

FAB-A

—

Genossenschaft

Biel/Bienne, 8. März 2017

Einschreiben

Stadt Biel
Stadtplanung
Zentralstrasse 49
Postfach
2501 Biel/Bienne

Mitwirkungsverfahren: städtebauliche Begleitplanung A5 Westast

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Genossenschaft FAB-A wurde im August 2010 mit dem Zweck gegründet, ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige, autofreie Siedlungen zu erstellen, zu betreiben und zu unterhalten.

Warum nehmen wir an der Mitwirkung teil?

1. Wir sind ein gemeinnütziges, genossenschaftliches Unternehmen, das zur Umsetzung von regionalen und städtischen Zielen zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt und Region beiträgt. Dabei stützen wir uns insbesondere auf die Zielsetzungen im Richtplan RGSK Biel-Seeland 2. Generation, Energiestadtlabel Gold, Richtplan vFM, Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (Städteinitiative), Reglement über die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Richtlinien über die Erhebung und Verwendung von Mehrwertabgaben) und nehmen diese ernst.
2. Die Genossenschaft FAB-A schafft Wohnraum für uns Menschen, die in der Stadt leben und arbeiten und unsere Freizeit verbringen last but not least bezahlen wir hier Steuern und zwar überdurchschnittlich viel, da wir verdichtet wohnen.
3. Wir sind Teil der Öffentlichkeit, die nicht akzeptiert, dass über unsere Köpfe hinweg die Stadt zerstört wird.

Die Genossenschaft FAB-A hat sich intensiv mit der städtebaulichen Begleitplanung für die Autobahn A5 Westast beschäftigt. Wir stellen fest, dass mit dem krampfhaften Versuch zwei Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt bauen zu wollen, ein Problemmonster mit riesigem Ausmass geschaffen wird. Die Probleme, die es uns schaffen wird, können weder vor, während und

schon gar nicht nach dem Bau der Autobahn gelöst werden. So wie geplant - mit den beiden, massiv unsere Stadt zerstörenden Autobahnanschlüssen - akzeptieren wir die A5 niemals.

Wer Strassen sät, erntet Verkehr!

Die Begleit-Planer entlarven das Problemmonster selbst. Wir zitieren ihre Erkenntnisse¹:

„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:

Ohne eine konsequente Verringerung der Verkehrserzeugung im Zentrum der Agglomeration und ohne eine gezielten Verlagerung des MIV² 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.’

Übersetzt heisst das: Die Autobahnanschlüsse verursachen wesentliche Verkehrsprobleme statt sie zu lösen. Die städtebauliche Begleitplanung ist ungenügend mit der Autobahn A5 Planung koordiniert und zeigt keine Lösungen sondern formuliert nur vage Absichten.

Erschreckend dabei ist, dass die Städte Biel und Nidau sich dem Problemmonster unterwerfen³:
‘Im Rahmen der voraussichtlich im Jahre 2017 durchzuführenden öffentlichen Auflage des AP A5 Westast wird ein weiterer Abstimmungsschritt vorzunehmen sein, wobei dieser mittels Einsprachen seitens der Städte Biel und Nidau ausgelöst und im Rahmen der anschliessenden Verhandlungen vollzogen wird.’

Die negativen Auswirkungen des Verkehrs werden verschärft

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

¹ Siehe Erläuterungsbericht, Seite 44, Kapitel 6.4 Schlussfolgerungen

² motorisierter Individualverkehr

³ Siehe Erläuterungsbericht, Seite 52

vermietet, meist nicht einmal kostendeckend. Sogar öffentliche Parkhäuser, wie beispielsweise das Parkhaus Bahnhof-Parking Biel/Bienne, vermietet Dauerparkplätze an Pendlerinnen und Pendler.

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.

Wir fordern:

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.

Wir fordern, dass die Städte Biel und Nidau gestützt auf die geltende Rechtsordnung autofreie bzw. autoarme Siedlungen mit geeigneten Klauseln in den Baurechtsverträgen sowie Vorschriften auf Gemeindeebene fördern.

Kein zukunftsgerichteter Städtebau

Wir vermissen Visionen und Strategien für die Stadtentwicklung. Es wurde nach gängiger Verwaltungspraxis Probleme isoliert, um sie an ‚Fachmänner‘ zu delegieren. Die ‚Problemfelder‘ werden auf das ‚Wesentliche‘ reduziert und dann unter Einsatz von unreflektierter Intuition einer baulichen ‚Lösung‘ zugeführt. Es wird nicht dargelegt, in welchem Zusammenhang das Planungsgebiet mit anderen städtebaulichen Entwicklungen steht und wie diese zeitlich aufeinander abgestimmt sind.

Diese fehlenden Strategien sind wie andernorts in einem partizipativen Prozess zu entwickeln. Ein qualifiziertes Verfahren in Ehren, aber es fehlen in der Strategie soziologische Figuren (Bevölkerung, Unternehmen, Arbeitnehmende, etc.), die vielfältige, städtebauliche Vorgaben bilden. Abstrakte Begriffe wie Zitat: „strukturkonforme Transformation“ oder „umfassende Transformation“, genügen für zukunftstaugliche Entwürfe nicht.

Das Resultat der städtebaulichen Begleitplanung ist die Vergangenheit der Zukunftsvorstellung. Die Salzhausstrasse wird zum Autobahnzubringer befördert. Die daraus resultierende 45 Meter breite Strassenschneise wird als Rückgrat eines neuen städtischen Quartiers genutzt. Das Gur-nigelquartier soll grundsätzlich neu bebaut werden nach dem Prinzip Blockrand, das erfolg-

reichste Stadtmuster seit dem 19. Jahrhundert. Eine defensive Architektur, welche den lärm- und abgasgeplagten Bewohnerinnen und Bewohnern in den Innenhöfen einen Rückzugsort bieten soll. Werden die Innenhöfe mit oberirdische Parkplätze oder Abluft- und Belichtungs- und Zufahrtsanlagen gestaltet, können sie die ersehnte Ruhe nicht bieten. Dereinst dürfen hier über 130'000 m² oberirdische Geschossfläche gebaut werden und 650 Autoparkplätze. Entlang der stark befahrenen Salzhausstrasse kehren die Gebäudefluchten ihre gute Seite der Strasse zu und halten den Atem an.

Bis die erhofften Investoren die geplanten Grossformen realisieren, werden dort marginalisierte Leute an der Autobahn leben. Oder wird die Stadt während 20 Jahren die enteigneten Liegenschaften mit Steuergeldern unterhalten und in Schwung bringen? Werden die dort lebenden Leute vor Lärm geschützt? Wo sind die Lärmschutzwände entlang der Autobahn und ihren Zubringern? In den Zeichnungen sind sie nicht zu sehen obwohl sie wesentliche visuelle Elemente sind. Wird aus vorgeschobenem Ortsbildschutz- oder anderen Gründen bereits darauf verzichtet? Und müssen in diesem Fall die ‚prägenden‘ Gewerbe- und Bürogebäude den Lärmschutz für die dahinterliegenden Wohngebäude bieten? Und wie werden sie vor dem Lärm der Zubringerrampe geschützt, wenn nicht durch Lärmschutzwände? Der Raum hinter dem Bahnhof wird wegen Lärm, Abgasen, defensiver Architektur und dem dreistöckigen Autobahnbauwerk zum ‚leblosen Gebiet‘ entwertet. Oder kann man sich flanierende und kaffetrinkende Personen an der 8-spurigen Autobahn und der Autobahnzubringerrampe vorstellen? Anstatt einer defensiven, verkrampften Stadtplanung könnten die im Kanton Bern erfolgreich angewandten mobilen Lärmschutzwände geplant werden. Eine einfache und zukunftsgerichtete Lösung, die ohne grossen Aufwand sogar dem Verzicht auf die Autobahnanschlüsse gerecht würde.

Unsicheres Schicksal der Bevölkerung Weidteile und Gurnigelquartier

Im Schlussbericht KEST Weidteile Biel/Nidau 2004 steht: *‚Wohnungen werden leer stehen, ihr Mietwert wird zunächst sinken. Bevölkerungsschichten mit niedrigen Einkommen bleiben voraussichtlich im Quartier oder ziehen neu zu, sie müssen während der Bauphase zusätzliche Belastungen ertragen. Nach Realisierung der neuen A5 werden in den nun attraktiveren Wohnlagen aller Voraussicht nach zahlreiche Gebäude saniert werden. Die Mieter würden dann, ohne Lenkungsmaßnahmen, in den sanierten Wohnungen wesentlich höhere Mieten bezahlen müssen. Sie würden im dann ruhigen Quartier kaum mehr preisgünstige Wohnungen finden und würden damit verdrängt. Bereits im Wettbewerbsprogramm «Europas 5» äusserten die Veranstalter – in Kenntnis dieser Gefahr – die Notwendigkeit, einer solchen Entwicklung entgegen zu treten‘.*

Nidau wird sich aber letztendlich die Hände reiben, wenn die besser gestellten Steuerzahlerinnen und Steuerzahler in die verkehrsberuhigten, sanierten oder neugebauten Liegenschaften der Weidteile ziehen. Biel wird sich hingegen die Augen reiben, wenn sich die marginalisierte Bevölkerung, z.B. die Vertriebenen der Weidteile auf zusehen hin in den enteigneten Liegenschaften des lärm- und abgasgeplagten Gurnigelquartier niederlassen.

Welche Lenkungsmaßnahmen werden getroffen, um dem entgegenzutreten?

Wir fordern griffige Lenkungsmaßnahmen, welche gemischte Quartiere mit Lebensqualität für alle Einkommensschichten fördern.

Da stellen sich noch weitere Fragen, auf die wir gerne eine Antwort möchten:

- Gibt es in der Planung tatsächlich nur Chancen? Wie steht es mit Risiken?
- Wurde in der Planung mit Absicht auf die Darstellung der Gemeindegrenze verzichtet?
- Was passiert mit den städtebaulichen Ideen, wenn Nidau und Biel zu unterschiedlichen Abstimmungsergebnissen kommen?
- Warum fehlen in den Bestimmungen zu den Zonen mit Planungspflicht die Festlegung von Anteilen für genossenschaftlichen, gemeinnützigen Wohnungsbau?
- Wie gedenkt die Stadt Biel ihr Reglement umzusetzen?
- Wie steht es mit dem Mehrwert?
- Wer kassiert und wann?

Immerhin: *„Für das Planungsgebiet ist im Rahmen einer Gesamtstadt und Agglomeration umfassende Strategie eine gesamtheitliche Verkehrslösung mit Plafonierung der MIV-Verkehrsmittel zu erarbeiten. Dabei sind mobilitätsbeeinflussende Planungsprinzipien, wie autoarmes Quartier, restriktives Parkplatzangebot oder Mobilitätsmanagement anzuwenden“⁴.*

- Warum werden die mobilitätsbeeinflussenden Planungsprinzipien nicht in die Erschliessungsgrundsätze der Zonen mit Planungspflicht festgeschrieben?

Moderner Städtebau heisst für uns: Einschränkung des Autoverkehrs, verbesserte Anreize zum Velofahren, Förderung des öffentlichen Verkehrs und eine bessere Gestaltung des öffentlichen Raums. Biel macht es anders! Ein achtspuriger Autobahnanschluss mitten in der Stadt, gleich neben dem Bahnhof. Ein 275 Meter langes, 45 Meter breites und 14 Meter tiefes Loch wird mit dahingewürfelten Solitären und straffen Blockrändern anmächlich garniert.

Städtebau im Klimawandel

Wird der aktuelle Wissensstand über Klimawandel in urbanen Gebieten in die Planung einbezogen? Klimaforscher rechnen bis ins Jahr 2035 mit einer Zunahme auf über 30 Hitzetagen pro Jahr. Ein Hitzetag misst mehr als 30 C°. Diese Hitzebelastung wird durch die Baustellen- und Baustelleninstallationsflächen mittelfristig und durch die Abholzung des beachtlichen, hundertjährigen Baumbestandes sowie die Betonflächen des überdimensionierten Autobahnanschlusses langfristig verschärft. Dies gilt auch für den Autobahnanschluss hinter dem Bahnhof. Die Backofengluthitze wird während der Sommermonate in die Innenstadt fließen. Welche Schutzmassnahmen für die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere der Säuglinge, Kleinkindern und Alten, sind diesbezüglich vorgesehen?

⁴ Erläuterungsbericht, Seite 44

Planungsprinzip Hoffnung

Die Hoffnung zieht sich wie ein roter Faden durch die ganze Planung:

- man hofft, dass der hausgemachte motorisierte Verkehr die Autobahn benützen wird, obwohl die Begleitplanung zeigt, dass die Randbedingungen der übergeordneten Planungen nicht eingehalten werden, viele Strassen mit mehr Verkehr belastet werden als heute
- man hofft, dass man mit ‚Absichten‘, ‚Gesamtstrategien‘ und ‚angebotsorientierter Verkehrsplanung‘ die Verkehrsüberlastung im Planungsgebiet in den Griff kriegt, obwohl die Begleitplanung keine Lösungen aufzeigt
- man hofft, dass die Konflikte mit der Autobahnplanung zugunsten der Stadt Biel gelöst werden, obwohl man behauptet, Details der Autobahnplanung nicht zu kennen bzw. unschlicht vorenthalten werden!
- man hofft, dass ab 2045 Investoren das Gebiet mit Grossformen überbauen
- man hofft, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen trotz politischer Widerstände realisiert werden; gesichert sind sie nämlich nicht!
- man hofft, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen finanzierbar sind
- man hofft, dass die die Situation für Fuss- und Veloverkehr verbessert wird, obwohl keine konkreten, verbindlichen Massnahmen in der Begleitplanung vorliegen
- man hofft, dass Fuss- und Veloverkehr wesentlich zur erforderlichen Verkehrsentlastung beim Guido-Müller-Platz beitragen
- man hofft, dass der Verresius-Kreisel dereinst 30'000 motorisierte Fahrzeuge (plus Fussgänger und Velofahrende) zu verarbeiten mag

man hofft!

Die Genossenschaft FAB-A setzt sich dafür ein, den Westast der A5 ohne die beiden Anschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt zu realisieren.

Wir fordern:

Es ist eine umfassende Interessenabwägung einer Lösung mit und ohne Westastanschlüsse, mit und ohne Realisierung der flankierenden Massnahmen zu erstellen. Dabei sind die Chancen und Risiken, Kosten und Nutzen, Stadtzerstörung und Verkehrsveränderung gegeneinander abzuwägen. Nur so können die Bevölkerung und die Politiker und Politikerinnen abschätzen, was der Bevölkerung und den Steuerzahlenden für unnötige Opfer zugemutet werden. Als Grundlage zu dieser Interessenabwägung sind in einer Studie der Leerstand der privaten Parkplätze und der Bestand an autofreien Haushalten zu erheben. In einer weiteren Studie sind die Auswirkungen von tiefgreifenden, zeitgemässen und effektiven Massnahmen zur Förderung des Langsam- und öffentlichen Verkehrs zu prüfen, wie beispielsweise gesperrte Strassen, Begegnungszonen, flächendeckend Tempo 30 auf dem übrigen Stadtgebiet und, wo Ampeln noch nötig sind, konsequente Bevorzugung der Fussgängerinnen und Fussgänger, Veloschnellstrassen,

restriktives Parkplatzmanagement, eine Öffnung des Bahndammes gegen den See hin, Förderung des autoarmen und autofreien Wohnens usw.

Der Gemeinderat soll sich dafür einsetzen, dass die Autobahn A5 Westast in der vorliegenden Form nicht gebaut wird. Bund und Kanton sollen den Netzbeschluss erfüllen, aber mit einem Autobahnprojekt ohne Anschlüsse Bahnhof und Strandboden (Autobahn 3. Klasse/Tunnel).

Wir trauen den Autobahnplanern nicht! Die städtebauliche Planung soll Lösungsansätze aufzeigen für eine Stadt mit menschlichen Dimensionen. Die Stadtquartiere in unmittelbarer Nähe von Bahnhof und See haben grosses Entwicklungspotenzial. Für die Genossenschaft FAB-A heisst das klar: Stadtentwicklung ja – aber ohne Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt!

Wir fordern eine Stadtplanung mit zukunftsgerichteter Mobilität. 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 soll⁵.

Es gibt keine sinnvolle städtebauliche Entwicklung mit den beiden geplanten Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt.

Freundliche Grüsse

Bettina Cadetg
Präsidentin

Michael Rothenbühler
Vorstandsmitglied

⁵ Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (Städteinitiative)