

Meine Gedanken zur kleinen Seelandtangente

1. Synergien Projekt überschreitend anstreben

- Es stehen **2 Bundesprojekte**, A5 und 3. Juragewässerkorrektion, **im gleichen Raum zur gleichen Zeit** an.
- Der unterirdische Tagbau für die Strasse liefert über **3 Mio m³ Seelanderde**, nutzbar für die Verbesserung der Torfböden im Seeland. (Mit den zu teuren Tiefpflügeversuchen in Witzwil hat das Mel.amt Unterböden und Seekreide aus 4 – 6 m Tiefe zur Aufbesserung der Torfböden aufgefördert – in den 80er-Jahre, Hr. Von Waldkirch!)
- Dieser **Aushub** kann **ohne grosse Transporte** in die JGK-Bodensanierung überführt werden. Die Deponiegebühren Leuzigen (Auflageprojekt) können legal der JGK bezahlt werden (legale Quersubventionierung in 2 Bundesprojekten).
- Die **unterirdische Führung** durch das **Kiesabbaugebiet Hurni** (wurde von der Gemeinde Walperswil wegen Transporten durchs Dorf abgelehnt) erlaubt, diesen Kies ohne Beeinträchtigung des Dorfes zu nutzen. (Der Abbau ist Kiesrichtplan konform!). Der Kies kann ohne Transporte zum Bau der Strasse dienen.
- Die Überlegungen zur **Bewässerung** in der 3. JGK (Stichworte Reisanbau, Klimawandel und Grundwasserprobleme) könnten mit geringem Aufwand durch 1 – 2 Wasserrohre neben der Strasse vom Hagneckkanal bis nach Ins gelöst werden – das ermöglicht Bausynergien. (Event. sogar Entlastung des Hagneckkanals bei Hochwasser durch Ableitung von Wasser direkt in den Broyekanal und den Neuenburgersee???)
- Eine **Landzusammenlegung** wie für die T10 LEU (A. Lüscher, Geometer Ins) müsste für die JGK und die Strasse gemacht werden, realisierbar in kurzer Zeit (siehe T10). Der **Landerwerb** für die Strasse beschränkt sich auf die Kreisel oder Anschlüsse Jensmoos, Täuffelen, Müntschemier und Brücke Hagneckkanal und auf Notausstiege usw.) Der **Verlust an FFF** ist gering und bloss vorübergehend während der Bauzeit.
- Im Bau-Bereich könnte die teilweise marode Bodenentwässerung der 2. JGK saniert werden (Arbeitssynergie).

2. Synergien im Strassenbau

- Durch eine 2-spurige Autostrasse (unterirdisch?) von ca. 2 – 3 km, vom Anschluss Jensmoos bis zur 4-spurigen T6 in Lyss-Nord, könnten die für die Anerkennung als Nationalstrasse fehlenden 2 Spuren Lyss Nord – Brüggmoos ohne Probleme (Siedlungsgebiet Worben, Studen, Aegerten, Brügg, SBB-Brücke) mit geringen Kosten realisiert werden. D.h. **4 Spuren T10 von Bern bis Brüggmoos**.
- Durch einen Anschluss an die Strasse Müntschemier-Kerzers könnte die Notlösung T10 Ins nach Löwenberg (mit Bahnübergang und unsinnigem Anschluss an die A1) entlastet und ergänzt, und das ursprüngliche Projekt T10 mit Führung auf den bestehenden Anschluss A1 Kerzers realisiert werden (gäbe dem Anschlussbau endlich seine Funktion!) d.h. Neuenburg A5 – Thielle – Ins – Kerzers A1 als 2-spurige Autotrasse = ursprüngliches Projekt T10 für die Expo.

- Durch den Anschluss Täuffelen wird das rechte Seeufer besser ans Brüggmoos angeschlossen als durch den kurzen Portttunnel.
- Mit einer unterirdischen 2-spurigen Autostrasse **Brüggmoos – Müllerplatz** unter der BTI-Bahn durch wird Biel West und Nord über das bestehende Strassennetz ans Brüggmoos angeschlossen. Flankierende Massnahmen bleiben vorbehalten.
- Durch diese Variante würde die fragwürdige Verkehrssituation am linken Ufer entschärft (Schwerverkehr und Durchgangsverkehr von Thielle bis Biel sperren und via kleine Seelandtangente führen.
- Resultat: Der **Vingeltunnel** erübrigt sich (viel zu geringes Verkehrsaufkommen nach Astra-Aussagen in Tüscherz!)
Ein Tüscherztunnel ist nicht mehr nötig.
Der **Twanntunnelausgang Ost** könnte ohne kreuzungsfreien Anschluss mit Lichtsignalen ans bestehende Strassennetz angeschlossen werden (Minimierung Landverlust).
Der **freiwerdende A5-Strassenraum** könnte für die Velos genutzt werden (Entlastung des Seeufer-Fussgängerweges) usw.usf.
- Durch den Bau einer neuen Fahrbahn an der neuen Hagneckkanalbrücke für schwere LW-Fahrzeuge können die Transportwege nach Aarberg usw. verkleinert werden. Die alte Eisenbrücke bleibt dem lokalen und dem Langsamverkehr erhalten.

3. Herausforderungen

Ich weiss, dass diese Vernetzung komplex ist, und dass meine Ideenskizze zwar auf viel Planerwissen basiert, aber einer eingehenden Fachprüfung (Grundwasser, Verkehrsfragen und Dimensionen usw.) bedarf.

Um die Idee vergleichsmöglich zu machen, wäre mit wenig Aufwand und den noch lebenden Fachleuten (Albert Lüscher, Ins; Peter Hutzli, Nidau; Hr. Grunder, Bern, Wasserfragen; Hr. Von Waldkirch ehemals Mel.amt, Naturschützern aus der Gegend usw.) eine **Grobprüfung** zu machen.

- Meine **Kostenschätzungen** sind natürlich dilettantisch und basieren auf Daten der T6 Lyss und T10 Ins.
- Die Arbeiten an diesem Projekt könnten von regionalen Baukonsortien durchgeführt werden und wären in Etappen mit geringem Zeitaufwand zu realisieren.

Für weitere Auskünfte stehe ich natürlich zur Verfügung

K. Rohner, Mai 2020

PS Meine Vorschläge sind Teil meiner Einsprache zum Auflageprojekt, natürlich weiterbearbeitet.