

«Das Bauprojekt spaltet das Dorf»

Twanntunnel Die Gemeindeinitiative des Anti-Twanntunnel-Komitees «N5 Bielersee – so nicht!» lässt die Wogen hochgehen.

Es gibt auch Befürworter

«Die Fronten verhärten sich» – BT, 6. Oktober

Dass mir am vergangenen Freitag ein langjähriger Bekannter aus dem Seeland die Frage stellte: «Warum wollt ihr Twanner den Umfahrunstunnel auf einmal nicht mehr?», ist angesichts der einseitigen Berichterstattung durch die diversen Medien nicht überraschend. Da wird zum Beispiel im lokalen Fernsehen am 30. September vom «Verlust wertvoller Rebgrüter» geredet. Falscher geht es nicht mehr. Es braucht wohl Rebland, der grösste Teil davon aber nur zur sogenannten vorübergehenden Landnahme, was bedeutet, dass diese Reben nach Beendigung der Bauarbeiten neu erstellt werden. Auch in den Print- und Onlinemedien wurde die Existenz der «IG Twann kann!» in der Berichterstattung der letzten Woche nie erwähnt.

Die Initiative der Gegner beinhaltet als Aufhänger die Temporeduktion sowie ein Transitverbot für den Schwerverkehr. Während der erste Punkt sich meistens von selber ergibt, ist der zweite aus sehr egoistischer Denkweise geboren. Soll ein Tankwagen, der in Pieterlen eine Tankstelle mit Benzin beliefert, anschliessend via Täuffelen-Ins oder gar via Aarberg-Ins zum Beladen nach Cressier gelangen? O heiliger St. Florian, entlaste unsere Strasse, tu das lieber anderen Menschen an!

Glauben die Unterzeichner der Initiative denn wirklich, der Bund gebe seit einigen Jahren Unsummen für die Sanierung und Sicherung der N5 zwischen La Neuveville und Biel aus, um diese anschliessend zu einer Art Nebenstrasse herabzustufen? Aber für die Unterschriftensammlung hat der Lockvogel gewirkt. Von meinen nun bald 65 Jahren wohne ich gut 62 Jahre an der N5, nie weiter als zehn Meter davon entfernt, habe mich immer in den Rebbergen aufgehalten, zuletzt 34 Jahre als Rebbauer mit eigenem Betrieb. Meine Familie und ich gehören folglich zu denen, die wissen, was Leben an der N5 bedeutet, ganz im Gegensatz zu den allermeisten der führenden Köpfe der Gegnerschaft.

Kaum im Ort sesshaft geworden, muss man den Alteingesessenen zeigen, was Sache ist und wie man seine eigenen Interessen durchsetzt. Kommt dazu: Wer rebergseitig der Dorfgasse oder gar in einem der höher gelegenen Ortsteile wohnt, kann leichten Herzens sagen: «Gefällt mir nicht, will ich nicht». So war es wohl einfach, zu der genannten Anzahl Unterschriften zu kommen.

Bei einem Projekt dieser Art und Dimension gibt es nie die eine allerbeste Lösung. Kleine Verbesserungen wie zum Beispiel beim Installationsplatz Wingreis sind wohl noch möglich. Selber betroffener Landbesitzer bei diesem Platz, gebe ich mein Land im Interesse meines Dorfes ohne zu murren für die vorübergehende Landnahme, in der Überzeugung, dass dies eine gute Sache ist. Sicher wäre ein noch längerer Tunnel schön, aber als die Angelegenheit «Verlängerung des Ligerztunnels» aufgrund eines wirklich haarsträubenden Projekts Ostportal Ligerztunnel Mitte der Achtzigerjahre ins Rollen kam, lag eine längere Variante nicht drin.

Im BT wird im Artikel von Beat Kuhn endlich auch die Bewegung «Twann kann» erwähnt. Er fordert darin eine sogenannte Dialoggruppe. Dazu müsste die Gegnerschaft wohl dialogbereit sein, was ich zu bezweifeln wage. Daher würde dies wohl irgendwann bedeu-



Einen Graben durch Twann gibt es nicht nur hier, sondern auch in der Diskussion um den Twanntunnel. BTA

ten: Ausser Spesen nichts gewesen. Wie alle Befürworter erwarte ich, dass der Gemeinderat von Twann-Tüscherz nicht von seiner ursprünglichen Haltung gegenüber dem Projekt abweicht. *Bernhard Gürlet, Weinbauer im Vorruhestand, Kleintwann*

Es muss etwas geschehen

«Eine Dialoggruppe Twanntunnel muss her» – BT, 9. Oktober
Ich habe Ihren Artikel betreffend Dialoggruppe Twanntunnel mit grossem Interesse gelesen. Ich finde, dieser Dialog ist wirklich zwingend nötig.

Der Durchgangsverkehr hat seit 2019 enorm zugenommen auf der Nationalstrasse N5. Ich wundere mich tagtäglich, woher die vielen Fahrzeuge kommen und wohin sie fahren. Nur mit Mühe findet man an der Ausfahrt in Alfermée eine Lücke, um auf diese Strasse zu gelangen. Es sei denn, ein freundlicher Autofahrer oder eine solche Autofahrerin hat Erbarmen und lässt uns einfahren.

Vor allem die riesigen Lastwagen erzeugen grossen Lärm und verunreinigen die Luft für die Anwohner der linken Bielerseeseite. Sie werden unzumutbar.

Am vergangenen Donnerstag bin ich um 13.30 Uhr von Nidau nach Gerolfingen gefahren. Kein einziger Lastwagen kam mir entgegen. Um 15.30 Uhr fuhr ich vom Seefelskreisel Richtung Alfermée, sage und schreibe 17 Vierzigtonner kamen mir entgegen. Wo sind die hingefahren? Nur vereinzelt in die Stadt Biel, die anderen über die Ländtestrasse Richtung Autostrasse und Autobahn.

Unsere schöne Weinregion leidet unsagbar unter diesem Verkehr. Etwas muss geschehen – und zwar schnell.

Uschi Benkert, Alfermée

Den Teufelskreis durchbrechen

Die Redaktion ortet zurecht Handlungsbedarf beim geplanten Autotunnel in Twann: Das Bauprojekt spaltet das Dorf, zerstört die geschützte Reblandschaft bei Twann und Wingreis, sorgt zehn Jahre lang für eine Grossbaustelle, entlastet

einzelne Anwohnerinnen und Anwohner direkt an der N5 – und belastet dafür viele andere Menschen in Biel, Vingelz, Alfermée, Tüscherz und Neuenstadt mit Zusatzverkehr während Bau und Betrieb. Das ist typisch für die aktuelle Pflasterpolitik im Seeland: Politik und Behörden versuchen, frühere Fehlentscheide zu korrigieren, anstatt eine Lösung für die ganze Region anzustreben.

Das gilt nicht nur in Twann, wo ein Stück offene Autobahn unter den Boden soll, das gilt auch für den geplanten Porttunnel: Dort sollen die Gemeinden Nidau, Port und Brügg entlastet werden – indem ein mehrspuriges Autobahnportal mitten in Ipsach gebaut wird; die Anwohner und jene der Seegemeinden Mörigen, Sutz-Lattrigen, Täuffelen und wohl auch Bellmund würden stattdessen mit mehr Verkehr belastet. Jede neue Autobahn verursacht Mehrverkehr im Einzugsgebiet und verlangt nach weiteren Ausbauten: ein Teufelskreis, der zu stoppen ist.

In der Dialoggruppe zum Westast hatten Befürworter wie Gegnerinnen der Autobahn stets eine ganzheitliche Lösung für alle Verkehrsformen im ganzen Perimeter Lyss-Biel-La Neuveville verlangt. Im Schlussbericht forderten sie ein gemeinsames Vorgehen der ganzen Agglomeration – und zur sofortigen Verbesserung der Situation kurz- und mittelfristige Massnahmen etwa für Fussgänger und Velofahrerinnen, für den öV und für die Strasse ein Transitverbot für den Schwerverkehr auf der Route Bözingen-Seevorstadt-Neuenstadt. Doch die Behörden haben, so entnehmen wir den uns auszugsweise zur Verfügung gestellten Protokollen, bisher in diesen Punkten nichts unternommen. Sie konzentrieren sich unter Federführung von Erich Fehr und Sandra Hess lieber auf Strassenprojekte: den Bau des Porttunnels, den Umbau der Strecke Bernstrasse-Ländtestrasse-Neuenburgstrasse und die Planung des Juratunnels. Die Gemeinde Twann sowie Schutzorganisationen wie «N5 Bielersee – so nicht!» wurden gar nicht erst in die Gremien aufgenommen, welche die rund 70 Empfehlungen aus dem Dialogprozess vorantreiben und überwachen sollen.

Es braucht daher weniger eine neue Dialoggruppe zum Twanntunnel, sondern einen offenen Dialog über Lösungen für die ganze Re-

gion. Sonst werden auch die nächsten Grossprojekte scheitern – auf Kosten von uns allen.

Catherine Duttweiler, ehemaliges Mitglied der Kerngruppe im Dialogprozess Westast, Vorstandsmitglied Westast so nicht!

Dialog hat längst stattgefunden

Anstatt fundierte fachkundige Berichterstattung zu schreiben zieht Herr Beat Kuhn es vor, Twanner Gemeindepolitik zu machen. Die von ihm geforderte Dialoggruppe wurde im Rahmen eines Workshops längstens durchgeführt. Befürworter, Gegnerinnen, Schutzorganisationen, Politikerinnen etc. setzten sich zusammen, um dann der jetzigen Variante, dem Twanntunnel, den Vorrang zu geben.

Die Twanner müssen seit der Realisierung des Ligerztunnels mit Lärm und Gestank leben. Die Strassenführung, welche Twann mit Ligerz verbindet, wurde südlich der damals idyllisch gelegenen Häuserreihe gebaut, der direkte Zugang zum See wurde abgeschnitten und der damals attraktive Bahnhofplatz musste der Seestrasse weichen, welche nach Ligerz führt. Seither hat Twann bekannterweise beim Bahnhof eine Betonwüste, die sich niemand wünscht und die so rasch wie möglich weichen muss. Die Bewohner warten sehnlichst auf eine Entlastung.

Der damalige Gemeinderat hat sich nach der Öffnung des Ligerztunnels mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln eine Umfahrung erkämpft. Das Resultat ist, dass der Ligerztunnel östlich um zwei Kilometer verlängert und das Dorf damit umfahren wird. Der jetzige Tunnelführung ist von sämtlichen Instanzen inklusive Gemeinderat abgesegnet und bewilligt worden. Wenn sich nun einige Twanner einer Gegnerschaft des Tunnels anschliessen, die mit journalistischer Propaganda versucht, den sehnlichst erwarteten Tunnel zu verhindern, ist festzustellen, dass mit wenigen Ausnahmen alle Gegnerinnen entweder nicht in Twann wohnhaft sind, an privilegiertem Ort wohnen oder fern von Lärm und Gestank leben.

Ich empfehle allen Interessierten, sich über die Homepage www.twannkann.ch zu informieren. *Ruth Feitknecht-Fluri, Twann*