

Ein (zu) visionäres Projekt – die Bielerseestrasse 1828 bis 1840

Daniel Flückiger



Abb. 1: Verkehrswege und politische Grenzen am Bielersee 1816/1817. Bis 1815 waren die Dörfer am nördlichen Ufer nur über den See mit dem bernischen Territorium verbunden.

Karte von Antoine Joseph Buchwalder, Paris 1819

Einleitung

Am 9. Januar 1836 klagte der Seckelmeister der Stadt Biel, Peter Krachpelz, vor dem Amtsgericht Biel gegen das Baudepartement des Kantons Bern. Er hatte für die neue Strasse zwischen Biel und Neuenstadt Land abtreten müssen und verlangte dafür mehr Geld – auf heutige Verhältnisse umgerechnet ging

es um rund 100 000 Franken¹. Krachpelz war kein Einzelfall. Bis 1839 klagten fast 80 Grundeigentümer aus Neuenstadt, Ligerz, Twann, Tüscherz-Alfermée und Biel, darunter mehrere Ge-

¹ Im Folgenden werden alle Geldbeträge in Schweizer Franken zum Lohnniveau von 2006 umgerechnet. Vgl. Studer, Roman; Schuppli, Pascal: Deflating Swiss Prices over the Last Five Centuries, in: Historical Methods 41/3 (2008), S. 137–156.

meindepräsidenten und Gemeinderäte, vor Gericht gegen das Baudepartement. Mit dem Strassenbau am nördlichen Bielerseeufer brachten die kantonalen Behörden eine ganze Gegend gegen sich auf und sorgten in- und ausserhalb des Kantons für Kritik, die in scharfem Kontrast zu den anfänglichen Hoffnungen stand.

Die *Bielerseestrasse*, die der Kanton zwischen 1834 und 1840 baute, war ein visionäres Projekt, das alte und neue Kantonsteile einander näher bringen und das nördliche Bielerseeufer als Wirtschaftsstandort stärken sollte. Sie war die erste befahrbare Strasse zwischen Biel und Neuenstadt und bereitete den Weg für die Eisenbahn und die Autostrasse. Der Strassenbau fand zu einer Zeit statt, in der man von besseren Verkehrsverbindungen erwartete, dass sie den politischen und gesellschaftlichen Zusammenhalt stärkten und die Wirtschaft förderten. Aus dieser Hoffnung baute der Kanton Bern neue Strassen und übernahm zahlreiche Strecken von den Gemeinden; von 1823 bis 1844 verdichtete sich das Staatsstrassennetz von 80 auf 280 Meter pro Quadratkilometer. Die Bielerseestrasse gehörte zu den grössten und teuersten Vorhaben, die der Kanton im Zuge dieses Strassenbaubooms anpackte. Wie kam es, dass sich dieses visionäre Projekt, mit dem die Reisezeit zwischen Basel und Genf um 7 Prozent verkürzt werden sollte, zu einem schweizweit beachteten Skandal auswuchs?

Biel setzt sich gegen Aarberg durch

Der Wiener Kongress von 1815 eröffnete der Verkehrspolitik am Bielersee neue Perspektiven. Die Städte Biel und



Abb. 2: Jean Amédée Watt (1775–1834), der Schöpfer der Bielerseestrasse, entstammte einer wohlhabenden Industriellenfamilie aus Biel.

Lithografie von R. Münger, nach einer Zeichnung von A. Bridel.

Büro Cortesi, Biel

Neuenstadt, die vorher über Jahrhunderte zum Fürstbistum Basel gehört hatten, kamen zu Bern und gehörten nun zum gleichen Territorium wie die Dörfer Ligerz, Twann und Tüscherz-Alfermée. Vorher waren diese Dörfer über bernisches Gebiet nur auf dem Wasserweg erreichbar; auf dem Landweg hatte die Verbindung nach Erlach oder Nidau durch das Fürstbistum Basel, respektive in den letzten Jahren vor 1815 durch Frankreich, geführt (Abb. 1). Bis 1815 lag deshalb eine direkte Strasse zwischen Biel und Neuenstadt nicht im Interesse des bernischen Staats. Die Obrigkeit, die auf dem Verkehr Zölle und Mauten erhob, versuchte die Fuhrleute möglichst über ihr eigenes Gebiet

zu lenken. Der Hauptverkehrsknoten im alten Bern war Aarberg, von wo aus eine Strasse über Murten in die Westschweiz führte. Für den Verkehr auf dem See war Nidau der wichtigste Hafen.

1826 entwarf der Bieler Ingenieur Jean Amédée Watt Pläne für eine Strasse am nördlichen Ufer des Bielersees. Er schlug eine Hauptstrasse von Biel nach Neuenstadt (16 km) und eine Nebenstrasse von Twann nach Lamboing (9 km) vor, wobei er mit Kosten von 28 Millionen Franken kalkulierte. Watt rechnete aus, dass die Verbindung zwischen Basel und Genf dank der neuen Strasse 7 Prozent kürzer würde. 1828 unterbreiteten die Räte von Biel und Neuenstadt diese Pläne der Strassenkommission des Kantons Bern, worauf sich sogleich andere Ortschaften gegen das Projekt wehrten. Die Räte von Aarberg, Nidau und Erlach, wo viele Gaststätten und Handwerker vom Transitverkehr lebten, fürchteten um die verkehrsgünstige Lage ihrer Ortschaften. Sie spielten alte gegen neue Landesteile

aus und verlangten von der Regierung, auf die Bewohner des *Urkantons* Rücksicht zu nehmen. Die kantonalen Behörden zögerten in der Folge. Sie befürchteten, eine Konkurrenzroute zur bisherigen Hauptachse über Aarberg aufzubauen und die Zolleinnahmen auf dieser Strecke zu gefährden. Am 18. Februar 1829 entschied die Regierung gegen eine neue Strasse am Bielersee.

Nach der politischen Wende von 1830/1831 griff der Stadtrat von Biel das Projekt wieder auf. Diesmal äusserten sich die Gemeinden Twann und Ligerz zugunsten der Bielerseestrasse und die Behörden – nicht zuletzt dank Regierungsrat Charles Neuhaus (1796–1849) aus Biel – begegneten dem Vorstoss wohlwollend. 1834 versprachen Biel, Neuenstadt, Ligerz und Twann ausserdem, zehn Millionen Franken an den Strassenbau zu bezahlen. Insgesamt budgetierte das Baudepartement mit Kosten von 25 Millionen und am 24. Mai 1834 stimmte der Grosse Rat dem Pro-



Abb. 3: Der Hafen von Nidau. Bis ins Eisenbahnzeitalter, das heisst auch nach dem Bau der Bielerseestrasse, war der Bielersee der wichtigste Verkehrsträger für die umliegende Gegend. Aquatinta von Johann Jakob Wetzel, 1827.

Kunstsammlung der Stadt Biel

jekt diskussionslos zu. Aarberg wehrte sich diesmal vergebens und musste sich sogar öffentliche Angriffe von Watt gefallen lassen. Es sei kaum zu verstehen, meinte dieser in einer verkehrspolitischen Programmschrift, wie die Stadt im bernischen Verkehrsnetz eine so zentrale Stellung erhalten habe. Es müsse sich um das ehemalige «Nest» eines «Zwingherrn» handeln, der mit «Raubgenossen» in Nidau ein Bündnis geschlossen und den Verkehr zu seinen Gunsten umgeleitet habe.²

Der Wert der Erreichbarkeit

Wie ist der Meinungsumschwung in Twann und Ligerz zu verstehen? Die Versuche der Stadträte von Biel und Neuenstadt, die Gemeinden entlang des Sees zu überzeugen, sind in den Quellen schwierig zu fassen. Deutlich wird aber, dass sich in den Seedörfern eine neue Wahrnehmung von Verkehr und Mobilität ausbreitete. Verkehr wurde zunehmend nicht mehr nur als Mittel zum Zweck gesehen, für das so wenige Ressourcen wie möglich eingesetzt werden sollten.

1828 vertraten die Seedörfer noch eine Sichtweise, die an den damaligen Alltag der Winzer angepasst war. Die Winzer verrichteten ihre täglichen Arbeiten meist von Hand, verzichteten auf die aufwändige Haltung von Pferden oder Ochsen und sie nutzten den See, um bequem und günstig mit den Ortschaften am gegenüberliegenden Ufer Handel zu treiben. Baumstämme schleiften sie im Winter ans Ufer und brachten sie im Sommer über den See nach Nidau und Erlach. Wenn kein Wind blies, treidelten

sie Schiffe dem Seeufer entlang. Sie versuchten ihren Wohlstand zu steigern, indem sie lokale Ressourcen wie das Rebland oder den Wald besser nutzten. Die Bewohner von Twann schrieben deshalb 1828 an die Regierung, sie würden gerne acht Hektaren Rebland mehr bewirtschaften. Der Strassenverkehr hingegen beanspruchte im Vergleich zum Transport auf dem Wasser nicht weniger, sondern mehr Ressourcen. Mit der Bielerseestrasse wurden nicht neue Flächen geschaffen, sondern – die genaue Zahl ist zufällig – ungefähr acht Hektaren Land verbaut.³ Die Seedörfer verloren also mit dem Strassenbau etwa so viel Fläche, wie Twann eigentlich hätte gewinnen wollen. Einsparungen bei Transportkosten waren keine zu erwarten.

Fünf Jahre später äusserten die Gemeinden am Seeufer Ansichten, die dem modernen Nutzenbegriff entsprachen. *Nutzen*, wie es der französische Ökonom Jean Baptiste Say ungefähr zur gleichen Zeit definierte, war alles, wofür jemand mit Geld zu zahlen bereit war. Die Unterscheidung zwischen notwendigem und überflüssigem Konsum, zwischen Grundbedarf und Luxus entfiel damit; alle Bedürfnisse wurden einander gleichgestellt.⁴ Die ständige Verbindung mit der übrigen Welt, welche die Twanner und Ligerzer von der Bielerseestrasse erwarteten, stand nun als eigenständiger *Nutzen* auf der gleichen Ebene wie die Weintrauben und das Holz, das sie auf ihrem Land ernteten. Detailliert schilderten die Gemeinden die Vorteile einer besseren Erreichbarkeit. Im Januar 1830, schrieb zum Beispiel Twann, sei im Dorf ein Feuer ausgebrochen und wegen des

² Flückiger, Staat, S. 265–268; Rogger, S. 101–124.

³ Die Strasse war 14,5 Kilometer lang und sollte als Strasse zweiter Klasse 5,4 Meter breit sein.

⁴ Flückiger, Staat, S. 26–30.

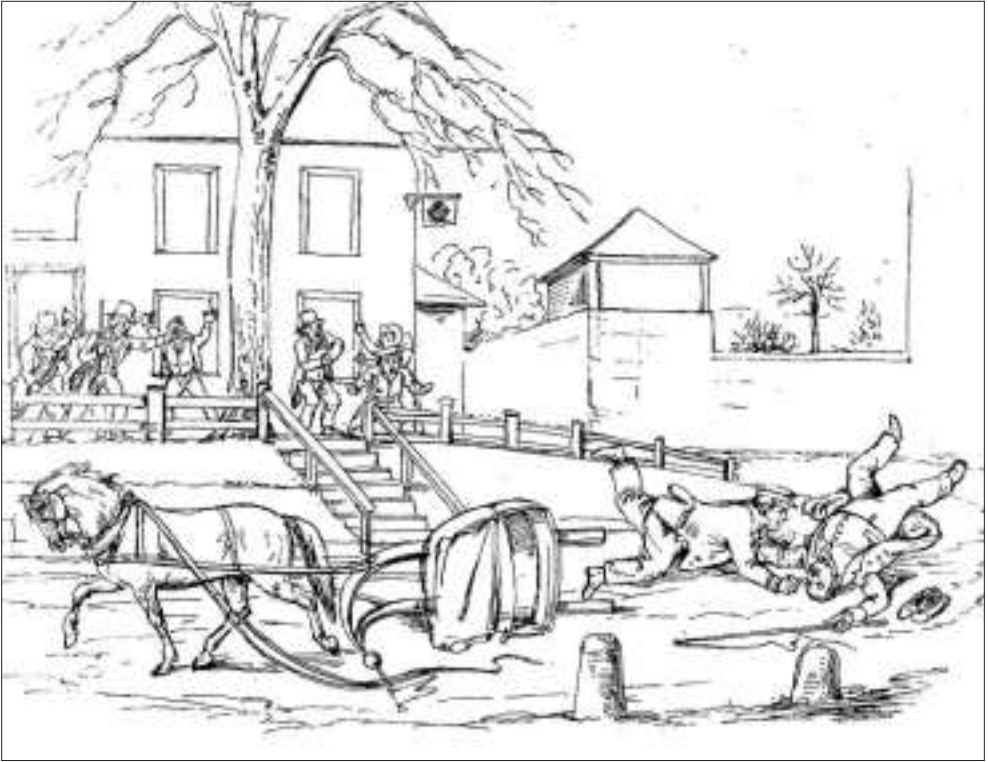


Abb. 4: Die Schlittenfahrt. Man fuhr auch in den 1830er-Jahren manchmal bloss zum Spass, um seinen Wohlstand vorzuführen oder um seine Fahrfähigkeiten zu demonstrieren – und überschätzte sich dabei zuweilen, wie hier die beiden Wirte Flück und Stegmann in Bern.

Illustration aus dem Guckkasten 3/42 (20.10.1843).

teilweise zugefrorenen Sees habe niemand zu Hilfe kommen können. Und die Gemeinde malte aus, dass auch ab und zu jemand dringend einen Arzt benötige, wenn das Dorf wegen Eis, Wind oder anderen Wetterlaunen nicht über den See zugänglich sei. Die Seedörfer hofften, mit einer festen Strasse jederzeit erreichbar und mit der Welt verbunden zu sein. Der Nutzen, den die Erreichbarkeit darstellte, rechtfertigte den Bau einer Strasse – auch wenn der Strassenverkehr knappes Land verbrauchte und teurer war als die Transporte auf dem Wasser. Diese starke Gewichtung der Mobilität als Selbstzweck durch ganze

Gemeinden war in den 1830er-Jahren neu, obwohl der Verkehr selbstverständlich schon vorher vereinzelt dem Spass, Prestige oder anderen Zwecken gedient hatte (Abb. 4).⁵

Streit um Land und Häuser

Obwohl sich 1833/1834 kaum Opposition gegen die Bielerseestrasse bemerkbar gemacht hatte, war die praktische Umsetzung umstritten. Um das wertvolle Rebland, das in der Grundsatz-

⁵ Flückiger, Staat, S. 268–275; Rösli-Römer, Strasse, S. 53–58, hier: S. 55.



Abb. 5: Skizze der Parzelle von Peter Krachpelz bei Vingelz, die vom Strassenbau durchschnitten wurde. Weil das verbleibende Land schwierig zu bewirtschaften war, kaufte der Kanton die ganze Parzelle.

Staatsarchiv Bern, BB X 1887.

diskussion weniger hoch gewichtet worden war als der Nutzen der neuen Strasse, entspann sich im Einzelfall ein hartnäckiges und verbissenes Ringen. Dazu kam, dass die Bauunternehmer wenig Verständnis für die Sicht der betroffenen Grundeigentümer zeigten und sich teils grob verhielten.

Watt, der zunächst als Generalunternehmer mit dem Strassenbau begann, liess bereits beim Markieren des Trassees eigenmächtig Dutzende grosser Eichen in Nidauer Bürgerwäldern fällen. Nachdem er am 16. September 1834 überraschend verstorben war, ging Bendicht Marti aus Bühl, der neue Generalunternehmer, ebenso ungeschickt vor. Er beschädigte bei Sprengungen an felsigen Abhängen Gebäude und Weinberge, wich eigenwillig von der markierten und mit den Grundeigentümern ausgehandelten Streckenführung ab und verzichtete in vielen Fällen darauf, das entlang der Strasse gesammelte Wasser abzuleiten. In der Folge lief Wasser in unterhalb der Strasse stehende Häuser. Allein von Mai 1838 bis Januar 1839 bezahlten

die kantonalen Behörden 63 Sachschäden an privatem Eigentum, für die ganz oder teilweise der Generalunternehmer verantwortlich war.

Die Verhandlungen mit den Grundeigentümern, die Land abtreten mussten, erwiesen sich als schwierig. Die neue Strasse führte über weite Strecken durch wertvolles Rebland und quer durch die Seedörfer, von denen im Durchschnitt jeder dritte Haushalt eine Parzelle abtreten musste. Mehrere Gebäude wie das Jousa-Wythenbachhaus in Schafis und das Wildermethgut (früher Tscharnerebgut) in Tüscherz mussten ihr weichen. Viele Grundeigentümer ergriffen bald rechtliche Schritte, weil sie sich vom Baudepartement und dem Generalunternehmer nicht ernst genommen fühlten. Sie stritten verbissen um Land und Häuser und wehrten sich oft bis zur letzten Instanz. Gabriel Burkhard aus Ligerz beispielsweise, dessen Haus abgerissen wurde, lehnte zuerst ein gütliches Angebot ab, erhob Rekurs gegen die vom Amtsgericht Nidau festgelegte Entschädigungssumme und erhielt

schliesslich vom Obergericht eine um zehn Prozent höhere Entschädigung zugesprochen. Insgesamt kamen die Landentschädigungen pro Kilometer achtmal höher zu stehen als bei anderen Strassenbauten. Allein für Verfahrens- und Anwaltskosten gab der Kanton anderthalb Millionen Franken aus.⁶

Das Projekt wird zum Skandal

Der Generalunternehmer und die kantonalen Ingenieure, die ihn hätten beaufsichtigen wollen, stritten während der ganzen Bauzeit. Von den Ingenieuren gab einer nach dem anderen auf: Der Jurassier Joseph Antoine Buchwalder (1792–1883) trat 1837 aus Protest zurück, der Pole Baczynski brach 1839 mit einer psychischen Krankheit zusammen und auf ihn folgte Titus Jankowski, ein anderer Pole. Schliesslich waren es Jankowski und der Grossrat Johann Ulrich Plüss, die in zähen Verhandlungen mit Marti abrechneten und den Strassenbau abschlossen.

Der Kanton Bern sprach für die Bielerseestrasse mehrere Nachkredite. Sie kostete mit 90 Millionen Franken mehr als dreimal so viel wie ursprünglich erwartet und heizte ohnehin bestehende Zerwürfnisse zwischen dem Grossen Rat und dem Baudepartement zusätzlich an. 1839 zwang der Grosse Rat den Obergeringenieur für den Strassen- und Wasserbau zum Rücktritt und 1840 wählte er den verantwortlichen Regierungsrat ab.⁷

Der Strassenbau am Bielersee entwickelte sich zu einem regelrechten Skandal, der auch ausserhalb des Kantons



Abb. 6: «Manier, wie man im Laufenthal mit den Bauern über Abtretung von Grundeigentum zur Strassenkorrektur contrahiert!» Wenn Behörden und Unternehmer Land enteigneten, erregte ihr Vorgehen auch in anderen Landesteilen oft Anstoss.

Karikatur aus dem Guckkasten 6/21 (25.5.1846).

beachtet wurde. Im Mai 1837 reichte der Zürcher Ingenieur Johann Jakob Frey (1783–1849) von Knonau dem Baudepartement eine Offerte für ein anderes Projekt ein und bot seine Hilfe beiläufig auch für die Bielerseestrasse an. 1840 prüfte die Tagsatzung ein Gesuch des Kantons Bern, der für die Bielerseestrasse einen neuen Zoll einführen wollte. Den Bernern ging es darum, angesichts der hohen Baukosten wenigstens gewisse Einnahmen erzielen zu können. Die eidgenössischen Experten lobten die neue Strasse als eine Verbindung von internationaler Bedeutung – sie meinten aber auch, dass man sie viel günstiger hätte

⁶ Flückiger, Staat, S. 275 – 285; Rösli-Römer, Strasse, S. 55.

⁷ Flückiger, Staat, S. 275–289; Rogger, Skandal.

bauen können.⁸ Der Zoll wurde nicht eingeführt. Im Staatsverwaltungsbericht über das Jahr 1840 rechtfertigte sich der Regierungsrat schliesslich dafür, wie sich der Bau der «fast berichtigten» Bielerseestrasse entwickelt hatte.⁹

Ausblick und Fazit

Brachte die Bielerseestrasse, was man von ihr erwartet hatte? Gewiss, die Dörfer am See erhielten eine Strasse und einen eigenen Postkutschenkurs, was damals als Voraussetzung für schnellen und zuverlässigen Verkehr galt. Die ständige Erreichbarkeit, die man sich erhofft hatte, war allerdings unvollständig. Bereits 1842 blockierte ein Erdbeben bei Tüscherz für mehrere Tage die neue Strasse.¹⁰ Und die Transporte auf dem Wasser blieben günstiger als der Strassenverkehr, wie es die Gegner des Projekts 1828 vorausgesagt hatten. Sogar das Material für den Unterhalt der neuen Strasse wurde in den nächsten Jahrzehnten in Barken anstatt auf Fuhrwerken herbeigeschafft. Es ist fragwürdig, ob die Bielerseestrasse unter den technischen Verhältnissen der 1830er-Jahre tatsächlich die beste Lösung war. Das Beispiel des Thunersees, wo eine ähnliche Strasse diskutiert und schliesslich erst viel später gebaut wurde zeigt, dass eine leistungsfähige Dampfschifflinie viele Bedürfnisse besser und günstiger abdecken konnte. Auch am Bielersee ersetzte erst die 1860 eröffnete Eisenbahnverbindung Biel–Neuenstadt¹¹, auf welcher der fossile Energie-

träger Kohle die tierische Zugkraft ersetzte, die Wasserwege als wichtigste Verkehrsträger.

In diesem Sinn kam die Bielerseestrasse zu früh. Erst ihre Nachfolgerinnen – die Eisenbahn und die Autostrasse – verwirklichten den Nutzen, den man sich von ihr erhofft hatte. Die Bielerseestrasse konnte die Erwartungen, die in sie gesteckt wurden, gar nicht erfüllen. Watt und viele andere übersahen das in ihrer Begeisterung für die Strasse als vermeintlich zukunftssträchtigen, schnellen und sicheren Verkehrsträger. Diese Einsicht, dass Bauprojekte für den öffentlichen Verkehr zum falschen Zeitpunkt kommen (und die verantwortlichen Personen das übersehen) können, ist auch für die Gegenwart relevant. Denn so, wie die Bielerseestrasse am Vorabend des fossilen Zeitalters zu früh kam, dürfte in den nächsten Jahrzehnten, in denen fossile Ressourcen knapper werden, manches Projekt zu spät kommen.

Bibliografie

Bericht des Regierungsrathes der Republik Bern über die Staatsverwaltung im Jahre 1840. Bern, 1841, S. 232.

Flückiger, Daniel: Ein rentabler Staat. Elitenwechsel, Verwaltung und Strassenbau in Bern 1790–1850. Dissertation Historisches Institut der Universität Bern, 2009.

Hegner, Salomon: Bericht der eidgenössischen Experten über das Begehren des Standes Bern um Bewilligung eines Weggeldes auf der Strasse von Biel bis zur Gränze des Kantons Neuenburg, längs dem Bielersee. Winterthur, 1840.

Rogger, Franziska: «Schön – aber ein Skandal». Bernische Strassenpolitik im 19. Jahrhundert, in: Aerni, Klaus; Herzig, Heinz E. (Hrsg.): Historische und aktuelle Verkehrsgeografie der Schweiz. Bern, 1986, S. 101–124.

Rösli-Römer, E.: Von der Strasse und der Eisenbahn längs des Bielersees, in: Seebutz 11 (1961), S. 53–58.

Daniel Flückiger, Dr. phil., studierte und forschte in Bern, Frankfurt am Main und York und hat an der Universität Bern promoviert. Er arbeitet heute beim Schweizerischen Bauernverband in Brugg.

⁸ Hegner, Bericht.

⁹ Bericht des Regierungsrathes, S. 232.

¹⁰ Der Regierungstatthalter von Nidau an das Baudepartement, 15.11.1842, in: StAB, BB X 1881.

¹¹ Rösli-Römer, Strasse, S. 57.