



Heftig wird inzwischen auch rund ums Klima debattiert. Im Bild die Stadtratsdebatte vom 19. Oktober 2011.

Bild: Olivier Gresset/a

## 2004 befürchtete der damalige Baudirektor Ulrich Haag (SP) 80-Tonnen-Lastwagen.

Oberfläche, inwiefern eine solche vierspurige Autobahn mit der Bekämpfung der Klimaerwärmung überhaupt vereinbar sei.

Seither wird in Biel nicht nur die Verkehrspolitik immer auch mit einem Fokus auf die Klimapolitik diskutiert: Jedes Geschäft, das von der Bieler Exekutive oder Legislative vorgebracht wird, muss heute auch auf seine Klimaverträglichkeit geprüft werden.

Die Ursprünge dafür liegen im Jahr 2019, ein Jahr nach Thunberg und zwei Jahre nach der Westast-Debatte im Parlament. Im September dieses Jahres fiel das Wort «Klima» beziehungsweise «climat» 109-mal, und neben der Forderung, den Klimanotstand auszurufen, stand auch das Geschäft im Raum, mit «einem Klimareglement das Pariser Klimaabkommen in der Stadt Biel» umzusetzen.

Ein Jahr später war das Reglement rechtskräftig: Die Bieler Verwaltung soll bis 2040 klimaneutral werden, die Stadt bis 2050. Und jedes Geschäft, das in den Stadtrat kommt, muss auf seine Klimaauswirkungen geprüft werden.

Ein letztes Mal stieg die Fieberkurve 2021 an, wo es um die Frage eines Klimarats und den Anschluss Biels an den internationalen Bahnverkehr ging. Dann aber zeigt der Trend ziemlich stark nach unten. Klimathemen haben offensichtlich nicht mehr dieselbe Konjunktur wie zu Beginn der Legislatur, als die Grünen mit zehn Ratsmitgliedern erstmals die stärkste Partei Biels wurden.

Grünen-Präsident Stefan Rüber hat dafür zwei Erklärungen zur Hand. Einmal habe gerade im Jahr 2022 die Budget-Diskussion viele rhetorische Ressourcen verschlungen. Aber vielleicht sei dieses gesunkene Interesse auch die Folge einer Paradoxie: Wenn wichtige Gesetze wie das städtische Klimaschutzreglement aufgelegt seien, verschwinde das Thema zumindest teilweise aus den Debatten. Das Thema trete in den Hintergrund, ohne jedoch an Aktualität eingebüsst zu haben, so Rüber.

In einem Bereich sieht er aber ungebrochenen politischen Elan: in der Anpassung an den Klimawandel. Dort sei der Handlungsbedarf nach wie vor gross, weshalb die Bieler Grünen zusammen mit anderen Parteien und Organisationen im Februar 2023 auch die Stadtklima-Initiative eingereicht hätten.

ser, dass sich «der Verkehr wie ein Zapfen vom Rüschi zurück auf die Kreuzung Plänkestrasse-Spitalstrasse verlagern» könnte.

Noch einmal um eine Brücke ging es dann gegen Ende der Sitzung, diesmal allerdings vorne beim Hafen. Sie sollte im Rahmen der Hafensanierung für den Individualverkehr gesperrt werden, der heutige Buswendepunkt als Sackgasse angeschrieben werden.

Kontrovers waren diese Geschäfte letztlich nicht, wurde doch die Brücke saniert, das Parkhaus gebaut, die Quartiere Plänke und See verkehrsberuhigt. Ruhe kehrte trotzdem nicht ein, und das hatte mit einer Frage zu tun, bei der die Stadt Biel eigentlich nicht zuständig war: das geplante Nationalstrassenstück «Westast» vom Brüggmoos nach Vingelz.

So ist denn im Jahr 2018 auch ein drithöchster Ausschlag beim Wörtchen «Verkehr» zu verzeichnen, der darauf zurückzuführen ist.

Eine Allianz von der Mitte bis links forderte damals den Gemeinderat auf, das Alternativprojekt von Westastgegnern «auf gleicher Stufe» wie das offizielle Ausfahrungsprojekt zu prüfen. Und scheu fiel in diesem Kontext auch ein immer lauter werdendes Wörtchen, ohne das heutzutage keine Verkehrspolitik mehr gemacht werden kann: das Klima.

### Der Klima-Peak – und nun die Ernüchterung?

Im August 2018 setzte sich eine damals unbekannt schwedische Schülerin vor das schwedische Parlament und streikte. Doch in Biel stieg die Fieberkurve bereits an, bevor die ganze Welt den Namen Greta Thunberg kannte. Das zeigt ein Blick auf die Wortzählungen (siehe Grafik 4).

Grund dafür dürfte sein, dass mit dem Westast ein Strassenprojekt ausgerollt wurde, das nicht nur den motorisierten Individualverkehr und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen befeuern sollte. Sondern dass die vierspurige, halb versenkte Autobahn mitten durchs Stadtzentrum auch ganz viele sicht- und hörbare Schäden hinterlassen würde.

Mit den unzähligen Häusern und Bäumen, die der Strasse zum Opfer fallen sollten, kam auch plötzlich die Frage an die

jüngste Ausscheren des PRR mit seiner Nein-Parole zum Budget 2024 deutet darauf hin, dass trotz einer gemeinsamen Absichtserklärung aller städtischen Parteien die Sanierung der städtischen Finanzen alles andere als leicht wird.

Etwas aber ändert sich über diese Zeit: der Schuldenberg der Stadt. Lag er 2009 bei rund 500 Millionen Franken, betrug er 2022 bereits 845 Millionen Franken. Wird nichts unternommen, steigt die städtische Bruttoschuld um jährlich weitere 15 Millionen Franken an, wie der Finanzstrategie 2033 der Stadt Biel zu entnehmen ist.

### 80-Tonnen-Lastwagen und Autobahnen

In Städten ist gewöhnlich nicht nur das Geld, sondern auch der

Raum knapp und damit die Frage virulent, wer mit welchem Fahrzeug wohin fahren darf. Das bestätigt auch die hier vorliegende Auswertung: Auf stolze 7196 Erwähnungen schafften es die kumulierten Wörtchen «Verkehr», «circulation» und «trafic».

Besonders hoch gingen die Wogen in einem auf den ersten Blick unverdächtigen Jahr 2004. Dort schlug im Dezember der Zähler ganze 160-mal an. Der Grund dafür war allerdings eher zufällig: Es standen drei voneinander unabhängige Geschäfte an, die Verkehrsfragen tangierten.

So musste einmal die Gottstatt-Brücke bei der Omega saniert werden. Diese war nicht nur «wegen des Gebrauches von Streusalz und äusserer Witterungseinflüsse» sanierungsbe-

dürftig, wie Stadtrat René Schlauri (SVP) damals erklärte. Sondern sie musste auch einem neuen Höchstgewicht von 40 Tonnen standhalten, das auf Anfang 2005 schweizweit eingeführt wurde.

SVP-Stadtrat René Eschmann fragte, ob man die Tragkraft der Brücke nicht gleich höher veranschlagen sollte, würden doch mit der neuen Zulassung auch 44-Tonnen-Lastwagen verkehren; nämlich jene, die einen Teil ihrer Strecke auch auf einem Zug zurücklegen würden.

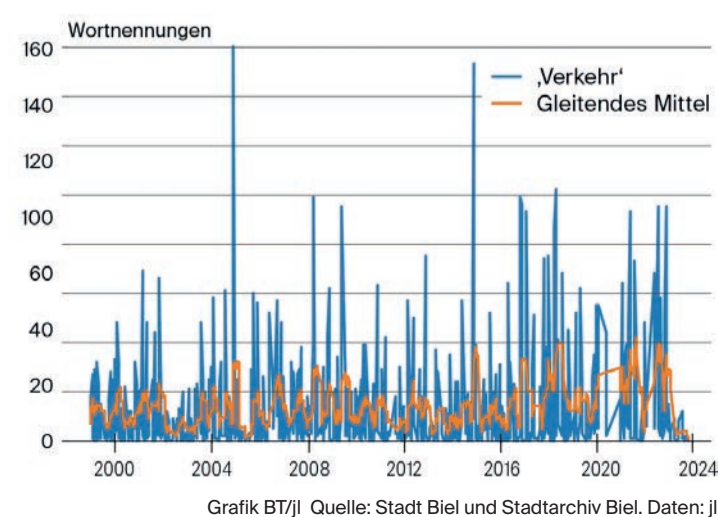
Das war dem SP-Gemeinderat Ulrich Haag dann der Tonnen zu viel, und er hielt dagegen: «Geht diese Entwicklung in der gleichen Richtung weiter, so muss im Jahr 2030 gar mit einer Belastung von 80 Tonnen gerechnet werden.» Daher sei es an

der Zeit zu fragen, «ob diese Entwicklung denn sinnvoll sei».

Auch ziemlich schnell ins Grundsätzliche führte das zweite Geschäft rund um den Verkehr, über das der Stadtrat zu beschliessen hatte: der unterirdische Parkplatz des Manor-Kaufhauses. Peter Moser (FDP) bemängelte im Namen der GPK erst ein Detail: dass dessen Öffnungszeit vorläufig bis Mitternacht vorgesehen sei. Ein solches Parking nütze aber nichts, «wenn man beispielsweise abends ins Kino gehen will und nicht weiss, wann man dieses verlassen kann».

Fast mehr zu reden als die Öffnungszeiten gab dann allerdings die gleichzeitig angedachte Verkehrsberuhigung im Plänkequartier. Dort würden die ersten Befürchtungen laut, so Mo-

### Der Verkehr bleibt hoch im Kurs



### Und das Klima?

