

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 305 (2022)

Artikel: Der Herr der grossen Dinge
Autor: Staeger, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-953429>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Regierungsrat Christoph Neuhaus mit einigen seiner Zwerp-Zebus.

Der Herr der grossen Dinge

Interview: **Andreas Staeger**

Als Baudirektor ist Christoph Neuhaus für den immobilen materiellen Besitz des Kantons zuständig. Bei solch handfesten Objekten wie Strassen und Gebäuden geht es um viel Geld. Allein die kantonalen Liegenschaften sind mehrere Milliarden wert. Im Interview äussert sich der Regierungsrat, welche Dossiers ihn am meisten beschäftigen und wie er einen Ausgleich zu seiner Arbeit findet.

Herr Neuhaus, als Baudirektor sind Sie Herr über etliche Gebäude, die im Besitz des Kantons sind. Wie viele sind es?

Die Zahl verändert sich monatlich. Wir sind laufend daran, die Daten zu verfeinern. Immerhin lässt sich feststellen, dass der Kanton Liegenschaften mit einem Verkehrswert von über 5 Milliarden Franken besitzt. Das Spektrum ist riesig: Es reicht von Landwirtschaftsflächen über die Gymnasien bis hin zur Universität Bern. Auch Dutzende von historischen Liegenschaften gehören dazu.

Dann sind Sie eine Art amtlicher Schlossherr. Dafür beneidet man Sie sicher.

Das ist eine etwas zwiespältige Angelegenheit. Auf der einen Seite ist der Besitz eines Schlosses natürlich ein wertvolles geschichtliches Erbe, auf der anderen Seite aber auch eine wirtschaftliche Hypothek. Dem Kanton gehören ein gutes Dutzend Schlösser. Einige davon haben historische Bedeutung. Bei anderen ist es sinnvoll, sie einer Privatperson abzugeben, damit diese sie pflegt und nutzt – andernfalls zahlt der Kanton den kostspieligen Unterhalt. Wir müssen bei diesem Thema kritisch hinschauen. Die Schlösser Aarwangen und Trachselwald etwa wurden früher als Regierungsstatthalter sitze genutzt und stehen nun seit einem Jahrzehnt fast leer. Da sind wir verpflichtet, für eine Nachnutzung zu sorgen. Bei einem ungenutzten Schloss sprechen wir von Leerstandskosten von jährlich rund 150 000 Franken. Das würde bereits einen ansehnlichen Lohn finanzieren.

In Ihre Zuständigkeit fällt gleichzeitig der Verkehr auf Strassen und Schienen.

Wie steht es dort um die Infrastruktur?

Bahntrassees und Bahnhöfe gehören heute nicht mehr den Kantonen, sondern dem Bund. Was die Strassen betrifft, zitiere ich gerne meine Frau. Sie ist den USA aufgewachsen und

pflegt zu sagen: «Wenn dort eine Strasse fertig gestellt ist, so ist sie etwa in dem Zustand, wo man in der Schweiz zu renovieren anfängt.» Das Berner Kantonsstrassennetz umfasst etwas über 2500 Kilometer und ist im Durchschnitt in einem guten Zustand. Bei Brücken, Viadukten und Tunnels besteht allerdings aufgeschobener Sanierungsbedarf mit einem Volumen von rund 30 Millionen Franken. Da müssen wir aufpassen, dass wir die damit verbundenen Unterhaltsaufgaben nicht einfach an die nächste Generation weitergeben. Gerade im Oberland gibt es sehr viele Kunstdämmen. Leute aus dem Flachland, die beispielsweise von Frutigen nach Adelboden fahren, sind sich nicht bewusst, wie viele Brücken diese Strecke aufweist – sie ist viel mehr als einfach eine Strasse.

Wie fahren Sie selbst zur Arbeit – mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

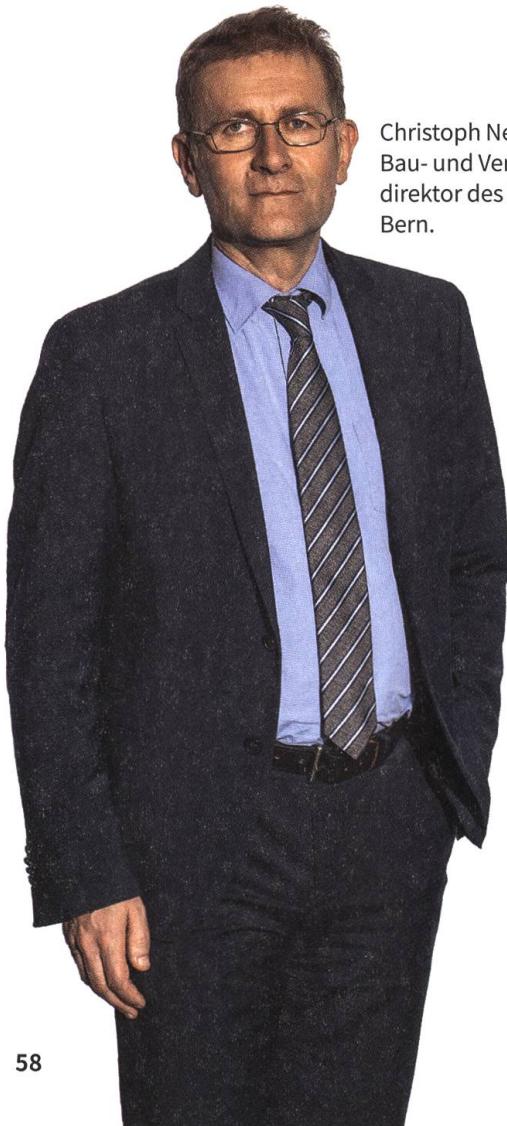
Ich bin fast ausnahmslos mit dem ÖV unterwegs, das ist viel praktischer. Zudem begegne ich da den Wählerinnen und Wählern. Obendrein habe ich auf diese Weise als Verkehrsdirektor gleichzeitig eine Qualitätskontrolle. Von meinem Wohnort Kaufdorf bis nach Bern brauche ich nur 18 Minuten. Das ist gleich lang, wie wenn ich im Ostring leben und ins Stadtzentrum fahren würde. In Sachen ÖV hat sich seit meiner Jugend enorm viel getan.

Woran denken Sie?

Ich bin in Arch aufgewachsen. Von dort ging man jeweils nach Büren ins Stedtli einkaufen, das war gefühlt ziemlich weit weg. Und dann erst die Fahrt nach Bern! Ich erinnere mich, als ich 1973 zum ersten Mal in die Bundesstadt kam. Das schien einem fast wie eine Weltreise. Heute ist es eine Selbstverständlichkeit. Hätte ich das Gymnasium in Biel besucht, dann hätte ich schon um 5 Uhr 40 den Zug nehmen müssen.

Solothurn war für mich praktischer, dorthin fuhr der Zug 40 Minuten später. Zuerst musste ich aber jeweils mit dem Velo vier Kilometer zum Bahnhof fahren, denn der lag ausserhalb des Dorfs. Auf der Bahnlinie wurde uraltes Rollmaterial eingesetzt. Mittlerweile ist sie eingestellt. Jetzt verkehren Busse und halten mitten im Dorf.

Diese Entwicklung war nicht unbedingt zu erwarten. Vor 20 Jahren standen im Zuge der «Strategischen Aufgabenüberprüfung» des Kantons verschiedene ÖV-Linien auf der Abschussliste. Heute gibt es halbstündliche Verbindungen bis in die Täler des Oberlands. Wie geht



Christoph Neuhaus,
Bau- und Verkehrs-
direktor des Kantons
Bern.

es weiter – kommt eine neue Spar- oder eine weitere Ausbaurunde?

Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern ist meiner Meinung nach relativ gut. In den letzten 10 bis 15 Jahren wurde das Angebot stetig ausgebaut, und zwar durchwegs stärker als das Wirtschaftswachstum. Das trägt dazu bei, den Gesamtverkehr zu bewältigen. Wir werden künftig im ÖV eher das Bestehende sicherstellen – ausbauen kann man nicht mehr gross. Ein wichtiges Beispiel dafür ist die Schienenentflechtung im Wankdorf. Sie wird künftig wieder Direktverbindungen zwischen Interlaken und Zürich ermöglichen.

Welches Dossier hat Sie seit Ihrem Amtsantritt am meisten beschäftigt?

Das war die Entflechtung von Kirche und Staat. Früher hatten Pfarrer drei verschiedene Vorgesetzte: Sie waren von der Kirchgemeinde angestellt, unterstanden der kantonalen Kirchenleitung beziehungsweise einem Bischof sowie zusätzlich noch dem Kanton. Und wenn es ein «Gschtürm» gab, sagten sie: «Mein Chef ist da oben» – also hatten sie eigentlich sogar vier Vorgesetzte. Mit anderen Worten: Für die Pfarrersleute waren alle und niemand zuständig. Das hatte historische Gründe. Nachdem Napoleon den Staatsschatz abgeräumt hatte (heute wären das über 620 Milliarden), war Bern praktisch bankrott. Die Kirche hingegen hatte Geld. Der neu gegründete Kanton hielt sich deshalb am Kirchengut schadlos; dafür versprach er im Gegenzug, die Pfarrerlöhne zu zahlen, und zwar «auf ewig». Das war juristisch gesehen zwar ein widerrechtlicher Vertrag, aber doch eine moralische Verpflichtung. Die Pfarrer waren die ersten Angestellten des jungen Kantons. Entsprechend gross war der Schock, als die Entflechtung zum Thema wurde. Sie hat mich seinerzeit als Justizdirektor stark beansprucht.

Welches sind die grössten Projekte, mit denen Sie derzeit zu tun haben?

In Niederwangen errichtet der Kanton ein neues Polizeizentrum. Ab 2027 werden dort 1400 Polizistinnen und Polizisten zentral in einem Gebäude arbeiten. Weiter setzen wir in Biel und Bern zwei Campus-Projekte für die Fachhochschule um. Dadurch können Angebote, die bisher auf Dutzende Standorte verteilt waren, neu an zwei Orten gebündelt werden. Bei derartigen Schritten stellt sich natürlich immer auch die Frage, ob eine solche Zentralisierung sinnvoll ist. Unter dem Gesichtspunkt der interdisziplinären Zusammenarbeit liegt

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor

ast. Christoph Neuhaus, 1966 geboren, ist als Bauernsohn in Arch aufgewachsen. Er hat an der Universität Bern ein Studium in Betriebswirtschaft, Volkswirtschaft und Politikwissenschaft abgeschlossen. Danach war er zunächst als Journalist und Handelslehrer tätig, dann als Leiter der Abteilung Wirtschaft und Kommunikation der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, später als Partei- und Fraktionssekretär der SVP des Kantons Bern und schliesslich als Kommunikationschef des Bundes für die Fussball-Europameisterschaft Euro 2008. 2008 wurde er in den Regierungsrat des Kantons Bern gewählt. Während zehn Jahren stand er der damaligen Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion vor; seit 2018 amtiert er als Bau- und Verkehrsdirektor. Neuhaus ist verheiratet und Vater eines sechsjährigen Sohns. Er lebt in Kaufdorf im Gürbetal.

der Nutzen für die Fachhochschulen aber klar auf der Hand.

Die beiden Campus-Projekte sind in der Planungsphase aufgrund von massiven Kostenüberschreitungen in die Schlagzeilen geraten. Wie konnte es dazu kommen?

Es handelt sich um einzigartige, sehr komplexe Vorhaben mit jahrelanger Planung, gestartet mit groben Kostenschätzungen. Das Gebäude des Campus Biel etwa wird dereinst rund 1000 Räume umfassen. Bei solchen Projekten kommen hohe Ansprüche und unzählige Wünsche ins Spiel. Das Ergebnis soll dann auch noch ästhetisch ansprechend oder sogar chic sein. Dadurch besteht ein Risiko, dass zu viel hineingepackt wird. Ich gebe ein kleines Beispiel: Für den Campus Biel wollte man eine WiFi-Versorgung und parallel dazu eine physische Verkabelung. Bei solchen Ideen muss ich intervenieren und darauf bestehen, dass man sich für eine der beiden Optionen entscheidet. Ein weiteres Beispiel: Indem wir beim Campus Bern auf einen separaten Pavillon neben dem geplanten Hauptgebäude verzichten, können wir die Baukosten um rund 25 Millionen Franken senken. Das gibt Spielraum und wird nun zur Reserve für künftige Entwicklungen.

Wie würden Sie den Kanton Bern charakterisieren?

Bern ist ein lebenswerter Kanton, der ein vielfältiges Zusammenleben von Stadt und Land ermöglicht. Natur, Umwelt und Landwirtschaft zählen zu seinen starken Trümpfen. Wir sollten diese Stärken besser nach aussen tragen. Bei uns gibt es nicht so viele Firmenbriefkästen wie in anderen Kantonen, wir verfügen auch nicht über eine solch potente Chemie- oder Finanzbranche. Aber dafür gehen wir dann

nicht so tief in die Knie, wenn die Wirtschaft schwächelt.

Sie haben die Stärken angesprochen. Was ist mit Schwächen?

Wir Berner sind manchmal allzu «behäbig». Ich finde es problematisch, wenn die Menschen sagen, das habe man noch nie gemacht und das wollten die Leute nicht. «Gäng wie gäng» hat Vorteile, aber man kann sich stets verbessern. Ich erinnere mich an die Kämpfe, die es rund um die Aufhebung der Grundbuchämter in Interlaken, Frutigen oder Aarberg gab. Dabei sind doch solche Neuerungen keineswegs mit einem Komfortverlust verbunden. Warum muss ich den Pass, den ich alle zehn Jahre erneuere, in Fuss- oder Velodistanz abholen können? Es gibt andere Dinge, die viel wichtiger sind, zum Beispiel die Schule im Dorf.

Wie würden Sie Ihre Art des Politisierens charakterisieren?

Ich nehme für mich in Anspruch, relativ emotionslos zu politisieren. Im Regierungsrat hat es fast neun Jahre gedauert, bis ich einmal richtig wütend wurde. Das war wegen eines parlamentarischen Berichts – und es hatte Wirkung. Aber wenn ich ständig poltern würde, wie das heute oft gemacht wird, würden die Leute mit der Zeit weghören.

Als Regierungsrat haben Sie mit einer Vielzahl von Dossiers zu tun. Wie gehen Sie mit der Arbeitsbelastung um?

Früher fand ich manchmal, das viele Papier sei grausam. Heute gibt es kaum mehr Papier, jetzt liegt vieles digital vor, aber die Menge ist nicht kleiner geworden. Am Freitag nehme ich Akten zum Lesen heim, die umgerechnet manchmal bis zu drei Bundesordner füllen würden. Wenn man uns zwei bitten würde, ein Telefonbuch

auswendig zu lernen, werden Sie fragen: «Wieso?» Ich frage nur: «Bis wann?» Am Montag habe ich das Material jeweils gelesen. Da ist es wichtig, zwischendurch emotionale, geistige und physische Distanz zur Arbeit einzunehmen.

Wie machen Sie das?

Am besten erhole ich mich, wenn ich mit meinem Sohn etwas unternehme. Wann immer es möglich ist, fahre ich um 17 Uhr heim, dann erlebe ich ihn etwa zwei Stunden. Später am Abend widme ich mich dann wieder dem Aktenstudium. Wir leben seit zwei Jahren auf einem ehemaligen Bauernhof und haben zahlreiche Tiere, um die wir uns gemeinsam kümmern: Schafe, Hühner, Gänse, Zwerg-Zebus aus Sri Lanka, indische Pfauen und drei Pferde. Auch zwei Hunde, zwei Igel und eine Schildkröte leben in unserem Zoo.

Der Baudirektor als Tierpfleger – wie bringen Sie das unter einen Hut?

Meine Frau trägt die grösste Last, für mich ist es Fitness am Wochenende und in den Ferien. Ich habe früher viel Sport getrieben und brauche einen körperlichen Ausgleich. Wenn ich Stress und zu wenig Bewegung habe, bekomme ich gesundheitliche Probleme. Deshalb packe ich zuhause gerne mit an: Ich heue selber, pflege die Feldgehölze und die Sträucher am Bach, zette Mist, richte Zäune auf. Bewegung und Abwechslung ist das Beste im Leben. Mein Motto: Man braucht drei S auf dieser Welt, nämlich Sein in Form von Arbeit und Lernen, aber auch Schein, denn nach dem Eierlegen muss man gackern, und schliesslich etwas Schwein in Form von Glück im Leben. Ich habe ein gutes Leben, denn diese drei S haben mich bis anhin durchwegs begleitet.

Zum Immobilienportefeuille des Kantons Bern gehören auch Schlösser (wie Schloss Wimmis) und Brücken (Untertorbrücke und Nydeggbrücke in Bern).

