



ARGUMENTARIUM

A. STADTZERSTÖRUNG DURCH AUTOBAHNANSCHLÜSSE DIREKT IM STADTZENTRUM

Die offen geführten Autobahnanschlüsse würden zwei klaffende Wunden von je über 200m Länge und 18 Metern Tiefe im Herzen der Stadt öffnen und das städtische Gefüge zerreißen. Im Loch des Anschlusses Bienne-Centre könnte man die ganze Altstadt von Nidau versenken.

Das Projekt umfasst fünf Vollanschlüsse, drei Halbanschlüsse und zwei Ein- und Ausfahrten für den Porttunnel. Diese insgesamt zehn Autobahnanschlüsse für die Agglomeration Biel entsprächen proportional zur Einwohnerzahl 80 Autobahnanschlüssen für die Agglomeration Zürich.

B. FATALE AUSWIRKUNGEN AUF LANDSCHAFT, MENSCH UND UMWELT WÄHREND 15 JAHREN BAUZEIT UND DARÜBER HINAUS

Die Auswirkungen auf die Landschaft sind unverhältnismässig und irreparabel.

745 Stadtbäume müssten der Autobahn weichen. Einige davon sind Bestandteil des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Insbesondere diese grossen, alten Bäume sind für das Stadtklima wichtig und unersetzlich.

Über 100 Gebäude müssten abgerissen werden. Viele dieser Gebäude sind jedoch als schützenswert eingestuft.

Das Projekt verunstaltet öffentliche Freiräume von nationaler Bedeutung und beeinträchtigt geschützte öffentliche Erholungszonen wie den Strandboden.

Die massiven Eingriffe in die komplexen Grundwasserströme würden nicht kalkulierbare Risiken verursachen und die bestehende Bausubstanz in weiten Teilen der Stadt gefährden.

Die Experten sind sich einig, dass die Auswirkungen auf das Grundwasser in seiner Gesamtheit nicht komplett beherrscht werden. Die Ingenieure geben zu, dass das Projekt grosses Konfliktpotential hat, weil Massnahmen notwendig werden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden können.

In Biel kommt es immer wieder zu Flutungen von Baugruben – noch in bester Erinnerung ist das Wasser in der Manor-Baugrube an der Zentralstrasse...

Die voraussichtliche Bauzeit von mindestens 15 Jahren würde die Lebensqualität im Stadtzentrum zerstören: Unaufhörlicher Lärm, endloser Staub, gesperrte Verbindungswege usw. würden weite Teile der Stadt unbewohnbar machen.

Über 400'000 Lastwagenfahrten für Bauaushub und Baustellenabfälle würden ins Stadtzentrum eindringen.

Die flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs sind finanziell nicht gesichert. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass diese nie realisiert würden.

Wie auf dem ehemaligen Expo 02 Gelände, das nach 15 Jahren noch immer Brachland ist, drohen entlang der offenen Autobahnschneisen Dauerbaustellen und innerstädtische Brachen.

C. UNVERHÄLTNISSMÄSSIGE KOSTEN, DIE VON ALLEN SCHWEIZER BÜRGERINNEN UND BÜRGERN GETRAGEN WERDEN MÜSSTEN

Ein Kilometer vom Autobahnabschnitt durchs Stadtzentrum Biel kostet sechs Mal mehr als ein Kilometer vom Bau der 2. Gotthard-Röhre. Somit wäre der A5-Westast die teuerste je gebaute Autobahn der Schweiz.

Weil es sich dabei um eine Nationalstrasse handelt, werden alle Steuerzahlerinnen und -zahler in der ganzen Schweiz zur Kasse gebeten.

Zur Veranschaulichen der immensen Baukosten für den Abschnitt Strandboden - Brüggmoos, ein Vergleich mit einer Reihe von Grossprojekten, die alle zusammengerechnet 1,65 Milliarden kosten würden:

- die neue Fondation Beyeler (100 Mio.)
 - das Rolex learning center (110 Mio.)
 - die REHA-Klinik in Basel (87 Mio.)
 - das Fussballstadion München (370 Mio.)
 - der neue Roche-Tower (höchstes Gebäude der Schweiz) (550 Mio.)
 - das Regiotram in Biel (300 Mio.)
 - die neue Wohnüberbauung Kalkbreite ZH (75 Mio.)
- + 60 Millionen Franken für die Verbesserung der Infrastruktur für Langsamverkehr...

Hohe Kosten würden auch nach Inbetriebnahme anfallen: Aufgrund der aufwändigen technischen Anlagen und einer Vielzahl von permanent laufenden Pumpen und entsprechend hohem Unterhaltsaufwand, schätzen die Behörden die Betriebs- und Unterhaltskosten auf 43 Mio Franken pro Jahr. Auch diese Kosten müssten von allen Steuerzahlern in der ganzen Schweiz bezahlt werden. Nicht mit eingerechnet sind dabei mögliche Schäden infolge der Eingriffe ins Grundwasser, die sehr teuer werden könnten!

D. EIN PROJEKT, DAS KEINE VERKEHRSPROBLEME LÖST

Zusätzliche Autobahn-Infrastrukturen mit Autobahnanschlüssen direkt im Stadtzentrum führen zwangsläufig zu Mehrverkehr in den Städten Biel und Nidau.

Die Netzvollendung der Nationalstrasse ist eine reine Illusion. Der Abschnitt «Biel-La Neuveville» bleibt unverändert zweispurig (mit Traktoren und Velos) und auch das Teilstück der T6 «Brügg-Lyss» bleibt eine zweispurige Strasse mit Gegenverkehr.