Wenn Wutbürger die Debatte dominieren

Catherine Duttweiler* über Entgleisungen in der Bieler Verkehrspolitik.

«Ich erinnere daran, dass Biel eine Stadt ist und keine Sekte linksgrüner Idioten!», schreibt F. W., ein Kleinunternehmer aus der Waadt, der nach eigenen Angaben auf seinem Facebook-Profil in einer «komplizierten Beziehung» lebt. Dann ruft er explizit zu Gewalt gegen die drei Bieler Gemeinderätinnen Glenda Gonzalez, Anna Tanner (beide SP) und Lena Frank (Grüne) auf. Drei Wochen lang tolerierte Luca Francescutto, Kantonspolizist und Vizepräsident der Bieler SVP, den Appell auf seiner Facebook-Seite, bis er ihn nach kritischen Fragen dieser Redaktion löschte.

Der in fehlerhaftem Französisch formulierte Aufruf ist der traurige Höhepunkt einer Kampagne zur Bieler Verkehrspolitik. Zwar sorgt der Ausbau von Tempo 30 auch in anderen Städten für Kritik. Doch in unserer Region hat sich der Ton in den letzten Wochen massiv verschärft. Wutbürger agieren mit krassen Falschanschuldigungen und Drohungen. Jeder gestrichene Parkplatz, jede neue Verkehrstafel, jegliche Tempobeschränkung sorgt reflexartig für Einsprachen und empörte Ausbrüche in den sozialen Medien, teils unter falschen Profilnamen wie «Al Ain». Autofans nerven sich über Staus und orten die Schuldigen stets bei der rotgrünen Stadtregierung – auch wenn der Verkehr wegen einem Unfall im Tunnel stockt; der derzeit grösste Stau der Region durch eine Baustelle des Kantons beim Kreisel in Nidau verursacht wird; oder der Kanton missliebige Pfosten auf der Reuchenettestrasse erstellt. Das irreführende Narrativ lautet: Der böse Bieler Gemeinderat will uns das Autofahren vermiesen!

Seit 2020 sind in Biel immer weniger Personenwagen angemeldet – trotz wachsender Bevölkerung

Für sachliche Information bleibt wenig Platz, auch nicht in der Lokalpresse, welche seit einigen Monaten Verkehrsfragen punktuell durch die Windschutzscheibe betrachtet. Der Blick fürs Ganze fehlt. Gerne wird ignoriert, dass die auf Stosszeiten beschränkten Staus in Biel laut den Staukarten des Bundesamtes für Strassen im Landesvergleich unbedeutend sind. Gerne geht vergessen, dass die Bieler Parkhäuser stark unterbelegt sind, dass es in der Stadt 53 000 Parkplätze gibt – und darunter mehr öffentliche Parkplätze sind als in den Städten Luzern und St. Gallen, die 50 Prozent mehr Einwohner zählen. Oder dass trotz Bevölkerungswachstum seit 2020 immer weniger Personenwagen in Biel gemeldet sind – eine Entwicklung, die in Städten wie Zürich, Bern oder Basel schon länger eingesetzt hat. Es ist paradox: Zwar soll Biel ein Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangebot wie eine Grossstadt bieten. Doch Autofahrer aus der Agglomeration fordern freie Fahrt wie einst in den Dörfern der 80er-Jahre.

In diesem hoch emotionalen Kontext sollen diese Woche die Weichen für die regionale Verkehrspolitik neu gestellt werden: Am Donnerstag werden die Behörden die Handlungsmepfehlungen zur Gesamtmobilitätsstudie (GMS) präsentieren. Wer in den letzten vier Jahren die Verkehrszählungen und -studien verfolgt hat, wird kaum überrascht. Diese haben aufgezeigt, dass entlang der beiden Seeufer deutlich weniger Autos verkehren als auf der überlasteten Nord-Südachse in Richtung Lyss und Bern. 90 Prozent des Verkehrs auf der Ost-West-Achse ist hausgemacht, weshalb millionenteure Tunnelbauten wie der Jura- oder Porttunnel kaum Entlastung bieten würden. Experten und Exekutivpolitiker jeglicher Parteicouleur sind sich einig: Vor allem der in der Region lange vernachlässigte Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie der öffentliche Verkehr können die verstopften Strassen wirksam entlasten.

Das ist für jene, die von einer Autobahnausfahrt unter dem Kongresshaus träumen, eine herbe Enttäuschung – zumal die Empfehlungen zur Mobilitätsstudie offenbar praktisch einstimmig verabschiedet wurden. Neben der Stadt Biel und Ipsach haben auch die bürgerlich dominierten Gemeinden Nidau, Port und Brügg sowie der Kanton Bern mit SVP-Regierungsrat Christoph Neuhaus zugestimmt. Grundlagen sind Dokumente wie das Agglomerationsprogramm, welches das Departement Rösti abgesegnet hat. Wer sich vertieft mit der Materie befasst, merkt dass es anders nicht geht. Dossierkenntnis führt weg von Polemik hin zu pragmatischen Lösungen – das war schon immer ein Erfolgsrezept der Schweizer Politik.

Früher gingen Westastgegner auf die Strasse, heute machen Auto- und Wirtschaftsverbände Fundamentalopposition.

Doch genau das ist das Problem: Die vier Auto- und Wirtschaftsverbände, die im Westastdialog konstruktiv mitgewirkt hatten, waren nur an 3 von 14 Sitzungen vollzählig präsent. Gilbert Hürsch, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland, verpasste 9 Sitzungen; Matthias Gebel, PR-Berater der Westast-Befürworter, fehlte 7-mal, die frühere Bieler FDP-Stadträtin Cécile Wendling 6-mal, TCS-Präsident und Grossrat Peter Bohnenblust (FDP) 4-mal. Hürsch begründete seine Absenzen damit, dass er anstelle mühsamer Sitzungen einen direkten Zugang zu den politischen Verantwortlichen erwarte. Bohnenblust drohte mehrmals mit dem Austritt, als er wie in Workshops üblich Verkehrsvarianten mit Punkten bewerten sollte. Die vier fehlten oft, wenn in der «Reflexionsgruppe» oder im «Forum» Wochenarbeit geleistet wurde – also Studienaufträge ergänzt, Zwischenergebnisse vorgestellt und Feedbacks eingeholt wurden. Zwar waren auch westastkritische Organisationen nicht immer einverstanden mit dem Vorgehen der Behörden. Aber sie übten konstruktive Kritik, etwa indem sie eine verkehrliche Analyse zur Tunnelalternative «Westast so besser» ohne Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum verlangten, mit Erfolg. Auch diese Analyse ergab dann aber ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, was sie akzeptierten.

Verkehrte Welt: Während Westastgegner früher auf die Strasse gingen, machen heute Auto- und Wirtschaftsverbände Fundamentalopposition. Sie haben ihren Widerstand gegen die Mobilitätsstudie schon vor vier Monaten angekündigt. Sie haben den mühsam erarbeiteten Konsens im Westastdialog, der landesweit als historischer Kompromiss gefeiert wurde, aufgegeben.

Immerhin: Einen Teilerfolg können sie bei der «Rue de Caractère», der Neugestaltung der für Anwohner und Passantinnen gefährlichen und lärmigen Bern- und Ländtestrasse, verbuchen. Im Siegerprojekt, das diese Woche vorgestellt wird, wird das umstrittene Tempo 30 mit keinem Wort erwähnt.

Die Wogen werden dennoch hochgehen in den nächsten Tagen, in den klassischen wie den (un-)sozialen Medien. TCS und die Wirtschaftsverbände werden die Empörung jener bewirtschaften, die sich nerven, wenn sie im Stau stehen. Ob dabei ein «Gesetzeshüter» wie Kantonspolizist Luca Francescutto auf seiner Facebookseite eine kriegerische Sprache pflegen und Gewaltaufrufe wochenlang tolerieren darf, werden seine Vorgesetzten beurteilen müssen. ■

*** Catherine Duttweiler ist selbstständige Autorin, Dozentin und Moderatorin und lebt in Biel. Sie war jahrelang in leitenden Positionen in Medien und Kommunikation tätig, unter anderem als Chefredaktorin des Bieler Tagblatts. Sie war Mitglied der Kerngruppe im Dialogprozess Westast A5 und wirkte in den Folgegremien mit. Ihre Meinung muss sich nicht mit jener der Redaktion decken.**

PHOTO: ZVG

*** Catherine Duttweiler est auteur, conférencière et animatrice indépendante et vit à Bienne. Elle a occupé pendant des années des postes de direction dans les médias et la communication, notamment en tant que rédactrice en chef du Bieler Tagblatt. Elle était membre du groupe chargé du processus de dialogue Axe Ouest A5 et a participé aux comités de suivi. Son opinion ne correspond pas forcément à celle de la rédaction.**

Quand les citoyens en colère dominent le débat

Catherine Duttweiler* sur les dérapages dans la politique des transports à

«Je rappelle que Bienne est une ville et non une secte d'idiots gauchistes écolos!», écrit F.W., un petit entrepreneur vaudois qui, selon son profil Facebook, vit une «relation compliquée». Il appelle ensuite explicitement à la violence contre les trois conseillères municipales biennoises Glenda Gonzalez, Anna Tanner (toutes deux PS) et Lena Frank (Vert.e.s). Pendant trois semaines, Luca Francescutto, policier cantonal et vice-président de l'UDC biennoise, a toléré cet appel sur sa page Facebook, avant de le supprimer suite aux questions critiques de notre rédaction.

Cet appel, rédigé dans un français approximatif, est le triste point culminant d'une campagne sur la politique des transports à Bienne. Certes, l'extension de la Zone 30 suscite également des critiques dans d'autres villes. Mais dans notre région, le ton s'est considérablement durci ces dernières semaines. Des citoyens en colère profèrent des accusations mensongères et des menaces. Chaque place de parking supprimée, chaque nouveau panneau de signalisation, chaque limitation de vitesse suscite automatiquement des objections et des réactions indignées sur les réseaux sociaux, parfois sous de faux noms de profil tels que «Al Ain». Les amateurs de voitures s'énervent des embouteillages et en attribuent toujours la responsabilité au gouvernement municipal rouge-vert, même lorsque la circulation est bloquée en raison d'un accident dans un tunnel, à un embouteillage causé par un chantier cantonal au rond-point de Nidau, ou des chicanes incompréhensibles installées sur la route de Reuchenette par le Canton. Le discours est toujours le même: le méchant Conseil municipal de Bienne veut nous gâcher le plaisir de conduire !

Depuis 2020, le nombre de voitures particulières immatriculées à Bienne est en baisse constante, malgré une population en augmentation.

Il reste peu de place pour des informations factuelles, même dans la presse locale, qui depuis quelques mois aborde ponctuellement les questions de circulation à travers son parebrise. La vision d'ensemble fait défaut. On ignore volontiers que les embouteillages à Bienne, limités aux heures de pointe, sont insignifiants par rapport au reste du pays, selon les cartes des embouteillages de l'Office fédéral des routes. On oublie volontiers que les parkings couverts de Bienne sont largement sous-utilisés, qu'il y a 53 000 places de stationnement dans la ville, dont un nombre de places publiques supérieur à celui des villes de Lucerne et de Saint-Gall, qui comptent 50% d'habitants en plus. Ou encore que, malgré la croissance démographique, de moins en moins de voitures particulières sont immatriculées à Bienne depuis 2020, une évolution qui a déjà commencé depuis longtemps dans des villes comme Zurich, Berne ou Bâle. C'est paradoxal: Bienne doit certes offrir des possibilités d'achats, de loisirs et de culture comme une grande ville. Mais les automobilistes de l'agglomération exigent de pouvoir circuler librement comme autrefois dans les villages des années 80.

Dans ce contexte très émotionnel, les jalons de la politique régionale des transports doivent être redéfinis cette semaine: jeudi, les autorités présenteront les mesures issues de l'étude globale sur la mobilité (GMS). Ceux qui ont suivi les comptages et les études sur le trafic au cours des quatre dernières années ne seront guère surpris. Celles-ci ont montré que le trafic automobile est nettement moins dense le long des deux rives du lac que sur l'axe nord-sud encombré en direction de Lyss et Berne. 90 % du trafic sur l'axe est-ouest est généré localement, c'est pourquoi la construction de tunnels coûteux comme ceux du Jura ou de Port n'apporterait guère de soulagement. Les experts et les responsables politiques de tous bords s'accordent à dire que c'est avant tout le développement des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, longtemps négligé dans la région, ainsi que les transports publics qui peuvent soulager efficacement les routes encombrées.

C'est une grande déception pour ceux qui rêvent d'une sortie d'autoroute sous le Palais des Congrès, d'autant plus que les mesures de l'étude sur la mobilité ont apparemment été adoptées à l'unanimité. Outre la ville de Bienne et Ipsach, les communes à dominance bourgeoise de Nidau, Port et Brügg ainsi que le Canton de Berne, avec le conseiller d'État UDC Christoph Neuhaus, ont également donné leur accord. Les bases sont des documents tels que le programme d'agglomération, qui a été approuvé par le département Rösti. Quiconque se penche de manière approfondie sur la question se rend compte qu'il n'y a pas d'autre solution. La connaissance du dossier permet de s'éloigner de la polémique pour trouver des solutions pragmatiques – cela a toujours été la recette du succès de la politique suisse.

Autrefois, les opposants à la branche ouest descendaient dans la rue, aujourd'hui, ce sont les associations automobiles et économiques qui mènent une opposition fondamentale.

Mais c'est justement là que réside le problème: les quatre associations automobiles et économiques qui avaient participé de manière constructive au dialogue sur la branche ouest n'étaient présentes au complet qu'à 3 des 14 réunions. Gilbert Hürsch, directeur de la Chambre économique Bienne-Seeland, a manqué 9 réunions; Matthias Gebel, conseiller en relations publiques des partisans de la branche ouest, a été absent 7 fois, l'ancienne conseillère de Ville libérale-radicale de Bienne Cécile Wendling 6 fois, le président du TCS et député au Grand Conseil Peter Bohnenblust (PLR) 4 fois. Gilbert Hürsch a justifié ses absences en expliquant qu'il attendait un accès direct aux responsables politiques plutôt que des réunions fastidieuses. Peter Bohnenblust a menacé à plusieurs reprises de démissionner lorsqu'il a dû, comme c'est l'usage dans les ateliers, attribuer des notes aux différentes variantes de circulation. Les quatre ont souvent été absents lorsque le « groupe de réflexion » ou le « forum » effectuait un travail de fond, c'est-à-dire lorsqu'il s'agissait de compléter des mandats d'étude, de présenter des résultats intermédiaires et de recueillir des commentaires. Certes, les organisations critiques à l'égard de la branche ouest n'étaient pas toujours d'accord avec la démarche des autorités. Mais elles ont formulé des critiques constructives, par exemple en exigeant avec succès une analyse du trafic pour l'alternative du tunnel sans raccordements autoroutiers dans le centre-ville. Cette analyse a toutefois également révélé un mauvais rapport coût-bénéfice, ce qu'elles ont accepté.

Le monde à l'envers: alors que les opposants à la branche ouest descendaient autrefois dans la rue, ce sont aujourd'hui les associations automobiles et économiques qui mènent une opposition fondamentale. Elles ont annoncé leur opposition à l'étude sur la mobilité il y a déjà quatre mois. Elles ont abandonné le consensus laborieusement élaboré dans le cadre du dialogue sur la branche ouest, qui avait été salué dans tout le pays comme un compromis historique.

Ils peuvent toutefois se targuer d'un succès partiel avec la «Rue de Caractères», le réaménagement de la route de Berne et de la rue du Débarcadère, dangereuses et bruyantes pour les riverains et les passants. Le projet gagnant, qui sera présenté cette semaine, ne fait aucune mention de la limitation de vitesse controversée à 30 km/h.

Les vagues vont néanmoins déferler dans les prochains jours, tant dans les médias traditionnels que dans les médias (anti) sociaux. Le TCS et les associations économiques vont exploiter l'indignation de ceux qui s'énervent lorsqu'ils sont coincés dans les embouteillages. Quant à savoir si un « gardien de la loi » tel que le policier cantonal Luca Francescutto peut tenir un langage belliqueux sur sa page Facebook et tolérer des appels à la violence pendant des semaines, ce sont ses supérieurs qui devront en juger. ■