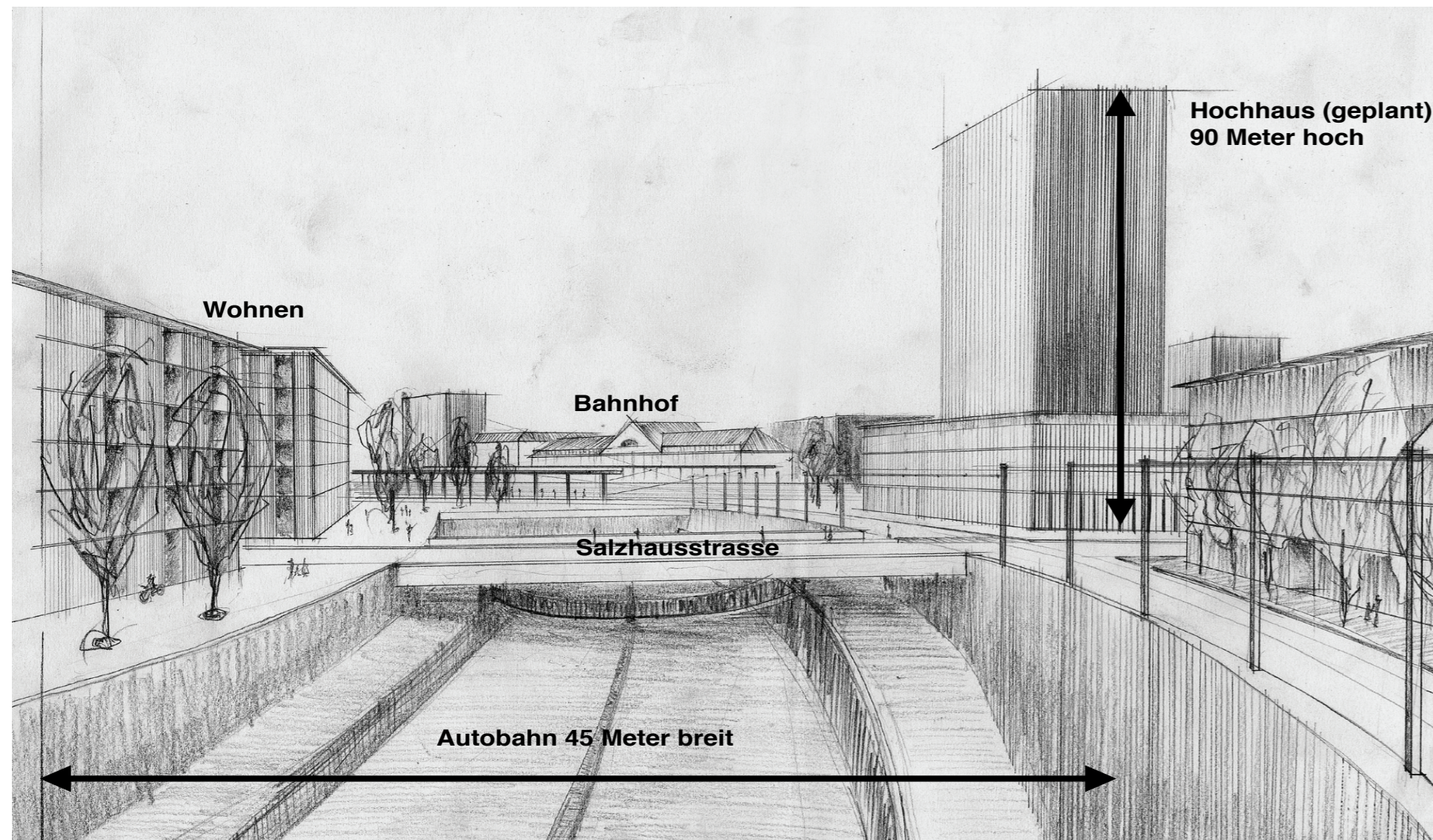


Westast so nicht!



Autobahnanschluss Bahnhof städtebaulich integriert: Blick vom Mühlefeld Richtung Bahnhof (offizielles Bild aus Ausstellung Städtebauliche Begleitplanung 2017).

Stadtplanung: irgendwie - irgendwo - irgendwann

Die Garnitur zuerst - so lässt sich die städtebauliche Begleitplanung zur Autobahn A5 Westast treffend charakterisieren. Mit rosarotem Zuckergruss will man der Bieler Bevölkerung die unverdauliche Torte schmackhaft machen. Um was es geht, wird erst später gezeigt - um zwei Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt.

Daniel Sigrist, Thomas Zahnd
Komitee «Westast so nicht!»

Zeitgemässer Städtebau bezweckt die Steigerung der Lebensqualität, die Schaffung öffentlicher Räume und die sinnvolle Weiterentwicklung der Stadt. Paris, London, Kopenhagen, Zürich, Bern: alle verbessern die Lebensqualität und schränken den motorisierten Verkehr ein. Nur in Biel will man es anders machen und zwei Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt bauen. Die städtebauliche Begleitplanung zur Autobahn A5 Westast versucht krampfhaft, die Probleme der Autobahnanschlüsse zu kaschieren. Sie opfert mit dem Konzept Tabula Rasa ganze Quartiere

und verkauft dies als Chance. Mit dem Bau der Autobahnanschlüsse werden 71 Häuser abgerissen und Hunderte Bäume gefällt. Wegen der vorliegenden Stadtplanung werden zusätzliche Quartierteile wie z.B. im Gurnigelquartier abgerissen. Anstatt einer fortschreitenden, den Bedürfnissen der jeweiligen Zeit anpassbaren Stadtentwicklung werden städtebauliche Grossformen zementiert, die nach der Eröffnung der Autobahn A5 Westast frühestens ab 2040 gebaut werden können. Ist einer der betroffenen Grundeigentümer nicht verkaufswillig, kann er den Bau eines ganzen Gevierts verhindern. Kurz: ohne Autobahnanschlüsse würde man anders planen; man kann das für Biel und Nidau zentrale und bedeutende Gebiet sinnvoll und etappenweise entwickeln.

Neuer Wohnungsbau entlang Autobahn und Autobahn-zubringer Salzhausstrasse

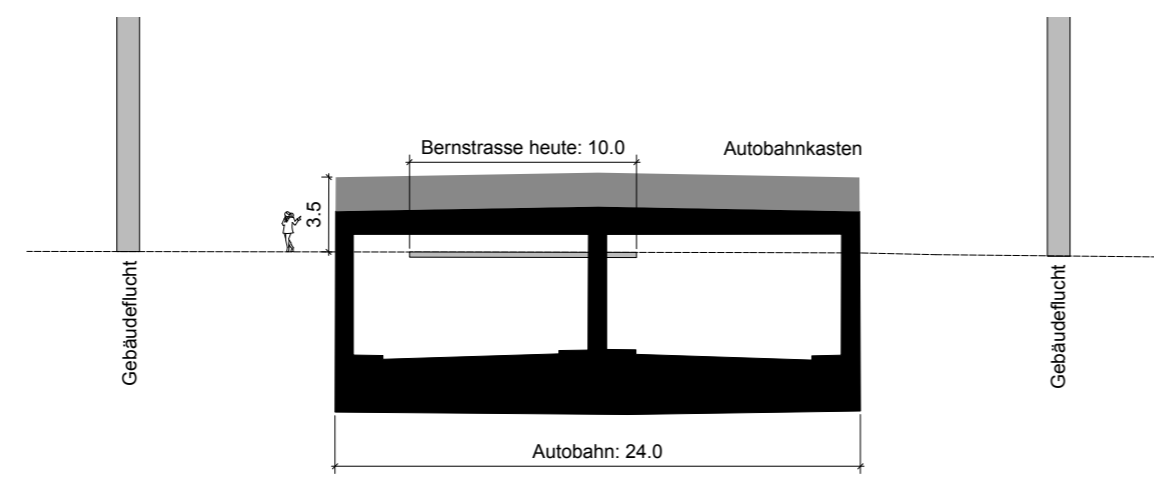
Besonders paradox: in den Weidteilen werden Wohnungen vom Verkehrslärm entlastet, entlang des Autobahnanschlusses Bahnhof und der Salzhausstrasse werden neue, lärmgeplagte Wohnungen gebaut. Der Vergleich: durch die Weidteile fahren heute 17'500 Fahrzeuge, durch

die Salzhausstrasse sollen es 2040 24'400 Fahrzeuge täglich sein.

Grünfläche auf dem Autobahnkasten Die Pläne der Begleitplanung suggerieren eine durchgehende, ebenerdige Parkanlage durch die Weidteile. Doch die Weidteile werden von einem bis zu 3,5 m hohen, oberirdischen Autobahnkasten zerschnitten. Ein qualitätsvoller Siedlungsraum kann nur mit einer vollständigen Tieflegung der Autobahn erreicht werden. Und dafür braucht es keine Autobahnanschlüsse Bahnhof und Strandboden. Zudem gibt die Begleitplanung keine Antwort auf die Fragen: was passiert mit den Häusern in den Weidteilen bis 2040? Werden sie modernisiert oder gar abgerissen? Wer will dort wohnen während der Bauzeit? Wer will 2040 in diesen Grossformen überhaupt wohnen?

Der öffentliche Raum fehlt

Die Pläne der Begleitplanung zeigen weder die Gestaltung der öffentlichen Räume, noch gehen sie auf den Funktionsverlust des lokalen Verkehrs ein, auch nicht auf Fuss- und Veloverkehr, die ausdrücklich gefördert werden sollen. Es fehlen wichtige Bereiche wie Guido-Müller-Platz, Johann-Verresius-Platz, neue Un-



Querschnitt Autobahnkasten in den Weidteilen, Bereich Guglerstrasse.

terführung Bahnhof mit BTI Haltestelle, Murtenstrasse usw. Oder die Salzhausstrasse: wie kann man diese Strasse mit künftig 24'400 Fahrzeugen queren? Führt sie doch durch ein Quartier mit beidseitig geplanten sechsgeschossigen Wohn- und Gewerbebauten sowie vielen öffentlichen Zielorten wie Bahnhof, Campus Biel/Bienne (Fachhochschule), Innovationspark, Berufsbildungszentrum BBZ, Seniorenresidenz, Medienzenter, Einkaufszentrum usw. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes und Organisation des lokalen Verkehrs darf nicht den Autobahnbauern überlassen werden!

Kann Nidau das alles stemmen?

Nidau wächst mit den Bauten der städtebaulichen Begleitplanung (Weidteile, Gurnigelquartier) und den geplanten Riesenprojekten Agglolac und Überbauung Moserareal beträchtlich. Die Auswirkungen sind nicht zu unterschätzen. Die Gemeinde muss bereits heute bis zum Jahr 2021 auf alle Investitionen, die nicht im Zusammenhang mit der Schulraumplanung stehen, weitgehend verzichten. Eine erste Steuererhöhung ist unausweichlich.

Verkehrsmaschine Strandboden

Wegen dem Autobahnanschluss Strandboden wird die 100-jährige Kastanienallee abgeholzt; die Neuenburgstrasse verbreitert und in einem Graben geführt. Damit schafft man Platz für eine Kreuzung mit

Lichtsignalanlage, denn der Autobahnverkehr hat Vortritt. Der Strandboden ist mit dem Velo nur schlecht erreichbar, Schulkinder sind überfordert. Die Neuenburgstrasse Richtung Vingelz bleibt gleich reich wie heute und wird 2040 laut Prognosen immer noch von 6000 Fahrzeugen täglich befahren. Sie gehört zum Nationalstrassenprojekt und ist auch künftig als Hochleistungsstrasse klassifiziert.

Der Stau auf der Seevorstadt bleibt keine Entlastung

Die Seevorstadt ist heute mit 14'000 Fahrzeugen belastet, 2040 – gemäss Modellrechnungen der Autobahnplaner – immer noch mit 14'000. Die Mühlebrücke weist 2040 immer noch 18'000 Fahrzeuge täglich auf, heute 20'000. Die Verkehrsbelastung bleibt gleich; der Stau wird mit den Autobahnanschlüssen des Westasts bleiben wie heute.

Flankierende Massnahmen zum Ostast fehlen

Mit dem Autobahn-Ostast können mehr Strassen entlastet werden als mit dem Westast. Voraussetzung ist die Realisierung von verkehrlich flankierenden Massnahmen. Dass die Stadt Biel aber nicht so weit ist, hat die Infoveranstaltung vom Januar 2017 zu der städtebaulichen Begleitplanung gezeigt: Der Autobahn-Ostast wird im Herbst 2017 eröffnet und die Stadt Biel hat keine finanziell gesicherten, detaillierten Bauprojekte

zur Ausführung von flankierenden Massnahmen ausgearbeitet. Dass die Stadt für die Eröffnung der Autobahn nicht bereit ist, zeigt sich auch an den fehlenden Messungen. Um die Wirksamkeit der Autobahn zu kontrollieren, muss der Verkehr gezählt werden. Die Stadt beginnt frühestens ab Juni 2017 den Verkehr in der wenig aussagekräftigen Ferienzeit zu zählen. Der Autobahn-Ostast wird im Herbst 2017 eröffnet. Man hat es verpasst, früh genug brauchbare Vergleichszahlen zu erheben.

Die Anschlüsse bringen keine Entlastung

Jetzt ist es offiziell: der hausgemachte Verkehr beträgt 80% des Gesamtverkehrs, und für diesen sollen zwei Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt gebaut werden. Dabei verursachen sie für viele Strassen eine erhöhte oder gleich starke Verkehrsbelastung wie heute: Kanalstrasse, Seevorstadt, Spitalstrasse, Murtenstrasse, Silbergasse, Orpundstrasse usw. An diesen Strassen wohnen viele Leute oder sollen neu dort wohnen wie an der Salzhausstrasse. Die in diesem Artikel dargestellten Zahlen beruhen auf der vollständigen Realisierung der im Richtplan vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen. Werden diese nicht realisiert, ist die Verkehrsbelastung noch höher. Kurz: Die Verkehrsbelastung 2040 ist gleich hoch oder höher als heute; fünf Autobahnanschlüsse und 2.2 Milliarden Franken für den hausgemachten Verkehr sind zuviel!



Achtspuriger Autobahnanschluss Bahnhof: Blick vom Mühlefeld Richtung Bahnhof (offizielles Bild Autobahn A5 Westast, Tiefbauamt Kanton Bern)



Achtspurige Autobahn Wankdorf Bern. In Bern ist sie am Stadtrand und in der Industriezone, nicht mitten in der Stadt wie in Biel. Bern benötigt eine Ebene, Biel deren drei.

Fortschritts-Anekdoten

- 1964 Im Wochenschau-Beitrag zur Expo: «Kommt alle mit dem Auto, die Autobahn ist gebaut, Parkplätze hat es genügend!» Es war die Zeit, als sich jede Gemeinde für eine Autobahn möglichst nahe an ihren Dörfern eingesetzt hat.

- 1970 Der «Bund»-Kommentator brandmarkt die Berner Frauen als Fortschrittsverhinderinnen, weil die vierspurige Strasse vom Bundeszum Waisenhausplatz abgelehnt wurde. Es war die zweite städtische Abstimmung, an der Frauen teilnehmen konnten. Der städtische Generalverkehrsplan von 1964 verschwand in der Schublade. Er hatte unter anderem dreigeschossige Kreuzungen vorgesehen.

- 2008 Bieler Tagblatt 26.4.2008: «Man kann sich fragen, ob eine Stadt wie Biel vier Anschlüsse braucht»

sagt Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer. Fakt heute: statt 4 Anschlüsse sind es nun 5 Anschlüsse! Was ist aus den Planern geworden, die Frau Egger-Jenzer statt einen heute geplanten achtspurigen Autobahnanschluss mitten in der Stadt eine zweispurige Streckenführung empfohlen haben?

- 2017 Erich Fehr, Stadtpräsident Biel an der Informationsveranstaltung zur städtebaulichen Begleitplanung im Januar 2017: «Biel braucht die Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum, damit der Matchbesucher von der Tissot-Arena auf der Autobahn an den See fahren und ein Glas Weisswein trinken kann»

Daniel Sigrist und Thomas Zahnd sind diplomierte Raum- und Verkehrsplaner FH FSU. Sie führen gemeinsam die planung biel ag.



Murtenstrasse heute: 11'000 Fahrzeuge mit Westast (2040): 16'000 Fahrzeuge (Verkehrsmodell TBA Kanton Bern)



Kanalstrasse heute: 20'000 Fahrzeuge mit Westast (2040): 18'000 Fahrzeuge (Verkehrsmodell TBA Kanton Bern)



Orpundstrasse heute: 11'000 Fahrzeuge mit Westast (2040): 20'100 Fahrzeuge (Verkehrsmodell TBA Kanton Bern)

Westast – so nicht!

Im November 2015 gründeten 12 Personen das Komitee «Westast so nicht!» um die Autobahnanschlüsse «Bahnhof» und «Strandboden» zu verhindern. In der vorliegenden, geplanten Form zerstören die beiden offenen Anschlüsse den Stadtraum und verhindern eine fortschrittliche Mobilität. Immer mehr Leute gelangen zu dieser Überzeugung. Heute zählt das Komitee bereits über 1100 Mitglieder – täglich werden es mehr!

Sie alle sind der Meinung: Was nicht gebaut ist, kann man ändern! Die Diskussion um Sinn und Zweck der Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt ist lanciert.

Empfehlenswert sind die vom Komitee durchgeführten «Stadtwanderungen entlang der Zerstörungssache A5». Die nächste findet am Sonntag, 19. Feb. um 11 Uhr statt. Treffpunkt: Talstation Maglingenbahn. Weitere Daten sowie weitere Informationen rund um den Westast der A5 unter: www.westastsonicht.ch

Mitglied werden: www.westastsonicht.ch > Kontakt
Mitgliederbeitrag: CHF 20.–

PC-Konto 61-723340-2

WESTAST SO NICHT!
Postfach 938
2501 Biel/Bienne

info@westastsonicht.ch
www.westastsonicht.ch
www.facebook.com/westastsonicht

Städtebauliche Begleitplanung: Wir reden mit!

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens können alle interessierten Personen mitwirken und grundsätzliche Kommentare abgeben. So etwa auch zum Verzicht der Autobahnanschlüsse beim Bahnhof und beim Strandboden – wie es das Komitee «Westast so nicht!» fordert.

Das Komitee «Westast so nicht!» lädt Interessierte ein, sich mit den Vorschlägen der Städte Biel und Nidau zur städtebaulichen Begleitplanung für den A5 Westast auseinanderzusetzen. Zu diesem Zweck organisiert das Komitee im Februar 2017 einen Workshop zum offiziellen Mitwirkungsverfahren.

«Gemeinsames Mitwirken»
Samstag, 18. Februar 2017 von 14.00 bis 17.00 Uhr

im Centre Müller/Maschinenbaumuseum Müller
Wydenuweg 34, 2502 Biel

Stadtentwicklung ja –
aber ohne Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt!

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast: Informations- und Mitwirkungsverfahren bis zum 10. März 2017

Die Pläne zum Ausführungsprojekt des Autobahnteilstücks «A5 Westast» sollen im Frühling 2017 öffentlich aufgelegt werden. Bis dahin halten die Behörden die Detailplanung zum Autobahnteilstück mitten durch Biel unter Verschluss.

Die Stadtverantwortlichen von Biel und Nidau haben es nun aber eilig. Obschon die Bevölkerung die Details der definitiven Autobahnpläne nicht kennen darf, soll sie zur städtebaulichen Begleitplanung rund um den geplanten Westast mitwirken. Diese wurde in Auftrag gegeben, um «die Stadtentwicklung möglichst gut auf die entstehende Autobahn abzustimmen sowie die betroffenen Stadteile von Biel und Nidau langfristig städtebaulich aufzuwerten.»

Bis zum 10. Februar können alle Interessierten und Betroffenen die umfangreichen Unterlagen zur städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast in der ehemaligen Buchhandlung Lüthy an der General-Dufour-Strasse 17 einsehen oder im Internet die Unterlagen herunterladen: www.biel-nidau-2050.ch

Und zwar:
Montag bis Freitag von 16 bis 19 Uhr
Samstag von 10.30 bis 14 Uhr

Alle interessierten Personen können bis zum 10. März 2017 ihre Stellungnahme einreichen.

Das Komitee «Westast so nicht!» sieht im Mitwirkungsverfahren eine grosse Chance, sich für eine stadtvěřträglich Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Biel einzusetzen – besonders durch den Verzicht auf die beiden offenen Autobahnanschlüsse beim Bahnhof und beim Strandboden.