



13. Stadtratsprotokoll / 13^e procès-verbal du Conseil de ville

**Sitzung vom Donnerstag, 17. November 2016, 18.00 Uhr
Séance du jeudi 17 novembre 2016 à 18h00**

**Ort: Stadtratssaal in der Burg
Lieu: salle du Conseil de ville au Bourg**

Anwesend / Présents:

Arnold Marc, Arnold Niels, Baltzer Niklaus, Beriger Michelle, Bohnenblust Peter, Bord Pascal, Bösch Andreas, Briechle Dennis, Cadetg Leonhard, Dillier Adrian, Diop Mamadou, Fischer Pascal, Frank Lena, Freuler Fritz, Gonzalez Vidal Bassi Glenda, Grupp Christoph, Güdel Martin, Gugger Reto, Gugger Sandra, Güntensperger Nathan, Gurtner-Oesch Sandra, Habegger Markus, Hadorn Werner, Hamdaoui Mohamed, Haueter Joël, Jean-Quartier Caroline, Känzig Urs, Kaufmann Stefan, Kugathas Sakitha, Külling Urs, Leuenberger Bernhard, Löffel Christian, Morandi Marcel, Moser Peter, Ogi Pierre, Paronitti Maurice, Pittet Natasha, Rindlisbacher Hugo, Ritter Jeremias, Scherrer Martin, Scheuss Urs, Schneider Sandra, Steinmann Alfred, Schor Alfred, Strobel Salome, Suter Daniel, Sutter Andreas, Tennenbaum Ruth, Thomke Friedrich, Trachsel Alessandro, Wendling Cécile, Wiederkehr Martin, Wiher Max

Entschuldigt / Absence(s) excusée(s):

Augsburger-Brom Dana, Donzé Pantazis Chantal, Hugentobler Yves, Molina Franziska, Pichard Alain, Sylejmani Ali, Tanner Anna

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:

Hadorn Werner, Stadtratspräsident

Sekretariat / Secrétariat:

Klemmer Regula, Ratssekretärin

Behandelte Geschäfte / Affaires traitées	Seite/Page
141. Genehmigung der Traktandenliste	511
142. Mitteilungen Stadtratsbüro	512
• Abrechnung in der Kompetenz der GPK	512
143. Protokollgenehmigungen (24. und 25. Februar 2016 / Nrn. 2 und 3)	512
144. 20160234 CTS SA / Leistungs- und Pachtvertrag / Übergangslösung für das Jahr 2017	512
145. 20120345 Anschlussvereinbarung Pensionskasse Biel (PKBiel).....	516
146. 20160251 Kongresshaus / Universelle Kommunikationsverkabelung Hoch- haus / Verpflichtungskredit.....	520
147. 20160252 Jakob-Stämpfli-Strasse (Falkenstrasse - Grünweg) / Neu- gestaltung der Strasse	521
148. Begründung der Dringlichkeit des überparteilichen Postulats 20160305, Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Alfred Steinmann, Fraktion SP, Ruth Tennenbaum, Passerelle, Nathan Güntensperger, GLP und Pascal Bord, PRR "Gemeinsam gegen die ruinöse Unternehmenssteuerreform (USR) III - für den Erhalt des Service public und der Bieler Gemeinde- autonomie"	537
149. Begründung der Dringlichkeit der Motion 20160306, Adrian Dillier, Fraktion SVP/Die Eidgenossen "Bunte Farben der Freiheit"	537
150. Begründung der Dringlichkeit der überparteilichen Motion 20160307, Caroline Jean-Quartier und Martin Wiederkehr, Fraktion SP, Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Ruth Tennenbaum, Passerelle "Ein geeignetes und transparentes Einbürgerungsverfahren und ein Einbürgerungsprozess, der innerhalb einer Rahmenfrist von maximal 18 Monaten abgeschlossen wird"	538
151. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20160308, Peter Bohnen- blust, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU "Reglement gesunde Ernährung: Offene Fragen zu Umsetzung und Transparenz"	538
152. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20160309, Mohamed Hamdaoui, PSR "Parkplätze: genauere Angaben nötig"	538
153. 20140123 Bericht der Spezialkommission Totalrevision Personalregle- ment und Lohnsystem betreffend Teilrevision Reglement über den Lohn, die Nebenbeschäftigungen und die Ablieferung von Einkommen der Mitglieder des Gemeinderats und über Austrittsleistungen der Stadt (Gemeinderatsreglement, GRR)	539
154. Bericht der PPP-Kommission / Aktivitäten 2016 / Auflösung.....	541
155. Überparteiliche 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".....	544
156. Dringliche überparteiliche Interpellation 20160208, Sandra Gurtner-Oesch, GLP, Urs Känzig, Grüne, Leonhard Cadetg, FDP, "Planung Westast"	545
157. Neueingänge.....	556

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Guten Abend. Ich begrüße Sie ganz herzlich zur 13. Sitzung in diesem Jahr. Sie haben folgende Unterlagen auf dem Tisch liegen:

1. Änderungsantrag Frau Augsburg-Brom und Fraktion Grüne betreffend Anschlussvereinbarung Pensionskasse Biel (PKBiel) (weisses Blatt)
2. Antrag der Fraktion SP zur Teilrevision Gemeinderatsreglement (GRR) (grünes Blatt)
3. Einladung der Schweizer Tafel zum 13. Suppentag, welches am 26. November 2016 stattfindet.
4. Einladung zur Jahresversammlung der Bieler gemeinnützigen Gesellschaft, die am 9. Dezember 2016 in Foyer des Theaters stattfindet (wo auch ein neues Buch vorgestellt werden soll).

141. Genehmigung der Traktandenliste

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Das Stadtratsbüro hat am 16. November 2016, also gestern, einen Brief des Gemeinderates bzw. des Stadtpräsidenten erhalten. Der Stadtpräsident moniert, dass der Gemeinerat zur Teilrevision des Gemeinderatsreglements (GRR) und zur Auflösung der Kommission PPP vorgängig nicht angehört worden sei, bzw. dass die beiden Geschäfte ohne Anhörung des Gemeinderats traktandiert wurden. Er wünscht, dass die beiden Geschäfte von der Traktandenliste genommen und erst nach Anhörung des Gemeinderates durch die betreffenden Kommissionen neu traktandiert werden. Ich bin nicht damit einverstanden und will die beiden Geschäfte auf der Traktandenliste belassen. Dies zumal eine Verschiebung bedeuten würde, dass die Kommission PPP fast nur noch aus Herrn Kaufmann als Präsident bestehen würde...

Fehr Erich, Stadtpräsident: Dem Gemeinderat geht es darum, dass er der Meinung ist, dass zu den beiden Geschäften

- Teilrevision des Gemeinderatsreglements (GRR; SGR 152.11) und
- Auflösung der Kommission PPP

hätte angehört werden müssen, bevor die Kommissionen dem Stadtrat ihre Auflösung beantragen. Beide Kommissionen tangieren auch die Arbeit des Gemeinderates. Die Kommission PPP wurde gar auf Antrag des Gemeinderates eingesetzt. Darum sind wir der Ansicht, dass wir vor deren Auflösung hätten angehört werden müssen. Der Gemeinderat kann aber heute damit leben. In Zukunft wäre es aber wichtig, dass er zu solchen Fragen, die auch seine Arbeitsabläufe betreffen, vorgängig zur Stellungnahme eingeladen wird. Der Gemeinderat hat allerdings nicht verlangt, die beiden Geschäfte auf der Traktandenliste zu streichen. Er ersuchte vielmehr um eine Prüfung, ob die beiden Geschäfte von der Traktandenliste genommen werden könnten, weil ihm das Anhörungsrecht nicht gewährt wurde.

Die Traktandenliste wird - trotz dieser Ausführungen - vom Stadtrat stillschweigend und ohne Änderung genehmigt.

142. Mitteilungen Stadtratsbüro

Abrechnung in der Kompetenz der GPK

Klemmer Regula, Ratssekretärin: Die GPK hat anlässlich ihrer Sitzung vom 10. November 2016 die folgende **Abrechnung** der Direktion Bau, Energie und Umwelt **in eigener Kompetenz und einstimmig genehmigt:**

- 19980436 Taubenlochschlucht / Sanierung Wanderweg.

143. Protokollgenehmigungen (24. und 25. Februar 2016 / Nrn. 2 und 3)

Die Protokolle Nrn. 2 und 3 werden stillschweigend genehmigt.

144. 20160234 CTS SA / Leistungs- und Pachtvertrag / Übergangslösung für das Jahr 2017

Gurtner-Oesch Sandra, GPK: Der bestehende, 2009 erstellte, ursprünglich bis 31. Dezember 2012 gültige Leistungs- und Pachtvertrag zwischen der CTS AG und der Stadt Biel wurde vom Stadtrat bereits mehrmals verlängert, letztmals mit Beschluss vom 24. September 2015 bis am 31. Dezember 2016. Es wurde dem Stadtrat in Aussicht gestellt, dass während dem Übergangsjahr (2016) alle wesentlichen Aspekte im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Tissot Arena geklärt und dem Stadtrat Ende 2016, ein neuer definitiver Leistungs- und Pachtvertrag unter Einschluss der Tissot Arena vorgelegt würde. Letztes Jahr bestanden Unklarheiten in den Bereichen Energie- und Betriebsmittel sowie Reinigungs- und Personalaufwand. Seit mittlerweile drei Jahren laufen zwischen der Stadt Biel und der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV) Verhandlungen im Hinblick auf ein Steuer-Ruling, das die Geltendmachung eines erheblichen Vorsteuerabzuges auf die Investitionen für die Tissot Arena ermöglichen soll. Bis heute bestand kein Zweifel, dass das Ruling bis Ende 2016 zustande kommt. Vor Kurzem hat die ESTV aber das Dossier überraschenderweise an ihren Rechtsdienst übergeben, welcher eine ganz andere Haltung einnimmt als die ESTV in den bisherigen Verhandlungen. Dementsprechend haben die seit drei Jahren laufenden Verhandlungen noch zu keinem Ergebnis geführt, wie der Vorsteuerabzug zukünftig geltend gemacht werden kann (*Unruhe im Saal*). Der Vorsteuerabzug in der Höhe von mehreren Millionen Franken stellt einen wesentlichen Bestandteil der ursprünglichen Finanzierungsplanung der Stadien dar. Die Berechtigung zum Vorsteuerabzug setzt eine mehrwertsteuerpflichtige Verpachtung der Stadien voraus. Der Pachtzins und die Ausgestaltung des Vertrages sind somit wesentliche Elemente in den Verhandlungen mit der ESTV. Um kein Präjudiz zu schaffen, will der Gemeinderat verhindern, dass der Vertrag schon heute publik wird und bittet den Stadtrat daher um eine erneute Verlängerung des bisherigen Leistungs- und Pachtvertrags um ein Jahr. Der Stadtrat sieht sich nun mit der unerfreulichen Tatsache konfrontiert, dass der Gemeinderat sein Versprechen

vom letzten Jahr nicht halten kann. Der Stadtrat kann aber dem Gemeinderat zu Gute halten, dass er seine Berater in Steuerfragen gewechselt hat, und sich die notwendige Hilfe geholt hat, damit die Verhandlungen zu einem positiven Ergebnis führen. Die Stadtratsmitglieder sind aber mit der unerträglichen Aufgabe konfrontiert, erneut einen Vertrag zu verlängern, welcher die heutige Realität in keiner Weise abbildet. Trotzdem empfiehlt die GPK, der Verlängerung des Leistungs- und Pachtvertrags zuzustimmen, weil der Stadtrat das Risiko nicht eingehen kann, die Verhandlungen mit der ESTV abubrechen und so einen "Mehrwertsteuer-Genickbruch" zu erleiden...

Jean-Quartier Caroline, au nom du Groupe socialiste: Le contrat de prestations avec bail à ferme doit être prolongé afin de pouvoir éclaircir la question du rescrit fiscal, ceci suite à la construction et à l'exploitation de la Tissot Arena. Les discussions avec l'Administration fédérale des contributions sont en cours depuis longtemps, mais il semble que de nouvelles conditions aient émergées. Le Groupe socialiste va soutenir la prolongation du contrat de prestations jusqu'au 31 décembre 2017, afin de clarifier la situation et d'éviter une perte conséquente pour les finances de la Ville. Il est à relever, que ce contrat a déjà été prolongé pour l'année en cours étant donné que des clarifications au niveau des frais d'énergie et d'exploitation ainsi que les frais en personnel et de nettoyage devaient encore être donnés. Toutefois, le Conseil de Ville devra avoir une discussion plus conséquente concernant les attentes de la Ville de Bienne et des utilisateurs externes à l'encontre de CTS. La préparation du nouveau contrat de prestations avec bail à ferme ne sera pas une mince affaire. Une question s'est posée au sein du Groupe socialiste: Existe-t'il d'autres situations similaires? D'autres communes ont-elles également été confrontées à de telles difficultés avec l'Administration fédérale des contributions. Comment les ont-elles résolues?

Güntensperger Nathan, Fraktion GLP: Es ist komisch, wenn man im Stadtrat einen Pachtvertrag weiterlaufen lässt, in welchem ein Stadion, das nicht mehr besteht, aufgeführt wird, während ein neues Stadion nicht erwähnt ist. Es ist fraglich, ob dies rechtlich zulässig ist. Man sieht aber, in welcher Zwickmühle sich der Gemeinderat aufgrund des Verhaltens der ESTV befindet.

Ich kann das Problem anhand einer eigenen Geschichte illustrieren. Das Prinzip ist folgendes: Eine mehrwertsteuerpflichtige Firma, die einen Neubau erstellt, kann die Vorsteuer von den Baukosten abziehen. Anders sieht es aus, wenn eine Firma nicht oder noch nicht mehrwertsteuerpflichtig ist. In diesem Fall kann die Firma "optieren". Hierfür muss es aber klar sein, dass der Mieter des zukünftigen Gebäudes a) mehrwertsteuerpflichtig ist und b) dass der Mietertrag so hoch ist, dass der Vermieter mehrwertsteuerpflichtig wird. Das war seinerzeit bei der LagoLodge genau das Problem. Wir haben eine Anfrage für einen Vorsteuerabzug gemacht. Es dauerte jedoch ganze fünf bis sechs Monate, bis der Rechtsdienst der ESTV in Bern antwortete und dies für einen Sachverhalt, der durchaus häufig vorkommen dürfte. Was im vorliegenden Fall die Sache noch etwas komplizierter macht ist, dass der Besitzer der Immobilie Tissot-Arena (die Stadt Biel), diese an eine Firma vermietet, die ihrerseits zu 100% im Besitz der Stadt Biel ist. Die Fraktion GLP findet grossmehrheitlich, dass der Gemeinderat bis zum Entscheid des Rechtsdienstes der ESTV über die Ausgestaltung des Leistungs- und Pachtvertrags zuwarten sollte,

bevor die Vorsteuer geltend gemacht wird. Mehrere Millionen haben oder nicht haben, rechtfertigt die auch in unseren Augen unbefriedigende Situation.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Ich möchte mich als erstes für das Verständnis bedanken, das dem Gemeinderat in dieser schwierigen Situation entgegengebracht wird. Herr Güntensperger hat bereits sehr viel Fachwissen vermittelt. Dennoch möchte ich zwei, drei Bemerkungen anbringen. Die Idee, die Mehrwertsteuer zu optieren, geht zurück auf eine Volksabstimmung. Bereits 2007 war in der Botschaft zu den Stadien vorgesehen, dass sich die Stadt Biel freiwillig der Mehrwertsteuerpflicht unterstellt, um die Vorsteuer zurückzuholen (8% bei einem Bauwerk CHF 77 Mio. ist nicht ganz zu verachten). Die zu erwartende Vorsteuer wird allerdings noch um den Betrag der Subventionen (Sportfonds und dem Bundesamt für Sport (BASPO)) gekürzt werden. Der Gemeinderat hat sich bereits frühzeitig extern beraten lassen und hat die vom damaligen Berater empfohlene Linie verfolgt. Der Berater wurde nun aber gewechselt. Der Gemeinderat hatte den neuen Leistungs- und Pachtvertrag bereits abschliessend behandelt, als sich zeigte, dass - entgegen den bisherigen Versprechungen und entgegen den bisherigen Erwartungen - die ESTV nicht bis zur Stadtratssitzung vom Oktober 2016 entscheiden würde. Wie Frau Gurtner richtig erwähnt hat, hat der Rechtsdienst der ESTV der Stadt Biel (bildlich) einen neuen "Haken geschlagen". Ganz offen: Meine erste Reaktion war: "Blast mir in die Schuhe! Ich habe die Nase voll!" Der Leistungs- und Pachtvertrag war bereit für die parlamentarische Beratung, ich mochte nicht mehr! Nach einmaligem Darüberschlafen und Diskussionen mit der Finanzdirektorin, die zum Geld schauen muss und für die Mehrwertsteuerthematik fachlich zuständig ist, musste ich einsehen, dass es doch um mehrere Millionen Franken für die Stadt Biel geht. Zudem wurden - ich wiederhole - bereits in der Volksbotschaft 2007 Vorsteuerabzüge in Aussicht gestellt. Es lohnt sich somit trotzdem, diesen Kampf weiter zu führen, auch wenn es momentan unangenehm ist und zu weiteren Verzögerungen führt.

Damit kann ich auch gleich die Frage von Frau Gurtner-Oesch beantworten, ob sich noch andere Gemeinwesen in einer ähnlichen Situation befinden. Die Antwort ist "Ja". Der Gemeinderat darf aus Vertraulichkeitsgründen jedoch nicht sagen welche. Beispiele gibt es! Übrigens war bei diesen derselbe Steuerberater ursprünglich mandatiert, wie bei uns. Auch sie haben aber unterdessen zum gleichen Berater gewechselt wie wir. Ich bin heute davon überzeugt, dass die Stadt Biel nun den besten Berater in Mehrwertsteuerfragen in der Deutschschweiz hat. Ich verstehe sehr gut, dass Herr Güntensperger den Leistungs- und Pachtvertrag mit dem alten Eisstadion nicht gerne genehmigt. Das macht auch der Gemeinderat nicht gerne. Aber um den sogenannten "Mehrwertsteuer-Genickbruch" zu verhindern (Frau Gurtner-Oesch, ich muss mir diesen Begriff merken, er gefällt mir), hat uns der neue Berater ganz klar empfohlen, keine Entscheidungen zu fällen. Es geht nicht so sehr darum, den Leistungs- und Pachtvertrag nicht publik zu machen. Der Gemeinderat kann dem Stadtrat schon heute darlegen, welches Vertragskonstrukt vorgesehen ist. Das macht aber nicht gross Sinn, weil es am Schluss eventuell doch nicht das richtige ist. Es wurde uns aber ganz klar davon abgeraten, jetzt Entscheidungen zu fällen, die der Stadt zu ihrem Nachteil ausgelegt werden könnten. Ich staunte ohnehin hie und da im Laufe dieses Geschäftes. Schon beim Jahresabschluss des vergangenen Jahres wollte der Gemeinderat gewisse Verbuchungen nicht vornehmen, weil noch kein Bescheid der ESTV vorlag. Wir hielten es für unanständig so zu tun, als sei das bereits beschlossene Sache. Der damalige Berater hat uns demgegenüber geraten,

diese Buchungen zu tätigen, ansonsten die ESTV der Stadt Biel vorwerfen könne, sie habe nicht wie angekündigt gehandelt. Der neue Berater sagt nun genau das Gegenteil: Es sollen ja keine Entscheide gefällt werden und damit Präjudizien geschaffen werden, die zum Nachteil der Stadt ausgelegt werden könnten. Da der Gemeinderat unterdessen überzeugt ist davon, über die richtige Unterstützung zu verfügen, hält er sich an diesen Ratschlag.

Was ebenfalls speziell an der Situation ist, Herr Güntensperger hat es bereits gesagt, dass die Eigentümerin der Stadien die Einwohnergemeinde Biel ist. In der Gemeinderechnung 2015 figurierte erstmals die Kostenstelle "Tissot Arena". Die Stadt vermietet dieses Objekt der CTS und zwar zu grundsätzlich marktüblichen Konditionen. Es stellt sich daher die Frage, was für die Tissot Arena eine "marktübliche" Miete ist. Es geht nicht nur um die Tissot Arena und was diese erwirtschaften kann. Die Verpachtung der Tissot Arena ist auch verbunden mit Auflagen an die Betreiberin, insbesondere die Auflagen, für die Preisgestaltung der Sportvereine (u.a. Vorzugsbehandlung bei den Nutzungsrechten für die grossen Sportvereine usw.). Für solche Objekte existiert kein "Marktpreis". Die Stadt Biel und auch ich selber haben daher wiederholt Verhandlungen mit der ESTV geführt. Es wurde ein Steuerkonstrukt besprochen, welches von der ESTV positiv beurteilt wurde, die Preise schienen ihr nachvollziehbar und auch angemessen. Allerdings wollten die Zuständigen in der ESTV dies noch mit ihrem Vorsteher besprechen und danach Bescheid geben. Das erwähnte Gespräch fand vor rund 14 Monaten statt. Unterdessen hat der Vorsteher ESTV erneut gewechselt und andere Personen haben bei der ESTV angefangen, neue Abteilungen wurden eingeschaltet... Ich sage dem Stadtrat hier ganz offen: Als Staatsbürger empfinde ich diese Behandlung durch die ESTV nicht ganz befriedigend. Herr Güntensperger hat sechs Monate auf eine Antwort der ESTV gewartet, die Stadt Biel ist vorliegend beim Faktor 5 von sechs Monaten seit der ersten Eingabe... Angenommen die Stadt wäre ein in der Wirtschaft tätiges Unternehmen, das auf einer Antwort der ESTV angewiesen ist, hätte sie schon länger ein viel grösseres Problem! Dennoch will der Gemeinderat die "Flinte nicht ins Korn werfen". Ich wiederhole, es geht um mehrere Millionen Franken. Der Gemeinderat arbeitet daran, diese für die Stadt zu sichern. Daher gilt es nun quasi "durch die Wüste" zu gehen und ich danke dem Stadtrat für seine Unterstützung.

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 21. September 2016 betreffend CTS SA / Leistungs- und Pachtvertrag / Übergangslösung für das Jahr 2017, gestützt auf Art. 39 Abs. 1 Bst. e der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Er verlängert die Laufzeit des aktuellen Leistungs- und Pachtvertrages mit der CTS SA zu unveränderten Bedingungen bis am 31. Dezember 2017.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

145. 20120345 Anschlussvereinbarung Pensionskasse Biel (PKBiel)

Bord Pascal, au nom de la Commission spéciale de la révision totale du Règlement du Personnel et du Système salarial: La Commission spéciale de la révision totale du Règlement du Personnel et du Système salarial (CRS) a examiné le rapport du Conseil municipal sur la nouvelle convention d'affiliation à la Caisse de pension de la Ville de Bienne (CPBienne). Cette convention d'affiliation est la suite logique du nouveau Règlement du personnel et devra entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2017. L'âge de la retraite égalitaire pour les deux sexes à 65 ans a nécessité une adaptation de la convention d'affiliation et permet à la Ville de réaliser une économie de 610'000 fr. Le nouveau Règlement du personnel avait déjà permis de planifier cette économie. Le paquet total reste donc équilibré et respecte l'exigence de la majorité du Parlement et de la Commission CRS. Il n'est donc pas possible de modifier ni le volume, ni la durée de la rente-pont, sans péjorer cet équilibre. La CRS regrette que les employé(e)s ne puissent pas cotiser davantage de manière volontaire, afin d'accroître leurs avoirs dans le deuxième pilier et de profiter de l'avantage fiscal. Les grandes entreprises ainsi que le Canton proposent déjà de tels modèles, qui ne coûtent pas plus à l'employeur, étant donné que son apport reste identique. Je tiens à préciser, que cette solution n'est pas uniquement attractive pour les hauts salaires. En effet, la demande émane du Corps des sapeurs-pompiers, qui ont un travail physiquement exigeant. Des cotisations plus importantes, en début de carrière, leur permettraient de choisir de prendre une retraite anticipée. Une révision des statuts de la Caisse de pension de la Ville devrait être faite afin de permettre une telle variante. La CRS recommande au Conseil municipal d'effectuer très prochainement cette adaptation. En conclusion, la CRS remercie le Conseil municipal et le Département du personnel pour leur travail et recommande d'accepter cet objet.

Ogi Pierre, au nom du Groupe socialiste: Le Groupe socialiste, dans sa grande majorité, va s'abstenir de voter pour ce rapport. Une forte diminution du taux de conversion pour la Caisse de pension a pu être compensée uniquement par le fait que les employé(e)s travailleront jusqu'à 65 ans. La Ville de Bienne n'investit rien et économise même 610'000 fr. À l'époque, cette décision émanait de la majorité du Parlement. Le Groupe socialiste ne peut toujours pas accepter, que l'âge de la retraite soit augmenté. Il y avait la possibilité d'augmenter les cotisations de l'employeur et des employé(e)s, mais la Ville de Bienne ne le souhaite pas. De ce fait, certaines personnes auront une rente qui sera moindre durant plusieurs années. Les conditions d'engagement pour les nouveaux employé(e)s de la Ville sont aussi péjorées, ce que notre groupe déplore. Je regrette la passivité de la plupart des syndicats, qui acceptent trop facilement de pareil règlement et qui ne luttent pas contre. L'équilibre n'était pas une priorité pour le Groupe socialiste. Les employé(e)s devront pâtir de cette situation et c'est pour cette raison que le Groupe socialiste s'abstiendra de voter cette convention d'affiliation.

Freuler Fritz, Fraktion Grüne: Im Prinzip hat Herr Ogi Recht. Er war damals auch Mitglied der Kommission PUL, als die Mitglieder das Personalreglement diskutiert haben. Die Frage nach der Erhöhung des Rentenalters wurde lange diskutiert. Die Mitglieder haben sich zudem von der Präsidentin der eidgenössischen Kommission für Frauenfragen beraten lassen. Seitens der Kommission PUL wurde damals vorgeschlagen, das Reglement an die Anschlussvereinbarung der Pensionskasse zu koppeln und nicht eins nach dem anderen zu behandeln. Die Mitglieder waren sich

aber uneinig und nur eine Minderheit sprach sich für diese Koppelung aus. So ist es gekommen, wie es heute ist. Im Bericht des Gemeinderates steht, dass kaum noch etwas an der Anschlussvereinbarung geändert werden kann, weil das Personalreglement (SGR 153.01) vom Stadtrat bereits im August 2015 beschlossen wurde. In Art. 17 steht, dass das Rentenalter für beide Geschlechter 65 Jahre beträgt. Es besteht somit keine Wahlmöglichkeit. Die vorliegende Anschlussvereinbarung der Pensionskasse Biel (PKBiel) ist das letzte Glied einer langen Kette. Zuerst musste die Kommission PUL gewählt werden. Sie erarbeitete das neue Personalreglement vom 19. August 2015 während zweier Jahre. Nun gilt es, die Anschlussvereinbarung zwischen der Stadt Biel und der PKBiel anzupassen. Dies obliegt der PKBiel, die heute ausgegliedert ist. Der Gemeinderat musste sich mehrmals mit dem Geschäft beschäftigen. Das ist eine riesengrosse Arbeit, und dafür möchte sich die Fraktion Grüne ganz herzlich bei allen Beteiligten bedanken.

Nun zu der Aussage von Herrn Ogi: Ich denke, dass der Stadtrat zwei Dinge machen kann. Das eine ist, den Antrag der Fraktion Grüne und von Frau Augsburg-Brom, wonach der Koordinationsabzug innert einer Frist von maximal 10 Jahren dem BVG-Koordinationsabzug angeglichen wird, gutzuheissen. Alle Angestellten der Stadt Biel hätten damit bessere Leistungen. Wir verlangen dies nicht sofort, weil dadurch auch die Abzüge für das Personal grösser würden. Eine umgehende Umsetzung hätte nämlich zur Folge, dass die städtischen Angestellten ab nächstem Jahr weniger Lohn bekämen, was vor allem bei den tiefen Löhnen schmerzhaft sein könnte. Wir verzichten aus diesem Grund auch auf andere Anträge für eine bessere Gleichstellung, also beispielsweise Überbrückungsrentenerhöhungen für Frauen. Ich bitte Sie daher, dem verbleibenden Antrag der Fraktion Grüne und von Frau Augsburg-Brom zuzustimmen. Wir behalten uns aber in Absprache mit Herrn Ogi vor, im nächsten Jahr einen Antrag zu einer Anpassung des Personalreglements zu stellen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und die Zustimmung.

Kaufmann Stefan, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU: Meine Fraktion wird dem Geschäft zustimmen. Bei der Anpassung der Anschlussvereinbarung handelt sich um eine logische Folge der Geschehnisse rund um das neue Personalreglement und das neue Lohnsystem, welche per 01.01.2017 in Kraft treten. Es lässt sich zwar sagen, dass mit der Anpassung der Anschlussvereinbarung leichte Rückschritte einhergehen, aber die PKBiel geht von einer "Platin-" Lösung auf eine "Gold-" Lösung. Die Pensionskasse ist für die städtischen Angestellten immer noch viel luxuriöser als für die meisten hier im Saal Anwesenden, die in irgendeiner Form einer Pensionskasse angeschlossen sind. Der Antrag der Grünen kann meine Fraktion unterstützen. Sieht man, mit welcher Geschwindigkeit sich der an die AHV gekoppelte Koordinationsabzug anpasst (wobei es dabei auf die Teuerung ankommt), dauert es 15 bis 20 Jahre bis die Stadt Biel einigermaßen auf Höhe des heutigen BVG-Koordinationsabzuges liegt. Letztendlich geht meine Fraktion davon aus, dass die Leistungen der Pensionskasse auf ihre Rechtmässigkeit hin überprüft werden, was in bestimmten Bereichen knapp werden könnte. Es wäre gut, wenn dieser Zustand innert nützlicher Frist angepasst werden könnte. Die Frist von zehn Jahren scheint meiner Fraktion machbar.

Die PKBiel stützt sich auf ein komplexes Regelwerk. Die Senkung des Umwandlungssatzes bestimmt nicht die PKBiel sondern der freie Markt, wie auch die Erhöhung des Rentenalters. Als die AHV 1948 eingeführt wurde, betrug die

durchschnittliche Lebenserwartung eines Mannes (dannzumal Haupterwerbstätiger einer Familie) 65 Jahre. Heute beträgt die durchschnittliche Lebenserwartung in der Schweiz 84 Jahre. Wird diese Logik gefolgt, müsste die Schweiz ein Rentenalter von 84 und nicht 65 Jahren einführen. Aber eine solche Anpassung ist in Biel nicht vorgesehen ... Die Renten wurden ursprünglich aber schon so berechnet, dass es finanziell aufgeht. Heute wird die Gesellschaft immer älter und die Renditen der Pensionskassen nehmen ab. Die "Schere" für die Pensionskassen wird damit immer enger. Sie tragen eine grosse Verantwortung ihren Versicherten gegenüber um die Verpflichtungen einhalten zu können. Die vorliegende Entwicklung ist, auch wenn sie schmerzt, somit der richtige Weg. Ich bitte Sie daher, sowohl dem Geschäft, als auch dem Antrag der Grünen zuzustimmen.

Steinmann Alfred, SP: Es wurde schon viel gesagt. Ich möchte lediglich ergänzen, was noch nicht erwähnt wurde. Was für mich beim ganzen Geschäft etwas verlorengegangen ist, ist dass der Umwandlungssatz der Renten später (voraussichtlich) auch sinken wird. Es ist mit Sicherheit davon auszugehen. Das wird natürlich erneut weniger Rente für das Personal zur Folge haben. Darum bitte ich im Namen eines Grossteils der Fraktion SP, dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Es bereitet mir schon etwas Sorge, sollte beinahe die ganze Fraktion SP sich der Stimme enthalten. Eine Situation ohne Anschlussvereinbarung ist deutlich schlechter! Das muss ich klar sagen. Die bisherige Anschlussvereinbarung ist nicht mehr mit dem neuen Recht kompatibel. Ich bitte Sie, sich dies nochmals zu überlegen. Ich bin mir nicht sicher, ob es für die städtischen Mitarbeitenden die beste Lösung ist, wenn am Schluss keine Anschlussvereinbarung vorliegt! Zum Antrag der Fraktion Grüne und der Fraktion SP. Ich weiss nicht, was ich dazu noch sagen soll, nachdem der Antrag nun gar überparteilich unterstützt wird ... Lassen Sie mich erläutern, wie es zu diesem vom BVG abweichenden Koordinationsabzug kam: Der Koordinationsabzug war bei der PKBiel seit Jahrzehnten höher als derjenige gemäss BVG. Hintergrund war, dass Biel zwar einen höheren Koordinationsabzug gewährt, dafür aber eine tiefere Eintrittsschwelle für die 2. Säule und über-obligatorische Leistungen hat. Das hat im Durchschnitt eine bessere Versicherungssituation als nach dem BVG-Minimum ergeben. Der Gemeinderat hat bereits selber vorgeschlagen, den Koordinationsabzug auslaufen zu lassen und die Fraktion Grüne und SP schlagen nun vor, ihn spätestens per 01.01.2026 anzupassen. Es könnte sein, dass der Zeitpunkt zum Schluss gar keine Rolle mehr spielt. Sollten nämlich alle Reformen, die im Moment von der Bundesversammlung behandelt werden sollen, umgesetzt werden, gibt es zukünftig gar keinen Koordinationsabzug mehr, wie ihn die Stadt Biel kennt. Dies mag der Grund dafür sein, dass sich Herr Kaufmann dem Antrag der Fraktion Grüne und SP nicht entgegenstellt.

Noch zur Erklärung: Ich kann schon verstehen, warum Herr Ogi und die Fraktion SP der Meinung sind, es hätte mehr gemacht werden sollen. Es ist aber so (Herr Freuler hat es bereits gesagt), dass sich die Stadt Biel mit den Sozialpartnern auf ein Gesamtpaket geeinigt hat: Auf ein Personalreglement (SGR 153.01), Lohnsystem, eine Personalverordnung (SGR 153.013) und eine Anschlussvereinbarung mit der PKBiel, wobei letzteres Geschäft separat behandelt wurde. Vielleicht war es ein Fehler, Herr Freuler, die Geschäfte separat in den Stadtrat zu bringen, vielleicht hätten sie gleichzeitig verabschiedet werden sollen. Es gab im Vorfeld aber gute

Argumente, die Geschäfte aufzuteilen. Im Nachhinein gibt es nun vielleicht Gründe, die Geschäfte nicht so vorzulegen. Es handelt sich aber um eine sozialpartnerschaftliche Gesamtlösung, auf die man sich geeinigt hat, mit Vorteilen wie beispielsweise der Familienzulage, einer besseren Lösung im zweiten Krankheitsjahr, dafür aber mit einem höheren Rentenalter, insofern einer Gesamtlösung. Das sind die Hintergründe und Zusammenhänge. Aus all den genannten Gründen hat der Gemeinderat kein schlechtes Gewissen, dass er das Geschäft so vorgelegt hat. Selbstverständlich, Herr Ogi, kann man sich immer mehr wünschen. Auch der Gemeinderat kann sich immer mehr wünschen, das ist keine Frage. Aber der Gemeinderat findet, dass wenn ein sozialpartnerschaftlich ausgehandelter Kompromiss gefunden wurde, die Geschäfte auch wenn sie aus formellen Gründen aufgeteilt wurden, bis zum letzten durchgezogen werden sollten.

Herr Kaufmann hat gesagt, Biel gehe von einer "Platin-" zu einer "Gold-" Lösung. Ich kenne mich bei den Edelmetallen nicht sehr gut aus. Ich muss aber sagen, dass die Anstellungsbedingungen in der Stadt Biel insgesamt nach wie vor korrekt sind. Es sind bessere Lösungen als in der Privatwirtschaft, was ich richtig finde, weil die öffentliche Hand eine Vorbildfunktion haben soll. Es ist jedoch nicht so, dass das Personal der Stadt Biel verwöhnt oder vergoldet wird, um hier doch noch einen Edelmetallbegriff zu verwenden. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass die Stadt Biel korrekte Anstellungsbedingungen bietet. Das ist entscheidend. Herr Kaufmann, Sie wissen, die Frage des Rentenalters ist heikel. Ich bin nicht der Berater der FDP. Sollten Sie aber neue Wählerinnen und Wähler suchen, so rate ich Ihnen diesen Vorschlag (das Rentenalter auf 84 Jahren zu erhöhen) nicht zu machen. Aber ich würde mich sehr freuen, wenn der Stadtrat mit einer klaren Mehrheit dem Anschlussvertrag zustimmen würde, damit für die Angestellten der Stadt Biel per 1. Januar 2017 klare Verhältnisse herrschen.

Abstimmung

- über den Antrag von Frau Augsburg-Brom und der Fraktion Grüne zu Anhang 3 der Anschlussvereinbarung der Pensionskasse Biel (PKBiel), den Koordinationsbetrag bis spätestens per 1.1.2026 gemäss BVG anzupassen

Der Antrag wird angenommen.

Schlussabstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 7. September 2016 betreffend Anschlussvereinbarung Pensionskasse Biel (PKBiel), gestützt auf Art. 40 Abs. 1 Ziff. 1 Bst. i der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Der Entwurf einer neuen Anschlussvereinbarung mit der PKBiel gemäss Beilage zum vorliegenden Bericht inklusive der Anhänge 1 – 5 mit Wirkung per 1. Januar 2017 wird mit einer Änderung genehmigt.

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug, namentlich der Unterzeichnung der neuen Anschlussvereinbarung, beauftragt.
3. Die Aufhebung des bisherigen Anschlussvertrages mit der PKBiel vom 17. September 1999 bzw. 29. November 1999 erfolgt per 31. Dezember 2016.

146. 20160251 Kongresshaus / Universelle Kommunikationsverkabelung Hochhaus / Verpflichtungskredit

Scherrer Martin, GPK: Im Jahre 2008 ist die Stadtverwaltung in die Räumlichkeiten des Kongresshauses eingezogen. Die bestehende Kommunikationsverkabelung der SWISSTXT wurde dabei übernommen. Seither ist an dieser Verkabelung nichts mehr gemacht worden. Wie wir alle wissen, nimmt die Datenmenge laufend zu. Wenn Sie zuhause noch dieselbe Internetverbindung wie vor zehn Jahren haben, ist diese sicher langsamer. Zahlen Sie immer noch gleich viel und haben eine gute Verbindung, dürfte dies daran liegen, dass die Anbieter laufend die Datenmengen, nicht aber den Preis erhöhen. Die Begründung, wonach die Zunahme der Datenmenge eine Neuverkabelung bedingt, ist damit sicher nachvollziehbar. Es stellt sich aber die Frage, wann eine solche Verkabelung ersetzt werden muss. Dies kann der Abschreibungsdauer der neuen Verkabelung entnommen werden: Sie soll auf zehn Jahre abgeschrieben werden. Die zu ersetzende Verkabelung wurde 2008, also vor acht Jahren, eingebaut. Vermutlich war sie bereits damals nicht mehr topmodern, sodass ein Ersatz nachvollziehbar ist. Auch sonst hat die GPK keine Zweifel, dass datenintensive Systeme heute mit der bestehenden Verkabelung Probleme haben, was zu unangenehmen Einschränkungen und Ineffizienzen führt. Aus diesem Grund hat die GPK eigentlich nicht lange über das Geschäft diskutiert und war sich einig. Die GPK kann die Notwendigkeit für den Ersatz der Verkabelung nachvollziehen. Sie kann auch nachvollziehen, dass Eingriffe in die sanitären Anlagen und Lüftungssysteme notwendig sind. Daher empfiehlt die GPK Zustimmung zu diesem Geschäft.

Ritter Jeremias, Fraktion GLP: Auch meine Fraktion befürwortet die neue Verkabelung des Kongresshauses. Wie wichtig eine leistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur ist, hat kürzlich die Vernehmlassung zum Reklamereglement der Stadt Biel (SGR 722.0) gezeigt. Hier hat man die Unterlagen lieber ausgedruckt, in das nächste Büro gebracht und dort gescannt, um sie anschliessend im Internet zu veröffentlichen. Mit der neuen universellen Kommunikationsverkabelung (UKV) sind ganz neue Prozesse denkbar. Beispielsweise können Dokumente intern verschickt werden und im Handumdrehen kommen sie im anderen Büro an und enthalten erst noch Suchfunktionen. Besonders freut sich die Fraktion GLP darüber, dass endlich wieder einmal ein Bauprojekt ansteht, das den finanziellen Rahmen nicht sprengt. Eine gute Kommunikationsstruktur bildet heute das Fundament für eine effiziente Verwaltung. Darum werden die Grünliberalen dem Kredit auch überzeugt zustimmen. Die Fraktion GLP ist gespannt, wie sich die Abläufe danach beschleunigen.

Schwicker Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: Ich möchte an das Votum von Herrn Scherrer anschliessen. Frau Wendling fragte meine Direktion, wann

die Verkabelung eingebaut wurde. Es ist tatsächlich so, dass die Verkabelung älter ist und vor 2008 eingebaut wurde. Im Jahre 2008 hat die Stadt Biel das Gebäude übernommen. Die Verkabelung ist unterdessen bereits 24-jährig und seit über zehn Jahren abgeschrieben. Für die Zustimmung bedanke ich mich.

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 21. September 2016 betreffend Kongresshaus, Universelle Kommunikationsverkabelung Hochhaus, Verpflichtungskredit, gestützt auf Art. 39 Abs. 1 Bst. a der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Für die Universelle Kommunikationsverkabelung Hochhaus Kongresshaus wird ein Verpflichtungskredit von CHF 380'000.00 bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Er wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat wird ermächtigt, diese Kompetenz an die Direktion Bau, Energie und Umwelt zu delegieren.

147. 20160252 Jakob-Stämpfli-Strasse (Falkenstrasse - Grünweg) / Neugestaltung der Strasse

Scherrer Martin, GPK: Vor Ihnen liegt ein Geschäft, welches sich um einen Entwicklungsschwerpunkt der Stadt Biel dreht. In diesem Gebiet wird derzeit die Schüssinsel realisiert, neue Wohnungen werden entstehen und das alte Gurzelen Station wird ebenfalls für neue Wohnungen abgerissen. Das Schulhaus Champagne soll in naher Zukunft erweitert werden. Eine Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse ist aus Sicht der GPK daher gerechtfertigt. Die Strasse dient momentan als Durchfahrtsstrasse, ist aber für die Anwohnenden nicht von sehr grosser Bedeutung. Für den Fahrzeugverkehr wird sie auch zukünftig nicht an Bedeutung gewinnen wohl aber für die Anwohnenden. Die GPK unterstützt daher eine Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse im Zuge der anstehenden Überbauungen. Was wird neu gestaltet? Die beabsichtigte Baum-Allee muss aufgrund einer Volksabstimmung aus dem Jahre 2004 realisiert werden. Dies ist in der baurechtlichen Grundordnung so vorgesehen. Bleibt darüber zu diskutieren, ob eine Allee 60, 80 oder 100 Bäume bedarf. Diese Diskussion hat die GPK nicht geführt, jedoch abgeklärt, wieviel die Baum-Allee in etwa kosten würde. Die zuständige Direktion hat der GPK mitgeteilt, dass für die Bäume (Kauf und die Bepflanzung) CHF 170'000 veranschlagt sind, wobei primär junge Bäume mit einem Stammumfang von 12 cm gepflanzt werden. Des Weiteren wird die Strasse auch saniert und ein Velostreifen sowie ein Trottoir mit einer Breite von 5.00 m realisiert. Dank dem breiteren Trottoir kann auch die Baum-Allee realisiert werden. Die GPK begrüsst vorliegend die verkehrliche Aufteilung und die Tatsache, dass durch die Verbreiterung des Trottoirs klare Strukturen geschaffen werden. Die vorgesehene Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse erachtet die GPK als

gelingen. Die bisherigen Parkplätze werden aufgehoben, aber für die Anwohner der neuen Überbauung "Jardin du Paradis" werden neue Parkplätze erstellt. Für die Buslinie 4 müssen zudem verschiedene Bushaltestellen verlegt werden. Es geht allerdings um zwei Haltestellen an der General-Dufour-Strasse, die nicht Bestandteil der heutigen Vorlage sind. Die Buslinie 4 soll neu über die ganze General-Dufour-Strasse verlängert und danach via Falkenstrasse in die Jakob-Stämpfli-Strasse geleitet werden. Die Haltestelle Grünweg wird 50 m nach Westen in einen geraden Strassenabschnitt verlegt und die Haltestelle Zaunweg fällt weg. Auch bei den Buswerk- und Fahrleitungen wird es Änderungen geben. Diese sind im vorliegenden Verpflichtungskredit nicht enthalten, weil sie zu Lasten der Verkehrsbetriebe Biel gehen.

Die Realisierung der Neugestaltung ist von 2017 bis 2019 geplant. 2017 - 2018 sollten die Trottoirs neugestaltet werden und erst anschliessend, in einem weiteren Schritt die Strasse erneuert werden. Während der ganzen Bauzeit ist der Verkehr in beiden Richtungen gewährleistet, mit Ausnahme einer Nacht, in welcher der Deckbelag erneuert werden soll. Im Bereich des ehemaligen Fussballstadions Gurzelen richtet sich die Neugestaltung nach dem Projektfortschritt in diesem Gebiet. Dies ist aus Sicht der GPK durchaus sinnvoll.

Zur Finanzierung: Es ist mit Gesamtkosten von CHF 4.15 Mio. zu rechnen. Diese sind nicht nur durch die Stadt Biel zu zahlen, denn es können noch namhafte Drittbeträge geltend gemacht werden. Südlich kommen rund CHF 600'000 Grundeigentümerbeiträge hinzu. Der Perimeter der Swatch AG fällt allerdings weg, da die Stadt Biel der Swatch AG das Grundstück damals bereits erschlossen verkauft hat. Die Grundeigentümerbeiträge von rund CHF 200'000 müssen daher durch die Stadt Biel übernommen und somit von der Finanzdirektion an die Direktion Bau, Energie und Umwelt überwiesen werden. Nicht im Bericht 20160252 steht (gemäss der zuständigen Direktion), dass die Stadt Biel zusätzlich rund CHF 1.5 Mio. aus dem Agglomerationsfonds erwarten kann. Biel erhält somit Beiträge in der Höhe von CHF 2.3 Mio., wobei offengelassen werden kann, ob die CHF 200'000 der Finanzdirektion als Drittbeitrag gelten oder nicht. Soweit ist die GPK aber nicht gegangen. Der Verpflichtungskredit berücksichtigt bereits, dass rund CHF 220'000 von der Finanzdirektion an die Direktion Bau, Energie und Umwelt zu bezahlen sind, dabei geht es aber wie gesagt nur um eine kleine Parzelle (Nr. 8547) in der Nähe der Swatch AG, auf der zukünftig ebenfalls ein Trottoir realisiert werden soll. Der Stadtrat kann somit davon ausgehen, dass rund 50% des Projektes durch Drittmittel finanziert werden kann.

Die GPK erachtet das vorliegende Geschäft insgesamt als gelungen. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Drittmittel liegen die effektiven Kosten für die Stadt Biel knapp unter CHF 2 Mio. Angesichts der Bedeutung dieses Projektes empfiehlt die GPK Zustimmung zu diesem Geschäft.

Haueter Joël, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Ich will mich nicht vordrängen, aber wie Sie alle wissen dürften, beabsichtigt die Fraktion SVP/Die Eidgenossen eine Rückweisung dieses Geschäfts zu beantragen. Grundsätzlich sind wir mit dem Geschäft einverstanden. Herr Scherrer hat es bereits gesagt. Die Jakob-Stämpfli-Strasse ist in einem schlechten Zustand und die Sicherheit ist nicht gewährleistet. Die Fraktion ist auch mit der Finanzierung des Geschäfts einverstanden. Nach längerer

Diskussion verbleiben jedoch immer noch zwei Änderungswünsche, die unserer Ansicht nach sowohl die Kosten senken, als auch mehr Sicherheit bringen würden und überdies das Geschäft nur gering verzögern würden. **Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen beantragt daher die Rückweisung des Geschäfts mit den beiden Auflagen, dass weniger Bäume gepflanzt werden und eine Bushaltestelle mit Ausbuchtung erstellt wird.**

Meiner Fraktion ist klar, dass die Stadt Biel die Auflage hat, eine Baum-Allee vorzusehen. Es muss aber keine solche mit 80 Bäumen sein, sondern es reichen auch nur 40 Bäume. Dadurch hätte die Stadt Biel tiefere Anschaffungs- aber auch Unterhaltskosten. Wir alle wissen, der Unterhalt solcher Alleen ist nicht unbedingt billig. Meine Fraktion wünscht ausserdem Bushaltestellen mit Ausbuchtung. Unterdessen haben wir aber von der Bau- Energie- und Umweltdirektion (BEU) erfahren, dass die Stadt Biel diesfalls zusätzlich Land hinzukaufen müsste, um solche Ausbuchtungen zu erstellen. Das ist unseres Erachtens aber nicht notwendig, könnten doch einfach am Standort der Bushaltestellen keine Bäume gepflanzt werden. Das vereinfacht zudem das Ein- und Aussteigen. Falls der Platz trotzdem noch nicht ausreicht, könnte überdies der Veloweg etwas verschmälert werden. Aus Sicht der Fraktion SVP/Die Eidgenossen sind unsere Auflagen einfach lösbare und machbare Auflagen, die wie gesagt die Kosten senken und zu einer nur geringen Verzögerung der Bauarbeiten führten. Die ursprünglich geplante Auflage für eine Entflechtung des Verkehrs - ursprünglich unsere wichtigste Forderung - wonach der Veloweg auf das Trottoir hätte verlegt werden sollen, verzichten wir. Man hat uns überzeugt, dass dies sowohl aus rechtlichen als auch finanziellen Gründen nicht sinnvoll wäre. Darum bitte ich den Stadtrat, den Rückweisungsantrag mit den zwei Auflagen zu unterstützen.

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Herr Haueter hat einen Rückweisungsantrag gestellt. Dieser wird sofort beraten und anschliessend darüber abgestimmt, bevor allenfalls materiell zum Geschäft diskutiert werden kann.

Löffel Christian, EVP: Wieviele Bäume die Stadt Biel haben soll, darüber kann der Stadtrat tatsächlich diskutieren. Ich finde es aber mit Verlaub völlig daneben, weniger Bäume zu verlangen. Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen war schon gegen das Geschäft Schüssinsel, welches die wenigen Grünflächen in diesem Gebiet erhalten wollte. Die dortigen Grünflächen werden nämlich durch all die vorgesehenen Neubauten, seien es diejenigen auf Seite der Gurzelen oder seien es diejenigen auf Seite der Schüss massiv abnehmen. Auch ich finde, es soll gespart werden und ich helfe grossmehrheitlich mit, wo dies Sinn macht, nicht aber, wenn es darum geht, weniger Bäume zu pflanzen. Das finde ich jenseits von Gut und Böse und aus meiner Sicht hat das gar nichts mit Sicherheit zu tun! Der Rückweisungsantrag ist daher klar abzulehnen. Hätte jemand der Fraktion SVP/Die Eidgenossen an der Begehung teilgenommen, zu welcher die BEU eingeladen hatte, wüssten sie, dass damals über Sinn und Unsinn von Bushaltestellen mit Ausbuchtungen diskutiert wurde. Mich persönlich regt es jeweils auf, wenn ich als Autofahrer hinter den Bussen warten muss, wenn sie stehen und der Verkehr so nicht fließen kann. Darin gehe ich mit Ihnen einig - nur - dies wurde anlässlich der Begehung bereits geklärt, es wurde sachlich erklärt, warum die Bushaltestellen in der Fahrbahn geplant wurden. Es hat nämlich mit der Behindertentauglichkeit zu tun, weil bei behindertentauglichen Haltestellen die Randsteine deutlich höher vorzusehen sind. In der Stadt Biel hat es

bereits solche. Bei diesen muss der Bus extra an diese Randsteine heranfahren und das geht nur, wenn er nicht zusätzlich noch eine Kurve fahren muss. Das ist geometrisch und physikalisch nachvollziehbar und mitunter deshalb wird die Bushaltestelle am Grünweg in die Gerade der General-Dufour-Strasse verlegt. Die Auflagen für den Rückweisungsantrag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen gilt es daher abzulehnen, weil sie keinen Sinn machen.

Ich möchte noch etwas zum Quartier sagen: Ich wohne dort und benutze die Jakob-Stämpfli-Strasse fast täglich, sei es mit dem öV, zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto. Der Verkehr wird hauptsächlich durch die Anwohnerschaft generiert, es geht um keine Hauptverkehrsachse. Stau gibt es nicht, auch wenn dort in Zukunft mehr Leute wohnen werden und dadurch mehr Verkehr entsteht. Die von der Fraktion SVP/Die Eidgenossen verlangten Anpassungen am Projekt machen es aber in keiner Weise besser oder günstiger. Ich bitte den Stadtrat daher, dem Antrag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen nicht stattzugeben.

Wiher Max, Fraktion GLP: Den Rückweisungsantrag der SVP wird die Fraktion GLP mehrheitlich ablehnen. Meine Fraktion begrüsst zusätzliche Bäume, weil diese das Quartier aufwerten. Aus unserer Sicht könnte das Projekt einzig durch einen separaten Velostreifen noch verbessert werden. Nur deshalb das ganze Projekt abzulehnen, erachtet meine Fraktion allerdings als falsch. Deshalb empfehlen wir, den Velostreifen in einem zweiten Schritt zu realisieren, sofern dies möglich ist.

Ogi Pierre, PSR: Je prends la parole uniquement concernant la demande de renvoi de cette affaire. Je soutiens la proposition de renvoi de planter moins d'arbres mais il est important de faire des propositions concrètes et cela n'en est pas une. Je constate, que seul 30 arbres vont être ajoutés, car il en existe déjà 51 d'un côté de cette rue. Je ne comprends pas que la discussion prioritaire de ce débat concerne la plantation d'arbres. À mon avis c'est un non-sens. Il faut aussi tenir compte, que des centaines d'appartements seront construits et seront occupés par des familles avec des enfants à scolariser. Ceci va clairement coûter des millions de francs chaque année. Comme le disait Martin Luther King "*Si demain je dois mourir, aujourd'hui je vais planter un arbre*". L'UDC est contre cette proposition car cela va engendrer de nombreux coûts. Ces arbres sont des nouvelles essences, qui doivent supporter la chaleur et le changement de climat. Ils améliorent le bien-être, cassent le bruit, apportent une ambiance chaleureuse et sont donc bénéfiques. La distance actuelle entre les arbres du côté de la Gurzelen est de 8 m. et après l'aménagement elle sera de 9 à 10 m. On peut donc dire qu'il y aura moins d'arbres et il faudra les tailler moins rapidement. Je vous recommande donc vivement de refuser le renvoi de cette affaire.

Baltzer Niklaus, SP: Ich ordne momentan Akten der SP und das letzte Dokument, das ich einordnen muss, ist das Vereinsheft "Der Madretscher" von 1988 bis 1971. Nun möchte ich auf etwas zurückgreifen, als Herr Ogi noch nicht dabei war (was übrigens schwierig ist). Ich mag mich erinnern, dass 1974 der Antrag gestellt wurde, die Neuengasse zu einer Allee umzugestalten, wobei die SP damals dagegen war. Nicht dass der Stadtrat das Gefühl hat, die SP befürworte immer Allees. Vorliegend wird eine gute Lösung präsentiert, welche, sofern gewisse Bedingungen erfüllt werden, zu Subventionen berechtigen. Werden die Grundlagen des Geschäftes verändert, dürfte sich damit auch der Anspruch auf Subventionen verändern. Das vorliegende Projekt stellt eine Gesamtlösung dar. Dass 500m Strassen gesamtheitlich

neugestaltet werden sollen, ist in Biel selten der Fall. Deshalb würde ich davon absehen, an diesem Projekt etwas zu verändern.

Känzig Urs, Grüne: Die Fraktion Grüne schliesst sich den Vorrednern (mit einer Ausnahme) an, und beantragt den Antrag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen ebenfalls abzulehnen. Wir finden deren Verhalten etwas kleinlich ...

Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: Ich danke für die Diskussion und ich danke allen, die bei diesem Wetter, bei Regen und Wind vor Ort waren und sich mit der Vorlage auseinandergesetzt und auch noch im Nachgang Fragen gestellt haben. Diese Fragen, Vorschläge und Präzisierungen usw. zeugen für mich von seriöser Arbeit. Parlamentarier, die sich so vorbereiten sind - finde ich - exekutiv-tauglich. Sie setzen sich mit der Sache auseinander und suchen Lösungen. Bei diesem Rückweisungsantrag habe ich dies vermisst: Weder war jemand von der Fraktion SVP/Die Eidgenossen an dieser Informationsveranstaltung noch wurde im Vorfeld des Rückweisungsantrages mit meiner Direktion Kontakt aufgenommen, um sich beispielsweise zu erkundigen, ob eine günstigere oder für den Verkehr sicherere Variante möglich ist. Anliegen, die durchaus gerechtfertigt sind.

Ich bin zumindest froh, dass die Auflage Entflechtung des Verkehrs (ursprünglich der zentrale nicht verhandelbare Punkt der Fraktion SVP/Die Eidgenossen, heute, aufgrund der Rückmeldungen meiner Direktion, nicht mehr beantragt wird. Es bleiben somit noch zwei Auflagen der Rückweisung:

1. Reduktion der Bäume: Herr Scherrer hat es als Sprecher der GPK richtig gesagt, alle geplanten Bäume kosten etwa CHF 170'000. Würde man die Hälfte der Bäume wie beantragt weglassen, verblieben Kosten von CHF 85'000 wovon 60% durch den Kanton Bern und weitere Dritte subventioniert werden. Für die Stadt Biel resultiert damit nur eine kleine Einsparung (CHF 34'000). Der Gemeinderat hält daran fest, dass die gesamte Allee mit 80 Bäumen realisiert werden soll. Es wurde von Vorrednern richtig gesagt, dass das Projekt durch eine Allee charakterisiert und damit als Gesamtlösung wahrgenommen werden soll. Wird nun auf die Hälfte der Bäume verzichtet, ergeben sich, wie Herr Ogi bereits erwähnt hat, noch grössere Abstände zwischen den Bäumen und es besteht dann die Gefahr, dass die Strasse gar nicht mehr als Allee wahrgenommen wird. Nur vereinzelte Bäume würden die Aufenthaltsqualität mindern. Bei der Neugestaltung der rund 500 m langen Jakob-Stämpfli-Strasse geht es um eine lange Strecke, weshalb auch eine relativ grosse Anzahl Bäume gepflanzt werden soll. Ich denke zudem, der Antrag die Bäume zu reduzieren ist einer Rückweisung nicht würdig, geht es doch eher um eine kleine Projektänderung.
2. Geht es hingegen um die Ausbuchtung der Bushaltestellen, ist es etwas anderes. Müssten solche Busbuchten erstellt werden, müsste die Direktion Bau, Energie und Umwelt (BEU) nochmals über die Bücher. Das Projekt müsste angepasst, eine neue Baubewilligung eingeholt und zudem Land erworben werden. Ich komme später nochmals darauf zurück. Für den Landerwerb inklusive Baugesuch, Baubewilligung und neuerlicher Berichterstattung an den Stadtrat, rechnet die BEU mit eineinhalb Jahren Verzögerung des Projekts. Seit Mai 2016 läuft das Baubewilligungsverfahren. Es braucht also Zeit und ist mit mehr Kosten und Verspätungen verbunden. Eine Busbucht braucht rund 3.5 m zusätzlichen Raum. Zudem darf eine Busbucht nicht so erstellt werden, wie es die Stadt Biel möchte oder es in den Perimeter passt. Sie kann auch nicht nur 2.5 m anstatt 3.5 m breit

gebaut werden, weil dies besser passen würde. Vielmehr müssen Normen eingehalten werden u.a. aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3), was zu Enteignungen von Privaten führt. Anzumerken ist, dass für den Privatverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) neu die Möglichkeit geschaffen wird, den Bus an zwei der vier Haltestellen zu überholen. Bis jetzt war das nicht möglich und es musste hinter den Bus gewartet werden. Das bedeutet eine Verbesserung des MIV. Der Bus hält in der Regel überdies nur für sehr kurze Zeit und an diesen Haltestellen sowieso. Wie Herr Löffel richtig gesagt hat, ist daher nicht mit starkem Rückstau zu rechnen, der an anderen Verkehrsknoten Probleme bereitet. Aus diesen Gründen (Zusatzkosten, Verzögerungen) sowie den damit verbundenen Umtrieben (Landerwerb von Privaten, kein Mehrwert bei Busausbuchungen), empfiehlt Ihnen der Gemeinderat dem Rückweisungsantrag nicht zu folgen.

Abstimmung

- über den Rückweisungsantrag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen

Der Antrag wird abgelehnt.

Löffel Christian, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU: Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU wird dem Geschäft grossmehrheitlich zustimmen. Es wurde schon viel gesagt. Bereits heute ist grundsätzlich klar, dass sehr viel mehr Personen in dieses Quartier ziehen werden, kurzfristig in die Previs-Überbauung "Jardin du Paradis" und mittelfristig in die Gurzelen-Überbauung. Dadurch wird es inskünftig auch mehr FussgängerInnen, Velofahrende, AutomobilistInnen oder öV-Nutzende in diesem Quartier geben. Das vorliegende Projekt zeigt sehr detailliert auf, worum es geht und was genau vorgesehen werden soll. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU findet, dass schlussendlich alle Strassennutzenden mit diesem Projekt gewinnen. Die Velos erhalten einen Fahrstreifen (wenn auch nicht auf dem Trottoir, wie es die einen oder anderen gewünscht hätten). Mit dem Velo Richtung Osten muss derzeit aufgrund der parkierten Fahrzeuge auf der Jakob-Stämpfli-Strasse Zickzack gefahren werden. Man weiss nie so recht, wo man fahren soll. Neu wird dies für die Velofahrenden deutlich angenehmer, weil klar definiert sein wird, wo der motorisierte Verkehr und wo die Fahrräder zukünftig verkehren sollen. Ausserdem kann die Veloroute begradigt werden. Mit den neuen Bushaltestellen werden überdies die Bushaltestellen behindertengerecht, obwohl eine Haltestelle aufgehoben wird. Dies wird zu jährlich wiederkehrenden Kostenersparnissen führen. Die FussgängerInnen, insbesondere Familien und Kinder, werden aufgrund der Fussgängerinsel die Strasse sicherer überqueren können. Für mich ein Novum in dieser Vorlage ist, dass sogar über den Aufwand und die Kosten gesprochen wird, welche der Unterhalt der zusätzlichen Bäume verursacht. Der Gemeinderat ging also relativ weit, was finanztechnische Konsequenzen (Abschreibungen usw.) nach sich zieht. Für diese neue ganzheitliche Betrachtungsweise möchte ich mich bei der Baudirektion bedanken. Was die Eigentümerbeiträge und den Agglomerationsfonds anbelangt, wurde bereits Vieles gesagt. Die Stadt Biel wird viel Geld erhalten, das sie nicht direkt, sondern über andere Kanäle indirekt ausgeben wird. Anlässlich der Begehung wurde gefragt, was mit den ersatzlos gestrichenen Parkplätzen geschieht. Unserer Ansicht nach wurde diese Frage etwas stiefmütterlich behandelt. Parkplätze zu streichen ist immer ein

heikles Thema. Heute Abend um 17.45 Uhr waren von den 21 Parkplätzen in der blauen Zone der Jakob-Stämpfli-Strasse vielleicht noch zwei Parkplätze frei, was zeigt, dass sie rege genutzt werden. Die weissen Parkfelder waren praktisch alle frei, so wie es in der Jakob-Stämpfli-Strasse meiner Erfahrung nach praktisch immer der Fall ist. Frau Schwickert wird wohl auch noch zur Frage Stellung nehmen, wie es um die Gottstattstrasse steht, da dort immer freie Parkplätze vorhanden sind. Das ist an und für sich richtig, die Fahrzeuge könnten also auch dort abgestellt werden. Mittlerweile hat aber Herr Gugger herausgefunden, dass für die Gottstattstrasse und die Jakob-Stämpfli-Strasse nicht die gleiche Zonenkarte gilt. Insofern erwartet meine Fraktion auch hier noch eine Antwort. Es ist gut und recht, dass mit der Previs-Überbauung "Jardin du Paradis" 40 neue Besucherparkplätze erstellt werden sollen. Das hat aber nichts mit den schon heute dort parkierten Fahrzeugen zu tun. Es wäre daher gut, von der Direktion Bau, Energie und Umwelt etwas mehr Informationen zu erhalten, nicht zuletzt auch, damit sich aufgrund der fehlenden Parkplätze keine Opposition formiert. Für die Strassenraumnutzenden wird durch das Wegfallen der Parkplätze die Lage übersichtlicher und sicherer. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU empfiehlt Ihnen der Vorlage, so wie sie vorliegt, zuzustimmen.

Kugathas Sakitha, au nom du Groupe socialiste: Je remercie le Conseil municipal de son rapport. La suppression de l'arrêt de bus "Chemin de la Clôture" pourrait porter à controverse. En effet, la ligne 4 empruntera la rue Paul-Emile Brandt à la rue du Faucon et cela permettra une meilleure desserte du quartier de la Gurzelen. Ce projet donne une vraie importance aux cyclistes biennois avec la création de deux pistes cyclables. Les places de parc sont prévues en suffisance sur la future allée. Elles se situeront près du lotissement du Jardin du paradis et des bâtiments Swatch et Omega. Malgré un investissement important, cet emplacement est idéalement situé pour la visibilité des usagers dans ce quartier familiale, à proximité d'une crèche et des écoles. Le Groupe socialiste soutient ce projet car il amène une plus-value à ce quartier.

Wiher Max, Fraktion GLP: Auch die Fraktion GLP bedankt sich beim Gemeinderat für den ausführlichen Bericht. Meine Fraktion stimmt der Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse grossmehrheitlich zu. Folgende Punkte haben meine Fraktion dazu bewogen:

1. Wie bereits gesagt, wird sich das Gebiet zwischen Zentrum und Mett-Bözingen stark entwickeln. Die neuen Wohnquartiere "Champagne" und "Gurzelen", der Swatch-Neubau und das Uhrenmuseum werden viele Leute anziehen. Darum muss auch die Verkehrsinfrastruktur entsprechend angepasst werden.
2. Wie bereits gesagt wurde, können von dieser Neugestaltung alle Verkehrsteilnehmenden (Fuss-, Fahrrad- und motorisierter Individualverkehr sowie ÖV) profitieren.
3. Der Fraktion GLP gefällt die übersichtliche Gestaltung der Allee und sie freut sich über die zusätzlichen Bäume, die stark zum positiven Quartierklima beitragen werden.
4. Gemäss GPK-Sprecher wird die umfassende Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse netto knapp CHF 2 Mio. kosten. Das scheint meiner Fraktion preiswert.

Die Fraktion der GLP hat aber auch ein paar kritische Anmerkungen zu vorliegendem Geschäft:

1. Die Unterbrücke der Velowege erachtet die Fraktion GLP als gefährlich und wünscht sich diesbezüglich Verbesserungen.
2. Die Terminierung ist unglücklich. Das Geschäft, welches dem Stadtrat vorgelegt wird, beruht auf einem Verkehrskonzept, das der Grosse Rat noch nicht abgesegnet hat. Was passiert, wenn das Konzept im Grossen Rat scheitert?

Meine Fraktion wünscht darauf Antworten. Nichts desto trotz empfiehlt die Fraktion GLP die Annahme des Geschäftes.

Grupp Christoph, Fraktion Grüne: Ich kann es vorwegnehmen, auch die Fraktion Grüne unterstützt das Projekt. Ich finde es ein sehr gut erarbeitetes Projekt, ein gut geschnürtes Gesamtpaket. Die meisten grossen Vorteile des Projektes wurden bereits erwähnt. Ich möchte vielleicht aber noch einen Schritt weitergehen und sagen, dass in diesem Perimeter mit der neuen Überbauung, der Schüssinsel, dem Gebäude der Swatch samt Uhrenmuseum ein neuer, wichtiger Teil von Biel entsteht. Ich denke, das sich neu erfindende Quartier verdient es, dass die Strasse so saniert wird, dass sie den verschiedenen Bedürfnissen entgegenkommt. Es ist mir wichtig zu betonen, dass dort ein neuer Ort bzw. eine neue Visitenkarte von Biel entstehen soll und er soll mit den verschiedensten Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar sein. Ich kann mir zwar sehr gut vorstellen, dass diejenigen, die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) einstehen, nicht sehr glücklich über die Aufhebung von Parkplätzen sind. Das mag als ein etwas arger Kahlschlag empfunden werden. Im gesamten Gebiet sind aber auch hunderte neuer Parkplätze geplant. Die Fraktion Grüne geht daher davon aus, dass es zu keiner «Parkplatznot» kommen wird. Es werden eben im Gegenteil noch sehr viele neue zusätzliche Parkplätze entstehen. Zum Teil entstehen diese unterirdisch, teils ausschliesslich für die Anwohnenden, aber teils auch im öffentlichen Bereich. Für einen kurzen Moment hegte meine Fraktion sogar Sympathien mit einem Teil des Rückweisungsantrags der SVP. Wir dachten im ersten Moment, die SVP wolle sich für Velofahrende einsetzen. Das ist jetzt aber nicht mehr Gegenstand der Debatte. Für den Veloverkehr sieht das Projekt jedenfalls eine bessere Situation vor, auch wenn es noch gewisse Mängel aufweist, wie es Herr Wiher bereits gesagt hat. Auch die Fraktion Grüne hat Überlegungen angestellt, ob es sinnvoll ist, Fahrradfahrende als "lebendige Bremsklötze" vorzusehen. Die Debatte und die Auskünfte im Vorfeld wie auch die fundierten Antworten der Baudirektion haben uns aber davon überzeugt, dass nur der vorgeschlagene Fahrradstreifen Sinn macht, respektive alle anderen Lösungen massive Mehrkosten zur Folge hätten. Es ist auch tatsächlich so, dass Anwohnende oder Besuchende mit Familie auch den ruhigeren Weg entlang der Schüssinsel nutzen können, um zu flanieren oder mit dem Fahrrad zu fahren. Diejenigen, die das nicht wollen, können aber die schnellere Verbindung über die Jakob-Stämpfli-Strasse nutzen, wo sich die Situation gegenüber heute sicher verbessern wird. Ich finde es toll, dass die Stadt Biel aus dem Agglomerationsfonds schon jetzt eine Zusicherung über eine sehr hohe Unterstützung (60%) erhalten hat. Ich mag mich an kein Projekt erinnern, das so viel Unterstützung erhalten hat. Dabei geht es nicht um Gratisgelder oder um ein Geschenk, immerhin könnten aber die Steuergelder auch wieder einmal in Biel eingesetzt werden und nicht in anderen Seeländer Gemeinden. Aus allen diesen Gründen ist es ein gut geschnürtes Gesamtpaket. Die Fraktion Grüne empfiehlt, dem Geschäft zuzustimmen und bedankt sich bei allen Personen, die einen Beitrag zu diesem Projekt geleistet haben.

Thomke Friedrich, BVP: Wissen die Stadtratsmitglieder was "Trottoir" heisst? Das Trottoir war früher für den Langsamverkehr vorgesehen. Heutzutage werden in der

Stadt Biel die Velowege überall wieder auf die Strasse verlegt, wo doch früher die Velowege von der Strasse weg erstellt wurden. Nun stehen anstelle dieser ursprünglichen Velowege an verschiedenen Orten Parkplätze. Die Stadt Biel hat Trottoirs gebaut, die heute als Parkplätze missbraucht werden. Wieso werden in einem solchen Projekt die Trottoirs nicht breiter gebaut, so dass darauf Velowege erstellt werden können? Dann wären die Velos weg von der Strasse und das wäre weniger gefährlich. Man sehe nur, welche Personen auf dem Trottoir fahren, wo es doch verboten ist. Ich habe sehr viele Länder besucht und fast überall darf auf dem Trottoir Velo gefahren werden. Berlin und Wien sind Paradebeispiele dafür. Klar sind in diesen Städten die Trottoirs etwas breiter als bei uns. Aber in Biel verbannt man die Velofahrenden auf die Strasse, obschon die Fahrradfahrenden gleichwohl auf dem Trottoir fahren.

Jean-Quartier Caroline, PSR: Ce projet est magnifique car il va mettre en exergue de nouveaux quartiers, aujourd'hui en construction. Toutefois, laissez-moi vous expliquer mon scepticisme. En effet, il est actuellement de notre devoir de réfléchir en termes de priorité. Donc, je vous demande s'il est possible de me garantir que la réalisation de ce projet ne va pas mettre en péril d'autres investissements nécessaires, notamment pour des bâtiments scolaires, ceux destinés aux associations ou à la culture ou encore la rénovation des immeubles de la Ville. Pour terminer, je souhaiterais connaître la plus-value que cette nouvelle allée va apporter à la Ville.

Gugger Reto, BDP: Wer Herrn Löffel bereits gut zugehört hat, weiss warum ich als Sprecher nach vorne komme. Es geht um 21 blaue und sechs weisse Parkplätze, die aufgehoben werden sollen. Bei der Begehung vor Ort hiess es seitens der Baudirektion, dass die Autofahrenden danach an der Gottstattstrasse parkieren werden. Das Problem ist, dass diejenigen Personen die nördlich der Jakob-Stämpfli-Strasse im Quartier "Champagne" wohnen, Parkkarten nur für den Sektor C erhalten. Die Gottstattstrasse liegt hingegen im Parkkartensektor A. Grundsätzlich können Einwohnende, die näher als 100 m an einem anderen Parkplatzsektor wohnen, eine Parkkarte erhalten, die für beide Sektoren (also A und C) gültig ist. Die älteren Liegenschaften nördlich der Jakob-Stämpfli-Strasse sind aber mehr als 100 m von der Sektorengrenze entfernt, weshalb die Anwohnenden keinen Anspruch haben, ihr Auto auch in der Gottstattstrasse abzustellen. Klar könnten die betroffenen EinwohnerInnen auf ihren Privatgrundstücken einen Parkplatz erstellen. Wer jedoch das Baureglement (SGR 731.1) etwas studiert hat, merkt, dass dies keine einfache Sache ist. Seitens der Stadt werden diesbezüglich relativ viele Steine in den Weg gelegt. Deshalb meine Frage an die Baudirektorin: Hat man Erleichterungen für die EinwohnerInnen der entfernteren Champagne-Liegenschaften geplant, damit sie a) auf ihrem Gelände vereinfacht Parkplätze erstellen können oder b) dass die EinwohnerInnen beide Parkkartensektoren A und C benützen können? Ein probates Mittel wäre beispielsweise die Sektorengrenze in die Mitte der Jakob-Stämpfli-Strasse zu verlegen. Dann wären alle Einwohnenden nahe genug am Parksektor A und könnten ihre Fahrzeuge an der Gottstattstrasse abstellen.

Bösch Andreas, Grüne: Ich finde das Projekt durchwegs gelungen. Man weiss, dass es für die Ortswahl sehr wichtig ist, wieviel Grünraum zur Verfügung steht oder wie attraktiv die Umgebung vor dem Haus ist. Diese Aspekte sind sogar wichtiger als der Steuersatz. Ich bin aber nach vorne gekommen, um mich zum Thema "Velo" zu

äussern. Prinzipiell befürworte ich das Velofahren, aber jeder Velofahrer auf dem Trottoir ist mir ein "Dorn im Auge". Ich will das nicht sehen, muss aber dennoch anerkennen, dass es Situationen und Orte in der Stadt Biel gibt, wo ich sehr gut nachvollziehen kann, dass nicht geübte Velofahrende nicht auf der Strasse fahren. Als Beispiel möchte ich die Seevorstadt nennen. Ich bin ein geübter, relativ sicherer Velofahrer, aber trotz Veloweg in der Seevorstadt ist es nicht einfach, auf dieser Strasse zu fahren. Ich kann nachvollziehen, dass es Sinn macht, Velowege auf Trottoirs vorzusehen. Die damit einhergehenden Probleme wurden aber bereits in der gemeinderätlichen Antwort erwähnt, welche die SVP auf ihren Rückweisungsantrag erhielt. Der Veloweg müsste tiefer als das Trottoir gelegt werden. Ich persönlich bin sehr schnell mit dem Fahrrad unterwegs. Heutzutage hat es in der Stadt Biel auch immer mehr Velofahrende, die auf einem Velo mit einer kleineren elektronischen Unterstützung unterwegs sind und somit konstant 30 km/h oder mehr Stundenkilometern unterwegs sind. Auf einem Trottoir, auch wenn es herabgesetzt ist, können Elektrovelos einfach nicht fahren!

Eine in absehbarer Zeit mögliche Lösung, könnten Velostrassen sein. Ich komme in den Genuss, jeden Tag auf einer solchen Velostrasse in Bern zur Arbeit fahren zu dürfen. Im Länggassquartier in Bern wurden vor ein paar Wochen die Erlach- und Freiestrasse in eine Velostrasse umgewandelt. Dabei handelt es sich vorerst noch um ein Pilotprojekt. Auf diesen Strassen haben die Fahrräder absoluten Vortritt. Die Vortrittsregelungen sind so konzipiert, dass man mit dem Fahrrad schnell vorankommt. Es ist auch erlaubt, in der Strassenmitte zu fahren, und die Autos müssen Rücksicht nehmen. Ich fahre bereits seit zwei Wochen auf dieser Velostrasse und finde, dass es sehr gut funktioniert. Ich bin guten Mutes, dass eine solche Velostrasse auch in Biel funktionieren würde. Wenn Biel will, dass mehr Personen das Velo nutzen, so sind Velowege auf Verkehrsachsen nicht die richtige Lösung. Es sollten andere Alternativen angeboten werden, wie vorliegend die Mühleinsel-Route, welche vielleicht dereinst ausgebaut werden könnte.

Briechle Dennis, GLP: Die Liste der Projekte in der Investitionsplanung übersteigt die momentanen finanziellen Möglichkeiten der Stadt Biel. In Zeiten knapper Kassen, wie derzeit in Biel, wird von vielen betont, es müssten Prioritäten gesetzt werden. Jede Vorlage müsse genau auf ihre Notwendigkeit überprüft werden. Aus meiner ökologischen Sichtweise heraus gilt dies ganz besonders für Strassenbauprojekte. Ein Projekt muss mich überzeugen, dass ich ihm zustimmen kann. Diese Vorlage hingegen überzeugt mich nicht und zwar aus folgenden drei Gründen:

1. Ich habe gewisse Fragezeichen zum Zeitpunkt. Angesichts der Entwicklungen in der Umgebung habe ich zwar Verständnis dafür, dass ein südseitiges Trottoir bald einmal notwendig ist. Die Planung des Gebiets "Gurzelen" hingegen, wonach die Einstellhallenzufahrt auf die Jakob-Stämpfli-Strasse führen soll, ist noch nicht abgeschlossen. Entsprechend muss dieser Teil der Arbeiten sowieso noch zurückgestellt werden. Das Buskonzept 2020 auf welches sich die neue Bushaltestellenanordnung (zumindest teilweise) bezieht, ist noch nicht verabschiedet. Tritt es nicht in Kraft bestünden neu innerhalb von gut 100 m zwei Bushaltestellen.
2. Der zweite Grund ist zugegebenermassen ein subjektiv-ästhetischer Grund. Die Planung sieht ein 18 bis 20 Meter breites Teerband durch das Quartier vor. Ganz in der Tradition der letzten Jahre setzt die Stadt die Versiegelung des öffentlichen Raumes fort. Was ich auf dem Zentralplatz durchaus nachvollziehen kann, gehört

meiner Meinung nach nicht in ein Wohnquartier. Im Teerband sind für Bäume zwar Aussparungen vorgesehen. Ich schätze die Schaffung dieser Allee durchaus. Abgesehen von diesen kleinen Aussparungen erfolgt aber wiederum eine fantasielose Versiegelung des Bodens, was diverse ökologische Nachteile mit sich bringt. Herr Ogi hat erwähnt, dass Bäume gut für das Klima sind, weil sie kühlend wirken. Die Versiegelung des Bodens wird dies aber sogleich wieder zunichte machen, weil sie erwärmend wirkt. Ich wünschte mir, dass Biel künftig nur die Fahr- und Gehwege versiegelt aber dazwischen auch Raum offen lässt. Ich nenne als Stichwort die Firma "Gorilla Gardening", welche Artikel rund ums "Urban Gardening" entwickelt, produziert und vertreibt.

3. Der dritte und für mich wichtigste Punkt ist der Veloverkehr. Zu diesem Thema haben bereits mehrere Stadtratsmitglieder gesprochen. Die Jakob-Stämpfli-Strasse ist Teil des nationalen Velonetzes. Die regionalen Fahrradrouten 24 und 50 führen durch die Jakob-Stämpfli-Strasse, die zudem als städtische Hauptachse für den Fahrradverkehr Ost-West fungiert. Trotz dieser Bedeutung muss aber das Interesse des Veloverkehrs gegenüber den Interessen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs hinten anstehen. Velostreifen sind momentan nur teilweise markiert. Wo sie ins Konzept passen, werden sie angebracht und dann abrupt wieder weggelassen. Für eine rot-grüne Stadt, die sich die Förderung des Langsamverkehrs auf die Fahnen geschrieben hat, beim verkehrlichen "Modalsplit" grossen Handlungsbedarf ortet, die ein spezielles Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) verabschiedet hat, finde ich das beschämend. Wo, wenn nicht hier bestünde die Chance mit der Veloförderung ernsthaft vorwärts machen zu können und eigene Trassen für den Veloverkehr anzubringen? Bei einer Strassenbreite von 18 m sollte dies doch möglich sein ...

Habegger Markus, SVP: Es handelt sich eindeutig um das Geschäft einer grünen Baudirektorin, welches ich absolut unterstütze. Das Projekt ist stimmig. Man muss einfach eines sehen: Die Jakob-Stämpfli-Strasse wird 8 m breit, wobei pro Fahrspur ein Radweg von 1.5 m Breite vorgesehen ist. Es verbleiben somit 5 m für den übrigen Verkehr, d.h. pro Fahrspur 2.5 m. Die städtischen Trolleybusse sind 2.5 m breit und schöpfen die 5 m Fahrspur damit aus. Autos können nicht überholen. Lastwagen möchte ich gar nicht erst erwähnen.

Ich finde es sehr schade, dass Velofahrende (zu welchen auch ich gehöre) dafür missbraucht werden, den Autoverkehr auf der Jakob-Stämpfli-Strasse zu bremsen. Es geht um einen geraden Strassenabschnitt. Herr Grupp hat es sehr gut gesagt: Jedes Mal, wenn sich der Stadt Biel bei Strassenbauprojekten die Möglichkeit eröffnet, etwas für den Fahrradverkehr zu tun, werden die Velofahrenden wieder auf die Strasse verlegt. Es bleibt dann nicht mehr viel Platz für zwei sich kreuzende Trolleybusse, was mehrmals am Tag vorkommt. Ich finde es weiter sehr schade, dass bei Strassenbauprojekten kaum etwas für die Fahrradfahrenden getan wird. Jedes Mal hat es Stadtratsmitglieder, die auf diese Punkte hinweisen und jedes Mal sagt die Baudirektorin, es sei alles gut. Ich finde es aber einfach schade, wenn Velofahrende dazu missbraucht werden, den Gesamtverkehr zu verlangsamen. Deshalb bin ich sehr froh, dass die E-Bikes immer schneller werden (*Gelächter*).

Ich werde vorliegendes Projekt zwar unterstützen, finde es aber schade, dass die Velos nicht auf den Trottoirs fahren können. Wenn ich die Schüssbrücke betrachte,

so sind die Velowege bald breiter als die Strasse selber... Aber auch dort müssen die Velos auf der Strasse fahren, was ich idiotisch finde. Es mag sein, dass dies bei der Jakob-Stämpfli-Strasse die beste Lösung ist. Auf der anderen Seite frage ich mich, warum man nicht aus einer Quartier- eine Velostrasse gemacht hat. Ich erinnere den Stadtrat an die Badhausstrasse und wie schön dies dort herausgekommen ist. Sollten sich aber auch dort Trolleybus und Lastwagen kreuzen, wird es für Velofahrende schwierig. Es werden einfach Linien auf den Boden gemalt und wenn es zu eng wird, hören die Markierungen einfach auf. Solange die Strassen breit genug sind, werden Linien aufgemalt und teilweise teurer roter Belag aufgeschüttet. Wenn es aber Richtung Lichtsignal geht, wird der markierte Veloweg schmaler und hört schlussendlich ganz auf. Die Fahrradfahrenden sind auf sich gestellt und es können sich ganz gefährliche Situationen ergeben. Jedes Mal wenn in Biel eine neue Strasse gebaut wird, steht die Stadt vor dem gleichen Problem. So wurde bereits über einen Millionenkredit abgestimmt, der einen Veloweg vom See bis nach Bözingen vorsah. Rien ne va plus.

Scherrer Martin, SVP: Ich äussere mich als Einzelsprecher und nicht als GPK-Mitglied. Ich möchte ein weiteres Mal die Bäume und die Bushaltestelle erwähnen, allerdings aus einem anderen Grund als meine Vorredner. Den Plänen ist zu entnehmen, dass die Bäume nahe am Veloweg liegen, geschätzte 1 m oder maximal 1.5 m entfernt. Die Bäume der Allee ziehen sich konsequent die ganze Strasse entlang ohne Unterbruch bei den Bushaltestellen, d.h. es ist theoretisch möglich, dass sich die Bustüren direkt vor einem Baum befinden. Das ist normalerweise kein Problem, aber ich erinnere an die Rollstuhlfahrenden, die etwas mehr Platz brauchen.

Baltzer Niklaus, SP: Der Stadtrat führt momentan eine "Velofahrdiskussion" und Frau Jean-Quartier hat erwähnt, dass Biel wo möglich, sparen müsse. Die Jakob-Stämpfli-Strasse ist weder eine kleine Quartierstrasse, noch eine grosse Ausfallstrasse. Sie ist vielmehr etwas dazwischen, ich nenne es einmal "mittlere Strasse". Auf einer "mittleren Strasse" finde ich, müssten andere Wegformen als diejenige eines Veloweges gefunden werden. Ich finde, Biel muss nach mehr und neuen Möglichkeiten für Velowege suchen, aber ich bin der Meinung vorliegendes Projekt ist dafür nicht geeignet. Ich finde aber auch nicht, dass aus der Jakob-Stämpfli-Strasse eine Autofahrrennstrecke gemacht und die Velos von der Strasse verbannt werden sollen. Auf einer grösseren Quartierstrasse gehören Auto, Bus und Fahrräder einfach dazu und sie müssen "miteinander auskommen".

Zum Vorschlag von Frau Jean-Quartier bei solchen Projekten zu sparen: Ich mache mir in der Regel andere Gedanken. Angenommen die Stadt Biel gibt bei einem Projekt 5% oder 10% mehr aus, stellt sich die Frage, was in 20 Jahren daraus entstanden wäre. Die Stadt wird feststellen müssen, dass in 20 Jahren das Projekt noch einen Wert hat. Da muss ich sagen, dass Biel ohne diese Mehrausgaben von 5% oder 10% am falschen Ort gespart hätte. Ich finde, dass Sparen generell kein Konzept ist, das finanziell aufgeht. Ich sage nicht, dass nicht gespart werden muss. Aber ich finde es bedarf nachhaltiger Projekte, bei denen man in 20 Jahren noch sagen kann, dass es sich gelohnt hat zu investieren. Ich denke, vorliegendes Projekt ist ein solches.

Tennenbaum Ruth, Passerelle: Passerelle wird diesem Projekt ebenfalls zustimmen. Worum geht es eigentlich? Zum einen hat die Stadt die Verpflichtung, die

Zugänge für die neuen Liegenschaften zu gewährleisten. Es braucht Trottoirs und die Strasse muss saniert werden. Kurz gesagt: Die Stadt Biel muss die Überbauung auf der Gurzelen erschliessen oder anders formuliert: Biel braucht diese Aufwertung. Dieses Projekt erbringt einen Mehrwert und bessere Lebensqualität. Seien wir doch ehrlich: Diese Strasse steht nicht für Quartierleben. Es ist einfach eine Durchfahrtsstrasse, es sei denn, man wohnt in der Nähe oder nutzt sie zum Parkieren. Die Strasse lebt aber nicht. Das Projekt verspricht mehr Lebensqualität. Durch die Verflechtung der Schüssinsel mit den neuen Gebäuden soll ein Quartier entstehen. In den Previs-Liegenschaften sollen Begegnungsmöglichkeiten sowie Läden geschaffen werden, in denen die Quartierbevölkerung Kontakt knüpfen kann. Das schafft Mehrwert und Lebensqualität. Die Bäume als Atem der Stadt stellen dabei ein zentrales Element dar. Wenn Hervé Treu noch hier wäre, würde er sich vehement für diese Bäume einsetzen. Es wurde zum Teil bereits gesagt, dass die Umsetzung des Projektes in zwei Phasen stattfinden soll. Es macht keinen Sinn, den Strassenbereich bei der Gurzelen jetzt schon vollständig umzusetzen, bevor die Überbauung realisiert wird. Ansonsten müsste die Strasse mehrmals aufgerissen werden. Das neue Busregime in der Jakob-Stämpfli-Strasse aber hat auch finanzielle Vorteile, weil es Einsparungen in der Höhe von CHF 80'000 ermöglicht. Ich persönlich finde es auch besser, wenn der Veloweg in der Seevorstadt auf der Fussgängerseite durchführte. Die heutige Lösung begeistert auch mich nicht. Beim vorliegenden Projekt erkenne ich aber auch das Platzproblem und dass es nicht anders lösbar ist. Ich werde dem Strassenprojekt somit auf alle Fälle zustimmen.

Bohnenblust Peter, FDP: Es wurde bereits viel gesagt und ich werde mich daher kurz fassen. Ich werde dem Projekt zustimmen. Warum?

1. Biel erhält mit dem neuen Projekt mehr Bäume. Wissen die Stadtratsmitglieder, dass die Stadt Biel für 8'000 Bäume verantwortlich ist? Diese Zahl müssen sich die Stadtratsmitglieder merken.
2. Wird eine machbare und finanzierbare Lösung gewünscht, bejahe ich das Projekt. Weshalb? Ich sage "ja" als Fussgänger, weil der vorgesehene Mischverkehr vom Verein umverkehrR, der sich für eine zukunftsfähige Mobilität einsetzt, untersucht wurde. Um herauszufinden, wie fussgängerfreundlich die Fusswege sind, führte der Verein umverkehrR im Sommerhalbjahr 2016 in acht Deutschschweizer Städten einen sogenannten Fussverkehrs-Test durch. Das Resultat wurde in einer Medienmitteilung vom 14. November 2016 publiziert. Darin steht: *"Und es tauchen auch neue Konflikte auf: Vor allem der häufig im Mischverkehr geführte Velo- und Fussverkehr führt zunehmend zu Konflikten zwischen FussgängerInnen und VelofahrerInnen."* Ich bitte sowohl die Linke als auch die Rechte diese Studie zu lesen. Der Konflikt zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden ist ein immer grösser werdendes Problem. Ich erinnere daran, dass Velofahren auf dem Trottoir grundsätzlich verboten ist. Verboten ist es, weil es gefährlich ist, sowohl für Velofahrende als auch für Kinder und ältere Leute. Velofahrende auf dem Trottoir sind nicht zugelassen, was ich als richtig erachte. Wenn ich sage, dass ich sowohl als Fussgänger als auch als Velofahrer das Projekt befürworte, dann weil die Velofahrenden mit dem Fahrradstreifen keine Gefahr für die FussgängerInnen mehr darstellen.
3. Ich befürworte auch aus Sicht des öffentlichen Verkehrs eine Erneuerung der Jakob-Stämpfli-Strasse, weil Velos kein Hindernis für die Autofahrenden darstellen. Die Verlegung der Bushaltestellen ist zudem zumutbar.

4. Auch als Automobilist kann ich dem Projekt zustimmen. Im Verkehrsforum wurde lange über die Ausbuchtung von Bushaltestellen diskutiert. Solche Ausbuchtungen sind dort (Jakob-Stämpfli-Strasse) nicht machbar und zudem gefährlich für die Velofahrenden. An zwei Orten besteht, überdies die Möglichkeit, die Busse zu überholen.

Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt: Als erstes bedanke ich mich bei der GPK für das Studium der Unterlagen und für die gute Aufnahme des Projektes. Der Dank gilt auch den Fraktions- und EinzelsprecherInnen. Man könnte meinen, dass "nur" eine Strasse gebaut werden soll. Die Diskussion zeigt aber, dass es nicht alleine um einen Strassenbau geht oder das Anbringen von kleineren Korrekturen. Vielmehr ist der Bau einer Strasse um eine sehr komplexe Angelegenheit. Es müssen viele verschiedene Bedürfnisse aufeinander abgestimmt werden und es gilt, viele Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Einerseits stellt sich die Frage, welche Fläche überhaupt zur Verfügung steht. Andererseits gilt es die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten und alles unter einen Hut zu bringen. Das Votum von Herrn Bohnenblust hat mich sehr gefreut. Meine Direktion hat eine gute, pragmatische Lösung gefunden, in welcher die verschiedenen Bedürfnisse aufeinander abgestimmt werden konnten. Nichts desto trotz gab es zu verschiedenen Themengebieten Fragen, insbesondere zur Situation der Velofahrenden, zur Fussgängerinsel und zur Parkplatzthematik. Ich möchte dabei auf alle drei Punkte eingehen.

Frau Tennenbaum hat zurecht erwähnt, dass der Stadt Biel eine Erschliessungspflicht obliegt. Sie erhält aber auch namhafte Erschliessungsbeiträge Dritter. Es gilt sich bewusst zu machen, dass auch Private wie die Swatch AG oder die Stiftung Previs für die Erschliessung Beiträge leisten (CHF 800'000) und somit die Stadt ebenfalls ihren Beitrag leisten muss. Ferner soll der öffentliche Raum aufgewertet werden, weshalb Biel einen Beitrag von CHF 1.5 Mio. aus dem Agglomerationsfonds erhält. Dieser Betrag wird nicht für die Strassensanierung ausbezahlt sondern für das Gesamtprojekt. Ich gehe mit Ihnen einig, dass die Stadt Biel noch viel für die Velofahrenden machen könnte. Dabei handelt es sich aber um einen fortlaufenden Prozess, der nur schrittweises Vorankommen erlaubt. Sehr viele Strassenabschnitte, haben schon eine Verbesserung erfahren. Teilweise sind es kleine Optimierungen, teilweise grössere. Abschnitte können dadurch sicherer gemacht werden. Es entstehen aber auch ganz neue Routen, wie beispielsweise diejenige verbunden mit dem Projekt Schüssinsel. Die Schüssinsel bildet einen Teil der Ost-West-Verbindung, wie Herr Habegger zuvor erwähnt hat. Derzeit wird ein Teil des Gesamtprojekts realisiert um wieder einen Schritt vorwärts machen zu können. Ich finde, dass die Jakob-Stämpfli-Strasse nicht ein passendes Beispiel für einen gefährlichen Veloweg ist. Ich kenne Strassen in Biel, bei denen der Fahrradweg suboptimaler ist. Künftig wird es eine Komfortroute über die Schüssinsel bis zum Hauserwehr geben. Über den Holunderweg kann man anschliessend abseits des Verkehrs in die Stadt fahren. Dort wird es eine Alltagsroute geben, welche entlang der Strasse führt, auf welcher bis anhin kein Veloweg signalisiert war. Die Sicherheit auf der Jakob-Stämpfli-Strasse ist momentan nicht ideal. Das kann die Stadt nun verbessern. In Anbetracht der Grösse der Strasse sowie der Verkehrsbelastung im Quartier, kann Biel dies auf adäquate Art und Weise tun. Ich komme zu den Fussgängerschutzinseln, die erwähnt wurden. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob Velofahrer für den motorisierten Individualverkehr Puffer darstellen. Das ist eindeutig nicht der Fall. Die Normen schreiben Schutzinseln

ab einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 3'000 Fahrzeugen vor. Vorliegend soll die Jakob-Stämpfli-Strasse einen Wert von 6'000 bis 7'000 DTV haben. Es macht folglich Sinn, solche Schutzinsel vorzusehen. Es darf nicht vergessen werden, dass Schutzinseln auch dazu beitragen, dass die Geschwindigkeit eingehalten wird. Die Jakob-Stämpfli-Strasse verläuft schnurgerade. Ich möchte nicht, dass diese Gerade mitten im Quartier zu einer Raserstrecke verkommt. Insofern tragen Fussgängerinseln dazu bei, dass das Fahrtempo im Quartier reduziert wird, sei es dasjenige von Auto- oder von Fahrradfahrenden. Die Fussgängerschutzinseln verflüssigen überdies den motorisierten Individualverkehr so seltsam sich dies anhören mag. Steht jemand am Strassenrand vor einem Fussgängerstreifen, müssen Auto- und Velofahrende auf beiden Fahrbahnen anhalten. Wenn es aber eine Fussgängerinsel hat, können Fahrzeuge auf der einen Fahrbahn fahren, bis der Fussgänger die Strassemitte erreicht hat. Es wird somit nicht nur für die FussgängerInnen sicherer sondern die Fussgängerschutzinseln verflüssigen auch den motorisierten Individualverkehr. Ich möchte betonen, dass es in der ganzen Schweiz Fussgängerschutzinseln gibt. Sie sind nicht eine Bieler Erfindung, sondern gründen auf einer entsprechenden Norm, die in der ganzen Schweiz angewandt wird. Die Autofahrenden sind also mit dieser Situation vertraut.

Das Velofahren auf Trottoirs wurde bereits grundsätzlich diskutiert. Es wurde auch richtig erwähnt, welche Gefahren das Fahren auf dem Trottoir mit sich bringt. Elektrovelos machen alles noch zunehmend gefährlicher. Dem vorliegenden Projekt liegt ein Platzproblem zugrunde, eine separate Velospur, die es braucht, ist nicht realisierbar. Was die Parkplätze anbelangt, möchte ich Herrn Löffel beipflichten, dass die Parkplatzsituation etwas stiefmütterlich abgehandelt wurde. Die Baudirektion hat abgeklärt, wie viele oberirdische, öffentliche Parkplätze vorhanden sind. Im Quartier rund um die Jakob-Stämpfli-Strasse sind wir auf 690 öffentliche Parkplätze gekommen. Hinzu kommen noch 200 Parkplätze auf der Gurzelen. Rund 900 öffentliche Parkplätze sind viel. Lediglich 20 Parkplätze sollen aufgehoben werden. Ferner sind noch die privaten Anstrengungen Dritter zur berücksichtigen. Wird beispielsweise das Wohnquartier "Jardin du Paradis" gebaut, erstellt Previs zusätzliche 260 Parkplätze für die Siedlung, damit Anwohner (220 Parkplätze) und Besucher (40 Parkplätze) nicht im öffentlichen Raum parkieren müssen. Auch Omega baut momentan 390 neue Parkplätze für ihre Mitarbeitenden, weit mehr als bisher zur Verfügung standen. Der Bedarf der Omega-Mitarbeitenden sollte somit abgedeckt sein. Auch die Swatch AG (auf deren Bau sich Biel ganz speziell freut) baut insgesamt 185 neue unterirdische Parkplätze für Ihren Eigenbedarf. Die Jakob-Stämpfli-Strasse befindet sich also in einem Gebiet mit dichtem Parkplatzangebot. Hinzu kommen noch die vielen privaten Liegenschaften mit Ihren Parkplätzen. Es mag sein, dass eine etwas andere Nutzung dieses Gebiets erfolgt. Bis anhin befanden sich Tennis- und Fussballplätze dort, deren Nutzende nur einen temporären Parkplatz suchten. Diese Nutzung fällt in Zukunft weg. Dafür kann die Schüssinsel zu Fuss und mit dem Fahrrad sehr gut erreicht werden. Sollten also im Norden keine Parkplätze mehr vorhanden sein, kann auch südlich auf der Gottstattstrasse parkiert werden.

Schliesslich hat sich Herr Gugger bei der Baudirektion gemeldet, wofür ich ihm danken möchte. Er hat die Parksektoren genauer unter die Lupe genommen u.a. den Sektor "Champagne" und die Gottstattstrasse, die sich in einem anderen Sektor befindet. Selbstverständlich konnte der Gemeinderat noch keinen Entscheid fällen, da

dies nicht in seine Kompetenz fällt. Es ist nicht möglich, schnell Mittwochmorgens eine Parkgrenze zu verschieben oder eine Bestimmung zu ändern. Aber gemäss Anhang I der Parkierungsverordnung (SGR 761.11) ist eine Verschiebung grundsätzlich möglich. Der Gemeinderat hat sich daher kurz getroffen und die Frage diskutiert. Die zuständige Direktion Soziales und Sicherheit (DSS) von Herrn Feurer hat sich bereit erklärt, das Anliegen zu prüfen. Der Gemeinderat steht der Idee sehr offen gegenüber und ist bereit, den Vorschlag zu prüfen. Soweit im Moment meine Ausführungen. Ich bedanke mich bei allen, die sich mit diesem Geschäft auseinandergesetzt haben und ich danke für die Zustimmung.

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 21. September 2016 betreffend Jakob-Stämpfli-Strasse (Falkenstrasse - Grünweg), Neugestaltung Strasse, gestützt auf Art. 39 Abs. 1 Bst. a in Verbindung mit Art. 14 Abs. 1 Bst. a der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1), unter Vorbehalt des fakultativen Referendums, sowie gestützt auf Art. 112 f Baugesetz des Kantons Bern in Verbindung mit Art. 3 f des kantonalen Dekrets über die Beiträge der Grundeigentümer an Erschliessungsanlagen und weitere öffentliche Werke und Massnahmen, sowie auf das Reglement über die Erhebung von Beiträgen der Grundeigentümer an die Strassenbaukosten der Gemeinde Biel:

1. Das Projekt für die Neugestaltung der Jakob-Stämpfli-Strasse (Falkenstrasse - Grünweg) wird genehmigt und ein Verpflichtungskredit von CHF 4'155'000.00 bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen sowie Mehrkosten in Folge der Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes gelten als genehmigt.
3. Der Kostenanteil der Grundeigentümer an die Erschliessung durch das südliche Trottoir wird wie folgt festgelegt:
Ab der Liegenschaft Jakob-Stämpfli-Strasse 108 (westliches Ende Parzelle GbBl Nr. 8547) bis zum westlichen Ende des bereits bestehenden Trottoirs Höhe Liegenschaft Jakob-Stämpfli-Strasse 130; Breite 5.00 m bis 6.80 m.
80%-Kostenanteil der Grundeigentümer als Trottoiranlage der Basiserschliessung, bezogen auf eine Ausbaubreite von 3.33 m bis 4.53 m (2/3). Die Mehrbreite von 1.67 m bis 2.27 m (1/3) fällt voll zu Lasten der Stadt Biel.
Die Erschliessungskosten Trottoir Swatch werden mit Ertrag aus dem Verkauf des Grundstücks an die Swatch AG gedeckt.
4. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Er wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat wird ermächtigt, diese Kompetenz an die zuständige Direktion zu delegieren.

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Ich habe zu Beginn der Sitzung vergessen zu erwähnen, dass am 15. Dezember 2016 das stadträtliche Weihnachtessen stattfindet. Wir werden aufs Schiff gehen. Es gibt Fondue und für Veganer ist irgend etwas anderes vorgesehen. Ich konnte die lustigste und beste Musikgruppe der

Region engagieren, die u.a. auch schon für den französischen Präsidenten François Hollande gespielt hat. Den Namen der Band will ich aber noch nicht verraten.

148. Begründung der Dringlichkeit des überparteilichen Postulats 20160305, Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Alfred Steinmann, Fraktion SP, Ruth Tennenbaum, Passerelle, Nathan Güntensperger, GLP und Pascal Bord, PRR "Gemeinsam gegen die ruinöse Unternehmenssteuerreform (USR) III - für den Erhalt des Service public und der Bieler Gemeindeautonomie"

Freuler Fritz, Grüne: Die Abstimmung für diese ruinöse Reform für die Stadt Biel findet bereits am 12. Februar 2017 statt. Ich denke, es gilt alle Kräfte zu bündeln, um diese Vorlage zu verhindern. Darum verlangen wir vom Gemeinderat das Treffen der nötigen Dispositionen.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

149. Begründung der Dringlichkeit der Motion 20160306, Adrian Dillier, Fraktion SVP/Die Eidgenossen "Bunte Farben der Freiheit"

Dillier Adrian, SVP: In dieser dringlichen Motion geht es darum, die städtische Bauordnung so zu ändern, dass die Farb- und Materialwahl, die Gestaltung der Aussenräume, die Gebäudeformen und die Gliederung der Liegenschaften ausserhalb der Alt- und der Innenstadt, im Rahmen des übergeordneten Rechts, grundsätzlich frei sind. Warum ist die Motion dringlich? Es geht um eine gewisse Planungsunsicherheit im positiven Sinn. Damit meine ich, dass die Hauseigentümer mit der Beantwortung der Motion erfahren sollen, ob sie in der Farbwahl ihrer Häuser frei sein werden oder ob es hierfür einer Baubewilligung bedarf. Deshalb bitte ich um Gewährung der Dringlichkeit.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

150. Begründung der Dringlichkeit der überparteilichen Motion 20160307, Caroline Jean-Quartier und Martin Wiederkehr, Fraktion SP, Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Ruth Tennenbaum, Passerelle "Ein geeignetes und transparentes Einbürgerungsverfahren und ein Einbürgerungsprozess, der innerhalb einer Rahmenfrist von maximal 18 Monaten abgeschlossen wird"

Gonzalez Glenda, Groupe socialiste: Suite à la situation actuelle constatée dans les médias, la motion interpartis demande que la procédure de naturalisation soit améliorée. En effet, les délais sont très longs, sans compter les dossiers encore en attente. Cette structure ne fonctionne apparemment pas comme elle devrait.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

151. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20160308, Peter Bohnenblust, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU "Reglement gesunde Ernährung: Offene Fragen zu Umsetzung und Transparenz"

Bohnenblust Peter, FDP: Wieso ist diese Interpellation dringlich? Die Umsetzung des Reglements über die gesunde Ernährung hat begonnen. Es geht hier darum zu erfahren, wie der Gemeinderat vorgeht, bzw. nach der Umsetzung genaue Zahlen zu erhalten. Die Interpellation ist darum dringlich, weil das Reglement derzeit umgesetzt wird.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

152. Begründung der Dringlichkeit der Interpellation 20160309, Mohamed Hamdaoui, PSR "Parkplätze: genauere Angaben nötig"

Hamdaoui Mohamed, PSR: Le nouveau règlement sur les places de parc vient d'entrer en vigueur. Or, bien des biennoises et biennois ne le comprennent pas et reprochent un manque d'informations. Il importe donc de combler cette lacune, raison pour laquelle je vous demande d'accorder l'urgence à mon interpellation.

Die Dringlichkeit wird gewährt.

Sitzungsunterbruch 20.05 Uhr - 21.20 Uhr

153. 20140123 Bericht der Spezialkommission Totalrevision Personalreglement und Lohnsystem betreffend Teilrevision Reglement über den Lohn, die Nebenbeschäftigungen und die Ablieferung von Einkommen der Mitglieder des Gemeinderats und über Austrittsleistungen der Stadt (Gemeinderatsreglement, GRR)

Bord Pascal, au nom de la Commission spéciale de la révision totale du Règlement du Personnel et du Système salarial: La Commission CRS a pris bonne note de l'acceptation de l'initiative populaire communale "200'000 francs suffisent". Comme l'initiative le stipule, le salaire doit être défini à l'art. 42a du Règlement de la Ville (RDCo 101.0) et à l'art. 5 du Règlement du Conseil municipal (RDCo 152.11). Je ne vais pas me perdre plus en détails juridiques sur ce thème, car vous avez lu le rapport de la CRS. Le Conseil de Ville n'a pas de liberté de manoeuvre et formellement il a accepté ces modifications dictées par le texte d'une initiative juridiquement limitée. Formellement, ce texte est de la compétence unique du Conseil de Ville, mais la politesse aurait voulu que la modification soit présentée pour consultation au Conseil municipal, étant donné qu'il est directement concerné. Je m'excuse que cela n'ait pas été fait. Dans le cadre du vote sur le budget, il serait logique d'accorder une adaptation au renchérissement, comme ceci est fait pour le personnel de la Ville.

La proposition d'amendement concernant l'art. 5, al. 2 du Règlement du Conseil municipal, que vous avez reçue du Groupe socialiste mérite donc votre soutien: *"L'organe compétent décide de l'adaptation des salaires au renchérissement dans le cadre du budget"*. Cette reformulation apporte uniquement une certaine clarté. Étant donné que cette proposition est venue à très court terme, la Commission CRS n'a pas pu se prononcer sur ce point, mais j'estime que l'on peut la soutenir. Par contre, je me permets de répéter, que la CRS et le Parlement avaient réalisés leur travail d'économie en incluant un salaire identique à celui du marché et à celui de l'initiative dans le Règlement accepté le 21 avril 2016. L'acceptation de l'initiative n'a pas apporté d'économie supplémentaire, au contraire la votation et les adaptations des règlements ont coûtés 50'000 fr. à la Ville.

L'idée de base du droit d'initiative est de permettre d'atteindre les buts politiques. Il est justifiable, qu'une initiative soit utilisée pour faire pression sur le Parlement, mais une fois le but atteint, comme c'est le cas, la décence recommanderait le retrait de l'initiative. Ceci a été fait dans le cadre de l'initiative populaire "Pour une alimentation saine", par exemple. Mais quand le but n'est pas seulement une baisse de salaire, mais essentiellement une présence médiatique, il n'y a pas de raison de la retirer. Apparemment, le populisme fonctionne trop bien, car il est plus important de "taper" sur le Conseil municipal, que de réaliser un travail constructif. Je regrette cette manière de faire de la politique, car j'ai encore la naïveté de vouloir défendre des valeurs, mais j'ai peut-être tort. Il y a maintenant, au moins, deux verrues dans le Règlement de la Ville: les doubles mandats et les salaires du Conseil municipal. Ces deux éléments, indépendamment du contenu, n'ont aucune place dans la Constitution de notre Ville. Le titre étant vendeur et trop peu de personne lisent le contenu en détail, ce n'est pas une surprise de voir le succès de cette initiative. Si le titre de l'initiative aurait été: *"Voulez-vous fixer le salaire du Conseil municipal à 200'000 fr. alors que le Parlement l'a déjà fait dans le Règlement?"*, il est clair que le résultat aurait été différent. Les UDC devraient sérieusement se poser la question de savoir

comment traiter les initiatives, ceci, par exemple dans le cadre de la révision du Règlement de la Ville ou en proposant au Parlement une contre-proposition indirecte.

Si cette modification du Règlement est acceptée par le Conseil de Ville, la Commission CRS n'a plus de mandat et peut donc être dissoute. Je profite également de remercier tous les membres, anciens et actuels, qui ont travaillé dans cette commission, le Département du personnel, le Conseil municipal, les syndicats qui ont été constructifs ainsi que le Secrétariat parlementaire pour son grand travail.

Wiederkehr Martin, Fraktion SP: Ich will mich nicht weiter zur Lohnthematik äussern, sondern wirklich nur auf diejenigen Punkte eingehen, die wir heute beschliessen. Die Fraktion SP hat den Bericht diskutiert und hat einem Antrag beschlossen, den Sie auf dem grünen Blatt auf den Tischen finden. Gesetze, Verordnungen und Reglemente sollten möglichst kurz, klar und prägnant verfasst sein. Die Formulierung der Kommission PUL ist zwar verständlich, lässt aber Raum für Unklarheiten. Meine Fraktion möchte der Kommission PUL schmackhaft machen, eine klare Aussage zu machen. **Der Antrag der Fraktion SP zu Art. 5 Abs. 2** des Entwurfs über die Teilrevision des Gemeinderatsreglements (GRR) lautet: **"Über die Anpassung des Lohns an die Teuerung beschliesst das zuständige Organ im Rahmen des Budgets."** Diese Formulierung ist kurz, bündig und klar und lässt keinen Interpretationsspielraum offen. Solche Formulierungen sind in Gesetzen üblich. Meine Fraktion hat es bereits für die Stadtordnung (SRG 101.1) differenziert, dass Begriffe wie "könnte", "kann" und "Möglichkeit" nicht verwendet werden sollten. Die Fraktion SP will einfache Formulierungen. Darum schlägt sie dem Stadtrat diese kleine Änderung vor. Ich bedanke mich für das Verständnis, weil meine Fraktion den Antrag etwas spät stellt und danke für die Zustimmung.

Bord Pascal, au nom de la Commission spéciale de la révision totale du Règlement du Personnel et du Système salarial: Je dois formellement préciser, que je demande la dissolution de la CRS étant donné que son travail a été effectué.

Bohnenblust Peter, FDP: Nur damit keine Missverständnisse entstehen. Der Vorschlag der Fraktion SP ist klar, das stimmt. Aber der Vorschlag der Kommission PUL war ebenso klar. Inhaltlich spielt es keine Rolle über welche Fassung der Stadtrat heute beschliesst. Das "kann" in der Formulierung der Kommission bleibt auch in der Formulierung, welche die Fraktion SP vorschlägt. Es ist kein Automatismus, sondern das Argument bleibt frei. Ich sage das, damit keine falschen Hoffnungen geweckt werden. Die "Kann"-Formulierung bleibt, unabhängig davon, welche Variante angenommen wird.

Abstimmung

- über den Änderungsantrag der Fraktion SP, Art. 5 Abs. 2 des Gemeinderatsreglements wie folgt zu formulieren: "Über die Anpassung des Lohns an die Teuerung beschliesst das zuständige Organ im Rahmen des Budgets."

Der Antrag wird gutgeheissen.

Schlussabstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme vom Bericht der Spezialkommission «Totalrevision Personalreglement und Lohnsystem» vom 19. September 2016 betreffend Teilrevision Reglement über den Lohn, die Nebenbeschäftigungen und die Ablieferung von Einkommen der Mitglieder des Gemeinderats und über Austrittsleistungen der Stadt (Gemeinderatsreglement, GRR), gestützt auf Art. 40 Abs. 1 Ziff. 1 Bst. i der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1):

1. Das Reglement über den Lohn, die Nebenbeschäftigungen und die Ablieferung von Einkommen der Mitglieder des Gemeinderats und über Austrittsleistungen der Stadt (Gemeinderatsreglement, GRR, SGR 152.11) wird wie folgt geändert:

Art. 5 - Lohn

¹ *unverändert*

² Über die Anpassung des Lohns an die Teuerung beschliesst das zuständige Organ im Rahmen des Budgets

³ *unverändert*

2. Dieser Beschluss tritt – unter Vorbehalt allfälliger Beschwerden – auf den 1. Januar 2017 in Kraft.

3. Er **löst die Kommission PUL** gestützt auf ihren Antrag per Ende 2016 **auf**.

154. Bericht der PPP-Kommission / Aktivitäten 2016 / Auflösung

Kaufmann Stefan, PPP Kommission: Die Tissot Arena funktioniert. Einige Personen sind der Meinung sie funktioniere besser, andere finden, sie funktioniere schlechter. Aber im grossen Ganzen ist das Gebäude fertiggestellt. 2016 wurden noch die Aussen Trainingsplätze in Betrieb genommen. Die Kommission PPP traf sich 2016 drei Mal, um mehr über die Abschlussarbeiten und Werkmängel zu erfahren. An der letzten Sitzung hat die Kommission PPP schliesslich die Aussenanlagen besichtigen können, womit die Arbeiten rund um die Tissot Arena abgeschlossen sind.

Die Kommission PPP hatte bereits 2015 überlegt, ob die Aufrechterhaltung der Kommission nach der Fertigstellung der Tissot Arena noch Sinn macht, da ihre Aufgaben damit erfüllt sind. Die Kommissionsmitglieder kamen aber zum Schluss, dass mit der Auflösung der Kommission bis zur Inbetriebnahme der Aussenfelder abgewartet werden sollte. Nun steht noch die Endabrechnung des Stadionbaus an. Eine Zwischenabrechnung wurde Ende 2017, Mitte 2018 in Aussicht gestellt. Bis aber die Schlussabrechnung vorliegt, kann es noch gut drei bis fünf Jahre dauern. Die Kommission PPP war daher einstimmig der Meinung, dass es wenig Sinn macht, die Kommission lediglich für die Prüfung der Endabrechnung weiter bestehen zu lassen. Zudem schien ihr die GPK die geeignetere Kommission zu sein, um die Abrechnung zu prüfen. Mit der Prüfung von Endabrechnungen hat die GPK wesentlich mehr

Erfahrung und in der Kommission PPP ist das dafür benötigte Know-how nicht vorhanden. Hingegen hat die Kommission PPP das Know-how bezüglich des Stadionbaus.

Die Mitglieder der Kommission PPP wurden im August 2006 gewählt. Von den ursprünglichen Mitgliedern sind gerade noch vier Personen im Saal, zwei davon als Gemeinderatsmitglieder: der Stadtpräsident und die Baudirektorin. Herr Scherrer ist zwar noch im Stadtrat, aber nicht mehr in der Kommission. Das letzte ursprüngliche und noch immer aktive Kommissionsmitglied ist meine Wenigkeit. Die anderen aktuellen Kommissionsmitglieder kamen erst später hinzu. Die meisten Kommissionsmitglieder konnten nur die Fertigstellung der Stadien mitverfolgen. In unseren Diskussionen erwähnten viele, dass sie die Vorgeschichte der Kommission nicht kennen. Diese wurde auch nicht für jedes neue Mitglied von vorne aufgerollt. Darum sind heute nur sehr wenige Kommissionsmitglieder in der Lage, die Entstehung der Tissot Arena von Anfang an zu rekapitulieren. Ich denke daher, dass es keinen Sinn macht, die Kommission PPP weiter bestehen zu lassen und allenfalls erneut neue Mitglieder zu wählen, lediglich um die Endabrechnung abzuwarten. Darum beantragt die Kommission PPP dem Stadtrat, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen und die Kommission aufzulösen.

Pittet Natasha, au nom de la Commission de gestion: Je souhaite préciser, que la Commission spéciale PPP avait été créée, à l'époque, pour reprendre des tâches qui sont normalement de la compétence de la Commission de gestion. Si la dissolution de cette Commission spéciale PPP est acceptée ce soir, la Commission de gestion reprendra ses tâches et va tout mettre en oeuvre pour que le passage entre les membres des deux commissions se passe au mieux.

Diop Mamadou, PSR: Je souhaite juste soutenir les propos de Monsieur Kaufmann. De plus, la Commission spéciale PPP mérite les remerciements du Conseil de ville. Des remerciements sont aussi adressés au Conseil municipal, qui a pu réaliser le rêve du "Grand camarade Stöckli", qui est un grand visionnaire. C'est ainsi qu'une ville avance.

Baltzer Niklaus, SP: Anlässlich des Studiums des Berichts habe ich mir primär die Frage nach der Effizienz gestellt. Ist der Aufwand, die Kommission PPP lediglich für die Genehmigung der Endabrechnung aufrecht zu erhalten grösser als der Aufwand die Aufgabe der GPK zu übertragen? Meines Erachtens sollte die Aufgabe derjenigen Kommission überlassen werden, welche diese Frage am effizientesten löst. Die heutige Situation ist für die Kommission PPP etwas unbefriedigend, weil kaum mehr Mitglieder vorhanden sind, die noch die Geschichte der Tissot Arena kennen. Vermutlich wird es auch der GPK ähnlich gehen. Allerdings weiss ich, dass die Materie nicht ganz einfach ist. Gemäss den Ausführungen von Herrn Kaufmann, hat die Kommission offensichtlich weder Lust noch Zeit, sich mit der Endabrechnung auseinanderzusetzen, zumal ausser bei ihm nur noch minimale Kenntnisse über die Entstehungsgeschichte vorhanden ist. Damit stellt sich die Situation so dar, dass der Aufwand für die Kommission PPP grösser wäre als für die GPK. Nachdem die GPK weiss, was auf sie zukommt, und weiss, dass es um eine umfangreiche Prüfung geht (es handelt sich ja nicht um einen kleinen Bau), kann ihr der Stadtrat getrost die Prüfung der Endabrechnung überlassen. Obwohl das Geschäft nicht ganz befriedigt.

Grupp Christoph, PPP Kommission: Ich dachte, dass die Ausführungen des Kommissionspräsidenten PPP als Information genügen. Nach der Aussage von Herrn Baltzer und den noch anstehenden Voten, möchte auch ich als Vizepräsident die Gelegenheit ergreifen, etwas zu sagen. Ich finde, es macht keinen Sinn, die Kommission PPP aufrecht zu erhalten. Realistischerweise dürften in der neuen Legislatur nur drei oder vier der heutigen Mitglieder weiterhin der Kommission angehören. Diese haben mehr oder weniger gute Kenntnisse über den Bau der Tissot Arena und die dahinterstehenden Prozesse. Mehr als die Hälfte der Mitglieder müsste für die neue Legislatur also neu gewählt werden. Nach schätzungsweise anderthalb Jahren käme es zu einer ersten Sitzung, um eine erste Zwischenabrechnung zu prüfen. Hinzu kommt das, was Herr Kaufmann gesagt hat: Die Kommissionsmitglieder haben sich nie mit Abrechnungen und Finanzen respektive Rechnungsfragen befasst, bestenfalls mit der Budgetierung. In letzter Zeit standen aber technische Fragen im Vordergrund, vor allem zu den Abschlussarbeiten und der Mängelbeseitigung. Ich sehe in der Aufrechterhaltung der Kommission PPP keinen Effizienzgewinn. Ich habe es scherzeshalber bereits einmal gesagt: Den Kommissionsmitgliedern kann Sitzungsgeld bezahlt werden, ohne dass sie sich treffen... Damit könnten die Mitglieder dann ein Abendessen bezahlen. Aber es macht keinen Sinn, diese Kommission beizubehalten, wenn sie keine Aufgabe mehr zu erfüllen hat. Auch plädiere ich dafür, dass die Prüfung der Abrechnungen der GPK übertragen wird. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass Kommissionsmitglieder in beiden Kommissionen eine Brückenfunktion einnehmen können. Die anderen Kommissionsmitglieder sind ja auch nicht "weg vom Fenster". Innerhalb der eigenen Partei kann man auch Auskunft geben, wenn die GPK spezifisch informiert werden will, um die Rechnung nachvollziehen zu können. Ich möchte wiederholen, dass die Kommission PPP nicht über das finanztechnische Know-how verfügt, um die Abrechnung eines so riesigen Bauwerks vorzunehmen. Das wäre wenig effizient, wenn ich das Votum von Herrn Baltzer aufnehme. Darum möchte ich dafür plädieren, dass die Mitglieder der Kommission PPP mit einem guten Gefühl vom Stadtrat "entlassen" werden können.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Ich bin ein wenig verunsichert. Herr Kaufmann, Sie haben das Argument selber geliefert, warum die Kommission PPP nicht aufgelöst werden sollte: Sie dient als Karrieresprungbrett. Von neun Gründungsmitgliedern haben es zwei in den Gemeinderat geschafft. Wenn es die Kommission nicht mehr gibt, ist der Weg verbaut nun aber Spass beiseite ...

Ich möchte die Überlegungen des Gemeinderates, der die Kommission noch nicht auflösen möchte, kurz darlegen. Er hat den Ansatz "von der Wiege bis zu Bahre". Die Kommission PPP wurde eingesetzt, als das Projekt Tissot Arena lanciert wurde. Bereits vor der Ausschreibung für den Totalunternehmer (TU) hatte ich damals als erster Präsident der Kommission die Ehre, in der Jury mitzuwirken, die den TU auswählte. Die Idee des Gemeinderates war, dass die Zwischenabrechnung erst ganz am Schluss erfolgt. Herr Kaufmann hat es richtig gesagt: Ende 2017, Mitte 2018. Vorgesehen war, die bis anhin angefallenen Kosten abzurechnen und nur die noch pendenten Punkte der GPK zu übertragen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass in der Kommission PPP mehr Know-how vorhanden ist, als dies Herr Kaufmann sagte. Vielleicht ist die GPK in abrechnungstechnischen Fragen kompetenter als die Kommission PPP. In materiellen Fragen, die eine grosse Rolle spielen, hat die Kommission PPP dagegen mehr Know-how. Die wenigsten Mitglieder sind von

Anfang an dabei aber einzelne Mitglieder seit einigen Jahren. Sie haben dadurch die entscheidenden Projektschritte bei der Realisierung miterlebt. Das scheint aber heute Abend nicht mehrheitsfähig zu sein und es gibt andere Themen, für welche es sich daher mehr lohnt, zu kämpfen. Ich möchte einfach, dass die Stadtratsmitglieder die Überlegungen des Gemeinderats kennen, insbesondere was er für einen Ansatz verfolgt hat. Herr Kaufmann, ich möchte noch kurz eine Bemerkung anbringen zur Würdigung der Tissot Arena. Natürlich gab es negative Lesebriefe in den Zeitungen. Aber: 99% der Personen (auch solchen von ausserhalb) mit welchen ich gesprochen habe, sehen die Bedeutung der Tissot Arena als Anlage und Doppelstadion, das auch architektonisch ein Leuchtturm im Bözingenfeld ist. Zumeist sind diese Personen neidisch, finden es aber toll, dass Biel das Projekt realisiert hat. Das darf man an dieser Stelle auch mal erwähnen. Gelingt es dem FC Biel unter neuer Führung auch noch sportliche Höhen zu erreichen, und wählt der EHC den richtigen Trainer aus, dann kann es definitiv nur noch gut kommen...

Abstimmung

Der Stadtrat von Biel **beschliesst** nach Kenntnisnahme des Berichts der PPP-Kommission vom 31. August 2016 "Aktivitäten 2016 / Auflösung", gestützt auf Art. 32 Abs. 3, Art. 33 und Art. 68 der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 101.1), Art. 20 der Geschäftsordnung des Stadtrats vom 11. Dezember 1996 (SGR 151.21), Art. 22 Abs. 2 des Reglements für die Kommissionen sowie den Stadtratsbeschluss vom 17. April 2008:

1. Der Stadtrat **nimmt** vom Bericht "PPP-Kommission / Aktivitäten 2016 / Auflösung" **Kenntnis**.
2. Er **löst die Kommission PPP** gestützt auf ihren Antrag damit per Ende 2016 **auf**.

155. Überparteiliche 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"

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

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Haueter Joël, Fraktion SVP/Die Eidgenossen: Ich habe die Motion nicht alleine eingereicht. Meine drei Mitmotionäre sind die Herren Güntensperger, Kaufmann und Gugger. Ziel des Vorstosses ist es, die Finanzierung bei stadträtlichen Investitionsentscheiden dahingehend transparenter zu gestalten, als Eigen- und Fremdmittel ausgewiesen werden sollen. Gleichzeitig soll damit eine Jahresendprognose ermöglicht werden, also wie der Finanzierungssaldo per Ende Jahr aussieht, wenn eine hypothetische Investition angenommen würde. Die Motionäre sind grundsätzlich befriedigt von der Antwort des Gemeinderats. Wir

können nachvollziehen, dass es schwierig ist, den Vorstoss als Motion erheblich zu erklären. Der Gemeinderat braucht eine gewisse Flexibilität um eine Lösung auszuarbeiten. Darum sind wir mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden.

Der Antrag des Gemeinderates wird vom Stadtrat nicht bestritten.

156. Dringliche überparteiliche Interpellation 20160208, Sandra Gurtner-Oesch, GLP, Urs Käzigi, Grüne, Leonhard Cadetg, FDP, "Planung Westast"

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

Die InterpellantInnen sind von der Antwort **befriedigt**.

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Ich habe mit dem Stadtpräsidenten vereinbart, dass er dieses Thema einleitend mit ein paar aktuellen Informationen ergänzt.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Aus der Mitte des Stadtrats wurde in der Tat der Wunsch geäussert, der Gemeinderat solle eingangs ergänzen, was seit der Verabschiedung seiner Beantwortung weiter passiert ist. Im Einverständnis mit den Interpellierenden tue ich das gerne.

Der Vorstoss wurde dringlich erklärt, was zu einer Beantwortungsfrist geführt hat, die nicht mit dem Arbeitsfortschritt und der Begleitplanung Schritt halten konnte. Die Beantwortung musste zu einem Zeitpunkt verabschiedet werden, zu welchem von Seiten Biels noch nicht alles erledigt war, was für 2016 vorgesehen war. Soviel zum Hintergrund. Der Gemeinderat nimmt daher die Gelegenheit gerne wahr, die Beantwortung nochmals aufzuarbeiten bzw. herzuleiten. Ich bin seit über einem Vierteljahrhundert in der aktiven Politik, vorliegendes Geschäft ist aber mehr als doppelt so alt. Darum ist definitiv niemand mehr hier im Saal anwesend, der von Anfang an dabei war. Es macht daher Sinn, zu erklären, wann und wie mit dem Projekt begonnen wurde und was seither passiert ist. Sie finden das auch in der Beantwortung. Der Gemeinderat hat sich aber im Zeitpunkt der Verabschiedung der Beantwortung noch nicht mit der städtebaulichen Begleitplanung befasst. Diese erfolgt zusammen mit der Stadt Nidau. Die ursprüngliche Idee war, das Autobahnprojekt und die städtebauliche Begleitplanung zeitgleich der Öffentlichkeit vorzulegen, um eine komplette Übersicht zu ermöglichen. Der Gemeinderat ist mit der städtebaulichen Begleitplanung zum Ausführungsprojektes zeitlich auf Kurs. Infolge neuer formaler Anforderungen des Bundesamts für Strassen gegenüber dem Kanton kam es aber zu Verzögerungen und der Gemeinderat stand vor der Frage, ob er das an sich fertige städtebauliche Begleitkonzept zurückbehalten soll, was in aller Regel aber wenig sinnvoll ist. Das hat aber dazu geführt, dass der Gemeinderat sich nochmals überlegt hat, ob die Idee, mit dem Ausführungsprojekt und der Begleitplanung gleichzeitig an die Öffentlichkeit zu gelangen, richtig ist. An sich macht es Sinn, diese Informationen gleichzeitig zu präsentieren. Die Dimension des Projektes ist jedoch derart gross und komplex, dass die reguläre 30-tägige Mitwirkungspflicht die Möglichkeiten des Milizsystems, der Parteien und der

Organisationen übersteigen würde. Deshalb haben sich die Gemeinderäte von Biel und Nidau für ein anderes Vorgehen entschieden. Anfangs Jahr 2017 startet die Mitwirkung für die städtebauliche Begleitplanung. Im Stadtzentrum wird es eine grosse, gut zugängliche Ausstellung geben. Zudem werden für die Öffentlichkeit, Interessengruppen und Fachverbände Informationsanlässe organisiert. Selbstverständlich wird es auch eine Medienkonferenz sowie einen gemeinsamen Stadtrats-Informationsanlass geben. Aber alle, welche sich mit diesem wichtigen Geschäft für die Entwicklung der Stadt Biel befassen, werden aus erster Hand informiert und können innert 60 Tagen ihre Meinung dazu abgeben. Der Gemeinderat hat entschieden, die Mitwirkungsfrist zu verdoppeln: offiziell 30 Tage für die Mitwirkung (solange ist auch die Ausstellung geöffnet) und nochmals 30 Tage für die Eingabe. Der Gemeinderat geht davon aus, dass sich Interessierte auf diese Art und Weise vertieft mit der Materie auseinandersetzen können. Bezüglich des Autobahnprojektes ist die heutige Planung grundlegend. Diese sollte voraussichtlich keine entscheidenden Veränderungen mehr erfahren. Sobald das Ausführungsprojekt für den A5-West-Ast vorliegt, wird es um die Autobahn selber gehen. Sofern sich aus dem Ausführungsprojekt neue wichtige Erkenntnisse ergeben, könnte sich der Gemeinderat vorstellen, die städtebauliche Begleitplanung noch einmal anzupassen und - um die Partizipation zu gewährleisten - eine zweite Mitwirkung zu veranlassen. So wurde der Prozess angedacht. Er ist allerdings etwas auseinandergezogen und zeitversetzt, was gewisse Schwierigkeiten mit sich bringt, weil in einem ersten Schritt noch nicht alle Informationen vorliegen. Das gewählte Vorgehen hat aber den Vorteil, dass es genügend Zeit lässt, um sich mit diesem wichtigen Projekt auseinanderzusetzen.

Der Gemeinderat hat 2012 der "Stossrichtung 2" mit der gewählten Linienführung des West-Asts, dem Vollanschluss Bienne-Centre und dem Halbinschluss Seevorstadt zugestimmt, weil er der Überzeugung ist, dass diese Lösung insgesamt für die Stadt und die Agglomeration die beste ist. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich der Gemeinderat nicht nur auf den Perimeter West-Ast fokussiert, sondern die Stadt als Ganzes und insbesondere die Auswirkungen auf den Verkehr betrachtet. Nicht geändert hat sich die Tatsache, dass am meisten Autos vom Binnenverkehr auf die Autobahn umgelagert werden können, wenn die Anschlüsse wie geplant realisiert werden. Weniger Anschlüsse bedeuten mehr Binnenverkehr, sprich weniger Entlastung für Mett, Bözingen, Madretsch, Champagne oder wo auch immer. Darum hat der Gemeinderat seine Entscheid zur "Stossrichtung 2" bekräftigt und er hält daran fest. In einem Schreiben an die Berner Regierungsrätin Egger verlangte der Gemeinderat aber, dass die vorhandenen Verkehrszahlen im Hinblick auf die Auflage des Autobahnprojekts noch einmal aktualisiert werden. Diese werden in der Debatte nämlich immer wieder bestritten oder in Frage gestellt. Aufgrund der neusten Verkehrszahlen soll nochmals überprüft werden, ob die geplanten Anschlüsse tatsächlich den gewünschten Effekt bringen. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass ein West-Ast ohne Anschlüsse dazu führt, dass man schneller von Kreuzlingen nach Genf gelangt. Aber das liegt nicht im Interesse der Stadt Biel. Biels Interesse ist vielmehr die Aufwertung der Wohnquartiere, damit aus der Madretschstrasse die neue Zürcher Langstrasse wird. Die Stadtratsmitglieder wissen vorauf ich anspiele. Die Langstrasse ist eine Strasse in Zürich, auf welcher früher der ganze Verkehr in Richtung Chur rollte. Ich muss mich korrigieren, es handelt sich um die Weststrasse... (*Gelächter im Saal*) Jedenfalls konnte sich niemand vorstellen, dort zu wohnen. Seit der Eröffnung der A4 ist rund um die Zürcher Weststrasse ein trendiges Wohnquartier

entstanden. Gerade weil immer wieder von gewissen Schwierigkeiten in gewissen Quartieren Biels gesprochen wird, leistet eine verkehrliche Entlastung einen wichtigen Beitrag. Gleichzeitig stecken die Gemeinderäte und Verwaltungen von Biel und Nidau sehr viel Energie in die städtebauliche Begleitplanung. Unbestritten ist, dass die Realisierung einer Autobahn in einem dicht besiedelten Gebiet eine riesige Herausforderung darstellt und dass städtebaulich darauf reagiert werden muss.

Gleichzeitig sollen die negativen Auswirkungen des West-Asts sowohl während der Bauzeit als auch im Betrieb minimiert werden. Die diesbezüglichen Beschlüsse sind unterdessen gefällt. Trotzdem wird der Gemeinderat versuchen, die städtischen Interessen mittels Einsprache zu wahren, sollte das Ausführungsprojekt der Autobahn unbefriedigende Aspekte beinhalten. Damit ist durchaus zu rechnen, ist in einem solchen Verfahren aber auch normal. In diesem iterativen Prozess geht es um eine maximale Optimierung des Ganzen. Mit dem Entscheid für einen Ost- und einen West-Ast wurden die Weichen gestellt. Wenn im nächsten September der Ost-Ast eröffnet wird, werden täglich zehntausende Autos von der Autobahn durch die Stadt weiterfahren. Auch wenn das heutige Strassennetz an dieses Verkehrsaufkommen angepasst wird, ist die Trennwirkung dieser stark befahrenen Strassen für die städtischen Quartiere sicher grösser, als wenn die Autos unterirdisch weiterfahren und oberirdisch neue, attraktive Verbindungen für FussgängerInnen, Velofahrende und den öffentlichen Verkehr realisiert werden können. Werden aber weder die verkehrlich flankierenden Massnahmen noch die städtebauliche Begleitplanung umgesetzt, entsteht nichts Gescheites. Darum setzt sich der Gemeinderat so stark für die städtebauliche Begleitplanung ein. Das zum aktuellen Stand der Dinge. Jetzt wissen die Stadtratsmitglieder, wie der Gemeinderat die Situation einschätzt. Die öffentliche Diskussion beginnt jetzt aber erst.

Gurtner-Oesch Sandra, GLP: Bei der Vorbereitung meines Votums konnte ich aus der Beantwortung des Gemeinderats nicht nachvollziehen, wieso er sich so sehr auf die Vergangenheit bezieht. Mit den heutigen Ausführungen des Stadtpräsidenten sieht das Ganze aber etwas anders aus. Ich will meine Interessen noch offenlegen: Ich bin ein Kind des linken Bielerseeufers und besitze dort Haus und Land. Ich habe das Gefühl, dass der geplante West-Ast das Seeufergebiet auf extrem grausame Art und Weise zerstört und die Fehler der Vergangenheit nur zementiert. Das schmerzt enorm. Trotzdem will ich das Vorgehen des Gemeinderats nicht fundamental kritisieren, weil Fehler aus der Vergangenheit nicht ausgemerzt werden können, auch wenn ich das mit einem Zauberstab gerne tun möchte. Es ist, wie es ist. Ich werde die Gegebenheiten jetzt nicht kommentieren. Es gilt, mit diesen zu leben und sie genau zu analysieren. Es freut mich sehr zu hören, dass der Gemeinderat die städtebaulichen Begleitplanungen energisch vorantreibt. Das war aus der schriftlichen Beantwortung noch nicht ersichtlich. Ich bin auch froh, dass dem Milizsystem Rechnung getragen werden soll.

Känzig Urs, Grüne: Auch ich bin sehr froh über die Ausführungen des Stadtpräsidenten. Ich hoffe, dass ihm der Freudsche Versprecher mit der Zürcher Langstrasse zuhause keinen Ärger bereitet (*Gelächter im Saal*). Er könnte zu falschen Schlussfolgerungen führen.... Ich hoffe aber, dass es so kommt, wie es der Stadtpräsident erwähnt hat. Herr Fehr hat in seiner Antwort vieles gesagt. Ich weiss aber, dass auf Simap, der öffentlichen Ausschreibungsplattform, tatsächlich auch schon Aufträge für den West-Ast ausgeschrieben sind. Deshalb muss ich davon

ausgehen, dass der Gemeinderat bereits seit Langem mehr weiss. Es kann doch nicht sein, dass die Unternehmen schon über Informationen verfügen, die dem Gemeinderat noch gar nicht vorliegen. Aus diesem Grund war ich schon etwas sauer, als ich die Beantwortung des Gemeinderates gelesen habe. Auch die städtebauliche Begleitplanung ist sicher nicht auf der Basis des generellen Projekts erfolgt, sondern gestützt auf den aktuellen Planungsstand. Auch dort habe ich mich gefragt, warum der Stadtrat vom Gemeinderat nicht mehr erfährt. Dass der Gemeinderat *"die Katze nicht aus dem Sack lassen"* wollte, ist in Anbetracht dessen, was Herr Fehr jetzt gesagt hat, hingegen nachvollziehbar. Dennoch möchte ich auf einige Aussagen in der Beantwortung noch kurz eingehen. Auf Seite 2 schreibt der Gemeinderat erstaunlicherweise, eine Variante West-Ast ohne Anschluss Bienne Centre sei geprüft worden (Variante SR 3). Diese Aussage ist neu und dem Stadtrat liegen keine Ergebnisse dazu vor. Er weiss nur, dass eine 0-Variante ohne West-Ast geprüft wurde. Es wäre also spannend zu erfahren, ob es zu dieser Variante SR 3, die das Komitee *"West-Ast so nicht!"* ja jetzt fordert, tatsächlich Unterlagen gibt. Jedenfalls sehe ich keinen Grund, diesbezüglich Geheimnisse zu haben. Amüsiert hat mich der Hinweis auf das Projekt aus dem Jahr 1975, das eine Unterführung unter der Schüss vorsah. Ich kann mich nämlich daran erinnern, dass ich damals mit meinem Vater die diesbezügliche Ausstellung besuchte und keine Ahnung hatte, worum es ging und mich schrecklich gelangweilt habe.

Leicht unverständlich ist die Aussage auf Seite 7 der Beantwortung bezüglich des Verzichts auf den West-Ast. Damit für alle klar ist, was das Komitee eigentlich will: Das Komitee nennt sich *"West-Ast so nicht!"* und nicht *"West-Ast nein danke!"*. Somit geht es nicht darum, den West-Ast zu verhindern, sondern ihn so zu gestalten, dass er städtebaulich vertretbar ist. In diesem Punkt sind sich das Komitee und der Gemeinderat uneinig. Was Herr Fehr bezüglich der Wirkung des West-Asts gesagt hat, ist wichtig: Die Wirkung der verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) im Zuge des Ost-Asts deckt drei Viertel des Stadtgebietes ab, werden die Massnahmen einmal umgesetzt. Der Stadtrat muss sich selber an der Nase nehmen: Die vfM waren Teil der Genehmigung des Ost-Asts. Für deren Umsetzung wird der Stadtrat aber Kredite sprechen müssen. Dies ist ein etwas komisches Konstrukt, aber es ist nun mal so. Es ist also am Stadtrat, die umzusetzenden vfM zu beschliessen. Wer zur Gesamtlösung "ja" sagt, muss auch zu den vfM "ja" sagen. Ansonsten funktioniert das System nicht und Biel kann die verkehrliche Entlastung der Quartiere vergessen. Ich bitte die Stadtratsmitglieder, das zu bedenken.

Baltzer Niklaus, SP: Ich bin Präsident der Kommission A5, werde aber nicht in dieser Funktion sprechen, zumal die Kommission noch nichts beschlossen hat. Ich gehöre der Kommission A5 seit deren 145. Sitzung an, derzeit steht ihre 165. Sitzung an. In dieser Zeit habe ich vieles erfahren, was andere nicht zwingend wissen. Ich möchte zu den Antworten auf die beiden letzten Fragen der Interpellation Stellung nehmen, weil diese mich auch beunruhigen. Darin steht nämlich, der Bieler Strandboden sei während den 15 Jahren Bauzeit nicht nutzbar. Die Kommission A5 hat zwar die Planung angeschaut, nicht aber die Umsetzung und Realisierung des Strassenbaus. Ich verstehe die Bedenken der Interpellierenden. Es müssen Lösungen gefunden werden, welche der Bieler Bevölkerung den Zugang zum Strandboden auch während der Bauzeit ermöglichen. Die letzte Frage finde ich unnötig, denn für mich sind die zu erwartenden Verkehrsstaus fast so sicher wie das

"Amen" in der Kirche. Auch dazu muss das Optimum für die Bieler Bevölkerung rausgeholt werden.

Zum Abschluss möchte ich noch etwas Persönliches sagen. Sicher wissen Sie bereits aus der Zeitung oder dem Fernsehen, dass ich mein Stadtratsmandat bald abgeben werde. Grund dafür ist, dass ich pensioniert werde und nach Bern ziehen werde. 1996 bin ich von Bern nach Biel gezogen. Damals war ich der grösste Gegner des Autobahnzubringers Neufeld. Ich dachte, etwas Schlimmeres könne es nicht geben, denn ein solcher ziehe nur mehr Verkehr an. 20 Jahre später werde ich nun nach Bern zurückkehren in das Haus meines Grossvaters im Länggassquartier. Obwohl ich Bern als Gegner des Neufeldzubringers verlassen habe, kehre ich als Befürworter zurück. Nur dieser ermöglichte ein verkehrsaarmes Länggassquartier. Als Folge davon wollen nun alle "Loderers" der Schweiz in der Länggasse wohnen. Das finde ich an sich gut, bin ich doch auch ein kleiner "Loderer". Das hat aber zur Folge, dass die Mietzinse im Länggassquartier steigen werden. Der Wert meiner Liegenschaft hat dank Neufeldzubringer zugenommen. Aber ich möchte das Haus nicht verkaufen, sondern darin leben. Und weil mir die "Loderers" sehr sympathisch sind, habe ich eigentlich kein Problem damit, nach Bern zurückzukehren. Ich denke, dass der Bieler West-Ast 2035 fertig sein wird, hoffentlich samt allen verkehrlich flankierenden Massnahmen, so wie dies auch in der Länggasse der Fall war. Ich könnte mir vorstellen, mit 85 Jahren nach Biel zurückzukehren und im Gebiet AGGLOlac eine kleine Wohnung zu beziehen. Dann könnte ich mit dem Rollator in die Taubenlochschlucht spazieren. Ich hoffe, dass ich auf diesem Weg möglichst wenig Autos zu Gesicht bekommen werde. Busse und Fahrräder wird es bestimmt noch haben. Auch werden Nidau und Biel bis dahin fusioniert sein und ich könnte wieder für den Stadtrat kandidieren. Allerdings wären meine Wahlchancen dann wohl nicht mehr so gross. Darum nehme ich nicht an, dass dies eintreffen wird...

Scheuss Urs, Grüne: Ich möchte mich beim Gemeinderat für die Beantwortung der Interpellation und beim Stadtpräsidenten für seine interessanten Ausführungen bedanken. Aus meiner Sicht hat die Beantwortung der Fragen den Stadtrat allerdings nicht viel weiter gebracht. Mein Anliegen ist, dass für die Mitwirkung anstelle von zwei Monaten sogar drei Monate eingeräumt werden. Auf nationaler bzw. auf Bundesebene ist es selbstverständlich, dass Vernehmlassungen innert dreier Monate verfasst werden müssen. Zudem sind dort wesentlich professionellere Organisationen damit befasst. Biel hingegen hat, wie gesagt, ein Milizsystem. Viele Fragen bleiben unbeantwortet, aber die Beantwortung gibt einen guten Überblick darüber, was schon alles geschehen ist. Vielleicht sind darunter auch einige umstrittene Details... Keine Antwort ist auch eine Antwort. Trotz der umfangreichen Planungen und Abklärungen ist noch Vieles ungewiss. Hier teile ich die Ansicht des Gemeinderates voll und ganz. "Augen zu und durch" ist allerdings das falsche Rezept. Am 27. November 2016, also in zehn Tagen, stimmt das Schweizer Volk über den Ausstieg aus der Atomenergie ab. Diese Debatte verfolge ich natürlich ganz aufmerksam. Dabei kommt mir immer wieder der A5-West-Ast in den Sinn. Natürlich sind Atomkraftwerke schädlicher. Aber es gibt einige grundsätzliche Probleme, die bei beiden Vorlagen ähnlich sind. Sowohl ein Atomkraftwerk als auch der A5-West-Ast sind komplexe Bauwerke. Es stellt sich die Frage nach der Kontrollierbarkeit. Bezüglich West-Ast denke ich zum Beispiel daran, dass der Boden mit Ammoniak eingefroren werden soll um den Tunnel bauen zu können. Zudem führt der Tunnel durch Grundwasser. Die Experten sagen jeweils, dies sei machbar. Bei den AKWs wird dasselbe gesagt. Ich muss nun keine Beispiele

nennen, bei welchen sich die Experten geirrt haben. Bei den AKWs gilt die Regel, je mehr man über sie weiss, desto teurer werden sie. Alte AKWs müssen teuer nachgerüstet werden, weil Mängel erst mit der Zeit erkannt wurden. Bei neuen AKWs werden die inzwischen bekannten Risiken berücksichtigt, was zu Folge hat, dass es teurer wird als das vorige. Ich wage deshalb zu behaupten, dass alle Probleme, die es beim West-Ast noch zu lösen gilt, die Kosten in die Höhe treiben werden. Dabei ist der West-Ast gemäss Planung bereits heute der teuerste Autobahnabschnitt der Schweiz.

Bei den AKWs kommt der Atommüll hinzu. Bis heute weiss niemand, wo der verstrahlte Müll entsorgt werden soll. Für den West-Ast stellt sich die Frage natürlich anders. Bei diesem geht es um die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM). Es stellt sich die Frage, ob diese tatsächlich umgesetzt werden und ob der Verkehr dank diesen auch wirklich auf die Autobahn umgeleitet wird. Wie bei der Entsorgung des Atommülls ist eine Lösung zwar auf dem Papier skizziert, eine Umsetzung liegt jedoch noch in weiter Ferne. Obwohl der Ost-Ast bereits nächsten Sommer eröffnet werden kann, sind die Pläne immer noch in den Schubladen und die Finanzierung ist nicht gesichert. Der Bau eines AKWs, ohne einen Plan zur Entsorgung des Atommülls zu haben, ist unverantwortlich. Eine Autobahnumfahrung für Biel zu bauen, ohne die Umsetzung der vfM sicherzustellen, ist ebenfalls verantwortungslos. Beim Atommüll ist es natürlich anders. Bei diesem stösst man an physikalische Grenzen. Bei den vfM sind es politische Hindernisse. Dabei könnte es zu einem grossen verkehrspolitischen Kompromiss kommen: Die Autolobby erhält ihre Autobahn, stimmt aber gleichzeitig zu, dass die Stadt Biel vom Autoverkehr entlastet wird. Eigentlich müsste die Autolobby eine Dauerkampagne führen und ständig die Realisierung der vfM einfordern. Dem ist aber nicht so. Diese Arbeit haben die Grünen übernommen und ich danke an dieser Stelle Herrn Känzig für sein Engagement.

Einen grossen verkehrspolitischen Kompromiss gibt es nicht. Die Abstimmungen zum Bahnhof- und zum Neumarktplatz haben gezeigt, dass es der Autolobby nicht um eine Verkehrsberuhigung in der Stadt geht. Man muss aufhören daran zu glauben, dass mit FDP, TCS, ACS und SVP Verkehrspolitik gemacht werden kann, welche die Lebensqualität in Biel verbessert. Die Bevölkerung hat dies erkannt. Bei den letzten Wahlen wurde ein Drittel aller Stadtratsmitglieder gewählt, die das Komitee "*West-Ast so nicht!*" unterstützen oder Mitglied sind. Aktuell zählt das Komitee über 800 Mitglieder und wird immer grösser. Nun bietet das Komitee "*West-Ast so nicht!*" einen neuen Kompromiss an: Der West-Ast soll so gebaut werden, dass die Lebensqualität möglichst nicht verschlechtert und die Stadt Biel möglichst wenig zerstört wird. Dieser Kompromiss geht davon aus, dass der Autoverkehr nicht gottgegeben ist und dass er nicht wie ein Fluss immer wieder umgeleitet und neu eingebettet werden muss. In diesem Sinn wird die ganze Autobahnumfahrung aber aktuell geplant. Es gibt auch andere Arten sich fortzubewegen, zu Fuss, mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Und auch bei einem West-Ast, wie ihn das Komitee vorschlägt, werden noch Autos in der Stadt verkehren können, ohne aber andere Verkehrsteilnehmende stark einzuschränken.

Bei der vorangegangenen Diskussion zur Stämpflistrasse wurde die Frage gestellt, ob Velofahrende als Puffer benutzt werden um Autos auszubremsen. Warum? Die Autos brauchen Platz. Wenn Velofahrende als Puffer fungierten, müssten sie sich eigentlich

dafür einsetzen, den Autoverkehr aus der Stadt zu verbannen. Das ist nämlich das Problem: der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Gesamtverkehr muss verändert werden. Wenn immer mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo in der Stadt unterwegs sind, kommt es auch seltener zu Stau. Das ist nichts anderes als die Erfüllung des von den Grünen angestossenen Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8). So sieht die Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts aus. In diese Richtung muss es in Biel gehen und darum danke ich dem Komitee "*West-Ast so nicht!*", welches die Stadt mit hartnäckigem Engagement in die richtige Richtung führt.

Bohnenblust Peter, FDP: Der Stadtrat könnte noch stundenlang diskutieren. Ich antworte nicht auf Herrn Scheuss, denn seine Ausführungen können nachgelesen werden. Was man zehn Mal wiederholt, wird auch nicht besser... Technisch ist das Projekt machbar, der West-Ast wird zu einer Entlastung der Quartiere führen. Ich möchte aber Herrn Känzig antworten. Es ist richtig und wichtig, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) umgesetzt werden. Dazu steht auch die sogenannte "Autolobby". Ich persönlich teile diese Meinung, so dass diesbezüglich keine Differenzen bestehen. Wenn aber heute behauptet wird, das Komitee "*West-Ast so nicht!*" sei nicht gegen den West-Ast, so ist dies eine Vorspiegelung falscher Tatsachen, um nicht zu sagen, ein Betrug an der Bevölkerung. Damit wird der Bevölkerung vorgegaukelt, dass auf das generelle Projekt, das der Bundesrat nach umfangreichen Vorarbeiten genehmigt hat, nochmals zurückgekommen werden kann. Das stimmt einfach nicht, denn die geplanten Anschlüsse sind nun definitiv. Biel obliegt es nun, die städtebaulichen Massnahmen zu prüfen. Das machen Gemeinderat und Verwaltung gut. Die Träumereien des Komitees von einem Boulevard finde ich eine Frechheit. Wenn das Komitee obendrauf noch mit 800 Mitgliedern prahlt, so möchte ich daran erinnern, dass bereits im Jahr 2005 45'000 Personen eine Petition verschiedener Wirtschaftsverbände gegen eine weitere Verzögerung des Autobahnbaus unterzeichnet haben. Es stimmt, dass eine kleine Gruppe sich kritisch äussert, allerdings mit falschen Argumenten, was mich sehr nervt.

Was mich ebenfalls nervt, ist, dass der Gemeinderat nicht klar gesagt hat, dass einzelne Argumente des Komitees eindeutig falsch sind. Das ist eine Vorspiegelung falscher Tatsachen. Ich bin überzeugt, dass der Gemeinderat dazu seine Informationspflicht nicht wahrgenommen hat. Das habe ich verschiedentlich gesagt, privat aber auch in Kommissionen. Dafür habe ich wenig Verständnis. Die Wahlen haben dabei sicherlich mitgespielt. Der Gemeinderat wollte dazu nicht Stellung nehmen, sondern hat mich auf fünf Seiten im Internet verwiesen, auf welchen aber auch nichts Konkretes steht. Es ist darum wichtig, dass nun alle Beteiligten zusammenstehen, um noch Verbesserungen zu erreichen, wie dies der Stadtpräsident zuvor gesagt hat. Es gilt, die weitere Entwicklung des Projektes im Auge zu behalten und allfällige Änderungen zu prüfen. Die ganze Stadt und ihre Quartiere können vom vorliegenden Projekt profitieren. Der West-Ast dient nicht nur der Stadt, sondern der ganzen Region. Wie gesagt, bringt er eine grosse Entlastung und Aufwertung der Quartiere. Darum kämpfen die Befürwortenden mit offenen Karten und nicht mit falschen Argumenten.

Gonzalez Glenda, PSR: Je précise qu'il s'agit uniquement d'une interpellation et que les discussions promettent d'être intéressantes. J'aimerais rappeler que les mesures

d'accompagnement, dont Monsieur Bohnenblust vient de faire l'apogée, ne doivent pas être uniquement réalisées en surface, alors qu'en réalité des problèmes de taille subsistent. Je demande au Conseil municipal, qu'il fasse le nécessaire pour que ces mesures apportent un avantage réel à la population et que ce ne soit pas uniquement de l'esthétique et de l'aménagement dans les quartiers, qui vont nouvellement être construits. Ce projet est clairement surdimensionné et on peut constater, que la population le suit de près. Ces questions soulevées dans l'interpellation seront discutées. Je souhaiterais, malgré les opinions divergentes, que des débats de fond soient réalisés, sans traiter les arguments contraires de mensonger. Je rappelle, que les arguments du Comité "*Axe ouest, pas comme ça!*" se basent sur des croquis, des dessins et des statistiques cantonales. Donc, cela me paraît un peu osé de les traiter de mensonger.

Steinmann Alfred, SP: Ich möchte Herrn Bohnenblust nur kurz antworten. Für die Quartiere bringt das Projekt lediglich teilweise Verbesserungen. So soll beispielsweise das Mühlefeldquartier zwar im Süden einen Riesenanschluss erhalten. Im Norden wird es aber praktisch keinen Zugang zum Bahnhof mehr haben, weil an der Ausfahrt "Bienne-Centre" Stau einfach vorprogrammiert ist. Es wird mit über 30'000 Autos gerechnet und die neuen Zahlen sind noch nicht bekannt, es werden aber sicher nicht weniger sein. Schon wenn man heute sieht, welcher Stau sich bei der Müve-Kreuzung bildet, kann man sich vorstellen, welcher Stau am Verresiusplatz entstehen dürfte. Es geht darum, die Situation genau zu analysieren und nicht darum, einen Stau von einem Ort zum anderen zu verschieben. Das Mühlefeldquartier soll weiterhin Zugang zum Bahnhof haben. Die von der A5 her kommenden Fahrzeuge sollen in die Stadt fahren können, das ist sinnvoll. Das Projekt muss aber nochmals genauer analysiert werden.

Scheuss Urs, Grüne: Ich möchte kurz auf zwei Argumente von Herrn Bohnenblust reagieren.

1. Herr Bohnenblust hat gesagt, das generelle Projekt könne nicht mehr angepasst werden. Den Unterlagen und der Beantwortung des Gemeinderates kann aber entnommen werden, dass es aktuell bereits um das dritte generelle Projekt geht... Offenbar können generelle Projekte also doch noch überarbeitet werden...
2. Herr Bohnenblust hat eine Petition erwähnt, die immer wieder zitiert wird. Ich habe versucht herauszufinden, um welche Petition es geht. Jedenfalls ging es darin um die Verbindung vom Kanton Jura nach Bern. Der West-Ast ist gar nicht betroffen, sondern der Ost-Ast. Interessant ist auch, wie die Unterschriften zustande gekommen sind. Es wurden nämlich nicht wie üblich Unterschriftenbögen verwendet, sondern grosse Plakate, auf welche man schreiben konnte. Hätte ich beispielsweise auf das Plakat "A5-Umfahrung nein" geschrieben, wäre dies bereits als Unterschrift gezählt worden. Gleiches gilt für andere Notizen. Die Anzahl Unterschriften ist folglich unter Berücksichtigung dieser ungewöhnlichen Sammelmethode zu interpretieren.

Thomke Friedrich, BVP: Ich begreife nicht, wie Strassenprojekte mit Atomkraftwerken verglichen werden können. Das sind doch ganz unterschiedliche Themen, die nichts miteinander zu tun haben.

Fehr Erich, Stadtpräsident: Ich garantiere Ihnen, Herr Thomke, dass ich nicht über Atomkraftwerke reden werde sondern über den West-Ast. Ich möchte zum Votum von

Herr Bohnenblust Stellung nehmen. Herr Bohnenblust warf dem Gemeinderat vor, er habe zu den Aussagen des Komitees "*West-Ast so nicht!*" nicht klar genug Stellung genommen. Der Gemeinderat sei seiner Informationspflicht nicht nachgekommen. Das ist ein gravierender Vorwurf und ich möchte zwei Punkte dazu erwähnen: Das Autobahnprojekt liegt in der Verantwortung des Kantons Bern auftrags der Eidgenossenschaft. Das heisst, es liegt eine Aufgabenteilung vor. Nur die Begleitplanung ist Sache der Stadt Biel. Selbstverständlich hat auch die Stadt Biel ein Interesse an der Autobahn, aber ich bitte Sie, diese Aufgabenteilung zu respektieren. Der Gemeinderat hat ausserdem explizit gesagt, dass über gewisse Aussagen des Komitees "*West-Ast so nicht!*" diskutiert werden kann, sobald mehr Informationen vorliegen. Damit hat der Gemeinderat indirekt festgehalten, dass er durchaus der Meinung ist, das Komitee sei im einen oder anderen Punkt etwas zu stark vorgeprescht, indem es gewisse Behauptungen einfach in den Raum gestellt hat. Um diese zu widerlegen, müssen aber vorerst die nötigen Entscheidungsgrundlagen verfügbar sein. Übrigens habe ich auch nicht wahrgenommen, dass die Bieler Liberalen im Wahlkampf Position für den West-Ast ergriffen hätten...

Frau Gurtner-Oesch hat über das linke Bielerseeufer gesprochen. Dazu habe ich zuvor gesagt, dass mit dem Entscheid für einen Ost- und einen West-Ast bereits Vieles beschlossen wurde. Aber Sie haben mich auf ein anderes Thema gebracht, nämlich den Kardinalfehler, die Autostrasse entlang des nordseitigen Seeufers zu bauen. Das verschandelt dort die Landschaft. Jetzt, wo die Viadukte gereinigt wurden, sieht man dies wieder besser. Die Autostrasse hat dort aber auch keinen Platz. Vor über einem halben Jahrhundert wurde aber entschieden, die Seelandtangente nicht zu realisieren. Zudem ist der Entscheid des Bundes ganz klar: Es wird keine Seelandtangente geben, denn das Autobahnnetz soll nur noch vollendet und keine neuen Autobahnen mehr gebaut werden. Dies gilt es zu akzeptieren. Fairerweise muss ich aber noch anmerken, dass eine andere Lösung als diejenige mit dem Ost- und dem West-Ast weniger Möglichkeiten geboten hätte, den städtischen Binnenverkehr auf die Autobahn umzulagern.

Herr Känzig, Sie haben die Ausschreibungen auf Simap angesprochen. Die zu vergebenden Aufträge sind keine städtischen und ich kann nicht genau sagen, worum es geht. Ich habe aber noch schnell mit unserer Stadtplanerin, Frau Scholl, diskutiert. Dem Gemeinderat ist bekannt, dass Ingenieuraufträge ausgeschrieben wurden. Dies, weil mit der Planung bereits begonnen wurde. Es wäre aber etwas zu weit gegriffen, diese Aufträge als Ausführungsaufträge zu bezeichnen. Vielmehr geht es um Planungsaufträge, die als Grundlage für das Bauprojekt dienen. Herr Känzig hat zudem nach der Variante S3, welche jetzt vom Komitee "*West-Ast so nicht!*" wieder gefordert wird, gefragt. Diese ist in der Zweckmässigkeitsbeurteilung der Firma metron enthalten. Das entsprechende Dokument ist auf der Website der Stadt Biel unter "www.biel-nidau-2050.ch" verfügbar.

In einem Punkt sind wir uns alle einig: Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) sind absolut notwendig. Ansonsten macht der Bau der Autobahn keinen Sinn! Es ist ganz klar: Autobahnen ohne vfM erhöhen lediglich die Kapazitäten. Ein Ziel, das niemand im Saal verfolgt. Allen Stadtratsmitgliedern liegt an einer Verbesserung der Bieler Lebensqualität. Die vfM ergeben sich einerseits aus dem vfM-Richtplan. Darin sind Massnahmen zur direkten Verkehrslenkung auf der Strasse enthalten. Andererseits beinhalten die vfM aber auch attraktive Velo- und

Fussgängerverbindungen oder die Förderung des öffentlichen Verkehrs. In diesem Zusammenhang unterstützt der Gemeinderat das Angebotskonzept 2018 - 2021, das aber auch gewisse Mehrkosten auslöst. Insofern hat Herr Scheuss recht, dass es problematisch ist, dass für all diese Massnahmen einzelne Kredite bewilligt werden müssen. Aus finanzhaushaltrechtlichen Gründen können sie nicht als Paket beantragt werden. Das ist in der Tat unbefriedigend. In dieser Hinsicht zähle ich auf die Fairness aller Beteiligten. Wenn der West-Ast realisiert wird, was sowohl im Interesse der Stadt als auch der Agglomeration liegt, zähle ich darauf, dass die Befürwortenden des West-Ast fair bleiben und bereit sind, auch die nötigen Mittel für die vfM zu bewilligen. Ich glaube immer noch an das Gute im Menschen und an die Ehrlichkeit in der Politik. Der Tatbeweis wird in den nächsten Jahren anzutreten sein. Gewisse Entscheide dürften aber definitiv nicht mehr in die politische Tätigkeit der meisten Anwesenden fallen. Trotzdem läuft bereits einiges. Bezüglich vfM spüre ich im Stadtrat eine gewisse Unruhe. Das Thema wird immer wieder aufgegriffen, vor allem bezüglich des Ost-Asts. Ich kann Ihnen aber versichern, dass die Baudirektion intensiv daran arbeitet. Der Gemeinderat hat im Budget 2017 eine zusätzliche Stelle vorgesehen, da es sich um ein Projekt handelt, das nicht mit normalen Ressourcen abgedeckt werden kann. Der Gemeinderat ist diesbezüglich also aktiv. Vielleicht haben Sie in der Zeitung gelesen, dass der Gemeinderat sich ja geäussert hat zum Gesamtmobilitätskonzept und zum Zustand des Ost-Asts. Die gesamte Agglomeration plant Massnahmen zur Verkehrslenkung nach der Eröffnung des Ost-Astes. Es ist erfreulich, dass alle Agglomerationsgemeinden bereit sind, sich solidarisch an der Finanzierung zu beteiligen. Bei gewissen Gemeinden geht es zwar lediglich um ein paar 1000 Franken, aber bis jetzt hat keine Gemeinde gesagt, sie mache nicht mit. Zwar haben noch die wenigsten Gemeinden bereits Kredite beschlossen, aber die Gemeinderäte sind klar der Überzeugung, dass das Verkehrsmanagement nicht an den Gemeindegrenzen aufhört. Es ist eine gesamtheitliche Aufgabe, die gemeinsam umgesetzt werden muss. Zwar sind nur in einigen Gemeinden Massnahmen nötig, weil aber alle davon profitieren, ist es nur fair, dass alle einen Beitrag leisten. Der Bieler Gemeinderat hat Beschlüsse über mehrere CHF 100'000 gefasst, um das Verkehrsmonitoringkonzept umzusetzen. Das hat einerseits mit der Städteinitiative zu tun und andererseits mit den vfM, weil der Wirkungsnachweis für die vfM erbracht werden muss. Das diesbezügliche Geschäft wird dem Stadtrat im Dezember 2016 vorgelegt und er wird über den Stand der Dinge informiert. Gleichzeitig wird mit diesem Geschäft auch die Forderung nach einer zweijährlichen Berichterstattung über die Umsetzung der Städteinitiative erfüllt. Auch daran arbeitet der Gemeinderat. Wie Sie sehen, läuft diesbezüglich sehr viel.

Herr Scheuss, Sie haben eine Mitwirkungsfrist von drei Monaten vorgeschlagen. Wenn der Gemeinderat die Frist auf drei Monate festgelegt hätte, hätten Sie vier Monate gefordert... Versuchen Sie es mit der vorgesehenen Frist von 60 Tagen. Sollte sie zu kurz sein, kann bei einem nächsten Mal wieder darüber diskutiert werden. Die von Ihnen geforderten 90 Tage gelten für Vernehmlassungen zu Gesetzesvorlagen auf Bundesebene. Die ursprünglich vorgesehenen 30 Tage sind für andere Geschäfte auf Kantons- und Bundesebene gedacht. Der Gemeinderat hat die Frist also bereits verdoppelt, sie darf aber nicht mit derjenigen für das Gesetzgebungsverfahren verwechselt werden. Es ist nicht so, dass der Gemeinderat restriktiver ist als der Bund.

Es wurde nach den Einschränkungen für den Strandboden während der Bauphase gefragt. Der Gemeinderat hat immer gesagt, dass es ihm ein grosses Anliegen ist, dass die negativen Auswirkungen, die es während der Bauphase zweifelsohne geben wird, maximal eingedämmt werden. Aber: Eine konkrete Aussage kann erst gemacht werden, wenn das Ausführungsprojekt vorliegt. Nur das Ausführungsprojekt gibt Auskunft über die Baustellenlogistik und die Verkehrsführung während der Bauphasen. Dannzumal wird der Gemeinderat dazu Stellung nehmen und ich bin heute schon sicher, dass er auch Forderungen stellen wird. Es wird ganz sicher nicht alles zur Zufriedenheit aller verlaufen, aber der Gemeinderat wird sich für die BielerInnen einsetzen. Was die Frage der Staus während der Bauzeit anbelangt, stelle ich ehrlicherweise fest, dass die Staus schon heute existieren. Mit oder ohne Bau des West-Asts hat es Stau. Aber nur wenn der West-Ast realisiert wird, kann der Verkehr längerfristig verflüssigt werden, vor allem derjenige im oberirdischen innenstädtischen Bereich. Dieser Verkehr soll soweit als möglich verschwinden, was mehr Lebensqualität schafft. Das ist das erklärte Ziel des Gemeinderates. Ich habe kein Auto und bin auch kein Autolobbyist. Dennoch bin ich der Überzeugung, dass der West-Ast richtig ist. Ich werde bald 50 Jahre alt, die Hälfte des Lebens ist also schon vorbei und ich beginne, mein Leben zu reflektieren. Dabei kam mir in den Sinn, dass es in meiner Kindheit die sogenannte "Kleeblatt-Initiative" gab. Gewisse Kreise wollten keine Autobahn in Biel. Ich fand das damals cool. Ich habe aber dann die 90er-Jahre erlebt und die schwierige wirtschaftliche Situation, in welcher es ein grosser Nachteil war, dass Biel über keine gute Infrastruktur verfügte. Erst der Schub der Expo.02 vermochte die A5, wenn auch vorerst nur den Ost-Ast, zu beschleunigen. Selbstverständlich braucht eine Stadt eine gute Infrastruktur, ein gutes Schienen- und Strassennetz. Ich bin aber aufgrund der damaligen Erfahrungen überzeugt, nicht zuletzt mit Blick auf die Wirtschaftsentwicklung der Stadt Biel und damit auf das Wohlergehen der Stadt insgesamt, dass es notwendig ist, eine vollständige, umfassende Infrastruktur zu schaffen.

Hadorn Werner, Stadtratspräsident: Es sind noch sechs Vorstösse zu behandeln, wovon keiner dringlich ist. Sofern dagegen nicht opponiert wird, schlage ich deshalb vor, die jetzt Sitzung zu beenden. Ich wünsche allen einen schönen Abend und wir sehen uns im Dezember wieder.

157. Neueingänge

20160305	Dringliches überparteiliches Postulat Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Alfred Steinmann, Fraktion SP, Ruth Tennenbaum, Passerelle, Nathan Güntensperger, GLP und Pascal Bord, PRR	FID
	Gemeinsam gegen die ruinöse Unternehmenssteuerreform (USR) III – für den Erhalt des Service public und der Bieler Gemeindeautonomie Ensemble contre la ruineuse Réforme de l'imposition des entreprises (RIE) III, afin de maintenir le Service public et l'autonomie de la Ville de Bienne	PRA
20160306	Dringliche Motion Adrian Dillier, Fraktion SVP/Die Eidgenossen	PRA
	Bunte Farben der Freiheit Liberté de choix des couleurs	BEU
20160307	Motion urgente interpartis Caroline Jean-Quartier et Martin Wiederkehr, Groupe socialiste, Fritz Freuler, Groupe Les Verts, Ruth Tennenbaum, Passerelle	ASS
	Une procédure de naturalisation adaptée et transparente et un processus de naturalisation qui aboutisse dans un délai-cadre de 18 mois au plus Ein geeignetes und transparentes Einbürgerungsverfahren und ein Einbürgerungsprozess, der innerhalb einer Rahmenfrist von maximal 18 Monaten abgeschlossen wird	
20160308	Dringliche Interpellation Peter Bohnenblust, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU	BKS
	Règlement gesunde Ernährung: Offene Fragen zu Umsetzung und Transparenz Règlement sur l'alimentation saine: questions ouvertes quant à la mise en œuvre et à la transparence	FID
20160309	Interpellation urgente Mohamed Hamdaoui, PSR	ASS
	Places de stationnement: besoin de précisions Parkplätze: genauere Angaben nötig	
20160310	Motion Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen	DSS
	Parkgebühren senken Baissier les émoluments de stationnement	PRA BEU FID

20160311	Postulat Sandra Schneider, Fraktion SVP/Die Eidgenossen	BEU
	Bahnhofplatz: Verkehrsströme mit Lichtsignalanlage steuern Place de la Gare: gérer les flux de circulation à l'aide de signaux lumineux	DSS
20160312	Postulat interpartis Daniel Suter, PRR, Marcel Morandi, Groupe PPB/PDC/PBD, Leonhard Cadetg, Groupe FDP/PRR/EVP/EDU	TEE
	Mesures d'accompagnement en matière de circulation A5 (MaC), branche Est Verkehrlich flankierende Massnahmen A5 (vfM), Ostast	MAI
20160313	Interpellation Pierre Ogi, Groupe socialiste	CHM
	Que se passe-t-il au Service de traduction de la Ville ? Was läuft im Übersetzungsdienst der Stadt?	ASS
20160314	Interpellation Nathan Güntensperger, GLP	FID
	Finanzen aus dem Lot Dégradation des finances	
20160315	Interpellation Mohamed Hamdaoui et Caroline Jean-Quartier, PSR	TEE
	Comme un arbre dans la ville... Wie ein Baum in der Stadt...	
20160316	Interpellation Urs Scheuss, Fraktion Grüne	PRA
	Bewilligung von Parkplätzen Autorisation de places de stationnement	

Schluss der Sitzung: 22:40 heures / Uhr / Fin de la séance /

Der Stadtratspräsident / Le président du Conseil de ville:

Hadorn Werner

Die Ratssekretärin / La secrétaire parlementaire:

Klemmer Regula

Protokoll:

Meister Katrin

Bouhraoua Samia

Procès-verbal:

Kirchhof Claire-Lise

Pinto Bernardino Floriane