch Fragen bestehen zur Verträglichkeit von Agglolac mit dem geschützten Ortsbild von nationaler Bedeutung von Nidau. Zu allen diesen Aspekten wollen die Behörden von Nidau und Biel Antworten liefern, bevor die beiden Stadtparlamente über die nächste Etappe entscheiden.

www.agglolac.ch



Regiotram | Linienführung

VORTEILE FÜR DIE «VARIANTE BTI»

Das Regiotram soll wie heute die BTI-Bahn über die Keltenstrasse von Nidau nach Biel fahren.

Regiotram durchs Stedtli oder entlang des heutigen BTI-Trassees? Der Stadtrat muss eine Variante zuhanden der Volksabstimmung wählen.

«Moosrigger», BTI-Bähnli, ASM-Bahn, und bald vielleicht Regiotram: Die Schmalspurbahn zwischen Ins und dem Bieler Bahnhof muss sich einmal mehr den Bedürfnissen ihrer Zeit anpassen. Immer mehr Menschen wohnen in den Gemeinden am Südufer des Bielersees und pendeln nach Biel, um zu arbeiten, einzukaufen oder die Freizeit zu verbringen. Damit sie dabei möglichst nicht das Auto benützen, muss das ÖV-Angebot massiv verbessert werden. Genau das will das Projekt Regiotram: Eine schnelle und umsteigefreie Verbindung schaffen vom Seeland bis ins Bieler Stadtzentrum und weiter ins Bözigenfeld.

Unterdessen liegt das Vorprojekt auf dem Tisch (vgl. «Perspektiven» vom März 2012). 2013 werden die Stimmberechtigten von Nidau und Biel einen Vorentscheid treffen können, ob sie das Regiotram wollen oder nicht. Im Fall von Nidau stellt sich aber die Frage:

Welches Regiotram? Einen Vorentscheid fällt der Stadtrat an seiner Sitzung vom 21. Juni. Zur Auswahl stehen zwei Varianten. Bei der ersten fährt das Tram mitten durchs Stedtli und via Guido-Müller-Platz und Aarbergstrasse zum Bieler Bahnhof. Die andere Variante bringt auf den ersten Blick wenig Neues: Das Tram-Trasse führt dabei wie heute über die (ausgebaute) Keltenstrasse zum Bahnhof.

Argument Fahrplanstabilität

Aus der Sicht des Gemeinderates gibt es für beide Varianten gute Argumente. Die Linie durchs Stedtli bringt dem Zentrum einen optimalen Anschluss, wovon insbesondere das Gewerbe profitieren könnte. Sie wäre zudem mit einer Umgestaltung der Hauptstrasse verbunden, die das Zentrum städtebaulich aufwerten würde. Es gibt aber auch Nachteile, insbesondere die Störung der Anwohner und der Geschäfte in der Bauphase sowie die Gefahr, dass das Tram bei Staus oder Unfällen den Fahrplan nicht einhalten kann.

Die Variante Keltenstrasse hingegen verbessert dank einer neuen Haltestelle die ÖV-Erschliessung des Weidteile-Quartiers. Dazu kommt, dass das Tram hier grösstenteils vom

übrigen Verkehr getrennt fahren kann – ein Vorteil für die Fahrplanstabilität.

Die etwas kürzere Fahrzeit und die geringere Störungsanfälligkeit haben den Gemeinderat bewogen, die Linie über die Keltenstrasse zu bevorzugen. Denn für Nidau ist vor allem entscheidend, dass das Regiotram die Pendler schnell und zuverlässig ans Ziel bringt. Wenn dies der Fall ist, werden mehr Bewohner vom rechten Seeufer vom Auto auf den ÖV umsteigen. Für Nidau hiesse das konkret: Weniger Durchgangsverkehr.

www.nidau.ch

↳ Politik → Stadtrat → Download

Fahrplan

21. Juni 2012: Variantenentscheid des Stadtrats (Streckenführung)

Frühjahr 2013: Volksabstimmung über den Projektierungskredit der vom Stadtrat gewählten Variante.

