

«Dazu gibt es keine Spielregel»

Biel An der gestrigen Kerngruppensitzung der Westast-Gegner und -Befürworter sowie Behördenvertreter herrschte Einigkeit, was die Schaffung eines Dialograumes angeht. Im Gespräch äussert sich Dialogleiter Hans Werder zu Wahlumfragen und Steuergeldern.

Interview: Deborah Balmer

Hans Werder, innert kurzer Zeit hat das zweite Kerngruppentreffen stattgefunden. Eine wichtige Frage war, ob man einen sogenannten Dialograum schaffen soll. Wie sieht das Ergebnis aus?

Hans Werder: Wir konnten uns in der Kerngruppe einigen, dass wir diesen Raum wollen und wir haben bereits das Geld dafür bewilligt. Den definitiven Entscheid wird aber die Dialoggruppe im September fällen. Für die Kerngruppe ist schon heute klar, wie der Dialograum aussehen und was darin passieren soll.

Was kann man sich darunter vorstellen?

Der Raum dient in erster Linie einmal der Kerngruppe, die ab sofort alle Sitzungen dort abhalten wird. Man hat dann auch Gelegenheit, verschiedene Pläne, Bilder und Grafiken zu zeigen. In einem zweiten Schritt wird der Raum dann für die 30 beteiligten Organisationen geöffnet, die sich ebenfalls ein Bild über das laufende partizipative Verfahren machen sollen. Dies, indem sie den Ort mit ihren Mitgliedern besuchen und diese Rückmeldungen abgeben. Es ist nämlich ein grosses Bedürfnis, dass nicht nur die Leute mitreden, die in der Dialoggruppe vertreten sind, sondern

eben auch die Mitglieder der verschiedenen Organisationen.

Für wen soll der Raum noch geöffnet werden?

Wir möchten, dass er für die Jugend und die Bieler Schulen zugänglich wird. In einem dritten Schritt soll der Dialograum für die interessierte Bevölkerung geöffnet werden.

Was konkret wird gezeigt?

Im Raum wird es Stellwände geben und wenn es etwa um die Diskussion der verschiedenen Autobahnvarianten geht, können diese mit ihren Vor- und Nachteilen und einer vorläufigen Beurteilung der Westast-Befürworter und -Gegner gezeigt werden. In einer ersten Arbeitsphase wird ja die heutige Verkehrssituation in Biel analysiert. Wo liegen die grossen Probleme? Wir werden die Ergebnisse des externen Auftrags grafisch aufschaffen und zeigen. Man kann im Dialograum also etwas besichtigen. Es gibt auch Orientierungsveranstaltungen und Werkstattgespräche.

Wo wird sich der Raum befinden?

Bei der Talstation der Magglingenbahn im A5-Pavillon, der aber umbenannt wird.

Sind sich denn Autobahnbefürworter und -Gegner einig, dass es ihn braucht?

Ja, und man ist sich grundsätzlich auch einig, dass man den Raum für die Bevölkerung öffnet. Unklar ist allerdings, wann das der Fall sein wird. Wir brauchen natürlich Ergebnisse, bevor wir etwas zeigen können. Was genau der Bevölkerung präsentiert wird, ist ebenfalls noch nicht besprochen worden.

Sie haben heute über Extra-Sitzungen geredet.

Dass es ein anspruchsvolles Programm ist, das viel Zeit benötigt, ist unbestritten. Wir haben also festgelegt, wann die zusätzlichen Sitzungen stattfinden. Diese müssen nach dem Arbeitsfortschritt von externen Studien durchgeführt werden.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass Autobahnbefürworter und -Gegner auch schon ausserhalb der offiziellen Sitzungen zusammenkamen. Was halten Sie als Dialogleiter davon?

Ich finde das erfreulich und begrüsse es. Die Parteien haben auch schon gemeinsame Vorschläge in unsere Sitzungen reingebracht. Das zeigt, dass das Gesprächsklima gut ist. Ein Problem ist das auch deshalb nicht, weil ja alles noch in der Kerngruppe besprochen wird. Es besteht also kein Risiko, dass etwa Vertreter der Gemeinden und der Städte ausgeschlossen werden.

Stichwort Wahlen: Die Westast-Gegner werden demnächst die Parteien befragen, wie sie zur Bieler Autobahn stehen. Ist das mitten im Dialogprozess nicht problematisch?

Das war nicht Gegenstand der Diskussion der Kerngruppensitzung. Ich nahm aber zur Kenntnis, dass es in einem Mailverkehr zwischen Gegnern und Befürwortern besprochen wurde. Wie ich dazu stehe? Es gibt nirgends eine Spielregel, die besagt, dass man das nicht dürfte. In diesem Sinne ist das rechtlich möglich. Ob das geschickt ist und ob das den Dialogprozess fördert oder nicht, dazu kann ich mich nicht äussern. Das müssen die beiden Seiten untereinander ausmachen, die ja miteinander reden.

Sie sagten bereits mehrere Male, dass es überhaupt nicht sicher ist, dass am Ende des Verfahrens eine gemeinsame Lösung gefunden wird. Wie versuchen Sie, genau das zu verhindern?

Was ich persönlich tue, ist zu schauen, dass wir mit den zusätzlichen Sitzungen vorwärtskommen. Ich fühle mich verantwortlich, immer wieder auf den Zeitplan zu schauen und auf den Auftrag zu verweisen. Ganz bewusst haben wir den laufenden Prozess nicht mit den Autobahnvarianten begonnen, sondern mit der Beurteilung der heutigen Situation,

damit wir alle das gleiche Verständnis von der Verkehrssituation in Biel und Umgebung haben. Man kann schon jetzt sagen, dass diese an ein paar neuralgischen Stellen kritisch ist. Wir werden also sicher über flankierende Massnahmen reden, den Ausbau von Velowegen und der Förderung des öffentlichen Verkehrs: Da finden wir sicher Einigkeit. Damit wird dann die Varianten-Diskussion einfacher. Wenn es eine Möglichkeit gibt, sich zu einigen, dann werde ich mich dafür einsetzen. Wenn sich aber herausstellt, dass dies nicht der Fall ist, gebe ich den Auftrag zurück an die Behördendelegation. Dann werden sicher nicht weitere Steuergelder verbraten.

Sie waren unter Bundesrat Moritz Leuenberger Generalsekretär des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Was aus dieser Zeit hilft Ihnen heute als Leiter des Dialogprozesses um die Bieler Autobahn?

Vermutlich die Erfahrung von tausenden Sitzungen, die teilweise schwierig waren und die ich leiten und in denen ich innert nützlicher Frist einen Konsens hinbringen musste. Dabei ging es vielleicht um ganz andere Themen wie Energie und Umwelt. Dazu kommt der Versuch, sich in unterschiedliche Interessenslagen und Befindlichkeiten einzudenken.

Reklame

Der Kraft-Raum mit 240 PS und 500 Nm

Wie Christian Stucki ist auch dieser High-Performance-SUV ein wahres Kraftpaket. Entdecken Sie das grösste Platzangebot des Segments, vollgepackt mit modernster Sicherheits- und Konnektivitätstechnologie, Luxusinterieur und intelligentem 4x4-Antrieb. Jetzt bei uns zum ŠKODA Preis. **ŠKODA. Made for Switzerland.**

KODIAQ RS 2.0 | Bi-TDI 4x4, 240 PS, 7-Gang DSG, 6.4 l/100 km (Benzinäquivalent 7.3 l/100 km), 168 g CO₂/km (137 g Ø Neuwagen), 28 g CO₂/km Energie-Bereitst., Kat.: F.

AMAG Biel/Bienne
Römerstrasse 16
2555 Brügg

amag