

WESTAST A5

«Wir sollten dankbar sein»

Gilbert Hürsch ist Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland (WIBS). Er setzt sich energisch für den Bau des Westastes A5 ein.

VON HANS-UELI AEBI

Ende August präsentierte Regierungsrat Christoph Neuhaus den Vergleich des Ausführensprojekts (AP) des Westastes A5 mit der Alternativ-Idee. Der Faktencheck fiel klar zugunsten des AP aus. Die Gegner wetteten «Alibi-Übung». Sie sind ein klarer Befürworter des Westastes. Ihr Kommentar?

Die Alternative kam aus unserer Sicht sogar noch zu gut weg. Wir kamen bereits Ende 2017 zum Schluss, dass man nicht von einer echten Alternative sprechen kann. Beim technischen Vergleich attestiert man dieser einen Kostenvorteil. Das ist falsch, die absoluten Kosten sind zweifelhafte. Der Kanton hätte das Kosten/Nutzen-Verhältnis aufzeigen sollen. Da ist die Alternative massiv schlechter, weil die Entlastungswirkung viel kleiner ist. Zudem hätte anstatt der Bauzeit die Realisierungszeit als Vergleichswert herangezogen werden müssen. Die Alternative bedeutet: zurück auf Feld 1. Die Alternative würde erst viele Jahre nach dem AP realisiert.

Hat die Alternative überhaupt eine Chance?

Das ASTRA hat sich klar geäussert: AP oder gar nichts. Da kann die öffentliche Hand noch unzählige Prüfungen machen und Steuergelder verschleudern. Oder bildlich: Vom Wiegen wird die Sau nicht fett. Eigentlich ist jede weitere Diskussion obsolet.

Die Gegner des AP toben lauter denn je ...

Viele sind grundsätzlich gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV) und promoten gleichzeitig einen unrealistischen Vorschlag. Das ist die wahre Alibiübung und eine Irreführung der Bürger. Wer gegen den MIV ist, sollte dazu stehen und aufzeigen, was das bedeutet: Verbote, Strassensperrungen usw. Das Bedürfnis der grossen Mehrheit ist ein anderes. Jeder Bürger soll das Recht haben, seine Mobilität gemäss seinen Wünschen zu befriedigen und auf die nötige Infrastruktur zählen können.

Wie beurteilen Sie die Berichterstattung in den Medien?

Wir haben die Berichterstattung analysiert. Die Gegner erhalten eine grosse Plattform. Und da sie laut sind und das ehrlich gesagt auch clever machen, liegt es auf der Hand, dass darüber mehr berichtet wird.

Die WIBS hat sich auf die Fahne geschrieben: Der Westast soll gemäss AP realisiert werden. Warum?

Erstens schaffen wir mehr Lebensqualität. Der Grossteil des Verkehrs verläuft unterirdisch und wir schaffen Platz für Oasen ohne Verkehrsbelastung. Zweitens: In der Region wachsen Bevölkerung und Wirtschaft, die Mobilität wird zunehmen. Mit dem Westast bauen wir die nötige Infrastruktur. Drittens: Die vielen Staus in unserer Region sind ein grosses Problem. Der West-

tast wird dieses lösen. Für uns, aber vor allem für die Generation nach uns. Wir sollten dankbar sein, dass Bund und Kanton 2,2 Milliarden in die Region investieren wollen.

Kritiker schimpfen über das «Betonmonster», die beiden Anschlüsse würden «die Stadt zerstören und zerschneiden». Dem «Moloch Verkehr» werde «ein ganzer Stadtteil geopfert». Das ist der grösste Irrglauben! Fakt ist: heute ist die Stadt zerschnitten und vom See getrennt. Mit dem Westast schaffen wir den Zugang zum See und opfern nicht Stadtteile, sondern werten die Stadt massiv auf. Die beiden Anschlüsse werden eine Fläche von 2,9 Hektaren ausmachen. Durch die unterirdische Verkehrsführung werden wir ein Vielfaches an Raum gewinnen.

Die Gegner behaupten: «Biel will diesen Westast nicht.»

Das ist falsch. Aus Neugier habe ich Kundgebungen gegen den Westast besucht. Das war nicht «Biel» sondern vor allem Gegner des MIV. Und: Es geht nicht nur um Biel. Das Projekt betrifft die gesamte Region.

Viele sorgen sich aufrichtig um das Wohl der Stadt. Wie wollen Sie diese an Bord holen?

Es fehlt an Aufklärung. Man sollte das Endresultat noch besser visualisieren und den Bürgern erläutern. Wir haben ein Projekt in der Pipeline. Lassen Sie sich überraschen!

Was wären die Folgen einer Nulllösung?

Eine Katastrophe. Unsere aufstrebende Region würde massiv zurückgeworfen.

Wird der Westast gebaut? Davon bin ich überzeugt! ■



Gilbert Hürsch: «Die sogenannte Alternative ist eine Irreführung der Bürger.»

Gilbert Hürsch: «De notre point de vue, le projet alternatif ne tient pas la route.»

AXE OUEST DE L'A5

«Nous devrions dire merci!»

Le directeur de la Chambre économique Bienne-Seeland Gilbert Hürsch s'engage sans réserve en faveur de l'Axe Ouest.

PAR HANS-UELI AEBI

BIEL BIENNE: À la fin du mois d'août, le Conseiller d'Etat Christoph Neuhaus a présenté le rapport comparant les deux variantes de l'A5, dont le projet alternatif. Les opposants parlent d'un exercice alibi. Et vous?

Gilbert Hürsch: De notre point de vue, le projet alternatif ne tient pas la route. C'était déjà notre avis à la fin de l'année dernière. Il est faux d'affirmer que techniquement, il coûterait moins cher. Le projet alternatif est nettement moins bon, car il aurait moins d'effets positifs en matière de délestage. L'alternative reviendrait à retourner à la case départ et donc à prendre plus de temps que le projet initial.

Cette alternative a-t-elle la moindre chance?

L'OFROU a été catégorique: ce sera le projet initial ou rien. Les pouvoirs publics auront beau mener de nouvelles études inutiles et gaspiller l'argent des contribuables, cette discussion est devenue obsolète.

Les opposants n'ont jamais été aussi vindicatifs...

Beaucoup sont fondamentalement opposés au trafic motorisé individuel et font la promotion d'une proposition irréaliste. Là est le véritable exercice alibi qui trompe la population. Les personnes contre le trafic motorisé individuel

devraient être conséquents et dire la vérité: cela signifierait des interdictions, des entraves au trafic, etc. Mais la majorité de la population ne veut pas de ça. Chaque citoyen devrait avoir le droit de choisir son mode de locomotion et bénéficier d'une infrastructure adaptée à ses besoins.

Que pensez-vous de la couverture médiatique?

Nous l'avons analysée. Les opposants disposent d'une grande plate-forme. Comme il s'expriment haut et fort et, il faut l'admettre, de manière intelligente, ils ont une longueur d'avance.

La Chambre économique Bienne-Seeland s'engage à fond derrière le projet initial. Pourquoi?

D'abord, parce qu'il apportera plus de qualité de vie. Nous avons besoin d'oasis délestés du trafic. D'autre part, la population et l'économie sont en croissance dans la région. Les besoins en matière de mobilité se font donc plus grands. Et les bouchons sont un réel problème. Le projet initial apporte des réponses. Pour nous, mais surtout pour les futures générations. Nous devrions dire merci au Canton et à la Confédération d'investir 2,2 milliards dans la région.

Les critiques parlent d'un «monstre de béton» et affirment que les deux jonctions vont détruire et couper la ville en deux.

C'est la plus grande idée fautive. Actuellement, la ville est coupée en deux séparée du lac. Avec l'Axe Ouest, nous offrirons une porte d'entrée sur le lac et n'allons pas dénaturer une partie de la ville, mais au contraire lui apporter une plus-value. Les deux jonctions représentent une surface de 2,9 hectares. Le tronçon souterrain nous fera gagner du terrain.

Les opposants répètent: «Bienne de ne veut pas de cet Axe Ouest.»

C'est faux. Par curiosité, je me suis rendu à leur manifestation. Ce n'était pas des Biennois, mais surtout des adversaires du trafic motorisé individuel. D'autre part, ce projet ne concerne pas que Bienne, mais toute la région.

Beaucoup s'inquiètent de la perte de qualité de vie. Que faire pour les rallier à votre cause?

Il manque un travail d'explication. Il faudrait mieux permettre de visualiser le résultat final et le commenter. Nous avons un projet dans le pipeline. Laissez-vous surprendre!

Et que penser de l'absence d'une solution?

Ce serait une catastrophe! Notre région en plein essor régresserait massivement.

L'Axe Ouest sera-t-il construit?

J'en suis convaincu! ■

COMICS

Eine Legende in Tramelan

Bei der 22. Tramlabulle tritt der Kult-Autor Madrinkya auf. Das ist, als käme Bruce Springsteen ans Lakelieve.

VON MOHAMED HAMDALOU

Die Walliser Gemeinde Siders galt lange als Schweizer Hauptstadt der Comics. Während vier Tage strömten jeweils 40 000 Fans ans Festival, das als Nummer zwei hinter dem «Festival d'Angoulême» in Frankreich galt. Mittlerweile hat Tramelan diesen Platz eingenommen.

Die 22. Ausgabe von «Tramlabulle» findet vom 28. bis 30. September statt. Dreissig Künstler stellen ihre Bücher vor. Dazu vier Ausstellungen, Aufführungen und Kinderanimation tagsüber, Anlässe und Konzerte für die Grossen abends sowie zahlreiche Verkaufsstände.

Gurkengesicht. Der Organisator des Festivals, Cédric Humair, konnte einen Coup landen, indem er eine lebende

Comic-Legende in den Berner Jura brachte: Madrinkya aus Frankreich. Der 78-Jährige gründete 1972 mit Claire Bretécher (eine der wenigen Frauen in der von Männern dominierten Szene) und dem verstorbenen Gotlib das bekannte Magazin «L'Echo des savanes», dank welchem die Comics den Kinderschuhen entwuchsen.

Anfang der Neunzigerjahre übernahm Madrinkya die Leitung von «Concombre masqué». Die Hauptfigur ist ein schwatzhaftes Gurkengesicht, das oft ins Absurde abdriftet. «Der Concombre ist ein therapeutisches Comic, eine unfertige Analyse. Ich kann so aus dem Irrsinn meiner Jugend ausbrechen und sie bewältigen», berichtet der russischstämmige Zeichner, der im tunesischen Byzerte geboren wurde. «Es herrschte

eine konfuse Welt unter den russischen Einwanderern. Geknickte Männer, die von treusorgenden Frauen gestützt wurden. Ich griff russische Wörter auf, die ich lustig fand und übertrug sie phonetisch in die Comics. Aus diesem Universum heraus schuf ich das meine.» Madrinkya war auch Chefredaktor der Magazine Charlie Mensuel und Pilote.

Freier Eintritt. Die Tramlabulle bietet auch zahlreichen regionalen Künstlern eine Plattform und öffnet sich vermehrt Richtung Multimedia. Der Eintritt ist gratis. www.tramlabulle.ch

Comics-Legende Madrinkya: «Ich konnte aus dem Irrsinn meiner Jugend ausbrechen.»

Nikita Mandryka: «Le concombre masqué est une BD thérapeutique.»

BANDE DESSINÉE

Une légende à Tramelan

La 22^e édition de Tramlabulle accueille l'immense auteur français d'origine russe Mandryka. C'est un peu comme si Bruce Springsteen se produisait à Lakelive!

PAR MOHAMED HAMDALOU

La commune valaisanne de Sierre fut longtemps la capitale suisse de la bande dessinée. Son festival attirait facilement 40 000 spectateurs en quatre jours et était donc le deuxième plus grand rendez-vous européen des amateurs du 9^e art, après l'indéboulonnable Festival d'Angoulême, en France. Depuis, Tramelan a pris le relais.

La 22^e édition de «Tramlabulle» s'y déroulera du 28 au 30 septembre. Avec au menu notamment, la présence d'une trentaine d'artistes qui viendront dédicacer leurs livres, quatre expositions, des spectacles et des animations en journée pour les enfants, des spectacles et des concerts en soirée pour les adultes et bien sûr de nombreux stands de ventes de bandes dessinées.

Concombre masqué.

Pour la 22^e édition, les organisateurs de ce festival dirigé désormais par Cédric Humair ont réussi un grand coup en attirant dans le Jura bernois une légende vivante de la bande dessinée: l'auteur français Mandryka. Agé de 78 ans, il avait fondé en 1972 avec Claire Bretécher, une des rares femmes à avoir percé dans l'univers un peu machiste de la bédé, et le regretté Gotlib le fameux magazine «L'Echo des savanes» grâce auquel la bande dessinée avait enfin atteint l'âge adulte.

Au début des années 90, Mandryka avait repris la direction du «Concombre masqué» axé autour de son personnage principal, un cucurbitacé bavard et philosophe évoluant dans un univers parfois assez absurde. «Le concombre est

une BD thérapeutique, une analyse infinie. Une façon de me sortir de la folie dans laquelle j'ai vécu mon enfance, de la maîtriser», explique ce dessinateur d'origine russe, né à Byzerte, en Tunisie. «C'était un monde de folie entre immigrés russes. Les hommes vaincus aspirant au retour, les femmes faisant des ménages... de doux dingues! J'ai repris certains mots russes qui me faisaient rire en les transcrivant plus tard de façon phonétique en BD. Je pense que c'est à partir de cet univers que j'ai inventé le mien.» Mandryka fut aussi rédacteur en chef des magazines Charlie Mensuel et Pilote.

Entrée libre. Outre ce monstre sacré du neuvième art et une vingtaine d'auteurs confirmés, Tramlabulle offrira à nouveau une tribune à des artistes de la région et poursuivra son ouverture au multimédia. L'entrée au plus important festival de bande dessinée demeure gratuite. www.tramlabulle.ch



PHOTO: Z.V.G.



Kleines Dorf - grosser Fang.

Fischzüchter Renato Gsell ist einer von mehr als 3000 lokalen Produzenten, die für Volg «Feins vom Dorf»-Produkte kultivieren. Seine Zander aus der Aquakultur-Beckenanlage im Dorf werden nachhaltig und medikamentenfrei gezüchtet und sind als frische Filets im Volg Dintikon (AG) erhältlich. Entdecken Sie in jedem Volg andere «Feins vom Dorf»-Spezialitäten.



Volg. Im Dorf daheim. In Dintikon zuhause.



Reklame/Réclame