

## Region

# Nach der Konfrontation nun die Kooperation

**Twanntunnel** Zweimal hat der Kanton mit der Twanntunnel-Variante I vor Bundesverwaltungsgericht gegen Naturschutzorganisationen verloren. Bei der Ausarbeitung der schliesslich bewilligten Variante 3b bezieht er die ehemaligen Prozessgegner nun gar ein.

Beat Kuhn

Letzte Woche hat die SBB das Projekt für den Ligerztunnel vorgestellt: Parallel zum bestehenden Strassentunnel gleichen Namens sollen die Züge statt einspurig durchs Dorf künftig auf Doppelspur um Ligerz herum fahren. Damit will man dieses Nadelöhr auf der Jura-südfusslinie entschärfen und Ligerz von Lärm befreien.

### Lange und schräge Vorgeschichte

Auch Twann hofft auf Entlastung von Immissionen: Der Twanntunnel soll den Ort vom motorisierten Durchgangsverkehr befreien. Er ist kein eigener Tunnel, sondern eine Verlängerung des Strassentunnels um 1,8 Kilometer, sodass nach Ligerz auch Twann zu einer Umfahrung kommen wird. Im Grundsatz hat der Bundesrat schon 1992 Ja zu einer solchen Umfahrung gesagt. Aus Kostengründen wurde diese Idee zunächst aber wieder fallengelassen.

Erst 2007 legte der Kanton ein erstes Projekt vor (Variante I). 2010 wurde dieses vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) genehmigt. 2011 hiess das Bundesverwaltungsgericht (BVG) eine Beschwerde der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) und des Berner Heimatschutzes (BHS) gegen die Variante I gut und verlangte stattdessen die landschaftsverträglichere Variante 3b.

Dann wurde es schräg: Statt dem Gerichtsbeschluss nachzukommen, legte der Kanton 2014 nochmals die Variante I vor, wiederum mit Unterstützung des Uvek. Doch SL und BHS liessen nicht locker, sondern gelangten noch einmal ans BVG, und dieses gab ihnen 2016 erneut recht. Martin Ernst, BHS-Bauberater für Ligerz und Twann-Tüscherz, freute sich damals, dass das BVG «den Schutz und Erhalt einer bundesgeschützten Kulturlandschaft höher einstuft als verkehrs- und bautechnische sowie finanzielle Argumente». Margrit Bohnenblust, Gemeindepräsidentin von Twann-Tüscherz, war damals zwar nicht glücklich, dass es mit der Umfahrung nicht vorwärts ging, betonte aber, dass für die Gemeinde nur jene Variante in Frage komme, «die am wenigsten Schaden in der Landschaft anrichtet». Die



Die geplante Umfahrung Twanntunnel wird das Dorf vom heutigen Durchgangsverkehr entlasten.

BT/A

Gemeinde unterstützte also den Kampf für die Variante 3b.

**«Hauptkritikpunkte berücksichtigt»** Seither war es still um die Pläne für den Twanntunnel. Verrotten diese etwa in einer Schublade? Nein. Laut Gerhard Ammann, Mediensprecher bei der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, ist das kantonale Tiefbauamt vielmehr daran, nun das detaillierte Ausführungsprojekt zu erarbeiten, mit einer neuen Variante für das Ostportal gemäss BVG-Urteil. Voraussichtlich im Sommer nächsten Jahres werde dieses vorgestellt.

Laut Ammann wird der Twanntunnel unterirdisch an den Ligerztunnel angeschlossen werden, dessen Ostportal dadurch hinfällig werde. «Das Portal wird rückgebaut und lediglich als Zufahrt für den Unterhalt sowie als Notausgang benutzt.» Der Zeitplan für die Realisierung hänge von der Dauer und dem Ergebnis des Plangenehmigungsverfahrens ab, das kommendes Jahr starten solle. Für die Realisierung werde dann das Bundesamt für Strassen zuständig sein.

Die vormalige Konfrontation ist der Kooperation gewichen: Der Kanton kommuniziert nicht mehr via Rechtsdienst mit der SL und dem BHS, sondern arbeitet mit ihnen zusammen. So berichtet SL-Geschäftsleiter Raimund Rodewald, dass die Naturschutzorganisationen seit dem zweiten gewonnenen Beschwerdeverfahren 2016 «eng in die weitere Planung eingebunden» seien. Es habe verschiedene Sitzungen gegeben, auch mit der Standortgemeinde. «Wir haben das Projekt nochmals im Finetuning verbessern können.» Dieses sei auf gutem Wege. «Es scheint einen Konsens zu geben», so Rodewald.

BHS-Bauberater Martin Ernst bestätigt die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton. Die Arbeiten seien weit fortgeschritten, und das Ausführungsprojekt entspreche der Variante 3b. «Unsere Hauptkritikpunkte an der Variante I sind weitgehend berücksichtigt worden, und das Projekt wurde noch optimiert.» Übrigens kostet die Variante 3b nur wenig mehr als die Variante I: 168 statt 160 Millionen Franken.

Frühere Artikel zum Twanntunnel unter [www.bielertagblatt.ch/tunneltwann](http://www.bielertagblatt.ch/tunneltwann)

## Von Ligerz nach La Neuveville künftig mit dem Bus über Twann?

Heute werden Twann und La Neuveville durch Regionalzüge mit Ligerz verbunden, von wo man via Vinifuni-Bahnen nach Prêles gelangt, und von dort weiter Richtung Tessenberg. Auch von La Neuveville aus kann man mit dem Postauto auf den Tessenberg fahren. Mit dem Bau des Ligerztunnels fällt der Halt des Regionalzugs in Ligerz weg, da der Regionalzug gemäss Zeitplan ab dem Fahrplanwechsel Ende 2025 durch den neuen Tunnel verkehren wird.

Die zuständige Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Biel-Seeland-Berner Jura hat zur Frage der künftigen Anbindung von Ligerz ans öV-Netz eine Studie gemacht. Die «Bestvariante» sieht einen Busbetrieb zwischen Twann und Ligerz

– allenfalls bis Schafis – vor, mit Anschluss in Twann je Richtung Biel und Richtung Neuenburg. «Eine Verlängerung der Buslinie nach La Neuveville wurde auch dargestellt, ist aber für die RVK nicht Bestandteil der Bestvariante», so Christian Aebi, Vorsteher des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination. Die Absicht, dass man von La Neuveville nur via Umweg über Twann nach Ligerz gelangen soll, ist im Parlament des alten Städtchens auf Unverständnis gestossen.

Laut Aebi kann die Bus-Erschliessung indes noch gar nicht abschliessend festgelegt werden, da der exakte Fahrplan der Regionalzüge nach Inbetriebnahme des Ligerztunnels heute noch nicht be-

kannt sei. «Somit ist auch die von La Neuveville gewünschte Verlängerung der Buslinie nicht abschliessend vom Tisch.» Die Vor- und Nachteile einer solchen Linienverlängerung könnten erst mit einem genauen Fahrplankonzept gewürdigt werden, so Aebi.

Auch für Ligerz wäre «eine direkte Verbindung nach La Neuveville wünschenswert», sagt Gemeindeschreiberin Dora Nyfeler. Im Moment werde noch über das Angebotskonzept bis 2022 verhandelt. Wenn es um das Angebotskonzept 2023-2026 gehen werde, würden sich die Gemeindebehörden von Ligerz aber sicher ebenfalls für eine direkte Busverbindung nach La Neuveville einsetzen, kündigt sie an. *bk*