

Region

Winzerin erhält besseren Schutz für ihre Reben

Die Baustelle für den Twanntunnel zerstört Reben der Twanner Winzerin Anne-Claire Schott. Um ihre Trauben zu schützen, ging sie bis vor Bundesverwaltungsgericht – und hat teilweise Recht bekommen.



Anne-Claire Schott hat für ihre Reben gekämpft.

Brigitte Jeckelmann

Ein Tunnel soll das lärmgeplagte Twann vom Durchgangsverkehr entlasten. Doch seit das Projekt vor vier Jahren für die Bevölkerung zur Einsicht auflag, spaltet es das Dorf.

Es hagelte über 80 Einsprachen, zwei Komitees entstanden: Während die IG Twann kann dafür ist, setzt sich das Komitee N5 Bielersee – so nicht, vehement dagegen ein.

Der Tunnel soll 227 Millionen Franken kosten, die Bauzeit ist mit rund zehn Jahren veranschlagt. Die Gegner stören sich vor allem am Ostportal des Tunnels bei Wingreis. Dort soll ein

Installationsplatz für Maschinen und Baumaterial entstehen.

Doch gerade dort wachsen Reben der preisgekrönten Winzerin Anne-Claire Schott. Sie kultiviert diese nach biodynamischen Richtlinien. Staub und schädliche Aerosole der Baustelle würden den Boden, die Reben und die Trauben verunreinigen.

Anne-Claire Schott hat sich für ihre Reben und die Kulturlandschaft vor Wingreis gewehrt – und nun vom Bundesverwaltungsgericht in einigen Punkten Recht bekommen. Das berichtet die Online-Plattform Infosperber.

Das Gericht hat dem Bundesamt für Strassen Auflagen ge-

macht: So sollen Arbeiten mit Asphalt stattfinden, bevor die Trauben zu reifen beginnen. Zudem seien spezielle Schutzmassnahmen gegen Veränderungen von Boden und Wasserhaushalt zu treffen, heisst es im Urteil.

Anne-Claire Schott freut sich zwar über den Teilerfolg. Sie hätte sich aber mehr erhofft. Ihre Einwände für eine andere Linienführung des Bauplatzes, um weniger Rebland zu verlieren, hat das Gericht abgewiesen.

Reblandschaft ist geschützt

Die Reblandschaft ist ein geschütztes Gebiet und gehört zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler. Grösst-

möglicher Schutz für Umwelt und Natur in diesem Gebiet walten zu lassen, wäre für sie eigentlich selbstverständlich.

Im biodynamischen Weinbau gelten strenge Regeln. Das Augenmerk gilt laut Anne-Claire Schott der Bodenbearbeitung. Sie sei besonders schonend, mit Rücksicht auf Bodenlebewesen, um einen gesunden, ausgewogenen Rebstock zu erzielen. «Die Qualität des Bodens beeinflusst jene des Weins», sagt sie.

Zudem arbeite sie nach dem Mondkalender und achte auf einen ausgewogenen Kreislauf zwischen Boden, Insekten und Blumen: «Ein biodynamischer Rebberg ist eine kleine Welt für

sich.» Dazu verwenden biodynamische Demeterwinzer Präparate aus Kuhhörnern, Pflanzen und ätherische Öle.

Anne-Claire Schotts Weine vergären ohne jegliche Zusätze. Auch auf Hefen verzichtet sie. Deshalb sei eine gute Qualität der Trauben, frei von jeglichen Verunreinigungen, so wichtig.

Wie die Schutzmassnahmen für ihre Reben konkret aussehen, weiss sie noch nicht. Das werde noch im Detail ausgehandelt. Bis vor das Verwaltungsgericht des Bundes zu gehen, bezeichnet sie als «das Äusserste, was ich für unsere Reblandschaft tun konnte».

Dennoch muss sie eine Fläche von ungefähr 2150 Quadrat-

metern Reben dem Bauplatz opfern. Wie sie der Bund dafür entschädigt, sei noch nicht geklärt. Auf einen Gang vor Bundesgericht verzichtet Anne-Claire Schott. Sie habe die rechtlichen Mittel ausgeschöpft.

Befürworter in der Mehrzahl

Der Twanntunnel hat im Dorf nicht nur Gegner, sondern auch Befürworter. Und diese bilden offenbar die Mehrheit. Die Namensliste auf der Website der IG Twann kann ist gut doppelt so lang wie jene auf der Seite des Komitees N5 Bielersee – so nicht.

Letzteres will gar keine Nationalstrasse entlang des Bielersees. Es fordert ein Transitverbot

«Was hier geplant ist, zementiert die Fehler der Vergangenheit»

Der Twanntunnel sei aus der Zeit gefallen, sagt Sandra Gurtner-Oesch, die Vizepräsidentin des Nein-Komitees. Um auch Tüscherz, Alfermée und Wingreis zu entlasten, brauche es absurderweise weitere Tunnels.

Interview: Brigitte Jeckelmann

Sandra Gurtner-Oesch, Sie sind Vizepräsidentin des Komitees N5 Bielersee – so nicht. Warum engagieren Sie als Bielerin gegen den Twanntunnel?
Sandra Gurtner-Oesch: Ich bin in Wingreis aufgewachsen, mein Elternhaus steht dort. Zur Schule gegangen bin ich in Twann. Das Bauprojekt betrifft mich also direkt.

Meine Grosseltern kauften das Haus. In den 70-er Jahren wurden sie enteignet. Der Garten musste der Strasse weichen.

Ich habe als Kleinkind mitbekommen, was ein Enteignungsprozess in Menschen auslöst: Ohnmacht und Hilflosigkeit. Das hat mich politisiert und geprägt. Zudem bin ich davon über-

zeugt, dass mit diesem Tunnel in Twann auch Fakten für die Westast-Situation geschaffen werden, die wir Bieler nicht ignorieren dürfen.

Das Komitee kritisiert vor allem den geplanten Baustellen-Installationsplatz. Er soll die Landschaft verschandeln. In welchem Ausmass kann man sich das vorstellen?

Der geplante Baustelleninstallationsplatz ist riesig dimensioniert. Frisst die untere Hälfte der Reben komplett auf und wird zehn Jahre das Bild von Wingreis prägen. Das ist ein enormer Einschnitt. Und das bei einer Landschaft, die der Bund als schützenswert klassiert.

Hier steht meines Erachtens das Wohl der Allgemeinheit im



Sandra Gurtner-Oesch
Vizepräsidentin des Komitees N5 Bielersee – so nicht

Vordergrund in dem Sinne, dass man diese Landschaft unbedingt unversehrt lassen muss. Hinzu kommt: Welcher Stellenwert dem Schutz der Natur und der Biodiversität zukommt, sollte inzwischen bei allen angekommen sein.

Dann ist es also nicht der Tunnel an sich, der Sie stört, sondern der Installationsplatz?

Das würde ich so nicht sagen. Der Tunnel ist für gewaltige 227 Millionen Franken geplant und wird so geführt, dass zu einem späteren Zeitpunkt Wingreis nie eine Tunnelumfahrung erhalten wird.

Welche Alternativen zum Tunnelbau würde das Komitee denn vorschlagen?

Der Verkehr und der Lärm sind eine Belastung, das ist klar. Ob es aber für eine Entlastung einen Tunnel braucht, der mehr Verkehr anzieht, ist fraglich. Womöglich wären schon bessere Lärmschutzmassnahmen hilfreich.

Der Tunnel würde zwar Twann vom Verkehr befreien. Wingreis, Tüscherz und Alfermée dagegen würden nicht profi-

tieren. Es bräuhete weitere Tunnels. Das ist absurd. Zumal das Portal bei Wingreis, wie es heute geplant ist, am falschen Ort steht.

Warum?

Der Platz zwischen dem Jurasüdhang, den Reben, dem Weiler und dem See ist viel zu eng. Es wäre gar nicht möglich, noch einen Tunnel zu bauen. Weil es ab dem geplanten Twannportal bis zu einem eventuellen weiteren Portal schlicht zu wenig Platz hätte.

Wingreis wird also den Verkehr weiterhin ertragen müssen – und für zehn Jahre den Bauplatz mit Lärm und Staub. Eine solche Planung ist unverständlich. Doch daran ist jetzt nicht mehr zu rütteln.

Heisst das, das Komitee wird sich mit den Tatsachen abfinden müssen?

Wir geben nicht auf. Das können wir nicht, weil wir zutiefst davon überzeugt sind, dass dieses Projekt einerseits aus der Zeit gefallen ist und andererseits Auswirkungen auch für den Westast in Biel haben wird.

Es geht um eine geschützte Landschaft in einem wunderschönen Gebiet. Dieses sollte auch den Bielerinnen und Bieler wichtig sein, denn es ist ihr Naherholungszentrum.

Unser Ziel ist, das Bewusstsein der Menschen dafür zu schärfen und so den Druck aufrecht zu erhalten. Was hier geplant ist, zementiert die Fehler der Vergangenheit und ist unrecht.



Bild: Fabrice Nobis

«Ein bio-dynamischer Rebberg ist eine kleine Welt für sich.»

Anne-Claire Schott

für den Schwerverkehr und ein durchgehendes Tempolimit von 60 Kilometern pro Stunde.

Das Komitee will Verbesserungen im Verkehr aber nicht komplett verhindern. Es brauche sie selbstverständlich. Aber es setzt darauf, wo immer möglich auf Beton zu verzichten und den motorisierten Strassenverkehr zu reduzieren. Zudem verweist es auf die zahlreichen «Bausünden der Vergangenheit».

Zuerst habe die Bahnlinie die idyllische Landschaft zerschnitten. Den «zerstörerischsten Einbruch» sei aber durch den Bau der Nationalstrasse in den 60er- und 70er-Jahren erfolgt.

Seither habe man versucht, «mit Flickwerk den Schaden zu begrenzen». Das Komitee N5 Bielensee – so nicht, entstand nach dem Ende des Westasts in Biel, um zukunftsfähige Lösungen für den Verkehr zu erarbeiten.

Tunnel bringe Lebensqualität

Die IG Twann kann dagegen macht auf ihrer Website klar,

dass sie nicht mehr länger auf den Tunnel warten will: «Jahrzehntelang sind wir vertröstet worden. Der Lärm ist geblieben.» Nun bringe der Twanntunnel endlich die langersehnte Ruhe.

Weiter beruft sich die IG auf die lokalen Winzer, Bund, Kanton, Gemeinden sowie Schutzverbände. Sie hätten das Projekt Ostportal gemeinsam angepasst und «auf den grösstmöglichen Nenner» gebracht.

Werner Engel, Mitglied bei «Twann kann» hat Mühe, Verständnis für die Tunnelgegner aufzubringen. Der Tunnel sei seit 30 Jahren bewilligt. In dieser Zeit habe nie jemand etwas gesagt «und plötzlich kommt der grosse Aufschrei».

Engel kann sich noch genau an den Tag erinnern, an dem der Twanntunnel den Zuschlag vom Bund bekam. Er war damals 14 Jahre alt, «bei uns daheim herrschte Hochstimmung». Die Vorfreude sei riesig gewesen.

Jetzt stehe man kurz vor der Umsetzung «und nun wollen ein

paar Leute alles wieder auf den Kopf stellen, das darf nicht sein», sagt er.

Engel ist überzeugt: «Der Tunnel wird die Lebensqualität im Dorf enorm verbessern.» Zudem sei es ja gar nicht wirklich ein eigener Tunnel, sondern lediglich eine Verlängerung des Ligerztunnels. Die Tunnelumfahrung habe das Nachbardorf vom Durchgangsverkehr befreit. Dasselbe wünsche sich auch Twann, nicht mehr und nicht weniger.

Trotz der gegensätzlichen Meinungen in Twann und im gegnerischen Komitee mag Engel nicht von einem «gespaltenen Dorf» sprechen. Sicher grüsse man sich noch auf der Strasse und spinnefeind sei man sich schon gar nicht.

Gemeinde will Langtunnel

Margrit Bohnenblust, Gemeindepräsidentin von Twann-Tüscherz hat für beide Seiten Verständnis. Einerseits tue es ihr leid, dass Reben für den Twanntunnel wegfallen. Andererseits sei der Lärm tatsächlich kaum auszuhalten. Das idyllische Twann gebe es nur noch auf Fotos, in Realität sei das nicht mehr der Fall.

Die Einwohnerinnen und Einwohner leiden nicht nur unter dem Lärm von Strasse und Bahn. Hinzu kommt, dass der Bund derzeit die N5 zwischen La Neuveville und Vingelz überholt.

Die Baumaschinen, die bei den Unterhaltsarbeiten an der N5 zum Einsatz kommen, verstärken den Geräuschpegel zusätzlich. Saniert werden Stützmauern, Brücken und die Fahrbahn selbst. Zudem ist die SBB daran, den Bahnhof Twann umzubauen, der bis nächsten Frühling geschlossen ist.

Doch das ist noch nicht alles: Die Bauarbeiten für den Ligerz Bahntunnel finden bis 2029 direkt vor dem Dorf Twann statt. Margrit Bohnenblust bezeichnet diese als «sehr lärmig».

Auch die Gemeinde ist nicht glücklich über das Projekt, wie es jetzt beschlossene Sache ist. Margrit Bohnenblust sagt, die Gemeinde fordere, wie das Komitee N5 Bielensee – so nicht, eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde zwischen Vingelz und dem Eingang des Ligerztunnels. Zudem habe Twann-Tüscherz gegen den Baustelleninstallationsplatz ebenfalls Einsprache erhoben.

Man habe einen Langtunnel gefordert, der Tüscherz-Alfermée und Wingreis miteinschliesse. Im April 2021 hat die Gemeinde Twann-Tüscherz laut Margrit Bohnenblust erneut verlangt, den Installationsplatz zu verkleinern und zu verschieben. So hätte ein bewohntes Haus bestehen bleiben können. Doch ohne Erfolg.

Wann die Bauarbeiten für den Tunnel beginnen sollen, ist unklar. Laut Olivier Floc'h vom Bundesamt für Strassen (Astra) waren vier Beschwerdeführer ans Bundesverwaltungsgericht gelangt und abgewiesen worden.

Sie hatten bis Mitte September die Möglichkeit zur Einsprache am Bundesgericht. Das Astra warte noch auf den Bescheid. Falls keine Beschwerden vor Bundesgericht gelangt sind, sei ein Baustart zwischen 2027 und 2029 realistisch.

Wie Dragoner ihre Musik in die Gegenwart gerettet haben

Die Kavallerie der Armee gibt es schon seit über 50 Jahren nicht mehr. Aber ihre Musik lebt bis heute.

Tildy Schmid

Wer einst noch mit dem eigenen Pferd, dem «Eidgenoss», in den Wiederholungskurs (WK) einrückte, weiss noch heute davon zu erzählen. Obwohl die Truppengattung Kavallerie im Jahr 1972 aufgelöst wurde, leben die Erinnerungen der 10er-Dräger bis heute weiter.

«Einfach loslassen und zur Tagesordnung übergehen, das liegt nicht drin», erinnert sich Ruedi Hauert, der Tenorhornist aus Wengi bei Büren. «Wenn man Musiker ist, sucht man Wege, um beides unter einen Hut zu bringen», denn die meisten Kameraden seien in Reit- und Musikvereinen engagiert.

Das Geheimnis der Clairons

Der Befehl zur Grenzsicherung anno 1939 war für den Grosslandwirt Saxer eine berufliche Katastrophe, denn seine drei Melker mussten, wie alle andern, einrücken. Saxer meldete sich bei Kommandant Roth und bat um Hilfe.

Drei Soldaten meldeten sich umgehend zum Melken der 60 Kühe. Als Lohn und Dank für die Arbeit der Soldaten schenkte Saxer der Schwadron vier Clairons, die an der Grenze als Signalhörner eingesetzt wurden. Die Jahre vergingen. Kommandant Roth verstarb und hinterliess in seiner Offizierskiste vier sorgfältig verpackte Clairons.

Willy Vogt, der damalige Sekretär der 10er-Vereinigung, holte sie in Bern ab und übergab sie dem späteren Dirigenten Ernst Freiburghaus aus Roggwil, der überrascht konstatierte, dass er als Dräger-Trompeter diese Instrumente im Aktivdienst gespielt hatte. Im Januar 1990 formte er aus den Dräger Musikanten die 10er-Musik, die fortan an den Dräger Tagungen aufspielte.

Zum zweiten Dirigenten der 10er-Musik wurde Hansruedi Anker aus Ins. Während 13 Jahren führte er die Musikanten-Ver-

einigung. Zu den Höhepunkten gehörte das Konzert in Riggisberg für die 10er-Dräger aus dem Schwarzenburgerland und später das Gemeinschaftskonzert mit dem 10er-Chörl, mit den Sängern der Schwadron, in Zollikofen. Im Jahr 2010 übergab Anker den Taktstock an Rolf Bühlmann.

«Aufgespielt haben wir immer in der Militäruniform, mit Mütze, schwarzer Krawatte und ledernem Gürtel. Die gelben Batten mit den gekreuzten Säbeln wiesen uns als berittene Kampf-

Im Laufe der Zeit sind die Hosen zu eng geworden. So verschwand die Uniform.

truppe aus», sagt ein Dräger. Doch im Laufe der Jahre seien die Hosen zu eng geworden. Selbst die Schuhbündel hätten nicht mehr gereicht, um kürzer werdende Gürtel zu verlängern. Schwere Herzen sei die Uniform im Kasten verschwunden.

Matinée in Aarberg

Im Rahmen der 800-Jahr-Feier Aarberg wird nun der 33-jährigen Geschichte der 10er-Musik gedacht. An einer Matinée am Sonntag, 1. Oktober um 10 Uhr, erwartet die Zuhörer ein nostalgisches Repertoire.



Zwischen Twann und Wingreis (rot markiert) soll der Baustellen-Installationsplatz zu stehen. Ihm müssen Reben und ein Wohnhaus weichen.

Bild: Tiefbauamt Kanton Bern

REKLAME

0,9%-LEASING
AUF ALLE MODELLE

LIMITIERTES ANGEBOT
BIS 30.09.23

6 JAHRE MAZDA GARANTIE

Limitiertes Angebot gültig für Privatkunden nur vom 01. bis 30.09.23. Leasing: Laufzeit 12-48 Mt., Laufleistung 15 000 km/Jahr, effektiver Jahreszins 0,9%. Das Leasing ist ein Produkt der Mazda Finance by BANK-nov AG. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt (Art. 3 UWG). Alle Angaben stellen keine Kreditzusage dar. Neu: Mazda-Garantie 6 Jahre/150 000 km.

mazda.ch/spezialangebote

ahg cars PROFITIEREN SIE WÄHREND UNSERER TAGE DER OFFENEN TÜR!
ahg group **AM 29. UND 30. SEPTEMBER 2023**

AHG-Cars Port, Moosgasse 16, 2562 Port