



**Tiefbauamt
des Kantons Bern**
Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion

SVI - Tagung 14. März 2018



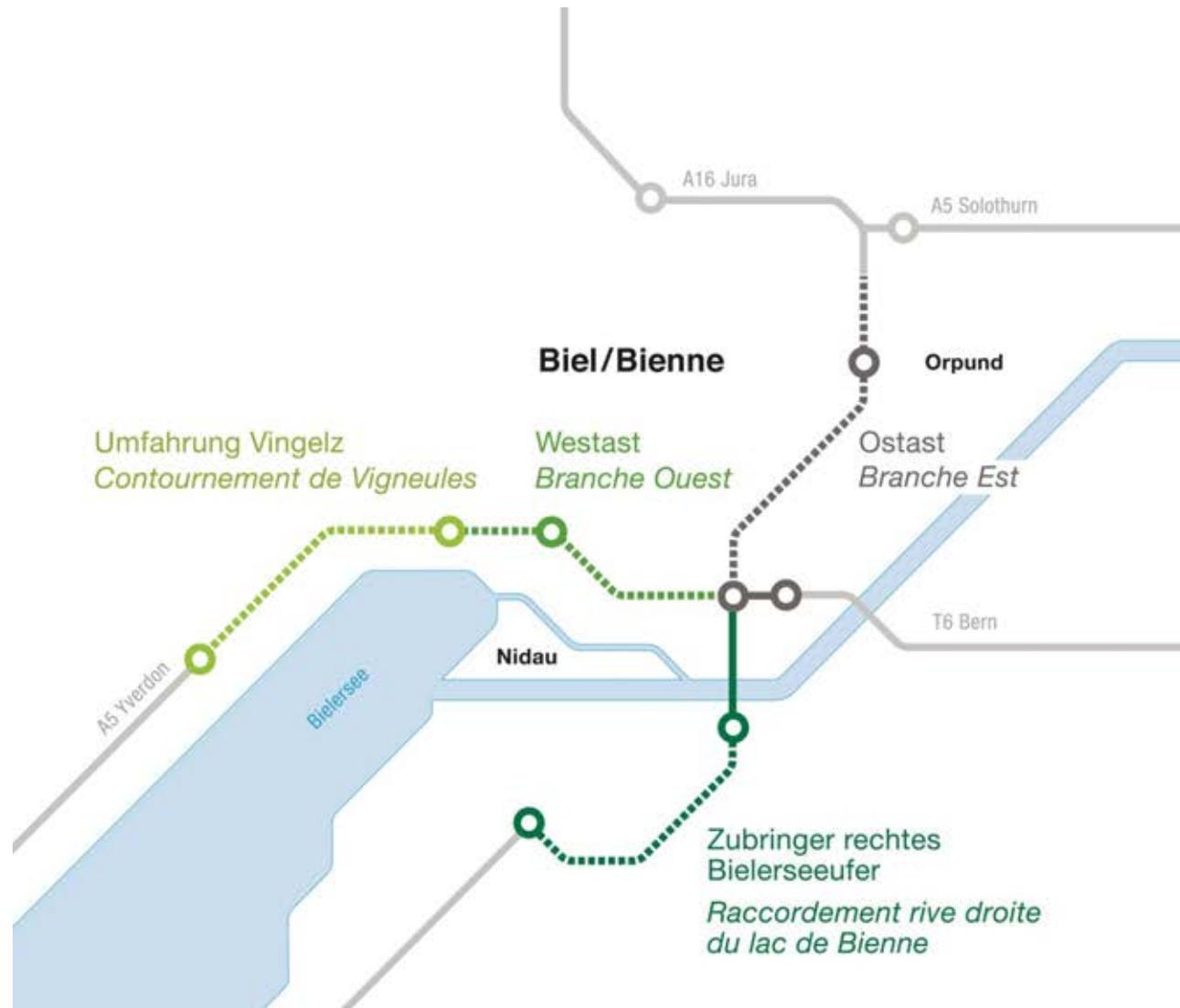
Westumfahrung Biel



1. *Das AP 2017*

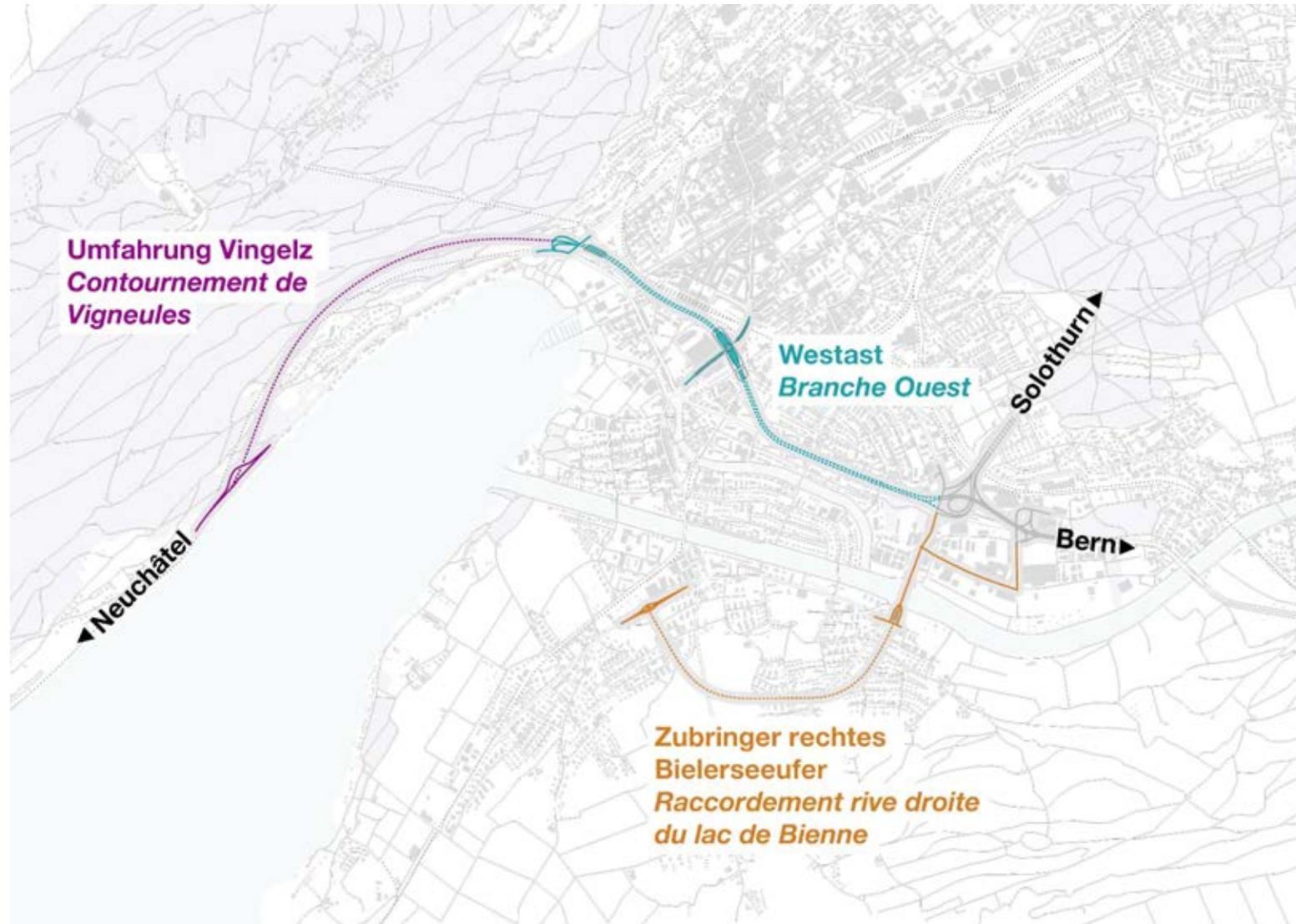
Westumfahrung Biel

Übersicht AP 2017



Westumfahrung Biel

Contournement ouest de Bienne



Rusel

Rusel



Heute
Aujourd'hui



Projekt
Projet

Rusel, Vingeltunnel



Heute

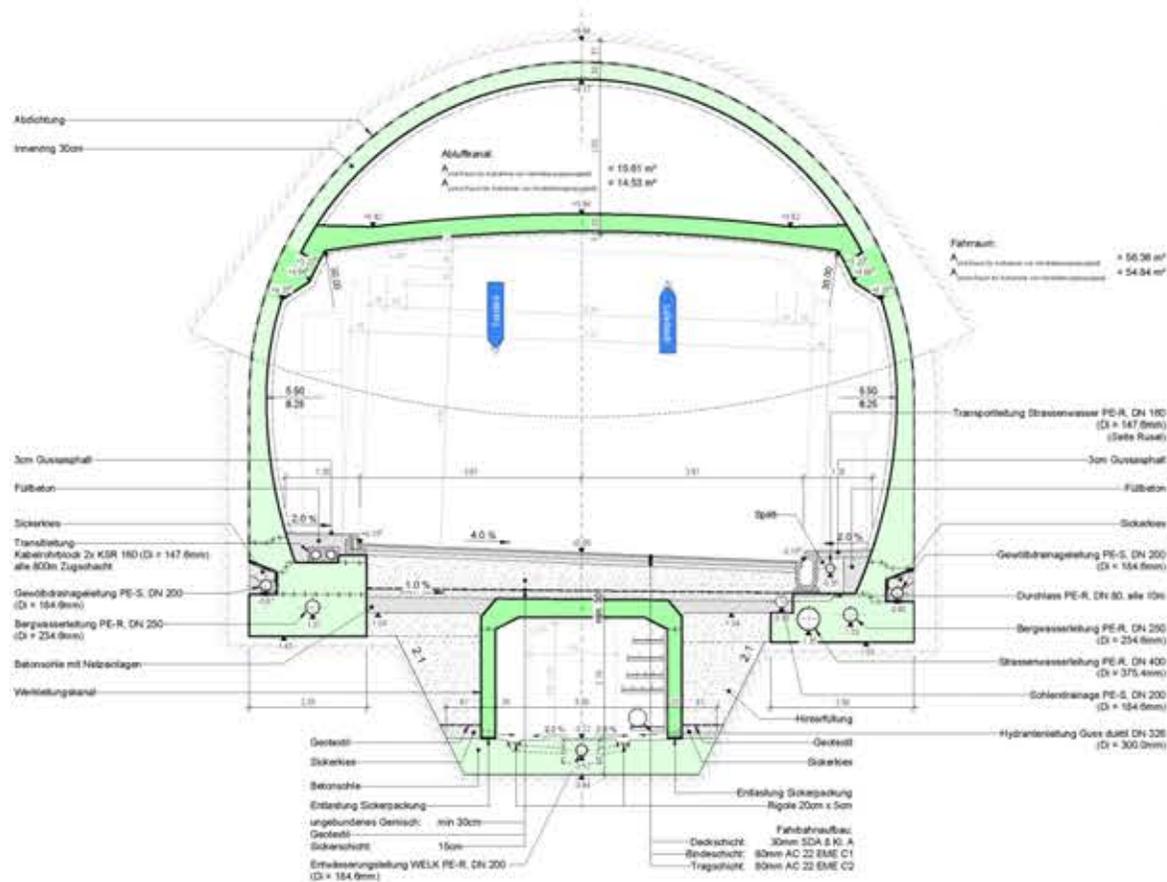


Projekt

Vingeltunnel: Normalprofil

Tunnel de Vigneules: profil normal

Normalprofil 1:50
 ca. km 166+280.00 - ca. km 167+700.00
 Quergefälle 3.0 % bis 4.0 %



Halbanschluss Biel-West Demi-jonction Bienne-Ouest



Heute
Aujourd'hui



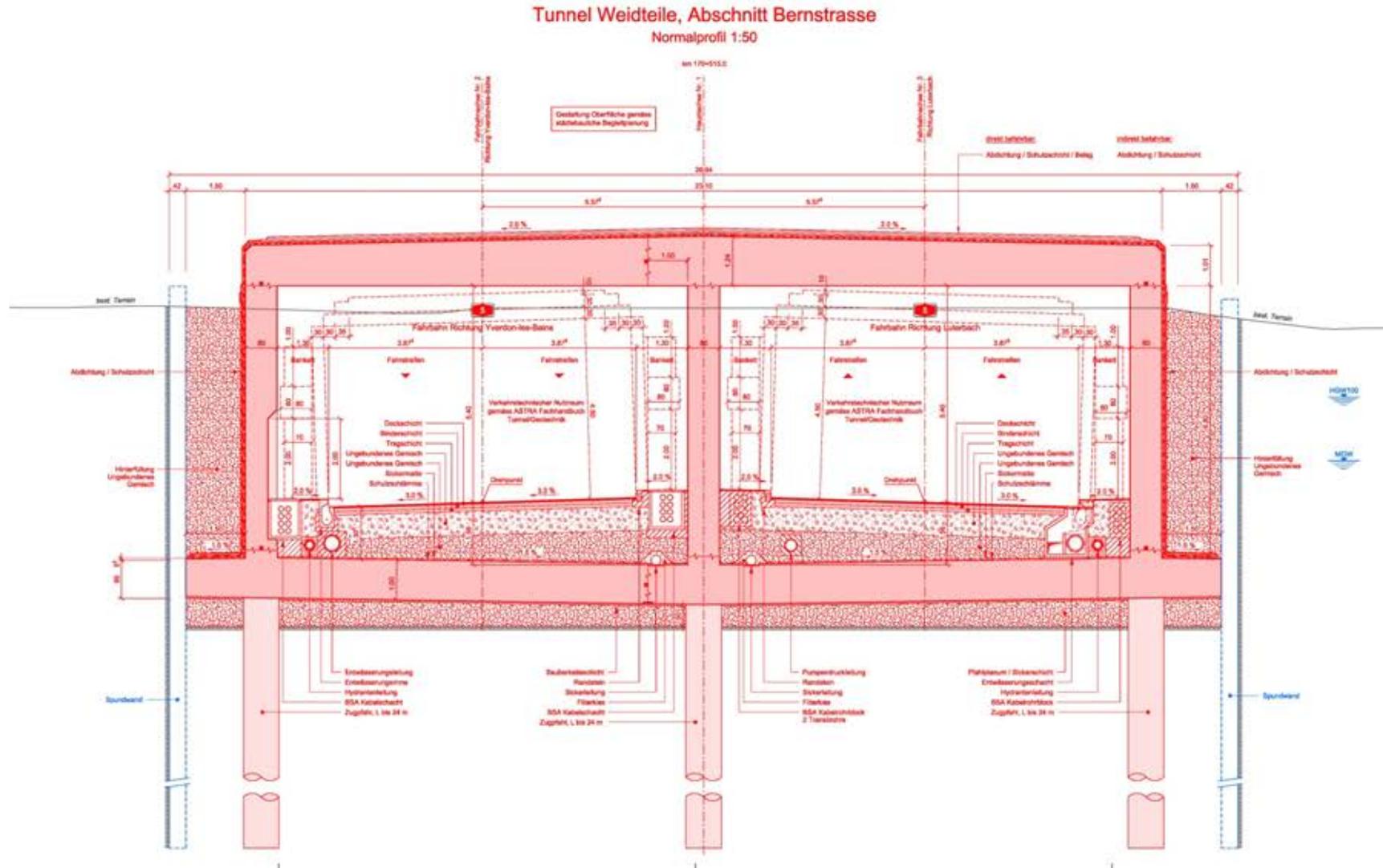
Projekt
Projet

Anschluss Bienne-Centre

Jonction Bienne-Centre



Normalprofil Tunnel Weidteile Abschnitt Bernstrasse



Verzweigung Brüggmoos



Kanalbrücke Port-Brügg

Pont du canal Port-Brügg



Heute
Aujourd'hui



Projekt
Projet

Zubringer rechtes Seeufer

Raccordement rive droite du lac de Biemme



Porttunnel
Tunnel de Port



Westportal
Portail ouest

Westumfahrung Biel



2. *Projektgeschichte*

Kurzer Rückblick



Ostast

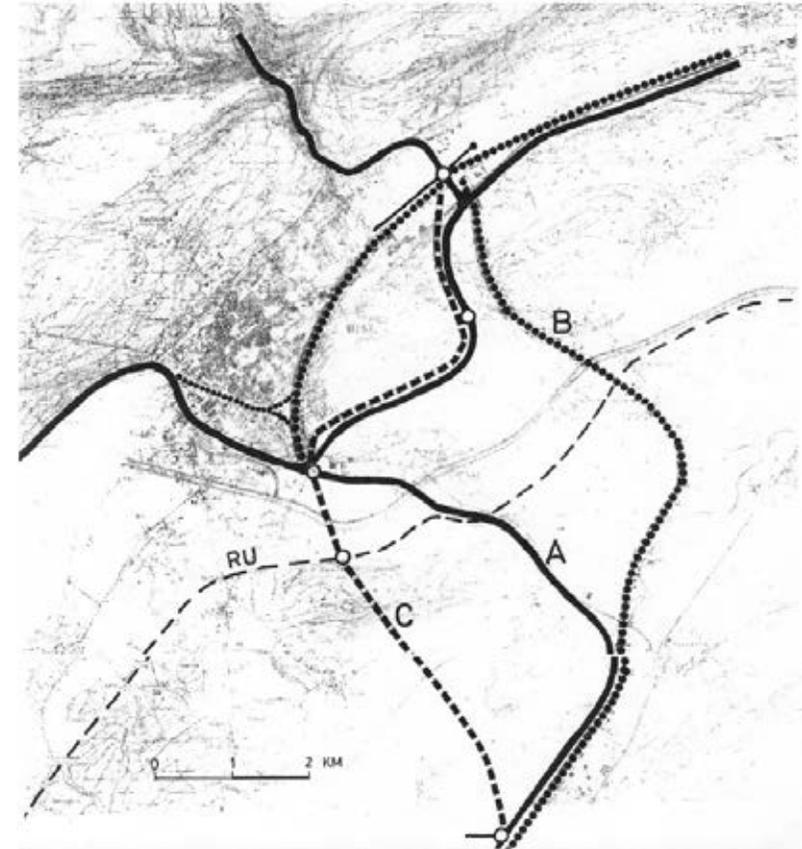
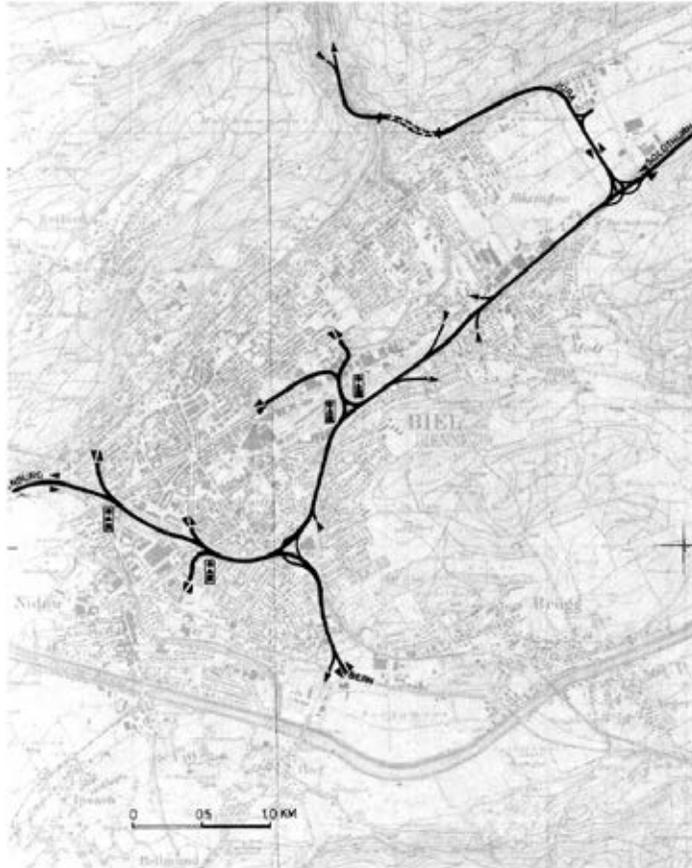
Westumfahrung

Netzbeschluss	1960	Netzbeschluss	N5
Auflage GP	1975	Auflage GP	
Auflage GP	1994	Auflage GP	
GP Ostast genehmigt	1997		
Auflage AP	1999	GP West genehmigt	
AP Tunnels genehmigt	2002		
AP Ostast genehmigt	2004		
AP Ostast genehmigt Baubeginn	2007		
AP Brüggmoos genehmigt	2010	Arbeitsgruppe Stöckli fordert 2 Anschlüsse Bienne Centre und West	
	2014	Aktuelles GP genehmigt	
AP Orpund genehmigt	2015		
	2017	Auflage AP	

**1991 Inbetriebnahme
Ligerztunnel**

**2002 Inbetriebnahme
N5 Biel-Grenchen**

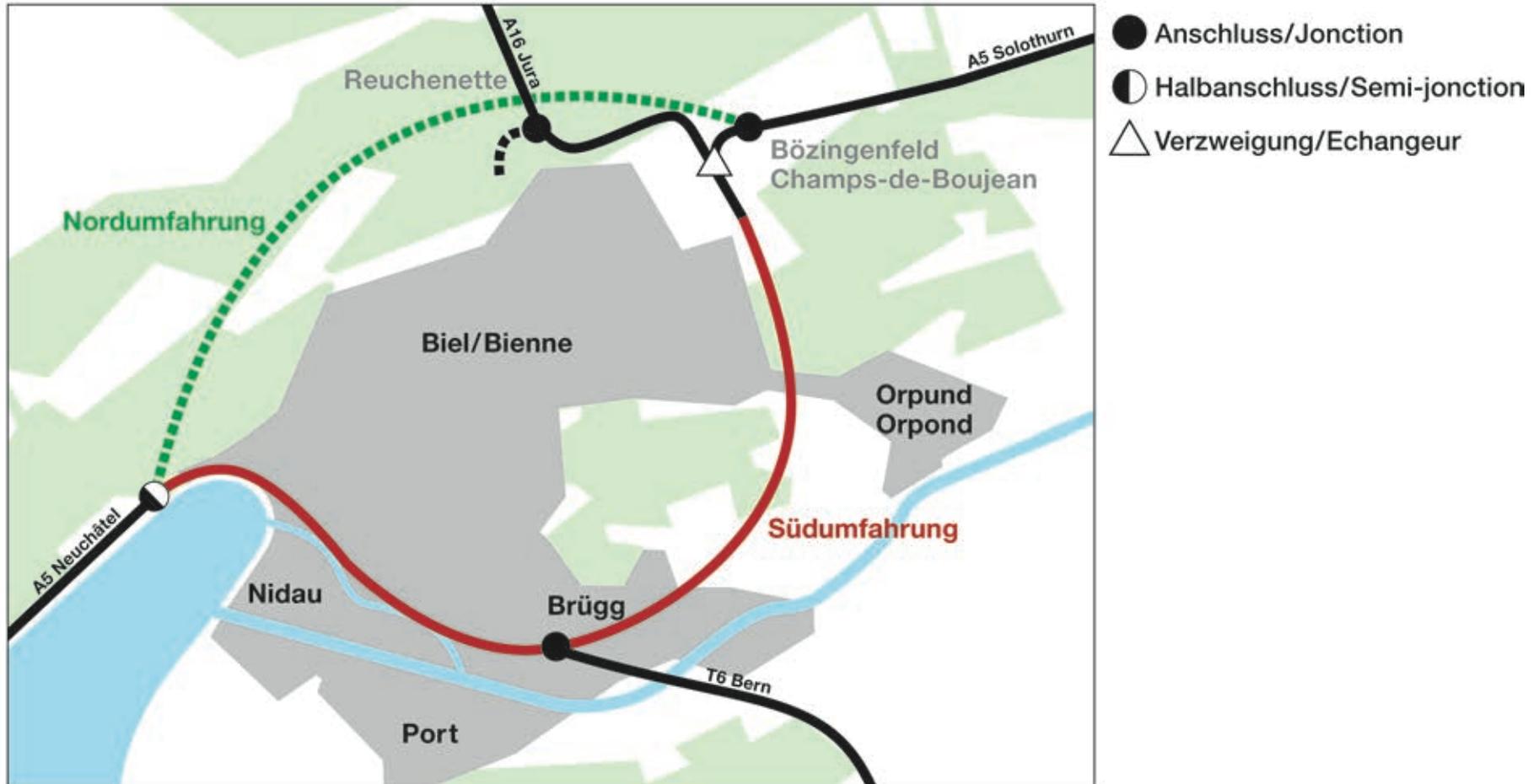
1970er



Nordumfahrung/Südumfahrung 1988

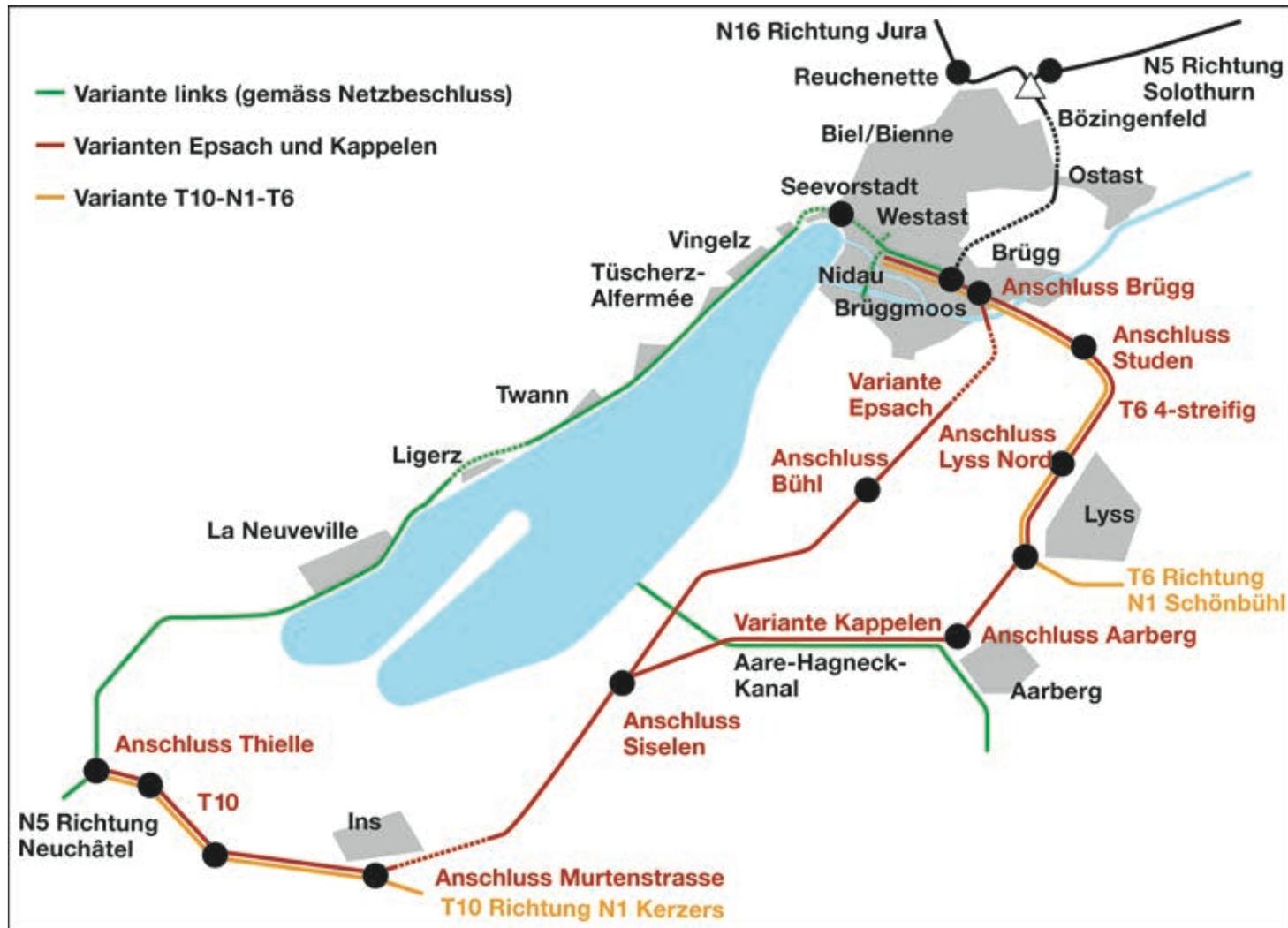


Contournement nord/Contournement sud 1988



Zusatzstudie Brügg-Thielle 1998

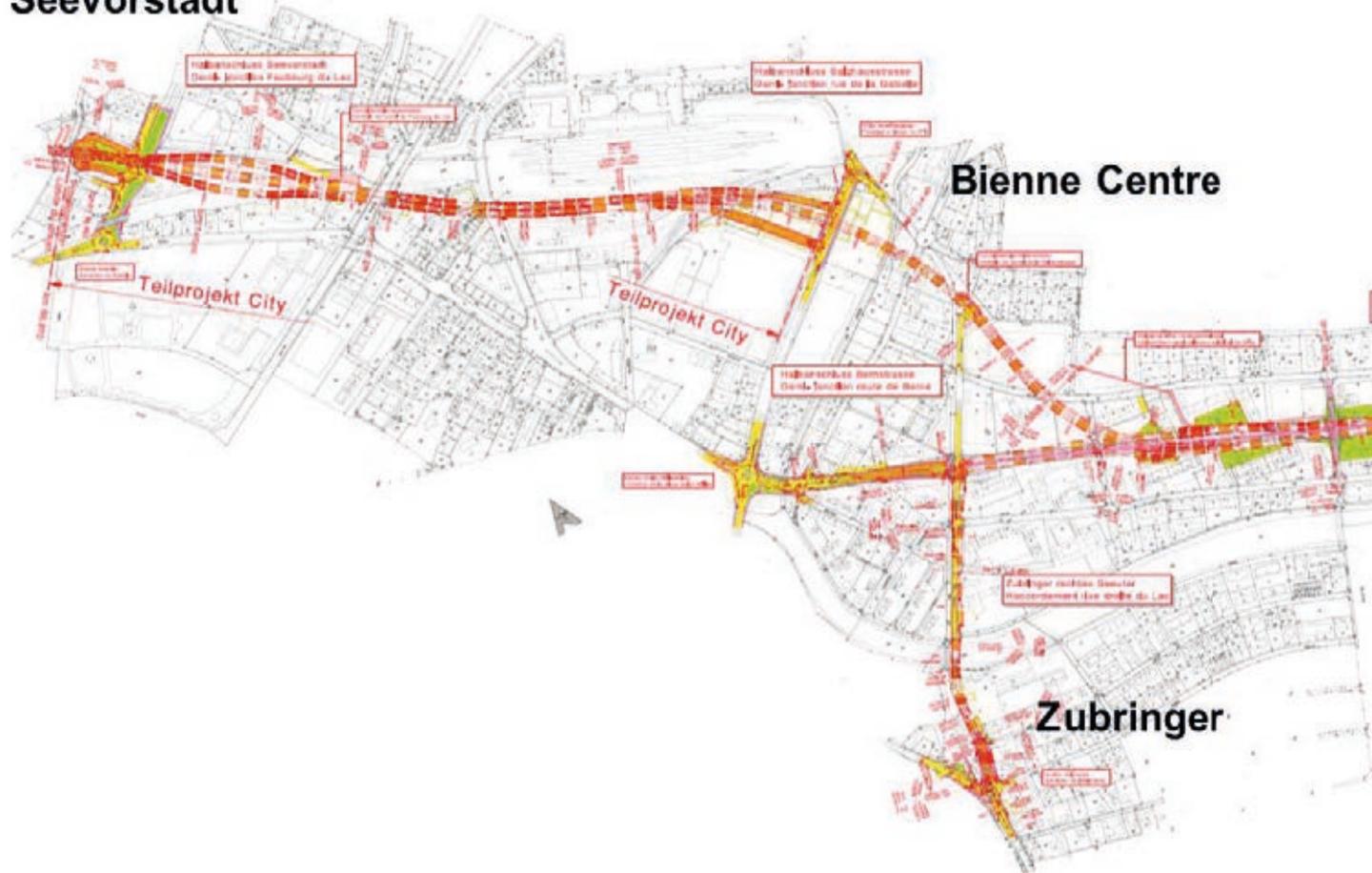
«Seelandtangente»



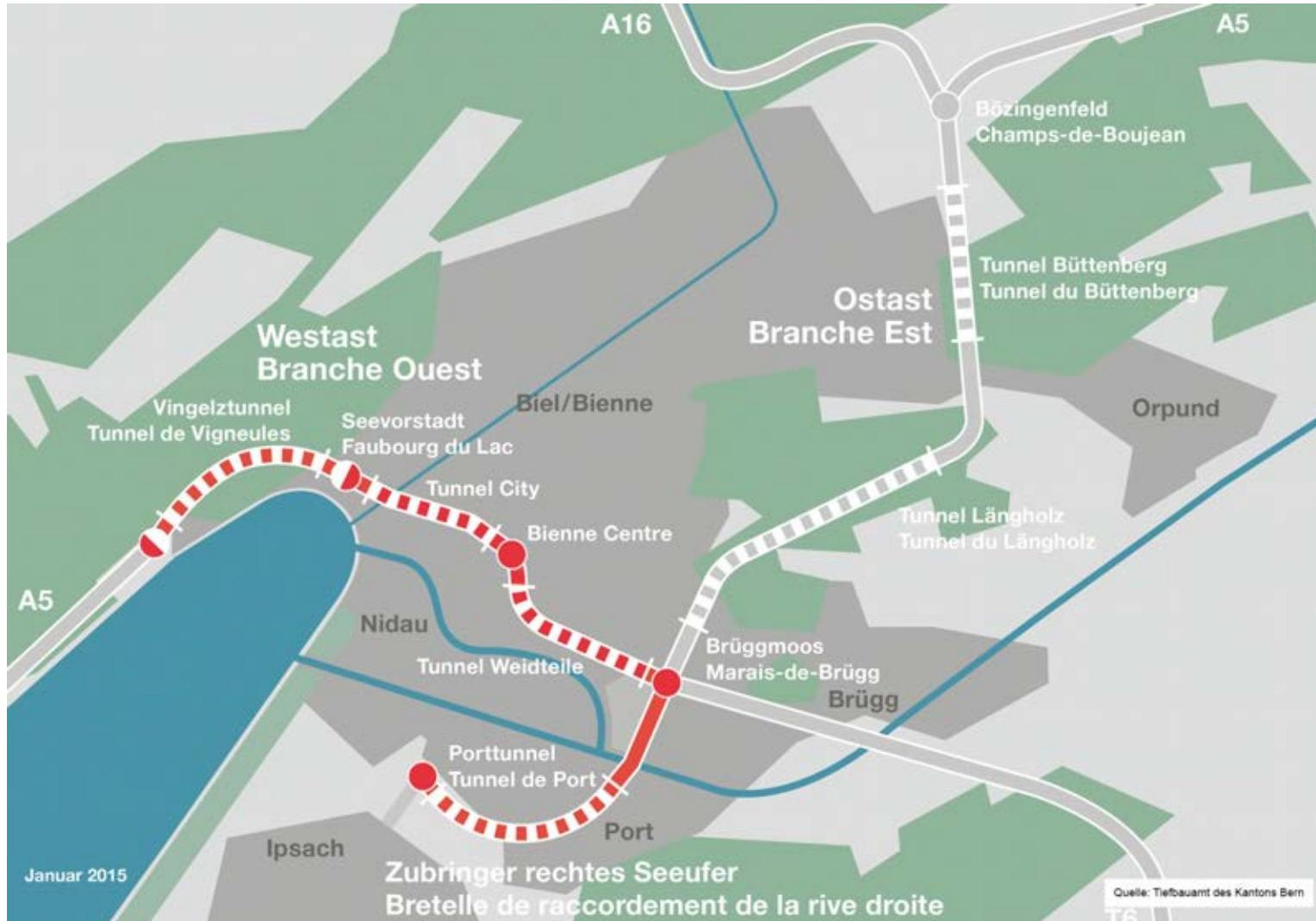
Generelles Projekt 1999

Projet général 1999

Seevorstadt



Umfahrung Biel Contournement de Bienne



Westumfahrung Biel



3. *Verkehrliche Wirkung*

Projektziele



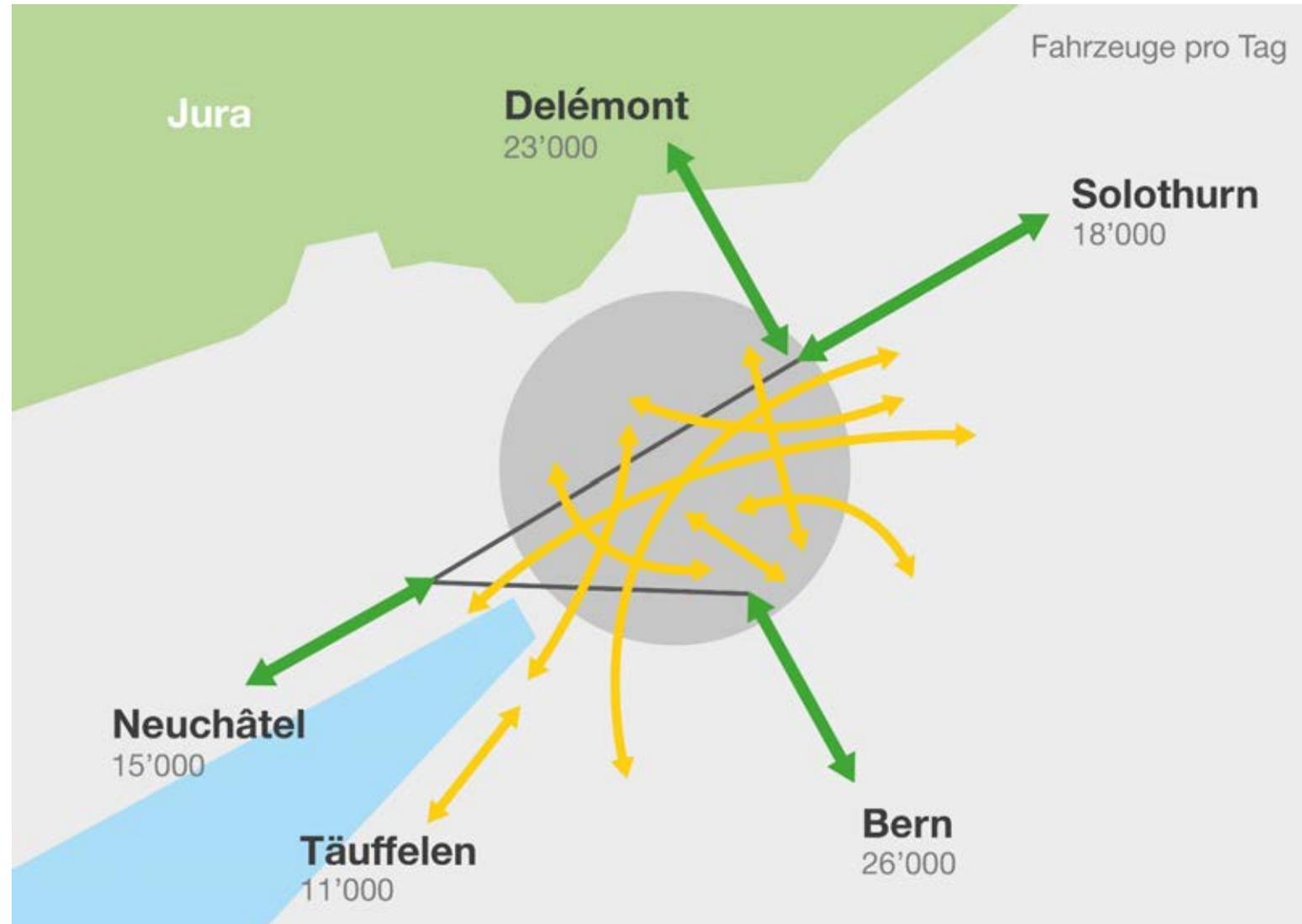
Ziele von der Behördendelegation (BHD) im Juni 1993 verabschiedet:

- 1 Für den Durchgangsverkehr, den Quell- und Zielverkehr sowie auch für den Binnenverkehr der Agglomeration Biel ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ein zweckmässiges Angebot an Hochleistungsstrassen zu schaffen.
Die N5 ist im Raum zwischen Pieterlen und Tüscherz - Alfermée als Nationalstrasse 2. Klasse mit möglichst niveaufreien Verbindungen zur N16 und zur T6 zu bauen.
- 2 **Das vorhandene Strassennetz im Raum Biel ist überlastet und ist zum Schutz der Wohnbevölkerung mit Hilfe der N5 wirksam zu entlasten. Die mit Inbetriebnahme der N5 erzielte Verkehrsentlastung im Siedlungsgebiet soll mittels flankierender Massnahmen langfristig erhalten bleiben.**
- 3 Die Belange der Radfahrer und Fussgänger sowie des öffentlichen Verkehrs sind optimal zu berücksichtigen
- 4 Das Projekt der N5 soll den umweltpolitischen Erfordernissen (vgl. insbesondere Umweltschutzgesetz, Luftreinhalteverordnung; Lärmschutzverordnung, Natur- und Heimatschutzgesetz) entsprechen und in einer siedlungs- bzw. stadtverträglichen Form ausgeführt werden.
- 5 Die Raumplanung in den betroffenen Gemeinden Biel, Orpund, Brügg, Port, Nidau, Ipsach und Tüscherz-Alfermée sowie regionale Planungen sind durch die zu erwartenden Synergieeffekte zu unterstützen.

Verkehrsströme 2012, ohne Umfahrung

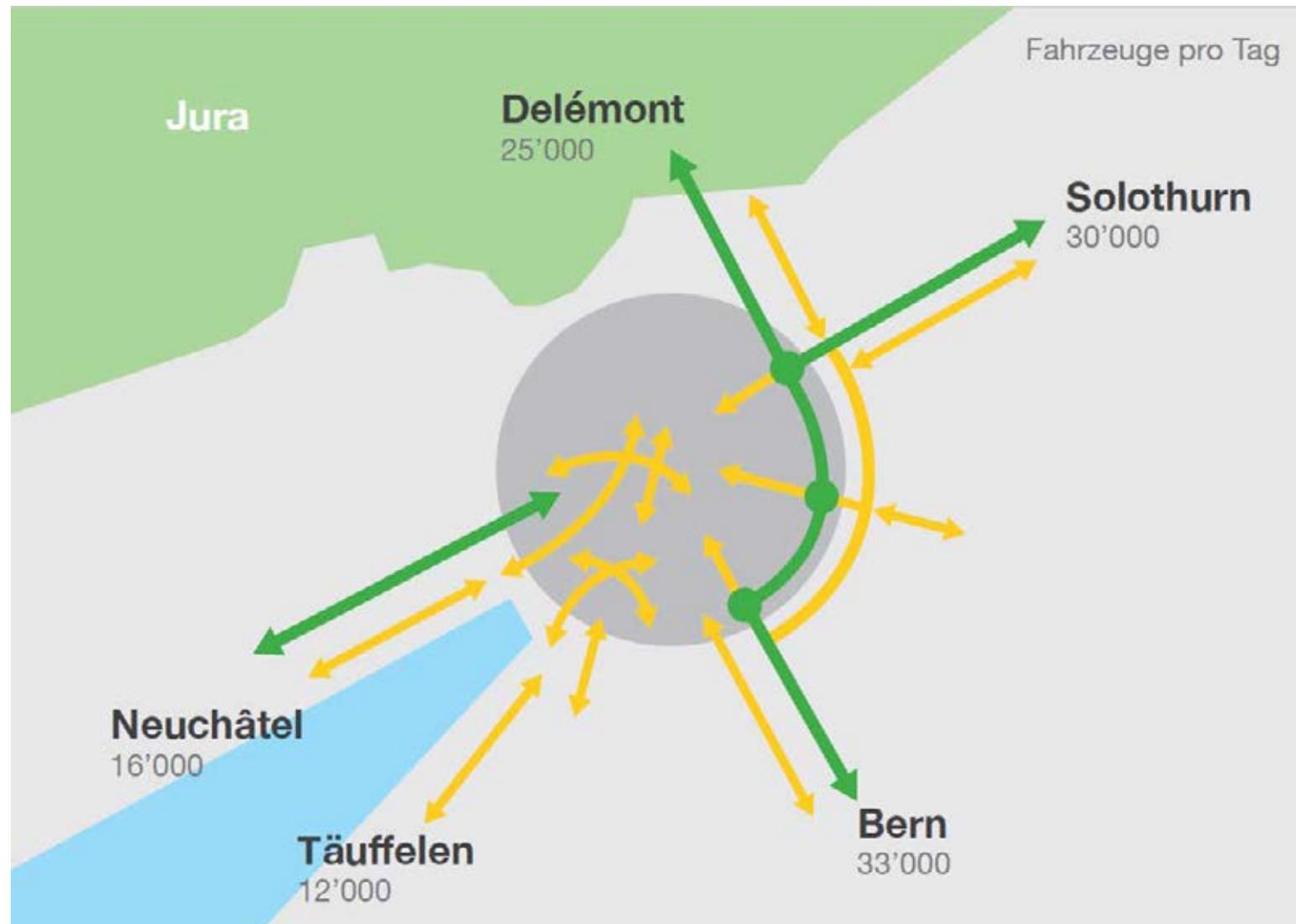


Flux de trafic en 2012, sans le contournement



Verkehrsströme 2018, mit Ostast

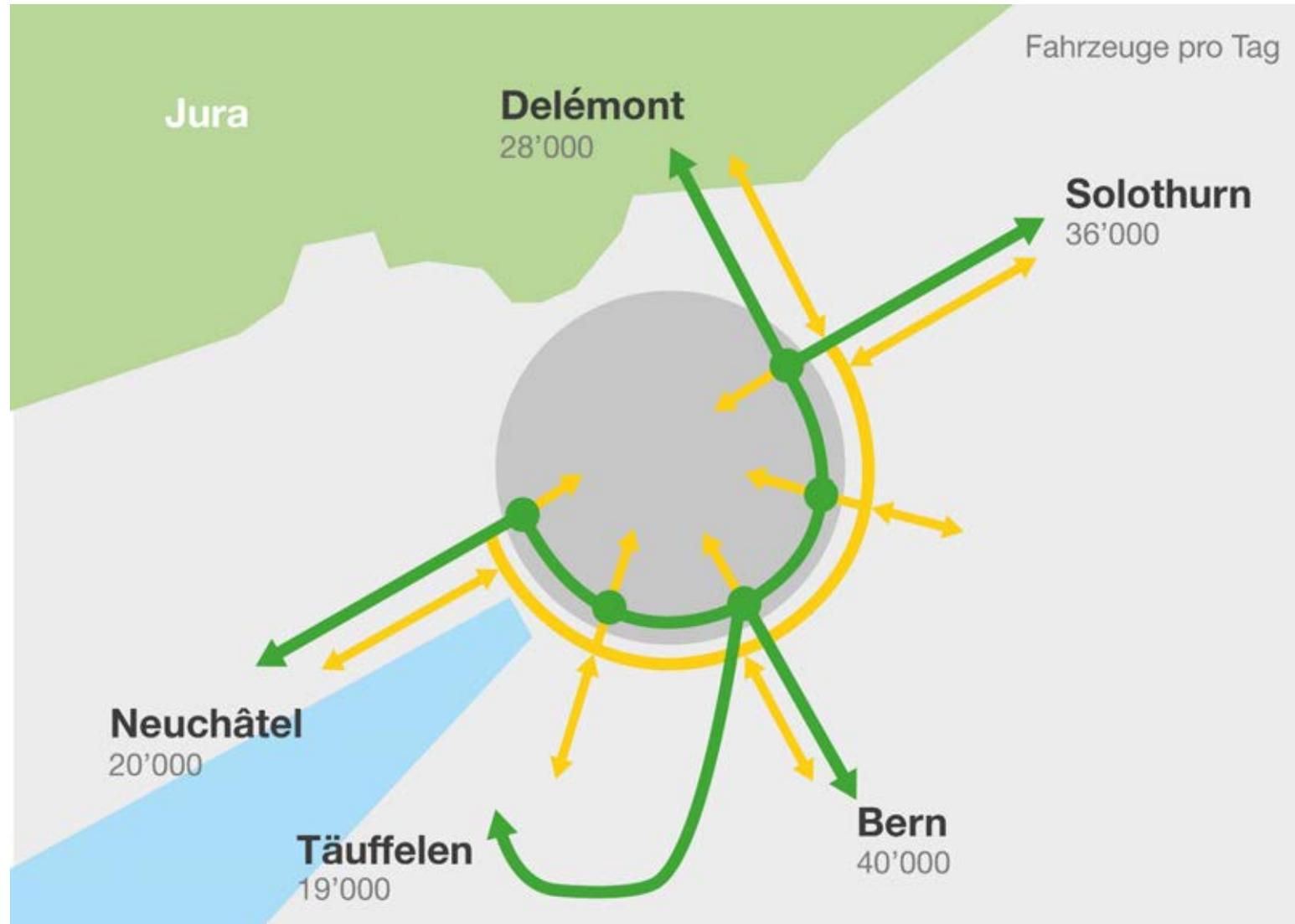
Flux de trafic en 2018, avec la branche Est



Verkehrsströme 2030, mit Ostast und Westumfahrung

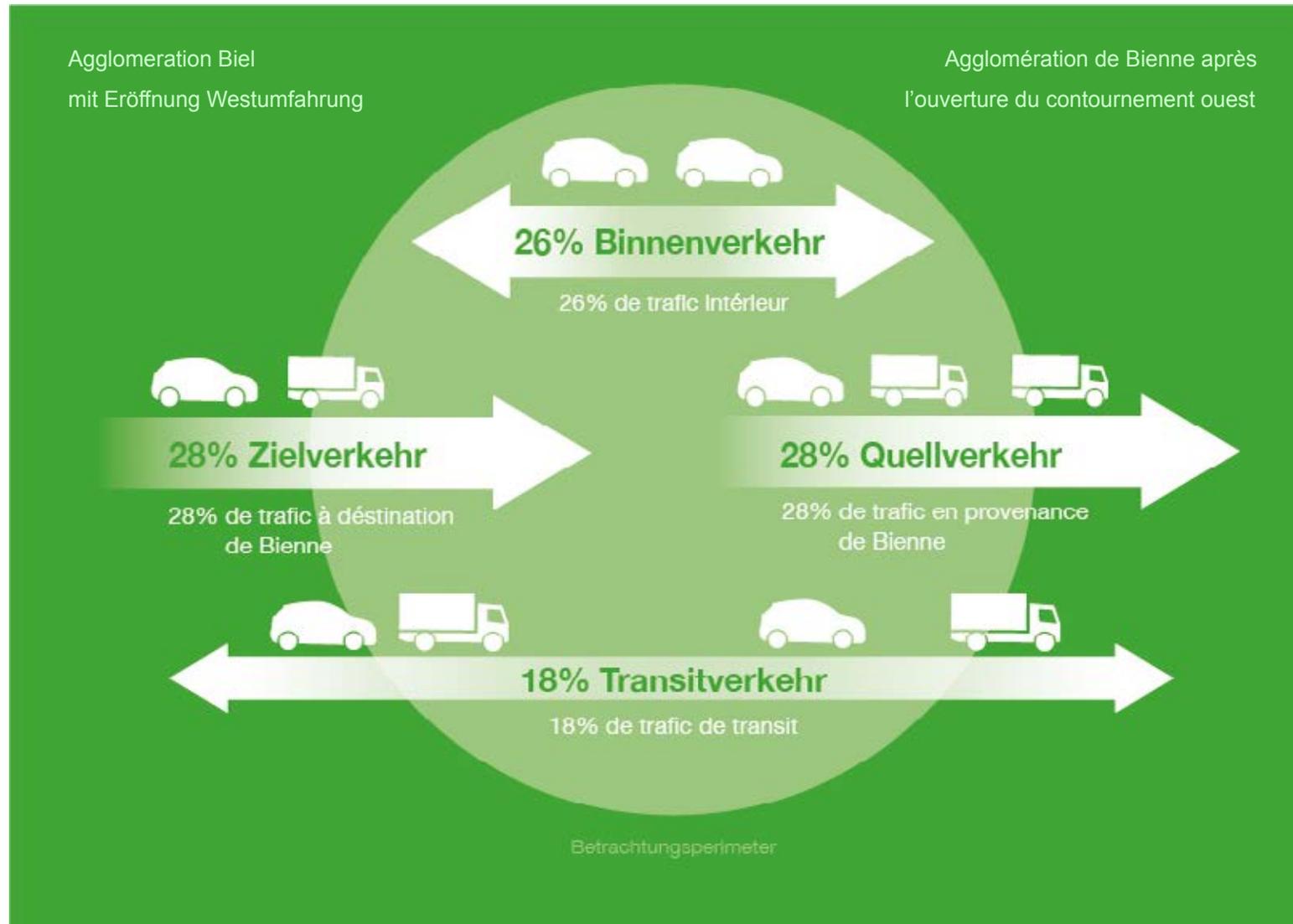


Flux de trafic en 2030, avec la branche Est et le contournement ouest



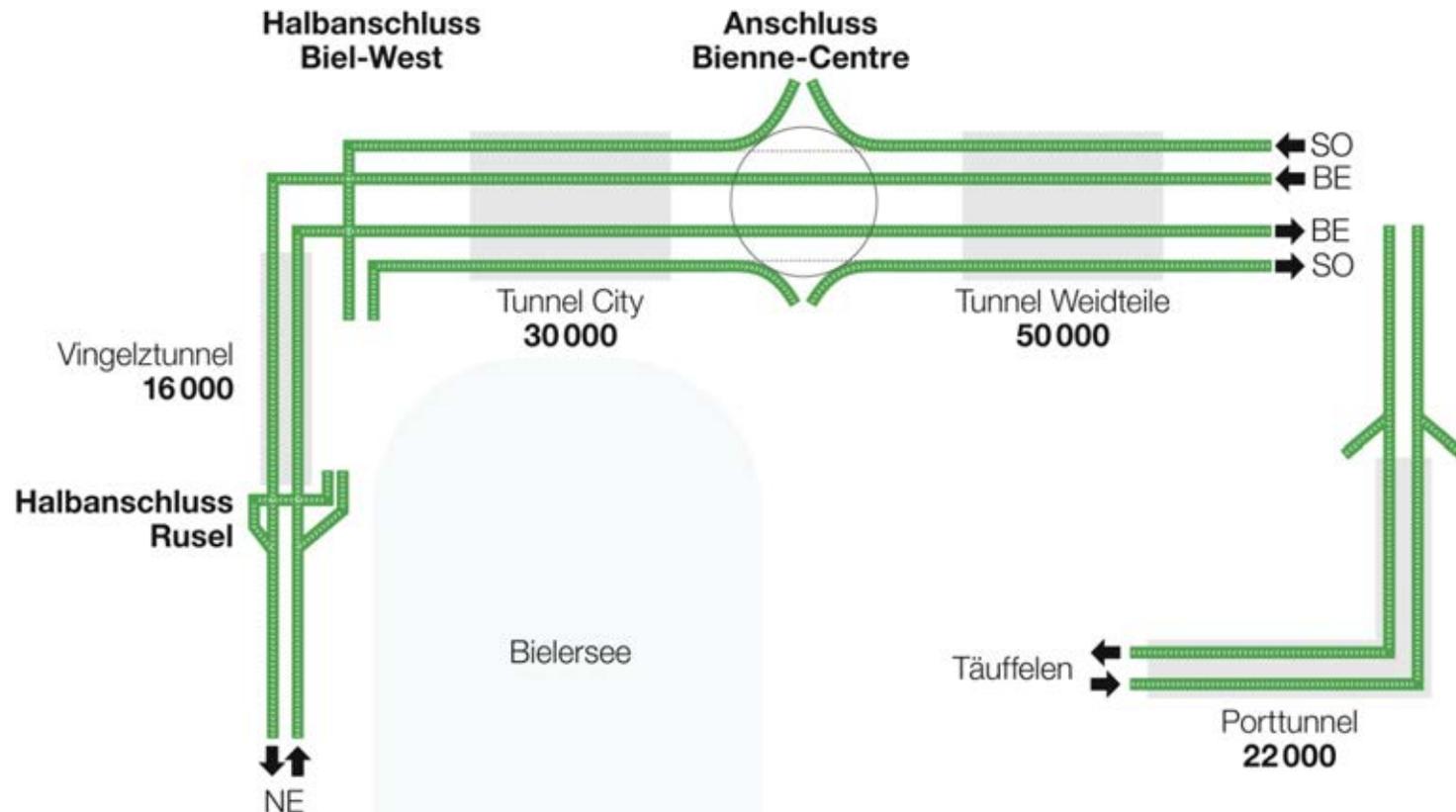
Verkehrszusammensetzung 2030

Composition du trafic en 2030



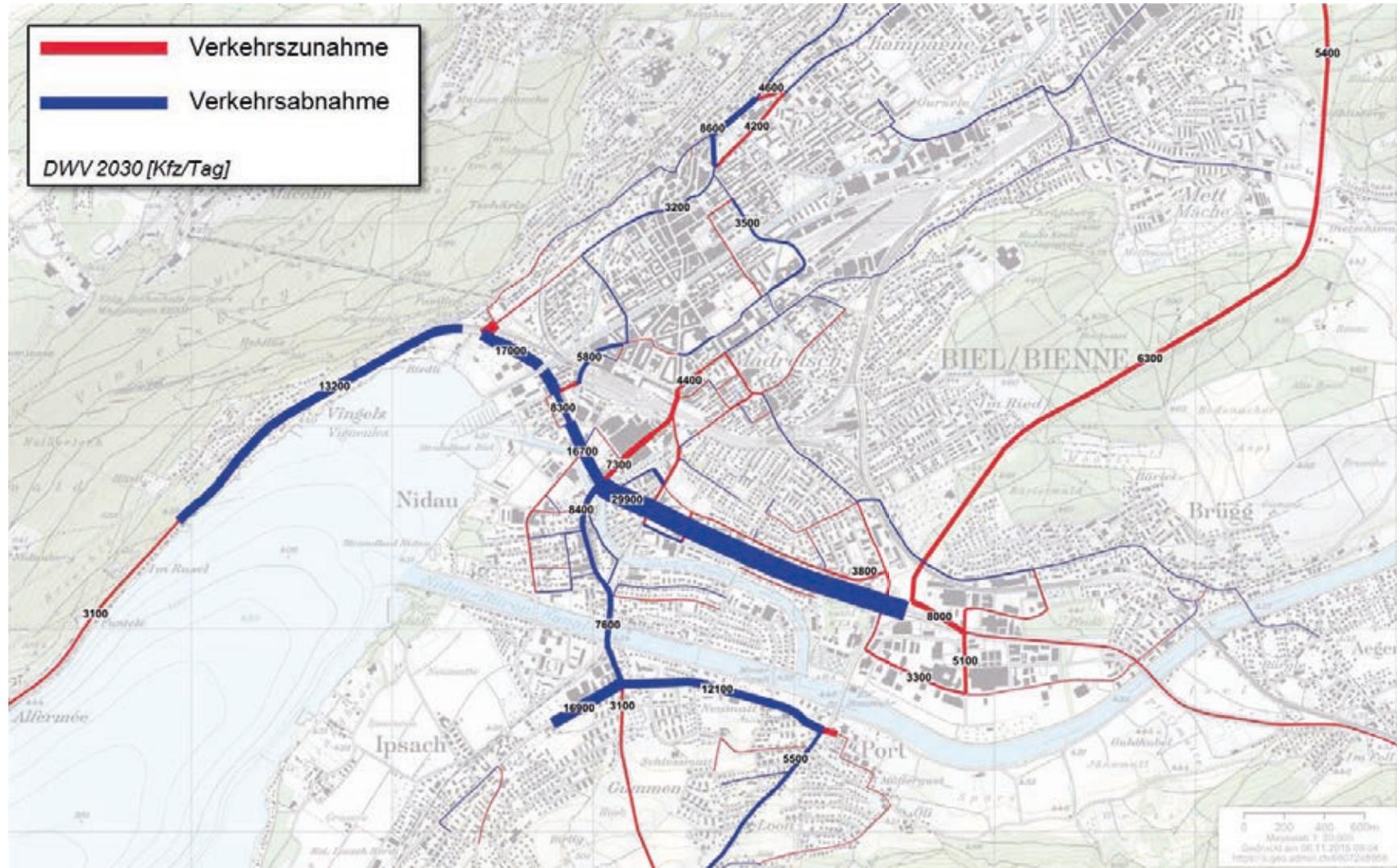
Fahrspurkonzept

Conception des voies de circulation



2030, Fahrzeuge pro Tag / 2030, véhicules par jour

Verkehrsentwicklung 2030 mit Westast Zu-/ Abnahme gegenüber Szenario 0



Westumfahrung Biel



4. *Integration*

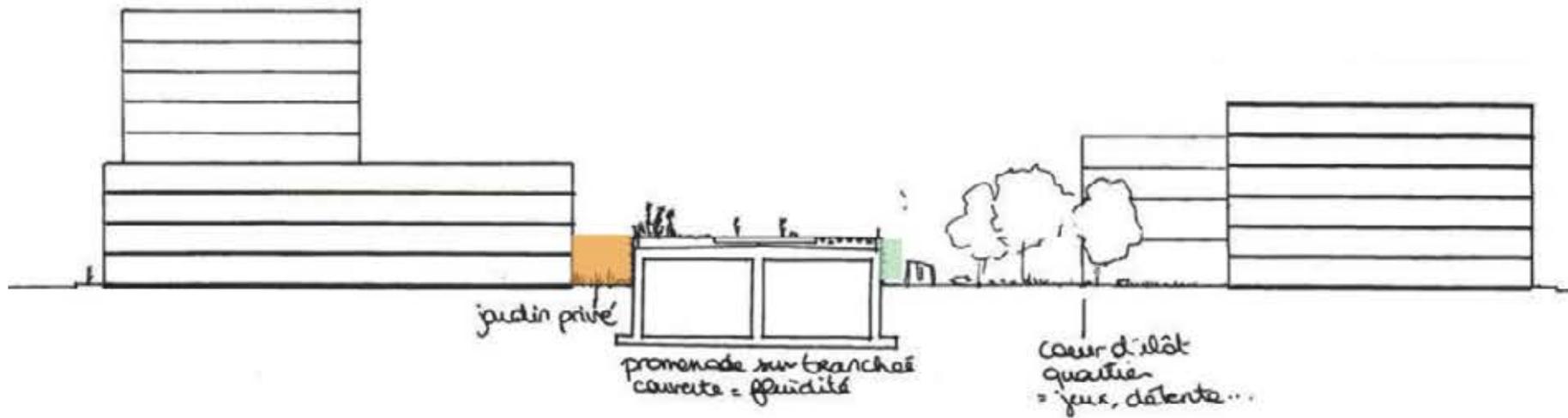
Städtebauliche Begleitplanung

Planification urbanistique d'accompagnement



Weidteile

Coupe schématique



Anschluss Bienne-Centre

Jonction Bienne-Centre



Projekt
Projet

Seevorstadt

Faubourg du Lac



Heute
Aujourd'hui



Projekt
Projet

Fazit



- Das AP ist das Resultat eines langjährigen partizipativen Prozess: Es ist in der Region breit abgestützt. Die regionale Arbeitsgruppe hat 2010 die Lösung mit den beiden Anschlüssen Bienne Centre und Seevorstadt explizit gefordert.
- Der Bundesrat hat das Generelle Projekt genehmigt. Die Finanzierung ist damit gesichert.
 - ⇒ "Westast so besser" ist nicht konform mit dem genehmigten GP, es wäre ein neues GP nötig.
- Das Projekt ist technisch ausgereift. Die Machbarkeit ist nachgewiesen.
- Verschiedene Stadtstrassen werden massiv entlastet und können umgestaltet werden (vfM Richtplan, Berner Modell -> Koexistenz).
- Die Bernstrasse wird aufgehoben. Das Weidteile-Quartier wird vom Verkehr befreit und kann umgestaltet werden. Es gewinnt damit an Attraktivität.
- Die Ländtestrasse wird vollständig vom Durchgangsverkehr befreit.

N5 Westumfahrung Biel



www.a5-biel-bienne.ch

