

# Bieler Tagblatt

heute:  
Immomarkt

Die Zeitung für Biel und das Seeland

Dienstag  
13. November 2018  
CHF 4.10

**Keine Last, eine Chance**  
So soll der Kanton Bern seine  
Zweisprachigkeit nutzen.

**Das Lakelive lebt**  
Es kommt zu einer zweiten  
Auflage des Bieler Festivals.

**Publizieren leicht gemacht**  
Der Weg zum eigenen Buch hat  
heute wenig Hindernisse.

www.bielertagblatt.ch

Region – Seite 2

Region – Seite 3

Kultur – Seite 7

A5-Umfahrung

## Region will eine Umfahrung – aber nicht den «offiziellen» Westast

Eine repräsentative Umfrage im Auftrag des BT zeigt: Die Mehrheit der Bevölkerung in der Region will eine A5-Westumfahrung. Das offizielle Westast-Projekt findet aber nur wenig Zustimmung.



KEYSTONE

Ob die Vertreter des offiziellen Westast-Projekts oder die Mitglieder des Komitees «Westast so besser»: In der Frage um das richtige Autobahnumfahrungs-Projekt für Biel waren bisher beide Seiten davon überzeugt, die Mehrheit der Bevölkerung hinter sich zu haben.

Um diese Frage zu klären, hat das BT eine repräsentative Umfrage in der Region durchführen

lassen. Und die Zahlen – auch wenn sie nur eine Momentaufnahme sind – sprechen eine deutliche Sprache: 49 Prozent der Befragten sprachen sich für den Alternativvorschlag «Westast so besser» aus. Das offizielle Westast-Projekt vereint 21 Prozent der Stimmen auf sich. Nur 16 Prozent sprechen sich für einen vollständigen Verzicht aus, 14 Prozent sind unentschieden.

### Schwerpunkt Westast

Diese Inhalte finden Sie in unserer **Sonderbeilage zum A5-Westast:**

- Die Zahlen
- Der Kommentar
- Das sagt Erich Fehr
- So reagiert Christoph Neuhaus
- Das Experteninterview
- Das Beispiel Kaiseraugst

Am gestrigen «Treffpunkt Wirtschaft» im Bieler Volkshaus wurde die Umfrage erstmals präsentiert. Die anwesenden Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen, und Berns Regierungspräsident Christoph Neuhaus (SVP) zeigten sich ob des Resultats nicht sonderlich beunruhigt. Neuhaus machte aber ein Defizit bei der Kommunikation seitens des Kantons aus:

Während die Westast-Gegner geschickt aktiv gewesen seien, habe der Kanton während zweieinhalb Jahren nicht kommuniziert. Das will nicht nur er nachholen, sondern das wollen auch die regionalen und kantonalen Wirtschaftsverbände: Sie haben gestern die Gründung eines neuen Pro-Komitees bekannt gegeben, das zum Bürgerkomitee werden soll. *lsg/pam*

### EHC Biel verlängert mit Törmänen

**Eishockey** Der EHC Biel hat die Zusammenarbeit mit Trainer Antti Törmänen um weitere zwei Saisons bis zum 30. April 2021 verlängert. Der Finne, der seit dem 11. Dezember beim EHC Biel als Chefcoach tätig ist und einst den SC Bern zum Meistertitel geführt hatte, hat auch in Biel Erfolg. Diese fruchtbare Zusammenarbeit wollen sowohl der Klub als auch Törmänen selber unbedingt weiterführen, teilten gestern beide mit.

Der EHC Biel empfängt heute Abend im ersten Spiel nach der Nationalmannschaftspause die SCL Tigers und will die Position als Leader erfolgreich verteidigen. Aktuell liegen mit Biel, Bern und den SCL Tigers alle drei Berner Klubs an der Spitze. Diese Konstellation erinnert stark an die früheren glorreichen Jahre, als der Kanton Bern den Meister unter sich ausmachte. *fri*

**Sport** Seiten 18 und 19

**Matchzeitung** Seiten 13 bis 15

### Übersicht

**Abgang Ricoter-Chef** Ulrich Otto Zimmer zieht sich aus dem Tagesgeschäft zurück.

**Wirtschaft** – Seite 5

**Ominöse Spende** Die AfD-Politikerin Alice Weidel gerät immer mehr unter Druck. Zurücktreten will sie deswegen nicht.

**Ausland** – Seite 12

**Fussball** Auch Breel Embolo muss für die Spiele gegen Katar und Belgien Forfait geben.

**Sport** – Seite 17

Reklame

NEU!  
Jeden 2<sup>ten</sup> Donnerstag  
im Monat

Cheers!

**CROC N' CHEERS!**  
DIE AFTERWORKS  
17 bis 21 Uhr im Bistrot Prost!

Salute!

Anmeldung:  
bistrot@chezcamillebloch.swiss  
032 945 14 48  
www.chezcamillebloch.swiss/afterworks

Santé!

**ERLEBNISWELT • ATELIER • SHOP • BISTROT • TERRASSEN • 20 MIN. VON BIEL**

# A5-Westast

Eine Beilage des Bieler Tagblatts



## Die grosse BT-Umfrage zum Westast

Eine unabhängige Befragung zeichnet ein klares Bild der Stimmung in der Bevölkerung: Fast die Hälfte spricht sich für die Alternative «Westast so besser» aus.

Das bisherige Projekt des Westasts ist in Biel und in den Gemeinden Nidau, Port, Ipsach, Brügg und Orpund eher umstritten. Das zeigt eine unabhängige Umfrage von Demoscope.

ZVG

Deborah Balmer

Es geht vor allem um die Lebensqualität: Die Alternative «Westast so besser» sorgt für weniger Eingriffe ins Stadtbild, weil auf die Anschlüsse verzichtet würde. Es fielen weniger Bäume und Häuser der Autobahn zum Opfer und beim Bau entstünde weniger Staub und Lärm, weil unter Tag gebaut würde. Das sind für die Bevölkerung in Biel, Nidau, Port, Ipsach,

Brügg und Orpund die wichtigsten Vorteile, die für das Alternativprojekt «Westast so besser» sprechen. Weniger stark gewichtet wurden hingegen die tieferen Baukosten dieser Lösung.

In einer von Gassmann Medien in Auftrag gegebenen Befragung zeigt das Meinungsforschungsinstitut Demoscope auf, dass 49 Prozent der Alternative gegenüber dem ursprünglichen Westastprojekt oder gegenüber einem voll-

ständigen Verzicht den Vorzug geben. Nur 21 Prozent geben in der Umfrage an, der geplante Westast stehe ihnen persönlich von allen drei Lösungen am nächsten. 16 Prozent möchten am liebsten ganz auf die Westumfahrung verzichten.

Das Ergebnis zieht sich durch alle Bevölkerungsschichten: Die Alternative wird von allen Altersgruppen, beiden Geschlechtern, Autofahrern und Nicht-

**«Das Resultat ist in seiner Deutlichkeit überraschend, das hätten wir nicht erwartet.»**

Werner Reimann  
Meinungsforschungsinstitut Demoscope

Autofahrern bevorzugt. «Das Resultat ist in seiner Deutlichkeit überraschend, das hätten wir nicht erwartet. Vor allem, weil in der Region eine sehr lange Zeit nur von der bisherigen Linienführung die Rede war», sagt Werner Reimann von Demoscope. Dass der A5-Westast beschäftigt, zeigt auch Folgendes: 83 Prozent der 1000 Befragten Personen haben zuvor schon einmal etwas von der Umfahrung gehört. *bal*

### So sind die Zahlen zu deuten

Die Ergebnisse aus der Umfrage zeigen, wie die Menschen aus der Region über den Westast denken.

Seiten 2 und 3

### «Keine ausreichende Basis»

Erich Fehr sagt, dass das Ausführungsprojekt nicht wie vorgesehen realisiert werden kann.

Seite 5

### Zwei Blickwinkel

Stadtbewohner, Agglomensch: Beide Seiten haben legitime Bedürfnisse, sagt der Soziologe.

Seite 6

### Zum Beispiel Kaiseraugst

Ein nationales Grossprojekt, das vom lokalen Widerstand gestoppt wird: Biel wäre kein Einzelfall.

Seite 12

# A5-Westast

Kommentar

## Der Westast ist nach wie vor eine politische Frage



von Tobias Graden  
Teamleiter Wirtschaft

**H**öchst wahrnehmbar hat sich in den vergangenen Monaten die Opposition gegen das offizielle A5-Westast-Ausführungsprojekt bemerkbar gemacht. Sie hat Bäume markiert, die gefällt werden sollen. Sie hat Stadtführungen organisiert, die gezeigt haben, welche Häuser abgerissen werden, wo die Anschlüsse zu stehen kommen und welche Dimensionen diese haben. Sie hat ein Alternativprojekt präsentiert, das zwar naturgemäss nicht den Realisationsfortschritt und Detaillierungsgrad des offiziellen Projekts aufweist, aber auch nicht bloss eine Spinnerei von Fantasten ist. Sie hat zwei grosse Demonstrationen organisiert, die letzte ist erst ein paar Tage her, ungefähr 3500 Personen haben daran teilgenommen. Und sie ist nicht zuletzt in den sozialen Medien überaus aktiv. Beinahe täglich, mindestens jedenfalls wöchentlich erscheinen neue Stellungnahmen und Positionsbezüge, aber bisweilen auch ausführliche, recherchierte Inhalte einer ehemaligen Journalistin – gewiss tendenziös aufbereitet, aber kenntnisreich. Manchmal überschreiten die Meldungen die Grenze zur populistischen Polemik bei weitem, etwa wenn implizit ein gigantoman-chaotischer Autobahnknoten in China mit dem Projekt in Biel verglichen wird. Egal – auch solches wird dutzendfach geteilt und bekräftigt die Gegnerschaft in ihrer Überzeugung, für die einzig rechte und gerechte Sache zu kämpfen.

Ob all der spektakulären Aktionen der Gegnerschaft, die mit diesen ihr legitimes Interesse zum Ausdruck bringt, kann leicht vergessen gehen, dass es in Biel und Umgebung eine stille Fraktion geben dürfte, die dem Projekt nicht dermassen kritisch gegenübersteht und die ihrerseits legitime Interessen hat. Das sind nicht junge, urbane, progressive Menschen, die gewandt mit den neuen Medien umgehen und ihre Haltung offensiv mit ihren Followern,

Friends und allen anderen teilen. Sondern es sind Handwerker, denen effiziente Verkehrswege viel Ärger ersparen; es sind KMU-Besitzer, die der aufrichtigen Meinung sind, der Westast samt Anschlüssen bringe die Region vorwärts; und es sind sicherlich nicht wenige Seeländerinnen und Seeländer, die nicht in der Stadt wohnen und auf das Auto nicht verzichten können oder wollen. Und nicht zuletzt sind da die übergeordneten Ebenen, der Kanton Bern und die Eidgenossenschaft, die das zweifelloso ebenfalls legitime Interesse haben, das Schweizer Autobahnnetz nach Jahrzehnten der Planung endlich zu vollenden. Der Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht sagt es im Interview ganz lapidar: Es gibt eben zwei verschiedene Blickwinkel.

In dieser Gemengelage legitimer Interessen kommt das Finden der idealen Lösung einer schier unlöslichen Aufgabe gleich, zumal sich die gesellschaftlichen Realitäten seit den ersten Gedanken um die Bieler Autobahnumfahrung doch stark gewandelt haben. Die Quadratur des Kreises mit möglichst schmerzloser Bauphase ist in Biel auf dem engen Gelände

### Die Quadratur des Kreises mit möglichst schmerzloser Bauphase ist in Biel auf dem engen Gelände zwischen der Stadtgrenze und dem Seefeld wohl ein Ding der Unmöglichkeit.

zwischen der Stadtgrenze zu Nidau und dem Seefeld wohl ein Ding der Unmöglichkeit.

Ebenso korrekt ist es festzuhalten, dass die vorgesehenen politischen Mitsprachemöglichkeiten ausgeschöpft sind und dabei der reguläre institutionelle Rahmen eingehalten wurde, dass also der Westast in seiner offiziellen Variante mithin beschlossene Sache ist. Warum also führt das «Bieler Tagblatt» eine repräsentative Umfrage durch, die auch nach dem Alternativvorschlag und einer Nulllösung fragt? Weil der Westast eben nach wie vor eine politische Frage ist. Mit ihren Aktionen und ihrer Mobilisierung hat ihn die Gegnerschaft zu einer solchen gemacht, ob das der Bauherr-

schaft oder der Wirtschaft nun passt oder nicht. Eine repräsentative Erhebung fördert Informationen zutage, sie bildet die Realität ab.

Allerdings gilt es festzuhalten: Es ist die Realität zum Zeitpunkt der Umfrage, und dieser Zeitpunkt kam nach Monaten einer Kampagne, die nur die eine Seite führte. Es ist das Versäumnis der Befürworter, deren Verhinderungspotenzial unterschätzt und nicht sofort ihrerseits mit einer Pro-Kampagne reagiert zu haben. Gleichwohl: Es kann durchaus eine Auswirkung auf die Resultate haben, wenn die Befragten Inhalte von beiden Seiten zur Kenntnis genommen haben. Das zeigt jeweils der Verlauf der Haltungen vor Abstimmungen zu eidgenössischen Initiativen.

Um wirklich zu wissen, was die Bevölkerung will, wäre darum in Biel eine Konsultativabstimmung angezeigt – in näherer Zukunft, aber mit genügend zeitlichem Abstand, sodass eine echte demokratische Meinungsbildung möglich ist. In jenen Gemeinden, in denen eine Konsultativabstimmung rechtlich nicht möglich ist, wären von den Gemeinden initiierte repräsentative Umfragen denkbar. Natürlich wäre dies dann rechtlich nicht bindend – aber es wäre ein politischer, demokratischer Weg zur Überwindung einer drohenden Blockadesituation.

Übrigens: Manchmal wünsche man sich Verhältnisse wie in Singapur, war aus Wirtschaftskreisen bisweilen zu vernehmen, dort wäre der Westast samt Anschlüssen schon längst gebaut.

Ein Blick auf Singapur? Bitteschön: Wer dort ein Auto kaufen will, muss zuerst ein Zertifikat dafür ersteigern. Dieses ist unter Umständen fast schon so teuer wie das Auto selbst. Der Preis für das Auto kommt hinzu, und dieser ist deutlich höher als hierzulande, weil der Staat darauf eine «Luxusabgabe» erhebt. Der Fahrzeugbestand ist staatlich kontingentiert und derzeit auf der bestehenden Zahl eingefroren. Neue Autos kommen nur dann in Frage, wenn alte abgegeben werden. Dabei ist die Zahl der Autos im Vergleich mit mitteleuropäischen Verhältnissen denkbar gering: Auf einen Einwohner kommen 0,1 Fahrzeuge – in der Schweiz sind es 0,7.

Wer nun einwendet, man könne den Stadtstaat Singapur mit seiner enormen Bevölkerungsdichte doch nicht mit der Schweiz vergleichen, dem sei beigeplottet: eben.

Nachgefragt

## «Zu einer Versachlichung der Diskussion beitragen»



Werner Reimann  
Senior Research Consultant  
Demoscope

Das Meinungsforschungsinstitut Demoscope aus Adligenswil hat im Oktober telefonisch 1000 Personen in der Stadt Biel und in umliegenden Gemeinden befragt. Der Verantwortliche Werner Reimann sagt, auf was man bei dieser Befragung speziell achten musste.

**Werner Reimann, was war für Sie das Überraschende an den Resultaten der Westast-Erhebung?**

Werner Reimann: Das ist vor allem das Ergebnis zur Frage, welche der drei Lösungen man präferiert. Sehr viele Leute haben sich dabei für die Alternative ausgesprochen: 49 Prozent aller Befragten ist eine sehr hohe Zahl. Diese Deutlichkeit hätte ich tatsächlich nicht erwartet. Vor allem, weil in Biel und der Region ja eine sehr lange Zeit nur von der bisherigen Linienführung die Rede war. Dass die Alternative nach einer so kurzen Zeitspanne für so viele eine gute Lösung ist, ist deshalb für mich sehr erstaunlich und überraschend. **Gibt es etwas, auf das Sie bei Demoscope bei der Befragung zum Westast speziell geachtet haben?**

Besonders war die Tatsache, dass es nicht einfach nur darum ging, ob man für oder gegen eine bestimmte politische Vorlage ist, wie das sonst oft der Fall ist. Bei dieser

Befragung ging es um das bisherige Projekt, um den Alternativvorschlag und die Möglichkeit, dass nichts von beidem gebaut wird. Es waren also drei Optionen nebeneinander, zu denen wir Fragen stellten. Es wäre falsch gewesen, wenn man etwas davon einfach ausgelassen hätte. Im Übrigen haben wir nichts anders gemacht als bei anderen politischen Befragungen und uns an die Vorgaben unseres Branchenverbandes gehalten.

**Die Befragung hat übers Telefon stattgefunden. Wurden den Befragten bei den Fragen zu den Vorteilen, die die verschiedenen Projekte in ihren Augen haben, von den Anrufern konkrete Antworten vorgeschlagen?**

Nein, wir stellten unsere Fragen. Etwa: Was sind aus ihrer Sicht die Vorteile des offiziellen Projekts? Dann haben die Leute von sich aus gesagt, wie sie darüber denken. Dabei war es auch immer möglich, auf eine Frage mehrere Antworten zu geben. Unsere Befragten und Befragter haben dann die Aussagen den Antwortmöglichkeiten zugeordnet, die sie auf ihrem Bildschirm eingeblendet hatten. Sie konnten allenfalls auch zusätzlich Stichworte notieren, wenn die Aussage der befragten Person in keine der vorhandenen Antwortkategorien passte.

**Sie haben 1000 Leute befragt. Ist die Stichprobe gross genug, um daraus Schlüsse zu ziehen?**

Die Repräsentativität hängt nicht von der Grösse der Stichprobe ab, sondern wie die Stichprobe gezogen und wie befragt wird. Wie es sich gehört, haben wir aus dem elektronischen Telefonbuch aus dem Befragungsgebiet eine Zufallsstichprobe von Privathaushalten gezogen und da die Leute telefonisch kontaktiert. Die Ergebnisse haben wir nach der Bevölkerungsstruktur und der Parteilaffinität gewichtet, um das Anliegen der Repräsentativität noch besser einlösen zu können. Die Resultate sind plausibel und aussagekräftig. **Trotzdem handelt es sich doch um eine Momentaufnahme?**

Das stimmt natürlich. Es handelt sich dabei um eine Momentaufnahme und nicht um eine Prognose. Wenn es also eines Tages doch noch zu einer Abstimmung um den Westast käme, haben wir nun nicht das Abstimmungsergebnis vorausgesagt. Diesen politischen Entscheid können und wollen wir nicht vorwegnehmen.

**Was sagen Sie jemandem, der nicht glaubt, dass die vorliegenden Resultate wirklich die Stimmung der Bevölkerung zeichnen?**

Das ist natürlich keine Glaubensfrage. Wir versuchen immer, die Wahrheit abzubilden,

und sind überzeugt, dass wir auch bei der Westastbefragung eine faire und saubere Befragung durchgeführt haben. Unser Vorteil ist sicher, dass wir keine eigenen Interessen in dieser Sache haben, also neutral sind. Mit diesen Ergebnissen möchten wir zu einer Versachlichung der Diskussion beitragen. Alle können ersehen, welche Argumente bei welcher Lösung wie stark ins Gewicht fallen. Es ist nun an den verschiedenen Interessensgruppen, daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Interview: Deborah Balmer

### Die Methode

Das Meinungsforschungsinstitut Demoscope (Adligenswil) befragte vom 17. bis 30. Oktober für die Gassmann Medien telefonisch insgesamt 1000 in der Stadt Biel sowie den umliegenden Gemeinden Nidau, Port, Ipsach, Brügg und Orpund wohnhafte Personen ab 15 Jahren. Zur Sicherstellung der Repräsentativität wurden zufällig ausgewählte Privathaushalte kontaktiert, und die Antworten wurden abschliessend auf die Bevölkerungsstruktur und die Parteilaffinität gewichtet. – Die Messgenauigkeit beträgt für die gesamte Stichprobe +/-3.1 Prozentpunkte.

# So tickt Biel, wenns um den Westast geht

**Biel** Das offizielle Westastprojekt, die Alternative, gar keine Umfahrung: Die BT-Umfrage zeigt, wo die Menschen aus der Region bei der Frage um die geplante Autobahnumfahrung wirklich stehen. Dabei bietet sich ein überraschend klares Bild.

Deborah Balmer

Genau 1000 Personen aus Biel und den Gemeinden Nidau, Port, Ipsach, Brügg und Orpund haben bei der Befragung mitgemacht: Sie haben ihre Meinung zu dem Thema geäußert, das derzeit nicht nur die politischen Diskussionen prägt, sondern auch Gespräche in der Familie und unter Freunden – und das auch die nächsten Jahre noch tun wird. Der geplante Westast, die Alternativvariante «Westast so besser» oder die Möglichkeit, dass im Westen Biels gar keine Autobahn gebaut wird, beschäftigt die Bevölkerung.

Die unabhängige und repräsentative BT-Umfrage zeichnet ein klares Bild der Stimmung in der Region: Sie zeigt deutlich, dass der Alternativvorschlag zum Westast mehrheitsfähig wäre, wenn heute darüber abgestimmt würde. 49 Prozent aller Befragten geben an, dass ihnen von den drei Varianten diese am nächsten steht (siehe Kreisdiagramm rechts).

Die Umfrage zeigt gleichzeitig, dass der Westast eher umstritten ist, nur etwa jeder Fünfte nennt das offizielle Bauprojekt als seine favorisierte Lösung. 16 Prozent der Befragten würden einen vollständigen Verzicht auf die Westumfahrung den zwei anderen Möglichkeiten vorziehen. 14 Prozent antworteten auf die Frage, ob ihnen das offizielle Projekt oder «Westast so besser» oder doch der komplette Verzicht näher steht, mit «weiss nicht/keine Angabe». Wenn man also diejenigen weglässt, die keine Meinung haben, wird der Anteil jener, die die Alternative vorziehen, sogar zu einer absoluten Mehrheit.

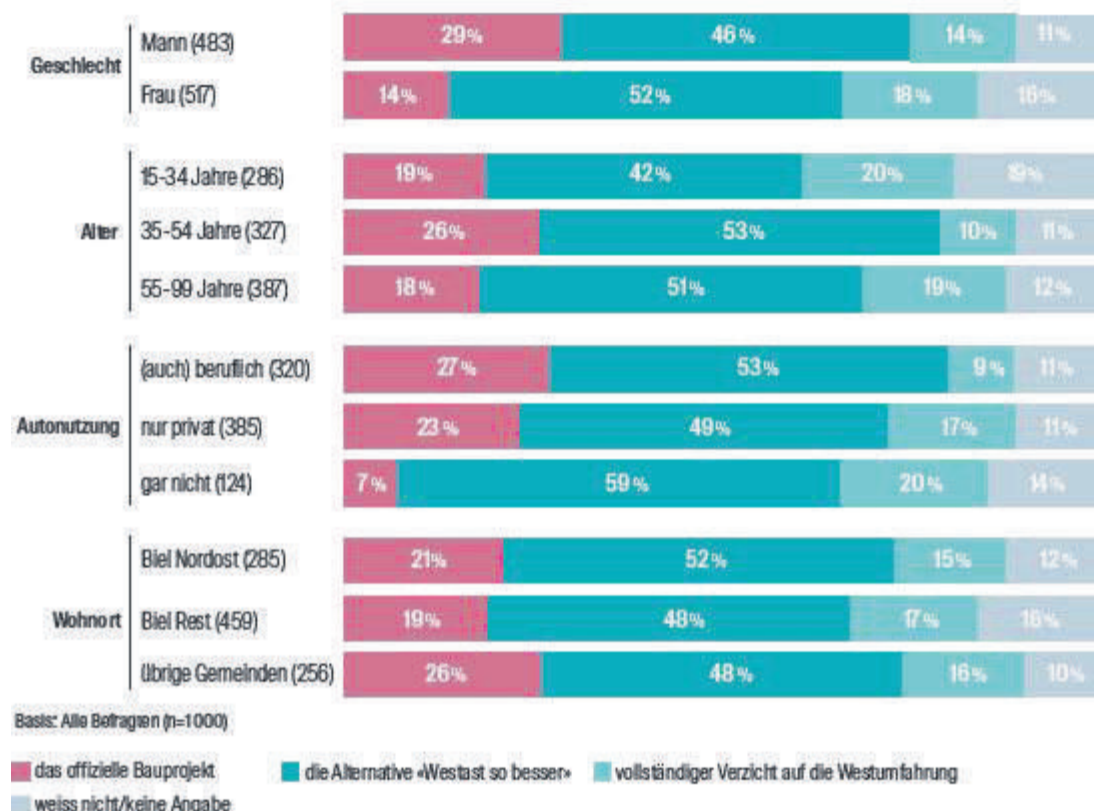
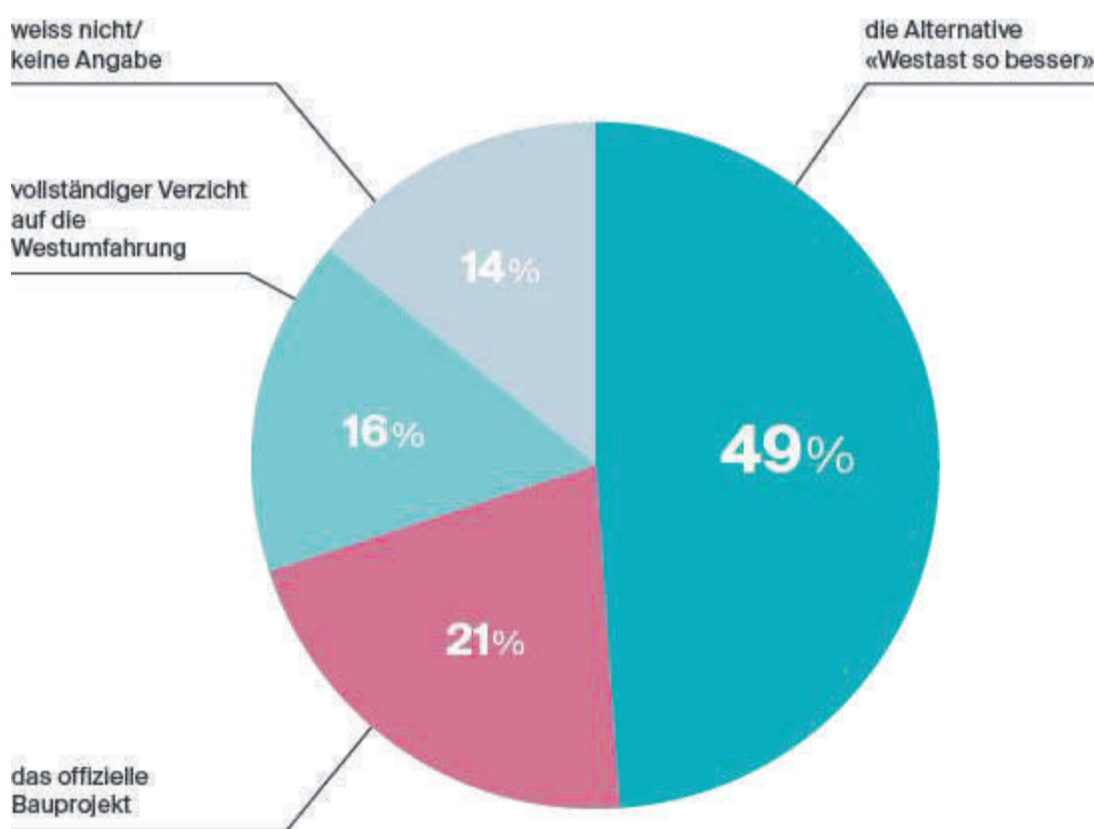
Käme die Frage nach einer A5-Autobahnumfahrung gerade heute doch vors Volk, hätte die Alternative eine gute Chance, angenommen zu werden. Und diese Zustimmung geht durch die gesamte Bevölkerung: So unterstützen zwar etwas mehr Frauen als Männer «Westast so besser», doch der Unterschied zwischen Mann und Frau ist statistisch nicht signifikant (siehe Balkendiagramm rechts). Etwas höher ist die Unterstützung für den Vorschlag «Westast so besser» ab der Altersgruppe der 35-Jährigen im Vergleich zur jüngsten Altersgruppe. Auch fällt die Wahl für die Alternative nicht massgebend anders aus, ob jemand beruflich Auto fährt oder ausschliesslich privat Autofahrer ist. Nur wer gar nicht Auto fährt, spricht sich noch deutlicher für die Alternative aus. Anders als erwartet sind auch Bewohner aus Nidau, Port, Brügg und Orpund mit einer relativen Mehrheit für die Alternative (48 Prozent).

Geht es um das offizielle Bauprojekt, den geplanten Westast, erhält dieses aber wesentlich mehr Zuspruch aus diesen Gemeinden als aus Biel. Mehr als doppelt so viel Zuspruch bekommt der Westast von Männern (29 Prozent) als von Frauen (14 Prozent) und am häufigsten nannten die 35- bis 54-Jährige diese Variante als die ihnen am nächsten stehende. Und beim geplanten Westast spielt es dann tatsächlich auch eine Rolle, ob man Auto fährt oder nicht: Nur kleine 7 Prozent der Nichtautonutzer unterstützen das offizielle Bauprojekt.

## Verlagerung Verkehr auf Autobahn

Wo sehen die Befragten die Vorteile des offiziellen Projekts? Auf diese Frage antwortete in der BT-Umfrage jeder Dritte mit: Er sehe gar keine Vorteile im geplanten Westast. Vier Spuren, Anschlüsse in der Stadt, Finanzierung durch Bund/Kanton gesichert, einfachere Umleitung bei Unfällen, neue Erholungsgebiete in den Weidteilen und der Ländtstrasse (in der Grafik unter anderem) gehören zu der Reihe an Gründen, die laut den Befragten für den offiziellen Westast sprechen. Das am häufigsten genannte Argument (22 Prozent) ist aber die Verlagerung des Ver-

## Welche der drei Lösungen steht Ihnen persönlich am nächsten?



**Info:** Auf die Frage, ob sie schon einmal vom A5-Westast gehört haben, antworteten in der Umfrage 83 Prozent oder 833 von 1000 Personen mit Ja.

Grafik BT/ta/ml Quelle: Demoscope

## Die Umfrage zeigt, dass die Fronten nicht eindeutig sind; man wägt ab und verschliesst sich gegenüber anderen Lösungen nicht vollständig.

kehr auf die Autobahn. Nur leicht mehr als die Hälfte davon (12 Prozent) nennt bei dieser Frage die vier Spuren und die höhere Kapazität auf der Strasse als Plus. Und geringe 8 Prozent geben als Vorteil die Anschlüsse in der Stadt an. Auch wer sich grundsätzlich für die Alternative ausspricht (fast 50 Prozent), nennt in 15 Prozent der Fälle die Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn noch als Vorteil des ursprünglichen Projekts. Das zeigt, dass die Fronten nicht eindeutig sind; man wägt ab und verschliesst sich gegenüber anderen Lösungen nicht vollständig. Verkehrstechnische Argumente wie die höhere Betriebssicherheit (kein Gegenverkehr) zählen für wenige als Argument (5 Prozent).

## Lebensqualität wichtiger als Geld

Auf die Fragen nach den Vorteilen von «Westast so besser» wurden zahlreiche Antworten oft gegeben (im zweistelligen

Prozentbereich): Weniger Eingriffe ins Stadtbild (29 Prozent), keine oder weniger Bäume und Häuser, die verschwinden, kein Staub beim Bau (13 Prozent) sind nur einige davon (siehe Grafik oben). Es sind alles Gründe, die etwas mit der Lebensqualität zu haben: Zurückzuführen ist dies wohl auf die verschiedenen Kampagnen, die die Westast-Kritiker in jüngster Vergangenheit lancierten.

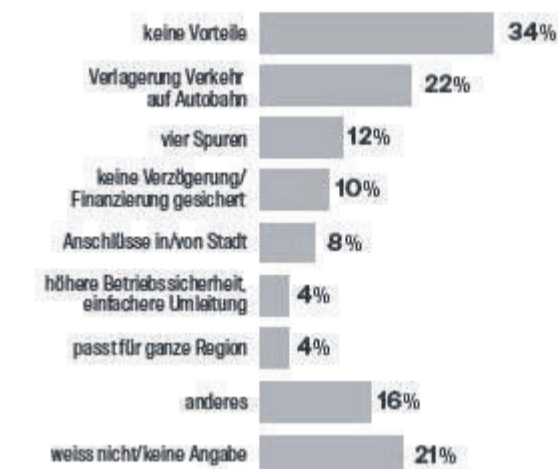
Die tieferen Baukosten werden von 10 Prozent der Befragten als Positivpunkt genannt. Etwas, was auch der Kanton Bern im Faktencheck der beiden Varianten angab: Die Alternative würde weniger kosten als das geplante Projekt. Doch viele gewichten die Lebensqualität höher als das Geld. Immerhin 13 Prozent der Befragten, die grundsätzlich für den geplanten Westast sind, sagen, dass «Westast so besser» weniger Eingriffe ins Stadtbild zur Folge hätte (das zeigt die detaillierte Auswertung der Umfrage).

Auch hier wird klar: Die Bevölkerung wägt durchaus ab.

Und wie sieht es mit denjenigen aus, die vollständig auf eine Autobahn verzichten möchten? Eine absolute Mehrheit (54 Prozent) sagt, dass dieser Verzicht keinen Vorteil hat. Doch immerhin 16 Prozent finden, dass diese Lösung gut wäre, weil dann alles so bleibe, wie es ist. Andere nennen als Vorteil, dass keine Kosten entstehen (11 Prozent) oder Biel dank dem Ostast schon genug verkehrsbefreit sei (5 Prozent). Sogar 26 Prozent von denjenigen, die einen Verzicht wollen, sind der Meinung, dass dies keinen Vorteil bringe, was wieder die detaillierte Aufschlüsselung deutlich macht. Gut möglich, dass es darunter Leute gibt, die insgeheim noch auf eine weitere Lösung hoffen, die bisher noch gar nicht im Gespräch war.

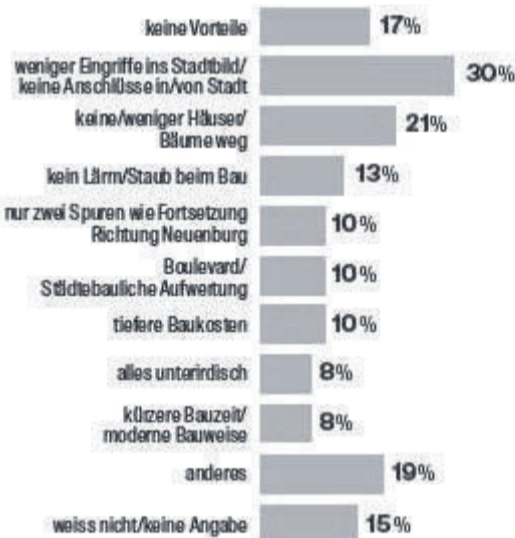
Ein Dossier zum Thema unter [www.bielertagblatt.ch/a5](http://www.bielertagblatt.ch/a5)

## Wo sehen Sie die Vorteile des offiziellen Projekts?



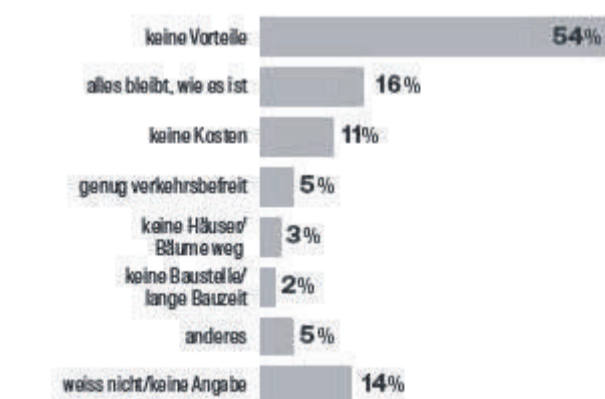
Basis: Alle Befragten (n=1000)

## Wo sehen Sie die Vorteile der Alternative?



Basis: Alle Befragten (n=1000)

## Wo sehen Sie die Vorteile bei einem vollständigen Verzicht?



Basis: Alle Befragten (n=1000)

# A5-Westast

## «Ganzheitlich» – «Keine Chance»

**Treffpunkt Wirtschaft** Im Bieler Volkshaus haben die Wirtschaftsverbände gestern ihre Pro-Kampagne gestartet. Das Alternativprojekt werde nie bis in den Bundesrat kommen, hiess es seitens des Bundesamts für Strassen.

Tobias Graden

Zum Schluss gibts eine Neuigkeit: Die drei grossen Wirtschaftsverbände auf regionaler und kantonaler Ebene schliessen sich zusammen und bilden gemeinsam ein Komitee, um dem offiziellen A5-Westast-Ausführungsprojekt definitiv zum Durchbruch zu verhelfen. Wirtschaftskammer Biel-Seeland (Wibs), der Handels- und Industrieverein (HIV) des Kantons Bern und der kantonale Gewerbeverband Berner KMU treten in dieser Sache fortan gemeinsam auf, wie Gilbert Hürsch (Geschäftsführer Wibs) und Lars Guggisberg (Geschäftsführer HIV Sektionen Biel-Seeland und Lyss-Aarberg) am Schluss des gestrigen «Treffpunkt Wirtschaft» verkünden. Damit stünden 25 000 Arbeitgeber hinter dem offiziellen Projekt, die hunderttausende Arbeitsplätze vereinen, so Guggisberg und Hürsch.

Bei der Wirtschaftsinitiative soll es aber nicht bleiben: Ziel ist ein Bürgerkomitee. Jeder Befürworter ist eingeladen, die entsprechende Petition zu unterschreiben, und er oder sie kann sich auch als Ambassador zur Verfügung stellen.

### Neuhaus will den Veloweg

Zuvor wird engagiert diskutiert, die ganze Palette der Argumente wird ausgebreitet. Nach einer kurzen Präsentation der Resultate der repräsentativen Umfrage (vgl. Seite 3 dieser Beilage) startet



**Die Diskussionsrunde:** Urs Gredig (Moderation), Jürg Röthlisberger (Astra), Christoph Neuhaus (Baudirektor), André König (Pro Velo) und Gilbert Hürsch (Wirtschaftskammer, v.l.).

der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) mit dem Bonmot: «Gegenwind gibt Auftrieb.» Er mahnt aber auch den Kanton und die Befürworterseite: «Wir haben nun zweieinhalb Jahre lang nicht kommuniziert in dieser Sache.» Laut Neuhaus verbessert das Ausführungsprojekt die Rahmenbedingungen für jeglichen Verkehr in Biel, also auch für den öffentlichen und den Langsamverkehr: «Ich bin hier, weil ich einen Velo-

weg in den Nidauer Weidteilen bauen will.» Der Widerstand sei ideologisch begründet, der technische Vergleich mit dem Alternativvorschlag («Westast so besser») habe die relative Überlegenheit des Ausführungsprojekts klar aufgezeigt.

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), betont mehrfach: Der Wunsch nach zwei Anschlüssen für den Westast sei von der Stadt Biel gekommen. Und er macht

die Finanzierungsmechanismen der Schweizer Verkehrspolitik deutlich, wenn er unverhohlen sagt: «Ganz ohne Konkurrenz ist Biel nicht. Wir sprechen ja auch über die Finanzierung, und die erfolgt immer aus demselben Topf.» Drei Viertel des Verkehrs in der Schweiz würden über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt; man könne das gut oder schlecht finden, Fakt sei: «Es ist so.» Mit der prognostizierten Bevölkerungs- und

Verkehrszunahme bis 2040 drohe auf 400 Kilometern des Nationalstrassennetzes «Dauerstau», wenn nichts dagegen unternommen würde. Aus Netzsicht brauche man die Westast-Anschlüsse nicht unbedingt, aber das Potenzial für Biel sei «enorm».

### König zieht die rote Linie

André König, Planungsexperte, Geschäftsleitungsmitglied des Unternehmens IC Infraconsult und Vorstandsmitglied von Pro Velo Biel-Seeland, nimmt die Gegenposition ein: «Als Verkehrs- und Raumplaner muss man ein solches Projekt ganzheitlich anschauen.» Die Aspekte Umwelt, Stadtleben und Wirtschaftlichkeit kämen beim offiziellen Ausführungsprojekt klar zu kurz. Einen Autobahn-Vollanschluss wie Bienne-Centre mitten im Zentrum einer Stadt zu bauen, sei keine Option. Er zieht damit auch die rote Linie des Gegenkomitees – Baudirektor Neuhaus hat zuvor Gesprächsbereitschaft signalisiert, was unter anderem die genaue Ausgestaltung der Anschlüsse betrifft.

Röthlisberger macht seinerseits ebenso klar, dass sich die beiden Seiten wohl nicht so rasch finden werden: «Die Alternative hat keine Chance, überhaupt bis in den Bundesrat zu kommen, weil es keine Entlastung für den Binnenverkehr gibt.»

Weitere Bilder sehen Sie unter [www.bielertagblatt.ch/tpw](http://www.bielertagblatt.ch/tpw)

### Nachgefragt

#### «Habe Job nicht gut genug gemacht»



Christoph Neuhaus  
Baudirektor  
Kanton Bern

Regierungspräsident und Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) sagt: Der Kanton habe ungenügend kommuniziert. Er sagt, die Westast-Gegner hätten die Bevölkerung verunsichert.

#### Christoph Neuhaus, die BT-Umfrage zeigt: Nur jeder Fünfte in Biel und der Agglomeration unterstützt das Westast-Projekt. Überrascht?

Christoph Neuhaus: Nein. Das Komitee «Westast so nicht» war sehr aktiv und hat mit seiner Kampagne die Leute auch verunsichert. Die Projekt-Gegner kommunizieren gut und fortlaufend, während der Kanton zu wenig an die Öffentlichkeit getreten ist. Die Alternatividee ist in den Köpfen der Leute. Das ist auch logisch, denn die Alternatividee ist auf den ersten Blick bestechend. Sie machen die Ablehnung des Ausführungsprojekts daran fest, dass die Leute in der Region zu wenig gut informiert seien?

Das offizielle Projekt wird schon lange bearbeitet, und dabei wurde so wenig kommuniziert, dass die Leute nun das Gefühl haben, sie seien zu wenig einbezogen worden. Ein Projekt mit Kosten von 2,2 Milliarden Franken in seiner ganzen Breite und Tiefe zu begreifen, ist schwierig.

Sie haben wiederholt gesagt, Biel müsse sagen, was es will. Jetzt liegt eine repräsentative Umfrage vor und Sie sagen, das Ergebnis sei nur zustande gekommen, weil die Bevölkerung falsch informiert sei?

Noch einmal: Die Gegner haben geschickt die Werbetrommel geführt. Die Umfrage zeigt: Die Bieler wollen eine Lösung. Aber sie sind verunsichert, wie diese aussehen soll. Es sind emotionale Argumente, die für die Alternative sprechen. Niemand hat gerne Baulärm. Astra-Direktor Jürg Röthlisberger sagte, er gebe nicht all zu viel auf die Umfrage. Ich habe den Eindruck, Sie auch nicht.

Sie ist eine Momentaufnahme. Wichtig ist der Prozess, den wir nun angestossen haben. Dass wir einen Dialog führen. Und ich hoffe, dass die, die mit der Alternatividee das offizielle Projekt torpedieren, dann ehrlich sind und sagen: Wir wollen nichts.

Sie sagen, Sie bauen keine Autobahn gegen den Willen von Biel. Wie müsste dieser denn abgebildet werden, damit Sie ihn akzeptieren würden?

Wir bauen keine Autobahn gegen den Willen der Bevölkerung. Es ist aber schwierig mit solchen Kurzumfragen von nur ein paar Minuten. Man müsste schon eine vertiefte Befragung machen. Und unter Berücksichtigung der Berichterstattung der letzten Monate hätte wahrscheinlich auch ich gesagt: Diese Alternatividee ist cool und alles andere ist «Seich».

Sie machen es sich einfach, wenn Sie nun sagen, die Medien hätten den Widerstand herbeigeschrieben. Das habe ich nicht gesagt. Die Gegner haben gut informiert. Die Medien machen ihren Job, ich mache meinen. Und ich habe meinen nicht gut genug gemacht, respektive wurde schon vor mir nicht genügend kommuniziert. Das wollen wir nachholen. Interview: Lino Schaeren

## «Die Alternative löst das Problem nicht»

**Stimmen** Vertreter der Bieler Wirtschaft plädieren für einen raschen Bau des offiziellen Westast-Projekts. Ohne die Anschlüsse werde keine Verkehrsentslastung erzielt. Doch ein altgedienter Unternehmer sieht das anders.

«40 bis 50 Autos verlassen täglich unseren Standort im Industriegebiet Orpund zu Reparaturaufträgen oder zu Baustellen in die Innenstadt», sagt Hans-Ruedi Minder, Inhaber der Fischer Electric und Vizepräsident des regionalen Handels- und Industrievereins (HIV). Dank des Ostasts seien sie schnell weg, reihten sich aber Richtung Stadtzentrum in den Stau ein.

Zu den stehenden Firmenwagen werden sich künftig auch mehr Pendlerautos gesellen, wie Heinrich Grünig meint. Getrieben durch den Mobilitätsdrang werde der Verkehr weiter zunehmen und ohne geplante Westast-Umfahrung zu einer zunehmenden Verkehrsbelastung im Zentrum wie auch in den umliegenden Quartieren führen, sagt Grünig, Inhaber der Firma Narimpex und Vorstandsmitglied des HIV.

Die Bieler Wirtschaftsvertreter sind die grossen Befürworter der Westast-Umfahrung, zumindest mehrheitlich. Ihnen ist vor allem der überlastete Nahverkehr ein Dorn im Auge, weshalb sie sich gegen den Vorschlag der Gegner stemmen.

### Wichtiger Standortvorteil

«Ein Tunnel allein löst das Problem nicht», sagt etwa Andrea

Roch, Präsidentin der Wirtschaftskammer Biel-Seeland. Die Autobahn ohne die beiden Anschlüsse bringe für den klar dominierenden Binnenverkehr keine Entlastung, weil sie nur den Durchgangsverkehr unterirdisch leiten würde. Und dieser sei deutlich geringer als der Nahverkehr rund um die Stadt.

Dieser Meinung ist auch HIV-Präsident Fabian Engel. Die Idee der Gegner erfülle die Anforderungen an die geforderten Ziele der Verkehrsentslastung nicht. Namentlich die Bernstrasse, die laut Roch bereits heute von mehr als 30 000 Autos pro Tag befahren wird, wie auch die Aarbergstrasse und die Ländtestrasse würden weiterhin unter dem starken Verkehrsaufkommen leiden.

Auch sein Unternehmen, die F. + H. Engel AG, leide unter den Staus an verschiedensten Orten in der Stadt, mit Kostenfolgen. Der Ostast habe die Situation zwar entschärft, jetzt fehle aber noch der Westast, um die Situation gänzlich zu verbessern. Gemäss dem HIV-Präsidenten hat die verkehrliche Entlastung einen direkten Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region, die unter Fachkräftemangel leide.

### Ohne Lasten geht es nicht

Gute Rahmenbedingungen wie eben die Verkehrsinfrastruktur seien wichtige Standortvorteile. Die Aarbergstrasse neben dem künftigen Campus der Fachhochschule werde beispielsweise zurzeit von 10 000 Autos befahren. «Das sind doch keine

idealen Voraussetzungen», sagt er.

Dass mit dem Bauvorhaben Bäume aus dem Boden gerissen, Häuser zerschlagen und gewisse Stadtteile für Jahre blockiert würden, müsse man angesichts der daraus entstehenden Vorteile in Kauf nehmen, betont nicht nur Grünig. Beim Eisenbahnbau beispielsweise hätten einige unserer Vorfahren auch grosse Einbussen hinnehmen müssen, argumentiert er: «Dennoch sind wir heute froh um das Eisenbahnnetz.»

Schlussendlich werde die Autobahn dann mehr benützt, wenn es auch Anschlüsse gebe. Es brauche deshalb die Auf- und Abfahrtsstrassen in Zentrumsnähe, um den Verkehr in der Innenstadt zu entlasten. Das zeigten schon die zahlreichen Studien und die Analysen der Stöckli-Arbeitsgruppe. «Klar wäre es schöner, sie kleiner zu machen», fügt Grünig hinzu. Man müsse hier aber auch die Sicherheitsanforderungen beachten.

### Mehr Raum, nicht weniger

Die Argumente der Gegner, die Anschlüsse würden wichtige Verbindungen des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie der Fuss- und Velowege kappen, können die Befürworter nicht nachvollziehen. Das Gegenteil sei der Fall, meint etwa Minder. Man müsse das Vorhaben städtebaulich als Chance sehen. «Die Gräben sind zwar unschön», sagt er. Aber daneben und dazwischen ergebe sich viel mehr Raum für den Langsamverkehr. Es entstünde

etwa ein besserer Zugang zum See. Das sei bei einem durchgehenden Tunnel ohne Stadtanschlüsse nicht gegeben. Denn der Nahverkehr bliebe dann oberirdisch und schneide den See von der Stadt ab. Dies bekräftigt auch der HIV-Präsident: Möglichst viel Verkehr soll in den Boden verlegt werden. Damit könne Lebensqualität und Platz für einen vielseitigen Mix an Mobilität geschaffen werden. Nur das Ausführungsprojekt werde dem gerecht.

Eine «sinnvoll ausgebaute Verkehrsinfrastruktur» ist laut Andrea Roch «für eine prosperierende und nachhaltige Wirtschaft unerlässlich». Es liege jetzt «in unserer Verantwortung, für die kommende Generationen weiterzudenken», sagt sie. Biel würde mit der geplanten Umfahrung durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, das Schliessen und Umnutzen von Strassen, der Schaffung von neuen Velowegen sowie mehr Grünflächen zu einem «urbanen Lebensraum mit Weitsicht und hoher Lebensqualität».

### «Katastrophal» für die Stadt

Ganz und gar nicht dieser Meinung ist Hans-Ulrich Gygax, der langjährige Patron und Gründer des Bieler Modehauses «Bijou les Boutiques». Die Stadt habe sich erst gerade von einer wirtschaftlichen Krise erholt, prosperiere aber noch nicht, sagt Gygax: «Sie jetzt mit einem 16-jährigen Bauvorhaben wieder kaputtzumachen, kann ich nicht verstehen.» Seiner Ansicht nach führen die Anschlüsse nicht zu einer Ver-

kehrsentlastung. «Das ist doch den Leuten Sand ins Auge gestreut», sagt er. Beim geplanten Anschluss Seedorf zum Beispiel würde eine vierspurige Autobahn auf eine Landstrasse geführt. Das verursache unweigerlich Staus, ist er überzeugt. Gygax kann der West-Umfahrung grundsätzlich nichts abgewinnen. Auch der Gegenvorschlag müsse nicht sein, wie er sagt. Seiner Ansicht nach wäre es sinnvoller, die bestehende Autostrasse nach Lyss weiter auszubauen.

Ungeheuerlich findet er auch die Kosten für das Mammutprojekt. An den 2200 Millionen Franken für vier Kilometer Autobahn könne sich nur die Beton-Lobby erfreuen, sagt er. «Ich verdanke Biel sehr viel», fügt der Patron hinzu. Deshalb liege ihm die Stadt sehr am Herzen. Wie letztes Jahr sei er auch dieses Jahr bei den Kundgebungen am Start.

### UBS: «Mit öV anreisen»

Der Uhrenriese Swatch Group, der seinen Hauptsitz direkt neben einem geplanten Anschluss besitzt, will nicht Stellung nehmen. «Wir äussern uns nicht zu Projekten, die den Horizont von 30 Jahren überschreiten», heisst es auf Anfrage.

Die UBS, die künftig ihr Service-Center mit rund 600 Mitarbeitern in der Nähe des Bahnhofs betreibt, sieht sich vom Westast wenig betroffen. Die meisten Mitarbeiter würden mit dem öV anreisen, schreibt Firmensprecher Igor Moser. Parkplätze gebe es wenige. Manuela Schnyder

## A5-Westast

## «Es ist nicht sinnvoll, das Projekt durchzudrücken»

**Erich Fehr** Biels Stadtpräsident sieht in dem Umfrageresultat die Haltung des Gemeinderats bestärkt, beim A5-Westast auf den Dialog zu setzen. Das Ergebnis zeige: «Das Ausführungsprojekt kann nicht wie vorgesehen durchgezogen werden.»

Interview: Lino Schaeren

**Erich Fehr, eine vom BT in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage zeigt: Nur rund jeder fünfte aus Biel und der Agglomeration unterstützt das offizielle Ausführungsprojekt zum A5-Westast. Fast die Hälfte hingegen die Alternatividee «Westast so besser». Was sagen Sie dazu?**

Erich Fehr: Es ist ein deutliches Bild und darüber bin ich froh. Denn es macht die weiterführenden Gedankengänge einfacher, als wenn ein total eingemittetes Resultat vorliegen würde. Ich bin auch froh, dass die Unterschiede zwischen der Stadt Biel und der Agglomeration marginal sind. Es wurde ja immer wieder die Vermutung geäussert, es gebe total unterschiedliche Erwartungen zwischen der Agglomeration und der Stadt. Dem scheint nun aber nicht so. Und nicht zuletzt stelle ich fest, dass die Befürworter einer Nullvariante keine 20 Prozent ausmachen. Das heisst: Etwa 75 Prozent wollen eine Lösung in Form einer Autobahn.

**Sind Sie überrascht von der Deutlichkeit des Resultats?**

Ich und auch der Gesamtgemeinderat haben erwartet, dass es ein Bild dieser Art in Biel gibt. Weniger genau gespürt habe ich die Agglomeration. Das Ergebnis ist klarer, als man es aufgrund der individuellen Feedbacks auf der Strasse hätte vermuten können.

**Sie haben die geringen Unterschiede zwischen Stadt und Agglomeration erwähnt. Die Umfrage zeigt auch, dass das Ausführungsprojekt bei den Autofahrern kaum mehr Kredit geniesst als bei jenen, die das Auto nicht nutzen. Das hätte man anders erwarten können.**

Das ist extrem auffallend, ja. Was ich interessant finde, ist, dass es nur eine marginale Differenz gibt zwischen denen, die beruflich mit dem Auto unterwegs sind, und jenen, die das Auto nur privat nutzen.

**Mitte Oktober schrieb der Bieler Gemeinderat in einer Medienmitteilung: «Eine lokale und regionale Unterstützung ist für ein Projekt dieser Grössenordnung absolut unerlässlich.» Die Umfrage zeigt nun: Die Unterstützung für das offizielle Projekt befindet sich auf einem Tiefpunkt. Müsste nun nicht auch die Bieler Stadtregierung einen Marschhalt fordern?**

Diese Frage ist auf dem Tisch, das ist völlig klar. Das Umfrageresultat zeigt: Das Ausführungsprojekt kann nicht wie vorgesehen durchgezogen werden. Das hat der Gemeinderat zwar noch nicht beschlossen, er wird seine Haltung im Hinblick auf die Sitzung der Behördendelegation gegen Ende Jahr definieren. Aber dieses Ergebnis zeigt, dass es keine ausreichende Basis gibt für das Ausführungsprojekt so wie ursprünglich angedacht. Es zeigt aber auch, dass die Bevölkerung eine Lösung will. Und das spricht für den Ansatz des Bieler Gemeinderats, der schon länger fordert, dass man sich

**«Die Umfrage zeigt ein deutliches Bild, darüber bin ich froh.»**



**Stadtpräsident Erich Fehr (SP):** «Die Diskussion um die Autobahnumfahrung hat eine gesellschaftspolitische Dimension erreicht.» PETER SAMUEL JAGGI/A

gemeinsam an einen Tisch setzen und einen ernsthaften Dialog führen muss. Wir müssen herausfinden, was die Bedürfnisse der Stadt und der Region sind, denn es ist ganz offensichtlich auch keine Nullvariante gewünscht.

**Die Stadtregierung wird also die Kommunikation anpassen?**

Nein. Diese Umfrage unterstützt die Haltung des Gemeinderats in seiner Forderung nach einem Dialog. Es ist kein Widerspruch zu unserer letzten Kommunikation, dass eine Lösung in Form einer Umfahrung gewünscht wird, das Ausführungsprojekt aber keine grosse Unterstützung findet.

**Ich habe vom Stadtpräsidenten bis heute aber nie gehört, dass das offizielle Projekt in dieser Form nicht durchgezogen werden kann.**

Das kommt darauf an, wie man die letzte Kommunikation interpretiert. Wenn wir sagen, es braucht eine lokale und regionale Unterstützung, dann heisst das indirekt ja auch, dass man das Projekt so nicht bauen kann, wenn diese fehlt. Jetzt haben wir zwar nicht eine Volksabstimmung, aber immerhin eine wissenschaftlich methodisch fundierte Umfrage, die zeigt, dass die Unterstützung für eine Lösung da ist, aber nicht für das Ausführungsprojekt.

**Sprechen wir als über den von Ihnen geforderten Dialog. Dieser müsste ja im Optimalfall auf einen Kompromiss hinauslaufen. Doch handelt es sich hier nicht um die Quadratur des Kreises? Die Gegner des offiziellen Projekts haben ihren Kompromiss in der Variantenidee «Westast so besser» präsentiert, für die Westast-Befürworter dürfte dies aber keiner sein, weil der Ein-**

fluss auf den Stadtverkehr viel kleiner sein dürfte. Man kann das Diskussionsergebnis nicht vorneweg nehmen. Bereits bekannt aus den identischen Einsprachen der Gemeinden Biel und Nidau ist, dass die Frage der Bauphase sehr wichtig ist, ebenso wie jene der Bäume und vor allem diejenige nach den Anschlüssen. Diese Fragen werden wir thematisieren. Wir werden uns mit den Gemeinden der Agglomeration, dem Kanton und dem Bund auf das Vorgehen verständigen müssen.

**Wenn Sie heute die Wahl hätten: Würden Sie die zweifellos vorhandenen Verkehrsprobleme der Stadt Biel mit einer Autobahn lösen wollen?**

Die Wohnquartiere müssen möglichst stark vom Verkehr befreit werden, damit die Lebensqualität steigt. Wenn man davon ausgeht, dass man das Autofahren per Dekret verbieten kann – was ich nicht denke –, dann stehen andere Möglichkeiten zur Verfügung, als wenn man davon ausgeht, dass man das Verkehrswachstum dämpfen und vor allem auch lenken kann. Und wenn man den Verkehr lenken will, braucht es alternative Möglichkeiten zum heutigen Strassennetz.

**Sie sprechen die Entwicklung des Diskurses weg von der reinen verkehrlichen Wirkung an. Diese war auch in der Kommunikation des Gemeinderats festzustellen: Noch vor einem Jahr bekräftigte die Stadtregierung nach der ersten Grossdemonstration die Forderung, wonach eine Alternative dieselbe verkehrliche Wirkung haben müsste, wie das offizielle Projekt. Davon ist inzwischen nichts mehr zu hören. Hat sich der Gemeinderat von dieser Haltung verabschiedet?**

Das Ziel hinter dieser Forderung, die Quartiere vom Verkehr zu entlasten, gilt unverändert. Aber es hat ein Prozess stattgefunden, im Gemeinderat selber, in der Diskussion mit der Öffentlichkeit, aber auch im Stadtrat. Heute ist klar: Die verkehrliche Wirkung kann nicht alleine über den anderen Elementen thronen. Sie muss auf Augenhöhe mit der städtebaulichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkung stehen. Da hat eine Entwicklung stattgefunden. Das Ausführungsprojekt wurde vor zehn Jahren von der regionalen Arbeitsgruppe mit dem Fokus erarbeitet, eine optimale verkehrliche Wirkung zu erreichen. So gesehen ist es eigentlich schade, ist der Widerstand, der sich nun im letzten Moment manifestiert, nicht schon damals klarer zum Ausdruck gekommen. Das hätte der damals zuständigen Behörde vielleicht einen anderen Fingerzeig gegeben.

**Berns Regierungspräsident Christoph Neuhaus hat zuletzt im «Bund» erneut gefordert, dass der Bieler Gemeinderat endlich klar Farbe für oder gegen das offizielle Projekt bekennen müsse. Mit Ihren Äusserungen in diesem Gespräch dürfte er seine Antwort erhalten haben.**

Wie gesagt, der Gemeinderat hat noch keinen Entscheid gefällt. Wir werden uns positionieren müssen. Wenn Sie aus meinen Ausführungen herauslesen, dass es nicht realistisch und auch nicht sinnvoll ist, das Ausführungsprojekt einfach durchzudrücken zu wollen, dann sehen Sie das richtig. Ich erlaube mir zu sagen, dass der Gemeinderat relativ gut gespürt hat, dass das offizielle Projekt heute nicht mehr überzeugt und dass man nicht einfach blind geradeaus gehen kann. Man muss die begründeten Bedenken ernst nehmen.

**Sie sagen, es gehe nun darum, herauszufinden, was die Region tatsächlich**

**will. Die repräsentative Umfrage ist aber nur eine Momentaufnahme. Wäre jetzt nicht die Zeit gekommen, eine Konsultativabstimmung ins Auge zu fassen?**

Diese Umfrage ist in der Tat keine Abstimmung. Sie hat aber den Vorteil, dass sie die ganze Agglomeration umfasst. Das Resultat erscheint mir recht klar. Ob wir nun in Biel eine Konsultativabstimmung durchführen sollten – die restlichen Gemeinden können dies aus rechtlichen Gründen ja gar nicht –, da bin ich mir gar nicht sicher. Die Frage nach einer Abstimmung scheint mir im Moment überholt, denn das Bild zwischen der Demonstration und dieser Umfrage ist stimmig.

**Erwarten Sie nun vom Kanton ein Innehalten?**

Ich kann nicht für den Kanton sprechen. Ein Projekt bei dieser Stimmungslage durchzudrücken, ist politisch aber

**«Der Netzbeschluss wird gestärkt, indem fast 75 Prozent eine Lösung mit einer Autobahn wollen.»**

schlicht nicht realistisch. Wichtig für Bund und Kanton dürfte aber auch sein: Nach dieser Umfrage will die Region nicht den Netzbeschluss verhindern. Im Gegenteil. Der Netzbeschluss wird gestärkt, indem fast 75 Prozent eine Lösung mit einer Autobahn wollen.

**Sie haben in der Vergangenheit mehrfach betont, dass eine reine Tunnelösung nicht sinnvoll sei, da sie der Stadt Biel nicht viel bringe.**

Die Ziele bleiben dieselben. Und man muss festhalten, dass «Westast so besser» heute nicht über die Bearbeitungstiefe eines Projekts verfügt. Ich gehe nicht davon aus, dass die endgültige Lösung in diesem Vorschlag zu finden sein wird. «Westast so besser» ist für mich eine Art Platzhalter. Genau deshalb brauchen wir nun den Dialog, um herauszufinden, welche Möglichkeiten es gibt, die Anliegen der Gegner des offiziellen Projekts und eine möglichst gute verkehrliche Wirkung für die Stadt Biel zu verbinden.

**Die regionale Wirtschaft steht hinter dem Ausführungsprojekt. Aus diesen Kreisen dürfte Ihnen nun vorgeworfen werden, dem Druck der Demonstrationen nachgegeben zu haben. Was sagen Sie den Projektbefürwortern?**

Diese Kritik war zu erwarten, aber sie trifft nicht zu. Der Gemeinderat hat bisher in dieser Frage sehr umsichtig agiert und die Entwicklung der Stimmung in der Bevölkerung gut gespürt. Politische Arbeit bedeutet immer wieder, eine Güterabwägung zwischen langfristigen Bedürfnissen und aktuellen Stimmungen vorzunehmen und vor allem nicht überhastet zu reagieren. Die gute Botschaft für die Befürworter ist, dass nur eine kleine Minderheit keine Lösung mittels einer geeigneten Hochleistungsstrasse will. Auch die Befürworter können kein Interesse daran haben, auf eine Variante zu setzen, die viel zu wenig Unterstützung findet. Denn der Kanton hat bereits früher gesagt, dass er nicht gegen den Willen der Region das Ausführungsprojekt realisieren wird.

## A5-Westast

# «Neue Strassen führen zu neuem Verkehr»

**Verkehrspolitik** In der Diskussion um den A5-Westast in Biel prallen die Interessen der Stadtmenschen und der Agglomerationsbevölkerung. Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht von der Hochschule Luzern sagt: Beide Seiten haben legitime Anliegen.

Interview: Tobias Graden

**Timo Ohnmacht, seit Jahrzehnten wartet Biel auf die Fertigstellung der Autobahnumfahrung, der noch ausstehende A5-Westast ist eines der letzten noch zu bauenden Teilstücke des Nationalstrassennetzes. Warum dauert das so lange?**

Timo Ohnmacht: Als man in den 1960er-Jahren das Nationalstrassennetz geplant hat, war es unter anderem ein Ziel, die Sprachregionen zu verbinden – Autobahnen haben eine integrative Wirkung, sie ermöglichen Interaktion zwischen Landesteilen. Stadtfahrungen waren in der Entwicklungsphase eher nachgelagert. Darum sind solche Umfahrungen wie in Biel erst am Schluss des Nationalstrassenausbaus zu finden.

**Erste Projekte dafür datieren aber aus den 70er-Jahren, das ist über 40 Jahre her – es wäre doch sinnvoll, diese Lücke nun endlich zu schliessen?**

Es ist das jetzige Ziel des Bundesamts für Strassen als Exekutive, den Netzabschluss zu verwirklichen und diese Lücken zu schliessen. Die Planungsprozesse dauern jedoch sehr lang. Dazu gibt es die Anekdote des Verkehrsplaners, der sein ganzes Leben lang an einer Umfahrung herumplant, und am Ende seiner beruflichen Karriere wird sie nicht gebaut – der hat ein Berufsleben lang für den Plan gearbeitet, nicht für die Umsetzung. Den anderen Grund sieht man in Biel: Dass nämlich verkehrspolitische Prozesse dahinterstehen und immer wieder Pro- und Kontra-Diskussionen geführt wurden. Der lange Prozess der Umsetzung zeigt also auch den langen Prozess der verkehrspolitischen Diskussion.

**Die Gesellschaft entwickelt sich also auf eine Art weiter, dass man irgendwann womöglich zum Schluss kommt, das Projekt passe nicht mehr in die Zeit?**

In den 60er-Jahren war der Anschluss der Städte an das Autobahnnetz sehr in Mode. Man hat damit Prosperität verbunden, Fremdenverkehr – gerade in Luzern gelangten dank des Autobahn-Anschlusses Touristen sehr rasch in die Stadt. Die Autobahnen verkörperten das Fortschrittsdenken, teilweise wurden Häuser und Wohnungen damit beworben, dass sie Blick auf die Autobahn boten, das war preissteigernd.

**Das kann man sich heute kaum mehr vorstellen.**

In der Tat. Heute gibt es sehr starke Bürgerbewegungen, welche die Stadt wie-

der stärker als auch grünen und lebenswerten Wohn- und Aufenthaltsort ins Bewusstsein rücken. Es gibt auch den Rückzug von Familien in die Dichte der Städte. Das war in den 70er-Jahren anders, da gab es etwa in Zürich Stadtteile wie das Seefeld, in denen keine Familien mehr wohnen wollten. Man hatte ein Auto und wollte ausserhalb im Grünen leben. Insofern kann man durchaus sagen, die städtischen Autobahn-Anschlüsse seien Entwürfe der 60er-Jahre, wie sie etwa Le Corbusier mit der «autogerechten Stadt» angedacht hatte.

**In Biel heisst es jedoch, nur das Projekt mit den Anschlüssen entlaste die Stadt vom Verkehr, weil damit auch eine Reihe von verkehrlich flankierenden Massnahmen in der ganzen Stadt verbunden sei.** Dieses Argument stimmt durchaus. Nationalstrassen werden heute häufig auch als städtische Umfahrungsstrassen genutzt. Das sieht man etwa in Bern: Die Bevölkerung nutzt die Autobahnen, um die Stadt zu umfahren. Wenn eine solche Umfahrung mehrere Anschlüsse hat, wird sie ein Teil des städtischen Verkehrsnetzes. Die Zahlen des Bundesamts für Strassen zeigen, dass ein guter Teil des Verkehrs hausgemacht, also Binnenverkehr ist, die Agglomerationen mitgerechnet. Die Bevölkerung in den Agglomerationen hat durch die Zubringer sehr grosse Vorteile, weil sie sich nicht mehr durch die Stadt quälen muss.

**Die Diskussion in Biel entzweit sich an den geplanten Anschlüssen. Einerseits wegen des Raumverbrauchs, andererseits in der Bewertung ihrer Wirkung: Die Gegner sagen, die Anschlüsse «pumpen» Verkehr in die Stadt hinein; die Befürworter finden, nur die Anschlüsse vermöchten den Verkehr zu kanalisieren und aus der Stadt herauszuleiten.** Es gibt verschiedene Anspruchsgruppen. Die städtische Bevölkerung sieht in erster Linie jenen Verkehr, der die Stadt zum Ziel hat. Dieser führt zu höheren Frequenzen. Die Agglomerationsbevölkerung sieht den Vorteil, rascher aufs nationale Netz gelangen zu können. Es gibt also zwei verschiedene Blickwinkel: den städtischen und den nationalen. Es ist das Ziel des Bundesamtes für Strassen, dass die Nationalstrassen so rasch wie möglich bedient werden können. Das heisst: Das untergeordnete städtische Netz muss auch entsprechend wachsen.

**Was heisst das für die A5?**

Für die A5 bedeutet das: Wenn sie ausgebaut wird, müssen die Zubringer auch

ausgebaut werden. Das hat Folgen, es führt genau zu dem, was die städtische Bevölkerung belastet: zu den grossen Zubringersystemen, also den Stadtautobahnen, die heute kritisch betrachtet werden – weil sie städtische Quartiere zerschneiden, weil sie Mehrverkehr mit sich bringen. Es ist eine Form der «autogerechten Stadt», die so entsteht, und die ruft Opposition der städtischen Bevölkerung hervor, da ihr Lebensraum gefährdet wird. Grundsätzlich sind aber beide Positionen zu verstehen, es kommt eben auf den Blickwinkel an.

**Für Biel gab es in den 60er-Jahren die Vision einer städtischen Hochautobahn mitten durch das Zentrum – solche Sachen will heute ja niemand mehr. Doch im Jahr 2005 verlangten in einer Petition 40 000 Menschen, dass die A5-Umfahrung Biels endlich gebaut wird, 2017 wurde die Petition gegen den Westast mit 10 000 Unterschriften eingereicht. Die gesellschaftlichen Veränderungen waren in diesen zwölf Jahren nicht unwägend. Was ist also passiert?**

Nun, man sieht daran wohl schlicht die Spaltung der Bevölkerung. Beide Seiten bringen die jeweiligen Vor- und Nachteile aus ihrer Sicht in den politischen Diskurs ein. Gegenüber 2005 ist allerdings das Bewusstsein dafür gestiegen, dass Städte lebenswert sein müssen. Das wird auch vom Uvek durch den raumsparenden Verkehr gefordert. Man nennt das Konzept «Stadt der kurzen Wege», ich spreche lieber vom «Lebensstil der kurzen Wege»: Es gibt in der Stadt einen zunehmenden Anteil von Menschen, die versuchen, Arbeiten, Wohnen und Leben in einem kleineren städtischen Aktionsradius zu bewältigen. Sie wollen weniger pendeln und haben ein stärkeres Bewusstsein für die lokale Infrastruktur und das Ortsbild. Wenn nun grosse Bauten wie Autobahnanschlüsse in Aussicht stehen, machen sie dagegen mobil.

**Das Projekt Westast als Ganzes eröffnet in Biel aber auch neue städtebauliche Möglichkeiten. Kämpft man denn lieber für das bekannte Bestehende, auch wenn es suboptimal ist, als für das Kommando, das womöglich besser wäre?**

Viele Menschen haben bei Infrastrukturen Mühe, sich etwas noch nicht Bestehendes vorstellen zu können. Deswegen braucht es bei so grossen Projekten einen partizipativen Einbezug der Bevölkerung. Auch sind solche Projekte sehr komplex, es ist für den Einzelnen schwierig nachzuvollziehen, was sie



Timo Ohnmacht, Professor für Verkehrspolitik, beobachtet derzeit in Luzern eine ähnliche

räumlich bedeuten. Die Bevölkerung muss durch Planungsworkshops abgeholt werden, mit Visualisierungen – Letztere gab es zwar in Biel durchaus, doch sie wurden kritisiert. Das lässt darauf schliessen, dass der Partizipationsprozess zu kurz ausgefallen ist. Ein Teil der Bevölkerung hat sich offenbar überannt gefühlt, das hat zur kritischen Stimmung beigetragen.

**Allen kann man es aber nun mal nicht recht machen, und das partizipative Element ist in Biel im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen berücksichtigt worden. Das führt zur Frage: Lässt sich ein solch grosses Projekt überhaupt allgemeinverträglich gestalten?** Das kommt auf die Komplexität des Projekts an – und die ist hier überaus gross. Die Frage lässt sich jedoch nicht allgemein beantworten. Es kommt drauf an, welche Räume wie verändert werden, was dies für die Anwohner bedeutet, für den Verkehr, wer unter diesem leidet und wer nicht. Die Politik muss die Argumente beider Seiten spiegeln. Und die Befürworter müssen die Nachteile für die städtische Bevölkerung verstehen,

und die Stadtbevölkerung muss umgekehrt die Anliegen der Agglomerationsbevölkerung verstehen. Denn Letztere kann häufig weniger gut auf ein öV-Angebot zurückgreifen und hat darum Vorteile durch die Autobahn.

**In Luzern gibt es ähnliche Diskussionen rund um den sogenannten Bypass der A2/A14 und dem städtischen Zubringer der «Spange Nord». Sehen Sie Parallelen?**

Es ist ein ähnliches Projekt – es geht zwar nicht um den Nationalstrassenausbau im engeren Sinne, aber um eine Engpassbeseitigung durch das Bundesamt für Strassen. Die Autobahn soll eine höhere Kapazität erhalten und die Stadt eine ausgebaute Zufahrt zur Autobahn. Das Nadelöhr in der Stadt, die Seebrücke, soll so entlastet werden; im nördlichen Stadtteil soll die Zufahrt zur Autobahn vereinfacht und erweitert werden durch die so genannte «Spange Nord». Die Zürichstrasse soll stellenweise von zwei auf drei Spuren erweitert werden, im Gegenzug sollen etwa Schulhöfe verkleinert und Grenz-Eichen gefällt werden. Die Zufahrten nehmen also die

Reklame

**Der Opel Vivaro Kastenwagen**

**ROBUST UND ELEGANT.**



**ahg cars**  
ahg group  
www.ahg-cars.ch

Merz+Ames-Droz AG - Salzhausstrasse 33, 2501 Biel  
AHG-Cars Biel - Bözingenstrasse 100, 2502 Biel  
Logos Automobile AG - Bernstrasse 64, 3250 Lyss

DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN

Des moments inoubliables au bord du lac.



Schöne Momente auf und neben dem Boot.



**Mit Leidenschaft für AGGLOlac**  
Wir gestalten Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum – damit schaffen wir Lebensqualität.

**Avec AGGLOlac, passionnément**  
Des espaces pour vivre, habiter et travailler – Place à la qualité de vie.

Mobimo Management AG  
Seestrasse 59 | 8700 Küsnacht | www.mobimo.ch

**MOBIMO**  
Leidenschaft für Immobilien | La passion de l'immobilier

# Es braucht Kompromisse, nicht Konflikte

**Grossprojekte** Wer soll bei einem Generationenprojekt demokratische Entscheidungsgewalt haben? Und wie könnte ein fairer Ausgleich zwischen Nutzniessern und Geschädigten aussehen? Der Ökonomie-Nobelpreisträger Ronald Coase hat einen Vorschlag.

Thomas Straubhaar

«Nützen oder Schützen?» ist eine der spannendsten Fragen der Menschheit. Soll die Natur erhalten bleiben, oder darf der Mensch sie für seine Zwecke nutzen? Sind seltene Insekten, vom Aussterben bedrohte Tier- oder Pflanzenarten dem Menschen so wichtig, dass er ihretwegen auf Überbauungen, Umfahrungsstrassen oder Autobahnen verzichten muss?

Auch wenn völlig unstrittig ist, dass es bei der Suche nach Antworten nicht um absoluten menschlichen Verzicht auf Eingriffe in die Umwelt gehen kann, ist genauso zweifelsfrei, dass eine völlige Vernachlässigung ökologischer Grundgesetze keine Lösung sein kann. Vielmehr gilt es immer wieder von Neuem, ökonomische und ökologische Interessen abzuwägen und ein kluges Gleichgewicht zu finden.

## Gleiche Chancen für Kindesinder

Spätestens seit der «Club of Rome» die Menschheit aufgerüttelt hat, dass ein «Weiter so wie bis anhin» in die ökologische Katastrophe führe, gibt es keine Zweifel mehr daran, dass nicht alles, was technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist, auch unbesehen der Auswirkungen auf Umwelt und Klima positiv zu bewerten und zu realisieren ist.

Die damalige norwegische Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland hatte 1987 einer Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen vorgestanden, die einen gut brauchbaren Kompass für die Suche nach einem Gleichgewicht zwischen «Nützen oder Schützen» lieferte. Die Brundtland-Kommission wurde zur Hebamme des mittlerweile in die Jahre gekommenen Begriffs der «nachhaltigen Entwicklung». Damit war eine Entwicklung gemeint, «die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können».

Nachhaltig ist somit, was «generationengerecht» ist. Die Kindesinder sollen die gleichen Chancen wie heute haben, ein selbstbestimmtes, glückliches Leben zu führen. Die Eltern und Älteren von heute sollen durch ihr Verhalten den Enkelkindern die Welt so hinterlassen, dass alle Möglichkeiten für mehr Wohlstand offenbleiben. Damit sind für die heutige Generation zwei Forderungen gleichermaßen verbunden: Einmal «zu tun, was künftigen Generationen nützt», aber eben auch «zu lassen, was



Das Hochmoor von Rothenthurm: Dank der Schweizer Stimmbevölkerung ist diese Landschaft geschützt.

KEYSTONE

künftigen Generationen schadet».

Damit wird nun eine Frage besonders knifflig. Was ist vom Prinzip «Nützen oder Schützen» zu halten, wenn es nicht um einen Konflikt zwischen Mensch und Natur geht, sondern wenn es um Konflikte unter Menschen geht? Wie sich am Beispiel des Baus von Autobahnen oder Umfahrungsstrassen wunderbar veranschaulichen lässt, können die Konflikte zwischen Menschen auf zwei Arten entstehen: nämlich innerhalb der heute lebenden Generationen oder aber zwischen heutigen und kommenden Generationen.

Der Bau von Autobahnen und Umfahrungsstrassen verursacht zunächst einmal Kosten, Lärm, Staus, blockierte Zufahrtswege und unpassierbare Strassen. Anwohnerinnen und Anwohner haben eine Menge Stress. Sie erreichen kaum mehr ihr Zuhause, finden keine Parkplätze. Sie sind von Baulärm, Gestank und Rüttelarbeiten von frühmorgens bis spätabends über Jahre genervt. Wenn überhaupt je, profitieren sie vom Vorteil des Strassenbaus sehr lange überhaupt nicht.

## Die Autobahn kann auch nützen

Das eines noch sehr fernen Tages eine Stadt von Verkehr, Abgasen und Stau entlastet wird, kratzt ältere Anwohner nicht mehr so sehr, da leben sie vielleicht schon ganz anderswo im Grünen oder im Seniorenheim. Und Jüngere können mit Fug und Recht auf den technologischen Fortschritt hoffen, der Autos durch selbstfahrende Elektrofahrzeuge ersetzt. Dazu können Entlastungseffekte kommen, wenn in einer Sharing Economy Menschen Fahrzeuge gar nicht mehr besitzen, sondern nur nutzen wollen und somit weit weni-

ger Fahrzeuge als heute rumfahren und rumstehen werden. Warum sollten sie derartigen Baumassnahmen also zustimmen?

Andere jedoch, die weit(er) entfernt wohnen, leben und arbeiten, sind durch den Bau von Autobahnen und Umfahrungsstrassen kaum oder gar nicht betroffen. Wieso sollten sie dagegen sein? Sie dürften eher die aktuellen Vorteile positiv bewerten. Durch die Baumassnahmen entstehen Arbeitsplätze und Umsätze aller Art.

## Standortgemeinden wehren sich

Wie soll man in einer Demokratie mit einem solchen Zwiespalt zwischen Leidtragenden und Begünstigten öffentlicher Baumassnahmen umgehen? Sollen nur die Anwohnerinnen und Anwohner entscheiden können?

Das wäre wohl das komplette Ende von Autobahnausbauten und dem Bau neuer Umfahrungsstrassen. Ja, es wäre wohl sogar überhaupt das Ende von Grossprojekten mit regionalem oder gar nationalem Interesse. Standortgemeinden würden sich immer mit Händen und Füssen dagegen wehren, dass die kommunale Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen werden soll für Baumassnahmen, Verkehrssysteme, Staudämme, Hochspannungsleitungen, Pipelines, Sportstadion und Entsorgungsanlagen, die einen nationalen Nutzen, aber lokalen Schaden verursachen.

Aber genauso wenig vermag eine Lösung zu überzeugen, bei der die Bevölkerung des gesamten Kantons oder gar aller Kantone mitbestimmen darf, was jetzt in einer einzelnen Gemeinde geschehen soll. Dann bestimmen Ortsfremde über die Lebensqualität einzelner Orte. Dann würden nach dem Sankt-

## Viele der Nutzniesser sind noch so jung, dass ihre Zustimmung in der Gegenwart nicht zu hören ist.

Florians-Prinzip Menschen, die nur von den Vorteilen, nicht aber den Nachteilen betroffen sind, über das Wohlbefinden jener entscheiden, die den Schaden zu tragen haben. Das kann auch nicht gerecht sein!

## Ein Beispiel: Das Hochmoor Rothenthurm

Gerade ältere Leserinnen und Leser des BT werden sich erinnern, wie die Rothenthurm-Initiative zum Schutz der Moore Ende der 1980er-Jahre die Eidgenossenschaft spaltete. Damals entschied das Schweizer Volk, dass «Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung Schutzobjekte sind. Es dürfen darin weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen irgendwelcher Art vorgenommen werden. Ausgenommen sind Einrichtungen, die der Aufrechterhaltung des Schutzzweckes und der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung dienen. Anlagen, Bauten und Bodenveränderungen, die dem Zweck der Schutzgebiete widersprechen und nach dem 1. Juni 1983 erstellt werden, insbesondere in der Moorlandschaft von Rothenthurm auf dem Gebiet der Kantone Schwyz sowie Zug, müssen zulasten der Ersteller abgebrochen und rückgängig gemacht werden. Der ursprüngliche Zustand ist wieder herzustellen.»

Was aus vielen guten Gründen für eine Mehrheit (58 Prozent stimmten dafür) der abstimmenden Schweizer Bevölkerung (die Stimmbeteiligung betrug 47 Prozent) beschlossen wurde, bedeutete nicht nur einen massiven Eingriff in das Selbstbestimmungsrecht der betroffenen Standortgemeinde Rothenthurm, die sogar alte Entscheidungen rückwirkend zu korrigieren hatte. Es war auch eine Entscheidung, die von Schweizerinnen

und Schweizern gefällt wurde, die in gar manchem Falle nachweislich nicht einmal wussten, wo Rothenthurm liegt, nie dort waren und keine Ahnung davon hatten, in welcher Weise nun genau im Hochtal zwischen Biberbrugg und Rothenthurm die Moorlandschaft gefährdet gewesen wäre.

## Die Zukunft hat keine Stimme

Natürlich ist es in einer Demokratie gutes Recht, dass alle abstimmen dürfen, auch wenn sie sich nicht informiert haben, worum es geht. Es darf keinen Zwang geben, erst eine Prüfung über die Abstimmungssachverhalte bestehen zu müssen, bevor man stimmberechtigt ist. Aber wenn Unbetroffene über das Schicksal von Direktbetroffenen entscheiden, entsteht ein gewisses Unbehagen.

Ein schlechtes Gefühl ergibt sich bei gewissen direktdemokratischen Entscheidungsverfahren auch mit Blick auf kommende Generationen. Autobahnen und Umfahrungsstrassen zu bauen, verursacht heute Nachteile und erst in ferner Zukunft Vorteile. Kosten und Lärm strapazieren die Nerven der Betroffenen heute. Kürzere Reisezeiten und weniger Autos in den Stadtzentren verbessern jedoch erst in vielen Jahren die Lebensqualität. Für die Demokratie bedeutet das: In der heutigen Generation, die das Grüne Licht für den Bau von Autobahnen und Umfahrungsstrassen zu geben hat, können alle Gegner hier und jetzt lautstark protestieren.

Viele der Nutzniesser jedoch sind noch gar nicht erst geboren oder noch so jung, dass ihre Zustimmung in der Gegenwart nicht zu hören ist, weil sie gar keine Stimme haben. Somit werden die Gegner von heute die Begünstigten von morgen überstimmen können. Grossprojekte, deren Nutzen erst künftigen Generationen zu Gute kommen, haben es sehr schwer, in Demokratien realisiert zu werden.

## Schmerzensgeld für Betroffene

Was hat der Ökonom in dieser schwierigen Gemengelage für Lösungsideen anzubieten? Einem Nobelpreisträger, Ronald Coase, folgend, können Entschädigungszahlungen Abhilfe bringen. Bei demokratisch getroffenen Entscheidungen, die den Einen Nutzen stiften, den Anderen jedoch Schaden zufügen, müssten die Gewinner die Verlierer entschädigen. Also: Wird durch Abstimmung entschieden, Autobahnen und Umfahrungsstrassen zu bauen, müssen alle Steuerzahlende allen Direktbetroffenen ein Schmerzensgeld bezahlen. Wird entschieden, nicht zu bauen, müssen alle Direktbetroffenen, die nun Ruhe geniessen, anstatt unter Lärm leiden, alle anderen für deren Verzicht kompensieren.

Da der erste Fall, die Zahlung von Schmerzensgeldern, bei kommunalen Grossprojekten mit (über)regionaler Bedeutung eher praktikabel sein dürfte als der zweite Fall der Verzichtskompensation, spricht sehr viel dafür, diesem Weg zu folgen und ihn mit etwas Fantasie und Kreativität so zu verfolgen, dass er politisch mehrheitsfähig wird.



Thomas Straubhaar

Der aus Burgdorf stammende Thomas Straubhaar ist Professor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere internationale Wirtschaftsbeziehungen, an der Universität Hamburg. Bis September 2014 war er Direktor des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts HWWI.



## A5-Westast

# Umweltprotest mit Symbolkraft

**AKW Kaiseraugst** Es ist in der jüngeren Schweizer Geschichte auch schon vorgekommen, dass lokale Opposition ein Grossprojekt gestoppt hat: In Kaiseraugst verhinderte mannigfaltiger Protest ein Atomkraftwerk. Ein Rückblick.

David Häni

Die Auseinandersetzung um den Bau des Atomkraftwerks Kaiseraugst vor den Toren der Stadt Basel zählt zu den wichtigsten Ereignissen der Schweizer Umweltgeschichte der letzten Jahrzehnte. Der Protest gegen das geplante energie-wirtschaftliche Infrastrukturprojekt gipfelte in der Besetzung des Baugeländes durch die «Gewaltfreie Aktion Kaiseraugst» (GAK) zwischen April und Juni 1975. Mit dieser Besetzung gelang es den Atomkraftgegnern nach jahrelangem Tauziehen mit den Befürwortern der Atomenergie, grosse Teile der Nordwestschweizer Bevölkerung gegen das Bauvorhaben zu mobilisieren und den politischen Druck auf die Bundesbehörden und das Baukonsortium zu erhöhen.

Die Beschlagnahme des AKW-Geländes verhinderte die Aufnahme der Bauarbeiten und liess den Bauplatz zu einem Ausgangspunkt von Diskursen über Atomenergie, Demokratie, Rechtsstaat, Föderalismus, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz werden.

Durch ihren zivilen Ungehorsam erreichte die heterogene Gegnerschaft des AKW, dass eine von den staatlichen Behörden bereits getroffene Entscheidung zurückgenommen werden musste. Dies gelang auch deswegen, weil im Laufe der Besetzung immer mehr Menschen aus allen Generationen und Gesellschaftsschichten mit der Bewegung sympathisierten oder sich ihr anschlossen.

Im Jahre 1988 wurde das Projekt definitiv aufgegeben. Dabei waren nicht nur politische Gründe ausschlaggebend: Der beharrliche Widerstand, der nach der Räumung des Besetzerdorfes über institutionelle Kanäle weitergeführt wurde, hatte auch zur Folge, dass das projektierte Kernkraftwerk nach technischen und ökonomischen Gesichtspunkten bereits überholt war, bevor es überhaupt in Angriff genommen werden konnte.

### Besetzer zeigten Durchhaltewillen

Ein tief verhängter Himmel, Schnee, Regen und eine ungemütliche Kälte: Die ersten Tage der illegalen Aktion erforderten von den Besetzern einiges an Härte und Durchhaltewillen. Die Ungewissheit über die Dauer und den Erfolg des Vorhabens war nicht leicht auszuhalten. Zudem galt es, verschiedene praktische Fragen zu lösen: etwa, wo man schlafen und essen wollte, oder wo Versammlungen abgehalten werden konnten. Als Unterkunft dienten den Okkupanten zunächst Zelte. Schon bald wurden in der alten Scheune auf dem Areal ein ziemlich komfortables Massenlager und sogar eine provisorische Küche eingerichtet, und bei schlechtem Wetter konnten dort – im Trockenen – Sitzungen stattfinden. Die ersten Versammlungen waren jeweils abends unter freiem Himmel abgehalten worden. Fackeln erhellten den Schauplatz und lösten eine geheimnisvolle, unwirkliche Stimmung aus. Diese beschrieben die Besetzer damals als eine Szenerie, «wie sie sich auch in früheren Jahrhunderten hätte abgespielt haben können» und als ein symbolisches Zeichen für den «Beginn der wiederauferstandenen neuen Demokratie».

Zunächst waren es nur etwa ein bis zwei Dutzend Unentwegte, die in den ersten nasskalten Apriltagen auf dem AKW-Gelände ausharrten und dort übernachteten. Zur Verstärkung dieser Truppe meldeten sich aber bald weitere Freiwillige, die meist aus den umliegenden Dörfern oder aus Basel stammten. Sie trugen sich in eine Liste ein, mit der dafür gesorgt wurde, dass immer genügend Okkupanten vor Ort waren. Später, als man besser eingerichtet war, nächtigten regelmässig etwa dreissig bis fünfzig Personen auf dem Areal.

### Unterstützung nach Feierabend

Im Verlaufe des Tages zogen jeweils weitere AKW-Gegner nach Kaiseraugst.



**Demonstration** gegen das AKW Kaiseraugst am 31. Oktober 1981.

KEYSTONE/EA

Abends, wenn es auch den Berufstätigen möglich war, das Gelände aufzusuchen und an Veranstaltungen teilzunehmen, und vor allem an den Wochenenden wuchs die Zahl der Anwesenden um ein Vielfaches. Standen in den Vollversammlungen der Besetzer wichtige Entscheidungen an, erschienen sogar mehrere hundert Menschen. Obwohl die Zahl der Dauerbesetzer also letztlich relativ klein war, wurde das inzwischen entstandene Zelt- und Barackendorf für viele Menschen aus der Region Basel für eine bestimmte Zeit zum Lebensmittelpunkt – oder zumindest zu einem beliebten Treffpunkt, wo man sich mit Gleichgesinnten austauschen konnte.

Der Gegnerschaft des Kernkraftwerks Kaiseraugst gelang es vorzüglich, ihren politischen Aktionen Leben einzuhauchen. Die Ambiance im Hüttendorf bewegte sich zwischen Volksfest, Pfadfinderlager und der Atmosphäre am Musik-

festival in Woodstock. Dieses Bild vermittelt zumindest der Super-8-Film der Bewegung aus dem Jahre 1975.

Auf dem in Beschlag genommenen Bauplatz setzte gleich von Beginn an eine rasante Entwicklung ein. Äusserlich zeigte sich die Veränderung an den immer besseren Einrichtungen im Hüttendorf. Beispielsweise war der anfänglich immer wieder von stürmischen Winden niedergedrängte Informationsstand jedes Mal wieder umso solider aufgebaut worden. Gebaut wurde spontan, eine eigentliche Planung gab es nicht. Dabei nahm man offensichtlich aufeinander Rücksicht. So entstand nach und nach die nötige Infrastruktur: die Informationsstände, die Verpflegungs- und Lagerräume, das Kinderhaus, die Toiletten. Doch der wichtigste Ort auf dem Platz war das «Freundschaftshaus». Dort konnte man sich verpflegen, beisammen sein, diskutieren und Entscheidungen

treffen. Selbst Tiere hatten die Umweltschützer auf den Bauplatz gebracht: Es gab hier Kaninchen, Meerschweinchen und Hunde – ja sogar einen Hühnerhof mit einem Maschendrahtzaun.

### Sympathisanten versorgten Besetzer

Zu den anspruchsvollsten Aufgaben im Zelt- und Hüttendorf zählte die Verpflegung der Anwesenden, mussten doch nicht nur die Dauerbesetzer verköstigt werden, sondern auch die Besucher, die sich nur vorübergehend auf dem Areal aufhielten. Darunter befanden sich Leute, die an Veranstaltungen teilnahmen oder die sich einfach vor Ort ein Bild von dem machen wollten, was sich dort abspielte. Daher mussten grosse Mengen an Lebensmitteln herangeschafft werden – ein Unterfangen, das nur dank der grossen Hilfsbereitschaft der lokalen Bevölkerung gelang: Viele Anwohner der näheren und weiteren Umgebung brachten Lebens-

mittel auf das Gelände. Aber auch das «Bäuerlich-ländliche Komitee gegen A-Werke» und Leute aus dem Umfeld der landwirtschaftlichen Schule «Ebenrain» versorgten die Besetzer. Eine Nachbargemeinde stellte ihnen sogar eine sogenannte «Gulaschkanone» – also einen fahrbaren Feldkochherd – zur Verfügung. Wie viele andere Sympathisanten spendete auch der Basler Kunstsammler Ernst Beyeler grosszügig Lebensmittel. So bleibt es unvergesslich, wie Beyeler täglich Bratwürste, Cervelats und Bier ins Barackendorf schickte und dazu beitrug, dass die Kampfmoral der Okkupanten intakt blieb. Nachdem die Wasserzufuhr von offizieller Seite unterbrochen worden war, lieferte die Bierbrauerei Feldschlössli mit einem Zisternenwagen Wasser auf den Bauplatz. Es kam auch vor, dass Anwohner Okkupanten zu sich nach Hause einluden, damit diese wieder einmal ein warmes Bad nehmen konnten. Durch solche spontanen Angebote und Spenden verschiedenster Art gab die Bevölkerung den Besetzern zu spüren, dass sie sich mit ihnen solidarisierte.

### Kritik am Fortschrittsoptimismus

Der Aufstand gegen das AKW Kaiseraugst fiel zeitlich zusammen mit einer Sensibilität für Umweltfragen, die in den frühen 1970er-Jahren in den westlichen Industriestaaten erwachte. Dieses neue Ökologiebewusstsein belebte nicht nur den Diskurs über das Risiko der zivilen Nutzung der Atomenergie, sondern führte auch zu heftiger Kritik an der wirtschaftlichen Wachstumsideologie und einem unkritischen Fortschrittsoptimismus. In zahlreichen Bereichen entstanden neue Umweltbewegungen, die vielerorts die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger nötigten, die Folgeprobleme des industriellen und kapitalistischen Modernisierungsprozesses vor den Augen der Öffentlichkeit zu überdenken.

Obwohl die Atomkraftgegner nach ihrer freiwilligen Räumung des Besetzerdorfes weit davon entfernt waren, ihr Hauptanliegen – die Verhinderung des Kernkraftwerks Kaiseraugst – durchzusetzen, erzielten sie einen beachtlichen Teilerfolg: Als Entgegenkommen für ihren Rückzug erhielten sie die verbindliche Zusage, dass ein vorläufiger Baustopp eingehalten und sofortige Verhandlungsgespräche zwischen einer Delegation von AKW-Gegnern und dem Bundesrat sowie seiner Expertenkommission angesetzt wurden. Auf diese Weise kam die Anti-AKW-Bewegung zu der lang ersehnten Plattform, die es den Fachleuten aus ihren Reihen ermöglichte, ihre Einschätzungen der Sachverhalte auf Augenhöhe mit den Bundesbehörden darzulegen.

Obwohl letztlich eine Vielzahl unterschiedlicher Ursachen zur Aufgabe des vorgesehenen Kernkraftwerkprojekts führten, ist festzuhalten, dass ohne das entschlossene Vorgehen der Besetzer heute bei Basel zweifellos ein Atommeiler stünde. Angesichts dieses Szenarios zeigt sich, dass die Besetzung eine nachhaltige Wirkung erzeugte. Im kollektiven Bewusstsein der Anti-AKW-Bewegung wurde sie sogar zum Inbegriff des erfolgreichen Widerstands schlechthin und steht auch aktuell noch als Beispiel dafür, dass ziviler Ungehorsam – selbst in einer direkten Demokratie wie der Schweiz – ein taugliches Mittel der politischen Artikulation sein kann. Der Streit um das AKW Kaiseraugst führte der Öffentlichkeit aber auch exemplarisch vor Augen, dass letztlich nicht einmal die Demokratie immer in der Lage ist, gesellschaftliche Spannungen befriedigend zu lösen, da sie den Interessen von Minderheiten nicht immer ausreichend Rechnung zu tragen vermag.

*Info:* David Häni hat zum Thema an der Universität Bern promoviert. Die Dissertation ist nun als Buch erschienen: «Kaiseraugst besetzt! Die Bewegung gegen das Atomkraftwerk» (Schwabe-Verlag, Basel 2018). 406 Seiten, Fr. 48.-.

## A5-Westast

aufeinander.



Auseinandersetzung wie in Biel.

zvg

Form einer Stadtautobahn der 60er-Jahre an. Die Quartiervereine opponieren und fordern andere Lösungen.

**Wie wird es herauskommen?**

Es werden ähnliche Argumente vorgebracht wie in Biel. Der Bund sagt, er sei für das Nationalstrassennetz zuständig und die Kantone für die Zufahrten. Was die Ausgestaltung der «Spange Nord» betrifft, so ist der politische Prozess der Entscheidungsfindung somit eine kantonale Angelegenheit. Wenn sich der Kanton in Aushandlung mit der Stadt gegen die Zufahrten entscheidet, so wächst das nachgelagerte Netz nicht mit. Hier wird aktuell noch einiges ausgehandelt.

**Die Terminologie ist interessant: Einen Bypass und eine Spange braucht es, um den Infarkt zu vermeiden.**

Da kommen wir zum Thema «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten».

**Ist das so?**

Dass der Satz zutrifft, ist vielfach bewiesen. Ich habe beim Bundesamt für Raumentwicklung die Verkehrsverhaltensdaten betreut. Seit 1994 haben die

Tagesdistanzen um 25 Prozent zugenommen – bei fast gleichbleibender Reisezeit. Die Verkehrsleistung hat also zugenommen. Das bedeutet: Wenn man die Verkehrsinfrastruktur verbessert, führt dies dazu, dass in der gleichen Zeit längere Distanzen zurückgelegt werden können. Und die Menschen nehmen dies in Anspruch. Das gilt nicht nur für die Strassen, den gleichen Effekt gibt es beim öV. Darum steht mittlerweile der Viertelstundentakt bei der SBB bei hoher Nachfrage vielerorts zur Diskussion. Die Verbesserung der Infrastruktur induziert also Neuverkehr und führt zu einer Gesellschaft, die nach mehr Mobilität fragt. Auch auf lokaler Ebene führen somit neue Strassen aufgrund der Reisezeitgewinne zu neuem Verkehr.

**Die Bevölkerung der Schweiz wächst jedoch weiter und die Mobilität nimmt zu. Der Bund rechnet mit einer weiteren Verkehrszunahme von 20 Prozent bis 2040. Da ist es doch unabdingbar, dass die Kapazitäten erhöht werden müssen?**

In diesem Argument prallen die zwei Positionen aufeinander, wie es sie auch in Luzern und Biel gibt. Was der Bund macht, ist ein «Forecasting»: Auf Grundlage der Vergangenheit wird die Verkehrsleistung der Zukunft extrapoliert – wenn wir irgendwann die 11-Millionen-Schweiz haben, müssen wir die Infrastruktur entsprechend ausbauen. Was die städtische Bevölkerung macht, ist ein «Backcasting». Sie stellt sich die Frage: In welcher Stadt, in welchen Formen möchten wir leben, um den Verkehr einzudämmen? Da liegt es nahe, dass grosse Infrastrukturprojekte nicht gut ankommen. Verkehrspolitisch prallen diese beiden Sichtweisen aufeinander.

**Es stellt sich allerdings auch die Frage, wie Prognosen in einer Zeit von Disruption überhaupt gemacht werden sollen, wenn man etwa an das mögliche Aufkommen autonomer Fahrzeuge denkt. Die Gegner des Ausbaus von Strasseninfrastruktur bringen dieses Argument ein und zählen alle Elemente auf, die zu einer nachhaltigen Mobilität führen sollen. Ich sehe das mittlerweile eher kritisch.****Inwiefern?**

Ich teile den Technikoptimismus, der – auch in Fachkreisen – in diesen Diskussionen steckt, nicht so ganz. Wenn Sie sich in Luzern auf die Seebücke stellen, sehen Sie, dass die Mehrheit immer noch

motorisiert unterwegs ist. Gruppen, die etwa Carsharing betreiben, sind zwar in den letzten Jahren gewachsen, aber gesamtgesellschaftlich gesehen immer noch marginal. In der Schweiz hat sich das Carsharing von 2005 bis 2010 von 1,6 auf 3,2 Prozent der Führerausweisbesitzer verdoppelt, seither ist es aber kaum mehr gewachsen. Diese Mobilitätsformen werden die Massenmotorisierung also noch länger nicht verändern. Auch die Digitalisierung mit den zukünftigen autonomen Fahrzeugen stellt noch keine ernsthafte Lösung für die aktuellen Probleme bereit.

**Die Technik zu verändern ist also einfacher, als beim Menschen eine Verhaltensänderung hinzubringen. So gesehen bleibt also nichts anderes übrig, als die Infrastruktur auszubauen.**

Sagen wir es so: Wenn die zu treffenden Massnahmen nur auf den Goodwill der Menschen setzen, sind die Ergebnisse doch sehr enttäuschend. Das Verkehrsverhalten ändert sich dann, wenn staatlich und planerisch eingegriffen wird. Das sieht man beispielsweise in Singapur, wo eine Auto-Obergrenze staatlich verordnet wurde. Dort kriegt man nur dann ein Auto, wenn man auch einen Parkplatz hat, und neu kriegt man eines nur, wenn jemand anderes das seine abgibt.

**Solche dirigistischen Massnahmen sind in der liberalen Schweiz nicht mehrheitsfähig.**

Nicht nur in der Schweiz. Solche verhaltens einschränkende Massnahmen sind in ganz Europa schwierig umzusetzen. Man sieht nun aber im Automobilland Deutschland: Wenn der Leidensdruck gerade der städtischen Bevölkerung gross genug ist, kann es zu Änderungen kommen. In der Autostadt Stuttgart etwa ist die Feinstaubbelastung am Schwabentor bisweilen so hoch wie in den 60er-Jahren im Ruhrpott. Nun kommt es zu richterlichen Beschlüssen, dass die Grenzwerte eingehalten und Fahrverbote erlassen werden müssen. In der Schweiz ist offenbar der Leidensdruck nicht gross genug, um einzugreifen.

**Gleichzeitig gibt es die anerkannten Klimaziele, auch die Schweiz will den Vertrag von Paris einhalten. Wenn man Ihnen zuhört, bezweifelt man, dass es in der geforderten Zeitspanne auch zu Lösungen kommt.**

Da habe ich wohl etwas zu pessimistisch geklungen. Ich möchte einfach einen Gegenakzent setzen zur sehr optimistischen Haltung, die darauf vertraut,

dass die technische Entwicklung schon alles richten werde. Und ich möchte darauf hinweisen, dass Dinge wie «mobility as a service» noch sehr städtische Dynamiken sind und dass es im Gegenzug nach wie vor viele Haushalte gibt, die auf das Auto nicht verzichten können.

**Das Privatauto ist aber ein sehr ineffizientes Gerät – die meiste Zeit steht es nur rum. Haben Sie Rezepte, wie dies verbessert werden könnte? Wichtig ist die Wesensgerechtigkeit.****Was heisst das?**

Energetisch gesehen gibt es kein besseres Mobilitätsmittel als ein gut besetztes Auto auf der Autobahn. Das Problem ist eben, dass die Autos nicht wesensgerecht eingesetzt werden. Gerade im städtischen Bereich ist das Auto nicht das richtige Fahrzeug. Darum sind Entwicklungen wie «Park + Ride» nötig. Allerdings ist seit den 60er-Jahren sehr stark für das Auto geplant worden. Es gibt eine betongewordene Realität für Autos in der Stadt: Für sie ist sehr viel Platz reserviert. Und das Auto müsste besser besetzt sein als wie im Pendel- und Berufsverkehr mit durchschnittlich 1,1 Personen – etwa durch Car-Pooling.

**Die Entwicklung in der Autobranche geht aber auch nicht in Richtung Wesensgerechtigkeit. Die trendigen SUVs sind im Verhältnis zu dem, was sie als Verkehrsträger leisten müssen, zu gross dimensioniert.**

Das geht bereits so weit, dass das Bundesamt für Strassen darüber nachdenkt, die Strassenbreite zu erhöhen – wobei hier auch der Mischverkehr eine Rolle spielt. Dies zeigt trotzdem, dass die Automobilindustrie auch Akzente für die Infrastruktur setzt. Doch Raum ist ein begrenztes Gut, und solche Entwicklungen sind für den Stadtverkehr kontraproduktiv.

**In der Schweiz kann man sich solche Autos eben auch leisten. Geht es uns zu gut, als dass wir die sich daraus ergebenden Nachteile wirklich angehen wollen?**

Kaufkraft und Autodichte sind in der Schweiz sehr hoch. Wir sehen in unseren Studien aber auch, dass immer mehr Menschen multimodal unterwegs sind, sie können sich ein GA und ein Auto leisten.

**Wie sähe denn die ideale Mobilität aus?**

Die Fachwelt sieht sie als situative Multimodalität. Das heisst: Je nach Weg, je nach Zweck wird der am wesensgerecht-

teste einsetzbare Verkehrsträger genutzt. Man bringt also die Kinder mit dem Cargobike zur Schule, fährt damit zum Einkauf, pendelt mit dem Bus zur Arbeit, besucht Verwandte auf dem Land mit einem Auto, das geteilt wird. Doch wer ein Auto ständig zur Verfügung hat, benutzt es auch für Zwecke, die nicht wesensgerecht sind. Diese Menschen stört es eben nicht, dass das Auto 23 Stunden am Tag nur rumsteht, im Gegenteil: Sie schätzen gerade die Möglichkeit, jederzeit von Ort und Stelle wegfahren zu können, auch wenn sie diese gar nicht nutzen. Eine solche Mobilitätsform ist an Reichtum gekoppelt: Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum gehen Hand in Hand. Die grosse Frage ist, wie sich dieser Mechanismus brechen lässt. Das geht wie gesagt wohl nur, wenn der Leidensdruck gross genug ist. Es ist ein langer Weg.

**In Kopenhagen zum Beispiel funktioniert es.**

Ja, doch man vergisst gerne: Dort wird das Velo seit 50 Jahren in der Planung stark unterstützt, in der Schweiz seit etwa zehn Jahren. Das sind lange Prozesse.

**Was bedeutet das Auto für Sie?**

Ich bin in einem kleinen Dorf im Schwarzwald aufgewachsen. Mit 18 hatte ich mein erstes Auto, dank ihm konnte ich dem Lokalen entfliehen und die Welt entdecken. Fürs Studium in Berlin und Zürich habe ich es dann abgegeben und mir erst mit 35 wieder eines zugelegt, als die Kinder da waren. Dieses Auto teile ich mit dem Schwiegervater, ich setze es vor allem für Besuche bei den Eltern im Schwarzwald oder für Wochenendausflüge ein. Es ist bei mir definitiv mehr Steh- als Fahrzeug, bisweilen steht es tagelang still. Immerhin: In dieser Zeit verursacht es keinen Verkehr (lacht).

## Zur Person

- geboren 1979 in Rottweil am Neckar
- 2000 bis 2006: Studium **Verkehrswesen und Soziologie** in Berlin und Zürich
- 2009: Promotion in **Soziologie** in Basel
- 2009 bis 2011: Inhaltlicher **Projektleiter Mikrozensus Mobilität und Verkehr** am Bundesamt für Raumentwicklung ARE
- seit 2011 **FH-Professor an der Hochschule Luzern** – Wirtschaft / Kompetenzzentrum für Mobilität tg

Reklame

Profitieren Sie jetzt. Mehr Infos bei uns.

Audi Q2 1.0 TFSI S-tronic, 116 PS, 5,3 l/100 km, 121 g CO<sub>2</sub>/km (133 g/km @ Neuwagen), 28 g CO<sub>2</sub>/km E-Bereitstellung, Kat.: E. Bruttoverkaufspreis: CHF 48 700.–, abzüglich Premium-Bonus CHF 1470.–, abzüglich Währungsausgleich CHF 1984.–, abzüglich Kaufvertragsprämie CHF 2000.–, abzüglich Lagerprämie CHF 2000.–, tatsächlich zu bezahlender Preis: CHF 41 246.–.

**amag**

AMAG Bienne

Römerstrasse 16, 2555 Brugg  
Tel. 032 366 51 51, [www.biel.amag.ch](http://www.biel.amag.ch)