

Bienne, 20 mai 2010

Communiqué (deutsche Version, she. unten)

Prise de position des Verts Bienne au sujet de la branche ouest de l'A5

Dans leur prise de position destinée au groupe de travail chargé d'examiner la poursuite de la planification de la branche Ouest de l'A5, les Verts Bienne constatent qu'aucune des variantes présentées pour les orientations 1, 2 et 3 ne sont acceptables en l'état. Ni d'un point de vue urbanistique, ni en terme de qualité du trafic. De l'avis des Verts Bienne, les variantes des orientations 2 et 3 présentent un grand potentiel d'amélioration. Toutefois, d'importantes adaptations sont nécessaires pour les Verts Bienne avant qu'ils ne soient d'accord avec une branche Ouest munie d'ouvrages de jonction et ne se prononcent pour une des variantes. L'autoroute de contournement doit être une chance de modérer le trafic en ville. Ce qui induit d'importantes mesures d'accompagnement. Si aucune solution supportable pour la ville n'est trouvée, alors une solution sans branche ouest est envisageable pour les Verts Bienne.

Il existe de nombreux problèmes à résoudre avant que les Verts Bienne ne puissent être d'accord avec une des orientations 1, 2 ou 3. En particulier, l'empiètement sur la ville, les incertitudes concernant les mesures d'accompagnement du trafic et l'absence de réglementation pour la période de transition entre l'ouverture de la branche Est en 2016 et la mise en fonction de la branche Ouest autour de 2030 mettent en évidence des incertitudes inacceptables. Les Verts Bienne expriment à ce sujet des revendications concrètes. En outre, les Verts Bienne demandent que la commission d'accompagnement annoncée par le conseil exécutif pour la suite du processus de planification soit à nouveau mise en place et écoutée.

Pour les Verts Bienne, le véritable problème de mobilité à Bienne est la constante augmentation du trafic individuel motorisé au détriment de la mobilité douce et de l'utilisation des transports en communs, plus adaptées que la voiture à un milieu urbain. Bienne a introduit au cours des dernières années de nombreuses mesures pour une mobilité en adéquation avec la ville. Les Verts Bienne soutiennent cette politique de mobilité. Un pas important dans cette direction est la mise en place du management de la mobilité dans le programme d'agglomération biennois auquel la Ville de Bienne participe activement. Les axes engorgés sont ainsi mieux intégrés au substrat urbain au moyen du « modèle bernois », qui a fait ces preuves.

renseignement:

Urs Scheuss, président, 078 795 91 83

Annexe:

Prise de position sur l'autoroute de contournement A5, branche Ouest (en allemand)

Biel, 20. Mai 2010

Communiqué

Stellungnahme der Grünen Biel zum A5-Westast

In ihrer Stellungnahme an die Arbeitsgruppe zur Prüfung des weiteren Vorgehens bei der Planung des Westastes der A5-Umfahrung stellen die Grünen Biel fest, dass nach wie vor keine der vorliegenden Varianten der Stossrichtungen 1, 2 und 3 städtebaulich und verkehrlich akzeptabel ist. Aus Sicht der Grünen Biel weisen die Varianten der Stossrichtungen 2 und 3 zwar das grösste Verbesserungspotenzial auf. Allerdings braucht es für die Grünen Biel noch grosse Anpassungen, damit sie einem Westast mit Anschlussbauwerken zustimmen und sich für eine der Varianten entscheiden können. Mit der Autobahnumfahrung kann durchaus der Verkehr in der Stadt beruhigt werden. Wird aber keine stadtverträgliche Lösung gefunden, so ist für die Grünen Biel auch eine autobahnfreie Lösung denkbar.

Damit die Grünen Biel einem Westast gemäss einer der Stossrichtungen 1, 2 oder 3 zustimmen können, ist eine Reihe von Problemen zu lösen. Besonders schwerwiegend erscheinen zum heutigen Zeitpunkt die Stadtzerstörung, die Unsicherheiten bei den verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) sowie die fehlende Regelung der Übergangszeit zwischen der Eröffnung des Ostastes 2016 und der Inbetriebnahme des Westastes um das Jahr 2030. Zu diesen Problemen stellen die Grünen Biel in ihrer Stellungnahme konkrete Forderungen. Ausserdem betonen die Grünen Biel, dass die Begleitkommission wie vom Regierungsrat angekündigt im weiteren Planungsprozess wieder einbezogen und angehört wird.

Das eigentliche Verkehrsproblem in Biel ist für die Grünen die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu Lasten des stadtverträglichen Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Biel hat in den letzten Jahren viele Massnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr umgesetzt. Die Grünen Biel unterstützen diese Verkehrspolitik. Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist die Umsetzung des Mobilitätsmanagements im Agglomerationsprogramm Biel, an welchem sich die Stadt Biel aktiv beteiligt. Besonders belastete Strassenabschnitte lassen sich mit Hilfe des erprobten „Berner Modells“ städtebaulich besser integrieren.

Auskunft:

Urs Scheuss, Präsident, 078 795 91 83

Beilage:

Stellungnahme A5-Umfahrung, Westast

Präsidialstab
Herr Hans Stöckli
Mühlebrücke 5
2501 Biel/Bienne

Biel/Bienne, 16. Mai 2010

Stellungnahme A5-Umfahrung, Westast

Sehr geehrter Herr Stöckli

Wir danken für die Möglichkeit, im Rahmen des Verfahrens für die Erarbeitung von Vorschlägen zum weiteren Vorgehen A5-Westast Stellung beziehen zu dürfen sowie für die Verlängerung der Einreichfrist auf den 17. Mai.

Haltung der Grünen Biel

Die Grünen Biel stellen fest, dass nach wie vor keine der vorliegenden Varianten der Stossrichtungen 1, 2 und 3 städtebaulich und verkehrlich akzeptabel ist, wobei die Varianten der Stossrichtungen 2 und 3 die grössten Aussichten auf Verbesserungen haben. Erst mit grossen Anpassungen können die Grünen Biel einem Westast mit Anschlussbauwerken zustimmen und sich für eine der Varianten entscheiden. Die Grünen Biel anerkennen das Potenzial der Autobahnumfahrung für die Verkehrsberuhigung in der Stadt. Sie schliessen aber nicht aus, dass mit anderen Ansätzen die gleiche Wirkung erzielt werden kann. Aus diesem Grund ist für die Grünen Biel, wenn keine stadtverträgliche Lösung gefunden werden kann, auch eine autobahnfreie Lösung denkbar.

Grundsätzliches zum Prozess zur Erarbeitung eines Vorschlags für das weitere Vorgehen beim Westast der A5-Umfahrung in Biel

Die Grünen Biel hatten den Unterbruch des ordentlichen Planungsprozess zum A5-Westast und die Prüfung von vier Stossrichtungen für das weitere Vorgehen begrüsst. Die Grünen Biel sahen darin die Chance, eine grundsätzliche verkehrspolitische Diskussion in Biel zu führen, bei der im Rahmen der Stossrichtung 4 (heute Stossrichtung 0) der Westast mit seinen Anschlussbauwerken in Frage hätte gestellt werden können. Nach mehr als einem Jahr und kurz vor Abschluss der Tätigkeit der Arbeitsgruppe unter Ihrer Leitung stellen wir fest, dass das Vorhaben mit Anschlüssen in Bienne-Centre und Seevorstadt lediglich optimiert wurde und die Stossrichtung 4 resp. 0 diskreditiert wurde, indem ungünstige Annahmen für die Bestimmung der Verkehrszahlen gewählt wurden. Die Verzichtsvariante konnte nicht anders als am schlechtesten abschneiden.

Voraussetzungen für einen stadtverträglichen A5-Westast

Die folgenden Ausführungen stützen sich auf das Argumentarium, welches die Grünen Biel zusammen mit Fach- und Schutzorganisationen, Quartiervereinen und weiteren Parteien tragen und welches am vergangenen 6. Mai der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Bemerkungen sind nicht abschliessend. Die im Laufe des weiteren Prozesses verbesserten Varianten können erst beurteilt werden, wenn sie vorliegen.

Stadtzerstörung vermeiden

Die Stadtzerstörung äussert sich auf vielfältige Art. Im konkreten Fall der Anschlüsse des Westastes der A5-Umfahrung sind für die Grünen Biel die folgenden Probleme von herausragender Bedeutung und müssen deutliche Verbesserungen erfahren:

Eine akzeptable Lösung muss wenigstens die Verkehrsdosierung an den Aus- und Eingängen der Anschlüsse gewährleisten. Bei den teilweise sehr engen Raumverhältnissen ist dies kaum möglich und stichhaltige Vorschläge, wie dieses Problem gelöst werden soll, wurden bislang nicht erbracht. Gleichzeitig muss die Trennungswirkung der Anschlüsse zwischen Biel und Nidau und Biel und dem See vor allem für den Fuss- und Veloverkehr minimiert werden. Es sollen also Nidau und der See von der Innenstadt aus auch über die Salzhaus-/Murtenstrasse und die Seevorstadt gut zu Fuss oder auf dem Velo erreicht werden können. Die Grünen Biel halten darüber hinaus fest, dass Verwirklichung der Vorschläge zur Quartierentwicklung, unabhängig davon ob diese überhaupt so wünschenswert sind, namentlich im Bereich Bienne-Centre von privaten Investoren abhängt und mit vielen Unsicherheiten verbunden ist. Die Grünen Biel schliessen nicht aus, dass mittels politisch breit abgestützter Quartierentwicklung die Anschlüsse stadtverträglich integriert werden können. Die vorliegenden Entwürfe sind jedoch nicht glaubwürdig.

Wirksame verkehrlich flankierende Massnahmen sicherstellen

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) sind der Schlüssel zur Verkehrsberuhigung in der Stadt. Ohne wirksame vfM verliert die Autobahnumfahrung mit ihren Anschlüssen den Hauptzweck aus Bieler Sicht und müsste klar abgelehnt werden.

Im Wesentlichen geht es bei den vfM darum, die Autofahrt durch die Stadt so zu erschweren, dass der Weg über die Umfahrung komfortabler ist. Je mehr die vfM dem Autoverkehr in der Stadt Hindernisse aufbauen, desto wirksamer sind sie, desto eher wird es dagegen aber auch Widerstand geben. Dazu kommt, dass die vfM anhand eines anderen Schlüssels finanziert wird als die Autobahn und dass die Verfahren unterschiedlich sind, sodass die Gefahr besteht, dass die Autobahnumfahrung fertiggestellt, ein wichtiger Teil der vfM jedoch nicht umgesetzt wird. Zwar wird immer wieder betont, dass es keinen Autobahnumfahrung ohne flankierende Massnahmen geben wird und dass die Teilstücke erst eröffnet werden dürfen, wenn die dazugehörenden flankierenden Massnahmen umgesetzt sind. Das würde aber bedeuten, dass es vfM ohne Ausweichmöglichkeiten gäbe. Die Reihenfolge müsste eigentlich umgekehrt sein. In diesem Fall gibt es aber keinen Mechanismus mehr, der sicherstellt, dass die vfM umgesetzt werden. Die Umsetzung der vfM des Ostastes wird somit zu einer Bewährungsprobe für den Westast.

Übergangszeit regeln

Der Ostast wird vermutlich 2016 eröffnet. Mit der Eröffnung eines Westastes und der dadurch erzielten Verkehrsberuhigung ist etwa 2030 zu rechnen. Für die Dauer einer halben bis einer ganzen Generation wird Biel lediglich einen Ostast haben. Dazu kommt eine Bauzeit, die zwischen fünf und zehn Jahren dauert, währenddessen grosse Teile des Strandbodens wegen Baustelleninstallationen nicht genutzt werden können. Während dieser langen Zeit muss dafür gesorgt werden, dass Biel nicht vom motorisierten Verkehr überrollt wird. Vorschläge dazu liegen keine vor.

Mitwirkung Begleitkommission Städtebau und Verkehr

Die Grünen unterstützen klar, dass die Begleitkommission Städtebau und Verkehr im weiteren Planungsprozess nach Abschluss der Tätigkeit Ihrer Arbeitsgruppe wieder wie vom Regierungsrat angekündigt einbezogen und angehört wird.

Abschliessende Bemerkungen

Biel hat in den letzten Jahren viele Massnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr umgesetzt. Als allgemein bekannte Beispiele sind die Begegnungszone auf dem Zentralplatz oder die Flanierzone zu nennen. Biel bemüht sich, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, welche die geeignete Fortbewegungsart in den Städten ist, wo die Wege kurz sind. Mit dem Regiotram wird ausserdem eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Biel und im Seeland geschaffen. Die Grünen Biel unterstützen diese Verkehrspolitik und fordern, dass unabhängig vom A5-Westast das Ziel der Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des motorisierten Verkehrs deutlich stärker gewichtet wird. Damit könnte das eigentliche Verkehrsproblem der Stadt Biel, nämlich die laufende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, gelöst werden. Ansätze dazu finden sich im Mobilitätsmanagement des Agglomerationsprogramms Biel, an welchem sich die Stadt Biel aktiv beteiligt. Besonders belastete Strassenabschnitte lassen sich mit Hilfe des erprobten „Berner Modells“ städtebaulich besser integrieren.

Wir danken für die Entgegennahme dieses Schreibens und sind gespannt auf die Vorschläge Ihrer Arbeitsgruppe zum weiteren Vorgehen.

Mit freundlichen Grüssen

Urs Scheuss
Präsident