

BIELER VERKEHRSPOLITIK

Zwischen Hoffnung und Ernüchterung

Zwischen der Bieler Altstadt und dem Städtli Nidau besteht eine durchgehende Flanierzone, entlang von Schüss und Seeufer. Im Zentrum zirkulieren nur noch wenige schwere Laster, da für den Transitverkehr die Abkürzung durch die Innenstadt gesperrt ist. Das verlotterte Quartier an bester Lage hinter dem Bahnhof ist sanft renoviert worden. Autopendler parkieren in «Hubs» am Stadtrand, die mit kleinen Läden, Bus und Regiozügen gut erschlossen sind. Ausser sie sind bereits umgestiegen aufs Regiotram, das neu von Ins bis ins Bözingenfeld fährt.

So skizziert es das Zukunftsbild aus dem Dialogprozess zum Bieler Westast. Vertreterinnen und Vertreter aus 30 Organisationen und Gemeinden von links bis rechts hatten es vor fünf Jahren im Konsens entwickelt. Das gemeinsame Ziel: Mehr Sicherheit im Verkehr für alle, weniger Lärm und Abgase dafür kühlende Bäume und Plätze sollten die Lebensqualität in Biel und Nidau verbessern und die Innenstadt beleben. Gleichzeitig wurde die 2,2 Milliarden teure Stadtautobahn mit zwei 270 Meter langen, offenen Auffahrten beim Bahnhof und am See abgeschrieben – ein Entscheid, der seit dem 1. März 2021 offiziell rechtsgültig ist, weil keine Einsprachen eingegangen sind. Sonst wäre das Gebiet zwischen Bahnhof und See schon heute und für mindestens 15 weitere Jahre eine Grossbaustelle.

Der erfolgreiche Widerstand gegen ein fertig geplantes Autobahnstück und der anschliessende Partizipationsprozess wurde vor fünf Jahren von Geschichtsprofessor Georg Kreis in der «Neuen Zürcher Zeitung» als historisch bezeichnet. Dann kam die Ernüchterung. Demokratische Prozesse sind schwerfällig. Fünf Jahre später sind manche Verkehrsprobleme ungelöst – und das Zukunftsbild ist in vielen Punkten Utopie.

Zwar wurden in den letzten Jahren zahlreiche Studien und Expertengutachten erstellt, aber wenig entschieden und umgesetzt. Immerhin: Eine umfassende Verkehrszählung in der ganzen Region bestätigte im Mai 2023, dass der millionenschwere Bau von Autobahntunnels kaum Entlastung bringen würde. Kanton und Agglomeration haben entschieden: Bis mindestens 2040 ist eine Tunnelumfahrung keine Option. Massnahmen braucht es stattdessen innerhalb der Stadt Biel.

Und dort geht es glücklicherweise seit dem Stabwechsel im Stadtpräsidium von Erich Fehr zu Glenda Gonzalez Bassi und in der Stadtplanung von Florence Schmoill zu Sabine Gresch schneller vorwärts. Ein Praxischeck der 15 praktisch einstimmig verabschiedeten Massnahmen aus dem Dialogprozess zeigt, dass einiges aufgegleist wurde. Konkret bereiten Kanton und Stadt derzeit die Umgestaltung der viel befahrenen Westastachse vom Brüggmoos bis zum Seevorstadtkreislauf zur sanft verkehrsberuhigten «Rue des Caractères» vor. Sie haben dabei ein Kunststück vollbracht: Dank Bäumen, begrünten Mittelstreifen und Fussgängerstreifen soll die Strasse auch ohne die landesweit umstrittene Einführung von Tempo 30 für Anwohner und Langsamverkehr erträglich werden. Im Bözingenfeld führt die Stadt Verhandlungen, damit die S-Bahnen von Neuburg und Solothurn zu Stosszeiten künftig einen Zusatzstopp bedienen: Mitarbeitende der Uhrenfirmen sollen vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Zudem werden aktuell kleine Umsteigehubs für Autofahrende konzipiert. Für Biker und Velofahrerinnen schliesslich wurden mehrere Unfallschwerpunkte entschärft. Allerdings gibt es in der Stadt noch immer gefährliche «Fleischbremsen», so die abschätzige Bezeichnung des TCS für Velostreifen, die abrupt vor einem Engpass enden.

Das versprochene Transitverbot für den Schwerverkehr wurde nie ernsthaft angestrebt, da die Rechtsgrundlagen komplex sind.

Weitere Massnahmen, auf die man sich im Dialog geeinigt hat, sind leider ganz weggefallen: Die Beteiligung am nationalen Pilotprojekt für «Mobility Pricing» wurde noch unter Erich Fehr gestoppt. Das versprochene Transitverbot für den Schwerverkehr wurde nie ernsthaft angestrebt, da die Rechtsgrundlagen komplex sind. Das Regiotram wurde vor zwei Jahren von der Regionalen Verkehrskonferenz beendet. Und bei der «Rue des Caractères» wurde die auffällige Neuburgstrasse ganz ausgeklammert, obwohl sie zweifelsfrei zum Westastperimeter gehört.

Der Grund: Das Bundesamt für Strassen hat dort ganz andere Pläne, die im Widerspruch zu den Bemühungen von Stadt und Kanton stehen. Es will dort

die Nationalstrasse mit einer Zusatzspur quer durchs Quartier Vingelz verbreitern sowie eine geteerte «Promenade» als Pufferzone am viel befahrenen Strassenrand erstellen. Zum Schutz der Strasse vor Steinschlag plant es zudem für über 400 000 Franken einen 4 Meter hohen und 110 Meter breiten Zaun mitten im Naturschutzgebiet. Gegen die unverhältnismässigen Bauten wehren sich Stadt und Kanton zusammen mit Schutzorganisationen und Einzelpersonen, die Einsprache erhoben haben. Pikant: Das Astra hat grobe Verfahrensfehler gemacht und mehrfach «vergessen», Dokumente zuzustellen, wodurch die Situation blockiert ist. Leittragende sind Schulkinder, Anwohnerinnen und Velofahrende auf Bielerseerundfahrt. Sie werden seit Jahren von schweren Lastwagen und Rasern bedrohlich nahe an Stützmauern und Böschungen gedrängt.

Fünf Jahre nach dem historischen Kompromiss besteht also weiterhin Handlungsbedarf, zumal rechtsbürgerliche Politiker aus der Agglomeration in Vorstössen im Grossen Rat immer wieder – zuletzt im November – den Bau einer Bieler Stadtautobahn fordern. Doch die Behörden, traumatisiert durch die für sie unberechenbare Bürgerbewegung, haben im letzten Herbst die zeitaufwändigen partizipativen Folgegremien des Dialogs aufgelöst. Sie haben seither wieder die alleinige Kontrolle über die politischen Prozesse.

Das ist mit Verantwortung verbunden. Die Bieler Verkehrsprobleme haben sich nicht in Luft aufgelöst, und auf nationaler Ebene hat die Autolobby wegen dem Stabwechsel von Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga zu Albert Rösti neuerdings einen sehr direkten Draht in die Landesregierung.

Stadtregierungen tun gut daran, die Bevölkerung miteinzubeziehen – in Biel wie auch im nahen Bern. Die Menschen vor Ort in den Quartieren kennen die Probleme und mögliche Lösungsansätze oft besser als Verbände und Verwaltungen. Wenn man sie proaktiv und systematisch einbindet, lassen sich nicht nur teure Planungsleichen wie die Westast-Autobahn vermeiden. Menschen, die in der Stadt leben und diese nicht nur raschmöglichst durchqueren wollen, engagieren sich für eine lebenswerte und klimataugliche Zukunft. Sie gestalten diese immer öfter ohne eigenes Auto, wie offizielle Statistiken belegen: Seit sechs Jahren sinkt die Zahl der in Biel gemeldeten Personenwagen – trotz stark wachsender Bevölkerung. Doch offenbar ist diese Botschaft noch nicht in allen Amtsstuben angekommen. ■

Catherine Duttweiler* zieht Bilanz – fünf Jahre nach dem Westast-Aus.

Catherine Duttweiler* dresse un bilan – cinq ans après l'abandon du projet de l'Axe ouest.

* 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. Während des Dialogprozesses zum Westast war sie Mitglied der Kerngruppe, welche den historischen Kompromiss aushandelte. Ihre Meinung muss sich nicht mit jener der Redaktion decken.



PHOTO: ZVG

* Catherine Duttweiler est autrice indépendante, chargée de cours et modératrice, et vit à Bienne. Elle a occupé pendant de nombreuses années des postes de direction dans les médias et la communication, notamment comme rédactrice en chef du Bieler Tagblatt. Durant le processus de dialogue sur le Westast, elle était membre du groupe central qui a négocié le compromis historique. Son opinion ne reflète pas nécessairement celle de la rédaction.

POLITIQUE DES TRANSPORTS À BIENNE

Entre désillusion et espoir

Entre la vieille ville de Bienne et le Städtli de Nidau s'étend une zone piétonne continue, le long de la Suze et des rives du lac. Dans le centre, seuls quelques poids lourds circulent encore, le trafic de transit étant interdit de passage par le centre-ville. Le quartier délabré situé à un emplacement de premier choix derrière la gare a été rénové en douceur. Les pendulaires automobilistes stationnent dans des «hubs» en périphérie, bien desservis par de petits commerces, des bus et des trains régionaux. À moins qu'ils n'aient déjà opté pour le tram régional, qui relie désormais Anet aux Champs-de-Boujean.

C'est ainsi que se présentait la vision d'avenir issue du processus de dialogue autour de l'Axe Ouest biennois. Des représentantes et représentants de 30 organisations et communes, de gauche à droite de l'échiquier politique, l'avaient élaborée par consensus il y a cinq ans. Objectif commun: davantage de sécurité pour tous dans le trafic, moins de bruit et de gaz d'échappement, ainsi que des arbres et des places rafraîchissantes afin d'améliorer la qualité de vie à Bienne et à Nidau et de revitaliser le centre-ville. Parallèlement, l'autoroute urbaine estimée à 2,2 milliards de francs, avec deux rampes d'accès ouvertes de 270 mètres près de la gare et du lac, a été définitivement abandonnée – une décision devenue juridiquement valable le 1er mars 2021, aucune opposition n'ayant été déposée. Sans cela, la zone entre la gare et le lac serait aujourd'hui déjà, et pour au moins quinze années supplémentaires, un immense chantier.

La résistance victorieuse contre un tronçon d'autoroute entièrement planifié, suivie d'un processus participatif, avait été qualifiée d'historique par l'historien Georg Kreis dans la Neue Zürcher Zeitung. Puis est venue la désillusion. Les processus démocratiques sont lourds. Cinq ans plus tard, certains problèmes de circulation restent non résolus – et la vision d'avenir relève sur bien des points de l'utopie.

Certes, de nombreuses études et expertises ont été réalisées ces dernières années, mais peu de décisions ont été prises et mises en œuvre. Un point positif toutefois: un comptage complet du trafic dans toute la région a confirmé en mai 2023 que la construction de tunnels

autoroutiers, pour des millions, n'apporterait guère de soulagement. Le canton et l'agglomération ont tranché: jusqu'en 2040 au moins, un contournement par tunnel n'est pas une option. Les mesures doivent donc être prises à l'intérieur de la ville de Bienne.

Un examen pratique des 15 mesures adoptées presque à l'unanimité lors du dialogue montre que plusieurs projets ont été lancés. Concrètement, le Canton et la Ville préparent actuellement la transformation de l'axe très fréquenté des Marais-de-Brügg jusqu'au giratoire du faubourg du Lac, en une «Rue des Caractères» à circulation apaisée. Ils ont réussi un tour de force: grâce à des arbres, des terre-pleins centraux végétalisés et des passages piétons, la rue devrait devenir plus supportable pour les riverains et les usagers lents, et ce sans introduire la très controversée limitation à 30 km/h.

Les mesures doivent être prises à Bienne.

Dans les Champs-de-Boujean, la Ville mène des négociations afin que les trains de Neuchâtel et de Soleure marquent à l'avenir un arrêt supplémentaire aux heures de pointe: les employés des entreprises horlogères devraient ainsi être davantage incités à utiliser les transports publics. Par ailleurs, de petits hubs de correspondance pour les automobilistes sont en cours de conception. Pour les cyclistes et les motocyclistes, plusieurs points noirs en matière d'accidents ont été sécurisés. Toutefois, la ville compte encore de dangereux «freins à viande» – terme péjoratif utilisé par le TCS pour désigner des bandes cyclables qui s'interrompent brutalement à un étranglement de la chaussée.

D'autres mesures convenues lors du dialogue ont malheureusement été totalement abandonnées: la participation au projet pilote national de «mobility pricing» a été stoppée sous Erich Fehr. L'interdiction promise du trafic de transit pour les poids lourds n'a jamais été sérieusement poursuivie, les bases légales étant complexes. Le tram régional a été enterré il y a deux ans par la Conférence régionale des transports. Et dans le projet de la «Rue des Caractères», la vétuste route de Neuchâtel a été entièrement exclue, bien qu'elle fasse incontestablement partie du périmètre de l'Axe ouest.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a en effet des projets totalement différents pour ce tronçon, en contradiction avec les efforts de la ville et du canton. Il prévoit d'élargir la route nationale par une voie supplémentaire à travers le quartier de Vigneules, ainsi que d'aménager une «promenade» asphaltée comme zone tampon le long de la route très fréquentée. Pour protéger la route contre les chutes de pierres, il projette en outre, pour plus de 400 000 francs, une clôture de 4 mètres de haut et de 110 mètres de long, en plein cœur d'une zone naturelle protégée. La construction jugée disproportionnée est combattue par la Ville et le Canton, avec des organisations de protection de la nature et des particuliers qui ont déposé des oppositions.

Cinq ans après le compromis historique, le besoin d'agir demeure donc, d'autant plus que des politiciens bourgeois de droite de l'agglomération réclament régulièrement, par des interventions au Grand Conseil – la dernière en date en novembre –, la construction d'une autoroute urbaine à Bienne. Les autorités, traumatisées par ce mouvement citoyen pour elles imprévisible, ont dissous à l'automne dernier les instances participatives de suivi du dialogue, chronophages. Depuis, elles ont repris seules le contrôle des processus politiques.

Cela va de pair avec une lourde responsabilité. Les problèmes de circulation à Bienne ne se sont pas évaporés, et au niveau national, le lobby automobile bénéficie désormais d'un accès très direct au gouvernement fédéral depuis le passage du département des transports de Simonetta Sommaruga à Albert Rösti.

Les exécutifs municipaux ont tout intérêt à associer la population. Les habitantes et habitants des quartiers connaissent souvent mieux les problèmes et les pistes de solution que les associations et les administrations. Une implication proactive et systématique permet non seulement d'éviter des cadavres de planification coûteux comme l'autoroute de l'Axe Ouest. Les personnes qui vivent en ville et ne cherchent pas simplement à la traverser le plus vite possible s'engagent pour un avenir viable et compatible avec le climat. Elles façonnent de plus en plus cet avenir sans voiture personnelle, comme le montrent les statistiques officielles: depuis six ans, le nombre de voitures particulières immatriculées à Bienne diminue – malgré une forte croissance de la population. Mais ce message ne semble pas encore être parvenu à tous les bureaux administratifs. ■

BEKB



Sonja Frutiger, Leiterin Finanzplanung und Vorsorge Wealth Planning

Säule 2 oder Säule 3a? Drei entscheidende Unterschiede beim Einkauf

KONTEXT
konkret

Wer seine Vorsorge optimieren und Steuern sparen möchte, steht vor der Wahl: Einkäufe in die Pensionskasse (Säule 2) oder – neu auch nachträglich – in die Säule 3a? Beide Varianten bieten Vorteile. Entscheidend sind drei Unterschiede:

1. Sparpotenzial

Die Pensionskasse erlaubt häufig höhere Einzahlungen. Wer Beitragslücken hat, etwa durch Teilzeitarbeit oder Auszeiten, kann diese ausgleichen und die Einzahlungen vom steuerbaren Einkommen abziehen. Die Säule 3a ist betragsmässig begrenzt, eignet sich aber für einen kontinuierlichen, planbaren Vorsorgeaufbau. Ein nachträglicher Einkauf ist zudem erst für Beitragslücken ab dem Steuerjahr 2025 möglich.

2. Flexibilität

Während die Pensionskasse die Anlagestrategie vorgibt, können 3a-Sparerinnen und -Sparer frei wählen – von

klassisch bis wertschriftenbasiert. «Die Säule 3a bietet mehr Mitbestimmung und passt sich besser an persönliche Bedürfnisse und Risikoprofile an», sagt Sonja Frutiger, Leiterin Finanzplanung und Vorsorge Wealth Planning bei der BEKB. Zudem ist das Guthaben ab Alter 60 verfügbar und erlaubt so einen gestaffelten, steueroptimierten Bezug.

3. Zusätzliche Effekte

Einkäufe in die Pensionskasse erhöhen oft nicht nur die Altersleistung, sondern auch die Leistungen bei Invalidität und Tod – ein Vorteil, besonders für Familien. Welche Variante die richtige ist, hängt von vielen Faktoren ab: «Lebenssituation, Alter, Einkommen, Steuerbelastung, Vorsorgeziele und der Wunsch nach Flexibilität spielen eine zentrale Rolle», so Sonja Frutiger. Eine persönliche Beratung hilft, die passende Lösung zu finden.