

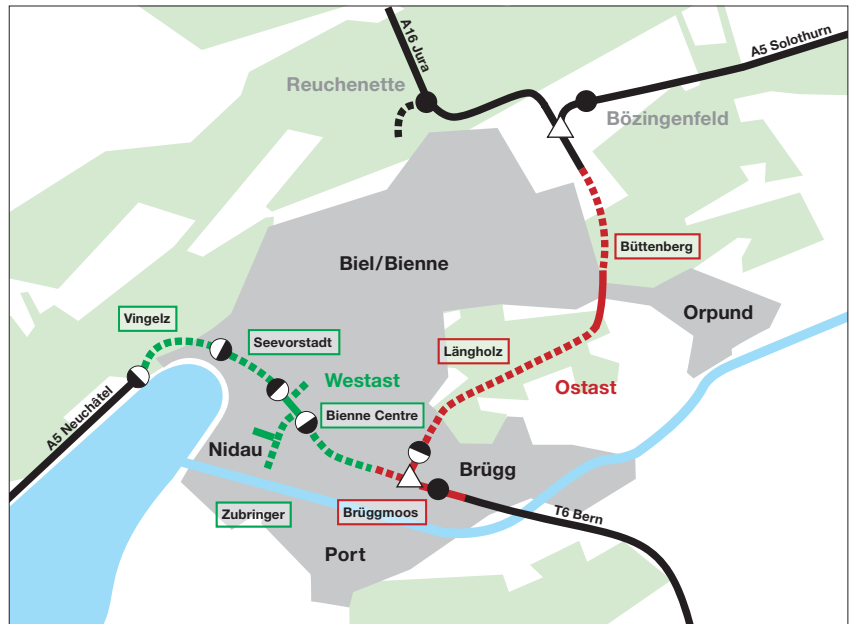
Umfahrung entlastet Biel vom Verkehr

Die Autobahnumfahrung von Biel schliesst eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz: die Verbindung von Solothurn nach Neuenburg. Gleichzeitig verbindet das neue Teilstück rund um Biel die A5 mit der A16 (Transjurane) und der T6 Richtung Bern.

Mit der Umfahrung von Biel wird auch der regionale Verkehr gebündelt und weitgehend unterirdisch durch die Agglomeration geleitet. Weite Teile der Stadt und der Region können so vom Verkehr entlastet werden. Bauherr der A5 Biel-Bienne ist der Kanton Bern. Er ist im Auftrag des Bundes für den Nationalstrassenbau zuständig.

Vom heutigen Anschluss Biel Ost im Bözingenfeld aus verläuft die A5 Biel-Bienne zuerst durch den Büttenbergtunnel, wird danach im Bereich Orpund offen geführt und erreicht durch den Längholztunnel die Verzweigung Brüggmoos. Von dort aus verläuft die A5 bis zur Seevorstadt unter dem heutigen Terrainniveau. Oberirdisch zu sehen sind vor allem die Anschlüsse. Die Autobahn selbst taucht nur in den Nidauer Weidteilen aus dem Boden auf, wo sie in einer Halbtiefe geführt wird. Erdaufschüttungen dienen als Sicht- und Lärmschutz. Aus Sicherheitsgründen und wegen der Lüftung sind auch dort, wo die A5 unter dem Boden verläuft, abschnittsweise Öffnungen nötig.

Die A5 Biel-Bienne wird vom Bözingenfeld bis zur Seevorstadt vierspurig gebaut. In der Seevorstadt schliesst der zweispurige Umfahrungstunnel Vingelz an.



- Anschluss
- ◐ Halbanchluss (schwarz = Auf-/Abfahrtrichtung)
- △ Verzweigung

Das Gesamtprojekt A5 Biel-Bienne ist in mehrere Teilprojekte aufgliedert:

Bereich	Länge	Stand der Planung	geplanter Baubeginn	Inbetriebnahme
Ostast				
Büttenberg (Tunnel)	1,5 km	baureif	2007	2015
Längholz (Tunnel)	2,5 km	baureif	2007	2015
Orpund (offene Strecke)	0,5 km			
Brüggmoos	0,4 km	Auflage Ausführungsprojekt	2009	2015
Westast				
Bienne Centre (Weidteile)	1,2 km	Ausführungsprojektierung	2010	2016
Zubringer rechtes Seeufer	0,5 km	Ausführungsprojektierung	2010	2016
Seevorstadt (City)	0,8 km	Ausführungsprojektierung	2012	2018
Vingelz	2,7 km	Generelle Projektierung	2012	2018/19

Der lange Weg zum Konsens

Die A5 Biel-Bienne blickt auf eine bewegte, über 30-jährige Planungsgeschichte zurück. Hier die wichtigsten Etappen:

1975 Ein erstes generelles Projekt für die A5 Umfahrung Biel mit einer weitgehend offenen Linienführung Strandboden–Brüggmoos–Orpund–Bözingenfeld wird öffentlich aufgelegt. Wegen zahlreicher Einsprachen wird dieses Projekt nicht weiter verfolgt.

1978–1989 Umfangreiche Variantenstudien. Trotz grosser Anstrengungen kann kein Konsens über die Linienführung im Raum Biel gefunden werden. Uneinigkeit herrscht insbesondere in der Frage, ob eine Nord- oder eine Südumfahrung die bessere Variante sei. Im Schlussbericht empfiehlt das kantonale Tiefbauamt die Weiterbearbeitung der Südumfahrung.

1994 Öffentliche Auflage eines neuen generellen Projekts für die A5-Umfahrung Biel. Dieses ist das Resultat eines umfangreichen so genannten partizipativen Planungsprozesses.

1997 Das Generelle Projekt für den Ostast wird vom Bundesrat genehmigt.

1999 Das Generelle Projekt für den Westast wird vom Bundesrat genehmigt.

1999–2002 Bau der Teilstrecke Biel Ost–Gemeindegrenze Biel/Pieterlen sowie der Verzweigung A5/A16 Bözingenfeld. Rechtzeitig zur Expo.02 kann die A5 zwischen den Anschlüssen Lengnau und Biel Ost und die Direktverbindung zwischen Solothurn und der Transjurane in Betrieb genommen werden.

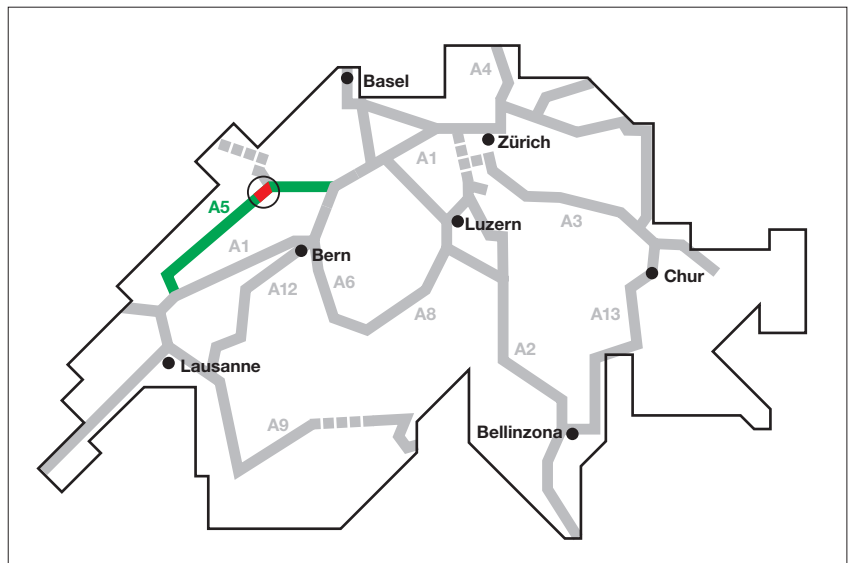
2002 Öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojekts Ostast.

2004 Genehmigung des Ausführungsprojekts für den Ostast (Teilprojekte Büttenberg und Längholz, ohne Teilprojekt Brüggmoos) durch das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

2005 Die Genehmigung der Detailprojekte für den Ostast (ohne Teilprojekt Brüggmoos) wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) erteilt.

2006 Öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojekts Brüggmoos.

2004–2006 Projektoptimierungsprozess für den Westast unter Führung des kantonalen Tiefbauamtes in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Region und den betroffenen Gemeinden. Im Rahmen dieses Prozesses finden Workshops zur Seevorstadt, zu Bienne Centre und zum Zubringer rechtes Seeufer statt.



Die A5 Biel-Bienne schliesst eine Lücke im Schweizer Nationalstrassennetz.

Der Bund bezahlt den Löwenanteil

Die A5 Biel-Bienne wird total über 2 Milliarden Franken kosten. Dies sind 200 Millionen pro Kilometer. Damit gehört dieser Abschnitt zu den teuersten Schweizer Autobahnen. Dies erklärt sich durch die vielen Tunnel und die komplexen Verbindungs- und Anschlussbauwerke. Der Ostast der Umfahrung von Biel kostet rund 1,2 Milliarden. Davon entfallen 165 Millionen auf die bereits gebauten Anlagen im Bözingenfeld und rund 340 Millionen auf die Bauten im Bereich Brüggmoos.

Finanziert wird der Schweizer Autobahnbau zum überwiegenden Teil durch den Bund. Sein Beitrag variiert je nach Finanzkraft der Kantone, die den verbleibenden Teil der Baukosten übernehmen. Im Fall der A5 Biel-Bienne kommt der Bund für 87 Prozent der Kosten auf. Die Gemeinden müssen sich finanziell an den verkehrlichen flankierenden Massnahmen beteiligen.