

# Dieses «Seeungeheuer» schafft Platz für das zweite Bahntrasse

Für den Ausbau auf Doppelspur im Abschnitt zwischen Twann und dem Ligerzer Weiler Bipschal muss zusätzliches Land gewonnen werden. Auf Kosten des Bielersees – aber auch des Seeuferweges.

Beat Kuhn

In den letzten Monaten hat das Ligerztunnel-Projekt primär durch Bauverzögerungen von sich reden gemacht: Wegen eines Rechtsstreites von zwei Baukonsortien um den Bau des Tunnels haben die SBB dessen Inbetriebnahme auf Ende 2029 verschieben müssen.

Doch auf dem Abschnitt zwischen Twann und Ligerz sind Bauarbeiten im Gang: Weil das Ufer für den Ausbau auf Doppelspur in einem Bereich zu schmal ist, hat man mit einer sogenannten Seeaufschüttung begonnen.

«Bereits das vorhandene Gleis verläuft entlang des Seeufers», sagt SBB-Mediensprecher Moritz Weisskopf. «Es muss also Platz für einen soliden Unterbau geschaffen werden, auf dem das zweite Gleis verlegt werden kann.»

Konkret geht es um den rund 250 Meter langen Abschnitt zwischen Kleintwann am Westrand von Twann und dem Weingut Andreywein östlich des Weilers Bipschal, etwa auf der Höhe des künftigen Bahntunnel-Ostportals.

## 10 bis 15 Meter mehr Land

Das Land für das zweite Bahntrasse wird auf Kosten des Bielersees gewonnen: Seit Mai werden von einem Spezialschiff ungefähr 10 bis 15 Meter vom heutigen Ufer entfernt Elemente einer Spundwand in den Seeboden gerammt. Dort wird das Ufer künftig verlaufen.

Mittlerweile steht die Spundwand, mit deren Bau beim Spiel- und Grillplatz Kleintwannmatte begonnen wurde, etwa zur Hälfte, bis zur alten Pumpstation Brunnmüli, die wegen des zweiten Gleises abgerissen werden muss.

Der Bereich zwischen dem jetzigen Uferverlauf und der Spundwand wird mit etwa 30 000 Kubikmeter Schüttmaterial aufgefüllt, das mit Lastschiffen hertransportiert wird.

Diese Bauarbeiten haben allerdings Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Wanderer zur Folge: Zwischen der Kleintwannmatte und der kantonalen Fischzuchtanstalt in Bipschal –



Dort, wo die Spundwand angelegt wird, verlaufen nach der Aufschüttung neu das Ufer und der Uferweg.

Bild: David Torres

«Wir wissen, wie gerne die Leute den Uferweg nutzen.»

Moritz Weisskopf  
SBB-Mediensprecher

die noch etwas weiter westlich als der Andreywein-Betrieb liegt – muss der beliebte Seeuferweg aufgehoben werden, weil dort das zweite Gleis gelegt wird.

Bis voraussichtlich November 2026 bleibt dieser für jeglichen Verkehr gesperrt. Anschliessend wird am neuen Seeufer wieder ein Fussweg angelegt.

In der Zwischenzeit ist als Ersatz für die zu Fuss Gehenden eine Umleitung via Hauptstrasse signalisiert. Ein schmaler Streifen der Strasse ist seit zehn Tagen für den Fussverkehr abgezockt. Und sicherheitshalber ist dieser sowohl auf der Seite des Gleises als auch auf der Seite der Strasse mit Bauschranken versehen. Velofahrende sind gehalten,

die Hauptstrasse zu benutzen, die auch die offizielle Fahrradroute ist. Sonst werden Radfahrende auf dem ganzen Uferweg toleriert, doch in dem engen Provisorium ist schlicht kein Platz für sie.

## Gefahr durch Baumaschinen

SBB-Mediensprecher Weisskopf bedauert den über zweijährigen Wegfall des Uferweges, denn: «Wir wissen, wie gerne die Anwohnenden und auch die Touristinnen den Uferweg nutzen.» Doch gleichzeitig stehe fest: «Die Sicherheit auf und rund um die Baustelle hat für die SBB absolute Priorität.»

In der jetzigen Phase sei der Weg aus Sicherheitsgründen ge-

sperrt: Die grossen Baumaschinen, die derzeit auf dem Areal aktiv seien, wären eine Gefahr für Benutzer des Uferweges. In einer zweiten Phase werde der Weg wegen des zweiten Bahntrassees verschwinden.

Zur Frage der Sicherheit habe es zwischen den SBB auf der einen Seite und der Kantonspolizei Bern sowie dem kantonalen Tiefbauamt auf der anderen Seite einen regen Austausch gegeben, betont Weisskopf.

## Bestehendes Gleis erneuert

Im Baustellenbereich regeln tagsüber Ampeln den Verkehr. Darüber hinaus sind Bahnsicherheitsbeamte anwesend. Sie lassen Baumaschinen, die das Gleis,

die Strasse und den Uferweg überqueren müssen, passieren. Ausserdem sind sie dafür sensibilisiert worden, dass auch Schulkinder diesen Weg benutzen, und achten auf deren Sicherheit.

2026 wird der Bahnverkehr dann auf das seeseitig neu gebaute Gleis verlegt, damit die Erneuerung des bestehenden Gleises möglich wird.

Nach der Inbetriebnahme des Tunnels Ende 2029 werden die Elemente der Spundwand gekürzt, damit sie nicht mehr zu sehen ist. Zudem wird das neue Ufer renaturiert und der neue Seeuferweg angelegt. Und in nicht allzu ferner Zukunft wird wohl kaum noch jemand wissen, dass dies nicht das Original-Ufer ist.

REKLAME

## SAH Bern ETCETERA

Die soziale Arbeitsvermittlung

Personalverleih für Arbeitshilfen auf Stundenbasis

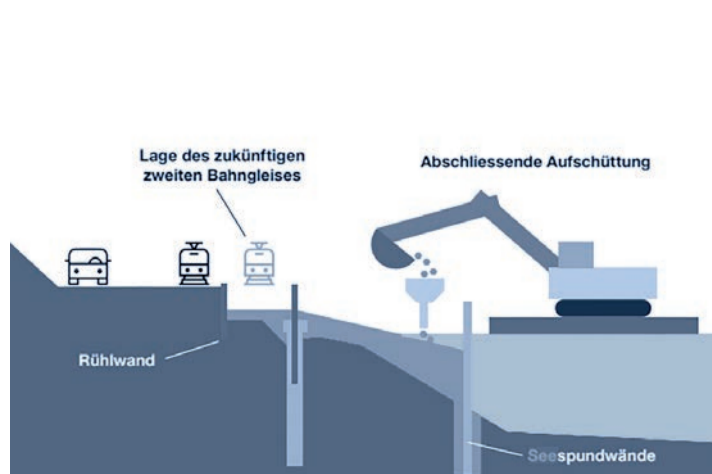
Reinigungen, Haushalt, Umzüge, Räumungen und Gartenarbeiten

032 322 62 40  
etcetera.biel-bienne@sah-be.ch

Preise & Kontaktformular:  
www.sah-be.ch/Service

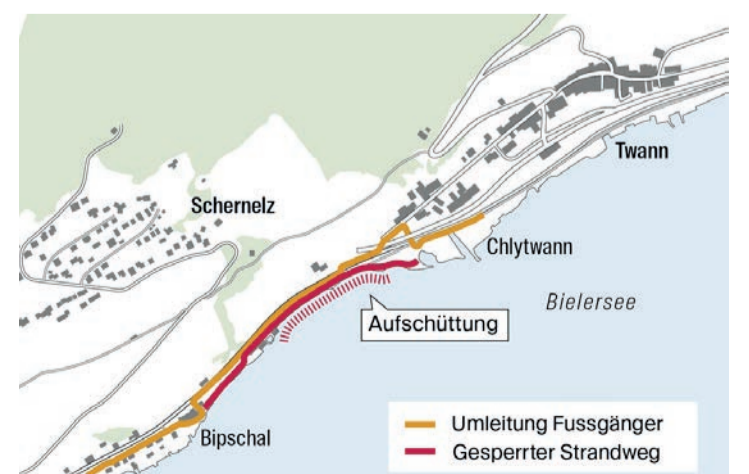


## Die Landaufschüttung ermöglicht das zweite Gleis



Grafik: SBB

## Gesperrter Fussweg und Umleitung über die Strasse



Grafik BT/ml