

TBA Nr. 2013/100/34				
Termin:				
E - 8. MRZ. 2013				
<input checked="" type="checkbox"/> DLZ	<input checked="" type="checkbox"/> NS-Prüf	NSB		
P+V	U+S	WB	R+V	Supp.
Ol-Kreis	I	II	III	IV
<input checked="" type="checkbox"/>	zur Kenntnis			
<input checked="" type="checkbox"/>	zur Erledigung			
	zum Antwortentwurf			

6. März 2013 BVE C

0 2 9 9 **Strasse N5 Yverdon-Luterbach, Abschnitte 528 und 541
Biel West – Biel Süd, N5 Umfahrung Biel, Generelles Projekt Westast
und Zubringer rechtes Bielerseeufer
Antrag an den Bundesrat**

1 GEGENSTAND

Der vorliegende Beschluss enthält zuhanden der Bundesbehörden die Vorschläge des Kantons Bern für das Nationalstrassenprojekt Westast der N5 Umfahrung Biel inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer. Dem Bundesrat wird das entsprechende Generelle Projekt N5 Umfahrung Biel zur Genehmigung unterbreitet.



2 RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG, SR 725.11), Art. 9 ff. insbesondere Art. 10, 12 und 13
- Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV, SR 725.111), Art. 8 ff. insbesondere Art 11
- Gesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG, SR 725.116.2), Art. 11
- Verordnung vom 3. März 1961 über den Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen im Kanton Bern vom 8. März 1960 (BSG 732.181)
- Gesetz vom 20. Juni 1995 über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung (OrG; BSG 152.01), Art. 33
- Verordnung vom 18. Oktober 2007 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (Organisationsverordnung BVE; OrV BVE; BSG 152.221.191), Art. 12

3 FORMELLES UND SACHVERHALT

Nach Art. 10 und Art. 12 NSG sind Nationalstrassen in Generellen Projekten (GP) darzustellen. Aus den Plänen müssen insbesondere die Linienführung der Strassen, die ober- und unterirdische Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrspuren ersichtlich sein. Das Generelle Projekt ist so auszuarbeiten und im Bereinigungsverfahren derart festzulegen, dass keine wesentlichen Verschiebungen und Änderungen mehr zu erwarten sind. Es muss mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt sein.

Im Jahr 1999 hat der Bundesrat ein Generelles Projekt für den Westast der N5 Umfahrung Biel genehmigt. Im Laufe einer mehrjährigen Projektoptimierung zeigte sich, dass das genehmigte Generelle Projekt aufgrund der 2004 geänderten Lüftungsrichtlinien nicht mehr wie vorgesehen realisiert werden konnte. Zudem wurden seitens der Region Begehren gestellt, die zu wesentlichen Projektänderungen führten. Der Kanton Bern hat deshalb beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Ausarbeitung eines neuen Generellen Projektes beantragt.

Mit Schreiben vom 15. September 2010 hat das ASTRA die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) mit der Ausarbeitung eines neuen Generellen Projektes für den Westast der N5 Umfahrung Biel beauftragt.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) hat in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA und der betroffenen Region die Unterlagen nach Art. 11 NSV erarbeitet (siehe Anhang 3 zum Bericht des TBA). Am 15. Mai 2012 hat das ASTRA das GP Westast inklusive Zubringer rechtes Seeufer mit Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe zustimmend zur Kenntnis genommen.

In der Folge wurden die betroffenen Gemeinden Biel, Brügg, Ipsach, Nidau und Port zur Stellungnahme eingeladen und um die Durchführung der öffentlichen Auflage gebeten. Die öffentliche Auflage dauerte vom 24. Mai bis zum 22. Juni 2012.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens äusserten sich neben den betroffenen Gemeinden insgesamt 133 Parteien, Organisationen, Firmen und Private.

Parallel zur öffentlichen Auflage fand die Konsultation der kantonalen Fachstellen statt.

4 PROJEKTDESCHEIB

Bestandteil des Generellen Projekts sind der Halbanschluss Seevorstadt, der 760m lange Tunnel City, der Vollanschluss Bienne Centre und ein rund 1000m langer Teil des Tunnels Weidteile bis zum Heideweg. Der Abschnitt vom Heideweg bis zum Tunnelportal Brüggmoos (370m) ist mit dem Ausführungsprojekt Brüggmoos genehmigt.

Der Westast ist vierspurig konzipiert, und zwar so, dass ab Tunnelportal Brüggmoos die linke Fahrspur durchgehend für den Fernverkehr bestimmt ist. Die rechte Fahrspur dient nach dem Prinzip von Spuraddition und -subtraktion als Ein- und Ausfahrtsspur der Anschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt.

Die Zu- und Wegfahrten von den Anschlüssen bis zum ersten leistungsfähigen Übergangsknoten zum Lokalnetz sind Bestandteil des Nationalstrassenprojekts.

Bestandteil des Generellen Projektes ist der Zubringer rechtes Seeufer. Dieser beginnt an der Gemeindegrenze zwischen Nidau und Ipsach mit einem Anschlussknoten auf der Kantonsstrasse. Dann folgen der 1740m lange Porttunnel und eine neue Brücke über den Nidau-Büren-Kanal zum Knoten Portstrasse/Mittelstrasse im Brüggmoos.

Die gesamten Investitionskosten für den N5 Westast betragen (inklusive 8% MWSt.):

N5 Seevorstadt bis Heideweg:	Fr.	1'536 Mio.
Zubringer rechtes Seeufer:	Fr.	243 Mio.
Gesamtkosten:	Fr.	1'779 Mio.

Preisbasis: April 2011

Das GP Westast ist mit dem GP Vingelz kompatibel, das im Jahr 2008 vom Berner Regierungsrat verabschiedet wurde.

5 EINZELNE ASPEKTE

5.1. Linienführung der Strasse

Das vorliegende Projekt ist das Resultat eines mehrjährigen, partizipativen Planungsprozesses. Es entspricht insbesondere dem Antrag der regionalen Arbeitsgruppe Stöckli aus dem Jahr 2010.

In einer städtebaulichen Testplanung und einer Zweckmässigkeitsbeurteilung hat sich deutlich herausgestellt, dass eine durchgehende Überdeckung des Westasts nicht zweckmässig wäre. Der Regierungsrat des Kantons Bern spricht sich für die vorliegende Lösung mit den zwei Tunnels Weidteile und City, jeweils mit Längslüftung, aus. Die Länge und Ausgestaltung des zwischen den beiden Tunnels liegenden offenen Bereichs ist durch die sicherheitstechnischen Anforderungen und die einschlägigen Richtlinien und Normen definiert. Das vorliegende Generelle Projekt entspricht dem heutigen Stand der Technik und dem für diese Projektstufe erforderlichen Detaillierungsgrad. Die Städte Biel und Nidau wünschen, dass das Tunnelportal Weidteile so weit wie möglich Richtung Westen verschoben wird. Das TBA hat in einer Zusatzstudie festgestellt, dass ein Spielraum für eine Verschiebung von rund 30m besteht. Ob der Tunnel Weidteile sogar noch weiter verlängert werden kann, kann erst aufgrund aufwändiger technischer Abklärungen beurteilt werden. Diese Abklärungen sind im Rahmen der nächsten Projektstufe zu tätigen. Der Regierungsrat unterstützt eine Verschiebung des offenen Bereiches Richtung Westen und verlangt, dass der technische Spielraum ausgenutzt wird. Durch die Tunnelverlängerung darf aber die Sicherheit des Bauwerks nicht beeinträchtigt werden.

Der Zubringer rechtes Seeufer beginnt am Anschlussknoten Westportal auf der Ipsachstrasse zwischen Ipsach und Nidau und endet am Knoten Portstrasse/Erlenstrasse in Brügg. Die Gemeinde Ipsach beantragt, das Portal des Tunnels so weit Richtung Südwest zu verschieben, dass der Porttunnel auch Ipsach umfahren würde (so genannte Variante "Porttunnel lang"). Der "Porttunnel kurz", der Bestandteil des GP ist, hat regional und als Autobahnzubringer eine bessere Wirkung. Der "Porttunnel lang" wäre teurer. Zudem würde der prozentuale Kostenanteil des Kantons allenfalls erhöht. Deshalb spricht sich der Regierungsrat gegen den Antrag der Gemeinde Ipsach aus.

Der Anschlussknoten Westportal ist so auszugestalten, dass eine allfällige, spätere Umfahrungsstrasse von Ipsach möglich bleibt.

5.2. Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten

Anschluss Seevorstadt

Bestandteil des vorliegenden Projektes ist ein Halbanschluss, der auf die Neuenburgstrasse gerichtet ist, mit Unterquerung der SBB-Linie (so genannte Lösung "Sichel").

Die Stadt Biel wünscht eine andere Lösung, nämlich einen stadtseitig der SBB-Gleise gelegenen Halbanschluss an die Seevorstadt. Auf diese Weise soll der Strandboden grösstmöglich geschont werden. Hingegen würde eine solche Lösung das Schutzgebiet Felseneck deutlich stärker beanspruchen als die Lösung des GP. Das Schutzgebiet Felseneck ist ein TWW Objekt (Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung) und ein Objekt des kantonalen Wildnaturschutzinventars. Das kantonale Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE) kommt in seiner Synthese der Stellungnahmen der kantonalen Umweltfachstellen zum Schluss, dass die Lösung "Sichel" weiterzuverfolgen sei.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht der kantonalen Ämter, dass die Lösung "Sichel" insgesamt die beste Lösung ist, unter Berücksichtigung der verkehrs- und sicherheitstechnischen Anforderungen, der städtebaulichen Aspekte, der baulichen Risiken und damit der möglichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser, das Naturschutzgebiet und das TWW-Objekt sowie den Wald.

Im Rahmen der weiteren Projektierung ist der Einmündungsbereich in die Neuenburgstrasse so auszugestalten, dass die Beeinträchtigung des Erholungsgebiets Strandboden möglichst klein ist.

Vollanschluss Bienne Centre

Die vorliegende Lösung ist das Resultat eines langjährigen partizipativen Prozesses mit der Region. Sie ist nach städtebaulichen Gesichtspunkten optimiert (so genannte Variante P-Masse). Die Anschlusslösung fand im Mitwirkungsverfahren eine entsprechend hohe Zustimmung. Der Regierungsrat unterstützt die Forderung der Städte Biel und Nidau, die offene Strecke möglichst weit nach Westen zu verschieben. Die offene Streckenführung ist um rund 30m nach Westen zu verschieben, entsprechend dem Spielraum, den die Zusatzstudie des TBA aufgezeigt hat.

5.3. Kreuzungsbauwerke

Das GP Westast inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer enthält keine Kreuzungsbauwerke.

5.4. Anzahl Fahrspuren

Das GP Westast sieht für den Abschnitt Biel-West bis Biel-Süd eine zwei mal zweispurige Fahrbahn im Richtungsverkehr vor. Die rechte Fahrspur dient nach dem Prinzip von Spuraddition und -subtraktion zur Ein- und Ausfahrtspur der Anschlüsse Bienne Centre und Seedorstadt.

Der Zubringer rechtes Bielerseeufer beinhaltet den Porttunnel mit zwei Fahrspuren im Gegenverkehr sowie eine neue Brücke über den Nidau-Büren-Kanal mit vier Fahrspuren.

5.5. Umweltverträglichkeit

Die Berichte aller betroffenen kantonalen Fachstellen liegen vor und wurden vom Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE) gesamthaft beurteilt. In der Gesamtbeurteilung kommt das AUE zum Schluss, dass das Vorhaben aus kantonaler Sicht unter Einhaltung des geltenden Umweltrechts realisiert und betrieben werden kann.

5.6. Städtebauliche Integration der Autobahn

Der N5 Westast quert Teile der Städte Biel und Nidau an zentraler Lage und in Wohngebieten. Dabei sind Eingriffe in bestehende Quartiere und die Bausubstanz nicht zu vermeiden. Der Regierungsrat des Kantons Bern und die betroffenen Städte Biel und Nidau erachten eine gute städtebauliche Integration der Autobahn als wichtig. Die Bemühungen, als ergänzende Grundlage zum Strassenprojekt dafür einen interkommunalen Richtplan zu erarbeiten, werden deshalb begrüsst und unterstützt. Der Regierungsrat des Kantons Bern ist bereit, bei den Arbeiten mitzuwirken und insbesondere beim Landerwerb für die Nationalstrasse auch die städtebaulichen Aspekte zu beachten. Der Enteignungssperimeter des Ausführungsprojektes ist deshalb mit den städtebaulichen Bemühungen zu koordinieren und nach Möglichkeit auch auf diese Bedürfnisse abzustimmen. Der Regierungsrat fordert den Bund auf, den Kanton in diesem Bestreben zu unterstützen und die dafür erforderlichen Mittel bereitzustellen. Die Landerwerbskosten sind im Generellen Projekt eingerechnet.

5.7. Mitwirkungseingaben

Die Anliegen betreffend Zubringer rechtes Seeufer, Länge der offenen Strecke in Bienne Centre sowie Halbanschluss Seevorstadt wurden bereits unter Ziffer 5.1. und 5.2 behandelt.

Beim Ersuchen der Stadt Nidau, den Tunnel Weidteile tiefer zu legen, unterstützt der Regierungsrat den Antrag des TBA. Dieses empfiehlt unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Kantonalen Fachstellen, den Tunnel maximal 3,5m über das umliegende Terrain herausragen zu lassen. Der Hochpunkt des Tunnels Weidteile auf der Höhe der Guglerstrasse ist demnach rund 1,5m abzusenken. Die Kostenfolge von Fr. 10 Mio. zulasten der Nationalstrasse ist in der Kostenschätzung unter Ziffer 2 eingerechnet.

Bei den übrigen im Mitwirkungsverfahren eingebrachten Anliegen stützt der Regierungsrat die Anträge des TBA. Die BVE wird verpflichtet, die entsprechenden Anliegen im Laufe der weiteren Projektierung zu prüfen.

Ausdrücklich unterstützt wird vom Regierungsrat die Forderung nach einer raschen Realisierung des N5 Westasts. Im Jahr 2017 wird voraussichtlich der Ostast in Betrieb gehen. Für den Kanton Bern ist es wichtig, dass die Realisierung des Westastes unmittelbar darauf folgt.

5.8. Festsetzung des Bundesanteils

Der Regierungsrat beantragt, die heute geltenden Bundesanteile, von 87% für den Abschnitt 528 Biel West – Biel Süd beziehungsweise 74% für den Abschnitt 541 Zubringer rechtes Bielerseeufer, beizubehalten.

5.9. Klassierung

Der Abschnitt 528 Biel West – Biel Süd ist gemäss NSV eine Nationalstrasse 2. Klasse.

6 BESCHLUSS

1. Dem Bundesrat wird beantragt, das Generelle Projekt Westast der N5 Umfahrung Biel (Biel West-Biel Süd, Teilprojekte Weidteile/City) inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer sei zu genehmigen.
2. Das genehmigte Generelle Projekt N5 Westast aus dem Jahr 1999 sei aufzuheben.
3. Dem Bundesamt für Strassen werden folgende Akten übermittelt:
 - a) die Generellen Projekte Weidteile/City und Zubringer rechtes Bielerseeufer der N5 Umfahrung Biel (Westast)
 - b) der Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe
 - c) Kosten-Nutzen- Analysen (Bestandteil der Zweckmässigkeitsbeurteilungen 2010 und 2012)
 - d) Mitwirkungsberichte des Kantons mit den eingegangenen Stellungnahmen im Verfahren, samt Zusatzstudien.
4. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, beziehungsweise das Tiefbauamt des Kantons Bern werden beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen und den betroffenen Gemeinden zu eröffnen.

7 BEILAGEN

- Übersichtsplan GP Westast und Zubringer rechtes Seeufer
- Bericht des Tiefbauamtes des Kantons Bern (TBA) vom 17. Januar 2013 mit den Vernehmlassungen der kantonalen Fachstellen und der Gemeinden.

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber: **i.V.**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mün', written below the text 'Der Staatsschreiber: i.V.'.