



08. Stadtratsprotokoll / 08^e procès-verbal du Conseil de ville

Sitzung vom Donnerstag, 06. Juni 2019, 18.00 Uhr
Séance du jeudi 06 juin 2019 à 18h00

Ort: Stadtratssaal in der Burg

Lieu: salle du Conseil de ville au Bourg

Anwesend / Présents:

Arnold Marc, Arnold Niels, Augsburg-Brom Dana, Bohnenblust Peter, Bord Pascal, Briechle Dennis, Brunner Thomas, Cadetg Leonhard, Clauss Susanne, De Maddalena Daniela, Epper Bettina, Francescutto Luca, Frank Lena, Gerber Andreas, Gonzalez Vidal Bassi Glenda, Grupp Christoph, Gugger Reto, Gurtner-Oesch Sandra, Heiniger Peter, Helbling Beatrice, Koller Levin, Külling Urs, Leuenberger Bernhard, Loderer Benedikt, Meuli Selma, Meyer Miro, Molina Franziska, Ogi Pierre, Paronitti Maurice, Pittet Natasha, Rebetez Maurice, Rindlisbacher Hugo, Rochat Julien, Roth Myriam, Scherrer Martin, Scheuss Urs, Schneider Sandra, Schneider Veronika, Schor Alfred, Sprenger Titus, Steinmann Alfred, Stocker Julien, Stolz Joseline, Strässler Thomas, Strobel Salome, Suter Daniel, Sutter Andreas, Tanner Anna, Tennenbaum Ruth, Torriani Isabelle, Vlaiculescu-Graf Christiane, Wendling Cécile, Widmer Patrick, Wiher Max, Zimmermann Erwin, Zumstein Joël

Entschuldigt / Absence(s) excusée(s):

Günther Muriel, Hamdaoui Mohamed, Wächter Olivier, Wiederkehr Martin

Vertretung des Gemeinderates / Représentation du Conseil municipal:

Stadtpräsident Fehr Erich

Gemeinderätinnen/Gemeinderäte Feurer Beat, Némitz Cédric, Schwickert Barbara, Steidle Silvia

Entschuldigt Gemeinderat / Absence(s) excusée(s) du Conseil municipal:

-

Vorsitz / Présidence:

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin

Sekretariat / Secrétariat:

Klemmer Regula, Ratssekretärin

Behandelte Geschäfte / Affaires traitées**Seite/Page**

117. Genehmigung der Traktandenliste	330
118. Mitteilungen Stadtratsbüro	330
• Abrechnung in der Kompetenz der GPK	330
119. Protokollgenehmigungen (22. Februar 2018 / Nr. 2)	330
120. 20190073 Schaffung einer Spezialfinanzierung zur Deckung von Wertberichtigungen der städtischen Beteiligung am Energie Service Biel/Bienne (ESB)	331
121. 20190113 Orpundstrasse 77: Verlängerung des Baurechtes mit OG Immobilien + Beteiligungen AG	337
122. 20190072 Sanierung des Lehrschwimmbeckens Sahligut / Projektierung / Verpflichtungskredit	340
123. Überparteiliche Motion 20180417, Dennis Briechle, GLP; Levin Koller, JUSO, Urs Scheuss, Grüne, Alfred Steinmann, SP, Titus Sprenger, Passerelle, «Velobahnen für Biel!»	343
124. Interpellation 20180418, Julien Rochat, Fraktion SVP/ Die Eidgenossen, «Velodiebstähle in Biel, ein Übel!»	352
125. Interpellation 20180420, Glenda Gonzalez, Fraktion PSR, «Besser kommunizieren, um sich zu verstehen!»	354
126. Überparteiliche Interpellation 20180424, Titus Sprenger, Passerelle, Julien Stocker, GLP, Christoph Grupp, Grüne, Urs Scheuss, Grüne, Mohamed Hamdaoui, parteilos, «Aktionsplan Luftreinhaltung – Stand der Massnahmen»	357
127. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20190210 Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, «Diskriminierung auf dem Bahnhofplatz»	358
128. Neueingänge	359

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Ich begrüsse Sie herzlich zur heutigen Stadtratssitzung. Vor allem gratuliere ich Frau Roth zu ihrem heutigen Geburtstag und wünsche ihr alles Gute (*Applaus*).

Auf Ihren Tischen liegen folgende Unterlagen auf:

- Jahresbericht 2018 der Spitex Biel-Bienne Regio
- Zeitschrift Vision 2035

117. Genehmigung der Traktandenliste

Tennenbaum Ruth, Fraktion Einfach libres!: Wie bereits mitgeteilt, möchte ich heute keine Pause vorsehen. Ich hoffe, das ist in Ihrem Sinn.

Die Traktandenliste wird **stillschweigend genehmigt**.

118. Mitteilungen Stadtratsbüro

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Niels Arnold, SP, wechselte per 1. Juni 2019 zur Fraktion GLP+. Der neue Sitzplan wurde Ihnen per E-Mail zugestellt.

Abrechnung in der Kompetenz der GPK

Klemmer Regula, Ratssekretärin: Die GPK hat anlässlich ihrer Sitzung vom 28. Mai 2019 die Abrechnung des Verpflichtungskredits 20150045 «Kindergarten Geyisried / Neubau Provisorium für zwei Kindergärten» der Direktion Bau, Energie und Umwelt **in eigener Kompetenz und einstimmig mit folgender Bemerkung genehmigt:**

Die Abrechnung weist eine deutliche Kostenunterschreitung von rund CHF 600'000 beziehungsweise 35% auf. Zur Verbesserung der Entscheidungsrundlage für den Stadtrat sollte darauf geachtet werden, dass die geplanten Ausgaben näher an den tatsächlich getätigten Ausgaben liegen.

119. Protokollgenehmigungen (22. Februar 2018 / Nr. 2)

Das Protokoll Nr. 2 wird vom Rat stillschweigend genehmigt.

120. 20190073 Schaffung einer Spezialfinanzierung zur Deckung von Wertberichtigungen der städtischen Beteiligung am Energie Service Biel/Bienne (ESB)

Scherrer Martin, GPK: Nach der Auslagerung des Energie Service Biel (ESB) per Anfang 2013 wurde die städtische Beteiligung mit CHF 226.7 Mio. im Verwaltungsvermögen des allgemeinen Finanzhaushaltes bilanziert. Es resultierte ein Aufwertungsgewinn von CHF 172.6 Mio., der in die Spezialfinanzierung «Vermögensübertragung (ESB)» (Art. 48 des Reglements für das selbständige Gemeindeunternehmen Energie Service Biel/Bienne (ESB); SGR 7.4-1) eingelegt wurde. Diese Spezialfinanzierung muss aufgrund gesetzlicher Vorgaben über die nächsten 16 Jahre aufgelöst werden. Der Gemeinderat schlägt vor, die jährlich aufzulösenden CHF 10.8 Mio. zu 50% in der Erfolgsrechnung zu verbuchen und die verbleibenden 50% in eine neue Spezialfinanzierung einzulegen. Mit dem vorliegenden Geschäft beantragt der Gemeinderat, diese Spezialfinanzierung zu schaffen. Sie würde nach 16 Jahren ein Volumen von CHF 86.3 Mio. erreichen und dazu dienen, eine allfällige zukünftige Abwertung des ESB aufzufangen. Ein einfaches Rechenbeispiel: müsste der ESB in den nächsten Jahren infolge einer Neubewertung um CHF 50 Mio. abgewertet werden, würde diese Abwertung die Jahresrechnung mit CHF 50 Mio. negativ belasten. Mit Bestehen einer Spezialfinanzierung hingegen könnten dieser CHF 50 Mio. entnommen werden, womit die Abwertung für die Stadt ergebnisneutral ausfiele. So einfach ist das Prinzip. Für die GPK stellte sich die Frage, ob eine Spezialfinanzierung tatsächlich nötig ist, da damit im Prinzip nur das Eigenkapital künstlich erhöht wird. Im Verwaltungsvermögen des allgemeinen Haushaltes sind total CHF 296 Mio. bilanziert, wovon CHF 226 Mio., also mehr als drei Viertel, auf den ESB entfallen. Daraus lässt sich ableiten, dass der ESB in der städtischen Bilanz eine wichtige, aber risikolose Position innehat. Das schlimmste mögliche Szenario ist, dass der ESB Konkurs geht und aus der Konkursmasse kein durch die Stadt aktivierbares Vermögen zurückbleibt. Ein solcher Konkurs würde die Stadt einmalig mit CHF 226 Mio. negativ belasten. Dieses Szenario scheint mir zum jetzigen Zeitpunkt aber absolut unrealistisch und ich hoffe, dass es nie eintreten wird. Vermutlich würde dadurch auch die Stadt zum Sanierungsfall. Diese Überlegung zeigt auf, dass die Bewertung des ESB einen massiven Einfluss auf die städtische Jahresrechnung hat. Allerdings würde sich eine Neubewertung nur bei einer dauerhaften Veränderung beim ESB aufdrängen. Seit 2013 war das nicht mehr der Fall und gemäss aktuellem Wissensstand ist auch in naher Zukunft keine solche Veränderung absehbar. Der Stadtrat muss sich bewusst sein, dass es nicht um physisch vorhandenes Geld geht, sondern um Bewertungen und um die Bilanz. Um effektives Geld ginge es erst, wenn der ESB verkauft werden sollte. Wie bereits am Beispiel des Konkurses ausgeführt, können die Auswirkungen von Veränderungen aber tatsächlich sehr gross sein und das städtische Jahresergebnis massiv belasten. Um dieses Risiko abzufedern, ist es nach Meinung der GPK durchaus sinnvoll, die vom Gemeinderat beantragte Spezialfinanzierung zu schaffen und damit eine Art Versicherung zu haben, dass nicht jede Neubewertung unmittelbare und grosse Auswirkungen auf die Jahresrechnung hat. Deshalb unterstützt die GPK das vorliegende Geschäft und bittet den Stadtrat um Zustimmung.

Suter Daniel, au nom du Groupe PRR: La proposition du Conseil municipal découle des dispositions de l'Ordonnance sur les Communes (OCo; RSB 170.111), selon lesquelles un gain comptable réalisé au moment du transfert d'un patrimoine administratif à un organisme communal indépendant doit être attribué à un financement

spécial. Ceci afin de le neutraliser dans le compte des résultats, puisqu'il ne correspond à aucun apport financier. Par la suite, les prélèvements de ce financement spécial sont strictement limités et servent notamment à compenser d'éventuelles dépréciations des éléments du patrimoine administratif transféré. Enfin, à partir de la sixième année dès le transfert de patrimoine, 1/16 du capital restant doit être dissout année après année, en faveur du compte excédent respectivement découvert du bilan. Or, si nous voulons être prêts à assumer des dépréciations du patrimoine transféré à tout moment, c'est à dire au-delà de la sixième année, le principe de la prudence nous impose de réserver au moins une partie de la valeur du patrimoine à cette seule fin, en constituant un nouveau financement spécial qui aura pour vocation le préfinancement de cette possible dépréciation. Il s'agit d'une simple opération comptable aboutissant à un transfert de fond entre différentes catégories de capitaux propres figurant au bilan. Elle permet d'éviter que la Ville ne dispose de valeurs qui pourraient avoir disparu. Il faut encore noter que toute disposition de la Ville de valeurs comptables qui ne correspondent à aucun moyen financier augmente son endettement. Cela pourrait, à terme, obliger la Ville de Bienne de vendre ces valeurs. Il va de soi que ce cas de figure est à éviter à tout prix pour ESB. Dans ces conditions, le Groupe PRR vous propose d'accepter le projet d'arrêté proposé par le Conseil municipal.

Koller Levin, Fraktion SP/JUSO: Der Stadtrat stimmt heute über das vorliegende Geschäft ab, weil der ESB im Jahr 2013 durch die Auslagerung massive Aufwertungsgewinne erzielte. Einige Mitglieder der Fraktion SP/JUSO betrachten diese Auslagerung noch immer mit einem sehr kritischen Auge. Darum geht es heute aber nicht. Meine Fraktion ist sich darin einig, dass die Energieversorgung ein Service public ist und im Besitz der öffentlichen Hand bleiben muss. Dieser Grundsatz ist in Gefahr, falls der ESB zukünftig an Wert verlieren sollte. Denn in diesem Fall müsste das städtische Budget innert kürzester Zeit um dutzende Millionen Franken «aufpoliert» werden. Dass dann wieder eine Privatisierung zur Debatte stehen wird, ist absehbar. Diesem Szenario und einer Privatisierung des ESB will die Fraktion SP/JUSO vorbeugen. Deshalb unterstützt sie das vorliegende Geschäft. Das Reglement scheint uns wichtig, weil eine Wertverminderung des ESB in unseren Augen aus drei Gründen keinesfalls unrealistisch ist:

1. Wie der Gemeinderat richtig schreibt, könnte eine Liberalisierung des Strom- und Gasmarktes dem ESB schaden. Konkurrenzunternehmen würden den ESB, der auf eine nachhaltige Stromerzeugung setzt, mit dreckigstem Strom und Dumpingpreisen angreifen und gefährden.
2. Der Energiekonsum muss und wird in den nächsten Jahren abnehmen, damit ein Weg aus der Klimakrise gefunden werden kann. Die Gasversorgung wird als Geschäftsfeld wegfallen, da der Verbrauch von fossilem Erdgas in den nächsten Jahrzehnten auf null reduziert werden muss. Ob dieser Verlust durch andere Bereiche wie zum Beispiel der Wärmeversorgung mit erneuerbarer Fernwärme kompensiert werden kann, ist ungewiss. Zudem sollte auch der städtische Stromverbrauch nicht ansteigen, womit das Wachstumspotenzial für den ESB aus ökologischen Gründen sehr beschränkt ist.
3. Es darf keinesfalls vergessen gehen, dass der ESB ein Unternehmen des Service public ist. Es soll in erster Linie um die Bieler Bevölkerung gehen und nicht um den Profit oder den Unternehmenswert.

Eine Wertverminderung des ESB stellt also ein durchaus mögliches Szenario dar. Aus Sicht der Fraktion SP/JUSO ist es deshalb absolut richtig, dass sich die Stadt mit der

beantragten Spezialfinanzierung darauf vorbereitet. Zum Schluss noch eine Frage an den Gemeinderat: Bereits im Budget 2018 (das vor anderthalb Jahren verabschiedet wurde) war vorgesehen, die Aufwertungsgewinne zuhanden Spezialfinanzierung und Budget aufzuteilen. Wieso stimmt der Stadtrat erst heute über das vorliegende Reglement ab? Wieso wurde ihm dieses nicht bereits im Rahmen der Budgetdebatte 2018 vorgelegt? Die heute zu beschliessende Vorgehensweise wurde ja bereits umgesetzt und das Reglement kann heute faktisch gar nicht abgelehnt werden. Es kann nur der Status quo gutgeheissen werden, womit die Handlungsfähigkeit des Parlamentes eingeschränkt wird. Die Fraktion SP/JUSO findet dieses Vorgehen intransparent und wünscht sich, dass dies in Zukunft anders läuft. Aber das Geschäft an sich ist in meiner Fraktion unbestritten.

Augsburger-Brom Dana, Fraktion Einfach libres!: Vorliegend geht es um virtuelles Geld und um Verbuchungen, die dem ESB eine gewisse Stabilität geben sollen. Die Fraktion Einfach libres! ist sich darüber einig, dass das vorausschauend ist. Trotzdem werden dem vorliegenden Geschäft nicht alle Mitglieder zustimmen, da einige damals schon die Auslagerung des ESB nicht unterstützten. Die auf Seite 2 des gemeinderätlichen Berichts zum Geschäft aufgeführte Aussage, dass die Beteiligungen der Stadt allenfalls abgeschrieben oder verkauft werden müssten, wird teilweise als Erpressung oder Bedrohung empfunden. Bereits bei der Auslagerung wurde ein solches Szenario befürchtet. Für einige Mitglieder der Fraktion Einfach libres! würde sich in diesem Fall eher die Frage stellen, ob der ESB wieder in die Stadtverwaltung eingegliedert werden sollte. Vielleicht werden noch entsprechende Vorstösse eingereicht. Zudem wird die heutige Rechtsform des ESB als nicht fair gegenüber den Steuerzahlenden empfunden. Sie tragen das Risiko, können aber nicht mehr mitbestimmen. Zum Schluss noch eine Frage an den Gemeinderat, die an die Frage meines Vorredners anknüpft: Das Reglement soll rückwirkend auf 31. Dezember 2018 in Kraft treten. Wurde die entsprechende Buchung tatsächlich am letzten Tag des Jahres 2018 vorgenommen oder bereits früher? Ist es überhaupt möglich, das Reglement rückwirkend in Kraft treten zu lassen?

Frank Lena, Fraktion Grüne: Ich kann mich grösstenteils dem Votum von Herrn Koller anschliessen. Auch die Fraktion Grüne hat lange über das vorliegende Geschäft diskutiert. Ihr ist wichtig, dass der ESB und seine Leistungen ein Service public sind und unbedingt bleiben müssen. Nur so kann die demokratische Kontrolle über die Bieler Strom- und Wasserversorgung weiterhin gesichert werden, soweit sie nach der Auslagerung überhaupt noch vorhanden ist. Die Fraktion Grüne schliesst sich dem bereits Gesagten an und empfiehlt das Geschäft zur Annahme.

Bohnenblust Peter, Fraktion FDP: Die Fraktion FDP kann dem vorliegenden Geschäft zustimmen, obwohl es um eine Spezialfinanzierung geht. Es gibt drei Arten von Spezialfinanzierungen:

1. Spezialfinanzierungen, die für den Konsum bestimmt sind: diese dürften mittlerweile alle abgeschafft worden sein, was auch richtig ist.
2. Spezialfinanzierungen, die für Investitionen bestimmt sind: gegen diese stellt sich meine Fraktion nicht, solange sie sie als sinnvoll erachtet.
3. Spezialfinanzierungen, die – wie vorliegend – als eine Art Versicherung dienen und aus Sicht der Fraktion FDP sinnvoll sind.

Auch bei der Fraktion FDP kam es nicht gut an, dass das Reglement rückwirkend in Kraft gesetzt werden soll. Auch sie hätte es bevorzugt, das Reglement zu einem früheren Zeitpunkt verabschieden zu können. Sie hofft, dass der Gemeinderat künftig von einem solchen Vorgehen absehen wird. Die Sprecher der GPK und des PRR haben die Argumente der Fraktion FDP bereits erwähnt. Wichtig scheint mir, dass die Stadt dank dem harmonisierten Rechnungslegungsmodell 2 (HRM2) auf dem Papier zwar reicher wurde, aber trotzdem nicht über mehr Geld verfügt. Das muss sich auch der Stadtrat immer vor Augen halten. Auch die CHF 5.4 Mio., die mit der vorliegenden Regelung jährlich in die Erfolgsrechnung fliessen sollen, sind nur Buchgeld und nicht bares Geld. Es braucht aber die beantragte Spezialfinanzierung und die Fraktion FDP unterstützt diese. Allerdings vermisste sie im Geschäft eine Herleitung dafür, weshalb gerade 50% der aufzulösenden Spezialfinanzierung in diese neue Spezialfinanzierung einfliessen sollen. Wir gehen davon aus, dass sich der Gemeinderat seine Überlegungen dazu gemacht hat. Herr Koller, Liberalisierung ist nicht vom Teufel. Von ihr können die KonsumentInnen, und damit auch Ihre WählerInnen, profitieren. Frau Augsburger-Brom, die beantragte Spezialfinanzierung muss nicht aufgrund der Auslagerung geschaffen werden, sondern aufgrund des Wechsels zu HRM2.

Gonzalez Glenda, au nom du Groupe PSR: Le Groupe PSR a eu le sentiment que ce rapport n'était pas très facilement compréhensible. Il contourne une subtilité comptable qui découle de la Loi fédérale complétant le Code civil suisse (Livre cinquième: Droit des obligations; Code des obligations; RS 220) et de l'introduction de MCH2. Deux éléments sont essentiels à la compréhension de ce qui est proposé au Conseil de ville par le Conseil municipal:

1. Quel est le risque effectif lié au marché de l'énergie? On comprend bien que, dans le contexte de la gestion d'une municipalité, il vaut mieux être prudent. Mais la proposition nous paraît extrêmement conservatrice au niveau de la gestion financière, étant donné que pour ESB, le risque est vraiment minime. Vu la fortune de l'entreprise et tous les ratios qui sont «au vert», il nous paraît exagéré de faire une telle proposition, même s'il est nécessaire de garantir l'avenir.
2. Comment le Conseil municipal arrive à faire une proposition de distribution, via le mandataire, de 50/50? Ce rapport étant peu clair, il est difficile de le comprendre, bien qu'il soit compréhensible en tant que tel de faire des réserves.

Je vous remercie de vos réponses et informe que le Groupe PSR va soutenir ce projet.

Briechle Dennis, Fraktion GLP+: Beim vorliegenden Geschäft geht es darum vorzuschauen, Risiken zu erkennen und entsprechende Massnahmen einzuleiten. Der Gemeinderat geht von verschiedenen Liberalisierungsschritten im Energiemarkt aus, die den ESB betreffen werden. Auch wenn die diesbezügliche politische Debatte sicherlich nicht abgeschlossen ist und diese Schritte letztendlich vielleicht auch von den Stimmberechtigten genehmigt werden müssen, ist es sicherlich vorausschauend, die Liberalisierung des Strom- und Gasmarktes als realistisches Szenario anzusehen. Auch die Annahme ist realistisch, dass der ESB als eher kleiner Akteur in einem solchen Szenario unter wirtschaftlichen Druck geraten könnte. In diesem Sinne ist es begrüssenswert, dass der Gemeinderat proaktiv Massnahmen ergreift. Mit der Schaffung der Spezialfinanzierung «Deckung von Wertberichtigungen der städtischen Beteiligung am Energie Service Biel/Bienne (ESB)» wird ein geeignetes Instrument geschaffen, mit welchem grosse Ausschläge in der Bewertung des ESB abgefedert werden können und die übermässige Belastung einer einzelnen städtischen

Erfolgsrechnung verhindert wird. Ebenso ist es aus Sicht der Fraktion GLP+ erfreulich, dass mit der Äufnung dieser Spezialfinanzierung die rein buchhalterische und nicht geldwirksame Verbesserung der jährlichen Erfolgsrechnung während der nächsten 16 Jahre um die Hälfte kleiner ausfällt, da damit die effektiven Geldflüsse der Stadt besser abgebildet werden. Auch die Fraktion GLP+ fragte sich, weshalb gerade 50% der aufzulösenden Spezialfinanzierung in die neue Spezialfinanzierung einfließen sollen. Dem Bericht ist nicht zu entnehmen, weshalb die beauftragte Firma diese Aufteilung vorschlägt. Ohne Begründung erscheint dieser Prozentsatz etwas willkürlich. Auch die Fraktion GLP+ findet es sehr unschön, dass das neue Reglement rückwirkend in Kraft treten soll. Aus ihrer Sicht sind rückwirkende Erlasse der Rechtssicherheit nicht förderlich und sollten vermieden werden. Auch diesbezüglich erklärt der Bericht das gewählte Vorgehen nicht.

Wenn der Stadtrat heute vorausschaut, sollte er sich auch Gedanken zur Struktur des ESB machen. Im Hinblick auf eine allfällige Marktliberalisierung muss festgestellt werden, dass der ESB ein «Gemischtwarenladen» ist und verschiedene Aufgaben unter einem Dach vereint. Einige dieser Aufgaben müssen aus Sicht der Fraktion GLP+ zwingend vom Staat wahrgenommen werden. So zum Beispiel die Wasserversorgung oder das Betreiben von Netzinfrastrukturen, die natürliche Monopole bilden. Der ESB betreibt aber auch Bereiche wie Stromhandel und -verkauf, die möglicherweise zukünftig dem freien Markt unterworfen werden sollen. Die Fraktion GLP+ ist deshalb überzeugt, dass früher oder später diskutiert werden muss über eine Aufteilung des ESB in einen Bereich, der die staatlichen Monopolaufgaben wahrnimmt und einen Bereich, der im Markt agieren muss. Der Gemeinderat ist gefordert, sich Gedanken über eine Trennung dieser Risiken zu machen. Es kann nicht sein, dass künftig Bereiche, die dem Markt unterworfen sind und dort vielleicht unter Druck geraten, letztendlich auch die unbestrittenen Staatsaufgaben des ESB gefährden. Mit der Aufforderung, das Vorausschauen über die reine Wertberichtigung hinaus auch auf die gesamte Struktur des ESB zu erweitern, wird die Fraktion GLP+ dem vorliegenden Geschäft gerne zustimmen.

Ogi Pierre, PSR: Décidemment, rien ne me sera épargné dans ce bas monde! Le Conseil de ville a dû décider très rapidement de la «privatonomisation» d'ESB et réagir avec vingt ans d'avance, sans savoir ce qui va se passer. L'entreprise ESB nous a été présentée au Conseil de ville comme les «Goldenboys» de l'électricité suisse qui allaient gagner de l'argent à ne plus savoir qu'en faire, dans l'Europe entière, et réagir vite, étant donné que le Conseil municipal n'a jamais été capable de réagir. On peut toutefois noter que le bénéfice n'a pas évolué depuis la privatisation de cette entité et que, donc, on n'aurait jamais dû sortir ce service de la Ville de Bienne. C'est donc tout à fait incroyable que le Conseil municipal dise maintenant au Conseil de ville qu'il est important de faire des réserves, car il y a peut-être un risque de perdre beaucoup d'argent dans vingt ans. Personnellement, je voterai contre la proposition du Conseil municipal.

Arnold Marc, SP: Ich lehne das vorliegende Geschäft ab. Die Schaffung der Spezialfinanzierung wird mit der Situation am Energiemarkt und mit dem Wechsel zu HRM2 begründet. Für den ESB spielt aber der Energiemarkt überhaupt keine Rolle, denn er produziert selber praktisch keinen Strom. Vielmehr besitzt er ein Netz und handelt mit Strom. Die Eigenproduktion des Wasserkraftwerks in der Taubenlochschlucht und der Solaranlage auf der Tissot Arena ist so gering, dass sie

vernachlässigt werden kann. Die Bielersee Kraftwerke AG mit dem Wasserkraftwerk in Hagneck ist eine eigenständige Aktiengesellschaft, an welcher der ESB einen Anteil von 50% besitzt. Der ESB kauft dort Strom ein, produziert ihn aber nicht selber. In einem vollkommen liberalisierten Strommarkt müssten die Stromhändler das ESB-Netz nutzen, wofür der ESB Abgaben verlangen könnte. Somit könnte das Netz amortisiert und vielleicht gar Gewinne erwirtschaftet werden. Den benötigten Strom könnte der ESB beim günstigsten Anbieter beziehen.

Scherrer Martin, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen folgt der Argumentation der GPK. Das Geschäft steht in keinem Zusammenhang mit der Auslagerung des ESB. Mit dem Wechsel zu HRM2 musste das gesamte Verwaltungsvermögen neu bewertet werden. Eine Neubewertung der ESB erfolgte im Rahmen der Auslagerung im Jahr 2013, hätte aber mit dem Wechsel zu HRM2 per 1. Januar 2016 sowieso erfolgen müssen. Deshalb ist die Diskussion rund um die Auslagerung sinnlos. Bei einer allfälligen Neubewertung ist das Risiko von negativen Auswirkungen auf die Jahresrechnung gross, weshalb die Fraktion SVP/Die Eidgenossen dem vorliegenden Geschäft zustimmt.

Steidle Silvia, directrice des finances: Je vous remercie pour cette discussion fournie sur ESB. Cependant, cette affaire est en quelque sorte une formalité, puisque ces montants ont été budgétés en 2017 pour l'exercice 2018 et que la création du financement spécial visant à couvrir les rectifications de valeur liées à la participation de la Ville dans ESB a aussi été planifiée. Il s'agit donc de la mise en vigueur de ces décisions, respectivement de ces intentions. Avec l'introduction du nouveau modèle comptable, la dissolution des bénéfices de la réévaluation est obligatoire et prescrite par la loi. Cela nous permet, en effet, de faire face à une éventuelle baisse de la valeur de la participation d'ESB, dans le cas où l'ouverture complète du marché dans le domaine de l'électricité ou une libéralisation du marché du gaz le rendrait nécessaire. Le cas échéant et sans réserve, vous l'avez dit Monsieur Koller, la Ville risquerait de devoir vendre sa participation d'ESB si elle ne peut pas compenser une éventuelle perte de valeur en mettant à contribution les finances communales pour réaliser l'amortissement.

Donc, le Conseil de ville vote aujourd'hui formellement, car il faut approuver la création de ce financement spécial avant d'approuver les comptes 2018 qui seront à l'ordre du jour dans deux semaines. C'est pour cette raison que nous le faisons de manière rétroactive, Monsieur Briechle. Ceci est expliqué au point 5 du rapport du Conseil municipal.

Une estimation des risques a été réalisée avec un spécialiste dans le domaine de l'énergie. Il faut savoir que ces risques sont liés aux mutations du marché, Madame Gonzalez. Cette estimation n'a pas été réalisée uniquement par la Ville, mais elle a été consolidée avec ESB. C'est pour cette raison que le Conseil municipal recommande au Conseil de ville la création de ce financement spécial pour un montant de 172,6 mio. fr., correspondant aux bénéfices de réévaluation, à raison de 5.4 mio. fr. sur une période de seize ans, ce qui représente un montant total de 86 mio. fr. C'est de là que découle, Monsieur Bohnenblust, le montant de 50% de la valeur de réévaluation. Bien évidemment, ce risque pourrait être réévalué si on imagine une éventuelle vente partielle, ce que nous ne voulons pas. Si les risques ne devaient pas subsister, il incomberait au Conseil de ville de dissoudre en partie ou totalement ce financement

spécial. Je vous remercie de suivre la proposition du Conseil municipal et d'accepter la création de ce financement spécial.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Für den Reglementsentwurf liegen keine Änderungsanträge vor. Wir kommen zur Abstimmung.

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 3. April 2019 betreffend «Schaffung einer Spezialfinanzierung zur Deckung von Wertberichtigungen der städtischen Beteiligung am Energie Service Biel/Bienne (ESB)», gestützt auf Art. 40 Abs. 1 Ziffer 4 lit. h der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Der Entwurf für das «Reglement über die Spezialfinanzierung zur Deckung von Wertberichtigungen der städtischen Beteiligung am Energie Service Biel/Bienne (ESB)» wird genehmigt.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

121. 20190113 Orpundstrasse 77: Verlängerung des Baurechtes mit OG Immobilien + Beteiligungen AG

Scherrer Martin, GPK: Da Frau Tanner noch nicht anwesend ist, lese ich ihre Stellungnahme für die GPK vor: *«Das Geschäft sieht vor, das Baurecht an der Orpundstrasse 77 an die OG Immobilien+Beteiligungen AG um 60 Jahre zu verlängern. Mit dieser Baurechtsverlängerung kann über die nächsten 60 Jahre ein marktgerechter Ertrag erzielt werden. Der ganze Kapitalwert beträgt CHF 1.994 Mio. Somit liegt das Geschäft in Stadtratskompetenz. Neu beträgt der Preis CHF 400 pro m². Früher lag er bei CHF 160 pro m². Auf Nachfrage der GPK beauftragte die Finanzdirektion die Strässler Architektur AG mit einer Werteinschätzung. Diese erscheint der GPK professionell und vertrauenswürdig. Ein weiterer positiver Punkt ist, dass die Baurechtsnehmerin im Heimfall verpflichtet ist, Altlasten wie Bodenbelastungen und Verschmutzungen auf eigene Kosten zu entfernen. Da die Stadt für das fragliche Gebäude keinen Eigenbedarf ausweist, empfiehlt die GPK das vorliegende Geschäft zur Genehmigung. Die GPK dankt zudem für die nachträgliche Zusendung des Vertrags mit der OG Immobilien+Beteiligungen AG an den Stadtrat.»*

Pittet Natasha, au nom du Groupe PRR: Le Groupe PRR soutient également cette prolongation du contrat de droit de superficie avec la société OG Immobilien+Beteiligungen AG qui fournit des services et des places de travail à Bienne. La Ville en tire également un avantage car ce contrat est prolongé de manière précoce (deux ans avant la fin du contrat existant), ce qui permet d'appliquer plus tôt la nouvelle tarification basée sur une réestimation de la valeur du terrain. L'autre élément très favorable pour la Ville est la réglementation précise de la responsabilité financière du superficiaire pour toute la pollution du site. C'est la première fois que je vois une réglementation si précise sur ce point dans un contrat du droit de superficie. Le Groupe

PRR salue cette façon de procéder tout en espérant que cela devienne, si possible, une nouvelle politique de la Ville.

Heiniger Peter, Fraktion Einfach libres!: Meine Fraktion Einfach libres! ist mit dem vorliegenden Geschäft grundsätzlich einverstanden. Als Einzelsprecher **beantrage ich aber, den Beschlussesentwurf mit einer neuen Ziffer 5 zu ergänzen: «Der Baurechtsvertrag enthält Regelungen zum Umweltrecht zu Lasten der Baurechtnehmerin.»** Dies wird zwar im Bericht erwähnt, fehlt aber im Beschlussesentwurf. Die Baurechtnehmerin muss verpflichtet werden, die Vereinbarungen im Umweltrecht und insbesondere bezüglich Altlastensanierung einzuhalten.

Bohnenblust Peter, Fraktion FDP: Die Fraktion FDP kann sich dem GPK-Sprecher anschliessen. Das Geschäft bringt einem kleinen aber wichtigen Unternehmen Planungssicherheit; der Wunsch nach einer Vertragsverlängerung kam denn auch von diesem KMU. Mit der Verlängerung erhält die Stadt bereits drei Jahre vor Vertragsablauf einen höheren Baurechtszins. Das Problem der Altlasten wird im Vertrag geregelt. Deshalb finde ich den Antrag von Herrn Heiniger unnötig, wenn nicht gar falsch. Ich bitte den Stadtrat, diesen abzulehnen. Auch die Heimfallklausel wurde neu formuliert. Wird das Baurecht durch die Baurechtnehmerin trotz marktgerechter Angebote nicht verlängert, ist keine Heimfallentschädigung zu bezahlen. Das ist aus städtischer Sicht sicher eine grosse Verbesserung.

Zumstein Joël, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen dankt dem Gemeinderat für die Transparenz seines kompakten Berichts. Das Geschäft setzt ein wichtiges Zeichen für den Wirtschaftsstandort Biel, weshalb wir ihm zustimmen. Hingegen lehnen wir den Antrag von Herrn Heiniger aus den von Herrn Bohnenblust genannten Gründen ab.

Steidle Silvia, directrice des finances: Avant d'intervenir sur cette question de «Umweltrecht», j'aimerais rappeler à Monsieur Heiniger qu'il est usuel de communiquer les demandes de modification par écrit et à l'avance, afin que le Conseil municipal puisse vérifier si la modification est juridiquement possible. On va maintenant avoir une discussion sur ce sujet, alors que je ne sais même pas s'il est possible de changer le projet d'arrêté et sans savoir exactement quelle est votre proposition. Je vous demande, à l'avenir, de préciser votre proposition à l'avance et de ne pas faire une proposition au sein de cet hémicycle sans savoir si elle est envisageable.

Meyer Miro, Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO stimmt dem vorliegenden Geschäft zu. Wir begrüssen es sehr, dass der Landwert angepasst wurde und hoffen, dass dies auch bei anderen Baurechtsverträgen noch geschehen wird. Was passiert aber, wenn die Baurechtnehmerin Konkurs geht? Vermutlich würde Biel dann doch auf den Altlasten sitzen bleiben.

Steidle Silvia, directrice des finances: Je vous remercie de soutenir la prolongation de ce droit de superficie qui est une bonne affaire pour la Ville de Bienne. Les conditions liées à la pollution sont comprises dans le contrat proposé, comme cela a été souligné. De même, si la propriétaire foncière ne prolonge pas le droit de superficie, l'indemnité de retour se monte à 50% de la valeur vénale du moment, contractuellement à 80%. Madame Pittet, il est important de souligner que ce principe est appliqué à l'ensemble des nouveaux contrats, grâce aux expériences des pollutions de sites de ce type-là

que nous avons acquises. Ces prescriptions sont faites pour l'ensemble des contrats que le Conseil de ville aura à régler. Je ne sais pas ce que la question du droit de l'environnement impliquerait dans ce cas précis, et je vous recommande de ne pas soutenir la proposition de Monsieur Heiniger.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag von Herrn Heiniger.

Grupp Christoph, Grüne: Der Antrag von Herrn Heiniger lag den Fraktionen vorgängig nicht vor und konnte nicht diskutiert werden. Ich finde es sehr schwierig, nun darüber abzustimmen. Eine Entscheidung wäre völlig zufällig. Soll das Anliegen nun noch in das Geschäft einfließen, müsste Herr Heiniger einen Rückweisungsantrag stellen mit der Forderung nach einer Verschärfung der Regelungen zur Einhaltung des Umweltrechts. Einem solchem Vorgehen könnte ich noch zustimmen. Dem vorliegenden Antrag hingegen kann ich nicht zustimmen, denn ich verstehe nicht, worum es geht.

Briechle Dennis, GLP: Herr Heiniger, handelt es sich bei Ihrem Antrag um eine blosser Feststellung des Ist-Zustands oder um die Forderung, den Vertrag entsprechend anzupassen?

Heiniger Peter, PdA: Es geht darum, dass die Altlastensanierung im Baurechtsvertrag explizit erwähnt wird. Bezüglich Altlasten kommt es immer wieder zu Problemen, und hätte die Regelung dieser Frage gerne klarer festgehalten. Da dies nun aber zu Diskussionen führt, **ziehe ich meinen Antrag zurück.**

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme des Berichtes des Gemeinderates vom 24. April 2019 betreffend «Orpundstrasse 77; vorzeitige Verlängerung des Baurechtes mit OG Immobilien + Beteiligungen AG», gestützt auf Art. 39 Abs. 1 lit. c der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Die Einwohnergemeinde Biel verlängert das Baurecht Biel-Grundbuchblatt Nr. 9184 mit einem Halt von 4'987 m² gemäss Baurechtsvertrag Urschrift Nr. 7252 vom 1. März 2019 um 60 Jahre bis zum 31.12.2080.
2. Der Landwert beträgt CHF 400.00 pro m² und entspricht somit einem neuen Kapitalwert von CHF 1'994'800.00.
3. Der Buchgewinn von CHF 1'195'751.20 wird dem Konto 29300.2200 «Buchgewinne aus Liegenschaften des Finanzvermögens» gutgeschrieben.
4. Der Anfangs-Zinssatz wird auf 2.75% festgesetzt, was einem kapitalisierten Baurechtszins von CHF 54'857.00 pro Jahr entspricht.
5. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt. Er wird ermächtigt, diese Kompetenz an die zuständige Direktion zu delegieren.

122. 20190072 Sanierung des Lehrschwimmbeckens Sahligut / Projektierung / Verpflichtungskredit

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Zum vorliegenden Geschäft wurde eine neue Berichtsversion nachgeliefert, weil der per Versand zugestellte Bericht nicht der vom Gemeinderat definitiv verabschiedeten Version entsprach. Daraus lässt sich schliessen, dass die Prozesse in der neuen Geschäftsverwaltungssoftware d.3 noch fehleranfällig sind. Das Stadtratsbüro bittet die Verwaltung, diese Prozesse soweit zu verbessern, dass sichergestellt werden kann, dass das Ratssekretariat die vom Gemeinderat definitiv verabschiedeten Berichte erhält.

Wendling Cécile, GPK: Mit dem vorliegenden Geschäft wird eine umfassende Sanierung des Lehrschwimmbeckens Sahligut vorgesehen. Gemäss Zustandsanalyse aus dem Jahr 2018 müssen dafür Investitionen von CHF 4 Mio. getätigt werden. Der Stadtrat hat heute über einen Projektierungskredit von CHF 400'000 zu beschliessen. Sowohl die Sanierungsbedürftigkeit als auch die grundsätzliche Notwendigkeit eines zweiten Lehrschwimmbeckens in der Stadt Biel sind für die GPK unbestritten. Hingegen scheint ihr die für den Bericht gewählten Fotografien schlecht gewählt, zeigen sie doch nur das Schwimmbecken selber. Es wäre besser und auch nicht besonders schwierig gewesen, den tatsächlich katastrophalen Zustand der Anlage zu dokumentieren und damit auszuweisen, dass es sich nicht um ein Luxusprojekt handelt oder gleich ein neues Bad entstehen soll. Da das Lehrschwimmbecken faktisch einer zusätzlichen Sporthalle entspricht, werden allerdings während dessen Schliessung im Jahr 2020 drei Hallen für den Sportunterricht fehlen. Gleichzeitig werden im Schuljahr 2019/2020 fünf und 2020/2021 acht bis zehn neue Klassen eröffnet werden. Folglich wird der Platzmangel bei den Sportanlagen künftig gross sein. Aus Sicht der GPK ist deshalb eine optimale Koordination der Renovationsarbeiten und die Planung von Ausweich- und Überbrückungsmassnahmen zentral. Es ist selbstverständlich, dass die städtischen Direktionen dabei zusammenarbeiten müssen und neben den Schulen auch weitere Nutzende des Lehrschwimmbeckens zu berücksichtigen sind. Die GPK empfiehlt einstimmig, den vorgeschlagenen Projektierungskredit zu genehmigen.

Epper Bettina, Fraktion Grüne: Der Gemeinderat möchte das Lehrschwimmbecken Sahligut sanieren. In Anbetracht von dessen Alter (es ist etwas älter als ich) und dessen Zustand (ich bin vermutlich ein bisschen besser erhalten) ist das mehr als notwendig. Die Fraktion Grüne stimmt dem Projektierungskredit zu und dankt dem Gemeinderat für seinen Bericht. Sie hat aber dazu folgende Fragen: Wie lange werden die Sanierungsarbeiten dauern und wo können die Kinder derweil schwimmen lernen?

Rebetez Maurice, au nom du Groupe PSR: Le Groupe PSR constate la nécessité, voire l'urgence, de procéder aux travaux d'assainissement du bassin d'apprentissage à l'école du Sahligut afin de garantir son utilisation. Deux éléments majeurs justifient pleinement cette nécessité. Premièrement, ce bassin est classé digne de conservation par le Service des monuments historiques, ce qui est relativement rare. Et deuxièmement, il fête ses 50 ans de bons et loyaux services, ce qui est aussi relativement rare lorsqu'on parle de piscines. La longue liste des raisons techniques qui nécessitent un assainissement démontre bien que ce bassin a subi les assauts du temps qui passe. Il n'y a pas l'ombre d'une hésitation, il faut le remettre en état le plus rapidement possible. Cette nécessité est également liée au taux d'occupation de ce bassin qui est de 63 heures par semaine. Il est intéressant de constater qu'entre 38

leçons (les semaines impaires) et 40 leçons (les semaines paires) sont destinées uniquement aux classes biennoises. Cela correspond à l'occupation complète d'au moins une halle de gymnastique. Ces leçons de natation entrant dans le cadre de l'enseignement dit obligatoire, il serait donc impossible de planifier des horaires de classes répondant aux exigences du plan d'étude sans ce lieu d'apprentissage. De plus, le bassin du Sahligut reste un lieu idéal pour la préparation du contrôle de sécurité aquatique (CSA) permettant aux élèves biennois de garantir, aussi tôt que possible, l'acquisition de compétences pour se sauver en cas de chute dans l'eau. Ce test fait également partie intégrante du plan d'étude et se justifie pleinement, encore plus à Bienne, où rivière et lac font partie de notre environnement quotidien. Le bassin du Sahligut ne représente donc pas une concurrence à la piscine du Palais des Congrès, mais reste un complément indispensable pour garantir le développement des sports aquatiques de notre Ville. Dans l'idéal, il faudrait même planifier un troisième bassin. Mais ne rêvons pas trop et assainissons déjà, sans délai, celui du Sahligut.

Sans remettre en question ce besoin d'assainissement, le Groupe PSR se pose tout de même quelques questions quant à l'estimation des coûts. Au point 1.3 du rapport, suite à l'analyse et à la liste détaillée des différents aspects techniques qui est fort complète, les coûts sont estimés à 4 mio. fr., avec une marge d'exactitude de +/- 25%. N'y aurait-il pas moyen d'être un peu plus précis dans ce cas, ou est-ce que d'autres points sont-ils à assainir? Il est évident que des surprises sont toujours possibles avec des travaux de cette envergure, ce qui pourrait engendrer des coûts supplémentaires. Tout en souhaitant obtenir quelques éclaircissements sur cette marge d'exactitude, le Groupe PSR est persuadé que le bassin d'apprentissage de l'école du Sahligut restera un lieu d'apprentissage au service du sport. Il soutient donc ce crédit d'engagement, sans réserve.

Strobel Salome, Fraktion SP/JUSO: Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ertrinken in der Schweiz jährlich durchschnittlich 65 Personen, und es werden über 9'000 Badeunfälle registriert. Ertrinken ist bei Kleinkindern die zweithäufigste Todesursache; im Durchschnitt ertrinken pro Jahr 12 Kinder. Diejenigen, die einen Badeunfall überleben, leiden meist ein ganzes Leben lang unter schweren Behinderungen, denn nach drei Minuten ohne Sauerstoff ist das Hirn schwer geschädigt. Aus diesem Grund begrüsst die Fraktion SP/JUSO den Schwimmunterricht der Bieler Schulen, damit die Kinder mindestens den Wassersicherheits-Check absolvieren können. Das heisst, sie können einen Purzelbaum ins Wasser machen, sich eine Minute über Wasser halten und mindestens 50 Meter schwimmen. Der Schwimmunterricht muss in Biel auch künftig möglich sein. Das Bieler Hallenbad hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Das Lehrschwimmbecken Sahligut wird nicht nur von den Schulen, sondern auch von Schwimmclubs und von der CTS für Schwimm- und Aquagymkurse genutzt. Die Öffentlichkeit möchte ebenfalls über eine Bademöglichkeit verfügen. Aber das Lehrschwimmbecken Sahligut stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Die Klassen wechseln sich vom frühen Morgen bis zum späten Abend im Halbstundentakt ab. Wie Herr Rebetez bereits erwähnte, bräuchte es im Prinzip ein zusätzliches Hallenbad. Die Frage einer Schliessung stellt sich für die Fraktion SP/JUSO vor diesem Hintergrund überhaupt nicht und ist gar obsolet. Dass eine Sanierung nötig ist, kann ich aus persönlicher Erfahrung mehr als bestätigen. Ich war einige Jahre Schwimmlehrerin an einer Bieler Primarschule und musste diese geliebte Tätigkeit aufgeben, weil meine Haut auf das Wasser im Sahligut extrem stark reagierte. Die Wasserwerte können nicht mehr optimal reguliert werden, die Garderoben sind

veraltet und hinter den Kulissen, im Technikbereich, modert es gewaltig. Für die Fraktion SP/JUSO ist deshalb klar, dass es das Lehrschwimmbecken Sahligut braucht. Es ist auch klar, dass eine Hallenbadsanierung keine «08.15-Übung» ist und dafür SpezialistInnen benötigt werden, die nicht gratis arbeiten. Deshalb stimmt die Fraktion SP/JUSO dem Projektierungskredit zu.

Widmer Patrick, au nom du Groupe UDC/Les Confédérés: Lorsque j'ai étudié ce rapport, je ne vous cache pas que cela m'a fait un peu froid dans le dos. Ce bassin a plus ou moins mon âge et, comme enfant, j'y ai passé quelques heures. J'en ai de très bons souvenirs. Il y a quinze ans, j'y suis retourné à nouveau avec mes enfants et j'ai déjà été un peu surpris de l'état de la piscine. Ma petite dernière apprenait à nager dans ce bassin, il y a environ deux ans, et on pouvait presque organiser une cueillette de champignons dans les vestiaires. Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit. Cette piscine a un besoin urgent de rénovation pour le bien de nos enfants, mais aussi pour leur sécurité qui est un des points les plus importants. Pour la Ville de Bienne, ce n'est pas un luxe de garantir au moins deux piscines d'apprentissage. Le Groupe UDC/Les Confédérés soutient donc la proposition présentée par le Conseil municipal.

Bord Pascal, au nom du Groupe PRR: La nécessité d'organiser des cours de natation n'est pas à prouver, spécialement pour une ville ayant un lac et des rivières. Pour pouvoir réaliser cet objectif, la capacité d'une petite piscine comme celle du Sahligut est indispensable. Il est question d'un crédit important non seulement de par son utilité, mais aussi de par son montant conséquent. Il s'agira d'avoir un projet qui reste économiquement acceptable et de bonne qualité. Le Groupe PRR soutient ce dossier.

Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: Besten Dank für die gute Aufnahme des vorliegenden Geschäfts. Der Bedarf für das Lehrschwimmbecken scheint absolut unbestritten zu sein. Leider erhielt der Stadtrat im Versand tatsächlich nicht die vom Gemeinderat verabschiedete Version des Berichts. Vorliegend geht es vor allem um die marode Badtechnik. Bevor der Gemeinderat dem Stadtrat den Ausführungskredit vorlegen wird, wird er zu einer Begehung der Anlage einladen, so dass Sie sich davon ein genaueres Bild machen können. Frau Epper fragte, wie lange die Sanierung dauern wird. Das ist heute noch unklar. Zuerst muss nun analysiert werden, welche Arbeiten genau ausgeführt werden sollen. Dazu dient der Projektierungskredit. Es ist aber von einer Schliessung während neun bis zwölf Monaten auszugehen. Herr Némitz wird noch erläutern, wie der Sportunterricht trotzdem stattfinden kann. Herr Rebetez fragte, weshalb die Kostenschätzung von einer Abweichung von +/- 25% ausgeht. Dieser Wert ist bei Projektierungskrediten üblich. Bisher wurde erst eine Zustandsanalyse erstellt. Mit zunehmendem Wissensstand wird die Kostenplanung immer genauer. Die effektiven Kosten werden aber erst nach den Vergaben bekannt sein. Das Lehrschwimmbecken birgt einige auch kurzfristige Risiken. Vor allem der korrodierte Abflusstutzen ist sehr kritisch. Sollte sich dessen Zustand weiter verschlechtern, müsste das Bad allenfalls sogar vorzeitig geschlossen werden. An dieser Stelle möchte ich der Direktion Bildung, Kultur und Sport (BKS) für die gute Zusammenarbeit danken. Es ist wichtig, dass die BKS und meine Direktion ein solches Projekt gemeinsam planen können.

Némitz Cédric, directeur de la formation, de la culture et du sport: Je confirme les déclarations de ma collègue, Barbara Schwickert. Chaque année, c'est un défi d'accueillir les nouvelles classes. L'été prochain, il y aura plusieurs nouvelles classes,

notamment avec l'ouverture de plusieurs écoles enfantines. Grâce à la bonne collaboration entre nos deux directions, nous pourrions accueillir tous les élèves correctement. Il est vrai que nous avons un souci de planification concernant les locaux sportifs et notamment les halles de gymnastiques. Toutefois, nous avons une vision qui a déjà été évoquée dans cet hémicycle. Il s'agit des halles qui devraient être construites dans les Champs-de-Boujean pour le club de Inline, mais qui serviront aussi pour des activités dans le cadre du programme Sport-Culture-Études, comme la gymnastique rythmique. Le transfert de certaines activités de ce programme aux Champs-de-Boujean devra permettre de libérer des halles de sport au centre-ville et donc de répondre aux besoins en infrastructures sportives pour les classes jusqu'à l'horizon 2025 environ. Plusieurs projets se trouvent aussi sur le bureau de notre collègue Erich Fehr, qui peuvent permettre la construction d'infrastructures de sport au centre-ville et ailleurs. Le Conseil municipal a des perspectives pour assumer les enjeux. À propos des infrastructures de sport qui doivent être mises à disposition des élèves durant la rénovation, la bonne nouvelle est que nous avons quelques espaces disponibles dans les quartiers au centre-ville, notamment à Mâche. Grâce à la construction des halles de sport du Collège du Châtelet, des possibilités d'accueillir des classes supplémentaires permettra d'assurer la transition pendant la phase de construction. Mais il faudra aussi utiliser d'autres infrastructures et en prolonger l'utilisation plus tard dans la journée, afin d'assumer l'ensemble de nos responsabilités durant les neuf à douze mois de rénovation.

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 24. April 2019 betreffend Sanierung des Lehrschwimmbeckens Sahligut / Projektierung / Verpflichtungskredit, gestützt auf Art. 39 Abs. 1 Bst. a der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Das Projekt Sanierung des Lehrschwimmbeckens Sahligut / Projektierung wird genehmigt und dafür ein Verpflichtungskredit Nr. 54000.0510 von insgesamt CHF 400'000.00 zu Lasten der Spezialfinanzierung Unterhalt Schulgebäude 29300.54300 bewilligt. Der Projektierungskredit ist in einen späteren Ausführungskredit einzubeziehen.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Er wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, sofern sie den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat wird ermächtigt, diese Kompetenzen an die zuständige Direktion zu delegieren.

123. Überparteiliche Motion 20180417, Dennis Briechle, GLP; Levin Koller, JUSO, Urs Scheuss, Grüne, Alfred Steinmann, SP, Titus Sprenger, Passerelle, «Velobahnen für Biel!»

(Text der überparteilichen Motion und Antwort des Gemeinderates siehe Anhang Nr. 1)

Der Gemeinderat beantragt, die überparteiliche Motion in ein Postulat umzuwandeln, dieses erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Briechle Dennis, GLP: Mit der vorliegenden Motion streben die Urhebenden eine deutliche Förderung der Veloinfrastruktur an. Umso enttäuschender finden sie die Beantwortung des Gemeinderats. Dieser schlägt nicht nur vor, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, er beantragt sogar die Abschreibung des Vorstosses, da das Anliegen als erfüllt zu betrachten sei. Das ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Der städtische Veloverkehr steht vor grossen Herausforderungen und es zeigen sich verschiedene Probleme. Pro Velo führte letztes Jahr in 34 Schweizer Städten eine Umfrage dazu durch, wie die Menschen das Velofahren in ihrer Stadt wahrnehmen. Deren Ergebnisse zeigen einen Rückgang der Velofraundlichkeit in Biel und einigen wenigen anderen Städten; nur die Stadt Schaffhausen schnitt noch schlechter ab. Velofahren erweist sich in Biel zunehmend als gefährlich und die Unfallzahlen der Velofahrenden steigen im Gegensatz zu denjenigen der anderen Verkehrsteilnehmenden. Zwischen 2011 und 2017 hatte Biel 4 tote und 450 verletzte Velofahrende zu beklagen. Diese Zahlen sind vergleichbar mit denjenigen der deutlich grösseren Städte Genf und Lausanne, was mich erschüttert. Gleichzeitig betont der Gemeinderat immer wieder die idealen Velobedingungen in Biel. Das Stadtgebiet ist zu einem grossen Teil flach und viele Destinationen sind rein topografisch mit dem Velo gut erreichbar. Dank ihrer Grösse können in der Stadt Biel alle Ziele innert nützlicher Frist mit dem Velo erreicht werden. Der Gemeinderat betont auch immer wieder die Fortschritte der letzten Jahre, die auch die Urhebenden anerkennen. Die Stossrichtung stimmt. Dennoch besteht ein grosser Kontrast zwischen der Wahrnehmung der Velopolitik durch den Gemeinderat und den Zahlen aus Untersuchungen und Unfallstatistiken. Deshalb haben die Urhebenden den vorliegenden Vorstoss eingereicht, der sich explizit auf Veloinfrastruktur bezieht. Es braucht ein deutlich stärkeres Engagement der Stadt. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Das bisher Erreichte reicht nicht. Biel soll bezüglich Veloinfrastruktur eine Vorbildrolle einnehmen. Inzwischen gibt es in vielen anderen Schweizer Städten sehr interessante Projekte. In der Stadt Bern wurden zum Beispiel im Rahmen der Velooffensive Velohaupttrouten geschaffen, die auf sogenannten Velostrassen geführt werden. In Winterthur wurde 2014 ein Plan von Veloschnellrouten genehmigt. Noch viel stärker zeigt sich im Ausland, was möglich wäre. So werden zum Beispiel in Kopenhagen 41% aller Fahrten zur Ausbildung oder zur Arbeit mit dem Velo getätigt. 36% aller NiederländerInnen sagen von sich, das Velo sei ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel. Überall zeigt sich: das wichtigste Mittel zur Veloförderung ist eine gute, attraktive und sichere Infrastruktur. Genau darauf fokussiert der vorliegende Vorstoss. Der Gemeinderat vertritt vorliegend eine etwas andere Philosophie. So schreibt er, dass die Forderung nach Velobahnen zu einer Zersplitterung des öffentlichen Raums und zu Konflikten mit FussgängerInnen führe. Der Gemeinderat vertrete demgegenüber aber vielmehr eine Philosophie des Zusammenlebens der unterschiedlichen Mobilitätsformen im selben Raum. Davon bin ich nicht überzeugt. Wenn verschiedene Verkehrsträger auf denselben Flächen verkehren sollen, haben die schwächsten Verkehrsteilnehmenden meist das Nachsehen. Deshalb fordert der vorliegende Vorstoss im Kern eine explizit auf Velofahrende ausgerichtete Veloinfrastruktur auf einzelnen Achsen. Dazu müssen nicht sämtliche Strassen so umgebaut werden, dass zusätzlich eine Velobahn Platz hat. Heute gibt es einzelne Achsen (wie beispielsweise die Nordachse), die einerseits auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und andererseits mittels Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV)

ausgerichtet sind. Genauso soll es auch einige Achsen geben, die konsequent den Veloverkehr bevorzugen. Die Urhebenden sind überzeugt, dass dies schlussendlich zum Vorteil aller gereicht. Eine Trennung der Verkehrsträger führt zu weniger Konflikten zwischen MIV, Velo und FussgängerInnen. In diesem Sinn **halten die Urhebenden am Vorstoss als Motion fest und beantragen, diese erheblich zu erklären und nicht abzuschreiben.**

Koller Levin, Fraktion SP/JUSO: Die Fraktion SP/JUSO wird der vorliegenden Motion zustimmen. Die Argumentation des Gemeinderats überzeugt meine Fraktion aus drei Gründen nicht:

1. Der Gemeinderat behauptet, der Bau von Velobahnen schade dem Fussverkehr. Diese Einschätzung teilt die Fraktion SP/JUSO nicht. In Biel werden wichtige städtische Veloverbindungen als Mischverkehr konzipiert, so zum Beispiel auf der Schüssinsel. Ich habe nichts gegen die Schüssinsel, im Gegenteil. Wenn aber der Veloverkehr wichtiger werden soll – und das ist ja das Ziel der Veloförderung – werden die Konflikte zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden auf solchen Mischverkehrstrecken zunehmen. Deshalb sollte bei zukünftigen Veloprojekten eine Trennung des Velo- und Fussverkehrs angestrebt werden, was auch die Sicherheit zu erhöhen würde.
2. Der Gemeinderat vertritt die Meinung, dass eher Haupt- und Komforttrouten statt Velobahnen geplant werden sollen. Dabei sollen die Haupttrouten versierten, schnell fahrenden Velofahrenden dienen (und entsprechend weniger sicher sein). Auf Komforttrouten sollen sich weniger versierte Velofahrende etwas langsamer fortbewegen. Dieses Konzept von schnellen aber unsicheren Velorouten einerseits und langsamen, dafür sicheren Velorouten andererseits überzeugt mich nicht. Vielmehr sollten die Routen schnell und sicher zugleich sein. Das Geheimnis einer guten Velopolitik ist ja gerade, dass man mit dem Velo schnell und sicher von einem Ort zum anderen gelangen kann. Velobahnen würde beide Kriterien erfüllen und eine sichere und schnelle Fahrt ermöglichen. Die Erfahrungen aus Kopenhagen, Amsterdam und anderen nordischen Städten zeigen, dass dies die richtige Strategie hin zu einer Velostadt ist.
3. Die Fraktion SP/JUSO wird das Gefühl nicht los, dass der Gemeinderat dem Veloverkehr eine zu geringe Priorität einräumt. Wir fragen uns, ob er tatsächlich eine Velostadt anstrebt oder lediglich ein bisschen Veloförderung betreiben will. Wir wünschen uns vom Gemeinderat mehr Mut und eine visionärere Velopolitik, welche die Stadt zu einer Velostadt macht und auf viele Velofahrende ausgerichtet ist. Wir sind überzeugt, dass in den Bieler Strassen genügend Platz für eine gute Veloinfrastruktur vorhanden ist. Man muss sich diesen einfach nehmen.

Zuletzt noch ein Blick nach Bern: Es ist eindrücklich, was in dieser Stadt bezüglich Velopolitik momentan läuft. Könnte das in Biel nicht auch so sein? Die vorliegende Motion soll dem Gemeinderat ein starkes Signal geben und zeigen, dass sich der Stadtrat eine ambitioniertere Velopolitik wünscht. Die bisherige Strategie und das momentane Umsetzungstempo überzeugen nicht. Ich danke dem Stadtrat, dem Vorstoss als Motion zuzustimmen.

Scheuss Urs, Fraktion Grüne: Auch die Fraktion Grüne unterstützt den vorliegenden Vorstoss als Motion. Biel soll punkto Veloförderung nicht ins Hintertreffen geraten. Mit den Velobahnen schlägt die Motion eine innovative Massnahme vor. Diese Idee hat sich international bereits in verschiedenen Städten bewährt. Im Schweizer Recht sind

Velostrassen momentan noch nicht vorgesehen, aber es ist davon auszugehen, dass bald entsprechende rechtliche Grundlagen geschaffen werden. Die Stadt arbeitet zurzeit an verschiedenen verkehrsstrategischen Themen. Ich erinnere an die Gesamtmobilitätsstrategie, aber auch an die in der Beantwortung erwähnten Velostandards der Stadt Biel vom März 2019. Es lohnt sich, diese anzuschauen, widerspricht ihnen die vorliegende Beantwortung doch zum Teil. In den Velostandards geht es auch darum, den Fuss- und Veloverkehr nach Bedarf zu trennen. Ich zitiere: *«Gemeinsame Flächen mit dem Fussverkehr sind bei tiefen Frequenzen weiterhin für beide Seiten tauglich. Bei mittleren und höheren Frequenzen des Fuss- und/oder des Veloverkehrs sowie bei hohen Geschwindigkeiten des Veloverkehrs, können sie jedoch zu Konflikten führen. Eine getrennte Führung ist dann möglicherweise nötig. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass auf Haupttrouten Fuss- und Veloverkehr je eine eigene Fläche benötigen (zügiges, zielgerichtetes Vorankommen steht hier im Vordergrund). Auf Komforttrouten können Fuss- und Veloverkehr eher gemischt werden, da tendenziell mehr langsamere und ungeübtere Nutzende unterwegs sind und vielfach auch der Freizeitverkehr eine höhere Bedeutung hat.»* Dann die Schlussfolgerung: *«Die Entscheidung zwischen Mischen und Trennen ist somit vom Routentyp, von den Frequenzen und Geschwindigkeiten sowie den zur Verfügung stehenden Breiten abhängig.»* Das entspricht nicht gerade der Philosophie, die der Gemeinderat in seiner Antwort vertritt. Die Fraktion Grüne steht klar hinter den erwähnten Velostandards, die für die künftige Bieler Veloinfrastruktur massgeblich sein sollen. Ich bitte den Stadtrat, dem vorliegenden Vorstoss als Motion zuzustimmen.

Vlaiculescu-Graf Christiane, au nom du Groupe PSR: La motion interpartis «Voies cyclables pour Bienne?» met en avant une problématique reconnue par le Groupe PSR. Le Groupe PSR reste pantois face à ce que le Conseil municipal dit en début de sa réponse: *«La Ville de Bienne présente les conditions idéales pour encourager le trafic cycliste»*. En effet, les cyclistes empruntent, d'une part, très souvent les mêmes voies que les piétons. Ces itinéraires dit de confort en mixité piétons-vélos, comme par exemple à l'Île de la Suze, sont dangereux tant pour les cyclistes que pour les piétons. D'autre part, les itinéraires directs et rapides en mixité circulation motorisée-cyclistes, font prendre des risques énormes aux les cyclistes. Les voies sont trop étroites pour permettre aux bus ou autres véhicules de dépasser un vélo. Les vélos servent de ralentisseurs de circulation avant les passages piétons, comme par exemple à la rue Jakob-Stämpfli ou à la montée de la rue Gottstatt, sous le nouveau bâtiment SWATCH. En fait, cette mixité est dangereuse. La stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne évoque, certes, la volonté de faire la place à la mobilité douce, mais le document présentant cette stratégie dit par exemple à la page 74 (point 4.4.4.) du document : *«Le Concept de réseau cyclable présente ainsi une image possible à long terme qui pourra être mise en œuvre au travers de réalisations ponctuelles ou plus globale. Certaines propositions ne seront réalisables qu'à long terme alors que d'autres sont possibles à plus court terme.»* À ménager la chèvre et le chou, la Ville de Bienne offre un réseau cyclable soit rapide et dangereux, soit lent et gênant. Le Groupe PSR souhaite que la motion soit adoptée.

Wendling Cécile, Fraktion FDP: Die Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 wurde präsentiert und am 23. Mai 2019 fand auch bereits die erste Sitzung zum Sachplan Velo statt. Die Fraktion FDP lehnt einen Eingriff in die laufende Planung ab. Ausserdem befürchtet sie, dass Velobahnen nur zu Lasten von anderen Mobilitätsformen und insbesondere von FussgängerInnen realisiert werden könnten. Wie der Gemeinderat

strebt auch die Fraktion FDP ein ideales Zusammenspiel aller Mobilitätsformen an und unterstützt den Antrag des Gemeinderats.

Helbling Beatrice, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Auch die Fraktion SVP/Die Eidgenossen unterstützt den Gemeinderat. Die vorliegende Motion sollte in ein Postulat umgewandelt und als solches erheblich erklärt und abgeschrieben werden. Die städtische Gesamtmobilitätsstrategie sieht sowohl schnelle und direkte Velohauptrouten als auch Komfortrouten vor. Die Trennung der Verkehrsteilnehmenden entspricht nicht der Philosophie des Gemeinderates, der sich für ein Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden einsetzt. Das Einfärben von roten Velospuren, wie es die Motion verlangt, entspricht nicht den Weisungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und kann nicht einfach nach Gutdünken vorgenommen werden. Für die Fraktion SVP/Die Eidgenossen ist zudem unvorstellbar, dass Velofahrende an Kreuzungen Vortritt haben. Bei den Velobahnen wäre dies der Fall. Es ist besser, wenn Velofahrende Rücksicht nehmen müssen. Alles andere geht zu Lasten der FussgängerInnen. Zu guter Letzt frage ich mich, ob für Velobahnen beispielsweise an der Stämpflistrasse Trottoirs verschmälert werden müssten? Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen unterstützt den Antrag des Gemeinderats.

Steinmann Alfred, SP: Die Bieler Bevölkerung soll sich bewegen und das Velo benutzen statt das Auto. Damit junge, kräftige BielerInnen auf das Velo umsteigen, braucht es eine schnelle Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung. Wer im Zentrum wohnt und im Bözingenfeld arbeitet, soll mit dem Velo rasch vorwärtskommen. Sonst wird immer mehr auf das Auto zurückgegriffen. Dass dabei die schnelle Veloroute vom Auto- und Fussgängerverkehr getrennt werden muss, scheint logisch. Nur so können Velofahrende schneller vorwärtskommen. Ich bin damit einverstanden, dass es Routen für langsamere und allenfalls unsichere Velofahrende wie beispielsweise mich geben muss. Daneben muss die Stadt aber mittelfristig Routen planen, die ein schnelleres Vorankommen ermöglichen und einen Verzicht auf das Auto interessant machen. So können die Menschen etwas für ihre Gesundheit und die Umwelt tun. Gerade heute erhielt ich eine E-Mail, wonach das ASTRA beschlossen habe, dass Velostrassen eingeführt werden können. Das ist doch eine gute Sache! Deshalb bitte ich den Stadtrat, den vorliegenden Vorstoss als Motion zu unterstützen.

Wiher Max, GLP: Einleitend möchte ich mich an die begeisterten AutofahrerInnen unter Ihnen wenden: Jeder Velofahrer, jede Velofahrerin ist ein Autofahrer, eine Autofahrerin weniger. Wenn mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind, stehen Autofahrende weniger lange im Stau oder vor der Ampel. Autofahrende haben also nur Vorteile, wenn es den Velofahrenden gut geht. Als erfahrener Velofahrer finde ich die Beantwortung des Gemeinderats sehr widersprüchlich. Er sagt, Velofahren sei super und unterstützungswürdig, will aber den Vorstoss trotzdem in ein Postulat umwandeln und als erfüllt abschreiben. Das schliesst nahtlos an die Gesamtmobilitätsstrategie an: viele blumige Worte, um schlussendlich eine Velohauptroute vorzusehen, die über den Kreuzplatz führt und die Brücke bei der Bruggstrasse unterquert. Für Velofahrende sind diese Streckenabschnitte überhaupt nicht angenehm – vor allem, wenn sie von Lastwagen überholt werden und ihnen ein Bus entgegenkommt. Denn dann hat es auf dem Velostreifen keinen Platz mehr. Das soll eine Veloroute sein... So weit sind wir also in Biel. Für den Gemeinderat scheint die Vermischung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden eine gute Lösung zu sein. Das stimmt nicht, das Gegenteil ist ideal! Wenn der Gemeinderat etwas für alle Verkehrsteilnehmenden tun will, muss er

sie trennen und allen ein angemessenes Trasse einräumen. Dazu gehört auch das Velo, denn auch dieses ist ein Verkehrsmittel. Der Gemeinderat prahlt mit einer guten Ost-West-Verbindung. Das mag zutreffen. Es braucht aber auch eine gute Nord-Süd-Verbindung. Diese fehlt, weil der Abschnitt in der Gartenstrasse nach wie vor nicht realisiert werden konnte. Es ist nicht akzeptabel, dass Velofahrende so behandelt werden. Deshalb ist die Motion unbedingt erheblich zu erklären. Der Gemeinderat muss etwas Druck spüren.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Ich eröffne nun eine Rednerliste.

Bohnenblust Peter, FDP: Ich finde die laufende Diskussion nicht sehr sachlich, sondern rein politisch. Wer behauptet, der Gemeinderat stehe nicht zu den Velofahrenden, hat die Akten nicht gelesen und will nicht zur Kenntnis nehmen, was bereits realisiert wurde. Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie soll als Erstes und in Zusammenarbeit mit Pro Velo, VSC und TCS der Sachplan Velo erarbeitet werden. Die laufende Diskussion ist reine Machtpolitik, die der Sache kaum dient. Auch in Biel ist der öffentliche Raum beschränkt. Deshalb sollen die Autos – wie beim A5-Westast geplant – unterirdisch geführt werden. Das schafft Platz für Velofahrende. Zudem muss zwischen Wünschbarem und Machbarem unterschieden werden. Nun verlangt die Ratslinke etwas, das vielleicht gar nicht umsetzbar ist. Lassen Sie dem – notabene linken – Gemeinderat doch etwas Handlungsspielraum. Ich glaube, er ist auf dem richtigen Weg. Biel muss keine Velostadt sein, sondern eine Stadt der Mobilität, in der alle entsprechend ihren Bedürfnissen Platz haben. Ich bin nicht gegen Veränderungen, auch dann nicht, wenn sie die Autofahrenden betreffen. Aber es braucht ein Miteinander. Vorliegend werden die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gegeneinander ausgespielt und das Velo bevorzugt. Deshalb unterstützt die Fraktion FDP den Gemeinderat und würde den Vorstoss als Postulat erheblich erklären. Vielleicht könnte über dessen Abschreibung noch diskutiert werden.

Augsburger-Brom Dana, SP: Herr Bohnenblust hat insofern recht, als dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Ich möchte auf den letzten Abschnitt auf der ersten Seite der Beantwortung des Gemeinderats zurückkommen. Dort steht: «*Dies entspricht nicht der Philosophie des Gemeinderates, (...)*» Ich gehe davon aus, dass diese Aussage nicht richtig verstanden wurde. Es gab einmal eine kantonale Strategie, wonach die Velostreifen zwecks Verkehrsberuhigung in die bestehenden Strassen integriert werden sollten. So sollten die Velofahrenden die Autos bremsen. Mein Ziel als Velofahrerin ist doch nicht, Autos abzubremsen! Der Kanton kam von dieser Strategie längstens wieder ab. Leider scheint dies in Biel aber nicht der Fall zu sein. Wenn der Gemeinderat schreibt, Velobahnen entsprächen nicht seiner Philosophie, geht es mit vorliegendem Vorstoss eben gerade darum, diese Philosophie zu ändern, weil sich die Strategien in den letzten 10 oder 20 Jahren verändert haben. Deshalb muss der Vorstoss als Motion überwiesen werden. Als Postulat würde er nur die bisherige Philosophie weiterführen.

Scheuss Urs, Grüne: Ich möchte eine kurze Replik zu einigen Voten der Ratsrechten halten. Ich selber bin Fussgänger und fahre sehr selten Velo. Damit gehöre ich zu jenen Velofahrenden, die sehr unsicher unterwegs sind. Ich fahre wirklich nicht gerne Velo und ärgere mich, wenn Velofahrende das Trottoir benutzen oder mir den Weg abschneiden. Das ist auch der Grund, weshalb ich die vorliegende Motion unterstütze. Velobahnen sind ein Beitrag, um solche Konfliktsituationen zu vermeiden. Ich nehme

zur Kenntnis, dass die Ratsrechte eine Trennung der Verkehrsteilnehmenden ablehnt. Wenn das nächste Mal ein Vorstoss eingereicht wird, der FussgängerInnen gegen Velofahrende ausspielt, werde ich sie gerne an die heutige Diskussion erinnern. Herr Bohnenblust erwähnte die Gesamtmobilitätsstrategie und den Sachplan Velo. Ich bin im Vorstand der VCS-Regionalgruppe Biel und damit in dieses Sachplanverfahren einbezogen. Der VCS wird sich zusammen mit Pro Velo dafür einsetzen, dass auch Velobahnen in den Sachplan aufgenommen werden. Wie bereits gesagt wurde, ist die Philosophie falsch, einseitig auf ein Vermischen der Verkehrsteilnehmenden zu setzen. Es braucht beides. Manchmal ist mischen sinnvoll, manchmal trennen. Dabei geht es nicht um eine ideologische Argumentation, sondern um eine sachliche. Ich verbitte mir den Vorwurf, die Gesamtmobilitätsstrategie nicht zu kennen. Vielmehr habe ich sie genau studiert und bedaure, dass sie im Stadtrat nicht diskutiert werden kann, denn es gäbe darüber sehr viel Interessantes zu sagen.

Scherrer Martin, SVP: Ich habe das Gefühl, der Gemeinderat habe eine Gesamtmobilitätsstrategie, während die Ratslinke planlos unterwegs ist. Der Gemeinderat fördert den Veloverkehr seit Jahren. Die Vorlagen der letzten Jahre haben immer wieder bewiesen, dass er wo möglich versucht, den Veloverkehr auch räumlich vom motorisierten Verkehr zu trennen. Das Problem ist nur, dass die Stadt eng bebaut ist und nicht einfach Platz für Velobahnen vorhanden ist. Die Strassen haben eine gewisse Breite, auf der alle Verkehrsteilnehmenden Platz finden müssen. Ich habe keine Ahnung, wie solche Velobahnen räumlich überhaupt realisiert werden könnten. Darauf gingen auch die Befürwortenden der Motion nicht ein. Auf den Velobahnen soll Überholen möglich sein. Bekanntlich muss der Abstand zu Velofahrenden beim Überholen mindestens anderthalb Meter betragen. Ich weiss nicht, wo solche Velobahnen in Biel möglich sein sollten. Mit der vorliegenden Motion soll ein Vorstoss erheblich erklärt werden, der aus Platznot gar nicht umsetzbar ist. Zudem sagen die Befürwortenden der vorliegenden Motion, die Verkehrsteilnehmenden sollten getrennt werden. Trotzdem setzen sie sich gegen den A5-Westast ein. Das verstehe ich nicht und ich frage mich, welche Strategie damit verfolgt wird. Vermutlich geht es einzig darum, die Autofahrenden aus der Stadt zu verbannen. In diesem Fall sollten die Urhebenden aber so ehrlich sein, das auch zu sagen, statt nicht umsetzbare Vorstösse einzureichen.

Francescutto Luca, UDC: On sent bien que la gauche attend un soutien de la droite. Toutefois, il est difficile pour moi de l'offrir car, il y a quelques semaines, j'ai déposé une simple interpellation qui concerne la rue Stämpfli. Je n'ai pas trouvé de soutien de la part de la gauche, alors que mon idée était de réduire des trottoirs afin de créer des pistes cyclables acceptables. Cette idée ne vous parlait pas alors qu'aujourd'hui, vous demandez que des autoroutes à vélos soient mises en place, et vous souhaitez le soutien d'une partie de la droite. Je vous conseillerais, la prochaine fois, de laisser un peu votre mauvaise foi de côté afin de collaborer exceptionnellement avec l'UDC qui pense à l'écologie.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Ich gehe davon aus, dass sich der Gemeinderat nicht dagegenstellen würde, den vorliegenden Vorstoss nicht abzuschreiben. Ich möchte aber nochmals erklären, weshalb er die Umwandlung in ein Postulat als richtig erachtet. Vor viereinhalb Jahren verabschiedete der Stadtrat das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8). Dieses sieht die Plafonierung des MIV vor. Damit muss das mehr oder weniger zwangsläufige

Verkehrswachstum von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr aufgefangen werden. Das war ein Auftrag an den Gemeinderat. Daraufhin wurden Grundlagen für die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) geschaffen und die Gesamtmobilitätsstrategie entwickelt. Letztere wurde dem Stadtrat vor ein paar Wochen vorgestellt. Sie fokussiert darauf, den Menschen mehr Platz einzuräumen und der Autoverkehr einzudämmen und zu plafonieren. Es geht um die allgemeine Lebensqualität und damit um wesentlich mehr als um die Frage, wo die Fuss- und Velowege verlaufen sollen. Aus der Gesamtmobilitätsstrategie werden nun Schritt für Schritt fünf Sachpläne entwickelt. Die Arbeiten für den Sachplan Velo, der vorliegend besonders interessiert, sind bereits angelaufen. Als nächstes wird der Sachplan öV in Angriff genommen, anschliessend der Sachplan Fussverkehr, der Sachplan MIV und der Sachplan Parkierung. Die einzelnen Sachpläne können aber erst abgeschlossen werden, wenn alle fünf genügend detailliert vorliegen. In diesem Zusammenhang muss selbstverständlich auch die Qualität der einzelnen Streckenführungen und die allfällige Trennung der Verkehrsteilnehmenden erneut diskutiert werden. Deshalb beantragt der Gemeinderat, den vorliegenden Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären. Die darin aufgeworfenen Fragen müssen im nun angelaufenen Prozess zu den Sachplänen diskutiert werden. Heute Abend wurde mehrfach Kopenhagen als gutes Beispiel erwähnt. In Kopenhagen hat es aber einfach mehr Platz als in Biel – vor dieser Tatsache kann niemand die Augen verschliessen! Der Gemeinderat will erreichen, dass Velofahrende und FussgängerInnen ihre Ziele gleichermassen gut erreichen können. Dabei kommt es zwangsläufig zu Kreuzungen von Fuss- und Veloachsen. Das wäre selbst bei getrennten Trassees der Fall und setzt der Förderung eines schnellen Veloverkehrs gewisse Grenzen. Der Gemeinderat ist durchaus damit einverstanden, getrennte Velobahnen zu errichten, wo es Platz hat und Sinn macht. Dabei ist aber auch auf ältere Verkehrsteilnehmende und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Rücksicht zu nehmen, die diese Velobahnen kreuzen müssen. Für solche Kreuzungen werden kaum Unter- oder Überführungen realisierbar sein. Es braucht also ein gewisses Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Leiterin Infrastruktur der Stadt Zürich gab vor ein paar Wochen ein Interview in der NZZ. Sie sagte, einer der grossen Fehler, die zur heutigen Gestaltung der Städte geführt haben, sei, dass jahrzehntelang das Auto priorisiert wurde. Der Gemeinderat teilt diese Einschätzung. Heute sollen der Langsam- und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Dabei soll aber nicht ein einzelner Verkehrsträger zu stark priorisiert werden, weil dies zu negativen Auswirkungen für die anderen führt. Deshalb plädiert der Gemeinderat für ein optimales Miteinander. Die Gesamtmobilitätsstrategie trägt diesen Namen, weil sie die Mobilität als Gesamtsystem betrachtet. Dass das Velo dabei in einer Stadt wie Biel aufgrund ihrer Grösse und Topografie eine sehr wichtige Rolle einnehmen muss, ist absolut unbestritten. Der Gemeinderat macht dem Stadtrat aber beliebt, nun nicht bereits mittels Motion bestimmte Anordnungen für das Velo zu treffen, sondern die Veloverbindungen im Rahmen des Sachplans Velo zu analysieren. So werden Verknüpfungen mit anderen zu fördernden Verkehrsträgern wie dem Fuss- oder dem öffentlichen Verkehr möglich. Das scheint dem Gemeinderat der richtige Ansatz zu sein. Das Anliegen, in Biel Velobahnen zu schaffen, wird im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie nochmals geprüft. Wo es von der Streckenführung her Sinn macht und genug Platz hat, wird sich der Gemeinderat sicher nicht dagegen wehren. Einige Strecken können sicherlich als Velobahn realisiert werden. Ich empfehle, dem Gemeinderat zu folgen und den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären. Für die Abschreibung hingegen setze ich mich nicht weiter ein.

Briechle Dennis, GLP: Ich möchte auf einige Aspekte zurückkommen, denn vermutlich liegen auch Missverständnisse vor. Den Urhebenden wird vorgeworfen, es gehe ihnen um ein gegenseitiges Ausspielen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Das ist nicht der Fall. Vielmehr sollen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sein. Für den Autoverkehr gibt es eine durchgängige Hauptachse vom Seefelskreisel bis nach Bözingen. Selbstverständlich gibt es darauf Kreuzungen und Kreisel zur Regelung von grossen Knoten. Trotzdem hat der MIV auf der gesamten Strecke Vortritt, was auch in Ordnung ist. Eine ähnliche Achse soll nun für den Veloverkehr geschaffen werden. Ich bin einverstanden mit dem Votum von Herrn Francescutto betreffend Stämpflistrasse. Ich fand auch seine dringliche Interpellation 20180415 «Nach den Bauarbeiten ist die Jakob-Stämpfli-Strasse für die Verkehrsteilnehmenden gefährlich geworden» sehr gut. Dazu äusserte ich mich nur deshalb nicht, weil sie anlässlich einer sehr langen Sitzung behandelt wurde. Auch ich kritisierte das Projekt Stämpflistrasse und fand den ursprünglichen Antrag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen, der sogar Velospuren vorsah, sehr sympathisch. Leider wurden diese dann schlussendlich aber wieder rausgestrichen. Bei der Stämpflistrasse wird aber ersichtlich, dass es zu Konflikten führt, wenn sich verschiedene Verkehrsträger einen Raum teilen müssen. Es stimmt, dass der Platz in Biel beschränkt ist. Aber gerade deshalb kann doch nicht die Philosophie verfolgt werden, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden diesen Platz zu teilen haben! Es wurde gesagt, in Biel habe es kaum Platz für Velobahnen. Konkret würde sich aus meiner Sicht aber beispielsweise der Untere Quai vom Zentralplatz bis an den See hervorragend als Velobahn eignen. Dort hat es wenig Verkehr und dem MIV müsste nur bei der Kreuzung mit der Ländtestrasse der Vortritt gewährt werden. Ansonsten spräche doch nichts dagegen, auf dieser Route dem Veloverkehr den Vortritt zu lassen. Herr Fehr erwähnte, in Kopenhagen seien die Platzverhältnisse anders als in Biel. Das finde ich irritierend, denn bei der Präsentation der Gesamtmobilitätsstrategie berief sich der Stadtpräsident gerade auf Kopenhagen als tolles Vorbild. Auch rechtliche Argumente wurden ins Feld geführt. Es stimmt, dass es bei Bund und Kantonen verschiedene Standards gibt. Dabei handelt es sich aber bloss um Standards und nicht um rechtlich verbindliche Grundlagen mit einer demokratischen Legitimation. Selbstverständlich macht es Sinn, sich an diesen zu orientieren, aber sie müssen nicht detailgetreu umgesetzt werden. Das Instrument der Velobahnen existiert bereits und es wird vermutlich schon bald eine rechtliche Grundlage dafür geben. Im Weiteren wurde gesagt, die laufende Diskussion sei nicht sachlich und der Gemeinderat solle jetzt am Sachplan Velo und anderen Instrumenten arbeiten können. Dabei handelt es sich zweifelsohne um sinnvolle Projekte, die aber nur in der Verwaltung erarbeitet werden. Ich bin der Meinung, Verkehrsfragen liessen sich nicht rein verwaltungstechnisch lösen, denn sie sind durchaus auch politisch. Es ist richtig und wichtig, eine demokratische Mitbestimmung und Einflussnahme auf die zukünftige Verkehrsgestaltung zu ermöglichen. Genau das soll mit der vorliegenden Motion erreicht werden. Es soll nicht nur eine technische Lösung erarbeitet werden, sondern auch eine politische Mitsprache erfolgen. Die Urhebenden sind mit der in den letzten Jahren praktizierten Philosophie des Gemeinderats nicht einverstanden. Sie wollen einen Paradigmenwechsel erreichen, weshalb sie nach wie vor an der Motion festhalten.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Herr Briechle, der Gemeinderat wirft den Urhebenden nicht vor, dass sie die Verkehrsteilnehmenden gegeneinander ausspielen. Vielmehr weist er darauf hin, dass ein optimales Zusammenspiel des Gesamtsystems wichtig ist.

Deshalb plädiert er dafür, heute keine Vorgabe für den Sachplan Velo zu machen, sondern die Mitsprache dort wahrzunehmen, wo über die jeweiligen Anliegen diskutiert werden kann. Mit dem Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist der Auftrag verbunden, den MIV zu plafonieren. Der Gemeinderat will den Menschen mehr öffentlichen Raum zurückgeben. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl spricht in diesem Zusammenhang vom «*menschlichen Massstab*». Darum geht es. Zwar kommt es dabei zu einer gewissen Hierarchisierung, ausschlaggebend bleibt aber das Gesamtsystem. Ihre Überlegungen zum Unteren Quai sind inhaltlich überhaupt nicht falsch. Auch der Gemeinderat macht sich dazu Gedanken. Dafür setzt ein Postulat aber das nötige Zeichen, eine Motion braucht es nicht. Wenn das ASTRA in seinen gesetzlichen Grundlagen Velostrassen definiert, werden diese selbstverständlich in die Überlegungen des Gemeinderats einfließen. Das Recht entwickelt sich laufend und darauf muss reagiert werden. Die Entwicklung von Kopenhagen ist toll. Aber nicht alles, was dort realisiert wird, ist auch in Biel umsetzbar, nicht zuletzt wegen dem fehlenden Platz. Offenbar war Herr Briechle noch nie in Kopenhagen. Die Dimensionen der alten Hafenanlagen sind für Biel kaum vorstellbar. In einem Hafenbecken könnte die ganze Bieler Innenstadt versenkt werden. Dieser Platz ist in Biel einfach nicht vorhanden. Zudem handelt es sich bei den jetzt sehr attraktiven Gegenden in Kopenhagen um frühere Logistikareale. Auch in Biel werden einzelne Areale umgestaltet, aber diese liegen nicht zwangsläufig dort, wo Veloachsen Sinn machen.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Die Urhebenden halten an der Motion fest. Gestützt auf Art. 41 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates (SGR 151.21) stimmen wir nur über diese ab.

Abstimmung

- über den Antrag der Urhebenden, den Vorstoss als Motion erheblich zu erklären und diese nicht abzuschreiben

Der Antrag wird angenommen. Die Motion wird somit erheblich erklärt.

124. Interpellation 20180418, Julien Rochat, Fraktion SVP/ Die Eidgenossen, «Velodiebstähle in Biel, ein Übel!»

(Text der Interpellation und Antwort des Gemeinderates siehe Anhang Nr. 2)

Der Interpellant ist von der Antwort des Gemeinderats **nicht befriedigt**.

Rochat Julien, au nom du Groupe UDC/Les Confédérés: Le Conseil municipal reconnaît bien le haut taux de vol de vélos à Bienne. Bienne est après Bâle la deuxième pire ville en Suisse en ce qui concerne les vols de vélos, et le taux serait même en augmentation. Mais la réponse du Conseil municipal me donne l'impression qu'il n'est pas prêt à freiner ce fléau qui va certainement influencer le choix de mobilité future des biennois et biennoises. Concernant la question 1, le fait d'affirmer que la Ville de Bienne a créé un système innovateur de prêt de vélos et soutient en permanence des concepts

de mobilité novateurs est très bien, mais cela a aussi ses limites en ce qui concerne le type d'utilisation du vélo, comme par exemple la randonnée en VTT dans la région. Le concept de mobilité pourrait-il évoluer vers différents types de vélos, comme par exemple des VTT, afin de pouvoir toucher plus de monde? Après m'être fait voler mon vélo pendant la séance du Conseil de ville en fin d'année dernière, je pense que je vais réfléchir à deux fois avant de prendre à nouveau mon vélo pour me rendre aux séances du Conseil de ville. Malheureusement, la Police n'a pas assez de moyens pour réduire ces vols. En prenant connaissance de la réponse du Conseil municipal, nous sommes malheureusement forcés de constater que cette situation est une fatalité pour la Ville de Bienne. Le Groupe UDC/Les Confédérés s'est posé la question de savoir s'il serait bien de créer un registre obligatoire pour enregistrer toutes les données des vélos vendus par les marchands de vélos, qui serait mises à disposition par les autorités suisses pour faciliter la recherche de vélos volés. Mais cela est certainement plutôt du ressort du Conseil national. Pour ces raisons, je ne suis pas satisfait de la réponse du Conseil municipal.

Briechle Dennis, GLP: Die vorliegende Interpellation fragt auch nach Abstellplätzen mit Befestigungsmöglichkeiten für Velos. Der Gemeinderat antwortet, solche würden vorgesehen, wenn sie sinnvoll und machbar erscheinen. Kann der Gemeinderat ausführen, wann dies der Fall ist?

Scheuss Urs, Grüne: Es freut mich, wenn sich auch rechte Fraktionen für das Velo engagieren. In diesem Sinn danke ich für die vorliegende Interpellation. Der Gemeinderat schreibt in seiner Antwort unter anderem: *«Würden sich Fahrradbesitzerinnen und -besitzer vermehrt an die Ratschläge der Polizei halten, (...) könnten zahlreiche gefundene Fahrräder wieder ihren Besitzerinnen und Besitzern zugeführt werden.»* Darüber bin ich deshalb gestolpert, weil ja momentan auch die Stadtordnung totalrevidiert wird und die Information der Bevölkerung eines ihrer Schwerpunkte bildet. In diesem Zusammenhang finde ich den erwähnten Satz ziemlich schräg. Offenbar kommt die Information der Behörden nicht bei der Bevölkerung an und ich finde es seltsam, die Ursache des Problems bei der Bevölkerung zu suchen. Jedenfalls stelle ich mir die Informationspolitik gemäss der neuen Stadtordnung nicht so vor. Wenn Informationen nicht ankommen, muss die Behörde das Problem bei sich suchen und überlegen, wie sie ihre Kommunikation verbessern kann.

Gugger Reto, BDP: Der Stadtrat stöhnt immer wieder, dass die öffentliche Hand kein Geld habe, um all ihren Aufgaben nachzukommen. Ich finde es keine öffentliche Aufgabe, Velofahrende darüber zu informieren, dass sie die Rahmennummer und das Modell ihres Velos aufschreiben sollen. Sie müssen doch selber wissen, welche Rahmennummer das eigene Velo hat! Vielleicht könnten auch die Versicherungen daran erinnern, die Rahmennummer zu notieren. Es ist aber sicher keine städtische Aufgabe! Genauso wenig ist es eine städtische Aufgabe, die Rahmennummer in einem zentralen Register aufzubewahren. Zudem haben die Velohändler diese Pflicht im Prinzip bereits: gemäss Obligationenrecht (Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht); SR 220) müssen Rechnungen während zehn Jahren aufbewahrt werden. Während diesen zehn Jahren sollten die Velohändler diese Nummern also liefern können. Ich sehe keinen Handlungsbedarf für einen Bürokratendschunel.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Ich eröffne eine Rednerliste.

Francescutto Luca, UDC: Je voudrais juste ajouter qu'à l'époque des vignettes vélos obligatoires, le numéro y figurant était enregistré dans un registre pour les vélos volés. Lors de contrôles de la Police, il lui était possible de vérifier presque systématiquement ce numéro et savoir si le vélo était volé. Aujourd'hui, ces vignettes n'existent plus car c'est l'assurance responsabilité privée qui couvre les frais en cas d'accident. Les numéros de série sont quasiment toujours illisibles et donc pas utiles. Depuis quelques années, la personne qui se fait voler son vélo a la possibilité de faire une déclaration de vol de vélo online sur le portail «ePolice». Ceci est un avantage pour la Police car ce procédé réduit son travail administratif, mais il y a des personnes malintentionnées qui utilisent ce mode de déclaration afin d'obtenir de l'argent facilement et sans devoir se justifier. En effet, les compagnies d'assurance remboursent très facilement aujourd'hui.

Feurer Beat, Direktor Soziales und Sicherheit: Aus Herrn Francescuttos Votum wird ersichtlich, wo die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Velodiebstahl liegen. Diesem kann mit einfachen Mitteln kaum begegnet werden. Wieso die Diebstahlrate in Biel höher ist als anderswo, kann nicht ganz schlüssig erklärt werden. Der Gemeinderat wird aber dennoch nochmals prüfen, ob allenfalls die Information verbessert werden kann. Die Kantonspolizei informiert regelmässig über verschiedene Sachverhalte wie Unfallverhütung, häusliche Gewalt und andere Themen. Zuviel Kommunikation zu verschiedensten Themen führt aber auch dazu, dass die Informationen nicht mehr beachtet werden. Es braucht also eine gewisse Zurückhaltung. Zur Frage betreffend öffentlichen Veloständern mit Befestigungsmöglichkeit könnte allenfalls die Direktorin Bau, Energie und Umwelt Auskunft geben; die Antwort wird nachgeliefert.

125. Interpellation 20180420, Glenda Gonzalez, Fraktion PSR, «Besser kommunizieren, um sich zu verstehen!»

(Text der Interpellation und Antwort des Gemeinderates siehe Anhang Nr. 3)

Die Interpellantin ist von der Antwort des Gemeinderats **nicht befriedigt**.

Gonzalez Glenda, au nom du Groupe PSR: Je tiens ici à dire que cette interpellation ne vise absolument pas à critiquer les mesures d'accompagnement mises en place notamment dans le quartier du Champ-du-Moulin. Elle a plutôt pour objet de clarifier les manières et les procédures de communication avec la population dans ce contexte. Pour rappel, trois questions ont été posées sur l'information de la population sur ces mesures. Comme le dit le Conseil municipal, les habitantes et habitants des tronçons directement concernés par des sens uniques ont été informés au moyen d'une lettre distribuée le 19 novembre 2019, alors que l'ensemble du quartier du Champ-du-Moulin était concerné. La presse a publié cette information le 20 novembre 2019, le jour de la mise en œuvre de la mesure de circulation. Si le Conseil municipal veut s'assurer d'une bonne pénétration de l'information auprès de la population et d'une acceptation des mesures, il serait peut-être conseillé d'avertir la population avec un peu d'anticipation et de préparation, bien que cela nécessite des ressources qui ne sont pas forcément à disposition. Par ailleurs, ce ne sont pas que les riverains et riveraines qui étaient concernés par ces mesures car le quartier du Champ-du-Moulin est pourvu d'écoles et de crèches et des gens y viennent donc de l'extérieur. En plus, l'artère de la rue

Alexander-Moser était en tout cas considérée comme un axe de transit pour éviter la Place de la Croix. Pour toutes ces raisons, il aurait fallu que l'information intervienne bien avant le jour de la mise en œuvre des mesures pour que ces dernières soient bien acceptées par les personnes concernées. Je pense que la question du «timing» est cruciale dans ce type de mesures, et ce d'autant plus que cela concerne un projet beaucoup plus global (contournement de l'A5 et introduction des mesures d'accompagnement dans la Ville de Bienne).

L'autre difficulté dans le quartier du Champ-du-Moulin est bien sûr la rue Emile-Ganguillet. Il s'agit d'une petite rue qui devient maintenant un sens unique pour contourner le sens interdit installé à la place de la Thielle, en remontant depuis la semi-autoroute de Berne. Cette rue passe devant une école primaire d'accès difficile et ne possède pas de trottoir. Cet axe est systématiquement fréquenté par des enfants de l'école primaire qui sont très jeunes. N'y aurait-il pas eu une meilleure solution que de rediriger le trafic qui sort de la route de Berne vers le quartier de la rue du Moulin par cette petite rue? Le Conseil municipal dit dans sa réponse que 350 véhicules par jour, soit environ un véhicule par minute à l'heure de pointe, ne constituent pas un volume de trafic énorme. Mais si l'on considère qu'il s'agit d'une petite rue avec des jardins qui donnent directement sur la rue et sans trottoir, aux abords d'une école primaire, je trouve que c'est beaucoup trop. Je prends acte de la réponse du Conseil municipal. Je ne suis pas satisfaite car elle minimise l'impact des mesures qui ont été prises et de la manière dont elles ont été prises. Je rappelle encore une fois que je ne critique pas les mesures, mais leur mise en place. Par ailleurs, j'ai été informée que plusieurs lettres ont été écrites par des habitantes et habitants du quartier qui sont, pour l'heure, restées sans réponse ou même sans accusé de réception.

Steinmann Alfred, SP: Ich möchte zurückkommen auf den von meiner Vorrednerin bereits erwähnten Emile-Ganguillet-Weg. Ich selber wohne dort und habe schon etliche sehr kritische Situationen erlebt. An dieser Strasse gibt es kein Trottoir, aber parkierte Autos. Manchmal spielen Kinder auf dem Schulweg und sind hinter den parkierten Autos versteckt. Kommen nun Autofahrende von der Zihlstrasse her, können sie nicht mehr geradeaus weiterfahren. Sie werden «hässig» und biegen entweder in die Grenzstrasse oder eben in den Emile-Ganguillet-Weg ein. Meistens fahren sie dabei mit mehr als 30 km/h. Springt dann plötzlich ein Kind hinter einem parkierten Auto hervor, kann es gefährlich werden. Es kommt weniger darauf an, wie viele Fahrzeuge den Emile-Ganguillet-Weg täglich befahren, als auf die dortige Situation. Zum Glück kam es bisher noch zu keinem Unfall. Jedenfalls muss das Problem analysiert und nach Lösungen gesucht werden. Vielleicht hilft eine Begegnungszone. Wichtig scheint mir auch eine Zusammenarbeit mit dem Mühlefeldleis und der Stadt Nidau. Die Situation ist nicht befriedigend und muss verbessert werden.

Francescutto Luca, UDC: Je voulais profiter de l'occasion pour m'excuser auprès de Madame Gonzalez. Si nous nous étions mal compris la dernière fois, vous avez prouvé ce soir, avec peu de mots, qu'une autoroute sans bretelle d'accès ne sert à rien du tout. Je vois que vous avez bien compris la chose et tout n'est donc pas perdu pour cette autoroute.

Wiher Max, GLP: Auch ich wohne im betreffenden Quartier. Ich muss vorausschicken, dass ich die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfm) ganz wichtig finde. Der Verkehr soll gelenkt werden. Allerdings werden manchmal Probleme gelöst, die gar

nicht existieren. Ich bin täglich auf dem Zühlplatz unterwegs, der mit der vorliegenden Massnahme entlastet werden sollte. Die Alexander-Moser-Strasse ist nun einmal die einzige durchgehende Strasse in diesem Quartier. Sie muss den Verkehr aufnehmen und durch das Quartier leiten. Das macht eigentlich Sinn. Die erfolgte Sperrung einiger Strasse finde ich hingegen weniger sinnvoll. Die Verkehrssituation war vorher wesentlich besser. Manchmal meint man am Schreibtisch etwas sehr gut, das dann in der Praxis nicht das gewünschte Resultat liefert. Das scheint vorliegend der Fall zu sein. Die Massnahmen sollten jedenfalls überdacht werden. Vielleicht muss die Alexander-Moser-Strasse eine Durchgangsstrasse bleiben, so dass die anderen, noch engeren Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr verschont bleiben.

Scherrer Martin, SVP: Ich kann die Voten zum Emile-Ganguillet-Weg nachvollziehen. Auch ich wohne in dessen Nähe und weiss, dass es sich um eine enge Strasse handelt. Es kann nicht sein, dass der ganze Autoverkehr nun dort durchfährt. Ich habe auch nie verstanden, weshalb die breite und übersichtliche Verbindung vom Zühlplatz zur Guglerstrasse geschlossen wurde. Es ist eine logische Konsequenz, dass nun der Emile-Ganguillet-Weg mehr frequentiert wird. Die Quartierbevölkerung wurde mittels Flyer informiert und bereits am nächsten Tag war die Verbindung geschlossen; etwas mehr Vorlaufzeit wäre sicherlich wünschenswert gewesen. Die Beobachtungen von Herrn Steinmann und das Votum von Herrn Wiher teile ich. Die fragliche Verkehrsmassnahme ist gut gemeint, führt aber zu mehr Schleichverkehr. Die Alexander-Moser-Strasse war eine Hauptverbindung. Jetzt suchen sich die Autofahrenden einen anderen Weg.

Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: Besten Dank für diese Diskussion und die Anregungen. Die Kommunikation erfolgte tatsächlich sehr spät und vermutlich hätte auch breiter informiert werden müssen. Ich stehe dazu, dass das Vorgehen nicht optimal war. Bezüglich der Seitenstrassen wurde beim Gemeinderat in der Zwischenzeit eine Petition eingereicht, die zusätzliche Massnahmen fordert. Dabei geht es nicht um die Aufhebung der bisherigen Massnahmen, aber um den besseren Schutz der kleinen Seitenstrassen. Der Gemeinderat prüft nun zusätzliche Massnahmen, um die Situation zu verbessern. Es ist absolut richtig, dass dabei auch mit der Stadt Nidau verhandelt werden muss. Es handelt sich um grenzübergreifendes Gebiet und Nidau macht sich ebenfalls Gedanken, insbesondere zur Grenzstrasse. Die nun in Biel gewählte Lösung kann nur sauber funktionieren, wenn auch Nidau entsprechende Massnahmen ergreift, zu welchen sich der dortige Gemeinderat aber noch nicht durchringen konnte. Meine Direktion bleibt am Ball und führt auch Gespräche mit dem Kanton. So soll beispielsweise die Ausfahrt aus der Bernstrasse ebenfalls überprüft werden. Würde diese geschlossen, würde sich das Problem des Schleichverkehrs von selbst lösen und es wären keine weiteren Massnahmen vor Ort nötig. Die Idee des Gemeinderats ist es nach wie vor, mittels vfm den Verkehr aus den Quartierstrassen auf die Hauptachsen zu bringen. Das gilt auch für die Alexander-Moser-Strasse, die sehr eng ist und auf welcher früher teilweise auf das Trottoir ausgewichen wurde. Mit dem heutigen Einbahnregime ist das kaum mehr der Fall, da nicht mehr gekreuzt werden muss. Somit ist die Strasse nun auch sicherer. Das Quartier konnte bereits nachhaltig vom MIV entlastet werden. Trotzdem sind auch aus Sicht des Gemeinderats weitere Anstrengungen nötig, insbesondere in Zusammenarbeit mit Nidau und dem Kanton. Er bleibt dran und überprüft zusammen mit der Quartierbevölkerung, ob die Massnahmen in der Zwischenzeit verstärkt werden sollen.

126. Überparteiliche Interpellation 20180424, Titus Sprenger, Passerelle, Julien Stocker, GLP, Christoph Grupp, Grüne, Urs Scheuss, Grüne, Mohamed Hamdaoui, parteilos, «Aktionsplan Luftreinhaltung – Stand der Massnahmen»

(Text der überparteilichen Interpellation und Antwort des Gemeinderates siehe Anhang Nr. 4)

Die Interpellanten sind von der Antwort des Gemeinderats **befriedigt**.

Sprenger Titus, Passerelle: Ich schätze die vollständige und ehrliche Beantwortung der gestellten Fragen. Bei:

- täglich knapp anderthalb Besuchenden der Internetrubrik «Luft» im vergangenen Jahr,
- nicht mehr funktionierenden Links,
- nur einem Newsletter in fünf Jahren,
- nur einer Sensibilisierungsaktion zu Holzfeuerungsanlagen,
- einem Link auf ein veraltetes und vom beco Berner Wirtschaft schon längst aktualisiertes Merkblatt zu den Holzfeuerungsanlagen,
- innert fünf Jahren gerade mal zwei an den Aktionswochen «Walk to School» teilnehmenden Klassen,
- nur gerade vier statt 50 Autoschlüsseln, die gegen ein öV-Abonnement eingetauscht wurden,

dürfte der Gemeinderat mit mir einig sein, dass der Aktionsplan Luftreinhaltung mehr Plan als Aktion war. Immerhin bestand die gute Absicht, auf kommunaler Ebene einen aktiven Beitrag für eine bessere Luftreinhaltung zu leisten. Das war und ist noch immer nötig, denn auch die jüngsten Bieler Messwerte zeigen keine wesentliche Verbesserung. Zum Glück bringt es der technologische Wandel mit sich, dass Gebäudeisolationen, Heizungen und Verbrennungsmotoren immer effizienter werden und immer weniger Schadstoffe ausgestossen werden. Auch funktionieren gerade Motorfahrzeuge immer öfter nicht nur mit Verbrennung. Zusammen mit der weiteren Förderung des Langsamverkehrs dürfte der fragliche Aktionsplan dadurch fast überflüssig werden. Einzig bei den Holzfeuerungsanlagen, die wegen ihrer CO₂-Neutralität auch seitens beco als umweltfreundlich bezeichnet werden, wäre es wünschenswert, dass der Gemeinderat mehr Ressourcen hätte, um mehr Feuer und Flamme fürs richtige Feuern zeigen zu können. Ich bin von der Beantwortung der Fragen befriedigt, nicht aber von den Ergebnissen des fraglichen Aktionsplans.

Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: «*Mehr Plan als Aktion...*»: eine gute Formulierung, die ich mir gerade aufgeschrieben habe! Die Resultate des Aktionsplans Luftreinhaltung sind tatsächlich ernüchternd. Der Gemeinderat beabsichtigt nicht, ihn weiterzuführen. Das hat aber tatsächlich auch einen Zusammenhang mit den verfügbaren Personalressourcen. Bis vor einem halben Jahr stand für den gesamten Bereich Umwelt bloss eine Stelle zur Verfügung. Dabei geht es auch um Energiestadt-Massnahmen, Lärmschutz und so weiter. Entsprechend müssen Schwerpunkte gesetzt werden. Die Anregung betreffend Holzfeuerungen nehme ich gerne auf. Vielleicht kann dazu punktuell nachgehakt werden. Auch die Homepage soll aktuell bleiben und wird demnächst erneuert. Die schönen Absichten der Newsletter und weiterer Massnahmen können aber aufgrund der engen Personalressourcen nicht umgesetzt werden. Die Umweltdelegierte muss einfach

Prioritäten setzen. Ich danke aber für die Nachfrage und freue mich, dass sich überhaupt noch jemand an diesen Aktionsplan erinnert.

127. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20190210 Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, «Diskriminierung auf dem Bahnhofplatz»

Schneider Sandra, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Die Situation am Bahnhofplatz ist momentan für Sehbehinderte sehr prekär. Die längst nötigen taktilen Leitlinien vom Bahnhof in Richtung Innenstadt wurden erst vor Kurzem angebracht. Nun werden sie durch die Kunstinstallation auf dem Bahnhofplatz abrupt unterbrochen. Meine Interpellation ist dringend, weil die Situation akut und katastrophal ist. Zudem ist unklar, wie es überhaupt so weit kommen konnte. Ich hoffe, dass nicht nur die Interpellation rasch beantwortet werden kann, sondern auch die unmögliche Situation am Bahnhof schnellstmöglich behoben wird. Ich danke dem Stadtrat für die Unterstützung.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin: Damit schliesse ich die Sitzung. Ich wünsche allen guten Appetit und einen schönen Abend.

128. Neueingänge

20190210	Dringliche Interpellation Sandra Schneider, Fraktion SVP/ Die Eidgenossen	BKS
	Diskriminierung auf dem Bahnhofplatz Discrimination sur la place de la Gare	DSS BEU PRA
20190211	Motion Myriam Roth, Les Verts, Urs Scheuss, Grüne	MAI
	Pour une publicité plus respectueuse de l'environnement dans les espaces publics Für eine umweltfreundlichere Werbung im öffentlichen Raum	DFI
20190212	Motion Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen	BKS
	Leistungsverträge zeitlich begrenzen! Limiter dans le temps les contrats de prestations	FID STK
20190213	Postulat Myriam Roth, Groupe Les Verts	DFI
	Inciter l'administration de la Ville de Bienne à utiliser un moteur de recherche durable Die Benutzung einer nachhaltigen Suchmaschine bei der Stadtverwaltung Biel fördern	TEE
20190214	Interpellation Luca Francescutto, Groupe UDC/Les Confédérés	TEE
	La route de Madretsch se trouve-t-elle au pied du Vésuve? Befindet sich die Madrestchstrasse am Fusse des Vesuvs?	ASS

Schluss der Sitzung / *Fin de la séance*: 20:40 Uhr / heures

Die Stadtratspräsidentin / La présidente du Conseil de ville:

Tennenbaum Ruth, Stadtratspräsidentin

Die Ratssekretärin / La secrétaire parlementaire:

Klemmer Regula, Ratssekretärin

Protokoll:

Meister Katrin

Flückiger Rita

Procès-verbal:

Kirchhof Claire-Lise

Pinto Bernardino Floriane