

WESTAST A5

## «Wir haben immer mehr Mitglieder»

**Gespräch mit Catherine Duttweiler, früher sieben Jahre Chefredaktorin des «Bieler Tagblatt» und heute ehrenamtliche Mediensprecherin des Komitees «Westast so nicht!».**

VON MARIO CORTESI

**BIEL BIENNE:** Die Gesprächsrunden mit Regierungsrat Neuhaus haben unter dem Strich nichts gebracht, das Verhältnis Biel-Bern ist angespannter als zuvor ...

**Catherine Duttweiler:** Ja, leider. Anstatt den versprochenen Dialog zu führen, hat der neue Baudirektor unseren Kompromissvorschlag abgeschmettert, als er noch keine 100 Tage im Amt war. Damit hat er die Bieler Stadtregierung, den Stadtrat, den Grossen Rat und unser Komitee vor den Kopf gestossen: Sie alle hatten einen unabhängigen Variantenvergleich verlangt – anstelle einer Bewertung durch Firmen, die vom Bau des Westasts finanziell profitieren. Die Bürgergespräche waren eine Alibiübung.

**Wo ist noch ein Kompromiss möglich, wo bestehen unüberbrückbare Differenzen?** Die Fronten sind jetzt verhärtet. Wir sind gegen die beiden Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum, und der Kanton und das Bundesamt für Strassen wollen um jeden Preis die offizielle Variante bauen.

**Beide Seiten sind also unversöhnlich.**

Wir haben in einer blockierten Situation eine Kompromisslösung angeboten – dank dem ehrenamtlichen Engagement von Dutzenden von Menschen. Trotzdem beharren wir nicht uneingeschränkt auf der Umsetzung von «Westast so besser!». Alle gegnerischen Gruppen sind sich jedoch einig: Das offizielle Projekt zerstört ganze Stadtquartiere und ist viel zu teuer. Biel braucht keine zehn Autobahnanschlüsse!

**Können Sie, nachdem Ihnen Bern die kalte Schulter gezeigt hat, die beiden umstrittenen Anschlüsse im Stadtzentrum noch verhindern?**

Wir hoffen es. Das ungeschickte Vorgehen der Berner hat die Kritikerinnen und Kritiker radikalisiert. Es gibt Leute, die sich an Bäume ketten würden, um den Bau der Autobahn, den Abriss von 74 Häusern und den Tod von 745 Bäumen zu verhindern! Das Komitee selber führt derzeit politische Gespräche und wird die

juristischen Möglichkeiten ausschöpfen, der Gang vors Bundesgericht ist vorprogrammiert. Wir haben jede Woche mehr Mitglieder.

**Was, wenn die Demonstration im November kein Erfolg wird? Der Expertenstreit um technische Details hat manche verunsichert!** Der Kanton versucht, mit einer Diskussion über unnötige Abluftkamme davon abzulenken, dass er zwei riesige Autobahnschneisen von je 270 Meter Länge bauen will und die Stadt während zwanzig Jahren zur Baustelle macht. Ich habe als Bundeshauskorrespondentin und Chefredaktorin kaum erlebt, dass eine Behörde derart einseitig informiert. Umso wichtiger ist es, dass möglichst viele am 3. November zur Demo kommen!

**Das Komitee bezweifelt die Verkehrsprognosen, die dem Projekt zugrunde liegen. Hat der Kanton falsch gerechnet?** Die Verkehrsprognosen zu den Auswirkungen des Ostasts lagen bei einigen wichtigen Strassen falsch: Es werden dort täglich 10 000 bis 15 000 Fahrzeuge weniger gezählt als erwartet – das zeigen noch unveröffentlichte Zahlen, die dem Komitee zugespielt wurden. Es wurde sogar eine Taskforce eingesetzt, weil man beim Guido-Müller-Platz einen Zusammenbruch befürchtete. Jetzt hat der Autoverkehr dort abgenommen, dafür gibt es Staus bei Lyss, wo es niemand erwartet hat.

**Wie ist die grosse Differenz bei den Verkehrszahlen zu erklären?** Statistiker kritisieren, dass man bei so vielen unbekannt Variablen keine absoluten Prognosen abgeben sollte. Wie entwickeln sich Bevölkerung und Mobilität bis im Jahr 2040, wenn die Bieler Stadtautobahn frühestens fertig gestellt sein wird? Das Bundesamt für Statistik arbeitet mit Szenarien, Bandbreiten und Fehlermargen, nicht mit absoluten Zahlen. Man darf sich fragen, ob man die Prognosen des Kantons als Basis für Variantenvergleiche oder Entscheide zum Westast verwenden darf.

**Sie kritisieren auch die Unterhaltskosten von 43 Millionen Franken pro Jahr!**

Richtig. In Biel sollen nicht nur die teuersten Autobahn-Kilometer der Nation gebaut werden: Auch der Unterhalt würde teuer, auch weil die Grundwasserströme unter der Stadt durch die Autobahn blockiert werden; sie müssten mit Düchern, also Druckleitungen mit Syphons, umgeleitet werden.

**Das Komitee veröffentlicht in diesen Tagen Eigenrecherchen auf seiner Website. Warum dieses Vorgehen?** Der Kanton mauert bei der A5, daher gelangen wir selber mit Recherchen an die Öffentlichkeit. Mein Team beim «Bieler Tagblatt» hat schon vor zehn Jahren immer wieder auf Granit gebissen. Und noch heute wimmelt der Kanton präzise Medienanfragen ab mit Verweis auf einen Ordner mit Hunderten von Seiten und Dutzenden von Plänen, die nur für Experten lesbar sind. Ich habe das gerade letzte Woche wieder erlebt. Aber das motiviert uns, und wir können zum Glück auf die Mithilfe von vielen Fachleuten zählen.

**Catherine Duttweiler, wir danken Ihnen für das Gespräch.**

PAR MARIO CORTESI

AXE OUEST A5

## «Nous avons toujours plus de membres»

**Entretien avec Catherine Duttweiler, ancienne rédactrice en chef du «Bieler Tagblatt» durant 7 ans et aujourd'hui porte-parole bénévole du comité «Axe Ouest: pas comme ça!».**

**BIEL BIENNE:** Les rondes de discussions avec le conseiller d'Etat Christoph Neuhaus n'ont rien apporté, la relation Bienne-Berne est plus tendue qu'avant...

**Catherine Duttweiler:** Oui, malheureusement. Au lieu de mener le dialogue promis, le nouveau directeur des Travaux publics a rejeté notre proposition de compromis alors qu'il était en fonction depuis à peine 100 jours. Ainsi, il a offensé l'Exécutif et le Légitif de la ville, le Grand Conseil et notre comité: ils avaient tous demandé une comparaison indépendante des variantes au lieu d'une évaluation par des firmes qui profitent financièrement de la construction de l'axe Ouest. Les dialogues avec les citoyens étaient un exercice alibi.

**Où le compromis est-il encore possible, où sont les différences insurmontables?** Les fronts se sont maintenant durcis. Nous sommes contre les deux jonctions au centre-ville, le Canton et l'Office fédéral des routes (OFROU) veulent à tout prix construire la variante officielle.

**Les deux parties sont donc inconciliables.** Nous avons offert une possibilité de compromis dans

une situation bloquée, grâce à l'engagement bénévole de douzaines de personnes. Malgré cela, nous ne nous obstinons pas à la réalisation sans réserve de «Axe ouest: mieux comme ça!». Mais tous les groupes d'opposants sont néanmoins unanimes: le projet officiel détruit des quartiers entiers et se révèle beaucoup trop cher. Bienne n'a pas besoin de dix jonctions autoroutières!

**Après que le Canton a fait la sourde oreille, pouvez-vous encore empêcher les deux jonctions contestées au centre-ville?**

Nous l'espérons. La démarche maladroite de Berne a radicalisé les critiques. Il y a des gens prêts à s'enchaîner aux arbres pour empêcher la construction de l'autoroute et la destruction de 74 maisons et de 745 arbres! Le comité lui-même mène actuellement des dialogues politiques et veut évaluer les possibilités juridiques, le recours au Tribunal fédéral est programmé. Nous avons de nouveaux membres chaque semaine.

**Que se passera-t-il si la manifestation de novembre n'a pas de succès? La querelle d'experts autour de détails techniques en a décontenancé plus d'un.**

Le Canton tente de détourner l'attention, avec une discussion autour de cheminées d'évacuation inutiles, sur le fait qu'il veut bâtir deux gigantesques trouées autoroutières de 270 mètres de long chacune et faire de la ville un chantier durant 20 ans. Comme correspondante parlementaire au Palais fédéral et comme rédactrice en chef, je n'ai vraiment jamais vu une information aussi unilatérale par une autorité. Voilà pourquoi il est si important que le plus de monde possible manifeste le 3 novembre.

**Le comité doute des pronostics de trafic sous-jacents au projet. Le Canton a-t-il mal calculé?**

Les pronostics de trafic sur les conséquences de l'axe Est sont fausses pour certaines rues importantes: on y compte quotidiennement 10 à 15 000 véhicules de moins qu'attendu. C'est ce que montrent des chiffres pas encore publiés qui ont été transmis au comité. Il y a même une task-

force qui a été engagée parce que l'on craignait une détérioration à la place Guido-Müller. Maintenant, le trafic y a diminué, par contre il y a des bouchons près de Lyss, ce que personne n'avait attendu.

**Comment expliquer ces grosses différences?**

Les statisticiens critiquent: avec autant de variables inconnues, on ne devrait pas émettre de pronostics absolus. Comment se développeront la population et la mobilité d'ici 2040, quand le contournement autoroutier biennois sera au plus tôt terminé? L'Office fédéral de la statistique travaille avec des scénarios, des fourchettes et des marges d'erreur, pas avec des chiffres absolus. On doit se poser la question: doit-on utiliser les pronostics du Canton comme base pour une comparaison des variantes ou pour prendre des décisions quant à l'axe Ouest?

**Vous critiquez aussi des coûts d'entretien de 43 millions par an!**

Exact. A Bienne, on ne va pas seulement construire le kilomètre d'autoroute le plus cher du pays: l'entretien sera aussi onéreux. Aussi parce que les flux de la nappe phréatique sous la ville seront bloqués par l'autoroute; on devra les détourner par d'autres canaux, donc des conduites de refoulement avec des siphons.

**Le comité publie ces jours ses propres recherches sur son site Internet.**

**Pourquoi faire ainsi?** Le Canton cimente l'information sur l'A5, alors nous parvenons nous-mêmes avec des recherches à informer l'opinion publique. Mon équipe du «Bieler Tagblatt» s'y était déjà cassé les dents il y a dix ans. Aujourd'hui encore, quand les médias lui posent des questions précises, le Canton les renvoie en faisant référence à un classeur avec des centaines de pages et des douzaines de plans que seuls les experts peuvent déchiffrer. Je l'ai vécu pas plus tard que la semaine passée. Mais cela nous motive et nous avons la chance de pouvoir compter sur l'aide de nombreux spécialistes.

**Catherine Duttweiler, merci de nous avoir accordé cet entretien.**



**Catherine Duttweiler:** «Es gibt Leute, die sich an Bäume ketten würden.»

**Catherine Duttweiler:** «Il y a des gens prêts à s'enchaîner aux arbres pour empêcher la construction de l'autoroute.»

Le rêve de l'aide auditive invisible est la réalité

CENTRE D'AUDITION SUISSE BIENNE



Testez Lyric maintenant et découvrez à quel point Lyric peut changer votre vie.

Rue Hans-Hugi 3  
2502 Bienne  
Tel. 032 323 00 80  
www.hzs.ch

**85<sup>e</sup> Marché aux oignons de Bienne** Samedi, 27 octobre 2018

Oignons, fruits, légumes, tresses, pains paysan, vins du lac de Bienne, fleurs et beaucoup plus.

Place du Marché-Neuf  
Au plaisir de votre visite!  
Les producteurs

