

# Grünflächen am Stadtrand gesichert = Planification de la A5 : contournement de Bienne

Autor(en): **Gensheimer, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1997)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957666>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Grünflächen am Stadtrand gesichert

spot 2

35

Die Hauptfrage vieler Ortsplanungen, die Abgrenzung des Baugebietes von der Landschaft wurde in Biel aufgrund einer Volksinitiative ausserhalb der Zonenplanrevisi-on beantwortet. Dies erwies sich insofern als befreiend, als die damit zusammenhängenden Interessenkonflikte auf anderer Ebene ausgetragen wurden.

*Le problème de la délimitation des zones de construction et du paysage, question primordiale dans de nombreux aménagements locaux, a été traité à Bienne en dehors de la révision du plan de zones dans le cadre d'une initiative populaire. La planification a du coup été libérée de conflits d'intérêt qui ont été réglés à un autre niveau.*

Am 22. September 1986 reichte die Sozialdemokratische Partei der Stadt Biel eine Gemeindeinitiative ein, welche die Einteilung von fünf Gebieten am Stadtrand in die Landwirtschaftszone bezweckte. Die Initiative wies die Form eines ausformulierten Entwurfes auf. Im Falle ihrer Annahme durch die Stimmberechtigten hätte sie sich direkt auf den Zonenplan ausgewirkt.

Der Gemeinderat entwickelte zur Auszonungsinitiative einen Gegenvorschlag. Dieser unterscheidet sich bezüglich der Abgrenzung zwischen Baugebiet und Nicht-Baugebiet vor allem im Madretsch-Ried. So wird circa die Hälfte des Gebietes in der Bauzone belassen. In den anderen Gebieten sind die Unterschiede weniger grundsätzlicher Natur.

Die Einteilung der betroffenen Gebiete ist sowohl aus Sicht der Stadt- als auch der Quartierplanung zu verantworten und in bezug auf den grössten Teil der Beurteilungskriterien (Baulandbedürfnisse, natürliche Faktoren, rechtliche und finanzielle Fragen, Siedlungsplanung, Quartierstrukturen usw.) zu begrüssen. Diese Schlussfolgerung leitet sich insbesondere aus Überlegungen zu den natürlichen Faktoren, den Erschliessungskosten, und den örtlichen Gegebenheiten ab. Seit 1986, der Einreichung der Initiative, bis zur Volksabstimmung von 1995 sind neun Jahre verstrichen. Die Initiative entwickelte eine Vorwirkung, insbesondere seit der öffentlichen Auflage. Die lange Behandlungszeit ist damit begründet, dass versucht wurde mit verschiedenen Gegenvorschlägen der Initiative zu begegnen. Schliesslich zeigte aber auch die effektive Siedlungsentwicklung der Stadt, dass die Stossrichtung der Initiative richtig war. Die in der Zwischenzeit verfügbar gewordenen ehemaligen Industrieflächen - die Areale Gaswerk Sabag, Drahtwerke und Holzindustrie Renfer, die Flächen im Masterplangebiet Bahnhof und ähnliche mehr - sind von weitaus grösserem Interesse für die Stadtentwicklung als die hier zur Diskussion stehenden Flächen am heutigen Stadtrand. Die Initiative setzte Zeichen, die nun durch den Gegenvorschlag im Zonenplan verankert wurden.



Philipp Gensheimer, Stadtplaner ad. int., Biel

## Planification de la A5 – Contournement de Bienne

Au moment de l'élaboration du plan directeur, le contournement A5 de Bienne n'en était encore qu'au stade de "projet général". Tracés et jonctions étaient alors largement connus, études d'impact et mesures d'accompagnement sur le réseau existant n'étaient par contre pas encore réalisées.

On savait à ce moment déjà que le contournement A5 de Bienne ne pourrait être achevé au plus tôt qu'en l'an 2010, un délai de 15 à 20 ans étant nécessaire aux procédures d'approbation et de réalisation. Une génération de planification trop tard en tout cas pour être intégré au plan directeur 1994. Ce programme immense ne pouvait simplement être exclu de la planification puisque projetant d'avance son ombre à maints égards. Cependant, les états intermédiaires de la planification influencent

déjà la qualité de desserte de certains secteurs; ils ont aussi d'autres effets qui doivent être pris en compte dans l'élaboration du plan directeur. Les secteurs urbains concernés sont pour cette raison subordonnés aux "secteurs évolutifs". Finalement dans le plan de zones, ceux-ci sont signalés en tant que zones à planification obligatoire (ZPO).

Les principes essentiels du plan directeur "Circulation" sont:

- Concentrer le trafic motorisé. Le plan directeur général veut concentrer le trafic des véhicules à moteur privés sur une ceinture et quatre axes de liaison jusqu'à la mise en service de la A5. Les autres secteurs doivent être déchargés de ce trafic. De plus, il est nécessaire de prendre des mesures d'aménagement

de l'espace routier afin de satisfaire aux besoins de tous les usagers de la route: refuges centraux pour piétons, pistes cyclables, giratoires, etc.

- Renforcer les transports publics. Le plan directeur comprend des mesures visant à améliorer à moyen terme les lignes d'autobus et garde en ligne de mire de nouveaux moyens de transport public tels que le RER. Il détermine les lignes principales des transports publics pour les besoins à moyen terme et fixe les points forts des dessertes des autobus en dehors du centre-ville. En tant que mesures préventives pour un avenir lointain, le plan contient de nouveaux arrêts de train en ville.

Philipp Gensheimer