

Wochenkommentar

Egal, wer recht hat –
Ängste sind trotzdem da



Parzival Meister
Redaktionsleiter, stv. Chefredaktor

Die politische Bühne ist ein Ort der rauen Töne. Es ist ein Ort, an dem Parlamentarier zum verbalen Zweihänder greifen und politische Gegner denunzieren. Nimmt man ihnen das übel? Nicht wirklich. Es sind die «Polteris», die Wähleranteile holen. Stille Schaffer werden von der Öffentlichkeit oft kaum wahrgenommen.

Wohl gemerkt reden wir hier von Parlamentariern. Von der Legislative. Für die Exekutive, also für die Regierung, gilt ein anderer Masstab. Von den Leuten, die Verantwortung übernehmen, erwarten wir, dass sie das Volk einen, nicht spalten. Auch wenn man dieses «Spiel» nicht mag, ändert trotzdem niemand die Regeln. Die Populisten werden Erfolg haben, so lange es Bevölkerungsgruppen gibt, die sich von der Regierung nicht ernst genommen fühlen.

Sichtbar wurde dies in Deutschland: Die AfD wurde mit einem Schlag zur drittstärksten Kraft. Bezeichnend für diesen Wahlerfolg ist, dass die AfD die meisten Stimmen von sonstigen Nichtwählern erhielt. Ganze 99 Prozent der AfD-Wähler glauben, dass nur ihre Partei die Probleme der Menschen ernst nimmt. Die Analyse des Wahlergebnisses ist zu komplex, um sie auf einen Aspekt zu reduzieren. Aber dass das Resultat als Protest der Bevölkerung gewertet werden kann, ist unbestritten.

Man darf keine Äpfel mit Birnen vergleichen. Doch um diesen Aufstand im bevölkerungsstärksten Land Europas zu verstehen, hilft es, von dem zu lernen, was direkt vor unserer Haustüre passiert. Zum Beispiel in Nidau. Hier wurde die Regierungspartei FDP abgestraft. Und wieso? Zu grossen Teilen wegen des Projekts Agglolac. Klar, auch hier sind die Gründe vielschichtig, aber in Nidau hatten genau jene Parteien Erfolg, die das Projekt bekämpfen. Die Bevölkerung, die ganz offensichtlich Ängste hat, fühlte sich von der FDP in dieser Frage nicht ernst genommen. Bezeichnend dafür ist eine Aussage von Nidaus Stadtpräsidentin Sandra Hess. Auf die Frage der BT-Journalistin, ob sie kein Verständnis für die Argumente der Agglolac-Gegner habe, antwortete die FDP-Frau: «Nein, denn diese haben sich nicht mit der nötigen Sorgfalt mit dem Projekt auseinandergesetzt.» Damit denunziert sie die Gegnerschaft in einem Satz quasi als unwissend. Sie beklagte auch, die Gegner würden mit Schreckensbildern von einem Investor spielen, der sich auf Kosten der Öffentlichkeit eine goldene Nase verdienen will. Mag sein, dass sie recht hat. Mag sein, dass die Gegner mit Ängsten spielen. Aber das ist die Opposition. Die darf das. Entscheidend ist nicht, wer von beiden recht hat, sondern wer das bessere Gespür für die Ängste der Bevölkerung hat.

Ähnliches Ungemach droht in Biel. Das hat der letzte Samstag deutlich gemacht, als über 3000 Leute auf die Strasse gingen, um gegen den geplanten Westast zu demonstrieren. Man kann vom Westast halten, was man will – doch diesen Aufstand muss man ernst nehmen. Da kann man lange argumentieren, dass die Westast-Opposition mit populistischen Mitteln die Massen verführt. Das tut sie nämlich tatsächlich. Und sie ist nach wie vor eine Alternative zum heutigen Projekt schuldig, um die Diskussion auf eine Sachebene zu heben. Doch ihnen kommt entgegen, dass die Befürworter erstaunlich ruhig geworden sind. Und diese Ruhe wird als Arroganz ausgelegt. Als ein Zeichen dafür: Seid so laut ihr wollt, wir haben eh schon gewonnen. Klar, rein faktisch gesehen müssen sich die Befürworter wirklich nicht fürchten. Den Westast verlieren sie nicht mehr; aber dafür das Vertrauen der verängstigten Bevölkerung.

Eine Patentlösung, wie man auf eine lautstarke Opposition reagiert, gibt es nicht. Aber ganz sicher nicht mit Arroganz. Wer die AfD als einen Haufen Nazis abtut, die Agglolac-Bekämpfer als wiesenliebende Ökofaschisten abstempelt und Westast-Gegner als militante Autohasser belächelt, erhält die Quittung dafür. Früher oder später.

Ängste muss man ernst nehmen. Immer. Denn Ängste fühlen sich für die Betroffenen auch dann real an, wenn sie nicht rational sind und polternd daher kommen.

E-Mail: pmeister@bielertagblatt.ch

Samstagsinterview

«Die Nein-Argumente reichen nicht»

A5-Westast Lars Guggisberg (HIV) und Gilbert Hürsch (Wibs), die Geschäftsführer der regionalen Wirtschaftsverbände, zeigen Verständnis für die Befürchtungen der Autobahngegner. Am Fahrplan wollen sie aber festhalten.

Interview: Bernhard Rentsch

Haben Sie die Demo am letzten Samstag miterlebt oder beobachtet?

Lars Guggisberg: Ich war nicht dabei, wäre an sich gerne nach Biel gekommen, war aber an einer Weiterbildung.

Gilbert Hürsch: Ich war selber in der Stadt und beobachtete den Verlauf. Einige mir bekannte Teilnehmende habe ich dann angesprochen. Im Kern waren es die fehlenden Detailinformationen, die sie zum Teil des Widerstandes werden liess. Über ihre Motivation war ich entsprechend erstaunt. Sie wussten/wissen schlicht zu wenig. Hauptsächlich die lange Bauzeit wurde bemängelt. Viele Unsicherheiten konnten im Gespräch rasch ausgeräumt werden.

Wie beurteilen Sie den Protest?

Lars Guggisberg: Ich finde, man muss die Zahl der 3000 Protestierenden ein wenig relativieren. Das angesprochene Projekt löst ein Problem für 150 000 Menschen in der Region Biel/Seeland, 2005 wurden über 40 000 Unterschriften für den Bau der Stadturnföhrung gesammelt und bei Tag der offenen Tür des Ostastes waren Anfang September 10 000 Besucher anwesend. Trotzdem nehmen wir die geäusserten Sorgen sehr ernst. Allerdings: Man kann den Bär nicht waschen, ohne ihn nass zu machen. Wir kämpfen hier auch ein wenig gegen das Phänomen des Gegenwartsegoismus: Es geht halt auch um Solidarität. Wir arbeiten an einem Projekt für die nachfolgenden Generationen. Ich bin sicher, dass spätere Generationen dankbar sein werden, dass dieser «Kampf» für die Realisierung geführt wurde.

Erschreckt Sie der Widerstand?

Gilbert Hürsch: Ja und nein. Nein, weil wir hier vor Projektdimensionen sprechen, die in der Tat gigantisch sind und Ängste auslösen können. Das müssen wir verstehen und Antworten auf die gestellten Fragen geben. Aber ja: Weil hier zu viele Emotionen dominieren und zu wenig konkrete Informationen aufgenommen wurden. Es geht für beide Seiten darum, niemanden zu diffamieren, sondern darum, einander zu verstehen. Das ist zentral, um überhaupt in einen Dialog eintreten zu können. Wir müssen die Diskussion sachlich und ohne zu viele Emotionen führen.

Lars Guggisberg: Auch ich habe Verständnis und negiere die Einschränkungen während der Bauphase nicht. Wir dürfen aber nicht nur die Nachteile in den Vordergrund stellen. Denn es gibt auch viele Vorteile: höhere Lebensqualität bei weniger Staub und Lärm, weniger Schadstoffe, Aufwertung der Quartiere. Das muss man alles bei der Beurteilung berücksichtigen. Diese Argumente scharen auch ganz viele Befürworter hinter sich. Wir haben eine Liste erstellt mit Na-

«Wir wachsen als Gesellschaft, das hat auch Konsequenzen. Es braucht mehr Infrastrukturen.»

Gilbert Hürsch

men von Politikerinnen und Politikern, die das Projekt unterstützen. Darunter sind viele Persönlichkeiten aus den umliegenden Gemeinden und aus dem ganzen politischen Spektrum.

Die Gegner wurden am letzten Samstag laut – wann werden die Befürworter laut?

Lars Guggisberg: Wir müssen nicht mehr laut werden, sondern Fakten aufzuzeigen. 2005 wurden aber auch wir aktiv, als wir den Bundesrat überzeugen mussten. Im Rahmen der ordentlichen Verfahren werden alle Argumente auf- und ernstgenommen. Das Grundrecht der Meinungsäusserungsfreiheit gilt es auch hier ganz hoch zu werten.

Gilbert Hürsch: Zu den Fakten: Knapp 8,5 Millionen Einwohner in der ganzen Schweiz beanspruchen Infrastrukturen, die vor 20 Jahren für fast 20 Prozent weniger Menschen konzipiert wurden. Der Wirtschaftsaufschwung in dieser Zeit führte zu deutlich mehr Güterverkehr. Seit 1980 wurde die Anzahl der motorisierten vierrädrigen Fahrzeuge von damals 2,2 Millionen auf 4,5 Millionen mehr als verdoppelt. Wir wachsen als Gesellschaft, das hat auch Konsequenzen. Es braucht mehr Infrastrukturen – nicht nur Strassen.

Lars Guggisberg: Die Region Biel/Seeland hat wirtschaftlich sehr viel zu bieten und gilt im Kanton Bern als Innovations-Hotspot. Die Entwicklungen der letzten Jahre sind eindrücklich. Die Arbeitslosigkeit konnte in den vergangenen Jahren gesenkt werden. Der Individualverkehr wird bis 2030 um 20 Prozent zunehmen, der ÖV gar um 50 Prozent. Wir müssen Lösungen finden. Mobilität ist in der aktuellen Gesellschaft ein grosses Bedürfnis. Veränderungen müssen wachsen, die kann man nicht befehlen. Und das dauert lange. Die neuen Strassen dienen für mehrere Jahrzehnte.

Gilbert Hürsch: Wobei ja da neue Mobilitätskonzepte in Erarbeitung sind, die wir übrigens aktiv unterstützen. Das heutige Verhalten mit einer dominierenden Nutzung des privaten motorisierten Verkehrs wird sich aber nicht so schnell verändern. Im Durchschnitt legt jeder Mensch in der Schweiz täglich 37 Kilometer zurück, drei Viertel davon im Auto.

Generell brauchen wir mehr Infrastruktur, auch für ÖV und Bahn. Es braucht einen guten Mix für alle – auch für Autofahrer.

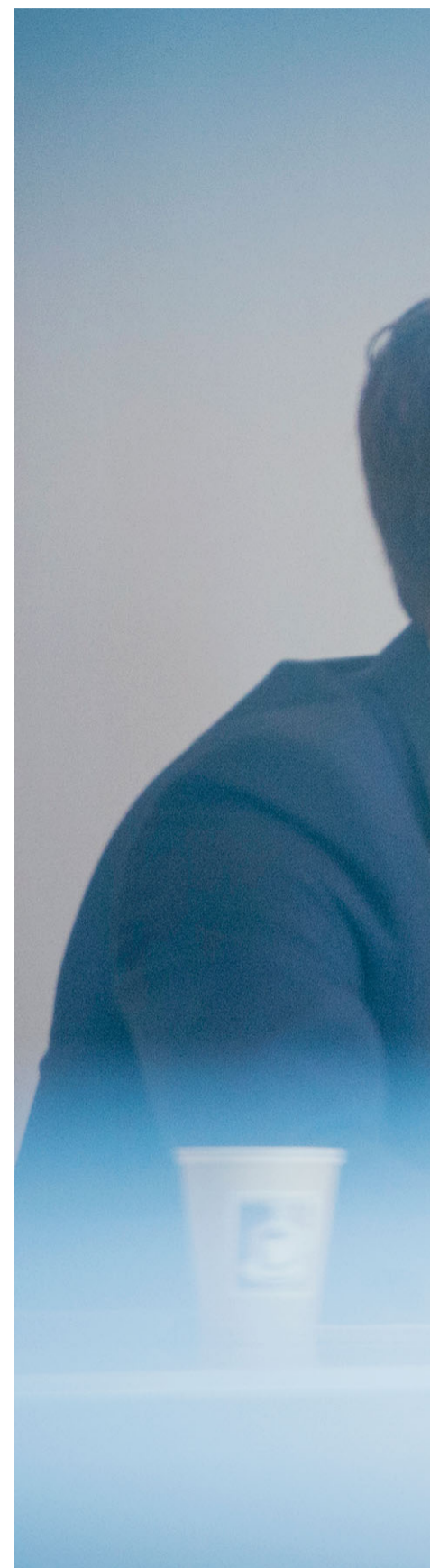
Fakt ist jedoch auch, dass 650 Einsprachen vorliegen. Das sind sicher nicht nur Proteste von Verhinderern, sondern echte Fragen oder Vorschläge für Verbesserungen.

Lars Guggisberg: Für alle diese Fragen und Einsprachen habe ich Verständnis. Bei Bauvorhaben dieser Grössenordnung ist es auch nicht unüblich, dass so viele Reaktionen eingehen. Das habe ich bei meiner beruflichen Tätigkeit beim Bundesamt für Verkehr mehrmals miterlebt. Es ist genau der richtige Weg, um Kritik anzubringen. Dabei geht es aber nicht um Grundsatzfragen, sondern um Anpassungen. Dafür gibt es die Einspracheverhandlungen.

Der Zug für Projektanpassungen ist also noch nicht abgefahren?

Gilbert Hürsch: Auf jedes Detail kann nicht mehr eingetreten werden – es geht hier nicht um ein kleines Bauprojekt. Es können nicht mehr alle Alternativen geprüft werden. Das wurde in den letzten Jahrzehnten mehrfach und immer wieder getan. Jetzt muss umgesetzt werden. Ich kenne keine Alternativen, die überzeugen. Das Risiko, bei einer Neuprüfung vor einem totalen Scherbenhaufen zu stehen, ist viel zu gross.

Lars Guggisberg: Zumal sich bei einem Übungsabbruch die Ballungszentren Zürich, Basel und Genf freuen würden,





Die Stimmen der regionalen Wirtschaft: Lars Guggisberg (links) und Gilbert Hürsch.
Stefan Leimer

«Die Diskussion über die Varianten ist abgeschlossen. Irgendeinmal muss das lange Warten ein Ende haben.»

Lars Guggisberg

wenn sie die für den Strassenbau reservierten Gelder quasi erben könnten – und Bern, einmal mehr, hinten anstehen müsste. Zur Frage, ob die Einsprachen Wirkung zeigen: Ja sicher. Es sind insbesondere mehrere Bundesämter mit einbezogen. Und glauben Sie mir: Das Bundesamt für Umwelt wird dieses Projekt sehr genau verfolgen. Das Wegfallen von Bäumen kann nicht als Verhinderungsargument gelten.

Sie stehen hin und erklären sich. Muss nach den lauten Protesten jetzt nicht auch die Politik Antworten geben?

Lars Guggisberg: In der Tat: Es ist die Aufgabe der Politiker, in dieser Situation hinzustehen, zu informieren und zu erklären, wieso diese Variante gewählt wurde. Das wollen und können wir als Vertreter der Wirtschaftsverbände nicht allein tun.

Schweigen wird als Arroganz ausgelegt?

Gilbert Hürsch: Alle Befürworter sind in der Pflicht, in den Dialog einzutreten. Ich bezeichne dies nicht als Arroganz, vielleicht eher als unglückliche Prioritätensetzung, weil für viele auch wieder neue und dringendere Projekte aktuell wurden. Das Thema ist jetzt wieder auf dem Tisch – nehmen wir es auf.

Lars Guggisberg: Zunächst muss festgehalten werden, dass über den Westast schon seit sehr langer Zeit debattiert wurde. Die Diskussion über die Variantenwahl ist abgeschlossen. Irgendein-

mal muss das lange Warten doch ein Ende haben. Bei Bundesprojekten ist es aber auch generell so, dass die Nähe zur Bevölkerung nicht sehr ausgeprägt ist. Das ist eine Erklärung – aber keine Entschuldigung, dass die vielen Gelegenheiten, sich im Detail auszutauschen, nicht vermehrt genutzt wurden.

In den Diskussionen wird offensichtlich, dass viele nicht das Projekt an sich verhindern wollen, sondern einzelne Abschnitte kritisieren. Nicht verstanden werden die offenen Fahrbahnabschnitte oder die beiden Anschlüssen in der Stadt. Was sagen Sie zu dieser Kritik?

Lars Guggisberg: Diese Fragen wurden von der Gruppe Stöckli, die aus Vertretern verschiedener Parteien und Interessensgruppen zusammengesetzt war, lange und intensiv diskutiert. Es ist letztlich ein Kompromiss von unterschiedlichsten Bedürfnissen. Die vorliegende Streckenführung ist so konzipiert, dass beim Endausbau nicht nur der Autofahrer, sondern auch der Velofahrer, der ÖV und der Fussgänger, aber insbesondere auch der Anwohner profitiert. So viel wie möglich wird unterirdisch geführt.

Und gerade die oberirdischen Teile stossen auf Widerstand.

Lars Guggisberg: Ja, aber das ist gesetzlich vorgegeben und hängt mit der Sicherheit zusammen. Seit dem verheerenden Tunnelbrand im Mont Blanc 1999 ist es nicht mehr erlaubt, Aus- und

Einfahrten auf Autobahnen unterirdisch zu bauen.

Das Projekt ist gut dokumentiert, reicht bebildert und erklärt sich mit detaillierten Visualisierungen. Weshalb fühlen sich dennoch viele übergangen und haben den Glauben an eine Verbesserung verloren?

Lars Guggisberg: In der Tat kann man es fast nicht mehr besser machen: Printversände, Infopavillon mit Modellen, dazu ausführliche Informationen im Internet – die Bringschuld wurde von Anfang an erfüllt. Man kann sich die Frage nach der Holschuld der Bürgerinnen und Bürger stellen.

Ist dies eine Ausrede?

Gilbert Hürsch: Nein, das ist eine Erklärung. Nochmals: Die Befürchtungen und Ängste nehmen wir ernst. Wir wollen noch besser erklären, was Sache ist und dass man keine Angst haben muss. In der Diskussion mit vermeintlichen Gegnern stelle ich fest, dass bei zusätzlichem Informationsstand die Argumente zum Nein immer weniger werden. Vielfach reichen sie nicht aus, um ein Generationenprojekt zu bodigen.

Der Zeitplan sieht den Baubeginn für 2020 vor, die Inbetriebnahme gestaffelt bis 2035. Haben die aktuellen Diskussionen Einfluss auf diese Planung?

Lars Guggisberg: Es ist nicht unüblich, dass bei grossen Projekten der Widerstand steigt, je näher die Realisierung kommt. Beim Zeitplan wurde mit Bestimmtheit der korrekte politische Weg

mit einberechnet. Ich gehe davon aus, dass der Zeitplan eingehalten werden kann.

In knapp einem Monat wird der Ostast eröffnet. Hat dies Einfluss auf die Meinungsbildung rund um den Westast?

Lars Guggisberg: Der Ostast hilft verkehrstechnisch und zeigt mit dem Funktionieren auf, wie eine Autobahn eine Region oder eine Stadt entlasten kann. Dieser erste Abschnitt wird aber auch aufzeigen, dass wir den Westast brauchen. Denn nur mit dem kompletten Endausbau funktioniert das ganze Strassennetz um und in Biel. Die Vorteile werden offensichtlich sein. Schon in ein paar Wochen wissen wir, wie sich dieser erste Schritt in der Realität bewährt.

Lars Guggisberg

- **Beruf:** Rechtsanwalt, Geschäftsführer Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Biel-Seeland und Lyss-Aarberg und Umgebung
- **Wohnort:** Kirchlindach
- **Politik:** Grossrat Kanton Bern (SVP)

Gilbert Hürsch

- **Beruf:** Geschäftsführer Wirtschaftskammer Biel-Seeland
- **Wohnort:** Port *br*