

## Region

# Autobahn-Streit: Neuhaus krebst zurück

**Biel** Die Schliessung der Netzlücke in Biel sei nur mit Autobahn-Anschlüssen möglich: Das behauptete der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus und sorgte damit in Biel für mächtig Ärger. Jetzt will er davon plötzlich nichts mehr wissen.

### Lino Schaeren

Planen die Behörden nach dem Tod des A5-Westasts nun heimlich an einer neuen Stadtautobahn oder nicht? Dieses Thema kommt in Biel nicht zur Ruhe. Aufgeworfen hatte den Verdacht das Komitee «Westast – so nicht» im vergangenen Herbst. Biels Stadtpräsident Erich Fehr (SP) versuchte, die Sorgen zu zerstreuen, indem er gegenüber dem «Bieler Tagblatt» versicherte, dass es nach dem riesigen Widerstand gegen das versenkte Projekt keine neuen Stadtanschlüsse geben wird. «Ich bin doch nicht wahnsinnig!», sagte er dezidiert.

Doch ausgerechnet der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) goss daraufhin Öl ins bereits lodrende Feuer, indem er im BT verkündete, dass der Bund einen Juratunnel nur mit zusätzlichen Anschlüssen finanzieren werde. Dies, weil die Nationalstrasse sonst nicht die gewünschte Wirkung erzielen würde, da der meiste Bieler Verkehr hausgemacht ist. Neuhaus bezog sich dabei auf eine angebliche Aussage von Astra-Direktor Jürg Röhliberger und kam daher zum Schluss: «Ohne Anschlüsse geht

es also nicht.» Fehr warf Neuhaus daraufhin vor, mit unhaltbaren Äusserungen in Biel «den Brunnenvergifter zu spielen».

Seither ist es ruhig geblieben in dieser Angelegenheit. Bis gestern Mittwoch die «Berner Zeitung» nachgelegt hat. Mit einem Artikel unter dem Titel «Kanton hortet Land für möglichen Autobahnanschluss» liefert sie den Befürchtungen der Autobahngegner neue Nahrung, dass bereits an neuen Stadtschneisen gearbeitet wird. Die Theorie der BZ: Der Kanton will nach der Aufhebung des Enteignungsbanns im Westast-Perimeter zwar den Grossteil der Grundstücke in seinem Besitz verkaufen. 19 Parzellen will er aber nicht veräussern und in seinem Portfolio behalten – darunter auch Grundstücke in der Seedorstadt.

### Plötzlich wortkarg

Laut Kantonsoberringenieur Stefan Studer würden 10 der 19 Grundstücke für die Planung der Nationalstrasse zurückbehalten, da sie für einen allfälligen Bau des Portaltunnels oder des Juratunnels benötigt würden. Beim Juratunnel handelt es sich um eine mögliche bergmännische Lösung, welche die Lücke im Nationalstrassen-

netz zwischen Solothurn und Neuenburg schliessen könnte.

Die BZ schlussfolgert also aus der «Landhortung» des Kantons in der Seedorstadt, dass dieser darauf abzielen könnte, dereinst nicht nur einen Tunnel im Berg, sondern auch einen neuen Stadtanschluss zu realisieren. Das wiederum würde zu den deutlichen Äusserungen von Neuhaus passen. Dieser begründete seine provokanten Aussagen zu den Anschlüssen im vergangenen November damit, dass man «nicht mehr sechs Jahre im Hinterzimmer denken und planen» wolle, «um dann alle vor den Kopf zu stossen».

Grund genug, Christoph Neuhaus erneut mit seinen Aussagen von damals und mit den Erkenntnissen der BZ zu konfrontieren. Neuhaus ist zwar bereit zu einem kurzen Telefongespräch zum Thema. Er gibt sich jedoch am Rande einer Regierungsratssitzung kurz angebunden und ist ungewöhnlich wortkarg. Es ist offensichtlich: Über seine Aussagen von damals mag er, der nach seiner Wiederwahl vergangenen Sonntag wohl vier weitere Jahre kantonaler Baudirektor bleibt, eigentlich nicht mehr reden.

**Christoph Neuhaus, im vergangenen November haben Sie gegenüber dem BT gesagt, dass der Bund einen Juratunnel nur mit zusätzlichen Anschlüssen finanzieren würde. Bleiben Sie dabei?**

*Christoph Neuhaus:* Diese Aussage ist hinfällig.

**Wie meinen Sie das? Sie haben sich damals auf eine Aussage des Astra-Direktors bezogen, die dieser Ihnen gegenüber gemacht haben soll. Hat er das also relativiert?**

Ich wiederhole: Meine Aussage von damals ist hinfällig. Punkt.

**War Ihre damalige Aussage ungeschickt oder sogar falsch? Sie haben damit in Biel für viel Wirbel gesorgt.**

Sie ist nicht mehr aktuell. Wir beginnen beim Abklären bei null.

**Die «Berner Zeitung» wirft dem Kanton vor, in der Seedorstadt Parzellen zu horten für eine Stadtzufahrt. Was sagen Sie zu diesem Vorwurf?**

Er ist haltlos. Es gibt in Biel Leute, die offenbar bereits die Bagger auffahren sehen. Dabei leisten wir derzeit nur Grundlagenarbeit im

Sinne des Westast-Dialogs. Ich kann den Westast-Gegnerinnen versichern: Sie können ruhig schlafen.

Neuhaus relativiert also seine markigen Worte vom vergangenen Herbst, krebst regelrecht zurück. Mehr als die dünnen Aussagen gibt es allerdings nicht zu erfahren, bei Nachfragen verweist er auf Kantonsoberringenieur Studer und auf Biels Stadtpräsident Fehr. Letzterer war gestern aufgrund einer Gemeinderatssitzung nicht erreichbar. Gegenüber der «Berner Zeitung» wies er jedoch die Befürchtungen erneut vehement zurück, wonach hinter verschlossenen Türen Autobahnen geplant würden. Dass der Kanton präventiv erworbene Parzellen nicht verkaufe, sei logisch, da zwar das Westast-Projekt abgeschlossen sei.

Der Stadtpräsident betont zudem einmal mehr, dass es die Ergebnisse aus dem Dialogprozess zu respektieren gelte, die Prüfung eines allfälligen Juratunnels gehöre dazu. Und dann nimmt er die Direktion von Christoph Neuhaus in Schutz: Dass dem Kanton dabei immer wieder unläutere

Absichten unterstellt würden, störe ihn, das sei hinderlich für den Prozess.

### Direkt ins Parking

Fehr ist seit dem Abschluss des Westast-Dialogs vor 15 Monaten bemüht, Ruhe in das Dossier zu bringen, und beschwört den gefundenen Konsens: Es werden kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrlichen Situation umgesetzt. Und die Bieler Lücke im Nationalstrassennetz soll geschlossen werden – mit einer bergmännischen Lösung und ohne klassische Stadtanschlüsse.

Der Fokus bei der Prüfung langfristiger Lösungen liegt bei den Behörden auf dem Juratunnel. 2023 soll eine Vorstudie zur Machbarkeit lanciert werden. Was dabei laut Fehr ebenfalls geprüft werden soll, ist eine unterirdische Anbindung der Stadt. Der Unterschied zum klassischen Anschluss: Eine Zufahrt könnte direkt in ein städtisches Parkhaus führen. Dafür müssten aber die gesetzlichen Normen angepasst werden. Auch die Prüfung dieser Parkhaus-Lösung ist Bestandteil der Empfehlungen, welche die Westast-Dialoggruppe abgegeben hat.