

Auflageprojekt Westast 2017

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter	Brüggmoos bis Rusel, Portttunnel möglich
Projektverfasser:	Astra/Kanton Bern
Stand 2020	weitgehend ausgearbeitet, mit Einsprachen blockiert
Planungszeit:	5 Jahre nach Einsprachen
Realisierungszeit:	15 Jahre
Anzahl Spuren	4 Spuren; Umfahrung Vingelz 2 Spuren
Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)	Tunnelbauwerk, im Stadtgebiet grösstenteils Tagbau
Anzahl Anschlüsse	4 Anschlüsse, Anschluss Brüggmoos, Anschluss Zentrum, Anschluss Seevorstadt, Anschluss Rusel
Begleitende Massnahmen	vFM und städtebauliche Neuordnung Weidteile und Südseite Bahnhof
Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte	? 1 Brüggmoos, 2 Strandboden, 3 Rusel
Flächenbedarf während Bauzeit	Gesamte Fläche der Streckenführung, da Tagbau
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen im Wohngebiet	Starke Beeinträchtigungen während gesamter Bauzeit, da Tagbau im Stadtgebiet.
Etappierbarkeit	Portttunnel ja, Westast nein, Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind nicht möglich, Wirkung erst nach Fertigstellung
Ungefähre Kosten Erstellung	1'960'000'000.- (exkl. Portttunnel 240'000'000.-)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	42'000'000.-/a
Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzbeschluss erfüllt, generelles Projekt genehmigt

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:	Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll ein Teil des Stadtverkehrs auf die Autobahn geleitet werden in dem zwei weitere Anschlüsse im zentrumsnahen Stadtgebiet gebaut werden. Gleichzeitig wird das sozial schwache Gebiet Weidteile vom Verkehr komplett befreit. Die Ländtestrasse wird geschlossen, bleibt aber Noterschliessung. Der Portttunnel soll das Zentrum von Nidau vom Autoverkehr entlasten und den Ostast mit dem Südufer verbinden.
---------------------	--

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Weidteile: Auflösung Bernstrasse, Grundlage hochliegender Park, absinkender Tunnelkörper, jedoch z.T. immer noch stark aufragend (Halbtieflage).
Ländtestrasse/Aarbergstrasse: Auflösung Durchfahrtsstrasse, nahezu freier Zugang zum See.

Tagbau: Abbruch von 74 Liegenschaften darunter auch Schutzobjekte, Brache über gesamtes Eingriffsgebiet

Bienne Centre: 3 geschossiges offenes Anschlussbauwerk 275m lang/45m Durchmesser/18m tief im städtischen Bahnhofsgelände, Baulandverlust im A-Perimeter, hohe Lärmbelastung durch offene Streckenführung.

Anschlussbauwerk Seevorstadt: Baulandverlust, Abbruch verschiedener Liegenschaften, Absenkung Strassenverlauf Neuenburgstrasse. Offenes Anschlussportal über 280m lang, 11m tief, 25m breit, Lärmbelastung.

Porttunnel: Eingriff mit Portal und neuer Brücke neben Wehr.

Hohe Belastung durch Baustellenverkehr während gesamter Bauzeit

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Bau im Grundwasserstrom, Umleitung mit 32 Dükern und Syphons. Durchdringung von gespannten Grundwasserflächen sowie von Grundwassergebieten mit Schüssschotter. Arbeiten im Naturschutzgebiet Seefeld, Belastung des Naherholungsraums Strandboden, Zerstörung archäologischer Inventargebiete, Baustellenbelastung über Jahre im Strandboden aber auch im Stadtgebiet. Gefahrengebiet Hochwasser im Bereich Seevorstadt. Madretschschüss Verlegung bringt Verlust der natürlichen Sohle/Uferbereiche.

Einfluss auf wirtschaftliche Faktoren

Aufwertung des Gebietes Weidteile, Aufwertung des Gebietes Aarbergstrasse/Ländtestrasse.
Abwertung und Opportunitätskosten um die Anschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt.
Enteignungskosten und Substanzvernichtung. Kosten Erstellung und Unterhalt des Westastes. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Projekt Westast so besser 2017

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter

Brüggmoos bis Rusel, Portttunnel möglich

Projektverfasser:

Komitee Westast so nicht in Zusammenarbeit mit Gysel Engineering (Dr.-Ing. Martin Gysel, dipl. Bauing. ETH/SIA)

Stand 2020

teilweise ausgearbeitet

Planungszeit:

5-10 Jahre

Realisierungszeit:

10 Jahre

Anzahl Spuren

2 Spuren

Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)

Tunnelbauwerk, bergmännisch

Anzahl Anschlüsse

2 Anschlüsse, Anschluss Brüggmoos, Anschluss Rusel

Begleitende Massnahmen

vFM und städtebauliche Aufwertung Weidteile und südseite Bahnhof

Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte

Seevorstadt max 12 Aren, 1 Brüggmoos, 2 Rusel

Flächenbedarf während Bauzeit

Nur Baustelleninstallation

Flächenbedarf nach Fertigstellung

?

Etappierbarkeit

Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind umsetzbar.

Immisionen im Wohngebiet

Mittlere Immisionen im Bereich der Portale

Ungefähre Kosten Erstellung

960'000'000.- (gemäss optimiertem Projekt Gysel vom Frühling 2019, exkl. Portttunnel 240'000'000.-)

Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km

?

Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein

Netzbeschluss erfüllt, generelles Projekt muss korrigiert werden

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:

Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll das fehlendes Teilstück der Autobahn gebaut werden und die Stadt vom Durchgangsverkehr Ost-West befreit werden. Gleichzeitig wird die Bernstrasse/Ländtestrasse zu einem attraktiven Boulevard umgebaut und als oberirdische Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes genutzt. Querungen werden auch im Gebiet Weidteile möglich. Der Portttunnel entlastet das Zentrum von Nidau vom Autoverkehr und erschliesst den Ostast für das Südufer.

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Die bergmännische Bauart benötigt keine Eingriffe ins Stadtgebiet. Bei Bau des Portttunnels Eingriff mit Portal und neuer Brücke. Wenig Belastung durch Baustellenverkehr.

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Geringer Eingriff ins Grundwasser, ohne Behinderung des Grundwasserstromes dank tiefer Lage des Bauwerks.

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Teilaufwertung des Gebietes Weidteile, Aufwertung des Gebietes Aarbergstrasse/Ländtestrasse durch Wegfall Durchgangsverkehr und kurzfristige Massnahmen. Aufwertung des Städtli Nidau. Aufwertung Seevorstadt, Entwicklungsmöglichkeit für den gesamten A-Perimeter.

Enteignungskosten und Substanzvernichtung entfallen, Planungsbann fällt. Kosten Erstellung und Unterhalt des Westastes. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Projekt Westast Nullplus 2017

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter	Brüggmoos bis Rusel, Portttunnel möglich
Projektverfasser:	Kurt Rohner
Stand 2020	Skizzenhafte Ausarbeitung
Planungszeit:	10 Jahre
Realisierungszeit:	10 Jahre
Anzahl Spuren	2 Spuren
Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)	Oberirdisch im Stadtgebiet, Tunnelbauwerk im Tagbau Bereich Ländtestrasse, Vingeltunnel bergmännisch
Anzahl Anschlüsse	5 Anschlüsse, Anschluss Brüggmoos, Anschluss Guido Müller, Anschluss Aarberstr, Anschluss Seedorf, Anschluss Rusel
Begleitende Massnahmen	vfm und städtebauliche Aufwertung südseite Bahnhof
Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte	? 1 Brüggmoos, 2 Strandboden, 3 Rusel
Flächenbedarf während Bauzeit	Gesamte Fläche der Streckenführung da Tagbau
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen im Wohngebiet	Starke Beeinträchtigungen während gesamter Bauzeit da Tagbau.
Etappierbarkeit	Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind denkbar.
Ungefähre Kosten Erstellung	1'000'000'000.- (Angabe Rohner), (exkl. Portttunnel 240'000'000.-)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	?
Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzbeschluss erfüllt, generelles Projekt muss angepasst werden

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:

Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll die bestehende Verbindung Brüggmoos bis Seedorf in eine Autobahn 3. Klasse aufklassiert werden. Im Bereich Ländtestrasse kommt es zu einer Untertunnelung im Tagbau, ab Seedorf bis Rusel geht es in den Vingeltunnel. Das Gebiet Weidteile erhält neue Querungsmöglichkeiten. Die Ländtestrasse wird geschlossen, bleibt aber Noterschliessung. Der Portttunnel entlastet das Zentrum von Nidau vom Autoverkehr und erschliesst den Ostast für das Südufer. Die Region Lyss-Aarberg profitiert von dieser Lösung kaum.

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Absenkung Aarbergstrasse und Seevorstadt, Verbesserung Weidteile durch Brücken. Bauzeit unter Betrieb. Eingriff mit Portal und neuer Brücke für Porttunnel.

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Bau im Grundwasserstrom, Kompensation mit Düker. Belastung des Naherholungsraums Strandboden, Eingriff im Bereich Seevorstadt. Zerstörung archäologischer Inventargebiete, Baustellenbelastung über Jahre im Strandboden aber auch im Stadtgebiet. Gefahrengebiet Hochwasser im Bereich Seevorstadt.

Einfluss auf wirtschaftliche Faktoren

Aufwertung des Gebietes Ländtestrasse, Aufwertung des Städtli Nidau.

Abwertung im Bereich Aarbergstrasse

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Kosten Erstellung und Unterhalt des Westastes. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Projekt Juratunnel 1989

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter	Bözingenmoos bis Seevorstadt ohne Portttunnel und ohne Ostast
Projektverfasser:	Astra/Kanton Bern
Stand 2020	Skizzenhafte Ausarbeitung
Planungszeit:	10 Jahre
Realisierungszeit:	15 Jahre
Anzahl Spuren	2 Spuren
Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)	Tunnelbauwerk, bergmännisch
Anzahl Anschlüsse	3 Anschlüsse, Anschluss Bözingenmoos, Anschluss Altstadt, Anschluss Seevorstadt
Begleitende Massnahmen	?
Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte	? 1 Bözingenmoos, 2 Altstadt, 2 Seevorstadt
Flächenbedarf während Bauzeit	Nur Baustelleninstallation
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen im Wohngebiet	Starke Beeinträchtigungen in der Innenstadt.
Etappierbarkeit	Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind umsetzbar.
Ungefähre Kosten Erstellung	660'000'000.- (1989?) (exkl. Portttunnel 240'000'000.-)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	?
Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzbeschluss erfüllt, muss korrigiert werden, generelles Projekt muss korrigiert werden.

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:	Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll das fehlendes Teilstück der Autobahn gebaut werden und ein Teil des Stadtverkehrs auf die Autobahn Ost-West geleitet werden. Der Anschluss Altstadt sollte die Innenstadt vom Verkehr entlasten, allerdings ist ein solcher Anschluss mit den heutigen Normen nicht mehr denkbar. Das Südufer inkl. Nidau wie auch die Region Lyss-Aarberg hätte von dieser Lösung kaum profitiert.
---------------------	---

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Die Bergmännische Bauart gibt kaum Eingriffe ins Stadtgebiet. Allerdings hätte der Anschluss in der Altstadt nach heutiger Bauart größte Eingriffe zur Folge, ebenso in der Seevorstadt.

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Kaum Eingriffe ins Grundwasser, Inventargebiete im Bereich Altstadt und Seevorstadt stark betroffen.

Einfluss auf wirtschaftliche Faktoren (Themen)

Aufwertung der Gebiete Rusel bis Brüggmoos und Seevorstadt bis Bözingenmoos durch Wegfall Durchgangsverkehr. Opportunitätskosten im Bereich Altstadteingang Enteignungskosten und Substanzvernichtung. Kosten Erstellung und Unterhalt des Juratunnel. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Projekt Juratunnel angepasst 2020

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter:	Bözingenmoos bis Rusel, Porttunnel möglich
Projektverfasser:	Kerngruppe
Stand 2020	erste Idee
Planungszeit:	? Jahre
Realisierungszeit:	? Jahre
Anzahl Spuren:	2 Spuren
Bauweise:	Tunnelbauwerk, bergmännisch
Anzahl Anschlüsse:	2 Anschlüsse, Anschluss Bözingenmoos oder Anschluss Spitalkreisel, Anschluss Rusel.
Begleitende Massnahmen	vfM und städtebauliche Entwicklung Südseite Bahnhof
Flächenbedarf Baustelleninsallation und Standorte	? 1 Bözingenmoos oder Taubenlochkreisel, 2 Rusel
Flächenbedarf während Bauzeit	Baustelleninsallation
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen im Wohngebiet	Wenig bis mittlere Immisionen im Bereich der Portale
Etappierbarkeit	Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind umsetzbar.
Ungefähre Kosten Erstellung	? (exkl. Porttunnel 240'000'000.-)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	?
Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzbeschluss erfüllt, muss korrigiert werden, generelles Projekt muss korrigiert werden

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:	Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll das fehlende Teilstück der Autobahn gebaut und die Stadt und Vingelz vom Durchgangsverkehr Ost-West befreit werden. Gleichzeitig wird die Bernstrasse/Ländtestrasse zu einem attraktiven Boulevard umgebaut und als oberirdische Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes genutzt. Querungen werden auch im Gebiet Weidteile möglich. Der Porttunnel entlastet das Zentrum von Nidau vom Autoverkehr und erschliesst den Ostast für das Südufer. Die Region Lyss-Aarberg profitiert von dieser Lösung kaum. Optionsidee für die Verlängerung des Tunnels bis La Neuveville.
---------------------	---

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Juratunnel bergmännische Bauart, gibt keine Eingriffe ins Stadtgebiet.

Eingriffe im Stadtgebiet für Boulevard

Eingriff mit Portal und neuer Brücke für Porttunnel.

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Keine Eingriffe ins Grundwasser, Anschlüsse Rusel und Taubenloch beeinträchtigen Schutz- und Waldgebiete.

Einfluss auf wirtschaftliche Faktoren (Themen)

Aufwertung der Gebiete Rusel bis Brüggmoos und Seevorstadt bis Bözingenmoos durch Wegfall Durchgangsverkehr. Keine Enteignungskosten und Substanzvernichtung. Kosten Erstellung und Unterhalt des Juratunnel. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Kleine Seelandtangente 2017

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter	Brüggmoos bis Müntschemier, dann Anschluss T10, Portttunnel angepasst, Boulevard, Teilrückbau A5/T5,
Projektverfasser:	Kurt Rohner
Projektand 2020	skizzenhafte Idee
Planungszeit:	15 Jahre, Enteignungsverfahren
Realisierungszeit:	15 Jahre
Anzahl Spuren	2 Spuren
Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)	Tunnelbauwerk, grösstenteils Tagbau
Anzahl Anschlüsse	2 Anschlüsse, Anschluss Brüggmoos, Anschluss Müntschemier
Begleitende Massnahmen	?
Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte	?
Flächenbedarf während Bauzeit	Etappierung der beeinträchtigten Fläche möglich, da Tagbau
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen während Bauzeit im Wohngebiet	Beeinträchtigungen während Bauzeit unterschiedlich, da mehrheitlich Landwirtschaftsgebiet
Etappierbarkeit	Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind möglich.
Ungefähre Kosten Erstellung	1'100'000'000.-, inkl. Portttunnel (Angabe Kurt Rohner)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	?
Netzbeschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzbeschluss muss angepasst werden.

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:	Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll eine neue Streckenführung das Gebiet des Südufers und der Region Aarberg entlasten. Der Durchgangsverkehr des Nordufers wird umgelenkt. Der Portttunnel wird via Jens anders geführt. Gleichzeitig wird die Bernstrasse/Ländtestrasse zu einem attraktiven Boulevard umgebaut und als oberirdische Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes genutzt. Querungen werden auch im Gebiet Weidteile möglich.
---------------------	---

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Eingriffe im Stadtgebiet für Boulevard, Anschlussbauwerk Porttunnel, Portbrücke fällt weg, Rückbau A5 linkes Bielerseeufer

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser, Inventargebiete

Eingriffe in Kulturlandgebiet während gesamter Bauzeit. Anschlussbauwerke in landwirtschaftlichem Gebiet mit Eingriffen in Grundwasser.

Einfluss auf wirtschaftliche Faktoren (Themen)

Aufwertung der Gebiete Rusel bis Brüggmoos und Seevorstadt bis Bözingenmoos durch Wegfall Durchgangsverkehr. Aufwertung der Achse Lyss Aarberg. Aufwertung des gesamten Nordufers durch Rückbau. Kosten Rückbau T5. Enteignungskosten und Substanzvernichtung. Kosten Erstellung und Unterhalt des Seelandtunnels. Kosten durch Beeinträchtigungen während Bauzeit.

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile:

Südumfahrung 2020

Steckbrief:

Streckenführung/ Perimeter	Brüggmoos durch Jäissberg nach Lyss Nord dann Verzweigung Rtg. Ins T10 mit Anschlüssen im Bereich Hagneckkanal
Projektverfasser:	Kerngruppe
Projektand 2020	skizzenhafte Idee
Planungszeit:	15 Jahre, Enteignungsverfahren
Realisierungszeit:	15 Jahre
Anzahl Spuren	2 Spuren
Bauweise (Tagbau/Bergmännisch)	Jäissberg bergmännischer Tunnelbau, ansonsten grösstenteils Tagbau
Anzahl Anschlüsse	3 Anschlüsse: Anschluss Brüggmoos, ca. Hagneckkanal, Anschluss Münstschmier/ Ins T10 , Verzweigungsbauwerk Lyss-Süd
Begleitende Massnahmen	Rückbau A5 linkes Bielerseeufer und T6 Brügg-Lyss; Renaturierung Alte Aare, Ersatz LW Flächen für Anschlüsse durch Rückbau Busswil-Studen
Flächenbedarf Baustelleninsstallation und Standorte	?
Flächenbedarf während Bauzeit	Etappierung der beeinträchtigten Fläche möglich, da Tagbau und bergmännischer Tunnel
Flächenbedarf nach Fertigstellung	?
Immisionen während Bauzeit im Wohngebiet	Beeinträchtigungen während Bauzeit unterschiedlich, da mehrheitlich Landwirtschaftsgebiet
Etappierbarkeit	Kurz- und Mittelfristige Massnahmen sind möglich. Etappe nur bis Lyss als Ersatz T6 möglich.
Ungefähre Kosten Erstellung	2'500'000'000.- inkl. Porttunnel (Schätzung André König)
Ungefähre Betriebs- und Unterhaltskosten/Km	
Netzschluss erfüllt ja/nein, Aenderung Ja/Nein	Netzschluss muss angepasst werden.

Kurzbeschreibung:

Idee der Verfasser:	Im Zuge der Vollendung des Netzbeschlusses soll eine neue Streckenführung das Gebiet des Südufers und der Region Aarberg entlastet werden. Der Durchgangsverkehr des Nordufers wird umgelenkt. Der Porttunnel wird via Jens anders geführt. Gleichzeitig wird die Bernstrasse/Ländtestrasse zu einem attraktiven Boulevard umgebaut und als oberirdische Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes genutzt. Querungen werden auch im Gebiet Weidteile möglich.
---------------------	---

Auswirkungen in Stadtgebiet/Wohngebiet

Auswirkungen in Landschaft, Natur und Grundwasser,
Inventargebiete

Potential zukunftsfähiges Verkehrssystem

Eingriffe im Stadtgebiet für Boulevard, Anschlussbauwerk Prottunnel, Portbrücke fällt weg,

Grosse Eingriffe in Landwirtschaftsgebiet während gesamter Bauzeit. Anschlussbauwerke in
landwirtschaftlichem Gebiet mit Eingriffen ins Grundwasser.

Muss mit neuen Zahlen erstellt werden (Handyauswertung)

Auswertung, kritische Würdigung

Allgemeine Einschätzung:

Chancen:

Risiken:

Vorteile:

Nachteile: