

EINSCHREIBEN

Generalsekretariat des UVEK

Rechtsdienst

Kochergasse 6

3003 Bern

23. Mai 2017

E I N S P R A C H E

für

1. **Frau Margareta Schöbi Horlacher**, Gurnigelstrasse 50, 2560 Nidau,

2. **Herrn Leo Horlacher**, Gurnigelstrasse 50, 2560 Nidau,

beide vertreten durch den unterzeichnenden Anwalt

Einsprechende

gegen

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

Nationalstrassenbau, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Gesuchstellerin

betreffend

Ausführungsprojekt «A5 Westumfahrung Biel», Gesuch um Plangenehmigung

I. R E C H T S B E G E H R E N

Das Ausführungsprojekt «A5 Westumfahrung Biel» sei nicht zu genehmigen.

II. F O R M E L L E S

1. Mit Einreichung der Einsprache am heutigen Tag ist die in der Publikation des Ausführungsprojekts «A5 Westumfahrung Biel» gesetzte Frist bis zum 23. Mai 2017 gewahrt.
2. Die Einsprechenden sind Miteigentümer der Parzelle Nr. 274-2, Gemeinde Nidau, Gurnigelstrasse 50 (Beilage 1), welche innerhalb des Planungssperimeters des Ausführungsprojekts liegt und gemäss dem ebenfalls aufgelegten Enteignungsplans formell enteignet werden soll. Weiterer Miteigentümer der Parzelle ist der Kanton Bern. Die Einsprechenden sind zur Einsprache gegen das Projekt legitimiert, machen sie doch unmittelbar eigene, schützenswerte Interessen gegen das Bauvorhaben geltend.
3. Der unterzeichnende Anwalt ist gehörig bevollmächtigt (Beilage 2).
4. Wie bereits erwähnt, wurde zusammen mit dem Ausführungsprojekt «A5 Westumfahrung Biel» auch der dadurch bedingte Enteignungsplan aufgelegt und den Einsprechenden die vorgesehene formelle, dauernde und definitive Enteignung ihres Gesamteigentums angezeigt. Hiergegen wenden sich die Einsprechenden in einer separaten Einsprache gemäss Art. 30 Abs. 1 und Art. 36 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711), die entsprechend der Publikation der öffentlichen Auflage ebenfalls beim UVEK eingereicht wird und als integrierter Bestandteil der vorliegenden Einsprache gilt. Die vorliegend geltend gemachte Begehren und deren Begründung gelten - soweit relevant - auch für die enteignungsrechtliche Eingabe.

Beweismittel:

1. Grundbuchauszug vom 18. Mai 2017
2. Anwaltsvollmacht vom 27. April 2017

Beilage 1

Beilage

2

III. M A T E R I E L L E S

Art. 1

Grundsätzliches zum Ausführungsprojekt

Die Einsprechenden beantragen, dass das Ausführungsprojekt „A5 Westumfahrung Biel“ nicht zu genehmigen sei, da sich die vorgesehene Linienführung mit den vorgesehenen Anschlüssen nicht mit den bundesrechtlichen Vorgaben vereinbaren lässt. Es ist ihnen allerdings bewusst, dass die allgemeine Linienführung und Klassierung dieses Nationalstrassenabschnitts auf dem von der Bundesversammlung getroffen Grundsatzentscheid (Art. 11 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen [NSG, SR 725.11]) und dem vom Bundesrat genehmigten generellen Projekt, das insbesondere die ober- und unterirdische Linienführung der Strassen, die Anschlussstellen, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrspuren festhält (Art. 12 NSG; Art. 10 Abs. 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111]), beruht. Diese Vorentscheide, insbesondere das generelle Projekt, sind im Rahmen der Ausführungsprojektierung grundsätzlich verbindlich.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass im Rahmen der Anfechtung des Ausführungsprojekts keine Rügen zulässig wären, die auch das generelle Projekt betreffen: „Ein genehmigtes generelles Projekt kann nur beanstandet werden, soweit sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt niedergeschlagen haben“ (BVGE 2016/13 E. 3.4.1 vom 22. Februar 2016 mit Verweis auf das Urteil des Bundesgerichts 1C_544/2008 vom 27. August 2009 E. 6.2). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Beurteilung des Ausführungsprojekts zeigt, „dass die der Genehmigung des generellen Projekts zugrunde liegende Prüfung mangelhaft gewesen ist und sich ein mit dem anwendbaren Bundesrecht vereinbares Projekt kaum erstellen lässt“ (a.a.O.). Ein Verzicht auf eine derartige Überprüfungsmöglichkeit widerspräche der Rechtsweggarantie von Art. 29a der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) und Art. 6 der Konvention vom 4. November 1950 zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK, SR 0.101).

Das Ausführungsprojekt „A5 Westumfahrung Biel“ - das ohnehin nicht eine Umfahrung der Stadt, sondern eine überdimensionierte Stadtautobahn vorsieht - widerspricht einer Vielzahl von gewässer-, umwelt-, ortsbild- und kulturgüterschutzrechtlichen Vorgaben des Bundes. Es greift in unverhältnismässiger Weise in die Eigentumsgarantie der Einsprechenden, in die Umwelt und insbesondere in das Ortsbild der Stadt Biel ein, ohne dass diesen erheblichen Nachteilen ein ausreichendes öffentliches Interesse an der vorgesehenen Linienführung gegenüberstünde (Art. 5 Abs. 2 und Art. 36 BV). Das Ausführungsprojekt lässt sich mit der gemäss generellem Projekt vorgesehenen Linienführung und den Anschlusswerken mit dem anwendbaren Bundesrecht nicht in Übereinstimmung bringen. Aufgrund wesentlicher Mängel und Rechtswidrigkeiten erweist es sich in seiner Gesamtheit als nicht realisierbar. Im Einzelnen ist insbesondere auf die nachfolgend festgehaltenen Mängel hinzuweisen.

Art. 2

Grundwasserschutz

Das Ausführungsprojekt sieht vor, dass weite Teile des West-Asts der A5 in Tieflage erstellt werden sollen und grösstenteils im oder knapp über dem oberflächlichen Grundwasser des Schüss-Schotters erstellt werden sollen. Selbst das tiefer liegende Grundwasservorkommen wird im Gebiet des Anschlusses Bienne Centre angeschnitten. Dies führt zu qualitativen und quantitativen Grundwasserproblemen, die teilweise kaum oder gar nicht behoben werden können.

In qualitativer Hinsicht ist festzuhalten, dass grundsätzlich eine Verschmutzung des Grundwassers vermieden werden muss (Art. 3 des Bundesgesetzes vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer [GSchG, 814.20]) - umso mehr, als vorliegend Teile des West-Asts in Grundwasserschutz zonen liegen. Vor allem während der Bauphase sind nun aber Verschmutzungen der angeschnittenen Grundwasservorkommen durch Schadstoffe aus den verwendeten Baumaterialien und auch in der Betriebsphase bei Störfällen nicht auszuschliessen. Das Bauen im Grundwasser, namentlich unter Einsatz chemischer Stoffe, birgt erhebliche Verschmutzungsrisiken. Das Ausführungsprojekt nimmt hierauf kaum Rücksicht. Es sieht namentlich den Einsatz eines chemischen Gefrierverfahrens vor und nennt keine Vorkehrungen gegen die Gefahr, die von der Lagerung wassergefährdender Stoffe ausgehen, weder für den ordentlichen Baubetrieb noch für Störfälle (vgl. Umweltschutzverträglichkeitsbericht [UVB], Anhang B, Ziff. 5.12.6). Ebenso finden sich keine genügenden Vorkehrungen gegen allfällige Gefahren durch den Transport gefährlicher Güter. Das Projekt widerspricht in diesen Punkten Art. 3 und Art. 5 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (StFV, SR 814.012).

Höchst problematisch sind aber vor allem die quantitativen Auswirkungen des geplanten West-Asts auf den Grundwasserfluss, insbesondere im Schüss-Schotter, wo Durchflussmengen von bis zu 90 Liter pro Sekunde gemessen wurden. Nach Gewässerschutzverordnung sollen die Grundwasserleiter (Durchflussquerschnitt, Durchlässigkeiten), der Grundwasserstauer und die Deckschichten sowie die Hydrodynamik des Grundwassers (Grundwasserstände, Abflussverhältnisse) naturnahen Verhältnissen entsprechen. Insbesondere sollen sie die Selbstreinigungsprozesse und die Wechselwirkungen zwischen Wasser und Umgebung uneingeschränkt gewährleisten (GSchV, Anhang 1 Ziff. 2). In Gewässerschutz zonen darf im fliessenden Grundwasser nur gebaut werden, wenn der Durchfluss nicht übermässig behindert wird (vgl. GSchV, Anhang 4, Ziff. 211 und 221).

Im UVB Ziff. 5.5.6 wird die Gewährleistung von Unter- und/oder Umströmungen während der Betriebsphase mittels Dükersystemen und Filterschichten wie Dichtgelsohle verlangt. Im UVB Anhang B Ziff. 5.5.1 wird ausdrücklich festgehalten: „Da in der Zone der Grundwasserwanne Bienne-Centre West eine konstante und ausreichende Dichtigkeit der unter der Baugrubensohle liegenden Schichten unsicher ist, gilt es eine zusätzliche Abdichtung mittels Weichgelsohle vorzuhalten“. Diesen Empfehlungen kommt das Ausführungsprojekt nicht nach, ist doch bloss ein Dükersystem mit einer „Fensterlösung“ vorgesehen (vgl. UVB Anhang B Ziff. 5.5.8.1). Ob dies den Anforderungen der Gewässerschutzverordnung zu genügen vermag, ist mehr als fraglich. Wie unbestritten ist, bedarf das Dükersystem laufender Überwachung und regelmässiger Reinigungsarbeiten - rein baulich lässt sich mithin der ausreichende Durchfluss nicht erreichen. Die vorgesehene Lösung stellt keineswegs einen den naturnahen Verhältnissen entsprechenden Grundwasserfluss sicher und beeinträchtigt offensichtlich den Selbstreinigungsprozess im Schüss-Schotter. Die Zielvorgabe von GSchV, Anhang 1 Ziff. 2 wird verletzt.

Zudem ist zu beachten, dass Probleme bei der Instandhaltung des vorgesehenen Dükersystems, die angesichts meteorologischer und geologischer Einflüsse durchaus zu erwarten sind, zu Stau- und Senkungslagen des Grundwassers führen können. Durch den Verzicht auf eine Dichtgelsohle wird zudem die Gefahr eines Durchbruchs der oberflächennahen zu den tieferliegenden Grundwasservorkommen geschaffen, was die Stabilität des Grundwasserpegels ebenfalls in Frage stellt. Derartige Pegelstandsveränderungen sind geeignet, Schäden an Bauten zu verursachen. Es kann zu Kellerüberflutungen und Wasserschäden im Bereich des gestauten Grundwasserstroms sowie zu Veränderungen des Baugrundes und zu Rissen oder anderen Schäden an bestehenden Gebäuden im Bereich des Absinkens des Grundwassers kommen. Dabei handelt es sich um Folgen der Erstellung des West-Asts der A5 an sich, die durch die Linienführung bedingt sind und aufzeigen, dass das umweltschutzrechtliche Vorsorgeprinzip (Art. 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz [USG, SR 814.01]) nicht ausreichend eingehalten werden kann.

Art. 3

Schutz der Oberflächengewässer

Laut UVB Anhang B Ziff. 5.6.9 „bildet die Umlegung der Madretsch-Schüss gemäss aktuellem Planungsstand einen gravierenden Eingriff in ein bereits stark beeinträchtigtes Gewässer. Es besteht ein Konflikt zwischen Gewässerschutzgesetz und der Siedlungsplanung. Die gesetzlichen Vorgaben,

insbesondere jene zum Gewässerraum und zu einer naturnahen Gestaltung von Sohle und Uferbereich, können dabei nicht eingehalten werden."

Art. 37 Abs. 1 Bst. c GSchG verlangt, dass Fliessgewässer nur verbaut oder korrigiert werden dürfen, wenn „dadurch der Zustand eines bereits verbauten oder korrigierten Gewässers im Sinn dieses Gesetzes verbessert werden kann". Nach Art. 37 Abs. 2 GSchG muss dabei der natürliche Verlauf des Gewässers möglichst beibehalten oder wiederhergestellt werden. Gewässer und Gewässerraum müssen so gestaltet werden, dass sie einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt als Lebensraum dienen können, die Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischem Gewässer weitgehend erhalten bleiben und eine standortgerechte Ufervegetation gedeihen kann. Von Art. 37 Abs. 2 - und nur von diesem Absatz der Regelung - können in überbauten Gebieten Ausnahmen bewilligt werden (Art. 37 Abs. 3 GSchG). Es ist offensichtlich, dass die vorgesehene Gestaltung der Madretsch-Schüss keine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand mit sich bringt und damit der Grundsatz von Art. 37 Abs. 1 Bst. c GSchG verletzt wird. Eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) kann in dieser Hinsicht nicht erteilt werden.

Die gewässerschutzrechtlich nicht zulässige Umlegung der Madretsch-Schüss ist ohne Zweifel für die Realisierung des West-Asts unabdingbar. Es zeigt sich auch hier, dass die im generellen Projekt vorgesehene Linienführung zu einer Verletzung des Bundesrechts führt.

Art. 4

Immissionsschutz (Luftreinhaltung und Lärm)

Bei der Beurteilung der Verkehrsemissionen in der Betriebsphase des West-Asts der A5 berücksichtigen das Ausführungsprojekt und der UVB einzig jene Auswirkungen, die in einem engen Bereich des Projekts anfallen. So wird festgehalten: „Die Grenze der verkehrlichen Auswirkungen in der Betriebsphase wird bei der Aare gesetzt" (UVB Ziff. 4.3). Weiter entfernte Zunahmen der Emissionen bleiben unberücksichtigt, obwohl aufgrund der vervollständigten Ost/West-Verbindung mit einer Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs nicht nur im Raum Biel, sondern auf der gesamten A5 zu rechnen ist. So dürfte der Verkehr insbesondere entlang des Bielersees bis nach Neuenburg und darüber hinaus, aber auch gegen Osten bis zur Verzweigung A1/A5 erheblich zunehmen. Die Abklärungen erweisen sich diesbezüglich als unvollständig.

Ohnehin basiert die Beurteilung der künftigen Luft- und Lärmbelastung im Wesentlichen auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, das in der Trend- und Zielprognose 2030 zwar für den Raum Biel mit einer massiven Verkehrszunahme rechnet, diese aber offenbar im Wesentlichen auf vermehrten Verkehr aus der Agglomeration und in der Stadt Biel selbst zurückführt (vgl. Darstellung der Streckenbelastungen [DWV] Trendszenario 2030 vs. 2012 - MIV [Relative Differenz] in: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern [GVM BE] Basismodell 2012 / Trend- und Zielprognose 2030, Zusammenfassung der Modellanpassung 2015). Dieses Modell berücksichtigt den Ausweichverkehr auf der Ost/West-Achse von der notorisch überlasteten A1 auf die A5 offensichtlich kaum - obwohl gerade auch für den Schwerverkehr die neue, durchgehende Nationalstrassenverbindung den kürzesten und damit attraktivsten Weg von Zürich und Basel nach Lausanne und Genf darstellen wird. Gerade auch bei den häufigen Staus im Bereich zwischen den Anschlüssen Kriegstetten und Bern-Wankdorf der A1 und bei Verkehrsbehinderungen infolge baulicher Massnahmen oder bei Unfällen bietet sich die A5 für alle Verkehrsteilnehmer als raschere Ausweichroute im Ost/West-Verkehr an. Die Einsprechenden sind der Auffassung, dass die dem Ausführungsprojekt und der UVB zugrundeliegenden Verkehrszahlen im Betriebszustand des West-Asts der A5 wesentlich zu tief angesetzt sind, so dass die berechneten Emissionswerte unzutreffend sind. Dies gilt sowohl für die Luft- als auch für die Lärmbelastung.

Darüber hinaus vermag die Beurteilung der Auswirkung des Bauvorhabens auf die Luft im UVB ohnehin nicht zu überzeugen. Wenn festgehalten wird, dass die NO₂-Immissionen im Betriebszustand 2030 wegen der stark abnehmenden Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs sowie der generellen Abnahme der Emissionen aus Haushalten, Industrie und Gewerbe knapp unterhalb des Jahresmittel-Grenzwertes liegen werden, so heisst dies nichts anderes, als dass die Vorteile einer Emissionsreduktion aufgrund der energierechtlich erwünschten technischen Entwicklung durch die städtische Linienführung zum Teil wieder zunichte gemacht werden. Der UVB weist nicht nach, welche Mehr-/Minderbelastungen allein durch den zusätzlichen motorisierten Verkehr auf dem West-Ast der A5 zu erwarten sind, kommt aber zum Schluss, dass selbst bei Anwendung der fragwürdigen Messmethode die Grenzwerte der NO₂-

Belastung in Teilbereichen des Projekts überschritten werden (zwischen dem Ostportal des Vingeltunnel und dem Westportal des Tunnels City, vgl. UVB Anhang B Ziff. 5.1.8.1). Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) fordert daher, bei Luft-Belastungsproblemen an den Tunnelportalen den Bau von Portalbelüftungen oder Änderungen am Lüftungskonzept zu prüfen (UVB Anhang B Ziff. 5.1.1). Im Ausführungsprojekt wird - ohne ausreichende Begründung - auf solche Massnahmen verzichtet. Dadurch konzentrieren sich Schadstoffe in den Bereichen der Tunnelausgänge. Dies ist insbesondere beim Anschluss Bienne-Centre ein Problem, wo der Immissionsgrenzwert für NO₂ klar überschritten wird (UVB Anhang B Ziff. 5.1.8.1).

Im UVB wird zwar zu Recht festgehalten, dass die Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814. 318.142.1) keinen Grenzwert für feinen Schwebestaub (PM_{2.5}) enthält. Immerhin kennt sie aber Grenzwerte für die Gesamtstaubbelastung (LRV Anhang 1 Ziff. 4.1) sowie spezielle Immissionsgrenzwerte für bestimmte Stoffe, die im Feinstaub enthalten sein können (LRV Anhang 5, 7 und 8) und insbesondere auch generell für Schwebestaub (PM₁₀, LRV Anhang 7). Zudem ist heute die Schädlichkeit von feinen Schwebestaub (PM_{2.5}) allgemein anerkannt, so dass dieser Schadstoff aufgrund seiner Gefährdung von Menschen, Tieren, Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume oder zumindest seiner erheblichen Störung eines wesentlichen Teils der Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden trotz fehlendem Immissionsgrenzwert die Luft nicht übermässig belasten darf (übermässige Immissionen, Art. 2 Abs. 5 LRV). Die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) empfiehlt denn auch, einen zusätzlichen Immissionsgrenzwert für die kleineren Feinstaubpartikel (PM_{2.5}) in der LRV zu verankern (Medienmitteilung vom 19. März 2014). Wenn im UVB Anhang B 5.1.9 festgehalten wird, dass die Feinstaubbelastung, insbesondere durch feinen Schwebestaub (PM_{2.5}), möglicherweise in der Betriebsphase noch zu hoch sein werde, so bedeutet dies nichts anderes, als dass von übermässigen Immissionen auszugehen ist. Diesbezügliche Massnahmen sind im Rahmen des Ausführungsprojekts nicht vorgesehen; ja es wird sogar festgehalten, Anpassungen des Projekts hätten in dieser Hinsicht keinen massgeblichen Einfluss. Das Ausführungsprojekt widerspricht den bundesrechtlichen Vorschriften über die Luftreinhaltung (Art. 2 Abs. 5, Art. 19, 27 ff. und 31 ff. LRV), was zeigt, dass die Linienführung mitten durch Stadt zu rechtswidrigen Resultaten führen würde.

Nach Art. 25 USG dürfen ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden. Dabei dürfen jedoch grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Ausnahmsweise kann die Errichtung von Strassen bewilligt werden, auch wenn durch Massnahmen bei der Quelle die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Wenn im UVB festgehalten wird, dass die Lärmbelastung für eine beträchtliche Anzahl von Liegenschaften entlang der vorgesehenen Strassen - insbesondere auch im Bereiche des Anschlusses Bienne-Centre - trotz der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen (lärmmindernder Fahrbahnbelag, teilweise Verkleidungen der folgenden Elemente mit hochabsorbierenden Systemen, Begrenzung der maximalen Schallpegel der Ventilatoren und Betriebszentralen) die Immissionsgrenzwerte übersteigen, so dass Erleichterungen beantragt und Lärmschutzfenster eingebaut werden müssen, zeigt es, dass die Linienführung mitten durch die seeseitigen Quartiere der Stadt Biel nicht angezeigt ist. Es muss doch bei der Strassenplanung darauf geachtet werden, dass Grenzwertüberschreitungen möglichst vermieden werden.

Art. 5

Vermeidung und Behebung von Störfällen

Art. 3 der Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (StFV, SR 814.012) verlangt, dass beim Bau von Verkehrswegen alle zur Verminderung von Risiken für Mensch und Umwelt geeigneten Massnahmen getroffen werden, die nach dem Stand der Sicherheitstechnik verfügbar und wirtschaftlich tragbar sind. Dazu gehören Massnahmen, mit denen das Gefahrenpotential herabgesetzt, Störfälle verhindert und deren Einwirkungen begrenzt werden. Im Einzelnen legt Anhang 2.4 der StFV fest, welche Massnahmen der Inhaber eines Verkehrswegs zu treffen hat.

Im UVB wird die Einhaltung der Vorgaben der StFV relativ knapp und nach Auffassung der Einsprechenden ungenügend abgeklärt. In vielen Punkten wird nur auf einen Kurzbericht der Firma Nabla Engineering verwiesen (UVB Anhang B Ziff. 5.12.3.1).

Bezüglich der Unfallrisiken werden die Auswirkungen wesentlicher Faktoren nicht vertieft abgeklärt. So wird nicht berücksichtigt, dass in den Tunneln City und Weidteile Pannestreifen fehlen, was die Gefahr von Verkehrsunfällen wesentlich erhöht und Rettungsmassnahmen erschwert. Ebenso bleibt unberücksichtigt, dass in den Tunneln Ein-/Ausfahrtsverflechtungen, insbesondere beim Anschluss Bienne-Centre, vorgesehen sind, die ein relativ hohes Unfallrisiko mit sich bringen. Das Ausführungsprojekt ist in dieser Hinsicht weit davon entfernt, alle zur Verminderung von Risiken für Mensch und Umwelt geeigneten Massnahmen vorzusehen. Angesichts der exorbitanten Baukosten des gesamten Projekts dürfte kaum geltend gemacht werden können, eine den angezeigten Sicherheitsstandarts entsprechende Lösung sei wirtschaftlich nicht tragbar. Die Tunnel und der Anschluss Bienne-Centre sind entgegen den Vorgaben von Anhang 2.4 Bst. b der StFV nicht mit den erforderlichen sicherheitstechnischen Einrichtungen ausgerüstet und es fehlen erforderliche bauliche und technische Schutzvorkehrungen. Ohnehin ist die Anzahl von Anschlüssen der A5 in und um Biel viel zu hoch (10 Anschlüsse), was der Verkehrssicherheit abträglich ist.

Die vierspurige A5-Autobahn endet faktisch bereits in der Verzweigung Brüggmoos: Bis zur Kantonsgrenze hinter La Neuveville wird sie durchgehend nur noch zweispurig fortgeführt. Die rechte Spur Richtung Neuenburg wird in den Tunnel Weidteile geleitet und ist gleichzeitig auch die Ausfahrt in Richtung Kreuzplatz. Die linke Spur wird in Richtung Bern auf die A6 umgelenkt. Aus Richtung Neuenburg kommende Fahrzeuge müssen noch innerhalb des Weidteiletunnels auf die rechte Spur wechseln und werden dann im Brüggmoos auf die linke Spur der A5 eingefädelt. Hier wird auch die Einfahrt aus Richtung Kreuzplatz zugeführt. Sollte eine Richtung der A5 im Weidteiletunnel blockiert sein, müssten die Einfahrt aus dem Kreuzplatz und die Ausfahrt bei Biel-Centre gesperrt werden. Im Brüggmoos wird die A5 auf einer Tunnelseite im Gegenverkehr geführt, was zu einer verwirrenden, gefährlichen Situation führt. Insgesamt ist im Brüggmoos eine komplexe Verzweigung mit unfallträchtigen Verhältnissen vorgesehen.

Der Weidteiletunnel stellt sich auf den Plänen als richtungstrennte vierspurige Nationalstrasse dar. In Wirklichkeit handelt es sich um eine zweispurige Strasse: Die rechten Spuren sind kombinierte Ein- und Ausfahrts Spuren (Verkehrsverflechtung), nur die linke führt auf der A5 weiter. Dies hat zur Folge, dass sehr viele Fahrzeuge im Tunnel die Spur wechseln und sich dabei kreuzen müssen. Auch im Citytunnel sind die rechten Spuren kombinierte Ein- und Ausfahrts Spuren. Im Gegensatz zum Weidteiletunnel sind diese Spuren jedoch viel kürzer, ein Spurwechsel muss also wesentlich schneller durchgeführt werden. Erschwerend kommt auf diesem Abschnitt hinzu, dass die Sicht im Tunnel durch Gefälle, Steigung und Kurven eingeschränkt ist. Damit dürfte SIA-Norm 197/2 (SN 505197/2) verletzt sein.

Die Unfallgefahr in den erwähnten Strassenabschnitten ist wesentlich höher als im UVB prognostiziert. Die vorgesehenen Anlagen widersprechen nicht nur der StFV, sondern berücksichtigen auch die Richtlinien des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ungenügend. Dieser Mangel ist im Wesentlichen Folge der vorgesehenen Linienführung, die möglichst platzsparend durch das stark überbaute städtische Gebiet geführt werden soll. Es ist offensichtlich, dass der West-Ast ohne Verletzung der Sicherheitsvorschriften nicht realisierbar ist, was einmal mehr zeigt, dass die vorgesehene Linienführung ungeeignet ist.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass sowohl im Weidteile- als auch im Citytunnel keine Abluftkamine vorgesehen sind. Als Entlüftungssystem dienen die Tunnelöffnungen, was im Brandfall zu gröss-ten Problemen führen kann. Der UVB untersucht diesen Aspekt als Störfallrisiko nicht. Es besteht aber der Verdacht, dass zur Risikominderung eine bessere Entlüftung der Tunnel notwendig wäre. Auch wenn gemäss der Richtlinie 2008 des ASTRA Absaugsysteme zur Entlüftung bei Tunneln im Richtungsverkehr bei grosser Stauhäufigkeit erst ab einer Länge von 1'400 Metern empfohlen sind, ist die von der StFV geforderte Verminderung von Risiken für Mensch und Umwelt gerade im städtischen Gebiet bei den beiden, nur durch die offene Ausfahrt Bienne-Centre von etwa 200 Metern Länge getrennten Tunneln der Einbau von Portalbelüftungen (wie vom BAFU empfohlen) oder eines Absaugsystems unabdingbar. Der Verzicht auf ein solches System, das insbesondere durch die Linienführung mitten durch die Stadt bedingt ist, erweist sich als bundesrechtswidrig (Verstoss gegen Art. 3 StFV).

Art. 6

Raumplanung, Ortsbild- und Kulturgüterschutz

Im UVB Anhang B 3.2.1 wird festgehalten: „Der Westast wird durch ein weitgehend dicht bebautes Gebiet geführt. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Anschlusses Bienne-Centre. Daher wird eine

umfassende städtebauliche Neugestaltung der Gebiete im Projektperimeter vorgesehen. Der Umbau des Siedlungsraums muss einerseits die festen Vorgaben der N5 berücksichtigen. Andererseits soll er dazu beitragen, Mängel in der bestehenden Siedlungsstruktur zu beheben und neue Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen von hoher Qualität zu schaffen." Diese Aussage zeigt mit aller Deutlichkeit, dass im Rahmen des UVB und der landschaftlichen und städtebaulichen Begleitplanung (Begleitplanung, AP Dossier, Dok. g-2.01) nicht etwa die Vereinbarkeit des West-Asts mit den bestehenden städtebaulichen Vorgaben (Ortsbild und erhaltens- und schützenswerte Objekte) geprüft, sondern eine städtebauliche Neugestaltung als unausweichliche Folge des Nationalstrassenbaus angesehen wurde.

Es ist unbestritten, dass die Linienführung der A5 im Bereich des West-Asts aufgrund der Lüftungsöffnungen und der Auf- und Abfahrten zu räumlichen und physischen Unterbrechungen im Stadtgefüge der Seedorstadt sowie von Bienne-Centre führen würde (UVB Anhang B Ziff. 5.15.8.1). Es soll ein durch die Autobahnöffnung und die Anschlusskonfiguration zerteilter Landschafts- bzw. Stadtraum entstehen - oder mit anderen Worten: Das Zentrum von Biel und ganze Quartiere würden vom Seeufer abgeschnitten. Es mag sein, dass die von der Begleitplanung vorgesehenen Bestrebungen zur städtebaulichen Integration der Autobahn im Bereich der Seedorstadt geeignet sind, „die spezifischen Eigenarten des Gebietes zu stärken. Der Vorschlag legt dabei das Hauptgewicht vor allem auf die Festigung der Kontinuität der stadträumlichen Achse Seedorstadt über den Autobahnanschluss hinweg bis zum See sowie auf die räumliche Bezugnahme zur Figur der Seebucht" (AP Dossier, Dok. g-2.02). Ob allerdings der Autobahnanschluss vor dem Vinkelztunnel tatsächlich die spezifischen Eigenarten des Gebietes zu stärken vermag, darf angesichts der dem UVB beigelegten Fotomontagen bezweifelt werden. Völlig im Dunkeln bleibt, inwiefern die vorgesehenen städtebaulichen Begleitmassnahmen im Bereich Bienne-Centre zu einer Verbesserung der heutigen Situation beitragen könnten. Mit dem Anschluss Bienne-Centre wird eine Betonlandschaft geschaffen, welche keineswegs zu einer Behebung von Mängeln in der bestehenden Siedlungsstruktur führt, sondern diese zusätzlich verschlechtert.

Entscheidend ist, dass der West-Ast und insbesondere der Anschluss Bienne-Centre das bundesrechtlich speziell geschützte Ortsbild der Stadt Biel (Anhang zur Verordnung vom 9. September 1981 der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz [VISOS, SR 451.12]) schwerwiegend schädigen. Die städtebaulichen Begleitmassnahmen bringen nur punktuelle Verbesserungen, die auch ohne Bau einer „Stadtautobahn" vom Kanton Bern und der Stadt Biel realisiert werden könnten. Nur mit Blick auf die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Begleitmassnahmen lässt sich daher folgende Aussage nachvollziehen: „Die Westumfahrung Biel führt insgesamt zu einer positiven Entwicklung des Stadtbildes" (UVB Anhang B Ziff. 5.15.9). Infolge der Erstellung des West-Asts und der diesbezüglichen Anschlüsse wird aber nicht nur das Ortsbild schwerwiegend beeinträchtigt, sondern es werden auch mehrere Schützens- und erhaltenswerte Baudenkmäler abgerissen oder doch beeinträchtigt - auch ein Objekt von nationaler Bedeutung mit Erhaltungsziel A gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS, Art. 5 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz [NHG; SR 451]).

Art. 78 Abs. 2 BV schreibt vor: „Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften, Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler; er erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet". In Ausführung dieser Bestimmung erlaubt Art. 6 Abs. 2 NHG ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung von einzelnen Schutzobjekten nationaler Bedeutung bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nur dann, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen. In ähnlicher Weise hat der Bund bei der Errichtung von Anlagen (insb. auch von Nationalstrassen) dafür zu sorgen, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild u.a. geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG). Gemäss Art. 1 VISOS sind die schützenswerten Ortsbilder denn auch den Schutzobjekten gemäss Art. 6 NHG gleichgestellt.

Die im Bereich des West-Asts vorgesehenen schweren Eingriffe in das Ortsbild der Stadt Biel und in geschützte Objekte sind mithin bundesrechtlich nur zulässig, wenn sie durch gleich- oder höherwertige Interessen von nationaler Bedeutung gerechtfertigt werden. Der UVB geht ohne fachliche Begründung und einlässliche Interessenabwägung davon aus, dass die Interessen des Natur- und Heimatschutzes das entgegenstehende Interesse an der Erstellung des West-Asts nicht zu überwiegen vermögen - getreu der Grundannahme, dass sich nicht der Nationalstrassenbau an den städtebaulichen Gegebenheiten, sondern die Stadtentwicklung am vorgesehenen Strassenbau zu messen habe. Die vorgesehene Linienführung des West-Asts, insbesondere mit den Anschlusswerken, ist zwar das Resultat langjähriger Planung. Diese hat

aber gravierende Nachteile, was selbst im UVB festgehalten wird: „Der Eingriff in die Substanz des ISOS-Objektes und der Abbruch Schützens- und erhaltenswerter Gebäude kann nur aufgrund des gleichwertigen Interesses nationaler Bedeutung gerechtfertigt werden" (UVB Anhang B Ziff. 5.16.9).

Es ist zwar nicht zu bestreiten, dass an der Fertigstellung der A5 im Bereiche Biel ein erhebliches nationales Interesse besteht. Dieses öffentliche Interesse betrifft aber den bereits von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheid (Art. 11 NSG) der Erstellung einer Umfahrung der Stadt Biel, nicht aber einer „Stadtautobahn" durch Biel. Es wird bestritten, dass an der nun vorgesehenen Lösung ein überwiegendes oder zumindest gleichwertiges öffentliches Interesse besteht. Vielmehr zeigt es sich, dass die Linienführung zu unlösbaren Eingriffen in den Ortsbildschutz der Stadt Biel und in weitere Schutzobjekte führt, was mit alternativen Linienführungen vermieden werden könnte. So sei betont, dass etwa eine Südumfahrung des Bielersees mit weitgehender Tunnelführung die Stadt schonen und zu weniger Eingriffen und Problemen führen würde. Es ist daher fragwürdig, wenn im UVB (a.a.O.) zur Rechtfertigung der schwerwiegenden Eingriffe allein auf den Umstand verwiesen wird, dass der Bundesrat das generelle Projekt genehmigt habe. Ob der Bundesrat seinen Entscheid tatsächlich „im Wissen um solche Eingriffe" getroffen hat, ist fraglich. Das Ausmass und die Folgen der vorgesehenen Linienführung konnten zu einem bedeutenden Teil erst aufgrund der Ausführungsplanung und des aufgelegten Projekts erkannt werden. Eine ausreichend vertiefte städtebauliche Beurteilung des Projekts gehörte gemäss dem UVB 2. Stufe zum Pflichtenheft des nun vorliegenden, abschliessenden UVB (UVB Anhang B Ziff. 5.15.1 und 5.16.1), der bei der bundesrätlichen Genehmigung des generellen Projekts noch nicht vorlag. Dieses wurde ohne die vom Pflichtenheft geforderte abschliessende „Beurteilung der Empfindlichkeit des Landschafts- und Siedlungsbildes gegenüber dem geplanten Eingriff" und ohne „Aufzeigen und Beurteilen der Veränderungen der landschaftlichen Vielfalt und des Siedlungs- und Landschaftsbildes unter Berücksichtigung der Vorbelastungen sowie der planerischen Grundlagen, Absichten und Vorschriften" beschlossen. Wie es sich nun zeigt, kann das Ausführungsprojekt ohne Verletzung wesentlicher bundesrechtlicher Vorgaben des Ortsbild- und Kulturgüterschutz nicht realisiert werden.

Art. 7

Fazit

Das aufgelegte Ausführungsprojekt verletzt in mehrfacher Hinsicht die bundesrechtliche Vorschriften des Gewässerschutzes (Art. 2 und 3 hievor), der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes (Art. 4 hievor), der Störfallverordnung (Art. 5 hievor) sowie insbesondere des Ortsbild- und Kulturgüterschutzes (Art. 6 hievor), was im Wesentlichen auf die vorgesehene Linienführung des West-Asts zurückzuführen ist. Dem Projekt ist aus diesen Gründen die Genehmigung zu verweigern. Es wird Sache des Bundesrates sein, die erforderlichen Konsequenzen hinsichtlich des Widerrufs oder der Abänderung des Genehmigungsbeschlusses betreffend das generelle Projekt zu ziehen (BVGer A-1251/2012 E. 1.8.2, mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Praxis).