

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

1 - 6

zum Stadtratsprotokoll Nr. 1

vom 19. Januar 2023

au procès-verbal n° 1

du 19 janvier 2023



**Stadt Biel
Ville de Bienne**

Beantwortung

der Motion 20220201, Clauss Susanne, Fraktion SP/JUSO, Tanner Anna, Fraktion SP/JUSO, «Vorgeburtlicher Mutterschutz für die Stadt Biel»

Die Motion ersucht den Gemeinderat um Prüfung und Einführung eines generellen Schwangerschaftsurlaubs für die städtischen Mitarbeiterinnen und entsprechend um Anpassung des Personalreglements. Dabei fordern die Motionärinnen, dass der vorgeburtliche Mutterschutz die Dauer der Karenzzeit bei der Krankentaggeldversicherung entsprechen soll und eine allfällige Terminüberschreitung bis maximal 2 Wochen ebenfalls eingerechnet werden soll. Sie begründen Ihren Vorstoss mit dem Vergleich der EU/EFTA-Länder.

Dass es für den Geburtsverlauf und die Gesundheit von Mutter und Kind entscheidend ist, ob sich die schwangere Frau in Ruhe und mit möglichst wenig physischem oder psychischem Stress auf die Geburt vorbereiten kann, scheint dem Gemeinderat nachvollziehbar. Aufgrund der Erfahrungen bei der Stadt Biel kann bestätigt werden, dass sich die meisten Frauen mindestens in den letzten zwei Wochen vor der Geburt krankschreiben lassen. Der Gemeinderat pflichtet den Motionärinnen bei, dass ein fixer Mutterschutz vor dem errechneten Geburtstermin Planungssicherheit gibt und das Risiko für unvorhergesehene und plötzliche Absenzen damit vermindert werden kann. Dass sich schwangere Frauen krankschreiben lassen müssen, um sich in Ruhe auf die Geburt vorbereiten zu können, erachtet der Gemeinderat auch als störend. Er ist deshalb bereit, die Situation anzupassen.

Die Motionärinnen fordern, dass der vorgeburtliche Mutterschutz mindestens die Karenzzeit bei der Krankentaggeldversicherung dauern soll. Das sind bei der Stadt Biel 90 Tage. Ein zusätzlicher Urlaub in dieser Grössenordnung ist aus Sicht des Gemeinderates nicht vertretbar. Er bietet jedoch Hand zu einer einheitlichen Lösung und übernimmt damit schweizweit eine Vorreiterrolle. Die Motion ist während der Überarbeitung des Personalreglements eingereicht worden. Der Gemeinderat hat die sich bietende Gelegenheit umgehend genutzt und dem Stadtrat eine neue Regelung zur Mutterschaft unterbreitet. Dabei hat er einen vorgeburtlichen Mutterschutz von 2 Wochen vorgeschlagen sowie bei einer Terminüberschreitung eine zusätzliche Woche. Somit wären die Ziele der Gleichbehandlung, der Ruhe der Mutter vor der Geburt, der Befreiung vom moralischen Druck bei Fachkräften und der Positionierung der Stadtverwaltung als frauenfreundliche und familienfördernde Arbeitgeberin erfüllt. Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 20. Oktober 2022 das Personalreglement (Art. 30) in diesem Sinn angepasst.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb, die Motion 20220201 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 9. November 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
• Motion 20220201

2022 02 01



JUSO | JS



Motion: Vorgeburtlicher Mutterschutz für die Stad Biel

Wir bitten den Gemeinderat die Prüfung und Einführung eines generellen Schwangerschaftsurlaub für die städtischen Mitarbeiterinnen.

➤ Dazu muss das Personalreglement entsprechend angepasst werden.

Der Vorgeburtliche Mutterschutz soll grundsätzlich der Dauer der Karenzzeit bei der Krankentaggeldversicherung entsprechen. Terminüberschreitungen (max. 2 Wochen) sollen ebenfalls in die Kosten einberechnet werden und ohne zusätzliche Krankschreibung bezahlt werden. Die zwei Wochen Verlängerung des Mutterschaftsurlaubes nach der Geburt dürfen nicht vorgezogen werden.

Begründung:

Im Unterschied zur Schweiz beginnt in allen EU/EFTA-Ländern das Beschäftigungsverbot nicht erst mit der Geburt wie in der Schweiz, sondern einige Wochen vorher: in Frankreich gibt es drei Wochen, in Italien vier, Deutschland sechs, Österreich zwei und Grossbritannien bis zu elf Wochen vorgeburtlichen bezahlten Mutterschutz.

Hebammen und Gynäkolog/innen sind sich einig, dass es für den Geburtsverlauf und die Gesundheit von Mutter und Kind entscheidend ist, ob sich die schwangere Frau in Ruhe und mit möglichst wenig physischem oder psychischem Stress auf die Geburt vorbereiten konnte. Sowohl körperlich anstrengende und aktive Arbeit wie auch "ruhige" Büroarbeit verschlechtern die körperlichen Voraussetzungen für die Geburt. Der vorgeburtliche Mutterschutz wäre ein wichtiger Fortschritt, der sich positiv auf die Geburt, die Erholung im Wochenbett und die Gesundheit von Mutter und Kind insgesamt auswirkt. Gemäss einem Bericht, der vom Forschungsinstitut BASS im Auftrag des Bundes 2017 erstellt worden ist, kommt es bei rund 80 % der Schwangerschaften zu einem Erwerbsunterbruch und knapp 70 % der Frauen werden mindestens in den letzten zwei Wochen vor der Geburt krankgeschrieben. Ein fixer Mutterschutz vor dem errechneten Geburtstermin würde der Stadt Planungssicherheit geben. In den meisten Fällen wird so klar, ab welchem Datum sie eine Stellvertretung für die werdende Mutter organisieren müssen und eine geordnete Übergabe kann geplant werden. Das Risiko für unvorhergesehene und plötzliche Absenzen kann damit vermindert werden. Auch für die werdenden Mütter ist eine stressfreie und geplante Übergabe von grossem gesundheitlichem und organisatorischem Wert. Bei einem Bezug des neuen vorgeburtlichen Mutterschutzes soll sich der Mutterschaftsurlaub nach der Geburt nicht verkürzen. Auf Bundesebene ist ein politischer Vorstoss bezüglich vorgeburtlichen Mutterschutzes hängig, notabene für alle werdenden Mütter der Schweiz. Leider wird er vom Bundesrat abgelehnt und auch der Ständerat hat sich negativ dazu positioniert. Begründung: Wieder einmal hat eines der reichsten Länder der Welt zu wenig Geld für die werdenden Mütter.

Auch wenn es bereits heute gewisse gesetzliche Möglichkeiten für werdende Mütter gibt, beruhen diese vorwiegend auf einer „Krankschreibung“. Dies fördert eine Ungleichbehandlung von schwangeren Frauen. Zunehmend äussern sich auch die Versicherungen kritisch über die steigenden Kosten und üben je nach Versicherung mehr oder weniger Druck bezüglich Krankschreibung auf Gynäkolog*innen und Hebammen aus. Mit einer einheitlichen Lösung könnten alle schwangeren Frauen bei der Stadt Biel profitieren, die betreuenden Fachkräfte würden vom moralischen Druck befreit und könnte plus/minus kostenneutral umgesetzt werden.



JUSO | JS



Biel/Bienne kann sich damit als frauenfreundliche und familienfördernde Arbeitgeberin präsentieren, der die Gesundheit Ihrer Mitarbeiter*innen grundsätzlich wichtig ist und sie nimmt schweizweit eine Vorreiterrolle ein. Sie geht damit auch mit gutem Beispiel für private Arbeitgeber*innen voran.

Biel/Bienne, den 29. Juni 2022

Für die Fraktion SP/JUSO

Susanne Clauss

Anna Tanner

Julian P.
S. Feinman

H. Medel

Flora

Donner

M. G.

F. M.

W. H. A.

J. D. L. L. L.

Ch. K. A. L. L. L.

K. D. Y. B. O. Y.



**Stadt Biel
Ville de Bienne**

Beantwortung

des Postulates 20220202, Heiniger Peter, PdA, Halter Marisa, PdA, Augsburg-Brom Dana, parteilos, «Anpassung der tiefsten Lohnklassen»

Das Postulat ersucht den Gemeinderat, die tiefsten Löhne der Stadt Biel anzupassen und einen Mindestlohn von 4000 Franken auszurichten.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass Mitarbeitende mit einem Monatslohn von unter 4000 Franken kaum ihre täglichen Auslagen finanzieren können. Gemäss Lohnliste der Stadt Biel gültig ab 01.01.23 sind lediglich die Mitarbeitenden in Lohnklasse 1, Stufen 1 bis 4, und Lohnklasse 2, Stufe 1, betroffen. In den genannten Klassen und Stufen sind per Stichtag 04.10.2022 91 Personen eingestuft, primär in der Funktion «Hauswirtschaftliche Mitarbeiterin 1/ Hauswirtschaftlicher Mitarbeiter 1».

Das Postulat erwähnt die Berufskategorie der Beladerinnen und Belader als Beispiel. Dazu ist festzuhalten, dass die Beladerinnen und Belader in den Lohnklassen 3 bis 5 eingeteilt sind. Der Monatslohn der Lohnklasse 3, Stufe 1, beträgt ab 2023 4138.15 Franken und erfüllt somit die Anforderung des vorliegenden Postulates.

Der Gemeinderat anerkennt jedoch das Anliegen des Postulates und ist bereit, die Situation vertieft zu analysieren und die Kosten des Anliegens zu berechnen.

Der Gemeinderat beantragt daher dem Stadtrat, das Postulat 20220202 erheblich zu erklären.

Biel, 2. November 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

· Postulat 20220202

2020202

Postulat: «Anpassung der tiefsten Lohnklassen»

Peter Heiniger, PdA/POP, Marisa Halter, PdA/POP, Dana Augsburg-Brom, Parteilos

Der Gemeinderat wird aufgefordert folgenden Prüfauftrag durchzuführen:

Die tiefsten Lohnklassen in der Stadt Biel/Bienne sind anzupassen. Die Einstiegsgehälter sind zu tief. Die Einstiegsgehälter in der ersten und zweiten Lohnklasse müssen angehoben werden. Die Stadt Biel/Bienne soll einen Mindestlohn von CHF 4'000.- ausrichten.

Begründung:

Ein Auszug aus der Lohnliste der Stadt Biel/Bienne:



**Stadt Biel
Ville de Bienne**

Abteilung Personelles / Département du personnel

Lohnliste gültig ab / Liste des salaires valable dès le 01.01.2021 Index/Indice 104,2 Punkte/points

LK 1				LK 2			
Stufe échelons	Monatslohn Salaire au mois	Jahreslohn inkl. 13. ML Salaire annuel incl. 13e salaire	Std.-Lohn inkl. Anteil 13. ML Salaire à l'heure incl. part 13e salaire	Stufe échelons	Monatslohn Salaire au mois	Jahreslohn inkl. 13. ML Salaire annuel incl. 13e salaire	Std.-Lohn inkl. Anteil 13. ML Salaire à l'heure incl. part 13e salaire
1	3'583.10	46'580.30	21.85	1	3'811.10	49'544.30	23.25
2	3'676.90	47'799.70	22.45	2	3'905.95	50'777.35	23.85
3	3'772.80	49'046.40	23.00	3	4'003.85	52'050.05	24.45
4	3'864.55	50'239.15	23.60	4	4'102.70	53'335.10	25.00
5	3'960.45	51'485.85	24.15	5	4'197.55	54'568.15	25.60
6	4'054.30	52'705.90	24.75	6	4'297.45	55'866.85	26.25

Auf der website der Stadt Biel/Bienne zu lesen:

«Die Stadt Biel als Arbeitgeberin

2500 Mitarbeitende der Stadtverwaltung erbringen vielfältige Dienstleistungen für die Bieler Bevölkerung. Die Stadt bietet ihnen attraktive Arbeitsbedingungen, Sozialleistungen und Bildungsmöglichkeiten.

Als Arbeitgeberin erwartet die Stadt von ihren Mitarbeitenden aktives Mitdenken, Initiative, Kundenorientierung sowie die Bereitschaft, Veränderungen mitzugestalten und mitzutragen. Im Gegenzug bietet sie vielfältige, interessante Tätigkeiten und attraktive Arbeitsbedingungen. Dazu gehören **marktgerechte Löhne** und vorteilhafte Sozialleistungen, ein flexibles Arbeitsmodell, gleiche Chancen für Frauen und Männer sowie ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot.» Zitat Ende.

Die tiefsten Lohnklassen der Stadt Biel/Bienne entsprechen nicht den marktüblichen Ansätzen. In der Lohnklasse 1 beträgt der Anfangslohn CHF 3'583,10. Dieser Einstiegslohn betrifft unqualifizierte Mitarbeiter*innen.

Zum Beispiel auch, wenn diese in der Kehrriktabfuhr als Belader*innen angestellt sind. Diese tiefen Ansätze betreffen die ersten beiden Lohnklassen (s.o.).

Die Belader *innen erhalten eine Schmutzzulage. Diese beträgt 11.-/Tag. Und wenn die Mitarbeiter*innen in der Stadt Biel/Bienne wohnen erhalten sie eine Wohnsitzzulage von CHF 160.-/Monat. Nicht mal mit diesen Zulagen kann eine Belader*in auf einen monatlichen Bruttolohn von CHF 4'000.- gelangen, wenn die Lohnklasse 1/1 zur Anwendung kommt.

Bitte wenden

Ausserdem erhalten nur bestimmte Berufsgruppen die Schmutzzulage und in den Genuss der Wohnsitzzulage kommen ausschliesslich Mitarbeiter*innen, die ihren Wohnsitz in der Stadt Biel/Bienne haben.

So wird es Fälle geben, die mit dem absoluten Minimallohn von CHF 3'583,10 auskommen müssen.

Die Stadt Biel/Bienne ist für unqualifizierte Arbeitskräfte als Arbeitgeberin, zumindest auf Lohnebene, nicht attraktiv.

Zum Vergleich: unqualifizierte Mitarbeiter*innen erhalten bei Lidl CHF 4'360. Bei Aldi gar CHF 4'440.-, dies monatlich und 13 mal.

Das sind beträchtliche Unterschiede, welche die Stadt Biel/Bienne nicht zulassen darf. Für ein würdevolles Leben reicht der Einstiegslohn in unserer Stadt kaum aus.

Es besteht dringender Handlungsbedarf!

Biel/Bienne, 29. Juni 2022



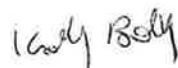
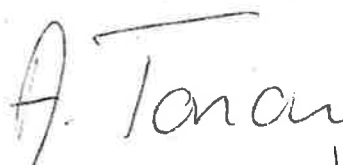
Peter Heiniger
PdA/POP



Marisa Halter
PdA/POP



Dana Augsburger-Brom
Parteilos



**Beantwortung****des Postulates 20220203, Tanner Anna, SP, «Ein Vorkaufsrecht für Liegenschaften und Boden in Biel»**

Mit dem vorliegenden Vorstoss bittet die Postulantin den Gemeinderat zu prüfen, ob und wie in der Stadt Biel ein Vorkaufsrecht für Liegenschaften und Boden zugunsten der Stadt eingeführt werden könnte.

Nach Ansicht der Postulantin gibt es unterschiedliche Gründe, welche für ein Vorkaufsrecht sprechen. Die Stadt könnte im Sinne einer aktiven Bodenpolitik proaktiv neue Liegenschaften erwerben. Mit dem Vorkaufsrecht soll insgesamt der boden- und wohnungspolitische Spielraum erweitert werden.

Der Gemeinderat nimmt zu den Anliegen der Postulantin gerne wie folgt Stellung:

Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Postulantin, dass ein generelles oder eingeschränktes Vorkaufsrecht für Grundstücke und Liegenschaften zu Gunsten der Stadt Biel den Handlungsspielraum der Stadt in der Liegenschaftspolitik erweitern könnte.

Der Bundesrat hat am 15.1.2014 das Departement für Bildung, Wirtschaft und Forschung (WBF) beauftragt, gemeinsam mit dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) ein Vorkaufsrecht der Gemeinden zugunsten des preisgünstigen oder gemeinnützigen Wohnungsbaus zu prüfen. Der Bericht¹ kommt zum Schluss, dass mit einem (unlimitierten²) Vorkaufsrecht ein leichter Eingriff in die Eigentumsgarantie und in die Wirtschaftsfreiheit erfolgen würde. Gleichzeitig könne das Vorkaufsrecht der Umsetzung der in Artikel 108 Bundesverfassung formulierten öffentlichen Aufgabe dienen und wäre durch ein öffentliches Interesse legitimiert. Im Bericht wird auch ausgeführt, dass das Zeitfenster für die Ausübung des Vorkaufsrechts enger definiert werden müsse, damit das Grundstücksgeschäft nicht über Gebühr verzögert wird. In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass die Kompetenzordnung dergestalt angepasst werden müsste, dass der Entscheidungsweg so kurz wie möglich ausfällt bspw. durch eine Kompetenzdelegation für solche Geschäfte an die Exekutive. Der verfasste Bericht zeigt jedoch auch auf, dass ein solches Vorkaufsrecht nicht marktneutral und für die Gemeinden und Vertragsparteien mit grossem Aufwand verbunden wäre. Zudem wurden Unsicherheiten bei der künftigen Marktentwicklung erkannt. Entsprechend hat der Bundesrat damals entschieden, das Vorkaufsrecht der Gemeinden vorerhand nicht weiterzuverfolgen. Das Instrument des Vorkaufsrechts bildete auch Teil der am 9. Februar 2020 zur Abstimmung gebrachten Volksinitiative «Mehr bezahlbare Wohnungen». Die Volksinitiative wurde vom Volk abgelehnt.

Ein Vorkaufsrecht im Sinne des Vorstosses würde in die Eigentumsfreiheit und in die Wirtschaftsfreiheit eingreifen. Ob ein solches Vorkaufsrecht auf kommunaler Ebene rechtlich zulässig wäre, müsste vertieft geprüft werden. Zusammengefasst kann bereits hier festgestellt werden, dass staatliches Handeln grundsätzlich im öffentlichen Interesse und verhältnismässig sein muss. Ein Eingriff in verfassungsmässige Rechte muss in einem Gesetz resp. Reglement

¹ Bundesamt für Wohnungsbau «Vorkaufsrecht der Gemeinden – Bericht zu Händen des Bundesrates»

² Unlimitiertes Vorkaufsrecht: das Vorkaufsrecht kann nur zu jenen Bedingungen ausgeübt werden, welche die Verkäuferschaft mit einer Drittpartei vereinbart hat.

vorgesehen werden, durch ein öffentliches Interesse (oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt) und verhältnismässig sein.

Bei einem unlimitierten Vorkaufsrecht besteht die Herausforderung, dass immer der von einem Dritten gebotene Preis für eine Liegenschaft bezahlt werden muss. Ein Kaufgeschäft der Stadt muss aus Transparenzgründen grundsätzlich auf einer neutralen Verkehrswertschätzung basieren. Somit müsste dem zuständigen Organ regelmässig von einem Kauf abgeraten werden, sofern der mit einer Drittpartei verhandelte Preis höher als der Wert gemäss neutraler Verkehrswertschätzung ausfällt.

Aufgrund der heutigen Finanzsituation der Stadt Biel muss jeder Kauf von Grundstücken oder Liegenschaften grösstenteils mit neuen Schulden finanziert werden. Im Sinne der Steuerung der Neuverschuldung wäre deshalb der Handlungsspielraum für die Ausübung von Vorkaufsrechten zum Vornherein eng beschränkt.

Die meisten heute in der Stadt Biel gehandelten Grundstücke sind bebaut. Bei einem Kauf solcher Areale müssen somit immer Gebäude miterworben werden. Bei einer neuen Projektierung werden diese meist nicht integriert, sondern sind zurückzubauen. Dies erfordert in diesen Fällen jeweils eine Sofort-Abschreibung für den bezahlten Wert des Gebäudes und der angefallenen Rückbaukosten. Die Grundstückskosten werden dadurch insbesondere bei dicht bebauten Flächen substantiell verteuert.

Im Sinne der obigen Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat 20220203 erheblich zu erklären.

Biel, 16. November 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

· Postulat 20220203

2022 02 03

Ein Vorkaufsrecht für Liegenschaften und Boden in Biel

Postulat

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, ob und wie in der Stadt Biel ein Vorkaufsrecht für Liegenschaften und Boden für die Stadt eingeführt werden kann.

Begründung

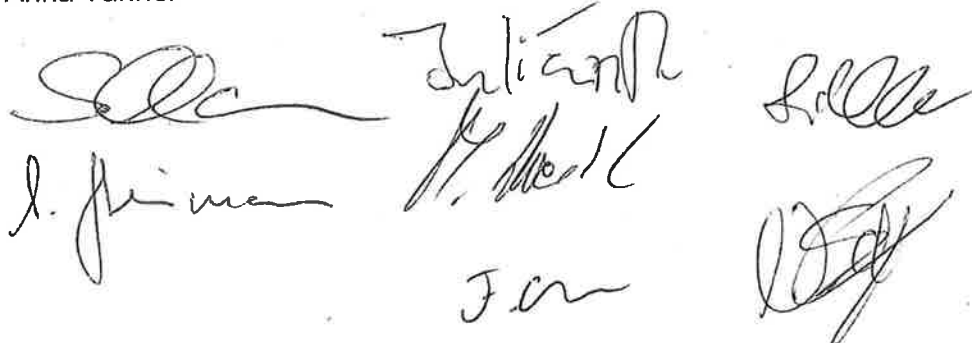
Es gibt unterschiedliche Gründe, welche für ein Vorkaufsrecht sprechen. Die Stadt Biel wird somit agiler und schneller im Erwerb von Liegenschaften. Die Stadt kennt die Bedürfnisse der Bevölkerung und der kommenden Entwicklungen. Um auf diese Bedürfnisse einzugehen, kann die Stadt vereinfacht, proaktiv neue Liegenschaften erwerben. Dies passt zur aktiven Bodenpolitik der Stadt. Es ist zudem eine gute Möglichkeit Wohnraum besser zu planen. Neu erworbener Boden und Liegenschaften könnten beispielsweise auch den gemeinnützigen Wohnbauträger im Baurecht abgegeben werden- was dabei helfen kann, das Ziel der 20% Rate gemeinnützigen Wohnungsbau zu erreichen. Wie das Bundesamt für Wohnungswesen im folgenden Bericht festgestellt hat, ist das Ziel des Vorkaufsrechts den boden- und wohnungspolitischen Spielraum für Gemeinden zu erweitern. Dieses Ziel ist aus Sicht der Postulant:innen auch in Biel zu verfolgen.
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/37735.pdf>

Biel 29. Juni 2022

Für die die SP/JUSO Fraktion



Anna Tanner



Handwritten signatures of other members of the SP/JUSO fraction, including names like Julian, H. Mehl, Jan, and others.



Réponse

au postulat interpartis 20220204, Hamdaoui Mohamed, Le Centre, Widmer Patrick, UDC, Francescutto Luca, UDC, « Mobilité : respecter le service public ! »

Les auteurs du postulat interpartis constatent que le Conseil municipal mène une politique visant à favoriser la mobilité douce (vélos ainsi que piétons et piétonnes). Ils craignent que les mesures de circulations décidées, comme par exemple les limitations de vitesses, les chicanes constructives ou les fermetures de routes au trafic motorisé, entravent la progression des véhicules d'urgence sur leurs chemins d'accès lors des interventions. Les auteurs du postulat interpartis souhaitent que « la promotion de la mobilité douce en ville ne se fasse pas aux dépens de la sécurité de la population qui est un service public essentiel ». Ils prient donc le Conseil municipal d'examiner comment, dans la limite de ses compétences, il pourrait accorder systématiquement des dérogations aux véhicules d'intervention. Ils le prient en outre de planifier les mesures de circulation et de génie civil de façon à garantir l'accès des véhicules de secours de grande dimension sur tout le territoire biennois.

Le Conseil municipal peut répondre comme suit aux deux mandats d'examen : en premier lieu, il rappelle que la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ainsi que son ordonnance d'exécution (OCR ; RS 741.11) règlent exhaustivement le droit de priorité spécial et les dérogations aux règles de la circulation dont bénéficient les véhicules d'urgence. Un véhicule en intervention équipé d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux sons alternés bénéficie ainsi de la priorité sur les autres véhicules lorsque ses avertisseurs spéciaux sont actionnés (art. 27, al. 2, LCR et art. 16, al. 1, OCR). Si la personne au volant fait preuve de la prudence requise, elle peut également déroger aux prescriptions de vitesse (art. 100, ch. 4, LCR). Conformément à l'art. 91a, al. 1, let. d, OCR, l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit ne s'applique pas aux courses effectuées par les véhicules des services du feu, des services de santé et de la police. De surcroît, l'infraction aux interdictions (partielles) de circuler est autorisée sous réserve du respect de la prudence requise et en présence d'un motif justificatif concret. Force est donc de constater que le Conseil municipal n'est pas compétent pour accorder des dérogations aux règles de la circulation en faveur des véhicules d'urgence.

En ce qui concerne ses projets et interventions dans le domaine de la mobilité, le Conseil municipal signale que ceux-ci se fondent sur les règlements et instruments de planification stratégique en vigueur, qui définissent les priorités de la Ville de Bienne à long terme ainsi que les grandes lignes du développement de ses projets. À la suite de l'acceptation de l'initiative populaire pour la promotion de la marche, du vélo et des transports publics (appelée également initiative des villes), le Conseil de Ville a ainsi adopté le 18 décembre 2014, le règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics (RDCo 7.6-1) qui stipule notamment que la Ville de Bienne doit s'efforcer de freiner l'augmentation du transport individuel motorisé à l'intérieur de la ville en encourageant la circulation piétonne et cycliste ainsi que l'utilisation des transports publics et en prenant les mesures nécessaires à cet effet dans le cadre de ses possibilités. Sur cette base, la Ville de Bienne a élaboré une Stratégie globale de mobilité 2018–2040 (validée en 2018 par le Conseil municipal), afin de répondre à l'ensemble des besoins dans le domaine de la mobilité. La Stratégie globale de mobilité 2018–2040 constitue ainsi un instrument directeur permettant d'orienter autorités et administration dans leurs planification et prises de décision. En fixant des objectifs à long terme, elle donne une orientation claire et transparente aux projets touchant au domaine de la mobilité et favorise une coordination optimisée avec le développement urbain.

Le Conseil municipal est parfaitement conscient des exigences liées à l'activité des services d'urgence et garantit qu'il en est tenu compte dans la planification des projets de modération des vitesses et de réaménagements routiers. Des mesures constructives (p. ex. rétrécissements de la chaussée) sont nécessaires pour atteindre certains objectifs, tels que la réduction de vitesse dans une zone 30. Elles visent à augmenter la sécurité routière quotidienne. Les chiffres positifs de l'accidentologie démontrent d'ailleurs le bien-fondé de ces mesures, qui entraînent au demeurant une réduction du nombre d'interventions d'urgence.

Le Conseil municipal rappelle enfin qu'à la faveur de la procédure de corapport¹, la Direction de l'action sociale et de la sécurité, qui représente les intérêts des sapeurs-pompiers, peut se prononcer sur les affaires soumises au Conseil municipal concernant par exemple les projets de réaménagement routier ou de modification affectant les régimes de circulation. De plus, dans la phase de planification des projets de génie civil où l'aménagement routier est touché, les différents services de la Ville sont invités à prendre position sur les plans. De ce fait, les sapeurs-pompiers ont la possibilité de faire part de leurs observations dès la phase de planification.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat interpartis 20220204 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 16 novembre 2022

Au nom du Conseil municipal

Le maire :

La chancelière municipale :

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexes:

· Postulat interpartis 20220204

¹ Art. 11 de l'ordonnance du 19 octobre 2012 sur le règlement du Conseil municipal (RDCO 1.5.2-2).

Postulat

20220204

MOTION

Mobilité : respecter le service public !

Le Conseil municipal est prié de veiller à ce que dans le domaine de la mobilité, les services publics, en particulier les urgences telles que la police, le service du feu et les ambulances, ne soient pas entravés par les restrictions du trafic.

Développement :

Depuis plusieurs législatures, le Conseil municipal à majorité rose-verte mène une politique visant à favoriser la mobilité douce (vélos et piétons) : limitations de vitesse, fermetures de routes au trafic motorisé, etc. Mais certaines de ces mesures prises avec le soutien de la majorité du Conseil de Ville (et parfois sous sa pression...) ont des effets pervers potentiellement graves : elles entravent considérablement la mobilité des véhicules d'urgence qui sont là pour assurer la sécurité et le bien-être de l'ensemble de la population.

Il est par exemple irresponsable que des véhicules d'intervention soient entravés dans leurs missions en raison d'interdiction de trafic, de limitations de vitesse ou de chicanes constructives entravant l'accès des véhicules des sapeurs-pompiers de grandes dimensions.

Le Conseil municipal est donc prié, dans les limites de ses compétences, d'accorder de façon systématique des dérogations à ces véhicules d'intervention et de planifier de manière à garantir impérativement l'accès aux véhicules de secours de grandes dimensions (Tonne-pompe, échelle automobile, etc.). La promotion de la mobilité douce en ville ne doit pas se faire aux dépens de la sécurité de la population qui est un service public essentiel.

M. Hamdaoui (Le Centre)

Luca Francescutto (UDC)

Patrick Widmer (UDC)



Beantwortung

der Interpellation 20220179, Van der Meer Marion, Grüne, «Reduktion des Güterverkehrs in Biel durch intelligente Stadtlogistik»

Die Interpellation wirft sechs Fragen auf zur Strategie der Stadtverwaltung im Umgang mit den Herausforderungen des wachsenden Güterverkehrs und zur Möglichkeit, diesen mit der Entwicklung einer intelligenten Stadtlogistik zu begegnen. Der Gemeinderat versucht, diese untenstehend zu beantworten.

1. Wie schätzt der Gemeinderat die zukünftige Entwicklung des Paketaufkommens und des Güterverkehrs in Biel bis im Jahr 2040 ein? Was ergeben sich daraus für wichtigste Chancen und Risiken für Biel?

Für die Schweizer Städte sind zum aktuellen Zeitpunkt noch wenig präzise quantitative Daten in Bezug auf den Anteil des Güterverkehrs am gesamten motorisierten Verkehr vorhanden (in der Stadt Basel wird der Anteil des Güterverkehrs auf ca. 25 % des Gesamtverkehrs geschätzt¹, in Luzern auf ca. 8 %²). Auch für Biel liegen keine genauen Daten über den Güterverkehrsanteil und die Lieferungen vor, derzeit werden aber Überlegungen angestellt, wie diese erfasst werden können. In allen Städten und Agglomerationen kann jedoch gleichermassen festgestellt werden, dass der Güterverkehr seit mehreren Jahren stetig zunimmt, insbesondere was Paketlieferungen unter 30 kg an Privathaushalte betrifft³. Zudem gehen alle Prognosen davon aus, dass sich diese Tendenz noch verstärken wird, unter anderem aufgrund des sich verändernden Konsumverhaltens in Zusammenhang mit der Entwicklung des Onlinehandels. Dessen Zunahme betrug 2020 +8 % (Detailhandel: +0,3 %)⁴. Die Schweizerische Post AG, die bei den Paketen unter 30 kg über einen Marktanteil von etwa 86 % verfügt, stellte im Jahr 2020 in der Schweiz 182,7 Millionen Pakete zu (23,3 % mehr als 2019). Ausserdem werden rund 25 % der gelieferten Pakete retourniert⁵. Laut den ersten Abklärungen führt die Post in Biel durchschnittlich etwa 20 Liefertouren pro Tag aus, auf denen je rund 250 Pakete verteilt werden, was einer Gesamtmenge von ungefähr 4500 gelieferten Paketen pro Tag auf Bieler Stadtgebiet entspricht; diese Angaben sind als Anhaltswerte und unter Vorbehalt zu verstehen. Dabei ist zu erwähnen, dass diese Zahlen nur die Dienstleistungen der Post beinhalten, die Lieferungen durch andere Paketdienstleister (DPD, DHL usw.) oder lokale Hauslieferdienste (z.B. Restaurants oder lokale Geschäfte) sowie Paketlieferungen über 30 kg sind darin nicht enthalten.

Der Gemeinderat ist sich dieser Entwicklung bewusst und ebenso überzeugt, dass sich die Tendenz in den kommenden Jahren noch verstärken wird.

Die betroffenen technischen Instanzen haben zwar bereits verschiedene Überlegungen in diesem Bereich aufgenommen, die Thematik kann jedoch aufgrund der aktuell verfügbaren Ressourcen nicht prioritär behandelt werden.

¹ <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskonzepte/gueterverkehrskonzept.html>

² https://staedteverband.ch/cmsfiles/focus_1-20_d.pdf?v=20221214124523

³ <https://www.post.ch/de/ueber-uns/medien/medienmitteilungen/2021/post-verzeichnet-allzeitrekord-von-182-7-millionen-paketen-briefmenge-weiterhin-ruecklaeufig>

⁴ <https://www.fhnw.ch/de/die-fhnw/hochschulen/hsw/iwi/e-business/e-commerce-report-schweiz>

⁵ Siehe Fussnote 3 weiter oben.

2. Hat der Gemeinderat eine Zukunftsvision für ein städtisches Güter-Logistik-System?

Der Gemeinderat hat zurzeit noch keine strategische Vision in Zusammenhang mit dem Güterverkehr und der Stadtlogistik entwickelt. Um dieser Entwicklung aber vorzugreifen und verschiedene Lösungsansätze zu prüfen, haben die technischen Instanzen der Stadtverwaltung seit 2020 eine Reihe von Schritten unternommen mit dem Ziel, den Wissensstand in diesem Bereich auszubauen und erste Lösungsansätze zu erarbeiten. Nachfolgend werden diese Schritte zusammengefasst.

Die Stadt Vevey und der vom Velokurierdienst Vélocité Riviera ins Leben gerufene «MicroHUB Riviera» wurden kontaktiert und ein Besuch vor Ort organisiert, zu dem Vertreterinnen und Vertreter des Landschaftswerks Biel-Seeland und des Velokuriers Biel/Bienne eingeladen wurden. Parallel dazu wurde mit dem Kanton Basel-Stadt Kontakt aufgenommen, um sich über die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Micro-Hubs in Basel auszutauschen. Aus diesen beiden Treffen ging eindeutig hervor, dass der Betrieb eines städtischen Micro-Hubs auf privatwirtschaftlicher Ebene organisiert wird. Die Städte können den Hebel in erster Linie bei der strategischen Standortwahl ansetzen.

Parallel dazu wurden auch Kontakte zur Post hergestellt, insbesondere mit dem Regionalverantwortlichen, der sich ebenfalls mit dieser Problematik auseinandersetzt. Die diversen Kontakte und Besuche vor Ort während den Vorbereitungen zu den Liefertouren haben gezeigt, dass das heutige Optimierungspotenzial bei den Lieferungen auf der letzten Meile für ein Unternehmen wie die Post eher gering ausfällt. Der beschränkte Spielraum rührt hauptsächlich daher, dass in diesem Sektor eine starke Konkurrenz herrscht und die Touren und Dienstleistungen der Post bereits weitgehend optimiert sind (Lieferung über die Schiene bis Bözingenfeld, dann ein Lieferwagen pro Lieferzone, optimale Touren, wo immer möglich Nutzung äusserst mobiler Kleinfahrzeuge usw.). Laut der regionalen Kontaktperson bei der Post testet der Konzern derzeit die wichtigsten Innovationen im Bereich der Stadtlogistik punktuell, hauptsächlich in Zürich (Lieferung mit alternativen Fahrzeugen, Drohnen, Logistikboxen usw.). Momentan sieht das Unternehmen kein Opportunitätsfenster, um diese Innovationen mittelfristig in Biel zu testen, ist jedoch über das Interesse der Stadt Biel in diesem Bereich in Kenntnis gesetzt.

Gleichzeitig hat die Hochschule Arc (HE-Arc) die Stadt Biel im Rahmen des Modellvorhabens des Städteternetzes des Jurabogens (RVAJ) kontaktiert, um eine Studie zu erarbeiten. Die Gelegenheit wurde genutzt, um die Stadtlogistik und die Abwicklung der letzten Meile ins Zentrum der Untersuchungen zu rücken. Das Projekt wurde gestartet und befindet sich gegenwärtig in der Analysephase.

Der Kanton Bern hat vor Kurzem ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept ausgearbeitet und ein neues Massnahmenblatt zu Verladeanlagen und Güterbahnhöfen im kantonalen Richtplan erstellt. Im Rahmen des laufenden öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum kantonalen Richtplan nimmt der Gemeinderat im November 2022 Stellung zu den geplanten Anlagen, die potentiell einen im Stadtzentrum unerwünschten Lastwagenverkehr generieren. Der Gemeinderat will den Güterumschlag im Bözingenfeld nahe des Autobahnanschlusses fördern und so den durch den Güterbahnhof und den Umschlagplatz in Mett generierte Lastwagenverkehr im Stadtzentrum auf lange Sicht beseitigen. Er zieht in Erwägung, dass der Güterbahnhof im Stadtzentrum langfristig zu einem städtischen Micro-Hub für kleine Fahrzeuge wie Cargo-Velos werden könnte.

Schliesslich wurde im Zuge dieser Überlegungen entschieden, beim Bundesamt für Energie (BFE) einen Projektantrag zu stellen, um Förderbeiträge für die Ausarbeitung eines Gütertransport- und Stadtlogistikkonzepts zu erhalten. Der Gemeinderat hat die Einreichung dieses Subventionsgesuchs beschlossen, da die Subvention für die Durchführung einer spezifischen Studie notwendig war. Leider wurde das Gesuch durch das BFE abgelehnt. Deshalb wurde das Konzept repriorisiert und wird wieder aufgenommen, sobald es die finanziellen Möglichkeiten der Stadt erlauben.

Die städtischen Instanzen haben dennoch einen ersten Ansatz für eine Güterverkehrsstrategie entworfen, der nachfolgend umrissen wird:

Der Güterverkehr und die Stadtlogistik stützen sich auf die folgenden zwei wesentlichen Ansatzhebel: auf der einen Seite die Transportunternehmen und auf der anderen die Endkunden, an welche die Ware ausgeliefert wird (Bevölkerung, Unternehmen, Geschäfte und lokale Dienste). Aus diesen beiden Perspektiven wurden im Vorfeld verschiedene potentielle Handlungsfelder definiert, die anschliessend im Verlauf einer spezifischen Studie und im Rahmen der vorhandenen Ressourcen geprüft und konsolidiert werden müssen.

Erster Ansatzhebel: *die Potenziale der Transporteure aktivieren*

- Schaffen der Rahmenbedingungen für Lieferungen im städtischen Raum (Lenkung des Schwerverkehrs, Lieferzonen, Verkehrs- und Zeitbeschränkungen usw.);
- Bestimmen der potenziellen Standorte für städtische Micro-Hubs, um die letzte Meile mit dem Velo oder umweltfreundlichen Kleinfahrzeugen zurückzulegen;
- Einbezug der betroffenen Transporteure in die Überlegungen mit dem Ziel, diese auf die neuen Praktiken zu sensibilisieren und Synergien zu entwickeln (z.B. öffentlich-private Partnerschaften);
- Durch innovative private Initiativen und Pilotprojekte die neuen Praktiken und das lokale Gewerbe fördern.

Zweiter Ansatzhebel: *die Potenziale der Kundschaft aktivieren*

- Bestimmen der potenziellen Standorte für Paketautomaten zum Liefern und Abholen von Paketen im Stadtzentrum, in den Quartierzentren und bestimmten Wohnsiedlungen, sodass die Pakete vorwiegend mit dem Velo oder zu Fuss aufgegeben oder abgeholt werden können, ohne zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr zu generieren.
- Weiterentwickeln und Erweitern von Velo-Lieferdiensten für Einkäufe in lokalen Geschäften, beispielsweise mit der Einführung eines zentralen Depots zum Hinterlegen und Versenden von Paketen;
- Ausbauen des Cargo-Bikesharing-Services «carvelo2go», indem neue potenzielle Standorte definiert werden;
- Vorantreiben der neuen Praktiken durch Kommunikation, Koordination und Projektförderung.

3. Steht Biel in einem Austausch mit Städten, Hochschulen oder anderen forschenden Organisationen, die bereits konkrete Erfahrungen mit Smart Urban Hubs sammeln? Falls ja, mit welchen?

Ja, siehe Antwort zu Punkt 2.

4. Steht Biel in einem Austausch mit Kurier-, Express und Paketdiensten, die den Lieferverkehr in Biel beeinflussen?

Ja, siehe Antwort zu Punkt 2.

5. Wurden Studien in Hinblick auf das Einführen von Logistik-Systemen für den innerstädtischen Güterverkehr in Auftrag gegeben?

Ja, siehe Antwort zu Punkt 2.

6. Sind weitere konkreten Aktionen für ein zukunftstaugliches Logistiksystem geplant, um auf den wachsenden Güterverkehr zu reagieren? Falls ja, welche?

Wie bereits oben erwähnt ist sich der Gemeinderat der Wichtigkeit dieser Thematik bewusst. Die laufenden Überlegungen werden, im Rahmen der momentan vorhandenen Ressourcen, im Hinblick auf die Entwicklung einer strategischen Vision für die Zukunft des Güterverkehrs und der Stadtlogistik fortgesetzt.

Biel, 16. November 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage:

· Interpellation 20220179



Vorstoss Nr. / Interv. no:

20220179

Termin GR / Délai CM:

Direktion / Direction:

Mitbericht / Corapport:

Interpellation

Reduktion des Güterverkehrs Biel durch intelligente Stadtlogistik

Wie in anderen Städten steigt auch in Biel der Lieferverkehr mit Lieferwagen oder LKW, seit dem Online-Boom während Corona noch stärker als zuvor. Gleichzeitig wird der städtische Raum knapper. Dies sorgt für Stau, Lärm, Verkehrsrisiken für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen und Luftverschmutzung. Darunter leiden in erster Linie die Bieler:innen, aber auch für LKW-Chauffeur:innen und Handelsunternehmen ist dieser Trend bedenklich.

Um grössere zukünftige Kosten für die Vermeidung dieser unerwünschten Nebenwirkungen zu umgehen ist es ratsam, lieber gestern als morgen neue Logistik-Systeme (Stichwort Smart Urban Hub) einzuführen. Das Ziel von Urban Hubs ist die Reduktion des Güterverkehrs in der Stadt. Dafür werden Waren verschiedener Händler:innen von multifunktionalen, peripheren Umschlagpunkten an Micro-Hubs in den Quartieren verteilt. Diese digitalisierte und auf Algorithmen basierende Bündelung ermöglicht eine Feinverteilung der Waren auf leichte, der Innenstadt angepassten Fahrzeugen. Dadurch wird die Zustellung auf der aufwändigen «letzten Meile» optimiert, weil die LKW's die Stadt nicht mehr durchqueren müssen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie schätzt der Gemeinderat die zukünftige Entwicklung des Paketaufkommens und des Güterverkehrs in Biel bis im Jahr 2040 ein? Was ergeben sich daraus für wichtigste Chancen und Risiken für Biel?
2. Hat der Gemeinderat eine Zukunftsvision für ein städtisches Güter-Logistik-System?
3. Steht Biel in einem Austausch mit Städten, Hochschulen oder anderen forschenden Organisationen, die bereits konkrete Erfahrungen mit Smart Urban Hubs sammeln? Falls ja, mit welchen?
4. Steht Biel in einem Austausch mit Kurier-, Express und Paketdiensten, die den Lieferverkehr in Biel beeinflussen?
5. Wurden Studien in Hinblick auf das Einführen von Logistik-Systemen für den innerstädtischen Güterverkehr in Auftrag gegeben?
6. Sind weitere konkreten Aktionen für ein zukunftstaugliches Logistiksystem geplant, um auf den wachsenden Güterverkehr zu reagieren? Falls ja, welche?

Biel/Bienne, 9. Juni 2022

Marion van der Meer

Grüne / Les Verts

Handwritten signature of Marion van der Meer

Handwritten signature: M. Roff

Handwritten signature: Schür

Handwritten signature: Roff

Handwritten signature: J. de Vries

Handwritten signature: A. Jancin

Beantwortung

des Postulates 20220206, Susanne Clauss, SP, «Taubenmanagement Stadt Biel»

Die Autorin des Postulates bittet den Gemeinderat, unterschiedliche Fragen in Zusammenhang mit einem zukünftigen Bieler Taubenmanagement zu prüfen und zu beantworten.

Zu den einzelnen Fragen des Postulates kann der Gemeinderat wie folgt Stellung nehmen:

1. Sind die ehemaligen Taubenschläge noch vorhanden?

Im Schulgebäude Plänke besteht ein eigens zu diesem Zweck ausgebauter Raum. Der Taubenschlag wird von der Schwanenkolonie nicht mehr betrieben. Der Raum ist aber nach wie vor vorhanden.

2. Wenn ja: Kann die Stadt Biel diese erneut für ein zukünftiges Taubenmanagement zur Verfügung stellen?

Aus der Sicht des Gemeinderates sollte der Nutzung des genannten Taubenschlages in der Schule Plänke auch für ein Taubenmanagementprojekt grundsätzlich nichts im Wege stehen. Die Vereinbarkeit des Taubenmanagementprojekts mit den Gegebenheiten des Gebäudes und den Bedürfnissen der übrigen Nutzerinnen und Nutzer muss natürlich gewährleistet sein.

3. Gibt es noch weitere städtische Gebäude, in denen das Einrichten von Taubenschlägen möglich sein könnte? Wenn ja, mit welchem finanziellen Aufwand muss man rechnen?

Dies ist durchaus möglich, erfordert aber sowohl bezüglich der Eignung eines Gebäudes wie bezüglich des finanziellen Aufwands für das Einrichten die Betrachtung jedes Einzelfalls. Auf jeden Fall würden mit einem solchen Projekt in Verbindung stehende Kosten nicht von der Stadt getragen werden können (siehe auch Antwort auf Frage 4).

4. Wenn nein: bitten wir den Gemeinderat die öffentlichen Gebäude oder allfällige andere Standorte zusammen mit Fachexpertinnen und Fachexperten zu überprüfen, ob es andere Möglichkeiten gibt und wenn ja, mit welchem finanziellen Aufwand diese verbunden sein werden.

Der Gemeinderat hat nicht die Absicht, das vom Verein Stadttauben Schweiz geförderte allgemeine Taubenmanagement inklusive der Einrichtung von Taubenschlägen umzusetzen. Im Gegenzug schliesst er nicht aus, dass städtische Gebäude in Biel zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn private Initiativen den Betrieb entsprechender Infrastrukturen in der Stadt Biel zum Ziel hätten. Initiantinnen und Initianten eines Taubenmanagementprojekts können für die Suche nach möglichen städtischen Liegenschaften mit den Abteilungen Hochbau bzw. Liegenschaften in Kontakt treten.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, das Postulat 20220206 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 16. November 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
· Postulat 20220206



20220206

Postulat: Taubenmanagement Stad Biel

Wir bitten den Gemeinderat folgende Fragen und Punkte im Zusammenhang mit einem zukünftigen Taubenmanagement zu prüfen und zu beantworten:

1. Sind die ehemaligen Taubenschläge noch vorhanden?
2. Wenn ja: kann die Stadt Biel diese erneut für ein zukünftiges Taubenmanagement zur Verfügung stellen?
3. Gibt es noch weitere städtische Gebäude, in denen das Einrichten von Taubenschlägen möglich sein könnte? Wenn ja, mit welchem finanziellen Aufwand muss man rechnen?
4. Wenn nein: bitten wir den GR die öffentlichen Gebäude oder allfällige andere Standorte zusammen mit Fachexperte*innen zu überprüfen, ob es andere Möglichkeiten gibt und wenn ja, mit welchem finanziellen Aufwand diese verbunden sein wird.

Wir bitten den Gemeinderat, insbesondere bei der Überprüfung der Infrastruktur und einer Kostenaufstellung, Fachexpert*innen von stadttauben.ch beizuziehen.

Begründung:

Die Stadt Biel besitzt kein Taubenkonzept. Zwischenzeitlich hat sich das Taubenmanagement von Augsburg (D) im deutschsprachigen Raum durchgesetzt und immer mehr Städte haben eingesehen, dass das Betreuen von den Tauben eine Stadtaufgabe ist (z.B. Bern). Gerade in Biel ist mit der Schwanenkolonie eine Organisation vorhanden, die diese Aufgabe gut übernehmen könnte und dem Anliegen auch positiv gegenübersteht.

Demgegenüber tolerieren die Menschen immer seltener, dass sie in der Stadt verletzte, verstümmelte, kranke, hungernde und bettelnde Tauben antreffen und sehen. Viele wissen zwischenzeitlich, dass Tauben keine Wildtiere sind und Essensreste von McDonalds und Co. sicher keine artgerechte Nahrung ist. Tauben können in der Stadt keine artgerechte Nahrung finden, da sie Körnerfresser sind. Der flüssige Hungerkot verunreinigt die Liegenschaften mehr als der trockene Kot von gesunden Tauben. Zudem verbringen Tauben, wenn sie die Möglichkeit haben, zu 80% im Schlag und koten auch dort. Die Stadt wird mit Taubenschlägen sauberer, die Tauben durch veterinärmedizinische Kontrollen gesünder und mit dem regelmässigen Eiertausch gibt es eine effiziente Geburtenkontrolle.

Für ein solches Taubenmanagement ist es jedoch ausschlaggebend, dass in der Stadt Taubenschläge zur Verfügung stehen. Darum ist der erste Schritt zu einem art- und tiergerechten Taubenmanagement die Abklärung bezüglich Infrastruktur und das Finden geeigneter Gebäude.

Biel/Bienne, den 30. Juni 2022


Susanne Claus
SP Biel/Bienne





<https://stadttauben.ch/das-augsburger-stadttaubenkonzept/>