

**ARGUMENTARIUM FÜR EINGABEN ZUR BEGLEITPLANUNG WESTAST
JANUAR 2017**

Hauptargumente

- Die beiden offenen Anschlüsse Seevorstadt und Bienne Centre sind überflüssig. Sie zerstören den Stadtraum.
- Die Autobahnanschlüsse in der Stadt pumpen Verkehr in die Stadt
- 5 Autobahnanschlüsse für eine Kleinstadt sind zu viel: kein anderer Ort in der Schweiz hat auf 7 km fünf Anschlüsse
- Die städtebauliche Begleitplanung zeigt, dass versucht wird, die Probleme der Autobahnanschlüsse zu kaschieren. Ohne diese würde man anders planen!
- Ohne die beiden Anschlüsse wird die Stadtentwicklung in Biel positiver verlaufen als mit ihnen. Das städtebauliche Potenzial südlich des Bahnhofs (Schlachthof) lässt sich viel kreativer und zukunftsweisender nutzen, als mit einem Autobahnanschluss.
- Mit dem Bau der Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum werden 71 Häuser abgerissen und hunderte Bäume gefällt, ganze Quartierteile werden verschwinden. Heute werden auf dem Reissbrett städtebauliche Grossformen gezeichnet, die aber erst 2040 gebaut werden können. Möglicherweise sind die Bedürfnisse in 20 bis 25 Jahren aber ganz anders.
- Der Westast ist mit 2.2 Milliarden Franken die teuerste Autobahn der Schweiz. Betrieb und Unterhalt werden laut den Richtlinien des ASTRA jährlich 44.6 Millionen Franken kosten.
- Das Mitwirkungsverfahren ist gut gemeint, aber fragwürdig, da die Befragten noch nicht genau wissen, wie der definitive Westast wirklich aussehen wird. Die städtebaulichen Begleitmassnahmen sind noch nicht so weit gediehen, dass sie zur Genehmigung vorgelegt werden könnten.

VERKEHR

Laut offiziellen Angaben sind 80% des Gesamtverkehrs hausgemacht. Das heisst nur 20% ist Durchgangsverkehr, der mit einer neuen Autobahn quer durch Biel, das Stadtzentrum entlasten würde. Doch der Verkehr bleibt: Mühlebrücke, Seevorstadt, Murtenstrasse, Salzhausstrasse und viele weitere sind mit den Autobahnanschlüssen gleich oder gar mehr belastet als heute. Und dies mit flankierenden Massnahmen. Die Begleitplanung geht davon aus, dass der Autobahnring den hausgemachten Verkehr übernimmt. Doch niemand kann Autofahrer, die von Mett an den Strandboden oder vom Lindenquartier nach Vingelz fahren wollen, zwingen, die Autobahn zu benützen! Der Weg durch die Stadt ist viel schneller. Es bräuchte viel wirksamere flankierende Massnahmen wie zum Beispiel

gesperrte Strassen in der Stadt, doch die sind nicht in Planung.

Selbst zum Ostast, der im September 2017 eröffnet werden soll, sind bis heute keine Bauprojekte zur Ausführung von flankierenden Massnahmen ausgearbeitet worden. Wo sie sein werden und wer sie finanziert, ist unklar.

Die Begleitplanung schweigt sich zu allen Fragen aus, die mit dem künftigen „Langsam-Verkehr“ in Biel zusammenhängen. Zum Beispiel beim Guido Müller- und beim Verresius-Platz: Wie kommt man zu Fuss oder mit dem Velo über diese Plätze? Wie gelangt man zu Fuss oder mit dem Velo von Nidau ins Stadtzentrum von Biel oder von dort an den See? Fussgänger und Velofahrerinnen kommen bei der Begleitplanung generell zu kurz. Es fehlen konkrete Massnahmen.

FINANZEN

Wie die Begleitmassnahmen finanziert werden, steht in den Sternen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass die nötigen Mittel vom Stimmvolk bewilligt werden und dass private Investoren die geplanten Gebäudekomplexe bauen werden. Beides ist alles andere als sicher. Wer wird die mehreren hundert Millionen Franken investieren, die für die Realisierung der vorgeschlagenen Büro- und Wohnbauten nötig sind? Wie lange bleiben diese Flächen Brachland, falls sich keine Investoren finden?

Was wenn das Volk dereinst in Abstimmungen nicht bereit sein wird, Millionen für Finanzierung von Begleitmassnahmen zum Westast zu genehmigen?

Landbeschaffung

Die Begleitplanung sieht den Bau von grossen zusammenhängenden Gebäuden vor. Falls sich ein Grundeigentümer der dafür nötigen Parzellen weigert, sein Land zu verkaufen, können diese Grossformen nicht gebaut werden.

Stadtentwicklung

Die vorgesehenen neuen Gebäude (Gurnigelstrasse) sollen vor allem auf Nidauer Boden realisiert werden. Nidau wird durch diese Entwicklung überfordert. Denn schnelles Wachstum bedeutet auch den Bau von neuer Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, Sportanlagen u.s.w)

Zugang zum See

Die Begleitplanung schweigt sich über wichtige Bereiche aus, von denen die Lebensqualität der Bevölkerung während der Bauarbeiten am Westast abhängen wird. Fragen wie: Welche Flächen und Zugänge bleiben beim Strandboden tatsächlich offen? Wie sieht es mit der Lärmbelastung und den Erschütterungen in diesem Naherholungsgebiet aus?

Weidteile

Die Visionen zum heute unschönen, zerteilten und lärmigen Weidteile-Quartier sind zu begrüssen. Schade wird die Bernstrasse nicht konsequent tief in den Boden gelegt: Die Pläne der Begleitplanung suggerieren eine durchgehende, ebenerdige Parkanlage

durch die Weidteile. Doch die Weidteile werden von einem bis zu 3.5 Meter hohen, oberirdischen Autobahnkasten zerschnitten. Die Autobahn müsste deutlich tiefer gelegt werden.

Die Absenkung der Bernstrasse hätte man bereits vor Jahrzehnten bauen können und damit das Weidteile-Quartier aufwerten. Spricht etwas dagegen, diese Tieflegung auch ohne den Bau des Westastes zu realisieren?

Das neue Weidteile-Quartier wird hoffentlich viele Quartierbewohner anziehen. Wird das Quartier autofrei oder wie will man den Verkehr dort regeln? Braucht es womöglich neue Schulhäuser für die vielen Quartierkinder? Wer bezahlt dafür?

Anschluss am Bahnhof – Bienne Centre

Im Bereich entlang des Autobahnanschlusses und der Salzhausstrasse sollen neue Büro- und Wohnhäuser gebaut werden. Tief unten rauscht die Autobahn vorbei. Vor der Haustüre liegt ein gigantischer Anschlusskreisel. Fragt sich, ob es sich in dieser Umgebung überhaupt leben oder arbeiten lässt. Er ist, als müsste man direkt neben dem Berner Wankdorf-Autobahnanschluss wohnen (doch dieser ist nicht im Stadtzentrum).

Die Verbreiterung der Salzhausstrasse, die schon heute stark belastet ist, wird mehr Verkehr anziehen. Wo soll er hin?

Beim Verresius-Platz ist heute schon täglich Stau. Was geschieht mit dem Rückstau, wird er auf die Autobahn zurück stauen?

Seevorstadt

Der Strandboden wird durch die Verbreiterung der Neuenburgstrasse kleiner. Die Ländtestrasse wird als Ausweichstrasse weiter existieren. Der Strandboden soll aber „aufgewertet“ werden. Wie denn? Wo kommt die neue Grünfläche her?

Die Verbreiterung des Durchgangs unter dem Bahndamm an der Seevorstadt ist zu begrüssen. Gibt es einen Grund, weshalb sie ohne Halbanschluss nicht realisiert wird?

Eine durchgehende Busspur auf dem alten Eisenbahntrasse entlang der Neuenburgstrasse und durch einen verbreiterten Durchgang ins Pasquart würde für die Vingelzer das Problem mit dem Stau für den Bus lösen.

Die Autobahnausfahrt wird die Hälfte des heutigen Krautkuchens einnehmen. Die Begleitplanung geht aber davon aus, dass der Krautkuchen – sogenannt – parkartig aufgewertet wird. Wie denn? Ein Park rings ums Loch?

Der Strandboden entlang der Neuenburgstrasse wird während der Bauzeit (also für viele Jahre) für die Bevölkerung, für Zirkuszelte oder andere kulturelle oder sportliche Veranstaltungen nicht mehr nutzbar sein. Er wird zum Bauplatz für den Westast. Muss der Schutt tatsächlich auf diesem Stück Land, an bester Lage direkt am See gelagert werden?