



Medienmitteilung (version française en bas)

AGGLOlac: umfassende Nachbesserungen nötig

Die Grünen Nidau und Biel haben Stellung genommen zu AGGLOlac. Aus ihrer Sicht schöpfen die Projektverantwortlichen das innovative Potential des Vorhabens nicht aus. AGGLOlac leistet einen wichtigen Beitrag gegen die Zersiedelung der Landschaft und muss zu einem Quartier werden, das den Anforderungen einer nachhaltigen Raumplanung genügt. Kurz: Es muss zu einem Vorzeigeprojekt der Nachhaltigkeit werden. Die Grünen verlangen umfassende Nachbesserungen, damit AGGLOlac der 2012 von der Nidauer Stimmbevölkerung deutlich angenommenen Initiative „für ein nachhaltiges Nidau“ nachkommt und die Ziele der „2000-Watt-Gesellschaft“ erfüllt.

Heute endet die Frist der Mitwirkung zur Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung im Bereich AGGLOlac. Die Grünen Nidau und Biel begrüssen in ihrer Stellungnahme grundsätzlich die Absicht, innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets ein neues Stadtquartier zu bauen. Dennoch lehnen die Grünen die Vorlage ab.

Für die Grünen muss die Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung sicherstellen, dass AGGLOlac zu einem Leuchtturm für die „2000-Watt-Gesellschaft“ wird und ein vielfältiges Zusammenleben ermöglicht. Die vorliegende baurechtliche Grundordnung erfüllt dieses Anliegen allerdings nicht, weshalb die Grünen sie zurückweisen.

Folgende Nachbesserungen sind nötig, damit die Grünen der Vorlage zustimmen:

- Die Zertifizierung „2000-Watt-Areal“ muss verbindlich festgeschrieben werden. Nur so kann AGGLOlac die Forderungen der 2012 von der Nidauer Stimmbevölkerung deutlich angenommenen Initiative „für ein nachhaltiges Nidau“ erfüllen.
- Der Energierichtplan muss verbindlich in der baurechtlichen Grundordnung festgeschrieben werden. Dies ist Voraussetzung für eine effiziente Energieversorgung mittels Wärme- und Kälteverbund.
- Es braucht ein Mobilitätskonzept für alle Verkehrsträger und mit Einbezug des umliegenden Verkehrsnetzes. Die baurechtliche Grundordnung muss danach auf der Grundlage dieses Konzepts überarbeitet werden.
- AGGLOlac soll als autoarmes Quartier (0,2 bis 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit) mit Gebieten, die autofrei (0 bis 0,2 Parkplätzen pro Wohneinheit) sind, festgelegt werden.
- In der baurechtlichen Grundordnung braucht es auch Festlegungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.
- Es braucht ein Freiraumkonzept, das die möglichen Nutzungen der Freiräume aufzeigt, damit die Überbauung darauf abgestimmt werden kann.
- Es muss ein Mindestanteil für den gemeinnützigen, genossenschaftlichen Wohnungsbau festgelegt werden, damit ein durchmischtes Quartier mit vielfältigen Formen des Zusammenlebens möglich wird.
- Es müssen auch öffentliche Gebäudeeinrichtungen etwa für künftigen Schulraum oder als Kulturzentren vorgesehen werden.

Ein derart grosses Vorhaben wie AGGLOlac kann nur Erfolg haben, wenn es breit abgestützt ist. Werden insbesondere die ökologischen Anliegen weiter vernachlässigt, werden die Grünen das Projekt bekämpfen.

Auskunft:

Urs Scheuss, Präsident Grüne Biel, 078 795 91 83

Carine Stucki-Steiner, Co-Präsidentin Grüne Nidau, 079 404 15 53

Beilage:

Stellungnahme



Communiqué de presse

AGGLOlac: des améliorations globales sont nécessaires

Les Verts de Nidau et de Bienne ont pris position sur AGGLOlac. Ils estiment que le potentiel novateur du projet devrait être pris plus au sérieux par les développeurs du projet. AGGLOlac est une réponse concrète à l'étalement urbain et doit devenir un quartier basé enfin sur une approche durable de l'aménagement urbain. Une référence en terme de durabilité ! Les Verts exigent d'importantes améliorations au projet afin qu'AGGLOlac réponde véritablement aux exigences de l' « Initiative pour un développement durable de Nidau » adoptée en 2012 par le peuple ainsi qu'aux objectifs de la société à 2000 watts.

La procédure de participation concernant la modification de la réglementation fondamentale en matière de construction dans le périmètre d'AGGLOlac prend fin aujourd'hui. Dans leur prise de position, les Verts de Nidau et de Bienne saluent les intentions de créer un nouveau quartier urbain à cet endroit. Néanmoins, les Verts rejettent le dossier présenté.

Pour les Verts, la modification partielle de la réglementation fondamentale en matière de construction doit assurer qu'AGGLOlac devienne une référence de quartier estampillé « à 2000 watts » ainsi qu'un lieu de vie pour toutes les couches de population de la région. Le règlement dans sa forme actuelle ne répond pas à ces critères, raison pour laquelle les Verts le rejettent.

Les améliorations suivantes doivent être apportées pour satisfaire aux exigences des Verts :

- La certification « Société à 2000 watts » doit être liée au règlement. Dans ce cas uniquement, la décision du peuple lors de l' « Initiative pour un développement durable de Nidau » sera respectée.
- Le Plan directeur de l'énergie doit être repris de manière contraignante dans le règlement de construction. Ceci est une condition à la gestion efficace et en réseau de l'énergie.
- Un plan de mobilité est indispensable pour définir les principes d'accessibilité, gérer les différents moyens de déplacements (notamment la question du stationnement et de la desserte TPB) et les liaisons avec les réseaux de transport environnants. Le règlement de construction doit reposer sur cette référence indispensable aujourd'hui inexistante.
- AGGLOlac doit être un quartier pauvre en voitures (0,2 à 0,5 places de parc par appartement) avec des zones sans voiture (0 à 0,2 places de parc par appartement).
- Les bases légales doivent également définir dans les principes l'accessibilité piétonne et cycliste ainsi que la desserte en transport public.
- Un concept pour l'utilisation des espaces non-bâti doit être élaboré et servir de référence à la conception urbanistique dans son ensemble.
- Un quota minimum de surfaces brutes de plancher doit être octroyé à des coopératives d'habitation. Afin de permettre une mixité sociale grâce à des logements abordables ce quota minimum doit être inscrit dans le règlement de construction.
- Des locaux publics doivent être prévus, notamment pour les futurs besoins en classes d'école et en espaces culturels.

Un gros projet tel que celui d'AGGLOlac doit pouvoir s'appuyer sur le soutien du plus grand nombre. Si les préoccupations écologiques continuent d'être ignorées, les Verts s'opposeront au règlement.

Renseignements:

Carine Stucki-Steiner, Co-présidente Les Verts Nidau, 079 404 15 53

Urs Scheuss, président Les Verts Bienne, 078 795 91 83

Annexe:

Prise de position



Grüne Nidau und Grüne Biel
Postfach 514
2501 Biel/Bienne

Stadtkanzlei Nidau
Schulgasse 2
Postfach 240
2560 Nidau

Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Nidau im Bereich AGGLOlac; Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen Nidau und Biel bedanken sich für die Möglichkeit, zur Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Nidau im Bereich AGGLOlac Stellung nehmen zu können. Für die Grünen ist AGGLOlac eine Chance für die Entwicklung der Städte Nidau und Biel. Das Vorhaben leistet ausserdem einen wichtigen Beitrag gegen die Zersiedelung der Landschaft, indem es das Siedlungswachstum nach innen lenkt. Die Grünen würden sich über ein zukunftsweisendes Vorzeigeprojekt freuen, welches weit über die Region ausstrahlt und in der Region eine Signalwirkung für die Entwicklung des urbanen Raums hat.

Die vorliegende baurechtliche Grundordnung erfüllt dieses Anliegen allerdings nicht, weshalb die Grünen sie zurückweisen. Sie fordern folgende Verbesserungen:

- Die verbindliche Zertifizierung „2000-Watt-Areal“ festschreiben
- Den Energierichtplan verbindlich in der baurechtlichen Grundordnung festschreiben
- Ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsträger und Einbezug des umliegenden Verkehrsnetzes erarbeiten
- Festlegen eines autoarmen Quartiers (0,2 bis 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit) mit Gebieten, die autofrei sind (0 bis 0,2 Parkplätzen pro Wohneinheit)
- Festlegungen für Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr
- Erarbeiten eines Freiraumkonzepts und Abstimmen der Überbauung mit den allfälligen Freiraumnutzungen
- Einen Mindestanteil für den gemeinnützigen, genossenschaftlichen Wohnungsbau festlegen
- Öffentliche Gebäudeeinrichtungen vorsehen

Ein derart grosses Vorhaben kann nur Erfolg haben, wenn es breit abgestützt ist. Werden insbesondere die ökologischen Anliegen vernachlässigt, werden die Grünen das Projekt bekämpfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Carine Stucki-Steiner
Co-Präsidentin Grüne Nidau

Urs Scheuss
Präsident Grüne Biel

Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Nidau im Bereich AGGLOlac *gemeinsame Stellungnahme der Grünen Nidau und Biel*

Einleitende Bemerkungen

Die Grünen begrüßen die breite und wiederholte Mitwirkung. Allerdings lässt die Qualität der Partizipation zu wünschen übrig. Die kurze Frist für die Mitwirkungseingaben erschwert eine vertiefte Auseinandersetzung erheblich. Der Fragebogen ist einseitig und blendet wichtige Punkte aus. Dazu kommt, dass die Erläuterungen im Planungsbericht oft sehr vage und einzelne Bestimmungen nur schwer nachvollziehbar sind.

Die Grünen nehmen mit dieser Mitwirkungseingabe bereits zum dritten Mal Stellung und wiederholen erneut die Anforderungen, welche die Neugestaltung des Gebiets erfüllen muss, um nebst dem Beitrag an die Entwicklung des Siedlungsgebiets den Erfordernissen eines nachhaltigen Quartiers vollständig zu genügen. Leider stellen die Grünen fest, dass ihre Anliegen in den vorliegenden Mitwirkungsunterlagen weitgehend unberücksichtigt geblieben sind.

Für die Grünen muss die Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung sicherstellen, dass AGGLOlac zu einem Leuchtturm für die „2000-Watt-Gesellschaft“ wird und ein vielfältiges Zusammenleben ermöglicht. Entlang dieser beiden zentralen Anliegen nehmen die Grünen wie folgt Stellung.

Leuchtturm für die „2000-Watt-Gesellschaft“

Richtplan Energie und „2000-Watt-Areal“

Die Nidauer Stimmbevölkerung hatte im November 2012 die Initiative „Für ein nachhaltiges Nidau“ der Grünen und der EVP mit 71% Ja-Stimmen klar angenommen. Diese verpflichtet die Stadt Nidau, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen. Dazu kommt, dass die beiden Städte Biel und Nidau beides Energiestädte sind, die überdies das Gold-Label anstreben. Es wäre daher folgerichtig, die Zertifizierung „2000-Watt-Areal“ verbindlich festzuschreiben. Das Zertifikat ist auf www.energiestadt.ch folgendermassen definiert:

„Das Zertifikat für 2000-Watt-Areale zeichnet Siedlungsgebiete aus, die einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen für die Erstellung der Gebäude, deren Betrieb und Erneuerung und die durch den Betrieb verursachte Mobilität nachweisen können. Das Zertifikat für 2000-Watt-Areale basiert auf dem bekannten Energiestadt-Label für Gemeinden in Kombination mit dem SIA-Effizienzpfad Energie für Gebäude.“

Mit Bedauern und Erstaunen stellen die Grünen fest, dass dieses Anliegen nicht aufgenommen ist. Stattdessen steht im Entwurf des Teilbaureglements zum Teilzonenplan AGGLOlac lediglich, dass die Vorgaben des überkommunalen Richtplans Energie Agglomeration Biel/Bienne bei der Deckung des Wärmebedarfs respektive der Wärmeversorgung der Gebäude zu berücksichtigen seien und die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt würden.

Damit fällt das Reglement nicht nur weit hinter die eingangs erwähnte Volksinitiative. Es vergibt sich auch die Möglichkeit, die behördenverbindlichen Ziele und Massnahmen des Richtplans für die spätere Überbauungsordnung grundeigentümerverbindlich sicherzustellen. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Städte Biel und Nidau heute Grundeigentümerinnen sind.

Dies erstaunt umso mehr, als der Energierichtplan der Agglomeration Biel/Bienne ein eigenes Massnahmenblatt für AGGLOlac vorsieht (M07). Darin wird einerseits in der Ausgangslage festgestellt, dass das erklärte Ziel für das Gebiet eine 2000-Watt-Gesellschaft taugliche Arealentwicklung ist. Andererseits wird ein Wärme- und Kälteverbund mit Anschlusspflicht definiert, damit bis 2025 80% der Energieversorgung mit erneuerbare Energien erfolgt.

Die Grünen sind überzeugt, dass sich diese Vorgaben nur dann erreichen lassen, wenn sie in der ZPP grundeigentümerverbindlich festgehalten sind. Damit wird auch erreicht, dass in Nidau eine kongruente Politik verfolgt wird, denn bereits in den Mitwirkungsunterlagen zur Änderung des

Teilzonenplans Altstadt werden die Vorgaben des Energierichtplans im Teilzonenplan und den ZPP festgeschrieben. Diese analoge Vorgehensweise ist gerade vor dem Hintergrund, dass – ebenfalls gemäss Teilzonenplan Altstadt – der Artikel über die Energie im Zuge der Gesamtrevision der Nutzungsplanung vervollständigt werden soll, zwingend.

Die Grünen fordern daher, dass die Zertifizierung „2000-Watt-Areal“ im Reglement festgeschrieben und die Vorgaben des überkommunalen Richtplans Energie Agglomeration Biel/Bienne als verbindlich definiert werden.

Verkehr

Die Definition des Zertifikats für „2000-Watt-Areale“ zeigt, dass Verbesserungen im Energiebereich nicht nur Massnahmen bei den Bauten, sondern auch bei der Mobilität erfordern – ganz im Gegensatz zum Planungsbericht der Mitwirkungsunterlagen, wo die 2000-Watt-Gesellschaft nur in Bezug auf die Versorgung erwähnt wird.

Der Einbezug des Verkehrs in die „2000-Watt-Areale“ hat auch seinen Grund. Rund ein Drittel des gesamten Endenergieverbrauchs ist auf den Verkehr zurückzuführen. Davon entfallen wiederum etwa zwei Drittel auf den Strassen-Personenverkehr. Soll also eine Siedlung entstehen, die umfassend auf einen geringen Energieverbrauch ausgerichtet ist, so muss die mit der Siedlung verbundene Mobilität einbezogen werden.

Die Grünen stellen jedoch fest, dass eine zukunftsgerichtete und innovative Mobilitätsstrategie nicht nur nicht verbindlich verankert, sondern schlicht nicht vorhanden ist. Zwar wird auf ein späteres Gesamtverkehrskonzept verwiesen, doch wäre dann schon vieles festgelegt, das Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat. Die bewährte Prämisse, wonach Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen sind, wird nicht befolgt. Eine solche Abstimmung drängt sich auch auf, weil im Planungsbericht selber darauf hingewiesen wird, dass der Mehrverkehr durch AGGLOlac nicht ohne weiteres im umliegenden Verkehrsnetz aufgenommen werden kann.

Der innovative Umgang mit Mobilität hat nicht nur im ökologischen Bereich Vorteile. Auch soziale Aspekte und die Wirtschaftlichkeit sind von Bedeutung. Autos brauchen Platz – oberirdisch wie unterirdisch –, was die Kosten des Projektes erhöht und die Lebensqualität einschränkt. Innovative Ansätze führen nicht zu einer Einschränkung der Erreichbarkeit, sondern helfen, die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr und die Autoabhängigkeit zu reduzieren. Wer sich von oder nach AGGLOlac bewegt, soll nicht in erster Linie an das Auto denken. Eine konsequente Förderung von alternativen Verkehrsmittel zum Auto soll auch das "Mitenand" im Areal wie auf der Strasse stärken.

Die Grünen fordern daher, dass zuerst ein Mobilitätskonzept mit Einbezug aller Verkehrsträger erstellt wird und danach die vorgelegte baurechtliche Grundordnung insbesondere hinsichtlich des Parkraumangebots entsprechend überarbeitet wird. Das Mobilitätskonzept zeigt die verkehrlichen Auswirkungen im Bereich AGGLOlac und im umliegenden Verkehrsnetz, stellt die Anbindung insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ans umliegende Netz sicher und enthält innovative Massnahmen für das Mobilitätsmanagement wie Car-Sharing, Veloausleihe und Heimlieferdienste für eine nachhaltige Bewältigung der Mobilität. In diesem Zusammenhang verweisen die Grünen auf das Handbuch „Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“ von EnergieSchweiz für Gemeinden.¹

Die Grünen unterstützen dabei klar die Strategie des Kantons, wonach Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten ist. Festlegungen, die diese Strategie umsetzen, fehlen allerdings in der vorgelegten grundrechtlichen Bauordnung. Die Feststellung, dass AGGLOlac täglich 4'000 zusätzliche Fahrten erzeugt, darf nicht einfach hingenommen werden. Im Sinne der Bieler Initiative „zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs“ und dem dazugehörigen Reglement muss der Mehrverkehr durch den Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Die Stadt Biel ist verpflichtet, sich gegenüber

¹ http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/fileadmin/user_upload/Mobilitaet/handbuecher/MIPA_HB_mobilitaetskonzepte_effiziente_areale.pdf

Dritten für dieses Anliegen einzusetzen.

Zur Vermeidung des Verkehrs braucht es verbindliche Festlegungen zu autofreiem und autoarmem Wohnen. Vorgesehen ist aber ein Parkplatz pro 130 m². Wird für eine Wohnung im Schnitt 100 m² Fläche angenommen, ergibt sich daraus ein Faktor von 0,8 Parkplätzen pro Wohnung. Dieser liegt nicht nur über der nach kantonaler Bauverordnung zulässigen Mindestzahl von 0,5 Parkplätzen pro Wohnung, sondern ist weit entfernt von einem autoarmen Quartier mit 0,2 bis 0,5 Parkplätzen pro Wohneinheit. Die Anzahl Parkplätze muss somit auf ein Viertel oder noch weniger gesenkt werden.

Die Grünen schlagen zur Umsetzung vor, für einzelne Gebiete autofreies Wohnen (0 bis 0,2 Parkplätze pro Wohneinheit) festzulegen und für den ganzen Bereich AGGLOlac autoarmes Wohnen (d.h. ein Durchschnitt von 0,2 bis 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit) vorzugeben.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass sich der Gemeinderat der Stadt Nidau in der Antwort auf die als Postulat angenommenen Motion „Möglichkeit zur Aufhebung der Parkplatz-Ersatzabgabe“ folgenden Auftrag gegeben hat: „Als ‚Sofortauftrag‘ wird der Gemeinderat beim Erarbeiten neuer Überbauungsordnungen den Sachverhalt ‚autofreies bzw. autoreduziertes Wohnen‘ jeweils konkret prüfen, in Abhängigkeit des Angebots des ÖV, der sonstigen Erreichbarkeit und anderen noch festzulegenden Kriterien. Eine definitive kommunale Lösung soll anlässlich der angelaufenen Ortsplanungsrevision geprüft werden.“ In der vorliegenden Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung ist diese Prüfung in keiner Weise ersichtlich.

Autofreies und autoarmes Wohnen entspricht einem zunehmenden Bedürfnis. Davon zeugt etwa die Überbauung am Bieler Fabrikgässli der Genossenschaft FAB-A. Ausserdem nimmt der Anteil autofreier Haushalte schweizweit zu. Gegen die Hälfte der Haushalte in den Städten hat kein Auto. Damit verbunden ist die wachsende Zahl leer stehender Parkplätze. Parkplätze kosten Geld und nehmen wertvollen Platz weg, der gerade in einer verdichtet gebauten Siedlung besser genutzt werden kann. Die Grünen lehnen in diesem Zusammenhang auch die vorgesehenen Parkplätze am Barkenhafen ab.

Bei den Parkplätzen ist überdies nicht klar, ob Mischnutzung möglich ist, also ob Parkplätze aus dem Wohnungsbedarf teilweise öffentlich nutzbar sind. Verschiedentlich ist die Bestimmung zu lesen, dass jeweils "eine Zone für öffentliche Nutzung" oder für "zweckmässige öffentliche Nutzungen (inkl. öffentliche Parkplätze) festgelegt" werden könne. Dies deutet auf eine solche Mischnutzung oder sogar noch auf eine mögliche Erweiterung der Zahl öffentlicher Parkplätze hin. Sowohl Mischnutzungen als auch weitere öffentliche Parkplätze erhöhen das Verkehrsaufkommen massiv. Eine Erweiterung des Parkplatzangebotes lehnen die Grünen ab. Mischnutzungen sollen, wenn solche überhaupt vorgesehen sind, dazu dienen, die Parkplatzzahl weiter zu reduzieren.

Für die Verlagerung des Verkehrs ist eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr unumgänglich. Der vage Verweis auf ein noch nicht vorhandenes Buskonzept und eine „urbane Linie mit entsprechendem Takt“ reicht nicht. Es braucht vielmehr Festlegungen zu Lage und Komfort von Haltestellen. Eine attraktive Busverbindung auf der Dr.-Schneider-Strasse ist aber nur dann möglich, wenn das neue Quartier nicht selber zu viel Mehrverkehr auf dieser Strasse generiert: Auch der Busverkehr wird durch den Stau beeinträchtigt sein, denn eine Busspur ist wohl nicht realisierbar.

Damit der Verkehr schliesslich auch quartierverträglich ist, muss grundsätzlich Zone 30 gelten. Die etwas untergeordneteren Zubringer wie Seestrasse und Gwerdtstrasse sind zudem als Begegnungszonen festzulegen.

Des Weiteren beschränken sich die im Mitwirkungsentwurf vorhandenen Vorgaben zum Verkehr weitgehend auf den konventionellen motorisierten Individualverkehr. Wichtige Festlegungen für den Fuss- und Veloverkehr, die ebenfalls im Sinne der oben erwähnten Strategie sind, fehlen dagegen oder sind ungenügend.

So müssen beim Netz für den Fussverkehr Dichte und Qualität verbindlicher definiert werden. Allgemeine Aussagen wie „feine Durchwegung“ sind zu unverbindlich und zu allgemein. Eine Möglichkeit sind Dichteangaben wie „Maschenweite des Netzes unter 50m“. Ausserdem müssen

Verbindungen an das aussenliegende Netz, zu wichtigen Zielen wie dem Bahnhof Biel in Lage und Qualität bezeichnet werden. Solche Verbindungen müssen eine sehr hohe Qualität aufweisen, gleichsam als „rote Teppiche“ für den Fussverkehr funktionieren. Besonders betroffen ist der Übergang Dr.-Schneider-Strasse über die Aarbergstrasse. Damit sich im ganzen Quartier eine Kultur des Zu-Fuss-Gehens entwickeln kann, sollen ausserdem Aufenthaltsflächen integriert und die Bedürfnisse der verschiedensten Nutzergruppen und Verkehrszwecke berücksichtigt werden und nicht nur diejenigen des seenahen Freizeit- und Erholungsverkehrs.

Auch für das Velo braucht es verbindliche Vorgaben zum Netz innerhalb des Gebiets AGGLOlac und zur Integration ins übergeordnete Velowegnetz. Ausserdem braucht es umfassend und nicht nur in einzelnen Fällen wie beim Barkenhafen Festlegungen zu Art, Anordnung und Zahl von Abstellplätzen. Im Art. 7 zur ZPP 7.4 Barkenhafen steht ausserdem, dass öffentliche gedeckte Veloabstellplätze zulässig sind. Es müsste aber heissen, dass diese in genügender Anzahl vorzusehen sind.

Der Bedarf und die Notwendigkeit von Veloabstellplätzen sowie ihre Anordnung muss überall in geeigneter Form bereits jetzt verankert werden, damit nicht später erneut Änderungen an der Grundordnung und an den ZPP nötig werden – oder die Abstellplätze gar nicht erstellt werden. Analog zum Fussverkehr müssen auch fürs Velo die Verknüpfungen mit dem weiterführenden lokalen und regionalen Netz aufgezeigt und attraktiv gestaltet werden. Und nicht zuletzt braucht es Vorgaben zu möglichen Standorten für Veloverleih („velospot“).

Freiraumkonzept

Die Grünen unterstützen die Absicht sehr, Freiräume vorzusehen. Freiräume sind ein wichtiger Bestandteil der Lebensqualität im Quartier. Sie tragen zum Wohlbefinden der Menschen bei, die in AGGLOlac wohnen, dort arbeiten oder das Quartier besuchen. Es muss aber immer auch an die potentielle Nutzung gedacht werden.

Die vorgesehenen Nutzungen und Gestaltungen sind jedoch unklar, auch was deren Machbarkeit und Finanzierbarkeit betrifft. Ebenso fehlen Aussagen darüber, wie die Freiräume in die Bebauung integriert werden und wie sie dazu in Beziehung stehen.

Analog zum Verkehr fordern die Grünen daher auch ein Konzept für die Freiräume zu erstellen. Dabei ist darauf zu achten, dass genügend Flexibilität vorgesehen wird, da sich die Bevölkerung den Raum zuerst aneignen muss und sich die Bedürfnisse mittel- und langfristig ändern.

Die Grünen fordern ausserdem, im Uferschutzplan die „Erholungs- und Uferschutzzone Sektor 2 Freifläche“ zur Renaturierung entlang der Uferbaulinie Richtung Mühleruns auszudehnen.

Ökologischer Ausgleich

Die geplante Überbauung und die damit verbundene intensive Nutzung beeinträchtigt die natürlichen Lebensgrundlagen und erfordert einen ökologischen Ausgleich. Es werden ausserdem schützenswerte Lebensräume tangiert. Betroffen ist insbesondere das Erlenwäldli, das in Teilbereichen gerodet werden soll. Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen. Art und Standort der notwendigen Ersatzmassnahmen sind in den weiteren Planungsschritten klar zu definieren.

Anpassung an den Klimawandel

Nicht zuletzt weisen die Grünen darauf hin, dass der Klimawandel weiter voranschreitet. In diesem Zusammenhang regen die Grünen an, auch Anpassungsmassnahmen vorzusehen. Beispiele dafür gibt es etwa in den Städten Sion, Basel oder Zürich. Auch der Bund setzt sich im Zusammenhang

mit seiner Strategie zur Anpassung an den Klimawandel mit der Thematik auseinander.²

Der urbane Raum ist vom Klimawandel besonders betroffen. Stadtspezifische Gegebenheiten verstärken klimatische Effekte: Eingeschränkte Windzirkulation, fehlende Beschattung und Grünflächen, Absorption der Sonnenstrahlung durch versiegelte Flächen sowie Abwärme von Gebäuden und Verkehr tragen beispielweise zum Hitzeinsel-Effekt bei.

Abhilfe schaffen hier gesicherte und aufgewertete Freiräume und grüne Infrastruktur mit Beschattung sowie das Vermeiden von Bodenversiegelungen. Die Grünen fordern dazu insbesondere die Festlegung von Mindestflächen, die nicht versiegelt werden dürfen. In diesem Sinne begrüßen die Grünen auch die Möglichkeit zur Dachbegrünung.

Altlasten

Die Abklärungen zu den Altlasten sollen weiter geführt werden, damit es keine Überraschungen gibt und rechtzeitig die Durchführung und Finanzierung von Sanierungen geklärt werden können.

Vielfältiges Zusammenleben

gemeinnütziger, genossenschaftlicher Wohnungsbau

Im Vorfeld der Lancierung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs wurde von den Auslobern immer wieder hervorgehoben, dass im Gebiet von AGGLOlac auch gemeinnütziger, genossenschaftlicher Wohnungsbau in der Grössenordnung von 15% der realisierbaren BGF ermöglicht werden soll.

Falls sich die Stadt Nidau als Standortgemeinde und die Stadt Biel als grösste Landbesitzerin nach wie vor diesem Ziel verpflichtet fühlen, müssen nun verbindliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit tatsächlich ein durchmischtes, lebendiges Quartier für eine vielfältige Bevölkerungsschicht entstehen wird. Der Gemeinnützige Wohnungsbau ist ein Schlüssel dazu.

Die Grünen fordern, dass im Teilbaureglement zum Teilzonenplan AGGLOlac (Art. 3 ff) planungsrechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die gemeinnützigen Wohnungsbau grundsätzlich vorschreiben. In Art. 4: ZPP 7.1. Schlossmatt müssen die Vorschriften entsprechend angepasst werden.

Auf der ZPP 7.1 soll die Art der Nutzung verbindlich zu Gunsten gemeinnütziger, genossenschaftlicher Wohnbauträger werden, Hier sollen nur gemeinnützige Wohnbauträger das Terrain bebauen dürfen. Die Landwerte sind entsprechend anzupassen.

Die Erdgeschossnutzungen müssen in der ZPP 7.1 ausserdem genügend flexibel umschrieben werden, dass unter anderem auch Wohnen möglich sein kann. Die Herausforderung der Erdgeschossnutzung akzentuiert sich bei gemeinnützigen Wohnbauträgern noch mehr als bei anderen Bauträgern, da keine Quersubventionierungen der Hauptnutzflächen möglich sind.

Schliesslich ist auf der ZPP 7.1 der Bauträger zwingend ein Auswahlverfahren nach den Anerkannten Regeln der Fachverbände durchzuführen.

Öffentliche Gebäudeeinrichtungen

Die Grünen fordern, dass in der weiteren Planung auch ausreichend öffentliche Gebäudeeinrichtungen etwa für Quartiertreff oder einen Kulturraum vorgesehen werden. Auch muss die Möglichkeit bestehen, Schulraum zur Verfügung zu stellen.

² <http://www.bafu.admin.ch/klima/13877/14401/14912/index.html?lang=de>