

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



PRO VELO
BIEL / BIENNE - SEELAND



Arbeitsgruppe der SP Biel,
(Gesamtpartei) A5 Westast

grünliberale



Gruppe S
Für einen stadtverträglichen A5-Westast



Gemeinsame Medienmitteilung von:

VCS Regionalgruppe Biel
Pro Velo Biel-Seeland
Grüne Biel und Nidau
SP Biel
Grünliberale Biel
Fussverkehr
WWF
Gruppe S
Pro Natura

Communiqué de presse collectif de :

VCS Groupe régional Bienne
Pro Velo Bienne-Seeland
Les Verts biennois & Nidau
PS Bienne
Vert'libéraux Bienne
Trafic pédestre
WWF
Groupe S
Pro Natura

- texte en français à partir de la page 3 du document -

Biel/Bienne, 22.6.2012

So nicht! – A5-Westast bleibt inakzeptabel

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum A5-Westast haben sich die oben aufgeführten Organisationen intensiv mit dem aufgelegten Projekt befasst. Die Organisationen stellen fest, dass lange bekannte Mängel nach wie vor nicht behoben sind und Chancen für einen nachhaltigen Verkehr verpasst werden. Dies bestärkt sie in ihrer kritischen Haltung zum A5-Westast, etwa betreffend des Eingriffs in den Stadtkörper, der auf den Strassenverkehr ausgerichteten Verkehrsplanung, der ungenügenden verkehrlich flankierenden Massnahmen oder der hohen Kosten, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.

Stadtzerstörung

Die beiden Anschlüsse Bienne-Centre und Seedorstadt mitten im Siedlungsgebiet stellen einen massiven Eingriff in den Stadtkörper dar und zerstören ganze Quartiere. Die beiden über 200 Meter langen offen geführten Autobahnabschnitte trennen das Bieler Stadtzentrum wie eine Barriere von Nidau und dem See. Das Verkehrsaufkommen rund um die Ausfahrten wird

zunehmen und regelmässig zu einem Verkehrschaos führen, insbesondere beim Anschluss Bienne-Centre stadteinwärts beim Verresiusplatz. Leidtragende sind zu Fuss Gehende und Velofahrende sowie der öffentliche Verkehr.

Darüber hinaus wird die über eine halbe Generation dauernde Bauzeit des A5-Westastes eine riesige Belastung für grosse Teile der Innenstadt bedeuten. Die Bewohner ganzer Quartiere werden unter Lärm, Abgasen und sonstigen Emissionen leiden. Baustelleneinrichtungen werden viel Platz beanspruchen, so unter anderem am Strandboden, und öffentliche Nutzungen vielerorts einschränken.

Fehlgeleitete Verkehrsplanung

Der Bau des A5-Westastes löst das Problem des ungebremsten Verkehrswachstums nicht. Er ist eine Reaktion auf den wachsenden motorisierten Individualverkehr (MIV) und dient einzig diesem. Die Behörden gehen dabei davon aus, dass künftiges Mobilitätswachstum auch weiterhin durch eine Zunahme des MIV erfolgt und richten die Infrastrukturbauten darauf aus. Dies steht im direkten Widerspruch zur kantonalen und eidgenössischen Verkehrsstrategie „vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“.

Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik sollte die Erzeugung zusätzlichen Verkehrs vermeiden. Dem widersprechen Kapazitätsausbauten des Strassennetzes wie die durch den A5-Westast. Stattdessen sind der öffentliche und der Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Mangelnde Verlagerung auf die Autobahn

Wird der A5-Westast gebaut, so hat er nur dann eine leichte Entlastung des städtischen Strassennetzes zur Folge, wenn die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vFM) umfassend und rechtzeitig umgesetzt werden. Es ist fraglich, ob die momentan vorgesehenen Massnahmen dazu ausreichen. Gemäss den vorgelegten Prognosen werden nach Eröffnung des A5-Westastes nur wenige Achsen vom Verkehr entlastet. In der Stadt Biel erfährt nur die Ländtestrasse eine spürbare Entlastung.

Durch die vFM muss sichergestellt werden, dass der motorisierte Individualverkehr auf die Autobahn gelenkt wird und unnötige Stadtdurchfahrten möglichst unattraktiv werden. Damit dies funktioniert, müssen die vFM möglichst gleichzeitig wie die Eröffnung der Autobahn umgesetzt sein, so dass sich die Teilnehmenden des MIV möglichst rasch an das neue Verkehrsregime gewöhnen.

Immense Kosten, zweifelhafter Nutzen

Angesichts dieser Bedenken und der diversen weiteren Vorbehalte, welche die kritischen Gruppierungen in ihren Mitwirkungseingaben vorbringen, stellt sich die Kosten-Nutzen-Frage. Der A5-Westast stellt einen massiven Eingriff ins Siedlungsgebiet dar, widerspricht verkehrspolitischen Zielsetzungen und führt vielerorts zu keinen Entlastungen. Die immensen Kosten von voraussichtlich über 2 Milliarden Franken für eine Autobahnstrecke von 2,5 Kilometer Länge stehen in keinem Verhältnis zu diesem dürftigen Nutzen des A5-Westastes.

Dabei gibt es deutlich stadtverträglichere Lösungen zu geringeren Kosten, wie eine Variante mit zwei einfachen Halbanschlüssen auf den Guido-Müller-Platz und der Seevorstadt, dem Verzicht auf die Anschlüsse und somit eine Linienführung im Tunnel auf der ganzen Strecke oder eine Nationalstrasse dritter Klasse auf dem bestehenden Strassennetz mit Strassenraumgestaltung gemäss Berner Modell, welches etwa bereits in Wabern bei Bern umgesetzt worden ist.

Anbei finden Sie Verweise auf die einzelnen Stellungnahmen der kritischen Organisationen, sowie die Kontaktangabe der zuständigen Personen für Rückfragen:

VCS Regionalgruppe Biel, Mario Nobs, 079 611 66 75

Stellungnahme unter www.vcs-rgbielbienne.ch

Pro Velo Biel/Bienne-Seeland, Salome Strobel, Geschäftsführerin, 079 488 36 20

Stellungnahme unter www.pro-velo-biel.ch

Grüne Biel, Urs Scheuss, Präsident, 078 795 91 83

Stellungnahme unter www.gruene-biel.ch

Grüne Nidau, Leo Horlacher, Vorstand, 032 505 22 71

Stellungnahme unter www.gruene-nidau.ch

SP Biel

für die SP Spurgruppe A5, A. Steinmann, Leiter Spurgruppe, 032 365 65 31 / 076 534 38 40

Grünliberale Biel, Dennis Briechle, Präsident, 078 857 03 13

Stellungnahme unter www.biel.grunliberale.ch

Gruppe S, Alfred Steinmann, Präsident, 032 365 65 31 / 076 534 38 40

Stellungnahme unter www.gruppe-s.ch

Fussverkehr

WWF

Pro Natura

Pas ainsi ! La branche ouest de l'A5 non acceptable !

Dans le cadre des consultations concernant l'embranchement ouest de l'A5, les organisations mentionnées ci-dessus se sont occupées de manière intensive de ce projet. Ces organisations constatent que des défauts connus depuis longtemps n'ont pas été corrigés et que les chances d'obtenir une solution durable ont été négligées. Ces faits les renforcent dans leur attitude critique concernant l'A5 et son embranchement ouest, en particulier en ce qui concerne l'intrusion dans l'urbanisme, la planification orientée sur le trafic routier, les mesures accessoires insuffisante et les coûts, en aucune manière en rapport avec les avantages. du projet..

Destruction urbaine

Les deux raccordements Bienne-Centre et Prés-de-la-Rive en plein milieu d'une zone habitée représentent une attaque massive du milieu urbain et détruisent des quartiers entiers. Les deux tronçons de plus de 200 mètres au sol forment une barrière entre le centre ville d'une part et Nidau et le lac d'autre part. Le trafic autour des raccordements augmentera et conduira régulièrement à un chaos routier, en particulier près du raccordement Bienne-Centre au voisinage de la Place Veresius. Les victimes seront les piétons et les cyclistes, ainsi que les transports publics

De plus, un chantier d'une durée d'une demi-génération du raccordement ouest de l'A5 constituera une énorme charge pour une grande partie du Centre Ville. Les habitants de nombreux quartiers seront exposés au bruit, aux émissions de gaz polluants. Les chantiers prendront beaucoup de place , par ex. aux Prés-de-la-Rive. Et restreindront d'autant l'accès de public.

Planification du trafic erronée

La construction de l'embranchement ouest de l'A5 ne résout pas les problèmes d'un développement désordonné du trafic. C'est au plus une réaction au trafic individuel motorisé (TIM) qui ne sert qu'à celui-ci. Les autorités présumant que la mobilité future ne se développera que par le TIM et planifient les infrastructures en conséquence. Et cela, en parfaite contradiction avec les stratégie cantonale et fédérale du "éviter, déplacer, être supportable."

Une politique du trafic orientée vers l'avenir devrait éviter une augmentation du trafic. En contradiction avec l'augmentation des capacités du réseau routier, telle que l'A5. En lieu et place, les déplacements à pieds et à vélo ainsi que les transports publics devraient être encouragés.

Manque de contact avec l'autoroute

Si l'embranchement ouest est construit, il apportera un soulagement minime au trafic urbain seulement si les mesures accessoires sont appliquées complètement et à temps. Il est permis de douter que les dispositions prévues en ce moment suffiront. D'après les pronostics, seuls quelques axes seront soulagés du trafic après l'ouverture de l'embranchement ouest de l'A5. En ville, seule la rue de l'Embarcadère bénéficiera d'un allègement du trafic.

Les mesures accessoires doivent impérativement diriger le trafic motorisé individuel sur l'autoroute et les traversées de la ville sans nécessité évitées si possible. Afin que cela fonctionne, les mesures accessoires doivent entrer en vigueur en même temps que l'ouverture de l'autoroute, de sorte que les participants au TIM s'habituent le plus vite possible au nouveau régime.

Des coûts gigantesques, des retours incertains

Au vu de ces réserves et de différentes objections formulées par les groupes dans leurs rapports, se pose la question du rapport coûts/bénéfices. Le raccordement ouest de l'A5 représente une intervention massive dans le complexe urbain, est en contradiction avec les buts de la politique du trafic et ne soulage rien. Les coûts immenses de plus de 2 milliards de francs pour un tronçon d'autoroute d'une longueur de 2,5 km sont sans aucun rapport avec l'utilité douteuse de cet ouvrage.

Et il existe en plus des solutions bien plus attractives pour la ville à bien moindre coûts, telle qu'une variante avec deux raccordements simples sur la Place Guido-Muller et aux Prés-de-la-Rive, le renoncement aux raccordements ainsi qu'une conduite en tunnels sur toute la longueur ou encore une route nationale de troisième classe sur le réseau existant avec quelques transformations sur le modèle bernois, ainsi qu'il a été réalisé à Wabern/Berne.

Ci dessous la liste de quelques organisations critiques :

VCS Groupe régional Bienne, Mario Nobs, 079 611 66 75

Prise de position : www.vcs-rgbielbienne.ch

Pro Velo Biel/Bienne-Seeland, Salome Strobel, secrétaire, 079 488 36 20

Prise de position : www.pro-velo-biel.ch

Les Verts biennois, Urs Scheuss, président, 078 795 91 83

Prise de position : www.gruene-biel.ch

Les Verts de Nidau, Leo Horlacher, membre du comité, 032 505 22 71

Prise de position : www.gruene-nidau.ch

PS Bienne

pour la Groupe de travail A5 du PS, A. Steinmann, 032 365 65 31 / 076 534 38 40

Vert'libéraux Bienne, Dennis Briechle, président, 078 857 03 13

Prise de position : www.biel.grunliberale.ch

Groupe S, Alfred Steinmann, président, 032 365 65 31 / 076 534 38 40

Stellungnahme unter www.groupe-s.ch

Trafic pedestre

WWF

Pro Natura