



**GRÜNE BIEL
LES VERTS BIENNE**

Postfach / Case postale 665, 2501 Biel
Kontakt / contact : Christoph Grupp
T 032 341 11 45 F 032 341 11 46
geschaeftsleitung@gruene-biel.ch

Verein Seeland-Biel/Bienne
c/o Berz Hafner + Partner AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Biel, 8. Dezember 2008

Mitwirkung Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir im Rahmen der Mitwirkung Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel Stellung. Die Bemerkungen beziehen sich auf die Mitwirkungsunterlagen des Vereins Seeland Biel/Bienne.

Grundsätzliche Bemerkungen

Zweck des aufgelegten Richtplanes sind:

- die grobe Festlegung der Entwicklung der Agglomeration Biel bis ins Jahr 2030,
- die Angaben der dazu notwendigen Massnahmen,
- die effiziente Verwendung der Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes.

Handlungsleitendes Prinzip ist die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Der Richtplan orientiert sich an langfristigen Zielen. Die Grünen Biel bedauern, dass dabei der Gedanke der Nachhaltigkeit zuwenig zum Ausdruck kommt: Die Betonung von Flächenreserven und Siedlungsbedarf, die teilweise fortgesetzte Trennung von Arbeiten und Wohnen sowie die zum Teil ausschliessliche Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs lassen eine weitere Zersiedelung und damit ineffizienten Ressourcenverbrauch und übermässige Verkehrsimmissionen befürchten.

Die Grünen Biel würden eine Strategie begrüssen, die neben der Förderung der Verdichtung griffigere Massnahmen zur Begrenzung der weiteren Ausdehnung des Siedlungsgebietes vorsieht. Namentlich sollte festgelegt werden, dass - begründete Ausnahmefälle vorbehalten - die Gesamtfläche der Bauzonen nicht vergrössert werden darf. Abgelehnt wird die rechtlich auf wackeligen Füissen stehende Regelung über die Verschiebung von nicht realisierten Siedlungsflächenkontingenten in andere Gemeinden.

In Anlehnung an die Berechnungen des Kantons Bern gehen die Verfasser des Richtplans von einer Bevölkerungszunahme im Perimeter von 6'500 Personen bis ins Jahr 2030 aus. Mit der Schaffung von rund 3 km² zusätzlichen Wohnflächen misst der Richtplan dem Wohnungsbau eine sehr hohe Bedeutung zu. Im Vergleich dazu bleiben die Zielsetzungen für die Wirtschaftsentwicklung vage. Fragen zur Art und Branchenzugehörigkeit neuer Betriebe und ob eher Clusterbildung und -stärkung oder vermehrt Diversifikation angestrebt werden, lässt der Richtplan ausser Acht. Die Auswirkungen auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung können dadurch nicht genügend beurteilt werden.

Ähnlich sieht es im Bereich der Grünplanung aus: der vorliegende Richtplanentwurf erscheint als magerer Ersatz für den Bieler Landschaftsrichtplan, weshalb die Grünen Biel dieses Ansinnen nicht gut heissen. Inwiefern dies für die Grünzonenplanung in den anderen Agglomerationsgemeinden auch zutrifft, muss noch geklärt werden.

Die Grünen Biel unterstützen die neue öV-Achse rechtes Bielerseeufer-Bözingenfeld. Sie nimmt einen dominanten Platz ein und viele Entwicklungsprojekte sind erfreulicherweise auf die neue Erschliessung ausgerichtet. Es stellt sich die Frage, welche Bedeutung der neue Richtplan noch hätte, würde die Realisierung der neuen öV-Achse aus irgendwelchen Gründen scheitern.

Das Ziel der Verlagerung von Individualverkehr auf andere Verkehrsarten sowie die Busbevorzugung und die Verbesserung des Langsamverkehrs sind richtig. Deshalb werden die Massnahmen zur Anbindung einer Reihe von Arbeitsschwerpunkten (Teilgebiete Brügg-Aegerten-Studen, Süd-Ost und Pieterlen-Lengnau), bei denen klar der motorisierte Individualverkehr (miV) bevorzugt wird, abgelehnt. Vielmehr sollte neben der neuen öV-Achse rechtes Bielerseeufer-Bözingenfeld eine neue öV-Achse Nord-Süd von Biel Richtung Lyss geprüft werden. Zusätzliche Autobahnan-schlüsse oder deren Verschiebung sind aus Sicht der Grünen keine Option. Vielmehr sollte der Verzicht von Anschlüssen im Stadtgebiet, namentlich Biel-Centre, geprüft werden.

Bemerkungen zu einzelnen Punkten

Analyse des Ist-Zustands

Die Grünen Biel teilen weitgehend die Beurteilung des Ist-Zustands. Sie erachten es als wichtig, dass früh auf die Probleme hingewiesen wird, die nach der Eröffnung der A5-Umfahrung fortbestehen und dass auch nach Inbetriebnahme der A5-Umfahrung ein grosser Handlungsbedarf besteht. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5-Umfahrung müssen rechtzeitig realisiert werden und deren Finanzierung durch Bund, Kanton und Gemeinden ist sicherzustellen.

Konzept Agglomerationsentwicklung

Die Verkehrsstrategie wird grundsätzlich unterstützt, wobei das Ziel einer raschen Inbetriebnahme der A5-Umfahrung fraglich erscheint. Wie das Ziel der Reduzierung des miV erreicht werden soll, ist dagegen im Siedlungskonzept nicht schlüssig dargestellt. Bei den Entwicklungspotenzialen Arbeiten bleibt die Verlagerung von Individualverkehr auf andere Verkehrsarten weitgehend unberücksichtigt. Eine grosse Lücke stellen die Grünen Biel beim Freizeitverkehr fest. Die Planung sieht ein attraktives Freizeitangebot vor. Bei der Erschliessung wird aber auf den miV gesetzt. Dabei bietet sich das Gebiet der Agglomeration Biel-Seeland hervorragend für die Erschliessung mit öV und Langsamverkehr an.

Im Teilraum Brügg-Aegerten-Studen und vor allem im Teilraum Süd-Ost setzt das teilräumliche Entwicklungsdispositiv einseitig auf Autobahnanschlüsse. Hier sollten auch öV-Anschlüsse aufgenommen werden.

Im Teilgebietskonzept Biel Leubringen Nidau hat es zu wenige und zu kleine Mischzonen. Die Entwicklungspotenziale Freizeit- und Grünraumnutzung sind grösstenteils auf den Stadtrand verteilt. Solche Nutzungen sollten vermehrt auch innerhalb der Stadt geschaffen werden.

Auf die neue verkehrliche Anbindung des Spitalzentrums ist zu verzichten, es sei denn, dadurch würden das Beaumont-Quartier und die Altstadt komplett vom Spital-Durchgangsverkehr entlastet. Dies würde allerdings zusätzliche flankierende Massnahmen bedingen. Das Vorhaben der Überbauung Berghaus lehnen die Grünen Biel strikte ab. Es handelt sich hier um einen natürlichen Gunst- raum am Jurasüdhang mit enger Grünraumvernetzung zum Waldrand und zur Landwirtschaftszone.

Die flächendeckende Verteilung von Versorgungszentren im Stadtzentrum und in den Quartieren sowie der Verzicht auf neue Standorte für Einkaufszentren wird unterstützt.

Die Koexistenz zwischen den verschiedenen Benutzerarten im Verkehr wird grundsätzlich begrüsst. In der Stadt sollte der Langsamverkehr begünstigt werden.

Die Takterhöhungen der Bahn in Richtung Grenchen-Solothurn und in Richtung Neuenburg- Lausanne werden begrüsst.

Nach wie vor fehlt die städtebauliche Anbindung des Sees.

Richtplan: Teil Siedlung

Die Kriterien für die Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen werden vorbehältlich des Ziels einer grundsätzlichen Begrenzung Gesamtfläche der Bauzonen unterstützt. Ebenso wird die Prioritätensetzung, die sich an der regionalen Zentralitätsstruktur orientiert, begrüsst. Die Quartieraufwertung wird als ausserordentlich wichtig erachtet, da es den Zuzug in die Stadt begünstigt und die Verdichtung des Siedlungsgebietes unterstützt. Der quantitative wie qualitative Erhalt von Grünflächen als Erholungsraum muss dabei höchste Priorität erhalten.

Richtplan: Teil Verkehr

Die Umsetzung des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität werden unterstützt wie auch die weiteren Massnahmen, die die Verlagerung von Individualverkehr auf andere Verkehrsarten unterstützen. Dazu gehört wie bereits erwähnt ausdrücklich nicht der Autobahnanschluss Orpund und die Verschiebung des Anschlusses Studen. Die Parkplatzbewirtschaftung ist im ganzen Agglomerationsraum vorzusehen.

Richtplan: Teil Landschaft

Der Richtplan spricht die Wichtigkeit von Korridoren und Vernetzungen an. Leider konnte die Raumplanung in der Vergangenheit diese Zielsetzungen nicht immer verwirklichen, mit der Resultat einer starken Zersiedelung der Landschaften und dem Zusammenwachsen der Dörfer auch im Seeland. Es ist deshalb zu begrüssen, dass der Richtplan klare Grenzen zwischen den Siedlungen und Dörfern anstrebt.

Gerade das Entwicklungsgebiet Orpund-Wyngarten widerspricht aber dieser Logik. Auch die Vernetzungsachsen südöstlich von Biel und im Bözingenfeld bedürfen einer deutlichen Förderung und Aufwertung. Mit der recht schwachen Formulierung im Massnahmenblatt C4 unter gleichzeitiger

Aufhebung des Bieler Landschaftsrichtplans sind die Grünen Biel nicht einverstanden. Sie bezweifeln überdies die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Korridore.

Abschliessende Bemerkungen

Mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel werden die langfristige räumliche Entwicklung vorweggenommen und wichtige Rahmenbedingungen für die politisch Verantwortlichen gesetzt. Mit Bedauern stellen die Grünen Biel fest, dass mit dem vorliegenden Richtplanentwurf eine nachhaltige Entwicklung der Agglomeration nur teilweise gewährleistet ist und kurzfristigen Begehrlichkeiten der Gemeinden wenig entgegengestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

GRÜNE BIEL / LES VERTS BIENNE

Anna Maria Hofer, Präsidentin

Christoph Grupp, Geschäftsleiter