



Bern, 4. September 2014

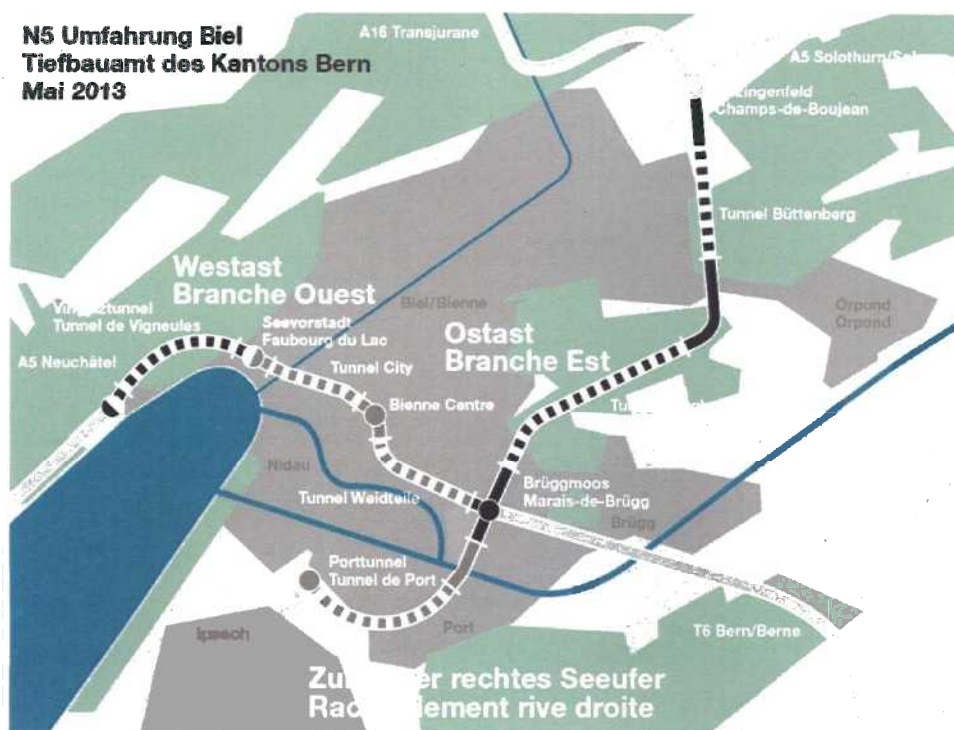
An den Bundesrat

BE, Nationalstrasse N5, Umfahrung Vingelz (Teil der Umfahrung Biel) Generelles Projekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung Stufe 2

1. Ausgangslage

Der Strassenabschnitt N5 mit der Umfahrung Vingelz vom Halbanschluss Rusel bis zum Halbanschluss Seevorstadt ist ein Projekt der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss dem Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) und der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111).

Die N5 Umfahrung Biel weist eine jahrelange Projektgeschichte auf. Umfangreiche Variantenabklärungen in den Jahren 1975 – 1989 führten 1989 zur Festlegung der Variante "Südumfahrung" bestehend aus dem Ostast, Westast, Zubringer Nidau (Porttunnel) und der Umfahrung Vingelz (Vingelztunnel). Das generelle Projekt für den Teil "Umfahrung Biel Ostast" wurde vom Bundesrat am 16. Juni 1997 genehmigt und die Eröffnung ist für das Jahr 2016/17 vorgesehen. Die grundlegende Überarbeitung des durch den Bundesrat am 17. Februar 1999 genehmigten generellen Projekts "Umfahrung Biel Westast" hat zu einem neuen generellen Projekt "Biel Westast" geführt, welches erneut durch den Bundesrat genehmigt werden muss (separater Bundesratsantrag).





Für die Umfahrung Vingelz wurde 1999 eine breit abgestützte Variantenuntersuchung zu möglichen Verkehrslösungen durchgeführt. Für die damalige Bestvariante, den bergmännischen Vingelztunnel mit Portal in Rusel, wurde 2003 ein Entwurf des generellen Projektes ausgearbeitet. Da die Ausgestaltung des Anschlusses Biel Seevorstadt hinterfragt und überprüft wurde, ist das generelle Projekt der Umfahrung Vingelz bisher dem Bundesrat nicht vorgelegt worden. Mit dem nun eingereichten generellen Projekt "Biel Westast" wird der Anschluss Biel Seevorstadt wie ursprünglich als Halbanschluss ausgebildet, womit die Sistierung des im Jahr 2008 durch den Kanton Bern eingereichten generellen Projekts der Umfahrung Vingelz aufgehoben wird.

2. Das Projekt

Die Umfahrung Vingelz schliesst im Westen mit dem Halbanschluss Rusel an die bestehende N5 Richtung Neuenburg an und bildet im Osten mit dem Halbanschluss Seevorstadt die Verbindung mit der Umfahrung "Biel Westast".

Dabei ist die Umfahrung Vingelz ein Teilstück der Nationalstrasse N5 zwischen Yverdon-les-Bains und Luterbach.

Das vorliegende generelle Projekt N5 Umfahrung Vingelz sieht im Bereich der überbauten Ortsteile Vingelz einen ca. 2,3 km langen zweistreifigen, bergmännisch erstellten Tunnel mit Gegenverkehr sowie eine Umgestaltung der Neuenburgstrasse vor.

Das generelle Projekt umfasst folgende Bestandteile:

- den 2275 m langen, einröhrigen Tunnel vom Portal Seevorstadt bis Rusel. Die Lage des Portals Seevorstadt wurde auf den aktuellen Projektstand des Halbanschlusses Seevorstadt ausgelegt. Dieser Halbanschluss ist Bestandteil des benachbarten Teilprojekts City. Der zweistreifige Tunnel wird ein Hufeisenprofil mit einem Innendurchmesser von 11,20 m und einer Zwischendecke aufweisen. Unter der Fahrbahn ist ein technischer Kanal geplant, der auch als Fluchtweg dient. Alle 300 m ist ein Notausgang angeordnet, der den Fahrraum seitlich über eine Treppe mit dem Fluchtweg verbindet. Die Tunnellüftung ist im Normalbetrieb als Längslüftung konzipiert. Im Brandfall werden auftretende Rauchgase über die Zwischendecke zu den beiden Lüftungszentralen abgesaugt. In den Portalbereichen sind Tagbautunnel vorgesehen.
- den Halbanschluss Rusel, der einen möglichen zukünftigen Tunnel Tüscherz-Alfermée zulässt.
- die Umgestaltung der bestehenden offenen N5 (Neuenburgstrasse) zwischen den Anschlussstellen Seevorstadt und Rusel.

3. Verkehrsbelastung

Der Umfahrungstunnel wird auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 10'700 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 5% ausgelegt.

Für die umzugestaltende Neuenburgstrasse ist von einer Normalbelastung von 7'200 Fahrzeugen auszugehen, im Ereignisfall (Tunnelsperrung) fällt der gesamte DTV von ca. 18'000 Fahrzeugen an.



4. Umwelt

Insgesamt liegen die Auswirkungen in den verschiedenen Umweltbereichen grösstenteils zwischen geringer Belastung bis geringer Verbesserung. In der Bauphase sind zum Teil auch starke Belastungen vorhanden. Für die Betriebsphase sind dagegen teilweise markante Verbesserungen zu verzeichnen.

Die gewählten Lösungen sind integrierender Bestandteil des generellen Projekts und werden so weit als möglich in den Projektplänen aufgezeigt. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit der Umfahrung Vingelz wurde stufengerecht durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind im Dossier Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 2. Stufe zusammengestellt. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat dem generellen Projekt Umfahrung Vingelz inklusive Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) und dem Pflichtenheft zur UVP 3. Stufe zugestimmt, sofern seinen Bemerkungen und Anträgen bei der weiteren Projektierung vollumfänglich Rechnung getragen wird.

5. Investitionen

Die Investitionskosten für das Projekt belaufen sich auf CHF 213 Mio. gemäss der folgenden Zusammenstellung (Preisbasis Oktober 2006):

Projektierung:	CHF	17'900'000.--
Landerwerb:	CHF	100'000.--
Rohbaukosten inkl. Einrichtungen und Anpassung	CHF	163'180'000.--
Mwst 8.0%	CHF	15'800'000.--
Total	CHF	213'298'000.--

6. Umklassierung

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 17. Februar 1999 ist für die Strecke im Raum Vingelz ein neues generelles Projekt zu erteilen. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass dieser Abschnitt dereinst zusammen mit der Umfahrung Biel in Betrieb genommen werden soll. Der Vingelztunnel gehört funktional zur N5 Umfahrung Biel.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat in seinem Schreiben vom 13. Juli 2001 an die Einwohnergemeinde Tüscherz-Alfermée nochmals festgehalten, dass die Verwirklichung des Westasts von Biel ohne Vingelztunnel schwerwiegende Auswirkungen auf den Bereich der Seevorstadt hätte. Zudem würde die seit langem vehement geforderte Beseitigung des gefährlichen Engpasses zwischen der Seevorstadt und dem Schössli auf Jahre verzögert.

Aus diesen Überlegungen soll der Abschnitt N05.3.08 Biel West-Schössli in Anlehnung an den Westast in Biel von einer Nationalstrasse 3. Klasse in eine Nationalstrasse 2. Klasse umklassiert werden. Mit der Umklassierung verbunden ist die Erhöhung des Beitragssatzes von 64% auf 87%. Der Abschnitt N05.3.08 wird neu zum Abschnitt N05.2.18. (Art. 11 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassen [MinVG; SR 725.116.2] sowie Art. 5 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr [MinVV; SR 725.116.21]).



7. Finanzierung

Beim vorliegenden generellen Projekt handelt es sich um ein Netzfertigstellungsprojekt, welches aus dem Infrastrukturfonds finanziert wird, mit einem Bundesanteil von 87%.

8. Rechtliche Grundlage

Der Bundesrat genehmigt nach Artikel 20 des NSG die generellen Projekte.

Gemäss Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) werden der Bericht, die Beurteilung der Umweltschutzfachstelle, die Ergebnisse einer allfälligen Anhörung des BAFU, sowie der Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

9. Ämterkonsultation

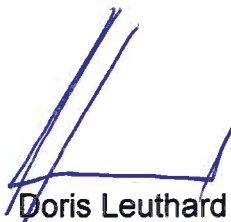
Die folgenden Ämter und Stellen wurden im Rahmen der Ämterkonsultation zur Stellungnahme gebeten:

Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV), Eidgenössisches Starkstrominspektorat (ESTI), Generalsekretariat VBS, Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), Bundeskanzlei (BK), Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), Bundesamt für Kultur (BAK). Es verbleiben keine Differenzen.

10. Antrag

Wir beantragen, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK



Doris Leuthard

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Übersichtskarte 1:25'000
- Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe (inkl. Pflichtenheft für 3. Stufe)
- Stellungnahmen des BAFU
- Medienmitteilung