

BT - Eröffnung des Bahntunnels um Ligerz Ende 2025. Die Verlängerung bis Twann wird noch lange auf sich warten lassen

Bieler Tagblatt vom 07.05.2021

Drei Jahrzehnte nach dem Tunnel für den motorisierten Verkehr wird nun auch ein Ligerztunnel für die Bahn gebaut. Und dieser wird noch viel mehr als bloss Lärmertlastung für die Einwohnerinnen und Einwohner von Ligerz bringen. Twanntunnel: Im Idealfall wäre eine Inbetriebnahme des Twanntunnels im Jahre 2035 möglich. Zwischen dem Idealfall und der Realität stehen aber rund 80 Einsprachen gegen die geplante Ausgestaltung des Ostportals.

Beat Kuhn

Mit der Eröffnung des Ligerztunnels 1991 konnte die letzte Lücke der zweispurigen Nationalstrasse N5 geschlossen werden, die von 1969 bis 1973 am linken Bielerseeufer erstellt worden war. Ein Jahr später sagte der Bundesrat im Grundsatz auch Ja zu einem Umfahrungstunnel für Twann, denn 1992 bewilligte er das entsprechende Generelle Projekt, für das die Planungsarbeiten Ende der 80er-Jahre begonnen hatten.

Diese Verlängerung des Ligerztunnels um 1,7 Kilometer ist allerdings bis heute nicht gebaut. Denn gleich mehrere Ausführungsprojekte für diesen sogenannten Twanntunnel stiessen in den Jahren 1992, 1999 und 2007 auf Widerstand. Anfänglich kam dieser von Seiten des Gewerbes, später von Seiten des Landschafts- und Denkmalschutzes.

Von Beschwerden zu Kooperation

Zuletzt umstritten war die Gestaltung des Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt in einem Rebbaugebiet, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführt ist. 2010 hat der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel genehmigt. Nach Beschwerden der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und des Berner Heimatschutzes, die eine landschaftsverträglichere Variante von Ostportal und Halbanschluss forderten, hob das Bundesverwaltungsgericht die Plangenehmigung für diesen Bereich wieder auf.

Nach dem Gerichtsentscheid von 2016 schlug der Kanton Bern neue Wege ein: Er lud die Schutzverbände, die Gemeinde Twann-Tüscherz und die Rebbauern ein, das Ausführungsprojekt gemeinsam mit der Projektleitung des kantonalen Tiefbauamtes und den beauftragten Fachbüros zu optimieren. In mehreren Workshops sowie bilateralen Gesprächen konnten alle Beteiligten ihre Interessen anmelden und Vorschläge einbringen. Der Mitwirkungsprozess war erfolgreich: Am dritten Workshop im Juni 2019 konnten die letzten strittigen Fragen geklärt werden, und es wurde eine breit akzeptierte Lösung für eine landschaftsverträgliche Gestaltung des Ostportals gefunden.

Trotz Kompromiss 80 Einsprachen

Allerdings sind auch gegen diese jüngste Variante des Ausführungsprojekts, die im November 2019 öffentlich aufgelegt war, etwa 80 Einsprachen eingereicht worden. Rund 30 davon hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation abgewiesen. Die verbliebenen 50 werden vom Bundesamt für Strassen (Astra) nach und nach abgearbeitet.

Die Bescheide an die Einsprechenden erfolgen nach dem jeweiligen Abschluss der Bearbeitung, also nicht alle gleichzeitig. «Dieser Prozess ist immer noch im Gang», sagt Olivier Floc'hic, Kommunikationsverantwortlicher der Astra-Filiale Estavayer-le-Lac. Bis wann, kann man ihm zufolge noch nicht genau sagen. «Im Schnitt dauert das aber so etwa zwei Jahre.»

Bauzeit von zehn Jahren

Selbst bei einem optimalen Verlauf des Genehmigungsverfahrens, der Ausschreibung und Vergabe der Bauaufträge sowie der Bauarbeiten wäre eine Inbetriebnahme des Twanntunnels – für dessen Realisierung mit einer Bauzeit von etwa zehn Jahren gerechnet wird –, frühestens 2035 möglich. Floc'hic gibt jedoch zu bedenken, dass die gemachten Einsprachen weitergezogen werden können, «und bei

geplanten Strassen gehen immer einige Einsprachen bis vor Bundesgericht». Gemäss der aktuellen Projektierung betragen die Kosten für den Twanntunnel insgesamt rund 227 Millionen Franken. Davon entfallen 167 Millionen Franken auf den eigentlichen Tunnel sowie 60 Millionen Franken auf das Ostportal samt Halbanschluss.

Nach der Inbetriebnahme des Twanntunnels wird der Weg frei sein für den Rückbau und die Neugestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt Twann. Es ist vorgesehen, dort attraktive öffentliche Räume zu gestalten sowie optimale Bedingungen für den Velo- und den Fussverkehr zu schaffen. Der heutigen breiten Strassen-Schneise in Twann wird sicher niemand eine Träne nachweinen.

Mit der Annahme der sogenannten Vorlage Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 unter anderem auch grünes Licht zum Ausbau auf Doppelspur zwischen Twann und dem Weiler Schafis westlich von Ligerz sowie zu einem Bahntunnel um Ligerz herum gegeben.

Nächtliche Güterzüge am ärgsten

Der Bevölkerung von Ligerz bringt dieser Tunnel die Befreiung von massiven Lärmimmissionen: «Es kommt einem vor, wie wenn die Züge durchs Schlafzimmer fahren würden», meinte der ehemalige Gemeindepräsident Andreas Fiechter einmal sehr anschaulich. «Das Schlimmste sind dabei nächtliche Güterzüge.»

Aus überregionaler Sicht steht bei dem Projekt die Aufhebung eines Nadelöhrs im Vordergrund, denn diese Strecke ist der letzte Einspurabschnitt auf der ganzen Jurasüdfusslinie. Das hat nicht nur eine Einschränkung der Kapazität zur Folge, sondern erhöht auch das Risiko, dass Züge Verspätung haben, weil sie andere abwarten müssen.

Vorteile für ganzes Bielerseeufer

Herzstück des SBB-Projektes Ligerztunnel ist der gut zwei Kilometer lange Tunnel zwischen Twann und Schafis. Der geplante Eisenbahntunnel verläuft dabei parallel zum bestehenden Strassentunnel und ist durch vier Zugänge zu dessen Fluchtstollen auch mit ihm verbunden. Die Spurverdoppelung sorgt nicht nur für einen stabileren Fahrplan mit mehr Pünktlichkeit, sondern erhöht auch die Kapazität des Bahnverkehrs so stark, dass im Regionalverkehr die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Neuenburg und Biel möglich wird. Trotz mehr Zügen im Personenverkehr ist aber weiter genug Kapazität für den Güterverkehr vorhanden.

Das bestehende Bahntrasse von 1861 wird nach der Inbetriebnahme des Tunnels rückgebaut. Dadurch werden am Bielerseeufer rund 31 000 Quadratmeter frei, was der Fläche von drei Fussballfeldern entspricht. Auf der frei werdenden Fläche sollen Grünzonen, Rebzonen und Zonen für die öffentliche Nutzung entstehen. Unter anderem wird auf dem Trasse ein Radweg angelegt.

Vorarbeiten haben begonnen

Das Projekt reicht indes weit über den Bahntunnel hinaus. So sind auf einer Länge von zehn Kilometern Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten geplant, etwa neue Fahrleitungen zwischen dem Westportal und La Neuveville sowie im Bereich von Tüscherz, bei dessen Bahnhof zudem das Stellwerk neu gebaut wird. Auch wollen die SBB den Bahnhof Twann erneuern. Um für Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zu den Zügen zu erleichtern, wird das Perron für ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen erhöht. Das alte Betongebäude aus den 70er-Jahren wird abgerissen. Vor Wind und Wetter schützen wird die Wartenden künftig auf jedem Perron ein Warteraum, und eine neue Plattform für das Umsteigen von der Bahn auf den Bus soll die Mobilität der Kunden verbessern.

Wie SBB-Mediensprecher Frédéric Revaz gestern auf Anfrage erklärte, haben mit der Erneuerung der Fahrleitungen in La Neuveville im Januar die ersten Vorarbeiten für das Projekt begonnen. Der Zeitplan kann aus heutiger Sicht eingehalten werden, das heisst die Inbetriebnahme ist nach wie vor für Ende 2025 vorgesehen. Von Anfang 2026 bis Sommer 2027 soll dann der Rückbau des alten Bahntrassees erfolgen. Laut Revaz kann aus heutiger Sicht auch das Budget eingehalten werden: Die Kosten für das Projekt Ligerztunnel werden auf 406 Millionen Franken veranschlagt.