



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 beim Bahnhof könnte man die Altstadt von Nidau komplett 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.

Die Anschlüsse liegen derart nahe beieinander, dass zusätzliche Ein- und Auffahrtspuren notwendig sind, die komplizierte und gefährliche Spurwechselmanöver auf kurzer Strecke erfordern.

Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt sind passé. Solche Projekte tragen den Geist des letzten Jahrtausends. Andernorts werden offene Autobahn-schneisen für teures Geld geflickt – in Biel will man neue bauen.

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

Die Auswirkungen auf die Landschaft sind unverhältnismässig und irreparabel.

Laut Auflageprojekt müssten der Autobahn mindestens 745 Stadtbäume 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, einige davon sind als schützenswert eingestuft.

Fazit: Das Bundesinventar für schützenswerte Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) sowie das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) werden nicht respektiert. Das Projekt verunstaltet öffentliche Freiräume von nationaler Bedeutung und beeinträchtigt geschützte öffentliche Erholungszonen wie den Strandboden. Das widerspricht der gängigen Rechtspraxis: Das Bundesgericht hat im Fall von Rüti 2009 die Wichtigkeit der Bundesinventare ISOS und IVS bestätigt. Das vorliegende Autobahnprojekt beeinträchtigt jedoch beide Inventare. Dabei kommt es zu einer Güterabwägung: Die Streckenführung der Autobahn kann als Projekt von nationaler Bedeutung als gleichwertig mit den Bundesinventaren eingestuft werden. Die beiden Anschlüsse im Zentrum sind jedoch definitiv nicht von nationaler Bedeutung!

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

Die Grundwassersituation wurde nur unzureichend erforscht. Gemäss technischem Bericht der öffentlichen Projektauflage wurde insbesondere die tieferliegende Grundwasserschicht noch kaum erforscht, obwohl diese im Bereich des Anschlusses Bienne-Centre tangiert wird. Die Experten sind sich einig, dass die Auswirkungen auf das Grundwasser in seiner Gesamtheit nicht komplett beherrscht werden. Die Ingenieure geben zu, dass die geplanten Manipulationen im Grundwasser grosses Konfliktpotential haben, da Massnahmen notwendig würden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden können. Darüber hinaus wurden 300-jährige Überschwemmungsereignisse in den Berechnungen nicht berücksichtigt, obschon dies ausdrücklich verlangt wurde!

In Biel kommt es immer wieder vor, dass Baugruben mit Grundwasser geflutet werden. Beispiele dafür sind der Manor-Bau an der Zentrals-trasse oder die Aula des Gymnasiums auf dem Strandboden .

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 benötigte Graue Energie wäre unermesslich hoch und steht im krassen Gegensatz zu der erst kürzlich beschlossenen nationalen «Energiestrategie 2050», weil der Bau und Betrieb dieser Autobahn extrem energieintensiv und umweltbelastend sind.

Verzögerungen der Bauzeit sind aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse absehbar. Hinzu kommt die hohe Wahrscheinlichkeit von archäologischen Sicherungsgrabungen, welche die Bauzeit um Monate oder gar Jahre verlängern könnten.

Die notwendigen flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs sind finanziell nicht gesichert. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass diese nie realisiert würden: Die Vergangenheit in Biel hat mehrfach gezeigt, dass Kredite für Investitionen in öffentliche Anlagen bei Abstimmungen wenig Akzeptanz geniessen. So wurden in jüngster Zeit Kredite für eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes oder des Neumarktplatzes an der Urne abgelehnt.

Die städtebauliche Begleitplanung verspricht unter anderem Grossbauten entlang den offenen Schneisen, welche die Quartiere vor den Autobahn-Emissionen schützen. Ob diese Bauten je verwirklicht werden, ob sich Investoren dafür interessieren, steht jedoch in den Sternen. Vielmehr ist zu befürchten, dass entlang der offenen Schneisen während Jahrzehnten hässliche Brachen bestehen bleiben – so wie das ehemalige Expo 02 Gelände nach 15 Jahren noch immer Brachland ist.

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

Der Bau eines Kilometers des Abschnitts mitten durchs Stadtzentrum von Biel würde sechs Mal soviel kosten wie ein Kilometer der 2. Gotthard-Röhre.

Das Gesamtprojekt ist mit 2,2 Milliarden Franken budgetiert (inklusive Port- und Vingeltunnel), davon würden allein die 2,3 Kilometer durch die Innenstadt 1,65 Milliarden verschlingen. Damit wäre der Westat die teuerste je gebaute Autobahn der Schweiz. Weil die Autobahn ein nationales Projekt ist, werden alle Steuerzahlerinnen und –zahler in der ganzen Schweiz zur Kasse gebeten.

Zur Veranschaulichen der immensen Baukosten für den Abschnitt Strandboden - Bruggmoos, 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 Autobahnschlüssen 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.