

Biel/Bienne, 3. Mai 2013



Postfach / Case postale 514
2501 Biel / Bienne
urs.scheuss@gmx.ch
Telefon: 078 795 91 83

Tiefbauamt des Kantons Bern
Reiterstrasse 11
3011 Bern

N5 Umfahrung Biel, Ostast Öffentliche Planaufgabe Generelles Projekt Vollanschluss Orpund

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe zum generellen Projekt Vollanschluss Orpund Stellung nehmen zu dürfen.

Die Grünen Biel verfolgen die Planung von Ost- und Westast der A5-Umfahrung seit vielen Jahren aufmerksam. Dabei setzen sich für einen allen zugänglichen, sicheren Verkehr ein, der die Lebensqualität in der Stadt fördert und die Umwelt schont. Allerdings stellen die Grünen fest, dass der motorisierte Individualverkehr in den vergangenen Jahrzehnten in Biel und Umgebung laufend zugenommen hat, während der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr weiter abnimmt. Dies zum Nachteil der Lebensqualität in Stadt und Agglomeration. Der Umzug aufs Land wird umso attraktiver, womit Zersiedelung sowie Ressourcen- und Energieverschwendung weiter angetrieben werden.

Die Grünen Biel sind der Auffassung, dass mit dem vorliegenden Projekt zum Vollanschluss Orpund diese Probleme nicht gelöst werden können. Stattdessen werden die Verkehrsströme lediglich umgeleitet und erzeugen an anderen Orten neue Belastungen. Da die vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen ungenügend sind, lehnen die Grünen Biel den Vollanschluss Orpund in dieser Form ab.

Ausserdem geben die Grünen zu bedenken, dass mit dem Vollanschluss unter anderem die Fahrten für die Motorfahrzeugkontrolle in Orpund umgeleitet werden sollen. Der Vollanschluss kostet rund 20 Millionen Franken. Demgegenüber könnte mit einer Versetzung des Prüfzentrums etwa ins Bözingenmoos eine günstigere Alternative gefunden werden.

Allgemeine Bemerkungen

Die Grünen Biel respektieren den Volkswillen und die beschlossene Fertigstellung der A5. Ebenso respektieren und unterstützen die Grünen Biel die von Bund, Kanton und Region in ihren Richtplanungen behördenverbindlich festgelegte Verkehrsstrategie, welche den Verkehr nach abnehmender Priorität vermeiden, verlagern und verträglich gestalten will. Eine Fertigstellung der A5 fördert jedoch die Attraktivität des Individualverkehrs. Eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird die Folge sein.

Um den vorgenannten verkehrspolitischen Zielen „vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“ gerecht zu werden, müsste die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr in der Stadt reduziert werden. Dies ist die Funktion der verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM). Allerdings sind im Zusammenhang mit dem Vollanschluss keine weiteren vfM vorgesehen.

Formell bemängeln die Grünen die sehr kurze Frist für die Mitwirkung. Bei einer Mitwirkung handelt es sich um ein politisches Verfahren, bei dem die Meinungsäusserung und die Teilnahme im Vordergrund stehen. Die gesetzlichen Bestimmungen lassen ausreichend Spielraum, die Mitwirkung zweckmässig durchzuführen. Der im Zusammenhang mit der Mitwirkung zum Generellen Projekt Vollanschluss Orpund an den Tag gelegte Formalismus ist unnötig und lässt den Eindruck erwecken, dass eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Materie durch mitwirkende Organisationen grundsätzlich unerwünscht ist. Das ist inakzeptabel.

Für die Mitwirkung wurde vom Kanton auf die Internetseite www.a5-biel-bienne.ch verwiesen, wo die Unterlagen heruntergeladen werden konnten. Die Grünen begrüssen ein solches Angebot grundsätzlich. Allerdings waren auf erwähnter Internetseite die Unterlagen nur unvollständig verfügbar. So fehlten die Kosten-Nutzen-Analyse, die Kostenschätzung, Längsschnitte, die Übersichtspläne in den Massstäben 1:1'000, 1:5000 und 1:25'000 sowie die Nutzungsvereinbarung. Auf der Internetseite der Gemeinde Orpund waren alle Unterlagen abrufbar. In der Stadt Biel konnten die Unterlagen nur auf Papier eingesehen werden. Im Sinne der Gleichbehandlung wünschen sich die Grünen, dass Mitwirkungsunterlagen künftig einheitlich und vollständig im Internet zur Verfügung gestellt werden.

Zu einzelnen Punkten äussern sich die Grünen Biel wie folgt:

A) Umwelt

Die Vorgaben für die Grenzwerte zur Luftreinhaltung werden nur knapp eingehalten und können schnell überschritten werden. Die prognostizierten Verkehrszahlen müssen unbedingt eingehalten werden. Es sind daher verbindlich Massnahmen für den Fall festzulegen, dass die Verkehrszahlen überschritten werden.

Der für die Orpundstrasse vorgesehene lärmarme Flüsterbelag ist langfristig unzweckmässig, da er ständig erneuert werden muss. Für einen dauerhaft wirksamen Lärmschutz braucht es Temporeduktionen. Dadurch liesse sich mit sicheren Querungen auch die städtebauliche Integration verbessern.

Der Wildkorridor ist gerade noch zulässig. Die Vernetzung für Amphibien zwischen Mettmoos und Büttenberg wird deutlich verschlechtert. Zwar sind ökologische Aufwertungsmassnahmen zur Kompensation vorgesehen und der Dietschibach wird geöffnet. Dies begrüssen die Grünen Biel. Allerdings handelt es sich bei diesen Kompensationsmassnahmen nur um Empfehlungen. Diese Massnahmen müssen aber gesichert sein. Ausserdem soll die Renaturierung bis zur Mündung in den Nidau-Büren-Kanal gesamthaft ins Projekt aufgenommen werden.

B) Verkehr

Die Kreisel auf der Orpundstrasse sind wegen des grossen Verkehrsaufkommens vor allem zu Pendelzeiten gefährlich für Velofahrende. Die im verkehrstechnischen Bericht erwähnte Route für den Freizeitverkehr durch den Längholzwald kann dabei nicht als Alternative gelten. Vielmehr braucht es nördlich entlang der Orpundstrasse eine abgesetzte Veloführung in beide Richtungen, die mindestens gleichwertig zur jetzigen Situation ist. Ansonsten wäre es ein Rückschritt in der Veloförderung. Die Alternative für die Velowanderroute 24 durch den Längholzwald ist ausserdem wegen der Beschaffenheit und der Steigung kein echter Ersatzweg.

Die Situation im Bereich Orpundplatz und der Unterführungen der Bahnlinie ist bereits heute prekär und wird sich infolge der Verkehrszunahme weiter verschlechtern. Der öffentliche Verkehr darf nicht blockiert werden und der Fuss- und Veloverkehr müssen attraktiv sein. Dazu sind geeignete Massnahmen verbindlich vorzusehen. Dabei soll auch eine Verkehrsdosierung geprüft werden.

Es sind wie weiter oben bereits erwähnt keine weiteren vFM im Zusammenhang mit dem Bau des Vollanschlusses Orpund vorgesehen. Diese braucht es aber. Die Entlastungswirkung der Umfahrung muss mit erhöhtem Durchfahrwiderstand speziell auf Madretsch- und Mettstrasse verbessert werden. Im Prinzip soll der Kreuzplatz nicht vom Orpund-Anschluss, sondern vom Anschluss Brügghoos angefahren werden.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen und Anträge wohlwollend zu prüfen und die Planungen entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Urs Scheuss
Präsident