

WESTAST A5

«Das Misstrauen war gross»

In vier Monaten soll die Dialoggruppe der A5 eine gemeinsame Lösung für eine allfällige Westumfahrung von Biel präsentieren. BIEL BIENNE unterhält sich mit dem Leiter Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

VON MOHAMED HAMDALOU

Eine einvernehmliche Lösung für die Fertigstellung der Bieler Autobahnumfahrung finden und konkrete Vorschläge an die Behörden formulieren. So lautete der Auftrag jener Arbeitsgruppe, die regelmässig in Biel zusammenkommt und ihre Empfehlungen bis Ende Juni vorlegen muss. Dieser innere Kreis besteht aus Gegnern und Unterstützern des Ausführungsprojekts, geleitet wird der Dialog von Hans Werder. Der 74-Jährige war viele Jahre lang die rechte Hand von Bundesrat Moritz Leuenberger.

BIEL BIENNE: Warum haben Sie den Auftrag angenommen, die Arbeitsgruppe zur A5 zu leiten?

Hans Werder: Ich suchte kein neues Mandat, aber die Schwierigkeit der Aufgabe reizte mich. Angesichts meiner vorherigen Funktion kannte ich die Situation ein wenig. Es ist eine grosse Herausforderung, in solch einer schwierigen Situation eine Lösung zu finden.

Beim UVEK mussten Sie heikle Gespräche mit grossen Unternehmen oder institutionellen Funktionsträgern führen. Ist der Dialog mit «Milizlern» wie den Mitgliedern dieser Arbeitsgruppe anders?

Es ist ganz anders. Beim UVEK traf ich mich mit Zuständigen für die entsprechenden «Dossiers», mit «nüchternen» Experten. Das war eine andere Welt. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind oft auch emotional involviert. Sie müssen zudem gegenüber den Interessengruppen Rechenschaft ablegen, in deren Auftrag sie in der Gruppe mitwirken. Sie bringen ihre eigene Geschichte in diese seit Jahrzehnten dauernde Auseinandersetzung. Das prägt den Geist der Gespräche in Biel stark.

Hat es Sie überrascht, wie polarisiert die Standpunkte zunächst waren?

Ja. Als ich beim UVEK war, wusste ich, dass diese Frage die Bieler schon eine Weile spaltet. Aber ich hätte nicht gedacht, dass zwischen den verschiedenen Lagern so viel gegenseitiges Misstrauen herrscht. Wir mussten zunächst versuchen, ein Klima des Vertrauens wiederherzustellen. Es hat lange gedauert.

Diese Arbeitsgruppe erweckte lange den Eindruck, sich über die Vorgehensweise hinsichtlich der Art und Weise, wie die Sitzungsprotokolle erstellt werden oder welcher Experte eingeladen werden soll.

Haben Sie je daran gedacht, den Bettel hinzuschmeissen?

Nein. Es ist jedoch richtig, dass es zu Beginn angesichts der unterschiedlichen an diesem Prozess beteiligten Personen und Organisationen nicht einfach war. Anfangs vermutete ich nicht, dass es so schwierig sein würde. Aber dann lief es besser.

Teilen Sie den Optimismus der Behördendelegation, dass im Hinblick auf die Umfahrung von Biel nun ein «konstruktives Arbeitsklima» herrsche?

Ja, eindeutig. Bei einer wesentlichen Feststellung konnten wir uns weitgehend einigen: In Biel sind 80 Prozent der Probleme, die durch den individuellen motorisierten Verkehr verursacht werden, auf den «einheimischen» Verkehr und 20 Prozent auf den Transitverkehr zurückzuführen. Auf dieser Ebene müssen wir zunächst vernünftige Lösungen finden, um den hausgemachten Verkehr in den nächsten 15 Jahren zu stabilisieren und sogar zu reduzieren. Wir sind kurz davor, uns auf bestimmte wichtige Grundsätze zu einigen, beispielsweise auf die absolute Notwendigkeit, das individuelle Verkehrsaufkommen zu stabilisieren. Deshalb tauchte die Idee des Regiotrams wieder auf. Aber meiner Meinung nach haben die leidenschaftlichen Debatten zum offiziellen Projekt der Umfahrung von Biel während Jahren sämtliche Fragen rund um Stadtplanung und Verkehr in der Stadt blockiert. Auf dieser Ebene muss dringend gehandelt werden.

Es bleibt die konkrete Frage nach dem Westast und seiner eventuellen Eröffnung zwischen 2030 und 2035.

Die Idee eines grossen Tunnels unter dem westlichen Teil der Stadt Biel hindurch hat immer noch Chancen, wenn er nicht im Tagebau erstellt wird. Die Frage der Anschläge bleibt jedoch offen. Wir haben noch ein paar Monate Zeit, um hier entscheidend vorwärts zu kommen.



PHOTO: JOEL SCHWEIZER

Das Ausführungsprojekt wurde 2014 genehmigt. Seitdem ist für viele das Klima zu einer Priorität geworden. Weite Teile der Bevölkerung entwickeln ein anderes Verhältnis zur Mobilität. Ist dieses Projekt nicht einfach veraltet?

Diese Probleme spielen sicherlich eine wichtige Rolle für die Wahrnehmung, die manche Menschen heute von diesem Projekt haben. Aber es gibt noch eine weitere wichtige Änderung. In der Vergangenheit kamen Infrastrukturprojekte von «oben», das heisst vom Bund. Grundsätzlich hatten die Gemeinden und die Bevölkerung bei nationalen Projekten nicht immer ein Mitspracherecht. Dies war auch bei der Autobahnumfahrung Biel der Fall. Künftig ist dies wahrscheinlich nicht mehr möglich.

Wenn die Debatten erneut ins Stocken geraten, besteht dann nicht das reale Risiko, dass der Bund die Geduld verliert und die für die Westast vorgesehenen 2,2 Milliarden Franken anderswo investiert?

Meines Wissens geniesst dieses Projekt in Bundesbern nicht oberste nationale Priorität. Bei der nationalen Strassenbaupolitik haben die Nord-Süd- und Ost-West-Achsen Vorrang. Ich werde keine Prognose abgeben! ■

AXE OUEST

«La méfiance était forte!»

Dans quatre mois, le groupe de dialogue de l'A5 doit présenter ses pistes pour sortir du tunnel. Rencontre avec son président, l'ancien secrétaire général du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC) Hans Werder.

citoyennes et des citoyens de milice comme les membres de ce groupe de travail?

C'est très différent. Au DETEC, je me retrouvais face à des hommes ou des femmes «de dossiers», des experts. C'était un autre monde. Alors qu'ici, les membres du groupe de travail sont impliqués émotionnellement. Ils doivent aussi rendre compte aux organisations populaires qui les ont mandatés. Ils ont leur propre histoire et celle-ci est en partie marquée par le long feuilleton du contournement autoroutier. On en parle depuis des dizaines d'années. Ça marque forcément les esprits à Bienne.

Aviez-vous été surpris de voir à quel point les positions étaient polarisées?

Oui. Quand j'étais au DETEC, je savais que cette question divisait depuis longtemps la population biennoise. Mais je ne pensais pas que c'était à ce point le cas et qu'il existait autant de méfiance réciproque entre les parties concernées. Nous avons dû essayer de rétablir un climat de confiance. Cela a pris beaucoup de temps.

Ce groupe de travail a longtemps donné l'impression de s'engluer dans des problèmes de procédure, par exemple pour savoir comment seraient rédigés les procès-verbaux des séances ou quel expert inviter. Avez-vous été tenté de tout laisser tomber?

Non. Mais c'est vrai qu'au début, ce n'était pas facile, vu la diversité des personnes et des organisations impliquées dans ce processus. Au début, je n'avais pas forcément pensé que ce serait si difficile. Mais ensuite, les choses se sont mieux passées.

Partagez-vous l'optimisme de la délégation des autorités pour le contournement de Bienne par l'A5 qui se félicite désormais de l'existence d'un «climat de travail constructif»?

Oui. Très clairement. Nous avons réussi à nous mettre en grande partie d'accord sur un constat important: à Bienne, 80% des problèmes dus au trafic motorisé individuel sont imputables au trafic «indigène» et 20% au trafic de transit. C'est à ce niveau-là que nous devons prioritairement trouver des solutions raisonnables pour stabiliser, voir pour réduire ce trafic «indigène» dans les quinze prochaines années.

Nous sommes proches de nous mettre d'accord sur certains principes importants, comme au minimum sur la nécessité absolue de stabiliser le trafic individuel. C'est pour ça notamment que l'idée du tram a refait surface. Mais à mon avis, tous les débats passionnés autour du projet officiel du contournement de Bienne ont bloqué ces dernières années toutes les questions autour de l'urbanisme et de la circulation dans la ville. C'est à ce niveau qu'il est urgent d'agir.

Mais il reste toujours la question concrète de l'axe Ouest et de son éventuelle ouverture à l'horizon 2030-2035.

L'idée d'un grand tunnel sous la partie Ouest de la ville de Bienne a des chances s'il n'entraîne pas de chantier ouvert en ville. Mais la question des jonctions reste ouverte. Il nous reste quelques mois pour faire avancer les choses.

Le projet d'exécution a été approuvé en 2014. Or depuis, l'urgence climatique est devenue pour beaucoup une priorité et la population commence à avoir un rapport différent avec la mobilité. Ce projet n'est-il pas tout simplement dépassé?

C'est sûr que ces problèmes jouent un rôle important dans la perception que certains ont aujourd'hui de ce projet. Mais il y a un autre changement majeur. Jadis, dans le domaine des infrastructures, les projets venaient «d'en haut», c'est-à-dire de la Confédération. Au fond, les communes et la population n'avaient pas toujours leur mot à dire quand il s'agissait de projets nationaux. Ce fut aussi les cas pour le contournement autoroutier de Bienne. Désormais, il ne serait sans doute plus possible d'agir ainsi.

En cas d'enlèvement des débats, n'y a-t-il pas un risque que la Confédération finisse par perdre patience et investisse ailleurs les 2,2 milliards prévus pour l'axe Ouest?

Disons qu'à ma connaissance, dans la Berne fédérale, ce projet n'a pas forcément une grande importance nationale en ce qui concerne la politique routière. Pour la Confédération, les axes Nord-Sud et Est-Ouest sont prioritaires. Je ne ferai donc pas de pronostic! ■

Hans Werder: «Die betroffene Bevölkerung wird künftig bei nationalen Strassenbauprojekten vermehrt mitsprechen können.»

PAR MOHAMED HAMDALOU

Trouver une solution consensuelle à l'achèvement du contournement autoroutier de Bienne et élaborer des propositions concrètes destinées aux autorités. C'est la tâche du groupe de travail qui se réunit régulièrement à Bienne et doit présenter ses recommandations d'ici la fin du mois de juin. Ce séminaire est composé d'adversaires et de partisans du projet placés sous la présidence de Hans Werder. Longtemps bras droit du conseiller fédéral Moritz Leuenberger, ce dernier livre ses impressions. En respectant ses devoirs de réserve...

Hans Werder: «L'idée d'un grand tunnel sous la partie Ouest de la ville de Bienne a des chances s'il n'entraîne pas de chantier ouvert en ville.»

BIEL BIENNE: Ancien secrétaire général du DETEC à l'époque où il était dirigé par Moritz Leuenberger, vous avez accepté de présider le groupe de travail sur l'A5. Pourquoi?

Hans Werder: Je ne cherchais pas de nouveau mandat, mais la difficulté de la tâche m'intéressait. Or vu ma fonction antérieure, je connaissais un peu la situation. C'était un défi d'essayer de trouver une solution dans une situation rude.

Au DETEC, vous aviez l'habitude de devoir animer des discussions sensibles avec des grandes entreprises ou des interlocuteurs institutionnels professionnels. Est-ce différent de devoir traiter avec des

NEWS

Biel: Kampf der Gewalt.

Die Stadt Biel will Jugendliche und junge Erwachsene für das Thema häusliche Gewalt sensibilisieren und zeigt deshalb die zweisprachige Ausstellung «Stärker als Gewalt» in der Aula der Wirtschaftsschule BFB. Die Ausstellung wird am kommenden Montag eröffnet und dauert bis Ende März. 18 500 Anzeigen wegen häuslicher Gewalt wurden 2018 in der Schweiz eingereicht, im Kanton Bern waren es mehr als 1200 Fälle. In der Region Biel haben im Jahr 2019 439 Frauen die Beratungsdienste von «Solidarité femmes Biel/Bienne et Région» in Anspruch

genommen, 52 weitere haben mit ihren Kindern Zuflucht und Schutz gefunden im Frauenhaus. Im gleichen Zeitraum hat die Opferberatungsstelle Biel rund 450 Betroffene von Straftaten begleitet, in 50 Prozent der Fälle handelte es sich um sexuelle Gewalt. Die Stadt Biel hat für das Jahr 2020 verschiedene Aktivitäten geplant, um das Thema in den Fokus zu rücken. Die Wanderausstellung gegen häusliche Gewalt bildet dabei den Auftakt. Die Opferhilfestellen engagieren sich mit der Stadt. Die Wanderausstellung ist ein gemeinsames Projekt der Kantone Bern und Freiburg, das in enger Zusammenarbeit mit

der Berner Interventionsstelle gegen häusliche Gewalt, dem Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann und für Familienfragen Freiburg und der Kantonspolizei Bern entwickelt und umgesetzt wurde. bb

Biel: Boccia statt «Texas»?

Das Kunstwerk «Texas» auf der Esplanade in Biel gibt seit der Einweihung im Sommer 2018 zu reden. Stadtrat Pierre Ogi, bekannt für originelle Ideen, verlangt in einem Postulat, die Stadt solle die «an eine Wüste erinnernde Fläche» umgestalten. Der welsche Sozialdemokrat glaubt, dass man dies «auf einfache Weise

und mit wenig Mitteln» tun könnte. Ogi denkt an Bahnen für Pétanque oder Boccia sowie grosse Schach- oder Mühlespiele wie auf dem Bundesplatz in Bern. Der pensionierte Friedhofgärtner möchte auch neue Sitzgelegenheiten «mit Sonnenschutz». MH

Bienne: contre la violence domestique.

Cette année, la Ville de Bienne veut sensibiliser les jeunes de 15 à 25 ans sur la violence domestique en débutant un travail de prévention. En 2018, 18 500 plaintes pour violence domestique ont été déposées en Suisse, dont plus de 1200 rien que dans le

canton de Berne. Dans la région, 439 femmes ont contacté Solidarité femmes Biel/Bienne et Région pour des conseils en 2019, et 52 autres ainsi qu'autant d'enfants ont trouvé protection et hébergement dans la maison d'accueil de l'institution. Le centre LAVI de Bienne a accompagné environ 450 situations pour différentes infractions, dont 50% de violences sexuelles. La campagne biennoise de sensibilisation débute le 2 mars avec l'exposition itinérante «Plus fort que la violence» dans l'aula de l'école commerciale BFB. Elle est conçue comme une visite interactive de l'appartement d'une famille: chaque pièce plonge

le public dans un quotidien marqué par la violence domestique et ses différents aspects. Plus de 80 classes de la région sont inscrites pour suivre en mars une visite accompagnée par une collaboratrice d'un service spécialisé comme Solidarité femmes, Centre LAVI et Main Tendue, ainsi qu'un policier. Vernissage le 3 mars à 17 heures 30. RJ

Bienne: «Texas», bientôt un terrain de pétanque? Inaugurée à l'été 2018, l'œuvre d'art «Texas» située en bordure de l'Esplanade ne finit pas de faire des vagues. Connue pour ses nombreux coups de

gueule, le socialiste romand Pierre Ogi vient de déposer un postulat demandant à la ville de changer au plus vite l'affectation de cette surface qui, selon lui, «ressemble de plus en plus à un désert». «Située en plein cœur de la ville, cette surface pourrait être aménagée de façon ludique et à peu de frais», estime-t-il. Par exemple pour y installer des pistes de pétanque ou de boccia, des grands jeux d'échecs ou de char comme sur la place fédérale. Le jardinier municipal à la retraite y verrait bien aussi l'implantation de bancs publics «avec des abris contre le soleil». MH