

A n h a n g
A n n e x e s

1 - 16

zum Stadtratsprotokoll Nr. 19

vom 19. November 2020

au procès-verbal n° 19

du 19 novembre 2020



Réponse

à l'interpellation urgente 20200251, Wächter Olivier, UDC, «Port du masque dans les TPB»

Le Conseil municipal est en mesure de répondre comme suit à la présente interpellation concernant le port du masque dans les véhicules des transports publics biennois:

1. Qu'est est-il à Bienne ?

Le port du masque dans les transports publics est obligatoire dans toute la Suisse, Bienne ne fait pas exception.

2. Quelles sont les mesures prises pour faire respecter cette décision ?

Le plan de protection préparé par le gestionnaire du système (Postauto) a été mis en œuvre dans les délais. La communication s'est faite de manière uniforme dans toutes les entreprises de transport et sur tous les canaux disponibles (site internet, écrans dans les bus, réseaux sociaux, etc.). Le contrôle du port de masque incombe à l'organe de sécurité des entreprises de transport. Dans le cas des Transports publics biennois (TPB), il s'agit du personnel de contrôle. Celui-ci peut demander aux personnes qui ne portent pas de masque d'en mettre un ou alors leur demander de sortir du véhicule au prochain arrêt. En cas de litige, la police peut être avertie et c'est alors à elle d'intervenir. Les premiers jours, les contrôleurs des TPB avaient quelques masques sur eux pour les remettre aux personnes qui étaient passées à côté de l'information.

3. Est-il possible de sanctionner les contrevenants ?

Non, le personnel de contrôle ne peut pas distribuer d'amende pour le non-respect de l'obligation du port de masque. Par principe, les personnes qui ne respectent pas le port du masque obligatoire ne peuvent pas être sanctionnées d'une amende d'ordre par la police ou tout autre organe de maintien de l'ordre, car le Conseil fédéral a omis d'énoncer un élément constitutif d'infraction. Sur la base de l'art. 9 – Désobéissance – de la Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST; RS 745.2), il est uniquement possible de dénoncer les contrevenants auprès des autorités cantonales de poursuite pénale, qui peuvent alors, sur cette base, prononcer des amendes de 10'000 fr. au plus.

4. Comment le message passe-t-il auprès des employés des TPB ?

Le message passe très bien, le plan de protection est connu et appliqué dans sa grande majorité.

5. Quelle est la position du Conseil municipal au sujet de cette mesure et du port de masque en général ?

L'on sait que le Conseil municipal n'a aucune compétence dans le domaine de la politique de santé et des mesures sanitaires. Il comprend tout à fait la décision du Conseil fédéral du 1^{er} juillet 2020 quant à l'obligation du port du masque dans les transports publics dans l'intérêt de la protection de la santé et la soutient.

Bienne, le 21 octobre 2020

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

La chancelière municipale:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexe: interpellation urgente 20200251

(sera rempli par la CHM)

Vorstoss Nr. / Interv. no:

20200251

Termin GR / Délai CM:

Direktion / Direction:

Mitbericht / Corapport:

Olivier Wächter, UDC

Interpellation urgente



Port du masque dans les TPB

Question(s)

Dans la dernière version de son ordonnance, le Conseil Fédéral a décidé de rendre obligatoire le port du masque dans les transports publics. Qu'en est-il à Bienne? Quelles sont les mesures prises pour faire respecter cette décision? Est-il possible de sanctionner les contrevenants? Comment le message passe-t-il auprès des employés des TPB? Quelle est la position du Conseil Municipal au sujet de cette mesure et du port des masques en général?

Bienne, le 20 août 2020

Olivier Wächter, UDC

Cosignataires



Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20200026, Sprenger Titus, Passerelle, Gugger Reto, BDP, «Transparenz über alle Beteiligungen und Vertretungen der Stadt Biel»

Die überparteiliche Interpellation ersucht den Gemeinderat, Transparenz über die Beteiligungen und Vertretungen der Stadt Biel in Körperschaften und Institutionen zu schaffen, indem ihm 6 Fragen gestellt werden.

Einleitend macht der Gemeinderat darauf aufmerksam, dass zum gleichen Thema die Vorstösse 20190063, 20190062 sowie 20190375 eingereicht wurden. Er verweist auf die entsprechenden Beantwortungen des Gemeinderates vom 26.06.2019 bzw. 19.02.2020. Es ist zu erwähnen, dass bereits Instrumente bestehen, die über die Beteiligungen und Vertretungen der Stadt Biel Auskunft geben. Der Gemeinderat beantwortet die in diesem Zusammenhang gestellten Fragen wie folgt.

1. *An welchen Körperschaften und Institutionen (Aktiengesellschaften, Vereine/Verbände usw.) ist die Stadt Biel insgesamt mindestens seit 2017 beteiligt, vertreten oder Mitglied und hat darin welches Gewicht bei der Mitbestimmung?*

Im Verzeichnis der vom Gemeinderat bestimmten Vertretungen 2017–2020 sind 84 Kommissionen, Institutionen und Unternehmen aufgeführt, in welche städtische Mitarbeitende, Mitglieder von Gemeinde- oder Stadtrat oder Dritte namens der Stadt Biel delegiert sind¹.

Weiter gibt die Tabelle im Unterkapitel «Beteiligungsspiegel» im Anhang zur Jahresrechnung (Kapitel 10) im Detail Auskunft über die Beteiligungen, Mitgliedschaften und vertraglichen Beziehungen der Stadt Biel an Anstalten, Verbänden und juristischen Personen sowie über das jeweilige Mitbestimmungsrecht. Die Stadt Biel ist verpflichtet, diese Beteiligungen im Anhang zur Jahresrechnung aufzunehmen. Gemeindeverordnung (GV) Art. 80 Abs.1 Ziffer e legt fest, dass der Anhang zur Jahresrechnung den Beteiligungsspiegel enthält. Art. 80c definiert sodann, worüber der Beteiligungsspiegel Auskunft zu geben hat. Die Direktionsverordnung über den Finanzhaushalt der Gemeinden (FHDV) definiert in Art. 32g weiter, welche Informationen im Beteiligungsspiegel aufzuführen sind. Art. 71 Abs. 3 GV bestimmt, dass die Jahresrechnung öffentlich ist.

Das Ausmass der städtischen Mitbestimmung ist abhängig von der jeweiligen Rechtsform der fraglichen Körperschaften bzw. Institutionen (Aktiengesellschaft, Verein etc.) in Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen des OR bzw. ZGB. Das heisst konkret, dass das Stimmrecht (und damit die Mitbestimmung) gewichtet oder ungewichtet zum Tragen kommt.

¹ <https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/8843/Gremien%20und%20Vertretungen%20GR%20-%20Repräsentations%20et%20organes%20CM%2017-20.pdf>, Stand 18.12.2019).

2. *Wer vertrat ab 2017 in den Organisationen gemäss Frage 1 die Stadt Biel?*

Die regulären Delegierten und Vertretungen der Stadt in den angesprochenen Organisationen sind im erwähnten Verzeichnis gemäss Frage 1 erfasst.

3. *Welche Beträge bezahlte die Stadt Biel ab 2017 mit welcher Frequenz an die Organisationen gemäss Frage 1?*

Die Mitgliederbeiträge werden in der Jahresrechnung erfasst. Die Beträge fallen je nach Organisation unterschiedlich aus. Die Beteiligungen der Stadt Biel sind in der in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Tabelle «Beteiligungsspiegel» aufgeführt.

4. *Welche Einkommen, Sitzungsgelder oder Entschädigungen standen den jeweiligen Vertreterinnen und Vertretern (Gemeinderat und städtisches Personal) in den Jahren ab 2017 zu (gemäss Art. 12 GRR bzw. Art. 48a PersR)?*

Die Mitglieder des Gemeinderats sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liefern der Stadt das Einkommen aus der Vertretung der Stadt in anderen Organisationen mit Einschluss der Sitzungsgelder ab, soweit diese zusammengenommen pro Jahr den Freibetrag von CHF 5'000 übersteigen. Ausgenommen von der Ablieferungspflicht sind Entschädigungen in Form von Auslagenersatz, namentlich für Reisen, Mahlzeiten und Übernachtungen.

Den jeweiligen Vertreterinnen und Vertretern steht demnach pro Jahr ein Freibetrag von maximal CHF 5'000 für alle Vertretungen im Auftrag der Stadt Biel zu. Der Freibetrag wird zum gleichen Zeitpunkt und im gleichen Umfang wie der Lohn des städtischen Personals der Teuerung angepasst.

5. *Wie erfolgt das Monitoring über Einkommen, Sitzungsgelder oder Entschädigungen, um die Bestimmungen hinsichtlich Ablieferungspflicht bzw. Freibeträge korrekt anwenden zu können?*

Die Direktionen melden der Finanzkontrolle jährlich, welche Mitarbeitenden ihrer Direktion den aktuell geltenden Freibetrag überschreiten und erstellen eine entsprechende Abrechnung. Im Anschluss prüft die Finanzkontrolle, ob der gemeldete Betrag auch tatsächlich auf das dafür vorgesehene Konto einbezahlt wurde. Diese Prüfung erfolgt basierend auf der Selbstdeklaration. Die Finanzkontrolle behält sich allerdings das Recht vor, gegebenenfalls stichprobenhaft entsprechende Belege einzufordern (z.B. Lohnausweise).

6. *Welche Gründe sprechen gegen eine jährlich aktualisierte Information der Öffentlichkeit mindestens zu den Fragen 1 und 2 (z.B. mittels Website)?*

Das Verzeichnis der vom Gemeinderat bestimmten Vertretungen wird laufend nachgeführt und ist bereits heute auf der Internetseite der Stadt Biel öffentlich einsehbar.

Biel, 10. Juni 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage: überparteiliche Interpellation 20200026

Transparenz über alle Beteiligungen und Vertretungen der Stadt Biel

Im Sinne der Transparenz über die Beteiligungen und Vertretung der Stadt Biel in Körperschaften und Institutionen wird der Gemeinderat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. An welchen Körperschaften und Institutionen (Aktiengesellschaften, Vereine/Verbände usw.) ist die Stadt Biel insgesamt mindestens seit 2017 beteiligt, vertreten oder Mitglied und hat darin welches Gewicht bei der Mitbestimmung?
2. Wer vertrat ab 2017 in den Organisationen gemäss Frage 1 die Stadt Biel?
3. Welche Beiträge bezahlte die Stadt Biel ab 2017 mit welcher Frequenz an die Organisationen gemäss Frage 1?
4. Welche Einkommen, Sitzungsgelder oder Entschädigungen standen den jeweiligen Vertreterinnen oder Vertretern (Gemeinderat oder städtisches Personal) in den Jahren ab 2017 zu (gemäss Art. 12 GRR bzw. Art. 48a PersR)?
5. Wie erfolgt das Monitoring über Einkommen, Sitzungsgelder oder Entschädigungen, um die Bestimmungen hinsichtlich Ablieferungspflicht bzw. Freibeträge korrekt anwenden zu können?
6. Welche Gründe sprechen gegen eine jährlich aktualisierte Information der Öffentlichkeit mindestens zu den Fragen 1 und 2 (z. B. mittels Website)?

Biel/Bienne, 16.01.2020



Titus Sprenger
Passerelle



Reto Gugger
BDP



Beantwortung

des Postulates 20190431, Levin Koller, Fraktion SP/JUSO, «200 Millionen für Velobahnen und den Ausbau des ÖVs statt 2.2 Milliarden für den Westast»

Der Autor des obengenannten Postulats fordert den Gemeinderat auf, beim Kanton Bern und beim Bund CHF 200 Millionen zur Finanzierung von Velobahnen und dem Ausbau des ÖVs in der Stadt und der Region Biel als Alternative zum A5-Westast zu beantragen.

Zum Projekt der A5-Autobahnumfahrung läuft derzeit ein Dialogverfahren, dessen Abschluss im Verlauf des Jahres 2020 erwartet wird. Ziel dieses Verfahrens ist es, eine in Betracht kommende Option für die Umfahrung der Stadt Biel zu definieren, deren Hauptziel die Verkehrsentlastung der Quartiere ist. Der Gemeinderat hat sich zu diesem Dialog mit Interessengruppen, die für oder gegen den Bau des A5-Westasts sind, verpflichtet. Er möchte seine in diesem Rahmen gemachten Versprechen einhalten und kann daher parallel dazu keine anderen, dazu im Widerspruch stehenden Schritte unternehmen.

Ohne dem Resultat dieses Dialogprozesses vorzugreifen, ist es angesichts der Zeitspanne, die uns in jedem Fall vom Bau einer Autobahnverbindung im Westen der Agglomeration trennt, heute offensichtlich, dass kurz- und mittelfristige Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement notwendig sind. Nun geht es darum, zusätzlich zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Ostast der A5, gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel Massnahmen und Projekte zu definieren, mit denen folgende Ziele angestrebt werden:

- Management und Dosierung des Autoverkehrs (Plafonieren der Belastung, Beseitigung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, Parkplatzbewirtschaftung);
- Massgebliche Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs (Realisieren eines dichten, durchgehenden, sicheren und angenehmen Wegnetzes, Parkraumbewirtschaftung für Zweiräder);
- Massgebliche Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Realisierung eines lesbaren, hochfunktionellen, effizienten und verlässlichen Netzes für den öffentlichen Verkehr innerhalb der Stadt, Sicherstellung der Koordination auf regionaler Ebene);
- Entwicklung von Mobilitätsschnittstellen, welche die multi- und intermodale Fortbewegung fördern.

Was die Finanzierung dieser Massnahmen betrifft, sei daran erinnert, dass der Bund für die Finanzierung von Verkehrsprojekten über verschiedene «Töpfe» verfügt, welche untereinander nicht ausgetauscht werden können. Der 2016 geschaffene *Bahninfrastrukturfonds* (BIF) dient der Finanzierung des Betriebs, dem Substanzerhalt und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Seit 2017 besteht ausserdem ein *Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds* (NAF). Wie bereits sein Name besagt, ist er auf diesen beiden Säulen aufgebaut. Die erste erlaubt die Finanzierung nationaler Strassen (insbesondere im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP). Die zweite Säule des NAF ist für die Finanzierung von Agglomerationsprogrammen vorgesehen (eine Weiterführung von dem, was seit 2008 mit den Ressourcen aus dem zeitlich befristeten Infrastrukturfonds realisiert worden war). Nur dieser letztgenannte Fonds kann für die Entwicklung von Mobilitätsinfrastrukturen auf dem Bieler Stadtgebiet in Anspruch genommen werden und zwar mittels Agglomerationsprogrammen, welche zum Ziel haben, die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung effizient miteinander zu koordinieren.

Es gilt allerdings festzuhalten, dass der Bund über die Agglomerationsprogramme nur Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs subventioniert und dass nicht alle Verkehrsprojekte in den Genuss einer solchen Unterstützung kommen können. Zusätzlich ist anzumerken, dass der eidgenössische Beitrag durch einen kantonalen ergänzt wird, es aber schlussendlich in jedem Fall an der Stadt Biel ist, einen grossen Teil der umgesetzten Massnahmen zu finanzieren. Tatsächlich beträgt der Beitrag bei Projekten, die via Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden, höchstens 40%.

Nichtsdestotrotz sind diese Agglomerationsprogramme für die Entwicklung der Bieler Verkehrsinfrastrukturen von zentraler Bedeutung, denn die Stadt Biel könnte sie alleine nicht finanzieren. Der Gemeinderat will diesen Fonds insbesondere dazu nutzen, verkehrsplanerischen Entwicklungsziele wie die obengenannten zu unterstützen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, das Postulat 20190431 erheblich zu erklären.

Biel, 5. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident

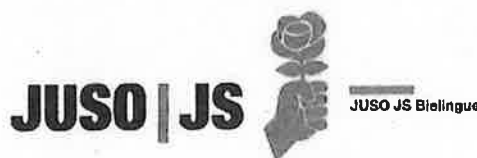
Die Stadtschreiberin

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

- Postulat 20190431



Postulat:

200 Millionen für Velobahnen und den Ausbau des ÖVs statt 2.2 Milliarden für den Westast

Der Gemeinderat wird aufgefordert, 200 Millionen Franken beim Bund und Kanton Bern zur Finanzierung von Velobahnen und des ÖV-Ausbaus in der Stadt und Region Biel als Alternative zum Westast zu beantragen.

Begründung:

In Zeiten der globalen Erwärmung und sich verschärfenden Umweltkrisen machen Investitionen in den Ausbau von Autobahnen keinen Sinn. Stattdessen braucht es nun massive Investitionen in umweltfreundliche Verkehrsträger, mit der eine klimafreundliche und kostengünstige Mobilität gewährleistet werden kann. Statt dass der Bund und Kanton Bern nun mehr als 2 Milliarden in den Westast investieren, sollten die Verkehrsprobleme der Stadt Biel für einen Bruchteil dieses Geldes, auf eine klimaschonende Weise tatsächlich behoben werden. Denn der Bau des Westastes mit Anschlüssen im Stadtzentrum würden die Verkehrsprobleme der Stadt nicht beheben sondern verlagern, den Autoverkehr direkt ins Stadtzentrum reinpumpen und die Bieler Strassen verstopfen. Zum Nachteil der sanften Mobilität und des ÖVs.

Biel/Bienne, 21.11.2019

Für die SP/JUSO Fraktion

J. Koller

Levin Koller

Ulrich Koller - groß
St. Koller

Ruth Koller

A. V. - es

T. J...
M. Neff
Dana...
J. B...
J. B...
Walt



Beantwortung

der Motion 2020023, Urs Scheuss, Grüne, «Mehr statt weniger Platz für Fuss- und Veloverkehr!»

Der Autor der vorliegenden Motion beauftragt den Gemeinderat, eine Revision des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) vorzuschlagen, um den Anteil der bestehenden Strassenfläche für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Mit der Verabschiedung der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel (GMS), die die Ziele des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (SGR 761.8) sowie des öffentlichen Verkehrs konkretisiert und sich in dessen Logik einreicht, hat der Gemeinderat klar seinen Willen bekundet, eine Vision der Mobilität und der Entwicklung des öffentlichen Raums zu unterstützen, die genau dem Sinn der vorliegenden Motion entspricht. Ziel der GMS ist es unter anderem, den motorisierten Individualverkehr (MIV) im lokalen Netz zu begrenzen und die Verkehrslasten auf die anderen Verkehrsmittel zu übertragen sowie den durch die Parkierung von Autos auf den öffentlichen Raum ausgeübten Druck zu reduzieren. Dadurch können dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr (öV) mehr Platz eingeräumt, die Qualität des öffentlichen Raums verbessert und ganz allgemein die Lebensqualität in der Stadt gesteigert werden. Das Endziel der Motion ist deshalb bereits den städtischen Planungsinstrumenten und Erlassen verankert.

Diese Leitlinie wird in allen bestehenden und zukünftigen Planungs- und Bauprojekten verfolgt (insbesondere bei den verkehrlich flankierenden Massnahmen vfm). Dabei werden für den Fuss- und Veloverkehr geeignete Ausgestaltungen entwickelt und gleichzeitig, wo immer möglich, der öV priorisiert. Es geht darum, den Menschen ins Zentrum zu rücken, als Endziel die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und dabei gleichzeitig sowohl den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner wie denjenigen der auswärtigen Besucherinnen und Besucher der Stadt (Arbeit und Freizeit) zu entsprechen. Es ist daher wichtig, das Funktionieren der Netze aller Verkehrsmittel sicherzustellen und eine multi- und intermodale Mobilität zu fördern, welche ein effizientes Transportsystem in den Vordergrund stellt, das sich auf die Stärken jedes Verkehrsmittels abstützt. Parallel dazu muss darauf geachtet werden, dass der öffentliche Raum auch anderweitig genutzt werden kann (Erholung, Begegnungen usw.).

Damit diese Vision der Mobilität realisiert werden kann, müssen vor allem die Transportinfrastrukturen verbessert sowie durchgehende und sichere Routen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, bestehen die nächsten Arbeitsetappen in Bezug auf die Planung unter anderem darin, für jedes Fortbewegungsmittel, inklusive Parkierung, Sachpläne mit den zu realisierenden Massnahmen auszuarbeiten (dieses Vorgehen wurde mit der Ausarbeitung des Sachplanes Velo 2035 bereits in Angriff genommen). Auch die Ausarbeitung jedes neuen Infrastrukturprojekts erfolgt unter diesen Gesichtspunkten.

Zur Erreichung seines Endziels schlägt der Motionär als Beispiel vor, das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) anzupassen und darin das Ziel festzulegen, während 10 Jahren im Durchschnitt jährlich 1% der Verkehrsfläche in Fuss- und Velowege umzuwandeln. Diese als Beispiel vorgeschlagene Massnahme scheint nicht zielführend und dies hauptsächlich aus folgenden Gründen:

- Der gewählte Indikator ist willkürlich und das Ausmass von 1% ist schwer zu überprüfen, denn es ist schwierig abzuschätzen, ob 1% viel oder wenig Strassenraum entspricht beziehungsweise kann der pauschale Wert von 1% je nach Standort und Projekt in Bezug auf das angestrebte Gesamtziel über- oder unterbewertet werden.
- Es handelt sich um einen Indikator, dessen Monitoring sich schwierig gestaltet und gleichzeitig einen grossen finanziellen und zeitlichen Aufwand mit sich bringen würde. Zuerst müsste der gesamte Strassenraum erfasst und einer Nutzung zugeordnet werden (Fussgänger, Velo, öV oder Auto). Welche Fläche des Strassenraums würde in dem Fall zum Beispiel in den Zonen mit herabgesetzter Geschwindigkeit und in Wohnquartieren (z.B. Begegnungszone, Tempo-20-Zone, Quartierstrasse) welchen Nutzungen zugeordnet? Eine Erfassung scheint annähernd unmöglich und ist à priori auch in anderen Städten noch nie durchgeführt worden.
- Das Einfügen eines solchen Indikators ins Reglement SGR 761.8 könnte zu einer Verschiebung in der Priorisierung der umzusetzenden Projekte führen. Es ist vorstellbar, dass zur Erfüllung dieses Ziels von 1% verstärkt auf die Umsetzung von Projekten gesetzt würde, die einfacher umzusetzen aber weniger wichtig oder weniger anspruchsvoll sind, anstatt sich auf wichtigere und längerfristige Projekte zu konzentrieren, welche nachhaltig die Anteile der Verkehrsträger beeinflussen, sich aber weniger stark auf die Anteile der Verkehrsflächen auswirken (Netzlücken auf den Fuss- und Velorouten schliessen, insbesondere durch den Bau einer neuen Brücke oder Unterführung).

Deshalb ist nicht empfehlenswert respektive nicht vorrangig, das Reglement SGR 761.8 anzupassen, indem in der Praxis schwer messbare Indikatoren oder Quoten hinzugefügt werden. Die Frage der für jeden Verkehrsträger zur Verfügung stehenden Strassenfläche, und hier insbesondere derjenige für den Langsamverkehr, darf nicht pauschal geregelt werden, sondern muss unbedingt für jeden zu gestaltenden Strassenabschnitt individuell bestimmt werden.

Der Gemeinderat empfiehlt deshalb, die laufenden Planungen und Umsetzungen weiterhin auf eine sorgfältige und überlegte Art und Weise zu bearbeiten und dabei den Leitlinien der GMS zu folgen, um schliesslich Massnahmen zu erstellen, die für alle die Lebensqualität in der Stadt sowie das Funktionieren der Transportinfrastrukturen verbessern.

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen will der Gemeinderat die Umsetzung seiner strategischen Vision in Bezug auf die Mobilität weiterführen, indem er der Bevölkerung Transportinfrastrukturen zur Verfügung stellt, die die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV begünstigen, um die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs durch das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (SGR 761.8) sowie des öffentlichen Verkehrs zu kompensieren. Er ist jedoch bereit zu prüfen, ob es ein Rechtsinstrument gibt, welches für das Erreichen der vom Motionär genannten Ziele besser geeignet wäre. Er beantragt deshalb dem Stadtrat, die Motion 20200023 in ein Postulat umzuwandeln und als solches erheblich zu erklären.

Biel, 8. April 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage: Motion 20200023



Vorstoss Nr. / Interv. no: 20200023

Termin GR / Délai CM: _____

Direktion / Direction: _____

Mitbericht / Corapport: _____

Motion

Mehr statt weniger Platz für Fuss- und Veloverkehr!

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Ergänzung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) vorzulegen, um den Anteil der bestehenden Strassenfläche für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Begründung

Medienberichten zufolge wird der Bund noch dieses Jahr Kindern bis zum zwölften Lebensjahr erlauben, das Trottoir mit dem Velo zu benützen. Dadurch teilen sich noch mehr Verkehrsteilnehmende den bereits knappen Raum für den Fussverkehr. Aber auch beim Velo verengt sich der Raum wegen Trendfahrzeugen wie E-Trottinetten sowie aufgrund immer mehr grosser Fahrzeuge, welche gerade unsichere Velofahrende abdrängen.

Die Stadt kann dieser Entwicklung begegnen, indem sie mehr Strassenfläche dem Fuss- und Veloverkehr zu Verfügung stellt. Dazu soll aber die bestehende Strassenfläche nicht weiter ausgebaut werden, um nicht den öffentlichen Raum für andere Nutzungen einzuschränken. Stattdessen ist der Strassenraum umzuwidmen.

Ein Ansatz ist die Aufhebung von Oberflächenparkplätzen, wie dies das Reglement über die Bewirtschaftung, Finanzierung und Erstellung öffentlicher Parkieranlagen (Parkierungsreglement; SGR 761.5) vorsieht: „Oberflächenparkfelder für andere der Stadtentwicklung dienende Nutzungen freigeben“ (Artikel 1 Absatz 2). Damit lassen sich sicherere Velostreifen schaffen, die helfen, das Velo vom Trottoir fernzuhalten.

Eine Möglichkeit besteht darin, im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) das Ziel festzulegen, innert zehn Jahren im Durchschnitt jährlich 1 Prozent der Strassenfläche in Fuss- und Velowege umzuwandeln.

Biel/Bienne, 15.01.2020


Urs Scheuss, Grüne / Les Verts

U. Roth
Claudio Frank
frunz
Dr. Kuller
J. J. ...
M. Meyer
St. ...
Dr. ...
A. ...
S. ...



Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20190387, Titus Sprenger, Passerelle, Dana Augsburger-Brom, SP, Pascal Bord, PRR, «Wahrnehmung des Vorkaufsrechts unter Einhaltung der regulären Fristen»

Mit der überparteilichen Interpellation 20190387 wird der Gemeinderat gebeten, die Frage zu beantworten, wie die Stadt Biel ihr Vorkaufsrecht unter Einhaltung der regulären Fristen gegenüber dem finanzkompetenten Entscheidungsorgan einhalten kann, wenn in Baurechtsverträgen jeweils nur eine dreimonatige Frist zur Wahrnehmung dieses Vorkaufrechts vorgesehen ist.

Der Gemeinderat kann die Frage der Interpellanten wie folgt beantworten:

Es trifft zu, dass in älteren Baurechtsverträgen Regelungen betreffend Ausübung des Vorkaufsrechtes mit den Fristen gemäss Obligationenrecht (3 Monate) oder einer Verlängerung um einen Monat (insgesamt somit 4 Monate) getroffen worden sind. Diese Regelungen dürften bei Abschluss der Verträge durchaus adäquat gewesen sein, bieten aber heute aufgrund der Wertentwicklungen auf dem Immobilienmarkt und der dadurch bedingten Verschiebung der Kompetenzstufe teilweise Probleme.

In der Praxis dürfte die kurzfristige Ausübung des Vorkaufsrechtes durch die Stadt Biel jedoch nur in Ausnahmesituationen zur Anwendung kommen. In der Regel kontaktiert ein Baurechtsnehmer die Stadt frühzeitig, wenn er einen Verkauf seiner Liegenschaft beabsichtigt. In diesen Fällen kann die Stadt rechtzeitig ihre Dispositionen treffen und bei Interesse ein direkter Kaufvertrag vereinbart werden.

In neueren Baurechtsverträgen bietet die Regelung des Vorkaufsrechtes keine Probleme. Dort wird standardmässig vereinbart, dass die Baurechtsnehmerin im Falle einer Veräusserungsabsicht die Liegenschaft der Grundeigentümerin (Stadt) vorgängig zum Kauf anbieten muss. Dieser steht eine Frist von drei oder vier Monaten für die Annahme des Angebotes zu. Bei einer Annahme bleibt die Zustimmung des zuständigen finanzkompetenten Organs vorbehalten. Für die Einholung der notwendigen Beschlüsse werden in den Verträgen in der Regel keine speziellen Fristen vereinbart. Jedoch wird jeweils die Pflicht der Stadt formuliert, das Geschäft dem zuständigen Organ so rasch als möglich zu unterbreiten.

Biel, 5. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

Überparteiliche Interpellation 20190387

**Wahrnehmung des Vorkaufsrechts
unter Einhaltung der regulären Fristen**

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgende Frage zu beantworten:

Wie kann die Stadt Biel ihr Vorkaufsrecht unter Einhaltung der regulären Fristen gegenüber dem finanzkompetenten Entscheidungsorgan einhalten, wenn in Baurechtsverträgen jeweils nur eine dreimonatige Frist zur Wahrnehmung dieses Vorkaufsrechts vorgesehen ist?

Hintergrund:

In den meisten Baurechtsverträgen (siehe beispielhaft den jüngsten Fall betreffend Verlängerung und Ausdehnung des Baurechts fürs BASPO:20190238) ist nur eine Frist von drei Monaten zur Wahrnehmung des Vorkaufsrechts vorgesehen. Sollte dafür die Zustimmung des Stadtrats oder sogar der Stimmbevölkerung notwendig sein, reichen diese drei Monate nie für eine Unterbreitung gemäss den ordentlichen Fristen aus.

Folglich müsste eine (fragwürdige) Dringlichkeit geltend gemacht werden (Stadtrat) oder es müsste sogar ganz aufs Vorkaufsrecht verzichtet werden, weil die erforderliche Zeit nicht zur Verfügung steht (Stimmbevölkerung).

Biel/Bienne, 23. Oktober 2019



Titus Sprenger
Passerelle



Dana Augsburg-Brom
SP



Pascal Bord
PRR



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Motion 20190452, Peter Bohnenblust, FDP, Thomas Strässler, FDP, Maurice Paronitti, PRR, Reto Gugger, BDP, Fred Schor, EDU, Thomas Brunner, EVP, Titus Sprenger, Passerelle, Sandra Gurtner-Oesch, GLP «Sportkomplex Bözingenfeld : Verlangt wir übliches Verfahren für Projektierung»

Die dringliche überparteiliche Motion beauftragt den Gemeinderat, dem Stadtrat für die Errichtung einer Multisporthalle im Bözingenfeld einen Projektierungskredit vorzulegen. Die Frist für die Beantwortung der Motion wurde um zwei Monate verlängert.

Seit Jahren spielen die beiden Inlinehockeyclubs der Stadt Biel auf provisorischen Spielfeldern. Ihnen wurde eine permanente Trainings- und Spielinfrastruktur in Aussicht gestellt, und der Gemeinderat hat 2017 den Auftrag erteilt, einen Ort für den Inlinehockeysport auf Stadtboden zu finden. Dieser wurde im Bözingenfeld gefunden, worauf 2018 der Gemeinderat das Projekt für die Realisierung einer gedeckten Halle lancierte. Im Verlaufe der Arbeiten hat sich die Möglichkeit ergeben, zwei weitere Partner und zukünftige Mieter für eine Sportinfrastruktur im Bözingenfeld zu gewinnen, den Schweizerischen Turnverband (STV) und den Schweizer Alpen Club (SAC). Der STV trainiert derzeit in der sogenannten «Jubiläumshalle» in Magglingen. Diese muss saniert werden, weshalb der STV eine Alternative sucht. Der SAC plant, ein nationales Zentrum in Biel einzurichten für die Trainings seiner Spitzensportlerinnen und Sportler. Die Aufnahme von Partnern in das Projekt «Multisporthallen» hat den Vorteil, dass beim Bau Synergien entstehen und zudem mögliche Drittfinanzierungen optimal genutzt werden können. Zudem wird dank der modernen Infrastruktur für den STV Platz für die Rhythmische Gymnastik des Sport-Kultur-Studium (SKS) geschaffen. Das SKS belegt derzeit Turnhallen im Stadtzentrum, die auch vom obligatorischen Schulsport belegt werden. Die Multisporthallen und der Umzug des SKS spielen bis zu drei Turnhallen im Stadtzentrum für den Schulsport frei.

Der Gemeinderat hat 2019 den Projektierungskredit für die Multisporthallen Bözingenfeld erteilt. Dabei hat er das Verfahren einer Totalunternehmung (TU)-Ausschreibung gewählt, da dieses unter Berücksichtigung der damals vorhandenen Faktoren Vorteile mit sich brachte. Im Rahmen der Projektierung wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Gleichzeitig wurde in enger Zusammenarbeit mit den potentiellen Mietern die Anforderungen an das Projekt und das Raumprogramm erarbeitet. Die TU-Ausschreibung wurde im November 2019 lanciert.

Aufgrund der im Verlaufe der Projektarbeiten gewonnenen Erkenntnisse sowie den Resultaten der Baugrunduntersuchung hat sich Anfang 2020 herausgestellt, dass eine Anpassung des Verfahrens sinnvoll ist. Der Gemeinderat hat daher beschlossen, die laufende TU-Ausschreibung abzubrechen zugunsten eines Gesamtleistungswettbewerbs. Damit können die schon erarbeiteten Grundlagen weitergenutzt und die eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der zukünftigen Nutzenden (Inlinehockey, STV, SAC) berücksichtigt werden.

Die Federführung des Projekts liegt bei der Direktion Bildung, Kultur und Sport. Sie arbeitet in eng Zusammenarbeit mit vier Direktionen und Externen zusammen, welche Erfahrungen im Bereich des gewählten Verfahrens aufweisen. Die Jury wird aufgrund des Verfahrenswechsels ergänzt und der SIA-Norm 143 entsprechen. Weiterhin werden darin neben den politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger auch die zukünftigen Nutzenden (Inlinehockey, SAC, STV) sowie Fachpersonen vertreten sein.

Der Gemeinderat wird dem Stadtrat infolge der Anpassung des Verfahrens einen Verpflichtungskredit zur Projektierung unterbreiten.

Auf Grund der obenstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die dringliche überparteiliche Motion 20190452 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 01. April 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: dringliche überparteiliche Motion 20190452

Überparteiliche Motion, dringlich

2019A52

Sportkomplex Bözingenfeld:

Verlangt wird übliches Verfahren für Projektierung

Antrag: Der Gemeinderat legt dem Stadtrat für die Errichtung eines Sportkomplexes im Bözingenfeld einen Projektierungskredit vor.

Begründung: Der Gemeinderat hat zum Erstaunen und zum Unverständnis, insbesondere auch der Fachleute, für die Erstellung eines Sportkomplexes im Bözingenfeld den Weg der Totalunternehmer-Submission (TU) gewählt (vgl. Publikation simap.ch vom 8.11.2019 / ID 195934). Dazu kommt, dass als Vergabestelle für die Stadt Biel die Direktion Bildung, Kultur und Sport (BSK) genannt wird - und nicht die Direktion Bau, Energie und Umwelt (BEU). Vorab wurde am 25.9.19 durch den Gemeinderat ein Projektierungskredit von CHF 295'000.- (Kompetenzgrenze Gemeinderat CHF 300'000.-) bewilligt für die Erarbeitung eines Vorprojektes mit Pflichtenheft und Programm für die Lancierung einer Ausschreibung als Totalunternehmer-Submission.

Dieses Vorgehen für einen Bau von ca. CHF 10 Mio. ist aus mehreren Gründen mehr als fraglich und u.E. nicht der richtige Weg:

- Das erstellte Vorprojekt (Machbarkeitsstudie?) ist eine ungenügende Grundlage für ein solches Projekt, bzw. für dieses Vorgehen (vgl. auch Bewertung durch BWA Bern-Solothurn, [Beobachter für Wettbewerbe und Ausschreibungen]) (in der Beilage).
- Unseriös ist dieses Vorgehen – d.h. TU-Ausschreibung gestützt auf ein Vorprojekt -, da die Angebote höchstwahrscheinlich entsprechend unvollständig sein werden und dann bei der Abrechnung erhebliche Mehrkosten von der Bauherrschaft nicht widerlegt werden können.
- Die Federführung durch die BSK ist nicht sachgerecht; sie sollte bei der BEU, bzw. Hochbauamt sein.
- Die Zusammenstellung der Jury entspricht nicht der Usanz, ja ist inkompetent. Die Jury muss genügend Fachpersonen aus Planung und Architektur aufweisen.
- Es besteht die Gefahr eines „Blindfluges“.
- Damit wird dem Stadtrat sein übliches Mitwirkungsrecht entzogen.
- Der Verzicht auf ein qualitätssicherndes Verfahren seitens der öffentlichen Hand ist auch unverständlich, nachdem bei Privaten immer mehr solche Verfahren zwingend verlangt werden.

Hinweis zu formellen Punkten:

- Motionsfähigkeit: Da ein Projektierungskredit für einen Bau von ca. CHF 10 Mio. sicher höher als CHF 300'000.- ist, ist gemäss Art. 40 Abs. 2 Geschäftsordnung des Stadtrates („*Motionen sind nur für Gegenstände zulässig, die nicht in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderats liegen*“) der Weg für eine Motion zulässig.
- Zu spät?: Die Bestimmung der Teilnehmer ist erst für den 14.2.2020 „vorgesehen“, (vgl. Ziffer 3.11 Ausschreibung simap). Das „Vorhaben TU“ kann ohne weiteres gestoppt, bzw. sistiert oder verschoben werden.
- Dringlichkeit: ergibt sich aus dem oben Genannten.

Biel/Bienne, den 18. Dezember 2019

Peter Bohnenblust und Thomas Strässler, FDP.Die Liberalen

sowie:

Maurice Paronitti, PRR

Thomas Brunner, EVP

Reto Gugger, BDP

Titus Sprenger, Passerelle

Fred Schor, EDU

Sandra Gurtner-Oesch, GLP



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Interpellation 20190455, Peter Bohnenblust, FDP, Thomas Strässler, FDP, Maurice Paronitti, PRR, Reto Gugger, BDP, Fred Schor, EDU, Thomas Brunner, EVP, Titus Sprenger, Passerelle, Sandra Gurtner-Oesch, GLP, «Projekt Sportkomplex Bözingenmoos: Offene Fragen»

Die Interpellation stellt mehrere Fragen zum Projekt der Multisporthalle Bözingenfeld und zum gewählten Verfahren.

Einleitend kann sich der Gemeinderat zum vorliegenden Projekt wie folgt äussern:

Seit Jahren wird für den Inlinehockeysport in der Stadt Biel ein geeigneter Ort zur Erstellung einer Trainings- und Wettkampfinfrastruktur gesucht. Der Gemeinderat hat im Jahr 2017 den Auftrag erteilt, einen passenden Ort auf dem Stadtboden für den Inlinehockeysport zu finden. Dieser wurde mit der Bauparzelle im Bözingenfeld gefunden. 2018 lancierte der Gemeinderat das Projekt für die Realisierung einer gedeckten Halle. Im Verlauf des Projekts hat sich herausgestellt, dass die Infrastruktur zusätzlich vom Sport-Kultur-Studium (SKS) der Stadt Biel genutzt werden kann. Zudem sind während der ersten Ausarbeitung des Projekts der Schweizerischer Turnverband (STV) und der Schweizer Alpen Club (SAC) auf das Vorhaben aufmerksam geworden. Der STV benötigt aufgrund der Sanierung der sogenannte «Jubiläumshalle» in Magglingen zeitnah eine neue Lösung. Der SAC möchte in Biel ein nationales Zentrum für den Klettersport errichten und sucht für seine Spitzensportlerinnen und Spitzensportler eine geeignete Trainingsstätte. Das Projekt zielt darauf ab, dass heutige Belegungen des SKS durch das Regionale Leistungszentrum der Rhythmischen Gymnastik aus Schulsportanlagen der Stadt Biel abgezogen und in die projektierte neue Halle des Turnverbandes transferiert werden. Die Stadt profitiert von diesem Transfer in dem, dass sie drei Turnhallen für den obligatorischen Sportunterricht freispielen kann. Damit wird auch deutlich, dass die Halle zwar durch die Stadt Biel erstellt wird, die Nutzung aber einerseits durch den heimischen Inlinesport, andererseits durch den STV sowie den SAC erfolgen wird. Diese werden der Stadt Biel für die Nutzung eine Miete entrichten.

Um das Projekt aus Nutzungssicht zu optimieren und parallel dazu die Kosten für die Stadt als Erstellerin und für die nutzenden Vereine und Verbände mittels zusätzlicher Finanzierungsquellen zu minimieren, besteht ein starker Termin- und Kostendruck. Das Projekt kann nur dann die grundsätzlich möglichen Finanzierungsquellen optimal erschliessen, wenn die Stadt die Anlage erstellt und die Nutzenden eine Miete entrichten. Der Gemeinderat hatte sich aufgrund dessen im September 2019 für das Verfahren einer Totalunternehmung(TU)-Ausschreibung entschieden, mit welchem den erwähnten Faktoren aus seiner Sicht am besten Rechnung getragen werden konnte. Die parallel zur TU-Ausschreibung durchgeführte Baugrunduntersuchung hat die bis dahin angenommene Ausgangslage jedoch verändert. Zudem hat sich gezeigt, dass die verschiedenen Ansprüche die Komplexität des Projekts erhöhten. Aufgrund dieser angepassten Ausgangslage hat sich der Gemeinderat dazu entschieden, das Verfahren anzupassen in einen Gesamtleistungswettbewerb. Dem Stadtrat wird hierzu ein Verpflichtungskredit zur Genehmigung unterbreitet werden.

Der Gemeinderat kann die gestellten Fragen wie folgt beantworten:

- 1. Warum hat der Gemeinderat für die Ausführung die Totalübernehmerlösung (richtig: Totalunternehmungslösung TU) gewählt?**
Siehe oben
- 2. Welche Projekte wurden bisher durch die Stadt Biel – und durch welche Direktion – als TU durchgeführt?**

Bisher wurde das Projekt der Tissot Arena in Form eines Gesamleistungswettbewerbs durchgeführt. Hierbei handelt es sich um eine spezielle Ausprägung des TU-Wettbewerbs. Die Federführung für dieses Projekt lag ursprünglich bei der Finanzdirektion und ging per 1. Januar 2013 auf die Präsidioldirektion über, als einerseits die Personalunion von Stadtpräsident und Finanzdirektor aufgehoben und andererseits die Abt. Stadtplanung der Präsidioldirektion angegliedert wurde (der damalige Stadtplaner war von Beginn des Projekts an stadtinterner Projektleiter).

- 3. Der Gemeinderat hat unseres Wissens Kenntnis der Bewertung der Ausschreibung durch BWA Bern-Solothurn (Beobachter für Wettbewerb und Ausschreibungen). Teilt er die Auffassung, dass die TU-Ausschreibung zurückgezogen und neu als Projektwettbewerb ausgeschrieben wird? Falls nein, warum nicht?**

Nein, der Gemeinderat hat entschieden, einen Gesamleistungswettbewerb durchzuführen.

- 4. Falls nicht auf eine TU Lösung verzichtet wird (vgl. Motion „Sportkomplex Bözingenfeld: Verlangt wird übliches Verfahren für Projektierung“), werden folgende zusätzlichen Fragen gestellt:**

(Siehe oben)

Biel, 01.04.2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: dringliche überparteiliche Interpellation 20190455




Projekt Sportkomplex Bözingenmoos: Offene Fragen

Vorab ist festzuhalten, dass das Bedürfnis und die Notwendigkeit einer zusätzlichen Sportstätte nicht bestritten werden.

Es werden folgende Fragen gestellt, dies auch Bezug nehmend auf die heute eingereichte Motion „Sportkomplex Bözingenfeld: Verlangt wird übliches Verfahren für Projektierung“:

1. Warum hat der Gemeinderat für die Ausführung die Totalübernehmerlösung (TU) gewählt?
2. Welche Projekte wurden bisher durch die Stadt Biel – und durch welche Direktion - als TU durchgeführt?
3. Der Gemeinderat hat unseres Wissens Kenntnis der Bewertung der Ausschreibung durch BWA Bern-Solothurn (Beobachter für Wettbewerbe und Ausschreibungen), vgl. Beilage zur Motion, bzw.: <https://bwa-smile.ch/wp-content/uploads/2019/11/191118-31-19-Bewertung-Sportkomplex-Bo%CC%88zingenfeld.pdf> :
Teilt er die Auffassung, dass die TU-Ausschreibung zurückgezogen und neu als Projektwettbewerb ausgeschrieben wird?
Falls nein, warum nicht?
Und
4. falls nicht auf ein TU Lösung verzichtet wird (vgl. Motion „Sportkomplex Bözingenfeld: Verlangt wird übliches Verfahren für Projektierung“),
werden folgende zusätzlichen Fragen gestellt:
 - 4.1 Warum werden von Privaten immer mehr qualitätssichernde Verfahren verlangt und die öffentliche Hand verzichtet im vorliegenden Fall „Sportkomplex“ darauf?
 - 4.2 Warum ist die Vergabestelle für die Stadt Biel die Direktion Bildung, Kultur und Sport (BKS) und nicht die Direktion Bau, Energie und Umwelt (BEU)?
 - 4.3 Sind dem Gemeinderat TU-Lösungen in anderen Gemeinden für solche, bzw. ähnliche Objekte bekannt?
 - 4.4 Welche Erfahrungen hat die Stadt Biel mit TU-Aufträgen, insb. für ähnliche Objekte bisher gemacht?
 - 4.5 Wer hat das Fachwissen für die Umsetzung Projektierungskredites von CHF 295'000 eingebracht?
 - 4.6 Wie sieht die heutige Projektorganisation (Organigramm mit Funktion/Namen) aus?
 - 4.7 Jury/Beurteilungsgremium: Wie ist die Zusammensetzung und wer hat diese bestimmt?
 - 4.8 Betreffend Ausschreibung simap vom 8.11.19 (ID 195934): Anzahl der innert der Frist (13.12.2019) eingereichten Teilnahmeanträge?

Biel/Bienne, den 18. Dezember 2019 Peter Bohnenbust und Thomas Strässler, FDP.Die Liberalen

 Christoph Grupp, Grüne
 Sandra Schneider, SVP
 Maurice Paronitti, PRR
 Reto Gugger, BDP
 Fred Schor, EDU
 Thomas Brunner, EVP
 Titus Sprenger, Passerelle
 Sandra Gurtner-Oesch, GLP



Beantwortung

des Postulates 20190382, Anna Tanner, Fraktion SP/JUSO, «Chancen für alle Geschlechter»

Die Autorin des Postulats fordert den Gemeinderat auf, zu prüfen, ob eine Stelle oder eine Koordinationsfunktion für Gleichstellungsfragen geschaffen werden kann. Diese Stelle soll direktionsübergreifend funktionieren. Ausserdem soll ein Konzept erstellt werden, damit in Zukunft Genderdiskriminierung verhindert werden kann.

Gleichstellungsfragen sowie die Konflikte, die die Diskriminierung innerhalb von Arbeitsteams hervorrufen kann, sind wichtige Themen, welche aktuell durch die in Artikel 3 des Personalreglements (PersR) vorgesehenen Einrichtungen abgedeckt werden:

Art. 3 - Einrichtungen zur Umsetzung der Personalpolitik

¹ Der Gemeinderat schafft Einrichtungen zur Umsetzung der Personalpolitik und zum Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, namentlich

a. einen Ausschuss für Fragen zur Gleichstellung von Frau und Mann in der Stadtverwaltung,

b. eine Anlaufstelle zur Prüfung von Beschwerden wegen Mobbing, sexueller Belästigung durch andere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Vorgesetzte oder anderer Unregelmässigkeiten.

Der Gemeinderat hat 2019 in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Fragen zur Gleichstellung drei Massnahmen verabschiedet, um bis 2024 die Gleichstellung zwischen Mann und Frau im Bereich der Kaderstellen zu erreichen: Jobsharing, Überarbeitung der Rekrutierungsprozesse zur Beseitigung von geschlechterspezifischen Unterschieden und die Einführung eines «Talentmanagementsystems». Diese Massnahmen sind nicht spezifisch auf eines der beiden Geschlechter ausgerichtet, sondern geben allen Mitarbeitenden die Möglichkeit, Familie und Beruf besser miteinander zu vereinbaren.

Damit die Geschlechterdiskriminierung, welche eine akute Form von Arbeitskonflikt darstellt, besser bekämpft werden kann, hat der Gemeinderat dem Stadtrat beantragt, ein Projekt zur Schaffung einer verwaltungsexternen vertraulichen Anlaufstelle zu genehmigen (überparteiliches Postulat 20190176, «Prävention und Intervention beim städtischen Personal»). Punkt 1 der Beantwortung des überparteilichen Postulates, «Eine externe Vertrauensstelle für die städtischen Angestellten einzurichten, die es dem Personal ermöglicht, unabhängig und geschützt Fälle von Belästigungen, Mobbing, Diskriminierung, Teamkonflikte usw. zu melden und Beratung zu erhalten» wurde vom Stadtrat am 16.01.2020 genehmigt. Die Präsidialverwaltung wird dem Gemeinderat bis im Sommer 2020 einen konkreten Vorschlag für die Umsetzung unterbreiten.

Schliesslich hat der Gemeinderat in seiner Beantwortung der Motion 20190378, «Die Stadt Biel als Arbeitgeberin braucht ein Integrationskonzept», die Idee begrüsst, ein Integrationskonzept zu entwickeln, welches auch Fragestellungen in Zusammenhang mit der Vielfalt behandelt, wobei ein Teil insbesondere den Genderfragen gewidmet sein wird. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass die Überlegungen des vorliegenden Postulats ins globale Konzept zur Vielfalt und Integration aufgenommen werden sollen.

Der Gemeinderat beantragt daher dem Stadtrat, das Postulat 20190382 erheblich zu erklären.

Biel, 19. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

- Postulat 20190382

(wird von STK ausgefüllt)

Vorstoss Nr. / Interv. no:

20190382

Termin GR / Délai CM:

Direktion / Direction:

Mitbericht / Corapport:

Postulat

Chancen für alle Geschlechter

Antrag

Der Gemeinderat wird aufgefordert zu prüfen, ob in der Stadtverwaltung eine Stelle oder eine Koordinationsfunktion für Gleichstellungsfragen geschaffen werden kann. Diese Stelle soll direktionsübergreifend funktionieren. Dabei soll eine Strategie erarbeitet werden, wie die Stadt Biel Genderdiskriminierung zukünftig verhindern will.

Begründung

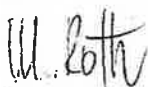
Ein aktuelles und wichtiges Thema in der Gesellschaft ist die Gleichstellung der Geschlechter und der Umgang mit Genderfragen. Die Gleichstellung zwischen den Geschlechtern ist in vielen Bereichen nicht erreicht. Dazu gehören Lohngleichheit, Betroffenheit von Sexismus, Opfer von Häuslicher Gewalt, ausgeglichene Kaderfunktionen, gleichberechtigte Arbeitsmodelle etc. Dieses Thema betrifft nicht alleine ein Geschlecht. Erstens wird auf lokaler Ebene ausgeblendet, dass es mehr als zwei Geschlechter gibt und dass dies einen sensiblen Umgang erfordert. Zweitens drehen sich Gleichstellungsfragen nicht nur um Frauenanliegen, sondern um ausgeglichene Lebensbedingungen für alle Geschlechter. Dazu gehören Fragen der öffentlichen Infrastruktur, der Planung von Wohnformen, welche familienfreundliche Lebensmodelle ermöglichen, Beratungsangebote etc.

Biel, 24. Oktober

Anna Tanner, SP Juso Fraktion



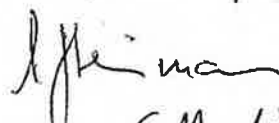
Mitunterzeichnende





















Beantwortung

des überparteilichen Postulates 20190380, Reto Gugger, BDP, Thomas Brunner, EVP, Andreas Gerber, FDP, Pascal Bord, PRR, «Faire Rahmenbedingungen für HandwerkerInnen»

Mit dem überparteilichen Postulat wird der Gemeinderat gebeten, die Öffnung von aktuell während bestimmten Zeiten für Motorfahrzeuge gesperrten Zonen (Nidaugasse, Altstadt) unter gewissen Auflagen für vor Ort tätige Handwerkerinnen und Handwerker zu prüfen.

Das Verkehrssystem der Nidaugasse wurde 2013 mit der Einführung einer Fussgängerzone und der Harmonisierung der bewilligten Zeiten für den Güterumschlag und den Veloverkehr von Montag bis Samstag zwischen 19.00 und 10.00 Uhr (Donnerstag ab 21.30 Uhr) geändert. Die Fussgängerzone in der Altstadt wurde 2018 eingeführt. Mit diesen Massnahmen konnte das Stadtzentrum den Fussgängerinnen und Fussgängern zurückgegeben und ohne Beeinträchtigung der Anlieferung geschäftlich attraktiver gemacht werden.

Der Gemeinderat erinnert daran, dass Geschäftsbetriebe und ihre Anlieferer in Fussgängerzonen für den Güterumschlag ausserhalb der signalisierten Umschlagszeiten eine Ausnahmegewilligung erwerben können. Diese Parkkarte für Fussgängerzonen (Kategorie 9 der Parkierungsverordnung; SGR 761.11) kann für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr gelöst werden. Sie ermöglicht den Handwerkenden den Zugang zu Fussgängerzonen oder Fahrverbotszonen (wie Nidaugasse und Altstadt) ausserhalb der signalisierten Zeiten.

Ausserdem können Firmen, die Notfalleinsätze leisten, eine spezielle «Notfallparkkarte» für Handwerkende mit Notfalldienstaufgaben sowie für Ärzteschaft (Kategorie 3 der Parkierungsverordnung) lösen, die zwölf Monate gültig ist.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass z.B. die Fussgängerzone in der Nidaugasse auch über die angrenzenden Strassen, wie die Zentralstrasse, die General-Dufour-Strasse, die Adam-Friedrich-Molz-Gasse, die Gartenstrasse, den Parkweg, die Kanalasse, die Ernst-Schüler-Strasse oder die Neuengasse zugänglich ist.

Somit gewährleisten nach Ansicht des Gemeinderates die bestehenden Regelungen den Zugang zur Fussgängerzone ausserhalb der bewilligten Zeiten für Handwerkende, und eine zusätzliche Lockerung der Vorschriften für den motorisierten Verkehr ist nicht gerechtfertigt.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, das überparteiliche Postulat 20190380 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 19. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: überparteiliches Postulat 20190380

BDP / PBD

EVP / PEV

FDP / PRR

20190380

überparteiliches Postulat

Faire Rahmenbedingungen für HandwerkerInnen

Der Gemeinderat wird darum gebeten, die Öffnung von aktuell während bestimmten Zeiten für Motorfahrzeuge gesperrten Zonen (Nidaugasse, Altstadt) unter gewissen Auflagen für vor Ort tätige HandwerkerInnen zu prüfen.

Begründung:

Die Durchführung von Arbeiten in Zonen, welche nur während beschränkten Zeiten befahren werden dürfen, ist für Handwerker fast unmöglich. Sie dürfen tagsüber an gewisse Orte keinen Materialnachschub liefern oder für eine Tätigkeit anfahren. Der Pikettdienst eines Liftbetreibers riskiert grundsätzlich eine Busse, wenn er während den Ladenöffnungszeiten die Nidaugasse befährt, um eingeschlossene Fahrgäste möglichst schnell mit geeignetem Material zu befreien. Ebenso der Malermeister, welcher frische Farbe auf eine Baustelle bringen muss - oder der Servicemonteur, welcher nur während der Ladenöffnungszeiten Zutritt zu einem Geschäft erhält. Eine Lockerung der aktuellen, rigiden Vorschriften sollte doch im Sinne von gesundem Menschenverstand möglich sein - allenfalls unter Auflagen (z.B. Befahrung nur im Schritt-Tempo oder nur mit vorgängiger Anmeldung/Bewilligung beim kompetenten Organ).

Biel, 23. Oktober 2019

Reto Gugger
BDP

Thomas Brunner
EVP

Andreas Gerber
FDP

Pascal Bord
PRR

Fred Schor
EDU



Beantwortung

des Postulates 20190381, Selma Meuli, Fraktion Grüne, «Fussgängersicherheit Reuchenettestrasse Nord»

Die Postulantin fordert den Gemeinderat auf, sich bei den kantonalen Behörden dafür einzusetzen, dass die Sicherheit des Fussgängerübergangs auf dem Wanderweg zwischen Ried und Fuchsenried bei der Unterführung Reuchenettestrasse Nord (siehe Abb. 1) verbessert wird. Zur Steigerung der Übersichtlichkeit sollen dort Verkehrsspiegel installiert werden.

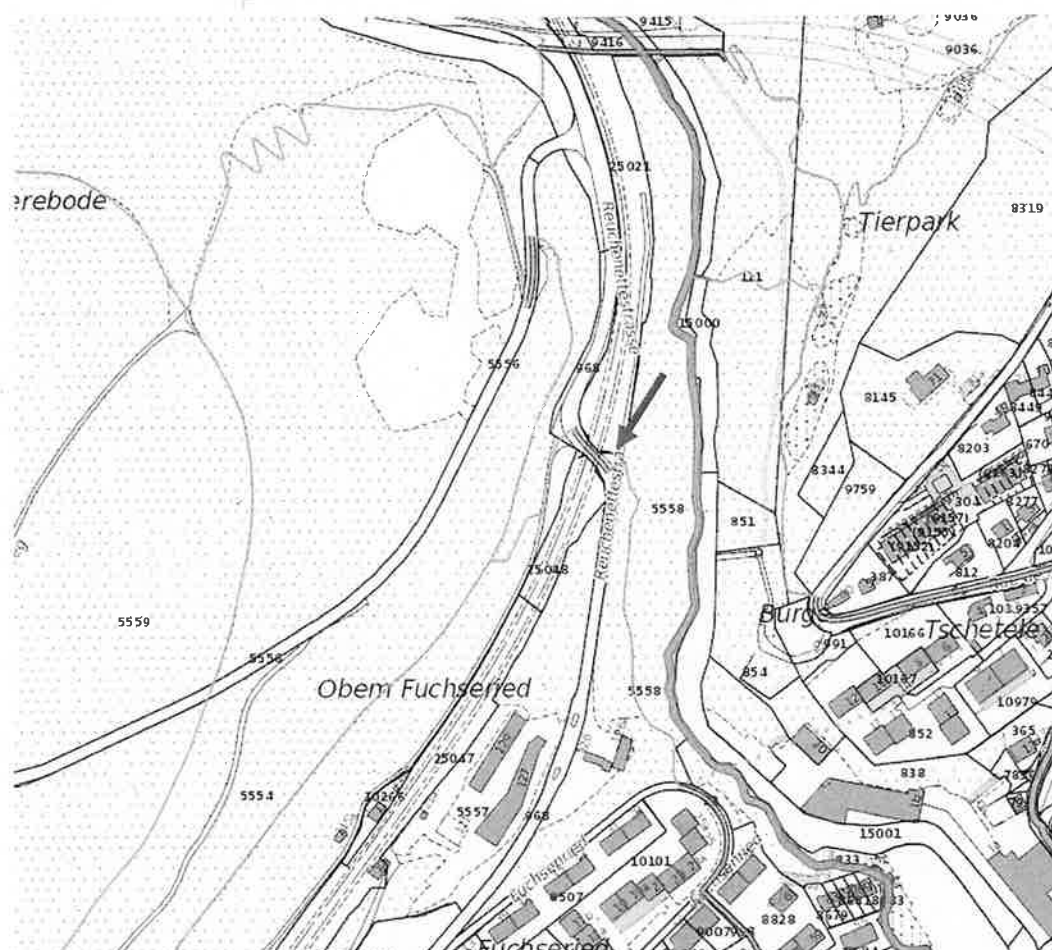


Abb. 1 – Ausschnitt Fusswegnetz des Kantons Bern

Der Gemeinderat und das Tiefbauamt des Kantons Bern teilen die Einschätzung der Postulantin.

Der Bund plant die Neugestaltung des Abschnitts zwischen der Unterführung Reuchenettestrasse und der A16 im Rahmen des definitiven Kreiselpjekts Biel Nord. Im Unterführungsbereich ist eine Verbesserung für den Velo- und Fussverkehr vorgesehen.

Da die Umsetzung dieser Massnahmen einige Jahre in Anspruch nimmt (Bewilligung, Detailplanung, Realisierung), hat sich das für die Reuchenettestrasse zuständige kantonale Amt auf Anfrage der Stadt Biel bereiterklärt, die Machbarkeit einer punktuellen Verbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsverhältnisse (Schleppkurve Bus usw.) zu

prüfen. Das Amt wird die Lage beurteilen und mit dem Bereich Verkehr der Stadt Biel Sofortmassnahmen grundsätzlich bezüglich Markierung und Signalisation (Poller zur Verbesserung der Sichtbarkeit usw.) absprechen.

Spiegel sind für Fussgängerübergänge generell ungeeignet. Sie vermitteln ein falsches Gefühl von Sicherheit, vor allem bei einer Strasse, auf der Tempo 60 erlaubt ist. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sehen zwar im Spiegel das sich nähernde Fahrzeug, sind für dieses im Spiegel aber nicht sichtbar. Auch lässt sich die Geschwindigkeit, mit der ein Fahrzeug näherkommt, im Spiegel nur schwer einschätzen. Andere punktuelle Massnahmen wie die optimierte Erneuerung bisheriger Markierungen sind hingegen denkbar und werden geprüft.

Der Gemeinderat kommt wie die Postulantin zum Schluss, dass die Sicherheit des betreffenden Fussgängerübergangs verbessert werden kann. Das Anbringen von Spiegeln ist aber keine geeignete Lösung.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, das Postulat 20190381 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 19. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

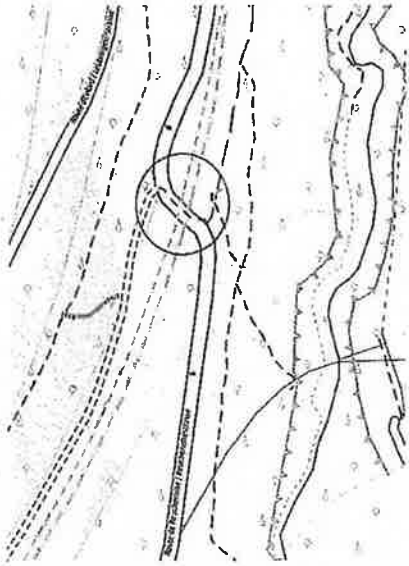
Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20190381



Vorstoss Nr. / Interv. no: 20190381
Termin GR / Débat CM: _____
Direktion / Direction: _____
Mitbericht / Corapport: _____

Postulat : Fussgängersicherheit Reuchenettestrasse Nord



Problematischer
Fussgängerübergang bei
Bahnbrücke Reuchenettestrasse
Nord

Bild-Quelle: outdooractive,
<https://www.outdooractive.com/de/wanderungen/biel-bienne/wanderungen-in-biel-bienne/1418646/>

Um die Fussgängersicherheit an der Reuchenettestrasse Nord zu verbessern und um die allgemeine Übersichtlichkeit zu steigern, wird der Gemeinderat aufgefordert, sich bei den kantonalen Behörden dafür einzusetzen, dass an besagter Stelle ein oder mehrere Verkehrsspiegel zu Gunsten der FussgängerInnen installiert werden.

Begründung :

Der Fussgängerübergang bei der Bahnbrücke im nördlichen Teil der Reuchenettestrasse leidet unter mangelnder Sicherheit. Das Überqueren der stark befahrenen Reuchenettestrasse ist somit für FussgängerInnen ein wagemütiges Unterfangen. Die Kurve an der besagten Stelle erschwert eine übersichtliche Verkehrssituation, dies insbesondere für die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen. Die Problematik stellt sich nicht nur den BewohnerInnen des naheliegenden Quartiers Fuchsenried, welche in den nahegelegenen Mahlenwald gelangen möchten. Auch für die BenutzerInnen des nationalen Wanderweges, der über das besagte Strassenstück führt, ist es relevant, dass die besagte Verkehrs-Situation verbessert wird. Da sich der Wanderweg auf Bieler Gemeindegebiet befindet, ist die Stadt Biel laut dem *Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs* verpflichtet, die Sicherheit der WandererInnen zu gewährleisten, respektive beim Kanton wegen der mangelnden Fussgängersicherheit der Kantonsstrasse zu intervenieren :

Art. 1

«Die Stadt Biel fördert den Fussverkehr und schützt die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.»

Art 2.2

«Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten (hier Kanton) für diese Zielsetzung ein.»

Art 4.2

«Sie fördert insbesondere die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger [...].»

Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs der Stadt Biel vom 18. Dezember 2014

Biel, 23. Oktober 2019

S. Meull

Selma Meull, Fraktion Grüne / Les Verts

Handwritten signatures and names of other council members, including 'Ul. Roth', 'S. Meull', and 'Selma Meull'.



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Interpellation 20200063 Wiher Max, GLP, Augsburger-Brom Dana, SP, Scheuss Urs, Grüne, Wächter Olivier, SVP, «Kompetenzüberschreitungen betreffend AggloLac?»

Mit der Interpellation werden dem Gemeinderat diverse Fragen zum Projekt AGGLOlac unterbreitet, konkret zu den Konsequenzen, falls das Projekt von den zuständigen Behörden abgelehnt würde.

Einleitende Bemerkungen:

Die Projektgesellschaft AGGLOlac tritt in der Phase Planung als Trägerin der Arealentwicklung auf und ist als einfache Gesellschaft konstituiert. Sie besteht aus den Gemeinden Biel und Nidau und dem privaten Partner (Mobimo AG). Ihre Aufgaben, die Organisation, die Kompetenzen und die Modalitäten der Beschlussfassung sowie die Finanzierung sind in der Planungsvereinbarung geregelt. Die Planungsvereinbarung wurde bekanntlich vom Stadtrat von Biel an dessen Sitzung vom 27. Juni 2013 genehmigt (durch den Stadtrat von Nidau wurde diese am 20. Juni 2013 genehmigt).

Für vorliegenden Vorstoss wesentlich ist die Regelung, dass der private Partner eine Eintrittszahlung von CHF 4 Mio. geleistet hat, mit welcher vorab die planerischen Vorleistungen beider Städte (mit je CHF 750'000.--, entrichtet auf ein Sperrkonto) entschädigt und dieser zudem die weiteren Planungsarbeiten zu finanzieren hat. Soweit die Eintrittszahlung für die in der Phase «Planung» zu erfüllenden Aufgaben nicht ausreichen sollte, erfolgt die Nachfinanzierung je zur Hälfte durch den privaten Partner und die beiden Städte. Dabei beschränkt sich die «Nachschusspflicht» der beiden Städte allerdings auf die Nichtinanspruchnahme der auf das Sperrkonto geleisteten Entschädigung für die Planungsvorleistungen. Zu tatsächlichen Nachleistungen sind die Städte nicht verpflichtet.

Gemäss Gesellschaftsvertrag stehen der Gesellschaft Eigenmittel von CHF 2'700'000.-- zur Verfügung. Diese Mittel müssen aufgebraucht sein, bevor auf andere Gelder gegriffen werden darf. Wenn diese Kosten in der Phase Planung anfallen, müssen auch diese Kosten zunächst oder soweit als möglich aus den Eigenmitteln finanziert werden. Nur und erst, wenn diese nicht ausreichen, ist im Sinne des Gesellschaftsvertrages und der Planungsvereinbarung auf das durch die Städte Biel und Nidau errichtete und mit CHF 1'500'000.-- geäuftete Sperrkonto sowie auf die Nachschusspflicht von Mobimo zurück zu greifen. Dabei bestimmt die Planungsvereinbarung, dass, sofern bei der Erfüllung der Aufgaben der Projektgesellschaft in der Phase Planung ein Fehlbetrag entstehen sollte, der private Partner 50% und die Städte Nidau und Biel gemeinsam 50% nachzufinanzieren haben. Die gemeinsame Nachfinanzierung der Städte Nidau und Biel beschränkt sich dabei auf den dem – oben erwähnten - Sperrkonto überwiesenen Höchstbetrag von insgesamt CHF 1'500'000.-- oder je CHF 750'000.--. Eine weitergehende Pflicht zur Nachfinanzierung liegt allein beim privaten Partner, die Gemeinden unterliegen keiner über die auf dem Sperrkonto liegende Summe hinausgehende Nachschusspflicht.

Der Vollständigkeit halber ist auch zu erwähnen, dass der Kanton Bern im Rahmen des im Jahr 2012 durchgeführten Wettbewerbsprogramms „Entwicklungsschwerpunkte“ den

Gemeinden für das Projekt einen Betrag von CHF 200'000.- beigesteuert hat (sog. «ESP-Preis»).

Der Gemeinderat kann sich zu den unterbreiteten Fragen wie folgt äussern:

1. Szenario A: Die Bieler Stimmbevölkerung lehnt das Projekt AGGLOlac an der angekündigten Abstimmung vom 28. Juni 2020 ab und die Zusammenarbeit mit Mobimo wird gekündigt. Wie hoch sind die Projektierungskosten per Saldo heute, welche die Stadt Biel an Mobimo zurückbezahlen müsste, sofern Szenario A eintritt?

Der Stand der Projektierungskosten beläuft auf CHF 5.770 Mio. Darin enthalten sind die Eintrittskosten in der Höhe von CHF 4 Mio. (CHF 2.5 Mio. an die Projektgesellschaft und CHF 1.5 Mio. auf das Sperrkonto der Städte). Der die Eintrittskosten überschreitende Betrag in der Höhe von CHF 1.77 Mio. wurde von Mobimo finanziert.

Gemäss Planungsvereinbarung Art. 15 Ziffer 5 gilt diesbezüglich folgendes:

«Die Städte Nidau und Biel sind nach einer negativen Volksabstimmung über den Erlass der neuen Nutzungsvorschriften berechtigt, sich von ihrem privaten Partner zu trennen, sofern sie ihm die Eintrittszahlung von CHF 4 Mio. und von ihm zu Gunsten der Projektgesellschaft allenfalls geleistete Nachfinanzierungen vollumfänglich zurückerstatten. Sollte sich der private Partner nach einer negativen Volksabstimmung über den Erlass der neuen Nutzungsvorschriften von den Städten Nidau und Biel trennen wollen, steht ihm kein Anspruch auf Rückerstattung der geleisteten Eintrittszahlung von CHF 4 Mio. zu.»

Wie den einleitenden Bemerkungen entnommen werden kann, brachten die Gemeinden keine Geldmittel, sondern planerische Leistungen in das Projekt ein; diese Leistungen weisen pro Gemeinde einen Gegenwert von CHF 750'000.- auf, mithin jener Betrag, welcher von der Eintrittszahlung von Mobimo einem Sperrkonto zugewiesen worden ist.

Im in der Frage beschriebenen Falle einer von den Gemeinden gewünschten Trennung vom Partner Mobimo müssten die Gemeinden je CHF 2 Mio. (der Eintrittskosten) und je CHF 0.885 Mio. für die geleisteten Nachzahlungen rückerstatten. Diese Gesamtsumme von CHF 2.885 Mio. liegt in der Kompetenz des Stadtrates.

2. Szenario B: Die Bieler Stimmbevölkerung lehnt das Projekt AGGLOlac an der angekündigten Abstimmung vom 28. Juni 2020 ab und die Zusammenarbeit mit Mobimo wird weitergeführt. Wie hoch ist der Landwert von der Stadt Biel, welcher bei Szenario B auf unbestimmte Zeit für die Firma Mobimo reserviert bleibt?

Die Buchwerte der von der Stadt Biel einzubringenden Terrains basieren auf der mit Einführung von HRM2 durchgeführten Bewertung. Bezüglich der Stadt Biel handelt es sich um Anlagewerte von rund CHF 4.8 Mio.

3. Haben der Bieler Gemeinderat (Szenario A) und der Stadtrat (Szenario B) ihre Kompetenzen überschritten, als sie die Planungsvereinbarung zwischen Biel, Nidau und Mobimo im Mai 2013 unterzeichneten (GR) respektive ihr zustimmten (SR)?

Nein. Für die entsprechenden Erläuterungen wird auf die Antwort zu Frage 1. verwiesen.

4. Wie hoch sind sämtliche öffentlichen Zuwendungen von Gemeinden, Kanton und Bund (z.B. Archäologie, Infrastruktur, Erschliessung, Vorkredite für Planung, Arbeitszeit der Behörden etc.) an das Projekt AGGLOlac insgesamt?

Seitens der öffentlichen Hand werden für die Erstellung des Uferwegs CHF 1 Mio. gesprochen. Die mit dem Projekt verbundenen Archäologiekosten wurden vom Kanton auf CHF 28 Mio. veranschlagt (wobei CHF 3 Mio. vom Bund getragen werden). Die Gemeinden beteiligen sich an diesen Kosten zu 50%, jedoch max. mit einem Betrag von CHF 12.5 Mio., wobei diese Kosten sodann vom Gemeindeverband getragen werden.

5. Welche Aktiven erhält die Stadt Biel im Projekt AGGLOlac für sein Land an bester Lage?

Die Stadt Biel wird im Rahmen ihrer Mitgliedschaft im Gemeindeverband an den aufgewerteten Aktiven des Gemeindeverbandes partizipieren. In der Bilanz der Stadt Biel werden keine Aktiven aufgenommen, die Mitgliedschaft am Gemeindeverband wird jedoch im Beteiligungsspiegel der Jahresrechnung ohne Betrag aufgeführt.

6. Weshalb übernimmt die Stadt Biel langfristig die Hälfte der Unterhaltskosten der Grünflächen und der Infrastruktur rund um die Gebäude von AGGLOlac und Nidau?

Das Modell AGGLOlac beinhaltet die Erstellung des Infrastrukturprojektes aus dem Erlös für die Baugrundstücke. Unterhalt und Erneuerung und Betrieb dieser Anlagen werden einerseits durch den Gemeindeverband und andererseits durch die Stadt Nidau gewährleistet. Durch das gewählte Modell des Gemeindeverbandes bildet die Stadt Biel Mitglied des Gemeindeverbandes, welcher für die in der Frage beschriebenen Arbeiten verantwortlich zeichnet. Es ist nicht so, dass die Stadt Biel Kosten auf ihre eigene Rechnung übernehmen wird.

7. Wie hoch schätzt der Gemeinderat die, unter Frage 6 beschriebenen, Unterhaltskosten pro Jahr?

Gemäss den Planrechnungen wird der Gemeindeverband den Unterhalt aus den Einnahmen (Mieterträge, Gebühren, Entschädigungen) finanzieren können. Der Gemeindeverband zeichnet für den Betrieb und die Reinigung verantwortlich, wird diese Aufgabe jedoch der Stadt Nidau gegen entsprechende Entschädigung übertragen.

Biel, 8. April 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

Dringliche überparteiliche Interpellation 20200063

2020 0063

Dringliche überparteiliche Interpellation

Kompetenzüberschreitungen betreffend AggloLac?

Ausgangslage

Ein NEIN zum Projekt AggloLac an der angekündigten Abstimmung vom 28. Juni 2020 und eine mögliche Beendigung der Zusammenarbeit mit Mobimo würde die Stadt Biel teuer zu stehen kommen. Gemäss der Gemeinderatsantwort vom 30.10.2019 betragen die Projektierungskosten per 20.6.2019: Fr. 5,135 Mio. (Kosten für die Stadt Biel: Fr. 2,567 Mio.). Wir gehen davon aus, dass diese Kosten bis zur Abstimmung auf über 3 Mio. steigen. Dies hätte eine Volksabstimmung für die Planungsvereinbarung vorausgesetzt.

1. **Szenario A:** Die Bieler Stimmbevölkerung lehnt das Projekt AggloLac an der angekündigten Abstimmung vom 28. Juni 2020 ab und die Zusammenarbeit mit Mobimo wird gekündigt.
Wie hoch sind die Projektierungskosten, per Saldo heute, welche die Stadt Biel an Mobimo zurückbezahlen müsste, sofern Szenario A eintritt?
2. **Szenario B:** Die Bieler Stimmbevölkerung lehnt das Projekt AggloLac an der angekündigten Abstimmung vom 28. Juni 2020 ab und die Zusammenarbeit mit Mobimo wird weitergeführt.
Wie hoch ist der Landwert von der Stadt Biel, welcher bei Szenario B, auf unbestimmte Zeit für die Firma Mobimo reserviert bleibt?
3. Haben der Bieler Gemeinderat (Szenario A) und Stadtrat (Szenario B) ihre Kompetenzen überschritten, als sie die Planungsvereinbarung zwischen Biel, Nidau und Mobimo im Mai 2013 unterzeichneten (GR), respektive ihr zustimmten (SR)?
4. Wie hoch sind sämtliche öffentlichen Zuwendungen von Gemeinden, Kanton und Bund (z.B. Archäologie, Infrastruktur, Erschliessung, Vorkredite für Planung, Arbeitszeit der Behörde etc.) an das Projekt AggloLac insgesamt?
5. Welche Aktiven erhält die Stadt Biel im Projekt AggloLac für sein Land an Bester Lage?
6. Weshalb übernimmt die Stadt Biel langfristig die Hälfte der Unterhaltskosten der Grünflächen und der Infrastruktur rund um die Gebäude von AggloLac in Nidau?
7. Wie hoch schätzt der Gemeinderat die, unter Frage 6 beschriebenen, Unterhaltskosten pro Jahr?

Begründung


Gemäss den Fragen 1 bis 3, vermuten wir, dass die Bieler Behörden ihre Finanzkompetenzen im Zusammenhang mit der Planungsvereinbarung überschritten haben. Aufgrund der Finanzkompetenzen hätte aus unserer Sicht, bereits die Planungsvereinbarung, dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden müssen.

Die Bieler Behörden verschenken quasi erstklassiges Land in Seenähe, an die Gemeinde Nidau und bezahlen sogar noch die Hälfte der Unterhaltsarbeiten des Nidauer Parks und deren Infrastruktur. Es stellt sich generell die Frage, welchen finanziellen Nutzen die Stadt Biel hat, denn die Steuereinnahmen fallen allein in Nidau an und ein Finanzausgleichsmechanismus dazu ist nicht vorgesehen.

Biel, 19. Februar 2020



Max Wiher
glp, Mitglied der Kommission AggloLac



Dana Augsburg
SP, Vizepräsidentin der
Kommission AggloLac



Urs Scheuss
Grüne, Mitglied der
Kommission AggloLac



Olivier Wächter
SVP, Mitglied der
Kommission AggloLac



Beantwortung

der überparteilichen Motion 20190425, Christoph Grupp, Grüne, Dana Augsburger-Brom, SP, Alfred Steinmann, SP, Levin Koller, JUSO, Franziska Molina, EVP, Titus Sprenger, Passerelle, «Aufstockung Dienststelle Umweltschutz»

Die Motion verlangt vom Gemeinderat, dass die Dienststelle Umwelt um 100 Stellenprozent - zusätzlich zu den aktuellen 200 % - unbefristet aufgestockt wird. Der Aufgabenbereich soll schwergewichtig die Erfüllung des Pariser Klimaübereinkommens und die Förderung der Biodiversität sein. Die Stelle sei spätestens per 1. Januar 2021 zu besetzen.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Aufgaben der Dienststelle Umwelt in den letzten Jahren stetig zugenommen haben. Die Dienststelle Umwelt ist verantwortlich für die Themen Klima, Energie, Luftreinhaltung, Lärmschutz sowie Natur und Landschaft, respektive Biodiversität in der Stadt Biel. Der Gemeinderat hat aufgrund der zunehmenden Herausforderungen und Aufgaben der Dienststelle Umwelt bereits vor zwei Jahren eine zusätzliche provisorische Stelle per 1.1.2019 geschaffen. Somit ist – wie die Motion richtig festhält – die Dienststelle Umwelt aktuell mit 200% dotiert, aufgeteilt auf drei Mitarbeiterinnen. Von diesen 200% sind 100% bis Ende 2020 befristet und werden über die Spezialfinanzierung Energiestadt finanziert.

Im letzten Jahr hat die Dienststelle nochmals zusätzliche Aufgaben erhalten. Im Stadtrat wurde eine Vielzahl von verschiedenen Vorstössen zum Thema Klima eingereicht. Der Stadtrat hat am 19. September 2019 die dringliche überparteiliche Motion 20190126, Levin Koller, JUSO, Muriel Günther, SP, Miro Meyer, JUSO, Urs Scheuss, Grüne, Myriam Roth, Grüne, «Streikende Jugendliche ernst nehmen – Klimanotstand ausrufen» überwiesen und damit den Klimanotstand ausgerufen. Weiter hat der Stadtrat am 24. Oktober 2019 die überparteiliche Motion 20190013, Levin Koller, JUSO, Myriam Roth, Grüne, Julien Stocker, GLP, Miro Meyer, JUSO, Muriel Günther, SP, Anna Tanner, SP, Lena Frank, Grüne, «Mit einem Klimareglement das Pariser Klimaabkommen in der Stadt Biel umsetzen» erheblich erklärt. Zudem gewinnt neben dem Klimaschutz und der Klimaanpassung ein weiteres Umwelt-Thema an Brisanz, nämlich die Problematik des Rückgangs der Biodiversität.

Konkret kommen aufgrund dieser neuen Ausgangslage entsprechend viele zusätzliche Herausforderungen und Aufgaben auf die Dienststelle Umwelt zu.

Es sind dies insbesondere:

- Die komplexe und umfangreiche Koordinationsaufgabe für die Erreichung der Pariser Klimaziele, namentlich die gesamtstädtischen CO₂-Emissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken.
- Die Strategie betreffend Anpassung an den Klimawandel, welche auszuarbeiten ist. Daraus werden Massnahmen folgen, die es zu koordinieren gilt.
- Schliesslich haben die Gemeinden im Bereich Biodiversität vermehrt Verantwortung wahrzunehmen, um dem Artenschwund wirksam entgegenzuwirken. Es gilt, das sehr grosse Potential auf Bieler Boden, das die Stadt aufgrund ihrer Lage am Jurasüdfuss und am See hat, besser zu nutzen.

Vor diesem Hintergrund prüft der Gemeinderat das Anliegen mit der nötigen Sorgfalt und wird im Rahmen der Stellenschaffungen für das Jahr 2021 entscheiden. Der Gemeinderat ist sich

aber bewusst, dass auf die Dienststelle Umwelt sehr viele – auch zusätzliche - Aufgaben in den Bereichen Klimaschutz und Biodiversität zukommen und wird auf dieser Basis die nötigen Entscheide fällen.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die überparteiliche Motion 20190425 in ein Postulat umzuwandeln und als solches erheblich zu erklären.

Biel, 25. März 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: überparteiliche Motion 20190425

(wird von STK ausgefüllt)

Vorstoss Nr. / Interv. no: 20190425

Termin GR / Délai CM: _____

Direktion /Direction: _____

Mitbericht / Corapport: _____

Überparteiliche Motion: Aufstockung Dienststelle Umweltschutz

Der Gemeinderat wird aufgefordert, die Dienststelle Umweltschutz aufzustocken.

1. Die Dienststelle Umwelt ist um ein Pensum von 100% zusätzlich zu den heutigen 200% unbefristet zu erweitern. Der Aufgabenbereich der neuen Stelle ist schwergewichtig die Erfüllung des Pariser Klimaübereinkommens und die Förderung der Biodiversität.
2. Die zusätzliche Stelle ist bis spätestens 1. Januar 2021 zu besetzen.

Begründung

Die Dienststelle Umwelt ist verantwortlich für die Planung und Umsetzung aller Umwelt spezifischen Aufgaben. Dafür ist sie aktuell mit lediglich 100 Stellenprozenten und einer befristeten Anstellung von nochmals 100% dotiert. Diese befristete Stelle läuft bis Ende 2020.

Die Dienststelle Umwelt ist insbesondere zuständig für die Bereiche Umwelt, Biodiversität, Klima, Energie, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Für die zielführende Wahrnehmung dieser vielen wichtigen Aufgaben ist die Stadt Biel aktuell personell deutlich unterdotiert. Vergleiche mit anderen Städten, auch im Kanton Bern, belegen dies. Aufgrund der grossen Herausforderungen im Bereich Klima hat zum Beispiel die Stadt Thun per 1. Oktober 2019 eine zusätzliche Stelle (100%) geschaffen.

Auch auf die Stadt Biel kommen neue Aufgaben zu: im Bereich Klimaschutz werden künftig alle wichtigen Geschäfte auf ihre Klimaverträglichkeit zu prüfen sein. Eine Absenkung des CO₂-Ausstosses, die Planung, der Vollzug und die Kontrolle entsprechender Massnahmen verlangen zusätzliche personelle Ressourcen, um den vom Parlament geforderten Zielen entsprechen zu können.


Gleicher Handlungsbedarf gilt bei der Biodiversität, wo sowohl der Bund wie auch der Kanton seine Ressourcen ausgebaut hat, respektive ausbaut. Biel hat zur Umsetzung von entsprechenden Massnahmen ebenfalls zu wenig Ressourcen, wie die Beantwortung der Interpellation 20190284 zeigt. Der Gemeinderat stellt in Aussicht, „die personellen und finanziellen Ressourcen im Bereich Umwelt ... in den nächsten Jahren im Rahmen der Möglichkeiten für die konkrete Förderung der Biodiversität zu stärken.“


Biel, 21. November 2019


Christoph Grupp
Grüne Biel


Dana Augsburger-Brom
SP


Alfred Steinmann
SP/JUSO


Levin Koller
JUSO


Franziska Molina
EVP


Titus Sprenger
Einfach libres!



Beantwortung

des Postulates 20190461, Miro Meyer, JUSO, Levin Koller, JUSO, «Städtisches Ökoquartier»

Mit dem Postulat wird der Gemeinderat beauftragt, den Bau eines städtischen Ökoquartiers zu prüfen. Im Rahmen der Prüfung soll aufgezeigt werden, welche Realisierungsschritte dazu gehörten, welche strukturellen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden müssten und welches Know-how von anderen Städten schon besteht. Das städtische Ökoquartier zeichnet sich nach dem Postulat dadurch aus, dass es im städtischen Besitz ist, wenig Fläche pro Bewohnerin oder Bewohner beansprucht, vom motorisierten Individualverkehr befreit ist, einen niedrigen Energiebedarf aufweist und diesen erneuerbar stillt, sozial durchmischt ist und dass das aktive Zusammenleben der Bewohnerinnen und Bewohner in verschiedenster Weise gefördert wird.

Im Unterschied zu verschiedenen anderen Städten betreibt die Stadt Biel bis jetzt keinen städtischen Wohnungsbau. Dass dem städtischen Wohnungsbau aber für verschiedenste Städte in der Schweiz und in ganz Europa insbesondere im letzten Jahrhundert eine grosse Bedeutung zukam und teilweise bis heute zukommt, ist unbestritten. Ein Schritt weiter geht die Verbindung von städtischem Wohnungsbau mit ökologischen Zielsetzungen, wie dies das vorliegende Postulat fordert. Diesbezüglich wären in der Schweiz wohl die drei geplanten bzw. bereits realisierten städtischen 2000-Watt-Areale in der Stadt Bern zu erwähnen.

Der Gemeinderat möchte die Anregung des parlamentarischen Vorstosses aufnehmen. Er möchte dabei in zwei Schritten vorgehen, da der vorliegende Vorstoss zwei Fragestellungen enthält, welche hintereinander aufzuarbeiten sind. Als Erstes soll geprüft werden, welches die Chancen und Risiken wären, wenn die Stadt selber als Bauherrin und Vermieterin von Wohnungen auftreten würde. In diese Prüfung soll auch das Umfeld (Private und genossenschaftlicher Wohnungsbau) einbezogen werden. Wenn die Prüfung zum Schluss kommt, dass diese neue Aufgabe durch die Stadt wahrzunehmen sei, soll in einem zweiten Schritt geprüft werden, ob und wie ein sog. «Ökoquartier» im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus erfolgreich realisiert werden kann.

Im Sinne dieser Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat 20190461 erheblich zu erklären.

Biel, 1. April 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20190461

20190461

JUSO | JS



JUSO JS Bielingue

Postulat:

Städtisches Ökoquartier

Der Gemeinderat wird beauftragt den Bau eines städtischen Ökoquartiers zu prüfen. Im Rahmen dieser Prüfung soll er aufzeigen, welche Schritte für die Realisierung eines solchen Quartiers von Nöten wären (z.B. welche neuen Verwaltungseinheiten hierzu vonnöten wären, welche rechtlichen Herausforderungen bestehen würden, welches know-how von anderen Städten bereits besteht (z.B. Bern) etc.). Ein städtisches Ökoquartier zeichnet sich dadurch aus, dass...

- ... es in städtischem Besitz ist (ev. wäre eine Kooperation mit anderen Städten denkbar).
- ... es wenig Fläche pro Bewohner*in beansprucht
- ... es vom motorisierten Individualverkehr befreit ist
- ... es seine Energie (Wärme und Elektrizität) vollständig aus erneuerbaren Energien bezieht und die Gebäude einen niedrigen Energiebedarf aufweisen
- ... ein aktives Zusammenleben der Bewohner*innen gefördert wird. Räumlichkeiten sowie Hausrat sollen möglichst von mehreren Parteien genutzt werden. Wünschenswert wäre auch die Möglichkeit zu schaffen, dass sich Bewohner*innen in einem solchen Ökoquartier in der urbanen Landwirtschaft betätigen könnten.
- ... es sozial durchmischt.


Begründung:

In Zeiten zunehmender Umweltprobleme wie Klimaerwärmung, Artensterben oder Bodenversiegelung werden nachhaltige Wohnformen nötiger denn je. Es ist deshalb angezeigt, dass die öffentliche Hand im Wohnbereich aktiv wird. Ein Ökoquartier im Besitz der Stadt Biel hätte unter anderem den Vorteil, dass, im Gegensatz zu einem privaten Ökoquartier, die Mieteinnahmen der Stadt Biel und ihrer Bevölkerung zu Gute kämen. Dazu kommt, dass ein solches Ökoquartier der demokratischen Kontrolle der Bieler Bevölkerung unterstehen würde womit die Partizipation gestärkt würde. Ein städtisches Ökoquartier wäre demnach ein grosser Schritt in Richtung einer ökologischeren, sozialeren und demokratischeren Stadt. Gemeinden wie Zürich und Bern haben dies erkannt und verfolgen bereits seit längerem erfolgreich eine aktive und ökologische Wohnbaupolitik, zum Wohle von Umwelt und Bevölkerung.

Biel/Bienne, 18.12.2019

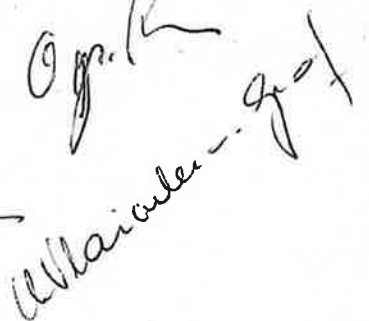


Miro Meyer (JUSO)
SP/JUSO Fraktion


Levin Koller (JUSO)









Beantwortung

des Postulates 20190384, Miro Meyer und Levin Koller, JUSO, «Urban Gardening in der Stadt Biel»

Die Postulanten fordern den Gemeinderat auf, einen Bericht zu «Urban Gardening» in der Stadt Biel auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. Der Bericht soll folgende Inhalte behandeln:

1. Ein Inventar von Flächen, welche im Besitz der Stadt Biel, die sich für urbane Landwirtschaft eignen würden.
2. Eine Potentialabschätzung von urbanem Gartenbau in der Stadt Biel zur Produktion von ökologischen und lokalen Lebensmitteln für die Bieler Bevölkerung.
3. Eine Abschätzung, inwiefern urbaner Gartenbau zur ökologischen Transformation der Stadt Biel beitragen kann und wie mit urbaner Landwirtschaft solidarische ökonomische Strukturen aufgebaut werden können.
4. Vorschläge, wie die Stadt Biel den urbanen Gartenbau mit dem Ziel, die Solidarität und den Gemeinsinn der Bielerinnen und Bieler zu stärken sowie lokale, ökologische Lebensmittel zu produzieren, unterstützen kann.
5. Prüfen, inwiefern urbaner Gartenbau durch die Stadt Biel initiiert und umgesetzt werden kann.

Der Gemeinderat steht urbanem Gartenbau ausdrücklich positiv gegenüber. Wie die Postulanten erwähnen, ermöglicht er eine lokale Gemüseproduktion, auch wenn der Gemeinderat gleichzeitig darauf hinweist, dass es sich nur um kleine Mengen Gemüse und Obst handelt. Der Gemeinderat weist weiter darauf hin, dass die Flächen temporär zur Verfügung gestellt werden. Meistens wird urbaner Gartenbau von organisierten Gruppen umgesetzt. Diese Strukturen fördern den gesellschaftlichen Zusammenhalt, was der Gemeinderat begrüsst.

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass bereits heute mehrere Flächen im Finanzvermögen im Rahmen eines «Urban Gardening-Projektes» temporär bewirtschaftet werden, so zum Beispiel am Passerellenweg (650 m², von einem Verein bewirtschaftet) oder am Bischofkänelweg, respektive an der Reimann-Strasse (1'100m², von einem Verein bewirtschaftet).

Weiter gibt es in der Stadt Biel und Agglomeration mehrere Angebote von Familiengärten, namentlich auf Bieler Boden in Bözingen und im Mettmoos, auf Boden benachbarter Gemeinden in Brügg (Möösli und Brüggmoos), in Port (Biel-Süd) und Aegerten (Eichmatt). Diese Angebote sind sehr beliebt und werden von den jeweiligen Sektionen des Familiengärtner-Verbands Biel verwaltet.

Der Gemeinderat ist bereit, das Potential von urbanem Gartenbau in der Stadt Biel zu prüfen. Folgt der Stadtrat dem Gemeinderat, wird er in den nächsten zwei Jahren ein entsprechendes Konzept ausarbeiten und aufzeigen, wo die Stadt urbanen Gartenbau durch Landabgabe fördern kann.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat 20190384 erheblich zu erklären.

Biel, 19. Februar 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20190384

Postulat:

20190384

Urban Gardening in der Stadt Biel

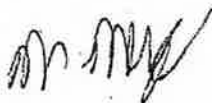
Der Gemeinderat wird beauftragt einen Bericht zu „Urban Gardening“ („urbane Landwirtschaft“) in der Stadt Biel auszuarbeiten und ihn dem Stadtrat vorzulegen. Folgende Inhalte sollen im Bericht ausgeführt werden:

- Ein Inventar von Flächen (wenn möglich mit Karte) im Besitz der Stadt Biel (und gegebenenfalls von interessierten Privaten), die sich für urbane Landwirtschaft eignen würden.
- Eine Potenzialabschätzung von urbanem Gartenbau in der Stadt Biel zur Produktion von ökologischen und lokalen Lebensmittel für die Bieler Bevölkerung (Zum Bsp. auch für Krippen/Betagenheime)
- Eine Abschätzung inwiefern urbaner Gartenbau zur ökosozialen Transformation der Stadt Biel beitragen kann und wie mit urbaner Landwirtschaft solidarische ökonomische Strukturen aufgebaut werden können.
- Vorschläge wie die Stadt Biel den urbanen Gartenbau mit dem Ziel, die Solidarität und den Gemeinsinn der Bieler*innen zu stärken sowie lokale, ökologische Nahrungsmittel zu produzieren, unterstützen kann.
- Prüfung, inwiefern urbaner Gartenbau durch die Stadt Biel (Bsp. durch die Stadtgärtnerei) initiiert und umgesetzt werden kann.

Begründung:

Urban Gardening bietet die Möglichkeit, ökologische und lokale Lebensmittel zu produzieren, den Gemeinsinn der Bieler Bevölkerung zu stärken und solidarische Wirtschaftsstrukturen aufzubauen. Viele Städte auf der Welt haben dies erkannt und fördern den urbanen Gartenbau. Mit Erfolg. Der Gemeinderat soll deshalb evaluieren, ob urbaner Gartenbau nicht auch ein sinnvolles Konzept für die Stadt Biel wäre.

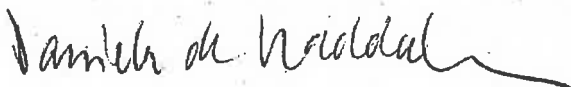
Biel/Bienne, 24.10.2019



Miro Meyer (JUSO)



Levin Koller (JUSO)





Réponse

au postulat 20190427, Luca Francescutto, Groupe UDC/Les Confédérés, «Gratuité des transports publics le samedi»

L'intervenant demande au Conseil municipal de mettre gratuitement à disposition les transports publics du territoire communal biennois le samedi.

Remarques liminaires

Tout d'abord, le Conseil municipal constate comme il l'a fait dans sa réponse au postulat interpartis 20190457 «En faveur d'une protection active du climat: gratuité des transports publics pour toutes et tous!» que la présente demande concerne la structure tarifaire du réseau Libero. L'autonomie tarifaire y est de mise, tandis que les entreprises de transport sont libres des tarifs qu'elles pratiquent, dans le cadre des dispositions légales; la structure tarifaire est fixée pour l'ensemble du réseau Libero, géré principalement par le Canton de Berne et dont les Transports publics biennois (TPB) ne sont qu'un partenaire minoritaire. Cela signifie donc que la Ville de Bienne n'a pas de pouvoir d'instruction en la matière à l'égard des TPB. Il convient également de souligner que, depuis le milieu des années nonante, les transports publics dans le canton de Berne (offre de base avec transport local) font partie des tâches cantonales et que le système actuel de transports publics est fortement interconnecté à différents niveaux dans toute la Suisse (nombreux régimes différents notamment dans les tarifs, la distribution, la qualité des prestations de transport ou la planification de l'offre comme les horaires ou la sécurisation des chaînes de transport). En d'autres termes, la marge de manœuvre des communes est très restreinte puisque la législation fédérale en la matière et les conditions-cadre cantonales sont contraignantes.

Mise en œuvre du postulat du point de vue financier

Par nature, une utilisation gratuite des TP à Bienne s'accompagnerait de pertes de recettes qui devraient être compensées ou indemnisées en conséquence. Inévitablement, la Ville de Bienne devrait compenser de sa poche les recettes perdues si elle entendait proposer ce type d'offre (cf. précision ci-avant concernant les compétences relatives à Libero). En ce sens, la gratuité serait introduite pour la zone 300 (il est bien connu qu'il n'existe pas de zone limitée uniquement à Bienne) ce qui engloberait également Nidau. Conformément au souhait formulé par l'intervenant, la mesure se limiterait à la population biennoise.

Le chiffre d'affaires réalisé le samedi sur la base des billets à l'unité (simples courses et cartes journalières) dans la zone 300 nécessiterait une analyse plus approfondie. Globalement, il faut partir d'un montant à cinq chiffres par samedi, d'autant plus qu'une restriction à un horaire entre 9h00 et 17h00 entraînerait des problèmes d'exploitation et qu'il pourrait être nécessaire à l'extrême de l'étendre à toute la journée. En outre, il faut s'attendre à une perte de recettes au niveau des cartes multicourses non datées; de même, les abonnements perdraient de leur attrait sous l'effet d'une telle mesure. Il faudrait donc tabler sur une réduction dans la gamme des abonnements. Par ailleurs, il conviendrait également de déterminer la part des recettes mentionnées dues à la population de Nidau qui se déplace dans la même zone, mais sans profiter de la gratuité. Il faudrait dès lors créer un titre de transport spécial délivrable uniquement à la population biennoise dont l'émission et le contrôle incomberaient aux autorités municipales.

Conséquences de la gratuité sur le réseau de transports publics biennois

Comme le Conseil municipal l'a déjà relevé dans sa réponse au postulat interpartis 20190457 susmentionné, la gratuité des transports publics le samedi aurait également pour corollaire une hausse de la demande. Cette évolution, en soi réjouissante, se traduirait au mieux par un déplacement d'une partie de la population vers les transports publics et au pire par une augmentation pure et simple de la demande en matière de mobilité (celle-ci étant devenue un bien gratuit). Cette dernière option ne serait pas souhaitable du point de vue écologique. Par ailleurs, il convient de souligner que pour répondre à ces «pics du samedi», il faudrait mettre à disposition et financer davantage de matériel roulant, ce qui n'aurait aucun sens au niveau de l'exploitation, dans la mesure où celui-ci ne serait pas utile les autres jours. Une augmentation des dépenses aurait également pour conséquence que les communes avoisinantes situées sur le parcours des transports publics devraient participer à l'extension des capacités. Ainsi, une augmentation des coûts ne concernerait pas uniquement Bienne, mais également les communes situées sur les lignes urbaines (selon le plan actuel, il s'agit de Nidau sur la ligne 4, de Port sur la ligne 6 et de Brügg sur la ligne 7). En l'occurrence, il apparaît clairement que la mise en œuvre des mesures souhaitées ne serait pas possible sans l'accord et la coopération des communes voisines et d'autres acteurs.

Conclusion:

Comme démontré, l'introduction de la gratuité des transports publics le samedi s'accompagnerait de coûts substantiels dont la valeur ajoutée réelle peut être mise en doute. Cette mesure n'est pas à même de répondre correctement au bouleversement que les centres-villes (notamment celui de Bienne) connaissent actuellement et ne saurait d'ailleurs l'arrêter. Le Conseil municipal est convaincu que les mesures déployées actuellement contribuent davantage à l'attrait du centre-ville, lui permettant de répondre aux défis d'aujourd'hui et de demain de manière plus ciblée et surtout plus durable.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat 20190427 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 18 mars 2020

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Erich Fehr

La chancelière municipale:

Barbara Labbé

Annexe: postulat 20190427

(sera rempli par la CHM)

Vorstoss Nr. / Interv. no: 20190427

Termin GR / Délai CM: _____

Direktion / Direction: _____

Mitbericht / Corapport: _____

UDC/Les Confédérés

Postulat

Gratuité des transports publics le samedi

Proposition

De plus en plus de biennoises/ois quittent les frontières de la ville pour effectuer leurs achats. La multitude de magasins fermés démontre un attrait négatif du centre-ville. L'accès aux possibilités d'achats au centre-ville en voitures devient chaque jour moins aisé et les transports publics ne sont pas accessibles en terme de coûts. Il serait par conséquent judicieux, afin d'augmenter l'attractivité du centre-ville, de permettre une accessibilité gratuite aux transports public le samedi entre 0900 et 1700.

Motivation

De part ce postulat nous demandons de rendre les transports publics biennois gratuits le samedi entre 0900 et 1700, soit durant l'ouverture des magasins.

Il serait pertinent de pouvoir en faire profiter les biennoises/ois uniquement. Tout citoyen biennois payant ses impôts dans la commune bénéficierait d'une carte citoyen lui donnant un accès gracieux aux transports publics biennois dans la zone 1, soit le centre-ville. D'une part, la ville s'engagerait en terme de respect du climat et d'autre part elle participerait a relancer les commerces du centre-ville.

Bienne, le 20.11.2019

UDC/Les Confédérés
LUCA FRANCESCATO

Luca Francescato

Cosignataire(s)

Patrick Widmer

Widmer

Schneider *Schneider*

O. Waechter

H. P. Müller



Beantwortung

des überparteilichen Postulats 20190457, Peter Heiniger, PdA, Dana Augsburger-Brom, SP, Ruth Tennenbaum, Passerelle, Titus Sprenger, Passerelle, «Für den aktiven Klimaschutz – freie Fahrt für alle!»

Mit dem überparteilichen Postulat 20190457 wird der Gemeinderat ersucht, für das Gemeindegebiet der Stadt Biel den öffentlichen Verkehr für alle Benutzenden kostenlos bereitzustellen.

Einleitende Bemerkungen

Einleitend hält der Gemeinderat fest, dass das vorliegende Anliegen die Tarifgestaltung im Liberoverbund betrifft. Dabei gilt die Tarifautonomie, womit die Transportunternehmen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in ihrer Preisgestaltung frei sind; diese erfolgt im Rahmen des Libero-Tarifverbundes, bei welchem die Verkehrsbetriebe Biel (VB) nur ein Minderheitspartner sind und der massgeblich vom Kanton gesteuert wird. Das bedeutet, dass die Stadt gegenüber den VB auch diesbezüglich keine Weisungsbefugnis hat. Dabei gilt auch zu beachten, dass der öffentliche Verkehr (bestelltes Grundangebot inkl. Ortsverkehr) im Kanton Bern seit Mitte der Neunzigerjahre eine kantonale Aufgabe ist und dass das heutige ÖV-System schweizweit auf verschiedenen Ebenen stark verflochten ist (zahlreiche übergeordnete Regelungen etwa im Bereich des Tarifwesens und der Distribution, in der Qualität der zu erbringenden Transportleistungen oder in der Angebotsplanung wie Fahrplanverfahren und Sicherstellung der Transportketten). Der kommunale Handlungsspielraum ist mit anderen Worten sehr begrenzt, die entsprechenden bundesrechtlichen und kantonalen Rahmenbedingungen sind zwingend zu beachten.

Der Gemeinderat hält zudem fest, dass jede Art von Transport ihren Preis hat und haben soll. Kostenlose öffentliche Verkehrsmittel erwecken die Illusion einer grenzenlosen Mobilität und blenden deren Nachteile für die Umwelt, die Raumplanung oder die Infrastruktur aus. Eine klimaschonende Politik muss nach Ansicht des Gemeinderates die Bedürfnisse nach Mobilität tendenziell verringern und nicht zu zusätzlicher Mobilität anregen.

Erfahrungen auf europäischer Ebene

Die Gratisbenützung des öffentlichen Verkehrs ist in verschiedenen europäischen Städten bzw. Regionen heute Realität¹. Die damit einhergehenden Erfahrungen fallen unterschiedlich aus und lassen nicht den generellen Schluss zu, mit der Gratisbenützung des ÖV seien gewissermassen alle Verkehrsprobleme mit Fokus Klimaschutz gelöst. Das individuelle und kollektive Verkehrsverhalten ist multifaktoriell, so dass jede Massnahme auf ihre Wirkungen hin genau untersucht werden muss. Die im vorliegenden Postulat erwähnte Stadt Tallinn hat seit der Einführung des Gratis-ÖV eine Bevölkerungszunahme erlebt; allerdings ist nicht erwiesen, dass dieser Trend allein auf diese Massnahme zurückzuführen ist bzw. ob noch andere (übergeordnete) Faktoren eine Rolle spielen. Hinzu kommt, dass die erhoffte Verkehrsverlagerung sich nicht erhärten liess: Gemäss einer Studie gebe es keine Anhaltspunkte für eine Verhaltensänderung von Autofahrerinnen und Autofahrern. Die Zahl der Passagiere stieg um 3 % – mehr als die Hälfte des Anstiegs führten die Autoren auf den Ausbau der Kapazitäten zurück². Zudem kann auf die Stadt Hasselt in Belgien hingewiesen

¹ Vgl. etwa die NZZ vom 21. Januar 2020:

www.nzz.ch/panorama/oeffentlicher-nahverkehr-in-luxemburg-ab-2020-gratis-ld.1453189

² <http://www.tallinn.ee/enq/freepublictransport/q13168s70247> (pdf-Dokument in englischer Sprache)

werden. Diese mit Biel vergleichbare Stadt (rund 70'000 Einwohnerinnen und Einwohner) musste 2013 den Gratis-ÖV aus finanziellen Gründen wieder aufgeben.

Umsetzung des Postulats aus finanzieller Sicht

Eine Gratisbenützung des ÖV in Biel würde naturgemäss Einnahmeherausfälle generieren, die entsprechend kompensiert, d.h. gegenfinanziert werden müssten. Zwangsläufig müsste die Stadt Biel die wegfallenden Einnahmen für Einzelfahrten und Abonnenten aus der Stadtkasse kompensieren, wenn sie ein solches Angebot anbieten möchte (siehe Hinweis weiter oben betreffend die Zuständigkeit von Libero). Dabei würde die Gratisbenützung innerhalb der Zone 300 (eine Zone beschränkt auf die Stadt Biel existiert bekanntlich nicht) eingeführt, womit auch das Gebiet der Stadt Nidau erfasst würde. Analog zur Stadt Tallinn würde die Massnahme für die nachfolgenden finanziellen Überlegungen auf die Bevölkerung von Biel beschränkt. Im Postulat wird die Kostenfreiheit für alle Benutzenden verlangt, was noch höhere Kosten auslösen würde, aber nur schwer berechnet werden kann, weshalb darauf an dieser Stelle verzichtet wird.

Unter dieser Annahme beträfe die Ausstattung sämtlicher Bielerinnen und Bieler im tarifpflichtigen Alter (ab 6 Jahre) mit Gratis-Jahresabonnements rund 52'700 Personen (Stand 31.12.2019). Auf Basis einer Abstimmung der Alterskategorien der Bieler Bevölkerung mit den jeweiligen Kundengruppen (Junior/Senior und Erwachsene) würde der entsprechende Wert rund CHF 34.7 Mio. betragen. Unter der Annahme, dass nicht alle einen entsprechenden Jahresgutschein einlösen würden bzw. könnten (wegen Krankheit, Alter, Gebrechlichkeit u.ä.), kann von einem geschätzten Betrag von zwischen CHF 25 bis 30 Mio. ausgegangen werden, der von der Stadt Biel zu kompensieren wäre.

Konsequenzen eines Gratisangebots für das städtische ÖV-Netz

Die bislang gesammelten europäischen Erfahrungen mit Gratisangeboten des ÖV lassen die Vermutung zu, dass mit der Einführung eines entsprechenden Angebots in Biel die ÖV-Nachfrage substantiell erhöht würde. Diese an sich erfreuliche Entwicklung würde im besseren Fall dazu führen, dass ein Teil der Bevölkerung auf den ÖV umsteigen würde; im schlechteren Fall würde einfach die Nachfrage nach Mobilität steigen (da kostenloses Gut), was unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes auch nicht wünschenswert ist. Parallel zu dieser Entwicklung dürfte jedoch auch ein Teil des Fuss- und Veloverkehrs auf den ÖV verlagert werden, womit der klimafreundlichste Verkehr an Bedeutung verlieren würde und auch aus gesundheitspolitischen Überlegungen zu bedauern wäre. Darüber hinaus hätte eine verstärkte Nachfrage bedeutende Konsequenzen auf das ÖV-Netz mit spürbaren Auswirkungen für die Angebotsqualität. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Gemeinden über den Weg der ÖV-Punkte an der Finanzierung einer Kapazitätserweiterung infolge erhöhter Nachfrage beteiligt würden, so dass nicht nur auf die Stadt Biel, sondern auch auf Gemeinden, welche an die städtischen Linien (gemäss aktuellem Linienplan die Linien 4 nach Nidau, 6 nach Port und 7 nach Brügg) angebunden sind, deutliche Kostensteigerungen zukämen. Inwieweit auch die Regionallinien oder andere Unternehmen (Postauto, ASM, BLS, SBB) von einer Angebotsausweitung betroffen wären, muss an dieser Stelle offengelassen werden. Damit wird deutlich, dass die Umsetzung der gewünschten Massnahmen nicht ohne Abstimmung und Koordination mit den Nachbargemeinden und weiterer Akteure möglich wäre.

Fazit

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass mit den bis heute ergriffenen Massnahmen die Verkehrspolitik der Stadt Biel mit Fokus Lebensqualität und Klimaschutz auf Kurs ist. Mit seiner Gesamtmobilitätsstrategie 2018 bis 2040 hat der Gemeinderat aufgezeigt, welche Massnahmen mit welchen Mitteln mittel- bis langfristig umzusetzen sind, um ein optimiertes Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass die Idee eines Gratis-ÖV auf den ersten Blick zwar interessant und bestechend ist. Allerdings sind bei Abwägung aller Argumente die Nachteile einer solchen allein auf die Stadt Biel beschränkten Massnahme erheblich. Wie aufgezeigt, wäre die Einführung eines Gratis-ÖV mit erheblichen Kosten verbunden, welche sich die Stadt schlicht nicht leisten kann, zumal wegen steigender Nachfrage Kapazitätserweiterungen unumgänglich wären, die wiederum weitere Kosten nach sich ziehen würden. Der

Gemeinderat hält daher an seiner Strategie fest, eine zukunftstaugliche Verkehrspolitik unter Beachtung ihrer vielfältigen Interdependenzen und finanziellen Möglichkeiten der Stadt zu verfolgen. Er unterstreicht, dass ein kostenloses ÖV-Angebot aus den dargelegten Gründen (ÖV als verflochtenes System mit zahlreichen Interdependenzen) sachgerecht auf kantonaler oder eventuell sogar nationaler Ebene zu diskutieren und zu beschliessen wäre.

Der Gemeinderat beantragt daher dem Stadtrat, das überparteiliche Postulat 20190457 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

18. März 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: Überparteiliches Postulat 20190457

Überparteiliche Motion:

Postulat

2019 0457

Für den aktiven Klimaschutz – freie Fahrt für alle!

Peter Heiniger, PdA; Dana Augsburger-Brom, SP; Ruth Tennenbaum, Passerelle;
Titus Sprenger, Passerelle

Der Gemeinderat wird beauftragt, für das Gemeindegebiet der Stadt Biel/Bienne, den öffentlichen Verkehr für alle Benutzenden gratis zu machen.

Begründung:

Gratis ÖV für alle würde niemanden von diesem Dienstleistungsangebot ausschliessen. Der öffentliche Gratisverkehr ist nicht nur eine soziale Massnahme. Man kann erwarten, dass wegen der Kostenfreiheit viele Autofahrer auf den öffentlichen Verkehr umsteigen werden. Und somit kann der CO₂ Ausstoss stark vermindert werden.

An der laufenden Klimadebatte beteiligen sich vor allem NGO's. Die Einrichtung eines gratis-ÖV wäre ein wichtiger Schritt von Seiten der Politik, um aktiv gegen die Emissionen anzugehen.


Die Stadt Biel kann die vorhandenen Verkehrsspitzen auffangen und die Lebensqualität in der Stadt markant erhöhen. So könnten mehr Begegnungszonen und autofreie Bereiche geschaffen werden. Es kann damit gerechnet werden, dass diese zusätzliche Lebensqualität weiter Menschen in die Stadt locken wird, was natürlich auch einen positiven Steuereffekt ergeben wird.

Innerhalb von Europa gilt die estnische Hauptstadt Tallinn als Vorreiter. Seit 2013 können dort Personen, die in der Stadt gemeldet sind, Trams, Busse und Bahnen gratis nutzen. Die Stadt hat damit Erfolg: Staus haben sich verringert, und auch die Luftqualität hat sich verbessert. Und sogar finanziell hat sich der Schritt ausbezahlt: Weil sich mehr Personen in der Stadt angemeldet haben, sind die Steuereinnahmen gestiegen.

Der öffentliche Gratisverkehr ist nicht nur eine soziale Massnahme. Man kann erwarten, dass wegen der Kostenfreiheit viele Autofahrer auf den öffentlichen Verkehr umsteigen werden. Und somit kann der CO₂ Ausstoss stark vermindert werden.

Biel/Bienne, 18. November 2019


Peter Heiniger
PdA


Dana Augsburger-Brom
SP


Ruth Tennenbaum
Passerelle


Titus Sprenger
Passerelle