



Medienmitteilung (version française en bas)

## **Städtebauliche Begleitplanung A5-Westast: Es braucht eine zweite Mitwirkung**

***Die Grünen Nidau und Biel haben Stellung genommen zur städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast. Die Grünen begrünnen die Ansätze für die künftige Gestaltung des Gebiets vom Weidteile-Quartier in Nidau bis zur Bieler Seevorstadt. Die Überlegungen dazu sind auch unabhängig vom A5-Westast von grossem Wert. Allerdings müssen noch viele Punkte, etwa die Finanzierung und die Mehrwertabschöpfung, die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die verkehrlichen Auswirkungen sowie die Durchmischung, geklärt werden. Die Grünen unterstützen daher eine zweite Mitwirkung, wie sie von den Behörden angekündigt wurde.***

Morgen endet die Frist für die Mitwirkung zur städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast. Die Unterlagen zur Mitwirkung sind notwendigerweise unvollständig, auch weil das Ausführungsprojekt des A5-Westastes noch nicht vorliegt. Aus Sicht der Grünen muss die bereits von den Behörden in Aussicht gestellte zweite Mitwirkungsrunde folgende Punkte klären:

- Die Realisierung der Planung der neuen Quartiere ist nicht gesichert, denn die Überbauung hängt von privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ab. Die zweite Mitwirkung muss aufzeigen, wie Brachen verhindert werden.
- Die Finanzierung der Umsetzung ist nicht geklärt. In diesem Zusammenhang fordern die Grünen, dass die zweite Mitwirkung sich auch zur Abschöpfung des Mehrwertes äussert, der entsteht, weil dichter gebaut wird.
- Es ist unklar, wie viel Verkehr die neuen Bauten und die Nutzungsänderungen erzeugen und wie damit umgegangen wird. Auch dazu muss die zweite Mitwirkung Antworten liefern.
- Das Ziel, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, begrünnen die Grünen ausdrücklich. Die zweite Mitwirkung muss dazu konkrete Massnahmen aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht wird. Die Planung muss dabei auch verbindlich autofreies und autoarmes Wohnen vorsehen.
- Die Planung berücksichtigt keine sozialen Aspekte und stellt die Durchmischung der neuen Quartiere nicht sicher. Die Grünen erwarten auch dazu Aussagen in der zweiten Mitwirkung.

Die Mitwirkung betrifft zwar nicht den Westast der A5-Umfahrung selber. Dennoch halten die Grünen fest, dass die beiden Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt einen massiven Eingriff in den Stadtkörper darstellen. Der Bau des A5-Westastes löst ausserdem nicht das Problem des ungebremsten motorisierten Verkehrswachstums. Zu diesem Schluss kommt auch das zur Mitwirkung aufgelegte „Städtebauliche Entwicklungskonzept A5-Westast“. Dieses hält unter anderem fest, dass die Verkehrsbelastung zwar an einigen Orten abnimmt, an anderen dafür zunimmt. Die Probleme werden nicht gelöst, sie werden verschoben.

Die Grünen fordern erneut, dass stadtverträglichere Lösungen geprüft werden, die auch den Zugang zum See und die Verbindung Biel-Nidau für den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Die Prüfung solcher Lösungen wurde bislang nicht vorgenommen.

Vor allem aber sind rasch konkrete Massnahmen zu entwickeln, welche den motorisierten Verkehr vermeiden helfen und auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr verlagern. Damit wird auch den Grundsätzen von Energiestadt, dem Bieler Reglement zur Umsetzung der Städteinitiative für nachhaltige Mobilität sowie der „2000-Watt-Gesellschaft“, zu welchem die Nidauer Bevölkerung ihre Behörden in einer Volksabstimmung verpflichtet haben, Folge geleistet.

Auskunft:

Urs Scheuss, Präsident Grüne Biel, 078 795 91 83

Carine Stucki-Steiner, Co-Präsidentin Grüne Nidau, 079 404 15 53

Beilage: Stellungnahme



## Communiqué de presse

### **Planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5 : Il faut une deuxième procédure de participation.**

***Les Verts de Bienne et Nidau ont pris position concernant la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5. Les Verts saluent les propositions concernant le futur des quartiers depuis Weidteile à Nidau jusqu'au Faubourg du Lac à Bienne. Les réflexions menées, indépendamment de la branche Ouest de l'A5, sont bonnes. Cependant, beaucoup de points doivent encore être clarifiés, en particulier : le financement, la plus-value résultant de la densification, les mesures pour les piétons et les cyclistes, les impacts sur le trafic et la mixité sociale dans les quartiers. Les Verts soutiennent donc une deuxième procédure de participation, comme cela a été annoncé par les autorités.***

Demain se termine la procédure de participation concernant la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5. Les documents de participation sont incomplets, en partie parce que la planification finale de la branche Ouest de l'A5 n'est pas encore disponible. Selon les Verts, une seconde procédure de participation devra être menée par les autorités pour clarifier les points suivants :

- La mise en œuvre de la planification des nouveaux quartiers est incertaine car elle dépend de la bonne volonté des propriétaires privés des terrains. La construction des quartiers va s'étaler sur plusieurs années. La deuxième procédure de participation doit pouvoir expliquer comment éviter les quartiers en friche.
- Le financement n'est pas assuré. Dans ce contexte, les Verts estiment que la hausse de la valeur des terrains, en raison de la plus haute densité d'habitation, doit également être prise en compte.
- La charge de trafic générée par les nouveaux quartiers et les changements d'affectation n'ont pas été pris en compte. La seconde procédure de participation doit également donner des réponses à ce sujet.
- Les Verts saluent la volonté de la ville de promouvoir la mobilité douce et de réduire le trafic individuel motorisé (TIM). Des mesures concrètes et la façon d'atteindre ce but doivent encore être détaillées. La planification doit également prévoir des quartiers sans voiture ou avec peu de voitures.
- La planification ne tient pas compte des aspects sociaux et la mixité sociale n'est à ce stade pas assurée. Les Verts attendent également la prise en compte de ces aspects dans une seconde procédure de participation.

La procédure de participation ne touche pas directement à la branche Ouest de l'A5. Cependant, les Verts rappellent que les jonctions de Bienne-Centre et Faubourg du Lac vont engendrer une atteinte massive au corps de la ville. La construction de la branche Ouest de l'A5 ne va pas résoudre les problèmes liés à la croissance incontrôlée du trafic motorisé. Le document « Concept de développement urbanistique de la branche Ouest de l'A5 » présenté dans la procédure de participation arrive d'ailleurs à la même conclusion ! Une des raisons évoquée est que certains endroits vont être délestés de la charge de trafic tandis qu'elle va augmenter à d'autres endroits. Les problèmes ne sont pas résolus, ils sont déplacés.

Les Verts exigent que des solutions supportables pour le milieu urbain soient étudiées. Les axes routiers doivent permettre de garder l'accès au lac et préserver les liaisons cyclables et piétonnes entre Bienne et Nidau. L'examen de ces solutions n'a pas été effectué.

Plus important encore, des mesures concrètes qui permettent d'éviter le développement du transport motorisé doivent être mises en place afin de provoquer un report du TIM sur la mobilité douce et les transports en commun. Ainsi, les principes édictés par le label Cité de l'énergie, le règlement biennois pour la mise en œuvre de l'Initiative des villes pour une mobilité durable et le référendum nidowien « société 2000 watts » pourront enfin être respectés.

Renseignements :

Carine Stucki-Steiner, Co-présidente Les Verts Nidau, 079 404 15 53

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

Annexe : *Prise de position*



Grüne Nidau und Grüne Biel  
c/o Urs Scheuss  
Alexander-Moser-Strasse 15  
2503 Biel/Bienne

Stadtplanung Biel  
Zentralstrasse 49  
Postfach  
2501 Biel/Bienne

## **Städtebauliche Begleitplanung A5-Westast; Mitwirkung 2017**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen Biel und Nidau bedanken sich für die Möglichkeit, zur städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast Stellung nehmen zu können. Wir danken auch für die Verlängerung der Frist für die Mitwirkung um einen Monat.

Der Gegenstand der Mitwirkung ist zwar nicht der Westast der A5-Umfahrung selber. Dennoch halten die Grünen einleitend fest, dass die beiden Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt mitten im Siedlungsgebiet einen massiven Eingriff in den Stadtkörper darstellen und ganze Quartiere zerstören. Der Bau des A5-Westastes löst auch nicht das Problem des ungebremsten motorisierten Verkehrswachstums. Zu diesem Schluss kommt auch das zur Mitwirkung aufgelegte „Städtebauliche Entwicklungskonzept A5-Westast“ im Kapitel 6 „Grundlagen Verkehrskonzept“. Dieses hält auch fest, dass die Verkehrsbelastung zwar an einigen Orten abnimmt, an anderen dafür zunimmt. Die Probleme werden nicht gelöst, sie werden verschoben.

Damit wird nur auf den dritten Aspekt der kantonalen und eidgenössischen Verkehrsstrategie „Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“ eingegangen: Statt bei den Ursachen anzusetzen, werden die Folgen minimiert. Weitaus wichtiger sind daher griffige Massnahmen zu den Punkten Verkehr vermeiden und verlagern. Hier gilt es noch sehr aktiv konkrete Massnahmen zu entwickeln, um den Grundsätzen von Energiestadt, dem Bieler Reglement zur Umsetzung der Städteinitiative für nachhaltige Mobilität sowie der „2000-Watt-Gesellschaft“, zu welchem die Nidauer Bevölkerung ihre Behörden in einer Volksabstimmung verpflichtet haben, Folge zu leisten.

Die Grünen fordern daher erneut, dass stadtverträglichere Lösungen geprüft werden, die auch den Zugang zum See und die Verbindung Biel-Nidau für den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Die Prüfung solcher Lösungen wurde bislang nicht vorgenommen.

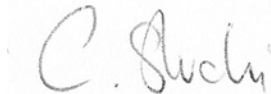
Für die städtebauliche Begleitplanung verweisen wir auf die beiliegende Stellungnahme. Zusammengefasst sind folgende Punkte aus Sicht der Grünen in der in Aussicht gestellten zweiten Mitwirkungsrunde zu berücksichtigen und zu klären:

- Die Realisierung der Planung der neuen Quartiere ist nicht gesichert. Es drohen Brachen.
- Die Finanzierung ist ebenso wenig geklärt wie die Abschöpfung des Mehrwertes, der entsteht, weil dichter gebaut wird.
- Es ist unklar, wie viel Verkehr die neuen Bauten und die Nutzungsänderungen erzeugen und wie damit umgegangen wird.
- Das Ziel, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, wird genannt. Es fehlen aber konkrete Massnahmen, dieses Ziel zu erreichen. Die Planung muss dabei auch verbindlich autofreies und autoarmes Wohnen vorsehen.
- Die Planung berücksichtigt keine sozialen Aspekte und stellt die Durchmischung der neuen Quartiere nicht sicher.

Die Unterlagen der städtebaulichen Begleitplanung sind notwendigerweise unvollständig, auch weil das Ausführungsprojekt des A5-Westasts noch nicht vorliegt. Daher müssen sie überarbeitet und ergänzt werden. Die Grünen begrüssen daher ausdrücklich eine zweite Mitwirkung, wie sie bereits von den Behörden angekündigt wurde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Carine Stucki-Steiner

Co-Präsidentin Grüne Nidau



Urs Scheuss

Präsident Grüne Biel

## **Städtebauliche Begleitplanung A5-Westast**

*gemeinsame Stellungnahme der Grünen Biel und Nidau*

### **Grundsätzliche Überlegungen**

Gute Planung ist rechtzeitige Planung. Die Grünen anerkennen ausdrücklich, dass die Städte Biel und Nidau früh genug, genauer, gleichzeitig mit der Arbeit am Ausführungsprojekt, die städtebaulichen Folgen der Autobahn untersuchen. Wir sind auch dankbar dafür, dass die Frist für die Stellungnahme um einen Monat verlängert wurde.

Trotzdem müssen wir unsere Stellungnahme mit einem grundsätzlichen Vorbehalt beginnen. Das Projekt ist eine Frucht des Autowahns, es gehört ins 20., nicht ins 21. Jahrhundert. Not tut aber eine Verkehrsplanung, die mit der Zukunft rechnet, nicht die Vergangenheit wiederholt. Wir stehen am Anfang des computergelenkten Verkehrs; darauf weiss die bisher landesübliche Autobahnplanung keine Antwort. Unterdessen weiss man: Wer Strassen sät, erntet Verkehr. Es geht aber darum, den motorisierten Individualverkehr einzudämmen, nicht ihn zu fördern. Das verlangen gebieterisch die internationalen Klimaabkommen. Biel ist dem Energiestadtlabel „Gold“ verpflichtet und der Städteinitiative zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Nidau hat 2012 die Initiative „für ein nachhaltiges Nidau“ (2000-Watt-Gesellschaft) angenommen. Das sind rechtliche Grundlagen, die die Städte Biel und Nidau nicht ignorieren können.

Die Grünen fordern daher erneut, dass stadtverträglichere Lösungen für den A5-Westast geprüft werden, die auch den Zugang zum See und die Verbindung Biel-Nidau für den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Die Prüfung solcher Lösungen wurde bislang nicht vorgenommen. Damit könnte dem Volkswillen, der die Lücken im Autobahnnetz zu schliessen beschloss, genüge getan werden, ohne die Stadt zu vergewaltigen.

Doch geht es hier um die städtebauliche Begleitplanung, die den Westast akzeptiert, ja zur Grundlage hat. Man sagt dem aktiver Fatalismus. Wir stützen unsere Stellungnahme auf unsere Besichtigung der Ausstellung und den Bericht vom Dezember 2016, zitiert als B und Seitenzahl.

### **Wirklichkeitssinn und Barriere**

Die Analyse der bestehenden Stadt scheint uns richtig und erfüllt die Regeln der Kunst. Es ist viel Wirklichkeitssinn am Werk. Es gilt: Gehe von deinen Beständen aus, nicht von deinen Wünschen. Die Autobahn folgt dem Damm der Eisenbahn und verstärkt damit dessen abschottende Wirkung. „Die städtebaulichen Bezüge zwischen Biel und Nidau, bzw. Biel und See werden durch die Anschlussbauwerke Bienne-Centre und Seevorstadt erheblich beeinträchtigt. Die damit erforderlichen städtebaulichen Kompensationen führen zur Stärkung wichtiger Verbindungsräume und zur baulichen Transformation betroffener Bereiche.“ (B 19) Die Stellungnahme der Grünen konzentriert sich auf die Beurteilung der einzelnen Teilgebiete, aber beurteilt auch, wie die Barriere, die seit den zwanziger Jahren Biel von See abtrennt vertieft und verbreitert wird.

### **Bienne Centre Ost**

Mit dem Ausbau der Salzhausstrasse und den dafür nötigen Abbrüchen wird das Teilgebiet 5, Bienne Centre Ost grundsätzlich umgestaltet, genauer, neu bebaut. Es gilt das Prinzip Blockrand, das erfolgreichste Stadtmuster seit dem 19. Jahrhundert. Südlich des Bahndamms und des Autobahngrabens soll ein neues Stück Stadt entstehen. Dicht, durchmischt, urban. Ob die wirtschaftliche Kraft dafür vorhanden sein wird, zeigt erst die Probe aufs Exempel. Die Begleitplanung ist doch etwas zu optimistisch, was den Bedarf an Gewerbeflächen angeht und die Wohnlage ist wenig attraktiv. Das neue Stück Stadt ist von den zahlreichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer abhängig, die niemand zu ihrem Glück prügeln kann. Kurz, es droht die Brache.

Wie steht es mit dem Mehrwert? Das ist zwar keine städtebauliche Frage, doch der Bericht erwähnt das Stichwort nicht einmal. Doch wird eine viel höhere Dichte vorgeschlagen, die Grundstücke gewinnen massiv an Wert. Wer kassiert? Die Grünen werden der Mehrwertabschöpfung höchste Aufmerksamkeit widmen. Es darf nicht sein, dass die öffentliche Hand Milliarden investiert, worauf private Grundeigentümerschaft Millionen daran verdient. Es gibt auch beim Mehrwert Ursache und Wirkung.

Der Übergang vom Verresiusplatz zur Salzhausstrasse bildet einer der „wichtigen Verbindungsräume“ (B 19), die mit der Begleitplanung besser zusammen binden sollen. Auf den ersten Blick scheint durch die Aufweitung der Unterführung das Ziel erreicht. Doch bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass die Aufenthaltsqualität keineswegs besser ist als im heutigen Zustand. Man geht an der Salzhausstrasse zuerst einer Rampe entlang, die zum Graben wird, überquert einen in den Plänen schön garnierten Platz zwischen den beiden Autobahnlöchern, geht durch die riesige Halle der Unterführung an der aufsteigenden Rampe des Stadtanschlusses entlang, kurz, der Fussgänger und die Velofahrerin ist auf der ganzen Strecke dem Tosen des Verkehrs ausgesetzt. Die Begleitplanung hat kein Ohr, sie ist taub. Der Mensch wird klein. Hier will niemand verweilen. Das grosse Doppelgraben verstärkt die Trennwirkung von Damm und Autobahn, statt sie zu mildern. Anders herum, hier betreibt die Begleitplanung Etikettenschwindel. Wie weit die Verbindung zum Verresiusplatz dem Verkehrsansturm gewachsen ist, bleibt fraglich. Kann das Strassennetz den Mehrverkehr aus den Knoten überhaupt verkraften? Die Begleitplanung gibt keine Auskunft, ebenso wenig darüber, wie der Zusatzverkehr der Neubauten bewältigt wird.

### **Seevorstadt**

Die Autobahn soll „mit landschaftlichen Mitteln“ (B 30) integriert werden. Das beginnt mit einer riesigen Wunde in der Landschaft, die zu behübschen die landschaftlichen Mittel nicht ausreichen. Das Stichwort „Rambla“ tönt so versöhnlich-grossstädtisch. Was ist gemeint? Keineswegs den Boulevard, der die frühere Stadtbefestigung ersetzt, was die Rambla von Haus aus ist. Nein, hier geht es um eine Verbreiterung der Unterführung und die Fortsetzung der Fussgängerallee im Pasquart. Auch hier: Die zu Fuss Gehenden haben zwar mehr Platz, doch führt der Weg am Graben der Autobahn vorbei; was das Auge gewinnt, verliert das Ohr. Das Autobahnloch verstärkt auch hier die Trennung. Bemerkenswert ist, dass die Bäume, glaubt man den Plänen, auch auf der Brücke über das Autobahnloch wachsen.

Etwas unbeholfen ist am Hangfuss des Krautgartens ein Parkhaus eingezeichnet, davor ein fünfeckiges Hochhaus. „Seine architektonische Ausbildung und Funktion kann vorderhand offen gelassen werden“. (B 31) Hier gibt es noch viel gestalterischen Nachholbedarf. Im Weiteren werden die Grünen das Parkhaus bekämpfen. Je weniger Parkplätze in der Stadt, desto weniger Pendlerinnen und Pendler im Auto auf den Strassen.

Positiv beurteilen die Grünen die Unterbrechung der Ländtestrasse, auch wenn sie nur aus einer technischen Not geboren ist.

### **Weidteile**

Die Einhausung der Autobahn wird das Quartier verbessern, allerdings ist „die landschaftliche und gartengestalterische Integration“ (B 34) erst angedeutet. Doch auch hier gilt: Der Mehrwert muss abgeschöpft werden und ist in den Ausbau der Parkanlage zu investieren. Anders herum: die Grundeigentümerschaft zahlt den Park.

Das Weiterstricken des Bebauungsmusters von West nach Ost ist sinnvoll, aber auch hier hängt der Erfolg vom Mitmachen der Grundeigentümerschaft ab.

## **Bahnhof Süd und Wydenauweg**

Beim Bahnhof Süd zählt die Begleitplanung die harten Tatsachen auf und wartet den Bau der Autobahn ab. Später wird man sehen.

Das Gebiet Wydenauweg /Ländtestrasse zerfällt in zwei Abschnitte, die der Schüsskanal trennt. Westlich, an der Ländtestrasse, gibt der vom Tunnelbau freigeräumte Streifen der „Neuen Durchlässigkeit“ eine Chance und soll den Grünraum beidseitig der Bahndämme zusammenbinden. Er soll also nicht überbaut werden. Auf der Ostseite, am Wydenauweg schlägt die Begleitplanung sechs sehr schematische Baublöcke vor, die das Muster „Agglomeration“ wiederholen. Doch ist das Fünfeck Wydenauweg ein Stück Stadt aus dem 19. Jahrhundert und soll es bleiben. Es gehört zur Innenstadt, nicht zum Strandboden. Allerdings wird vor der Eröffnung des Westastes hier nichts geschehen und das Gebiet braucht vorläufig wenig Aufmerksamkeit.

## **Fuss- und Veloverkehr**

Die Grünen unterstützen entschlossen die folgende Aussage: „Das Veloroutennetz soll zusammenhängend, direkt, attraktiv, sicher und komfortabel sein“. (B 43) Ob das gelingt, entscheidet sich nicht an den Verbindungen und den „Komfortrouten“ (B 43), sondern an den überlasteten Knoten. Noch ist uns unklar, wie die hohen Ziele zum Beispiel am Verresiusplatz oder am Guido-Müller-Platz erreicht werden sollen. Wir freuen uns, dass dem Fuss- und Veloverkehr auf dem Papier viel Beachtung geschenkt wird, bezweifeln aber, dass dies auch tatsächlich umgesetzt wird. Die Grünen werden dafür kämpfen.

## **Drei Forderungen**

- In den Zonen mit Planungspflicht und allen Überbauungsordnungen ist autoarmes/autofreies Wohnen vorzuschreiben.
- Die Begleitplanung kümmert sich hauptsächlich um die künftige Bebauung. Es fehlt die soziale und ökologische Perspektive. Die Grünen fordern Massnahmen, die Durchmischung in den Neubauquartieren gewährleisten.
- Liegt das Ausführungsprojekt einmal auf dem Tisch, so fordern die Grünen eine zweite Mitwirkungsrunde.

## **Schlussfolgerungen**

Die Begleitplanung sagt klar: „Ohne eine konsequente Verringerung der Verkehrserzeugung im Zentrum der Agglomeration und ohne eine gezielte Verlagerung des MIV auf alternative Verkehrsträger, können die erkannten künftigen Probleme nicht gelöst werden“ (B 44). Weiter: „Für das Planungsgebiet ist (...) eine gesamtheitliche Verkehrslösung mit Plafonierung der MIV-Verkehrserzeugung zu erarbeiten. Dabei sind mobilitätsbeeinflussende Planungsprinzipien wie autoarmes Quartier, restriktives Parkplatzangebot oder Mobilitätsmanagement anzuwenden“ (B 44). Es sind grüne Forderungen, die die Begleitplanung da stellt. Sie durchzusetzen ist die Aufgabe einer zukunftsgerichteten Politik. Doch der Westast, wie er heute geplant ist, gehört nicht dazu.

## **Fussnote**

Die Lektüre des Berichts verlangt Hartnäckigkeit. Er redet im Jargon der bürokratischen Planungskanzlei. Ein Beispiel: „Im Rahmen der parallel zur Erarbeitung des Ausführungsprojektes A5 Westast (AP) verlaufenden Weiterbearbeitung der städtebaulichen Begleitplanung besteht Bedarf für eine vertiefte Inbetrachtung der verkehrsplanerischen Gegebenheiten“ (B 40). Übersetzung: Das Ausführungsprojekt und die Begleitplanung werden gleichzeitig weiterbearbeitet. Da ist der Verkehr besonders zu beachten.