



Postfach / Case postale 665, 2501 Biel
Kontakt / contact : Urs Scheuss
T 032 322 13 31 N 078 795 91 83
urs.scheuss@gmx.ch

Verein Seeland-Biel/Bienne
c/o Berz Hafner + Partner AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Biel/Bienne, 28. Oktober 2010

Mitwirkung gesamtheregionaler Richtplan

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung, zum gesamtheregionalen Richtplan Stellung zu nehmen. Für die nachhaltige Entwicklung der Region kann ein Richtplan wichtige Grundlagen zur Verfügung stellen. Der wahre Wert des Richtplans zeigt sich aber erst in der Umsetzung. Ohne die richtigen Vorgaben im Richtplan können die Hauptzielsetzungen einer, die Landschaft und die Ressourcen schonenden, räumlichen Entwicklung von vornherein nicht erreicht werden. Der Richtplan muss daher geeignet sein, die Zersiedelung der Landschaft zu stoppen, die ökologische Aufwertung zu gewährleisten sowie den Verkehr zu verringern, auf den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern und für die Umwelt und die Bevölkerung verträglich zu gestalten.

Die Grünen begrüßen die guten Absichten im gesamtheregionalen Richtplan – vor allem im Bereich Landschaft – sowie den Anspruch, die regionale Sichtweise zu stärken. Wichtig ist aber, dass die finanziellen Mittel für die Realisierung vorhanden sind. Angesichts der Steuersenkungen und Sparmassnahmen bei Bund und Kanton ist aber eher ein Abbau zu erwarten. Auf diese Herausforderung muss der Richtplan eine Antwort finden.

Zu einzelnen Aussagen im Erläuterungsbericht und den Massnahmenblättern äussern wir uns wie folgt:

1.1.4 Verkehr und Mobilität

Die Grünen befürworten klar, dass die Ausscheidung von Siedlungsgebieten und die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten sich in erster Linie an der öV-Erschliessung und den öV-Güteklassen orientieren. Zusätzlich sollen auch die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo als Kriterien berücksichtigt werden.

1.2.2 Bevölkerung und Wirtschaft

Es wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerung in der Region Biel-Seeland bis 2030 um 6% zunimmt. Bislang überwog das Bevölkerungswachstum in der übrigen Region jenes der Agglomeration. Der Richtplan setzt sich eine Trendumkehr zum Ziel, sodass sowohl in der Agglomeration als auch in der übrigen Region die Bevölkerung bis 2030 um 6% zunimmt. Die Grünen unterstützen diese Zielsetzung im Grundsatz, fordern aber, dass das Bevölkerungswachstum in der Agglomeration, im Besonderen in und in der unmittelbaren Nachbarschaft von Biel, grösser sein soll als in der übrigen Region. In der übrigen Region ist das Bevölkerungswachstum auf die Zentren zu beschränken. Der Siedlungsflächenbedarf müsste dadurch in der übrigen Region nicht erhöht werden. Einfamilienhausquartiere sollten der Vergangenheit angehören.

2.3.1 Bevölkerung und Wirtschaft

Für die Arbeitsplatzentwicklung im Zusammenhang mit dem Strukturwandel soll auf die Grundsätze „Aus der Region – für die Region“ und des sanften Tourismus gesetzt werden. Dies erachten die Grünen als Stärke und Chance für die gesamte Region.

2.3.2 Siedlungsentwicklung

Bei der Siedlungsentwicklung soll an erster Stelle die Nutzung des Verdichtungspotentials stehen. Diese stellt eine grosse Herausforderung dar und bleibt oft nur eine gute Absicht. Dazu muss eine Verdichtungsstrategie ausgearbeitet und umgesetzt werden (siehe Massnahmenblatt A8). Der für die nächsten Jahre zu erwartende Sanierungsbedarf von Wohnungen ist eine Chance, die genutzt werden muss. Dabei sind die Siedlungsqualität zu verbessern sowie die sozialen Durchmischung und die ökologischen Verträglichkeit zu gewährleisten.

Weiter sind wirksame Massnahmen zur Begrenzung des Siedlungswachstums zu definieren und umzusetzen.

2.3.3 Verkehr und Mobilität

Die Grünen unterstützen die verkehrsträgerübergreifende Sicht sowie die Zielsetzung, wonach neuer motorisierter Individualverkehr vermieden und der Anteil des öV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden muss. Deshalb liegen Vorhaben wie die T6 Biel–Lyss auf vier Spuren auszubauen quer in der Landschaft, da sie in Konkurrenz zum öV stehen und einen Kapazitätsausbau für den motorisierten Individualverkehr bedeuten. Gerade in dicht bebauten Gebieten ist das Potenzial für den Langsamverkehr, der dort zuweilen schneller ist als der motorisierte Individualverkehr, gross. Busbevorzugungsmassnahmen, vor allem im Agglomerationskern, sind unabdingbar. Auf die Öffnung von Busspuren für Motorräder, wie dies zurzeit von verschiedenen Seiten gefordert wird, ist zu verzichten.

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen betreffend die A5-Umfahrung Biel müssen vollumfänglich realisiert werden. Dazu ist die Finanzierung sicher zu stellen. Die vorgesehenen Massnahmen müssen auch schon bei der Teileröffnung bis ins Bruggmoos realisiert werden. Nur so können die Hauptverkehrsachsen entlastet und die Wohnquartiere vor dem unerwünschten Schleich- und Durchgangsverkehr geschützt werden.

2.3.4 Land- und Forstwirtschaft

Die Entwicklungsziele sind so zu setzen, dass der Verlust an Kulturland vermieden wird. Der Kanton Bern verfügt bereits über zu wenig Fruchtfelder.

2.3.5 Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen

Die Grünen unterstützen die Absichten zum Schutz intakter Landschaften und Teilgebieten besonderer Schönheit sowie die Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung. Ebenso unterstützen sie Massnahmen zur ökologischen Aufwertung. Es darf aber nicht bei Absichtserklärungen bleiben und die finanziellen Mittel zur Umsetzung müssen bereit gestellt werden. Es fehlen überdies Aussagen zu Vernetzungsachsen und Aufwertungsgebieten.

3.1.3 Ziele für den gesamtregionalen Richtplan

Die Grünen teilen die Ansicht, dass der Bedarf an dezentral liegenden Einkaufszentren mit den bestehenden Grossverteilern gedeckt ist.

Bei der Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen wird die Fertigstellung der Autobahnumfahrung Biel genannt. Die Autobahnumfahrung kann zum heutigen Planungsstand jedoch nicht als siedlungsverträglich beurteilt werden und stellt eine Konkurrenz zum Ausbau des öV, u.a. mit dem Regiotram, dar. Zusammen mit den Schutzorganisationen fordern die Grünen die Prüfung einer Redimensionierung des Westastes durch Herabstufung auf Nationalstrasse 3. Klasse, d.h. heisst zweispuriger Ausbau mit städtebaulicher Integration und Verzicht auf die stadtzerstörenden Anschlussbauwerk Bienne-Centre und Seefels.

Vielmehr muss die Anbindung des Bieler Bahnhofes durch das Regiotram verbessert werden, bspw. mit einer Linienführung und einer Haltestelle unter den Perrons oder mit einer Überführung analog der „Welle“ im Bahnhof Bern.

Die Förderung einheimischer erneuerbarer Energien wird von den Grünen sehr begrüsst. Deren Nutzung muss jedoch natur- und landschaftsverträglich sein.

3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild

Die Grünen unterstützen ausdrücklich die Unterscheidung von urbanisierten und ländlichen Räumen. Dadurch wird die Entwicklung auf gut erschlossene, dicht bebaute Gebiete begrenzt. Die Entwicklungsräume sollen an den Verkehrsachsen des öV situiert sein und zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein.

Die Grünen unterstützen auch die Unterscheidung von Landschaftsräumen, für die aufgrund ihrer landschaftlichen, kulturhistorischen und ökologischen Qualitäten ein vorrangiges Interesse zu deren Erhaltung und Inwertsetzung besteht (Landschaftsräume A) und Landschaftsräumen, für welche den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutz ein begrenzter Stellenwert beigemessen wird und demgegenüber vermehrter Spielraum für die sich wandelnden Bedürfnisse der Landwirtschaft gegeben ist (Landschaftsräume B). Das ist ein zweckmässiger Ansatz zur Abwägung von Schutz- und Nutzungsinteressen.

3.2.2 Teilgebietskonzept Lyss/Aarberg

Das Teilgebietskonzept Lyss/Aarberg setzt das Schwergewicht auf den Strassenverkehr und vernachlässigt den öV. Ein weiterer Strassenausbau wird den öV noch mehr konkurrenzieren und wird daher abgelehnt.

3.3.3 Teilgebietskonzept Ins/Erlach

3.3.4 Teilgebietskonzept Grenchen-Büren

Auf die Einzohnung von je 6 ha in den Teilgebieten Ins/Erlach und Grenchen-Büren ist zu verzichten und die Entwicklung in die Agglomeration Biel, im Besonderen nach und in die unmittelbare Nachbarschaft von Biel umzulenken.

3.4 Siedlungsflächenbedarf und -angebote

Im Vergleich zum Wohnen bleiben die Zielsetzungen für die Wirtschaftsentwicklung vage. Fragen zur Art und Branchenzugehörigkeit neuer Betriebe und ob eher Clusterbildung und -stärkung oder vermehrt Diversifikation angestrebt werden, lässt der Richtplan ausser Acht. Antworten auf diese Fragen würden es erlauben, auch in diesem Bereich Aussagen zum Flächenbedarf zu machen.

Massnahmenblatt A1

Bereits anlässlich der Vernehmlassung zum Richtplan Agglomeration Biel haben die Grünen die die rechtlich auf wackeligen Beinen stehende Regelung abgelehnt, wonach nicht realisierten Siedlungsflächenkontingente in andere Gemeinden verschoben werden können. Die Verschiebung von Kontingenten soll höchstens zulässig sein, wenn Kontingente von der übrigen Region in die Agglomeration oder innerhalb der Agglomeration verschoben und wenn dadurch die Verdichtung und die Erschliessung verbessert werden.

Massnahmenblatt A3

Auf der grünen Wiese dürfen keine Einkaufszentren mehr bewilligt werden. Der Bedarf in der Region ist bei weitem gedeckt. Zusätzlich führen solche Zentren zu unerwünschtem Einkaufsverkehr – meist mit dem Auto – und zu „Lädelisten“ in den Stadtquartieren und Dörfern.

Massnahmenblatt A4

Die Festlegung und Umsetzung von Vorranggebieten für die Siedlungsentwicklung wird grundsätzlich begrüsst. Siedlungserweiterungen für Wohnen und Arbeiten dürfen nur realisiert werden, wenn eine genügend gute öV-Erschliessung angeboten wird oder mit geringem zusätzlichem Aufwand erreicht werden kann. Auch die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo ist zu berücksichtigen. Das Gebiet zwischen Biel und Pieterlen kann als kantonale Reserve für die Ansiedlung von Investoren mit grossem Landbedarf freigehalten und bei genügender Wertschöpfung für die Region freigegeben werden.

Massnahmenblatt A7

Die aufgeführten Massnahmen zur Aufwertung und Erneuerung von Quartieren werden unterstützt. Zusätzlich sind die soziale Durchmischung und die Mitwirkung der betroffenen und interessierten Bevölkerung aufzunehmen.

Massnahmenblatt A8

Die aufgeführten Massnahmen mit dem Ziel der Verdichtung sind notwendig. Es darf aber nicht bei Absichtserklärungen bleiben. Es braucht eine Verdichtungsstrategie, die auch die Umsetzung aufzeigt, u.a. wie absehbare Nutzungskonflikte gelöst werden.

Massnahmenblatt B1

Die angestrebten Modalsplits bis 2015 sind zaghaft. Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch mit unpopulären Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung, Busbevorzugungsmassnahmen und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr können bessere Ergebnisse erzielt werden.

Das Mobilitätsmanagement ist fortzuführen, die Finanzierung zu sichern und die Trägerschaft auf weitere Gemeinden auszudehnen.

Massnahmenblatt B2/I

Für die Wirtschaftlichkeit des Regiotrams muss der Anteil des öV am Gesamtverkehr erhöht werden. Die gleichzeitige Realisierung sowohl des Regiotrams als auch des Westasts der A5 zum heutigen Planungsstand ist ein wirtschaftlicher Unsinn. Die beiden Verkehrsträger kannibalisieren sich gegenseitig. Daher genügt ein Ausbau des Westastes der A5 als Autobahn 3. Klasse mit nur zwei Spuren und ohne Anschlussbauwerke.

Massnahmenblatt B2/II

Die SBB-Haltestelle Bözingenfeld ist ein Muss für die bessere Erschliessung durch den öV aus dem östlichen Kantonsteil und über Grenchen hinaus. Die Realisierung ist politisch und finanziell gesichert.

Massnahmenblatt B2/III

Falls der Wohnschwerpunkt Stigli / Spinsmatte realisiert wird, dann nur mit einer SBB-Haltestelle Stigli. Die strassenseitigen Massnahmen dürfen nur Busbevorzugungsmassnahmen sein, also keine Kapazitätserweiterung für den motorisierten Individualverkehr beinhalten.

Massnahmenblätter B3 und B4

Die Doppelspur Ligerz–Twann ist vordringlich zu realisieren, wobei das jetzige Trasse für den Regionalverkehr erhalten werden muss. Damit kann die Lärmbelastung für die Bevölkerung reduziert werden, da keine lärmigen Güterzüge mehr durchfahren. Das öV-Angebot für Ligerz und das

Plateau de Diesse ist so besser als mit mehrmaligen Umsteigen auf kurzer Distanz. Dieses Betriebskonzept ist nicht nur kundenfreundlicher sondern auch kostengünstiger als das vorgesehene Buskonzept. Ausserdem kann der Übergang in Ligerz auf die Standseilbahn nach Tessenberg in der heutigen Qualität beibehalten werden und der 30-Minuten-Takt Biel – Neuenburg im Regionalverkehr wie auch im Fernverkehr kann eingeführt werden.

Massnahmenblatt B5

Busbevorzugungsmassnahmen sind vordringlich zu realisieren. So kann evtl. einem im Stau stehender PW-Lenker, welcher von einem Bus rechts überholt wird, das Umsteigen auf den öV schmackhaft gemacht werden. Zusätzlich steigt die Fahrplanstabilität, wodurch der öV attraktiver wird.

Massnahmenblätter B6 und B7

Es ist eine längst bekannte Tatsache, dass jeder Ausbau beim Strassennetz zu Mehrverkehr führt. Eine stadtverträgliche Lösung des A5-Westastes ist wohl nur als Autobahn 3. Klasse ohne Anschluss Bienne-Centre möglich. Auch weitere Anschlüsse in Studen und Orpund lösen Mehrverkehr aus und konkurrenzieren den öV und den Fuss- und Veloverkehr. Der Ausbau der T6 Biel–Lyss auf vier Spuren ist unnötig.

Die flankierenden Massnahmen, welche für die Umfahrung A5 in Biel vorgesehen sind, müssen bereits bei Inbetriebnahme der jeweiligen Abschnitte in Betrieb sein. Das heisst, es ist vordringlich die Finanzierung dieser Massnahmen zu garantieren und die Planung zu konkretisieren. Offen ist, wie der Verkehr in der Agglomeration Biel während der Bauphase des A5-Westastes bewältigt werden soll, da diese Phase ja rund 15 Jahre dauern wird und somit im Rahmen des Planungshorizont des gesamtregionalen Richtplans liegt.

Massnahmenblatt B8

Die Massnahmen zur lokalen Erschliessung und zur Verkehrsberuhigung müssen bevorzugt realisiert werden, um die Lebensqualität der Anwohnenden und die Verkehrssicherheit zu verbessern. So kann der Stadtflucht entgegengewirkt und das Verkehrswachstums gebremst werden.

Massnahmenblatt B9

Es ist zu prüfen, ob am Ortsrand Parkierungsangebote errichtet und in den Zentren aufgehoben werden. Mit einem guten Angebot an öV können die Pendelnden dort abgeholt werden (P+R).

Die Bewirtschaftung der Parkplätze ab der ersten Minute soll nicht nur für verkehrsintensive Einkaufszentren gelten, sondern für alle Geschäfte.

Massnahmenblatt B10

Es sollen keine verkehrsintensiven Vorhaben mehr in der Agglomeration Biel mehr bewilligen. Der Kundenrückgang im Centre Boujean seit der Übernahme durch COOP zeigt, dass der Markt gesättigt ist.

Massnahmenblatt B11

Die aufgeführten Massnahmen zur Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs führen zu einer geringeren Steigerung des motorisierten Individualverkehr und helfen, den angestrebten Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs zu erreichen.

Massnahmenblatt C1

Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Erholung, Freizeit und Tourismus ist geeignet, die Landschaft zu schützen. Die Region muss dem sanften Tourismus Vorrang geben. Bei der Erschliessung muss daher auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden.

Massnahmenblatt C2 und C3

Die Aufwertungsmassnahmen sind nicht genügend qualifiziert. Die Aufwertung des Seeufergebiets muss ausdrücklich auch die ökologische Aufwertung beinhalten.

Massnahmenblatt C4

Die Federführung für den Schutz und die Aufwertung ist bei den Gemeinden. Es ist jedoch unklar, wie die Gemeinden angehalten werden, diese Aufgabe auch zu erfüllen. Mit der recht schwachen Formulierung zu den Vernetzungskorridoren unter gleichzeitiger Aufhebung des Bieler Landschaftsrichtplans sind die Grünen nicht einverstanden.

Massnahmenblatt C5

Die Unterscheidung von Vorranggebieten Natur und Landschaft wird begrüsst. Zur Umsetzung und Konkretisierung müssen die Ressourcen vorhanden sein.

Massnahmenblatt C9

Die Ermöglichung der Gewinnung von Windenergie muss prioritär behandelt werden, das heisst die Erarbeitung des Richtplans für potentielle Standorte muss abgeschlossen sein, bevor ein Investor Interesse bekundet. Damit können allfällige Investoren angelockt und gleichzeitig Nutzungskonflikte früh gelöst werden.

Massnahmenblatt D1

Die Wirkungskontrolle ist unerlässlich. Allerdings fehlen in den Massnahmenblättern weitgehend quantifizierbare Ziele. Dies schmälert die Bedeutung vieler guter Absichten.

Abschliessende Bemerkungen

Mit dem gesamtregionalen Richtplan werden die langfristige räumliche Entwicklung vorweggenommen und wichtige Rahmenbedingungen für die politisch Verantwortlichen gesetzt. Mit Bedauern stellen die Grünen Biel fest, dass mit dem vorliegenden Richtplanentwurf eine nachhaltige Ent-

wicklung der Agglomeration nur teilweise gewährleistet ist und kurzfristigen Begehrlichkeiten der Gemeinden wenig entgegengestellt wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

GRÜNE BIEL / LES VERTS BIENNE

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'U. Scheuss', with a horizontal line extending to the right and ending in a small arrowhead.

Urs Scheuss, Präsident