Anhang Annexes

1 - 2

zum Stadtratsprotokoll Nr. 13 vom 17. November 2016

> au procès-verbal n° 13 du 17 novembre 2016

Beantwortung

der überparteilichen Motion 20150378, Joël Haueter, Fraktion SVP/Die Eidgenossen, Nathan Güntensperger, Fraktion GLP, Reto Gugger, Fraktion BVP/CVP/BDP, Stefan Kaufmann, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU, "Erhöhung der Transparenz bei Investitionsentscheidungen im Stadtrat"

In der Motion wird der Gemeinderat aufgefordert, bei allen Investitionsentscheidungen, welche dem Stadtrat zum Entscheid unterbreitet werden, im Antrag jeweils,

a) den grob geschätzten Finanzierungssaldo des Gesamthaushaltes auszuweisen,

b) ein geeignetes Investitionscontrolling-Instrument anzuwenden und das Ergebnis im Antrag auszuweisen, sowie

c) den Stadtratsmitgliedern auf Wunsch Einsicht in die detaillierten Berechnungsunterlagen zu gewähren.

Der Gemeinderat begrüsst grundsätzlich den Wunsch des Stadtrates, bei den Investitionen vermehrt auch die damit verbundenen Finanzierungsfragen einzubeziehen und die finanziellen Zusammenhänge zwischen Einnahmen, Ausgaben, Investitionstätigkeit und Verschuldung zukünftig ganzheitlicher zu betrachten und zu diskutieren.

1. Ausweis des Finanzierungssaldos (Ziffer a)

Die Ermittlung der von den Motionären definierten Messgrösse (Einnahmen ./. Ausgaben ./. Investitionen = Finanzierungssaldo) ist zwar grundsätzlich möglich. Allerdings handelt es sich hier eher um einen rein theoretischen Wert, der auf Grund der Dynamik der effektiven Finanzflüsse mit relativ vielen Unsicherheiten verbunden und von daher naturgemäss nicht belastbar sein kann. So haben in der Praxis sowohl der Baufortschritt bei den sich bereits in der Realisierung befindenden Investitionen, der Zeitpunkt der Rechnungsstellung durch Lieferanten und Dienstleister, der Zahlungseingang von zugesicherten Beiträgen / Subventionen Dritter, sowie weitere Faktoren, einen sehr wesentlichen Einfluss auf den effektiven Zeitpunkt des Liquiditätsabflusses. Wie die Erfahrung in den vergangenen Jahren gezeigt hat, kann dies in der Realität zu sehr grossen Abweichungen zwischen der Liquiditätsplanung und der effektiven Liquiditätssituation führen. Dieser Umstand ist auch zu berücksichtigen, sofern entsprechende Berechnungen in die Berichte an den Stadtrat resp. in die Botschaften einfliessen sollten; diese Angaben wären mit erheblichen Ungenauigkeiten behaftet und es sollte auf deren Verwendung in den erwähnten Dokumenten eher verzichtet werden.

Als Diskussionsgrundlage für die Verschuldungsthematik, die im Zusammenhang mit der Realisierung von Investitionsvorhaben eine sehr wichtige Rolle spielt, wäre nach Ansicht des Gemeinderates eine stark vereinfachte, sehr approximative Berechnung des "Finanzierungssaldos" gemäss untenstehendem Muster mit vertretbarem administrativem Mehraufwand grundsätzlich realisierbar.

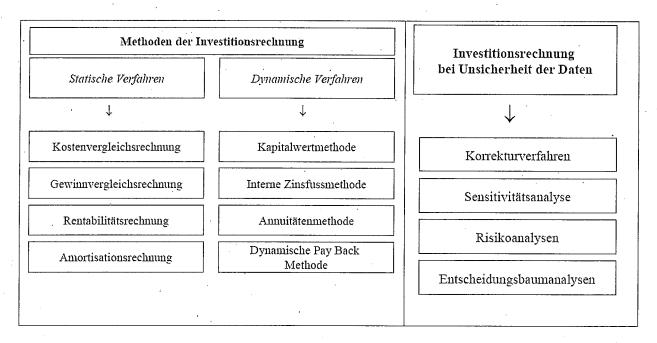
Liquide Mittel 01.01.201xx	CHF	xx.xx Mio.
+ approximativer Cash Flow	CHF	xx.xx Mio.
= Approx. verfügbare Liquide Mittel für Investitionen	CHF	xx.xx Mio.

./. Investitionen Prio. 1 (gemäss IVP)	CHF	xx.xx Mio.
./. Investitionen Prio. 2 (gemäss IVP)	CHF	xx.xx Mio.
= Approx. verfügbare Liquide Mittel neue Invest.	CHF	xx.xx Mio.
./. Investition Prio. 3 gemäss SR-Antrag laufendes Jahr	CHF	xx.xx Mio.
= Approximative Erhöhung des Fremdkapital	CHF	xx.xx Mio.

Eine Umsetzung würde allerdings entsprechende organisatorische und technische Anpassungen in den Finanzprozessen erfordern. Schliesslich gilt zu berücksichtigen, dass neben der grundsätzlichen Frage der Opportunität auch jeweils einzelfallweise zu entscheiden wäre, in welcher Form die entsprechenden Informationen einzubinden sind. Eine Umsetzung wäre jedoch grundsätzlich per 1.1.2017 möglich.

2. Anwendung Investitionscontrolling-Instrument (Ziffer b)

Gemäss der Motion ist in den Anträgen ein Investitionscontrolling-Instrument, welches je nach Art der Investition unterschiedlich sein kann, anzuwenden und das Ergebnis im Bericht an den Stadtrat auszuweisen. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der in der Praxis üblichen Verfahren. Diese sollen die quantitativen Aspekte einer Investition erfassen und bewerten und sind damit ein wesentliches Instrument zur Planung und Kontrolle eines rationalen Entscheides, der sich auf die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit einer Investition abstützen soll.



In der Stadt Biel werden – gestützt auf die Anleitung für das Rechnungswesen aus dem Jahr 2005 – für **sämtliche** Verpflichtungskreditbegehren für Investitionen (ab CHF 50'000) folgende **Kosten-bzw. Aufwandelemente** in den Anträgen ausgewiesen:

- Nettoinvestitionsausgaben (= Gesamtsumme ./. zugesicherte Beiträge/Subventionen Dritter) und geschätzter zeitlicher Anfall der Zahlungen.
- Nettofolgekosten der Investition wie beispielsweise höhere Personalkosten durch die Schaffung zusätzlicher Stellen oder Anstieg beim Sachaufwand. Allfällige Einsparungen / Mehrerträge werden davon in Abzug gebracht.
- Kapitalfolgekosten: Abschreibungen (gemäss den Bestimmungen von HRM2) und Kalkulatorische Zinsen

Bei den Erträgen besteht die Schwierigkeit darin, dass eine Quantifizierung des Nutzens von Investitionen ins Verwaltungsvermögen (und generell von staatlichem Handeln) in der Praxis kaum möglich ist. Hier steht – im Unterschied zu Investitionen ins Finanzvermögen – bewusst nicht der Finanzertrag im Vordergrund, sondern der Nutzen für die Bevölkerung und/oder das Gemeinwesen. Die in der Investitionsrechnung letztlich eigesetzten Erträge dürften somit wohl meistens sehr stark von subjektiven Einschätzungen und den getroffenen Annahmen abhängen.

Die einzelnen Methoden wurden auf ihre Anwendbarkeit für Investitionen in das Verwaltungs- und das Finanzvermögen der Stadt Biel hin überprüft. Die Anwendungskriterien pro Methode und deren Eignung sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

	Methode	Auswahlkriterium	Anwendung für Investitionen in das	
S C	Methode	Auswanikriterium	Verwaltungsvermögen	Finanzvermögen
	Kostenvergleichsmethode	Aus der Investition entstehen (hauptsächlich) nur jährlich gleichbleibende Mehraufwände /-kosten aber keine -Erträge und / oder Einsparungen, bzw. diese lassen sich nicht mit ausreichender Genauigkeit quantifizieren oder sind sehr gering.	gut geeignet	eher ungeeignet**
	Gewinnvergleichsmethode	Aus der Investition entstehen namhafte (jährlich gleich bleibende) Mehrerträge und oder Einsparungen, die sich auch mit ausreichender Genauigkeit quantifizieren lassen.	eher ungeeignet*	bedingt geeignet***
	Rentabilitätsrechnung	dito .	eher ungeeignet*	bedingt geeignet***
	Amortisationsrechnung	dito	eher ungeeignet*	bedingt geeignet***
	Kapitalwertmethode	Analog der Kostenvergleichsmethode, zusätzlich fallen aber die liquiditätswirksamen Ausgaben (Investitionsausgabe, InvestBeiträge Dritter, Mehrausgaben und / oder Einsparungen, sowie -erträge) zu völlig unterschiedlichen Zeitpunkten und in unterschiedlicher Höhe an.	Als Ergänzung zur Kosten- vergleichsmethode gut geeignet	gut geeignet
	Ännultätenmethode:	Anlaog der Gewinnvergleichsmethode in Kombination mit den Kriterien der Kapitalwertmethode	eher ungeeignet*	gut geelgnet
	Interner Ertragssatz	dito same and a second	eher ungeeignet*	gut geeignet
	Dynamische Pay-Back-Methode	dito	eher ungeeignet*	gut geeignet

in der Regel lässt sich der Nutzen (Ertrag / Einsparungen) aus der Investititon nicht mit ausreichender Genauigkeit quantifizieren

Grundsätzlich zielen die Verfahren und Methoden der Investitionsrechnung in erster Linie darauf ab, einen quantitativen Vergleich von mehreren Investitionsvorhaben vorzunehmen und aus mehreren Vorhaben das wirtschaftlichste zu finden. Vielfach beschränkt sich jedoch der Antrag an den Stadtrat auf die Freigabe einer einzigen Vorhabensvariante. In diesen Fällen können die Methoden zwar trotzdem angewendet werden, allerdings entfällt dabei aber die Vergleichskomponente.

Nach Ansicht des Gemeinderates kann die Ergänzung der Kreditanträge mit einer Investitionsrechnung durchaus sinnvoll sein.

Grundsätzlich obliegt es allerdings dem Gemeinderat zu entscheiden, ob ein Instrument zur Investitionskontrolle geeignet ist die Investitionstätigkeit zu überwachen und dieses entsprechend auch einzusetzen ist.

^{**} Bei Investitionen in das Finanzvermögen stehen Ertrags- und nicht Kostenüberlegungen im Vordergrund

^{***} Ist nur bei jährlich gleichbleibenden Mehrerträgen- und Aufwänden und bei einmaligen Zahlungen der Nettoinvestitionsausgaben sinnvoll

3. Einsichtnahme des Stadtrates in die detaillierten Berechnungsunterlagen (Ziffer c) Die Inhalte wie die Darstellung der Grundlagendokumente für Investitionsentscheide zu Handen des Stadtrates werden durch den Gemeinderat definiert.

Die Mitglieder des Stadtrates haben in alle Unterlagen der Stadtratsgeschäfte Einsicht, welche sich während der Sitzungen in der entsprechenden Mappe der Geschäftsprüfungskommission befinden. Über weitere Einsichtsrechte in die (Arbeits-) Unterlagen der Direktionen und Abteilungen verfügen diese nicht, ausser jenen, welche gemäss Informationsgesetz der Öffentlichkeit zustehen. Umfassende Einsichtsrechte können lediglich die Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission beanspruchen, nachdem diese an das Amtsgeheimnis gebunden sind.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Gemeinderat in Anwendung von Art. 40 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates, die überparteiliche Motion 20150378 in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Biel, 1. Juni 2016

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

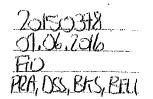
Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage:

• überparteiliche Motion 20150378

Vorstocs Nr./Interv. no.
Termbook Admini OM;
Gjøskhod Abon;
Mitbericht/Coropport.



Überparteiliche Motion

Biel, 16.12.2015

Stadikanziel/Chancellerle municipale

Erhöhung der Transparenz bei Investitionsentscheidungen im Stadtrat

Mit der Verschärfung der finanziellen Situation und mit der Einführung einer Schuldenbremse in der Stadt Biel erhöhen sich auch die Steuerungsanforderungen bei Investitionsentscheidungen. Diese müssen auf Basis informativer und transparenter Informationen gefällt werden und die finanziellen Konsequenzen von neuen investitionen müssen bekannt sein (Art. 58 Gemeindeverordnung Kanton Bern; Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen). Nur so kann eine sorgfältige Priorisierung und Steuerung von Investitionen erfolgen.

Daher fordern die Motionäre, dass der Gemeinderat bei allen Investitionsentscheidungen, welche dem Stadtrat zum Entscheid unterbreitet werden, folgende Steuerungsinstrumente angewendet und im Bericht an den Stadtrat dargestellt werden.

- Bei allen Investitionsentscheidungen mit finanziellen Konsequenzen (z.B. auch Projektierungskredite), welche im Stadtrat oder vom übergeordneten Organ (Stimmbevölkerung) gefällt werden:
 - a. Muss der Gemeinderat den grob geschätzten Finanzierungssaldo des
 Gesamthaushaltes (Einnahmen Ausgaben; inkl. Investitionen; inkl.
 Spezialfinanzierungen) per Ende des laufenden Jahres bei einer allfälligen Annahme der Vorlage aufführen (mittels Liquiditätsplanung möglich)
 - b. Muss ein Investitionscontrolling-Instrument (z.B. dynamische Instrumente wie z.B. Net Present Value, Annuitäs- oder interner Zinsfuss Methode oder statische Instrumente wie z.B. Kostenvergleichsrechnung, Gewinnvergleichsrechnung, Rentabilitätsrechnung oder statische Amortisationsrechnung), welches je nach Art der Investition unterschiedlich sein kann, angewendet werden; das Ergebnis der Berechnung ist im Bericht an den Stadtrat auszuweisen.
 - Können die Stadtratsmitglieder auf Wunsch Einsicht in die detaillierten Berechnungsunterlagen nehmen oder die elektronische Zurverfügungstellung verlangen können.

SVP/ Die Eidgenossen GLP BDP/BVP FDP/PRR/EVP/EDU

Jeel Haueter Nethan Güntesperger Reto Gugger Stefan Kaufmann

Art. | SB Gemeindeverordnung des Kanton Bern

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Bei Beschlüssen, die unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Aufwendungen oder Erträgen für die Gemeinde

verbunden sind, ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten die Finanzierung-undidie

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht (Tragbarkeit) zu orientieren.

Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Interpellation 20160208, Sandra Gurtner-Oesch,GLP, Urs Känzig, Grüne, Leonhard Cadetg, FDP, "Planung Westast"

Die Autoren der dringlichen Interpellation betreffend den geplanten Westast verlangen vom Gemeinderat eine Stellungnahme zu den Argumenten des Komitees "Westast – so nicht!", welches die Debatte über die Stichhaltigkeit einer Realisierung des Westastes der A5 und deren Auswirkung auf die Stadtstruktur neu lanciert.

Vorbemerkungen

- 1. Die Stellungnahme des Komitees "Westast so nicht!" nimmt Bezug auf die frühestens Ende 2016 vorgesehene öffentlichen Auflage des Ausführungsprojektes (AP) der vorerwähnten Teilstrecke der Bieler A5-Umfahrung. Die diesbezüglichen Arbeiten sind jedoch noch nicht in allen Teilen abgeschlossen und wesentliche Elemente der Projektierungsgrundlagen sind noch ausstehend. Eine Beurteilung der vom genannten Komitee formulierten Einwände ist erst möglich, wenn das Ausführungsprojekt und die städtebauliche Begleitplanung in bereinigtem Zustand vorliegen Verkehrszahlen aktualisiert worden sind und der Gemeinderat die diesbezüglichen Diskussionen geführt hat. Die nachfolgende Beantwortung behält sich dementsprechend eine Stellungnahme bezüglich dem Ausführungsprojekt auf den Zeitpunkt des Vorliegens des vollständigen Projektdossiers vor und beschränkt sich in seinen nachfolgenden Ausführungen auf eine Darlegung der von der Stadt Biel in Bezug auf den Westast bisher vertretenen Haltung.
- 2. Wenn auch den Städten Biel und Nidau die Möglichkeit für eine kontinuierliche Beteiligung an der Projektentwicklung des Westastes eingeräumt worden ist, so ändert dies nichts daran, dass dessen Planung im Verantwortungsbereich des Bundes und der von ihm mit der Durchführung der Arbeiten beauftragten Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) liegt. Diese entscheiden sowohl über den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage als auch über den Inhalt des aufzulegenden Ausführungsprojektes. Damit steht es dem Gemeinderat frei im Zeitpunkt der öffentlichen Auflage aufgrund aus seiner Sicht bestehenden Mängeln gegen das Ausführungsprojekt Einsprache zu erheben und sich für dessen Überarbeitung einzubringen.
- 3. Die 2010 unter der Federführung von Biel und Nidau in Angriff genommene städtebauliche Begleitplanung dient - gestützt auf die im Hinblick auf den Erlass neuer baurechtlicher Vorgaben ausgerichteten Arbeiten - als Grundlage zur Bestimmung der der beiden Gemeinden im Zuge der Westast-Projektierung zu berücksichtigenden Anliegen bezeichnet den und sich daraus ergebenden Abstimmungsbedarf. Ergebnis der die im Einzugsbereich des Westastes liegenden Gebiete umfassenden städtebaulichen Begleitplanung sind die Neufassung des 2014 genehmigten städtebaulichen Richtplanes und die aus Teilzonenplänen, Baulinienplänen und Überbauungsordnungen bestehenden baurechtlichen Vorschriften. Diese werden spätestens gleichzeitig mit der Auflage des Ausführungsprojektes für den Westast der öffentlichen Mitwirkung unterbreitet. Diese Begleitplanung hat zum Ziel eine möglichst gute Integration des Westastes der A5 in das Stadtbild zu erreichen.

Hintergrundinformationen zur Projektentwicklung

Eine erste, für das Verständnis des aktuellen Projektierungstandes wesentliche Weichenstellung bildet die vom Bundesrat 1999 – nach der Prüfung einer alternativen A5-Linienführung südlich des Bielersees – vorgenommene Genehmigung des Generellen Projektes (GP) des Westastes. Festgelegt wurde dabei ein Strassen-System mit einem Halbanschluss See (in Richtung Solothurn), einem Vollanschluss Bienne-Centre und einem Zubringer rechtes Bielerseeufer (ZRU) zwischen dem Anschluss Bienne-Centre und dem Verkehrsknoten Kreuzweg (in der damaligen Planung via Keltenstrasse).

Die anschliessend im Hinblick auf die Erarbeitung des Ausführungsprojektes durchgeführten Studien führten zum Schluss, dass infolge der zwischenzeitlich verschärften Anforderungen hinsichtlich der Tunnelentlüftung und der Verkehrssicherheit eine den im genehmigten Generellen Projekt vorausgesetzten Umweltstandards genügende Ausführung des Anschlusses Bienne-Centre nicht zu bewerkstelligen ist.

Diese im Sommer 2007 seitens des Tiefbauamtes des Kantons Bern aufgezeigte Problematik bewog im Herbst 2007 die Gemeinderäte von Biel und Nidau dazu, diesem eine Eingabe einzureichen mit der Anregung zum Studium einer alternativen Linienführung des ZRU zwischen dem Anschluss Brüggmoos und der Hauptstrasse Nidau-Ipsach (sog. Porttunnel). Ausgelöst wurde mit der erreichten Zustimmung durch Bund und Kanton eine erneute Überprüfung des dem genehmigten Generellen Projekt zugrunde gelegten Anschluss-Systems und der Anbindung des rechten Bielerseeufers an die A5-Umfahrung. Die 2009 durch die BVE mit der Aufgabe betraute regionale Arbeitsgruppe unter Vorsitz des damaligen Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli hatte dabei insbesondere eine vergleichende Beurteilung folgender Stossrichtungen durchzuführen:

- Stossrichtung 0 (SR 0) mit einem Verzicht auf die Realisierung von Westast und ZRU;
- Stossrichtung 1 (SR 1) bestehend aus Westast mit Halbanschluss See (Richtung Solothurn), Vollanschluss Bienne-Centre und einer dortigen Anbindung des ZRU;
- Stossrichtung 2 (SR 2) bestehend aus Westast, Halbanschluss See (Richtung Solothurn), Vollanschluss Bienne-Centre und Anbindung ZRU im Brüggmoos;
- Stossrichtung 3 (SR 3) bestehend aus Westast, Voll- oder Halbanschluss See und Anbindung ZRU im Brüggmoos.

Die in Bezug auf die SR 3 unternommenen Abklärungen veranlassten die Arbeitsgruppe zur Untersuchung weiterer Anschlussuntervarianten. Entsprechend diverser Begehren einbezogener Organisationen oder politischer Gremien (Stadtrat Biel) wurden dabei insbesonder Optionen geprüft bei welchen der Westast

- über keinerlei Anschlüsse verfügt;
- mit einem Halbanschluss See (in Richtung Neuenburg) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (in Richtung Solothurn) ausgestattet wird;
- mit einem Halbanschluss See (in Richtung Solothurn) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (Richtung Neuenburg) versehen wird.

Als vorteilhafteste Untervariante für die SR 3 beurteilt wurde dabei entgegen der Basisvariante durch den Verzicht auf den Anschluss Bienne-Centre der Vorschlag mit einem Halbanschluss See (Richtung Neuenburg) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (in Richtung Solothurn). Gegenstand des anschliessenden Variantenvergleichs bildeten demnach die der Aufgabenstellung der BVE entsprechenden SR 0, SR 1, SR 2 und die verändert konzipierte SR 3.

Wesentliche Grundlage für die durch die regionale Arbeitsgruppe vorzunehmende Beschlussfassung bildete die vom Büro Metron verfasste Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Diese kommt zum Ergebnis, dass mit einer Realisierung des Westastes inkl. ZRU gegenüber einem Verzicht auf den Westast eine insgesamt vorteilhaftere Situation geschaffen wird. Namentlich bezeichnet werden dabei:

- eine durch die Realisierung verkehrlich flankierender Massnahmen unterstützte Verkehrsverlagerung vom städtischen Strassennetz auf A5 und ZRU und die dadurch bewirkte Verkehrsentlastung innerhalb des Siedlungsgebietes von Biel, Nidau und Port;
- eine spürbare Verminderung der Lärm- und Luftbelastung längs verschiedener, durch Wohngebiete führender Verkehrsachsen;
- eine erhöhte Verkehrssicherheit, verbesserte Bedingungen für den Langsamverkehr und insgesamt eine verbesserte Aufenthaltsqualität an wesentlichen Orten des öffentlichen Raumgefüges;
- die verbesserte Lebensqualit\u00e4t im Westteil der Stadt Biel, in Nidau und Port und der dabei durch die Aufhebung der Bernstrasse geschaffenen M\u00f6glichkeit zur Aufwertung des dicht bebauten Weidteilequartiers;
- der Abbau der durch die Bernstrasse, Ländtestrasse und Aarbergsstrasse verursachten Trennwirkung;
- die durch den Westast bewirkte Impulswirkung für eine städtebauliche Erneuerung überalterter oder unternutzter Areale von heute noch stark befahrenen, mit der vollständigen A5-Umfahrung von übermässigem Verkehr entlasteter Verkehrsachsen.

Demgegenüber wurde bereits damals erkannt, dass der Bau des Westastes auch Nachteile mit sich bringt, welche im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten möglichst zu beseitigen resp. zu reduzieren sind:

- Die aus Gründen der Tunnelbelüftung und der Verkehrssicherheit notwendige Öffnung der beiden Anschlussbereiche verursachen jeweils einen wesentlichen Eingriff in das städtische Raumgefüge. Als wesentliche Handlungsansätze für eine bestmögliche Eingliederung des Westastes erkannt werden eine im Rahmen der städtebaulichen treffende Festlegung Begleitplanung zu einer mit der neuen Infrastruktur korrespondierenden Überbauung sowie eine weitergehende Optimierung Westastprojektes.
- Die innerhalb des Weidteilequartiers in Halbtieflage verlaufende Autobahn und der dadurch hervorgerufen Eingriff bedürfen einer gesamtheitlich ausgerichteten, der Entstehung eines attraktiven Freiraumes unterstützenden Gestaltung.
- In verkehrlicher Hinsicht ist für einzelne Streckenabschnitte des städtischen Strassennetzes, insbesondere im Nahbereich der Anschlüsse, von einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auszugehen. Die diesbezüglich primär zu verfolgenden Handlungsansätze beziehen sich auf einen unter Einbezug der Agglomeration voranzutreibenden Strategie für eine Wahrung der durch die A5-Umfahrung bewirkte Abnahme des MIV auf dem lokalen Strassennetz.

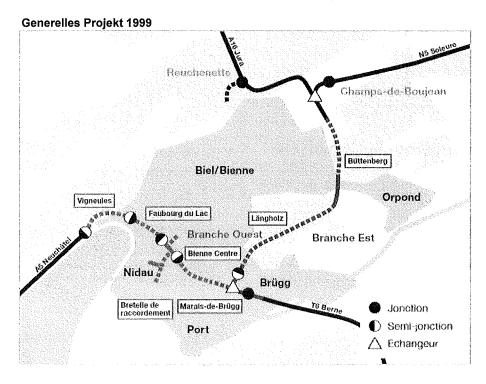
Bezogen auf die Bewertung der SR 1, SR 2 und SR 3 wird in der ZMB aufgezeigt, dass eine Linienführung des ZRU gemäss des im 1999 genehmigten Generellen Projektes sowohl in städtebaulicher als auch in verkehrlicher Hinsicht gegenüber einem durch den Porttunnel verlaufenden ZRU zu einem Überhang von Nachteilen führt. In der verbleibenden Abwägung zwischen SR 2 und SR 3 fällt die Bewertung zu Gunsten der SR 2 aus. Auch wenn der von ihr verursachte stadträumliche Eingriff in Bereich Bienne-Centre grösser ist als bei SR 3, liegen deren Vorteile insbesondere in einer geringeren Beanspruchung des Strandbodens, einer geringeren Verkehrskonzentration im Anschlussbereich See und einer erhöhte

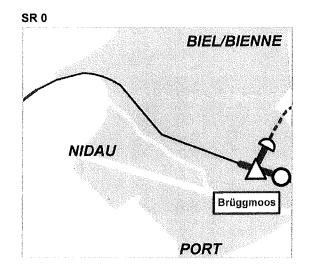
Verkehrswirksamkeit des Westastes mit einer dementsprechend erhöhten Entlastungswirkung.

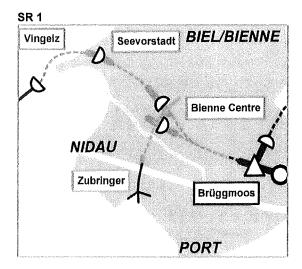
Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zweckmässigkeitsberichts (ZMB), der Stellungnahmen der Gemeinden und der Anhörung interessierter Organisationen fällte der Leitungsausschuss der regionalen Arbeitsgruppe am 30. Juni 2010 den Entscheid für eine auf Basis der Stossrichtung 2 weiterzuführende Projektierung des Westastes. Teil der Empfehlungen bildet die Forderung für die Einrichtung einer Rauchgasentlüftung zwecks Reduktion der nicht überdecktem Streckenführung im Bereich Bienne-Centre für den Fall dass keine überzeugende städtebauliche Einordnung des Anschlusses herbeigeführt werden kann. An die Städte Biel und Nidau übertragen wurde zudem die Durchführung einer in interkommunalen Planung, mit welcher die für die künftige Gebietsentwicklung massgebenden städtebaulichen Festlegungen bestimmt und der in Bezug auf die Autobahnprojektierung Abstimmungsbedarf umrissen werden.

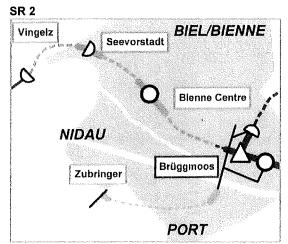
Nach positiver Aufnahme der seitens der regionalen Arbeitsgruppe unterbreiteten Empfehlungen durch die BVE erteilte der Bund am 15. September 2010 seine Zustimmung für die Erarbeitung eines neuen Generellen Projekt für den Westast. Dieses wurde im Verlauf der Monate Mai-Juni 2012 öffentlich aufgelegt. Die Stadt Biel unterstützte dabei die vorgeschlagene Linienführung (entsprechend SR 2) mit einem Vollanschluss Bienne-Centre, einem Halbanschluss See und einem ZRU über den Porttunnel.

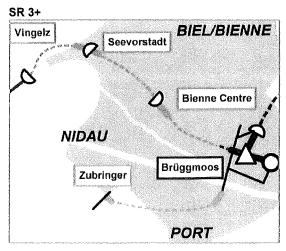
Einwände vorgebracht wurden gegenüber der gewählten Anordnung des Anschlusses Seevorstadt, der Belegung eines Teils des Strandbodens und der Sportplätze im Mühlefeld während der Bauphase. Im Hinblick auf das Ausführungsprojekt eingefordert wurden eine den städtebaulichen Vorstellungen entgegenkommende Ausdehnung des Enteignungsperimeters, eine Redimensionierung der offenen Streckenteile im Bereich Bienne-Centre, eine den Bedürfnissen des Bus- und Veloverkehrs entsprechende Ausgestaltung des Verresiusplatzes und dessen Zufahrt über die Murtenstrasse, eine Aufwertung der Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des Anschlusses Bienne-Centre einschliesslich einer neuen Geleiseunterführung für den Langsamverkehr beim Bahnhof.

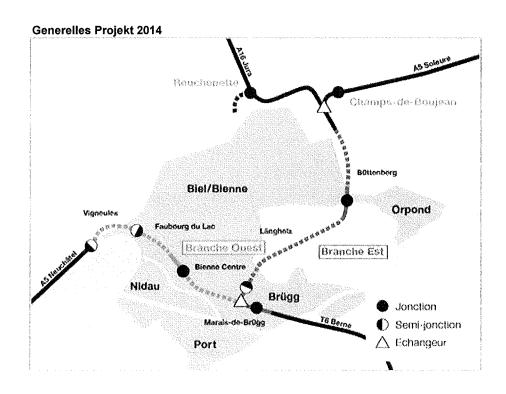












Zu den verkehrlichen Auswirkungen des Westastes

Da zum Zeitpunkt der Bearbeitung der dringlichen Interpellation die Auswertung des aktuellen Verkehrsmodells für eine Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Verkehrszustände (A5 mit Westast, A5 ohne Westast, Westast ohne Anschlüsse) nur z.T. vorliegt, beziehen sich die nachfolgenden Aussagen auf frühere, im Vorfeld der Erarbeitung des Generellen Projektes für den Westast erstellten Verkehrsanalysen.

Während mit der für den Spätsommer 2017 vorgesehenen Inbetriebnahme des Ostastes eine massgebende durch die vfM unterstütze Entlastung in den Ost-West-Beziehungen auf dem städtischen Strassensystem bewirkt wird, führt der damit geschaffene Verkehrszustand zu einer beträchtlichen verkehrlichen Mehrbelastung auf der Verbindung Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse sowie auf der Allmendstrasse Port und auf der Orpundstrasse. Mit dem Bau des Westastes und dem Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und der Realisierung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen wird die Verkehrswirkung des Ostastes erhöht, die Entlastungswirkung im Osten der Stadt ausgedehnt und die auf der Verbindung Solothurnstrasse-Bözingenstrasse, bzw. auf der Reuchenettestrasse anfallende Verkehrsmenge reduziert. Wesentliche Auswirkungen des Westastes und des Porttunnels sind eine wirksame Verminderung der Verkehrsaufkommen auf der Allmendstrasse, der Aarbergstrasse, der Hauptstrasse Nidau, eine weitgehende Verkehrsreduktion auf der Ländtestrasse sowie die Aufhebung der das Weidteilequartier durchquerenden Bernstrasse.

Mit dem Westast, den beiden Anschlüssen See und Bienne-Centre und der Realisierung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen werden nicht etwa zusätzliche Autos in die Stadt gepumpt, vielmehr wird das städtische Strassennetz vom Durchgangsverkehr und Teilen des Ziel- und Quellverkehrs entlastet. Auf dem lokalen Strassennetz zirkulieren nach der Inbetriebnahme eindeutig weniger Motorfahrzeuge als dies bei einem Verzicht auf den Anschlüsse oder einem Verzicht auf der Westast der Fall wäre.

Die vor der Genehmigung des 2014 genehmigten Generellen Projektes durchgeführten Untersuchungen des für den Westast bestgeeigneten Anschluss-Systems haben aufgezeigt, dass mit einem Verzicht auf den Anschluss Bienne-Centre die Verkehrswirksamkeit des Westastes auf der Teilstrecke Weidteile um rund 35% oder um über 10'500 Fahrten reduziert wird. Als Folge davon erfährt der an den Anschlüssen Brüggmoos bzw. See ein- und ausfahrende sowie der über die Allmendstrasse und die Brüggstrasse bzw. die Seevorstadt und die Neuenburgstrasse zirkulierende Verkehr beträchtliche Zunahmen.

Noch ausgeprägtere Mankos bzgl. der Entlastungswirkung des Westastes stehen im Fall eines zusätzlichen Verzichtes auf den Anschluss See in Aussicht. Dessen Verkehrswirksamkeit reduziert sich auf der Teilstrecke Weidteile um 60% oder um ca. 15'000 Fahrten, auf der Teilstrecke City um annähernd 50% oder um gegen 10'000 Fahrten. Verkehrszunahmen erfahren demgegenüber die Brüggstrasse und die Zentralstrasse Süd mit einer annähernden Verdoppelung auf 22'000 und auf 19'000 Fahrten bzw. die Neuenburgstrasse auf 13'000 Fahrten (Vergleich zum Generellen Projekt mit Halbanschluss See und Vollanschluss Bienne-Centre).

Generell gilt, dass je geringer die Anzahl der verfügbaren Zu- und Wegfahrten auf den Westast sind, desto weniger trägt die A5 zur Entlastung des lokalen Strassennetzes bei und desto höher beansprucht werden die Zu- und Wegfahrtsrouten der verbleibenden Anschlüsse.

Bei einem Verzicht auf den Westast und der vom Komitee "Westast so nicht!" vorgeschlagenen Klassierung der Verkehrsachse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse als Nationalstrasse 3. Klasse entsprechend der A5 am linken Bielerseeufer bleibt unberücksichtigt, dass die Beanspruchung der Verbindung zwischen Brüggmoos und Seevorstadt mit rund 30'000 Fahrten um mehr als 50% höher liegt als dies bei der bestehenden A5 längs dem Bielersee der Fall ist. Zu berücksichtigen wäre zudem die sich aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung gegenüber dem schon heute kritischen Zustand zunehmende Mehrbeanspruchung der Verkehrsknoten Seevorstadt, Guido-Müller-Platz und Bernstrasse-Keltenstrasse, sowie die sich aufgrund des Bahnüberganges der BTI/asm ergebenden Einschränkungen auf den Verkehrsfluss.

Weiteres

Bezüglich der in der dringlichen Interpellation angesprochenen, vom Komitee "Westast so nicht!" vorgebrachten Rückständigkeit des Westastprojektes und der dabei festgehalten Gleichsetzung mit anderorts realisierten Autobahnsünden vertritt der Gemeinderat die Auffassung, dass zwischen der weitgehendst unterirdisch oder überdeckverlaufenden A5-Umfahrung und den vom Komitee angesprochenen Autobahnsünden mit inmitten städtischer Siedlungsgebiete oder Erholungsräumen verlaufender Autobahnschneisen (z.B. Zürich-Bern Bremgartenwald) wesentliche Murifeld. Morges, Bern Schwammendingen, Unterschiede bestehen. Dies zeigt zudem ein Rückgriff auf das 1975 aufgelegte Generelle Projekt für eine Südumfahrung, bei welchem für die meisten Abschnitte der A5-Umfahrung eine oberirdische, z.T. über Viadukte führende Querung von Wohnquartieren oder Erholungsräume vorgesehen wurde, während mit dem sich im Bau befindlichen Ostast und dem geplanten Westast sowohl die Wohngebiete Bischofkänel, Löhre, Weidteile und das Seequartier wie auch das Längholz unterirdisch oder abgesenkt mit Überdeckung durchquert werden und zwischen Stadt und See gegenüber dem im Generellen Projekt 1975 vorgesehenen Autobahnviadukt der Verlauf des Westastes unterirdisch erfolgt.

In Bezug auf die seitens der Interpellanten erwähnte Kappung wichtiger Bus- und Langsamverkehrsverbindungen ist der Gemeinderat der Auffassung, dass der Bau des Westastes zu attraktiveren Zirkulationbedingungen für die vorgenannten Verkehrsträger führen muss. Insgesamt ermöglicht die durch den Westast bewirkte Verkehrsentlastung eine Reorganisation des städtischen Strassennetzes im Sinne der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Für den Fall von durch den Bau des Westastes verursachte Verschlechterungen besteht Anspruch auf eine Behebung der allfälligen Schwachstellen, indem das Autobahnprojekt diesbezüglich verbessert wird oder geeignete Alternativen verfügbar gemacht werden.

In Bezug auf die während der Bauphase eintretenden Beeinträchtigungen stehen dem Gemeinderat momentan keine verlässlichen, deren Ausmass und deren zeitliche Erstreckung bemessbaren Grundlagen zur Verfügung. Wesentliche, gegenüber Bund und Kanton zu vertretende Interessen betreffen insbesondere die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Strandbodens, die Verkehrsführung zwischen dem Brüggmoos und der Innenstadt, bzw. der Seevorstadt während der Realisierung der A5-Teilstrecke Weidteile, sowie die Linienführung des Bus- und Verloverkehrs beim Bau des Anschlusses Bienne-Centre.

Der Gemeinderat kann heute noch keine Aussagen dazu machen, wie die Information zum Zeitpunkt der Auflage des Ausführungsprojektes, bzw. der Mitwirkung zum interkommunalen Richtplan und zur Nutzungszonenplanung erfolgen werden, da die dazu notwendigen Absprachen mit den beteiligten Instanzen erst stattfinden können, wenn auch die terminlichen Eckdaten bekannt sind.

Biel, 14. September 2016

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

Dringliche überparteiliche Interpellation 20160208

orstoss Nr./Interv. no:	160208 Annexe 1
ermin GR/Délai CM:	14.9.16
irektion/Direction:	P2A
Itbericht/Corapport:	BEU

Dringliche Interpellation zum geplanten Westast

Stadtkanzlel/Chancollerle municipale

Um den Bau des Westastes ist kurz vor der Präsentation des Ausführungsprojektes eine starke Kontroverse entstanden. Das Komitee "Westast – so nicht!" setzt sich dafür ein, den geplanten Westast der Autobahnumfahrung A5 in seiner heute geplanten Art zu verhindern. Der Westast drohe, so das Komitee, unsere Stadt zu zerstören. Insbesondere die offenen Anschlüsse am Bahnhof und Höhe Seevorstadt sind dem Komitee ein Dorn im Auge.

D

- Folgende Aussagen sind aus dem Informationsmaterial des Komitees. Wie beurteilt der Gemeinderat diese Aussagen (Quelle: www.westastsonicht.ch)
 - a. Die zentralen Autobahnanschlüsse pumpen Verkehr in die Stadt
 - b. Der Westast ist ein rückständiges Autobahnprojekt. Autobahnsünden der 60er und 70er Jahre werden in Biel wiederholt
 - c. Der Westast ist auch deshalb überrissen, da er bereits ab Tüscherz wieder zu einer zweispurigen Strassen wird.
 - d. Wegen dem Westast werden wichtige Verbindungen für öV, Fuss- und Veloverkehr gekappt.
 - e. Weder die aktuelle Verkehrslage noch die prognostizierten Verkehrsmodelle berechtigen zu einem Bau des Westastes in seiner heutigen Dimension mit den 5 Autobahnanschlüssen.
 - f. Der Bau des Westastes läuft unseren lokalen Zielsetzungen wie der Städteinitiative, dem Energiestadtlabel, dem Richtplan RGSK zuwider.
 - g. Die vertraglich zugesicherten flankierenden Massnahmen bzw. die darin enthaltenen Projekte und deren Finanzierung sind noch nicht gesichert.
 - h. Der Bieler Strandboden ist während 10-15 Jahren unbrauchbar
 - i. Während der Bauzeit sind weitere Verkehrstaus unausweichlich
- Im Herbst legt der Kanton das Ausführungsprojekt zum Westast öffentlich auf. Welche Mittel ausser einer generellen Einsprache hat die Stadt Biel an diesem Ausführungsprojekt Änderungen anzubringen?
- Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den einzelnen städtischen Quartieren und Agglomerationsgemeinden im Falle eines Verzichtes auf die beiden Anschlüsse Bahnhof und Seevorstadt?
- Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den einzelnen städtischen Quartieren und Agglomerationsgemeinden im Falle eines Verzichtes des gesamten Westastes?
- Sollte der Westast in seiner heute geplanten Form gebaut werden, welche Massnahmen wird die Bauherrschaft treffen, um die Bauzeit für die Bewohner der Stadt so verträglich wie möglich zu gestalten? Welchen Einfluss kann die Stadt diesbezüglich geltend machen?
- Wie gedenkt der Gemeinderat die Bieler Bevölkerung vor bzw. während der öffentlichen Auflage über Auswirkungen der Autobahnanschlüsse Bahnhof und Seevorstadt (Bau- und Betriebsphase) zu informieren, um die Meinungsbildung aktiv zu unterstützen?

30.6 , 20\b) Sandra Gurtner-Oesch

Urs Känzig

Leonhard Cadetg

FDP

Twoled