

Bieler Tagblatt

Heute:
Stellenmarkt

Seit 1850 die Zeitung für Biel und das Seeland

Freitag
26. November 2021
CHF 4.30

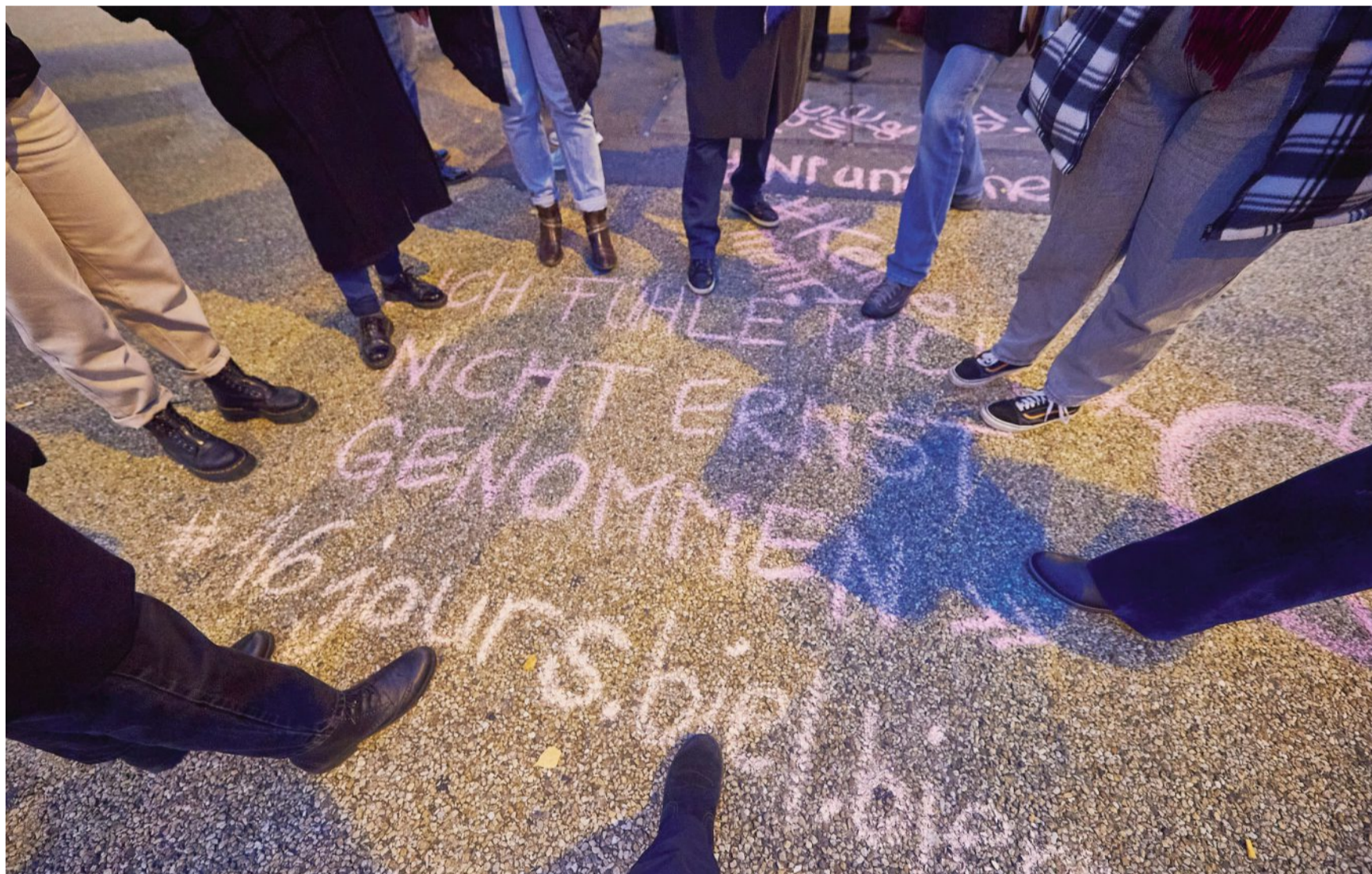
www.bielertagblatt.ch

Geschliffener Diamant
Die Bielerin Laura Sperisen erfüllt sich mit der Eröffnung ihrer Bar Diamant einen Traum.
Region – Seite 6

Überraschende Wende
In Hagneck wurde der Gemeindepräsident an der GV nicht wiedergewählt.
Region – Seite 7

Bescheidener Routinier
EHC-Biel-Spieler Etienne Froidevaux rückt gerne sein Team in den Vordergrund.
Sport – Seite 19

Frauenrechte nicht mehr mit Füßen treten



Aktion 16 Tage gegen Gewalt an Frauen – so heisst die internationale Kampagne, die in der Schweiz seit 13 Jahren durchgeführt wird. Dieses Jahr lautet das Motto «Stopp sexualisierte Gewalt». Denn damit wurde die Hälfte aller Frauen schon einmal konfrontiert. Auf dem Bieler Zentralplatz lancierten Aktivistinnen gestern die regionale Aktion. *ab – Kontext Seiten 25 bis 27* BARBARA HÉRITIER

Fehr kontert im Autobahnstreit

Biel Das Komitee «Westast –so nicht» wirft Stadtpräsident Erich Fehr Intransparenz vor: Er arbeite im Hintergrund bereits am nächsten Autobahnprojekt. Jetzt nimmt der Angegriffene ausführlich Stellung.

Der Westast ist vom Tisch, er wurde nach einem beispiellosen Dialogverfahren mit Gegnern, Befürwortern und Behörden zurückgezogen. An seine Stelle traten zahlreiche Empfehlungen für die Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Biel. An der Umsetzung arbeitet

seit knapp einem Jahr eine übergeordnete Behördendelegation. Sie tut dies aber nicht zur Zufriedenheit des Komitees «Westast –so nicht». Das Bürgerkomitee wirft vor allem Biels Stadtpräsident Erich Fehr (SP), der derzeit in der regionalen Verkehrsplanung alle Fäden

in Händen hält, intransparentes Handeln vor. Kritisiert wird das schleppende Vorschreiten bei den empfohlenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen – vor allem aber glaubt «Westast – so nicht», dass Fehr im Hintergrund mit dem Juratunnel bereits konkret eine

neue Autobahn plant. «Das Bieler Westastmonster ist zurück», titelte Komiteesprecherin Catherine Duttweiler kürzlich in einem Artikel auf «Infosperber». Was ist dran an den Vorwürfen? Das BT hat den Angeschuldigten konfrontiert. *lsg – Region Seiten 2 und 3*

Gemeinderat unter Beschuss

Walperswil An der Gemeindeversammlung in Walperswil sollte es eigentlich primär um das Budget 2022 gehen. Für Diskussionen sorgte aber vielmehr einer der Punkte, die unter dem vorletzten Traktandum «Orientierungen» angesprochen wurden: die geplante Kiesgrube Beichfeld, mit der die Firma Hurni den Kiesabbau in der Gemeinde fortsetzen will, wenn in einem Jahr die Kiesgrube Mättehölzli ausgeschöpft sein wird. An der Versammlung hagelte es Kritik am Gemeinderat: Dieser habe gegenüber dem Kanton erklärt, dass er die entsprechende Planung im Beichfeld unterstütze, obwohl sich an der Gemeindeversammlung im Herbst 2019 eine Mehrheit gegen eine neuerliche Kiesgrube ausgesprochen habe. Und seit dem Infoabend mit Regierungsrätin Evi Allemann (SP) im Oktober wisse man nun, dass der Kanton die Planung ohne diese Zustimmung gar nicht aufgelegt hätte. Da stellen sich Fragen – das BT hat sie Gemeindepräsidentin Manuela Perny gestellt.

bk – Region Seite 6

Grüner Treibstoff für grüne Fracht

Transport Der Schweizer Schwerverkehr will auf Wasserstoff umrüsten. An vorderster Front mit dabei ist die Schwab-Guillod AG aus Müntschemier. Seit Dezember 2020 ist der Gemüsetransporteur bereits mit einem 36-Tonnen-Anhängerzug mit Brennstoffzellenantrieb unterwegs. Nun hat das Unternehmen eine «eigene» Wasserstoff-Tankstelle eröffnet. Gestern wurde diese mit der Vorführung eines Tankvorgangs feierlich eingeweiht. Das sei der nächste Schritt, um diese saubere Form der Elektromobilität im Unternehmen und auf den Schweizer Strassen weiter zu implementieren, sagte Geschäftsführer Reto Schwab. Es ist die erste privat finanzierte Wasserstoff-Tankstelle in der Schweiz, die neunte insgesamt. Wasserstoff könnte in der Energiewende bei den schweren Nutzfahrzeugen eine zentrale Rolle spielen. So haben sich verschiedene grosse Akteure aus dem Transportwesen und Tankstellenbetreiber zusammengeschlossen, um die Wasserstoff-Mobilität voranzutreiben.

mha – Region Seite 4

Reklame

DESIGNDEPOT
Grosser Designmöbel und Leuchten
Abverkauf

AM SAMSTAG
27.11.2021
09.00-16.00 H

WO:
Erlenstrasse 35A
2555 Brügg

designdepot.ch



Region

«Ich bin doch nicht wahnsinnig!»

Autobahn Arbeitet der Bieler Stadtpräsident heimlich bereits am nächsten Autobahnprojekt mit Stadtanschluss? Erich Fehr nimmt Stellung zu den Vorwürfen des Komitees «Westast – so nicht» – und geht zum Gegenangriff über.

Interview: Lino Schaeren

Erich Fehr, planen Sie bereits an der nächsten Bieler Stadtautobahn?

Erich Fehr: Definitiv nicht. Es wird keine Stadtautobahn mehr geben. Ich weiss nicht, woher das kommt.

Das Komitee «Westast – so nicht» wirft Ihnen vor, nach dem Westast-Aus in der längerfristigen Planung einen Vorentscheid für den Juratunnel getroffen zu haben und erneut mit einem Stadtanschluss zu planen.

Wie man auf diese Idee kommt, ist mir schleierhaft.

Es gibt also weder einen Vorentscheid für den Juratunnel noch Pläne für einen neuen Stadtanschluss?

Nein. Im Dialogprozess sind alle Beteiligten einen Kompromiss eingegangen: Die Westast-Befürworter waren bereit, das Ausführungsprojekt mit Stadtanschlüssen zu begraben, und die Westast-Gegnerinnen haben sich im Gegenzug zur Schliessung der Bieler Lücke im Nationalstrassennetz bekannt. Geeignet hat man sich auch, dass unterirdische Zufahrten ab der Hochleistungsstrasse in die Stadt möglich sein sollten, falls die Normen ändern. Also eine Art Parkingzufahrt ab der Nationalstrasse. Und ganz wichtig: Die verschiedenen Parteien haben sich zusammen mit den Behörden auf die Empfehlung einer Reihe von kurz- und mittelfristigen Massnahmen geeinigt.

Das Abschlusspapier des Dialogs wird aber ganz unterschiedlich gelesen: Die Autobahngegner verweisen auf die kurz- und mittelfristigen Massnahmen und fordern, dass erst nach deren Umsetzung und Überprüfung der Wirksamkeit an eine Nationalstrasse gedacht werden dürfe, wenn überhaupt. Die Wirtschaftsverbände hingegen pochen in erster Linie auf das Bekenntnis zur Schliessung der Netzlücke.

Es ist wichtig, dass wir zuerst die kurz- und mittelfristigen Massnahmen umsetzen und ein Monitoring dazu durchführen. Das dauert aber 10 bis 15 Jahre. Die Befürworter einer Umfahrung verweisen daher zu Recht darauf, dass es zu spät ist, erst in 15 Jahren an eine Nationalstrassenlösung zu denken, wenn sich zum Schluss erweisen sollte, dass eine solche tatsächlich nötig ist. Wir müssen daher gewisse Machbarkeitsstudien sofort machen. Das heisst aber nicht, dass wir im Hintergrund Nägel mit Köpfen für irgendeine neue Autobahn machen.

Noch einmal: Sie schliessen einen städtischen Autobahnanschluss bereits für die Planung einer neuen Autobahnvariante aus?

Ja, logisch. Ich bin doch nicht wahnsinnig! Das wäre ja dann faktisch einfach ein Nord-, statt ein Westast. Der Westast ist vor allem an den Anschlüssen gescheitert. Es wäre daher absurd, jetzt in der Juravorstadt neben der katholischen Kirche statt in der Seevorstadt einen neuen Anschluss anzudenken. Entsprechend gibt es auch keine solchen



Auf der Bernstrasse reihen sich zu Stosszeiten jeweils die Autos auf. Der Westast hätte diese Achse entlasten sollen. PETER SAMUEL JAGGI



Erich Fehr
Stadtpräsident

«Es gibt keine Druckversuche. Von niemandem.»

Beschlüsse. Wenn es die Schliessung der Nationalstrassenlücke dereinst tatsächlich brauchen sollte, geht es darum, den Transitverkehr aus der Stadt zu bringen. Die Feinverteilung in der Stadt, wie das einmal beim Westast mit den Anschlüssen gedacht war, ist vom Tisch. Das sagt übrigens auch der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus. Noch einmal: Ich weiss nicht, wie gewisse Leute dazu kommen, uns solche Absichten zu unterstellen.

Das Komitee «Westast – so nicht» beruft sich dabei auf Sitzungsprotokolle der Behördendelegation, die es hat einsehen können. Das BT hat diese Akten ebenfalls gesichtet. Daraus geht klar hervor, dass Sie die Planung für eine langfristige Lösung auf den Juratunnel konzentrieren.

Das ist keine Planung! Wir sind derzeit dabei, abzuklären, wie eine Machbarkeitsstudie aussehen könnte. Dabei geht es um verkehrliche Frage, aber zum Beispiel auch um die Geologie. Aufgrund des Ergebnisses aus dem Dialogprozess ist dieses Vorgehen nur logisch. Man hat sich im Dialogprozess auch darauf geeinigt, dass es sich bei einem neuen Nationalstrassenprojekt um eine bergmännische Lösung handeln muss. Deshalb kommt eigentlich nur der Juratunnel oder der Alternativvorschlag der Westast-Gegnerinnen «Westast – so besser» infrage. Über «Westast – so besser» wissen wir schon viel, auch, weil der Tunnel durch den Westast-Perimeter führen würde. Wir wollen deshalb in einem ersten Schritt mehr zur Machbarkeit des Juratunnels erfahren, damit wir ähnliche Kenntnisse haben wie zur Variante, die unter Biel-West hindurch führt. C'est tout!

Und die Seelandtangente?

Die spielt in den derzeitigen Überlegungen keine Rolle. Im Dialogprozess hat man sich klar auf eine bergmännische Lösung geeinigt, da es so im unterzeichneten Schlussbericht steht.

Ist es denn politisch geschickt, bereits im ersten Jahr, nachdem der Westast begraben wurde, bereits wieder an einer Autobahn herum zu studieren? Die Rede ist von einer Nationalstrasse, nicht zwingend von einer Autobahn. Es kann also auch eine zweispurige Strasse infrage kommen. Aber ja, dass wir uns diese Überlegungen machen, ist Teil des Kompromisses aus dem

Dialogprozess. Entgegen dem, was von gewissen Personen erzählt wird, arbeiten wir parallel dazu auch an den kurz- und mittelfristigen Massnahmen. Nur kann man nicht erwarten, dass diese im Sommer 2021 gebaut sind, wenn das Westast-Projekt erst ein halbes Jahr zuvor abgeschrieben wurde. So schnell geht das nicht. Wir werden Anfang Dezember eine Übersicht zu den Massnahmen und zum aktuellen Stand präsentieren. Ich verfolge in der Leitung der Behördendelegation eine klare Linie und halte mich an das, was wir im Dialogprozess zugesichert haben. Das ist auch eine Frage der Fairness.

Glauben Sie Stand heute, dass es dereinst im Westen oder Norden von Biel eine neue Nationalstrasse brauchen wird?

Nicht, wenn sich die Mobilität tatsächlich verändert. Wenn sie sich weiterhin so entwickelt wie in den letzten 30 Jahren hingegen schon. Wir wissen heute nicht, ob lediglich eine Dekarbonisierung stattfindet, die Leute künftig also einfach alle mit Elektroautos unterwegs sein werden. Oder ob sich ein komplett neues Verkehrsverhalten etabliert. Ich persönlich vermute eher letzteres. Aber wissen kann ich das natürlich nicht.

«Westast – so nicht» wirft Ihnen vor, im Wahlkampf der Autolobby zuzuarbeiten. Die Bieler Wirtschaftsverbände haben Ihnen tatsächlich bereits Anfang Februar einen Brief geschrieben, in dem diese ihre «grosse Sorge» geäußert haben, dass die Netzschliessung in weite Ferne gerückt sei und forderten, die

Planung einer neuen Umfahrung rasch an die Hand zu nehmen. Haben Sie sich unter Druck setzen lassen? Überhaupt nicht. Haben Sie meine Antwort auf das Schreiben auch gelesen?

Nein. Den Sitzungsprotokollen lag leider nur der Brief bei.

Der übrigens auch nicht an mich, sondern an die Behördendelegation und an Baudirektor Neuhaus adressiert war. Ich habe aber in einer kurzen Mail an die Wirtschaftsvertretenden geantwortet, da damals bereits klar war, dass ich die Behördendelegation künftig präsidieren werde. Ich habe den Absendern geschrieben, dass sie etwas gar schnell unterwegs seien. Und dass wir bald die Reflexionsgruppe konstituieren werden, in der die Verbände Einsitz nehmen können (Fehr zeigt die Mail auf seinem Smartphone, die Red.). Das Bild, das die «Westast – so nicht»-Leute zeichnen, ist also sehr verzerrt. Wissen Sie, es gibt sehr viele Leute, die uns Briefe schreiben. Natürlich sind die Wirtschaftsverbände wichtige Partner. Deswegen verfallen wir aber noch lange nicht in Aktionismus. Es gibt divergierende Interessen unter den verschiedenen Gruppen, das ist klar. Aber es gibt keine Druckversuche. Von niemandem, auch nicht aus Wirtschaftskreisen.

Letztlich schwingt bei der Kritik an Ihnen in diesem Dossier immer auch das Thema Partizipation mit: Die Westast-Gegner, die mit ihrer Bürgerbewegung die Autobahn gebodigt haben, wollen nach ihrem Sieg von den Behörden transparen-

ter informiert und vor allem in die künftige Planung mehr einbezogen werden.

Das stimmt. Aber es gibt sehr unterschiedliche Bedürfnisse zwischen jenen, die Sie als Bürgerbewegung bezeichnen, und den Fachorganisationen. Deshalb haben sich die beiden Lager wahrscheinlich auch getrennt. Die Fachorganisationen wollen jetzt an der Lösungsfindung mitarbeiten, auch jene, die ursprünglich bei «Westast – so nicht» dabei waren. Die Idee, man müsse jetzt die Behörden überwachen und kontrollieren, ist nur bei einem kleinen Teil der Involvierten präsent. Dabei ist die Überwachung der Behörden eigentlich nicht die Aufgabe eines Komitees. Die Exekutive wird vom Parlament überwacht und beide Gremien werden alle vier Jahre vom Volk beurteilt.

Sie sehen die Bürgerkomitees inzwischen also als eine Art lästige Wachhunde, die ihre Rolle falsch verstehen?

Nein. Aber ein Ampelsystem, wie es «Westast – so nicht» seit Kurzem einsetzt und das aufzeigen soll, welche Massnahmen alle noch nicht umgesetzt sind, ist nicht zielführend. Es verhärtert die Diskussion. Alle anderen Organisationen, und darunter eben auch die Fachverbände, die gegen den Westast waren, wollen sich jetzt mit Lösungen befassen und sich nicht unbedingt mit Kontrolle, Überwachung und Buchhaltung beschäftigen. Das führt zu gewissen Spannungen innerhalb der Reflexionsgruppe. Dabei ist auch wichtig, zu betonen, dass die eigentliche Partizipation nicht primär in der Reflexionsgruppe passiert. Die Gruppe ist zwar ein



«Das ständige Bashing der Behörden gefährdet viele weitere Projekte.»

dass das nicht infrage kommt. Weil es sonst eben so dargestellt würde, dass die Behörden «Westast – so nicht» hinterrücks erledigt hätten. Man wollte uns dazu überreden, als Behörden über das Schicksal einer Organisation mitzuentcheiden. Das fand ich falsch und sehe das auch heute noch so. Es war alleine an den Komiteemitgliedern, zu entscheiden, ob «Westast – so nicht» weiter bestehen soll, unabhängig von der Mitarbeit in einer Reflexionsgruppe. Daher habe ich mich von Anfang an dafür eingesetzt, dass auch Bürgerkomitees darin Einsitz nehmen können. Auch wenn sich jetzt zeigt, dass die Konstellation nicht ganz einfach ist, da «Westast – so nicht» ein anderes Rollenverständnis hat als die übrigen beteiligten Organisationen.

Sind Sie froh, hat sich «Westast – so nicht» nicht aufgelöst?

Ich bin grundsätzlich an der Zusammenarbeit mit allen interessiert. Das ist jedoch etwas schwierig, weil «Westast – so nicht» derzeit nicht ziel- und dialogorientiert handelt. Das ist schade. Ich würde mir wünschen, dass auch das Komitee konstruktiv an den Diskussionen teilnimmt. Ich nehme auch von Fachverbänden wahr, die sich gegen den Westast positioniert hatten, dass sie sich einen anderen Ansatz wünschten. Weil, und das ist ganz wichtig: Ich mache mir Sorgen, dass das ständige Behördenbashing letztlich alle Mobilitätsprojekte in der Region gefährdet.

Sie selber haben in der Behördendelegation den Einbezug der Bürgerbewegungen in den weiteren Prozess gefordert, das ist in den Protokollen ersichtlich. Begründet haben Sie die Forderung damit, da sonst «Dolchstosslegenden» entstehen könnten. Die Dolchstosslegende ist eine Verschwörungstheorie, die Ende des Ersten Weltkriegs entstand. Und die von den Nationalsozialisten sodann dazu verwendet wurde, um unter anderem gegen die Demokratie zu hetzen. Ein missglückter Vergleich, nicht?

Das finde ich nicht. Es ist wichtig, hier zu betonen, dass es dabei einzig um «Westast – so nicht» geht und um niemand anderes. Es gab bereits Anfang Jahr Anzeichen dafür, dass es innerhalb des Komitees die Frage diskutiert wird, ob sich der Verein auflösen soll. An uns wurde dann die Idee herangetragen, dass wir das Komitee vom weiteren Prozess ausschliessen sollten, damit der Verein seine Arbeit einstellen muss, ihm also die Existenzgrundlage entzogen würde.

Wer hatte diese Idee?

Sowohl ursprüngliche Befürworter als auch Gegner des Westast-Projekts. Ich habe klar gesagt,

nahe ablehnen und die anderen, weil sie nicht einverstanden sind, wie sie durch die Behörden erarbeitet wurde. Im Parlament findet sich vielleicht trotzdem eine Mehrheit. Wenn wir aber mit einem solch vergifteten Klima in eine Volksabstimmung müssen, wird es schwierig.

Das Misstrauen in die Behördenarbeit ist auch historisch bedingt. Das inzwischen spektakulär gescheiterten Westast-Projekt mit Stadtanschlüssen ging ebenfalls auf eine Planung unter regionaler politischer Führung zurück. Mit der «Gruppe Stöckli» gab es auch damals eine Art Begleitgremium, das im Rückblick als Feigenblatt bezeichnet wird. Was haben Sie aus dem Vorgehen Ihres Vorgängers Hans Stöckli für Lehren gezogen?

Die Art und Weise, wie gearbeitet wurde, entsprach den Standards von damals. Wie auch das Westast-Projekt den Standards von damals entsprach. Wir sind aber inzwischen von der Frage, wie man ein Verkehrliches Problem lösen kann, in eine gesellschaftspolitische Debatte übergegangen. Das ist eine komplett andere Ausgangslage. Es braucht heute mehr Partizipation. Es ist aber auch richtig, dass am Schluss die zuständigen Behörden entscheiden. Partizipation heisst, Ideen einfließen lassen, die Leute abholen. Partizipation heisst aber nicht, dass zum Schluss die Bevölkerung ausserhalb der ordentlichen Wege entscheidet. Entscheiden tun die gewählten Behörden und wenn das der ordentliche Weg vorsieht auch das Stimmvolk. Die Partizipation soll dazu führen, dass die Behörden mithilfe der Teilhabe Lösungen erarbeiten, die mehrheitsfähig sind.

Heisst das, dass sich die hiesige Bevölkerung auf jeden Fall frühzeitig zur Nationalstrassenfrage wird äussern können, bevor ein allfälliges nächstes Ausfahrungsprojekt ausgearbeitet wird?

Ja. Die Frage ist in welcher Form, da die Nationalstrassen nach Bundesgesetz nicht einem Volksentscheid unterliegen. Es gibt aber Instrumente, mit denen das trotzdem möglich ist. Das ist eine von vielen Erkenntnissen aus der Westast-Debatte. Etwas möchte ich aber noch festhalten.

Bitte.

Auch wenn das von gewissen Personen bisweilen bestritten wird: Ein Charakterzug von mir ist die Verlässlichkeit. Wir haben im Dialog etwas ausgehandelt, das jetzt umgesetzt wird. Punkt. Es geht nicht an, dass ein Teil der Gegner des Westasts jetzt trotz erzielter Einigung versucht, das Ganze zu ihren Gunsten neu zu interpretieren. Denn man muss schon sehen: Die ursprünglichen Autobahn-Befürworter mussten mit dem geschlossenen Kompromiss die viel grösseren Kröten schlucken als die Gegner. Und wenn wir ihnen zugesagt haben, dass wir eine Machbarkeitsstudie für einen bergmännischen Tunnel schnell aufgleisen, dann machen wir das jetzt auch. Was keinesfalls heisst, dass gleichzeitig nicht auch die kurz- und mittelfristigen Massnahmen in Angriff genommen werden.

Schlammschlacht um Kiesgrube

Walperswil Die Budgetversammlung in Walperswil ist aus dem Ruder gelaufen – aber nicht wegen des Budgets.

Heinz Kofmel

111 Stimmbürgerin und -bürger haben am Mittwochabend die Mehrzweckhalle Walperswil gefüllt. Fast alle für die Gemeindeversammlung bereitgestellten Stühle waren besetzt. Zwar kam das Thema «Kiesgrube Beichfeld» auf der Traktandenliste lediglich unter «Orientierungen» vor. Doch es war voraussehbar, dass das Thema wieder für Emotionen sorgen würde. Erst recht nach der vom Kanton im Oktober organisierten Infoveranstaltung. Damals hatte Regierungsrätin Evi Allemann (SP) ausführlich dargelegt, warum der Kanton nun über das Gebiet Beichfeld verfügen und es nutzen will. Ein erstes Projekt hatte die Gemeindeversammlung im Herbst 2019 abgelehnt.

Gemeinderat bleibt bei seiner Meinung

Gemeindepräsidentin Manuela Perny verlas eine Stellungnahme des Gemeinderates, in der dieser seine Position noch einmal bekräftigte. «Der Gemeinderat ist weiterhin vom Projekt Beichfeld überzeugt und unterstützt den Kanton bei der zu erarbeitenden Überbauungsordnung», hiess es darin. Wichtig sei dem Rat, dass das Mitspracherecht für die Gemeinde erhalten bleibt, ergänzte Perny.

Sie machte noch einmal geltend, dass die Gemeinde aus rechtlicher Sicht nichts gegen das Vorhaben des Kantons machen könne. Um anzufügen: «Dass der Gemeinderat bei einer ablehnenden Haltung das Projekt hätte verhindern können, war diesem

zu keinem Zeitpunkt bewusst.» Mit diesem Satz kippte die Stimmung im Saal vollends.

Aufsichtsrechtliche Anzeige gegen Exekutive

Weiter gab Perny bekannt, dass am 8. November beim Regierungsstatthalteramt eine aufsichtsrechtliche Anzeige gegen den Gemeinderat eingereicht worden sei. Weil es sich um ein laufendes Verfahren handle, könne darüber sonst noch nichts gesagt werden.

Derweil treibt der Kanton das Planungsverfahren weiter. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens sind beim Kanton etwa 30 Eingaben gemacht worden. Diese werden jetzt ausgewertet. Die öffentliche Auflage inklusive Informationsanlass in Walperswil plant der Kanton für Herbst 2022.

Sperrfeuer von Beschuldigungen

Die anschliessende Frage- und Antwort-Runde endete in einem endlosen Hickhack von Beschuldigungen, Anklagen und Antworten der Gemeinderäte. Die Prüfung einer Strafanzeige gegen den Gemeinderat sei zu erwägen, und der gesamte Rat sei abzuwählen, war von Versammlungsteilnehmern zu hören.

Budget 2022

Aufwand	6 292 940
Ertrag	6 032 840
Verlust	260 100
Nettoinvestitionen	3 319 000
Steuerfuss	1.65
	H.K.

Nachgefragt

«Die Anzeige trifft mich»



Manuela Perny
Gemeindepäsidentin
Walperswil

Gemeindepäsidentin Manuela Perny verteidigt die Haltung des Gemeinderates zum Projekt Kiesgrube Beichfeld, für welche dieser an der Versammlung massiv kritisiert wurde.

Manuela Perny, wie geht es Ihnen nach all den Anwürfen, mit denen der Gemeinderat an der Gemeindeversammlung eingedeckt worden ist?

Manuela Perny: Die haben mich betroffen gemacht, das muss man erst einmal verdauen. **Welcher hat Sie am meisten geschmerzt?** Die aufsichtsrechtliche Anzeige trifft mich. Andererseits wird die Regierungstatthalterin jetzt klären, ob die Vorwürfe gerechtfertigt sind oder nicht. **An der Versammlung wurde dazu aufgerufen, den gesamten Rat abzuwählen.** Ein Rücktritt kann aus rechtlicher Sicht nicht verlangt werden. Die Wahlberechtigten können ihren Willen erst bei den

nächsten Wahlen wieder äussern.

Die Gemeinderatsmitglieder wurden aufgefordert, ihre persönliche Meinung zum Projekt Beichfeld offenzulegen.

Alle haben bekräftigt, dass die Exekutive geschlossen hinter dem Projekt steht.

Am Infoabend im Oktober hatte Regierungsrätin Evi Allemann gesagt, dass der Kanton das neue Projekt ohne Zustimmung des Gemeinderates nicht aufgleist hätte.

Der Antrag für das neue Projekt wurde von der Firma Hurni an den Kanton gestellt. Dass die positive Haltung des Gemeinderats der ausschlaggebende Punkt dafür war, dass der Kanton dieses Projekt gemäss Kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) überhaupt in Angriff genommen hat, war dem Gemeinderat zu keinem Zeitpunkt bewusst. Das Baugesetz sieht nicht vor, dass der Gemeinderat sich zu einer KUeO äussern kann. Zudem: Ganz grundsätzlich kann der Kanton eine KUeO auch ohne Zustimmung des Gemeinderates oder der Gemeindeversammlung einleiten und umsetzen. **Aber jetzt ist die Kirche nicht mehr im Dorf. Sollte der Gemeinderat nicht auf seinen Entscheid zurückkommen? Er soll ja das Volk vertreten.** Der Gemeinderat hat Verständnis für den Unmut von Stimmberechtigten, die kritisieren, dass mit der KUeO – vermeintlich –

«Wir müssen nicht gegen den Kanton vorgehen, sondern gegen den jetzigen Gemeinderat, denn dieser hat den Volkswillen missachtet», erklärte Franz Erler, Initiator und Kopf der «IG Beichfeld ohne Grube». Auch wurden die Gemeinderatsmitglieder aufgefordert, zu erklären, wie sie persönlich zum Projekt stehen. Oder es wurde verlangt, dass die Protokolle der Gemeinderatssitzungen zu diesem Thema offengelegt werden. Die Ratlosigkeit am Ende der Debatte war gross. Zur Mässigung aufrufende Stimmen waren nur vereinzelt zu hören.

Liegenschaftssteuer im Visier

Das Budget 2022 genehmigte die Versammlung bei zwei Gegenstimmen. Auf Antrag aus der Versammlung muss der Gemeinderat aber bis im kommenden Jahr darlegen, wie sich eine Halbierung der Liegenschaftssteuer auf die Gemeindefinanzen auswirken würde.

Ebenfalls ins Visier geraten ist die prallgefüllte Kasse der Spezialfinanzierung Solarkraftwerk. Auch hier muss der Gemeinderat über die Bücher. Soll das Reglement für diese Spezialfinanzierung aufgehoben und die in den letzten Jahren angesammelte halbe Million Franken in die ordentliche Gemeindekasse überführt werden? Ein entsprechender Antrag wurde von der Versammlung mit deutlicher Mehrheit angenommen. Zur finanziellen Situation der Gemeinde erklärte der Rat, dass diese trotz drohender Defizite immer noch als gut anzusehen sei.

ein kommunaler Entscheid umgestossen werde. Ein Zurückkommen würde am Entscheid des Kantons aber nichts ändern. Das neue Projekt bringt entscheidende Verbesserungen – vor allem bei der Verkehrsführung. Diese war an der Gemeindeversammlung von 2019 stark kritisiert worden.

Ein sogenannter Bodenumschlagplatz soll erlauben, den Aushub aus der Kiesgrube für die Aufwertung sanierungsbedürftiger Böden zu nutzen.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass unsere regionalen landwirtschaftlichen Böden durch nachhaltig unterstützende Massnahmen geschützt werden müssen. Der Bodenumschlagplatz ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Und es gibt viele Einwohnerinnen und Einwohner, die für das neue, verbesserte Projekt sind.

Bringt die befürwortende Haltung der Gemeinde denn etwas?

Ja, so werden wir in die weiteren Schritte involviert und können mitreden. Denn nun wird der Kanton das Projekt durchziehen, das hat er uns gegenüber klargemacht. Im Laufe des Frühjahrs 2022 wird der Kanton die rund 30 Eingaben prüfen, die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens eingereicht worden sind. Dann wird das Projekt öffentlich aufgelegt und Einspracheberechtigte können Einsprache einlegen.

Interview: Beat Kuhn