

Wie die Lebensqualität steigern soll

Westast Die Autobahn A5 vom Brügghmoos bis nach Vingelz ist für Biel und Nidau Anlass, Ideen aufzuzeigen, wo in ferner Zukunft Plätze, Radwege und Parkanlagen zur Lebensqualität beitragen könnten.

Es wird noch viel Zeit ins Land ziehen: Wenn der Westast aber erst einmal gebaut ist, sollen in Biel und Nidau ganze Quartiere vom Verkehr befreit und attraktiver gestaltet werden. Laut der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion leistet die A5-Umfahrung von Biel also einen wichtigen Beitrag zur

Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und der Region Biel.

Wie die Städte Biel und Nidau in einigen Jahrzehnten aussehen könnten, davon können sich Interessierte derzeit in der laufenden Sonderausstellung zur städtebaulichen Begleitplanung ein Bild machen. Über mehrere Jahre hinweg

haben die Städte diese Ideen und Visionen unter Beizug von Experten entwickelt. Grafiken zeigen, wie die künftige Raumaufteilung aussieht, wo öffentliche Infrastruktur wie Plätze, Bushaltestellen, Radwege und Parkanlagen zu liegen kommen. Auch Private sollen helfen, die Städte weiterzuentwickeln. Das

städtebauliche Konzept macht Vorschläge zu Anpassungen in Zonenplanänderungen und Baureglementen. In der laufenden Mitwirkung sind Stellungnahmen aus der Bevölkerung gefragt. Zu Wort melden wird sich dabei auch das Komitee «Westast so nicht!».
bal – Brennpunkt Seiten 2 und 3

Biel und Nidau im Umbruch

Autobahnfahrt Wenn die Autobahn in rund 20 Jahren einmal gebaut ist, wird das die ganzen Städte stark verändern. Nicht nur, dass Biel und stark aufgewertet werden. Es entstehen Velowege, mit Bäumen gesäumte Boulevards und attraktive Grünzonen. Wer will, kann sich in der



Die Städte zeigen derzeit in einer Ausstellung, wie sie in 35 bis 50 Jahren aussehen könnten. Anregungen und Einwände sind willkommen. Bilder: Peter Samuel Jaggi



Biels Stadtplanerin Florence Schmolli präsentiert die Ideen der Städte.



Biels Stadtpräsident Erich Fehr: «Verkehr fließt oftmals wie Wasser.»



Nidaus Stadtpräsidentin Sandra Hess: «Bewohner leiden unter Verkehr.»



Interessierte können sich noch bis am 10. März ein Bild machen.

Deborah Balmer

Der Bau des A5-Westasts wird die ganze Stadt verändern. Einzelne Quartiere sollen aber besonders von der Autobahn profitieren. Es sind dies die Weidteile in Nidau, Bienne Centre und die Seevorstadt (siehe grosse Grafik). Die Sonderausstellung zur städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast zeigt die mögliche Entwicklung dieser drei Quartiere über die kommenden 35 bis 50 Jahre.

Quartier mit zentralem Park

Vorerst handelt es sich um Ideen. Sicher ist: Die unterirdische Führung der Autobahn in den Weidteilen in Nidau ermöglicht das Zusammenwachsen eines verbundenen, grossen Stadtteils zwischen der Brüggerstrasse und der Zihl. Laut den Städten entsteht so ein neues, über die Gemeindegrenze von Nidau und Biel reichendes Quartier. «Heute leiden die Bewohner unter dem hohen Verkehrsaufkommen», sagt Nidaus Stadtpräsidentin Sandra Hess (FDP). Ein ganzer Drittel aller Nidauer Einwohner sei es, der vom

Verkehr betroffen sei. Die seit Jahren viel befahrene Bernstrasse habe massgeblich dazu geführt, dass sich das Weidteile-Quartier nicht optimal entwickelt habe.

Angedacht ist nach dem Verlegen der Strassen unter die Erde die Schaffung eines Quartierzentrums mit einem öffentlichen Platz an der Schnittstelle Guglerstrasse/ehemalige Bernstrasse. Der Mooswald soll als Erholungsraum und Filter zwischen der Kehrichtverbrennungsanlage und den Wohnquartieren vergrössert werden. Für den vom Brüggermoos kommenden Veloverkehr ist eine Haupttrasse auf der Achse Bielstrasse/Aegertenstrasse und eine Komforttrasse im zentralen Korridor (heute Bernstrasse) vorgesehen. Eine Querverbindung auf der Achse Guglerstrasse-Römerstrasse verbindet Madretsch mit dem Portmoos.

Gebiet mit nationaler Bedeutung

Rund um den Autobahnanschluss direkt am Bahnhof soll ein urbanes Dienstleistungs- und Wohnquartier mit dichter Bebauung und optimaler Verkehrserschliessung entstehen. Der Strassenraum und die

Plätze sollen aufgewertet und teilweise neu gebaut werden, sodass das Quartier zwischen Nidau und Biel durchlässig bleibt. Der offene Autobahnanschluss soll mit grossblockigen Gewerbe- und Bürogebäuden umrandet werden. So werden Quartiere vor Immissionen geschützt.

Vorgesehen ist eine Verbreiterung der Salzhausstrasse zu einem Boulevard, der mit markanten Baumreihen und grosszügigen Trottoirs gesäumt ist. Ebenso soll ein attraktives Strassenraumnetz im Gurnigelquartier entstehen und die Madretschschüss in die Gurnigelstrasse verlegt werden. Der Guido-Müller-Platz soll zu einem städtischen Platz werden und als Bindeglied zwischen Biel und Nidau fungieren.

Die Sonderausstellung zeigt auch Visionen für den Langsamverkehr auf: Auf der Achse Bahnhof-Mühlefeld entlang der Bahngleise will man einen Veloweg bauen. Velostreifen sind auf der Salzhausstrasse angedacht. Die Velohaupttrasse verläuft auf der Achse Ländtestrasse-Bernstrasse. Zwischen Bahnhof und Autobahn könnte in Zukunft ein

Hochhaus oder zumindest ein höheres Haus in den Himmel ragen.

Fliessender Übergang zum See

In der Seevorstadt schliesslich soll ein attraktives Erholungs- und Wohngebiet entstehen. «Der Autobahnanschluss soll nicht gross spürbar sein», sagt die Architektin Rita Wagner, Mitglied der fachlichen Begleitplanung Städtebau. Den Krautkuchen will man parkartig ausgestalten, die Seevorstadt-Promenade bis zum Strandboden hin verlängern. Die Idee: ein fließender Übergang zwischen Stadt und See.

Als Ersatz für die Abstellplätze Krautkuchen ist im Bereich Seefels ein Parking geplant. Für den Langsamverkehr sind in diesem Bereich zwei Hauptachsen vorgesehen. Einerseits die Verbindung von Bahnhof in Richtung Vingelz auf der verkehrsberuhigten Ländtestrasse. Andererseits die Route von der Stadt in Richtung Vingelz.

Quelle: www.biel-nidau-2050.ch

Ein Dossier finden Sie unter www.bielertagblatt.ch/westast

«Der Anschluss soll nicht gross spürbar sein.»

Rita Wagner, Architektin und Mitglied der fachlichen Begleitplanung Städtebau

und Nidau vom Verkehr befreit werden. Einzelne Quartiere entlang der Autobahn sollen profitieren. laufende Sonderausstellung ein Bild davon machen.

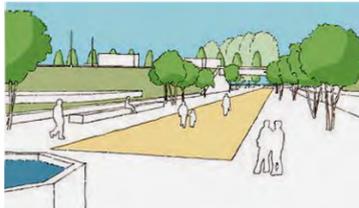
Chancen für drei Quartiere: Weidteile, Bienne Centre und Seevorstadt



1 Bienne Centre: Die Salzhausstrasse soll zu einem mit Bäumen gesäumten Boulevard verbreitert werden.



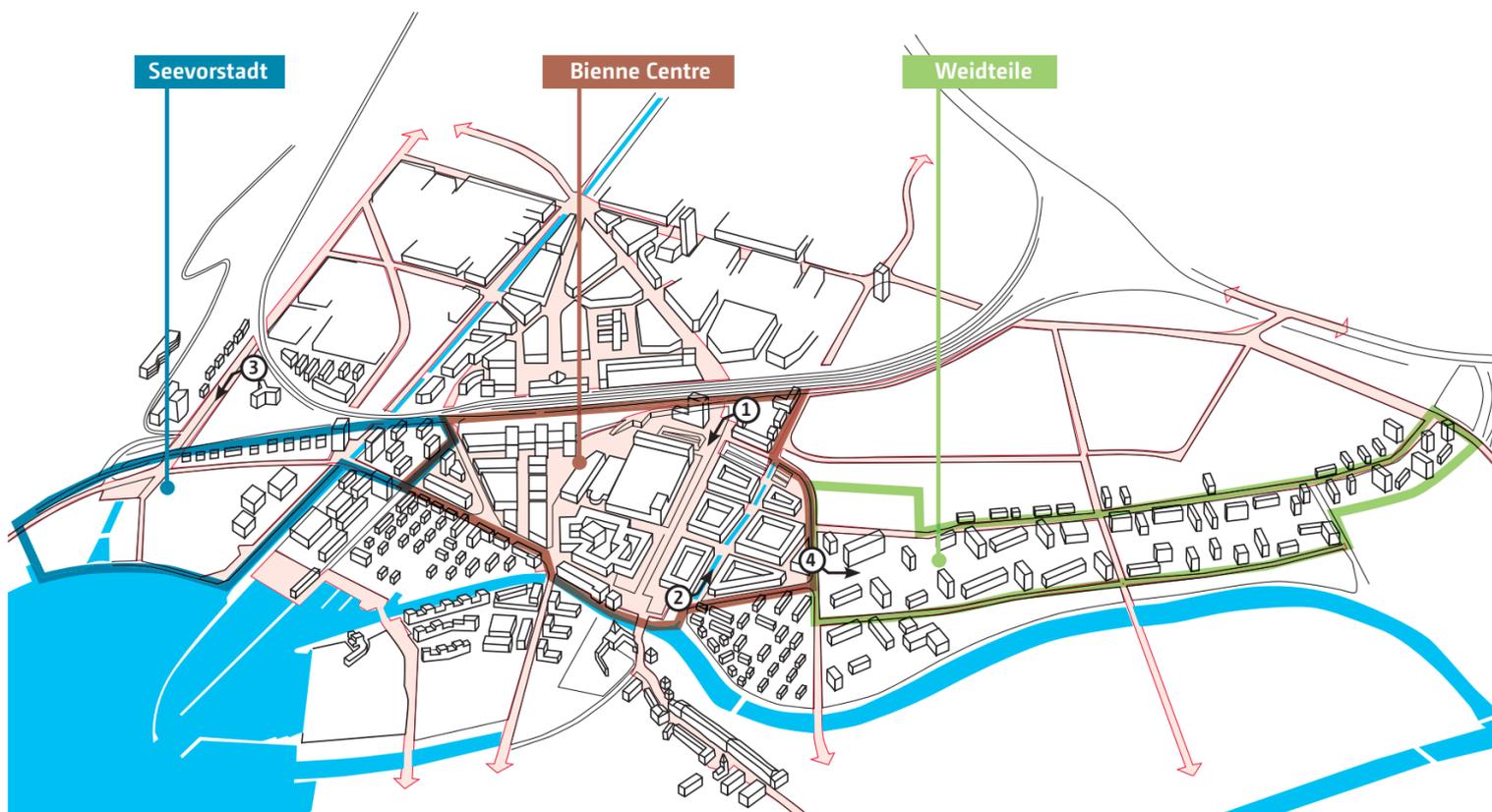
2 Bienne Centre: In diesem Gebiet wird sich die Stadt Biel am stärksten verändern. Es soll ein dicht bebautes Dienstleistungs- und Wohnquartier entstehen.



3 Seevorstadt: Die Seevorstadt-Promenade soll bis zum See runter verlängert werden. Die Bahnunterführung wird dafür vergrössert.



4 Weidteile: Das Quartier ist heute stark durch den Verkehr der Bernstrasse belastet. Die unterirdisch geführte Autobahn wird es entlasten.



Die Ideen für die städtebauliche Begleitplanung entlang des A5-Westasts: Die Gegend Bienne Centre rund um den Bahnhof soll über all die Jahre gezielt verdichtet werden. In den Weidteilen und der Seevorstadt sollen Wohn- und Erholungsgebiete geschaffen werden. Grafiken: zvg

Nach Match nicht durch Stadt fahren

Autobahn Der Kanton Bern führt den Auftrag des Bundesrats aus und baut die Autobahn in Biel und Nidau – die Gemeinden kümmern sich unter anderem darum, dass der Verkehr richtig fliesst.

Im kommenden Herbst wird der A5-Ostast, der vom Bözingenfeld ins Brüggmoos führt, in Betrieb genommen. Für den Westast liegt seit 2014 ein Generelles Projekt vor. Dieses Autobahnstück wird vom Brüggmoos bis nach Vingelz führen. Dazu gehören auch der Vingeltunnel und der Zubringer rechtes Bielerseeufer mit dem Porttunnel. Bauherr der Umfahrung ist der Kanton Bern, der das Projekt im Auftrag des Bundes ausführt.

Und was ist die Aufgabe der beiden Städte Biel und Nidau? Dies erläutert unter anderem die laufende Sonderausstellung zur städtebaulichen Begleitplanung. Es gelte, die Chancen zu nutzen, die durch die Verkehrsentslastung entstehen und mögliche negative Auswirkungen der Autobahn möglichst klein zu halten, ist dort zu erfahren. Auch der Verkehr in der Stadt soll richtig fließen.

Heute ist 80 Prozent des Verkehrsaufkommens in Biel Agglomerationsverkehr. «Verkehr ist wie Wasser, das oftmals den leichtesten Weg nimmt und unter Umständen auch durch die Wohnquartiere fließt», sagt der Bieler Stadtpräsident Erich Fehr (SP). Ziel sei es deshalb, diesen innerstädtischen Verkehr auf die Autobahn zu bringen und damit «unsere Quartiere davon zu befreien», wie er sagt. Mit verkehrsfankierenden Massnahmen sollen Autos auf die Umfahrung gezwungen werden. «Wer nach einem Hockey-Spiel am anderen Ende der Stadt ein Bier trinken will, soll dafür die Autobahn nutzen und nicht durch die ganze Stadt fahren.» Der Richtplan für die verbindlichen verkehrsfankierenden Massnahmen ist bereits genehmigt. Weitere werden hinzukommen.

Gleichzeitig ist die Begleitplanung von den Gemeinden entwickelt worden. Beteiligt waren Städtebauexperten, Gemeindevertreter und Vertreter Kantons. Bis diese Planung definitiv ist, wird es noch Jahre dauern. *bal*

Der Zeitplan der Autobahn

- Von 1975 bis 1990 wurden verschiedenen **Linienführungen diskutiert**.
- Ab 1990: Planung der gewählten Südumfahrung.
- Ab 1997: Ausarbeitung des vom Bundesrat genehmigten Ostasts.
- Ab 1999: Optimierung des vom Bundesrat genehmigten Westasts mit den Gemeinden in mehreren Phasen.
- Ab 2007: Bau des Ostasts.
- Ab 2009: Ausarbeitung der von der regionalen Arbeitsgruppe gewählten Variante des Westasts.
- Ab 2014: Erarbeiten des Ausführungsprojekts auf Basis des vom Bundesrat genehmigten **Generellen Projekts**.
- Im Frühling 2017 wird das **Ausführungsprojekt A5-Westast** aufgelegt. Der Verlauf wird vor Ort ausgesteckt, präsentiert werden Bauetappen sowie der Enteignungsperimeter. Direkt Betroffene wie Grundeigentümer, Interessengruppen und Gemeinden haben die Möglichkeit, Einsprache zu baulichen Aspekten einzureichen.
- Im **Herbst 2017** wird der **Ostast** nach zehn Jahren Bauzeit **eröffnet**.
- Voraussichtlich ab 2020 wird der Westast gebaut. *bal*

Bis am 10. März sind Hinweise und Anmerkungen willkommen

Wie gefallen Ihnen die Ideen der Städte Biel und Nidau zur städtebaulichen Begleitplanung für den A5-Westast? Bis am 10. März nehmen die beiden Städte kritische Einwände, Hinweise und Anmerkungen aus der Bevölkerung entgegen. Kommentare also zu den Ideen, wie man die Autobahn so gut wie möglich in die Stadt integrieren könnte. Bei solchen sogenannten öffentlichen Informations- und Mitwirkungsverfahren werden in der Regel Pläne und Reglemente während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.

Biel und Nidau haben sich entschieden, bei der laufenden Begleitplanung zum Westast eine Verlängerungsfrist von weiteren 30 Tagen zu gewähren. Wichtig dabei ist: Die Eingaben müssen schriftlich eingereicht werden und dürfen nicht anonym sein, wie die Städte auf der Website zur laufenden Sonderausstellung

schreiben. Zu richten sind sie an die Abteilung Stadtplanung der Städte.

Kaum Chancen für Einzelanliegen

Dort beschreiben sie Interessierten auch genau, was eine Mitwirkungsangabe ist: eine Anregung im Hinblick auf das weitere Planungsverfahren. Heisst: Eine rechtlich bindende Wirkung haben sie nicht. Der Bieler Stadtpräsident Erich Fehr (SP) sagt ergänzend, dass es Einzelanliegen eher schwer haben werden. «Dinge hingegen, die man immer wieder hört und die machbar sind, haben eine gute Chance, umgesetzt zu werden.»

Nach dem 10. März werden Biel und Nidau einen Mitwirkungsbericht verfassen, in dem alle eingegangenen Eingaben zusammengefasst und kommentiert werden. Laut den Städten wird die Planung gegebenenfalls entsprechend der Resultate des Mitwirkungsverfahrens an-

gepasst. Der Bericht wird dann mit der Planung im Rahmen der öffentlichen Auflage publiziert. Schlussendlich wird das städtebauliche Konzept gesetzlich verankert. Und zwar in Form von Baureglementen und Zonenplanänderungen. «So, dass sich der städtische Raum gezielt entwickeln kann.»

«Westast so nicht!» wird aktiv

Die Mitwirkung hat auch das Komitee «Westast so nicht!» auf den Plan gerufen. In einer letzte Woche veröffentlichten Mitteilung lädt das Komitee Interessierte dazu ein, sich mit der Begleitplanung auseinanderzusetzen. Dafür organisiert es unter dem Titel «Gemeinsames Mitwirken» je einen Workshop – morgen und am 18. Februar. Sabine Brenner sagt: «Wir werden gemeinsam die Unterlagen studieren und dann mit den Workshop-Teilnehmern Argumente für eine Stel-

lungnahme sammeln.» Das Komitee begrüsst die Bestrebungen der Behörden, die Gebiete entlang der geplanten Westast-Achse aufzuwerten und zu entwickeln. «Die Stadtquartiere in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und Sees haben grosses Entwicklungspotenzial.» Für das Komitee heisse das aber klar: «Stadtentwicklung ja – aber ohne Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt!»

Bei der Mitwirkung geht es noch nicht um die Autobahn an sich. Das Ausführungsprojekt wird voraussichtlich im kommenden Frühling öffentlich aufgelegt (siehe Infobox rechts). Erst dann sind Einsprachen gegen die Autobahn möglich.

Wieso mobilisiert das Komitee also schon zum jetzigen Zeitpunkt? «Wir wollen schauen, welche Fragen und Anliegen die Bevölkerung hat. Es ist eine Art Probelauf», so Sabine Brenner. *bal*