

Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
2502 Biel/Bienne

N5 Umfahrung Biel, Westast Öffentliche Planaufgabe Generelles Projekt Westast, inklusive Zubringer rechtes Seeufer

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe zum neuen generellen Projekt Westast Stellung nehmen zu dürfen.

Parallel zur genannten Planaufgabe laufen die Mitwirkungen zum Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen vFM zur N5-Umfahrung und zum Richtplan Städtebau A5-Westast. Trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten sind diese drei Vorhaben eng miteinander verknüpft, weshalb die vorliegende Stellungnahme sich zu allen Vorlagen äussert.

Die Grünen Biel verfolgen die Planung von Ost- und Westast der A5-Umfahrung seit vielen Jahren aufmerksam und beteiligen sich aktiv in der A5-Begleitgruppe. Dabei setzen sich für einen allen zugänglichen, sicheren Verkehr ein, der die Lebensqualität in der Stadt fördert und die Umwelt schont. Allerdings stellen die Grünen fest, dass der motorisierte Individualverkehr in den vergangenen Jahrzehnten in Biel und Umgebung laufend zugenommen hat, während der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr weiter abnimmt. Dies zum Nachteil der Lebensqualität in Stadt und Agglomeration. Der Umzug aufs Land wird umso attraktiver, womit Zersiedelung sowie Ressourcen- und Energieverschwendung weiter angetrieben werden. Diese Entwicklung ist nicht nachhaltig und muss in eine andere Richtung gelenkt werden.

Die Grünen Biel sind der Auffassung, dass mit dem vorliegenden Projekt zum A5-Westast dieses Ziel nicht erreicht werden kann. Vielmehr sollen aktiv die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht und die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr reduziert werden.

Allgemeine Bemerkungen

Die Grünen stellen fest, dass lange bekannte Mängel bei der Planung des A5- Westastes nach wie vor nicht behoben sind und Chancen für einen nachhaltigen Verkehr verpasst werden. Aus diesem Grund können die Grünen dem vorliegenden Projekt so nicht zustimmen.

Die beiden Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt 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.

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.

Eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch die A5-Umfahrung im Allgemeinen und den A5-Westast im Speziellen kann nur gewährleistet werden, wenn die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vFM) umfassend und rechtzeitig umgesetzt werden. Es ist mehr als 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 umfassend und gleichzeitig wie die Eröffnung der Autobahn umgesetzt sein, so dass sich die Teilnehmenden des MIV möglichst rasch an das neue Verkehrsregime gewöhnen.

Angesichts dieser Bedenken und der diversen weiteren Vorbehalte, welche weiter unten vorgebracht werden, 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, welche auch dem Zweck der Schliessung der Lücke der A5 in Biel erfüllen, wie 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.

Schliesslich bemängeln die Grünen Biel das Vorgehen zur Mitwirkung. Den Behörden war von Anfang an bewusst, dass die Mitwirkung sich als äusserst herausfordernd erweisen wird: Einerseits dadurch, dass die Mitwirkungsfrist mit einem Monat knapp bemessen ist, andererseits, weil die Mitwirkung gleichzeitig drei Teilbereiche betrifft, nämlich das generelle Projekt sowie die Richtpläne verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) und den Richtplan Städtebau. Die Mitwirkungsunterlagen umfassen insgesamt rund 600 Seiten. Bei der Mitwirkung handelt es sich um ein politisches Verfahren, bei dem die Meinungsäusserung und die Teilnahme im Vordergrund stehen. Die Grünen sind der Ansicht, dass die Verordnung über den Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen im Kanton Bern vom 8. März 1960, auf welches sich das Mitwirkungsverfahren der kantonalen Behörden stützt, genug politischen Spielraum lässt, die Mitwirkung zweckmässig durchzuführen. Der an den Tag gelegte unnötige Formalismus lässt den Eindruck erwecken, dass eine ausführliche Beschäftigung mit der Materie durch die mitwirkenden Organisationen unerwünscht ist.

In diesem Zusammenhang fordern die Grünen, dass die inzwischen aufgelöste Begleitkommission Städtebau und Verkehr wieder eingesetzt wird, damit eine enge unabhängige und ortskundige fachliche Begleitung der Planung und der späteren Bauphase gewährleistet ist.

Die Mitwirkungsanträge im Einzelnen

Die folgende Aufstellung gibt die einzelnen Anträge zum Generellen Projekt sowie den Richtplänen verkehrlich flankierende Massnahmen und Städtebau wieder, beginnend mit grundsätzlichen Anträgen gefolgt von spezifischen Anträgen zu einzelnen Punkten der Mitwirkungsanforderungen, sollten die grundsätzlichen Anträge abgelehnt werden.

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
1.	- Generelles Projekt - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau		Dem Grundsatz "vermeiden, verlagern, vertäglich abwickeln" nachleben und Alternativen in Gesamtverkehrsmodellen und mit städtebaulichen Studien prüfen.	Die regierungsrätliche Gesamtverkehrsstrategie will die Verkehrsprobleme wie folgt angehen: Vermeiden, verlagern, vertäglich abwickeln. Die vom Kanton geprüfte Variante 0 bezieht sich ausschliesslich auf das Verkehrsmodell mIV. Weitere wichtige Aspekte wie Modalsplitveränderungen wurden nicht berücksichtigt. Die Studien sollen auch aufzeigen, wie der Verkehr bis 2030 in Biel funktionieren soll.
2.	- Generelles Projekt - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Städtebau, Kosten und Funktionieren des Fuss- und Veloverkehrs	- Abklassieren in eine Nationalstrasse 3. Klasse wie auch die Fortsetzung am linken Seeufer - Verzicht auf die Anschlüsse Bienne-Centre und Verbinden der A5 vom Brügghmoos Richtung Twann	Die Kosten sind zu senken und die Eingriffe zu minimieren. Die Verhältnisse für Fuss- und Veloverkehr sind in der Innendstadt zu verbessern statt zu verschlechtern.

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
3.	- Generelles Projekt - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Gesamtverkehr	Auswirkungen des Westastes auf die Gesamtverkehrssituation aufzeigen unter spezieller Beachtung des Fuss- und Veloverkehrs.	Die regierungsrätlichen Richtlinien bezüglich einer Reduktion des Gesamtverkehrs werden missachtet. Die Betrachtung der Gesamtverkehrssituation mit allen Verkehrsarten - auch dem Regiotram - fehlt.
4.	- Richtplan vfM	vfM	Die flankierenden Massnahmen müssen bei Eröffnung der jeweiligen Teilstücke der Autobahn fertig bzw. im Bau sein,	Es besteht die Absicht, die flankierenden Massnahmen aus Kostengründen erst während 10 - 15 Jahren nach Eröffnung des Westastes zu bauen. Damit ist eine Entlastungswirkung nicht gewährleistet.
5.	- Richtplan vfM	vfM	Wie wird die Finanzierung der vfM sichergestellt?	Die Finanzierung der vfM seitens Stadt Biel ist wegen der Finanzlage ungewiss.
6.	- Richtplan vfM		Wer ist verantwortlich und wie wird sichergestellt, dass der mit den vfM gewünschte Lenkungseffekt und Ziel DTV auch langfristig eingehalten wird.	
7.	- Richtplan vfM		Die vfM sind durch einen lokalen Langsamverkehrsexperten zu überprüfen.	Eine erste Prüfung der vfM zeigt, dass dem Langsamverkehr zu wenig Beachtung geschenkt wird und die Planung Mängel aufweist.
8.	- Richtplan vfM		Es ist eine Massnahme "Erfolgskontrolle vfM" zu definieren	
9.	- Generelles Projekt - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Die verkehrlichen Auswirkungen des Westastes können zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abgeschätzt werden.	Die weitere Planung des Westastes ist erst nach Inbetriebnahme des Ostastes fortzusetzen. Erhebungen sind vor und nach der Realisierung Ostast mit vfM durchzuführen.	Um einen optimierten Mitteleinsatz zu gewährleisten, soll die Wirkung des Ostastes zuerst abgewartet werden. Die Überprüfung der Verkehrsprognosen zur Wirkung des Ostastes ermöglichen es, die vfM für den Westast zu optimieren.
10.	- Generelles Projekt	Ungenügende Wirkung	Die Wirkung der A5 ist zu verbessern mit wirksameren vfM. Andernfalls Verzicht auf die Anschlüsse Bienne-Centre und Seedorf wegen schlechtem Kosten-Nutzen Verhältnis	Mit der ZMB wurde die Wirkung ungenügend und ungenau beurteilt, einige Zahlen: Nidau Hauptstrasse: mit Westast 15'000, ohne Westast 21'000 > 15'000 Fahrzeuge sind immer noch zuviel Mühlebrücke: mit Westast 18'000, ohne Westast 20'000 > 2000 Fahrzeuge weniger Murtenstrasse: mit Westast 23'000, ohne Westast 15'000 > die Murtenstrasse erhält mehr Verkehr als die Kanlagasse heute

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
12.	- Richtplan vfM	Der in die Stadt eindringende Motorfahrzeugverkehr wird an den wichtigen Stellen nicht dosiert: Bienne-Centre, Seevorstadt, Ipsach-Kreuzweg	Dosierung vorsehen. Aufzeigen, wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr bevorzugt werden.	Um ein Funktionieren der lokalen Knoten zu gewährleisten und die Nachteile des Motorfahrzeugverkehrs begrenzen zu können, ist der Verkehr an allen Einfallsachsen zu dosieren, besonders aber an den Autobahnan-schlüssen.
13.	- Generelles Projekt	2-spuriger Kreiselparkplatz	Kreuzung neu konzipieren und als städtischen Platz ausbilden. Der Nachweis für eine Fuss- und veloverkehrsgerechte Kreuzung ist zu erbringen. Dies wurde an Partizipationsveranstaltungen von Frau Egger und den Herren Graf und Weber zugesichert (wurde protokolliert).	Die vorgesehene Verkehrsführung am Verresiusplatz ist untauglich für den Fuss- und Veloverkehr wegen zweistreifigen Kreiselparkplatzes, voraussichtlich zweistreifiger Kreiselparkplatz und Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren in der gleichen Fahrtrichtung. Wenn man eine Autobahn in der Stadt bauen will, muss man sich auch um städtische Belange kümmern. Auch Fuss- und Veloverkehr benötigen Platz, besonders auf vielbefahrenen Strassen.
14.	- Generelles Projekt - Richtplan Städtebau	Die Eingriffe bedingen für den Fuss- und Veloverkehr neue Verkehrsführungen. Diese werden im Generellen Projekt nicht und im Richtplan Städtebau nur ungenügend aufgezeigt. Erschwernisse durch Lichtsignalanlagen und Umwege in den zwei Anschlussbereichen müssen im Moment befürchtet werden.	Es ist ein mit den lokalen Langsamverkehrsexperten aktualisiertes Netz für den Fuss- und Veloverkehr zu erstellen. Das optimierte Langsamverkehrsnetz ist auch im Generellen Projekt entsprechend abzubilden. Dazu ist die Fachstelle Langsamverkehr des Kantons einzubeziehen.	Dem Teilplan Verkehr liegt ein nicht weiter nachgeführter Langsamverkehrsplan zu Grunde. Die Chancen der Planung des Westasts wurden nicht aufgenommen, wie etwa eine verbesserte und sichere Verbindung zum Gymnasium (z. B. Anbindung südöstliches Biel an den Walsertal-See/Gymnasium).
15.	- Generelles Projekt - Richtplan Städtebau	Im Teilplan Verkehr ist eine neue Velo- und Fussgänger Verbindung durch den Bahnhof eingezeichnet. Im Generellen Projekt fehlt diese gänzlich.	Wichtige neue Langsamverkehrsverbindungen sind mit dem Generellen Projekt weiter zu planen und durch das Projekt Westast zu realisieren.	Die neue Verbindung ist für den Fuss- und Veloverkehr unerlässlich. Durch Bienne Centre wird der Verresiusplatz zusätzlich stark belastet und für den Fuss- und Veloverkehr gefährlich und unattraktiv. Für die Velofahrenden stellt der neue Bahnhofdurchlass eine unerlässliche innerstädtische sichere Verbindung dar.
16.	- Generelles Projekt	Städtebau	Öffnung Bienne-Centre re-dimensionieren	Die Aussage, die Öffnung sei städtebaulich vorteilhaft, ist falsch und entspricht nicht den Schlussfolgerungen des Testverfahrens.
17.	- Generelles Projekt		Die südliche Öffnung des Westasts im Bereich Bienne Centre ist bis auf Höhe Gurnigelstrasse zu schliessen. Dafür kann sie im nördlichen Bereich zum Bahnhof vergrössert werden.	So kann die Verbindung für den Langsamverkehr zur Gurnigelstrasse verbessert und die städtebaulich problematische Öffnung verkleinert werden.

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
18.	- Generelles Projekt	Im Richtplan wird der Halbanschluss "stadtseitig" empfohlen. Im Generellen Projekt wird jedoch der auf die Neuenburgerstrasse ausgerichtete Halbanschluss Seevorstadt eingezeichnet.	Es ist der Halbanschluss stadtseitig zu erstellen.	Die bessere städtebauliche Integration spricht klar dafür.
19.	- Generelles Projekt	Städtebau Weidteile	A5 tiefer legen	Ein hoher Kasten trennt die Weidteile und ist räumlich unattraktiv. Parterre und erste Stockwerke bestehender Liegenschaften würden nicht gettoisiert.
20.	- Generelles Projekt	Bauphase	Darstellen der nötigen Flächen für Bauinstallationen. Aufzeigen, wie der Strandboden während der Bauzeit genutzt werden kann .	Während der langen Bauzeit wird das Leben in der Stadt beeinträchtigt.
21.	- Generelles Projekt (GP) - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Bauphase	Darstellen, wie der Verkehr bis 2030 funktioniert, auch der Fuss- und Veloverkehr.	
22.	- Generelles Projekt (GP) - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Die Verkehrsmodellierung zeigt an relevanten Knoten die Auswirkungen auf das lokale Netz nicht genügend auf (z.B. anschliessende Gebiete an Verresiusplatz, Dufourstrasse).	Es sind detailliertere und besser verifizierte Berechnungen durchzuführen. Dabei sollen aktuelle Verkehrszählungen – auch des Fuss- und Veloverkehrs – einbezogen werden. Es sind insbesondere längere Zählperioden mit Knotenstromzählungen durchzuführen. Längere Messkampagnen sind dazu unerlässlich.	Zur Planung der Lärm und Luftmassnahmen werden verlässlichere Verkehrszahlen benötigt.
23.	- Generelles Projekt (GP) - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) zeigt die Veränderung des Modalsplits nicht auf. Klare Zielvorstellungen wie viel Verkehr welcher Verkehrsträger zukünftig aufnehmen soll, müssten vorliegen.	Es sind verbindliche quantitative Ziele (Modalsplit und Ziele zu Verkehrszahlen je Verkehrsträger und Strassenabschnitt) zu definieren.	Nur mit Zielvorstellungen zur Gesamtverkehrsentwicklung lassen sich die notwendigen Massnahmen definieren (vgl. kantonaler Richtplan, Strategie B2: „Grosse neue Infrastrukturen werden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung beurteilt, die alle Verkehrsträger berücksichtigt.“).
24.	- Generelles Projekt - Richtplan Städtebau	In der ZMB werden Zeitersparnisse durch den MIV positiv berücksichtigt. Für den Fuss- und Veloverkehr können diesbezüglich keine verlässlichen Aussagen gemacht werden, weil keine Modellierung vorgenommen wurde.	Es ist ein attraktives Netz für den Fuss- und Veloverkehr zu definieren mit Nachweis der entsprechenden Zeitersparnis und Begründung der Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand.	

Nr.	Bereich	Ort / Ausgangslage	Antrag	Begründung
25.	- Generelles Projekt - Richtplan Städtebau	Im Teilplan Verkehr wird der heute bestehende und richtungstrennte kantonale Radweg entlang der T6 ab Heideweg auf das lokale Strassennetz (Aegertenstrasse und Erlenweg) geführt.	Der kantonale Radweg ist auf dem zugedeckten Westast als Radweg zu führen (wie Fussverkehr). Die Querbeziehungen sind zu erhalten.	Mit dem Projekt A5 Brüggmoos wird für den Langsamverkehr der wegfallende Radweg gleichwertig ersetzt. Dies ist auch in der Fortsetzung zu gewährleisten, da z.B. über die Aegertenstrasse ein Umweg entsteht und der Veloverkehr entlang der stark befahrenen (inkl. Busse) Strasse gefährdet wird.
26.	- Generelles Projekt - Richtplan Städtebau	Die Anbindung Langsamverkehr des Gebietes südöstlich Bahnhof an den Walserplatz-See/Gymnasium wird im Richtplan nicht berücksichtigt.	Es ist ein kombinierter Velo-Fussweg als direkte Verbindung von der Kreuzung Aebi-Moserstrasse zum Walserplatz-Unterer Quai zu erstellen.	Die bestehende südöstliche Verbindung muss erhalten werden. Eine zusätzliche Belastung durch den Individualverkehr und Taxi führt zu Konflikten, weshalb eine getrennte Führung erfolgen muss. Die durchgehende Verbindung bis zum Unteren Quai schliesst eine wichtige Netzlücke.
27.	- Generelles Projekt		Die Querung Freiburgstrasse-Murtenstrasse muss wie heute in einem geschützten Mittelbereich möglich sein.	Die Freiburgstrasse ist für den Langsamverkehr eine wichtige und verkehrssame Verbindungsachse.
28.	- Generelles Projekt		Die Ausgestaltung des Lokalknoten Salzhausstrasse Nord ist ungenügend. Die Ost-West-Querungen sind zu verbessern, es ist eine Gestaltung ähnlich einer Begegnungszone anzustreben.	Die verkehrsorientierte Gestaltung wird der Funktion als lokale Erschliessung und wichtiger Kreuzungsbereich für den Veloverkehr nicht gerecht.
29.	- Generelles Projekt	Städtebau Bienne-Centre	Darlegen welche Nutzungen auf den Baufeldern realisiert werden sollen und wer bauen soll.	Die vorgeschlagene Lösung hängt stark von den angrenzenden Überbauungen ab. Weder das ASTRA noch der Kanton oder die Stadt werden selber bauen.
30.	- Generelles Projekt (GP) - Richtplan vfM - Richtplan Städtebau	Rechtes Bielerseeufer	Die Ziele des regionalen Richtplans einhalten.	Der Verkehr in Ipsach nimmt von heute 11'000 auf 17'000 Fahrten zu. Der regionale Richtplan verlangt, dass eine Verkehrszunahme ausschliesslich mit öV und Fuss- und Veloverkehr aufgenommen wird.
31.	- Generelles Projekt	Lärm	Darlegen, wie man dem Problem begegnet.	Aus physikalischen Gründen entsteht bei der Ausfahrt eines Motorfahrzeugs aus einem Tunnel ein Knall (gut zu hören in Frinwillier).
32.	- Generelles Projekt	Bienne Centre	Die Lärmschutzwände sind nicht auf dem lokalen Netz zu erstellen, sondern zwischen lokalem Netz und Autobahn- Ein- und Ausfahrten	Bessere Lärmreduktion, Schutz des Langsamverkehrs vor Lärm des Westastes
33.	- Generelles Projekt	Anschluss West	Von der LSA-Steuerung Richtung Nidau ist der Langsamverkehr mit einem Bypass auszunehmen.	Keine LSA für LV notwendig.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen und Anträge wohlwollend zu prüfen und die Planungen entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Urs Scheuss', with a stylized flourish at the end.

Urs Scheuss
Präsident