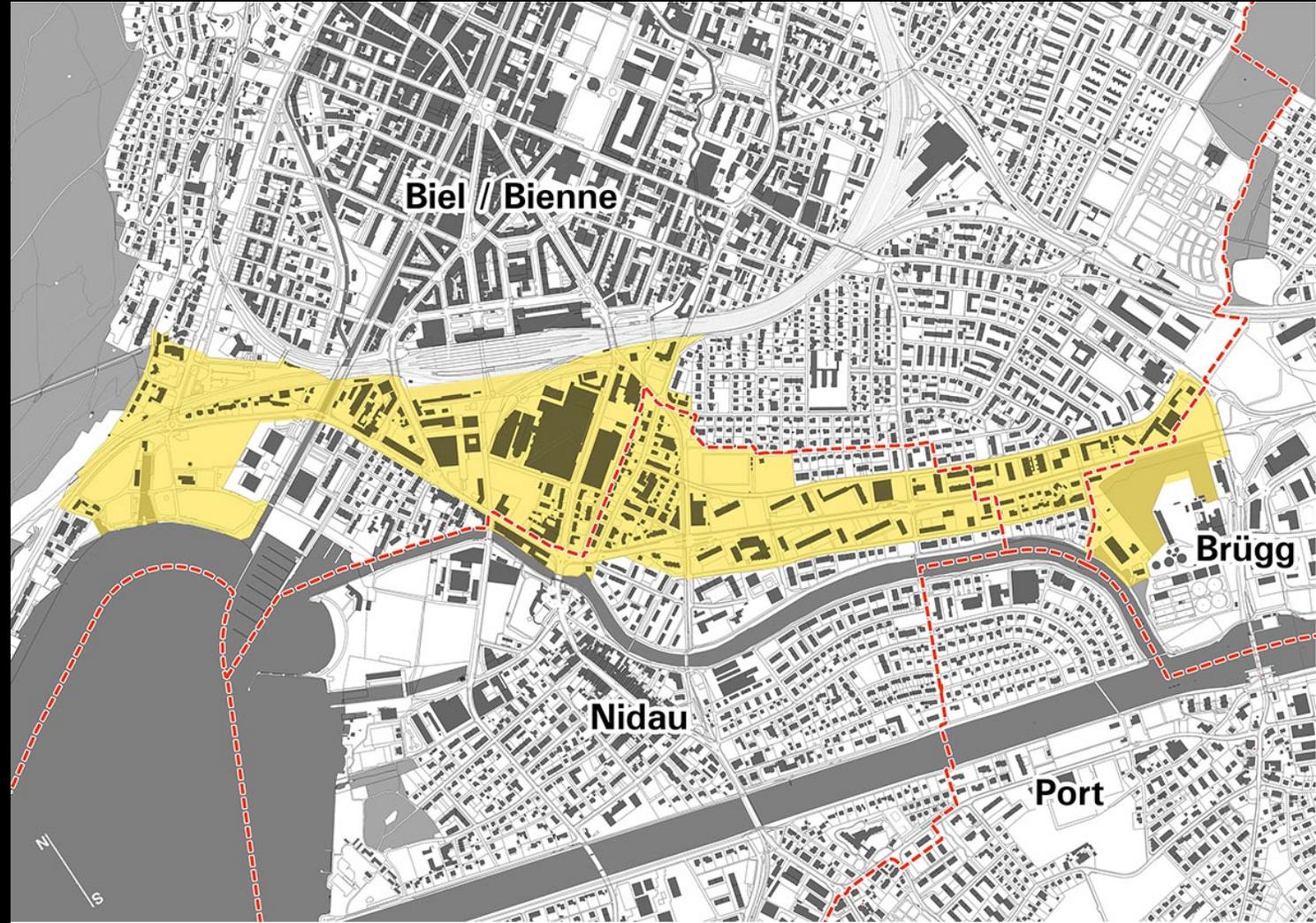


Westast Biel – Axe Ouest à Bienne

Nationalstrassenplanung in Biel

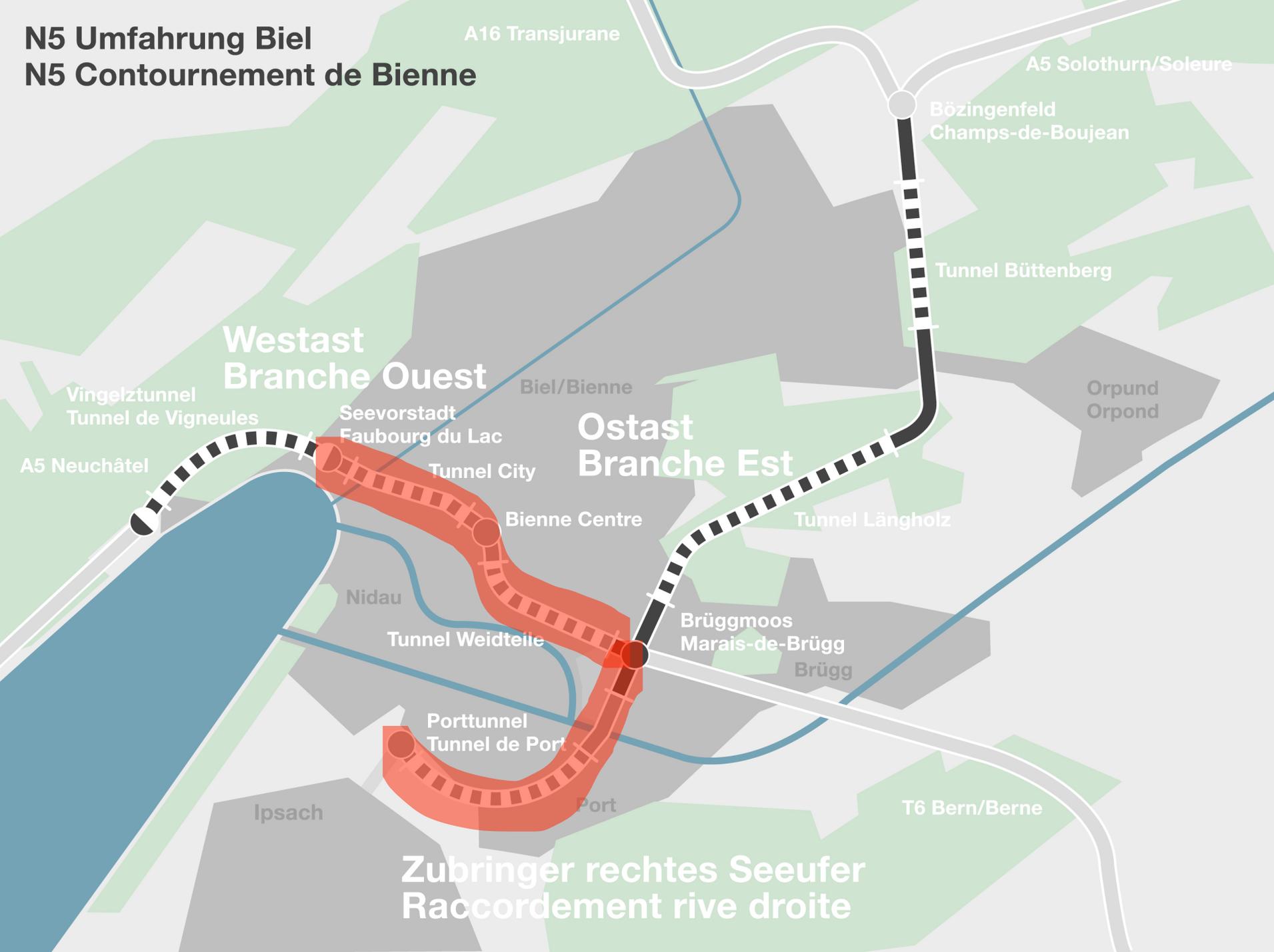
Planification des routes nationales à Bienne

Auslegeordnung
Analyse des variantes



N5 Umfahrung Biel
N5 Contournement de Bienne

Westast
Auflageprojekt

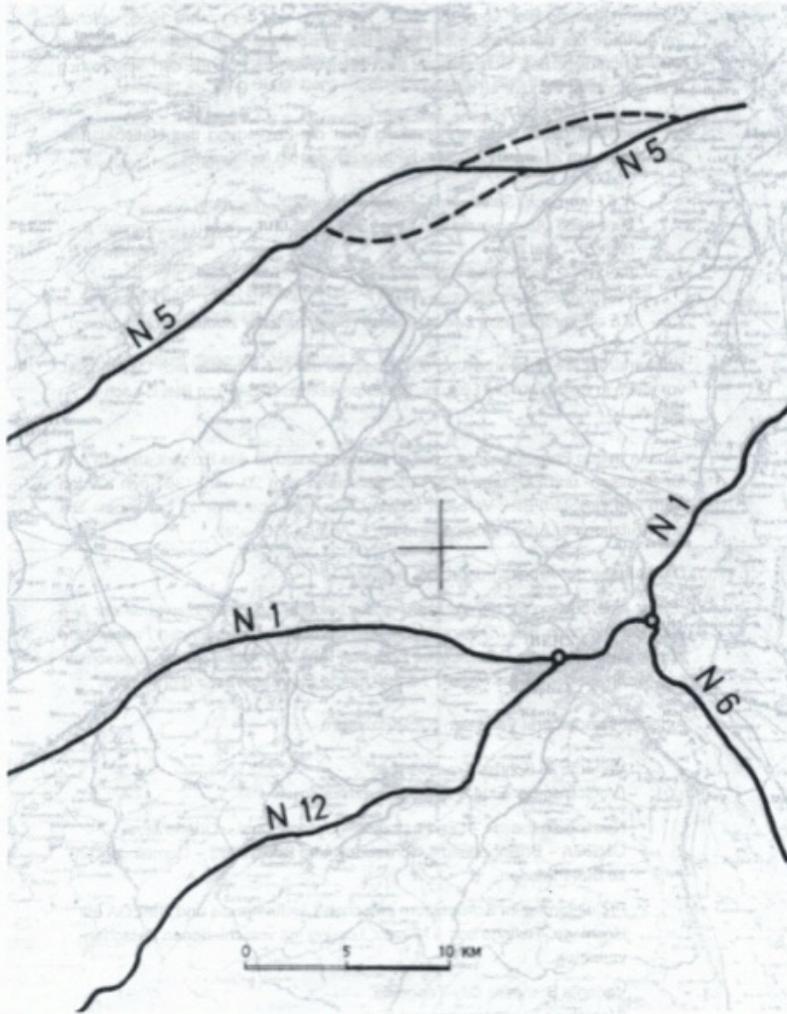


Westast
Branche Ouest

Ostast
Branche Est

Zubringer rechtes Seeufer
Raccordement rive droite

Abb. 1 Nationalstrassennetz im Raume Biel Planung 1959



Aus Autobahnrat des Kt. Bern: Planung der Hochleistungsstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1959

Die Planung des Schweizerischen Nationalstrassennetzes

Schlussbericht der Kommission des Eidg. Departementes des Innern
für die Planung des Hauptstrassennetzes

1960

Im Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes vom 21. Juni 1960 wird hinsichtlich der N5 festgelegt:

N 5 Luterbach (Solothurn) – Biel – Neuenburg – Yverdon:

Luterbach (Abzweigung von N1) – Biel (E)

Klasse: 2

Biel (E) – Biel (W)

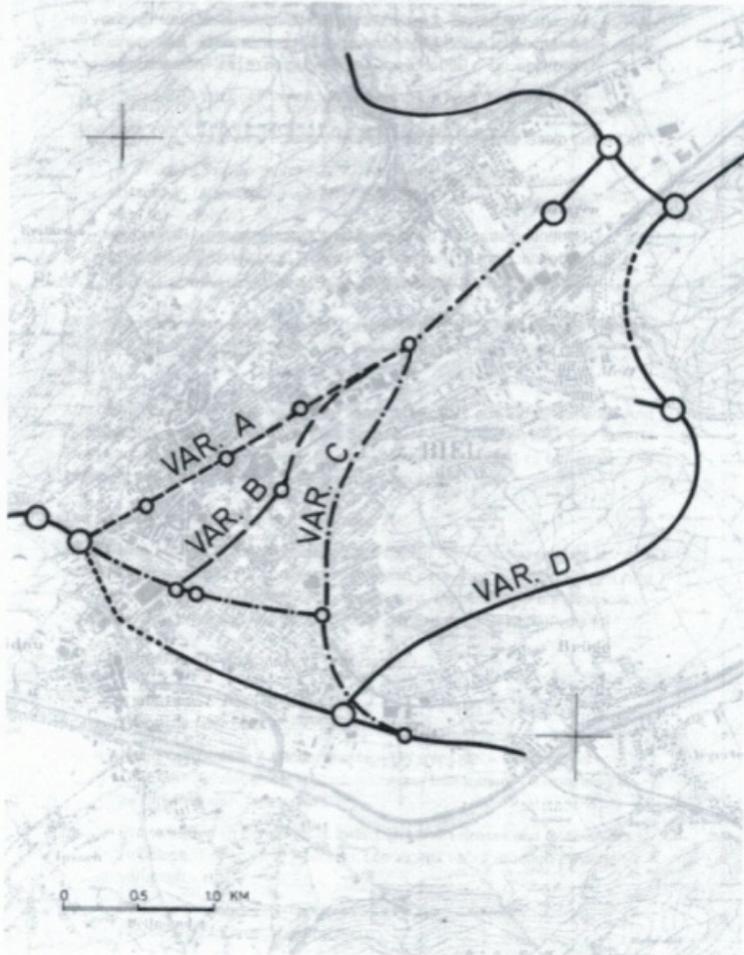
Klasse: 2 E

*Biel (W) – Neuenstadt – Neuenburg –
Yverdon (S) (Anschluss an N1)*

Klasse: 3

2 E = Expreßstrasse zweiter Klasse (Beschluss der Bundesversammlung)

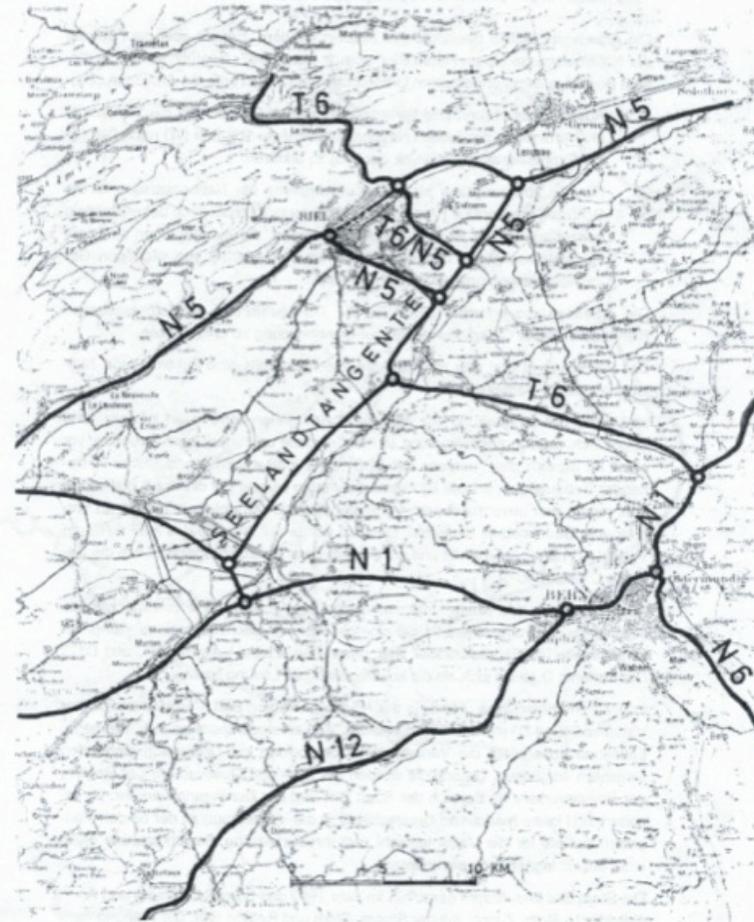
Abb. 2 Nationalstrasse N5 1967 Varianten A, B, C, D



Von Autobahnamt des Kt. Bern: Planung der Hochleistungsstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1967

Abb. 3 National- und Talstrassen im Raume Biel
Vorschlag U. Roth 1969



Von Autobahnamt des Kt. Bern: Planung der Hochleistungsstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1969

Abb. 4 Generalverkehrsplan der Stadt Biel vom März 1971

1971

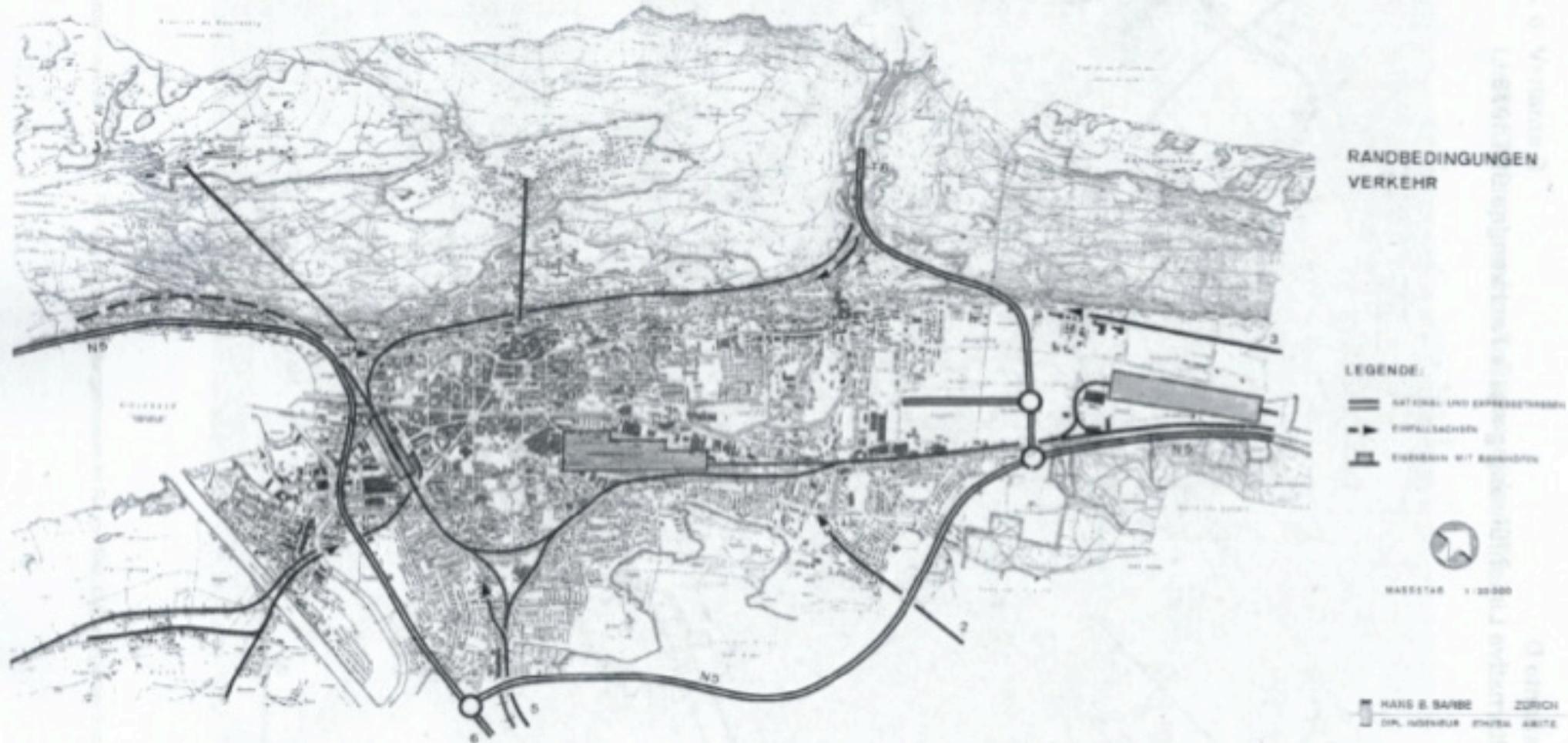
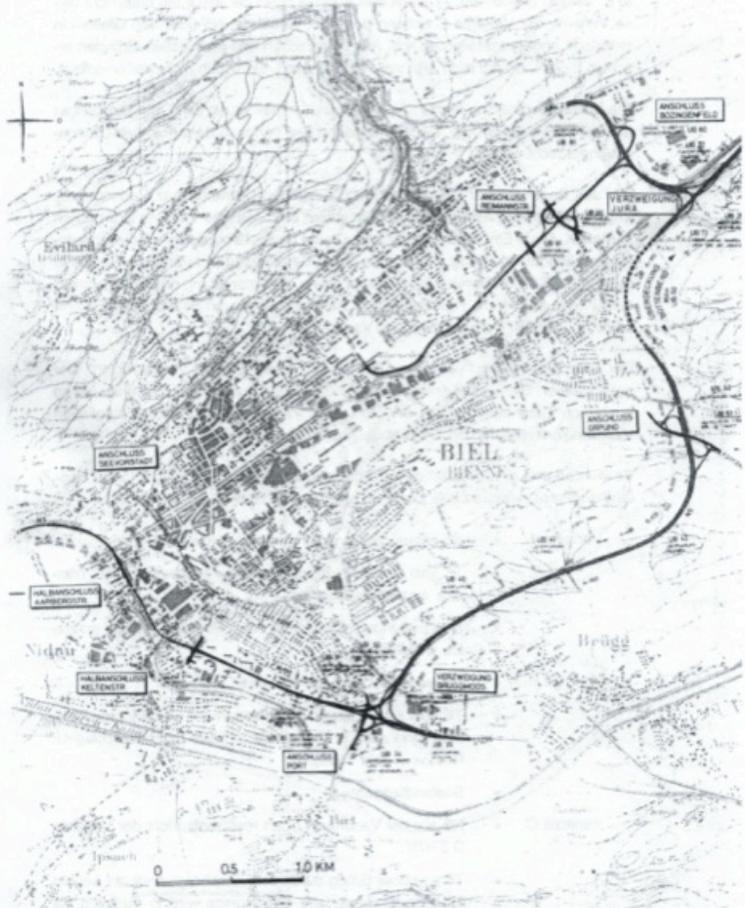


Abb. 5 Variante D
Alternative Linienführung gemäss Fachvereine Biel 1973



1973

Abb. 6 Variante D
Linienführung gemäss Auflageprojekt 1975



Von Autobahnamt des KL Bern: Planung der Hochleistungsstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1975

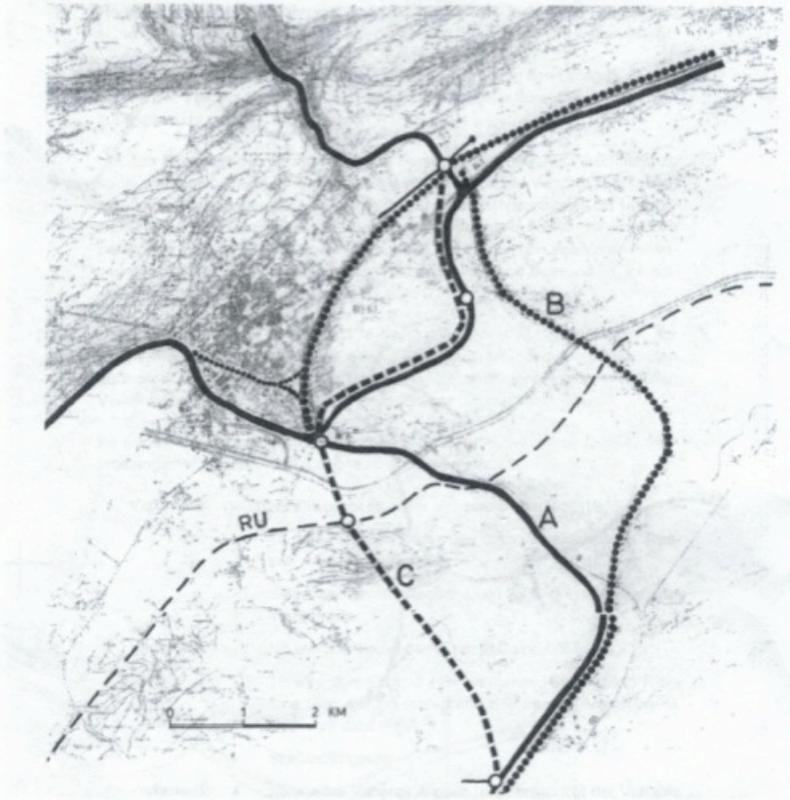
Abb. 7 Variante E: Politikervorschlag
Alternative Linienführung über SBB 1975



Von Autobahnamt des KL Bern: Planung der Hochleistungsstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1975

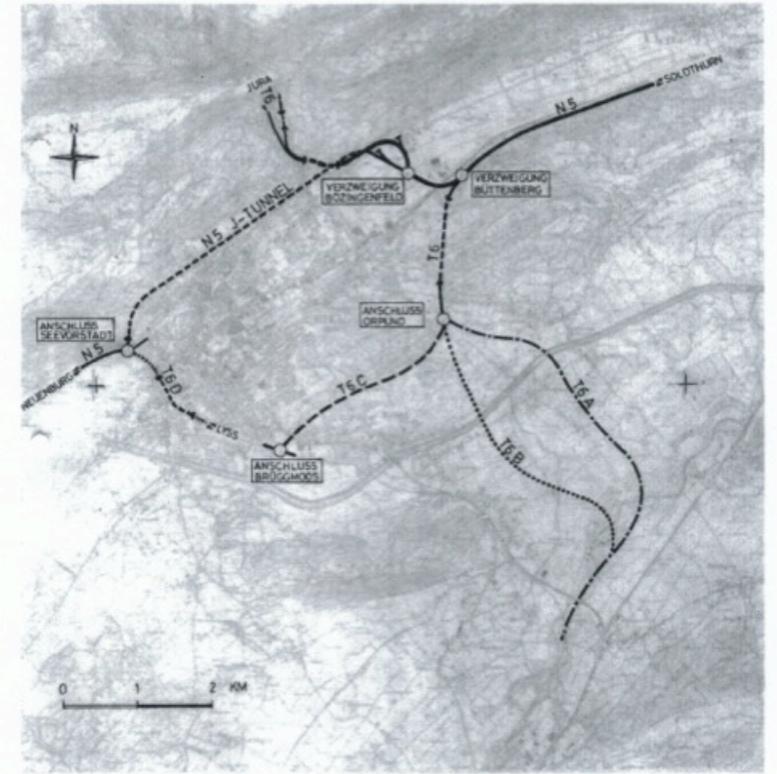
Abb. 8 HLS Führung gemäss Regionalplanung Biel-Seeland 1976
Varianten A, B, C



Von Autobahnamt des Kt. Bern: Planung der Hochleistungstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1976

Abb. 9 Variante J
Tunnel, kombiniert mit T6A, T6B, T6C, T6D 1977



Von Autobahnamt des Kt. Bern: Planung der Hochleistungstrassen im Raume Biel, Chronologischer Entwicklungsablauf bis 1978

1977

1980

Abb. 11 Variantenbereinigung Variante D / T6B 1980



Abb. 12 Variantenbereinigung Variante J2 / T6B 1980
Variante J1 / T6B ohne Stadtschluss



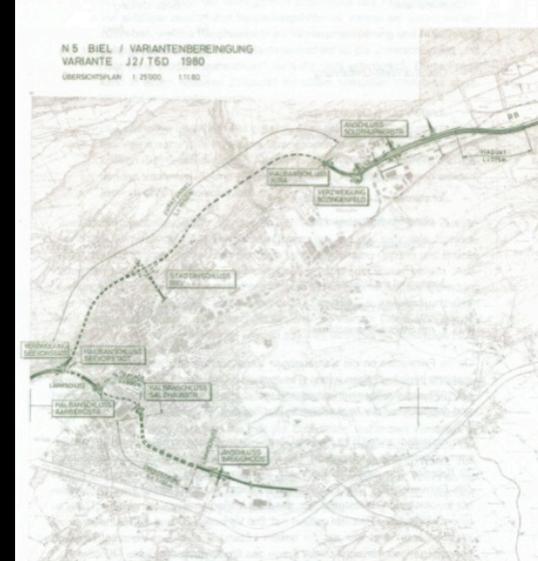
Abb. 13 Variantenbereinigung Variante J2 / T6C 1980
Variante J1 / T6C ohne Stadtschluss



Abb. 14 Variantenbereinigung Variante J1 / T6D 1980

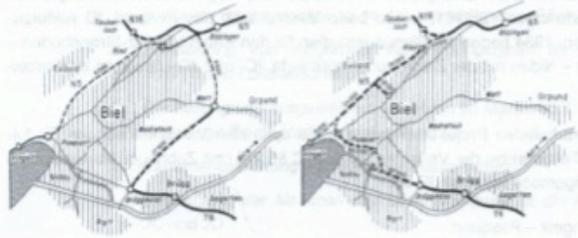


Abb. 15 Variantenbereinigung Varianten J2 / T6D 1980

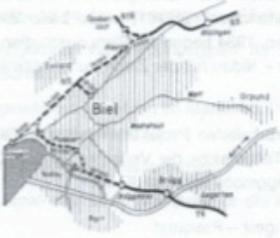


1984 - 1987

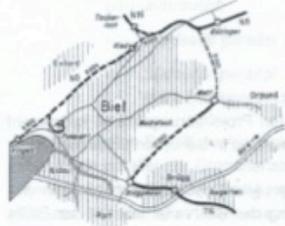
Abb. 17 Sechs wichtigste Varianten 1984 - 1987



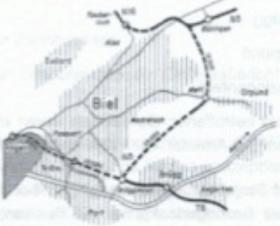
1: Variante JC 85



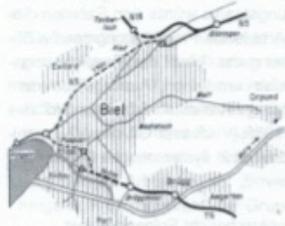
4: Variante JD 87



2: Variante JC 87



5: Variante D-See 86/2



3: Variante JD 85



6: Variante D 87

Legende zu Abb. 1 - 6:

-  4 (3) - spurige HLS
-  2 - spurige HLS
-  HLS - Anschlüsse
-  25 000 Verkehrsmengen Werktag 1985

1989

Abb. 24 Variante JD 89 Kostenschätzung August 1988 Gesamtkosten (exkl. Umfahrung Nidau) CHF 1'054.8 Mio.

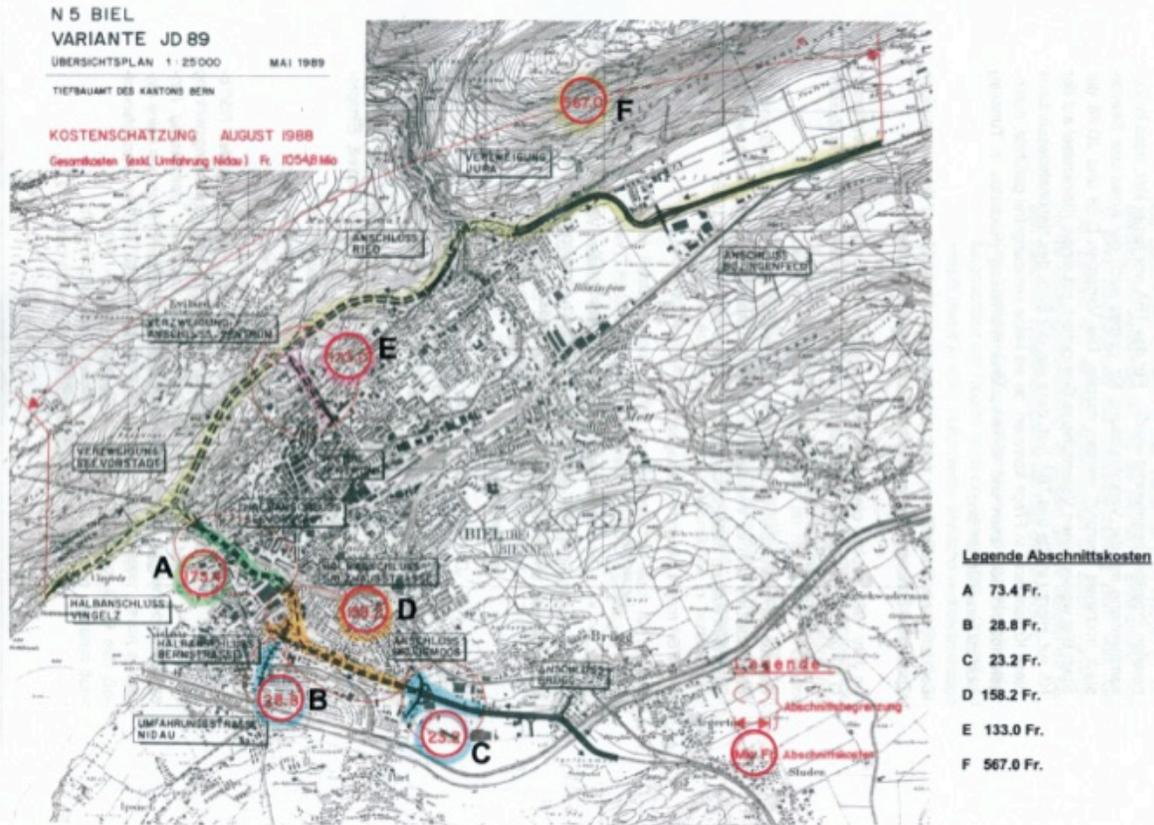
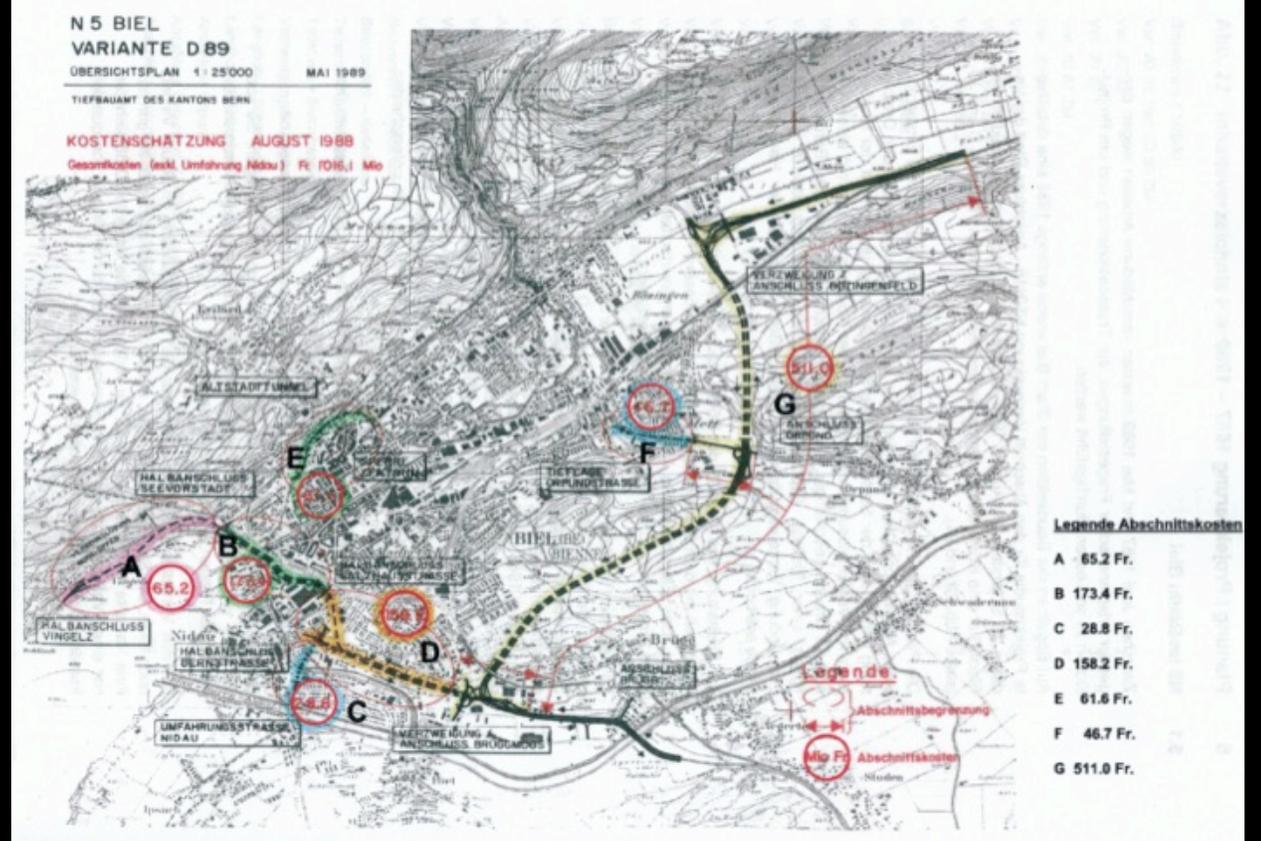


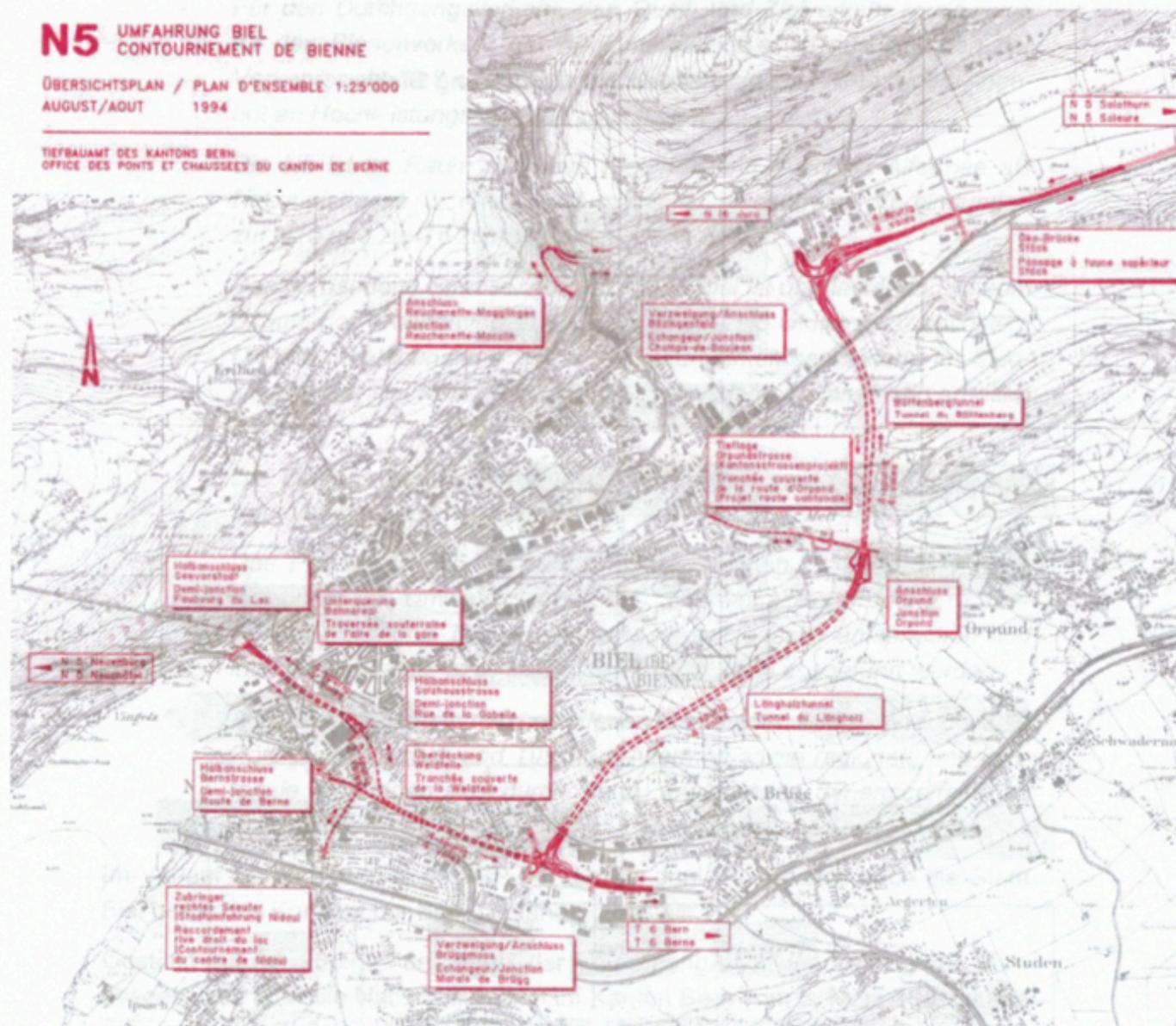
Abb. 23 Variante D 89 Kostenschätzung August 1988 Gesamtkosten (exkl. Umfahrung Nidau) CHF 1'1016.1 Mio.



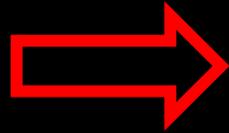
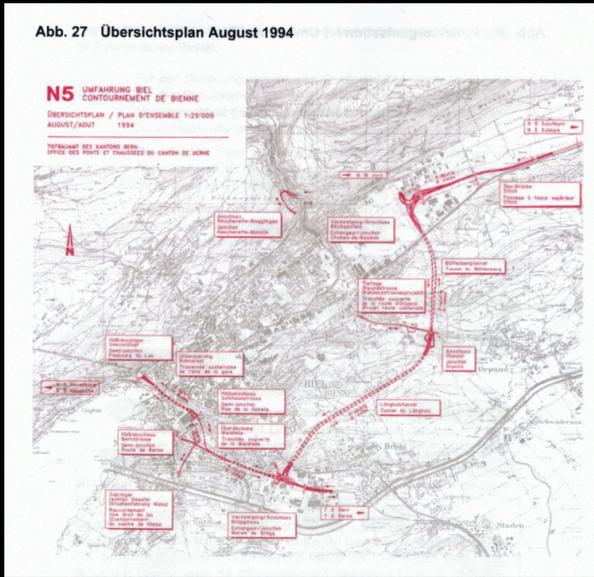
Bestvariante (vgl. Beurteilung 1982!)

Abb. 27 Übersichtsplan August 1994

1994



2002



N5 UMFÄHRUNG BIEL
Projektoptimierung Westast
Elemente Optimierungsprozess

- Lötungskonzept Westast
- VFM Westast

LEGENDE
Verzweigung
Anschluss
Jonction
Halbanschluss
Demi-jonction



2006

Optimierung Anschlüsse → Bruggmoos



→ Bienne Centre, Bienne Ouest

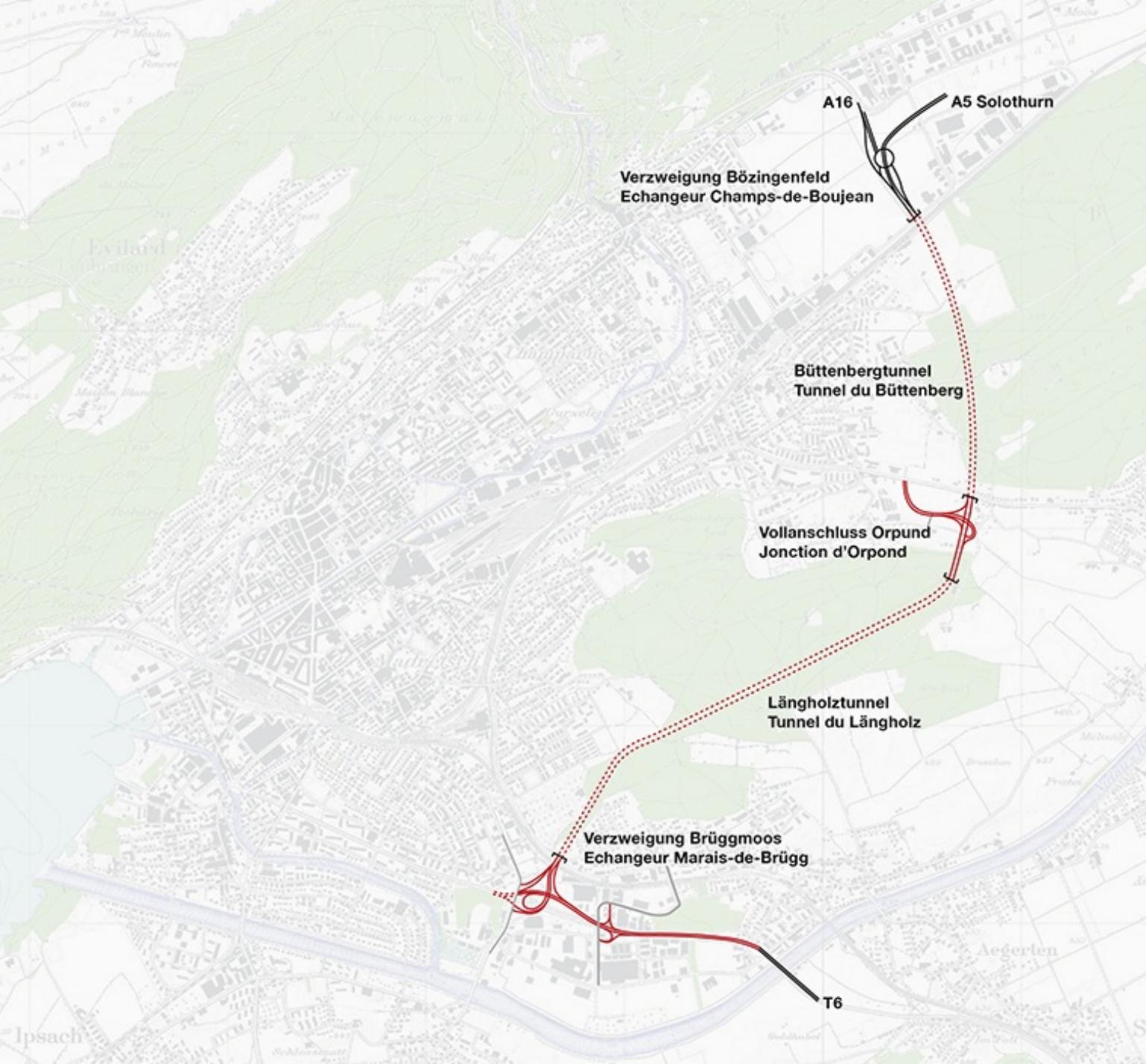


2009

Zusatzstudie Raumentwicklung

2010

ZMB (Zweckmässigkeitsbeurteilung)



2007



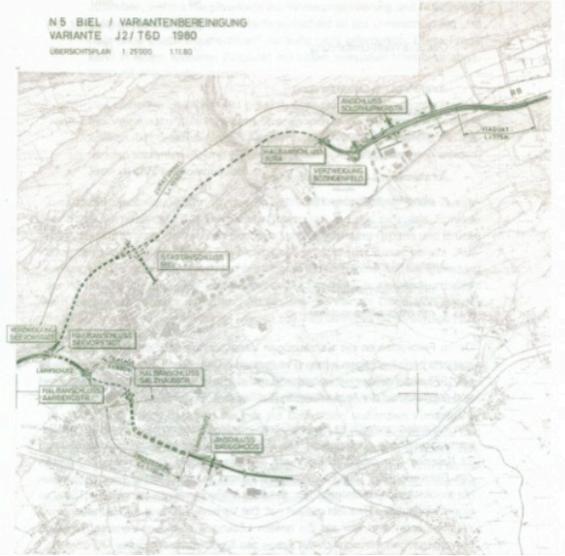
2017

Kurze vertiefte Betrachtung

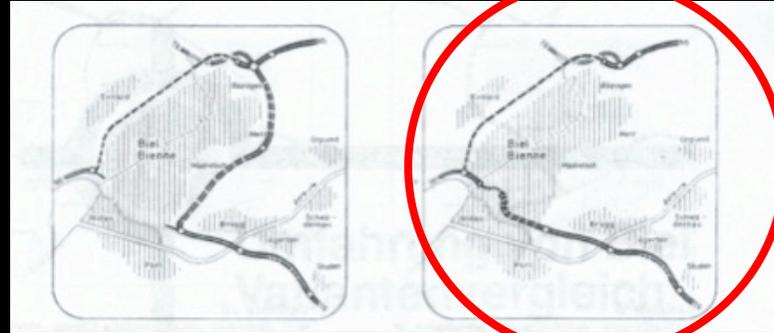
- Juratunnel
- Seelandtangente
- Auflageprojekt

1980

Abb. 15 Variantenbereinigung Varianten J2 / T6D 1980



1982 → 1987



Juratunnel

1989

JD 89

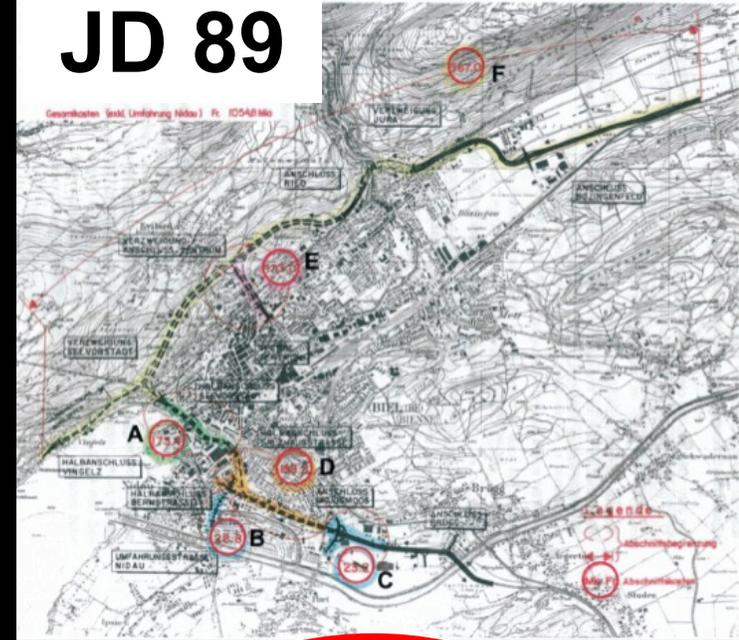
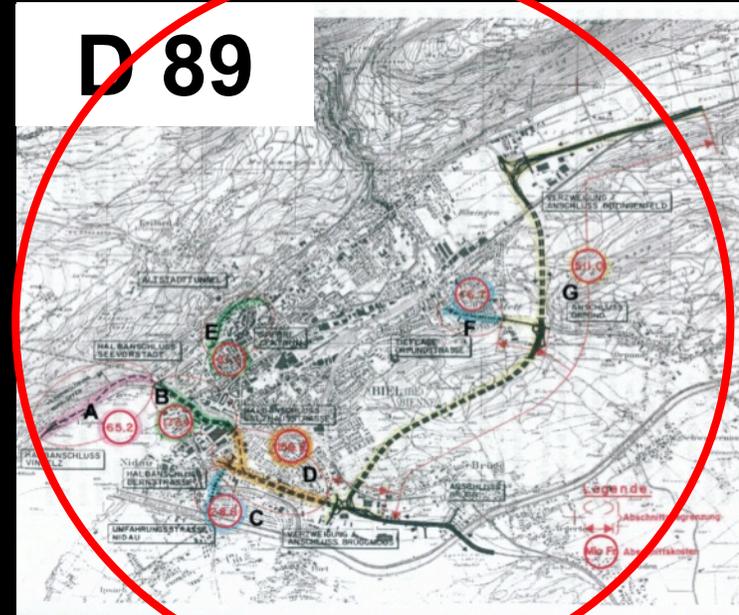


Abb. 13 Variantenbereinigung Variante J2 / T6C 1980 Variante J1 / T6C ohne Stadtanschluss



D 89



1982

Nutzwertanalyse → Tunnelvariante

Positiv

- Umweltschutz
- Befriedigende Verkehrsführung
- Raumplanerische Aspekte je nach Standpunkt
- Kosten

Negativ

- Eingriffe Strandboden

Weitere Abklärungen

- Stadtanschluss
- Stadt Biel verlangt für bestimmte Abschnitte neue Projekte

Vernehmlassung

- Keine Bestvariante

→ Weitere Planungsstudien → 1987 kontroverse Stellungnahmen der Gemeinden

1989

Beurteilung nach weiteren Planungsarbeiten → Ostast

Aspekte

- Verkehr: Beide Varianten gleichwertig
- Zubringer Stadt Biel?
- Raumplanerische Aspekte: Beeinflussung der Entwicklung in der Region je nach Standpunkt)
- (Mett– Orpund oder entlang bestehender Hauptachsen)
- Umweltschutz: Beide Varianten gleichwertig
- Kosten: Beide Varianten gleichwertig
- Realisierbarkeit: Vorteile Variante D 89,
- JD 89: Unterirdische Verzweigungsbauwerke und Verkehrsführung Richtung Jura
- D 89 : Eingriffe in die Stadt- und Landschaftsgestaltung

Weitere Abklärungen

- Klassierungsfragen, u.a. Seevorstadt – Brüggmoos (JD 89)
- Kostenteilung (D 89 / Altstadtunnel, JD 89 diverse Projektelemente,)
- Finanzierung und Recht: Vorteile Variante D 89

Entscheid: Tunnelvariante wird nicht weiter verfolgt

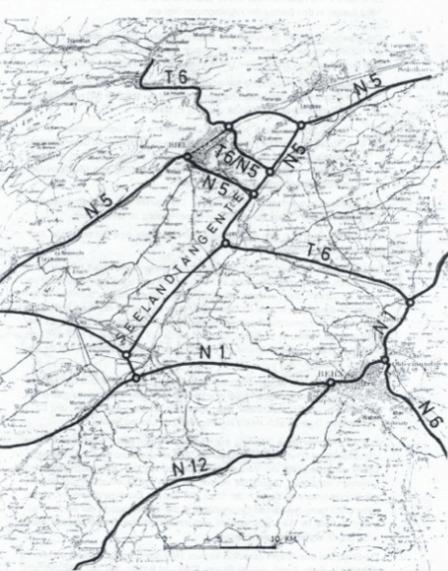
- Kanton: JD 89 weist erhebliche Nachteile für die Region und die wirtschaftliche Entwicklung auf
- Eingabe an den Kanton: 20 Gemeindepräsidenten und weitere regionale Politiker stellen sich hinter Variante D 89
- 1994 stellt sich die Stadt Biel hinter die Süd-Umfahrung

Reaktivierung

- Planungs- und Entscheidprozess
- Welches Gesamtkonzept?
 - Integration in das bestehende Nationalstrassennetz
 - Erschliesseung der resp. Zubringer Stadt Biel
 - Brüggmoos – Strandboden
 - Flankierende Massnahmen
 - Rückfallebene
- Regionale Akzeptanz
- Abklärungen mit dem Bund

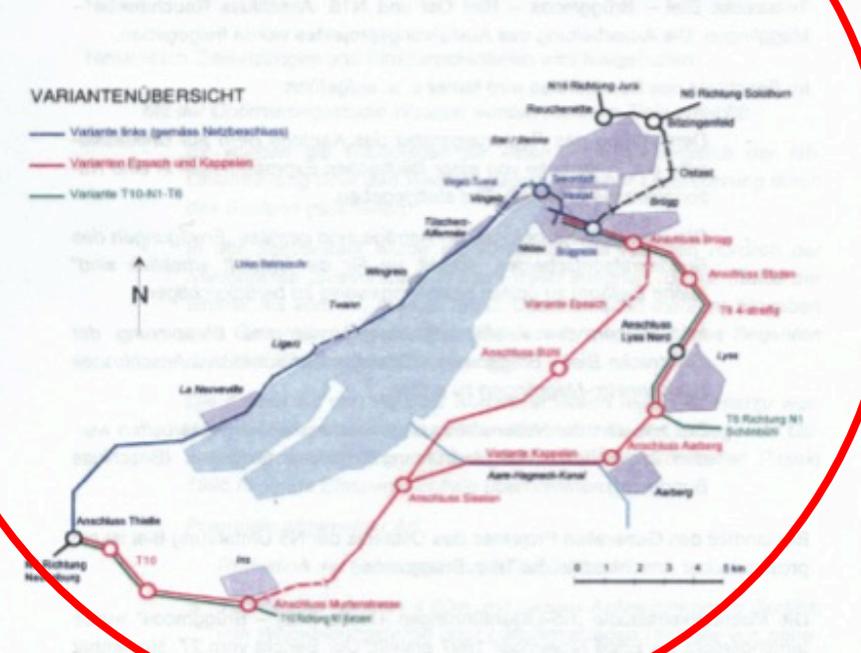
Seelandtangente

Abb. 3 National- und Talstrassen im Raume Biel
Vorschlag U. Roth 1969



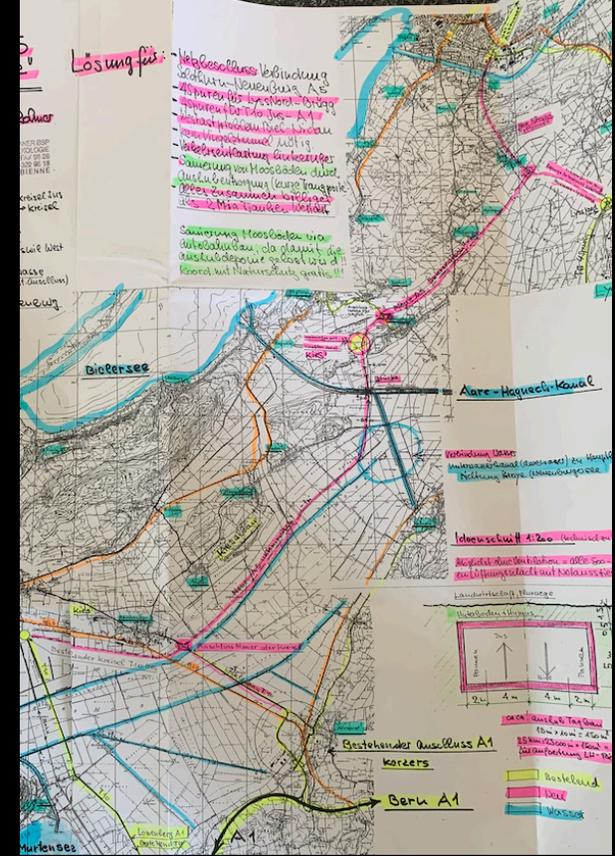
1969

Abb. 33 Variantenübersicht – Übersicht Hauptverkehrsachsen

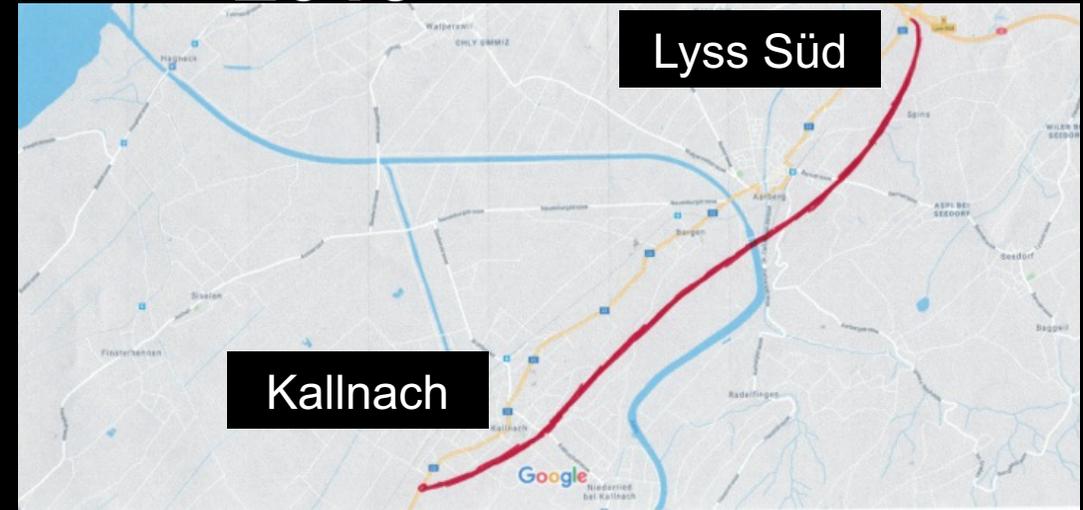


1997

2018



2019



Lyss Süd

Kallnach

1960

Vorentscheid im Hinblick auf den Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960

Aspekte

- Geringe Entlastung der Strasse am linken Seeufer
- Werktags 50%, an den Sonntagen < 50%

Entscheid

- Nationalstrasse am linken Seeufer

1997

Machbarkeitsstudie „N 5 – Linienführung „Thielle – Brüggmoos“

Bund, Kanton, Region

Ergebnisse bezüglich der Seelandtangente

Positiv

- Keine Aspekte

Negativ

- Keine Entlastung der Agglomeration Biel
- Keine spürbare Entlastung der Strasse am linken Seeufer, Sanierungsbedarf bleibt bestehen
- Aus regionaler und nationaler Sicht nicht notwendige zusätzliche Verkehrsachse
- Erfüllt die Ziele in den Bereichen Raum und Umwelt nicht
- Genehmigungsfähigkeit fraglich
- Unsichere Realisierbarkeit
- Offene Verfahrensfragen

Entscheid des UVEK vom 14. April 1998

- Die N5 – Linienführung südlich des Bielersees wird nicht weiter verfolgt

Reaktivierung

- Grundsatzfrage an den Bund
- Planungs- und Entscheidprozess
- Welches Gesamtkonzept?
 - Integration in das bestehende Nationalstrassennetz
 - Linienführung
 - Flankierende Massnahmen
 - Rückfallebene
- Regionale Akzeptanz
- Antrag an den Bund

2010 Westast

Zweckmässigkeitsbeurteilung

Stossrichtung 1

Westast inkl. Zihlunterquerung



Stossrichtung 2

Westast mit Porttunnel



Stossrichtung 3

Westast mit
 - Abluftkanal,
 - Porttunnel
 - Halbanschluss Bienne-Centre
 - Gedrehtem Halbanschluss Seedorf



Kriterium	Stossrichtung 1	Stossrichtung 2	Stossrichtung 3
Investitionskosten (Bau- und Landkosten)	SR1 und SR2 etwa gleichwertig (1.64 Mrd. CHF)		SR3 + 120 Mio. CHF (1.76 Mrd. CHF)
Barwert aller monetären Ströme (inkl. Reisezeitveränderungen)	80 Mio. oder 7% besser als SR2 und SR3	SR2 und SR3 gleichwertig	
Risiken	Vermutlich kein neues generelles Projekt mehr notwendig	Für den Porttunnel generelles Projekt notwendig. Für den Westast vermutlich kein neues generelles Projekt mehr notwendig.	Neues generelles Projekt für gesamtes Bauwerk notwendig. Erhöhtes Baurisiko durch tiefere Baugrube (Grundwasser) Machbarkeit der Lüftung noch nicht gesichert.
Inbetriebnahme	Teilbetriebnahmen ab 2023 möglich Volle Inbetriebnahme ca. 2028 möglich	Teilbetriebnahmen ab 2023 möglich Volle Inbetriebnahme ohne neues generelles Projekt ca. 2028 möglich, sonst ca. 2031	Teilbetriebnahmen ab 2026 möglich Volle Inbetriebnahme ca. 2031 möglich
Sicherheit		Vorteile gegenüber SR1	
Trennwirkungen		Bestvariante	Besser als SR1
Quartierqualität		Bestvariante	Besser als SR1
Städtebauliche Risiken	Relativ hohe Risiken	Bestvariante	Besser als SR1
Qualität MIV	Etwas höhere Staufähigkeit als SR2 und SR3	Bestvariante	Besser als SR1

2010

Zweckmässigkeitsbeurteilung A5 Biel-Westast , Ergebnisse

Positiv (den beiden anderen Stossrichtungen)

- Aufwertung des städtischen Umfeldes
- Entlastung wichtiger städtischer Strassen in den Quartieren
- Dank der flankierenden Massnahmen keine Reisezeiteinsparungen und somit kein Neuverkehr → Keine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs
- Reduktion der Lärmbelastung und der Luftverunreinigung
- Höhere Verkehrssicherheit
- Reduktion der Trennwirkung durch stark befahrene Strassen
- Besserer Zugang zum See
- Höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Höhere Stadt- und Lebensqualität

Negativ

- Geringer monetärer Nutzen (Das Schliessen der letzten kurzen Lücke ist mit hohen Kosten verbunden)

Abwägungen des Entscheidungsträgers (abschliessende Beurteilung in der ZMB)

- Stehen die monetären Ergebnisse im Vordergrund, wird er zu einem zumindest vorläufigen Verzicht auf den Bau des Westastes neigen
- Stehen übergeordnete Aspekte und qualitative Argumente (Stadt- und Lebensqualität) im Vordergrund, wird er sich für den Bau entscheiden

Entscheid

- Die Arbeitsgruppe Stöckli und die A5-Behördendelegation geben grünes Licht für das Ausarbeiten des „Generellen Projekts“ auf der Basis der Stossrichtung 2
- Anträge für verschiedene Optimierungsvorschläge (Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt, Gebiet Weidteile)

Diese Entscheide führten in der Folge zur Weiterbearbeitung des Projekts A5-Westast, Biel, bis zum Ausführungsprojekt.

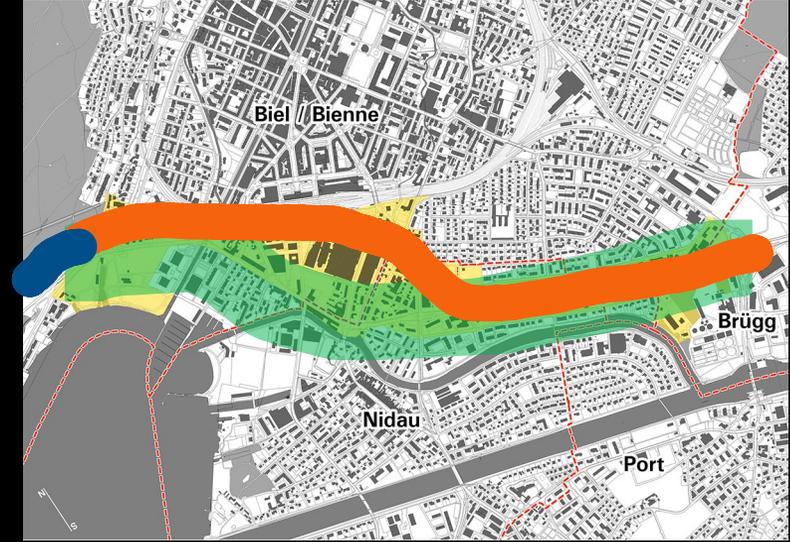
WESTAST SO BESSER!

oder wie sich Biel vor der Stadtzerstörung retten kann

AXE OUEST: MIEUX COMME ÇA!

ou comment Bienne peut se sauver de la destruction

Bilden Sie sich Ihre eigene Meinung!
Faites-vous votre propre avis!



2017

Region

Kanton will Verfahren um Westast sistieren

Biel 25 Organisationen haben mit einem runden Tisch den Dialogprozess zum A5-Autobahn-Projekt lanciert. Dieser soll gut ein Jahr dauern – und der Kanton Bern zeigt sich bereit, in dieser Phase das offizielle Projekt zu sistieren.

Lino Schären, BT

50 Vertreter von 25 Organisationen haben sich am Freitag in der Aula der Schule Weidteile in Nidau eingefunden. Es war der Startschuss zum Dialogprozess mit Befürwortern und Gegnern des A5-Westast-Projekts. Dieser Dialog soll in gut einem Jahr in einer Empfehlung an die Behördendelegation und den Kanton Bern gipfeln, wie es mit der Autobahn weitergehen könnte. Am runden Tisch wurde erst einmal das Vorgehen diskutiert. «Das Klima war konstruktiv», sagte Hans Werder nach knapp vier Stunden, als sich die Türen zur Aula für den öffentlichen Dialog...



Hans Werder leitet die Dialoggruppe zum Westast. Foto: Lino Schären (BT)

Breit abgestützte Lösung

Werder und seinem Team vorgeschlagen, ein Vergleich zwischen dem offiziellen Ausführungsprojekt und dem Alternativvorschlag «Westast so besser!» im Zentrum stehen, sondern der Fächer weiter geöffnet werden soll. Das Wort Seelandtangente ist gemäss diversen Teilnehmern oft gefallen, etwas weniger der Juratunnel und eine optimierte Nulllösung. Man müsse über alle Möglichkeiten diskutieren können, sagte Catherine Duttwiler, Sprecherin des Komitees «Westast so nicht!». «Wir wollen nicht schon wieder ein Denkverbot.»

Solange dieser läuft, soll das Projekt nicht weiter vorangetrieben werden: Der Kanton liess am Freitag verlauten, dass man bereit sei, beim Uvek eine Sistierung des laufenden Plangenehmigungsverfahrens zu beantragen. «Ziel ist, eine breit abgestützte, machbare Lösung zu finden», sagte Werder. Er räumt aber auch die Möglichkeit ein, dass keine Lösung gefunden werden könnte. «Dann müssen wir ehrlich sein und den Auftrag an die Behördendelegation zurückgeben.» Diese hatte kurz vor Weihnachten beschlossen, den Prozess zu starten. Solange dieser läuft, soll das Projekt nicht weiter vorangetrieben werden: Der Kanton liess am Freitag verlauten, dass man bereit sei, beim Uvek eine Sistierung des laufenden Plangenehmigungsverfahrens zu beantragen.

Dialogprozess

2019

Grundlagen

- N5 im Raum Biel, Projektgeschichte 1954 – 2000, Tiefbauamt des Kantons Bern, 2010
- A5-Biel Westast, Zweckmässigkeitsbeurteilung, Schlussbericht, Tiefbauamt des Kantons Bern, 2010
- Westast so besser, Unterlage des Komitees „Westast so nicht“, 2017
- Gespräch mit Stefan Graf, Abteilungsvorsteher TBA NS, 2019