

Positionspapier Verkehr & Raumplanung

Verabschiedet von der Mitgliederversammlung am 8. Juni 2009

Inhalt

1. Verkehr
 - 1.1 Einführung
 - 1.2 Kostenwahrheit
 - 1.3 Öffentlicher Verkehr
 - 1.4 Privatverkehr
 - 1.5 Langsamverkehr
2. Raumplanung
 - 2.1 Quartieraufwertung / lokale Zentren
 - 2.2 Grünraumkonzept
 - 2.3 Seegestaltung

1. Verkehr

1.1 Einführung

Wir wollen Wohnen, Freizeit, Einkaufen und Arbeiten näher zusammenbringen. Damit sinkt der Bedarf an Mobilität. Die notwendige Mobilität in unserer Gesellschaft soll möglichst ökologisch abgewickelt werden. Eine ökologisch orientierte Raumplanung verhindert Fehlentwicklungen im Verkehr, welche Umweltschäden zur Folge haben.

Eine nachhaltige Mobilität mit Kostenwahrheit berücksichtigt auch die externen Kosten. Sie fördert das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Statt neue Strassen zu bauen, muss der öffentliche Verkehr gezielt gefördert werden. Das Auto soll verantwortungsvoll, massvoll und eigenverantwortlich eingesetzt werden. Unsere moderne Gesellschaft braucht ein gesundes Mass an sinnvoller Mobilität in allen Bereichen. Transitgüter gehören konsequent auf die Bahn, damit der Lastwagenverkehr nicht weiter zunimmt.

Die Grünliberalen sind überzeugt, dass die Mobilität gesichert und die Verkehrsprobleme gelöst werden können, wenn die folgenden Forderungen umgesetzt werden.

1.2 Kostenwahrheit

Eine Steuerung der Nachfrage nach Mobilität auf Strasse und Schiene über Kosten ermöglicht einen verantwortungsbewussteren Umgang mit dem Gut Mobilität. Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt normalerweise über die Faktoren Komfort und Kosten. In einer liberalen Gesellschaft müssen alle die Verantwortung für ihr Verhalten übernehmen – und damit auch für die daraus entstehenden Kosten aufkommen, inklusive den Kosten von externen Belastungen wie Luftverschmutzung oder Lärm. Der Einzelne soll sich vermehrt überlegen, welche Wege er wann und wie zurücklegen will – und welchen Preis er dafür zu zahlen bereit ist.

Wer weit entfernt von seinem Arbeitsplatz lebt und dadurch täglich weite Strecken zurücklegt um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen, belastet, gerade zu Spitzenzeiten, die Umwelt und die Verkehrsinfrastruktur. Dass dafür Steuerabzüge gewährt werden, schafft falsche Anreize. Die Grünliberalen fordern, dass für Arbeitswege keine Steuerabzüge gewährt werden.

Durch eine Abgabe auf Benzin können verbrauchsarme Verbrennungsmotoren gefördert und unnötige Fahrten vermieden oder mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln gemacht werden. Die Einführung einer CO₂ Abgabe schützt den Menschen und die Umwelt und ist daher ein grosser Schritt um Kostenwahrheit zu erreichen und das Umweltbewusstsein zu stärken. Der Ausstoss weiterer Schadstoffe (wie Stickoxide oder Feinstaub) ist durch die Ersetzung der heutigen Motorfahrzeugsteuern mit einer vom Schadstoffausstoss und vom Verbrauch abhängigen Steuer zu vermindern.

1.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr kann viele Mobilitätsbedürfnisse abdecken und ist zu fördern. Er ist ebenso ein wichtiger Standortfaktor. Die Zersiedlung erschwert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, denn der öffentliche Verkehr kann nur dort effiziente Transportleistungen erbringen, wo verdichtet gewohnt und gearbeitet wird. Daher kommt auch der Raumplanung hohes Gewicht zu.

Der öffentliche Verkehr soll gezielt gefördert werden, damit er weiterhin konkurrenzfähig bleibt und auch in Randgebieten und zu Randstunden sein Angebot aufrechterhalten kann. Andererseits sollen auch öffentlich subventionierte Transportunternehmen zu effizientem, kostenbewusstem Wirtschaften bewegt werden.

Der Taktfahrplan erleichtert das Umsteigen und darf auf den S-Bahnlinien nicht aufgegeben werden. Sofern die Nachfrage nach einer Erweiterung von Angeboten besteht, soll diese befriedigt werden. Fehlt hingegen die Nachfrage, sind die Angebote zu überprüfen. Das heisst zum Beispiel, dass der dichte Fahrplan der Stosszeiten nicht den ganzen Tag aufrechterhalten werden muss.

Regiotram

Die Grünliberalen unterstützen das Regiotram als herausragendes Projekt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Biel/Bienne. Es bildet eine neue West-/Ostachse mit Anbindung an bestehende Wohn- und Arbeitszonen und eine schnelle Verbindung vom südlichen Seeufer und dem Bahnhof ins boomende Bözingenfeld. Die Linienführung soll die Wege des Langsamverkehrs (Fuss- & Velowege) möglichst nicht beeinträchtigen und insbesondere Rücksicht auf die Schulwege von Kindern nehmen, damit keine Gefahren entstehen. Es ist zudem zu beachten, dass mit der Streckenführung keine Quartiere und Grünflächen zerschnitten werden.

Problematisch erscheint uns im vorliegenden Projekt insbesondere der Abschnitt im Gebiet Schlössli/Bürenstrasse zu sein. Keine der beiden vorgeschlagenen Linienführungen vermag zu überzeugen, stellen doch beide einen massiven Eingriff in die bestehenden Quartiere dar.

1.4 Privatverkehr

Das Auto soll verantwortungsbewusst und massvoll eingesetzt werden. Unsere moderne Gesellschaft braucht ein gesundes Mass an sinnvoller Mobilität, diese muss aber ökologisch verträglich abgewickelt werden. Das Prinzip der Kostenwahrheit kann hier die notwendigen Leitplanken setzen und andere Massnahmen wie Vorschriften und Verbote überflüssig machen.

Der Privatverkehr ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen. Ein weiterer Ausbau des Strassennetzes ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Die Grünliberalen fordern deshalb, dass auf rein kapazitätssteigernde Strassenbauten nach Möglichkeit verzichtet wird.

Die Grünliberalen fordern, dass Umfahrungsstrassen nur dort gebaut werden, wo wirklich der Durchgangsverkehr ein Problem darstellt. In solchen Fällen sollen die Strassen in den Ortschaften beruhigt und allen Verkehrsteilnehmern zurückgegeben werden.

Die Landschaft ist Lebensraum für Mensch und Tier. Neue Strassen dürfen diesen Lebensraum nicht noch weiter beeinträchtigen. Sie sollen nur wenn nötig und unter Abwägung von ökologischen und ökonomischen Kriterien gebaut werden. Allenfalls sind sie unter die Erde zu verlegen, um Bauland oder Landschaften zu erhalten.

Parkplätze sind so anzulegen, dass Suchverkehr möglichst verhindert werden kann, also möglichst gesammelt an zentralen Standorten. Oberflächenparkplätze sollen sparsam eingesetzt werden, da durch sie Raum für die Bevölke-

zung verloren geht. Parkings müssen selbsttragend sein, d.h. Parkplätze dürfen nicht gratis sein.

Die Grünliberalen fordern, dass bei neuen Einkaufszentren Bewilligungen an ein umfassendes Verkehrs- und Transportkonzept geknüpft werden. Diese Konzepte müssen attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dem Langsamverkehr und das Angebot eines Hauslieferdienstes beinhalten.

A5

Die gesamte Autobahnumfahrung von Biel/Bienne soll umwelt- und quatiervträglich werden, die Stadt vom Durchgangsverkehr entlasten und offene Streckenführungen möglichst vermieden werden. Die innerstädtischen Verkehrsachsen sollen nach dem Bau der A5 zurückgebaut werden. Der Rückbau der Baustellen, sowie das Instandstellen der Grünflächen und die Wiederaufforstung soll sorgfältig ausgeführt werden. Der Lärmschutz in den Quartieren ist zu optimieren.

A5-WESTAST

Die Grünliberalen sind grundsätzlich der Ansicht, dass auf den Westast der A5 verzichtet werden sollte.

Stattdessen soll entweder eine unterirdische Nordumfahrung der Stadt Biel oder eine Variante mit kompletter Streckenführung am Südufer angestrebt werden.

Die Strassenführung am nördlichen Seeufer soll zweispurig umgesetzt werden.

Das Gebiet am Südufer soll mittels Porttunnel erschlossen werden.

Das Problem mit dem innerstädtischen Verkehr soll nicht mit einer Umfahrung, sondern mit geeigneten Lenkungsmassnahmen wie Park-and-Ride oder einer gezielten Reduktion der Parkplätze gelöst werden.

Die vom Bund angestrebte Lösung, der Westast, birgt schwerwiegende Einbussen der Lebensqualität in Wohnquartieren. Durch die grosse Anzahl an Anschlüssen im Stadtgebiet wird das Stadtbild unwiederbringlich zerstört. Aus technischer und stadtplanerischer Sicht sind Teile des Bienne-Centre Anschlusses im Raum Murtenstrasse/Guido-Müller-Platz kaum realisierbar. Falls der Westast dennoch beschlossen wird, unterstützen wir eine Variante mit unterirdischer Linienführung und zwei Halban schlüsse (An der Bernstrasse in Richtung Bern und im Gebiet Seedorf in Richtung Neuchâtel).

1.5 Langsamverkehr

Die Raumplanung soll von der Idealvorstellung ausgehen, dass Wohnen, Einkaufen sowie Freizeit möglichst zusammen gebracht werden und das städtische und dörfliche Leben vom Langsamverkehr geprägt wird. Dieser soll attraktiver gemacht und mehr gefördert werden, als der motorisierte Verkehr. Auf Zebrastreifen, Trottoirs und in Fussgänger- und Begegnungszonen müssen sich Fussgänger sicher fühlen können.

Die Grünliberalen fordern neue Verkehrskonzepte für den besiedelten Raum (Tempo 30 / Begegnungszonen) und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Das Velowegnetz soll weiter ausgebaut werden und gefährlichen Stellen (Unterführungen etc.) müssen entschärft werden. Bahnstationen sollen ausreichend gedeckte Veloparkplätze anbieten und bei öffentlichen Gebäuden sind gedeckte und kostenlose Veloparkplätze zu erstellen.

Die Grünliberalen fordern sichere und attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr.

Langsamverkehr in Biel/Bienne

Biel/Bienne soll sich nach dem Gewinn des Prix-Velo, nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern das Velowegnetz weiter optimieren. Besonders die zwei für VelofahrerInnen sehr gefährlichen Unterführungen (Madretschstrasse/Brüggstrasse) sind schnellstmöglich im Sinne des Langsamverkehrs auszubauen. Die Velo-Verbindung See - Bözingenfeld muss endlich fertiggestellt werden.

2. Raumplanung

2.1 Quartieraufwertung / lokale Zentren

Die historischen Dorfkerne sollen attraktive und lebendige lokale Zentren sein. Wichtige Geschäfte des alltäglichen Lebens sollen auch im Quartier besorgt werden können, weshalb für Kleingewerbler möglichst gute Bedingungen geschaffen werden sollen. In den Quartieren sollen mehr kulturelle Orte, Grünflächen und Bäume, sowie verkehrsberuhigte oder verkehrsfreie Zonen entstehen (z.B. Gurzelen, Omega, Renferareal, Kirchenfeld, Mühlefeld, Mösli, usw.). Horte und Krippenplätze auf privater Basis sollten gefördert werden (Quartiervereine, Firmen).

Parallel zu einer solchen Entwicklung muss auch die Erschwerung des Einkaufens „auf der grünen Wiese“ verfolgt werden. So soll es nicht sein, dass Einkaufszentren in den Agglomerationen z.B. Gratisparkplätze anbieten und sich somit einen Vorteil gegenüber innerstädtischen Anbietern verschaffen.

Die Stadt übernimmt eine koordinierende Rolle bei der nachhaltigen und ressourcenschonenden Quartierplanung. Sie unterstützt die Planung und Umsetzung quartiereigener Versorgungseinrichtungen wie Wärmepumpen und Heizzentralen.

2.2 Grünraumkonzept

Attraktive Wohnlagen sind ein wichtiger Bestandteil für die Entscheidung, in einer Stadt zu wohnen und dazu gehören die entsprechenden Grünflächen. Parks bilden gerade in dicht bebauten Stadtgebieten nötige Erholungsflächen.

Deshalb ist ein verbindliches Grünraumkonzept für das ganze Stadtgebiet zu erstellen und konsequent anzuwenden. Dazu ist eine externe Fachkommission und/oder stadträtliche Kommission für Grünraumfragen zu bilden, welche ein solches Konzept ausarbeitet und später deren Einhaltung kontrolliert. Zudem soll diese Kommission ökologische Bausünden (z.B. widerrechtliche Rodungen) verhindern, sowie Bauten und Rückbauten konsequent überwachen.

Nach Jahren des Stillstandes muss zudem die gemeinderätliche Umweltkommission (3-köpfige Delegation des Gemeinderates) aktiviert werden um im Sinne der Umwelt auf gemeinderätliche Projekte einzuwirken.

2.3 Seegestaltung

Der See ist einer der Trümpfe der Agglomeration Biel/Bienne. Die Grünliberalen fordern deshalb Massnahmen, welche ganzjährig mehr Leben an das Seeufer bringen. Dazu gehören Zonen für Kultur, Sport, Spiel, Erholung und Natur, ebenso wie auch gute Verbindungen für den Langsamverkehr zur Bieler Innenstadt und dem Bahnhof. Der motorisierte Individualverkehr sollte in Seenähe nur punktuell zugelassen werden.

Zur Verwirklichung dieser Pläne ist ein Gesamtkonzept für die Seegestaltung nötig, welches die Seebucht mindestens von Vingelz bis nach Ipsach erfasst. Jeder Bereich der Seebucht hat seine Anforderungen zu erfüllen und muss seine eigenen Qualitäten aufweisen. Teil dieses Konzeptes muss endlich auch die Verwirklichung eines durchgehenden Seeuferweges für Fussgänger und Velofahrer sein. Bei der Erarbeitung eines solchen Gesamtkonzeptes ist die Bevölkerung aktiv zu beteiligen und zu informieren.

Wir fordern die Wiederherstellung von Grünflächen und Bäumen am See, welche für die Expo.02 weichen mussten.