

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

1 - 5

zum Stadtratsprotokoll Nr. 3

vom 24. März 2022

au procès-verbal n° 3

du 24 mars 2022



Beantwortung

der Interpellation 20210262, Gurtner-Oesch Sandra, GLP, Schaffter, Gaël, GLP, «Ferienpass»

In der Interpellation wird der Gemeinderat gebeten, zu verschiedenen Fragen in Bezug auf den Ferienpass Auskunft zu geben.

1. Gibt es Tagesschulen, die während den Schulferien geschlossen werden? Wenn ja, wieso?

Ja. Die Tagesschulen sind ein schulergänzendes Angebot, das ausschliesslich während den Schulwochen angeboten wird. Der Kanton finanziert die Tagesschulen nur während den Schulwochen (195 Tagen) und zu 8 Stunden/Tag (Tagesschulverordnung Art. 8 Abs. 3) pro Jahr. Ausserdem ist die Nachfrage während den Ferien zu gering, als dass eine Weiterführung der Tagesschulen wie während den Schulwochen Sinn machen würden. Für die Kinderbetreuung während den Schulferien gibt es den Ferienpass. Im Rahmen des Ferienpasses wird auch ein Betreuungsangebot in den Räumlichkeiten an drei Standorten der Tagesschulen angeboten.

2. Wie viele Kinder profitieren vom Ferienpass (Anzahl Kinder pro angebotenem Tag)?

Im Schuljahr 20/21 wurden 4307 Kursteilnahmen an 50 Kurstagen (Ausnahme-Schuljahr mit 14 Ferienwoche und 10 Ferienpasswochen) verzeichnet, d.h. pro Tag durchschnittlich 86 Teilnahmen. Diese Zahlen entsprechen in etwa den Zahlen aus dem Jahr 2019 (vor Corona): 90 Teilnahmen/Tag. Ein Kind kann an mehreren Ferienpassangeboten pro Jahr resp. Ferien teilnehmen. Die Anzahl Kinder, die vom Ferienpass profitieren (d.h. eines oder mehrere Angebote belegen), müsste derzeit von Hand ausgezählt werden.

3. Welche Kosten entstehen durch den Ferienpass? Welcher Anteil davon wird durch die Eltern getragen? Was ist die durchschnittliche Kostenbeteiligung für einen durchgeführten Ferienpasstag für Eltern (ohne Sportcamp)?

Der aktuelle Kostenbeitrag pro Kurs- resp. Betreuungstag pro Kind beträgt CHF 18.– (exkl. Mittagessen). In den Kursen nehmen die Kinder selber ein Picknick mit. In der Betreuung wird das Picknick in der Tagesschule zubereitet, die Eltern bezahlen dafür zusätzlich CHF 5.–.

Zusätzliche Betreuungsstunden vor oder nach den Kursen resp. der Betreuung kosten CHF 6.– pro Stunde.

Die Gesamtkosten für den Ferienpass belaufen sich für das ganze Schuljahr 20/21 auf CHF 467'823.–, denen Elterneinnahmen von CHF 186'133.– (39.8%) gegenüberstehen. Hinzu kommen Beiträge von den angeschlossenen Gemeinden in der Grössenordnung von CHF 15'000 – 20'000. Die Aussengemeinden bezahlen den Differenzbetrag (CHF 42.–/Tag) zwischen dem Tarif für Auswärtige (CHF 60.–/Tag) und dem Bieler Tarif (CHF 18.–/Tag).

4. Wie wird die Qualität der angebotenen Programme geprüft?

(siehe Antwort zu Frage 5)

5. Gibt es eine Evaluation zur Zufriedenheit der Kinder/Eltern? Was geschieht mit dem spontan eingegangenen Feedback von Kinder/Eltern?

Die Qualität wird aufgrund der eingehenden Rückmeldungen und Vorschläge der verschiedenen Beteiligten und Partnern (z.B. Kursleitende, Eltern, Kinder) fortlaufend sichergestellt und verbessert. Es gehen immer wieder positive Rückmeldungen (per Post oder Mail) ein, die sodann an die betreffenden Kursleitungen und Betreuungsverantwortlichen weitergeleitet werden. Beschwerden werden durch die Ferienpassadministration direkt mit den Kursleitungen bearbeitet. Die Betreuungsmodule werden von qualifiziertem Tagesschulpersonal durchgeführt, das für die Betreuungsqualität verantwortlich ist. Die Ferienpassadministratorin sowie der Dienststellenleiter coachen und unterstützen Kursleitung und Ferienbetreuung bei schwierigen Fragestellungen (Verhaltensauffälligkeiten, verärgerte Eltern usw.). Eine systematische Evaluation der Zufriedenheit von Kindern und Eltern gibt es aktuell nicht.

6. Welche künftigen Optimierungen sind geplant?

Auf die Durchführung des Ferienpasses im Herbst 2021 wurde eine neue Webapplikation für die Kunden (Eltern) und für die Kursadministration eingeführt. Neben Verbesserungen in technischer Hinsicht, brachte diese auch Vorteile für die Eltern: Es ist nun möglich die Grunddaten zu hinterlegen und diese für die Buchung mehrerer zukünftiger Kurse zu verwenden. Via Login können die Eltern nun auch auf die gebuchten Kurse für alle Kinder der gleichen Familie zuzugreifen. Zudem steht neu eine Planungshilfe in Form einer Wochenübersicht zur Verfügung, und die Menüführung wurde angepasst. Mögliche Verbesserungen wurden aufgrund der ersten Erfahrungen im Anmeldeprozess (z.B. Kontoeröffnung vor dem Ferienpassanmeldebeginn ermöglichen) und bei der Darstellung der Rechnungen festgestellt. Diese sollen auf die nächste Durchführung während der Sportwoche 2022 vorgenommen werden. Auf funktionaler Ebene soll zu einem späteren Zeitpunkt die Bezahlung mit verschiedenen Zahlungsmitteln (z.B. Kreditkarte) möglich werden. Ebenfalls soll in diesem Zusammenhang mögliches Potential für die Automatisierung ausgeschöpft werden (z.B. Abfragen aus dem System).

Die Ferienbetreuung ist auch beim Kanton ein Thema. Es wird dort neu von der Bildungs- und Kulturdirektion geführt und die Angebote in den Gemeinden sollen ab Schuljahr 20/21 auch finanziell unterstützt werden. Die Direktion für Bildung, Kultur und Sport der Stadt Biel hat das entsprechende Gesuch Ende Oktober 2021 beim Kanton eingereicht. Es ist aber noch unklar, ob die Stadt von dieser Unterstützung profitieren kann.

Intern soll die Frage zur Sicherstellung der Betriebskontinuität angegangen werden, damit der Ferienpass bei einem allfälligen Personalausfall besser sichergestellt werden könnte als dies heute der Fall ist.

Biel, 15. Dezember 2021

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
Interpellation 20210262

210262
15.12.2021

FRS

Interpellation

Ferienpass / Passeport Vacances

Der Gemeinderat wird gebeten, zu folgenden Fragen Auskunft zu erteilen:

1. Gibt es Tagesschulen, die während den Schulferien geschlossen werden? Wenn ja, wieso?
2. Wie viele Kinder profitieren vom Ferienpass (Anzahl Kinder pro angebotenem Tag)
3. Welche Kosten entstehen durch den Ferienpass? Welcher Anteil davon wird durch die Eltern getragen? Was ist die durchschnittliche Kostenbeteiligung für einen durchgeführten Ferienpasstag für Eltern (ohne Sportcamp)?
4. Wie wird die Qualität der angebotenen Programme geprüft?
5. Gibt es eine Evaluation zur Zufriedenheit der Kinder/Eltern? Was geschieht mit den spontan eingegangenen Feedback von Kinder/Eltern?
6. Welche künftigen Optimierungen sind geplant?

18.8.2021
Grünliberale Biel
Sandra Gurthner-Oesch



Gaël Schaffter

Beantwortung

der Interpellation 20210263, Gurtner-Oesch Sandra, GLP, Schaffter Gaël, GLP, «Gelebte Zweisprachigkeit im Bieler Schulsystem»

Mit der eingereichten Interpellation wurde der Gemeinderat beauftragt, mehrere Fragen zur Zweisprachigkeit in den Bieler Schulen zu beantworten.

Die Zweisprachigkeit in den Schulen ist dem Gemeinderat, der diese in seine Bildungsstrategie aufgenommen hat, ein zentrales Anliegen. Er stützt sich auf zwei Stossrichtungen: Einerseits die Pilotprojekte Filière Bilingue (FiBi) und Filière Bilingue Secondaire I (FiBiS) und andererseits die zweisprachigen Projekte in den einsprachigen Schuleinheiten. Die Projekte zur FiBi und FiBiS werden derzeit evaluiert, da die Schülerinnen und Schüler des ersten Jahrgangs (2010) die Oberstufe im Juli 2021 abgeschlossen haben. Die Förderung der Zweisprachigkeit in den einsprachigen Schuleinheiten ist Gegenstand eines neuen Projekts, das Ende 2020 lanciert wurde.

1. Wie viele Eltern melden ihre Kinder beim Schulantritt für das zweisprachige Schulprogramm an? Wie hoch ist diese Anmeldequote im Vergleich zur Gesamtsumme der angemeldeten Kinder?

Im Januar 2021 interessierten sich 163 Familien dafür, d.h. rund 30% der insgesamt 546 Kinder, die im August 2021 effektiv ihre Schullaufbahn in Biel in Angriff genommen haben. Im Allgemeinen verzichten zwischen 5% und 10% der interessierten Familien vor der definitiven Anmeldung auf die FiBi.

2. Wie hoch ist die Rate der Kinder/Eltern, deren Wunsch nach zweisprachiger Bildung erfüllt werden kann?

Im August 2021 sind 40 Schülerinnen und Schüler, d.h. 24,5% aller Kinder, deren Familien sich für die FiBi interessierten, in einer der vier Kindergartenklassen der Filière Bilingue in ihr erstes Schuljahr gestartet. Festzuhalten ist, dass zwei Familien im letzten Moment wegen einem Umzug oder dem Besuch einer Privatschule verzichtet haben.

3. Wie viele Kinder werden aktuell in der «Filière bilingue» unterrichtet?

Das Konzept der Filière Bilingue sieht allgemein zwei Klassen mit 21 Kindern pro Jahr vor, d.h. insgesamt 336. Diese Zahl variiert aufgrund von Ab- und Neuzugängen leicht. Die FiBiS umfasst fünf Klassen mit derzeit 122 Schülerinnen und Schülern. Derzeit besuchen also 448 Kinder die Filière Bilingue auf Primar- und Sekundarstufe.

4. Welches sind die Kosten, die der Schulzug «Filière bilingue» pro Schuljahr verursacht? Wie werden die Kosten geteilt (Stadt, Kanton, Eltern)?

Grundsätzlich stehen der FiBi ein Budget und Personalressourcen zur Verfügung, wie allen anderen Schulen der Stadt Biel auch. Da die FiBi eine öffentliche Schule wie die anderen ist, entstehen den Eltern keine Kosten.

Allerdings erforderte die Entwicklung der Pilotprojekte Filière bilingue FiBi und FiBiS zusätzliche Mittel. Es ist nicht möglich, diese für jeden Klassezug der FiBi und FiBiS genau zu berechnen,

man kann höchstens die folgenden Zahlen durch zwei teilen. Die Kosten für die beiden Pilotprojekte tragen der Kanton und die Stadt. Für die FiBi (Projekt bewilligt für einen Zeitraum von drei Schuljahren) beläuft sich der Anteil der Stadt auf ca. CHF 100 000.– pro Jahr, derjenige des Kantons auf CHF 145 000.–; für die FiBiS (Projekt bewilligt für einen Zeitraum von sechs Schuljahren) beträgt der Anteil der Stadt ca. CHF 68 000.– und derjenige des Kantons CHF 140 000.–. Es gilt zu unterstreichen, dass die Umsetzung dieses Konzepts ein ausserordentliches Engagement von Seiten der Lehrpersonen erfordert (Aufbau eines spezifischen pädagogischen Wissens, Erarbeitung oder Anpassung der Lehrmittel usw.). Langfristig wird angestrebt, dass die üblichen Mittel für deren Betrieb ausreichen.

5. Ausser bei der FiBi und FiBiS, welche Massnahmen werden im Regelunterricht durchgeführt, um die Zweisprachigkeit in den einzelnen Schuleinheiten zu leben? (bitte nach Schuleinheiten aufführen).

Dank dem Pilotprojekt für immersive Erfahrungen (Ponts-Brücken) an der Primarschule Bözingen konnten die kantonalen Gesetzesgrundlagen für die Immersion angepasst werden sowie den Schulen sechs Modelle zur Verfügung gestellt werden (Immersion, Wechselseitige Immersion, Immersive Inseln, Tandem, Emmental und Anreizprojekte). Das Ende 2020 lancierte Projekt Zweisprachigkeit in den Schulen hat zum Ziel, auftretende Schwierigkeiten zu identifizieren und Lösungen für eine substantielle Entwicklung der Zweisprachigkeit in allen Schulen Biels vorzuschlagen. Derzeit schränkt die Coronakrise den Austausch zwischen den Klassen ein, dies bremst natürlich die zweisprachigen Partnerschaften. Im Laufe des Schuljahres 2020/2021 wurden über alle Schuleinheiten gesehen 97 Projekte realisiert, hauptsächlich Projekte der Modelle «Anreizprojekt» oder «Insel».

6. Welche Kosten entstehen durch die in Punkt 5 erwähnten Massnahmen?

Unterstützt wird die Zweisprachigkeit in den Schulen von zwei Koordinatorinnen, die zu je 10% angestellt sind und die in jeder Schule bestimmten Zweisprachigkeitsverantwortlichen betreuen. Dank einem kantonalen Pool, der durch die Stadt vervollständigt wird, werden den Zweisprachigkeitsverantwortlichen zwischen drei und sieben Stellenprozente bewilligt. Das Budget der Stadt sieht ausserdem einen Betrag von CHF 10 000.– vor, um Klassen mit zweisprachigen Projekten direkt zu unterstützen (insbesondere Kauf von Material). Insgesamt betragen die Kosten für die Massnahmen zur Förderung der Zweisprachigkeit CHF 80 000.– pro Jahr. Ausserdem werden seit einigen Jahren Synergien zwischen der Zweisprachigkeit und der Kultur an der Schule gesucht, was bewirkt, dass bestimmte Projekte der Kulturvermittlung (Kulturbudget der Schule) effektiv auch vollwertige bilingue Projekte sind und dadurch ebenfalls zum lebendigen Geiste der Zweisprachigkeit an den Schulen beitragen.

Biel, 15. Dezember 2021

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

· Interpellation 20210263

Interpellation

20210263

Gelebte Zweisprachigkeit im Bieler Schulsystem

Der Gemeinderat wird gebeten, zu folgenden Fragen Auskunft zu erteilen:

1. Wie viele Eltern melden ihre Kinder beim Schulantritt für das zweisprachige Schulprogramm an? Wie hoch ist diese Anmeldequote im Vergleich zur Gesamtsumme der angemeldeten Kinder?
2. Wie hoch ist die Rate der Kinder/Eltern, deren Wunsch nach zweisprachiger Bildung erfüllt werden kann?
3. Wie viele Kinder werden aktuell in der «Filière bilingue» unterrichtet?
4. Welches sind die Kosten, die der Schulzug «Filière bilingue» pro Schuljahr verursacht? Wie werden die Kosten geteilt (Stadt, Kanton, Eltern)?
5. Ausser bei der FiBi und FiBiS, welche Massnahmen werden im Regelunterricht durchgeführt, um die Zweisprachigkeit in den einzelnen Schuleinheiten zu leben? (bitte nach Schuleinheiten aufzuführen)
6. Welche Kosten entstehen durch die in Punkt 5 erwähnten Massnahmen?

18.8.2021

Grünliberale Biel

Sandra Gurtner-Oesch

Gaël Schaffter

Biel ist eine zweisprachige Stadt.
Wir möchten verstehen wie dies in der Praxis
des Schulalltages gelebt wird,



Beantwortung

der Interpellation 20210264, Gurtner-Oesch Sandra, GLP, Schaffter Gaël, GLP, «Interne Weiterbildungen, Teamanlässe und sonstiges Veranstaltungen während des laufenden Schulbetriebes»

1. An wie vielen halben Tagen im Schuljahr fällt die Schule aus, damit das Lehrpersonal an gemeinsamen Weiterbildungen und/oder Teamanlässen und/oder ähnliche Veranstaltungen teilnehmen kann (bitte Aufstellung nach Schuleinheit)?

Gemäss den Allgemeinen Hinweisen und Bestimmungen (AHB) des Kantons Bern für den Lehrplan21 respektive in den Dispositions générales complétant le Plan d'études romand (PER) können die Schulleitung oder die entsprechende Gemeindebehörde bis zu 10 Schulhalbtage pro Schuljahr als unterrichtsfrei erklären. Darin enthalten sind unter anderem lokale Feiertage und Veranstaltungen, Schulhalbtage vor Ferienbeginn und Halbtage zur Verlängerung von Feiertagswochenenden (z.B. Auffahrtswoche). Ein Teil der unterrichtsfreien Halbtage ist für die Schul- und Unterrichtsentwicklung wie zum Beispiel schulinterne Weiterbildungen, Unterrichtshospitationen oder kollegiale Coachings der Lehrpersonen einzusetzen. Die Eltern sind über den Unterrichtsausfall frühzeitig zu informieren.

Für die Einführung des Lehrplans21 (LP21) stehen den deutschsprachigen Schulen von August 2016 bis Juli 2022 zusätzliche 20 Schulhalbtage zur Verfügung, diese sind je zur Hälfte während der Unterrichtszeit und unterrichtsfreier Zeit zu beziehen.

Die Anzahl beanspruchten Halbtage können nicht nur zwischen den Schulen, sondern auch innerhalb der Schule von Schuljahr zu Schuljahr variieren. Angaben zur Anzahl Schulhalbtage sind immer eine Momentaufnahme, ihre Anzahl ist abhängig vom Schulprogramm und den geplanten Entwicklungsmassnahmen. Die Anzahl Halbtage ist eine informative Angabe aus der keine allgemeinen Schlüsse gezogen werden kann. Der Gemeinderat verzichtet deshalb auf die detaillierte Erstellung einer Auflistung nach Schuleinheiten und liefert zusammenfassende Angaben:

Im Mittel haben die 17 Schuleinheiten im Schuljahr 20/21 3,5 Schulhalbtage (ohne Feiertagswochenende etc.) als unterrichtsfrei erklärt. Im Schuljahr 21/22 sind 4,1 Schulhalbtage geplant. Für das aktuelle Schuljahr ist die Streuung moderat, praktisch alle Schulen haben zwischen 2 bis 7 Schulhalbtage geplant. Im Schuljahr 20/21 war die Streuung grösser, so gab es Schulen, die keine Schulhalbtage für frei erklärt haben. Teilweise mussten Halbtage pandemiebedingt abgesagt werden. Gleichzeitig gab es zwei Schulen mit 8 und 10 freien Schulhalbtagen. Diese beiden Schulen haben im letzten Schuljahr 4 respektive 5 der 10 zur Verfügung stehenden Halbtage während der Unterrichtszeit zur Einführung des Lehrplan21 bezogen.

2. Wie viele Kinder werden an solchen Tagen zusätzlich durch die Tagesschule betreut? (bitte Aufstellung nach Schuleinheit).

Diese Frage kann mit den zur Verfügung stehenden Angaben nicht beantwortet werden. Die nötigen Daten dafür können auch im Nachhinein nicht rekonstruiert werden. Die zentrale Administration verbucht die Zusatzmodule zwei Mal pro Jahr gemäss den Angaben der Tagesschulleitungen. Für diese Fakturierung wird nicht unterschieden, weshalb es zu diesen

Zusatzmodulen gekommen ist, ob wegen eines freien Halbtags oder wegen einer kurzfristigen Anfrage der Eltern.

3. Welche zusätzlichen Kosten werden von den Eltern getragen?

Für die Betreuung in diesen Zusatzmodulen gelten die gleichen Tarife, wie für die «normale» Betreuung in den Tagesschulen. Die Tarifsetzung ist kantonal geregelt und abhängig vom Einkommen der Familie. Eltern mit einem massgebenden Familieneinkommen <CHF 45'000.– bezahlen CHF 0.79 pro Betreuungsstunde (d.h. CHF 2.77 pro Zusatzmorgen) und Eltern mit massgebendem Familieneinkommen von >CHF 157'000.– bezahlen CHF 12.35 pro Betreuungsstunde (CHF 43.25 pro Zusatzmorgen). Die Zusatzbelastung beträgt bei den maximal möglichen 10 Halbtagen CHF 123.50 pro Jahr für Einkommen <CHF 45'000.– und CHF 432.50 pro Jahr für ein massgebendes Familieneinkommen von >CHF 157'000.–.

4. Gibt/gab es Überlegungen, dass die Stadt diese Zusatzkosten übernimmt?

Nein. Die Elterntarife sind bereits nach Einkommen abgestuft. Jährliche Zusatzkosten von maximal CHF 123.– für niedrige Einkommen und von CHF 432.– für Familien mit einem massgebenden Einkommen von >CHF 157'000.– erachtet der Gemeinderat als tragbar.

5. An wie vielen halben Tagen während der unterrichtsfreien Arbeitszeit ist das Lehrpersonal an gemeinsamen Weiterbildungen und/oder Teamanlässen und/oder ähnlichen Veranstaltungen beschäftigt (bitte Aufstellung nach Schuleinheit)?

Aus oben genannten Gründen, sollen auch die Anzahl Halbtage, die während der unterrichtsfreien Arbeitszeit (ohne ordentliche Sitzungen und stehende Arbeitsgruppen) für gemeinsame Arbeiten mit dem Kollegium bezogen werden, summarisch berichtet werden. Im Schuljahr 20/21 waren es 4,3 Halbtage und für das Schuljahr 21/22 haben die Schulen im Mittel 5 Arbeitshalbtage mit dem Kollegium ausserhalb des Unterrichts geplant. Damit sind es leicht mehr Halbtage während der unterrichtsfreien Zeit als Halbtage während des Unterrichts. Die Zahlen bestätigen, die in vielen Schulen gängige Praxis, die Halbtage zwischen Unterrichts- und übrige Arbeitszeit aufzuteilen.

6. Wer entscheidet darüber, ob und wann diese Veranstaltungen stattfinden haben?

Die Entscheidungen werden auf verschiedenen Ebenen getroffen: Manche Halbtage (z.B. Brücke Auffahrtswache) werden stadtweit festgelegt. Ebenfalls gibt es Vorgaben für Themen, die mit dem Kollegium innerhalb einer bestimmten Zeitspanne erarbeitet werden müssen, von Seiten des Kantons z.B. die Einführung des LP21 oder von Seiten der Stadt z.B. die Einführung der neuen Schulinformatik (DiAna). Innerhalb dieses Rahmens entscheiden die Schulleitungen in Absprache mit den verschiedenen Partnern (z.B. externe Dozentinnen oder Schuleinheit der Partnersprache am gleichen Standort) unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Möglichkeiten weitere Anspruchsgruppen (z.B. Eltern, Lehrpersonen) und der zu erreichenden Ziele (z.B. Weiterentwicklung Schule oder Erreichen der Lernziele / Kompetenzen).

7. Gibt es eine Weisung der Stadt Biel, dass diese Tage in die Schulzeit anstatt in die unterrichtsfreie Ferienzeit fallen. Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Vgl. dazu Antwort zu Frage 6. Es gibt keine zusätzlichen Weisungen.

Biel, 15. Dezember 2021

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

· Interpellation 20210264

Interpellation

20210264

Interne Weiterbildungen, Teamanlässe und sonstige Veranstaltungen während des laufenden Schulbetriebes

Der Gemeinderat wird gebeten, zu folgenden Fragen Auskunft zu erteilen:

1. An wie vielen halben Tagen im Schuljahr fällt die Schule aus, damit das Lehrpersonal an gemeinsamen Weiterbildungen und/oder Teamanlässen und/oder ähnliche Veranstaltungen teilnehmen kann?
(bitte Aufstellung nach Schuleinheit)
2. Wie viele Kinder werden an solchen Tagen zusätzlich durch die Tagesschule betreut?
(bitte Aufstellung nach Schuleinheit)
3. Welche zusätzlichen Kosten werden von den Eltern getragen?
4. Gibt/gab es Überlegungen, dass die Stadt diese Zusatzkosten übernimmt?
5. An wie vielen halben Tagen während der unterrichtsfreien Arbeitszeit ist das Lehrpersonal an gemeinsamen Weiterbildungen und/oder Teamanlässen und/oder ähnlichen Veranstaltungen beschäftigt?
(bitte Aufstellung nach Schuleinheit)
6. Wer entscheidet darüber, ob und wann diese Veranstaltungen stattfinden haben.
7. Gibt es eine Weisung der Stadt Biel, dass diese Tage in die Schulzeit anstatt in die unterrichtsfreie Ferienzeit fallen. Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Verständliche Schulzeiten, die es ermöglichen
Familie + Beruf zu vereinbaren, sind wichtig.
Wir möchten verstehen, wie die Bieler Schule
die Eltern unterstützen.

18.8.2021

Grünliberale Biel

Sandra Gurtner-Oesch

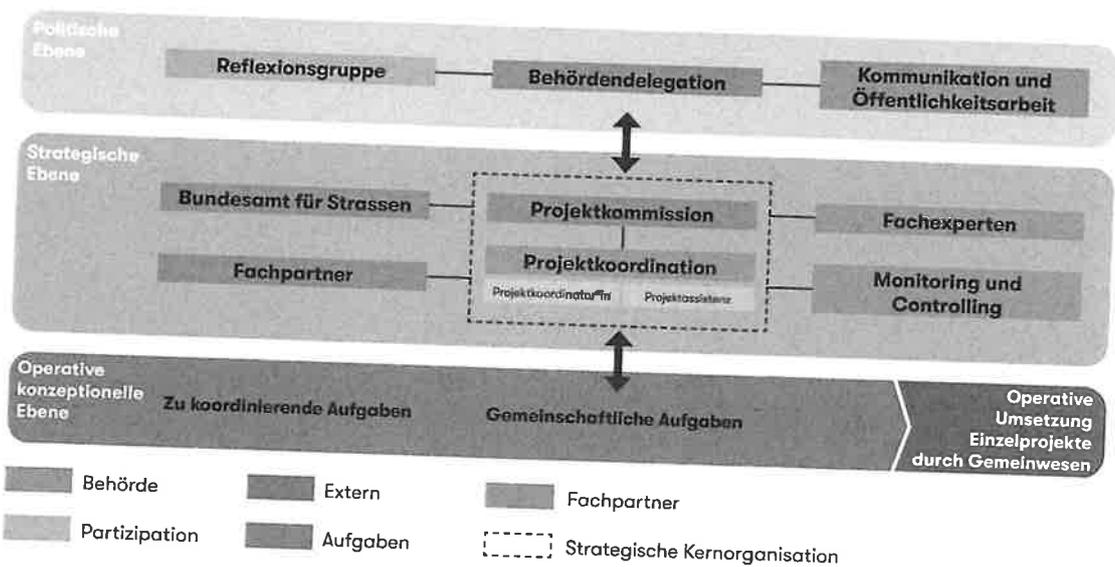
Gaël Schaffter

Beantwortung

der dringlichen Interpellation 20210335, Bohnenblust Peter, FDP,
«A5 Lückenschliessung: Sachliche Information tut Not»

1. Wie sieht das heutige Organigramm der ÜPO/espace Biel/Bienne.Nidau aus?

Das Organigramm der übergeordneten Projektorganisation espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) sieht wie folgt aus:



2. Gibt es einen Unterschied zwischen dem Dialogprozess und dem heutigen Prozess im Rahmen der ÜPO/espace Biel/Bienne.Nidau und wenn ja, welchen?

Der zentrale Unterschied zwischen Dialogprozess und espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) besteht darin, dass bei Ersterem de facto Entscheidungskompetenzen an eine ausserordentliche Struktur übertragen worden sind. Die Behördendelegation hatte die Teilnehmenden am Dialogprozess damit beauftragt einen breiten Kompromiss in der verfahrenen Diskussion um den Westast zu finden. Dieser Auftrag implizierte, dass die Behördendelegation einen einmal gefundenen Kompromiss kaum ablehnen konnte. Nach Abschluss des Dialogprozesses gelten wieder die ordentlichen Zuständigkeiten und EBBN hat primär eine koordinierende Funktion. Zudem soll die Partizipation allen interessierten Personen und Organisationen offenstehen und nicht nur den Exponentinnen und Exponenten der an der Reflexionsgruppe angehörenden Organisationen.

3. *Was ist der Unterschied zwischen der früheren Dialoggruppe und jetzigen Reflexionsgruppe?*

Dazu kann weitgehend auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen werden. Zu beachten ist, dass die Reflexionsgruppe für die Behördendelegation (BHD) von EBBN einen ganz wichtigen Sparringpartner darstellt, welcher insbesondere dazu da ist, ausgewählte Fragestellungen zu spiegeln und partizipative Elemente vorzudiskutieren. Die Reflexionsgruppe stellt gewissenermassen das Scharnier zwischen BHD und Zivilgesellschaft dar.

4. *Kann bereits etwas gesagt werden, welche Aufgabe/Rolle dem «Stadtlabor Biel Seeland» (eine durch die Berner Fachhochschule initiierte offene Werkstatt) bei diesem Prozess zukommen soll?*

Vor der konkreten Beantwortung der Frage sollte erklärt werden, was das Stadtlabor eigentlich ist: Das Stadtlabor ist eine offene Werkstatt für Stadtentwicklung. Im Stadtlabor werden aktuelle Themen bzw. Themen in Bezug auf aktuelle Stadtentwicklungsprojekte auf fachlicher Ebene diskutiert. Austausch, Forschung, Testen und Experimentieren sind Ziele des Stadtlabors. Diese Arbeiten haben keinen Zusammenhang mit einem spezifischen Projekt. Das Stadtlabor verfolgt eher das Ziel, die auf Bieler Stadtgebiet laufenden Studien als Gelegenheit zu nutzen, um seine Forschungen voranzubringen. Dadurch kann es gleichzeitig einen Beitrag zu den laufenden Projekten und zu breiter angelegten Informationen/Überlegungen leisten. Die BFH ist das Herz und die Arbeitskraft des Stadtlabors. Die Studierenden und Forschenden bringen sich in Form von Bachelor-, Master- oder Forschungsarbeiten ein, die zuallererst den Anforderungen des Studiums und der Erweiterung der Kenntnisse (Forschung) dienen muss. Es ist klar, dass das Stadtlabor die üblichen Vorgehensweisen und Projektorganisationen nicht ersetzen kann. Es kann dazu beitragen, sie zu vervollständigen und voranzubringen (kann aber die Behörden nicht vertreten/ersetzen). Die Projekte der Stadt könnten davon profitieren. Sie könnten aus den Überlegungen, die an der Berner Fachhochschule gemacht werden, Inspiration schöpfen und die Forschungsergebnisse berücksichtigen.

Allerdings wurde noch nicht geklärt, in welchem Rahmen das Stadtlabor zu den in der Projektorganisation «espace Biel/Bienne.Nidau durchgeführten Studien beiträgt. Derzeit konzentrieren sich die Bestrebungen der Projektorganisation hauptsächlich auf organisatorische und strukturelle Fragen. Das Stadtlabor wird ausserdem derzeit erst konstituiert. Eine Führungsgruppe des Stadtlabors, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der BFH, der kommunalen/regionalen Instanzen und der Berufsverbände sollte anschliessend die BFH zu den wesentlichen Aufgaben hin orientieren können, sowohl in Zusammenhang mit den Aufgaben von EBBN, anderen aktuellen Projekten oder Themen der Raumentwicklung.

5. *Die Gruppierung «Westast so nicht»* hat auf ihrer Webseite ein Ampelsystem aufgeschaltet betreffend Umsetzungsstand der Empfehlungen. Hier interessiert: Sind gemäss Schlussbericht die 15 Empfehlungen (kurz-mittelfristige Lösungen, langfristige Lösung und Prozess/Finanzierung) und die 45 Planungsempfehlungen gemäss Anhang (d.h. 9 verkehrsträgerübergreifend und städtebaulich, 12 Langsamverkehr, 11 MIV-motorisierter Individualverkehr, 13 ÖV-öffentlicher Verkehr) direkt umzusetzen oder so zu*

verstehen, dass die Behörden diese als Inputs prüfen. Vgl. dazu auch Seite 46 Schlussdokument der Dialoggruppe: «Planungsempfehlungen (Inputs in laufende Planungen der Behörden)»?

Den Empfehlungen aus dem Dialogprozess kommt eine hohe Bedeutung zu, da sie das Ergebnis intensiver Diskussionen und eines hart errungenen Kompromisses sind. Die Arbeitsweise und das Profil der am Dialogprozess beteiligten Personen haben gezwungenermassen dazu geführt, dass die Empfehlungen nicht derart vertieft analysiert werden konnten, dass ihre Umsetzbarkeit in jedem Einzelfall gegeben ist. Zentral ist, dass die mit den Empfehlungen angestrebte Wirkung erzielt werden kann. Wie dies im Einzelfall geschehen soll, ist Gegenstand der aktuellen Arbeiten zur Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen. Weiter ist zu beachten, dass die Empfehlungen keine eigentlichen Massnahmen darstellen, weshalb diese nun in Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme, der Umsetzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen oder andere Einzelprojekte in unterschiedlicher Zuständigkeit zu überführen sind.

6. *Für die Lückenschliessung Nationalstrasse (vgl. Empfehlung zur Langfristigen Lösung) wird im «Vorschlag Projektablauf» (S. 47) eine erste Phase «Machbarkeit» und eine zweite Phase «Vorprojekt» unterschieden. Hier die Fragen: a) Was ist der Unterschied zwischen einer Machbarkeitsstudie und einem Vorprojekt? b) Ist der Start der Machbarkeitsstudie für die langfristige Lösung gemäss Empfehlung zeitgleich mit der Prüfung der Machbarkeit für kurz- und mittelfristige Lösungen geplant? (vgl. Vorschlag S. 47 Schlussbericht) und wenn ja warum?*

a) Die untenstehende Tabelle beschreibt, wie ein Projekt üblicherweise abläuft, vom Entwurf bis zur Ausführung (Quelle: Norm SIA 112).

Phasen	Teilphasen	Ziele
1 Strategische Planung	11 Bedürfnisformulierung, Lösungsstrategien	Bedürfnisse, Ziele und Rahmenbedingungen definiert, Lösungsstrategie festgelegt
2 Vorstudien	21 Projektdefinition, Machbarkeitsstudie	Vorgehen und Organisation festgelegt, Projektierungsgrundlagen definiert, Machbarkeit nachgewiesen
	22 Auswahlverfahren	Anbieter/Projekt ausgewählt, welche den Anforderungen am besten entsprechen
3 Projektierung	31 Vorprojekt	Konzeption und Wirtschaftlichkeit optimiert
	32 Bauprojekt	Projekt und Kosten optimiert, Termine definiert
	33 Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt	Projekt bewilligt, Kosten und Termine verifiziert, Baukredit genehmigt
4 Ausschreibung	41 Ausschreibung, Offertvergleich, Vergabeantrag	Vergabereife erreicht
5 Realisierung	51 Ausführungsprojekt	Ausführungsreife erreicht
	52 Ausführung	Bauwerk gemäss Pflichtenheft und Vertrag erstellt
	53 Inbetriebnahme, Abschluss	Bauwerk übernommen und in Betrieb genommen, Schlussabrechnung abgenommen, Mängel behoben

Das Prüfen der Machbarkeit eines Projekts ist eine Phase, die derjenigen des Vorprojekts vorausgeht.

In einer Machbarkeitsstudie werden die Bedürfnisse geklärt, die Intention der Auftraggebenden in eine Projektdefinition übersetzt und nach zielführenden Lösungsmöglichkeiten gesucht. Die Potenziale und grundlegende Fragen zur Realisierbarkeit werden geprüft.

Nachdem die Machbarkeit untersucht und bestätigt worden ist, folgt die eigentliche Projektierung. Dabei wird der Lösungsansatz in einem schöpferisch konstruktiven Prozess optimiert und zu einem **Vorprojekt** entwickelt. Ein Vorprojekt ist eine vertiefte Ausarbeitung der Variante(n) der Machbarkeitsstudie.

b) Die EBBN hat alle Vorbereitungsarbeiten gleichzeitig gestartet und führt die Projekte parallel. Der Arbeitsfortschritt zu den verschiedenen Themen hängt von zahlreichen Faktoren ab, es ist möglich, dass nicht alle gleichzeitig zu einem Resultat führen.

7. Zur 3. Empfehlung bei der langfristigen Lösung (Leitlinien für eine Tunnel-Lösung) wird auf Seite 11 eine Gewährleistung für eine «optimale Anbindung/Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von der Nationalstrasse» gefordert. Besteht für die Behörden ein Unterschied zwischen einem Autobahnanschluss und der genannten Anbindung/Erreichbarkeit und wenn ja, welcher?

Unter einem Autobahnanschluss muss man sich ein komplexes Bauwerk mit massiven Eingriffen in den Stadtraum vorstellen, wie im Rahmen des nun abgeschriebenen Westastprojekts vorgesehen waren. Mit den Begriffen «Anbindung/Erreichbarkeit» soll die Stadt auf unterirdische Art und Weise mit dem Nationalstrassennetz verknüpft werden, wobei dabei keine grossen überirdischen Bauwerke erstellt werden sollen (eine Art unterirdische Zufahrt ab der Nationalstrasse in ein Parkhaus). Die Prüfung der Machbarkeit solcher Verbindungen ist ein Ergebnis des Dialogprozesses; eine Realisierung bedingt aber mit Sicherheit eine Anpassung der heute geltenden technischen Normen.

Biel, 12. Januar 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage:

· Dringliche Interpellation 20210335

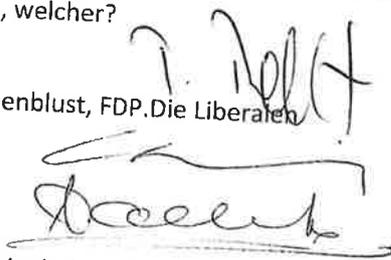
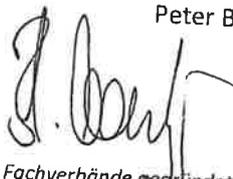
A5 Lückenschliessung: Sachliche Information tut Not

Nach Abschluss des Dialogprozesses und Verzicht auf das genehmigte Ausführungsprojekt A 5 Westumfahrung ist eine neue Situation entstanden. Rund 90 Prozent der beteiligten Organisationen und Verbände haben den Schlussbericht (zu finden unter www.westast-dialog.ch) unterzeichnet. Die Fortsetzung des Prozesses gestaltet sich weiterhin alles andere als einfach. Durch die Behörde-delegation wurde die übergeordnete Projektorganisation (ÜPO) espace biel/bienne.nidau geschaffen (www.espace-bbn.ch). Dabei wurde auch eine sog. Reflexionsgruppe in das Organigramm aufgenommen, die bisher zweimal getagt hat. Mitglieder sind sowohl damalige Westast-Befürworter wie Westast-Gegner, inklusive Verein «Westast so nicht»*. Eine Info-Veranstaltung vom 1.-3. November 2021 im Bieler Volkshaus war ein Versuch das Gespräch zum Leitbild und dem weiteren Vorgehen im Gang zu bringen. Leider gelang dies nicht, bzw. schlecht. So titelte das Bieler Tagblatt «Unbehagen bleibt». Dazu kommt, dass in Leserbriefen und veröffentlichten Texten (z.B. im Infosperber) immer wieder Behauptungen und Erwartungen aufgestellt werden, ohne dass Behörden ihre Sichtweise darstellen können. Für das weitere Vorgehen dürfte es dienlich sein, die Haltung der Behörden (Gemeinderat, Vertreter der Behördedelegation) zu kennen. Folgende Fragen werden gestellt:

1. Wie sieht das heutige Organigramm der ÜPO/espace biel/bienne.nidau aus?
2. Gibt es einen Unterschied zwischen dem Dialogprozess und dem heutigen Prozess im Rahmen der ÜPO/espace biel/bienne.nidau und wenn ja welchen?
3. Was ist der Unterschied zwischen der früheren Dialoggruppe und jetzigen Reflexionsgruppe?
4. Kann bereits etwas gesagt werden, welche Aufgabe/Rolle dem «Stadtlabor Biel Seeland» (eine durch die Berner Fachhochschule initiierte offene Werkstatt) bei diesem Prozess zukommen soll?
5. Die Gruppierung «Westast so nicht»* hat auf ihrer Webseite ein Ampelsystem aufgeschaltet betreffend Umsetzungsstand der Empfehlungen. Hier interessiert:
Sind gemäss Schlussbericht die 15 Empfehlungen (kurz-mittelfristige Lösungen, langfristige Lösung und Prozess/Finanzierung) und die 45 Planungsempfehlungen gemäss Anhang (d.h. 9 verkehrsträgerübergreifend und städtebaulich, 12 Langsamverkehr, 11 MIV-motorisierter Individualverkehr, 13 ÖV-öffentlicher Verkehr) direkt umzusetzen oder so zu verstehen, dass die Behörden diese als Inputs prüfen. Vgl. dazu auch Seite 46 Schlussdokument der Dialoggruppe: «Planungsempfehlungen (Inputs in laufende Planungen der Behörden)»?
6. Für die Lückenschliessung Nationalstrasse (vgl. Empfehlung zur Langfristigen Lösung) wird im «Vorschlag Projektablauf» (S. 47) eine erste Phase «Machbarkeit» und eine zweite Phase «Vorprojekt» unterschieden. Hier die Fragen:
 - a) Was ist der Unterschied zwischen einer Machbarkeitsstudie und einem Vorprojekt?
 - b) Ist der Start der Machbarkeitsstudie für die langfristige Lösung gemäss Empfehlung zeitgleich mit der Prüfung der Machbarkeit für kurz- und mittelfristige Lösungen geplant? (vgl. Vorschlag S. 47 Schlussbericht) und wenn ja warum?
7. Zur 3. Empfehlung bei der langfristigen Lösung (Leitlinien für eine Tunnel-Lösung) wird auf Seite 11 eine Gewährleistung für eine «optimale Anbindung/Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von der Nationalstrasse» gefordert.
Besteht für die Behörden ein Unterschied zwischen einem Autobahnanschluss und der genannten Anbindung/Erreichbarkeit und wenn ja, welcher?

Biel/Bienne 18. November 2021

Peter Bohnenblust, FDP.Die Liberalen



*Der Verein «Westast so nicht», der durch Fachverbände gegründet und durch diese massgeblich geleitet wurde, wurde entgegen dem Antrag des damaligen Vorstandes nicht aufgelöst, sondern wird heute durch einen neuen Vorstand geleitet.



Réponse

à l'interpellation urgente 20210334, Mohamed Hamdaoui, Le Centre, «Zones 30 : Quel tempo pour le Conseil municipal ?»

A la suite des modifications de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) et de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3) que le Conseil fédéral a mises en consultation le 10 novembre 2021, l'auteur de l'interpellation urgente s'interroge sur la position du Conseil municipal quant à cette proposition. Il s'interroge également sur les conditions de mise en œuvre de nouvelles zones 30 ou zones de rencontre et sur les économies possibles si la réalisation d'une expertise n'était plus nécessaire.

Le Conseil municipal répond comme suit :

1. Que pense le Conseil municipal de cette proposition de modification des ordonnances ?

Le Conseil Municipal salue la simplification des exigences à remplir pour l'instauration de zones 30. Avec ces modifications de la réglementation, il sera possible de renoncer à la réalisation d'une expertise pour instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local. Sur les routes affectées à la circulation générale, la vitesse demeurera en principe limitée à 50 km/h en localité, et les conditions actuelles en vigueur pour tout abaissement de la vitesse seront maintenues.

Par ailleurs, il sera possible d'aménager des zones 30 non seulement pour atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, mais aussi pour d'autres motifs liés aux conditions locales, notamment pour améliorer la qualité de vie, à l'instar des autres réglementations et restrictions du trafic.

Le Conseil municipal estime que ces modifications permettront d'alléger la procédure de mise en œuvre des zones 30, ce qu'il salue. Ceci n'exclut cependant pas la nécessité de mener une étude pour vérifier la proportionnalité de cette mesure de modération du trafic. De plus, l'aménagement d'une telle zone devra encore toujours faire l'objet d'une décision formelle et d'une publication (art. 107 OSR).

En ce qui concerne l'instauration d'un nouveau symbole pour le covoiturage, le Conseil municipal prend acte de cette possibilité nouvelle à disposition des autorités pour encourager une meilleure utilisation de la voiture et contribuer ainsi à réduire la part de trafic motorisé individuel. Il rappelle cependant que les modalités de mise en œuvre en milieu urbain et de contrôle de cette mesure nécessitent d'être approfondies et que la stratégie de mobilité poursuivie par le Conseil municipal vise en premier lieu l'encouragement de la mobilité douce. Jusqu'à présent cette mesure a été autorisée à titre expérimental dans les cantons de Genève et du Tessin aux abords de différents postes-frontière pour créer une voie de circulation réservée aux véhicules transportant plusieurs personnes.

- 2. Partage-t-il l'avis d'une partie importante de la population pour qui, notamment dans les quartiers à forte habitation, les zones 30 et les zones de rencontre apportent une plus-value en termes de qualité de vie et de sécurité ?**

Oui, le Conseil municipal partage cet avis et rappelle que la modération du trafic dans les quartiers d'habitations est partie intégrante de sa stratégie globale de mobilité 2018-2040 qui vise à améliorer la qualité de vie et la sécurité pour toutes les usagères et tous les usagers de la route. Cette volonté se poursuit et se reflète notamment dans les mesures proposées par le Conseil municipal pour atteindre les objectifs fixés pour la législature 2021-2024.

- 3. Sur quels critères prioritaires se baserait le Conseil municipal pour proposer l'introduction d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre ?**

Comme précisé au point 1, d'autres motifs liés aux conditions locales permettront de justifier l'aménagement d'une zone 30. La proportionnalité de la mesure restera toutefois le premier critère pour juger de l'admissibilité matérielle de l'instauration d'une zone 30.

- 4. Le périmètre de la place de la Gare, soumis parfois à du trafic motorisé inconsideré, ne devrait-il pas, par exemple, figurer dans les priorités en cas d'implantation de nouvelles zones 30 ou de zones de rencontre ?**

Les mesures de circulation que le Conseil municipal a publiées le 30 octobre 2019 pour le secteur de la Gare et plus précisément pour le secteur « rue Bendicht-Rechberger – rue de la Gare » font actuellement l'objet d'une procédure de recours devant le Tribunal administratif cantonal. Si ce dernier venait à les confirmer, ces mesures contribueraient à modérer le trafic aux abords de la Gare en délestant la rue Johann-Verresius devant la place de la Gare et la place du Général-Guisan et en réduisant le trafic parasite dans le quartier. Compte tenu de l'avancement du projet et de l'efficacité escomptée, leur mise en œuvre est aujourd'hui prioritaire sur d'autres mesures de modération, telles que la création d'une zone 30. Des mesures complémentaires pourront être étudiées dans le cadre d'une étude d'ensemble du secteur Gare, permettant d'aborder la question en tenant compte de la complexité du site, qui concentre de multiples usages et des flux de déplacements particulièrement denses sur un espace restreint. Ce n'est qu'à la lumière d'un examen approfondi tenant compte de l'ensemble des besoins que pourront être déterminées les mesures les plus adéquates en matière de circulation.

- 5. Quels bilans peut-on déjà tirer, en matière de qualité de vie, de pollution et de sécurité, des espaces biennois transformés en zone 30 ou en zone de rencontre ?**

Le Conseil Municipal peut tirer un bilan positif de l'introduction des zones 30 et des zones de rencontres dans les quartiers biennois. Les différentes demandes de la population adressées à l'autorité communale portant sur l'introduction de telles mesures de modération de trafic en sont témoins. Les mesures mises en œuvre ont permis d'améliorer la qualité de vie et ont contribué à augmenter la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers.

6. En cas de projets d'extensions de zones 30 ou de zones de rencontre, le Conseil municipal est-il disposé à consulter étroitement les guildes des quartiers concernés et leurs populations ?

Cela est déjà le cas maintenant. Dans la mesure du possible, les associations de quartier sont consultées au cours de l'élaboration de ces projets. L'implication des acteurs et actrices locaux fait d'ailleurs partie des objectifs du Conseil municipal pour la législature 2021-2024.

7. Le Conseil municipal serait-il alors d'accord d'installer des zones 30 sans études et sans mesures d'accompagnement ?

Comme précisé au point 1, les modifications prévues dans les ordonnances fédérales permettraient d'alléger la procédure de mise en œuvre de zones 30 sur les routes d'intérêt local en renonçant à l'expertise. Pour la création de zones 30 ou zones de rencontre, une étude demeurerait toutefois nécessaire pour vérifier la proportionnalité et si et quelles mesures d'accompagnement sont nécessaires.

8. De quelle somme baisserait le volume du plan d'investissement si on renonçait désormais aux études et aux mesures d'accompagnement ?

Comme indiqué au point 7, il sera uniquement possible de renoncer à la réalisation d'une expertise de circulation dont les coûts varient entre CHF 5'000.00 et 15'000.00 en fonction principalement du périmètre d'étude.

Bienne, le 12 janvier 2022

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

La chancelière municipale:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexe:

· Interpellation urgente 20210334

Zones 30

Quel tempo pour le Conseil municipal ?

Bienne, le 18 novembre 2021

Lors de sa séance du 10 novembre 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation les modifications de l'Ordonnance sur la signalisation routière et de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre. Avec les modifications de ces ordonnances, il ne serait plus nécessaire de faire une expertise avant la mise en place d'une zone 30. Ce projet est important, puisqu'il s'il était approuvé et mis en application, les communes disposeraient d'une marge de manoeuvre élargie dans ce domaine ô combien sensible.

Pour ces raisons, le Conseil municipal est prié de répondre aux questions suivantes :

- 1 Que pense le Conseil municipal de cette proposition de modification de ces ordonnances ?
- 2 Partage-t-il l'avis d'une partie importante de la population pour qui, notamment dans les quartiers à forte habitation, les zones 30 et les zones de rencontre apportent une plus-value en termes de qualité de vie et de sécurité ?
- 3 Sur quels critères prioritaires se baserait le Conseil municipal pour proposer l'introduction d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre ?
- 4 Le périmètre de la place de Gare, soumis parfois à du trafic motorisé inconsidéré, ne devrait-il pas, par exemple, figurer dans les priorités en cas d'implantation de nouvelles zones 30 ou de zones de rencontres ?
- 5 Quels bilans peut-on déjà tirer, en matière de qualité de vie, de pollution et de sécurité, des espaces biennois transformés en zones 30 ou en zone de rencontre ?
- 6 En cas de projets d'extensions de zones 30 ou de zones de rencontre, le Conseil municipal est-il disposé à consulter étroitement les guildes des quartiers concernés et leurs populations ?
- 7 Le Conseil municipal serait-il alors d'accord d'installer des zones 30 sans études et sans mesures d'accompagnement ?
- 8 De quelle somme baisserait le volume du plan d'investissement si on renonçait désormais aux études et aux mesures d'accompagnement ?

Justification de l'urgence : *L'urgence est demandée, afin que les réponses à cette interpellation coïncident au mieux avec les résultats de la procédure de consultation lancée par le Conseil fédéral.*

Mohamed Hamdaoui (Le Centre)

