

Biel will mehr als nur eine Autobahn

Mit dem Bau der Westumfahrung soll auf Kosten von Bund und Kanton auch die Stadtentwicklung vorangetrieben werden. Dafür fordert Biel gar zusätzliche Enteignungen.



Visualisierung des offenen Autobahnanschlusses Bienne-Centre hinter dem Bahnhof mit möglichen Neubauten (weiss). Bild: zvg

Die Region Biel bekommt für 2,2 Milliarden Franken eine Autobahnumfahrung – quasi geschenkt. Die Kosten werden von Bund und Kanton getragen. Mit der Westumfahrung will die Region aber nicht nur ihre vorwiegend hausgemachten Verkehrsprobleme lösen, sondern auch gleich noch alte Infrastrukturprojekte umsetzen sowie die Stadtentwicklung einen grossen Schritt vorwärts bringen – und auch dies möglichst auf Kosten von Bund und Kanton.

Prominentestes Beispiel ist der Strandboden, eines der wichtigsten Erholungsgebiete Biels. Ein Teil der Grünanlagen am See wird während Jahren von einem Installationsplatz des Autobahnbaus belegt sein. Nach dem Ende der Bauarbeiten will sich die Stadt aber nicht mit der Wiederherstellung des heutigen Zustands zufrieden geben.

WERBUNG

Reto Wissmann
Korrespondent Biel/Seeland
@RetoWissmann 06:51

Artikel zum Thema

Die Vertreibung aus dem Paradies



Dem Westast der Bieler Autobahnumfahrung müssen 67 Häuser weichen. Auch Marie und Paul Balmer droht die Enteignung. Vier Generationen der Familie haben hier gelebt.

[Mehr...](#)

Von Reto Wissmann 05.05.2017

Bund will keine Varianten mehr prüfen zu A5-Westast

Nach 40 Jahren Vorarbeit und 50 Millionen Franken für Planung und Projektierung ist der Bund aber nicht mehr für die Ausarbeitung weiterer Varianten zu haben.

[Mehr...](#)

16.02.2017

Die Redaktion auf Twitter

Stets informiert und aktuell. Folgen Sie uns auf dem Kurznachrichtendienst.

 @derbund folgen

eine zwingende Voraussetzung.»

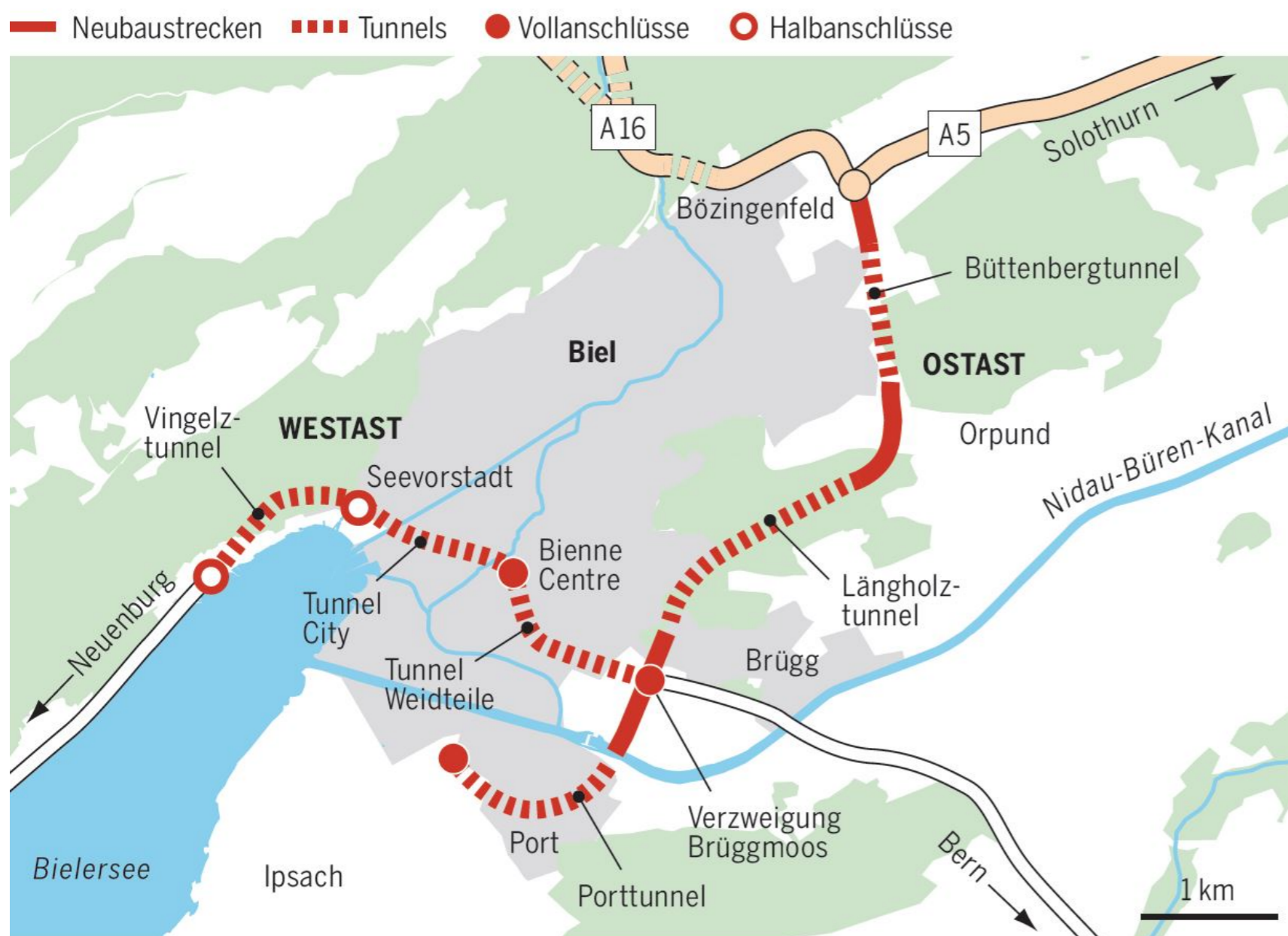
Erich Fehr, Stadtpräsident von Biel

In ihrer Einsprache zum Ausführungsprojekt des Westasts fordert sie: «Nach Inbetriebnahme der Nationalstrasse ist im Sinne einer Kompensationsmassnahme der ganze Strandboden neu zu gestalten. Die Kosten sind von der Nationalstrasse zu tragen.» Spätestens seit der Expo.02 ist die Erneuerung der in die Jahre gekommenen Anlagen ein Herzenswunsch der Bielerinnen und Bieler. Bisher fehlte es aber unter anderem an Geld für das Grossprojekt.

Die Stadt will im Zuge des Autobahnbaus nicht nur Freizeitanlagen auffrischen, sondern vor allem neue Zonen für attraktive Wohn- und Geschäftsbauten sichern. Wie gefragt solche zentral gelegenen Flächen mit direktem Auto- und Eisenbahnanschluss sind, hat jüngst das Beispiel der UBS gezeigt, die in Biel ein Dienstleistungszentrum mit 600 Arbeitsplätzen einrichten wird.

Die Westumfahrung, die vorwiegend in Tunnels verläuft, wird zwar zunächst eine Schneise durch die Stadt reissen – weil im Tagbau vorgegangen wird. Nach der Überdeckung der Tunnels bieten sich dann aber vielfältige Möglichkeiten zur Überbauung, die für die Stadt äusserst lukrativ sein können. Auch entlang des 270 Meter langen offenen Autobahnabschnitts beim Anschluss Bienne-Centre direkt hinter dem Bahnhof entstehen Toplagen für Neubauten, die gleichzeitig noch den Lärm der Autobahn abschirmen.

Übersicht A-5-Umfahrung von Biel



Bund-Grafik mt

Bund und Kanton sollen zahlen

Mit ihrer Einsprache zum Westast versucht die Stadt nun möglichst optimale Bedingungen für diese umfangreichen Landgeschäfte zu schaffen. «Die Nationalstrasse ist so zu dimensionieren, dass die Erstellung von Bauten mit bis zu zwölf Ober- und zwei Untergeschossen möglich ist. Mehrkosten fallen zulasten der Nationalstrasse», verlangt sie vom Kanton. Um solche Bebauungen realisieren zu können, müssen Tunneldecken, Stützwände und so weiter entsprechend massiv gebaut werden.

Damit sie ihre Pläne umsetzen kann, braucht die Stadt das entsprechende Land. Dieses wird jetzt für den Autobahnbau vom Kanton aufgekauft oder im Notfall enteignet. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden dann jedoch zahlreiche Parzellen wieder frei. Die Stadt will sich diese Terrains im grossen Stil und zu einem möglichst günstigen Preis sichern. Vom Kanton verlangt sie Vorkaufsrechte für die entsprechenden Grundstücke. Und sie erwartet: «Der Erwerbspreis hat sich am Preis zu orientieren, den der Kanton für das Terrain bezahlt hat, beziehungsweise nach dem Wert, wie er sich nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen ergibt.»

Die Kosten für den Abbruch bestehender Liegenschaften oder die Umlage von Werkleitungen müssten Bund und Kanton übernehmen. Von der Wertsteigerung der zentral gelegenen Parzellen nach Fertigstellung der Umfahrung würde dann allein die Stadt profitieren.

Um die Quartiere auch tatsächlich im grösseren Stil umgestalten zu können, fordert die Stadt den Kanton sogar auf, mehr als nur die absolut notwendigen Grundstücke zu enteignen. «Es rechtfertigt sich, den Enteignungsperimeter auf diejenigen Parzellen auszudehnen, die für das Gelingen der baulichen Transformation als Folge der städtebaulichen Integration der neuen Strasse unabdingbar sind», schreibt der Gemeinderat in seiner Einsprache.

Es ist allerdings umstritten, ob dies rechtlich überhaupt möglich ist. Das kantonale Tiefbauamt sagt dazu: «Für jede Enteignung müssen wir den Nachweis erbringen, dass wir das entsprechende Land für die Nationalstrasse brauchen. Eine Ausdehnung für ausschliesslich städtebaulich bedingten Landerwerb ist nicht gestattet.»

Gemeinderat will die Umfahrung

Die Forderungen Biels hält der Stadtpräsident keineswegs für übertrieben: «Die städtebaulich vertretbare Integration ins Ortsbild ist eine zwingende Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit und die Realisierung der Nationalstrasse», sagt Erich Fehr (SP). Die geforderten Massnahmen waren bereits Teil der städtebaulichen Begleitplanung, in der die Stadt aufgezeigt hatte, wie die Autobahn in den dichten Siedlungsraum eingebettet werden kann. «Viele unserer Anliegen hat der Kanton bereits aufgenommen, nun müssen wir noch die offenen Fragen klären», so Fehr.

Klar ist für den Gemeinderat trotz wachsendem Widerstand aus der Bevölkerung, dass er die Umfahrung will. «Aber sie muss stadtverträglich umgesetzt werden», sagt Fehr. Auch das kantonale Tiefbauamt hält fest, dass es «an einer möglichst guten Integration der Autobahn ins Stadtgefüge interessiert» ist. Die in der städtebaulichen Begleitplanung formulierten Vorstellungen der Stadt seien für die Bauherrschaft allerdings «nicht verbindlich». Das grosse Feilschen kann also beginnen. (Der Bund)

Erstellt: 07.06.2017, 06:51 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein