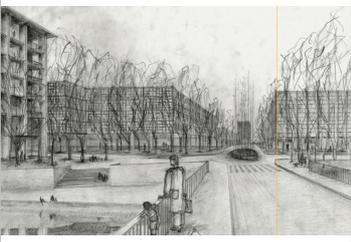


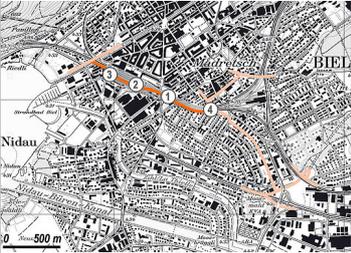
| Kat. | Thema                              | Text   |
|------|------------------------------------|--|
| G 0  | Legende                            | G = Grundsätzlich<br>S = Stadtentwicklung<br>M = Mobilität<br>R = Richtplanung<br>N = Nutzungsplanung  |
| G 1  | Allgemein zum Mitwirkungsverfahren | Das Baugesetz verlangt, dass eine Mitwirkung gewährt wird (Art. 58 BauG). Die Behörden der Städte Biel und Nidau nahmen ihren gesetzlichen Auftrag wahr und versuchen, die Bevölkerung mit ihren Informationen ins Bild zu setzen. Raumrelevante Informationen dienen der Erkennung von Hintergründen, Sachzusammenhängen, Möglichkeiten in der Planung sowie von Zielen und Abläufen der Planung. Der Erläuterungsbericht zum Städtebaulichen Entwicklungskonzept A5 Westast ist diesbezüglich schwer verdauliche Kost: kaum verständlich und nachvollziehbar. Wesentliche Sachzusammenhänge werden nicht offengelegt (z.B. Auswirkungen der beiden Autobahnanschlüsse Bienne -Centre (Bahnhof) und Biel-West (Strandboden).<br>Im Erläuterungsbericht (Kapitel 8, Ausblick/Weiteres Vorgehen) werden die zur Mitwirkung vorgelegten Planungen zur reinen Absichtserklärung zurückgestutzt. Es wird nur Zitat Erläuterungsbericht: ‚auf die Chancen entsprechender Quartieraufwertungen aufmerksam‘ gemacht. Risiken werden nicht thematisiert. Die am Schluss des Erläuterungsberichtes (Seite 52) formulierte Bankrotterklärung der gesamten Planung hält zusammenfassend fest: ‚Im Rahmen der voraussichtlich im Jahre 2017 durchzuführenden öffentlichen Auflage des AP A5 Westast wird ein <b>weiterer Abstimmungsschritt</b> vorzunehmen sein, wobei dieser <b>mittels Einsprachen seitens der Städte Biel und Nidau</b> ausgelöst und im Rahmen der anschliessenden Verhandlungen vollzogen wird. Warum werden die nötigen Einsprachen nicht offengelegt? Sowohl der Richtplan als auch die Nutzungsplanung ist nicht genehmigungsfähig. Bevor mit Einsprachen die unzähligen Konflikte mit dem Ausführungsprojekt A5 Westast nicht geklärt sind, ist es fahrlässig, grundeigentümergebundene Festlegungen beschliessen und genehmigen zu wollen.<br>Für Nicht-Planungsfachleute werden wesentliche Sachzusammenhänge nicht offengelegt, Stellenwert und Abläufe der Planung (Richtplan / Nutzungsplanung, interkommunale Koordination u.a.) sind nicht geklärt. |
| G 2  | Übergeordnete Strategien fehlen    | Es fehlen Visionen und Strategien für die Stadtentwicklung. Es wird nicht dargelegt, in welchem Zusammenhang das Planungsgebiet mit anderen städtebaulichen Entwicklungen steht und wie diese zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Diese Strategien sind wie andernorts in einem partizipativen Prozess zu entwickeln. Es ist eine neue Planung aufgrund einer konsolidierten städtebaulichen Strategie für Biel und Nidau nötig.   |
| G 3  | Keine zukunftsgerichtete Planung   | - Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum zu bauen zeugt von einer alten Projektidee im Sinn des grenzenlosen Wachstums für den motorisierten Verkehr. Sie stammt aus der Zeit, als sich jede Gemeinde für eine Autobahn möglichst nahe an ihren Dörfern eingesetzt hat. Auch Tüscherz und Twann möchten heute keine Autobahn mehr - und dort ist sie nur eine Autobahn 3. Klasse.<br>- bringt nichts ... z. B. Mehrverkehr im Wohnquartier Murtenstrasse! Die offiziellen Zahlen zeigen: mit den Autobahnanschlüssen fahren 2040 drastisch mehr Autos und Lastwagen durch die Murtenstrasse. Das sind annähernd so viele wie heute auf der Seedorstadt. Gleich viel oder mehr belastet werden u. a. auch Kanalstrasse, Seedorstadt, Spitalstrasse, Salzhausstrasse, Silberstrasse, Orpundstrasse, Stedli Nidau.<br>- zukunftsgerichtete Mobilität nötig; Grundlagen sind vorhanden, die Stadt muss nach diesen arbeiten und die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten umsetzen: Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (Städteinitiative), Richtplan / RGSK Biel- Seeland 2. Generation mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation, Energiestadt usw. Alle wollen den MIV in der Stadt reduzieren. Biel hat es während der Expo bewiesen, wie es geht. Und dies mit hunderttausenden von zusätzlichen Besuchern.<br>- Verkehrsverlagerung wäre sogar das Ziel der A5-Planung, doch wird dieses bei weitem nicht erreicht<br>Es ist eine Stadtplanung mit zukunftsgerichteter Mobilität erforderlich. Die Städtebauliche Begleitplanung muss aufzeigen, wie das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (Städteinitiative) umgesetzt werden soll. Art. 2 - Ziele legt fest, dass mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs der innenstädtische motorisierte Verkehr nicht mehr steigen soll.  |

| Kat. | Thema                                    | Text  |
|------|--|---|
| G 4  | Verpasste Chance                         | Das ganze Gebiet südlich des Bahnhofs ist in exellenter Lage. Die Innenstädte Biel und Nidau, der See sowie der Bahnhof sind in Fussdistanz bequem erreichbar und bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Viele öffentliche Nutzungen sind bereits vorhanden oder geplant. Die städtebauliche Begleitplanung versucht krampfhaft, die Probleme der Autobahnanschlüsse zu kaschieren. Ohne Autobahnanschlüsse würde man anders planen. Es ist eine Städtebauliche Entwicklung ohne Autobahnanschlüsse erforderlich.  |
| G 5  | Zuerst die Garnitur - dann die Torte     | Die Garnitur zuerst - so lässt sich die städtebauliche Begleitplanung zur Autobahn A5 Westast treffend charakterisieren. Mit rosarotem Zuckerguss 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. Die wichtigsten Inhalte der Begleitplanung sind nicht veröffentlicht: die Autobahnanschlüsse. Wie kann man ein Planung in einer Mitwirkung beurteilen, die auf Unbekanntem basiert? Die Planung der Autobahnanschlüsse und deren Auswirkungen sind vor der Begleitplanung offen zu legen.  |
| G 6  | Wie entsteht ein nachhaltiges Quartier ? | <p>„...die Nachhaltige Entwicklung ist ein Staatsziel, das in der Verfassung verankert ist (BV Art 41). Die Grundsätze der Umsetzung werden in der Strategie Nachhaltige Entwicklung konkretisiert. ... Das Raumkonzept Schweiz regt Massnahmen und Aktivitäten von Kantonen, Städten und Gemeinden an, die eine qualitativ hochwertige Urbanität, die Umnutzung von Industriebrachen sowie die Aufwertung von Zentren und Ortskernen zum Ziel haben. Gefragt sind innovative Ansätze für eine nachhaltige Quartierentwicklung. Dabei geht es nicht nur um die Berücksichtigung architektonischer und energetischer Erfordernisse, sondern auch darum, verschiedene Aspekte aus den Bereichen Gesellschaft, Integration, Sicherheit, Mobilität, Umwelt und Siedlungsform miteinander in Einklang zu bringen....“</p> <p>Dies schreibt die Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung, Maria Lezzi, in der vom Bundesamt für Energie BFE und dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE herausgegeben Broschüre „Nachhaltige Quartiere - Herausforderungen und Chancen für die urbane Entwicklung“.</p> <p>(Aus diesem Grund haben auch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Energie (BFE) ihre Kräfte gebündelt. Zusammen mit den Partnern des Modellvorhabens ARE haben sie unter dem Namen "Nachhaltige Quartiere by Sméo" eine Entscheidungshilfe entwickelt.)</p> <p>In der vorgenannten Broschüre wird genauer ausgeführt weshalb sich Quartiere gut für die Umsetzung des Konzepts der Nachhaltigen Entwicklung eignen. Sie ermöglichen durch Massnahmen wie der Gestaltung öffentlicher Räume und den Bau ökologischer und energieautarker Gebäude die Förderung einer sozialen und intergenerationellen Durchmischung der Quartierbevölkerung oder die Stärkung der sanften Mobilität. Damit diese Entwicklung in Gang kommt, müssen alle Schlüsselpersonen von Anfang an in den Prozess einbezogen werden, wofür es insbesondere eine genaue Kenntnis der Ausgangssituation und eine klare Definition der Zielsetzungen durch alle beteiligten Akteure braucht. Neben Kriterien wie Siedlungsdichte, funktionale Durchmischung, nachhaltige Mobilität, hohe ökologische Qualität, intergenerationelle, interkulturelle und soziale Durchmischung, allgemeines Wohlbefinden und gemeinschaftliche Atmosphäre braucht es insbesondere auch den partizipativen Prozess. Die Akzeptanz einer städtebaulichen Planung werden durch eine umfassende Beteiligung aller betroffenen und interessierten Parteien erleichtert und die Bedürfnisse der zukünftigen Bewohnerschaft besser berücksichtigt.</p> <p>Das Hauptproblem bei der vorgelegten Änderung der baurechtlichen Grundordnung ist der fehlende Einbezug aller betroffenen und interessierten Akteure von Anfang an. Damit entsteht kein partizipativer Prozess, sondern ein unfruchtbares Gemisch aus Konfrontation, Hindernissen für mögliche Investoren, fehlender Identifikation der zukünftigen Bewohner mit dem Quartier, nicht vorhandener Grundlagen für die Nachhaltigkeit.</p> |

| Kat. | Thema  | Text  |
|------|--|---|
| G 7  | Das Planungsprinzip Hoffnung   | <p>Die Hoffnung zieht sich wie ein roter Faden durch die ganze Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- man hofft, dass der hausgemachte motorisierte Verkehr die Autobahn benützen wird &gt; die Begleitplanung zeigt aber selbst, dass die Randbedingungen der übergeordneten Planungen nicht eingehalten werden, viele Strassen mit mehr Verkehr belastet werden als heute</li> <li>- man hofft, dass man mit „Absichten“, „Gesamtstrategien“ und „angebotsorientierter Verkehrsplanung“ die Verkehrsüberlastung im Planungsgebiet in den Griff kriegt &gt; die Begleitplanung zeigt aber keine Lösungen</li> <li>- man hofft, dass die Konflikte mit der Autobahnplanung zugunsten der Stadt Biel gelöst werden &gt; nicht zu beurteilen, weil die Autobahnplanung sowie die zu erwartenden Konflikte den Mitwirkenden nicht bekannt sind.</li> <li>- man hofft, dass ab 2045 Investoren das Gebiet mit Grossformen überbauen</li> <li>- man hofft, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen trotz politischer Widerstände realisiert werden &gt; gesichert sind sie nicht</li> <li>- man hofft, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen finanzierbar sind &gt; die Finanzierung ist nicht gesichert</li> <li>- man hofft, dass die die Situation für Fuss- und Veloverkehr verbessert wird &gt; konkrete Massnahmen gibt es keine in der Begleitplanung</li> <li>- man hofft, dass der Strandboden für Velofahrer durch die erweiterte Bahnunterführung erreichbar wird &gt; wie er auf diese Route gelangen soll, ist nicht dargestellt</li> <li>- man hofft, dass Fuss- und Veloverkehr wesentlich zur erforderlichen Verkehrentlastung beim Guido-Müller-Platz beitragen &gt; konkrete Massnahmen gibt es auch hier keine in der Begleitplanung. So wie in der Begleitplanung dargestellt ist, werden künftig weniger statt mehr Velofahrer die den Platz befahren - er ist schlicht zu gefährlich</li> <li>- man hofft, dass während der Bauzeit alles funktioniert &gt; konkrete Massnahmen gibt es keine; nicht einmal Ideen. Wie hilflos das Ganze angepackt wird, zeigt die Task-Force Verkehr zur Eröffnung Ostast: Damit der Verkehr auf dem Guido-Müller funktioniert, müssen täglich 13'500 Fahrten auf den Fuss- und Veloverkehr und den öV verlagert werden. Man hofft, dass man zu Fuss geht oder Velo fährt ohne massgebliche Verbesserungen der Infrastruktur.</li> </ul> <p>Das Planungsprinzip Hoffnung genügt nicht. Es ist in der Begleitplanung aufzuzeigen, wie der gewünschte Zustand erreicht wird.</p> |
| G 8  | Autobahnanschlüsse verursachen massive Verkehrsprobleme statt sie zu lösen | <p>Zitate aus dem Erläuterungsbericht (Seite 44)<br/>6.4 Schlussfolgerungen:<br/><i>Die im Einflussbereich des Westastes der A5 zum Teil zu erwartende hohe Verkehrsbelastung führt zu Konflikten, deren Lösung in einem übergeordneten Rahmen und in Zusammenhang mit der weiteren Projektierung der A5 angegangen werden muss. Dazu sind aus Sicht der von der städtebaulichen Begleitplanung bearbeiteten Gebiete folgende wichtigste Schlüsse zu ziehen und Vertiefungsansätze zu formulieren:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Ohne eine konsequente Verringerung der Verkehrserzeugung im Zentrum der Agglomeration und ohne eine gezielten Verlagerung des MIV auf alternative Verkehrsträger können die erkannten künftigen Probleme nicht gelöst werden. Deshalb sind die Grundsätze der angebotsorientierten Verkehrsplanung anzuwenden, was in Teilbereichen allerdings zu Konflikten mit der A5-Planung führen kann.</i></li> </ul> <p>Kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Autobahnanschlüsse verursachen wesentliche Verkehrsprobleme statt sie zu lösen</li> <li>- die städtebauliche Begleitplanung ist ungenügend mit der A5-Planung koordiniert und zeigt keine Lösungen sondern formuliert nur vage Absichten</li> </ul> <p><i>- Für das Planungsgebiet ist im Rahmen einer Gesamtstadt und Agglomeration umfassenden Strategie eine gesamtheitliche Verkehrslösung mit Plafonierung der MIV-Verkehrserzeugung zu erarbeiten. Dabei sind mobilitätsbeeinflussende Planungsprinzipien, wie autoarmes Quartier, restriktives Parkplatzangebot oder Mobilitätsmanagement anzuwenden.</i></p> <p>Kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die gesamtheitliche Verkehrsstrategie mit einer MIV-Plafonierung fehlt</li> <li>- die räumlichen und betrieblichen Auswirkungen sind in der Begleitplanung nicht dargestellt</li> <li>- in der Planung sind keine konkrete Massnahmen zur Lösung der Probleme</li> </ul> <p>Die Begleitplanung weist selbst darauf hin, dass wesentliche Probleme erst mit den Autobahnanschlüssen geschaffen werden. Es werden in der Begleitplanung aber keine Lösungen vorgeschlagen und nur vage „Absichten“, „Gesamtstrategien“ und „angebotsorientierte „Verkehrsplanung“ erwähnt. Die Begleitplanung weist zudem darauf hin, dass sie die Planung in Konflikt zur A5-Planung steht. Wie soll dies in der Mitwirkung interpretiert werden?</p>  |

| Kat. | Thema   | Text   |
|------|---|--|
| G 9  | Grundlagen Verkehrskonzept - Weidteile  | <p>Zitate aus dem Erläuterungsbericht (Seite 44)<br/>6.4 Schlussfolgerungen:<br/>– Das Quartier Weidteile soll betreffend MIV-Erschliessung in zwei bis drei Teilgebiete mit direktem Anschluss an das übergeordnete Netz aufgeteilt werden. Zusätzliche Durchfahrtswiderstände und indirekte Wege für den MIV zur Innenstadt unterstützen die Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger. Die vorgeschlagene Hauptroute Veloverkehr auf der Bielstrasse erfordert Massnahmen wie insbesondere den Verzicht auf Parkplätze.</p> <p>Auch die alternativen Verkehrsträger brauchen Massnahmen mit entsprechendem Platz - sie müssten in der Begleitplanung behandelt sein, sind es aber nicht. Die zusätzlichen Durchfahrtswiderstände und indirekte Wege für den MIV zur Innenstadt sind nicht dargestellt und deshalb kaum ausreichend. Im Gegenteil: mit der 2. Ebene im Grosseisenbahnring erhält der MIV ungehinderte Fahrt in die Innenstadt.</p>  |
| G10  | Grundlagen Verkehrskonzept - Seedorstadt  | <p>Zitate aus dem Erläuterungsbericht (Seite 44)<br/>6.4 Schlussfolgerungen:<br/>– Im Bereich Seedorstadt ist den Fuss- und Veloverkehrsverbindungen vermehrte Nachachtung zu verschaffen. Der Unterbruch für den MIV auf der Ländtestrasse ist mit dem Störfallmanagement der A5 in Einklang zu bringen.</p> <p>Was mit „vermehrte Nachachtung zu verschaffen“ sanft umschrieben ist, heisst im Klartext: die Veloverbindungen zum See und ins Vingelz-Quartier sind trotz städtebaulicher Begleitplanung völlig ungenügend. Schulkinder können diesen Bereich nicht befahren; wie der See per Velo erreichbar ist, ist nicht dargestellt. Falls für den Netzzusammenhang erforderlich, sind Massnahmen auch ausserhalb des Perimeters darzustellen.</p>  |
| G11  | Fortschreitende Stadtentwicklung ist nicht möglich  | <p>Es wird nicht dargelegt, in welchem Zusammenhang das Planungsgebiet mit anderen städtebaulichen Entwicklungen steht und wie diese zeitlich aufeinander abgestimmt sind.</p>   |
| G12  | Zielsetzungen werden nicht erfüllt. Übergeordnete Planungen, Randbedingungen werden nicht eingehalten | <p>Im Technischen Bericht zum Ausführungsprojekt der Autobahn A5 Westast sind auf Seite 33 die Zielsetzungen festgehalten. „Folgende Oberziele wurden für die Projektbearbeitung des AP definiert und am 29. August 2000 von der Behördendelegation genehmigt:</p> <p><i>Zielbereich Verkehr (Auszug)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die verkehrsplanerischen Ziele der Gemeinden und der Region sind bestmöglich zu unterstützen. Insbesondere soll durch die N5 das vorhandene, überlastete Strassennetz im Raum Biel zum Schutz der Wohnbevölkerung wirksam entlastet,</li> <li>- die erzielte Verkehrsentslastung im Siedlungsgebiet mittels flankierender Massnahmen langfristig erhalten und</li> <li>- die Belange der Fussgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs optimal berücksichtigt werden.</li> </ul> <p>Zitat aus dem Erläuterungsbericht S.41:<br/>„Wesentliche Verkehrsabnahmen sowohl gegenüber dem heutigen als auch dem nach Inbetriebnahme des Ostastes zu erwartenden Verkehrszustand ergeben sich in erster Linie auf dem in seiner Funktion grundlegend zurückgestuften Strassenzug Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse. <b>Demgegenüber stehen innerhalb des Gebietes verschiedene Strassen bei welchen die im Richtplan vfm vorausgesetzte Belastbarkeit überschritten wird.</b></p> <p><i>Dazu gehören:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die als Autobahnzubringer eingestufteten Salzhausstrasse und Murtenstrasse (Unterführung bis Verresiusplatz);</li> <li>- die als Hauptverkehrsstrassen eingestufteten Murtenstrasse (zwischen Verresiusplatz und Silbergasse) und Silbergasse;</li> <li>- die als Verbindungsstrassen eingestufteten Aarbergstrasse (ab Rousseauplatz Richtung Innenstadt) und Aebstrasse;</li> <li>- der als Sammelstrasse eingestufte Ostteil der Aegertenstrasse.</li> <li>- Folge der u.a. auch auf Veränderungen der Netzstruktur führenden Belastbarkeitsüberschreitungen bildet eine Reihe von durch den MIV übermässig beanspruchten Verkehrsknoten. Dazu gehören der Guido-Müller-Platz, die Kreuzung Salzhausstrasse - Aberlistrasse, der Verresiusplatz, die Kreuzung Murtenstrasse - Silbergasse und der Kreuzplatz.“</li> </ul> <p>Die Begleitplanung zeigt, dass die Zielsetzungen der A5-Planung bei weitem nicht erfüllt werden; der Verkehr nimmt an vielen Orten zu statt ab, oder bleibt gleich hoch wie heute. Damit werden auch übergeordnete, rechtskräftige Planungen und Reglemente nicht eingehalten. Die Begleitplanung zeigt nicht, wie die offenen Probleme gelöst werden. Die Planung ist unvollständig und deshalb nicht genehmigungsfähig.</p> |

| Kat. | Thema   | Text  |
|------|---|---|
| G13  | Bauzeit   | <p>Die 15 - 20 Jahre dauernde Bauzeit der Autobahn A5 Westast wird nicht thematisiert. Zudem sollen im Planungsgebiet im gleichen Zeitraum weitere Grossprojekte gebaut werden (Campus Biel/Bienne, Innovationspark, neue SBB-Unterführung Bahnhof Biel, Agglolac). Kann und will die Bevölkerung diese immense Bautätigkeit über Jahre verkraften? Die Auswirkungen auf die bauliche Entwicklung während der Bauzeit sind aufzeigen.</p>   |
| G14  | Trickserei und Propaganda   | <p>Die Autobahnanschlüsse werden als Heilmittel für die Verkehrsprobleme dargestellt. Zitat E. Fehr, Stadtpräsident Biel im Bund vom 10.1.2017): ‚Mehrere Quartiere werden deutlich vom Verkehr entlastet, für die Busse und den Langsamverkehr gibt es mehr Raum, und auch die Autofahrer kommen schneller an ihren Arbeitsplatz, weil sie nicht mehr ständig im Stau stecken.‘ Die A-5-Umfahrung soll nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern dank der fünf Anschlüsse auch einen grossen Teil des Agglomerations- und Binnenverkehrs schlucken.</p> <p>In den Akten der Begleitplanung finden sich jedoch klare Aussagen, dass viele Probleme nicht gelöst sind, auch bezüglich der Verkehrsbelastung nicht (vgl. weitere Bemerkungen in dieser Mitwirkungseingabe).</p> <p>Tricksereien und Mogeleyen haben in einer seriösen Planung nichts zu suchen. Die Darstellung mit Transit- und hausgemachtem Verkehr ist gar eine Falschaussage. Die Planung ist neu aufzugleisen und die Bevölkerung offen und ehrlich über deren Auswirkungen zu informieren.</p>  |
| G15  |    | <p>Irreführende Darstellungen in der städtebauliche Begleitplanung. Der Kreisel weist effektiv 36 - 40 m Durchmesser und soll dereinst 36'000 Fahrzeuge täglich verarbeiten. Dargestellt sind 12 m Durchmesser und 0 Fahrzeuge. Gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern sind es heute (Szenario ist, 2012) auch ca. 36'000 Fahrzeuge täglich.</p> <p>Ein weiteres Beispiel das zeigt, dass die Städtebauliche Begleitplanung als Propagandainstrument zur Realisierung der Autobahnanschlüsse dient. Es ist eine neue Planung mit korrekten Darstellungen nötig.</p>  |
| M 1  | Verkehr allgemein   | <p>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, Seedorf, 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 benutzen! Der Weg durch die Stadt bleibt ohne ‚harte‘ Massnahmen für den motorisierten Verkehr 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.</p> <p>Die Begleitplanung schweigt sich zu allen Fragen aus, die mit dem künftigen ‚Langsamverkehr‘ 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.</p> |
| M 2  |  | <p>Die an der Ausstellung gezeigte Darstellung ist falsch und irreführend. Voraussetzung für eine solche Verkehrsführung ist die Unterbrechung der West - Ost Richtung auf den städtischen Strassen. Dies ist aber in den verkehrlich flankierenden Massnahmen vfM nicht vorgesehen. Auch mit der Realisierung der vfM gemäss Richtplan werden viele Strassen ähnlich wie heute oder gar stärker belastet. Quelle: Westumfahrung Biel, Ausführungsprojekt Verkehrszahlen 2040 und 2012 (= heute):</p> <p>Kanalgasse 18'000 (heute 20'000)<br/> Orpundstrasse 20'100 (heute 11'000)<br/> Murtenstrasse 16'000 (heute 11'000)<br/> Seedorf 18'100 (heute 17'800)</p> <p>Die Ost-West Richtung ist für den motorisierten Privatverkehr zu unterbinden. Wie stellt die Stadt Biel sicher, dass die versprochene Verkehrsentslastung gemäss Darstellung umgesetzt wird? Werden die vfM verschärft? Wird der Richtplan vfM entsprechend angepasst? Wie wird die im Erläuterungsbericht versprochene angebotsorientierte Verkehrsplanung umgesetzt?</p>  |

| Kat. | Thema   | Text  |
|------|---|---|
| M 3  | Die Zielsetzungen werden mit den Anschlüssen nicht erreicht                       | <p>Die Stadt Biel hat den Beweis nicht erbracht, dass sie die vfM realisieren will und kann. Gemäss Auskunft an der Infoveranstaltung vom 09.01.17 sind keine vfM Projekte weiter gediehen als die Skizzen im Richtplan von 2012. Es gibt also keine Projekte, keine Pläne, keine Finanzierung. Und der Ostast wird im Herbst 2017 eröffnet.</p> <p>Deshalb ist ein Moratorium der städtebaulichen Begleitplanung sowie der Planung der Autobahnanschlüsse erforderlich, bis die vfM für Ost- und Westast gesichert sind.</p>   |
| M 4  |  | <p>Die neue Velohochroute soll vom Mühlefeldweg bis zum Unteren Quai führen. Diese neue Verbindung für Velos und FussgängerInnen auf dem Niveau der Geleise ermöglicht eine kreuzungsfreie Route über Aebi-, Murten- und Aarbergstrasse und stellt eine wichtige Verbindung mit grossem Einzugsgebiet dar. Sie kann und muss vor dem möglichen Bau des Westasts erstellt werden, nur so kann der Bahnhof während der jahrzehntelangen Bauzeit sicher und direkt erreicht werden.</p> <p>Die Velohochroute muss zusammen mit der Planung der neuen Bahnhofspassage für FussgängerInnen und Velofahrer verbindlich in die Planung aufgenommen werden.</p>   |
| M 5  | Weidteile   | <p>In der Begleitplanung wird die Salzhausstrasse als städtischer Boulevard geplant mit 24'000 Fahrzeugen. Die Bernstrasse in den Weidteilen weist mit 17'000 Fahrzeugen weniger Verkehrsbelastung auf. Sie kann sofort nach den Gesichtspunkten des „Berner Modells“ umgestaltet und in die Umgebung integriert werden. Deshalb ist die Bernstrasse sofort und nicht erst in 25 Jahren umzugestalten.</p>  |
| M 6  | Achse Verresiusplatz - Salzhausstrasse  | <p>Während der Bauphase<br/>Die Achse Verresiusplatz – Salzhausstrasse wird für den motorisierten Verkehr für mehrere Jahre nicht mehr genutzt werden können, da die Bahnunterführung an der Murtenstrasse gesperrt sein wird. Der Verkehr soll stattdessen über die Alfred Aebi-Strasse – Kreuzplatz – Zentralstrasse und umgekehrt umgeleitet werden.</p> <p>Nach Abschluss der Arbeiten<br/>Der Autobahnanschluss „Bahnhof“ wird zwischen Bahnunterführung Murtenstrasse und Centre Coop Bahnhof zu liegen kommen. Er wird die Ein- und Ausfahrt auf die A5 sowohl in Richtung Bern als auch in Richtung Neuenburg erlauben (Vollanschluss). Dabei wird sich der ein- und ausfahrende Verkehr vom und zum Bieler Stadtzentrum mit der Eröffnung des Westasts dauerhaft auf der Achse Verresiusplatz – Murtenstrasse – Silbergasse bewegen.</p>   |
| M 7  | Die negativen Auswirkungen des Verkehrs werden verschärft                         | <p>Anstatt den hausgemachten Verkehr zu verringern, wird er auf die Autobahn geleitet, um mit einem Vielfachen an Weg und Geschwindigkeit sein Ziel in der Stadt oder Agglomeration zu erreichen. Damit wird die Belastung der Umwelt und der Bevölkerung letztendlich um ein Mehrfaches erhöht. Zudem wirkt das bestehende Überangebot an Parkplätzen wie ein Schwamm, welcher den Mehrverkehr aufnimmt und fördert. Nationale und internationale Studien belegen, dass der Leerstand privater Parkplätze in urbanen Gebieten sehr hoch ist. In der Stadt Biel ist dies nicht anders, wie der bedeutende Bestand an autofreien Haushalten ahnen lässt. Die überzähligen, d.h. nicht inhouse vermieteten Parkplätze werden in der Regel an Pendlerinnen und Pendler vermietet, meist nicht einmal kostendeckend. Sogar öffentliche Parkhäuser, wie beispielsweise das Parkhaus Bahnhof-Parking Biel/Bienne, vermietet Dauerparkplätze an Pendlerinnen und Pendler.</p> <p>Im Kanton Bern sind die Gemeinden ermächtigt in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten zuzulassen oder die Abstellplätze für ein bestimmtes Gebiet als Gemeinschaftsanlage erstellen zu lassen, wenn Gründe der Ortsplanung oder der Verkehrssicherheit es erfordern. Seit dem 1. August 2014 kann im Kanton Bern mit einem entsprechenden Mobilitätskonzept auf die Parkplatzerstellung verzichtet werden. Diese Instrumente gilt es zu nutzen, damit die Städte Biel und Nidau ihren hausgemachten Verkehr auf ein erträgliches Mass senken können.</p> <p>Wir fordern:<br/>Die Städte Biel und Nidau sollen die Zunahme des hausgemachten Verkehrs mit einer restriktiven Parkplatzpolitik abschwächen. Bevor die Stadt Biel in der Seevorstadt ein zusätzliches, überdimensioniertes Parkhaus erstellt, sollte sie das von den Pendlern und Pendlerinnen genutzte Angebot privater Parkplätze bzw. deren Leerstand sowie den Bestand der autofreien Haushalte erheben. Anhand dieser Zahlen könnte das effektive Angebot an öffentlichen und privaten Parkplätzen für Pendlerinnen und Pendler in Biel eruiert werden. Dies würde die Beantwortung der Frage erleichtern, ob es tatsächlich an bester Seelage, in Fusswegdistanz zum Bahnhof, zu den Bushaltestellen, der Standseilbahn und dem Hafen ein neues Parkhaus braucht.</p> |

| Kat. | Thema   | Text  |
|------|---|---|
| N 1  | Planungsrechtliche Umsetzung  | In den Teilgebieten (1 Bienne Centre Ost, 3 Seevorstadt und 4 Weidteile) sollen Konzeptinhalte in grundeigentümergebundene Nutzungspläne überführt werden. In den Teilgebieten ohne vertiefte Konzepte (!) - Teilgebiet 2 Bienne Centre West / Bahnhof Süd - besteht in erster Linie Bedarf nach Koordination und Erhaltung des Planungsspielraumes, der in einer behördenverbindlichen Richtplanung geregelt werden. Die vorliegende Festlegung von Planungsmassnahmen ist unzulässig.   |
| N 2  | Nutzungsplanung   | Der Teil-Bauzonenplan, Teil-Nutzungszonenplan und die Baulinienplan suggerieren, dass Biel und Nidau bereits fusioniert haben. In allen Plänen fehlt die Gemeindegrenze (welches Gebiet gehört zu Biel, Nidau oder Brügg). Die Gemeindegrenze informiert, wie weit die jeweilige kommunale Planungshoheit wirkt. Grundsätzlich ist es begrüssenswert, wenn grundeigentümergebundene Bestimmungen nicht an der Gemeindegrenze ändern. Die unterschiedlichen Situationen in Nidau und Biel sind offenzulegen!<br>Im Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Entwicklungskonzept fehlt eine Risikobeurteilung falls unterschiedlichen Abstimmungsresultate entstehen. Die vorliegende Planung blendet dieses Risiko komplett aus. Was passiert, wenn Biel oder Nidau die Teiländerung des Bau- und Zonenplanes ablehnt?  |
| N 3  | Mehrwertabgabe  | Im Erläuterungsbericht wird nicht festgehalten, wie die Richtlinien über die Erhebung und Verwendung von Mehrwertabgaben (in Kraft per 10.8.2016) umgesetzt werden sollen. Insbesondere in Teilgebieten, die wohl von grossen Planungsvorteilen profitieren aber massiv durch den drohenden Bau der Autobahn beeinträchtigt werden. In den Teilgebieten (1 Bienne Centre Ost, 3 Seevorstadt und 4 Weidteile) wird über Jahrzehnte jeglicher Entwicklungsspielraum stark eingeengt. Aber nach den Richtlinien ist in jedem Fall die gesamte Abgabe 10 Jahre nach Inkrafttreten der Planungsmassnahme geschuldet. Wie wird dieses Problem gelöst? Damit die Planung überhaupt genehmigungsfähig ist, muss im Erläuterungsbericht dargelegt werden, wie sich die Planungsvorteile bezüglich dem massiv erhöhten Nutzungsmass auswirken (vgl. Art. 2 - Mehrwertabgabe, Richtlinien des Gemeinderates über die Erhebung und Verwendung von Mehrwertabgaben). Im weiteren fehlen Angaben, wie die Stadt Nidau mit der Mehrwertabschöpfung umzugehen gedenkt. Wird in Nidau im gleichen Mass der Planungsmehrwert abgeschöpft? |
| N 3  | ZPP - Allgemein: Bedingungen für gemeinnützigen Wohnungsbau schaffen. | Das Reglement über die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus (RFGW) vom 29. Juni 2016 legt fest, dass sich im Jahr 2035 mindestens ein Fünftel der Wohnungen in der Stadt im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern befinden (Art. 2). Die Stadt Biel kann den gemeinnützigen Wohnungsbau mit raumplanerischen Massnahmen fördern. Insbesondere kann sie für ein gewisses Areal in der Nutzungsplanung einen Mindestanteil an preisgünstigem Wohnraum festlegen. In sämtlichen Bestimmungen zu den ZPP's fehlt ein entsprechender Hinweis. Damit auf dem Areal überhaupt gemeinnütziger, genossenschaftlicher Wohnungsbau möglich wird, sind verbindliche Rahmenbedingungen zu schaffen.  |
| N 4  | Teil-Baureglement<br>3 Vorschriften zum Nutzungs- und Bauzonenplan    | Art. 302. Lit. 2<br>Die Bestimmungen haben zur Folge, dass im Planungsgebiet A5 04.2 bis 04.8 und A5 05 faktisch ein Bauentwicklungsverbot festgelegt wird. Ein grosser Teil der unterschiedlichen Fläche kann erst nach dem Bau der Autobahn A5 Westast entwickelt werden (Zeitraum ab 2040). Die Bestimmungen stehen im Widerspruch zu den Richtlinien des Gemeinderates über die Erhebung und Verwendung von Mehrwertabgaben. Die Auswirkungen sind im Erläuterungsbericht aufzuzeigen.  |
| N 5  | Teil-Baureglement<br>4 Schlussbestimmungen                            | Art. 401<br>Der Artikel ist falsch formuliert. Beim vorliegenden Dokument handelt es sich um ein Teil-Baureglement und nicht um eine Überbauungsordnung. Zudem ist es störend, dass nicht aufgeführt wird, welche Pläne, Reglemente und Vorschriften aufgehoben werden. Der Artikel ist korrekt zu formulieren.   |
| N 6  | Baumstandorte   | Im Baulinienreglement (Art. 5) und im Baulinienplan wird grundsätzlich die Pflicht für Baumpflanzungen festgehalten. Im Erläuterungsbericht werden die im Reglement (und Baulinienplan) festgelegten Bestimmungen abgeschwächt: bezeichnete Baumstandorte seien als schematische Angabe zu verstehen.<br>Mit dem Bau der Autobahn A5 Westast werden hunderte von wertvollen Bäumen geopfert. Vor dem Bau der Autobahn muss ein Bauminventar erstellt werden, damit mindestens die gleiche Anzahl von Bäumen im öffentlichen Raum gepflanzt werden. Kostenfolge und Unterhalt sind zu klären! Die Angaben sind widersprüchlich. Es muss verbindlich festgelegt werden, wieviele Bäume mindestens gepflanzt werden müssen, wer die Bäume bezahlt und wie der Unterhalt gesichert werden soll.   |

| Kat. | Thema   | Text   |
|------|---|--|
| R 1  | Richtplan - allgemein   | <p>Der heute gültige Richtplan ‚Städtebau A5 Westast‘ wird abgelöst und durch einen Richtplan, bestehend aus 8 Massnahmenblättern, ersetzt. Der Richtplan <b>‚konzentriert sich auf Tatbestände, welche sich aufgrund ungeklärter Sachlage, speziellem Abstimmungsbedarf oder verfrühtem Regelungszeitpunkt nicht verbindlich festlegen lassen.‘</b></p> <p>Richtpläne dienen der Abstimmung aller raumwirksamen Tätigkeiten einer Gemeinde im Hinblick auf die gewünschte Entwicklung. Sie legen die Massnahmen, deren zeitliche Reihenfolge fest und bezeichnen die einzusetzenden Mittel und Instrumente.</p> <p>Eine Richtplanung basierend auf ungeklärter Sachlage oder verfrühtem Regelungszeitpunkt ist nicht genehmigungsfähig. Art. 58 und 68 BauG erlauben keine planerische ‚Black Box‘! Eine grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanung auf dieser Basis ist abzulehnen.</p>   |
| R 2  | Richtplan - wozu?   | <p>Richtpläne stimmen die Nutzungszonen, die Erschliessung (!) und den Verkehr aufeinander ab (Art. 68 BauG). Wie all die im Richtplan vorgeschlagenen städtebaulichen Massnahmen finanziert werden, steht in den Sternen. Die Behörden gehen 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.</p> <p>Wer wird die mehreren hundert Millionen Franken investieren, die für die Realisierung der vorgeschlagenen Infrastruktur, 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?</p>   |
| R 3  | Richtplan Massnahmenblatt MB1<br>Städtebauliche Transformation    | <p>Die Zielsetzung heisst: Städtebauliche Integration der Autobahn durch umfassende Enteignung! Die Garnitur zuerst - so lässt sich das Massnahmenblatt MB1 treffend charakterisieren. Um was es geht, wird erst später gezeigt - um zwei Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt. Die Federführung für die umfassende Enteignung soll beim Kanton Nationalstrasse liegen.</p> <p>Warum wird der Bevölkerung Ausmass und Kostenfolge der vorgesehenen Enteignungsverfahren vorenthalten?</p>  |
| R 4  | Richtplan Massnahmenblatt MB2<br>Bienne Centre West / Bahnhof Süd | <p>Problemmonster Bienne Centre West / Bahnhof Süd</p> <p>Die Ausführungen in diesem behördenverbindlichen Massnahmenblatt zeigen eindrücklich, welche Probleme mit einem Autobahnanschluss mitten in der Stadt generiert werden. Es ist offensichtlich, dass mit dem planerischen ‚Wunschskatalog (vgl. Abschnitt Massnahmen und Vorgehen) bis jetzt keine räumlichen Probleme gelöst sind. Die Planung zeigt nicht, wie die nicht gelösten Konflikte zwischen einem Autobahnanschluss Bahnhof (Bienne Centre) und wichtigen städtebaulichen Elementen (z.B. Trasse Regiotram, neue Fuss- und Velounterführung, massive bauliche Verdichtung, u.a.) sowohl auf räumlicher Ebene als auch auf der Zeitachse 2017 bis 2040+) zu lösen sind.</p> <p>Bevor auf Stufe Nutzungsplanung grundeigentümerverbindliche Festlegungen beschlossen werden, müssen die im Massnahmenblatt MB2 aufgeführten Zielkonflikte zwingend bereinigt werden.</p> |
| S 1  | Unvollständige Begleitplanung                                     | <p>Städtebauliche Entwicklungen sind stark mit Verkehr und öffentlichem Raum verknüpft. Die Begleitplanung gibt keine Antworten, wie der lokale Verkehr (auch Fuss- und Veloverkehr) organisiert ist und wie der öffentliche Raum aussieht. Die Planung ist unvollständig, wesentliche Teile fehlen.</p> <p>Forderung: Betrieb und Gestaltung wichtiger Bereiche sind darzustellen wie Guido-Müller-Platz, Verresius-Platz, Salzhaus-Aberlistrasse, neue Unterführung Bahnhof mit asm Haltestelle inkl. Fussgängerzone Bahnhofplatz, Murtenstrasse usw. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes darf nicht den Autobahnbauern überlassen werden!</p> <p>Die Planung ist unvollständig und nicht genehmigungsfähig.</p>  |
| S 2  | Keine Entwicklung möglich   | <p>Der Bau der Autobahn A5 Westast verunmöglicht über viele Jahre eine städtebauliche Entwicklung. Praktisch das gesamte Gebiet innerhalb der Planbegrenzungslinie wird während gut 15 Jahren massiv unter der Bautätigkeit leiden. Viele Gebiete können unter diesem Aspekt frühestens ab 2040 städtebaulich entwickelt werden. Es ist unverständlich, der Bevölkerung zum heutigen Zeitpunkt ein grundeigentümerverbindliches Planwerk vorzulegen, dass nicht auf einer partizipativ entwickelten städtebaulichen Vision aufbaut. Wir können heute nicht wissen, welche Bedürfnisse in 20 - 25 Jahren aktuell sind!</p> <p>Die Planung ist dadurch unvollständig und nicht genehmigungsfähig.</p>  |

| Kat. | Thema                        | Text   |
|------|------------------------------|--|
| S 3  | Paradoxe Stadtentwicklung    | 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. Betrieb und Gestaltung der Strassen sind in die städtebauliche Begleitplanung zu integrieren.  |
| S 4  | Trennwirkung Salzhausstrasse | Die Salzhausstrasse weist 2040 mit ca. 24'000 Fahrzeugen eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Wie soll die Salzhausstrasse städtebaulich integriert werden? Wie kann die Trennwirkung (Querbarkeit von zu Fuss gehenden, Abbiegemöglichkeiten Velofahrende) reduziert werden? Auch wenn sie als Autobahnzubringer bezeichnet, ist sie eine innerstädtische Strasse mit vielfältigen Bedürfnissen des lokalen Verkehrs.<br><br>Die Begleitplanung muss aufzeigen, wie die Salzhausstrasse gestaltet wird, wie die Trennwirkung vermindert wird und welcher Platz auch für Fuss- und Veloverkehr benötigt wird, insbesondere auch an der Kreuzung Salzhausstrasse / Aberlistrasse (z.B. Erschliessung geplanter Campus u.a.).   |
| S 5  | Fussgängerzone Bahnhof       | Im Verkehrsmodell zum Ausführungsprojekt der Autobahn A5 Westast wird davon ausgegangen, dass u.a. auch eine Fussgängerzone Bahnhof besteht. Warum wird in der Städtebaulichen Begleitplanung dieser Sachverhalt nicht berücksichtigt?   |
| S 6  | Weidteile                    | Für die Weidteile bringt die A5 Vorteile, wobei diese durch die teilweise Halbtieflage als halbherzig beurteilt werden müssen. Für das Quartier braucht es eine Volltieflage!<br>Es stellt sich hier aber auch die Frage bezüglich der Zukunft dieses Quartiers :<br>Ist sichergestellt dass die Eigentümer bereit sind, die bestehende, teils fast obsolete Baustruktur zu sanieren und aufzuwerten, oder muss längerfristig mit Rückbauten gerechnet werden ? Ist eine Untertunnelung längerfristig gerechtfertigt ? falls ja, dann kommt für uns, wie schon mehrmals gefordert, nur eine Volltieflage in Frage.<br><br>Die Begleitplanung gibt keine Antworten 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?  |
| S 7  | Weidteile                    | Trickserie: Irreführende Darstellung in der städtebauliche Begleitplanung. Der Siedlungsraum wird als flach dargestellt, in Wirklichkeit ragt die Autobahn teilweise mehrere Meter aus dem Erdreich. Die Autobahn ist vollständig tief zu legen. Der Realität entsprechende Darstellungen bei Neuauflage der Planung.  |
| S 8  | Weidteile                    | Der bis zu 4m - mit Überdeckung 5m - aus dem Boden ragende Kasten zerstört den Siedlungsraum der Weidteile und verhindert dessen Querung - das Quartier bleibt getrennt. Die Autobahn ist vollständig tief zu legen.   |
| S 9  | Bienne Centre                | Die städtebauliche Idee für Bienne Centre ist geprägt durch den offenen Autobahnanschluss. Sowohl das geplante Autobahnloch als auch die Verkehrslösung an der Salzhausstrasse können kaum als stadträumliche Qualitätsverbesserung gelesen werden. Es wird eine Verkehrslösung aufgezeigt, die den Rahmen einer stadterträglichen Intervention sprengt und primär dem motorisierten Verkehr dient. Für den Fuss- und Veloverkehr, die Aufenthaltsqualität sind kaum Lösungsansätze erkennbar.<br>Der Versuch, mit einem neuen, grossformatigen Bebauungsmuster den Eingriff zu kaschieren, vermag die Dramatik des Eingriffs nicht zu schmälern, im Gegenteil, die überdimensionierten Blockrandbebauungen steigern zusätzlich die Dramatik der städtebaulichen Entwicklung mit 6-geschossigen Gebäuden gefasste Strassenschluchten, die letztlich nur als Lärmschutz für angrenzende Quartiere dienen.<br>Aufgrund der Eigentumsverhältnisse östlich der Salzhausstrasse und ebenso aus Sicht möglicher Investoren erachten wir es als sehr unwahrscheinlich, dass dieses grossformatige Konzept jemals realisiert werden kann. Auch hier fehlt es an Visionen für eine zukunftstaugliche Stadtraumentwicklung. Wer will hier wohnen ? Wo befinden sich die erforderlichen Schulen, wo die öffentlichen Aussenräume ? Gibt es einen Bedarf an gewerblichen Nutzflächen als „Schallschutz-Volumen“ ? Welche Gesichter beleben und prägen die neuen Strassenräume ? Sind die aufgezeigten Verbindungen wirklich Fussgänger- und Kindergerecht ?<br>So wie der Massstab des Bebauungsmusters ist auch das Verbindungsmuster – ein feinmasstäbliches Fusswegnetz mit öffentlichen Höfen und Plätzen gibt es nicht - der Langsamverkehr wird sich an der Salzhausstrasse und beim Verresiusplatz dem motorisierten Verkehr unterordnen müssen. Ein Queren der Salzhausstrasse wird auf lange Strecken durch Rampen verunmöglicht.<br><br>Wir beurteilen das vorliegende städtebauliche Konzept als unrealistisch, sowohl hinsichtlich Bedarf als auch hinsichtlich einer Realisierbarkeit. Es fehlt hier über weite Teile der menschliche Massstab, sowie Ansätze einer Idee, welche für die Bürger von Nidau und Biel und für die künftigen Quartierbewohner „lebensqualitätssteigernde“ Erneuerungen mit sich bringt. |

| Kat. | Thema                           | Text  |
|------|---------------------------------|---|
| S10  | Strandboden                     | Durch die für die A5 erforderlichen baulichen Veränderungen wird in der gemäss ISOS national mit dem Erhaltungsziel a bezeichnete Strandboden sowie die bundesgeschützten Felsensteppe (Felseck) am Hangfuss massiv beeinträchtigt. Die in der Städtebaulichen Begleitplanung aufgezeigten Gestaltungsmaßnahmen vermögen den schwerwiegenden Eingriff an diesem städtebaulich wichtigen Ort nicht aufzuwiegen. Besonders störend wirkt sich hier die erforderliche Tieferlegung und Verbreiterung der Neuenburgstrasse aus. Für den Fuss- und Veloverkehr ab dem Knoten Seevorstadt/Ländtestrasse in Richtung Vingelz werden keine Lösungen aufgezeigt. |
| S11  | Strandboden                     | Die vorgeschlagenen Neubauvolumen am Hangfuss und südlich der Schüss erscheinen nicht plausibel insbesondere fehlt es an einer überzeugenden Integration ins gegebene Stadtgefüge, sowohl hinsichtlich Anbindung als auch hinsichtlich aussenräumlicher Vernetzung. Festlegungen auf Stufe Nutzungsplanung sind verfrüht. Es fehlen städtebauliche Visionen zur Gebietsentwicklung. Die Gebiete können frühestens ab 2040 baulich entwickelt werden.  |
| S12  | Strukturkonforme Transformation | Was ist strukturkonform? Auf welche Struktur bezieht sich die Konformität? Wer bestimmt, was konform ist? Wie und wer transformiert? Der Begriff ist nicht verständlich und durch präzise, verständliche Formulierungen zu ersetzen.  |