WESTAST A5

«Gegner schüren Ängste»

Befürworter des Westastes wollen Zweifler noch vermehrt mit «sachlicher und konstruktiver Information» überzeugen.

VON HANS-UELI AEBI

«Es braucht Mut, sich als Westast-Befürworter zu outen», schrieb Fredy Sidler in einem Leserbrief. Der langjährige Direktor der Ingenieurschule Biel und heutige Verwaltungsratspräsident des Spitalzentrums Biel (SZB) gilt als kluger Kopf. Nüchtern analysiert Sidler das Projekt: Autos verschwinden in Tunnels, Quartiere werden vom Durchgangsverkehr befreit, der Langsamverkehr profitiert. Lärm, Staub und Bauverkehr belasten Betroffene, gefällte Bäume und abgerissene Häuser seien «ein hoher Preis». Unter dem Strich würden die Vorteile überwiegen.

Die Westast-Gegner (u.a. Komitee «Westast so nicht») sind im September zu Tausenden «laut» geworden, wogegen sich die Befürworter diskret verhalten. Sidler liefert eine einleuchtende Erklärung: Viele Gegner würden die Menschen in zwei Kategorien einteilen: in «verantwortungsbewusste, engagierte, menschenfreundliche» und andere.

Auch die Befürworter sind in einem Komitee zusammengeschlossen: Zum Co-Präsidium zählen die Bieler Wirtschaftsverbände oder Verkehrspolitiker wie Peter Bohnenblust (Stadtrat FDP, Präsident TCS) oder Peter Moser (Stadtrat/Grossrat FDP). Dazu kommen Dutzende Lokal- und Kantonspolitiker sowie Repräsentanten aus Agglomerationsgemeinden.

Biel Bienne hat Bohnenblust und Moser befragt.

***Biel Bienne:** Die Gegner sind sehr aktiv. Was macht das Komitee Pro Westast?*

Peter Bohnenblust/Peter Moser: Wir konzentrieren uns auf konstruktive Informationspolitik und lassen uns nicht zu Pro/Kontra-Populismus verleiten. In Podiumsgesprächen oder Interviews erklären wir, wieso die Realisierung für Biel und die Region wichtig ist. Tägliche Staus belegen die Dringlichkeit. Wichtig auch: Es geht um ein von Bund und Kanton genehmigtes und von den Städten Biel und Nidau im Grundsatz begrüsstes Projekt, nicht um einen Abstimmungskampf.

Verkehrskonzept aus den 1960er-Jahren, Stadtzerstörung, Verkehr in die Stadt «pumpen». Welche Behauptungen ärgern Sie am meisten und was entgegnen Sie?

Die Gegnerschaft schürt Ängste, vieles sind Spekulationen oder schlichtweg Behauptungen. Klar ist: Viele Gegner sind aus Prinzip gegen das Auto und wollen die Gesellschaft umerziehen. Eine Autobahn ist kein Vorzeigeprojekt wie ein Campus, für kommende Generationen aber genauso zentral. Wir erinnern an die Eröffnung der Autobahn Solothurn-Biel und den folgenden Wirtschaftsaufschwung im Bözingenfeld. Wollen wir attraktiv sein, benötigen wir die entsprechenden Infrastrukturen.

Viele fürchten sich vor 15 Jahren Bauerei, trauern 100 Häusern und 700 Bäumen nach. Haben Sie dafür Verständnis?

Interessanterweise stellt man solche Fragen bei Bahnhofsanierungen nicht, obwohl auch diese lange dauern und oft lieb Gewonnenes weichen muss. Biel ist heute schon grün mit aktuell 8000 gepflegten Bäumen. Nach der Bauphase wird wieder begrünt und entlang Seevorstadt, Ländtestrasse und im Weidteile-Quartier werden neue Bäume gepflanzt. Anders sieht es für Direktbetroffene aus. Sie verlieren etwas, aber die überwiegende Mehrheit gewinnt.

Gegner behaupten, «die Bieler Bevölkerung» wolle diese Autobahn nicht.

Es kommt drauf an, in welchen Kreisen man sich bewegt. Wichtig ist, dass die Verunsicherten mit sachlichen Informationen versorgt werden.

Wo sehen Sie die grösste Schwäche des Projekts?

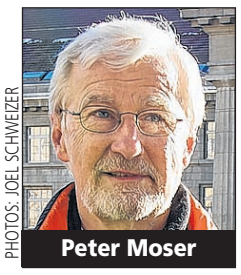
Bei den Anschlüssen gibt es Optimierungspotenzial. Ein Verzicht bringt aber nicht die gewünschte Entlastung für die ganze Region.

Vor allem «Bienne Centre» schimpft man als Betonmonster.

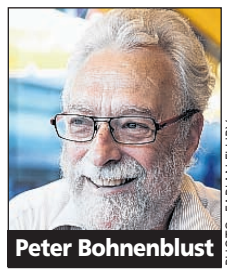
Es ist ein komplexes Bauwerk. Mit einer guten städtebaulichen Integration in das Landschaftsbild wird man weder ein Betonmonster noch ein riesiges Loch wahrnehmen.

Was ist von Alternativen zu halten, beispielsweise die Aufwertung der Achse Brüggmoos-Strandboden zu einer Nationalstrasse Klasse 3?

Nichts. Dies hätte zur Folge, dass der See noch stärker von der Stadt abgeschnitten ist. Zudem wären die Autos immer noch da. ■



Peter Moser



Peter Bohnenblust

PHOTOS: JOEL SCHWEIZER

AXE OUEST A5

«Ils suscitent la peur»

Les partisans de la branche Ouest entendent persuader les sceptiques avec des «informations objectives et constructives».

PAR HANS-UELI AEBI

«Il faut du courage pour s'avouer partisan de la branche Ouest», écrivait Fredy Sidler dans une lettre de lecteur. L'ex-directeur de l'Ecole d'ingénieurs de Bienne et actuel président du Conseil d'administration du Centre hospitalier de Bienne passe pour être un homme avisé. Il analyse le projet avec lucidité: voitures s'engouffrant dans les tunnels, quartiers libérés du trafic de transit, mobilité douce favorisée. Le bruit et la poussière engendrés par les travaux, les arbres abattus, les maisons détruites en seraient «le lourd tribut». Mais selon lui, les avantages passent au premier plan.

Les opposants à l'axe Ouest, (par exemple, «Axe Ouest: pas comme ça.») ont manifesté «debout» en septembre dernier, pendant que les défenseurs se tenaient en retrait. Fredy Sidler donne une explication limpide: nombre d'opposants à l'axe Ouest divisent les gens en deux catégories, ceux qui «ont le sens des responsabilités, sont engagés et humains», et les autres.

Les partisans sont réunis au sein d'un comité: la coprésidence et assurée par les associations économiques ou des politiciens actifs dans le domaine des transports comme les deux Alémaniques Peter Bohnenblust (conseiller de Ville PLR, président du TCS) ou Peter Moser (conseiller de Ville/député PLR). Ils sont rejoints par des douzaines d'élus de la région et du canton, et des représentants des communes de l'agglomération.

Biel Bienne a recueilli les propos de Peter Bohnenblust et Peter Moser.

***Biel Bienne:** Les opposants sont très actifs. Que fait le comité Pro branche Ouest A5?*

Peter Bohnenblust/Peter Moser: Nous efforçons de donner des informations politiques constructives et ne nous laissons pas duper par le jeu du populisme pour ou contre. Dans les débats publics ou les interviews, nous expliquons l'importance de ce projet pour Bienne et sa région. Les bouchons quotidiens en motivent l'urgence. Il est aussi vital de s'accorder sur un projet qui fait l'unanimité entre les cantons et la Confédération, et entre Bienne et Nidau, et pas d'en faire une bataille électorale.

Projet dépassé datant des années 60, destruction de la ville. Afflux de trafic en ville. Quelles affirmations vous fâchent le plus et vous font réagir?

Les oppositions suscitent la peur, et beaucoup sont pures spéculations ou des affirmations erronées. En fait, les détracteurs sont par principe contre la voiture et entendent rééduquer la société. Une autoroute n'est pas un projet de prestige comme le Campus, mais est tout aussi capital pour les générations à venir. Souvenons-nous de l'ouverture de l'autoroute Bienne-Soleure et de son apport économique aux Champs-de-Boujean. Si nous voulons être attractifs, nous avons besoin d'infrastructures qui vont de pair.

Beaucoup s'inquiètent des 15 ans de travaux, la destruction de 100 immeubles et de 700 arbres. Les comprenez-vous?

Fait est de constater qu'en cas de transformations d'une gare, on ne s'interroge pas tant sur la durée des travaux ou sur ce qu'on va y perdre. Aujourd'hui Bienne est déjà dans la verdure avec 8000 arbres à entretenir. Après la phase de travaux, la renaturation est prévue de même que la plantation de nouveaux arbres le long du Faubourg du Lac, de la rue du Débarcadère à Bienne, et du quartier de la Weidteile à Nidau. Les personnes concernées seront lésées, mais la grande majorité y gagnera.

Les adversaires affirment que la «population biennoise» ne voulait pas de cette autoroute.

Cela dépend des cercles où l'on évolue. L'important est de donner des informations fondées aux indécis.

Quelle est la plus grande faiblesse du projet, selon vous?

On peut encore optimiser les jonctions autoroutières, mais il faut les maintenir. Y renoncer ne réduirait pas le trafic comme le souhaite la région.

Celle de «Bienne Centre» est notamment considérée comme un monstre de béton.

C'est un ouvrage complexe. Bien intégré dans la ville et le paysage, ce projet ne sera considéré ni comme un monstre de béton, ni un trou gigantesque.

Que penser des alternatives, notamment la revalorisation de l'axe Marais-de-Brügg – Prés-de-la-Rive en route nationale de 3e classe?

Rien. Cela aurait pour conséquence un clivage plus grand entre la ville et le lac. En plus, il y aurait toujours des voitures. ■

POLITIK

Zahlreiche Aussetzer

Politik betreiben scheint nicht mehr hoch im Kurs zu stehen. Allein im Bieler Stadtrat sind im laufenden Jahr acht Mitglieder ausgeschieden.

VON ISABELLE WÄBER

Ein Sesselrücken prägt die laufende Legislatur im Bieler Stadtrat. Acht Räte haben sich vorzeitig zurückgezogen. Werden die Ersatzleute auf den Listen das Amt annehmen? Und vor allem: werden sie bleiben?

Ratssekretärin Regula Klemmer muss öfter als früher bei potenziellen Nachrückenden nachhaken. «Es wird immer schwieriger, Personen zu finden, die bereit sind, einen Teil ihrer Zeit der Politik zu widmen.» Betroffen waren jüngst die Grünen, der Parti Socialiste Romand, die EVP, die Grünliberalen und die SVP/Eidgenossen.

Patt. Die Kandidaten müssen Einverständnis oder Absage schriftlich abgeben. Dies verlängert die Zeit für die Formalitäten und die Dauer der Unsicherheit. Klemmer übt ihr Amt seit 15 Jahren aus. Das Phänomen der vorzeitigen Rücktritte sei nicht neu und es habe noch nie eine dauernde Vakanz im Stadtrat gegeben. Gerade beim aktuellen Patt zwischen Links und Rechts (30 zu 30 Sitze) kann eine Stimme mehr oder weniger Abstimmungen beeinflussen.

Die SVP hat die meisten Rücktritte zu beklagen. Drei von acht Sitzen waren neu zu besetzen, eben erst rückte Joël Zumstein für Adrien Dillier nach (Biel Bienne berichtete). Diese Rochaden bereiten Parteipräsident Mathias Müller keine Bauchschmerzen. «Es sind Romands nachgerückt und somit sind wir bei den einsprachigen Parteien im Rat jene mit dem höchsten Anteil an Frankophonen.»

Einsatz. Doch wie lässt sich der vorzeitige Rücktritt von jungen Räten wie Martin Güdel erklären? Müller: «Unsere Gewählten zwischen 25 und 40 sind in der Privatwirtschaft tätig, oft in KMU. Das zwingt sie beispielsweise zu Weiterbildungen oder Auslandsaufenthalten.» Der SVP-Chef wehrt sich gegen den Vorwurf, einige Kandidaten der Liste hätten wenig Ahnung von Staatskunde oder Parlamentsarbeit. «Vergangenes Jahr führte unsere Arbeitsgruppe drei Sitzungen für die Kandidaten durch. Da musste man auch teilnehmen, um zu erkennen, welchen Einsatz Parlamentsarbeit bedeutet.»

Mathias Müller: «Die SVP ist bei den einsprachigen Parteien im Rat jene mit dem höchsten Anteil an Frankophonen.»

Das Sitzungsgeld hat eher symbolischen Wert: Jedes Mitglied erhält 85 Franken für eine Einfachsitzung und 120 Franken für eine doppele. Bei der Bieler SVP ist die Ersatzliste bald ausgeschöpft. Doch Müller hat bereits einen Plan B im Köcher. «Für diesen Fall sind wir mit mehreren Personen in Kontakt.» Das ist auch dringend nötig, denn bei leerer Liste müssen zehn Personen der Partei binnen zehn Tagen einen Nachfolger nominieren.

Und sollte sich dennoch keiner finden, sucht die Stadtschreiberei über den Amtsanzeiger Kandidaten. Diese Personen, mit oder ohne Parteibuch, werden vom Gemeinderat bestätigt. Sofern die Zahl der Kandidaten die Zahl jene der freien Sitze übersteigt, wird eine Volkswahl durchgeführt. Während dieser Zeit führt der Stadtrat seine Sitzungen wohl oder übel in Unterbesetzung durch. ■

ACTUEL

Défections en politique

La chose publique n'a plus la cote. Au Conseil de Ville de Bienne, pas moins de huit élus ont démissionné cette année.

PAR ISABELLE WÄBER

La valse-hésitation règne au législatif de Bienne depuis que huit parlementaires ont choisi de se retirer sous l'actuelle législature. Les viennent-ensuite vont-ils accepter de succéder aux conseillers de ville sortants? Et surtout, vont-il vouloir rester en fonction?

Ces derniers mois, Regula Klemmer, en charge du secrétariat parlementaire de Bienne, a dû multiplier les appels vers les successeurs potentiels de plusieurs partis (Verts, PS, PEV, Verts'libéraux et UDC): «Il est de plus en plus difficile de trouver des personnes disposées à donner de leur temps pour la vie politique.»

Parité. Et les candidats doivent donner leur accord ou leur refus par écrit, ce qui prolonge les formalités… et aussi le suspens. En place depuis 15 ans, la secrétaire parlementaire précise que le phénomène n'est pas nouveau et que jusqu'ici elle n'a jamais eu à déplorer de vacance au Conseil de Ville. Mais cette fois, compte tenu de la configuration actuelle du parlement, avec une parité de sièges 30/30 à droite comme à gauche, une voix en moins aurait une incidence directe sur les votes.

A ce stade, l'UDC est le parti qui compte le plus grand nombre de défections au législatif biennois avec 3 sièges sur 8 qu'il a fallu repourvoir, le dernier par Joël Zumstein, succédant à Adrian Dillier. Ces rocades ne sont pourtant pas pour déplaire au président du parti Mathias Müller: «Suite à ces départs et à l'arrivée de Romands, nous sommes devenus la plus grande fraction francophone du Conseil de Ville.»

Mathias Müller: «Suite à ces départs et à l'arrivée de Romands, nous sommes devenus la plus grande fraction francophone du Conseil de Ville.»

PHOTO: JOEL SCHWEIZER

Engagement. Mais comment expliquer des départs de jeunes viennent-ensuite, tel Martin Güdel? Pour Mathias Müller: «Cela s'explique par le fait que nos élus, qui ont entre 25 et 40 ans, sont impliqués dans l'économie, notamment dans des PME, ce qui les oblige à se former et à partir à l'étranger.» Le président de l'UDC se défend par ailleurs contre le fait que les personnes placées sur les listes pour les élections manqueraient d'éducation civique. «L'an dernier, notre groupe de travail a donné 3 séances d'information aux candidats. Mais il faut avoir siégé, pour se rendre vraiment compte de l'engagement que cela représente».

D'autant que la rémunération pour cette fonction est plutôt symbolique: 85 francs pour les membres par séance simple et 120 francs par séance double. A l'UDC de Bienne, la liste des viennent-ensuite est sur le point d'être épuisée. Mathias Müller réfléchit déjà à un plan B pour éviter tout siège vacant: «Nous avons déjà approché quelques personnes, au cas où.» Précaution utile, sachant qu'en cas de liste vide, le parti n'a que dix jours pour présenter un nouveau candidat qui doit être approuvé par dix de ses membres.

Et si malgré tout personne n'est trouvé, la Chancellerie municipale publie une recherche de candidats dans la Feuille officielle. Des personnes avec ou sans couleur politique, à élire tacitement par le Conseil municipal. Si leur nombre dépasse celui des sièges à repourvoir, une élection populaire est organisée. Et pendant ce temps, les séances du Conseil de Ville suivent leur cours avec moins de représentants que prévu. ■