

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

1 - 20

zum Stadtratsprotokoll Nr. 4

vom 21. März 2019

au procès-verbal n° 4

du 21 mars 2019



Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20180301, Titus Sprenger, PAS, Julien Stocker, GLP, Pascal Bord, PRR, Urs Scheuss, Grüne, Glenda Gonzalez, PSR, Peter Heiniger, PdA, «A-5 Westast – technischer Varianten-Vergleich: Diskriminierung der frankophonen Bevölkerung»

Die Interpellierenden stellen im Zusammenhang mit der am 31. August 2018 vom Kanton Bern erfolgten Publikation eines Fachberichts zum technischen Vergleich zwischen dem offiziellen Ausführungsprojekt und der Variante des Komitees «Westast so nicht!» folgende 5 Fragen an den Gemeinderat:

1. *Wie beurteilt der Gemeinderat das Vorgehen seitens des Kantons hinsichtlich Publikation von Dokumenten und öffentlicher Debatte?*
2. *Welche sprachlichen «Minimal-Standards» erwartet er von kantonalen Vertretern?*
3. *Welche Chancen räumt der Gemeinderat rechtlichen Schritten ein?*
4. *Erwägt der Gemeinderat rechtliche Schritte zu unternehmen und falls ja, welche (insbesondere, wenn er gemäss seiner Einschätzung aus Frage 3 rechtlichen Schritten Chancen einräumt).*
5. *Welche anderen/sonstigen/weiteren Schritte unternimmt der Gemeinderat, damit zukünftig seitens Kanton Bern kein «bilinguisme à deux vitesses» bzw. keine zeitliche Diskriminierung mehr entsteht und öffentliche Debatten auch zweisprachig geführt werden können?*

Der Gemeinderat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Der Gemeinderat hält fest, dass es sich beim besagten Fachbericht um einen technisch anspruchsvollen Bericht handelt, der sich nicht in erster Linie an ein breites Publikum wendet, sondern an technisch versierte Fachleute. Wie er bereits in seiner Antwort auf die dringliche Interpellation 20170160, Glenda Gonzalez, Fraktion PSR, Myriam Roth, Fraktion Grüne, «Wird Biel/Bienne Biel?» ausführte, erwartet der Gemeinderat sehr wohl, dass amtliche Dokumente des Kantons, welche für die Öffentlichkeit von allgemeinem Interesse sind, grundsätzlich in beiden Amtssprachen zu veröffentlichen sind. Gleichzeitig aber gibt er abermals zu bedenken, dass Fachberichte in aller Regel nicht integral übersetzt, sondern als Zusammenfassungen in der anderen Amtssprache aufbereitet werden sollen, was für das Verständnis durch Laien in aller Regel dienlicher ist als ein umfangreiches und mit Fachbegriffen durchsetztes Dokument. Technische Berichte von hoher Komplexität bedürfen mit anderen Worten einer allgemeinverständlichen Zusammenfassung – auch in der Originalsprache. Tatsächlich ist es für Laien wenig hilfreich, wenn technische Berichte zwar integral übersetzt, aber wegen ihrer Komplexität und technischen Sprache dann doch nicht verstanden werden. Dieser Grundsatz kommt im Übrigen auch auf Bundesebene zum Tragen, indem Fachberichte in der Regel als Zusammenfassung in die anderen Amtssprachen übersetzt werden. Der Kanton hat dennoch den hier fraglichen Fachbericht integral auf Französisch übersetzen lassen, wenn auch mit einer zeitlichen Verzögerung von 10 Tagen.
2. Der Gemeinderat erwartet, dass kantonale Vertreterinnen und Vertreter, die eine Vorlage des Kantons im Verwaltungskreis Biel/Bienne präsentieren und sich einer öffentlichen Diskussion stellen, zumindest passiv beide Amtssprachen beherrschen und entsprechende Fragen des Publikums demzufolge auch verstehen und dazu in ihrer jeweiligen Sprache Stellung nehmen können. Dieser Grundsatz bewährt sich nicht nur in Biel, sondern kommt auch in anderen zweisprachigen Kantonen, dem dreisprachigen Kanton Graubünden sowie auf Bundesebene sinngemäss zur Anwendung.
3. Der Gemeinderat erachtet die in den Antworten 1 und 2 dargelegten Überlegungen als tragende Säulen eines mehrsprachigen Landes bzw. Kantons. Es geht hier somit um eine

grundlegende staatspolitische Haltung, die nicht justiziabler Natur ist, sondern vielmehr im Alltag als selbstverständlicher Teil der kulturellen Identität wahrgenommen und gelebt werden muss.

4. Nein (s. obige Antwort).
5. Der Gemeinderat der Stadt Biel hat den Kanton wiederholt auf die spezifischen Rahmenbedingungen aufmerksam gemacht, die ein zweisprachiger Kanton zu beachten hat, damit die Angehörigen beider Amtssprachen in die Lage versetzt werden, behördliche Unterlagen studieren und nachvollziehen zu können. In diesem Sinn hat er sich 2017 gegenüber dem Regierungsrat schriftlich im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt A5/Westast positioniert und auf die Notwendigkeit angemessener Übersetzungen amtlicher Publikationen hingewiesen. Ist diese Voraussetzung erfüllt, können alle Interessierten unabhängig von ihrer jeweiligen Muttersprache zu den Vorlagen Stellung beziehen, was namentlich für die Bevölkerung der Stadt Biel eine wichtige Voraussetzung einer aktiven Teilhabe am politischen und gesellschaftlichen Leben darstellt. In diesem Sinn wird der Gemeinderat bei seinem nächsten ordentlichen Treffen mit dem Regierungsrat das Thema Zweisprachigkeit erneut in die Gespräche einbringen.

Biel, 31. Oktober 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
Überparteiliche Interpellation 20180301

Überparteiliche Interpellation

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

**A5-Westast – technischer Varianten-Vergleich:
Diskriminierung der frankophonen Bevölkerung**

Am 31. August 2018 präsentierte die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion und dessen Tiefbauamt des Kantons Bern den «technischen Vergleich» zwischen dem Ausführungsprojekt mit der Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!». Die deutsche Fassung dieses ohnehin schon technisch komplexen und in der deutsch- und französischsprachigen Bevölkerung sehr umstrittenen Projekts beinhaltet 70 Seiten. Die frankophone Bevölkerung musste sich jedoch zuerst mit einem «Management Summary» von zwei Seiten und dem folgenden Kommentar zufriedengeben: «Le rapport de synthèse en langue française paraît dans le courant du mois de septembre». Ein konkreter Termin wurde nicht genannt.

Die französische Version wurde schliesslich 10 Tage später publiziert. Da die gleiche Direktion auch zu einem «offenen Gespräch» über diesen Vergleich einlud, blieb der frankophonen Bevölkerung ein Tag Zeit, um sich mit diesem 70-seitigen auseinanderzusetzen. Die mündliche Präsentation anlässlich dieses «offenen Gesprächs» im Bieler Kongresshaus wurde zudem auch nur auf Deutsch gehalten, kein einziges Thema wurde zur Abwechslung einmal auf Französisch präsentiert. Die Frage-Antwort-Runde verlief ebenfalls fast ausschliesslich auf Deutsch.

Die Schweizerische Bundesverfassung und die Verfassung des Kantons Bern verbleten eine Diskriminierung unter anderem aufgrund der Sprache. Die kantonale Verfassung präzisiert zudem, dass im Verwaltungskreis Biel/Bienne das Deutsche und das Französische Amtssprachen sind.

Ein Blick aufs Informationsangebot im Internet von Bund, Kanton Bern und der zweisprachigen Stadt Biel/Bienne zeigt, dass es üblich ist, dass alle Sprachgemeinschaften jeweils **gleichzeitig** bedient werden. Alles andere kommt einer zeitlichen Diskriminierung gleich.

Zudem wurde bereits im Rahmen der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts Kritik laut, dass die häufig technisch komplexe Dokumentation und für Laien ohnehin nicht leicht verständlichen Unterlagen nur auf Deutsch publiziert wurden.

Deshalb bitten die Unterzeichnenden um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat dieses Vorgehen seitens Kanton hinsichtlich Publikation von Dokumenten und hinsichtlich öffentlicher Debatte?
2. Welche sprachlichen «Minimal-Standards» erwartet er von kantonalen Vertretern?
3. Welche Chancen räumt der Gemeinderat rechtlichen Schritten ein?
4. Erwägt der Gemeinderat rechtliche Schritte zu unternehmen und falls ja, welche (insbesondere wenn er gemäss seiner Einschätzung aus Frage 3 rechtlichen Schritten Chancen einräumt)?
5. Welche anderen/sonstigen/weiteren Schritte unternimmt der Gemeinderat, damit zukünftig seitens Kanton Bern kein «bilinguisme à deux vitesses» bzw. keine zeitliche Diskriminierung mehr entsteht und öffentliche Debatten auch zweisprachig geführt werden?

Biel/Bienne, 20.09.2018

Titus Sprenger
Passerelle

Julien Stocker
glp

Pascal Bord
PRR

Urs Scheuss
Grüne

Glenda Gonzales
PSR

Peter Heiniger
PdA



Beantwortung

**der dringlichen Motion 20180362, Ruth Tennenbaum, Fraktion Einfach libres!,
«Konsultative Abstimmung zur Westumfahrung der Autobahn A5»**

Die Motion fordert den Gemeinderat auf, möglichst rasch eine konsultative Abstimmung bezüglich der Westumfahrung A5 durchzuführen.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass eine Konsultativabstimmung allenfalls nach dem Abschluss des nun bevorstehenden Dialogprozesses je nach dessen Ergebnissen Sinn machen kann. Im aktuellen Zeitpunkt kann er darin jedoch keinen Mehrwert erkennen, da die von den Gassmann-Medien beim Institut Demoscope in Auftrag gegebene Befragung ein repräsentatives und eindeutiges Ergebnis ergeben hat, wonach rund 70 % der Bielerinnen und Bieler eine Lösung mit einer Umfahrung wollen, aber nur rund 20 % dabei das aktuelle Ausführungsprojekt für den Westast als die richtige Lösung ansehen. Es gibt dabei keine signifikanten Abweichungen zwischen den Ergebnissen in der Stadt Biel und in den Agglomerationsgemeinden. Da eine Konsultativabstimmung bei der aktuellen Rechtslage nur in der Stadt Biel möglich wäre, ist kein Mehrwert für die gesamte Agglomeration zu erwarten.

Sollte sich am Ende des Dialogprozesses zeigen, dass eine Konsultativabstimmung Sinn machen könnte, wäre die Problematik der fehlenden Rechtsgrundlage in den Agglomerationsgemeinden neu zu beurteilen. Weiter ist zu beachten, dass in diesem Fall die von der Motionärin fix vorgegebenen Fragen für die Konsultativabstimmung nicht mehr passen könnten.

Weiter hat der Gemeinderat grundsätzliche Zweifel, ob das aktuelle Ausführungsprojekt und der Alternativvorschlag «Westast so besser!» einander im Rahmen einer Konsultativabstimmung ohne Weiteres so gegenüber gestellt werden könnten, wie dies die Fragestellungen im Motionstext verlangen. Dies deshalb, weil der Bearbeitungsstand zwischen der beiden Ansätze sehr unterschiedlich ist und damit kein Vergleich mit Gleichem stattfinden würde, was bei einer Volksabstimmung heikel sein könnte. Allein schon die Tatsache, dass die im Motionstext vorgegeben Abstimmungsfragen möglicherweise nicht sachgerecht sind, spricht für die Umwandlung der Motion in ein Postulat.

Aus den oben dargelegten Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die dringliche Motion 20180362 in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Biel, 19. Dezember 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:
Dringliche Motion 20180362

Vorstoss Nr./Interv. n°: 180362
Termin GR/Débat CM: 19.12.18
Direktion/Direction: PRA
Mitarbeiter/Correspondant: SK

Dringliche Motion «Konsultative Abstimmung zur Westumfahrung der Autobahn A5»

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Der Gemeinderat wird gebeten, möglichst rasch eine konsultative Abstimmung bezüglich der Westumfahrung der A5 durchzuführen. Dabei sollten folgende Fragen an die Stimmbevölkerung im Zentrum stehen:

- Sind Sie der Meinung, dass das jetzige von Bund und Kanton vorliegende Ausführungsprojekt der Westumfahrung der Autobahn A5 mit den Anschlüssen «Bienne Centre» und «Seevorstadt» die richtige Lösung sind, um das Autobahnnetz zu schliessen, die Verkehrsprobleme zu lösen und die Lebensqualität der Region zu verbessern?
Ja/Nein
- Sind Sie der Meinung, dass alternative Varianten zum Ausführungsprojekt einer Westumfahrung der Autobahn A5 unter mehr Einbezug der Bevölkerung der Region vertieft geprüft werden sollen, um das Autobahnnetz zu schliessen, die Verkehrsprobleme zu lösen und die Lebensqualität der Region zu verbessern?
Ja/Nein

Begründung

Die Stadtordnung legt in Artikel 9a fest, dass konsultative Abstimmungen möglich sind über einen Gegenstand aus dem Zuständigkeitsbereich von Bund oder Kanton, wenn die Interessen der Stadt Biel besonders betroffen sind.

Beim Autobahnprojekt «Westast der A5» ist die Bieler Bevölkerung ausserordentlich von der Realisierung und den städtebaulichen Veränderungen betroffen. Die Opposition in der Bevölkerung gegenüber dem Ausführungsprojekt ist in den letzten Jahren gewachsen und es haben sich verschiedene Bürgerbewegungen gebildet. Andererseits gibt es auch Befürworterinnen und Befürworter des jetzigen Ausführungsprojektes und Pro Komitees des Ausführungsprojekts.

Damit der Gemeinderat sich gegenüber Kanton und Bund einbringen kann, ist es hilfreich, den Willen der Stimmbevölkerung besser zu kennen. Eine möglichst rasche Konsultativabstimmung in Ergänzung zu einem vom Gemeinderat gewünschten Dialog von Befürwortern und Gegnern könnte die polarisierte Situation entschärfen, dem Gemeinderat Hinweise geben, in welche Richtung die Lösung angestrebt werden müsste, damit sie in der Bevölkerung eine mehrheitliche Akzeptanz findet. Auch wenn diese Abstimmung keinen verbindlichen Charakter hat, führt sie doch zu einem repräsentativen Ergebnis und ist für die Bieler Stimmbevölkerung eine legitimierte Möglichkeit sich formell zu diesem Thema zu äussern.

Biel, 15. November 2018



Ruth Tennenbaum
Fraktion Einfach Libres!



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Motion 20180413, Peter Bohnenblust, FDP, Martin Wiederkehr, SP, Daniel Suter, PRR, Sandra Schneider, SVP, Mohamed Hamdaoui, parteilos, Reto Gugger, BDP, Thomas Brunner, EVP, «A5: Falls Konsultativabstimmung, dann zum richtigen Zeitpunkt und mit der(n) richtigen Frage(n)»

Die Motionärin und die Motionäre formulieren vier Forderungen und Voraussetzungen im Zusammenhang mit einer allfälligen Konsultativabstimmung betreffend den Westast der A5.

Bevor der Gemeinderat auf die vier konkreten Forderungen eingeht, möchte er ein paar allgemeine Ausführungen zum aktuellen Stand des Dossiers Westast sowie zur Thematik einer allfälligen Konsultativabstimmung machen:

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass eine Konsultativabstimmung allenfalls nach dem Abschluss des durch die Behördendelegation A5 am 21. Dezember 2018 angestossenen Dialogprozesses je nach dessen Ergebnissen Sinn machen kann. Bevor der Dialogprozess stattgefunden hat, gibt es nach Auffassung des Gemeinderates aber keine sinnvolle Fragestellung(en), über welche abgestimmt werden könnte. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass nun zuerst dem Dialogprozess im notwendigen Umfang Raum und Zeit eingeräumt werden muss und parallel dazu keine anderen Verfahrensschritte Sinn machen, da diese gegenläufige Wirkungen entfalten könnten.

Zudem müsste vor einer Konsultativabstimmung geklärt sein, wie die für das Projekt verantwortlichen Stellen - insbesondere der Kanton und der Bund - mit dem Ergebnis umgehen würden. Nur dann würde eine Konsultativabstimmung wirklich Sinn machen, da diese wie in der Begründung zur Motion dargelegt formaljuristisch unverbindlich ist, aber politisch natürlich eine sehr starke Signalwirkung hätte, welche nicht ignoriert werden könnte und dürfte.

Weiter existiert das hinlänglich bekannte Problem, dass gemäss aktueller Rechtslage nur in der Stadt Biel eine Konsultativabstimmung stattfinden könnte, obwohl das Projekt Westast die gesamte Agglomeration betrifft.

Forderung 1: Die Abstimmung erfolgt nicht vor dem Entscheid der 1. Instanz (UVEK) betreffend der Einsprachen.

Nach heutigem Wissensstand resp. nach den Vorstellungen des Kantons soll das Einspracheverfahren vor dem UVEK betreffend das Ausführungsprojekt für den Westast für die Dauer des Dialogprozesses sistiert werden. Der Gemeinderat unterstützt ein solches Vorgehen, da so dem Dialogprozess eine echte Chance eingeräumt wird.

Da heute die Ergebnisse des Dialogprozesses unbekannt sind und auch unklar ist, wie mit diesen später zu verfahren sein resp. was danach der nächste Prozessschritt sein wird, kann der Gemeinderat heute nicht in Aussicht nehmen, dass vor einer allfälligen Konsultativabstimmung ein erstinstanzlicher Einspracheentscheid ergangen sein wird. Es ist heute auch nicht klar, ob dies von der Sache her sinnvoll wäre.

Weiter ist zu beachten, dass nicht die Stadt Biel die Verfahrenshoheit über dieses Einspracheverfahren hat, weshalb sie allenfalls den Erlass eines erstinstanzlichen Einspracheentscheides vor einer Konsultativabstimmung verlangen könnte, wenn dies nach

dem Dialogprozess opportun sein sollte. Die Stadt Biel kann dies aber nicht unilateral so bestimmen.

Diese Frage wird somit nach Abschluss des Dialogprozesses zu beurteilen sein, weshalb dieser Punkt der Motion nur in der Form eines Postulates entgegen genommen werden kann.

Forderung 2: Die Erarbeitung der Abstimmungsvorlage erfolgt erst, wenn den zuständigen Instanzen bekannt ist, ob ein allfälliger Alternativvorschlag als generelles Projekt eine Chance hat, beziehungsweise möglich ist.

Die Motionärin und die Motionäre gehen bei dieser Forderung davon aus, dass in einer allfälligen Konsultativabstimmung zwei konkrete Varianten einander gegenübergestellt werden. Sollte dies tatsächlich einmal der Fall sein, was heute aber völlig unklar ist, geht der Gemeinderat mit der Forderung einig. Es wäre in der Tat stossend, wenn die Bevölkerung zu einer Variante befragt und dieser zustimmen würde, welche aus übergeordneten Gründen (rechtlich, technisch, usw.) gar nicht realisierbar wäre. Ein solches Vorgehen würde das Vertrauen in den direktdemokratischen Prozess schwächen und wird vom Gemeinderat deshalb abgelehnt.

Dennoch beantragt der Gemeinderat, dass auch dieser Punkt in ein Postulat umgewandelt und erherblich erklärt wird, da im jetzigen Zeitpunkt völlig offen ist, ob es einerseits überhaupt jemals eine Konsultativabstimmung zum Westast geben wird und andererseits ebenfalls unklar ist, ob eine solche Abstimmung einen direkten Variantenvergleich beinhalten würde.

Zu guter Letzt sei noch darauf hingewiesen, dass es der Stadtrat wäre, welcher sowohl die Abstimmungsfrage(n) abschliessend festlegen wie auch den Botschaftstext verabschieden würde. Der Gemeinderat könnte deshalb höchstens aufgefordert werden, das Geschäft im Sinne dieser Forderung zu Handen des Stadtrates vorzubereiten, was ebenfalls für eine Überweisung in Postulatsform spricht.

Forderung 3: Die Bevölkerung der übrigen direkt betroffenen Gemeinden (insbesondere Nidau, Port, Ipsach, Brugg) soll gleichzeitig auch angehört werden.

Der Gemeinderat hat bereits wiederholt betont, dass die Materie des Westastes keine Angelegenheit ist, welche ausschliesslich die Stadt Biel betrifft, sondern die ganze Agglomeration. Er hat auch bereits wiederholt festgehalten, dass eine der Schwächen einer allfälligen Konsultativabstimmung darin besteht, dass eine solche gemäss aktueller Rechtslage nur in der Stadt Biel, nicht aber in den Nachbargemeinden möglich wäre.

Sollte sich am Ende des Dialogprozesses zeigen, dass eine Konsultativabstimmung sinnvoll resp. notwendig ist, geht der Gemeinderat heute auch davon aus, dass die Bevölkerung aller betroffenen Gemeinden sich zeitgleich äussern können. Heute ist aber offen, ob der Kanton einen Weg für eine gesamtheitliche Konsultativabstimmung in allen betroffenen Gemeinden finden kann oder, ob allenfalls parallel zu einer Konsultativabstimmung in Biel ein anderes repräsentatives Verfahren in den Agglomerationsgemeinden angewendet werden könnte resp. müsste. Der Gemeinderat kann aber keines der koordinierten Verfahren selber anordnen, weshalb dieser Punkt nur in Postulatsform entgegen genommen werden kann.

Forderung 4: Die Fragestellung muss mit den zuständigen Organen von Bund und Kanton sowie «Biel intern» abgesprochen sein und als tauglich beurteilt werden.

Wie bereits unter den Ausführungen zu Frage 2 dargelegt, wäre es in den Augen des Gemeinderates stossend, wenn die Bevölkerung zu einer Variante resp. zu einem Vorgehen befragt und diesem zustimmen würde, welches aus übergeordneten Gründen (rechtlich, technisch, usw.) gar nicht realisierbar wäre und/oder von den projektverantwortlichen Stellen auf Bundes- und/oder Kantonsebene aus irgendwelchen Gründen abgelehnt würde. Ein

solches Vorgehen würde das Vertrauen in den direktdemokratischen Prozess schwächen und wird vom Gemeinderat deshalb abgelehnt.

Der Gemeinderat kann sich deshalb nur eine Fragestellung für eine Konsultativabstimmung vorstellen, welche zu einem Ergebnis führt, dessen Umsetzung sich Kanton und Bund vorstellen können. Es wäre unerlässlich von dieser Seite vor einer allfälligen Konsultativabstimmung entsprechende verbindliche Aussagen zu haben, da andernfalls der Urnengang keinen Sinn machen würde.

Etwas weniger klar ist dem Gemeinderat, was die Motionärin und die Motionäre sich unter einer Absprache «Biel intern» vorstellen. Der Gemeinderat versteht dies so, dass man sich im Stadtrat auf politischer Ebene auf eine von Bund und Kanton mitgetragene Fragestellung verständigen soll und sich auch bereit erklärt, dass man das Ergebnis der Konsultativabstimmung akzeptieren wird. Der Gemeinderat hält einen solchen Weg für wünschenswert, muss aber auch hier nochmals darauf aufmerksam machen, dass es der Stadtrat wäre, welcher sowohl die Abstimmungsfrage(n) abschliessend festlegen wie auch den Botschaftstext verabschieden würde. Der Gemeinderat kann deshalb nur aufgefordert werden, das Geschäft im Sinne dieser Forderung zu Händen des Stadtrates vorzubereiten, was für eine Überweisung in Postulatsform spricht.

Aus den oben dargelegten Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die dringliche überparteiliche Motion 20180413 in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Biel, 23. Januar 2019

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:
Dringliche überparteiliche Motion 20180413

Motion (überparteilich) dringlich

A5: Falls Konsultativabstimmung, dann zum richtigen Zeitpunkt mit der(n) richtigen Frage(n)

Für eine allfällige Konsultativabstimmung zum Westast/Westumfahrung hat der Gemeinderat das Folgende als Forderungen und Voraussetzungen zu beachten:

1. Die Abstimmung erfolgt nicht vor dem Entscheid der 1. Instanz (UVEK) betreffend der Einsprachen.
2. Die Erarbeitung der Abstimmungsvorlage erfolgt erst dann, wenn von den zuständigen Instanzen bekannt ist, ob ein anfälliger Alternativvorschlag als generelles Projekt eine Chance hat, beziehungsweise möglich ist.
3. Die Bevölkerung der übrigen direkt betroffenen Gemeinden (insbesondere Nidau, Port, Ipsach, Brügg) soll gleichzeitig auch angehört werden.
4. Die Fragestellung muss mit den zuständigen Organen von Bund und Kanton sowie „Biel intern“ abgesprochen sein und als tauglich beurteilt werden.

Begründung:

Eine Konsultativabstimmung wäre für Biel ein Novum gemäss der 2013 neu eingeführten Bestimmung in der Bieler Stadtordnung (SO). Nicht unwichtig ist, dass in Art. 9a Abs. 3 SO ausdrücklich steht: *Die Botschaft und die Stimmzettel enthalten den Hinweis "Diese Konsultativabstimmung ist nicht bindend"*.

Obwohl keine Verbindlichkeit besteht, muss bei einer allfälligen Abstimmung die Gewähr bestehen, dass eine Stellungnahme auf gesicherten Fakten beruht.

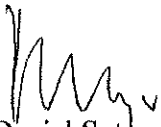
Daher ist im heutigen Zeitpunkt von einer Abstimmung abzusehen und zumindest die Behandlung der Einsprachen durch die erste Instanz (UVEK) abzuwarten.

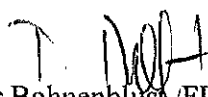
Es ist aber auch wichtig, dass der Gegenstand der Abstimmung mit einer - oder zwei Fragen - so umschrieben wird, dass es für das weitere Handeln allenfalls hilfreich sein kann.

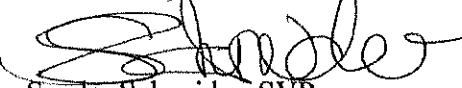
Da die Westumfahrung mit dem Westast nicht nur die Stadt Biel betrifft, sind zeitgleich auch die Stimmberechtigten der umliegenden betroffenen Gemeinden anzuhören.

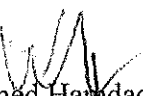
Biel/Bienne, 19. Dezember 2018

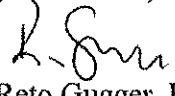

Martin Wiederkehr, SP

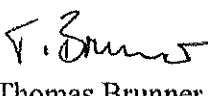

Daniel Suter, PRR


Peter Bohnenblust, FDP.Die Liberalen

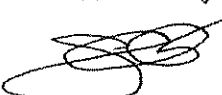

Sandra Schneider, SVP

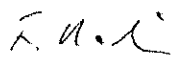

Mohamed Hamdaoui, parteilos


Reto Gugger, BDP


Thomas Brunner, EVP,

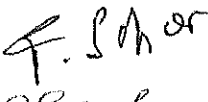

Schneider


Hodel

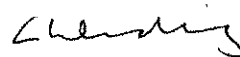

F. A. L.


F. Pochat

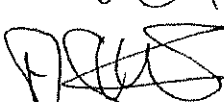

T. H. L.


F. S. H. or


B. L. L.


L. H. H.


K. H. H.


P. H. H.


J. H. H.



Beantwortung

des dringlichen Postulats 20180364, Alfred Steinmann, Fraktion SP/JUSO, «A5 Westast Marsch-Halt, Dialog und Vergleich auf Grund der aktuellen Verkehrszahlen»

Das Postulat ruft den Gemeinderat auf, einen Marschhalt der laufenden Planung zu erwirken, einen echten Dialog zu verlangen und einen gründlichen, unabhängigen Vergleich des Ausführungsprojekts mit den anderen alternativen Vorschlägen zu fordern. Die städtebaulichen Aspekte und die Bedenken der Bevölkerung sind einzubeziehen. Als Grundlage müssen die aktualisierten Verkehrszahlen nach der Eröffnung des Ostasts verwendet werden.

Der Gemeinderat teilt die Beurteilung des Postulats und verfolgt die gleichen Ziele. Anlässlich der Sitzung der Behördendelegation A5 vom 21. Dezember 2018 soll ein den Forderungen des vorliegenden Vorstosses entsprechendes Vorgehen festgelegt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand geht der Gemeinderat davon aus, dass er dem Stadtrat im ersten Quartal 2019 einen Verpflichtungskredit für die kommunale Beteiligung an diesem Dialogprozess wird unterbreiten können. Dannzumal werden die Vorgehensweise und die Ziele des Dialogprozesses bekannt sein und der Stadtrat wird in Kenntnis dieser Elemente eine Grundsatzdebatte führen können.

Damit eine vertrauensvolle Basis für den Dialogprozess geschaffen werden kann, würde es der Gemeinderat begrüßen, wenn das Einspracheverfahren betreffend das Ausführungsprojekt vor dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Dauer des Dialogverfahrens sistiert würde. So würde ein klares Zeichen gesetzt, dass der Dialogprozess eine echte Chance bekommt und Veränderungen am bisher geplanten Projekt möglich sind.

Aus den oben dargelegten Gründen beantragt der Gemeinderat, das dringliche Postulat 20180364 erheblich zu erklären.

Biel, 19. Dezember 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:
Dringliches Postulat 20180364



Réponse

à l'interpellation 20180260, Glenda Gonzalez, Groupe PSR, «Que se passe-t-il avec tous les panneaux autoroutiers de l'A5 ne respectant pas la signalisation bilingue ?»

Le Conseil municipal s'est exprimé sur son engagement en faveur d'une signalisation bilingue de l'autoroute de contournement Est dans sa réponse au postulat 20170294 du 17 janvier 2018. Il répond comme suit aux questions actuelles sur ce thème :

1. Combien de panneaux sont en cause ?

Il s'agit de 32 signaux uniquement en allemand sur le nouveau tronçon mis en service le 27 octobre 2017 par la Confédération.

2. Existe-t-il une liste des panneaux contrevenant au bilinguisme ? Si oui, lesquels ?

Pour 30 panneaux sur les 32 incriminées, une modification a été demandée à l'Office fédérale de routes (OFROU), responsable de la signalisation des routes nationales. Il s'agit de

- 12 mentions « Biel-Ost » (Biel/Bienne Ost/Est),
- 3 mentions « Biel-Süd » (Biel/Bienne Süd/Sud),
- 3 mentions « Biel-Mett » (Biel/Bienne Mett/Mâche),
- 2 mentions « Bözingenfeld » (Biel/Bienne Industrie, puisque le nom complet en allemand et en français serait trop long pour les signaux bilingues),
- 7 mentions « Radio SRF 96.0 » (Radio SRF 96.0 / Radio RTS 102.0 »)
- 3 mentions « Ausfahrt » (Ausfahrt/Sortie).

Pour les 2 panneaux identifiés en allemand sans demande de correspondance en français figurent 2 mentions « Brügemoos ».

L'indication « Brügemoos » (Marais-de-Brugg) correspondant au territoire communal de Brugg, il a été décidé de ne pas en demander la modification.

3. Est-il prévu de les corriger ? Si oui, quand ?

Une première rencontre a eu lieu le 18 janvier 2018 entre la Ville de Bienne, le Conseil des affaires francophones du district bilingue de Bienne (CAF), le Forum du bilinguisme et le conseiller national Manfred Bühler et la Conseillère fédérale en charge du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et des représentants de l'OFROU sur la thématique de la modification de la signalisation du contournement Est. Les deux parties se sont engagées à clarifier les points ouverts d'ici à l'automne 2018. Dans ce laps de temps, la Ville de Bienne, le CAF et le Forum du bilinguisme ont mandaté un groupe d'experts en circulation et en sécurité routière de la Ville et de la Police cantonale afin de clarifier les marges de manœuvre, l'OFROU ayant évoqué des arguments sécuritaires pour d'abord déclinier la requête biennoise. Sur la base des recommandations du groupe d'experts, une demande concrète a été formulée par écrit par le Conseil municipal de la Ville de Bienne conjointement avec le CAF et le Forum du bilinguisme.

Par réponse du 15 octobre 2018, l'OFROU indique qu'à priori, le Conseil fédéral n'est pas disposé à modifier le cadre légal en vigueur pour les panneaux indicateurs sur l'autoroute – empêchant selon eux une signalisation bilingue. Raison pour laquelle l'OFROU refuse dans

l'état actuel de modifier la signalisation et n'est pas entré en matière sur les propositions concrètes, qui ont été formulées. Il précise toutefois que la motion Bühler intitulée « Autoriser la signalisation bilingue sur les autoroutes » n'a pas encore été traitée au Conseil national. En cas d'acceptation de la motion, le Conseil fédéral recevrait le mandat de modifier la signalisation biennoise.

4. Le financement est-il assuré ? Si oui, par qui ?

Le DETEC est responsable du financement de la signalisation autoroutière. Le financement n'est pas un élément déterminant dans cette affaire. Il ne revient toutefois pas à la Ville de Bienne de s'engager financièrement pour la correction de cette signalisation jugée inadaptée au contexte local.

Bienne, le 12 décembre 2018

Au nom du Conseil municipal

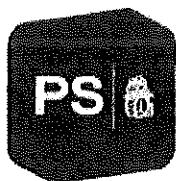
Le maire:

Le vice-chancelier:

Erich Fehr

Julien Steiner

Annexe : interpellation 20180260



PSR, Parti socialiste romand

Vorstoss Nr./Interv. no: 180260
Termin GR/Débat CM: 12.12.18
Direktion/Direction: BEU
Mitbericht/Cocapport: _____

Stadikanzlei/Chancellerie municipale

Interpellation

Que se passe-t-il avec tous les panneaux autoroutiers de la A5 ne respectant pas la signalisation bilingue ?

Nous souhaitons savoir quelle a été l'action de l'administration de la ville de Bienne depuis qu'il a été reconnu que des panneaux de signalisation sur l'autoroute A5 ne respectent pas le bilinguisme biennois et cantonal. Le conseil municipal est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Combien de panneaux sont en cause ?
2. Existe-t-il une liste des panneaux contrevenant au bilinguisme ? Si oui, lesquels ?
3. Est-il prévu de les corriger ? Si oui, quand ?
4. Le financement est-il assuré ? Si oui, par qui ?

Bienne, le 15 août 2018

Groupe parlementaire PSR,
Glenda Gonzalez Bassi

[Handwritten signatures and notes:]
Glenda Gonzalez Bassi
V. Terin
M. Kradol
Ch. Dürrenmatt - Graf
12.12.18
A. D. [unclear]
[unclear]
[unclear]



Anhang Nr. 6

Beantwortung

des dringlichen überparteilichen Postulates 20180324, Peter Heiniger, PdA, Mohamed Hamdaoui, PSR, «Massnahmen gegen Raser in der Innenstadt»

Im vorliegend behandelten Vorstoss wird der Gemeinderat ersucht, Massnahmen gegen Raser in der Innenstadt zu prüfen. Die Haltung des Gemeinderates zu den angesprochenen Punkten kann wie folgt zusammengefasst werden:

0. Einleitende Bemerkungen

Der Gemeinderat teilt die Besorgnis vieler Bürgerinnen und Bürger. Kontrollen wirken effizient gegen exzessive Geschwindigkeitsverhalten und wurden entsprechend durchgeführt. Zudem gibt es weitere Massnahmen, die langfristig gegen die vorliegende Problematik Wirkung zeigen. So plant und realisiert die Stadt Massnahmen, einerseits um die Quartiere allgemein von den Belastungen des motorisierten Individualverkehrs zu schützen, und andererseits um den Modalsplit in Richtung Langsamverkehr zu verbessern, zum Beispiel mit der Gesamtmobilitätsstrategie.

1. Der Gemeinderat prüft generelle Massnahmen, die der beschriebenen Situation Einhalt gebieten.

Das Thema der übersetzten Geschwindigkeit auf den Bieler Strassen und die Verursachung von unnötigem Lärm durch Motorfahrzeuglenkende ist eine Thematik, gegen deren Auswirkungen die zuständigen städtischen Stellen in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Massnahmen getroffen haben, die auf die von den Postulanten geschilderte Situation einwirken. Hierzu gehören

- die Vornahme von systematischen Geschwindigkeitsmessungen zur Eruierung von besonders betroffenen Strassenabschnitten;
- die Einrichtung von temporeduzierten Zonen;
- das Treffen von Massnahmen im Bereich von Infrastruktur und Gestaltung des Strassenraums;
- die Vornahme von Geschwindigkeitskontrollen mittels Radar und Ausstellung von Bussen, bzw. Anzeigeerhebung bei der Staatsanwaltschaft;
- die Aufnahme der Thematik in die Jahresplanung der Kantonspolizei mit dem Auftrag, in diesem Bereich mehr Kontrollen vorzunehmen;
- die Durchführung von präventiven Plakataktionen.

Die zuständigen städtischen Stellen werden diese Massnahmen auch in Zukunft aufrechterhalten.

2. Der Gemeinderat prüft insbesondere verkehrsberuhigende Massnahmen, die ein zu schnelles Fahren in der Innenstadt verunmöglichen.

Die Stadt Biel hat in den letzten Jahren viele verkehrsberuhigende Massnahmen in der Innenstadt, aber auch in den Quartieren ergriffen. So werden in den Jahren 2019 und 2020 in den Quartieren Zukunft und Bubenbergrasse Projekte mit Zone 30 umgesetzt, jenes im Quartier Geyisried folgt anschliessend. Der Stadtrat hat alle drei Kredite bereits bewilligt. Weiter wurde in den letzten Jahren der Verkehrsraum so gestaltet, dass die Strassen für exzessive Geschwindigkeiten möglichst unattraktiv sind. Konkret können beispielsweise punktuell Bushaltestellen auf der Fahrbahn platziert werden, Parkplätze können den Strassenraum verengen, damit exzessives

Fahren erschwert oder gar verhindert wird. Die entsprechende Gestaltung des Strassenraums ist auch für künftige Projekte geplant und bleibt daher eine Daueraufgabe der Stadt.

3. Der Gemeinderat prüft zudem, wie das Strassenverkehrsgesetz (SVG) – im Bereich der Lärmemissionen – bei besagten Situationen zur Anwendung kommt.

Die Ahndung von solchen Verstössen obliegt seit Einführung der Einheitspolizei ausschliesslich der Kantonspolizei. Mit der Aufnahme dieses Themas in die Jahresplanung der Kantonspolizei hat die Stadt Biel die ihr diesbezüglich zur Verfügung stehenden Mittel bereits ausgeschöpft.

4. Betroffene Personen, dabei vor allem Anwohner, sind anzuhören.

Die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Eingriffen setzt im Fall von baulichen Massnahmen ein Baubewilligungsverfahren und im Fall von Signalisationsmassnahmen eine zu publizierende und anfechtbare Verfügung des zuständigen Organs voraus. Die betroffene Bevölkerung hat im Rahmen der vorstehend erwähnten Verfahren die Möglichkeit, ihre Rechte zu wahren.

Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das dringliche überparteiliche Postulat 20180324 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 12. Dezember 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Der Vize-Stadtschreiber:

Julien Steiner

Beilage: dringliches überparteiliches Postulat 20180324

Direktion Soziales und Sicherheit

An OSI FF
☐ zur Kenntnis ☐ zur dir., Erledigung
☐ verb. Stellungnahme ☐ mit Kopie an Dir.
☐ verb. Schreiben ☐ Unterschrift Dir.
☒ verb. GR-Geschäft bis 8.11.18
 Biel, 25.10.18 DSS RBN

17.10.2018
 2080324

Dringliches Postulat

Peter Heiniger, PdA; Mohamed Hamdaoui; PSR
Massnahmen gegen Raser in der Innenstadt

DSS
 NB BEU

In der Bieler Innenstadt häufen sich wahrlich haarsträubende Situationen. Vorab an den Wochenenden benutzen Automobilisten diverse Strassen der Innenstadt, um mit ihren Gefährten ewige Runden zu drehen. Darunter sind Protagonisten anzutreffen, die ihre Autos mit erhöhtem Risiko und sehr hochtourig „bewegen“.

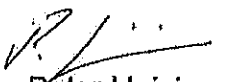
Zum einen bedeutet das eine absolut unnötige Umweltverschmutzung. Zum anderen stellt dieses „Cruisen“ durch die stark überhöhte Geschwindigkeit eine Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer und aller anwesenden Personen dar.

Vorab vor dem Bieler Bahnhof spielen sich abstruse Jagdszenen ab. Die Autos werden hochgedreht, was einen ohrenbetäubenden Lärm verursacht. Vor dem Bahnhofplatz folgen im Abstand von je ca. 100 Metern diverse Fussgängerstreifen. Ein rechtzeitiger Bremsvorgang ist kaum mehr möglich.

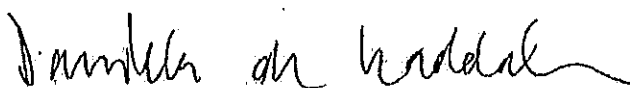
Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer werden so einer völlig unnötigen Gefährdung ausgesetzt. Auch andere Gevierte der Innenstadt sind betroffen. Gegen das „Cruisen“ gibt es wohl keine Handhabe, wohl aber gegen die Gefährdung der Bevölkerung.

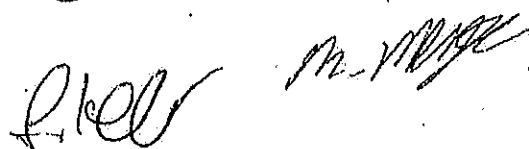
Um die Sicherheit zu gewährleisten und die genannten Gefährdungsmomente zu reduzieren, wird der Gemeinderat aufgefordert folgenden Punkten nach zu gehen:

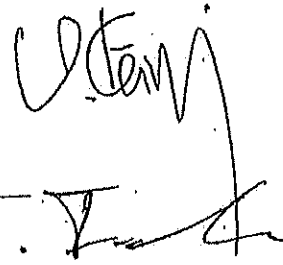
1. Der Gemeinderat prüft generelle Massnahmen, die der beschriebenen Situation Einhalt gebieten.
2. Der Gemeinderat prüft insbesondere verkehrsberuhigende Massnahmen, die ein zu schnelles Fahren in der Innenstadt verunmöglichen.
3. Der Gemeinderat prüft zudem, wie das Strassenverkehrsgesetz (SVG) - im Bereich der Lärmemissionen - bei besagten Situationen zur Anwendung kommt.
4. Betroffene Personen, dabei vor allem Anwohner, sind anzuhören.

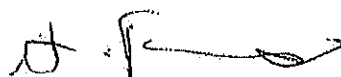

 Peter Heiniger
 PdA


 Mohamed Hamdaoui
 PSR











Réponse

au postulat urgent 20180325, Christiane Vlaiculescu-Graf, PSR, «Politique énergétique de la Ville II»

L'intervenante, convaincue que la Ville de Bienne et Energie Service Biel/Bienne (ESB) doivent jouer un rôle exemplaire dans l'encouragement des énergies renouvelables, demande, d'une part, que soit établie une liste des bâtiments municipaux sur le toit desquels une installation solaire est ou doit être aménagée. D'autre part, elle pose la question de savoir dans quelle mesure la Ville peut lier l'octroi de permis de construire à l'obligation d'encourager les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Enfin, il convient de demander à ESB des informations quant aux efforts déployés pour promouvoir l'énergie solaire.

Des installations solaires sont aménagées sur les bâtiments publics suivants:

- Buvette de la place de sport à la Longue-Rue
- Crèche de l'Avenir
- École secondaire au chemin de la Paix
- École à journée continue au Pré Walker
- Tissot Arena
- Salle de gymnastique du Châtelet
- Chantier municipal

En règle générale, l'installation de panneaux solaires ne nécessite pas de permis de construire, à l'exception notamment des monuments historiques. Selon l'art. 18a de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), les installations solaires qui ne nécessitent pas d'autorisation doivent toutefois être annoncées à l'autorité d'octroi du permis de construire au plus tard sept jours ouvrés avant le début des travaux. Ce procédé a été mis en place le 1^{er} avril 2017. La loi et l'ordonnance cantonales sur l'énergie (LCEn et OCEn; RSB 741.1 et 741.111) déterminent le cadre légal en matière d'exigences énergétiques lors de la procédure d'octroi des permis de construire. Pour la Ville de Bienne, un conseiller spécialisé examine les demandes de permis de construire concernées (modification de chauffage, rénovation totale, nouvelles constructions). Depuis la révision du 1^{er} septembre 2016 des bases légales précitées, les exigences accrues vont dans le sens de l'objectif du postulat sans que des mesures supplémentaires à l'échelle communale ne soient édictées. Les bases légales en vigueur prévoient notamment que les chauffages et installations de production d'eau chaude doivent être conçus, exploités et entretenus de manière à minimiser la consommation d'énergie et les nuisances à l'environnement. À titre d'exemple, l'on peut mentionner que les chauffages électriques fixes pour chauffer des bâtiments ainsi que les chauffe-eau électriques sont interdits. Les installations de ventilation, de refroidissement et de climatisation, gourmandes en énergie, doivent utiliser des énergies renouvelables ou des rejets de chaleur. Les chauffages extérieurs ou les piscines extérieures chauffées ne sont autorisables que si le chauffage se fait au moyen d'énergies renouvelables. Le cadre légal en force promeut les énergies renouvelables tout en laissant le choix de la source d'énergie (installation solaire, installation thermique, pompe à chaleur, chaleur à distance, etc.) aux planificateurs et propriétaires, pour que la solution réponde pleinement aux besoins de l'infrastructure, respectivement du bâtiment.

ESB encourage la réalisation d'installations solaires photovoltaïques par des particuliers depuis des années. L'entreprise poursuit ainsi la stratégie selon laquelle elle réalise, en règle générale, des installations importantes et paie un loyer pour la location de toits aux propriétaires de bâtiments. L'énergie ainsi produite est injectée dans le réseau et revendue en tant que partie intégrante des produits électriques Biel/Bienne à la clientèle ESB, et ce, en raison du fait que de

plus grandes installations produisent des quantités d'énergie qui ne peuvent être qu'exceptionnellement directement utilisées sur place pour la propre consommation.

En revanche, pour de plus petites installations, il est plus judicieux, tant pour des raisons économiques que de politique énergétique, que celles-ci soit réalisées directement par les propriétaires, étant donné que dans ce cas, le courant produit peut être majoritairement utilisé sur place pour la consommation propre. Pour ces installations, le modèle d'encouragement d'ESB prévoit donc que pour le courant qui n'est pas utilisé sur place, l'entreprise paie un tarif de rachat très attractif. Pour 2019, ce tarif s'élève à 12 ct./kWh pour le haut tarif et à 10 ct./kWh pour le bas tarif. Ce prix englobe une contribution d'encouragement de 4 ct./kWh.

En dehors des installations solaires photovoltaïques, ESB encourage également des installations solaires thermiques pour la production écologique d'eau chaude. Pour de telles installations, les clients et clientes d'ESB perçoivent directement une contribution d'investissement en fonction de la taille de l'installation.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat urgent 20180325 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 5 décembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Erich Fehr

La chancelière municipale:

Barbara Labbé

Annexe: postulat urgent 20180325

Postulat
INTERPELLATION-URGENTE

Vorstoss Nr./Interv. no:

180325

Termin GR/Débat GM:

12.12.18

Direktion/Direction:

BEU

Mitbericht/Corapport:

PRA, FID

Politique énergétique de la Ville bis

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Les conditions climatiques de cet été et la conviction profonde que les autorités, se doivent de prendre en compte les changements climatiques (l'hydraulique est souvent mis en avant, encore faut-il ne pas manquer d'eau...), me poussent à formuler ce qui suit, convaincue que la Ville de Bienne et ESB peuvent jouer un rôle incitatif et de pionnier en matière d'énergie renouvelable, qu'elles peuvent et se doivent de montrer l'exemple, ce qui de plus serait un atout supplémentaire pour attirer de nouveaux habitants.

Je demande donc à la Municipalité et/ou à la Responsable du département concerné :

- d'établir la liste des bâtiments dont la Ville est propriétaire qui sont déjà dotés de panneaux solaires ainsi que la liste de ceux vont en être dotés (administration, écoles...), influence notable sur les frais d'eau chaude et de chauffage par exemple, donc économies
- La pose de panneaux solaires dans le Canton de Berne n'est pas soumise à autorisation mais la Ville peut-elle faire en sorte que l'octroi de permis de construire soit lié à l'obligation d'avoir par ex la production d'eau chaude soutenue par des panneaux solaires (ce ne serait pas une innovation, cela existe déjà ailleurs) - pompe à chaleur éventuelle, construction Minergie, etc...
- de demander qu'ESB propose aux propriétaires de « louer leurs surfaces de toits (si intéressants pour la production d'énergie solaire) », toits sur lesquels ESB pourrait installer des panneaux solaires produisant une électricité injectée dans le réseau (rétribution pour les propriétaires à définir)

Avoir de l'ambition au niveau des énergies renouvelables permettra à Bienne de renouer avec sa réputation de Ville de l'Avenir... ne ratons pas le coche.

Octobre 2018 Christiane Vlaiculescu-Graf - PSR

Ch. Vlaiculescu - Graf
P. J. ...
S. ...
M. ...
J. ...
A. ...
D. ...
V. ...



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Interpellation 20180326, Peter Heiniger, PdA, Dana Augsburger-Brom, SP, Mohamed Hamdaoui, PSR, «Ist die Chancengleichheit an Bieler Oberstufen gewährleistet?»

Die Interpellation stellt mehrere Fragen zum Übertritt von den Oberstufenzentren (Sekundarstufe I) der Stadt Biel in die weiterführenden kantonalen Schulen der Sekundarstufe II, namentlich in das Gymnasium, die Wirtschaftsmittelschule sowie die Fachmittelschule. Die Interpellanten und Interpellantinnen möchten wissen, ob für diesen Übertritt überall die gleichen Kriterien angewendet werden.

Der Gemeinderat kann die gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Wie sehen die Übergabequoten der letzten Jahre (mind. 5) der abgebenden OSZ aus?

Die genauen Zahlen liegen derzeit nicht vor. Das kantonale Berufsberatungs- und Informationszentrum (BIZ) erhebt jährlich Zahlen dazu, aufgrund einer Auslagerung dieser Aufgabe an eine private Firma, die aktuell im Gange ist, können die gewünschten Angaben nicht rückwirkend geliefert werden.

Im Rahmen der Klassenorganisation wird für die deutschsprachige Seite die Anzahl Übertritte in das Gymnasium nach dem 8. Schuljahr geschätzt. Aufgrund dieser Planzahlen kann konstatiert werden, dass die Übergangsquoten nicht in allen Oberstufenzentren dieselben sind: Übertritte Oberstufe Ritttermatte rund 25 von rund 120 Schülerinnen und Schülern, Übertritte Madretsch sowie Mett-Bözingen rund 9 von 80 Schülerinnen und Schüler. Auf französischsprachiger Seite treten die Schülerinnen und Schüler, mit Ausnahme des zweisprachigen Gymnasiums, nach der 9. Klasse in das Gymnasium ein. Diese Übertritte spielen für die Klassenorganisation keine Rolle mehr und werden deshalb nicht erhoben.

2. Ist die Chancengleichheit für alle SchülerInnen gewährleistet? Welche konkreten Kriterien werden bei einem Übertritt angewandt, um einer Ungleichbehandlung entgegenzuwirken?

Trotz unterschiedlicher Übertrittsquoten ist die Chancengleichheit gegeben. Zur Gewährleistung der Chancengleichheit braucht es ein Verfahren, das sicherstellt, dass ein Kind, unabhängig davon, welches Oberstufenzentrum der Stadt Biel resp. des Kantons es besucht, die gleichen Chancen hat, eine weiterführende Schule zu besuchen. Das heutige Verfahren gewährleistet die Chancengleichheit.

Das Übertrittsverfahren ist kantonal geregelt und die einzelnen Schulen haben sich daran zu halten. Die Empfehlungsentscheide basieren auf Sachkompetenz in den Fächern Deutsch, Französisch, Mathematik, Natur-Mensch-Gesellschaft und dem entsprechenden Arbeits- und Lernverhalten, welches in jedem dieser Fächer ebenfalls beurteilt wird. Für die Fachmittelschulen wird auch der Bereich «Teamfähigkeit und Selbstkompetenz» und «Auseinandersetzung mit dem Berufsfeld» beurteilt. Entsprechende Abläufe und Vorgaben sind bei der Erziehungsdirektion einzusehen (vgl. dazu BSG 433.121.1 - Mittelschuldirektionsverordnung MiSDV, Anhang 2). Diese werden von den Bieler Schulen angewendet.

Die Sachkompetenz wird in jedem Fach durch die verantwortliche Fachlehrperson(en) in Form einer Note ermittelt. Die Beurteilung der Sachkompetenz ist förderorientiert, transparent und nachvollziehbar, umfassend und passend zum Unterricht. Für eine Empfehlung muss neben sehr guter Sachkenntnis auch eine positive Einschätzung vorhandener Reserven (prognostische Beurteilung) erkennbar sein. Die Arbeitskompetenz ist der Zusammenschluss aus den vorgegebenen Formularen für das Übertrittsverfahren. Sie basieren auf den Beobachtungen der Lehrperson und dem Standortgespräch mit den Eltern. An einer Sitzung der Schulleitung mit den am Unterricht der Schülerin / des

Schülers beteiligten Lehrpersonen wird der Antrag besprochen und anschliessend der Übertrittsentscheid gefällt. Fällt dieser negativ aus, besteht die Möglichkeit eine Prüfung zu machen.

Der Grund für die unterschiedlichen Übertrittsquoten der Oberstufenzentren sind die unterschiedlichen Zusammensetzungen Schülerpopulationen im Einzugsgebiet der Schulen (Wohnsituation, Bildungsnähe des Elternhauses, Fremdsprachenanteil im Quartier) und nicht das Übertrittsverfahren.

3. Wenn es die Kriterien gibt, wie wird die Einhaltung geprüft und wie werden die zuständigen Lehrpersonen geschult?

Die Schulaufsicht obliegt den kantonalen Schulinspektoraten. Diese führen jährlich in jeder Schule ein Controlling durch. Die Lehrpersonen werden in ihrer Ausbildung in den Beurteilungsfragen professionell geschult.

4. Wie beurteilt der Gemeinderat (v.a. das Amt für Schule&Sport) die Befürchtungen der Bevölkerung und wo sieht er Handlungsbedarf?

In den letzten drei Jahren ist bei der Abteilung Schule & Sport in diesem Zusammenhang bloss eine Anfrage eingegangen. Zudem bestätigen die Rückmeldungen der Maturitätsschulen an die Oberstufenzentren von Biel die hohe Qualität der Übertrittsempfehlungen: Sehr seltene Ausbildungsabbrüche bei Schülerinnen und Schülern, die ohne Prüfung zur Aufnahme empfohlen wurden sowie sehr wenige Aufnahmen von Schülerinnen und Schülern via Prüfung. Aus diesen Gründen sieht der Gemeinderat kein Handlungsbedarf. Der Gemeinderat weist zudem darauf hin, dass die Übertrittsverfahren sowie die Ausbildungen der Lehrpersonen kantonal geregelt sind und somit nicht in den Kompetenzbereich der Gemeinden fallen.

5. Oder spielt gerade hier die Gentrifizierung, die vom Gemeinderat stets verneint wird, eine Rolle?

Gentrifizierung mag für die Übergangsquoten pro Schule eine Rolle spielen aber nicht für die Chancengleichheit. Die Stadt Biel verfolgt soweit möglich die Idee der Quartierschulen. Kinder sollen nach Möglichkeit in ihrem Quartier resp. in ihrem Stadtteil zu Schule gehen können. Mit diesem Ansatz soll eine möglichst hohe Stabilität, unter anderem auch in den Beziehungen der Schülerinnen und Schüler untereinander, erreicht werden. Die Zusammensetzung der Schule ist das Abbild des Quartiers. Die Schulen und die Stadt Biel sind engagiert, den jeweiligen Gegebenheiten maximal Rechnung zu tragen und die Schulen entsprechend weiterzuentwickeln. Zur Stärkung der Quartiere und der Sicherstellung einer guten Durchmischung der Bevölkerung über das gesamte Stadtgebiet tragen eine Reihe von Projekten insbesondere der Stadtplanung bei.

Biel, 12.12.2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- Dringl. Überparteiliche Interpellation 20180326

Vorstoss Nr./Interv. no: 180326
Termin GR/Débat CM: 12.12.18 17.10.2018
Direktion/Direction: BKS
Mitbericht/Corapport: _____

Dringliche Interpellation:

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Peter Heiniger, PdA; Dana Augsburger-Brom, SP; Mohamed Hamdaoui, PSR
Ist die Chancengleichheit an Bieler Oberstufen gewährleistet?

In den letzten Jahren gab es vermehrt Gespräche in der Bieler Bevölkerung, dass der Übertritt / die Weitergabe an Bieler Oberstufenzentren unterschiedlich gehandhabt werde. Die Rede ist davon, dass die Oberstufenzentren (OSZ) der Stadt Biel unterschiedliche Kriterien für die Weitergabe an weiterführende Schulen anwenden. Diese sind das Gymnasium, die Wirtschaftsmittelschule und die Fachmittelschule.

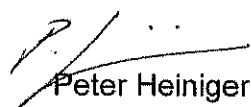
Dies wird für die Bevölkerung anhand unterschiedlicher Übergangsquoten offensichtlich und ist zu untersuchen.

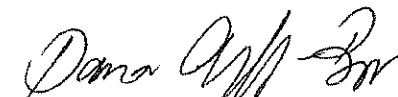
Haben die OSZ die gleichen Kriterien, um die SchülerInnen an weiterführende Schulen zu empfehlen?

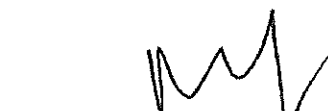
Dazu folgende Fragen, die vom Amt für Schule und Sport beantwortet werden.

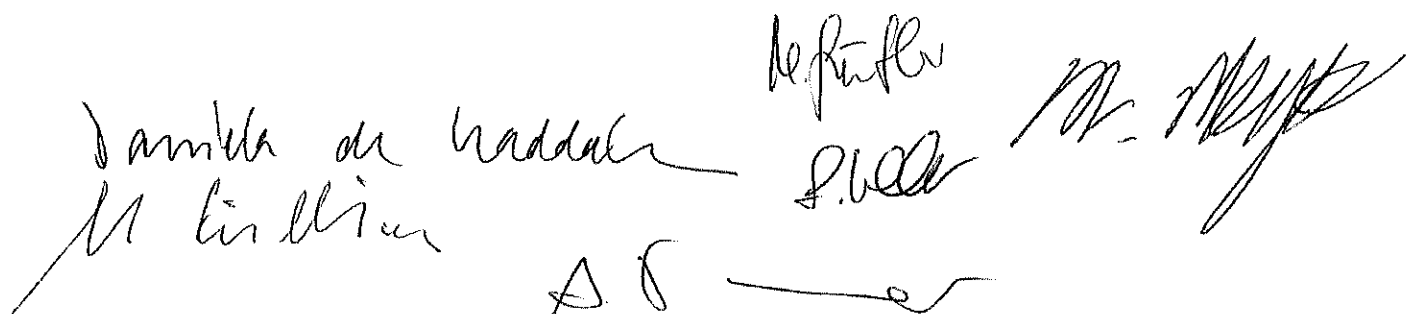
Die InterpellantInnen verlangen folgende Fragestellungen beantwortet zu haben:

1. Wie sehen die Übergabequoten der letzten Jahre (mind. 5) der abgebenden OSZ aus?
2. Ist die Chancengleichheit für alle SchülerInnen gewährleistet? Welche konkreten Kriterien werden bei einem Übertritt angewandt, um einer Ungleichbehandlung entgegenzuwirken?
3. Wenn es Kriterien gibt, wie wird die Einhaltung geprüft und wie werden die zuständigen Lehrpersonen geschult?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat (v.a. das Amt für Schule und Sport) die Befürchtungen der Bevölkerung und wo sieht er Handlungsbedarf?
5. Oder spielt gerade hier die Gentrifizierung, die vom Gemeinderat stets verneint wird, eine Rolle?


Peter Heiniger
PdA


Dana Augsburger-Brom
SP


Mohamed Hamdaoui
PSR


Dankeschön an Hamdaoui
M. Heiniger
A. S. ———



Réponse

au postulat interpartis 20180229, Luca Francescutto, UDC, Myriam Roth, Les Verts, «Bannir les pailles en plastiques des établissements publics»

Par le présent postulat, les intervenants demandent au Conseil municipal de lancer une campagne d'incitation et de sensibilisation contre l'utilisation de pailles en plastique et, par la suite, d'interdire par voie d'arrêté leur utilisation dans les établissements publics. Après examen de cette requête, le Conseil municipal est en mesure de prendre position comme suit:

1. Situation initiale

En mai 2018, la Commission européenne a présenté un projet de directive par laquelle certains produits en plastique à usage unique doivent être interdits, notamment les pailles pour les boissons, afin surtout de réduire les déchets sur les plages et dans les mers européennes.

Dans le cadre de l'heure des questions au Conseil national, Doris Leuthard, ministre de l'environnement, a répondu le 4 juin 2018 avec beaucoup de retenue à une question de la conseillère nationale Schneider-Schüttel (Parti socialiste), qui souhaitait savoir si le Conseil fédéral allait suivre l'Union européenne, et communiqué que le Conseil fédéral n'entendait pas actuellement introduire une telle interdiction, en ajoutant qu'*«il n'existait pas en Suisse de risque explicite pour l'environnement dû à des pailles, des cotons-tiges et d'autres produits semblables d'usage quotidien éparpillés dans la nature et les eaux»*.

Mi-mai 2018, l'Exécutif de la ville de Neuchâtel a annoncé que cette dernière voulait, en tant que première ville de Suisse, interdire l'utilisation de pailles en plastique à usage unique dans les établissements de restauration. Le présent postulat poursuit désormais cette approche à Bienne.

2. Réalisation d'une campagne contre l'utilisation de pailles en plastique

À Bienne, comme dans le reste de la Suisse, des pailles en plastique se retrouvent presque exclusivement dans l'environnement suite à leur éparpillement. Pour réduire ce dernier phénomène, la Ville de Bienne met en œuvre des mesures depuis des années déjà. Hormis des mesures spécifiques contre l'éparpillement de mégots de cigarettes, les «ambassadeurs» de la Communauté d'intérêts pour un monde propre (IGSU) s'engagent chaque année à sensibiliser la population à la propreté du domaine public par la voie d'un dialogue direct.

Pour sensibiliser les jeunes parmi la population, un enseignement axé sur le phénomène de l'éparpillement des déchets (littering) est dispensé depuis plusieurs années au niveau secondaire dans les gymnases et les écoles professionnelles. Les cours sont dispensés avec succès par l'organisation suisse «PUSCH» spécialisée dans la protection pratique de l'environnement. En 2018, un cours sur les déchets est même organisé dans une école primaire en collaboration avec cette organisation, afin de sensibiliser aussi les plus jeunes élèves au problème de l'éparpillement des déchets.

De plus, la population est rendue attentive à intervalles réguliers, par le biais de dépliants ou de diverses actions, à la problématique de l'éparpillement des déchets ou à la mise à disposition correcte des déchets ménagers et urbains.

Le Conseil municipal est d'avis qu'il est judicieux que l'Administration municipale continue aussi à l'avenir à prendre des mesures contre ce phénomène. Compte tenu des ressources restreintes à disposition, il pense cependant aussi qu'il faut se limiter à ce qui est faisable et se concentrer sur un mélange de mesures visant une efficacité maximale. La charge engendrée par une campagne particulière axée spécifiquement sur l'utilisation de pailles en plastique comme le demande les intervenants dépasse les ressources humaines et financières actuelles de l'Administration

municipale. Au vu de la situation économique toujours tendue de la Ville, et du fait reconnu que les pailles pour la boisson ne représentent en fait qu'une très faible partie des déchets en plastique polluant l'environnement, le Conseil municipal ne souhaite pas engager davantage de ressources humaines et financières dans ce domaine. Après son examen, il est parvenu à la conclusion qu'il ne donnerait pas suite à la requête formulée par les intervenants dans ce domaine. En revanche, dans le cadre des contacts réguliers entre les autorités municipales et les exploitants d'établissements de la restauration, il est prêt à aborder ce sujet et à les sensibiliser.

3. Interdire l'utilisation de pailles en plastique dans les établissements publics

Par le présent postulat, il est également demandé au Conseil municipal d'examiner la possibilité d'interdire l'utilisation de pailles en plastique dans les établissements publics. Comme mentionné en introduction, la Ville de Neuchâtel a annoncé début mai dernier vouloir devenir début 2019 la première ville de Suisse à interdire l'utilisation de pailles en plastique à usage unique dans les établissements de restauration. Comme l'a constaté correctement le Conseil d'État du canton de Neuchâtel en réponse à une interpellation sur le sujet, ni les communes ni les cantons ne sont habilités en Suisse à promulguer une telle interdiction. Dans ce domaine, la compétence législative ressortit au Parlement fédéral. Cela a été constaté aussi au niveau fédéral ces dernières années lors des débats sur l'interdiction de remettre des sacs en plastique gratuits: une telle interdiction suppose l'adaptation de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, et pour les cantons et les communes, il n'existe aucune marge de manœuvre pour adopter leur propre législation. Après examen, le Conseil municipal conclut que la requête des intervenants ne peut être réalisée sur le plan juridique.

Après examen des requêtes des intervenants, et au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat interpartis 20180229 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 21 novembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Le vice-chancelier:

Erich Fehr

Julien Steiner

Annexe: postulat interpartis 20180229

(sera rempli par la CHM)

Vorstoss Nr. / Interv. no:

180229

Termin GR / Délai CM:

21.11.18

Direktion / Direction:

DSS

Mitbericht / Corapport:

BEU

UDC Les Confédérés, les Verts Grüne

Postulat interpartis

Bannir les pailles en plastiques des établissements publics

Proposition

Le postulat demande au Conseil Municipal de lancer une campagne d'incitation et de sensibilisation à l'interdiction des pailles en plastiques dans les établissements publics. Par la suite prévoir d'adopter un arrêté interdisant l'utilisation des pailles en plastique dans les établissements publics basé sur le territoire communal.

Motivation

En effet, l'objectif est de lutter contre la pollution des sols et des cours d'eau engendrée par les pailles en plastique, qui font partie des objets les plus couramment retrouvés sur les rivages. Il existe des alternatives à la paille en plastique, lavables en inox, verre, bambou ou autres. Dans le monde, de plus en plus d'établissements abandonnent les pailles jetables en réaction à un mouvement populaire croissant. Pour les organisations de protection de l'environnement, les pailles en plastiques sont un fléau pour la planète, contribuant à la pollution des sols et des cours d'eau. Elles font partie des objets les plus couramment retrouvés sur les rivages.

Bienne, le 27 juin 2018

U. Roth

UDC Les Confédérés, les Verts

C. Roth

L. Francescuto, M. Roth

O. Wächter

Conc. Frank

J. T. Z.

U. T. Z.

Amey

[Signature]

[Signature]

[Signature]



Anhang Nr. 10

Beantwortung

des überparteilichen Postulates 20180226, Levin Koller, Fraktion SP/JUSO, Urs Scheuss, Fraktion Grüne, Glenda Gonzalez, Fraktion PSR, Salome Strobel, SP, Urs Känzig, Grüne, Titus Sprenger, Passerelle, Judith Schmid, PdA, «Eine sichere Infrastruktur für Velofahrende in Biel»

Der Gemeinderat wird aufgefordert, dass er die Velo-Infrastrukturen so konzipiert, dass sich alle Velofahrenden, einschliesslich die weniger geübten, auf dem Strassennetz der Stadt sicher fühlen.

Der Gemeinderat unterstützt die Entwicklung eines attraktiven und sicheren Velonetzes. Die Stadt Biel hat entsprechende Standards erstellt und wendet diese bei jeder Planung und Gestaltung des Strassenraums an. Die Sicherheit der Velofahrenden sowie ein zusammenhängendes und dichtes Netz sind die Voraussetzung dafür, dass das Velofahren in der Stadt attraktiv ist und von allen Bevölkerungsschichten zunehmend praktiziert wird. Die Qualität des Netzes wird insbesondere daran gemessen, wie gut es durch Personen genutzt werden kann, die sich nur selten mit einem Velo fortbewegen oder das Velofahren erst erlernen.

Der Gemeinderat ist bereit zu prüfen, ob die Anwendung des Komfortstandards (zum Beispiel Velospuren mit einer Breite von 1,8 m) machbar wäre oder ob bei einer Neugestaltung von Verkehrsachsen physisch von restlichen Verkehr getrennte Velospuren zweckmässig wären, und die entsprechenden Ergebnisse systematisch in den Berichten zuhanden des Stadtrates aufzuführen. Die Anwendung des Komfortstandards oder der Bau von Velospuren kann nicht systematisch behandelt werden. Es ist anzumerken, dass dies für jede Gestaltung einzeln geprüft werden muss und die geltenden rechtlichen Vorgaben und die verschiedenen Bauauflagen einzuhalten sind.

Der Gemeinderat wird in Zukunft bei entsprechenden Stadtratsgeschäften kurz erklären, weshalb welche Variante für die Velofahrenden gewählt wurde.

Deshalb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das überparteiliche Postulat 20180226 erheblich zu erklären.

Biel, 14. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- Überparteiliches Postulat 20180226

Überparteiliches Postulat:

Vorstoss Nr./Interv. no:

Termin OB/Délai CM:

Direktion/Direction:

Mitbericht/Corapport:

180226

21.6.18

BEU

FRA

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Eine sichere Infrastruktur für Velofahrende in Biel

Der Gemeinderat wird aufgefordert, die Strassen in Biel so zu konzipieren, dass sich auch ungeübte Velofahrende, Kinder und ältere Menschen beim Velofahren sicher fühlen können. Um die Infrastruktur für die Velofahrenden zu verbessern, erhält der Gemeinderat folgende Aufträge:

1. Der Gemeinderat soll bei der Gestaltung des Strassenraumes systematisch prüfen, den Komfortstandard für den Veloverkehr anzuwenden.
2. Der Gemeinderat soll bei Neugestaltungen von Strassen prüfen (insbesondere bei Strassen mit Tempo 50, erheblichem Verkehrsaufkommen sowie bei Einbahnstrassen), den Veloverkehr vom motorisierten Individualverkehr durch bauliche Trennungen (Bsp. Randsteine) zu separieren.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, bei konkreten Geschäften dem Stadtrat zu berichten, wie er den Anliegen Rechnung trägt. Bei Nichtberücksichtigung der Anliegen soll der Gemeinderat den Entscheid begründen.

Begründung:

Die Stadt Biel schneidet punkto Sicherheit für den Veloverkehr im Vergleich mit anderen Schweizer Städten schlecht ab. Nur Lugano und Lausanne, wo praktisch nicht Velo gefahren wird, scheiden schlechter ab. In Basel, Genf, Winterthur oder Bern gibt es dagegen deutlich weniger Velounfälle pro zurückgelegtem Kilometer auf dem Velo. Um jedoch die Ziele des „Reglementes zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs“ zu erreichen, spielt die Sicherheit des Veloverkehrs eine entscheidende Rolle. Denn erst wenn sich auch ungeübte Velofahrende, Kinder und ältere Menschen auf den Bieler Strassen sicher fühlen, wird es gelingen, den Veloverkehr spürbar ansteigen zu lassen. Dabei sollte das sogenannte 8/80 Prinzip angewendet werden. Das heisst, dass die Veloinfrastruktur so konzipiert werden sollte, dass sich Menschen zwischen 8 und 80 Jahren sicher auf dem Velo fortbewegen können.

Biel, 28.06.2018

Fraktion SP/JUSO



Levin Koller (JUSO)



Salome Strobel (SP)



Titus Sprenger (Passerelle)

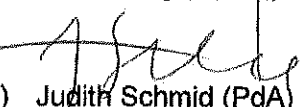
Fraktion Grüne



Urs Scheuss (Grüne)



Urs Känzig (Grüne)



Judith Schmid (PdA)

Groupe PSR



Glenda Gonzalez (PSR)



Anhang Nr. 11

Beantwortung

des überparteilichen Postulates 20180228, Levin Koller, Fraktion SP/JUSO, Urs Scheuss, Fraktion Grüne, Glenda Gonzalez, Fraktion PSR, Salome Strobel, SP, Urs Känzig, Grüne, Titus Sprenger, Passerelle, Judith Schmid, PdA, «Eine attraktive und sichere Veloroute von Bözingen bis zum See»

Mit dem Postulat wird der Gemeinderat gebeten, die Realisierung einer attraktiven, sicheren und autofreien Veloroute von Bözingen bis zum See entlang der Schüss zu prüfen. Der Gemeinderat wird aufgefordert, auf diejenigen Teilstrecken, die Verbesserungen erfordern, Massnahme zu ergreifen und dem Stadtrat über die Ergebnisse dieser Studie zu berichten, inklusive der Angabe eines Zeithorizonts für die Umsetzung der Massnahmen, falls er solche ergreifen will.

Die Schüss ist eine besonders starke und markante strukturierende Achse der Stadt Biel. Dieses landschaftliche Element schafft eine Verbindung von der Quartiermitte Bözingens über den nördlichen Teil Madretschs und der Champagne zum Stadtzentrum und bis an den See. Ausserdem fliesst die Schüss direkt an verschiedenen wichtigen öffentlichen Räumen wie Schüsspark, Stadtpark, Zentralplatz und Elfenaupark vorbei. Mit dem Streben, aus diesem Wasserlauf ein Schlüsselement für das Langsamverkehrs- und Spazierwegnetz zu machen, haben mehrere Generationen Planer an der Gestaltung der Ufer und der Schaffung einer prioritär dem Fussgänger- und Veloverkehr gewidmeten Route am rechten Schüssufer gearbeitet, welche wie eine Perlenkette die verschiedenen grossen öffentlichen Räume verbindet. Die Idee, zwischen Bözingen und dem See eine wichtige Achse für den Langsamverkehr zu schaffen, ist also nicht neu und es wurde in dieser Hinsicht schon viel unternommen.

Das Renferareal zwischen der Taubenlochschlucht und der Mühlestrasse sowie der 2017 eingeweihte Schüsspark bieten ein angenehmes Umfeld, in dem man ohne motorisierten Verkehr zirkulieren kann. Die Arbeiten am Uferweg entlang dem Sitz und der Produktionsstätte der Omega zwischen der Nicolas-G.-Hayek-Strasse und der Wasserstrasse haben begonnen. Diese Verlängerung des Schüssinsel-Weges wird voraussichtlich 2019 eingeweiht. Zwischen dem Zentralplatz und dem Neumarkplatz, im Norden des Schüsskanals, wurde eine autofreie Fussgänger- und Veloverbindung eingerichtet. Der Untere Quai ist bereits heute eine attraktive und verkehrsarme Verbindung zwischen dem Elfenaupark und dem See.

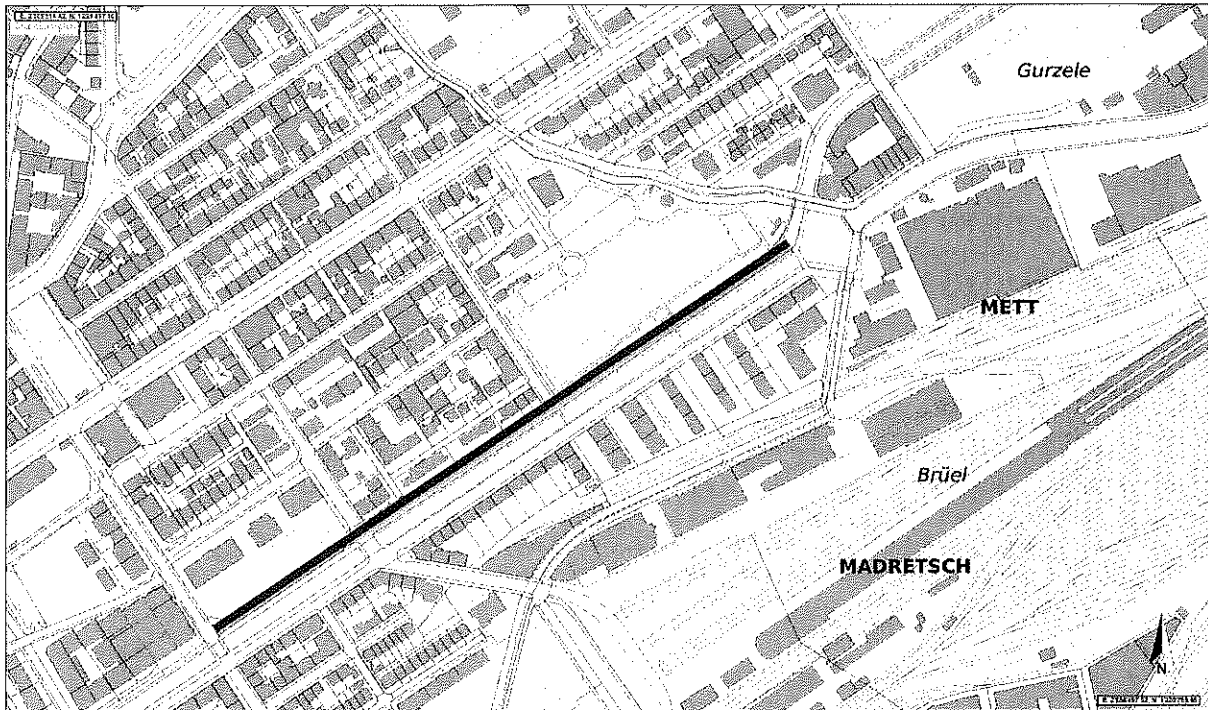
Zwischen den Schleusen und dem See können Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sich relativ sicher bewegen. Die Nutzungsqualität und der Erholungswert dieser Achse ist jedoch je nach Abschnitt sehr unterschiedlich, da sie an verschiedenen Punkten unterbrochen wird, was zu einer suboptimalen Attraktivität der Strecke führt.

Der Gemeinderat ist sich dieser Schwachpunkte bewusst und will die Anstrengungen für eine Verbesserung der Situation weiterführen. Dieser Wille wird sich übrigens in der Gesamtmobilitätsstrategie wiederfinden, welche momentan fertiggestellt und dem Stadtrat Anfang 2019 vorgestellt wird. Es muss jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass die Situation entlang den Quais in Bezug auf die Verkehrsführung relativ komplex ist. Es scheint zudem kaum realistisch, dass die Neugestaltung des ganzen Teilstücks entlang der Schüss in einem einzigen Schritt erfolgen wird. Der Gemeinderat sieht hier ein Vorgehen mit mehreren zeitlich gestaffelten Teilprojekten vor.

Konkret kann sich der Gemeinderat in Bezug auf den Oberen und Unteren Quai wie folgt positionieren:

- Oberer Quai: zwischen den Schleusen und der Neumarktstrasse zirkulieren Velofahrende hauptsächlich auf der linken Schüssuferseite, welche wenig motorisierten Verkehr aufweist (Quartierstrasse und anschliessend ab der Jurastrasse Busspur Richtung Zentralplatz). Dieses

Teilstück (siehe unten) ist bereits Gegenstand einer Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation. Die Prüfung einer Teil- oder Komplettspernung für den motorisierten Individualverkehr auf der ganzen oder einem Teil der Strecke auf der rechten Uferseite erfolgt anlässlich von Vorstudien zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf dieser Achse und zur Verbesserung der allgemeinen Ausbauqualität.



- Unterer Quai: Der Gemeinderat plant in Zusammenhang mit der erforderlichen Belagssanierung zu prüfen, wie die Verkehrs- und Umgebungsgestaltung zwischen dem Zentralplatz und dem Elfenaupark optimiert werden kann, um die Sicherheit und Attraktivität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende auf diesem Abschnitt zu erhöhen und dadurch eine stärkere Verbindung zwischen dem Zentralplatz und dem Ufer des Bielersees zu schaffen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, das überparteiliche Postulat 20180228 erheblich zu erklären.

Biel, 14. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- Überparteiliches Postulat 20180228

Vorstoss Nr./Interv. no: 180228
Termin CR/Débat CM: 21.11.18
Direktion/Direction: BEU
Mitbericht/Corapport: PRA

Überparteiliches Postulat:

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Eine attraktive und sichere Veloroute von Bözingen bis zum See

Der Gemeinderat wird gebeten die Realisierung, einer attraktiven, sicheren und autofreien Veloroute von Bözingen bis zum See entlang der Schüss zu prüfen. Insbesondere soll der Gemeinderat prüfen, auf welchen Teilstrecken dafür Verbesserungen notwendig sind und mit welchen Massnahmen diese Teilstrecken für den Veloverkehr attraktiv, sicher und autofrei gemacht werden können. Der Gemeinderat berichtet dem Stadtrat über die Ergebnisse und zeigt dem Stadtrat auf, falls die Prüfung des Anliegens positiv ausfällt, wie und in welchem Zeithorizont er das Anliegen umsetzen will.

Begründung:

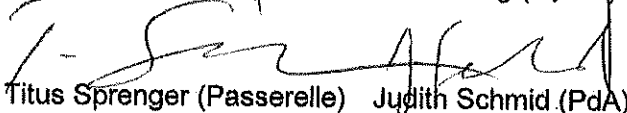
Der Uferweg von Bözingen bis zum See stellt für den Veloverkehr eine zentrale Verbindungsachse dar und war in Vergangenheit schon mehrfach Gegenstand von politischen Diskussionen. Demnach sind einige Abschnitte dieses Weges heute schon vorbildlich für den Veloverkehr gestaltet (Bsp. Abschnitte auf der Schüssinsel, zwischen Zentralplatz und Neumarktstrasse). Bei anderen Teilstrecken ist die Situation für die Velofahrenden jedoch verbesserungswürdig und die Sicherheit, Attraktivität und Durchlässigkeit des Weges ist nicht gegeben. Damit nun die gesamte Strecke zu einer attraktiven und sicheren Veloroute wird, braucht es auf einigen Abschnitten Anpassungen. Damit würden Netzlücken vervollständigt (Art. 3) und die Sicherheit für die Velofahrenden (Art. 4) auf dieser Strecke erhöht, womit wichtige Anliegen des „Reglementes zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs“ aufgenommen werden.

Biel, 28.06.2018

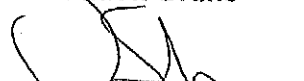
Fraktion SP/JUSO


Levin Koller (JUSO)


Salome Strobel (SP)


Titus Sprenger (Passerelle)

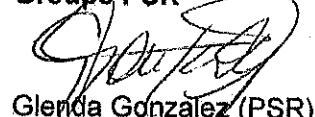
Fraktion Grüne


Urs Scheuss (Grüne)


Urs Käzig (Grüne)


Judith Schmid (PdA)

Groupe PSR


Glenda Gonzalez (PSR)



Réponse

au postulat 20180227, Pierre Ogi, PSR, «État des abribus»

L'auteur du présent postulat demande au Conseil municipal d'étudier un moyen d'assurer davantage de propreté dans les abribus à la place de la Gare.

L'entretien courant des installations publiques, dont fait partie notamment le nettoyage, est clairement réglementé et réparti, tout particulièrement aux abords de la place de la Gare. Il convient de distinguer entre les installations des transports publics et les autres zones et équipements.

Les éléments destinés à informer les utilisateurs et utilisatrices ainsi que les automates à billets font l'objet d'un entretien régulier dont se chargent directement les Transports publics biennois (tpb). L'entretien des abribus est confié à la société mandatée dans le cadre de l'accord sur l'affichage. Celle-ci nettoie les murs, les bancs et le toit deux fois par mois.

L'Inspection de la voirie nettoie l'espace public et les autres équipements plusieurs fois par jour. En raison de la fréquentation importante des abribus, le Secteur du nettoyage des rues y nettoie le sol et vide les poubelles deux fois par jour. Le week-end, ce nettoyage est coordonné avec les horaires des magasins et a lieu à 06h00 et 17h30. Dans la mesure où il n'y a pas de nettoyage entre le samedi soir et le dimanche matin, les personnes qui passent par la place de la gare avant 06h00 sont malheureusement souvent amenées à voir des traces de l'animation nocturne. Pour que la place de la Gare reste propre 24 heures sur 24, il faudrait qu'une équipe de nettoyage travaillant en 3 X 8 y soit postée en permanence. Cependant, les ressources disponibles pour le nettoyage des rues ne permettent pas d'en augmenter la fréquence. Le Secteur du nettoyage des rues continuera toutefois de traiter cette zone en priorité, dans la limite de ses possibilités.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat 20180227 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 21 novembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Le vice-chancelier:

Erich Fehr

Julien Steiner

Annexe: copie du postulat 20180227

Vorstoss Nr./Interv. no: 180227
Termin GR/Délai CM: 21.6.18
Direktion/Direction: BEU
Mitbericht/Corapport: _____

MOTION
Postulat

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Etat des abribus

Le dimanche 2 juin, j'ai pris le bus à la Place de la Gare. J'ai été choqué par l'état de saleté des abribus : vitres opaques, objets divers jonchant le sol et les sièges, sol crasseux, odeur nauséabonde, etc.
J'ai eu honte pour tous les Biennois et pour tous les touristes qui arrivent dans notre ville.

Avec cette motion, je prie aussi le Conseil municipal d'intervenir auprès de la direction concernée pour qu'elle prenne les mesures nécessaires pour faire rapidement nettoyer les abribus et informer le Conseil de ville sur sa politique en matière de salubrité.

Le 21 juin 2018

Pierre Ogi. PSR

[Signatures]
Chr. Vlaisavlous - G. F. *[Signature]*
J. T. *[Signature]* *[Signature]*
Ul. Roth *[Signature]* *[Signature]*
Dana *[Signature]* - Br *[Signature]*
M. Arnold *[Signature]*
[Signature] *[Signature]*



Réponse

à l'interpellation 20180230, Daniel Suter, PRR, «Arrêts de bus vs. places de stationnement ?»

L'intervenant souhaite clarifier certains points quant au lien entre le réaménagement d'arrêts de bus et la suppression des places de stationnement.

Le Conseil municipal prend position comme suit:

1. *Comment se fait-il que des places de stationnement qui ont toujours existé à côté d'arrêts de bus doivent être supprimées en cas de réaménagement de ces derniers ?*

Selon la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), toutes les installations et les véhicules servant aux transports publics doivent être adaptées d'ici 2023 aux besoins des personnes handicapées. La réalisation d'arrêts sans obstacles profite également aux personnes âgées et aux parents. Pour répondre à cette exigence, les infrastructures de transport – notamment les arrêts de bus – nécessitent d'être réaménagées. D'un point de vue technique, la hauteur de bordure des quais de bus ainsi que leur accessibilité et le dimensionnement de la zone de manœuvre dans la zone d'attente constituent des aspects décisifs pour garantir la montée et la descente à niveau pour les passagers et passagères. Pour réaliser des arrêts sans obstacles selon les exigences de la loi, il est nécessaire de réaliser des rampes d'accès pour atteindre la zone d'attente surélevée, tout comme, dans certains cas, d'élargir ou de créer un nouveau quai de bus.

L'emprise au sol de ces réaménagements varie en fonction de la configuration de chaque arrêt de bus et peut entraîner, le cas échéant, la suppression de certaines places de stationnement à proximité. Une suppression des places peut également s'avérer indispensable pour permettre aux véhicules d'approcher et de quitter les bordures d'accostage.

2. *Des possibilités de sauvegarder le plus grand nombre possible de places de stationnement sont-elles dans ces cas examinées ?*

Oui. Lors de la planification des réaménagements des arrêts de bus de nombreux aspects et contraintes tels que la largeur de chaussée, les conditions de visibilité, le dénivelé, la présence d'accès privés ou de places de stationnement publiques, sont pris en compte. Les possibilités d'optimisation des emplacements des arrêts sont également analysées, ce qui peut mener au déplacement des quais – un regroupement des quais d'un même arrêt étant visé lorsque c'est possible. Si, selon les résultats des études techniques, la suppression de places de stationnement s'avère nécessaire, une compensation des places qui tient compte de l'offre en stationnement dans le périmètre est également examinée. Les projets de réaménagement des arrêts sont de plus coordonnés, lorsque c'est possible, avec d'autres projets de réaménagement (nouvelles routes, assainissement de chaussées ou de canalisations, etc.), afin de profiter des effets de synergie qui en découlent et réduire au maximum les coûts de réalisation.

3. *Cette manière de faire correspond-elle à une stratégie délibérée ?*

Non, la planification des arrêts de bus sans obstacles se plie aux exigences de la LHand et il faut tenir compte d'une multitude de contraintes, comme indiqué ci-dessus.

4. Constitue-t-elle notamment une manière de mettre en œuvre l'art 2 du Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics (RDCo 761.8) ?

L'adaptation des arrêts de bus selon la LHand permet d'éliminer les obstacles et de garantir ainsi un accès autonome aux transports publics pour les personnes handicapées ainsi que pour d'autres personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette, etc.). Ces aménagements contribuent à rendre les transports publics plus attrayants, ce qui est visé également par l'art. 2 du RDCo 761.8, selon lequel «*La Ville de Bienne s'efforce 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 «*prend les mesures nécessaires à cet effet [...] pour atteindre ces objectifs*».

5. Combien d'arrêts de bus restent-ils à réaménager pour combien de places de stationnement perdues ? Merci de bien vouloir indiquer le nombre de places visées projet par projet.

La Ville de Bienne compte environ 250 quais de bus. 10% d'entre eux se situent sur une route cantonale et, à l'heure actuelle, la part de quais de bus dépourvus d'obstacles s'élève à 20%, tandis que 10% doivent faire l'objet d'études approfondies. Il en résulte qu'environ 150 quais de bus doivent être réaménagés dans les prochaines années. Les études de planification sont menées lors de chaque projet de réaménagement et permettent de déterminer si une suppression de places de stationnement est nécessaire ou pas. La planification étant réalisée arrêt par arrêt, il n'est pas possible de fournir des chiffres précis au préalable.

Bienne, le 14 novembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Le vice-chancelier:

Erich Fehr

Julien Steiner

(sera rempli par la CHM)

Vorstoss Nr. / Interv. no:

180230

Termin GR / Délai CM:

21.11.18

Direktion / Direction:

BEU

Mitbericht / Corapport:

DSS

Daniel Suter, PRR

Interpellation

Arrêts de bus vs. places de stationnement?

Question(s)

Ces derniers temps, le réaménagement d'arrêts de bus s'est systématiquement fait au détriment d'un certain nombre de places de stationnement: Rue du Stand selon publication de août 2017: -1 PP, idem selon publication du 02.05.18: -5 PP (-7+2), Haute Route: -9 PP, rue Dufour: -4 PP. Total: 19 PP supprimées pour 4 arrêts de bus. Dans ce contexte, nous nous posons les questions suivantes:

1. Comment se fait-il que des places de stationnement qui ont toujours existé à côté d'arrêts de bus doivent être supprimées en cas de réaménagement de ces derniers?
2. Des possibilités de sauvegarder le plus grand nombre possible de places de stationnement sont-elles dans ces cas examinées? Ou
3. Cette manière de faire correspond-elle à une stratégie délibérée?
4. Constitue-t-elle notamment une manière de mettre en œuvre l'art 2 du règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics (RDCo 761.8)?
5. Combien d'arrêts de bus restent-ils à réaménager pour combien de places de stationnement perdues? Merci de bien vouloir indiquer le nombre de places visées projet par projet.

Bienne, le 27.06.2018

Daniel Suter, PRR

Cosignataires

[Signatures]
Dorech
Kampf
Beck
Luedi
Holtz
Gyachter
Müller
Wiedig
Kistler



Beantwortung

der Interpellation 20180231, Dana Augsburger-Brom und Muriel Günther, Fraktion SP/JUSO, «Auswirkungen der Steuervorlage 2017 auf die Stadt Biel/Bienne»

Mit dem vorliegend behandelten Vorstoss werden Fragen formuliert, wie sich die Steuervorlage 17 als Nachfolgevorlage zu der an der Urne von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern deutlich abgelehnten Unternehmenssteuerreform III (USRIII) auf die Stadt Biel auswirkt.

Ausgangslage

Die Steuervorlage 17/STAF legt die Grundlagen für die kantonalen Steuergesetzrevisionen. Diverse steuerpolitische Instrumente sind obligatorisch oder optional von den Kantonen zu übernehmen. Im Sinne eines politischen Auftrages ist die Erhöhung des Kantonsanteils an der direkten Bundessteuer im Sinne der Betroffenheit an die Städte und Gemeinden weiterzugeben. Wie bei der USRIII liegen keine konkreten Berechnungsgrundlagen vor, welche die Ermittlung der durch die SV17 entstehenden Steuerausfälle ermöglichen würde. Hingegen ist die Berechnung der aus der kantonalen Steuergesetzrevision hervorgehenden Steuerausfälle möglich. Zurzeit ist die Unterschriftensammlung für ein Referendum gegen die SV17/STAF auf nationaler Ebene im Gang. Das Referendum gegen die Steuergesetzrevision 2019 des Kantons Bern ist zustande gekommen. Der Gemeinderat der Stadt Biel hat beschlossen, das kantonale Referendum mit einer Aktion Städte und Gemeinden zu unterstützen. Unter Berücksichtigung der geschilderten Ausgangslage können nicht alle der gestellten Fragen abschliessend und nur unter Vorbehalt der Auswirkungen der allfälligen Referenden beantwortet werden.

1. Welche finanziellen Auswirkungen hätte die geplante Steuervorlage 17 auf die Stadt Biel/Bienne?

Durch den direkten Zusammenhang der Steuervorlage 17/STAF mit der Steuerstrategie 2019-2022 des Kantons Bern werden die in einer Grobschätzung ermittelten Steuerausfälle gemeinsam abgebildet:

SV 17 und Steuerstrategie 2019 -2022 Kanton Bern Finanzielle Auswirkungen Stadt Biel

Gewinnsteuertarif Kanton Bern	Maximaler Gewinnsteuersatz	Steuerpolitische Massnahmen SV17 (Grobschätzung) CHF Mio.	Mindererinnahmen Steuerpolitische Massnahmen+ Gewinnsteuersatz CHF Mio.
Aktuell	21.64%	0	0
2019	20.20%	0	3.1
2020	18.71%	3	9.2
2021	17.54%	4	12.7
2022	16.37%	5	16.2
Total	13.5%	Steuersubstrat	NP + JP minus

2. Wie würde sich das Steuersubstrat der Stadt Biel/Bienne verändern? Wie würde sich das Verhältnis der Steuereinnahmen zwischen natürlichen und juristischen Personen verändern?

Basierend auf den Annahmen ist davon auszugehen dass sich das Verhältnis am Steuersubstrat zwischen natürlichen und juristischen Personen wie folgt verändern dürfte:

Nur periodische, direkte Steuern (Durchschnittswerte)

Bisher:	Natürliche Personen =	CHF	93 Mio.
Bisher:	Juristische Personen =	CHF	30 Mio.
Bisher total:		CHF	123 Mio.
Bisher / Anteil juristische Personen			24% und mehr

Neu:	Natürliche Personen =	CHF	93 Mio.
Neu:	Juristische Personen =	CHF	14 Mio.
Neu total:		CHF	107 Mio.
Neu / Anteil juristische Personen			13 – 15% max.

3. Wie hoch wären die Steuereinbussen gesamthaft?

Aufgrund der fehlenden, unsicheren evtl. noch durch ein nationales Referendum bestrittenen Angaben der SV17/STAF und durch das laufende Referendum gegen die Steuergesetzrevision des Kantons Bern können nur sehr grobe Einschätzungen vorgenommen werden.

Gestützt auf die zur Verfügung stehenden Grundlagen und Informationen kann zum heutigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass sich bei einer unveränderten Umsetzung der SV17/STAF und der Steuerstrategie 2019-2022, ab 2022 Steuerausfälle in der Grössenordnung von CHF 16.2 Mio. einstellen werden.

4. Mit welchen weiteren Folgen wäre die Stadt Biel konfrontiert?

Im Rahmen der SV17/STAF wurden die Bundes-Ressourcenausgleichssysteme (Kompensationsausgleich/NFA) nicht dahingehend angepasst, dass eine Abschwächung des interkantonalen Steuerwettbewerbs erfolgt. Es ist deshalb damit zu rechnen, dass ein Abfluss von Steuersubstrat in sog. Billigkantone erfolgen kann, indem besteuerebare Wertschöpfungselemente konzernintern an entsprechende Standorte verschoben werden. Eine Bezifferung des „Wegzugs- resp. Verschiebungsrisikos“ ist nicht möglich.

5. Welche Kompensation von Bund und Kanton und in welcher Höhe sieht die Steuervorlage 2017 vor?

Im Rahmen der SV17/STAF wurde der Kantonsanteil an der direkten Bundessteuer von bisher 17% auf neu 21.2% angehoben. Mit einer sog. Gemeindeklausel wurde den Kantonen der politische Auftrag erteilt, bei Städten und Gemeinden die Auswirkungen der Steuervorlage 17 angemessen abzugelten. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass

es sich lediglich um einen politischen Auftrag handelt. Der Kanton Bern hat den Berner Städten und Gemeinden zugesichert, die Auswirkungen der SV17 im Verhältnis der Steueranlagen Kanton-Gemeinden d.h. mit 1/3 im Rahmen der Betroffenheit abzugelten. Nach provisorischen Berechnungen stehen für sämtliche Berner Gemeinden CHF 23Mio. zur Verfügung. Basierend auf dem Steuerjahr 2014 als Berechnungsgrundlage würden der Stadt Biel ca. CHF 2.5 Mio. als Kompensation zufließen. Dieser Betrag steht jedoch in keinem Verhältnis zum voraussichtlichen Gesamtsteuerausfall der Stadt Biel (SV17/STAF + Steuerstrategie 2019-2022 des Kantons Bern) von CHF 16.2 Mio.

Eine weitere Kompensation strebt der Kanton Bern mit einer allgemeinen Neubewertung der nichtlandwirtschaftlichen Grundstücke und Wasserkräfte an. Erste Schätzungen haben ergeben, dass sich ein Mehrertrag von max. ca. CHF 3 Mio. einstellen dürfte. Dieser Mehrertrag wird in erster Linie die Eigenheimbesitzerinnen und Eigenheimbesitzer und weniger die juristischen Personen belasten. Die Stadt Biel ist der Ansicht, dass die mutmasslichen Mehrerträge die aufgrund der Neubewertung der nichtlandwirtschaftlichen Grundstücke und Wasserkräfte entstehen werden, vom Kanton Bern nicht als Gegenfinanzierung eingesetzt werden dürfen. Die Allgemeine Neubewertung ist Gegenstand eines separaten Verfahrens und erfolgt aufgrund der zwingenden Vorgaben des geltenden Steuergesetzes unabhängig von der Steuergesetzrevision. Gegen den vom Grossrat des Kantons Bern im Zusammenhang mit der allgemeinen Neubewertung festgelegten Median von 70% hat die Stadt Bern am Bundesgericht Beschwerde erhoben und fordert eine Erhöhung des Medians auf 77%. Dieses Verfahren ist zurzeit noch hängig.

Wird die zurzeit noch nicht definitiv bestimmte allgemeine Neubewertung der nichtlandwirtschaftlichen Grundstücke und Wasserkräfte in die Kompensationsrechnung einbezogen, ergibt sich für die Stadt Biel ein maximaler Kompensationsbetrag von ca. CHF 5.5 Mio. (CHF 2.5 Mio. Kompensationszahlung Kanton + CHF 3 Mio. allgemeine Neubewertung) bei einem mutmasslichen Gesamtsteuerausfall von CHF 16.2 Mio.

6. Welche weiteren Kompensationsmöglichkeiten hat die Stadt Biel, sollten nicht die gesamten Steuereinsparungen von Bund und Kanton kompensiert werden? (Steuererhöhungen? Für natürliche Personen und/oder ausschliesslich für juristische Personen?)

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Steuergesetzrevision 2019 hat der Gemeinderat folgende Kompensationsforderungen an den Kanton gerichtet:

- Erfolgt keine vollumfängliche Kompensation der Steuerausfälle, sollen die Gemeinden im Rahmen der Betroffenheit die Möglichkeit erhalten, eine klar definierte, einmalige, freiwillige, automatische Erhöhung der Steueranlage beschliessen zu können. In diesem Sinne wird der Kanton ersucht, in den kantonalen gesetzlichen Grundlagen die entsprechende Kompetenzdelegation an die Exekutivbehörden der Gemeinden vorzunehmen.
- Die Städte und Gemeinden sollen die Kompetenz erhalten, für natürliche und juristische Personen unterschiedliche Steueranlagen beschliessen zu können. Falls notwendig soll dies im Steuergesetz festgehalten werden.

Um eine steuerliche Mehrbelastung der natürlichen Personen möglichst vermeiden zu können, steht für den Gemeinderat eine Entkoppelung der Steueranlagen von natürlichen und juristischen Personen im Vordergrund.

- 7. Wie unterscheiden sich die Auswirkungen aus der USRIII und der Steuervorlage 17 auf die Stadt Biel? Ist die Steuervorlage 17 für die Stadt Biel «besser», schlechter oder gleich wie USRIII?**

Als Industriestandort ist die Stadt Biel von den steuerpolitischen Massnahmen und der Gewinnsteuersatzsenkung ausserordentlich stark betroffen. Da in der Stadt Biel kaum privilegiert besteuerten Statusgesellschaften domiziliert sind, welche durch die Aufhebung der Privilegierung besteuert werden und auf diese Weise neues Steuersubstrat generieren, sind durch die Steuervorlage 17 und die Steuerstrategie 2019-2022 des Kantons Bern Steuerausfälle zu gewärtigen. Die von der SV17 vorgesehene Entlastungsbegrenzung wurde im Vergleich zur USRIII um 10% von 80 auf 70% reduziert. Aufgrund der Struktur der in Biel ansässigen Unternehmen fällt diese Minderentlastung bei der Berechnung der mutmasslichen Steuerausfälle für die Stadt Biel kaum ins Gewicht. In Kombination mit der Steuerstrategie 2019-2022 des Kantons Bern muss angenommen werden, dass die Auswirkungen mit der USRIII vergleichbar sind.

- 8. Welche Auswirkungen hätte die Steuervorlage 2017 auf den Bieler Service Public, das Bildungs-, Pflege- und Gesundheitswesen, sowie auf soziale Einrichtungen, kulturelle Institutionen und das städtische Personal?**

Werden die Steuerausfälle nicht vollumfänglich kompensiert, sind Sparmassnahmen in sämtlichen Bereichen der öffentlichen Hand und Steuererhöhungen zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger unumgänglich. Aufgrund der noch laufenden politischen Verfahren und des dadurch noch möglichen Einflusses auf die Steuerausfälle können noch keine konkreten Aussagen zu den möglichen Auswirkungen gemacht werden.

- 9. Wie beurteilt der Gemeinderat die geplante Steuervorlage 17 und wie plant er darauf zu reagieren?**

Wie den Ausführungen zu den obigen Fragen entnommen werden kann, wird die Steuervorlage 17/STAF gemeinsam mit der Steuergesetzrevision 2019 des Kantons Bern zu negativen finanziellen Folgen für die Stadt Biel führen. Die Steuervorlage 17/STAF dient den Kantonen als Grundlage zur Durchführung und Umsetzung der Steuergesetzrevisionen. Der Kanton Bern hat mit der Steuervorlage 17/STAF vauseilend bereits die Steuergesetzrevision 2019 auf den Weg geschickt. Der Gemeinderat hat beschlossen, das Referendum gegen die Steuergesetzrevision 2019 des Kantons Bern zu unterstützen.

Bezüglich der Steuervorlage 17 / STAF erreichten die Städte mit ihren Forderungen eine Verankerung der Gemeindeklausel im Gesetz, welche eine entsprechende Entschädigung seitens des Kantons zu Gunsten der Städte und Gemeinden sichert. Nachdem die Stadt Biel als besonders betroffene Stadt zu qualifizieren ist, wird vom Kanton eine adäquate Kompensation verlangt.

Biel, 21. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage: Interpellation 180231

Vorstoss Nr./Interv. no:

180231

Termin GR/Débat CM:

21.11.18

Direktion/Direction:

FIO

Mitbericht/Corapport:

PRR, BKS

Interpellation: Auswirkungen der Steuervorlage 2017 auf die Stadt Biel/Bienne

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Im Februar 2017 wurde das Referendum gegen die Unternehmenssteuerreform 3 (USR3) von der Stimmbevölkerung mit schweizweit rund 60%, in Biel mit rund 80%, klar angenommen. Damit wurde die lang vorbereitete Steuergeschenk-Vorlage eindeutig verworfen. Um den Forderungen der OECD zu folgen, bräuchte es den einfachen Entscheid, das Schweizerische Steuergesetz ohne Bevorteilungen (Holding-Gesellschaften, ausländische Unternehmen) anzuwenden. Nichtsdestotrotz bereitet die nationale Regierung, den demokratischen Entscheid ignorierend, eine inhaltlich identische Vorlage mit abgeänderten (Deck-) Namen vor.

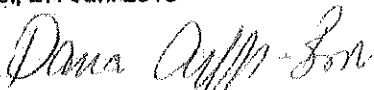
Der Gemeinderat wird beauftragt, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche finanziellen Auswirkungen hätte die geplante Steuervorlage 2017 auf die Stadt Biel/Bienne?
2. Wie würde sich das Steuersubstrat der Stadt Biel/Bienne verändern? Wie würde sich das Verhältnis der Steuereinnahmen zwischen natürlichen und juristischen Personen verändern?
3. Wie hoch wären die Steuereinsparungen gesamthaft?
4. Mit welchen weiteren Folgen wäre die Stadt Biel konfrontiert?
5. Welche Kompensationen von Bund und Kanton und in welcher Höhe sieht die Steuervorlage 2017 vor?
6. Welche weiteren Kompensationsmöglichkeiten hat die Stadt Biel, sollten nicht die gesamten Steuereinsparungen von Bund und Kanton kompensiert werden? (Steuererhöhungen? Für natürliche Personen und/oder ausschliesslich für juristische Personen?)
7. Wie unterscheiden sich die Auswirkungen aus der USR3 und der Steuervorlage 2017 auf die Stadt Biel? Ist die Steuervorlage 2017 für die Stadt Biel «besser», schlechter oder gleich wie die USR3?
8. Welche Auswirkungen hätte die Steuervorlage 2017 auf den Bieler Service Public, das Bildungs-, Pflege- und Gesundheitswesen, sowie auf soziale Einrichtungen, kulturelle Institutionen und das städtische Personal?
9. Wie beurteilt der Gemeinderat die geplante Steuervorlage 2017 und wie plant er darauf zu reagieren?

Begründung:

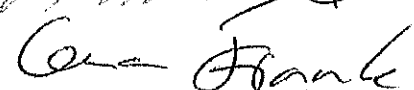
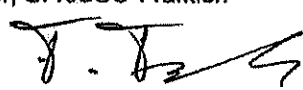
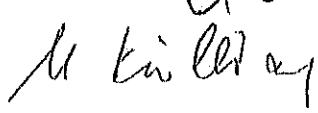
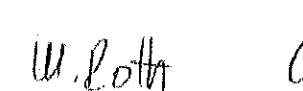
Parallel zur Planungsphase zur USR3 hat sich das Bieler Parlament tiefgründig mit deren Inhalten auseinandergesetzt. Auch dank dessen waren die Bieler Regierung und die Bieler EinwohnerInnen bestens auf das Referendum gegen die USR3 und die Volksabstimmung vorbereitet und haben schweizweit einen wichtigen Beitrag zu dessen positivem Ausgang beigetragen. Hierzu waren die im Vorfeld von der Finanzdirektion gelieferten und sehr verlässlichen Berechnungen entscheidend. Um zu der Steuervorlage 2017 wiederum rechtzeitig eine fundierte Diskussion führen zu können, wären die Prognosen zu den gestellten Fragen wichtig. Denn die finanzielle Situation hat sich seit dem letzten Jahr nicht entscheidend verbessert, ausser, dass die Bieler Stimmberechtigten einer Steuererhöhung zugestimmt haben, was ein geringes «Aufatmen» zulässt. Die Interpellantinnen sind der Meinung, dass sich die Stadt Biel/Bienne eine Steuervorlage 2017 genauso wenig wie die USR3 leisten kann.

Biel, 27. Juni 2018


Dana Augsburger-Brom, SP/JUSO-Fraktion


Muriel Günther, SP/JUSO-Fraktion



M. Arnold

C. Frank

U. Roth

M. Küller


O. B. R.



Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20180232, Titus Sprenger, Passerelle, Ruth Tennenbaum, Passerelle, Urs Scheuss, Grüne, «Ordnungsbussen: Übertretungen im Vergleich zu anderen Städten»

Mit dem vorliegend behandelten Vorstoss wird der Gemeinderat gebeten, die folgenden Fragen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Polizeiorganen oder Gemeinden zu beantworten:

Frage 1

Wie viele Übertretungen wurden pro Übertretung (siehe Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung OBV, SR 741.031) in Biel – und zum Vergleich in Bern, Thun und Köniz – in den letzten drei verfügbaren Jahren geahndet?

Antwort des Gemeinderates

Die detaillierten Zahlen können der beiliegenden Tabelle entnommen werden. Der Zusammenschluss der Zahlen kann der Beantwortung von Frage 3 entnommen werden.

Frage 2

Welches Polizeiorgan (Verkehrspolizei, kommunale Polizeiinspektorate, weitere) ahndet in den vier Gemeinden welche Übertretungen aufgrund welcher Grundlage (Leistungsvereinbarung, gesetzlicher Auftrag, ...)?

Antwort des Gemeinderates

Die Kantonspolizei stellt auf dem gesamten Kantonsgebiet Bussen gestützt auf die Strassenverkehrsgesetzgebung aus ruhender und rollender Verkehr). Die Gemeinden haben keinen Einfluss auf den Umfang der von der Kantonspolizei ausgestellten Bussen. Gemäss kantonalem Polizeigesetz haben Gemeinden, welche mit dem Kanton einen sogenannten Ressourcenvertrag abgeschlossen haben die Möglichkeit, ebenfalls Bussen auszustellen. Biel, Köniz und Thun haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Stadt Bern nicht. Biel und Köniz stellen Bussen aus im ruhenden und im rollenden Verkehr, Thun nur im ruhenden Verkehr. In den Städten, wo kommunale Polizeiorgane Bussen im Ruhenden Verkehr ausstellen werden diese von der Kantonspolizei lediglich subsidiär und mit Schwerpunkt auf gravierende Übertretungen ausgestellt. Diese Bussen sind in der Tabelle nicht enthalten, weil sie das gewünschte Bild verfälschen würden. Aus demselben Grund sind bei den Städten, in welchen kommunale Polizeiorgane Bussen im rollenden Verkehr ausstellen, die von der Kantonspolizei ausgestellten Bussen im rollenden Verkehr ebenfalls nicht mit einbezogen worden.

	Biel	Bern	Thun	Köniz
Ruhender Verkehr				
Polizeiorgan	Primär kommunales Polizeiinspektorat , sekundär Kantonspolizei	Nur Kantonspolizei Bern	Primär kommunales Polizeiinspektorat , sekundär Kantonspolizei	Primär kommunales Polizeiinspektorat, sekundär Kantonspolizei
Grundlage	Kantonales Polizeigesetz und Ressourcenvertrag mit der Polizei- und Militärdirektion	Kantonales Polizeigesetz	Kantonales Poli- zeigesetz und Ressourcenver- trag mit der Poli- zei- und Militärdi- rektion	Kantonales Polizeigesetz und Ressourcenvertra g mit der Polizei- und Militärdirektion
Rollender Verkehr				

Polizeiorgan	Kantonspolizei und kommunales Polizeiinspektorat	Nur Kantonspolizei Bern	Nur Kantonspolizei Bern	Kantonspolizei und kommunales Polizeiinspektorat
Grundlage	Kantonales Polizeigesetz und Ressourcenvertrag mit der Polizei- und Militärdirektion	Kantonales Polizeigesetz	Kantonales Polizeigesetz und Ressourcenvertrag mit der Polizei- und Militärdirektion	Kantonales Polizeigesetz und Ressourcenvertrag mit der Polizei- und Militärdirektion

Frage 3

Womit lassen sich im Verhältnis zur jeweiligen Bevölkerung Abweichungen in der Anzahl Übertretungen von mehr als 15 Prozent (in beide Richtungen) in Biel gegenüber den anderen Gemeinden begründen?

Antwort des Gemeinderates

Die Auswertung der erhobenen Zahlen ergibt das untenstehende Bild:

	Biel	Bern	Thun	Köniz
Ruhender Verkehr				
Anzahl Verstösse im Durchschnitt der 3 Jahre	68'430	118'759	16'959	9'613
Einwohner per 31.12.17	55'755	142'479	44'430	42'220
Verstösse pro 1000 Einwohner	1227	833	381	227
Abweichung zu Biel in %	0%	-32%	-69%	-81%
Rollender Verkehr				
Durchschnitt der 3 Jahre	27'698	53'329	18'513	18'646
Einwohner per 31.12.17	55'755	142'479	44'430	42'220
Verstösse pro 1000 Einwohner	497	374	416	441
Abweichung zu Biel in %	0%	-25.7%	-19%	-11%

Die Abweichungen zwischen den untersuchten Städten sind im ruhenden Verkehr gross. Die Abweichungen zwischen der Stadt Biel und den anderen drei Städten sind bei allen drei deutlich grösser als 15%. Gestützt auf die im Rahmen der Beantwortung des vorliegend behandelten Vorstosses gesammelten Daten kann keine detaillierte oder wissenschaftliche Auswertung erfolgen. Für den ruhenden Verkehr bestehen folgende mögliche Erklärungsansätze:

- Der Hauptgrund für die Abweichungen zu Bern und Thun dürfte darin bestehen, dass in den beiden erwähnten Städten im Gegensatz zu Biel in den Innenstädten praktisch keine Oberflächenparkplätze mehr existieren. Deshalb wird in Bern und Thun in der Innenstadt praktisch nur unterirdisch in Parkhäusern parkiert, wo keine Bussen ausgestellt werden können.
- In der Bieler Innenstadt werden aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkplätzen im Hinblick auf das Funktionieren des Parkplatzregimes besonders häufig Kontrollen

vorgenommen. Köniz hat nur geringen regionalen Zentrumscharakter und damit eine geringere Nachfrage an Parkplätzen, weshalb dort das Parkplatzregime in der Innenstadt auch ohne viele Kontrollen funktioniert.

- Es existieren keine übergeordneten Vorschriften, Weisungen oder Empfehlungen, wie intensiv die Kontrolle des ruhenden Verkehrs im kommunalen Umfeld erfolgen sollen. In allen Städten hat sich die Art und Weise wie die Kontrolltätigkeit im Ruhenden Verkehr vorgenommen wird unterschiedlich entwickelt.

Im rollenden Verkehr sind die Abweichungen weniger markant. Es ist hier anhand der erhobenen Daten nicht möglich, präzise zu erklären, wie die Unterschiede zwischen den Städten zu begründen sind.

Auch im rollenden Verkehr existieren keine übergeordneten Vorschriften, Weisungen oder Empfehlungen, wie intensiv die Kontrolle des Ruhenden Verkehrs im kommunalen Umfeld erfolgen sollen und die Art, wie kontrolliert wird, hat sich in den Städten unterschiedlich entwickelt.

Biel, 21. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilagen:

- Überparteiliche Interpellation 20180232
- Tabelle Ordnungsbussen Städtevergleich Biel, Bern, Thun, Köniz

Ordnungsbussen:

Übertretungen im Vergleich zu anderen Städten

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgenden Fragen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Polizeilorganen oder Gemeinden zu beantworten:

1. Wieviele Übertretungen wurden pro Übertretung (siehe Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung OBV, SR 741.031) in Biel – und zum Vergleich in Bern, Thun und Köniz – in den letzten drei verfügbaren Jahren geahndet?
2. Welches Polizeilorgan (Verkehrspolizei, kommunale Polizeiinspektorate, weitere) ahndet in den vier Gemeinden welche Übertretungen aufgrund welcher Grundlage (Leistungsvereinbarung, gesetzlicher Auftrag, ...)?
3. Womit lassen sich im Verhältnis zur jeweiligen Bevölkerung Abweichungen in der Anzahl Übertretungen von mehr als 15 Prozent (in beide Richtungen) in Biel gegenüber den anderen Gemeinden begründen?

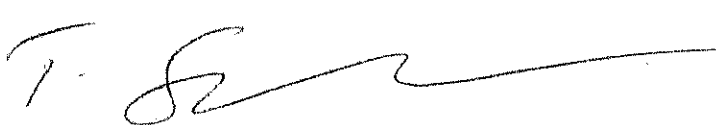
Begründung/Hintergrund:

Zurzeit wird erstmalig eine Gesamtmobilitätsstrategie entwickelt. Zudem wird das Sicherheitskonzept von 2007 überarbeitet. Bei beiden Themen wird der Aspekt «Sicherheit im öffentlichen Raum» einen hohen Stellenwert einnehmen. Für den Stadtrat dürfte es diesbezüglich hilfreich sein, wenn er sich dabei nicht nur auf sein «Bauchgefühl» verlassen muss, sondern sich auch auf vorhandene Zahlen abstützen kann.

Im Bereich des Strassenverkehrs dürften die geahndeten Übertretungen gemäss Ordnungsbussenverordnung erlauben, an entsprechendes Zahlenmaterial zu gelangen. Von besonderem Interesse für Biel dürften erkennbare Abweichungen gegenüber den anderen erwähnten Gemeinden sein.

Ob (k)ein Handlungsbedarf besteht, um (keine) entsprechende Massnahmen zu beschliessen, dürfte dann Sache der politischen Würdigung dieser Zahlen sein.

Biel/Bienne, 28.06.2018


Titus Sprenger
Passerelle


Ruth Tennenbaum
Passerelle


Urs Scheuss
Grüne

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr. Bussen- liste	Buch- stabe	Übertretung	Biel/Bienne			Bern			Thun			Köniz		
			2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
32		Parkieren auf Grünstreifen oder anderen Flächen, welche nicht für den Verkehr mit Motorfahrzeugen vorgesehen sind (Art. 58a StrVV)	0	113	441				10	101	12	11	27	101
2.		Motorfahrzeugführerinnen und -führer; Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr												
200. a		Eidg. Ordnungsbussenverordnung Überschreiten der zulässigen Parkzeit (Art. 48 Abs. 8 SSV) bis 2 Stunden	37'874	37'995	38'101				5'569	5'363	4'834	1'606	3'220	3'510
200. b		Überschreiten der zulässigen Parkzeit (Art. 48 Abs. 8 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	104	67	27				490	557	495	227	522	454
200. c		Überschreiten der zulässigen Parkzeit (Art. 48 Abs. 8 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	37	23	128				234	285	232	109	240	252
201.1		Erneutes Parkieren (Art. 48 Abs. 8 SSV) auf dem gleichen Parkplatz mit Gebührenpflicht, ohne das Fahrzeug vorher in den Verkehr eingefügt zu haben	1	0	2				0	0	0	0	0	0
201.7		Erneutes Parkieren (Art. 48 Abs. 8 SSV) innerhalb des gleichen Strassenzuges in der Blauen Zone, ohne das Fahrzeug vorher in den Verkehr eingefügt zu haben	1	0	0				0	0	0	0	0	0
202.1		Nicht oder nicht gut sichtbares Anbringen der Parkscheibe am Fahrzeug (Art. 48 Abs. 4 und 10 SSV)	7'171	6'587	5'719				907	883	786	1'489	2'685	3'019
202.2		Nicht oder nicht gut sichtbares Anbringen des Parkzettels am Fahrzeug (Art. 48 Abs. 7 und 10 SSV)	6'174	5'909	7'038				6'193	6'867	6'255	1'013	1'691	1'964
202.3		Nicht oder nicht gut sichtbares Anbringen der «Parkkarte für behinderte Personen» am Fahrzeug (Art. 20a Abs. 4 VRV, Art. 65 Abs. 5 SSV)	3	1	0				14	7	9	0	0	1
203.1		Einstellen einer falschen Ankunftszeit auf der Parkscheibe (Art. 48 Abs. 4 SSV)	2'064	2'540	2'416				148	160	106	297	487	566
203.2		Ändern der eingestellten Ankunftszeit, ohne wegzufahren (Art. 48 Abs. 4 SSV)	190	136	117				0	13	1	5	12	16
203.3		Nichteingangsetzen der Parkuhr (Art. 48 Abs. 6 SSV)	0	0	2				0	0	0	0	0	0
203.4		Verbotenes Nachzahlen (Art. 48 Abs. 8 SSV)	20	8	5				0	0	0	0	0	0
203.5		Zahlen nach abgelaufener Parkzeit (Art. 48 Abs. 8 SSV)	0	1	0				0	0	0	0	0	0
207.1		Parkieren auf einer Einspurstrecke (Art. 18 Abs. 2 Bst. c und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	4	4	0				0	0	0	0	0	0
208.1		19 Abs. 2 Bst. a VRV bis 60 Minuten	0	0	1				0	0	0	0	0	0
211.1		Parkieren auf einer Strassenverzweigung (Art. 18 Abs. 2 Bst. d und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	6	1	8				0	0	0	6	20	38
211.2		Halten auf einer Strassenverzweigung (Art. 18 Abs. 2 Bst. d VRV)	0	0	1				0	0	0	0	1	0
212.1		Parkieren vor einer Strassenverzweigung näher als 5 m von der Querbahn (Art. 18 Abs. 2 Bst. d und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	28	12	41				0	0	0	20	19	44
212.2		Halten vor einer Strassenverzweigung näher als 5 m von der Querbahn (Art. 18 Abs. 2 Bst. d VRV)	0	1	3				0	0	0	0	0	1

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr.	Buch- stabe	Übertretung	Bleib/Bienne 2015	Bleib/Bienne 2016	Bleib/Bienne 2017	Bem. 2015	Bem. 2016	Bem. 2017	Thun 2015	Thun 2016	Thun 2017	Köniz 2015	Köniz 2016	Köniz 2017
213.1		Parkieren nach einer Strassenverzweigung näher als 5 m von der Querfahrbahn (Art. 18 Abs. 2 Bst. d und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	31	14	94				0	0	0	15	32	53
213.2		Halten nach einer Strassenverzweigung näher als 5 m von der Querfahrbahn (Art. 18 Abs. 2 Bst. d VRV)	0	0	2				0	0	0	0	0	0
214.1		Parkieren auf einem Fussgängerstreifen (Art. 18 Abs. 2 Bst. e und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	9	1	11				0	0	0	0	0	0
215.1		Parkieren seitlich angrenzend an einen Fussgängerstreifen (Art. 18 Abs. 2 Bst. e und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	8	5	41				0	0	0	1	0	0
219.1		Aufgehoben	4	1	2				0	0	0	0	0	0
220.1		Parkieren vor Feuerwehrräumen und Löschgerätemagazinen (Art. 18 Abs. 3 und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	0	1	2				0	0	0	0	0	0
220.2		Halten zum Güterumschlag vor Feuerwehrräumen oder Löschgerätemagazinen (Art. 18 Abs. 3 VRV)	0	1	1				0	0	0	0	0	0
222.1		Parkieren auf einem Radstreifen (Art. 19 Abs. 2 Bst. d VRV) bis 60 Minuten	11	6	15				0	0	0	1	1	3
222.2		Halten auf einem Radstreifen, wenn der Fahrradverkehr dadurch behindert wird (Art. 40 Abs. 3 VRV)	0	0	1				0	0	0	0	0	0
224.1		Parkieren auf dem Strassenbahngeleise (Art. 19 Abs. 2 Bst. a und 25 Abs. 5 VRV) bis 60 Minuten	0	0	1				0	0	0	0	0	0
228.1		Parkieren auf dem Trottoir, wo dies Signale oder Markierungen nicht ausdrücklich zulassen, ohne dass für Fussgängerinnen und Fussgänger ein 1,5 m breiter Raum freibleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV) bis 60 Minuten	328	224	512				27	37	55	97	146	217
229.1		Parkieren auf Langstreifen für Fussgänger mit Behinderung des Fussgängerverkehrs (Art. 41 Abs. 3 VRV) bis 60 Minuten	13	13	17				1	1	1	0	0	0
230.1		Parkieren innerhalb des signalisierten Halteverbots (2.49; Art. 30 SSV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	95	77	83				0	3	3	33	47	50
231.1		Parkieren auf einem Busstreifen (Art. 34 Abs. 1 SSV) bis 60 Minuten	5	4	4				0	0	0	0	0	0
232.1		Parkieren auf der Halteverbotslinie vor einem Fussgängerstreifen (Art. 77 Abs. 2 SSV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	0	0	2				0	0	0	0	0	0
234.1		Parkieren auf der Halteverbotslinie vor einem Fussgängerstreifen (Art. 77 Abs. 2 SSV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	7	9	14				0	0	0	0	0	0
235.1		Parkieren auf der Fahrbahn näher als 5 m vor einem Fussgängerstreifen, wo keine Halteverbotslinie angebracht ist (Art. 18 Abs. 2 Bst. e und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	11	7	21				0	0	0	0	0	0
236.1		Parkieren auf dem Trottoir vor einem Fussgängerstreifen neben einer Halteverbotslinie (Art. 77 Abs. 2 SSV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	1	0	10				0	0	0	0	0	0

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr.	Buch- stabe	Übertretung	Biel/Bienne 2015	Biel/Bienne 2016	Biel/Bienne 2017	Bern 2015	Bern 2016	Bern 2017	Thun 2015	Thun 2016	Thun 2017	Köniz 2015	Köniz 2016	Köniz 2017
237.1		Parkieren auf dem Trottoir näher als 5 m vor einem Fussgängerstreifen, wo keine Halteverbotslinie angebracht ist (Art. 18 Abs. 2 Bst. e und 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	8	5	7				0	0	0	1	0	0
238.1		Parkieren auf einer Sperfläche (Art. 78 SSV) bis 60 Minuten	20	24	75				8	18	15	3	8	15
238.2		Halten auf einer Sperfläche (Art. 78 SSV)	0	0	1				0	0	0	0	0	0
239.1		Parkieren auf einer Zickzacklinie (Art. 79 Abs. 3 SSV) bis 60 Minuten	0	2	10				0	0	0	1	0	0
240.1		Parkieren eines nichtberechtigten Fahrzeugs auf einem für gehbehinderte Personen reservierten Parkfeld (Art. 65 Abs. 5 und 79 Abs. 4 SSV) bis 60 Minuten	225	187	169				31	26	19	18	37	34
241.1		Parkieren auf einer Halteverbotslinie (Art. 79 Abs. 6 SSV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV) bis 60 Minuten	137	167	283				0	0	0	0	0	0
241.2		Halten auf einer Halteverbotslinie (Art. 79 Abs. 6 SSV)	0	1	1				0	0	0	0	0	0
242. a		Parkieren auf einer Hauptstrasse ausserorts (Art. 19 Abs. 2 Bst. b VRV) bis 2 Stunden	1	1	1				0	0	0	0	0	0
243. a		Parkieren auf einer Hauptstrasse innerorts, wenn für das Kreuze von zwei Motorwagen nicht genügend Raum bliebe (Art. 19 Abs. 2 Bst. c VRV) bis 2 Stunden	0	1	0				0	0	0	0	0	0
245. a		Parkieren näher als 20 m bei einem Bahnübergang (Art. 19 Abs. 2 Bst. e VRV) bis 2 Stunden	0	0	0				0	0	0	0	0	0
247. a		Parkieren vor einer Zufahrt zu einem fremden Gebäude (Art. 19 Abs. 2 Bst. g VRV) bis 2 Stunden	0	0	6				0	0	0	1	0	2
248. a		Parkieren vor einer Zufahrt zu einem fremden Grundstück (Art. 19 Abs. 2 Bst. g VRV) bis 2 Stunden	1	2	2				0	0	0	0	0	1
249. a		Parkieren auf dem Trottoir, wo dies Signale oder Markierung nicht ausdrücklich zulassen, wenn für die Fussgänger ein 1,5 m breiter Raum frei bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV) bis 2 Stunden	1'228	1'175	1'318				128	115	69	51	94	106
249. b		Parkieren auf dem Trottoir, wo dies Signale oder Markierung nicht ausdrücklich zulassen, wenn für die Fussgänger ein 1,5 m breiter Raum frei bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	1	0	0				0	0	0	0	0	1
249. c		Parkieren auf dem Trottoir, wo dies Signale oder Markierung nicht ausdrücklich zulassen, wenn für die Fussgänger ein 1,5 m breiter Raum frei bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	3	3	6				0	0	0	0	0	0
250. a		Parkieren innerhalb des signalisierten Parkverbots (2.50; Art. 30 Abs. 1 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	1'034	876	1'560				2'864	2'734	2'565	600	1'034	929
250. b		Parkieren innerhalb des signalisierten Parkverbots (2.50; Art. 30 Abs. 1 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	1	0	0				0	1	1	0	1	3

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr. Bussen- liste	Buch- stabe	Übertretung	Biel/Bienne 2015			Biel/Bienne 2016			Biel/Bienne 2017			Thun 2015			Thun 2016			Koniz 2015			Koniz 2016			Koniz 2017		
			4	2	10							0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	1			
250. c		Parkieren innerhalb des signalisierten Parkverbots (2.50; Art. 30 Abs. 1 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden																								
251. a		Parkieren in einer Begegnungszone an nicht dafür gekennzeichneten Stellen (Art. 22b Abs. 3 SSV) bis 2 Stunden	377	364	351							33	35	43				45	62	172						
251. b		Parkieren in einer Begegnungszone an nicht dafür gekennzeichneten Stellen (Art. 22b Abs. 3 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	1	1	0							0	0	0				0	0	0						
251. c		Parkieren in einer Begegnungszone an nicht dafür gekennzeichneten Stellen (Art. 22b Abs. 3 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	1	0	0							0	0	0				0	0	0						
252. a		Parkieren ausserhalb von Parkfeldern oder einem deutlich gekennzeichneten Belag (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) bis 2 Stunden	10'143	8'724	9'308							515	467	440				346	474	332						
252. b		Parkieren ausserhalb von Parkfeldern oder einem deutlich gekennzeichneten Belag (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	13	11	10							0	0	0				0	0	0						
252. c		Parkieren ausserhalb von Parkfeldern oder einem deutlich gekennzeichneten Belag (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	18	9	28							0	0	0				0	0	0						
253. a		Parkieren eines Fahrzeugs auf einem Parkfeld oder einem deutlich gekennzeichneten Belag, wenn diese Parkierungsfläche grösser massig nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) bis 2 Stunden	80	57	33							8	7	15				5	6	6						
253. c		Parkieren eines Fahrzeugs auf einem Parkfeld oder einem deutlich gekennzeichneten Belag, wenn diese Parkierungsfläche grösser massig nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	1	0	0							0	0	0				0	0	0						
254. a		Parkieren eines Fahrzeugs auf einem Parkfeld oder einem deutlich gekennzeichneten Belag, wenn diese Parkierungsfläche aufgrund der Signalisation nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	113	164	350							22	17	32				0	0	0						
254. b		Parkieren eines Fahrzeugs auf einem Parkfeld oder einem deutlich gekennzeichneten Belag, wenn diese Parkierungsfläche aufgrund der Signalisation nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) bis 2 Stunden	0	1	0							0	0	0				0	0	0						

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr. Bussen- liste	Buch- stabe	Übertretung	Biel/Bienne 2015	Biel/Bienne 2016	Biel/Bienne 2017	Bern 2015	Bern 2016	Bern 2017	Thun 2015	Thun 2016	Thun 2017	Köniz 2015	Köniz 2016	Köniz 2017
254. c		Parkieren eines Fahrzeugs auf einem Parkfeld oder einem deutlich gekennzeichneten Belag, wenn diese Parkierungsfläche aufgrund der Signalisation nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist (Art. 79 Abs. 1 und 1 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	0	0	1				0	0	0	0	0	0
255. a		Parkieren auf einer Parkverbotslinie (Art. 79 Abs. 4 SSV) bis 2 Stunden	49	38	40				0	0	0	36	25	18
255. c		Parkieren auf einer Parkverbotslinie (Art. 79 Abs. 4 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	0	0	0				0	0	0	0	0	0
256. a		Parkieren auf einem Parkverbotsfeld (Art. 79 Abs. 4 SSV) bis 2 Stunden	639	849	1'461				0	0	0	0	0	0
256. b		Parkieren auf einem Parkverbotsfeld (Art. 79 Abs. 4 SSV) um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	3	1	0				0	0	0	0	0	0
256. c		Parkieren auf einem Parkverbotsfeld (Art. 79 Abs. 4 SSV) um mehr als 4, aber nicht mehr als 10 Stunden	2	2	5				0	0	0	0	0	0
257.1		Behindertes Parkieren auf einem Radweg mit darauf nicht zugelassenem Fahrzeug (2.60; Art. 37 Abs. 2 und 43 Abs. 2 SVG) bis 60 Minuten	2	1	4				0	0	0	0	0	0
259. a		Parkieren in einer Fussgängerzone an nicht dafür gekennzeichneten Stellen (Art. 22c Abs. 2 SSV) bis 2 Stunden	169	119	344				0	0	0	0	0	0
259. c			0	0	2				0	0	0	0	0	0
Zwischensumme			68'474	66'549	70'269	118'509	117'033	120'735	17'202	17'687	15'988	6'037	10'895	11'909
3.		Motorfahrzeugführerinnen und -führer; Verkehrsregeln im Fahrverkehr												
303.1 a		Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts (Art. 27 Abs. 1 SVG; Art. 4a Abs. 1 und Art. 5 VRV; Art. 22 Abs. 1, 22a, 22b Abs. 2 und 22c Abs. 1 SSV) um 1-5 km/h	13'410	14'661	17'240				0	0	0	6'327	17'690	21'305
303.1 b		Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts (Art. 27 Abs. 1 SVG; Art. 4a Abs. 1 und Art. 5 VRV; Art. 22 Abs. 1, 22a, 22b Abs. 2 und 22c Abs. 1 SSV) um 6-10 km/h	5'150	4'878	4'803				0	0	0	1'650	3'336	3'615
303.1 c		Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts (Art. 27 Abs. 1 SVG; Art. 4a Abs. 1 und Art. 5 VRV; Art. 22 Abs. 1, 22a, 22b Abs. 2 und 22c Abs. 1 SSV) um 11-15 km/h	808	810	763				0	0	0	315	576	606

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr.	Buchstabe	Übertretung	Biel/Bienne 2015	Biel/Bienne 2016	Biel/Bienne 2017	Bern 2015	Bern 2016	Bern 2017	Thun 2015	Thun 2016	Thun 2017	Köniz 2015	Köniz 2016	Köniz 2017
303.1 d		Aufgehoben	214	171	163				0	0	0	58	132	124
303.1 e		Aufgehoben	86	81	82				0	0	0	2	25	22
304.01		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 18 Abs. 1 SSV)	146	81	170				0	0	0	4	1	9
304.02		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Einfahrt verboten» (2.02; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 18 Abs. 3 SSV)	1	39	222				0	0	0	28	22	7
304.03		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Verbot für Motorwagen» (2.03; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 19 Abs. 1 Bst. a SSV)	50	115	740				0	0	0	2	3	15
304.04		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Verbot für Motorräder» (2.04; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 19 Abs. 1 Bst. b SSV)	0	2	14				0	0	0	0	0	0
304.07		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Fahrrichtung links» (2.23; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 24 Abs. 1 Bst. A SSV)	0	1	0				0	0	0	0	0	0
304.09		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Abbiegen nach links verboten» (2.43; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 25 Abs. 1 SSV)	1	0	3				0	0	0	0	0	0
306.1		Nichtbeachten des Vorschriftssignals «Fussgängerzone» (2.59.3; Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 22c Abs. 1 SSV)	0	1	0				0	0	0	0	0	0
306.2		Widerhandlung gegen die Einspurordnung durch Missachten des Konturpfeils der Lichtsignalanlage (Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 68 Abs. 1 SSV)	1	0	0				0	0	0	0	0	0
306.3		Nichtfortsetzen der Fahrt in Pfeilrichtung (einschliesslich allfälliges Überfahren einer Sicherheitslinie, welche die Fahrstreifen in gleicher Richtung voneinander abgrenzt [6.01]; Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 73 Abs. 6 Bst. a und Art. 74 Abs. 1 und 2 SSV)	267	449	268				0	0	0	0	0	0
309.1		Nichtbeachten eines Lichtsignals (Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 68 und 69 Abs. 3 SSV)	5783	5421	4719				0	0	0	0	0	0
311.		Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt (Art. 3 Abs. 1 VRV)	47	36	36				0	0	0	3	38	22
312.1		Nichttragen der Sicherheitsgurten durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer (Art. 3a VRV)	299	227	223				0	0	0	2	0	0
313.1		Nichttragen des Schutzhelmes durch die Führerin oder den Führer von Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (Art. 3b VRV)	2	0	0				0	0	0	0	0	0
325.1		Missbräuchliche Verwendung von (Art. 30 Abs. 4 und 32 Abs. 2 VRV) Nebellichtern	0	0	1				0	0	0	0	0	0
330.		Fahren mit nicht gut lesbaren Kontrollschildern (Art. 57 Abs. 2 VRV)	1	0	1				0	0	0	0	0	0

Umfrage der Stadt Biel betreffend die Erteilung von Ordnungsbussen / Überparteiliche Interpellation 20180232

Nr.	Buch- stabe	Übertretung	Biel/Bienne 2015			Biel/Bienne 2016			Biel/Bienne 2017			Bern 2015			Bern 2016			Bern 2017			Thun 2015			Thun 2016			Thun 2017			Koniz 2015			Koniz 2016			Koniz 2017		
Zwischensumme			26'266	27'079	29'749	59'302	53'422	47'263	18'099	18'514	18'926	8'391	21'823	25'725	94'740	93'628	100'018	177'811	170'455	167'998	35'301	36'201	34'914	14'428	32'718	37'634												
Total																																						



Anhang Nr. 16

Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20180233, Urs Scheuss, Fraktion Grüne, Levin Koller, Fraktion SP/JUSO, Glenda Gonzales, PSR, Titus Sprenger, Passerelle, Judith Schmid, PDA, «Wilde Parkiererei – Was unternimmt die Stadt Biel?»

Mit dem vorliegend behandelten Vorstoss wird der Gemeinderat gebeten, die nachstehend aufgeführten Fragen zu beantworten. Der Gemeinderat beantwortet diese wie folgt:

Einleitende Bemerkungen

Die von Motorfahrzeugführenden einzuhaltenden Regeln bezüglich des Abstellens von Fahrzeugen finden sich in der einschlägigen Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes. Die erwähnten Bestimmungen gelten im öffentlich zugänglichen Strassenraum. Dazu gehört mithin auch privater Grund oder Grund und Boden des Finanzvermögens der öffentlichen Hand, wenn dieser für Motorfahrzeuge öffentlich zugänglich und nicht offensichtlich aufgrund von Abschränkungen, Markierungen oder einer entsprechenden Signalisation als nicht öffentlicher Strassenraum erkennbar ist.

Bekanntlich werden die vorstehend erwähnten Regeln häufig missachtet. Die Kontrolle der Einhaltung der im öffentlichen Strassenraum geltenden Regeln sowie die Ahndung von Verstössen dagegen obliegt in der Stadt Biel, gestützt auf das kantonale Polizeigesetz und die dazugehörige Verordnung sowie basierend auf dem mit der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern abgeschlossenen Vertrag betreffend die Erfüllung der polizeilichen Aufgaben in der Stadt Biel, primär den Polizeiorganen der Stadt. Subsidiär kann auch die Kantonspolizei Parkbussen ausstellen.

Auf privatem Terrain und solchem im Finanzvermögen der öffentlichen Hand verfügt die jeweilige Eigentümerschaft über die Möglichkeit, beim örtlich zuständigen Zivilgericht ein gerichtliches Verbot nach Art. 258 der Schweizerischen Zivilprozessordnung zu erwirken. Gestützt auf dieses kann die Eigentümerschaft eines Grundstücks im Fall einer Missachtung des Verbots beim zuständigen Strafgericht eine Anzeige einreichen. Dort wo gerichtliche Verbote vorhanden sind, dürfen die öffentlichen Polizeiorgane keine Parkbussen ausstellen, weil das jeweilige Grundstück durch das gerichtliche Verbot klar als nichtöffentlicher Strassenraum erkennbar ist.

Die Stadt setzt zur Ahndung von Verstössen gegen die im öffentlichen Strassenraum geltende Parkierungsordnung in erheblichem Umfang personelle und finanzielle Mittel ein. Zusätzlich trifft die Stadt Biel auch Infrastrukturmassnahmen wie die Installation von Pollern oder anderen physischen Hindernissen, um die Zufahrt zu Bereichen, in welchen nicht parkiert werden darf zu erschweren.

Bezüglich der im Vorstoss besonders hervorgehobenen Verstösse im Zusammenhang mit dem Parkieren auf Trottoirs etc. kann der Gemeinderat festhalten, dass zwischen dem 1. Januar 2018 und Ende September 2018 folgende Ordnungsbussen ausgestellt worden sind:

- 13 wegen Parkieren oder Halten auf Radstreifen;
- 241 wegen Parkieren auf Trottoirs, ohne dass 1.5m für Fussgänger frei bleiben;
- 671 wegen Parkieren auf Trottoirs, wenn mehr als 1,5m für Fussgänger frei bleiben;
- 133 wegen Parkieren von nichtberechtigten Fahrzeugen auf Parkplätzen für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Frage 1.

Was unternimmt der Gemeinderat gegen wilde Parkiererei etwa bei der Residenz au Lac, dem Neumarktplatz und beim Ausgang West des Bahnhofs?

An den besagten Orten sind Park- und Fahrverbote angebracht, welche die Voraussetzung für das Ausstellen von Bussen bilden. Die erwähnten Bereiche des öffentlichen Strassenraums werden von den städtischen Polizeiorganen mehrmals täglich kontrolliert und es werden Bussen ausgestellt. Soweit es sich an den im Vorstoss erwähnten Grundstücken um nicht öffentlichen Raum handelt, obliegt die Einhaltung der geltenden Rechtsordnung der Grundeigentümerschaft. Besonders im Bereich zwischen Aarbergstrasse und Robert-Walser-Platz ist nicht immer eindeutig feststellbar, wo der öffentliche Raum aufhört und wo er beginnt. Zudem herrscht in diesem Perimeter derzeit eine umfangreiche Bautätigkeit, was an alle Beteiligten zusätzliche Anforderungen stellt. Um die Situation diesbezüglich entschärfen zu können, sind während der herrschenden Bauphase weitere Markierungs- und Signalisationsmassnahmen geplant.

In der Zeit vom 1. Januar 2018 bis Ende September 2018 sind im Bereich zwischen Aarbergstrasse und Robert-Walser-Platz von den städtischen Polizeiorganen 709 Ordnungsbussen ausgestellt worden, die einen Zusammenhang mit Falschparkieren hatten.

Der Neumarktplatz wird ebenfalls mehrmals täglich kontrolliert und fehlbare Motorfahrzeuglenkende werden zur Rechenschaft gezogen. Aufgrund der Tatsache, dass dort dieses Jahr bis Ende September lediglich 6 Parkbussen ausgestellt worden sind, kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass diesbezüglich kein zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Dies insbesondere auch, weil der Zugang für Autos auf den Neumarktplatz ausserhalb von darauf durchgeführten Veranstaltungen mittels dort angebrachten Metallpfosten und der hohen Bordkanten praktisch verunmöglicht wird.

Frage 2.

Von welchen weiteren Orten hat der Gemeinderat Kenntnis, an denen häufig wilde Parkiererei auftritt?

Verstösse gegen die geltende Parkierungsordnung werden auf dem gesamten Stadtgebiet begangen. Im Jahr 2017 ist als letztes städtisches Quartier auch im Bözingenfeld die Bewirtschaftung des Parkraums mittels gebührenpflichtiger Parkplätze und solchen in der Blauen Zone eingeführt worden. Dadurch konnte sichergestellt werden, dass auf dem gesamten Stadtgebiet Kontrollen des ruhenden Verkehrs vorgenommen und fehlbare Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrzeugen zur Rechenschaft gezogen werden. Grundsätzlich werden dort am meisten Übertretungen begangen, wo in Bezug auf die Parkplätze eine hohe Nachfrage besteht. Dies ist insbesondere in der Innenstadt und in den Wohnquartieren, welche an diese angrenzen der Fall. Werden einzelne Bereiche festgestellt, in welchen besonders häufig Regelverstösse festgestellt werden, führen die zuständigen städtischen Organe während einer gewissen Zeit Schwerpunktkontrollen durch. Zusätzlich wird in solchen Fällen auch die Kantonspolizei ersucht, sich an den erwähnten Schwerpunktkontrollen zu beteiligen.

Frage 3.

Welche Politik verfolgt der Gemeinderat generell gegen die wilde Parkiererei?

Die städtischen und kantonalen Polizeiorgane sind gehalten, regelmässige und flächendeckende Kontrollen vorzunehmen. Werden Verstösse festgestellt, sollen diese konsequent geahndet werden.

Frage 4.

Welche Massnahmen trifft der Gemeinderat gegen die wilde Parkiererei? Zieht er auch andere Massnahmen wie bauliche Massnahmen oder Sensibilisierung in Betracht?

Wie bereits erwähnt werden regelmässige und flächendeckende Kontrollen vorgenommen, Verstösse geahndet und wo sinnvoll, möglich und verhältnismässig auch Infrastrukturmassnahmen getroffen, um illegales Parkieren zu verhindern. Die Mitarbeitenden, welche den ruhenden Verkehr kontrollieren, stellen nicht nur Bussen aus, sondern leisten auch Aufklärungs- und Sensibilisierungsarbeit. Bauliche

Massnahmen können und sollen aber nur sehr zurückhaltend eingesetzt werden, denn es gilt zu verhindern, dass sich als Folge davon die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verschlechtert und/oder die Nutzungsmöglichkeiten für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr beeinträchtigt werden.

Frage 5.

Wie beabsichtigt der Gemeinderat die Bekämpfung der wilden Parkiererei in der Gesamtmobilitätsstrategie aufzunehmen?

Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs und Ahndung von Verstössen gegen die Parkierungsregeln sowie – wo sich dies als sinnvoll und verhältnismässig erweist – die Verhinderung des Zugangs von Motorfahrzeugen zu für das Parkieren nicht vorgesehenen Bereichen des öffentlichen Raums werden in geeigneter Form in die Gesamtmobilitätsstrategie einfließen. Der Fokus der Gesamtmobilitätsstrategie liegt aber nicht auf der Bekämpfung der Wildparkierung.

Biel, 21. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- Überparteiliche Interpellation 20180233

/Vorstoss Nr./Interv. no:

180233

Termin GR/Débat CM:

21.11.18

Direktion/Direction:

DSS

Mitbericht/Corapport:

PRA, BEU

28. Juni 2018

Überparteiliche Interpellation

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Wilde Parkiererei – Was unternimmt die Stadt Biel?

Seit längerer Zeit wird bei der Residenz au Lac parkiert, wo Parkieren verboten ist. Auch an anderen Orten in der Stadt gibt es illegales Parkieren von Automobilen, etwa auf dem Neumarktplatz oder beim Ausgang West des Bahnhofs. Immer wieder sind zudem Fälle von Autos festzustellen, die auf Velostreifen, z.B. in der Murtenstrasse, auf Trottoirs sowie unberechtigtweise auf Behindertenparkplätzen abgestellt sind.

Die Duldung von wilder Parkiererei schafft auf illegale Weise zusätzlichen Parkraum und damit zusätzlichen Verkehr. Die Duldung wilder Parkiererei kommt auch einer teilweisen Aufhebung der Parkraumbewirtschaftung gleich. Eine solche wäre gemäss Artikel 10 des Parkierungsreglements höchstens ausnahmsweise in den Randgebieten der Stadt zulässig. Die Duldung von wilder Parkiererei ist zudem unfair gegenüber jenen Automobilistinnen und Automobilisten, die ihre Fahrzeuge korrekt abstellen. Nicht zuletzt besetzen illegal parkierte Fahrzeuge städtischen Raum, der für andere Nutzungen gedacht ist und schaffen zuweilen gefährliche Situationen für die anderen Verkehrsteilnehmenden.

Wildes Parkieren wird in der Regel mit Bussen bekämpft. Denkbar sind auch bauliche Massnahmen, die verhindern, dass Fahrzeuge überhaupt Zugang zu Orten haben, auf denen häufig illegal parkiert wird. Auch Sensibilisierung und Information können der wilden Parkiererei entgegenwirken: Eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge, die aktuell in Biel bei rund 1,5 Personen pro Auto liegt, würde den Bedarf nach Parkplätzen generell reduzieren.

Weniger wilde Parkiererei würde die Verkehrssicherheit erhöhen und das Umsteigen vom Auto aufs Velo würde attraktiver, womit der Bedarf nach Parkplätzen zusätzlich verringert wird.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was unternimmt der Gemeinderat gegen wilde Parkiererei etwa bei der Residenz au Lac, dem Neumarktplatz und beim Ausgang West des Bahnhofs?
2. Von welchen weiteren Orten hat der Gemeinderat Kenntnis, an denen häufig wilde Parkiererei auftritt?
3. Welche Politik verfolgt der Gemeinderat generell gegen die wilde Parkiererei?
4. Welche Massnahmen trifft der Gemeinderat gegen die wilde Parkiererei? Zieht er auch andere Massnahmen wie bauliche Massnahmen oder Sensibilisierung in Betracht?
5. Wie beabsichtigt der Gemeinderat die Bekämpfung der wilden Parkiererei in der Gesamtmobilitätsstrategie aufzunehmen?

Urs Scheuiss
Grüne Fraktion

Levin Koller
SP/JUSO Fraktion

Glenda Gonzalez

Titus Sprenger
Passerelle

Judith Schmid
PdA

Cécile Frasse

Ulrich Roth Fraktion

Stefan Kipfer

Diana Appenzeller

M. K. B. B.

Christina Koller



Réponse

à l'interpellation 20180303, Pierre Ogi, PSR, «Sécurité des piétons sur les trottoirs»

Par la présente interpellation, l'intervenant demande au Conseil municipal s'il est conscient de la problématique des risques encourus par les piétons et piétonnes du fait du non-respect des règles de circulation par les cyclistes, et si des mesures d'amélioration peuvent être prises.

Réponse du Conseil municipal:

Le Conseil municipal est conscient des risques que font courir à la population les cyclistes qui ne respectent pas les règles de la circulation en vigueur. Le maintien et l'amélioration de la sécurité routière sur le territoire communal biennois constituent une préoccupation fondamentale du Conseil municipal. La Confédération, les cantons et les communes disposent de nombreux moyens pour influencer le flux de la circulation routière, et cela comprend tant des instruments préventifs que répressifs et des infrastructures techniques.

Dans le domaine des mesures répressives, les bases légales qui résultent tant de la législation fédérale et cantonale sur la circulation routière que du marquage et de la signalisation dans l'espace routier sont claires. Elles offrent une base suffisante pour imposer l'ordre voulu en termes de circulation, et ce, tant au point de vue réglementaire que répressif. Depuis l'introduction de la police unifiée en 2009, exception faite des installations de surveillance de signaux lumineux et de contrôle de la vitesse exploitées par l'Inspection de police, seule la Police cantonale est habilitée à sanctionner les infractions commises par les cyclistes qui circulent.

La Ville de Bienne a conclu avec la Direction cantonale de la police et des affaires militaires (POM) un contrat sur les ressources visant à l'accomplissement des tâches de police. Dans le cadre de ce contrat, la Ville a des possibilités de pilotage et peut fixer des priorités à la Police cantonale en termes de sécurité, y compris routière. Dans le cas présent, la Ville a fait usage de cette compétence et fait intégrer les points forts suivants dans les planifications annuelles de la Police cantonale ces dernières années:

- Attention spéciale au non-respect des règles de la circulation routière par les cyclistes (interdictions de circuler, zones piétonnes et signaux lumineux, etc.)

Sur cette base, et compte tenu de ses ressources humaines disponibles, la Police cantonale effectue régulièrement des contrôles dans le domaine de la mobilité douce et satisfait ainsi au mandat que lui a confié la Ville.

De même, dans un esprit de prévention, diverses mesures sont mises en œuvre depuis longtemps. La Police cantonale soutient les cours pour cyclistes organisés par Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois et mène des actions et des campagnes préventives soutenues par la Ville. L'unité municipale SIP (Sécurité-Intervention-Prévention) du Département de la sécurité publique patrouille régulièrement sur le territoire communal et accorde une attention particulière aux cyclistes ne se comportant pas correctement.

Eu égard aux infrastructures techniques, la marge de manœuvre de la Ville est restreinte. En effet, des mesures de construction à court terme pour empêcher les cyclistes de circuler dans les zones piétonnes devraient être si importantes pour déployer l'efficacité souhaitée qu'elles seraient disproportionnées, tant d'un point de vue financier qu'esthétique. Dans le cadre de projets internes à la Ville, l'attention est toutefois portée sur les infrastructures liées aux cyclistes, afin de les améliorer à long terme.

Bienne, le 28 novembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Erich Fehr

Le vice-chancelier:

Julien Steiner

Annexe: interpellation 20180303

Interpellation

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Sécurité des piétons sur les trottoirs

Normalement, les piétons marchent sur les trottoirs et les cyclistes roulent sur les routes ou sur des pistes cyclables.

Malheureusement, cela est de moins en moins le cas, et des cyclistes peu respectueux utilisent les trottoirs, notamment pour éviter de se retrouver devant un feu rouge.

Très souvent, des piétons voient des cyclistes surgir à toute vitesse, et ont à peine le temps de s'écarter pour les laisser passer.

Les exemples en ville sont nombreux, par exemple au coin de la rue du Marché-Neuf et de la rue d'Argent.

Il n'est certes pas possible de placer un agent à chaque carrefour pour contrôler le respect des règles de la circulation. Alors, que faire ?

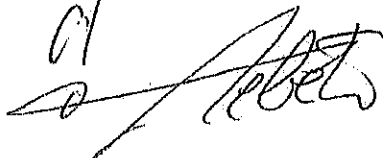
Le Conseil municipal est-il conscient du problème et des dangers que le non-respect des règles de circulation peuvent entraîner ?

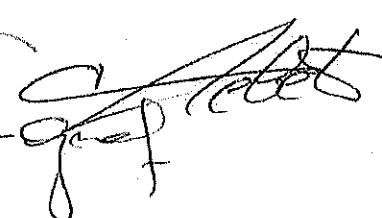
Je lui demande de se pencher sur cet état de fait et de faire des propositions pour améliorer la situation.

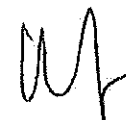
Bienne, le 20 septembre 2018

Pierre Ogi, PSR




Jean-Luc

Christophe









Beantwortung

der Interpellation 20180234, Reto Gugger, BDP, «Ausführung von Arbeiten für Private»

Die Interpellation wünscht Informationen zu Arbeiten, welche die Stadt für Private ausführt, um in Erfahrung zu bringen, wie stark die Stadt allenfalls private Unternehmungen konkurrenzieren.

Vor diesem Hintergrund beziehen sich die folgenden Ausführungen ausschliesslich auf nicht hoheitliche Arbeiten für Private. Arbeiten oder Dienstleistungen, welche die Stadt hoheitlich oder für andere Gemeinwesen und Institutionen, wie beispielsweise die Pensionskasse, die CTS, den ESB, etc. erbringt, werden nicht betrachtet.

Arbeiten oder Dienstleistungen für Private sind für die städtischen Stellen «Lückenfüller», die nur erbracht werden, wenn aufgrund von Belastungsschwankungen Kapazitäten vorhanden sind. Es stehen – mit Ausnahme in den Friedhöfen – keine Ressourcen zur Verfügung, welche spezifisch für Aufträge von Privaten eingesetzt werden können. Daraus folgt auch, dass die städtischen Stellen keine aktive Akquisition betreiben. Arbeiten oder Dienstleistungen für Private werden also ausschliesslich auf ausdrückliche Anfrage erbracht. Arbeiten oder Dienstleistungen für Private erfolgen auch aus Opportunitätsgründen, beispielsweise, weil eine spezifische Ausrüstung gefragt ist, welche die privaten Gärtnereien gar nicht anbieten können (Hebebühne).

1. Welche Abteilungen der Stadt Biel führen externe Aufträge für Dritte durch? Uns sind bis jetzt die Abteilungen Hochbau, Tiefbau und die Stadtgärtnerei (Gartenarbeiten und Grabpflege) bekannt.

Folgende städtische Abteilungen führen Aufträge für Private aus:

- Liegenschaften (Heiz- und Nebenkostenabrechnung, Liegenschaftsverwaltung);
- Öffentliche Sicherheit (Lieferung, Aufstellen und Abräumen von Marktständen sowie Vermietung von Absperrgittern);
- Hochbau (Schreinerarbeiten);
- Infrastruktur (Reinigungen, Strassen- und Schlosserarbeiten, Abfallentsorgung, Grabpflege, Pflanzendekoration, Umgebungsarbeiten).

2. Wie viele externe Aufträge von Privaten haben die betreffenden Abteilungen im Kalenderjahr 2017 ausgeführt (Anzahl der Aufträge sowie gesamte Rechnungssumme in Franken)?

Abteilung	Zahl der Aufträge	Rechnungssumme
Liegenschaften	3	Fr. 10'197
Öffentliche Sicherheit	84	Fr. 17'176
Hochbau	13	Fr. 20'927
Infrastruktur	45	Fr. 47'960
Stadtgärtnerei	2'240	Fr. 550'000
Friedhöfe	379	Fr. 292'168
Strasseninspektorat		

3. Zu welchem Stundenansatz offeriert die Stadt ihr Dienste den privaten Kunden?

Die Arbeiten für Private erfolgen zu branchen- und ortsüblichen Konditionen (z.B. Tarife Gärtnermeisterverband), zu einem Vollkostenersatz (z.B. Heiz- und Nebenkostenabrechnung) bzw. nach den Ansätzen des städtischen Gebührenreglements, wo diese herangezogen werden können (z.B. Marktstände).

4. Die Stadt Biel vermietet auch diverses Festmaterial (Fahnen, Tanzbühnen, Stellwände für Ausstellungen) an Private. Wie oft wurde dieses Material 2017 vermietet? Und wie oft pro Jahr wird das diverse Festmaterial für eigene, städtische Anlässe genutzt?

Das Festmaterial wurde 2017 wie folgt vermietet:

Kunde	Festmaterial	Betrag
Bieler Braderie	Bänke	Fr. 300.00
Bieler Lauftage	Bänke	Fr. 650.00
Faschingszunft	Tribüne	Fr. 1'500.00
Nidaugassleist	Fahnen	Fr. 570.00
Nidaugassleist	Fahnen	Fr. 500.00
Piora	Stellwände	Fr. 570.00
Perron 8	Fahnen	Fr. 1'050.00
Innovationspark	Stellwände	Fr. 1'140.00
Unterassner AG	Fahnen	Fr. 950.00
Total		7'230.00

Das Festmaterial wird zudem zwei bis drei Mal im Jahr für Städtische Anlässe genutzt.

5. Wie hohe Kosten hat die Lagerung dieses Festmaterials im Jahr 2017 verursacht?

Die Lagerkosten betragen ca. CHF 2'000.00/Jahr.

6. Falls die Stadt Biel keine Aufträge mehr für Private ausführen würde:
- Wie viel Umsatz pro Jahr würde sich zur Privatwirtschaft verlagern?
 - Wie stark würden die Steuereinnahmen bei juristischen Personen zunehmen?
 - Wie viele Steuerprozente könnten dann längerfristig eingespart werden?
 - Um welchen Betrag würden dann die jährlichen Fixkosten der Stadt abnehmen?

Die Frage, wie viel Umsatz pro Jahr sich zur Privatwirtschaft verlagern würde, lässt sich nicht genau beantworten, da nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, inwieweit die Arbeiten und Dienstleistungen, welche städtische Abteilungen heute für Private erfüllen, von der Privatwirtschaft übernommen bzw. von den Privaten im gleichen Umfang in Auftrag gegeben würden. Es kann aber wohl festgehalten werden, dass die Aufträge, welche städtische Stellen für Private erfüllen, den Umsatz der Privatwirtschaft nicht namhaft beeinflussen und dass somit auch weder höhere Steuereinnahmen zu erwarten wären, noch Steuerprozente eingespart werden könnten,

wenn diese Arbeiten nicht mehr ausgeführt würden. Die jährlichen Fixkosten der Stadt würden schliesslich nicht abnehmen, aber es würden natürlich die Einnahmen aus den Aufträgen entfallen.

Biel, den 21. November 2018

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage(n)

- Interpellation 20180234

EVP / PEV

Vorstoss Nr./Interv. no:

180234

Termin CH/Délai CM:

21.11.18

Direktion/Direction:

BEU

Mitbericht/Corapport:

DEA, FID, DSS, BKS, STI

BDP / PBD

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Interpellation

Ausführung von Arbeiten für Private

Diverse Abteilungen der Stadt Biel, insbesondere innerhalb der Direktion „Bau, Energie und Umwelt“, führen gegen Verrechnung Arbeiten für Private durch. Wir möchten weitere Informationen zu diesen Angeboten sowie deren Nutzung erhalten und in Erfahrung bringen, wie stark die Stadt mit diesen Angebote allenfalls private Unternehmungen konkurrenziert.

1. Welche Abteilungen der Stadt Biel führen externe Aufträge für Dritte durch? Uns sind bis jetzt die Abteilungen Hochbau, Tiefbau sowie die Stadtgärtnerei (Gartenarbeiten und Grabpflege) bekannt.
2. Wie viele externe Aufträge von Privaten haben die betreffenden Abteilungen im Kalenderjahr 2017 ausgeführt (Anzahl der Aufträge sowie gesamte Rechnungssumme in CHF)?
3. Zu welchem Stundenansatz offeriert die Stadt Biel ihre Dienste den privaten Kunden?
4. Die Stadt Biel vermietet auch diverses Festmaterial (Fahnen, Tanzbühnen, Stellwände für Ausstellungen) an Private. Wie oft wurde dieses Material 2017 vermietet? Und wie oft pro Jahr wird das diverse Festmaterial für eigene, städtische Anlässe genutzt?
5. Wie hohe Kosten hat die Lagerung dieses Festmaterials im Jahr 2017 verursacht?
6. Falls die Stadt Biel keine Aufträge mehr für Private ausführen würde:
 - a) Wie viel Umsatz pro Jahr würde sich zur Privatwirtschaft verlagern?
 - b) Wie stark würden die Steuereinnahmen bei den juristischen Personen zunehmen?
 - c) Wie viele Stellenprozente könnten dann längerfristig eingespart werden?
 - d) Um welchen Betrag würden dann die jährlichen Fixkosten der Stadt Biel abnehmen?

Biel, 28. Juni 2018

Reto Gugger
BDP

F. Müller

T. Brunner

F. Scher

O. Waechter
SUP

H. Haller
SUP

J. Buehler

11. 17. 11. 18
R. Buehler



Réponse

à la motion urgente 20180363, Olivier Wächter, Groupe UDC/Les Confédérés,
«Présidence de la ville: nouvelle proposition»

L'auteur de la présente motion urgente demande au Conseil municipal et à la Commission d'accompagnement du Conseil de ville en charge de la révision totale du nouveau Règlement de la Ville d'étudier un nouveau modèle pour la fonction de maire / mairesse, selon le principe de rotation. La présidence de la ville devrait être attribuée par tournus aux membres de l'Exécutif selon le principe de l'ancienneté de fonction. Le Conseil municipal est également prié d'indiquer les ajustements qui s'avéreraient nécessaires pour ancrer ce principe dans le nouveau Règlement de la Ville.

L'intervention est motivée par le fait que la révision totale du Règlement de la Ville offre l'occasion de débattre de ce changement de système. Comme au niveau fédéral, la fonction de maire ou de mairesse consiste principalement à représenter la Ville de Bienne. Il convient donc d'examiner si l'élection d'une personne à ce poste est la méthode appropriée. Enfin, le système de rotation renforcerait la représentativité des principaux partis politiques biennois; c'est ce qui ressort clairement d'une enquête publique réalisée à l'été 2018 auprès de la population biennoise.

La question de l'organisation des autorités a été abordée à plusieurs reprises durant les travaux de révision totale du Règlement de la Ville, la dernière fois lors de l'atelier conjoint du Conseil municipal et de la Commission d'accompagnement du Conseil de ville en octobre 2018. À propos du Conseil municipal, la question prioritaire était de savoir s'il fallait renforcer la présidence en lui accordant des compétences spécifiques dans le but d'augmenter l'efficacité des autorités (droits de demander des renseignements et de donner des instructions à propos des affaires des directions municipales).

Lors de cette séance, le système de rotation a été abordé en tant que contre-modèle au renforcement de la fonction de maire / mairesse. Une présidence tournante assure une position équivalente au sein du collège à tous les membres de l'Exécutif, du fait que chacun d'entre eux assume en alternance uniquement la préparation et la conduite administratives des séances et a l'occasion de représenter la Ville.

Il a été constaté que le système de rotation est exceptionnel au niveau communal. En Suisse, de très rares communes, principalement romandes à l'instar de Genève et de Neuchâtel, connaissent une présidence tournante. Dans ces deux villes cependant, le maire ou la mairesse (le président ou la présidente à Neuchâtel) détient des compétences au sein du collège qui vont au-delà du statut de «primus inter pares» et d'un simple rôle administratif. À Neuchâtel, le président ou la présidente exerce «une surveillance générale sur la marche de l'administration» et veille à l'application des décisions prises.

À Genève, le maire ou la mairesse veille au respect du règlement de l'Exécutif, ce qui inclut la préparation des affaires et le contrôle des délais, et peut, le cas échéant, prendre des décisions.

Le Conseil municipal ne comprend pas au premier abord pourquoi un système de rotation renforcerait la représentativité des «principaux» partis politiques. Il ne voit pas non plus clairement à quelle enquête auprès de la population l'auteur de la motion se réfère. S'il s'agit de la participation directe de la population en vue de la révision totale du Règlement de la Ville dont les débats ont été organisés par la direction de projet en début d'année et au printemps, la question de la présidence de la ville n'a pas été abordée.

Dans le cas d'un système de rotation, le Conseil municipal élirait chaque année le maire ou la mairesse parmi ses membres, qui ne seraient dès lors plus élus qu'au système proportionnel par le Souverain biennois.

La Commission d'accompagnement avait étudié en détail, en vue de la première lecture, le projet de nouveau Règlement de la Ville soumis ce jour au Conseil municipal en deuxième lecture, et n'avait alors émis aucune proposition allant dans le sens de la motion. Si la procédure de consultation fait clairement ressortir la proposition d'un changement de système pour la fonction de maire / mairesse, le Conseil municipal ajoutera une variante en ce sens dans le projet de règlement qui sera soumis au Conseil de ville.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville de transformer la motion urgente 20180363 en postulat (elle n'exigeait expressément qu'un examen) et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 19 décembre 2018

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

Le vice-chancelier:

Erich Fehr

Julien Steiner

Annexe:

- Motion urgente 20180363

(sera rempli par la CHM)

Vorstoss Nr. / Interv. no:

180363

Termin GR / Délai CM:

10.12.18

Direktion / Direction:

STK

Mitbericht / Corapport:

Olivier Waechter, Groupe UDC / Les Confédérés

Motion urgente

Présidence de la ville: nouvelle proposition

Proposition

Le conseil municipal ainsi que la commission en charge du nouveau règlement de ville sont priés d'étudier une nouvelle répartition des différents départements entre les 5 élus municipaux; avec la mise en place d'un principe de rotation concernant le poste de Maire de Bienne, entre les 5 élus, selon le principe de l'ancienneté de fonction. Il est également demandé d'indiquer les ajustements nécessaires dans le règlement de la ville et les éventuelles votations nécessaires.

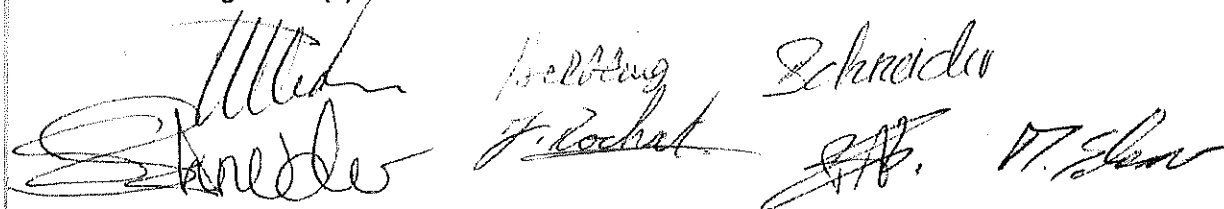
Motivation

Profitant de la mise en place d'une commission en charge de réviser le règlement de la ville de Bienne, nous saisissons l'occasion pour proposer une modification de la présidence de notre ville, basée sur le modèle en place au sein du Conseil Fédéral Suisse. La fonction de maire étant principalement de représenter la ville de Bienne, son image et son économie, sa population et ses différents courants politiques au-delà de nos frontières communales, dès lors une question légitime vient à l'esprit. Ce mode de fonctionnement actuel est-il encore justifié à Bienne? Précisons que cette nouvelle version renforcera la représentativité des principaux partis politiques biennois. Cet argument ressort clairement d'une enquête public réalisée cet été auprès de la population biennoise. Le succès d'un Conseil Fédéral fonctionnant sur le principe de rotation du rôle de président mérite que l'on se pose la question à Bienne. Après tout, Bienne n'est-elle pas la ville de l'avenir?

Bienne, le 15 novembre 2018

Olivier Waechter, Groupe UDC / Les Confédérés

Cosignataire(s)

The block contains several handwritten signatures in black ink. The first signature is large and appears to be 'Schneider'. Below it, there are several other signatures, including one that looks like 'Berthoud', 'Schneider', and others that are less legible. The signatures are written in a cursive, handwritten style.



Beantwortung

der Motion 20180289, Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, «Keine Ratsdebatten mehr bei Interpellationen»

Die Motion verlangt, dem Stadtrat die Beantwortung von Interpellationen künftig nur noch zur Kenntnisnahme zu unterbreiten, ohne dass darüber debattiert werden kann. Die Forderung wird damit begründet, dass eine Interpellation Fragen an den Gemeinderat stellt, welche dieser auf formellem Weg beantwortet. Nach Auffassung der Motionärin erübrigt sich die Debatte, da die Urhebenden zwar erklären können, ob sie von der Antwort befriedigt sind, der Stadtrat über die Interpellation aber nicht abstimmen kann. Zudem führt sie an, dass Beantwortungen von Interpellationen auch im Grossen Rat des Kantons Bern nur zur Kenntnisnahme unterbreitet würden, was den Ratsbetrieb effizienter mache und Leerlauf verhindere.

Das Stadtratsbüro (SRB) kann dem vorgeschlagenen Vorgehen viel Positives abgewinnen. Es hält aber dafür, dass zumindest die Urhebenden der Interpellation im Stadtrat noch das Wort ergreifen können sollen. Zudem ist zu klären, ob eine Debatte in Ausnahmefällen ermöglicht werden soll und wenn ja, unter welchen Bedingungen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob einfache Anfragen weiterhin zulässig sein sollen und wenn ja, wodurch sich diese von der Interpellation abgrenzen. Nach Ansicht des SRB sollen die aufgeworfenen Fragen in die vorgesehene Totalrevision der Geschäftsordnung des Stadtrates (SGR 151.21) einfließen, zumal in diesem Zusammenhang auch die Handhabung der weiteren parlamentarischen Instrumente zu überdenken sein wird.

Der Gemeinderat begrüsst es, dass das Anliegen der Motion im Rahmen der Totalrevision der Geschäftsordnung des Stadtrates vertieft angegangen werden soll. Er weist jedoch bereits an dieser Stelle darauf hin, dass bei einer allfälligen Replikmöglichkeit der Interpellantinnen bzw. Interpellanten auch eine Duplik des Gemeinderates möglich sein muss. Im Weiteren müsste auch der Frage nachgegangen werden, ob bei gänzlichem Verzicht auf Debatten die Gefahr besteht, dass dadurch vermehrt «unechte» Postulate eingereicht werden könnten, um Diskussionen anlässlich der gemeinderätlichen Stellungnahme dennoch «zu erzwingen». Ein Kompromiss könnte darin liegen, dass in Anlehnung an die Regelung der Städte Bern und Interlaken eine Diskussion nur dann stattfindet, wenn sie von mindestens einem Drittel der anwesenden Mitglieder des Stadtrates verlangt wird. Eine solche Präzisierung würde aus Sicht des Gemeinderates sowohl die Anliegen der Motionärin als auch die vom Stadtratsbüro ins Feld geführten Überlegungen aufnehmen.

Das SRB beantragt deshalb, die Motion 20180289 in ein Postulat umzuwandeln und dieses erheblich zu erklären.

Biel, 8. Januar 2019

Namens des Stadtratsbüros

Die Stadtratspräsidentin:

Die Ratssekretärin:

Ruth Tennenbaum

Regula Klemmer

Beilage:

- Motion 20180289

Vorstoss Nr./Interv. no:

180289

Termin GH/Débat CM:

30.1.19

Fraktion/Fraction:

SRB

Mitbringer/Coporteur:

GR

Motion

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Keine Ratsdebatten mehr bei Interpellationen

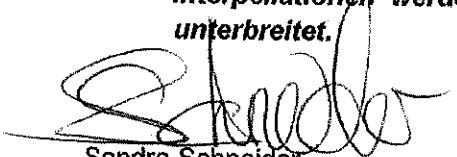
Die Behandlung von parlamentarischen Vorstössen im Stadtrat ist oftmals zeitintensiv – und dagegen ist auch nichts einzuwenden. Schliesslich sollen alle Argumente dafür und dagegen im Rat dargelegt werden können. Oftmals wird aber auch sehr viel Zeit für die Abarbeitung von traktandierten Interpellationen verwendet. Dies ist eigentlich unnötig: Eine Interpellation stellt Fragen an den Gemeinderat, welcher dieser auf dem formellen Weg beantwortet. Als Interpellant kann man mit den gegebenen Antworten zufrieden sein oder nicht. Interpellationen führen zu keiner Abstimmung im Stadtrat. Die Parlamentarier können also nicht „für“ oder „gegen“ eine Interpellation abstimmen. Eine Interpellation kann dazu dienen, einen Folgevorstoss in Form einer Motion oder eines Postulats einzureichen. Die Debatte kann und soll dann in diesem Rahmen stattfinden.

Im Grossen Rat des Kantons Bern werden Interpellationen mittlerweile nur noch zur Kenntnisnahme unterbreitet. Breite Debatten finden nicht statt. Dadurch konnte der Ratsbetrieb effizienter organisiert und Leerläufe vermieden werden. Dies hat auch merklich dazu beigetragen, dass die Dauer der Sessions merklich verkürzt werden konnte.

Eine analoge Einführung dieser Handhabung im Stadtrat würde auch den Bieler Ratsbetrieb merklich beschleunigen.

Aus diesem Grund fordern wir:

- **Interpellationen werden künftig nur noch zur Kenntnisnahme ohne Debatte unterbreitet.**


Sandra Schneider

Fraktion SVP / Die Eidgenossen

Biel/Bienne, 20. September 2018


Helber


Bucher


Schneider

J. Pochat