

Samstagsinterview

«Es gibt nicht einfach Gut und Böse, auch nicht beim Westast»

Erich Fehr Bei der Westumfahrung von Biel müsse man einen kühlen Kopf bewahren: Erich Fehr (SP) blickt auf ein Jahr zurück, in dem emotional um den Westast gestritten wurde. Dabei hat sich auch der Bieler Stadtpräsident bewegt und sagt, dass inzwischen ein Vergleich zwischen dem offiziellen Projekt und der Alternatividee nicht mehr genüge – auch die Seelandtangente müsse wieder diskutiert werden.

Interview: Lino Schaeren

Erich Fehr, im Vorgespräch haben Sie die Hoffnung geäußert, dass wir nicht nur über den Westast sprechen. Können Sie es langsam nicht mehr hören?

Erich Fehr: So würde ich das nicht sagen. Sie haben angefragt, um auf das Jahr zurückzublicken, und das Jahr 2018 lässt sich nun einmal nicht auf den A5-Westast reduzieren. Um der Stadt Biel und ihrer Vielfalt gerecht zu werden, muss man auch noch über anderes sprechen.

Die Westumfahrung hat aber gerade in der zweiten Jahreshälfte in Biel politisch alles überdeckt.

Das ist so. Grund dafür war die verunglückte Präsentation des Variantenvergleichs durch den Kanton, dadurch kochte die Stimmung hoch. Danach hat Ihre Zeitung auch noch eine Umfrage lanciert, was wiederum zu grossen Diskussionen geführt hat.

Die BT-Umfrage hat Zahlen geliefert in einer Diskussion, die emotional geführt wird: in der Politik und in der Bevölkerung. Mit welchen Emotionen stehen Sie der Westumfahrung gegenüber?

Ich versuche einen kühlen Kopf zu bewahren und im Interesse der Stadt Biel sowie der Agglomeration zu handeln. Emotional werde ich, wenn versucht wird, dem politischen Gegner den Mund zu verbieten. Es gibt nicht einfach Gut und Böse, auch nicht beim Westast. Vor allem in der Frühphase des Widerstands wurde impliziert: Wer für den Westast ist, hat Biel nicht gerne. Das ist eine Moralkaule, die ich nicht für korrekt halte. Es ist wichtig, das Projekt nüchtern zu betrachten. Jeder darf seine Meinung äussern, mit inhaltlichen Differenzen habe ich nie ein Problem.

Ich nehme Ihnen nicht ab, dass es Ihnen immer gelingt, beim Westast völlig nüchtern zu bleiben.

Natürlich gelingt das nicht immer. Die Frage ist: Was ist das Beste für Biel? Das fragt sich der Gemeinderat, fragen sich meine Mitarbeitenden, frage ich mich selber immer wieder. Die Antwort kennen wir aber noch nicht. Hier wird der in der Behördendelegation beschlossene Dialog hoffentlich neue Erkenntnisse bringen. Wir spüren alle, dass sich im Bereich der Mobilität derzeit vieles verändert, wir wissen aber noch nicht, was die Zukunft bringen wird. Die richtige Entscheidung zu treffen in einer Sache, die erst in Jahrzehnten umgesetzt sein wird und ihre Wirkung auf ein Jahrhundert entfaltet – das ist eine mentale Belastung. Es löst bei mir aber nicht in dem Sinn Emotionen aus, dass ich ausflippen würde. Das ist nicht meine Art.

Der Bieler Gemeinderat hat im Westast-Streit vor einer Woche einen Marschhalt gefordert. Das war absehbar nach der Veröffentlichung der repräsentativen Umfrage, die gezeigt hat, dass derzeit nur jeder Fünfte hinter dem offiziellen Projekt steht. Bei mir ist der Eindruck entstanden, dass Sie froh sind, sich mit diesen Zahlen im Rücken endlich klarer vom Ausführungsprojekt distanzieren zu können.

Der Gemeinderat hat schon länger gespürt: Hier bewegt sich etwas, auf das wir reagieren müssen. Bis zur Demoscope-Umfrage hatten wir aber keine belastbaren Werte. Es gab bis dahin vor allem die Vermutung einer Spaltung von Stadt und Agglomeration – und hier bin ich tatsächlich froh, ist dem nicht so. Das Umfrageergebnis hat dem Gemeinderat eine gewisse Sicherheit gegeben in seiner Haltung: Man kann den Westast nicht einfach wie geplant durchboxen. Ein solches Projekt muss den Bedürfnissen einer grossen

Mehrheit entsprechen, 51 Prozent reichen nicht. Wichtig bei der BT-Umfrage war auch, dass es nicht nur die Möglichkeit gab, zwischen offiziellem Projekt und Alternativvorschlag zu wählen. Man konnte auch für eine Nulllösung eintreten. Wäre das nicht möglich gewesen, hätte man annehmen können, dass die, die sich für die Alternative aussprechen, keine Autobahn wollen. Das wurde sauber getrennt. Wir sind froh um die recht klare Richtungsanzeige.

Der Westast ist eines jener Projekte, das Sie von ihrem Vorgänger übernommen haben und in der Folge verteidigen mussten. Sind Sie dankbar, nun selber inhaltliche Impulse setzen zu können?

Es ist wichtig, den Mut zu haben, Richtungsänderungen vorzunehmen, wenn man sieht, dass frühere Entschiede nicht mehr den Bedürfnissen von heute und vielleicht noch weniger jenen von morgen entsprechen. Das ist doch entscheidend. Es ist nicht so, dass ich danach gesucht habe, mich vom Westast-Projekt zu distanzieren. Aber es ist Aufgabe des heute amtierenden Gemeinderats und des Stadtpräsidenten, auf das zu reagieren, was sich in der Gesellschaft bewegt.

«Ist uns die Eliminierung des Verkehrs den Westast im besiedelten Gebiet wert – oder gibt es auch mildere Lösungen?»

Wir haben vor zehn Jahren eine verkehrspolitische Diskussion geführt und sind heute angekommen in einer gesellschaftspolitischen Auseinandersetzung.

Welchen Einfluss hat der Wechsel im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek)? Simonetta Sommaruga (SP) übernimmt von Doris Leuthard (CVP).

Das wissen wir nicht, es könnte aber durchaus Einfluss haben.

Inwiefern?

Man kann nur spekulieren. Aber: Ich habe in den letzten Jahren in Sachen Westast nie etwas von Doris Leuthard gehört. Man kann also nicht sagen, dass es Leuthard war, die die Westumfahrung unbedingt bauen wollte. Wenn man den Hintergrund der neuen Uvek-Vorsteherin kennt, kann man aber davon ausgehen, dass sie für die Diskussion in Biel Verständnis haben wird und vielleicht auch Hand bietet für neue Ansätze, die aus dem Dialog entstehen. Die Frage, ob das auch bei Doris Leuthard möglich gewesen wäre, hat sich jedoch gar nie gestellt.

Die Stadt fordert einen Marschhalt. Heisst das: Alles muss wieder auf den Tisch?

Es muss mehr gemacht werden als nur ein Variantenvergleich zwischen offiziellem Projekt und «Westast – so besser». Ich gehe nicht davon aus, dass die Alternatividee in dieser Form tatsächlich einmal gebaut wird. Es gibt Themen wie die Seelandtangente. Die hat Grossrat Jakob Etter wieder ins Spiel gebracht, nicht die Stadt Biel.

Regierungsrat Neuhaus (SVP) hat kategorisch aus-

geschlossen, noch einmal über die Seelandtangente zu diskutieren. Sie fordern nun aber genau das?

Es geht ja nicht nur um Biel. In der Region Aarberg/Kallnach ist wegen des Schwerverkehrs, der seit der Eröffnung des Ostasts vermehrt dort durchgeführt, ein Druck entstanden. Christoph Neuhaus bezieht sich auf das neue Raumplanungsgesetz. Er sagt: Es ist nicht möglich, durch die Fruchtfolgeflechte hindurch eine Strasse zu bauen. Aber bei einem umfassenden Dialog muss auch angeschaut werden, ob das wirklich so absolut stimmt.

Sie scheinen nicht daran zu glauben.

Das muss abgeklärt werden. Die Seelandtangente würde den Verkehr grossräumig anders lenken. Das Hauptproblem ist historisch bedingt: Die Nationalstrasse dritter Klasse führt am Nordufer des Bielersees entlang, wo sie eigentlich gar keinen Platz hat. Deshalb muss der Verkehr durch das besiedelte Gebiet Biels dorthin gelenkt werden. Es muss nun geklärt werden, ob es nicht andere Möglichkeiten gibt.

Sie haben es selber gesagt: Ernsthaft über die Seelandtangente zu diskutieren, würde auch heissen, von einer völlig anderen Ausgangslage auszugehen. Das bedeutet: zurück auf Feld eins.

Wir sind im Moment noch auf einer hohen Abstraktionsebene. Aber der Ostast führt ins Bruggmoos. Und von da kann man auch nach Süden weiterdenken.

Die Zahlen ein Jahr nach Eröffnung des Ostasts zeigen: Die Verkehrsbelastung hat in Biel nicht zugenommen. Auch nicht auf der Achse dem See entlang. Eben weil die Leute nicht über die Westachse in Nidau und Biel, sondern über Aarberg fahren. Das gilt vor allem für den Schwerverkehr.

Heisst handkehrum: Biel hat gar nicht so grosse Verkehrsprobleme wie bisher gedacht?

Das ist eine Frage der Wahrnehmung. Zu bestimmten Zeiten haben wir an gewissen Stellen ein sehr starkes Verkehrsaufkommen. Es ist richtig: Die Situation wurde durch den Ostast im Westen der Stadt nicht verschärft. Aber wir haben immer noch Verkehr in Wohnquartieren, der dort nicht hingehört. Die aktuelle Frage lautet: Ist uns die Eliminierung dieses Verkehrs den Westast im besiedelten Gebiet wert – oder gibt es auch mildere Lösungen für das Problem?

Dabei stellt sich auch die Frage, wie gross der Leidensdruck überhaupt ist.

Wir haben sicher nicht Zustände wie in Zürich. Aber: Wir müssen davon ausgehen, dass der Verkehr weiter zunehmen wird.

Während der Westast die Stadt spaltet, sind der Campus und der Innovationspark politisch völlig unbestritten. Sie betonen die Wichtigkeit dieser beiden Projekte für die Zukunft Biels bei jeder Gelegenheit. Aber gibt es diesbezüglich auch in der Bevölkerung eine Aufbruchstimmung?

Die Bielerinnen und Bieler sind sich bewusst, dass es der Stadt nur gut gehen kann, wenn es der Industrie gut geht. Gegen den Bau des Innovationsparks sind keine Einsprachen eingegangen, der Campus hat an der Urne eine Zustimmung von rund 90 Prozent erreicht. Die Unterstützung für diese Projekte ist auch in der Bevölkerung gegeben, davon bin ich überzeugt.

Wenn wir über die Entwicklung des Gebiets hinter dem Bahnhof sprechen, kommen wir nicht an

Zur Person

• Erich Fehr (SP), **Stadtpräsident von Biel seit 2011**, bis zur Strukturreform Finanzdirektor, seither Vorsteher der Präsidioldirektion. Zuvor war Erich Fehr von 2009 bis 2010 nebenamtliches Mitglied des Gemeinderats und von 1997 bis 2008 Mitglied des Bieler Stadtrates.
• Der heute 50-Jährige gehört der SP Sektion Biel-Stadt/Ost an und wird dem sozialliberalen Flügel seiner Partei zugerechnet – Fehr ist **Mitglied der Steuerungsgruppe** der Reformorientierten Plattform in der SP Schweiz. *lsg*

Samstagsinterview



Erich Fehr sagt: «Würde heute die Nachfolge von Hans Stöckli anstehen, ich bin mir nicht sicher, ob die SP einen Mann nominieren würde.»

PETER SAMUEL JAGGI

Agglolac vorbei. Das Überbauungsprojekt ist umstritten, die Gegner fordern eine Abgabe im Baurecht statt eines Landverkaufs an die Investorin. Sie haben vor Jahresfrist eine Baurechtsvariante für das zweite Halbjahr 2018 angekündigt. Wieso wurde diese bisher nicht präsentiert?

Weil wir die Baurechtsvariante mit der gesamthaften Entwicklung von Agglolac präsentieren werden.

Das heisst?

Dass sich das Projekt derzeit in der zweiten Vorprüfung beim kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) befindet. Wir sind noch nicht soweit, um die öffentliche Auflage machen zu können. Ob Baurecht oder Eigentum spielt für das AGR keine Rolle. Wir wollen aber nicht isoliert eine Diskussion über das Baurecht führen. Wenn wir wissen, was gebaut werden kann und mit welchen Auflagen, bringen wir das Ganze als Paket.

Und die Parlamente von Biel und Nidau werden zwischen Baurecht und Verkauf wählen können?

Das ist noch nicht klar. Ich persönlich neige dazu, einen Vorschlag mit Baurecht als Hauptvariante zu bringen.

Heisst: Die Abklärungen haben gezeigt, dass das Projekt für die Gemeinden Biel und Nidau auch ohne Landverkauf realisierbar ist.

Es gibt Ansätze im Baurecht, die realisierbar sind aus der Sicht aller Beteiligten.

Dass sich das Stimmvolk Ende 2019 an der Urne zu Agglolac äussern können, bleibt realistisch? Das wird sportlich, aber es ist möglich.

Sie haben im August Ihren 50. Geburtstag gefeiert. Wenn Sie zurückblicken: Wann war für Sie klar, dass Sie einmal Stadtpräsident von Biel werden möchten? Als Hans Stöckli 2010 zurückgetreten ist. Zuvor war für mich einzig klar, dass ich politische Verantwortung übernehmen will. In welchem Amt das endet, kann man nicht voraussehen.

Sie wollen doch nicht behaupten, dass Sie nicht bereits zuvor konkrete Ambitionen gehabt haben.

Klar: Ich konnte mir schon früher vorstellen, einmal Stadtpräsident zu werden, die Idee gibt es, seit ich 30 Jahre alt bin. Aber erst 2010 wurde klar, dass die Konstellation dafür stimmt. Würde die Frage nach der Nachfolge von Hans Stöckli heute anstehen, ich bin mir nicht sicher, ob die SP einen Mann nominieren würde. 2010 aber war klar, dass ich in dieses Amt will und dass es möglich ist.

2011 haben Sie das Stadtpräsidium übernommen. Wann haben Sie sich zum ersten Mal gefragt, ob Sie dem Amt tatsächlich gewachsen sind?

Eher bevor ich ins Blöschhaus eingezogen bin. Vor allem in den zwei Monaten, als ich von Stöcklis geplantem Rücktritt wusste, er diesen aber noch nicht bekannt gegeben hatte, war die Auseinandersetzung mit mir selber intensiv. Im Amt war es für mich dann nicht etwa beim Westast am schwierigsten, Entscheidung zu fällen.

Sondern?

Die schwierigste Phase war für mich die Auseinandersetzung mit der Frage, ob und wie die neuen Stationen gebaut werden.

Noch so ein grosser Wurf, den Sie von Vorgänger Stöckli geerbt haben.

Wir mussten uns zu Beginn meiner Amtszeit fragen, welche Entscheide die richtigen sind, damit diese Sportinfrastruktur tatsächlich gebaut wird. Der Ausstieg der Alstone SA als Investorin war hart. Wir wussten: Das alte Eisstadion macht nicht mehr lange mit. Biel ohne Eisstadion; wir wären die Lachnummer der Schweiz gewesen. Doch wir hatten keinen Plan B, da die Lösung mit der Tissot Arena die mit Abstand beste war. Zum Glück und dank unserer Hartnäckigkeit ist dann alles gut gekommen.

Zurück zu Ihren Ambitionen. Wie lange bleiben Sie noch Stadtpräsident von Biel?

Wir haben in der Partei noch keinerlei Diskussionen

«Es gibt keinen Grund, der mich aus dem Amt drängen würde.»

geführt über die Wahlen 2020. Mir macht dieser Job nach wie vor Freude. Ich kann mir deshalb gut vorstellen, das Stadtpräsidium noch länger auszuüben, wenn das dem Wunsch meiner Partei und der Bevölkerung entspricht. Aber Sie haben es angesprochen, ich bin heuer 50 geworden. Da stellt sich schon die Frage, ob ich in meinem Leben noch einmal etwas anderes machen möchte. Ich werde das im kommenden Jahr mit meiner Familie diskutieren. Es ist nicht so, dass ich einen Wechselwunsch verspüre, aber in meinem Alter muss man sich fragen, was die Perspektiven sind für die nächsten 15 Jahre.

Es geht um die Karriereplanung.

Ja. Und um die Frage, ob ich mich körperlich und mental in der Lage fühle, den Job weiterhin zu machen. Denn: Wenn man beginnt dünnhäutig zu werden und Dinge persönlich nimmt, dann muss man sich überlegen, ob man noch am richtigen Ort ist. Doch an diesem Punkt bin ich nicht. Es gibt keinen Grund, der mich aus dem Amt treiben würde.

Welche Geschäfte möchten Sie denn als Stadtpräsident unbedingt noch selber zu Ende bringen?

Schwierig zu sagen, da man nicht mit Sicherheit weiss, wann eine Amtszeit endet und wie sich die Rahmenbedingungen verändern. Mir ist aber wichtig, dass wir die Attraktivierung der Innenstadt weiterführen können; der Wandel im Detailhandel ist fundamental und darauf müssen wir reagieren. Wichtig ist mir auch die Aufwertung der Quartiere, hier laufen grosse Projekte im Zentrum von Mett, am Kreuzplatz, an der Jakobstrasse, beim Taubenloch. Ich freue mich auch auf den Baubeginn beim Innovationspark im nächsten Jahr. Und dann stellt sich die Frage nach der zukünftigen Zusammenarbeit in der Agglomeration. Wir haben zwar mit Seeland.biel/bienne und Jura.bernois.bienne gute Organisationen, müssen mittelfristig aber noch stärker auf die funktionalen Räume eingehen.

Wie meinen Sie das?

Themen wie Verkehr und Stadtentwicklung folgen nicht starr den Gemeindegrenzen. Und wenn wir etwas weiter über den Tellerrand blicken, sehen wir, dass es grössere Fusionsprojekte gibt, etwa in Freiburg, wo eine ziemlich grosse Stadt entstehen könnte. Solche Vorhaben können das relative Gewicht von Biel auf eidgenössischer Ebene reduzieren. Weil wir nicht Kantonshauptstadt sind, haben wir kein natürliches Gewicht, unser Gewicht definiert sich durch die Wirtschaftskraft, die Zweisprachigkeit, aber eben auch über die Grösse.

Sie wollen das Thema Gemeindefusion demnächst auch in Biel auf die Traktandenliste setzen?

Wir müssen die idealen Lösungen finden, um in der Zukunft zu bestehen, ja. Nehmen wir als Beispiel die Mobilität, die derzeit sehr beschäftigt: Velospot gibt es in Nidau nicht. Das ist nicht gut. Mit dem Velo vom Bieler Bahnhof nach Nidau zu fahren, ist doch noch naheliegender als vom Bahnhof ins Geyisried. Und das ist nur ein Beispiel. Bei solchen Themen sind Gemeindegrenzen manchmal hinderlich.

Biel muss mit Nidau Fusionsgespräche führen?

Das Wort Fusion haben Sie benutzt. Ich spreche von optimierten und zukunftsorientierten Zusammenarbeitsformen in der Agglomeration – und diese besteht nicht nur aus Nidau. Ich spreche grosso modo vom durchgehend besiedelten Raum.

Also von Nidau über Ipsach, Port, Brügg bis Orpund.

Ja. Man muss sich auch überlegen, punktuell darüber hinauszugehen, in Richtung La Heutte, Orvin, Péry. Auch diese Gemeinden gehören zu unserer Agglomeration. Das wird gerne vergessen. Und auch das zweisprachige Leubringen dürfen wir nicht auslassen.

Diese Überlegung stellen Sie doch auch an, um die Bieler Romands nicht vor den Kopf zu stossen.

Fusionsgedanken mit deutschsprachigen Gemeinden wären sicher ein sensibles Thema für die Romands in Biel. Aber gerade in Nidau gibt es durchaus auch viele Französischsprachige.

Das Thema Fusion ist heikel, gerade in Nidau, das hat die Vergangenheit gezeigt.

Trotzdem müssen wir darüber nachdenken, wie wir die Agglomeration stärken können, damit sie ihre Schlagkraft behält. Dabei müssen wir, wie beim Verkehr, im Auge haben, was das Beste ist für in 20, 30 Jahren. Und nicht nur, was das Beste ist für heute oder morgen.