

STRASSENBAU

Warten auf den Tunnel

Die Verlängerung des Ligerztunnels soll das Winzlerdorf Twann vom Durchgangsverkehr entlasten, doch kurz vor Auflage des Ausführungsprojekts formiert sich Widerstand.

Im Getöse um den A5-Westast ging ein anderes bedeutendes Strassenbauprojekt fast vergessen: der zweispurige Umfahrungstunnel von Twann. Er ist mit 1,8 Kilometern fast so lang wie sein umstrittener Vetter im Herzen von Biel, kostet aber mit gut 220 Millionen Franken nur einen Zehntel soviel. Nach rund drei Jahrzehnten Planung liegt der Kanton Bern in den nächsten Tagen das Ausführungsprojekt auf. Als Verlängerung des Ligerztunnels soll er das Winzlerdorf vom Durchgangsverkehr befreien.



VON / PAR HANS-UELI AEBI

Ronald Wüthrich vor seinem Haus in Wingreis. Er hat die Wahl: Entweder verkauft er die Liegenschaft oder sie wird enteignet.

Ronald Wüthrich davanti sa maison à Vingras; ou il vend sa maison, ou il risque l'expropriation.

Umstrittenes Ostportal. Der Bundesrat gab im Grundsatz bereits 1991 grünes Licht dafür. Ein erstes Projekt scheiterte jedoch schon im Folgejahr, da lokale Wirte und Winzer um ihre Kundschaft fürchteten. In den Jahren 1999 und 2007 leisteten Landschafts- und Denkmalschutz Widerstand. Stein des Anstosses war das ebenerdige Ostportal, das wettherm sichtbar in der lieblichen Rebenlandschaft klaffen sollte. 2011 hiess das Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gut.

Schwerer Verkehr verursache beträchtlichen Lärm, den man bis in die höher gelegenen Gebiete vernehmen könne. «Man hätte die A5 nie so bauen dürfen», gibt Bohnenblust zu bedenken. «Die Autostrasse hätte von Anfang an durchgehend im Berg oder auf der anderen Seeseite geführt werden sollen.»

Baustelle. Ein Wermutstropfen bleibt: Twann wird über Jahre zur Baustelle. Weitere grosse Werke stehen vor der Realisierung: der SBB-Doppelspurusbau, der Umbau des Bahnhofes Twann, der Rückbau der «Wanne» sowie die Umgestaltung des Bahnhofplatzes. «Diese Baustellen werden uns über Jahre erheblich stören und einschränken», sagt die Gemeindepräsidentin. «Wir werden daher in kritischen Punkten Einsprachen erheben, um möglichst verträgliche Lösungen zu finden.»

Hart treffen wird die Bauerei des Twannertunnels den Weiler Wingreis. Dessen Bewohner werden über Jahre den Baustelleninstallationsplatz vor der Nase haben. Mehrere Häuser müssen weichen. Betroffen ist auch die Familie Wüthrich, die seit zehn Jahren in einem Einfamilienhaus von 1947 wohnt. «Man hat uns einen Verkauf nahegelegt, ansonsten drohe die Enteignung», sagt Ronald Wüthrich.

Zusammenarbeit. Endlich bewegte sich der Berner Bär. Mit den Schutzverbänden erarbeitete das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) ein landschaftsverträgliches Projekt. Das Portal wird als Senkeinfahrt gestaltet: Die Autos «tauchen» in den Untergrund ab, ähnlich wie bei der heutigen «Wanne», wo die A5 aktuell die Zufahrt zum Bahnhof Twann unterquert. Ergänzt wird diese durch einen Halbanschluss von und nach Biel. Der Verkehr von und nach Neuenstadt fährt über die Kantonsstrasse durch Twann und Ligerz und dann über die bestehende Auffahrt am Westportal des Ligerztunnels über die A5. Durch Ligerz wird somit künftig wieder etwas mehr Verkehr rollen.

800 Meter. Wenig Freude haben auch die ansässigen Winzer. Einige müssen einen Teil ihrer Reben für die Baustelleninstallation opfern, die übrigen Rebberge werden über Jahre mit den Emissionen der Baustelle leben müssen. «Eine derart grosse und einschneidende Baustelleninstallation verändert das Mikroklima und kann das ökologische System durcheinanderbringen», fürchtet Winzerin Anne-Claire Schott, die biodynamische Weine kultiviert. «Und das während zehn bis 15 Jahren, das ist dramatisch.»

Wie gross wird die Baustelle? Der gesamte Baustellenperimeter erstreckt sich über eine Länge von rund 800 Meter vom zukünftigen Tunnelportal bis nach Wingreis. Stefan Graf, Abteilungsvorsteher Nationalstrassenbau beim TBA, erläutert: «Davon fallen rund 500 Meter auf die Portalbaustelle. Diese befindet sich im Trasse der heutigen N5. In diesem engen Korridor zwischen SBB und Rebhang werden während des Baus sowohl der laufende Strassenverkehr als auch der Baustellenverkehr geführt

und es wird gleichzeitig gebaut.» Der eigentliche Installationsplatz mit Materialdepos, Werkstätten oder Abstellbereichen für Baumaschinen könne nicht auch noch in diesem engen Korridor untergebracht werden. Graf: «Er ist deshalb anschliessend an die Baustelle bis Wingreis vorgesehen. Er hat eine Länge von rund 200 Meter und wird zirka 47 Meter breit.»

Komitee. Die Gegner formieren sich: Voriges Wochenende gründeten 26 Personen das Komitee «N5 Bielersee so nicht». Kritisiert werden die massiven Eingriffe in die Landschaft, denn, um die Baustelle zu sichern, müssten lange Betonmauern mitten in die Rebberge gebaut werden, und dies während eines Jahrzehnts. «Man sollte den Twannertunnel sistieren, bis der Entscheid zum AS-Westast feststeht», fordert Boris Fistarol. Der Präsident des Komitees hofft immer noch auf die kleine Seelandtangente zwischen Studen und Kerzers.



Die Linienführung des geplanten 1,8 Kilometer langen Tunnels.

«Dadurch würde das linke Bielerseeufer vom Durchgangsverkehr entlastet. Dann könnte man die Bausünde aus den Sechzigerjahren korrigieren, sprich die Strasse zurückbauen und die Tunnelverlängerung würde obsolet.»

Am 1. November wird das Ausführungsprojekt für das Ostportal und den Halbanschluss Twann während 30 Tagen in der Gemeindeverwaltung aufgelegt. (Den Tunnel selber genehmigte der Bund bereits 2010). In dieser Zeit wird der Kanton drei Sprechstunden durchführen, um konkrete Fragen zu beantworten. Während dieser Frist können Einsprachen eingereicht werden. Fistarol: «Das werden wir natürlich tun.»

2035. Der Baubeginn ist für 2024 geplant, die Bauzeit beträgt zirka zehn Jahre, jene für das Ostportal 3,5 Jahre. Die Inbetriebnahme ist für 2035 vorgesehen. Dies der Plan, sofern das Projekt nicht durch Einsprachen jahrelang blockiert wird. Sonst dürfte es wohl noch zwei Jahrzehnte dauern, bis Licht am Ende des Tunnels erstrahlt.

RÉSEAU ROUTIER

Pas encore le bout du tunnel

Le prolongement du tunnel de Gléresse doit délester Douanne du trafic de transit. Mais peu avant le dépôt du projet d'exécution, des opposants rassemblent leurs forces.

Dans le vacarme autour de l'axe Ouest, un autre projet d'aménagement routier a presque été oublié: le tunnel à deux voies du contournement de Douanne. Avec son 1,8 kilomètre, il est presque aussi long que son cousin contesté au cœur de Biene. Mais, à 220 millions de francs, il ne coûte guère qu'un dixième du premier. Après quelque trois décennies de planification, le canton de Berne dépose ces prochains jours le projet d'exécution. En prolongement du tunnel de Gléresse, il doit libérer Douanne du trafic de transit.

descendante, les véhicules plongeront sous terre. À l'instar de la «cuvette» actuelle qui passe sous les voies d'accès à la gare de Douanne. L'entrée sera complétée par une demi-jonction de et vers Biene. À Douanne, le trafic de ou vers La Neuveville passera par la route cantonale à travers Douanne et Gléresse et ensuite rejoindra l'A5 au portail Ouest du tunnel de Gléresse. Il y aura ainsi davantage de trafic qui traversera le hameau de Gléresse.

Cette solution avec l'entrée plongeante minimise l'impact sur le vignoble. La

menacés d'expropriation», précise Ronald Wüthrich.

800 mètres. Les vigneron concernés ne sautent également pas de joie. Certains doivent sacrifier une partie de leur vignoble, les autres devront supporter durant des années les rejets du chantier. «Un chantier si vaste et si radical change le microclimat et peut bouleverser l'écosystème» redoute la vigneronne Anne-Claire Schott qui pratique la culture biodynamique pour ses vins. «Et cela durant dix à quinze ans, c'est dramatique.»

La grandeur du chantier? Son périmètre total s'étend sur une longueur de 800 mètres entre le futur portail du tunnel et Vingras. Stefan Graf, chef du département construction des routes nationales à l'OPC: «Quelque 500 mètres concernent le chantier du portail. Ils se trouvent sur le tracé de la N5 actuelle. Dans ce corridor étroit entre voies CFF et vignobles, tant le trafic habituel que le trafic du chantier devront passer par là pendant la réalisation des travaux.»

La place d'installation en elle-même avec son dépôt de matériel, les ateliers où les parkings pour engins de chantiers ne trouvent pas place dans ce goulet. Stefan Graf: «Voilà pourquoi elle est prévue entre le chantier et le hameau de Vingras. Elle aura environ 200 mètres de long sur environ 47 mètres de large.»

Comité. Les opposants s'organisent: le week-end dernier, 26 personnes ont formé le comité «N5 Lac de Biene, pas comme ça». Les impacts massifs au paysage est au centre des critiques, car pour assurer la sécurité du chantier, de longs murs en béton doivent être construits au milieu des vignes, et cela durant une décennie. «On doit repousser le tunnel de Douanne jusqu'à ce que la décision concernant l'axe Ouest soit prise», exige Boris Fistarol. Le président du comité espère encore une petite tangente Seeland entre Studen et Châtiers. «Ainsi, la rive nord du lac de Biene serait délestée du trafic de transit. On pourrait alors corriger cette monstruosité architecturale des années 60, soit démanteler la route et le rallongement du tunnel serait obsoleto.»

Dès le 1^{er} novembre, le projet d'exécution du portail Est et de la demi-jonction sera déposé pour 30 jours à l'administration communale de Douanne. (Le tunnel a déjà été approuvé en 2010 par la Confédération). Durant cette période, le canton va organiser trois séances de consultation pour répondre aux questions concrètes. Les recours peuvent être émis durant ce délai. Boris Fistarol: «Naturellement, nous le ferons.»

2035. Le début des travaux est agendé en 2024, la durée prévue est d'environ dix ans, dont trois ans et demi pour le portail Est, l'entrée en service est prévue en 2035. Pour autant que le projet ne soit pas bloqué par des recours durant des années. Sinon, il pourrait même s'écouler deux décennies avant de voir le bout du tunnel.



Die A5 verschwindet heute beim Bahnhof Twann in einer Wanne.

Près de la gare de Douanne, l'A5 plonge actuellement dans une cuvette.

Portail contesté. Le Conseil fédéral a déjà donné son feu vert de principe en 1991. Mais un premier projet a échoué déjà l'année suivante, car les vigneron et les restaurateurs du lieu ont craint pour leur clientèle. En 1999 et 2007, c'était au tour de la protection du paysage et celle du patrimoine de manifester leur opposition. La pierre d'achoppement était le portail Est de plain-pied, visible de loin qui devait trancher dans ce magnifique paysage de vignobles. En 2011, le Tribunal administratif fédéral approuvait un recours à ce sujet.

Le canton revoyait sa copie, mais manifestement n'avait rien appris. Il a présenté à nouveau à la Confédération la variante initiale, parce que «après pesées de tous les intérêts, on la considèrerait néanmoins comme la meilleure variante possible». Les associations de protection remontaient aux barricades: «Une icône des paysages de Suisse ne doit pas être détruite par des ouvrages routiers surdimensionnés». Raimund Rodewald, directeur de la Fondation suisse pour la protection du paysage, s'en souvient: «Il s'agissait d'une pure approche d'ingénierie». Les juges ont à nouveau approuvé le recours.



Querschnitt durch das Ostportal, der Verkehr verschwindet im Untergrund.

Coupe du portail Est du tunnel de Douanne, le trafic plonge dans le sol.

Chantier. Une ombre reste au tableau: Douanne se muera en vaste chantier durant des années. D'autres grands travaux auront lieu avant cette réalisation: le doublement de la voie CFF, la transformation de la gare de Douanne, la suppression de la «cuvette» ainsi que le réaménagement de la place de la gare. «Ces chantiers vont nous déranger et nous limiter fortement», relève la mairesse. «Nous allons pour cela déposer des recours sur des points critiques, afin de trouver les solutions les plus supportables.»

Le hameau de Vingras sera durement touché par la construction du tunnel de Douanne. Ses habitants auront durant des années sous les yeux la place d'installation du chantier. Plusieurs maisons doivent disparaître. La famille Wüthrich, qui habite depuis dix ans une villa de 1947, est aussi concernée. «L'OPC nous a fait une offre d'achat, sinon nous sommes