

# Kanton will keine Aare-Ausbaggerung

Ein Entlastungsstollen und eine Vertiefung der Scherzligenschleuse: Diese 16 Mio. Franken teuren Massnahmen sollen die Region Thun vor Hochwasser schützen. Die Aare-Ausbaggerung landet in der Schublade.

◆ Michael Gurtner

Ein 420 Meter langer Entlastungsstollen und eine Vertiefung der Scherzligenschleuse schützen die Stadt Thun besser vor Hochwasser: Diese Lösung will der Kanton Bern realisieren, nachdem verschiedene Varianten verglichen worden waren (siehe Kasten «Hochwasserschutz»). Damit ist die Ausbaggerung der Aare im Bereich Schadau und oberhalb der Scherzligenschleuse vorläufig vom Tisch. «Die neue Lösung ist wirkungsvoll und umweltschonend», erklärte Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer an der gestrigen Medienkonferenz im Thuner Hotel Seepark.

Das Ziel, die Schäden bei extremen Hochwasserereignissen zu minimieren, lasse sich auch ohne die umstrittene Ausbaggerung erreichen. Zudem werden die Äschenlaichplätze in der Aare geschützt. «Mit den geplanten Massnahmen kann ein Hochwasser wie im Jahr 1999 zwar nicht verhindert werden, dessen Auswirkungen wären aber weniger gravierend», erklärte Egger-Jenzer. So hätte der Thunersee in den letzten 134 Jahren die Schädengrenze statt 40-mal bloss 3-mal überschritten, wenn die neue Variante schon realisiert worden wäre. Zudem könnten die maximalen Abflussspitzen der Aare bei Hochwasser verringert werden, was sich günstig auf die weiter flussabwärts liegenden Orte auswirke.

Ausbaggerung später?

Der geplante Entlastungsstollen soll vom Schifffahrtskanal in einem Bogen bis zur Bahnhofbrücke geführt werden, wo er in die äussere Aare mündet. Der Stollen wird erst geöffnet, wenn sich ein Hochwasser anbahnt. «So können wir die grossen Wassermengen zeitlich besser verteilen», führte Ernst Spycher, Projektleiter Hochwasserschutz im Oberingenieurkreis I, aus. Die Scherzligenschleuse soll in der Mitte um rund zwei Meter vertieft werden. Die Vertiefung zieht sich ebenfalls bis fast zur



Die geplanten Massnahmen zum Hochwasserschutz: Die Scherzligenschleuse wird vertieft – die Vertiefung zieht sich bis fast zur Bahnhofsbrücke (rosa eingefärbte Fläche). Dort endet zudem der Entlastungsstollen (gelbe Linie), der im Schifffahrtskanal beginnt.

Bahnhofbrücke (siehe Bild). Die Verantwortlichen rechnen mit Baukosten von 15,8 Millionen Franken. Davon zahlen Bund und Kanton voraussichtlich je rund 33 Prozent. Noch wird abgeklärt, ob sich nebst Thun weitere Gemeinden und die Gebäudeversicherung beteiligen.

Die Aare-Ausbaggerung verschwindet zwar vorläufig in den Schubladen. «Sollte die Zukunft mit möglichen Klimaveränderungen aber zeigen, dass Hochwasser vermehrt auftreten, könnte die Abflusskapazität mit der Baggerung weiter erhöht werden», so Barbara Egger-Jenzer. Dass der von den Fischern angeordnete Gang bis vor Bundesgericht bei den Entscheiden berücksichtigt worden sei, be-

stritt Markus Wyss, Kreisoberingenieur für das Berner Oberland, nicht. Er betonte jedoch: «Wäre die Ausbaggerung die Idealösung gewesen, hätten wir die Konfrontation nicht gescheut!»

Stadt Thun: «Optimal»

«Das ist eine ausgezeichnete Lösung, die zudem finanziell tragbar ist», zeigte sich der Thuner Gemeinderat und Baudirektor Beat Straubhaar überzeugt. Nebst der zusätzlichen Sicherheit sei auch der Schutz von Flora und Fauna entscheidend. «Der Thuner Gemeinderat steht voll und ganz hinter dieser Variante. Wir hoffen nun, dass man möglichst rasch an die Realisierung gehen kann», erklärte Straubhaar.

Im Frühling 2004 soll die öffentliche Mitwirkung zum kantonalen Wasserbauplan beginnen. In der Zwischenzeit müssen alle Details – etwa der nötige Landerwerb – abgeklärt werden. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2006 beginnen und bis Ende 2007 abgeschlossen sein – laut Spycher ein «ehrgeiziger Terminplan ohne grosse Reserven». «Ich garantiere, dass der Zeitplan gestützt auf die gesetzlichen Regelungen nicht schneller möglich war», betonte Barbara Egger-Jenzer. Und Beat Straubhaar führte aus: «Wir wollten eine politische, nicht eine gerichtliche Lösung.»

Die Erfolgskontrolle über die im Januar in der Aare angelegten Ersatzlaichplätze für die Äschen wird weitergeführt. ◆

## PROJEKTDELEGATION

### Breite Abstützung

«Alle beteiligten Gruppen wurden von Anfang an mit einbezogen», betonte Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer an der gestrigen Medienkonferenz. «Diese Beteiligung machte eine optimale Lösung möglich», ergänzte der Thuner Gemeinderat Beat Straubhaar. In der Projektdelegation, die eine Lösung suchte, waren beteiligt: das Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG), die kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE), das kantonale Tiefbauamt, das

Fischereinspektorat, der Thuner Gemeinderat, das Thuner Tiefbauamt, die kantonale Gebäudeversicherung, der Verein Schutz vor Hochwasser, der Pachtverein Thun, die Pro Natura und der Bernisch Kantonale Fischereiverband (BKFV). Letzterer hatte sich stets heftig gegen die Aare-Ausbaggerung gewehrt, um das Äschenlaichgebiet zu schützen (wir berichteten). «Mir ist ein Stein vom Herzen gefallen», erklärte denn auch BKFV-Präsident Roland Seiler. *mik*

## O-TON

«Wir in Thun warten nicht auf Bern!»

**Markus Wyss**, Kreisoberingenieur für das Berner Oberland, zur Frage, ob sich der Wasserbauplan auf Grund der erwünschten Koordination mit den Massnahmen der Stadt Bern verzögern könnte.

«Die neue Lösung verleiht zusätzliche Sicherheit. Objektiv – aber auch subjektiv: Die Anwohner brauchen nicht jedes Mal wieder Angst zu haben, wenn es stark regnet.»

**Beat Straubhaar**, Thuner Gemeinderat und Baudirektor.

## HOCHWASSERSCHUTZ

### Basis: Acht Varianten

Die Projektdelegation unter Leitung der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) hatte für den Hochwasserschutz Thunersee als Basis acht Varianten ausgearbeitet:

◆ **Variante 1:** Langer Entlastungsstollen (Seematten Hümbach bis Aare-Einlauf Mühlebach in Steffisburg); Länge 4400 Meter; Kapazität 75 m<sup>3</sup>/s; Kosten 62 Mio.

◆ **Variante 2:** Kurzer Entlastungsstollen (Schifffahrtskanal bis Äussere Aare oberhalb der Bahnhofbrücke); Länge 420 Meter; Kapazität 40–70 m<sup>3</sup>/s; Kosten 11 Mio.

◆ **Variante 3:** Vertiefung Scherzligenschleuse mit Aare-Baggerung im Bereich Schadau und oberhalb der Scherzli-

genschleuse; Kapazität 60–80 m<sup>3</sup>/s; Kosten 13 Mio.

◆ **Variante 4:** Kurzer Entlastungsstollen mit Aare-Baggerung; Kapazität 80–100 m<sup>3</sup>/s; Kosten 19 Mio.

◆ **Variante 5:** Kurzer Entlastungsstollen, Vertiefung Scherzligenschleuse und Aare-Baggerung; Kapazität 100–120 m<sup>3</sup>/s; Kosten 24 Mio.

◆ **Variante 6:** Vertiefung Scherzligenschleuse; Kapazität 35–45 m<sup>3</sup>/s; Kosten 5 Mio.

◆ **Variante 7:** Kurzer Stollen und Vertiefung Scherzligenschleuse; Kapazität 65–95 m<sup>3</sup>/s; Kosten 16 Mio.

◆ **Variante 8:** Aare-Baggerung (Aushub von 66 000 Kubikmetern); Kapazität 30–40 m<sup>3</sup>/s; Kosten 8 Mio. *mik*



Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Thuner Gemeinderat Beat Straubhaar (vorne) sowie Kreisoberingenieur Markus Wyss (links, stehend) an der gestrigen Medienkonferenz.

BILD PST