

Region

Das Wort «Budget» fiel in 25 Jahren 9000-mal

Am meisten zu reden gegeben hat im Bieler Stadtrat im letzten Vierteljahrhundert das Budget, wie die Analyse des «Bieler Tagblatts» der Ratsprotokolle zwischen 1999 und 2023 zeigt. Aber auch der Verkehr und neuerdings das Klima werden heiss debattiert.

Jérôme Lécho

Ein Argument wird nicht besser, wenn man es zum 100. Mal wiederholt. Aber es zeigt, wo der Schuh drückt. Weil eine Diskussion immer wieder am selben Ort landet.

Das gibt es nicht nur am Küchentisch, neben dem Spielplatz oder in der Bar, sondern auch im Parlament. Dort mit dem Vorteil, dass jedes gesprochene Wort aufgezeichnet und gezählt werden kann. Es gibt also ein präzises Mass dafür, wann der Schuh wie fest gedrückt hat.

Genau einer solchen Auswertung haben wir die Debatten im Bieler Stadtrat des letzten Vierteljahrhunderts unterzogen: Von den 6,7 Millionen Wörtern wurden jene herausgefischt, die temporär besonders hohe Wogen geschlagen haben. Oder die seit jeher die städtische Politik beherrschen.

Ein erster Blick auf die Daten zeigt: Am meisten hat in den letzten 25 Jahren das Geld zu reden gegeben, dicht gefolgt vom Verkehr, der in jüngerer Zeit unter neuen Vorzeichen diskutiert wird.

Auch immer wieder zu reden gab und gibt in Biel aber auch das Reden selbst – sprich: In welcher Sprache über die Geschichte der Stadt verhandelt wird. Hier zeigt die Analyse des gesprochenen Worts der letzten 25 Jahre ihr erstes überraschendes Resultat.

Es leben mehr Frankofone in Biel – und im Stadtrat?

Die Bieler Bevölkerung wird immer frankofoner. Das Forum für Zweisprachigkeit vermeldete letzten Frühling, dass 2022 so viele Frankofone wie noch nie zuvor in Biel lebten: 43,4 Prozent. Vor 25 Jahren lag die Zahl jener, die Französisch als Amtssprache angegeben haben und auch ihre Kinder entsprechend

einschulen lassen, noch knapp unter 40 Prozent, 1950 gar nur bei 30 Prozent.

Und genau auf diesem Niveau von 1950 bewegt sich die politische Repräsentation der Sprache im Bieler Rat, wie eine Analyse der Interventionen zeigt (siehe Grafik 1).

Zwar zeigt der Anteil der französischsprachigen Wortmeldungen im Bieler Parlament seit 2016 wieder nach oben. Aber er lag im Schnitt über die letzten 25 Jahre bei knapp 33 Prozent. Und er lag in der Vergangenheit auch schon einmal deutlich höher – besonders in der Legislatur von 2008 bis 2012.

Damals stellte der explizit frankofone Parti Socialiste Romand (PSR) 9 von 60 Sitzen und konnte den Einbruch der zweiten welschen Partei in der vorherigen Legislatur, des Parti Radical Romand (PRR), knapp kompensieren.

Den Ausschlag für dieses Hoch gab ein damals überdurchschnittlich hoher frankofoner Anteil bei den Grünen. Zwischen 2008 und 2012 waren bei der sprachlich gemischten Partei sechs von acht Ratsmitglieder

französischsprachig. Das Französische konnte in jener Legislatur je nach Ratssitzung sogar leicht überwiegen, wie ein Blick auf die Grafik zeigt.

Dann aber folgte ein Einbruch und seit 2016 wieder ein Anstieg in den französischen Parolen.

Eine Konstante: Die Budget-Diskussion

Tendenziell kein Anstieg ist hingegen beim am heftigsten debattierten Politikum der Stadt Biel festzustellen: dem Budget. Fast 9000-mal fiel das Wort «Budget», «Haushalt» oder «budgetiert» in 25 Jahren Stadtratsdebatten – an besonders hitzigen Diskussionen konnte das Wort dann auch mehr als 100-mal fallen. Allerdings eher mit einem Abwärtstrend in den letzten Jahren. Ein Blick auf Grafik 2 zeigt, wann das Wörtchen wie viele Male fiel.

Der jüngste Budget-Disput im Jahr 2022 nimmt sich hier vergleichsweise bescheiden aus. Zur Erinnerung: Ein linker Gemeinderat wollte im Sommer 2022 vor allem im Niedriglohnsektor den Rotstift ansetzen, was ein noch linkeres Parlament nicht goutier-

te und durch eine Steuererhöhung ersetzen wollte.

Das wiederum wollte die Bieler Stimmbevölkerung nicht: Sie schickte den Vorschlag an der Urne im November 2022 mit 70 Prozent Nein-Stimmen zurück an den Absender. Die vereinte Bieler Politik musste an einen runden Tisch – und das Volk nach ein paar Monaten Notbudget noch einmal an die Urne, wo es schliesslich Ja zum Budget sagte.

Aller gefühlten Dringlichkeit zum Trotz war der Herbst 2022 mit Blick auf das vergangene Vierteljahrhundert alles andere als ein Ausnahmement. In der Stadtratsdebatte im Oktober fiel das Wort bloss 63-mal.

Zum Vergleich: Im Oktober 2009 waren es ganze 289-mal. Und wer gedacht hätte, dass sich der Ton in den Debatten in jüngster Zeit verschärft habe, täuscht sich auch hier. Das zeigt ein kurzer Blick ins Protokoll der damaligen Stadtratsdebatte.

Stadtrat Christoph Grupp (Grüne) kritisierte im Jahr 2009 den Budgetvorschlag des Gemeinderats als «asozial und unökologisch», die Gründe, die aus Sicht der Exekutive dafür sprechen würden, «in mehrfacher Hinsicht irreführend, zum Teil schönfärberisch, ja sogar hinterlistig».

Anlass für den Missmut des heutigen Grossrats war unter anderem der Vorschlag des Gemeinderats, die 200 Franken ÖV-Verbilligung für Seniorinnen und Senioren zu streichen, welche Ergänzungsleistungen beziehen.

Die längere Antwort des damaligen Stadtpräsidenten und Finanzdirektors Hans Stöckli (SP): Es sei zu einfach, alle Sparvorschläge des Gemeinderats «niederzumachen, ohne selbst konstruktive Vorschläge einzubringen.»



Im Bieler Stadtrat hat das Budget seit 1999 am meisten zu reden gegeben.

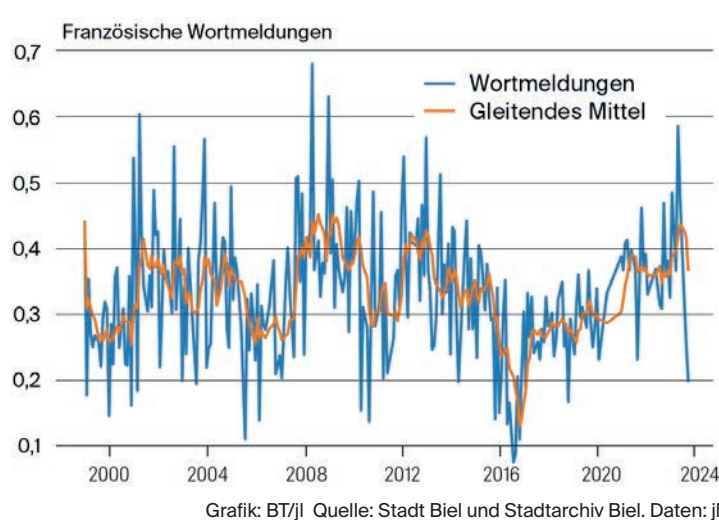
Die Steuern von Unternehmen sind 2009 überraschend eingebrochen.

Und solche Vorschläge brauche es, denn der Gemeinderat sei in Sachen Steuereinnahmen von juristischen Personen «äusserst negativ überrascht» worden, so Stöckli.

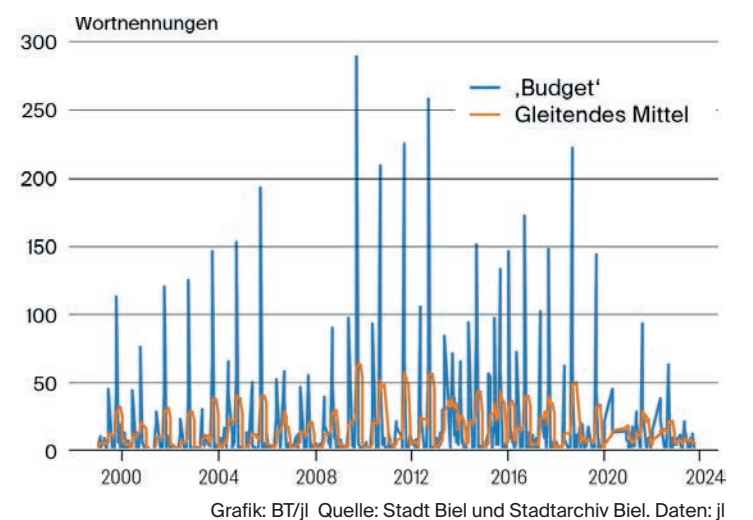
Auch wenn der Grund für den Einbruch der Firmensteuern damals die Bankenkrise nach dem Konkurs von Lehman & Brothers war und nicht eine Pandemie oder neue kantonale Besteuerungsregeln, kam auch 2009 schon die obligate Frage: Ob aufgrund des grossen Defizits und einem mangelnden Sparwillen nicht die Steuern zu erhöhen seien, so Stöckli.

Defizite, Steuererhöhungen, hartes Ringen um Sparvorschläge – das ist in Biel also alles andere als neu. Es zeigt, wie schwer es Kompromisse auf diesem Terrain haben. Gerade das

So frankofon waren die Ratssitzungen



Über das Budget wurde schon mehr gestritten





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

Bild: Olivier Gresset/6a

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 Tonen 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-

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

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 Buswendeplatz 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 Bruggmoos 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 Ausführungsprojekt zu prüfen. Und scheu fiel in diesem Kontext auch ein immer lauter werden des 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 unbekannte 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 CO₂-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

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.

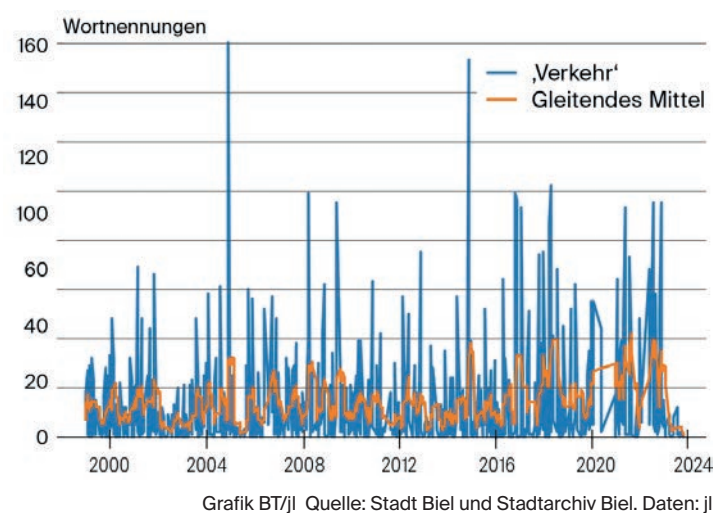
Grünen-Präsident Stefan Rüber hat dafür zwei Erklärungen zur Hand. Einmal habe gerade im Jahr 2022 die Budget-Diskussion viele rhetorische Ressourcen verschlungen. Aber vielleicht sei dieses gesunkene Interesse auch die Folge einer Paradoxie: Wenn wichtige Gesetze wie das städtische Klimaschutzreglement 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.

Die Methode

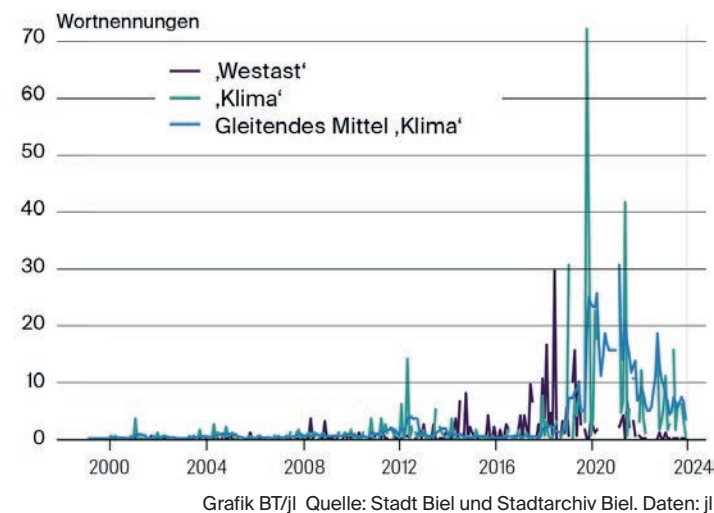
6,7 Millionen Wörter kann niemand am Stück lesen. Aber sie lassen sich mit Suchbegriffen durchsuchen. Dazu wurden analoge Stadtratsprotokolle **einge-scant** und mit optischer Zeichenerkennung lesbar gemacht. Den digital verfügbaren Stadtratsprotokollen wurde der Text extrahiert und die teils nur als Tonaufnahmen archivierten Protokolle der Jahre 2022 und 2023 wurden mit einer **Spracherkennungssoftware** in Text umgewandelt. Da die Werkzeuge für die Analyse natürlicher Sprache nur unzureichend mit den lokalen Begebenheiten und dem zweisprachigen Kontext vertraut sind, war beim Programmieren der Analyse auch viel Handarbeit nötig. (j)

Der Verkehr bleibt hoch im Kurs



Grafik BT/jl Quelle: Stadt Biel und Stadtarchiv Biel. Daten: jl

Und das Klima?



Grafik BT/jl Quelle: Stadt Biel und Stadtarchiv Biel. Daten: jl