

# **Communiqué zum „Mitwirkungsverfahren zur Teilrevision der baurechtlichen Grundlagen der Stadt Biel für das Gebiet „Bözingenfeld-West“**

Teilgebiete Nord und Mitte gemäss Publikation im Bieler Amtsanzeiger vom 8.11.2006

Die Stadt Biel plant im Bözingenfeld den Bau eines Eishockey- und Fussballstadions und die Ansiedlung von Firmen, Fachmärkten und ev. Hotellerie. Der Renovations- respektive Erneuerungsbedarf der Sportstadions ist ein dringendes Bedürfnis und auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze ist zu begrüessen. Eine für die SteuerzahlerInnen günstige Lösung zur Deckung dieser Bedürfnisse wäre ebenfalls positiv. Es ist allerdings zu beachten, dass nicht durch eine vermeintlich Kosten sparende Lösung Widersprüche zum Planungs- und Baurecht und zu den Anliegen des Umweltschutzes auftreten, und damit die Realisierung unnötig verzögern oder gar verhindern. Mit dem zur Mitwirkung aufliegenden Entwurf bestehen aber sehr wohl solche Risiken oder zumindest die Gefahr, dass ein städtebaulich fragwürdiges und aus vielerlei Sachzwängen heraus nicht nachhaltiges Vorhaben forciert wird.

Die Grünen Biel nehmen zu den vorgelegten Plänen konkret wie folgt Stellung:

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, handelt es sich beim Gebiet um eine ausgedehnte, unbebaute Zone. Dieser wird hohes Entwicklungspotential attestiert. Allerdings ist es auch ein der letzten Freiflächen der Stadt Biel in dieser Grössenordnung. Aus diesem Grunde sind die Grünen der Meinung, dass die Planung einer solchen Fläche sehr sorgfältig zu erfolgen hat und den allseits anerkannten (und auch in der bernischen Staatsverfassung oder den neusten Richtlinien des Regierungsrats stipulierten) Ansprüchen der Nachhaltigen Entwicklung genügen muss. Das bedeutet insbesondere, dass:

- soziale, ökonomische und ökologische Anliegen zwingend und gleichberechtigt in der Planung zu berücksichtigen sind
- die Auswirkungen und Entwicklungsmöglichkeiten für künftige Generationen zu berücksichtigen sind.

## **Von einer nachhaltigen Entwicklung kann keine Rede sein**

Dem Titel des Erläuterungsberichts gemäss reklamiert die vorliegende Teilrevision, obigen Ansprüchen Rechnung zu tragen. Die Grünen Biel bestreiten dies namentlich in folgenden Punkten:

- Die Einbusse an Grün- und Freiflächen ist beträchtlich, nicht nur gegenüber der aktuellen Situation, sondern auch gegenüber den im Richtplan von 1997 und im Landschaftsrichtplan von 2003 noch figurierenden Flächen. Die vorgeschlagene Teilrevision ist aus Sicht der Grün- und Freiflächen in der vorliegenden Fassung abzulehnen.
- Zu den grössten Belastungen in Biel gehören die Folgen des stetig zunehmenden Verkehrs. Die vorgeschlagene Teilrevision führt nochmals zu einer Verkehrszunahme, welche die verfügbaren Strassenkapazitäten wesentlich überschreiten werden. Die Entlastung durch den Bau der A5 dürfte frühestens fünf Jahre nach der Inbetriebnahme der geplanten Gebäude erfolgen. Stau und Chaos während Jahren

werden die Folgen sein. Die schon heute regelmässig überschrittenen gesetzlichen Alarmwerte für die Luft- und Lärmbelastung werden in dieser Zeit zu unzumutbaren Verhältnissen in Mett und Bözingen führen. Die Teilrevision ist deshalb in der vorliegenden Form bezüglich Verkehrsplanung abzulehnen.

- Die wirtschaftlichen Aspekte werden im Erläuterungsbericht nur unvollständig berücksichtigt. Die Schaffung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung, wie sie mit dem Projekt der Rolex in Aussicht gestellt sind, ist zu begrüßen, ebenso wie die Projekte der Swatch AG, welche aber vorläufig noch hypothetisch bewertet werden müssen. Fraglicher ist der Einfluss insbesondere der geplanten Fachmärkte, welche gemäss der Studie GSP rund 20 Mio. Franken jährlich aus den Geschäften der Innenstadt abziehen werden. Diese Zusammenhänge werden im Bericht nicht erwähnt, obwohl sie für die Stadtentwicklung zentral sein dürften. Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist deshalb in Frage gestellt.
- Entgegen den Aussagen des Erläuterungsberichts erfahren sowohl der Breitensport wie auch die Freizeitaktivitäten durch die geplanten Vorhaben massive Einbussen. Mit der erwähnten Reduktion der Fussballfelder in der Gurzelen und der Champagne dürfte die Stadt nominal 3-4 Fussballfelder verlieren. Die gemäss Planung erschreckend engen Platzverhältnissen im Planungssperimeter berauben die Quartierbevölkerung eines grossen Teils der heute noch vorhandenen Freiflächen. Die Auswirkungen auf das soziale Zusammenleben erscheinen in diesem Licht als heikel und sozial nicht nachhaltig.

## **Fragwürdiges Vorgehen**

Die Aufgleisung des ganzen Planungsprozesses lässt Zweifel und Fragen aufkommen: Wieso wird ein an und für sich als ein Ganzes zu betrachtendes Gebiet planerisch in drei Teile zerstückelt und damit die Möglichkeit verspielt, allfällige im Mitwirkungs- oder Planaufungsverfahren auftauchende umfassende Alternativen aufnehmen zu können? Wieso wird mit dem PPP-Ansatz ein organisatorischer, planerischer und rechtlicher Sachzwang geschaffen, ohne andere Projekte oder Vorgehensweisen auch nur ansatzweise geprüft zu haben? Oder wurden Alternativen geprüft aber nicht kommuniziert?

All diese Fragen führen zur Schlussfolgerung, dass mit dem vorliegenden Planungsprozess rechtliche und planerische Risiken eingegangen werden, welche zu massiven Verzögerungen oder gar der Verunmöglichung des dringend benötigten Stadion-Neubaus führen könnten.

## **Ausführungen zu den zentralen Kritikpunkten**

### **Grünflächen**

Echte Grün- und Freiflächen werden gegenüber dem geltenden Landschaftsrichtplan um 90% reduziert. Diese Rechnung berücksichtigt zwei wesentliche Korrekturen gegenüber dem Erläuterungsbericht: die Ausgleichfläche entlang der A5 hat rechtlich keinen Zusammenhang mit den Bauvorhaben. Sie wird ausserdem so zu gestalten sein, dass der Funktion einer ökologischen Ausgleichsfläche Genüge getan wird. Das schliesst die Nutzung als Grün- und Freizone für die Quartierbevölkerung aus. Durch ihre isolierte Lage ist auch die ökologische Funktion in Frage gestellt: die einzige Verbindung besteht nämlich in einem sehr schmalen Grünstreifen in Form einer Allee, welche als Vernetzungskorridor keinen Wert darstellt. Das gleiche lässt sich sagen für die begrünten Parkfelder und die Baumreihen entlang der Mittelparzelle, wo die Bäume zum Teil sogar unter den Stadiontribünen gepflanzt werden sollen: ein ökologischer Wert ist nicht erkennbar. All dies steht in klarem Gegensatz zum im

Erläuterungsbericht zitierten Umweltgutachten: demgemäss müssen „die projektierten Grünflächen in Bezug auf Natur und Landschaft eine sehr hohe Qualität aufweisen.“ Es verbleibt von der ursprünglichen Idee, Grün- und Vernetzungsflächen mit teilweiser Nutzung für die Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, gerade mal eine Fläche von 30x300 Metern, also 10'000 Quadratmeter. Das dazu notwendige Land ist teilweise nicht einmal im Besitz der Stadt Biel.

### **Verkehr**

Per 2015 ist gemäss Erläuterungsbericht mit zusätzlichen 9'500 PW-Fahrten, per 2020/25 mit 15'300 Fahrten zu rechnen. Diese Zahlen sind nicht realistisch und können je nach effektiver Nutzung zudem ein Mehrfaches betragen. Die Zahlen liegen nämlich am untersten Ende der realistisch zu erwartenden Fahrten. Bei den verwendeten Rechenbeispielen DT Swiss und Hartmann handelt es sich um ein- bis zweigeschossige Gebäude mit Produktions- und Lageranlagen. Sie können nicht als Referenz dienen für die geplanten mehrgeschossigen Gebäuden mit hoher Wertschöpfung und viel Publikumsverkehr.

Als Folge der aktuellen Verkehrslage werden schon jetzt nicht nur die Immissionsgrenzwerte, sondern auch die Alarmgrenzwerte regelmässig überschritten. Hier zeichnet sich keine Besserung ab. Für die Zeitspanne zwischen Fertigstellung der Bauten und Eröffnung der A5-Äste ist während Jahren mit unerträglichen Belastungen und Staus zu rechnen. Das ist nicht nur aus Sicht der Bevölkerung bedrohlich, auch die geplanten Nutzungen (Stadion, Fachmärkte, Industrie) werden dadurch stark beeinträchtigt werden.

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, wie sie im Bericht dargestellt ist, stellt eine unerlässliche Bedingung dar. Der skizzierte Umfang dürfte ein absolutes Minimum darstellen, um die Tausenden von Pendlerbewegungen auffangen zu können. Der Bau einer Tramlinie (BTI) darf nicht nur als interessante Option gesehen, sondern muss mit Vehemenz verfolgt werden.

### **Wirtschaftliche Fragen**

Die Rentabilität der Mantelnutzungen ist primär eine Sorge der künftigen Betreiber. Es ist aber kein Geheimnis, dass schon realisierte Projekte in anderen Städten die geplanten Frequenzen nicht erreichen. Die Planungsvorlage mit dem avisierten Finanzierungsmodell lässt wenig Einflussmöglichkeiten zur Erzielung einer „beispielhaften Ästhetik und hoher architektonischer Qualität“. Damit droht die Attraktivität der Überbauung gefährdet zu werden. Sollten die Investoren aufgrund von zusätzlichen Unsicherheitsfaktoren (z.B. Verkehr, Planungsrecht, Volksabstimmungen etc.) abspringen, wäre der ganze Stadionneubau in Frage gestellt.

Im Erläuterungsbericht fehlen zudem Angaben zur Konkurrenzierung der Innenstadt durch diesen künftig mit Abstand grössten Fachmarktkomplex der Region. Dies befremdet angesichts der Tatsache, dass der Gemeinderat eine Studie beim Büro GSP in Auftrag gegeben hat, welche mit Millioneneinbussen in zweistelliger Höhe rechnet.

### **Soziale Auswirkungen**

Der Bau eines neuen Stadions mit Super-League-Standard führt zu existentiell relevanten Einbussen von Trainingsmöglichkeiten für die lokalen Fussballklubs. Der Plan im Anhang deutet einen Ersatz durch neu zu schaffende Fussballfelder an, beispielsweise im Madretschried. Hier ist mit Kostenfolgen zu rechnen, die aber nirgends beziffert sind. Zusammengefasst wird der Bau der beiden Stadien mit dem vorliegenden Projekt erkaufte durch eine grosse Belastung des Soziallebens und der Entfaltungsmöglichkeiten der Quartierbewohner. Die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch unzumutbare Verkehrsemissionen ist für die EinwohnerInnen von Bözingen und Mett während Jahren zu befürchten.

## Zu berücksichtigende Anforderungen aus Sicht der Grünen

- Der Umfang und die Qualität der Grünflächen muss deutlich gesteigert werden. Sie müssen die Funktion der ökologischen Vernetzung zumindest in der Nord-Süd-Dimension erfüllen können. Den Anforderungen des Umweltgutachtens nach hoher Qualität ist auch im Sinne der QuartierbewohnerInnen und der NutzerInnen der neuen Gebäude zu entsprechen. Verdichtetes Bauen stellt in Stadtzentren mit Sicherheit eine wichtige Forderung dar. Beim vorliegenden Projekt darf sie aber nicht als Deckmantel für zu eng bemessene Baulinien herhalten, welche zu Gedränge bei Grossanlässen führen, die Inwertsetzung der Architektur verunmöglichen und Grünflächen zu Dekorelementen degradieren.
- Der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ist eine sehr hohe Beachtung zu schenken. Das Vorhaben einer Bahn-/Tramlinie darf kein leeres Versprechen bleiben.
- Die Überbauung muss in zeitlicher Abstimmung mit der A5-Realisierung erfolgen, d.h. es ist eine Etappierung in Funktion der verfügbaren Strassenkapazitäten festzulegen.
- Ein Teil des Perimeters „Mitte“ muss unverbaut bleiben und als Erholungsfläche geplant werden. Sie kann als Reserve dienen für allfällige weitere Fussballfelder.
- Als künftige Energiestadt muss die Stadt Biel in den baurechtlichen Planungsgrundlagen für das Bözingenfeld West für sämtliche Bauvorhaben einen effizienten Energieverbrauch gemäss Minergie-Standard festlegen. Die Installation kollektiver Heizsysteme oder gar ein Block-Heiz-Kraftwerk sind ebenso zu prüfen wie die Förderung erneuerbarer Energien im Planungssperimeter.