

## Stellungnahme Grünliberale Biel/Bienne

Biel/Bienne, 3.5.2013

### betreffend

– der Planaufgabe zum generellen Projekt des Vollanschlusses Orpund am Ostast der A5-Umfahrung Biel/Bienne

Planungsstände gemäss Planaufgabe vom 4. April bis zum 3. Mai 2013.

Die Grünliberalen Biel/Bienne verfolgen die Planung von Ost- und Westast der A5-Autobahnumfahrung Biel/Bienne aufmerksam und sind aktiv in der A5-Begleitgruppe tätig. In ihren verschiedenen Eingaben an die Behörden setzen sie sich zum Ziel, sich für eine für die Bevölkerung und insbesondere für den öffentliche und Langsamverkehr zeitgemässe und attraktive Verkehrsinfrastruktur einzusetzen. Die Grünliberalen bedanken sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern sich wie folgt.

### Generelle Einschätzung des Projekts

Grundsätzlich stehen die Grünliberalen einem Kapazitätsausbau des Strassennetzes zugunsten des motorisierten Individualverkehrs kritisch gegenüber. Sie akzeptieren aber grundsätzlich, dass die A5 als Teil des Nationalstrassennetzes in einer Form vollendet wird. Den Vollanschluss Orpund befürworten die Grünliberalen Biel/Bienne. Trotz gewisser Nachteile überwiegt als grosser Vorteil die positive Gesamtverkehrswirkung, welche zu einer Entlastung des städtischen Strassennetzes und einer Verkehrsverlagerung auf die Autobahn führt.

### Stellungnahme zur Planaufgabe

Wie eben erwähnt befürworten die Grünliberalen Biel/Bienne den Vollanschluss Orpund im Grundsatz. Wie die im Rahmen der Mitwirkungsvorlage zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen publizierten Verkehrsbelastungsuntersuchungen zeigen und der verkehrstechnische Bericht bestätigt, führt der Anschluss Orpund in seiner Gesamtwirkung zu einer Verlagerung vom städtischen Strassennetz auf die Autobahn, was Sinn und Zweck des Autobahnbaus sein muss. Die einzige nennenswerte Mehrbelastung auf dem städtischen Strassennetz erfolgt auf dem direkten Zubringer zum Anschluss, der Orpundstrasse. Demgegenüber stehen Entlastungen auf vielen innerstädtischen Verkehrsachsen, namentlich der Mett-, und Madretschstrasse, dem Längfeldweg und der Verbindungsstrasse Orpund-Brügg. Damit diese Verkehrsverlagerung aber auch effektiv stattfindet, müssen die verkehrlich flankierenden Massnahmen rasch und konsequent umgesetzt werden. Eine Anpassung der ursprünglich für den Ostast vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen an die neue Situation mit dem Vollanschluss Orpund ist eingehend zu prüfen, um die prognostizierte Entlastung des städtischen Strassennetzes auch sicherzustellen.

Die positive verkehrliche Gesamtwirkung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Anschluss Orpund auch Verschlechterungen mit sich bringt. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Langsamverkehr, Naturraum und die Benutzbarkeit des städtischen Strassennetzes im Raum Orpundplatz-Bärenplatz für den öffentlichen und den Langsamverkehr.

### **Langsamverkehr**

Mit der A5-Umfahrung in Ost- und Westast, der Weiterführung der A5 gegen Westen, dem Orpund-Anschluss, der Verlängerung des Ligerz-Tunnels oder dem Vollanschluss Studen sind zur Zeit zahlreiche Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs in der Region in Bau oder Planung. Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollte allerdings sein, vom motorisierten Individualverkehr weg zu kommen, eine Zielsetzung, welche in der Region zur Zeit eindeutig zu kurz kommt. Es ist deshalb dringend angezeigt, die Attraktivität von öffentlichem und Langsamverkehr ebenso zu steigern.

Die Situation für den Langsamverkehr auf der Strecke Biel-Mett – Orpund würde durch den Bau des Vollanschlusses Orpund deutlich verschlechtert, dies ganz besonders stadteinwärts. Heute existiert ausserorts zwischen Orpund und Biel-Mett ein von der Hauptstrasse separiertes Trasse für den Velo- und Fussverkehr. Durch den Bau des Anschlusses würde dieses aufgehoben. Das generelle Projekt sieht vor, dass der Veloverkehr auf der Orpundstrasse selbst und durch die beiden Kreisel geführt würde. Angesichts der sehr starken Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt ist diese Verkehrsführung für den Grossteil der Velofahrenden nicht zumutbar. Die im verkehrstechnischen Bericht in einem knappen Satz vorgeschlagene Alternativroute durch den Längholzwald ist ungenügend. Sie bedeutet einen Umweg und ist aufgrund ihrer Beschaffenheit und Steigungen kein geeigneter Ersatz. Aufgrund der Bedeutung der Strecke, nicht nur als Zubringer nach Orpund, Safnern und Meinisberg, sondern auch für den Freizeitverkehr als Zubringer zu den nationalen Velorouten 5 und 8 in Richtung Häfpli und Büren, sowie der Verbindung nach Dotzigen (Fortführung Veloroute 24) und Lyss-Bern (Veloroute 64) fordern die Grünliberalen Biel/Bienne:

- die Schaffung einer von der Hauptstrasse (Orpundstrasse) im Raum des Anschlusses unabhängigen Verkehrsachse für den Langsamverkehr. Diese könnte von der Lindenhofstrasse in Biel aus, entlang des Orpundbaches bis in die Stöckemattstrasse in Orpund führen. Zumindest jedoch ist ein von der Strasse unabhängiges Trasse analog der heutigen Situation nördlich der Orpundstrasse zu schaffen, welches von der Bus-Endhaltestelle Löhre aus unter Umgehung der Kreisel bis zum Dorfeingang Orpund (Dietschimatt) führt.

### **Naturraum**

Die Verwirklichung des Anschlusses Orpund tangiert die im Rahmen des Ostastes ursprünglich vorgesehenen ökologischen Ausgleichsflächen und den Wildkorridor zwischen Längholz- und Büttenbergwald. Es ist den Planern zu Gute zu halten, dass die gewählte Anschlussvariante die am wenigsten gravierende Einschränkung des Wildkorridors zur Folge hat, nichts desto trotz mindert sich dessen Qualität durch den Bau des Anschlusses Orpund. Durch den Bau des Anschlusses verschlechtert werden ebenso die Möglichkeiten von Wanderbewegungen zwischen den bemerkenswerten Amphibienvorkommen im Mettmoos und dem Römerareal in Orpund. Aufgrund dieser Verschlechterungen für Fauna und Flora und im Sinne einer Kompensation für die Verkleinerung der ökologischen Ausgleichsflächen im Raum des Anschlusses Orpund fordern die Grünliberalen Biel/Bienne:

- die Umsetzung der im UVB 2. Stufe geforderte Revitalisierung des Orpundbaches auch zwischen der Stöckemattstrasse und der Mündung des Baches in den Nidau-Büren-Kanal.

### **Belastung städtisches Strassennetzes**

Die Orpundstrasse auf dem Abschnitt Bärenplatz-Orpundplatz durch die (zu) enge Bahnunterführung ist bereits heute stark belastet und eine Engstelle. Diese Belastung wird auch durch den Bau der Autobahnumfahrung (egal in welcher Variante) nicht abnehmen. Da auf dieser Achse mehrere Buskurse verkehren und über den Bärenplatz zusätzlich das allfällige Regiotram verkehren würde, ist ein einwandfreies Funktionieren dieser Achse unabdingbar. Die Situation für den Langsamverkehr ist zudem, insbesondere in der engen Bahnunterführung, äusserst prekär. Damit das sichere Passieren dieser Achse für alle Verkehrsteilnehmenden und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs gewährleistet ist, fordern die Grünliberalen Biel/Bienne:

- die Erarbeitung von Massnahmen, welche die erwähnten Probleme auf der Achse Bärenplatz-Orpundplatz entschärfen helfen.

### **Lärmbelastung**

Der Verkehr auf der Orpundstrasse wird auf dem Abschnitt zwischen dem Anschluss Orpund und dem Bärenplatz z.T. klar zunehmen, Lärm und Abgase werden massiv zunehmen, wie der UVB 2. Stufe zeigt. Auf diese Herausforderungen sind überzeugende Antworten zu finden. Der vorgeschlagene Flüsterbelag sollte regelmässig erneuert werden, da nach einer gewissen Zeit diese Beläge sich mit Abrieb und Öl auffüllen und die Lärmbelastung wieder zunimmt. Ebenso sind die im Bericht erwähnten Schallschutzfenster die bei den Liegenschaften der lärmgeplagten BewohnerInnen eingebaut werden könnten eingehend zu prüfen. Die Lärmsanierung der Achse Biel-Meinisberg sollte bis zur Eröffnung des A5-Ostastes mit Anschluss Orpund umgesetzt sein. Auch die vM für die Orpundstrasse sind so umzusetzen, dass einerseits die Orpundstrasse diesen Mehrverkehr aufnehmen kann, andererseits aber auch die Bevölkerung von Abgasen und Lärm möglichst verschont bleibt. Dies könnte unserer Ansicht nach am besten durch eine Strasse ermöglicht werden, in der die Verminderung der Trenn- und Dominanzwirkung des MIV und die Verstetigung auf tiefem Geschwindigkeitsniveau (30km/h) realisiert würde (wie etwa an der Seftigenstrasse in Köniz). Auch sollten Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten durch BewohnerInnen aber besonders der Schulkinder realisiert werden, da sich drei Schulhäuser in der Nähe dieser verkehrsreichen Strasse befinden.

Wir hoffen, mit dieser Stellungnahme einige Schwachstellen im generellen Projekt zum Anschluss Orpund ausgeführt und damit Verbesserungen in die Wege geleitet zu haben. Wir freuen uns auf Ihre Antwort, persönlich oder in Form eines Mitwirkungsberichtes.

Für die Beachtung unserer Anliegen danken wir herzlich.

Mit freundlichen Grüssen und für den Vorstand der Grünliberalen  
Biel/Bienne

Dennis Briechle

Präsident Grünliberale Biel/Bienne



