

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

**1 - 8**

**zu den Stadtratsprotokollen Nrn. 20 + 21**

**vom 16./17. Dezember 2020**

**aux procès-verbaux n<sup>os</sup> 20 + 21**

**des 16 et 17 décembre 2020**



## **Beantwortung**

### **der Motion 2020064, Anna Tanner, Fraktion SP/JUSO, «Zweite Chance: Eine optimale und günstige Lösung für die Abteilung Soziales ab 2030»**

Mit der Motion wird der Gemeinderat aufgefordert, das Mietverhältnis mit der Alpine Finanz Immobilien AG auf den 31.10.2030 zu kündigen und bis dahin eine stadteigene, geeignete Lösung für die Abteilung Soziales bereitzustellen.

Die Motionärin wiederholt in ihrer Begründung Teile des Argumentariums anlässlich der Behandlung der Motion 20190060 im Stadtrat. Diese Motion formulierte dieselben Forderungen wie die nun vorliegende mit der Ausnahme, dass die Kündigung bereits per 31.10.2025 verlangt worden ist; die Motion 20190060 ist an der Stadtratssitzung vom 16. Januar 2020 nicht erheblich erklärt worden.

Mit der nun vorliegenden Motion wird verlangt, dass das Mietverhältnis auf die zweitmögliche Frist, somit per 2030 gekündigt wird. Dies unter Verweis auf die damalige Argumentation, dass das Mietverhältnis mit der Alpine Finanz finanziell nicht tragbar sei und die Stadt dem Grundsatz treu bleiben solle, kein Land zu verkaufen und möglichst selber zu bauen, v.a. für stadtinterne Dienste und die Verwaltung. Die Abteilung Soziales solle eine gute Alternative erhalten, damit die Arbeitsbedingungen stimmen und fachlich effizient und professionell gearbeitet werden könne. Diesbezüglich sei es auch wichtig, dass die Abteilung in der Nähe von anderen öffentlichen Diensten angesiedelt werden könne. In der Stadtratssitzung vom Januar 2020 sei eine Motion abgelehnt worden, welche eine Kündigung auf das erste mögliche Datum im 2025 verlangt hatte. Der Gemeinderat habe damals argumentiert, dass eine neue Lösung nicht so schnell gefunden werden könne. Im Jahr 2030 sei die nächste mögliche Frist um aus dem Mietverhältnis auszusteigen.

Der Gemeinderat kann zu den in der Motion formulierten Anliegen wie folgt Stellung nehmen:

Der Mietvertrag zwischen der Stadt Biel als Mieterin und der Alpine Finanz Immobilien AG als Vermieterin für die Räume der Abteilung Soziales wurde am 21. Februar 2019 vom Stadtrat genehmigt. Derzeit werden die Mieträumlichkeiten durch die Alpine Finanz Immobilien AG gemäss den Anforderungen der Abteilung Soziales ausgebaut und Mitte 2021 bezugsbereit sein. Es wurde eine erste feste Mietdauer von 5 Jahren mit zwei ebenso langen Optionen vereinbart.

Die Mietlösung für die Abteilung Soziales wurde im 2018 zur Verbesserung aufgrund der nicht mehr länger zumutbaren Platzverhältnisse am heutigen Standort Alexander-Schöni-Strasse 18 gewählt. Eine eigene Lösung der Stadt Biel stand und steht auch heute nicht zur Verfügung. Gleichzeitig bot sich mit dem geplanten Abriss der freiwerdenden Liegenschaft Alexander-Schöni-Strasse die Chance für die integrale Realisierung des Projektes der Alpine Finanz Gruppe auf dem Perimeter Esplanade. Dieser Ausbauschnitt wird die städtebauliche Gestaltung der Esplanade abschliessen. Das Grundstück Alexander-Schönistrasse 18 wurde der Bauherrin im Baurecht abgegeben.

Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Motionärin, dass Räume für die Verwaltung im Grundsatz in stadteigenen Liegenschaften zu realisieren sind. Dies gilt auch für die Unterbringung der Abteilung Soziales. Aufgrund der Grösse der Abteilung, welche mehr als 3000 m<sup>2</sup> Bürofläche an einem guten und vorzugsweise zentralen Standort benötigt, sind und waren die Handlungsoptionen jedoch äusserst beschränkt. Um den langfristigen Raumbedarf der Verwaltung zu planen und zu

optimieren hat der Gemeinderat in der Zwischenzeit ein Projekt lanciert, welches in einem ersten Schritt den heutigen und zukünftigen Raumbedarf der Direktionen analysiert und in einem zweiten Schritt die Unterbringung in den bestehenden Verwaltungsbauten sowie die Notwendigkeit allfälliger zusätzlicher Kapazitäten abklärt. Dieses Projekt beinhaltet auch die langfristige Rückführung der Abteilung Soziales in ein stadteigenes Gebäude. Aufgrund der derzeit nicht vorhandenen Alternativen und entsprechend langer Vorlaufzeiten für die Entwicklung eines solchen Projektes dürfte dies frühestens auf den Ablauf der dritten 5-jährigen Mietdauer realistisch sein. Eine raschere Lösung könnte allenfalls im Erwerb der nun angemieteten Büros durch die Stadt Biel bestehen. In einem ersten Schritt wurde der Alpine Finanz das Interesse der Stadt an einem Kauf der Flächen signalisiert. Seitens der Vermieterin wird diese nun Option geprüft und sie hat der Stadt Biel eine erste Rückmeldung bis Anfang 2021 in Aussicht gestellt.

Der Gemeinderat beantragt im Sinne der vorgenannten Ausführungen, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und als erheblich zu erklären.

Biel, 28. Oktober 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:  
· Motion 20200064

2020 0064



Motion

Zweite Chance: Eine optimale und günstige Lösung für die Abteilung Soziales ab 2030

Der Gemeinderat wird aufgefordert das Mietverhältnis mit der Alpine Finanz Immobilien AG auf den 31.10. 2030 zu kündigen und bis dahin eine stadteigene, geeignete Lösung für die Abteilung Soziales bereit zu stellen.

Begründung:

In der Stadtratratssitzung vom 21. Februar 2019 wurde das Geschäft: "Esplanade Nord I / Büroräumlichkeiten für die Abt. Soziales / Verpflichtungskredit" behandelt. Von verschiedenen Seiten wurde geäußert, dass das Mietverhältnis mit der Alpine AG finanziell nicht tragbar sei. Die Stadt sollte dem Grundsatz treu bleiben, kein Land zu verkaufen und möglichst selber zu bauen. Vor allem wenn es um stadinterne Dienste und Verwaltungen geht. Auf die Dauer ist dies finanziell gesehen sehr viel günstiger. Die Abteilung Soziales soll eine gute Alternative erhalten, damit die Arbeitsbedingungen stimmen und fachlich effizient und professionell gearbeitet werden kann. Deswegen ist es auch wichtig, dass die Abteilung in der Nähe von den anderen öffentlichen Diensten angesiedelt werden kann. Nun wurde in der Stadtratssitzung vom Januar 2020 eine Motion abgelehnt, welche eine Kündigung auf das erste mögliche Datum im Jahr 2025 verlangt hat. Grund für die Ablehnung war die Aussage des Gemeinderates, dass diese neue Lösung nicht so schnell realisiert werden kann. Im Jahr 2030 ist also die nächste mögliche Frist, um aus dem Mietverhältnis auszusteigen.

Biel-Bienne, 19. 02. 2020

Fraktion SP/JUSO,

Anna Tanner

*[Handwritten signatures and notes]*  
S. J. ...  
M. ...  
S. ...  
J. ...  
Ch. ...  
Abt. ...  
Arbeits ...  
...



## Beantwortung

### **des Postulates 20190430, Alfred Steinmann, Fraktion SP/JUSO, «Verkehrlich flankierende Massnahmen des A5 Ostastes in allen Quartieren überprüfen und definitiv einführen»**

Der Autor des Postulats fordert den Gemeinderat auf, die von ihm provisorisch verfüzten, verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) in den Quartieren zu überprüfen und sie definitiv umzusetzen. Er führt verschiedene Grundsätze an, nach denen der Gemeinderat vorgehen sollte. So verlangt er, dass die Quartiere für alle Verkehrsträger zugänglich sein sollen, wobei die maximale Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken sei. Zum besseren Schutz von Fussgängern und Schulkindern sollen Begegnungszonen insbesondere rund um die Schulhäuser errichtet werden. Er ist der Ansicht, dass diese Begegnungszonen kostengünstig eingerichtet werden können. Und schliesslich wünscht er, dass die Quartierbevölkerung und deren Vertreter in diesen Prozess einbezogen werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass die bis heute umgesetzten flankierenden Massnahmen (Sofortmassnahmen) nur hinsichtlich Gestaltung und Qualität des öffentlichen Raumes provisorisch sind. Was die Verkehrsführung anbetrifft, sind sie nicht provisorisch, sondern definitiv.

Der Gemeinderat bekräftigt, dass bei der Umsetzung der flankierenden Massnahmen im gesamten Perimeter des Ost-Astes Massnahmen zur Aufwertung des Lebensraumes, zur Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen und zur Optimierung des Strassenprofils zugunsten des Langsamverkehrs und der öffentlichen Verkehrsbetriebe vorgesehen sind. Parallel dazu wurden Untersuchungen auf den Nord- und Südachsen von Biel durchgeführt, um die Gestaltungsgrundsätze für qualitativ hochstehende Strassenräume festzulegen, die für die Nutzerinnen und Nutzer von nachhaltigen Transportmitteln optimiert und aufgewertet sind und eine Verkehrsverlagerung auf sekundäre Strassenabschnitte verhindern. Die wichtigsten Aktionen im Rahmen des Richtplans vfM betreffen zumeist die Hauptverkehrsachsen. Die sensiblen Wohnquartiere sollen damit vom Durchgangsverkehr abgeschirmt und geschützt werden.

Die vfM eröffnen neue Möglichkeiten zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und einer städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung in den Wohnzonen. Sie tragen zur Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel und grösserer Sicherheit für den Langsamverkehr bei und ermöglichen gleichzeitig Umgebungsgestaltungen von hoher Qualität. So sind mehrere Tempo-30-Zonen geplant, unter anderem im Mettquartier, auf der Zukunftsstrasse und bereits kurzfristig im Bubenberquartier.

Der Gemeinderat unterstützt die Schaffung von Begegnungszonen, wo dies die technischen Verkehrsbedingungen erlauben. Die zuständigen Dienststellen sind darauf bedacht, die Quartierleiste und Quartiervertreterinnen und -vertreter oder Bewohnerinnen und Bewohner in den Gestaltungsprozess dieser Zonen mit einzubeziehen. Zur Kostenfrage hält der Gemeinderat fest, dass die Kosten im Rahmen des Projektmanagements stets sorgfältig überwacht werden, wenngleich die Einhaltung gewisser Standards bei solchen Gestaltungsarbeiten zu beachten ist. Ausserdem sollen zur Kostenoptimierung soweit möglich allfällige Synergien zwischen den Projekten und den damit verbundenen Nebenarbeiten genutzt werden.

Daher beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat 20190430 erheblich zu erklären.

Biel, 18. März 2020

#### **Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

**Postulat**  
**Verkehrlich flankierende Massnahmen des A5 Ostastes in allen Quartieren überprüfen und definitiv einführen.**

Der Gemeinderat überprüft die von ihm provisorisch verfügten, verkehrlich flankierenden Massnahmen und setzt definitive Lösungen nach folgenden Grundsätzen um:

1. Die Quartiere müssen vom durchfahrenden, motorisierten Verkehr geschützt werden.
2. In den Quartieren soll die Erreichbarkeit von allen Verkehrsträgern sichergestellt werden. Die maximale Geschwindigkeit soll 30 km/h nicht überschreiten. (Ausnahme Durchgangsstrassen)
3. Die Fussgänger und insbesondere die Schulkinder sind besonders zu schützen. Dafür werden um Schulhäuser, wo es immer möglich ist, Begegnungszonen errichtet.
4. Der Gemeinderat sucht kostengünstige Möglichkeiten, um Begegnungszonen günstig aber effektiv erstellen zu können.
5. Die Quartierleiste und die Quartier-Bevölkerung sind in diesen Prozess einzubeziehen.

**Begründung:**

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind wichtige Mittel, um die Verkehrsströme in und um Biel zu steuern. Dabei sollen die Quartiere besonders geschützt werden. Wer ins Quartier fahren will, soll dies nur mit reduzierter Geschwindigkeit können.

Besonders gut geschützt müssen die Schulkinder werden. Dies ist in der Umgebung der Schulen und der Wege der Schulkinder durch Begegnungszonen zu realisieren. Diese Begegnungszonen sollen effektiv aber dennoch nicht allzu teuer realisiert werden können. Beispielsweise können die Eintritts-Tore der Begegnungszonen markant gestaltet werden, die eigentlichen Strassen sind zum Beispiel mit aufgemalten, farbigen Kreisen wie bei den Sommerinseln zu gestalten.

Die Quartierbewohner und deren Quartierleiste kennen die Hotspots der Quartiere. Deshalb sind diese in den Prozess einzubeziehen. Allerdings sollen nicht Partikularinteressen massgebend sein, sondern die Funktionalität des Quartiers.

Biel, den 20.11.2019

Für die Fraktion SP/JUSO  
 Alfred Steinmann



## Beantwortung

**des Postulates 20190458, Urs Scheuss, Fraktion Grüne, «Pilotprojekt für Mobility Pricing in Biel»**

---

*Der Autor des vorliegenden Postulates fordert den Gemeinderat auf, beim Bund sein Interesse für die Durchführung eines Pilotprojekts für Mobility Pricing bekanntzugeben.*

Das Mobility Pricing besteht aus benützungsbezogenen Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage. Es geht darum, die Preise für Verkehrsträger respektive Verkehrsachsen dahingehend zu beeinflussen, dass sich dies auf die Transportmittelwahl auswirkt. Diese Abgabe auf die Benutzung der Strassen kann je nach Ort und Zeitpunkt variiert werden.

Somit ist das Mobility Pricing ein Instrument zur Lenkung der Mobilität, welches à priori dazu beitragen könnte, die Ziele zu erreichen, die hinsichtlich der Verkehrsverlagerung und der Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs, im Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) definiert sind. Es könnte ausserdem dazu beitragen, den Verkehr auf die grossen Umfahrungsstrassen zu lenken und die Quartiere vor dem Schleichverkehr zu schützen, wie dies die Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel vorsieht, und die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Ostast der A5 verstärken.

Die Umsetzung eines Mobility Pricing für die Stadt Biel und deren Agglomeration wirft jedoch eine Reihe Fragen auf, die vertieft werden müssen. Zur Einführung einer Mobility Pricing-Politik müssten über mehrere Jahre finanzielle und personelle Ressourcen von schwer einschätzbarer Tragweite mobilisiert werden. Es geht insbesondere darum, die zweckdienlichste Methode zur Sammlung der Nutzerdaten (Kamera, Funk, GPS) zu evaluieren und zu bestimmen, eine Software für die Verarbeitung der Daten zu entwickeln, eine administrative Struktur zur Rechnungstellung zu definieren, die gesetzlichen Grundlagen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene zu definieren usw. Zudem stellt sich beim Mobility Pricing die Frage der sozialen Gerechtigkeit und es besteht das Risiko, Bevölkerungsschichten mit tiefen Einkommen zu diskriminieren. Ausserdem würde die Umsetzung eines Mobility Pricing auf dem Bieler Stadtgebiet im Endeffekt von dessen Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung abhängen. Dieses Thema wurde jedoch bisher noch nicht diskutiert.

Auch die Teilnahmebedingungen in Zusammenhang mit einem Pilotprojekt im Bereich Mobility Pricing sowie die Art und Weise der Unterstützung durch den Bund sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sollte demnächst eine Vernehmlassungsvorlage für die Schaffung der erforderlichen Gesetzesgrundlagen ausarbeiten. Gestützt darauf wird der Gemeinderat dann entscheiden können, ob es für die Stadt Biel tatsächlich möglich ist, sich für dieses Pilotprojekt zu bewerben.

Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen will sich der Gemeinderat vertieft damit auseinandersetzen, ob die Teilnahme an einem Mobility Pricing-Pilotprojekt sinnvoll ist. Er beantragt deshalb dem Stadtrat, das Postulat 20190458 erheblich zu erklären.

Biel, 1. April 2020

**Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20190458





Vorstoss Nr. / Interv. no: 20190458

Termin GR / Délai CM: \_\_\_\_\_

Direktion / Direction: \_\_\_\_\_

Mitbericht / Corapport: \_\_\_\_\_

Postulat

## Pilotprojekt für Mobility Pricing in Biel

Der Gemeinderat wird aufgefordert, beim Bund das Interesse für die Durchführung eines Pilotprojekts für Mobility Pricing bekanntzugeben.

### Begründung

Am 13. Dezember hat der Bundesrat das weitere Vorgehen zum Mobility Pricing beschlossen.<sup>1</sup> Unter anderem beabsichtigt er, die Grundlagen für Pilotversuche in Kantonen und Gemeinden zu schaffen. Die Stadt Biel soll schon früh das Interesse bekunden und so die Chance für die Durchführung eines Pilotversuchs sichern.

Ein Pilotversuch in Biel, allenfalls zusammen mit der Region, sollte dazu genutzt werden, die Möglichkeiten zur Erreichung der Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie<sup>2</sup> – den motorisierten Individualverkehr plafonieren und den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr fördern – auszuloten. Dabei wäre auch zu prüfen, mit den Einnahmen aus dem Mobility Pricing Infrastrukturen für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr mitzufinanzieren und die Preise des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren, z.B. nach dem Modell der Stadt Neuenburg:<sup>3</sup>

*Avec pour objectif de valoriser et promouvoir les transports publics, la Ville de Neuchâtel offre à ses résidentes et résidents des bons de réduction à l'achat d'un abonnement annuel :*

- *Les jeunes de 6 à 24,99 ans bénéficient d'un bon de réduction de 50% sur leur abonnement junior (zones 10 et 11).*
- *Les adultes peuvent acquérir leur abonnement annuel (zone 10 et 11) au tarif junior, une façon de rester jeune toute sa vie!*

*Ces bons peuvent être demandés au Contrôle des habitants (...).*

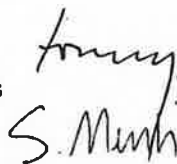
Auf dieser Weise leistet das Mobility Pricing auch einen Beitrag zum sozialen Ausgleich, da rund drei Viertel der Personen in autolosen Haushalten über tiefe Einkommen verfügen und auf einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr angewiesen sind.<sup>4</sup>

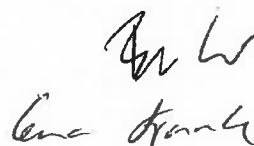
Sollten sich die Einnahmen aus dem Mobility Pricing als zu tief für die genannten Massnahmen herausstellen, besteht eine weitere Möglichkeit darin, die vor einigen Jahren abgeschaffte Verbilligung der öV-Abonnemente für Personen und Familien, die AHV/IV-Ergänzungsleistungen beziehen, wieder einzuführen.

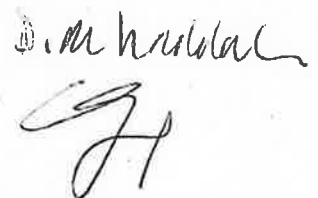
Selbstverständlich können auch weitere Umsetzungsvarianten geprüft werden. Ziel ist es, innovative, umweltfreundliche und soziale Lösungen für das Mobility Pricing zu entwickeln.

Biel/Bienne, 18.12.2019

  
Urs Scheuss, Grüne / Les Verts

  
S. Minich

  
Gene Franke

  
J. M. Kroll

<sup>1</sup> [www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html](http://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html)

<sup>2</sup> [www.biel-bienne.ch/de/gesamtmobilitaetsstrategie.html/1174](http://www.biel-bienne.ch/de/gesamtmobilitaetsstrategie.html/1174)

<sup>3</sup> [www.neuchatelville.ch/de/sortir-et-decouvrir/transport-et-deplacement/reductions-abonnements/](http://www.neuchatelville.ch/de/sortir-et-decouvrir/transport-et-deplacement/reductions-abonnements/)

<sup>4</sup> [wohnbau-mobilitaet.ch/fileadmin/user\\_upload/Downloads/PAWO/Bericht\\_Autofreie\\_Lebensstile\\_2016.pdf](http://wohnbau-mobilitaet.ch/fileadmin/user_upload/Downloads/PAWO/Bericht_Autofreie_Lebensstile_2016.pdf)

## Réponse

### au postulat 20200066, Pierre Ogi, PSR, «Camions au Geyisried»

Le présent postulat se réfère à la réponse du 6 novembre 2019 au postulat urgent 20190339, «Opposition contre l'extension, néfaste pour l'environnement, de la gravière de Safnern», qui indiquait des chiffres en hausse concernant le trafic des camions sur la voie d'accès à cette gravière. Il demande qu'on envisage d'interdire aux camions de plus de 3,5 tonnes de pénétrer sur le territoire communal biennois par la route qui traverse la forêt du Büttenberg. Il souligne également qu'il appartient en réalité à la commune de Safnern de trouver une solution à ce problème, puisqu'elle bénéficie des recettes fiscales provenant de l'exploitation de la gravière.

L'entreprise Vigier Beton Kies Seeland Jura AG prévoit depuis 2017 d'agrandir la gravière du Büttenberg, en étroite collaboration avec les communes de Safnern et de Montménil, sur lesquelles la gravière se situe. Ce dossier (modification de la réglementation fondamentale en matière de construction, plan de quartier, rapport d'impact sur l'environnement, dossiers de demande) fait actuellement l'objet de l'examen préalable cantonal.

Dans le cadre de la procédure de participation de la population réalisée en mai 2019, l'ATE, groupe régional de Bienne, et les Verts, section Seeland, ont déposé deux prises de position au contenu largement identique. Ils demandent que la desserte de rang supérieur de la gravière ne passe à l'avenir plus par le quartier du Geyisried à Bienne, mais par la jonction autoroutière d'Orpond. Les autorités responsables de la planification des communes de Safnern et de Montménil reconnaissent la situation problématique en termes de trafic dans le quartier du Geyisried et sont en principe prêtes à examiner plus en détail la faisabilité technique et financière d'une desserte de la gravière via la jonction autoroutière d'Orpond, en collaboration avec les communes concernées de Bienne et d'Orpond ainsi qu'avec les groupes d'intérêts ayant pris part à la procédure de participation et l'entreprise qui exploite la gravière.

Un plan de réalisation a été élaboré pour examiner la possibilité d'une desserte de rang supérieur de la gravière de Büttenberg via la jonction autoroutière d'Orpond. Il prévoit notamment la mise en place d'un groupe d'accompagnement où les principaux acteurs sont représentés. Ce groupe, qui compte des représentants et représentantes des communes de Safnern, Montménil, Orpond et Bienne, siège sous la direction de Werner Könitzer, qui joue le rôle d'animateur neutre. Selon la planification, il rendra une première décision de principe d'ici mai 2021 sur la base d'une étude de faisabilité.

Parallèlement à ces développements réjouissants sur le plan intercommunal, la Ville de Bienne a lancé la planification de mesures de réduction du trafic dans le quartier du Geyisried relevant de son domaine de compétence. Il s'agit notamment d'examiner s'il serait possible de prendre une mesure immédiate consistant à limiter la vitesse au chemin Geyisried, dans le secteur de l'école.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat 20200066.

Bienne, le 21 octobre 2020

2020 0066

## Postulat

### Camions au Geysried

Suite à la réponse du Conseil municipal au postulat urgent 20190339 relatif à l'extension de la gravière de Safern et l'information selon laquelle le nombre de camions passant par le Geysried dénombré par la Ville de Bienne est 4 x supérieur au nombre avancé par le TEE, je demande au Conseil municipal d'agir immédiatement pour préserver la santé des habitants de ce quartier. Pour ce faire, il existe une mesure simple et peu onéreuse : la pose de panneaux interdisant aux camions de plus de 3,5 tonnes de pénétrer sur le territoire de la commune par la route qui traverse la forêt du Büttenberg.

Il n'appartient pas à la ville de Bienne de trouver une solution d'évitement, mais bien à la commune Safnern qui encaisse les impôts payés par l'entreprises Steinbruch AG Vorberg.

Bienne, le 19 février 2020

Pierre Ogi, PSR

*(L. Klärculesa - Graf)*  
*Stebis*  
*J. J. J.*  
*A. H. H.*  
*J. T. T.*  
*P. Ogi*  
*M. M.*  
*J. B.*  
*A. A.*  
*S. S.*



## Beantwortung

### **des Postulates 20190460, Hugo Rindlisbacher, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, «Untaugliches Parkleitsystem?»**

---

Der Autor des Postulats fordert den Gemeinderat auf, das Parkleitsystem zu überprüfen, um die Fehler bei der Anzeige der freien Parkplätze zu korrigieren. Er dokumentiert die Fehler anhand von konkreten Beispielen.

Das Parkleitsystem der Stadt Biel wurde im Dezember 2004 in Betrieb genommen. Es ist deshalb sicher nicht mehr das neuste, funktioniert jedoch weiterhin. Der Betrieb sowie der Unterhalt des Systems werden durch externe Firmen sichergestellt. Die fehlerhafte Anzeige der tatsächlich freien Parkplätze muss durch das System selbst sowie durch die Dienstleister korrigiert werden.

Der Gemeinderat ist sich der Wichtigkeit eines funktionierenden Leitsystems bewusst, welches den Verkehr optimal leiten und dadurch Fahrten für die Suche nach Parkplätzen reduzieren soll. Es plant deshalb, die beiden neuen Parkings Stadien Nord und Stadien Süd ins Parkleitsystem zu integrieren.

Um den grossen Veränderungen Rechnung zu tragen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben und grosse Auswirkungen auf die Fortbewegung in der Stadt Biel haben, prüft der Gemeinderat parallel dazu Möglichkeiten für eine Aktualisierung des aktuellen Parkleitsystems und evaluiert insbesondere Lösungen, die auf neuen Technologien basieren.

Der Gemeinderat beantragt daher dem Stadtrat, das Postulat 20190460 erheblich zu erklären.

Biel, 1. April 2020

#### **Namens des Gemeinderates**

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20190460

20190460

**Postulat**

**Untaugliches Parkleitsystem?**

In letzter Zeit häufen sich die Reklamationen zum Parkleitsystem der Stadt.

So zum Beispiel zeigten am Samstag 14. Dezember alle Parkleitsysteme der Stadt freie Parkplätze an, obwohl praktisch alle Parkanlagen besetzt waren.

So etwa das Parkhaus Manor mit über 180 freien Parkplätzen. Bei der Einfahrt dann die Ernüchterung, Parkplatz besetzt, keine freien Parkplätze zur Verfügung.

Dasselbe beim Gaswerkparkhaus, welches auf dem Parkleitsystem 18 freie Parkplätze auswies, leider wurde die Einfahrt vom Personal verhindert, mit der Aussage das Parkhaus sei vollständig besetzt.

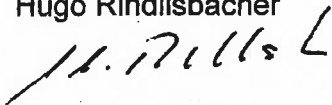
Auch alle anderen Anzeigentafeln des Parkleitsystems zeigten falsche Angaben (Anzahl freie Parkplätze) an.

Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass mit einer so falschen Anzeige des Parkleitsystems der Suchverkehr, auch in den Quartieren, stark zunimmt und die Luftqualität so nicht verbessert wird?

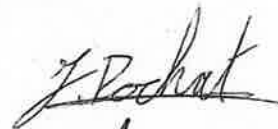

Deshalb wird der Gemeinderat aufgefordert das Parkleitsystem auf korrekte Parkplatz-Anzeigen zu überprüfen und so zu betreiben das die Parkplatzzahlen verlässlich angezeigt werden.

Biel/Bienne, 18.12 2019

Hugo Rindlisbacher



Fraktion SVP/die Eidgenossen





**Beantwortung**

**des Postulates 20200067, Schneider, Sandra, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, «Der «Taubenloch-Kreisel» muss bleiben!»**

Das Postulat ersucht den Gemeinderat, sich bei den zuständigen nationalen und kantonalen Stellen dafür einzusetzen, dass der «Taubenloch-Kreisel» auch nach Abschluss der Bauarbeiten auf der A16 beibehalten wird.

Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass der provisorisch angelegte Kreisel positive Effekte auf den Verkehrsfluss nach sich zieht und es daher sinnvoll erscheint, aus dem Provisorium eine dauerhafte Lösung vorzusehen. Die Stadt Biel ist diesbezüglich seit geraumer Zeit mit dem Bund und dem Kanton im Gespräch.

In diesem Sinn beantragt der Gemeinderat, das Postulat 20200067 erheblich zu erklären.

Biel, 17. Juni 2020

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

· Postulat 20200067

2020 0067

Motion Postulat

### Der «Taubenloch-Kreisel» muss bleiben!

Der Autobahnabschnitt der A16 zwischen Biel-Bözingenfeld und Tavannes wird seit einem Jahr umfassend saniert. Hierfür wurde auf der Höhe Taubenlochschlucht ein zweispuriger Kreisel erstellt, um eine reibungslose Verkehrsführung bei der Baustelle zu ermöglichen.

Der Kreisel hat unterdessen positive Nebeneffekte an den Tag gelegt. Er ermöglicht den Verkehrsteilnehmern ein unkompliziertes Wenden in die entgegengesetzte Fahrtrichtung. Damit werden Fahrten durch die Stadt Biel, aber auch durch die Gemeinden Frinvillier/Orvin, vermieden. Dank dem Kreisel müssen diese Orte so nicht mehr direkt befahren werden. Hinzu kommt, dass der Bieler Gemeinderat beabsichtigt, die Reuchenettestrasse in Biel verkehrstechnisch zu beruhigen. Der «Taubenloch-Kreisel» wäre hierzu eine praktische Unterstützung.

Der Kreisel ist allerdings nur von provisorischem Charakter. Er soll nach Beendigung der Sanierungsarbeiten wieder rückgebaut werden. Da der Verkehr mit dem Kreisel einiges flüssiger rollt, wäre dessen Aufhebung kontraproduktiv. Aus diesen Gründen sollte der Kreisel auch nach Ende der Bauarbeiten beibehalten werden.

*Der Gemeinderat wird beauftragt, sich bei den zuständigen nationalen und kantonalen Stellen dafür einzusetzen, dass der «Taubenloch-Kreisel» auf der A16 auch nach Ende der Bauarbeiten beibehalten wird.*

Sandra Schneider  
(Fraktion SVP/Die Eidgenossen)

Biel/Bienne, 20. Februar 2020



## Réponse

à l'interpellation urgente 20200288, Rebetz Maurice, PSR, «Terrasses et trottinettes électriques... cohabitation ou collision ?»

Le Conseil municipal répond comme suit aux questions posées dans la présente interpellation:

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, le contrôle du trafic routier fluide sur le territoire communal biennois n'est plus du ressort de la Ville, mais de celui de la Police cantonale. Dans le cadre du contrat portant sur la prise en charge de prestations par la Police cantonale, la Ville a toutefois la possibilité de piloter, dans une certaine mesure, les activités de celle-ci. Au vu du nombre croissant d'accidents dans le domaine de la mobilité douce et de celui des infractions aux règles en vigueur, la direction municipale chargée de la sécurité et du pilotage du travail de la Police cantonale est également parvenue à la conclusion qu'il fallait augmenter les contrôles, non pas uniquement dans le domaine du trafic motorisé, mais aussi dans celui de la mobilité douce.

En conséquence, dans le plan annuel de la police pour l'année 2020, elle a chargé la Police cantonale d'*«accorder une attention particulière au non-respect des règles en matière de circulation de la part des cyclistes (non-respect de sens uniques, zones piétonnes, feux rouges aux installations de signaux lumineux, etc.)»*. La Police cantonale a été informée que cela comprend bien entendu également les trottinettes électriques, juridiquement considérées comme des vélos électriques. La Police cantonale exécute ce mandat et présente régulièrement un rapport sur les contrôles effectués.

Dans le contexte particulier des espaces routiers réservés en principe aux piétons et piétonnes, le Conseil municipal estime qu'il serait plus pertinent de recourir à l'unité d'intervention «SIP» pour des patrouilles de prévention et de sensibilisation auprès des utilisateurs et utilisatrices de trottinettes électriques.

Bienne, le 4 novembre 2020

Au nom du Conseil municipal

Le maire

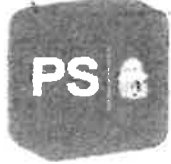
La chancelière municipale

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexe: interpellation urgente 20200288





PSR, Parti Socialiste Romand

## Interpellation urgente

### « Terrasses et trottinettes électriques ... cohabitation ou collision ? »

Pas d'émissions de CO2 au cours des déplacements, moins de place nécessaire donc moins d'embouteillages, la trottinette électrique, tout comme le vélo électrique du reste, est un excellent moyen d'alléger la circulation urbaine. Dans les grandes villes, le développement de ce moyen de transport intra urbain est impressionnant : Zürich, Copenhague, Berlin et Vienne par exemple ont constaté une croissance de 1100% au total ! La législation concernant l'usage des trottinettes électriques est claire : elles sont assimilées aux véhicules à moteur légers (jusqu'à 20 km/h) dans les règles de circulation. D'après le droit en vigueur et selon les « Prescriptions applicables aux véhicules tendance électriques » (OFROU) : *les trottinettes électriques ne peuvent être utilisées que sur les aires de circulation où les vélos sont également admis. Les aires piétonnes leur sont interdites d'utilisation.*

A Bienne, le problème se pose à la Rue du Marché par exemple, où les restaurants peuvent aménager des terrasses au centre de la rue. Les trottinettes électriques (ainsi que les vélos électriques) y circulent parfois à vive allure et la vigilance est de mise pour les employé(e)s assurant le service des restaurants. Il est à noter que les rues piétonnes sont également concernées par cette problématique mettant la sécurité des enfants à rude épreuve !

- Que compte entreprendre la Ville de Bienne pour assurer la sécurité de chacune et chacun, car il s'agit non pas d'interdire l'utilisation des véhicules de type électrique, ni de supprimer les terrasses des restaurants, mais bien de trouver un modus vivendi permettant d'assurer la sécurité de chacune et chacun.
- Sachant qu'en zone piétonne et selon les panneaux de signalisation, la circulation à bicyclette (et à fortiori à trottinettes électriques) est autorisée du lundi au samedi de 19h00 à 10h00 (jeudi dès 21h30), quelles mesures prendra la Ville de Bienne permettant de respecter cette réglementation ?

Terrasses, rues piétonnes et « mobilité douce » doivent pouvoir cohabiter en toute sécurité ... sans risquer la collision ou l'accident à tout moment !

Bienne, le 16.09.2020

Pour le Groupe PSR  
Maurice Rebetez



## **Beantwortung**

### **der dringlichen Interpellation 20200225, Bohnenblust Peter, FDP, «Verkehrsmassnahmen Lindenquartier: Warum Dialogverweigerung und welche Anwaltskosten für Steuerzahler?»**

Infolge der im Lindenquartier durchgeführten Verkehrsmassnahmen stellt der Verfasser der Interpellation die Kommunikation der Gemeindebehörden in dieser Sache infrage. Dabei bedauert er insbesondere, was seiner Ansicht nach einer «Dialogverweigerung» gleichkommt. Des Weiteren stellt er den Beizug eines externen Rechtsbeistands infrage und erkundigt sich nach den Kosten, die dadurch für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler entstanden sind.

Die Antworten des Gemeinderates lauten wie folgt:

#### **1. Warum haben die Gemeindebehörden nicht Wort gehalten und den Dialog für die Umsetzung der Massnahme, insb. Waldrainstrasse aufgenommen?**

Zunächst möchte der Gemeinderat daran erinnern, dass in Bezug auf die Verkehrsmassnahmen Klarheit herrschte, daran keine Änderungen vorgenommen wurden und dass sie vom kantonalen Verwaltungsgericht bestätigt wurden. Dieser Entscheid wurde von keiner Partei angefochten. Der Gemeinderat erklärte sich in seiner Medienmitteilung vom 3. Juli 2019 bereit, hinsichtlich der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen mit dem Lindenquartierleist in einen Dialog zu treten, falls diese vom Verwaltungsgericht bestätigt werden sollten. Entsprechend dieser Zusicherung ist die Stadt Biel mit dem Quartierleist in Dialog getreten. Mit letzterem wurde dann auch vereinbart, dass nach der Umsetzung der Massnahmen deren Wirksamkeit anhand konkreter Daten evaluiert werden soll (insbesondere durch Verkehrszählungen). Je nachdem, welche Erkenntnisse die gesammelten Informationen bringen, könnten die Massnahmen im Quartier dann bei Bedarf ergänzt werden.

#### **2. Warum wurde die versprochene Signalisation «Schul-Sportanlagen» bei der Gabelung Krähenbergstrasse/Waldrainstrasse/Meisenweg nicht angebracht?**

Im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen wurden am 9. Juli 2020 die Signalisationsschilder «Schulen/Écoles» und «Sportanlagen/Terrains de sport» an der Gabelung Krähenbergstrasse/Waldrainstrasse/Meisenweg angebracht.

#### **3. Wie sehen die Verkehrszahlen im Lindenquartier in den betroffenen Strassen, insb. Waldrainstrasse, Meisenweg, Seilerweg, Lindenweg, Dählenweg vor Einführung «Einbahn Waldrainstrasse» aus?**

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) aus temporären Verkehrszählungen während einer Woche, durchgeführt zwischen dem 20. Mai und dem 17. Juni 2020 an den folgenden Orten und jeweils in beiden Richtungen (wo zutreffend):

- Dählenweg: 530 Fahrzeuge pro Tag
- Lindenweg: 380 Fahrzeuge pro Tag

- Meisenweg: 1260 Fahrzeuge pro Tag
- Seilerweg: 160 Fahrzeuge pro Tag
- Eigenheimstrasse: 40 Fahrzeuge pro Tag

**4. Werden die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung durch die «Einbahn Waldrainstrasse» beobachtet und wenn ja, wie dokumentiert?**

Um die Entwicklung des Verkehrs im Quartier analysieren zu können, wurden vor der Umsetzung der Massnahmen Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Zählungen werden zu Beginn des Schuljahres, sobald die Anpassungsphase abgeschlossen ist, wiederholt. Erst nach Vergleich und Analyse aller Resultate wird es möglich sein, eine erste Einschätzung der Auswirkungen der Massnahmen abzugeben, um dann zu entscheiden, ob weitere Massnahmen notwendig sind.

**5. Wann ist der nächste Kontakt mit Bewohnern/Einsprechern und der Verkehrskommission des Lindenleistes, die gute Vorschläge zur Verkehrsplanung im Quartier erarbeitet hat, bzw. dem Lindenleist in dieser Frage geplant?**

Die Abteilung Infrastruktur hat sich Anfang Juli 2020 mit Vertretern des Lindenleistes und der Verkehrskommission getroffen, um eine erste Zwischenbilanz der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen zu ziehen. Es wurde vereinbart, noch einmal Bilanz zu ziehen, sobald die Ergebnisse der nächsten Verkehrszählung im Quartier vorliegen. Zu diesem Zweck wird dann ein weiteres Treffen zwischen der Abteilung Infrastruktur und dem Quartierleist vereinbart werden.

**6. In welchen Fällen zieht die Stadt Biel externe Juristen für Verwaltungsverfahren bei?**

Der Entscheid, ob eine externe Anwältin oder ein externer Anwalt beigezogen wird, erfolgt von Fall zu Fall. Dabei können beispielsweise die aktuelle Arbeitslast, der Umfang des Verfahrens oder die Komplexität der Angelegenheit eine Rolle spielen.

**7. Warum wurde insbesondere im Verfahren Waldrainstrasse (alle Beschwerdeführer ohne Anwalt, Regierungsstatthalteramt entschied zu Gunsten der Stadt Biel) ein externer Jurist mandatiert?**

Im genannten Fall war der Umfang des Verfahrens ausschlaggebend für den Entscheid, einen externen Rechtsbeistand beizuziehen.

**8. Welche Anwaltskosten muss die Stadt Biel, bzw. der Steuerzahler, im Verfahren  
a) Waldrainstrasse/Meisenweg  
b) Bermenstrasse  
bezahlen?**

Die Honorarkosten für den Rechtsbeistand im Rahmen des Beschwerdeverfahrens belaufen sich auf CHF 7851.35 für die Verkehrsmassnahme «Waldrainstrasse/Meisenweg» und auf CHF 9369.90 für die Massnahme «Bermenstrasse».

Biel, 2. September 2020

Namens des Gemeinderates Fügen Sie den Namen der Kommission ein.

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

• Dringliche Interpellation 20200225

## Verkehrsmassnahme Lindenquartier: Warum Dialogverweigerung und welche Anwaltskosten für Steuerzahler?

A. Das juristische Verfahren betreffend Verkehrsmassnahmen im Lindenquartier (Waldrainstrasse/ Meisenweg bzw. Bermenstrasse) ist mit dem Nichtweiterzug des Urteils des Verwaltungsgerichts abgeschlossen. Die neuen Signalisationen wurden am 15. und 18. Juni 2020 installiert. Es stellen sich aber betreffend Verhalten der Gemeindebehörden diverse Fragen betreffend des versprochenen Dialoges, der Zusammenarbeit und weiterem Vorgehen sowie auch betreffend des Einsatzes und Kosten externer Juristen. So wurde durch den Gemeinderat in der Antwort auf die Petition des Lindenleistes, nachdem eine Sistierung der Verfahren abgelehnt wurde, gemäss Medienmitteilung vom 3. Juli 2019 ausgeführt: „Der Gemeinderat will deshalb das Gerichtsverfahren zu Ende führen. Er ist jedoch bereit, hinsichtlich der Umsetzung der Massnahmen mit dem Lindenquartierleist in einen Dialog zu treten, falls ihm die Kantonsbehörde Recht gibt.“

Eine Reaktion von Anwohnern ist derzeit im Quartier an diversen Stellen sichtbar:



Tatsache ist gemäss Ausführungen auf der Webseite des Lindenleistes, bzw. des Newsletters, dass die Signalisation ohne vorgängige Gespräche, bzw. Information und Absprache erfolgte.

Dazu kommt: Im Rahmen des Verfahrens Waldrainstrasse/Meisenweg beim Regierungsstatthalteramt hat die Stadt Biel im Schreiben vom 18. 5.2018 den Beschwerdeführern zugesichert, dass - um den Ausweich- bzw. Schleichverkehr zu den Schul- und Sportanlagen durch Krähenbergstrasse-Seilerweg-Eigenheimstrasse zu verhindern, eine Verkehrssignalisation an der Waldrainstrasse aufgestellt wird, die den Verkehr auf den Meisenweg leitet. Auch dies wurde nicht eingehalten. Dieses Versprechen hatte wesentlichen Einfluss auf die Entscheide. So z.B. Ziffer 2.8 Regierungsstatthalter, bzw. 6.3.2 Verwaltungsgericht, dies mit Bezug auf Bestätigung in der Rz 33 Beschwerdeantwort Biel/RA Nyffenegger. So steht im Urteil des Verwaltungsgerichts (S. 26): „Die Gemeinde ist aber darauf zu behaften, die geplante Routenführung umzusetzen“

B. Tatsache ist auch, dass die Stadt Biel es für notwendig erachtet hat, obwohl „hausintern“ genügend qualifizierte Juristen angestellt sind und die Beschwerdeführer ohne anwaltschaftliche Vertretung den Rechtsweg angingen, einen Rechtsanwalt (aus Bern) zu mandatieren. Dies führt zu zusätzlichen Kosten - selbst bei Obsiegen – und diese sind durch die Steuerzahlenden zu berappen, wobei der Kostenumfang bisher nicht bekannt ist.

Fragen:

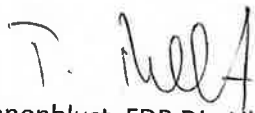
zu A:

1. Warum haben die Gemeindebehörden nicht Wort gehalten und den Dialog für die Umsetzung der Massnahme, insb. Waldrainstrasse aufgenommen.
2. Warum wurde die versprochene Verkehrssignalisation „Schul- Sportanlagen“ bei der Gabelung Krähenbergstrasse/Waldrainstrasse/Meisenweg nicht angebracht?
3. Wie sehen die Verkehrszahlen im Lindenquartier in den betroffenen Strassen, insb. Waldrainstrasse, Meisenweg, Seilerweg, Lindenweg, Dählenweg vor Einführung „Einbahn Waldrainstrasse“ aus?
4. Werden die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung durch die „Einbahn Waldrainstrasse“ beobachtet und wenn ja, wie dokumentiert?
5. Wann ist der nächste Kontakt mit Bewohnern/Einsprechern und der Verkehrskommission des Lindenleistes, die gute Vorschläge zur Verkehrsplanung im Quartier erarbeitet hat, bzw. dem Lindenleist in dieser Frage geplant?

Zu B.

6. In welchen Fällen zieht die Stadt Biel externe Juristen für Verwaltungsverfahren bei?
7. Warum wurde insbesondere im Verfahren Waldrainstrasse (alle Beschwerdeführer ohne Anwalt, Regierungsstatthalteramt entschied zu Gunsten der Stadt Biel) ein externer Jurist mandatiert?
8. Welche Anwaltskosten muss die Stadt Biel, bzw. der Steuerzahler, im Verfahren
  - a) Waldrainstrasse/Meisenweg
  - b) Bermenstrassebezahlen?

Biel/Bienne, den 24. Juni 2020

  
Peter Bohnenblust, FDP.Die Liberalen

