

«VELOFÖRDERUNG SIEHT ANDERS AUS»

André König ist Verkehrs- und Raumplaner und im Vorstand von Pro Velo Biel. Mit dem Westast A5 schlägt er sich seit 2003 herum. Im Interview erklärt er die Nachteile, die mit dem aktuellen Projekt für Velofahrende entstehen würden.

mr. Was war das Problem bei der Planaufgabe Westast A5?

André König: Die Planaufgabe ist ein vom Gesetz her vorgeschriebenes Verfahren, das direkt Betroffenen und berechtigten Institutionen ermöglicht, rechtlich berechnete Anliegen durchzusetzen. Bei einer Planaufgabe müssen der Verlauf der Gestaltungselemente wie Velo- oder Fusswege klar definiert sein. Dies ist beim Westast nicht der Fall, u. a. deshalb ist für uns die Planaufgabe unvollständig. Die Planaufgabe ist die einzige Möglichkeit für Verbände und Organisation, sich wirksam mit Einsprachen einzubringen.

Kannst du uns kurz erläutern, was sich mit dem Ausführungsprojekt (AP) Westast A5 für Velofahrende in Biel ändern würde?

An zentralen Zielorten des Veloverkehrs (Bahnhof, Seevorstadt) werden die Zugänge erschwert (längere Wege, mehr Kreuzungen) und somit unattraktiver. Wir sehen enge Verhältnisse, mehr Vortrittsentzüge, Ampeln und insgesamt längere Wege. Ergo eine massive Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation. Zur Festlegung der Velomassnahmen wurde nur die Hälfte des täglichen Verkehrs berücksichtigt. Die kantonalen Vorgaben wurden somit falsch angewendet, was dazu führt, dass viel zu wenige Velostreifen, Wege oder Abbiegehilfen geplant sind. Ein eklatanter Planungsfehler. Veloförderung sieht anders aus.

Kannst du uns ein konkretes Beispiel nennen?

Der gesamte Veloverkehr vom Mühlefeld/Madretsch, der heute über die Aebi- und Murtenstrasse direkt und sicher zum Bahnhof führt, hat keinen Vortritt mehr und muss zusätzliche Kreuzungspunkte queren. Beim Verresiusplatz/Murtenstrasse wird die Autobahnausfahrt direkt auf den Kreislauf geführt. Der Verkehr von der Autobahn mischt sich mit dem lokalen Verkehr und somit den Velofahrenden. Der heute schon unfallträchtige Kreislauf wird mit der Zusatzbelastung noch gefährlicher und überschreitet seine Kapazitätsgrenze. Dies kann nur auf Kosten des Lokalverkehrs korrigiert werden, da der «Abfluss» aus dem Autobahntunnel gesichert werden muss.

Wurden die Anregungen bzw. Forderungen der Städte Biel und Nidau in Bezug auf den Veloverkehr im Westastprojekt berücksichtigt?

Die Massnahmen im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung zeigen gute Ansätze, sind aber nicht gesichert. Die neue Unterführung Bahnhof/Querung (beim BTI) ist nicht enthalten. Die Lösung in den Weidteilen ist nicht wirklich besser als der heutige Stand. So bestehen schon heute zwei Velowege entlang der Bernstrasse. Die neu geplante Verbindung wird unattraktiver, weil mehr Querungen angedacht sind und die Fussgänger_innen Priorität haben und Velofahrende nur «geduldet» wären. Die von den Befürworter_innen häufig genannte Verbesserung in der Ländtestrasse/Aarbergstrasse ist von untergeordneter Bedeutung, weil sie keine Hauptverbindung ist. Wichtig sind hier die Querungen Richtung See, die bei der Alternativ-Variante auch gesichert sind.

Würde sich die Situation für Velofahrende mit dem Ausführungsprojekt verbessern?

Wie bereits erläutert; so verbessert sich die Situation sicher nicht. Beim Bahnhof als zentraler Zielort wird ein Vollanschluss gebaut, die Sicherheit und die direkte Erreichbarkeit werden eingeschränkt.

Welche Chancen würden sich für Velofahrende mit der Alternativlösung ergeben?

Die beiden zentralen Zielorte (Vollanschluss Biemme Centre, Halbinschluss Seevorstadt) könnten mit der Alternativ-Variante attraktiv für den Veloverkehr gestaltet werden. Beim AP ist dies nicht der Fall. Auch die geringere Verkehrsbelastung im Städtchen Nidau und insbesondere auf der Achse Salzhausstrasse-Verresiusplatz erhöht die Sicherheit für Velofahrende an zentralen Orten.

Was sagst du zu den Argumenten der Befürworter_innen, welche volkswirtschaftliche Vorteile voraussagen? Und ist der Zentrumsanschluss aus deiner Sicht notwendig?

Dem Vollanschluss würden höchst wertvolle Flächen beim Bahnhof geopfert. Eine wirtschaftliche und städtebauliche Toplage wird einem 270 Meter langen,

teilweise drei Stöcke tiefem Loch von der Grösse der Altstadt Nidau geopfert. Dies wäre ein volkswirtschaftliches und städtebauliches Desaster.

In keiner Schweizer Stadt gibt es an solch zentraler Lage einen Vollanschluss. Der Vollanschluss im Zentrum ist eine Planungs-idee aus den 1960er Jahren. Er hat negative Auswirkungen auch auf benachbarte Quartiere. So zu sehen beim Ostring in Bern und der Rosengartenstrasse in Zürich, welche beide mit grossem Aufwand zurückgebaut werden.

Die Angst geht um, dass die Milliarden der Bundes in andere Landesteile umgeleitet würden. Teilst du diese Angst?

Ein nationaler Netzbeschluss ist vorhanden. Deshalb ist das Geld vorhanden, unabhängig von der gewählten Variante. Vielleicht würde die Priorität verschoben, das ist aber weniger tragisch als ein Baumoloch aus den 60er Jahren.

Siehst du beim heutigen Planungsstand und politischem Willen einen Ausweg?

Das offizielle Projekt hat schon sehr viel Fahrt aufgenommen. Ich bin zuversichtlich, dass die Gesamtheit der Argumente in einer fairen Betrachtung zu einer Neubeurteilung führen würde. Der politische Druck ist da und muss aufrechterhalten werden. Stadt, Kantonsregierung und ASTRA sollten sich eingestehen, dass das AP so nicht zielführend und tragbar ist. ■



André König, Mitglied des Vorstands