



Secrétariat parlementaire  
Ratssekretariat

## **15<sup>e</sup> procès-verbal du Conseil de ville / 15. Stadtratsprotokoll**

**Séance du mercredi 17 décembre 2014, à 18 heures**  
**Sitzung vom Mittwoch, 17. Dezember 2014, 18.00 Uhr**

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

---

### **Présents / Anwesend:**

Arnold Marc, Arnold Niels, Augsburg-Brom Dana, Baltzer Niklaus, Bohnenblust Peter, Bohnenblust Simon, Bord Pascal, Bösch Andreas, Brassel Urs, Briechle Dennis, Dillier Adrian, Donzé Pablo, Dunning Samantha, Esseiva Monique, Fischer Pascal, Frank Lena, Freuler Fritz, Gonzalez Glenda, Grupp Christoph, Güdel Martin, Gugger Reto, Güntensperger Nathan, Gurtner-Oesch Sandra, Habegger Markus, Hadorn Werner, Hamdaoui Mohamed, Haueter Joël, Hügli Daniel, Jean-Quartier Caroline, Känzig Urs, Kaufmann Stefan, Löffel Christian, Molina Franziska, Morandi Marcel, Moser Peter, Ogi Pierre, Paronitti Maurice, Pauli Mélanie, Pichard Alain, Pittet Natasha, Rindlisbacher Hugo, Schneider Sandra, Schor Alfred, Steinmann Alfred, Strobel Salome, Suter Daniel, Sutter Andreas, Tennenbaum Ruth, Thomke Friedrich, Trchsel Alessandro, Treu Hervé, Vuille André, Wendling Cécile, Wiederkehr Martin, Wiher Max

### **Absence(s) excusée(s) / Entschuldigt:**

Cadetg Leonhard, Scherrer Martin, Simon Fatima, Sylejmani Ali, Tanner Anna

### **Représentation du Conseil municipal / Vertretung des Gemeinderates:**

Erich Fehr, maire de Bienne

Conseillères municipales / Conseillers municipaux: Feurer Beat, Némitz Cédric, Schwickert Barbara, Steidle Silvia

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

-

### **Présidence / Vorsitz:**

Suter Daniel, président du Conseil de ville

### **Secrétariat / Sekretariat:**

Regula Klemmer, secrétaire parlementaire

<b>Affaires traitées / Behandelte Geschäfte</b>	<b>Page / Seite</b>
223. Approbation de l'ordre du jour .....	579
224. Communications du Bureau du Conseil de ville .....	580
225. Approbation du procès-verbal (5 juin 2014 / n° 7) .....	580
226. 20140013 Élection de remplacement à la Commission scolaire de langue française .....	580
227. Demandes de contributions 2014 .....	581
228. 20120324 Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant.....	582
• Demande de renvoi .....	582
• Motion d'ordre.....	588
• Débat du projet de réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant.....	590
• Message .....	605
229. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140362, Peter Moser, FDP "Changement au Département de l'urbanisme".....	605
230. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140363, Max Wiher, Groupe PVL "Quel est l'avenir de la salle de la Maison du Peuple?" .....	606
231. Motivation de l'urgence du postulat 20140366, Fritz Freuler, Groupe Les Verts, Daniel Hügli, Groupe socialiste "Améliorer les prestations de service en faveur de la population et du personnel !!!" .....	606
232. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140364, Mohamed Hamdaoui, Groupe socialiste "Le Service des habitants mérite-t-il encore son nom?".....	606
233. Motivation de l'urgence de la motion 20140365, Daniel Hügli et Dana Augsburger-Brom, SP "Améliorer les conditions de circulation pour les travailleurs et travailleuses de la zone industrielle des Champs-de-Boujean" .....	607
228. 20120324 Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant (suite).....	607
• Message (suite).....	607
234. 20140237 Révision du droit communal des contributions	
A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1)	
B. Révision totale du Règlement concernant la perception d'émoluments (RDCo 670.1) et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments	
C. Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1)	
D. Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0).....	609
• Débat d'entrée en matière .....	609
• B. Révision totale du Règlement concernant la perception d'émo- luments (RDCo 670.1) et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments .....	615
o Débat d'entrée en matière.....	615
o Débat article par article .....	615

- C. Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1) ..... 619
  - Débat d'entrée en matière..... 619
  - Débat article par article ..... 619
- D. Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0)..... 622
  - Débat d'entrée en matière..... 622
  - Débat article par article ..... 624
- A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1) ..... 629
  - Débat article par article ..... 629
  - Projet de message du Conseil de ville ..... 632

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Je vous souhaite la bienvenue à cette 15<sup>ème</sup> séance du Conseil de Ville.

Vous trouvez sur vos tables:

- Lettre des vœux de Noël du Secrétariat parlementaire
- Version corrigée des plans de la nouvelle situation place de la Gare et de l'espace environnant (page 5/12 du message)
- Proposition d'amendement de la CDG – "Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant / Message" (feuille lilas)
- Proposition d'amendement du Groupe PVL – "Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant / Message" (feuille verte claire)
- Proposition d'amendement du Groupe socialiste – "Révision du droit communal des contributions / Révision totale du Règlement concernant la perception II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments" (feuille blanche)
- Proposition d'amendement de Passerelle – "Révision du droit communal des contributions / Règlement sur les émoluments" (feuille jaune)
- Proposition d'amendement du Groupe PVL – "Révision du droit communal des contributions / Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1)" (feuille verte claire)
- Proposition d'amendement du Groupe Les Verts – "Révision du droit communal des contributions / Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement" (feuille verte foncée)
- Proposition d'amendement du Groupe PVL – "Révision du droit communal des contributions / Message" (feuille verte claire)
- Proposition d'amendement du Groupe socialiste, Les Verts, PVL, Passerelle – Point 8 de l'OJ: "Initiative des villes pour la promotion de la marche, du vélo et des TP" (feuille rose)
- Proposition d'amendement du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU – "Révision du droit communal des contributions / Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1)" et "Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement" (feuille verte bleue)

Sur la table de l'huissier:

- Le Bulletin d'information de la Société suisse pour les questions parlementaires "Parlement" – n° 3, décembre 2014

## **223. Approbation de l'ordre du jour**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** La motion 20140131 "Baromètre biennois des salaires" de Monsieur Daniel Hügli a été retirée.

**L'ordre du jour est approuvé tacitement avec cette modification.**

**224. Communications du Bureau du Conseil de ville**

Aucune communication.

**225. Approbation du procès-verbal (5 juin 2014 / n° 7)**

**Le procès-verbal n° 7 est approuvé tacitement.**

**226. 20140013 Élection de remplacement à la Commission scolaire de langue française**

**Pittet Natasha, au nom du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU:** En remplacement de Monsieur Maurice Paronitti, le Groupe FDP/PRR/EVP/EDU propose Madame Pauline Meyer à la Commission scolaire de langue française. Elle est enseignante et connaît bien le domaine car elle a été impliquée dans la campagne nidowienne relative à la scolarisation des élèves francophone. Nous vous demandons d'accepter sa candidature.

**Hamdaoui Mohamed, au nom du Groupe socialiste:** Le Groupe socialiste n'a naturellement aucune objection de fond concernant cette candidature, mais a une question à poser aux membres du Bureau du Conseil de ville: Madame Meyer habite à Nidau, cela pose-t-il un problème? Nous aimerions savoir si cela est compatible avec la candidature?

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Le Bureau du Conseil de ville a examiné la question et je puis vous répondre comme suit: chaque citoyen ou citoyenne suisse peut siéger dans une commission de la Ville de Bienne. Le domicile à Bienne n'est donc pas exigé pour siéger dans une commission municipale. Telle est la règle générale et j'en suis absolument sûr. La question a été examinée par plusieurs personnes indépendamment et la réponse est donc claire.

**Augsburger-Brom Dana, Fraktion SP:** Die Fraktion SP kennt die vorgeschlagene Person nicht und ist auch nicht gegen ihre Wahl. Sie hat die Frage bezüglich ihres Wohnorts aber bereits im Voraus gestellt und erhielt zur Antwort, dass maximal ein Mitglied der Schulkommissionen ausserhalb von Biel wohnen darf. Stimmt diese Auskunft?

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Madame Augsburger, la question a été examinée par le Bureau du Conseil de ville et le Secrétariat parlementaire. La réponse à votre question est la suivante: le Règlement scolaire (RDCo 430.1) définit la composition des commissions scolaires et dit, entre autre, que cette commission incorpore des représentant(e)s de communes extérieures. Ce sont donc les communes extérieures, qui désignent leurs représentant(e)s dans la Commission scolaire de la Ville de Bienne et si je suis bien informé, ils sont au nombre de deux au sein de cette commission.

**Vote**

Est élue à la Commission scolaire de langue française, en remplacement du membre démissionnaire Monsieur Maurice Paronitti, sur proposition du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU:

**Madame Pauline Meyer, PRR, Mittelstrasse 27, 2560 Nidau**

**227. Demandes de contributions 2014**

**Baltzer Niklaus, Stimmzähler:** Die Stimmzähler bereiten den Bericht über die Beitragsgesuche jeweils für das Stadtratsbüro (SRB) vor, diesmal am 9. Oktober 2014. Herr Habegger und ich kamen zum vorliegenden Vorschlag, der vom SRB am 4. November 2014 diskutiert und verabschiedet wurde. 2014 gingen insgesamt 13 Beitragsgesuche ein. Konfessionell nicht neutrale Gesuche werden grundsätzlich nicht berücksichtigt. Auch wird geprüft, welche Institutionen erst kürzlich eine Spende erhielten. So wurden die vier nun vorliegenden Spendengesuche ausgewählt. Sie entsprechen den ungeschriebenen Kriterien des Stadtrates: Es handelt sich um drei Gesuche aus der Region und für die Region und um ein Gesuch für einen sozialen Beitrag in der Dritten Welt. Die drei regionalen Gesuchstellenden sind die Genossenschaft Epicerie 79a (Zuschuss ans Startkapital), die Stiftung Bauernhof Falbringen (Beitrag an die Renovation der Zufahrt zum Bauernhof) und der Verband Palliative bejune (Beitrag zur Umsetzung zweier Projekte zur Verbesserung der Kommunikation). Das vierte Gesuch kommt von der Emergency Switzerland Foundation. Diese Stiftung arbeitet in Khartoum, der Hauptstadt des Sudans, und setzt sich für Kinder mit Herzdeformationen ein. Herzfehler treten in Khartoum besonders oft auf, weil sie eine Folgeerscheinung des rheumatischen Fiebers sind, das dort sehr verbreitet ist.

Normalerweise spricht der Stadtrat seine Spenden in zwei Tranchen, die erste Mitte und die zweite Ende Jahr. 2014 wurden Mitte Jahr keine Spenden gesprochen. Normalerweise werden aus dem Ratskredit ungefähr CHF 30'000.- für Spenden verwendet. Dieses Jahr wurde dem SRB signalisiert, dass über dieses Konto viele weitere Kosten abgerechnet werden müssen, was eine Kürzung des Spendenbetrags nach sich zieht. Das SRB schlägt deshalb vor, nur CHF 11'000.- zu spenden.

Zum Schluss möchte ich noch wiederholen, was ich immer sage, wenn ich dieses Geschäft vertrete: Die vom Stadtrat gesprochenen Mittel helfen nicht, Probleme zu lösen. Sie setzen im Wesentlichen ein Zeichen, nicht mehr. In diesem Sinn bitte ich um Zustimmung zum vorliegenden Vorschlag.

Nun möchte ich mich noch persönlich und im Hinblick auf das heute traktandierte Postulat 20140130, «Interessenbindungen offenlegen» äussern: Ich bin seit 12 Jahren Präsident des Bio-Genossenschaftsladens «Phönix» an der Bahnhofstrasse. Dieser bezieht einen beachtlichen Teil seiner angebotenen Lebensmittel vom Bauernhof Falbringen. Ich selber kaufe dort wöchentlich ungefähr sechs Liter Rohmilch, in den letzten 20 Jahren also ca. 6'000 Liter Rohmilch ein. Wie alle wissen, macht Milch abhängig... Neben der Milch bezieht «Phönix» auch andere Produkte

vom Bauernhof Falbringen, ich könnte beispielsweise das wunderbare Brot empfehlen. Ich fühle mich aber auch in anderer Hinsicht mit dem Falbringenhof verbunden, versuche ich doch im Waadtland einen 3'000 m<sup>2</sup> Rebberg biologisch zu kultivieren. Daher weiss ich, dass es Biobauern schwer haben. Das ist also eine weitere Abhängigkeit, die ich klar deklarieren will. Von meiner persönlichen Seite her wäre das alles. Allerdings gibt es im Zusammenhang mit dem Bauernhof Falbringen noch etwas, das ich auf den Tisch legen will: Es handelt sich um das erste mir bekannte Spendengesuch, das von einem Stadtrat unterzeichnet ist, nämlich vom Stiftungsratsmitglied Peter Bohnenblust. Ich wusste nicht, dass wir uns auf diesem Gebiet so nah sind, aber es freut mich natürlich. Ich nehme an, dass er diese Interessenbindung, die ja später noch diskutiert wird, in seinen Wahlunterlagen dargelegt hat. In meinen Wahlunterlagen steht jedenfalls seit 2004, dass ich Genossenschaftspräsident bei «Phönix» bin. Soweit zu den Offenlegungen. Ursprünglich war geplant, dass Herr Habegger dieses Geschäft vertreten würde. Er stolperte dann aber über seine Interessenwahrung (Anmerkung Ratssekretariat: Präsident des Tierparkvereins Biel) und ist mittlerweile aus dem Stadtrat ausgetreten, weshalb ich diese Aufgabe übernommen haben.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** J'ai une question: pourquoi les 13 demandes ne sont-elles pas à disposition des membres du Conseil de Ville? J'aimerais, pour les prochaines demandes de contributions, qu'une liste soit ajoutée au rapport.

**Baltzer Niklaus, Stimmzähler:** Madame Tennenbaum, ces dossiers sont disponibles pour consultation auprès du Secrétariat parlementaire.

## **Vote**

Sur proposition du Bureau du Conseil de ville du 4 novembre 2014, et s'appuyant sur l'art. 5, let. b du Règlement du Conseil de ville de Bienne (RDCo 151.21), le Conseil de ville de Bienne **arrête**:

1. Un crédit de 11'000 fr. à la charge du compte 18000.317.50000.23 (crédit du Conseil de ville) est accordé.
2. Le Bureau du Conseil de ville est chargé d'exécuter cet arrêté.

## **228. 20120324 Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant**

### **Demande de renvoi**

**Kaufmann Stefan, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes ist ein Projekt, das für mehrere Generationen Bestand haben muss. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU erachtet daher eine sorgfältige Planung als wichtig. Der Bahnhof ist ein Verkehrsknotenpunkt verschiedener Verkehrsströme. Deshalb findet es die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU falsch, den Platz hauptsächlich aus rein

architektonischer Sicht zu planen. Die Architektur sollte eine untergeordnete Rolle spielen, der Verkehrsfluss eine übergeordnete. Das Projekt sieht vor, Autos, mit Ausnahme der Taxis, quasi vom Bahnhofplatz zu verbannen. Letztere gingen in der ursprünglichen Planung übrigens vergessen. Die Bahnkunden erreichen den Bahnhof hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Auto. Das vorliegende Projekt verbessert die Situation für den öffentlichen Verkehr, die Velofahrenden und die FussgängerInnen. Es verschlechtert aber die Situation für die AutomobilistInnen massiv. Es gibt noch eine Gruppe, die schlichtweg vergessen wurde, nämlich Personen mit eingeschränkter Mobilität, also Gehbehinderte, ältere Menschen. Sie alle können nicht mehr zum Bahnhof gefahren oder abgeholt werden. Ein Fussweg von 300-400 m kann für sie bereits problematisch sein. Nur ein kleiner Teil dieser Personengruppen verfügt über eine Berechtigung, auf dem Invalidenparkplatz zu parkieren. Mit dem verkehrsfreien Bahnhofplatz kann die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU eigentlich gut leben. Zur Ästhetik äussere ich mich hier nicht. Aufgefallen ist mir im Bericht aber das Wort *"Betontepich"*. Es hat das Potenzial, zum Unwort des Jahres zu werden. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Verkehrsführung des Individualverkehrs. Der Verkehrsplanungssperimeter reicht bis ungefähr 300 m nordöstlich des Bahnhofs. Die Auswirkungen der geplanten Verkehrsverlagerung beim Individualverkehr gehen aber weit über diesen Perimeter hinaus. Das wird in der Vorlage aber nicht erwähnt. In Biel werden systematisch alle Nord-Süd-Verbindungen gesperrt oder massiv eingeschränkt. Nach der Verresiusstrasse soll auch die Zentralstrasse folgen. Die neue Verkehrsführung in der Schwanengasse ist skandalös. Diejenige über die Achse Aarbergstrasse - Guisanplatz - Silbergasse ist nach Ansicht der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU heikel und die Silbergasse ist zu Stosszeiten bereits heute überlastet. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ist überzeugt, dass das heute vorliegende Projekt an der Urne einen schweren Stand haben wird. Soll ein verkehrsfreier Bahnhofplatz umgesetzt und Realität werden, muss der Gemeinderat die Gelegenheit wahrnehmen, folgende Punkte im Projekt nachzubessern und konkret einzuplanen:

- Es nützt nichts, wenn er sich vorstellen kann, zu prüfen, ob eventuell Kiss&Ride-Parkplätze auf der Südseite realisiert werden könnten. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU hätte dazu gerne konkrete Aussagen in der Botschaft an das Volk.
- Das Gleiche gilt für die Kurzzeitparkplätze: Es nützt nichts, wenn das Parking 30 Minuten genutzt werden kann. Es braucht Parkplätze, bei denen effektiv garantiert werden kann, dass sie nicht stundenlang besetzt sind. Ansonsten sind das keine Kurzzeitparkplätze. Mit dem vorliegenden Projekt sollen 39 Kurzzeitparkplätze verschwinden und in irgendeiner Form ersetzt werden.
- Im Bericht ist die Rede davon, dass ein Durchgang von der PSP Real Estate AG (Postgebäude) zum Bahnhof besteht. Es steht aber nirgends, ob dieser Durchgang auch geöffnet ist, wenn die dort angesiedelten Läden zu sind. Ein geschlossener Durchgang zum Bahnhof nützt nichts. Da es sich um Privatbesitz handelt, müsste das irgendwo geregelt sein.
- Die Zeitachse für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes müsste kommuniziert werden, denn eine zweijährige Bauzeit hat für alle Nutzenden massive Auswirkungen.

Eine Verschiebung der Behandlung dieses Geschäfts um drei bis fünf Monate dürfte die damit zusammenhängenden Bundes- und Kantonsgelder nicht gefährden. Deshalb **beantragt die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU Rückweisung und**



**Überarbeitung dieses Projekts.** Der Rückweisungsantrag liegt leider nicht auf, ich lese ihn deshalb vor:

*"Das Geschäft ist zurückzuweisen und unter folgenden Auflagen dem Stadtrat nochmals vorzulegen:*

- 1. Mindestens 30 echte Kurzzeitparkplätze sind im Bahnhofparking zu realisieren.*
- 2. Auf der Südseite des Bahnhofs sind Kiss&Ride-Parkplätze vorzusehen.*
- 3. Der Durchgang zum Bahnhof und das Parking des Gebäudes PSP Real Estate AG sind während den Öffnungszeiten des Bahnhofs durch entsprechende Vereinbarungen zu gewährleisten.*
- 4. Es ist zu prüfen, ob die Kurzzeitparkplätze an der J.-Verresius-Strasse durch Kiss&Ride-Parkplätze ersetzt werden können.*
- 5. Die Botschaft an die Stimmberechtigten ist mit zusätzlichen Angaben betreffend Verkehrsführung und Etappierung zu ergänzen."*

Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU dankt für die Unterstützung.

**Wiher Max, Fraktion GLP:** Die Fraktion GLP hat diesen Rückweisungsantrag studiert. Ihr ist ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr ganz wichtig. Klar ist auch, dass ein Bahnhof nur dann funktionieren kann, wenn er optimal an den motorisierten Individualverkehr (MIV) angebunden ist. Das heisst, dass sowohl genügend Kurzzeit- als auch Kiss&Ride-Parkplätze an geeigneten Orten vorhanden sein müssen. Der Gemeinderat versicherte der Fraktion GLP auf Anfrage, dass Kurzzeitparkplätze im Bahnhofparking und Kiss&Ride-Parkplätze beim heutigen Busbahnhof realisiert würden. Ich glaube, das entspricht exakt der Forderung des vorliegenden Rückweisungsantrags. Nun liegt es am Gemeinderat, ob er die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU mit klaren Zusagen für die vorliegende Lösung gewinnen kann. Die Fraktion GLP verfolgt diese Debatte mit Spannung.

**Donzé Pablo, au nom du Groupe Les Verts:** Le Groupe des Verts se réjouit que le lobby automobile soit aussi sensible aux personnes à mobilité réduite. Nous nous opposons à une demande de renvoi. Le projet a été élaboré de manière participative et sa mise en oeuvre détaillée fait maintenant partie des compétences opératives du Conseil municipal. Le Groupe des Verts n'est pas convaincu par toutes les propositions motivant la demande de renvoi. J'y reviendrai si l'on traite le sujet. Les arguments avancés ne justifient donc pas un renvoi. Ceux qui sont pertinents peuvent être mis en oeuvre sans modification fondamentale du projet. Le Groupe des Verts refuse le renvoi et souhaite s'exprimer concernant ce projet essentiel pour le développement de la Ville.

**Rindlisbacher Hugo, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen kann den Argumenten der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU absolut folgen. Neben den hohen Kosten hat sie noch weitergehende Sorgen, die sie bereinigt haben möchte. Deshalb wird sie den vorliegenden Rückweisungsantrag unterstützen.

**Steinmann Alfred, Fraktion SP:** Die Fraktion SP ist gegen die Rückweisung des vorliegenden Projekts. Sie könnte es akzeptieren, wenn Verbesserungsvorschläge vorgebracht würden, die unter Umständen noch in das Projekt eingearbeitet werden. Es macht aber keinen Sinn, nun das ganze Geschäft zurückzuweisen und dadurch das Projekt um Jahrzehnte zu verzögern.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Zuerst möchte ich dem Stadtrat dafür danken, dass er sich mit diesem Geschäft auseinandersetzt und sich dafür interessiert. Es ist wichtig, dass der Bahnhofplatz eine funktionale Visitenkarte für Biel ist. Der Gemeinderat ist überzeugt davon, dass der heutige Bahnhofplatz das Ende seines Lebenszyklusses erreicht hat. Er ist optisch nicht mehr schön und funktional nicht mehr zweckmässig. So ist er in verschiedenster Hinsicht keine Visitenkarte Biels mehr. Das dem Stadtrat unterbreitete Geschäft ist Ergebnis intensiver Arbeit der Baudirektion und der Präsidialdirektion sowie verschiedener Gruppierungen, die am partizipativen Prozess mitgearbeitet haben. Mit der Zustimmung des Stadtrates floss bereits ein substanzieller Betrag in die Planung des neuen Bahnhofplatzes ein. 2004 wurde ein Wettbewerb für die Platzgestaltung durchgeführt und ein Siegerteam gekürt. Es zeigte, dass ein schöner Platz entstehen könnte, dieser aber keinen grossen Mehrwert bietet, wenn in der Umgebung nicht auch etwas gemacht wird. Der Bahnhofplatz ist heute in erster Linie eine Verkehrsfläche und erfüllt damit einen funktionalen Aspekt. Er ist kein Museum, sondern wird von Auto- und Velofahrenden, dem öffentlichen Verkehr (öV) und den FussgängerInnen genutzt. Alle brauchen den Bahnhofplatz! Deshalb müssen die verschiedenen Bedürfnisse möglichst gut aufeinander abgestimmt werden. Daraus ergab sich die Erkenntnis, dass der Perimeter ausgedehnt und für die Verkehrsführung eine neue Lösung gefunden werden muss. Der Aufenthaltsbereich vor dem Bahnhofgebäude soll zwar noch etwas kleiner werden als heute, jedoch zu Gunsten des öV. Selbstverständlich kann nie allen alles recht gemacht werden, solche Lösungen gibt es nicht. Aber mittels partizipativem Prozess ist es gelungen, einen möglichst grossen gemeinsamen Nenner zu finden. Auch das sollte honoriert und respektiert werden. Das vorliegende Ergebnis sollte gewürdigt werden, indem materiell auf das Geschäft eingetreten wird.

Wenn insgesamt eine bessere Situation beim Bahnhof entstehen soll, müssen alle auf etwas verzichten oder Kompromisse eingehen. Wenn alle das Maximum erreichen wollen, wird es nicht funktionieren. FussgängerInnen werden beim Guisanplatz zu Spitzenzeiten eine Ampel akzeptieren müssen. Velofahrende müssen akzeptieren, dass sie ihre Räder nicht einfach mitten auf den Platz stellen können. Sie sollen geordnet und zum Teil unterirdisch parkiert werden. Für den öV gilt es, zu akzeptieren, dass nicht jeder Kurvenradius optimal sein wird. Die Autofahrenden müssen akzeptieren, dass der ganze Perimeter Bahnhofplatz nicht mehr als Durchgangsachse fungiert. Nur mit Zugeständnissen von allen kann gesamthaft eine Verbesserung erzielt werden. Es ist unbestritten, dass heute auf diesem Platz zu viel zusammenkommt. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden blockieren sich gegenseitig. Deshalb kam man auf die Lösung, den Platz für den Durchgangsverkehr zu sperren. Damit verbessert sich hauptsächlich die Situation für den öV und für dessen NutzerInnen. Die Ausstattung der Haltestellen soll komfortabler werden und mittels einer Tempo-30-Zone wird die Strasse einfacher überquert werden können. Der querende Verkehr besteht nur noch aus öV, Velos und FussgängerInnen und nicht zusätzlich auch noch aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Das ist der grosse Vorteil der verkehrlichen Erschliessung dieses Projekts.

Zu den Parkplätzen: im Gebiet um den Bahnhof befinden sich heute insgesamt mehr als doppelt so viele Parkplätze wie noch im Jahr 2000. Das Ende der 1990er-Jahre ausgearbeitete Parkraumkonzept sah vor, dass konzentrierte Parkieranlagen geschaffen werden. Dadurch kann ein höheres Parkplatzangebot bereit gestellt werden, ohne dass Mehrfahrten ausgelöst werden. Die Parkplätze sind einfacher zu

finden, womit der Suchverkehr wegfällt. Weil der Suchverkehr abnimmt, können mehr Parkplätze angeboten werden. Nun diskutiert der Stadtrat über Kurzzeit- und Kiss&Ride-Parkplätze. Darauf komme ich noch zurück. Das Bahnhofgebiet wird heute ganz anders erschlossen als früher. Früher gab es keine Passage zum Walserplatz. Wenn der Stadtrat einen besseren Bahnhofplatz will (und ich bin davon überzeugt, dass ein solcher notwendig ist), bietet dieses Projekt eine einmalige Chance. Das finanzielle Engagement der Stadt ist zwar substanziell, das Projekt wird aber auch grosszügig von Bund und Kanton unterstützt. Es geht nicht nur um eine Platzgestaltung, sondern dessen Funktionalität soll effektiv verbessert werden. Bilder des Bahnhofplatzes von 1925 zeigen, dass damals nur ein paar wenige Trams und Autos den Bahnhofplatz querten. Wie die Züge damals fahren, weiss ich nicht. Sicher gab es aber noch keinen Taktfahrplan und auch keinen Halbstunden- oder gar Viertelstundentakt. Heute nutzen massiv mehr Personen das Gebiet rund um den Bahnhof. Das führt automatisch dazu, dass die Grundkonzeption eines inzwischen 90 Jahre alten Platzes den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entspricht. Dank der Unterstützung von Bund und Kanton wäre es aber möglich, Biel nun endlich einen grossen Schritt weiter zu bringen.

Der Gemeinderat ist der Überzeugung, dass ein Rückweisungsantrag nicht nötig ist. Die darin enthaltenen Anliegen diskutiert er gerne und sucht auch gerne nach Lösungen. Die aufgeworfenen Fragen sind seines Erachtens kein Grund, um das Geschäft zu verzögern. Die Verzögerung des Geschäfts um ein halbes Jahr hätte zur Folge, dass mit den Bauarbeiten nicht mehr im Herbst begonnen werden kann und die ganze Bautätigkeit wäre jahreszeitengemäss ungünstiger. Ich möchte aber auf die einzelnen Punkte des Rückweisungsantrags eingehen:

- Zu den Kurzzeitparkplätzen: In Absprache mit der Präsidentin und der Vize-Präsidentin der Parking AG kann ich Ihnen versichern, dass für das Kurzzeitparkieren eine Lösung gefunden wird. Es ist nur noch nicht sicher, ob das Ausscheiden einer fixen Anzahl Parkplätze die richtige Strategie ist. Mit Inbetriebnahme des Parkings Esplanade könnten die Dauermietenden dort untergebracht werden, womit im Bahnhofparking generell mehr freie Plätze verfügbar würden. Werden Kurzzeitparkplätze ausgeschieden, müssen diese streng kontrolliert werden. Dies könnte - wie auf dem übrigen Stadtgebiet - von der Securitas oder von städtischen Mitarbeitenden über Bussen getan werden. Es könnte aber auch eine Barriere installiert werden, die mit dem Einfahtticket öffnet. Wer zu lange parkiert, hätte höhere Zuschläge zu bezahlen. Auch das ist nicht sehr kundenfreundlich. Der Gemeinderat findet, ein preislich attraktives Kurzzeitplatzangebot im ganzen Parkhaus, das nicht auf bestimmte Plätze beschränkt ist, wäre kundenfreundlicher. Damit würden die Kunden nämlich keine Busse riskieren, wenn sie für ihre Besorgungen länger brauchen als erwartet oder unverhofft noch einen Kaffee trinken. Die Parking AG wäre deshalb froh, wenn sie für die Umsetzung der Kurzzeitparkplätze freie Hand hätte. Ich verspreche aber, dass es Kurzzeitparkplätze geben wird.
- Kiss&Ride-Parkplätze auf der Südseite des Bahnhofs sind aus Sicht des Gemeinderats möglich. Sie könnten bei der Zufahrt neben den Abstellgleisen der BTI realisiert werden. Es könnte auch eine zusätzliche Zugangsrampe oder -treppe zum Bahnhof gebaut werden.
- Ich werde mich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass der Durchgang beim PSP-Gebäude während den Bahnhof-Öffnungszeiten offen bleibt. Dazu kann ich heute

aber noch keine Zusage machen. Entscheidend ist, dass die Stadt bei der SBB Druck macht, damit diese den Posttunnel ausbauen. Sobald ausgebaut ist, muss auch der Durchgang eröffnet sein. Das wäre auch für die betroffenen Geschäfte gut. Die Stadt ist aber auch wegen den dortigen Veloparkplätzen auf den Durchgang beim PSP-Gebäude angewiesen. Es braucht somit zwingendermassen eine Lösung.

- Darüber, ob gewisse Kurzzeitparkplätze als Kiss&Ride ausgestaltet werden könnten, kann noch diskutiert werden. Wenn dazu heute etwas entschieden werden müsste, wäre es fast sicher das falsche. Bereits nach kurzem Betrieb würde man merken, dass es nicht optimal ist. Als Lösung sieht der Gemeinderat vor, dass kurzfristige Anpassungen auch später noch möglich sein sollen.

Im Namen der beiden beteiligten Direktionen möchte ich dem Stadtrat vorschlagen, eine Begleitgruppe für die Umsetzung einzusetzen. Dafür käme das Verkehrsforum, ergänzt um eine Vertretung des öV, in Frage. Bei dieser Begleitgruppe könnten die Betroffenen während der Bauphase ihre Bedürfnisse einbringen und es wäre eine kontinuierliche Begleitung auch während der Anfangsphase gewährleistet. Damit könnten allfällige Unstimmigkeiten bereits während der Bauphase angegangen und kurzfristige Anpassungen vorgenommen werden. In dieser Begleitgruppe sollten vor allem lokale Persönlichkeiten Einsitz nehmen und weniger nationale Verbände. Zudem möchte der Gemeinderat dem Stadtrat beliebt machen, eine Redaktionskommission für die Überarbeitung der Botschaft einzusetzen. Etliche erwähnte Kritikpunkte sind auch eine Frage der Formulierung und Darstellung. Deswegen muss das Geschäft nicht zurückgewiesen werden. Würde der Gemeinderat eine neue Botschaft vorlegen, würde diese den Ansprüchen des Stadtrates wohl immer noch nicht entsprechen... Der Stadtrat hat die notwendige Zeit, die Unterlagen müssen erst am 14. Januar 2015 vorliegen. Das Geschäft kann also heute behandelt und beschlossen werden. Anschliessend kann der Stadtrat eine Redaktionskommission einsetzen, ohne dass diese über die Festtage zusammensitzen muss. Es reicht auch noch später. Der Gemeinderat findet dieses Vorgehen zielführend. Mit einer Rückweisung ginge viel Zeit verloren, zudem würde Sie das Projekt bezüglich der gestellten Fragen nicht weiterbringen.

Die Optimierung des Bahnhofplatzes ermöglicht einen besser funktionierenden öV. Darüber kann Frau Schwickert noch mehr sagen. Für Mobilitätsbehinderte wird es mit den Kurzzeit- und den Kiss&Ride-Parkplätzen auf der Südseite immer noch deutlich attraktiver sein als in anderen Schweizer Städten. Klar kann nicht mehr direkt vor dem Hauptportal angehalten werden, dafür können die seitlichen Zugänge zum Bahnhof genutzt werden.

Zusammenfassend kann der Gemeinderat also zu den Punkten 1 und 2 des Rückweisungsantrags Zusagen machen und zum Punkt 3 ein klares Bekenntnis abgeben. Zu Punkt 4 würde er - wie gesagt - gerne eine Begleitgruppe einsetzen. Schliesslich empfiehlt er dem Stadtrat, eine Redaktionskommission einzusetzen. Nur gemeinsam können wir diesem Projekt zum Erfolg verhelfen. Eine Rückweisung fände ich ein falsches Zeichen, denn Biel braucht einen neuen Bahnhofplatz!

**Habegger Markus, SVP:** Mit der gleichen Euphorie wurde vor den vorletzten Wahlen vom "Bähnli" gesprochen, seither hörte ich nichts mehr davon. Wurde bereits Platz für die zukünftigen Trassen vorgesehen? Meines Wissens hat sich der Stadtrat für das "Bähnli" ausgesprochen...

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Monsieur Habegger, nous parlons actuellement uniquement de la demande de renvoi. Nous entrerons ultérieurement en détail dans le débat sur la place de la gare...

**Habegger Markus, SVP:** Nur noch eine Frage: Sollen Nordachse und Bahnhofplatz praktisch gleichzeitig realisiert werden?

**Baltzer Niklaus, SP:** Ich verstehe den Rückweisungsantrag nicht ganz, denn die Forderungen sind minimal. Ein umfassender Rückweisungsantrag müsste eher die Forderungen enthalten, die alten Gebäude an der Bahnhofstrasse (Nrn. 1 und 2) abzureissen, um allen Ansprüchen an den Platz gerecht zu werden. Als Präsident des sich an der Bahnhofstrasse 4 befindenden Biofachgeschäftes «Phönix», setze ich mich natürlich dafür ein, dass das Gebäude nicht abgerissen wird. Der Rückweisungsantrag enthält aber keine solche Maximalforderung, wie ihn vielleicht die SVP formulieren würde, sondern nur eine Minimalforderung. Aus Herrn Fehrs Ausführungen ist für mich nicht klar geworden, welche Konsequenzen die Annahme dieses Rückweisungsantrags hätte. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU spricht von einer Verschiebung von ein paar Monaten. Herr Fehr hat sich dazu nicht geäußert und die Konsequenzen einer Verschiebung der Behandlung des Geschäfts wären noch zu präzisieren.

### **Motion d'ordre**

**Kaufmann Stefan, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Unsere Forderungen im Rückweisungsantrag sind tatsächlich minimal. Die Rückweisung hätte auch keine zehnjährige Verschiebung des Projekts zur Folge. Mit Herrn Fehrs Ausführungen kann ich gut leben. Der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU geht es eigentlich darum, dass die Anliegen des Rückweisungsantrags in der Botschaft erwähnt werden. Das Stimmvolk muss wissen, worüber es genau abstimmt. Wenn eine Redaktionskommission einberufen wird, welche die Botschaft mit Herrn Fehrs Zusagen ergänzt, wäre das Anliegen des Rückweisungsantrags grösstenteils bereits erfüllt. **Ich beantrage daher einen Sitzungsunterbruch von 5 Minuten**, damit unsere Fraktion über das weitere Vorgehen beraten kann.

### **Vote**

**La motion d'ordre est acceptée.**

### **Interruption de la séance: 18h50 - 18h55**

**Kaufmann Stefan, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU kann mit den Zusicherungen des Gemeinderats leben. Sie kann auch damit leben, eine Redaktionskommission einzusetzen. Sie möchte aber, dass die noch offenen Fragen wie der Durchgang beim PSP-Gebäude oder die Ausgestaltung der Kurzzeitparkplätze bis zur Volksabstimmung geklärt werden. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ist also mit den Vorschlägen des Gemeinderats einverstanden und **zieht ihren Rückweisungsantrag somit zurück.**

**Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt:** Zur Frage von Herrn Habegger, die nicht direkt mit dem Rückweisungsantrag zu tun hat. Die Stadt hat verschiedene Baustellen. Herr Habegger hat die Nordachse angesprochen, eine grössere solche. Die zweite Etappe soll im Februar 2015 in Angriff genommen und Ende 2015 abgeschlossen werden. Es würde also zu einer kleinen Überschneidung mit dem Projekt Bahnhofplatz kommen. Das ist aber insofern nicht relevant, als die Nordachse während der Bauzeit immer zweispurig befahrbar sein wird und es so zu keinen Verkehrseinschränkungen kommen sollte.

**Steidle Silvia, directrice des finances:** J'aimerais m'exprimer en tant que Présidente de la Société Parking S.A. Effectivement, la société est en train de mettre en place ce que Monsieur Fehr a déjà mentionné, à savoir des places de stationnement de courtes durée dans le Parking de la Gare. Ces places ne seront pas encore à disposition lors de la votation populaire. Elles seront mises à disposition lors de l'ouverture du Parking de l'Esplanade, à savoir en été 2015. Les places de parc de longues durées seront déplacées du Parking de la Gare au Parking de l'Esplanade. La Société Parking S.A. peut s'engager à cette réalisation.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Besten Dank für das Verständnis der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU. Ich möchte noch ergänzen, dass die Stadt betreffend PSP-Gebäude nicht ganz autonom ist. Die Parking AG gehört der Stadt, das ist klar. Das auf Seite Walserplatz für die Kiss&Ride-Zone angedachte Gebiet gehört auch der Stadt. Im Zeitpunkt der Volksabstimmung sollte aber bekannt sein, welche Absprachen bereits getroffen werden konnten und der Projektstand sollte transparent kommuniziert werden können. Ziel des Gemeinderats ist es natürlich, die Verantwortlichen von PSP Real Estate AG soweit zu bringen, dass der Durchgang beim PSP-Gebäude bereits zu Beginn der Bauarbeiten geöffnet wird, auch wenn der Posttunnel allenfalls erst später dazu kommen wird. Der Gemeinderat findet die heutige Bahnhofunterführung massiv zu klein für die zu bewältigenden Kapazitäten des Bahnhofs Biel. Der Gemeinderat geht davon aus, dass die SBB verpflichtet sind, sehr rasch eine zusätzliche Unterführung bereitzustellen, weil die Richtwerte bereits heute in mehrfacher Hinsicht nicht mehr eingehalten werden können. Dazu laufen bereits juristische Abklärungen. Burgdorf verfügt über zwei, Thun gar drei Unterführungen. Da frage ich mich schon, wie diesbezüglich mit Biel umgegangen wird. Immerhin hat Biel einen der zehn grössten Bahnhöfe der Schweiz. Wenn der Stadtrat heute sagt, dass das ganze Gebiet rund um den Bahnhof aufgewertet werden soll, würde dies den Druck auf die SBB erhöhen.

**Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt:** Ich wäre froh, wenn die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU noch dazu Stellung nehmen könnte, wie sie zum Vorschlag des Gemeinderats, das Verkehrsforum als Begleitgruppe für diese komplexe Baustelle einzusetzen steht. Bezüglich der Frage nach den Bauetappen wird der Ablauf relativ komplex und es gibt bereits erste Überlegungen dazu. Wird eine Begleitgruppe gewünscht oder ist eine solche nun hinfällig?

**Kaufmann Stefan, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Ich habe es zwar nicht erwähnt, ging aber davon aus, dass eine Begleitgruppe eingesetzt wird. Es stellt sich bloss die Frage, um welche Personen das Verkehrsforum ergänzt werden sollte. Müsste die Begleitgruppe auch politisch abgestützt und die Fraktionen darin vertreten sein?

## **Débat du projet de réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant**

**Bösch Andreas, GPK:** Ich bin froh, dass zuerst über den Rückweisungsantrag diskutiert werden konnte. So wird nichts vermischt und falls die Rückweisung angenommen worden wäre, hätte der Stadtrat nicht vergebens über das Projekt diskutiert. Nun kann also mit der eigentlichen Geschäftsbehandlung begonnen werden. Ich werde versuchen, die für die GPK wesentlichen Punkte herauszustreichen.

Im Vorfeld wurde bereits mehrmals gesagt, der Bahnhofplatz sei ein Tor zur Stadt. Aus dem Bericht wird ersichtlich, wie viele Personen den Bahnhofplatz nutzen, um entweder direkt in die Stadt zu gelangen oder um die Bahn zu nehmen. Der Bahnhofplatz ist eine zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr (öV). Personen werden aber auch mit dem Auto oder Taxi zum Bahnhof gebracht, derzeit bis zum Bahnhofsingang. In Zukunft werden die Parkplätze etwa gleich weit vom Bahnhof entfernt sein wie die Bushaltestellen. Es gibt aber noch andere Aspekte: Zurzeit ist das Bahnhofgebiet auch eine Nord-Süd-Durchgangsrouten. Im Bericht wird die heutige Verkehrsbelastung der Verresiusstrasse mit rund 7'800 Fahrzeuge pro Tag angegeben. Das vorliegende Projekt versucht, möglichst alle Aspekte zu berücksichtigen. Die GPK findet es richtig, NutzerInnen und Interessengruppen in die Planung einzubeziehen.

Der heutige Bahnhofplatz befriedigt in mehrfacher Hinsicht nicht mehr. Ästhetisch ist er ein Flickwerk. So wurden beispielsweise die Trottoirs mit unterschiedlichen Trottoirsteinen erstellt. Von der Funktionalität her ist der Bahnhofplatz vor allem für öV-Passagiere eher unpraktisch, denn sie müssen sich zwischen Infopavillon und Taxiständen durchzwängen. Es gibt fast nur Wege, die sich kreuzen oder die über Stufen führen. Würde in den Spitzenzeiten nicht die Securitas den Verkehr regeln, gäbe es einen Verkehrsstromkollaps. Das Umsteigen vom Bus auf den Zug ist ziemlich verwirrend; selbst ich, der den öV häufig nutzt, weiss oft nicht, wo welcher Bus fährt. Für Auswärtige ist es sicher noch viel schwieriger, sich zurechtzufinden.

Nun zu den Eckpunkten des vorliegenden Projekts: Offensichtlich geht es nicht nur um den Bahnhof selbst, sondern um Veränderungen im ganzen Gebiet bis hin zum Guisanplatz und - wie vorhin vom Gemeinderat gehört - zum Walsertplatz, was leider aus den Plänen nicht ersichtlich ist. In Spitzenzeiten im Winter nutzen den Platz pro Stunde rund 3'100 FussgängerInnen, rund 80 Busse, ungefähr 815 Autos und ca. 250 Velos (im Sommer dürften diese Zahlen noch höher sein). Das vorliegende Projekt will den Bahnhofplatz verkleinern, aber mehr Platz für die Bushaltestellen schaffen. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll keine direkte Zufahrt bis zum Bahnhofsingang mehr möglich sein. Taxis hingegen sollen im Bereich Post immer noch relativ nahe an das Bahnhofgebäude fahren können. Auch optisch soll sich etwas verändern. Der Kiosk, der Infopavillon und die Blumenrabatten sollen verschwinden. Der Platz soll offener werden. Im Bericht ist auf Seite 7 ein Plan der heutigen Situation. Der blaue Bereich kennzeichnet den Strassenbereich. Daraus wird ersichtlich, dass der Bahnhofplatz heute eher eine Strasse ist als ein Platz. Das soll sich grundsätzlich ändern. Die vorgesehene Sperrung für den Nord-Süd-Verkehr wird sicher noch zu diskutieren geben. Aufgrund der Platzverhältnisse, die sich durch die neuen Busperrons ergäben, macht diese aber durchaus Sinn. Zudem wird dies

spätestens mit den verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 sowieso thematisiert werden müssen. 2'500 Fahrten pro Tag sollen somit neu über die Achse Silbergasse-Guisanplatz-Aarbergstrasse geführt werden. Das ist ein Plus von 25% in Spitzenzeiten. Deshalb macht es Sinn, beim Guisanplatz eine Lichtsignalanlage vorzusehen. Diese soll für einen besseren Verkehrsfluss sorgen, denn sie hält die FussgängerInnen auf und ermöglicht eine Buspriorisierung. Soll der Guisanplatz ein Kreisel bleiben? Denkbar wäre auch eine ganz normale Fünferkreuzung.

Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist vorliegend kein grosses Thema. Darüber wurde bereits im Rahmen des Wettbewerbsprojektes diskutiert. Die wesentlichen Elemente wurden übernommen, auf einiges wurde aber auch verzichtet, so zum Beispiel auf die Wasserelemente. Zu einzelnen Gestaltungselementen wird es auch heute Abend noch Diskussionsbedarf geben. Die Parkplätze sollen nordseitig nicht mehr so nahe an den Eingang zu liegen kommen wie heute. Heute Abend hat der Gemeinderat aber die Möglichkeit von Kiss&Ride-Parkplätzen auf der Südseite in Aussicht gestellt. Diese wären ziemlich nahe an den Perrons, insbesondere derjenigen der Züge nach Bern. Die Taxisstände kämen etwas weiter vom Eingang entfernt zu stehen als heute, aber via Seitenausgänge wären die Perrons immer noch gut erreichbar.

Noch einige Bemerkungen zu den Massnahmen in der Umgebung des Bahnhofs: am Guisanplatz selber soll sich einiges ändern, aber auch vom Guisanplatz her in Richtung See. Bei der Kreuzung Aarbergstrasse - Theodor-Kocher-Strasse - Bendicht-Rechberger-Strasse ist ein kleiner Kreisel vorgesehen. Dieser würde die Anfahrt auch von der Spitalstrasse her ermöglichen. Auf der Bahnhofstrasse würde - wie erwähnt - Einiges geändert. Die Bushaltestellen sollen wegfallen und der Durchgangsverkehr soll unterbunden werden. Dadurch könnten breitere Trottoirs realisiert werden und die Bahnhofstrasse würde an Attraktivität gewinnen.

Auch über die Kosten hat die GPK diskutiert. Der Verpflichtungskredit fällt mit fast CHF 18 Mio. sehr hoch aus. Der Stadtrat wird den ganzen Kredit sprechen müssen, obwohl CHF 9,5 Mio. nach Vollendung des Projekts wieder zurückerstattet werden sollen. CHF 3,5 Mio. stehen dank der Spezialfinanzierung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fussgänger- und Fahrradverkehrs und des alternativen Fahrzeugverkehrs (SGR 761.5) zur Verfügung. Somit wird die Investitionsplanung schlussendlich noch mit CHF 4,985 Mio. belastet. Die CHF 9,5 Mio. wird die Stadt aufnehmen müssen und sich somit noch etwas mehr verschulden. Bei Zinsen von 1% dürfte dies aber vertretbar sein. Vor allem ist ja absehbar, dass die Stadt dieses Geld nach Fertigstellung des Projektes wieder zurückbekommt. Zur Botschaft werde ich mich später äussern. Die GPK empfiehlt Annahme dieses Geschäfts.

**Donzé Pablo, au nom du Groupe Les Verts:** Le Conseil de ville prend, ce soir, une décision importante pour l'évolution et l'attractivité de notre Ville de Bienne. Le réaménagement de la place de la Gare améliore, d'une part, la qualité de la place et contribue, d'autre part, à un développement durable de notre agglomération. Commençons par l'aspect de la qualité estimée, trop peu présente dans le rapport du Conseil municipal. Je fais partie des personnes qui, après un voyage, voire même une longue journée de travail hors de Bienne, aiment par-dessus tout arriver à la Gare de Bienne. Lorsque j'explique à des amis lausannois ce qui me plaît le mieux à Bienne, j'évoque la Place de la Gare et la diversité, la tolérance et la modestie, que



celle-ci représente. Pour ma part, je peux vous dire que je me sens chez moi sur cette place. Dès que l'idée de réaménagement a fait son apparition, je me suis donc dit que cela ne pouvait que détruire cet îlot d'authenticité, enchâssé dans un centre ayant perdu beaucoup de son charme, qui m'est si cher.

Après avoir étudié plus profondément le projet, le Groupe des Verts et moi-même avons été séduits. La qualité de la future place et son utilisation diversifiée est malheureusement très peu mentionnée dans le rapport du Conseil municipal. L'œuvre incontournable de Schang Hutter exprimant délicatement l'esprit biennois sera maintenue. Les bancs publics, permettant à tout un chacun d'y passer la journée, d'y contempler la foule de passants ou d'y lire un livre en attendant un rendez-vous, seront aussi maintenus. La Place de la Gare sera ainsi optimisée dans sa fonction première, qui est celle d'espace de transbordement. On ne la vide pas ni de sa faune, ni de sa vie: il s'agit des deux éléments les plus importants. Le réel point fort du projet est l'indiscutable amélioration des conditions pour les pendulaires. La Confédération et le Canton s'engagent à hauteur d'un peu plus de 9 mio. fr. Oui, ce projet répond en première ligne à des objectifs de développement durable à long terme en matière de mobilité. Chacune et chacun ici et à Bienne a sa propre vision de la Place de la Gare. Le projet, que nous avons sous les yeux, est un projet consensuel. Le Groupe des Verts souligne sa satisfaction au vu de l'implication des principaux acteurs dans un processus participatif, qui a accompagné la planification du projet. Notre groupe espère que le Conseil municipal, jusqu'ici toujours réticent à de telles procédures, ait pu en mesurer les effets positifs et continuera, par la suite, à impliquer les acteurs dans la planification de ses projets futurs aussi. Le Groupe des Verts a aussi des idées concrètes d'amélioration de la Place de la Gare, mais il ne souhaite pas entrer dans les détails, ce soir, en discutant de la régulation de chaque carrefour et de la gestion de chaque place de stationnement.

Notre groupe s'est néanmoins posé quelques questions, notamment celle de la pertinence de maintenir un giratoire à la Place Guisan, où sont prévus des feux. Peut-être que le Conseil municipal a déjà la réponse ou alors il pourra y penser par la suite? Y-a-t-il suffisamment de places de stationnements gratuites pour vélos et ne faudrait-il pas aussi en prévoir d'autres sur la place à proximité de la Poste? On peut dire, que dans l'ensemble, le projet satisfait les membres de notre groupe. L'utilisation future de cette place permettra éventuellement d'y apporter des compléments. Ne nous excitons pas, car les bases à dispositions sont les meilleures. Merci d'ailleurs aux divers services de l'Administration pour leur disponibilité et leur travail. Les compromis de chaque groupe d'utilisateurs et d'utilisatrices permettent une solution optimale en vue d'engager davantage de moyens sur la voie d'une mobilité durable. Le réaménagement de la Place de la Gare va augmenter tant l'attractivité, que la capacité de transbordement des transports publics. Avec un peu de hauteur, on perçoit qu'en acceptant ce projet on fait un geste permettant de désengorger, à long terme, la ville du trafic automobile: c'est un aspect aussi très important. Bienne dispose d'un énorme potentiel et doit se donner les moyens de ses ambitions. Il ne s'agit pas de faire de la cosmétique pour 18 mio. fr., mais de mettre en place les conditions-cadre permettant une augmentation des transports publics et des modes doux dans les déplacements en Ville de Bienne. Tout cela contribuera à réduire les nuisances en Ville. Il est clair, qu'en un premier temps le trafic sera reporté sur la Place Guisan. Il s'agit d'une augmentation de l'ordre de 150 véhicules aux heures de pointe. Ce nombre diminuera par la suite. 150 véhicules aux heures de pointe cela

signifie, en gros, 2,5 véhicules à la minute, à savoir 1 véhicule de plus toutes les 24 secondes. Je crois que cela ne sera pas une catastrophe pour le Centre-ville.

Le coût de ce projet peut paraître quelque peu extravagant, mais il répond à une multitude d'attentes et d'exigences formulées par les divers groupes d'utilisateurs et d'utilisatrices. Il y aura encore toujours la possibilité de se rendre en voiture à la Gare! Il sera possible de protéger les vélos et les personnes pourront sauter rapidement dans le bus. La Place de la Gare, telle qu'elle est aujourd'hui, a été conçue dans les années 20. Les 18 mio. fr. investis garantiront une nouvelle place pour les 100 prochaines années, prête à toutes les évolutions. N'ayons pas peur d'accepter le crédit en question, car il s'agit de faire le bien de Bienne, en toute bonne conscience.

**Rindlisbacher Hugo, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Eine Verbesserung des Bahnhofplatzes sollte, wie der Gemeinderat in seiner Einleitung richtig formuliert, für alle Nutzenden Vorteile bringen. Die stetige Zunahme der Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr (öV), aber auch des motorisierten Individualverkehrs (MIV), sollte bei einer solchen Verbesserung berücksichtigt werden. Die negativen Hauptpunkte am vorliegenden Projekt sind für die Fraktion SVP/Die Eidgenossen die Folgenden:

- Der Gemeinderat schreibt, die Passagierzahlen beim öV seien massiv gestiegen. Um wieviel genau?
- Eine Verkehrsentslastung beim Knoten Bahnhofplatz könne nicht über eine Lichtsignalanlage oder Unterführung erreicht werden, vor allem wenn der A5-Vollanschluss Biel Centre mitberücksichtigt werde. Vor 2030 wird dieser wohl kaum realisiert werden können...
- Mit einer Sperrung der Verresiusstrasse würden theoretisch rund 25% des MIV auf die Achse Silbergasse - Guisanplatz - Aarbergstrasse verlagert. Wo bleiben die restlichen 75% MIV?
- Während den Spitzenzeiten würden pro Stunde über 2'500 FussgängerInnen den Guisanplatz queren, wie der Verkehrserhebung von 2012 entnommen werden kann. Auch die Busse würden über den Guisanplatz geführt. Wird dies nicht zu einem Verkehrschaos in der Innenstadt führen?
- Zum Thema Heimatschutz: Bis vor kurzem durfte über das geschützte Gebäude der alten Tramstation nicht diskutiert werden. Mit dem vorliegenden Projekt kann und darf es plötzlich einfach abgerissen werden. Diese Taktik müsste auch bei anderen Geschäften eingeführt werden...
- Die vorgesehene Aufhebung der 34 Oberflächenparkplätze ist für die Fraktion SVP/Die Eidgenossen nicht nachvollziehbar, soll der Platz doch für alle zugänglich sein. Oder etwa doch nicht...?
- Es seien Tarifänderungen für die erste Stunde für Kurzzeitparkplätze im Bahnhofparking geplant. Wie sehen die Tarife aus, sind sie definitiv?
- Zur Velostation steht im Bericht, es gebe im Bereich Bahnhof keine gesicherten Veloabstellplätze. Im Internet steht jedoch: "*Die Velostation bietet am Bahnhof von Biel sichere, gedeckte und komfortable Veloparkplätze. Gegen eine Gebühr kann das Velo in überwachten Räumen parkiert werden. [...] Die Anlage bietet Platz für 405 Velos.*" Warum soll nun noch zusätzlich für über CHF 3,6 Mio. eine unterirdische Velostation für 1'100 Velos erstellt werden, die zudem 24 Stunden beleuchtet und mit Kameras überwacht werden muss? Die Hälfte der Veloparkplätze würde sicher reichen. Im Herbst 2015 sollen vor der Post ja noch 650 zusätzliche Veloparkplätze erstellt werden.

- Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen hat auch noch eine Frage zu den Oberleitungen der Trolleybusse, die ja sicher ebenfalls noch verlegt werden müssen. Sind diese Kosten in den CHF 5,6 Mio. für die Bushaltestellen enthalten oder kommen sie noch hinzu? Es werden acht Haltestellen vorgesehen, so könnten 16 Gelenkbusse gleichzeitig anhalten. Wie oft kommt das vor? Verfügen die Verkehrsbetriebe überhaupt über 16 Gelenkbusse?
- Mit gezielten Massnahmen wie Lichtsignalanlagen soll die Achse Silbergasse - Guisanplatz - Aarbergstrasse optimiert werden. Was dort geht, soll gemäss Bericht auf der Verresiusstrasse nicht funktionieren. Warum nicht?
- Zudem fragt sich die Fraktion SVP/Die Eidgenossen, ob die Leitungen unter dem Bahnhofplatz, welche für das Projekt verlegt werden müssen, bereits in den Kosten enthalten sind.

Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen kann dieses Projekt vor allem wegen der Verkehrsführung, der Sperrung der Verresiusstrasse, der Verkehrsregelung für den MIV, des Parkplatzabbaus, aber auch wegen der enorm hohen Kosten von fast CHF 18 Mio. in Anbetracht der heutigen finanziellen Lage der Stadt nicht unterstützen.

**Steinmann Alfred, Fraktion SP:** Der heutige Bahnhofplatz ist kein attraktives Aushängeschild für Biel. Er muss attraktiver werden, das sieht wohl nicht nur die Fraktion SP so. Die Anforderungen an den Platz sind gross. Täglich müssen ihn rund 30'000 FussgängerInnen überqueren, um in die Stadt oder zu den 13 Buslinien zu gelangen, die alle über den Bahnhofplatz führen. Heute passieren 7'800 Fahrzeuge den Platz und etwa 1'000 Velos wollen dort abgestellt werden. Das ist eine Quadratur des Kreises. Die von der Direktion Bau, Energie und Umwelt ausgearbeitete Vorlage ist ein klarer Kompromiss aller Beteiligten. Es ist ein gut durchdachter Vorschlag, der durch das Mitwirkungsverfahren breit abgestützt ist. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen Nachteile in Kauf nehmen, profitieren aber auch von Vorteilen, auch die Autofahrenden. Wenn ich hie und da mit dem Auto über die Verresiusstrasse fahre, warte ich eine gefühlte Viertelstunde. Vielleicht sind es in Wirklichkeit nur drei oder vier Minuten... Die rund CHF 5 Mio., welche die Stadt nach Abzug aller Beteiligungen noch aus der Investitionsplanung zahlen muss, sind gut angelegtes Geld.

Die Fraktion SP hat lange über diese Vorlage diskutiert: Braucht es dieses Projekt jetzt? Wie steht es mit Kiss&Ride? Werden die Fusswege zu den Perrons nicht viel länger? Fehlt nicht das Element Wasser? Es ist an der Zeit, dass der Platz schöner und sinnvoller gestaltet wird, damit die verschiedenen Verkehrsströme nebeneinander vorbei kommen. Besonders den FussgängerInnen und dem öV muss Priorität eingeräumt werden. Biel muss vorwärts machen und seine Visitenkarte dringend verbessern. Kurzzeitparkplätze und ein Kiss&Ride werden östlich und westlich des Bahnhofs realisiert, offenbar später sogar noch im Süden. Die Distanzen zu den Perrons sind gemäss Vorlage mit ungefähr 150m etwas länger als heute. Sollten aber die beiden Passagen bei der Post und bei der Apotheke Hilfiker gebaut werden können, verkürzen sich diese Distanzen um die Hälfte. Welche grössere Stadt hat einen noch kürzeren Zugang zu den Perrons? In Bern oder Zürich ist es sicher nicht besser... Dass der MIV einen Umweg via Silbergasse - Guisanplatz - Aarbergstrasse fahren soll, macht Sinn. Stellen Sie sich vor, mit der Eröffnung des A5-Westasts führen täglich 32'000 motorisierte Fahrzeuge von Bienne Centre über den Verresiusplatz... Das sind mehr, als täglich durch den Gotthard fahren! Ein Chaosszenario! Ich Sorge mich etwas bezüglich der Auswirkungen des Verkehrs auf

den Guisanplatz. Gemäss Direktion Bau, Energie und Umwelt sollte das Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung der neuen Achse aber moderat sein. Wir werden sehen... Wasser wäre auf dem Platz schön, zwar keine Pfütze wie auf der Esplanade, aber vielleicht ein Brunnen. Es könnte auch ein kleiner sein, wo gratis Wasser getrunken werden kann. Vielleicht kann dieser Gedanke noch weiterverfolgt werden. Die Fraktion SP hält das vorliegende Geschäft mehrheitlich für einen guten Kompromiss und wird der Neugestaltung des Bahnhofplatzes zustimmen.

**Wiher Max, Fraktion GLP:** Die Fraktion GLP dankt dem Gemeinderat für den ausführlichen Bericht. Auch sie hat lange über dieses Geschäft diskutiert. Aus ihrer Sicht erfüllt das vorliegende Projekt genau einen zentralen, positiven Aspekt: Der Platz wird vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit, was klare Vorteile für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (öV) mit sich bringt. Das liegt der Fraktion GLP am Herzen. Es gibt aber auch mehrere negative Aspekte: die enormen Kosten sind für die Fraktion GLP nicht nachvollziehbar. Zum Beispiel kosten die ca. 10 Bushaltestellen gemäss Bericht sage und schreibe CHF 5,5 Mio.. Auch findet die Fraktion GLP das Vorgehen des Gemeinderats für ein so umfassendes Projekt befremdlich. Zwar hat er alle Interessenvertretungen in eine Begleitgruppe eingebunden, aber der Stadtrat, der heute über einen Verpflichtungskredit von CHF 18 Mio. zu befinden hat, wurde kaum einbezogen. Deshalb fordert die Fraktion GLP, dass wenigstens alle Fraktionen in der Begleitgruppe zur Umsetzung eingebunden werden.

Einmal mehr steht der Stadtrat unter Termindruck. Entweder stimmt er heute dem vorliegenden Projekt zu oder Zuschüsse aus dem öV-Fonds, des Bundesamts für Strassen (ASTRA) sowie von Bund und Kanton über CHF 9,5 Mio. gingen verloren. Schon in der Vergangenheit hat die Fraktion GLP darauf hingewiesen, dass sie diese friss-oder-stirb-Mentalität des Gemeinderats nicht goutieren will, weil diese sinnvolle Anpassungen verhindert. Der letzte kritische Punkt ist Geschmacksache: Wenn schon so viel Geld ausgegeben werden soll, erwartet die Fraktion GLP auch eine klare Aufwertung des Bahnhofplatzes. Das fantasielose, graue Betonprojekt gleicht dem Status quo. Der Stadtpräsident sprach von einer Visitenkarte. Visitenkarten sind meine tägliche Arbeit. Von mir gestaltete Visitenkarten sehen anders aus... Die Fraktion GLP fragt sich, ob die Kosten-Nutzen-Rechnung beim vorliegenden Projekt stimmt. Der einzig wirklich positive Punkt, nämlich die Befreiung vom MIV, könnte mit ein paar wenigen Verkehrsschildern viel günstiger realisiert werden. Die Fraktion GLP erwartet eine spannende Debatte, die sie mit grosser Aufmerksamkeit verfolgen wird. Für sie sind die Pro- und Kontraargumente zu diesem Geschäft ziemlich ausgeglichen. Deshalb will sie sich erst nach der Debatte festlegen.

**Sutter Andreas, Fraktion BVP/CVP/BDP:** Zuerst möchte ich den Projektverantwortlichen ein grosses Kompliment machen, dass das vorliegende Projekt überhaupt Gestalt angenommen hat. Wie ich vernommen habe, erinnern sich nicht alle daran: Es war ein zäher Prozess, die Projektbeteiligten davon zu überzeugen, den ganzen Platz in die Planung miteinzubeziehen. Was nun quasi als Kernstück der Neugestaltung präsentiert wird, nämlich die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs (öV), war bei der seinerzeitigen Vorlage im Stadtrat nicht Teil der Planung. Herr Fehr hat zu Recht angetönt, dass die heutige Bahnhofunterführung, obschon sie noch keine 100 Jahre alt ist, hoffnungslos überlastet ist. Treffen die Verkehrsprognosen zu und wird der Velo- und Fussverkehr

weiter gefördert, wie im übernächsten Traktandum gefordert, wird es noch schlimmer und das Nadelöhr wird noch enger. Die Fraktion BVP/CVP/BDP hat immer gesagt, ein Platz müsse nicht nur bis zu den Gebäudefassaden geplant werden, sondern, bei so wichtigen Perimetern, auch darüber hinaus. Ursprünglich war das früher auch so, es gab am Bahnhof nämlich noch einen Zoll und einen Güterumschlag. Es kam damals niemandem in den Sinn, Fahrzeuge, welche die Waren abholen mussten, nordseitig zu verbannen. Der Güterumschlag musste dort erfolgen, was in der Zwischenzeit wohl etwas vergessen ging. Deshalb meine Bitte: nehmen Sie ernst, was bezüglich der Velos gesagt wurde. Wenn der Veloverkehr - wie vorgesehen - gefördert werden soll, reicht das, was hier präsentiert wird, noch bei Weitem nicht. Über kurz oder lang wird der Stadtrat nicht darum herum kommen, in einer dritten Dimension zu denken. Entweder es hat dann ein Parkhaus oder nicht. Ich habe kürzlich gesagt, wenn die Velosituation massgeblich verbessert werden soll, müsste ein grösserer Teil des Parkings für Velos reserviert sein, ob gratis oder nicht, ist allerdings ein anderes Thema. Meines Erachtens sollte der Stadtrat nochmals auf die Frage zurückkommen, ob das Bahnhofparking nicht doch aufgestockt werden sollte, um die anfangs, im Gegensatz zu heute, kaum genutzte Platzkapazität zu verbessern. Letzteres ist jeweils in den Jahresberichten der Parking AG nachzulesen. Eine solche Entwicklung wurde im Bericht vielleicht etwas zu wenig antizipiert. Deshalb müsste meines Erachtens auch ernsthaft wiedererwogen werden, das Bahnhofparking in das Projekt Bahnhofplatz miteinzubeziehen und nicht - obwohl das seinerzeit angedacht war - definitiv auf eine Aufstockung des Bahnhofparkings zu verzichten. Ich möchte zudem ebenfalls empfehlen, mit der Begleitgruppe weiterzumachen. Derzeit findet ein Planungsprozess, noch kein Bauprozess, statt. Angenommen, das Projekt würde vom Volk angenommen, würde ich dringendst empfehlen, dass die politische Sicht des Stadtrats aktiv miteinbezogen wird bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, ist dieser doch ein Kernstück der künftigen Stadtentwicklung.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Während den vergangenen Ratsdebatten wurde immer wieder gesagt, die Stadt müsse attraktiviert, Gebiete aufgewertet und die Hauseigentümerschaft dazu animiert werden, ihre Häuser zu unterhalten und den Renovationsstau nicht noch grösser werden zu lassen. In diesem Jahr hat der Stadtrat bereits etliche Aufwertungs- und Neugestaltungsprojekte bewilligt, darunter das Vorprojekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Ich gehe davon aus, dass die jetzige Gestaltung des Bahnhofplatzes und dessen Nutzungsangebot niemanden befriedigt. Das nun vorliegende Konzept wurde unter Einbezug von Interessengruppen und Betroffenen entwickelt. Es orientiert sich an den vorhandenen Bedürfnissen und ist entsprechend abgestützt. In grösseren Städten wie Zürich besitzen immer weniger Personen ein Privatfahrzeug. Dank einem attraktiven öV-Netz, guten Taktfahrplänen sowie guten Fuss- und Velowegen bewegt man sich von Vorteil ohne sein eigenes Fahrzeug fort. Pendelnde müssen den Bahnhof gut und sicher erreichen können und die Busse sollten möglichst komfortable Haltestellen aufweisen. Gleichzeitig sind Bahnhöfe auch Orte der Begegnung, des Einkaufs und der Verpflegung. Sie vermitteln Bahnreisenden einen ersten Eindruck einer Stadt. Passerelle erachtet das vorliegende Projekt als einen Wurf. Es ist durchdacht, sinnvoll und ausgewogen. Durch die attraktive Neubelebung der von Autos und Velos befreiten Seitenflächen, die verbesserten Zu- und Wegfahrten der Busse, die Verlagerung der Taxis und die Möglichkeit, an der Veresiusstrasse kurzzeitig zu parkieren sowie die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) werden

die verschiedenen Funktionen optimal aufeinander abgestimmt. Die Verlagerungen des MIV werden von den flankierenden Massnahmen begleitet. Entgegen den Behauptungen der Gegnerschaft ist zu erwarten, dass die Geschäfte und Liegenschaften an der Bahnhofstrasse, wie auch rund um den Bahnhof, aufgewertet werden. Als die Nidaugasse vom Verkehr befreit wurde, gab es sicherlich ähnlich negative Stimmen. Doch wie ist es heute? Die Nidaugasse ist eine der meistfrequentierten Strassen der Stadt. Und wurde nicht auch die Erweiterung der Trottoirs mit den Kaffeeterrassen an der oberen Bahnhofstrasse kritisiert? Sollte dort wieder der MIV zirkulieren? Die Restaurants und Cafés möchten das auf gar keinen Fall, das kann ich Ihnen garantieren. Was die Kosten anbelangt, profitiert die Stadt von Geldern, die Bund und Kanton sowieso vergeben. Kann Biel ein Stück von diesem Kuchen abschneiden, sollte die Gelegenheit beim Schopf gepackt werden. Dadurch kann ein wesentlicher Mehrwert für die Stadt erzielt werden. Mit der Verbesserung ihrer Infrastruktur baut die Stadt an ihrer Zukunft, wodurch sie ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort bleibt, sich gute neue Steuerzahlende wohlfühlen und bleiben. Der Bahnhof ist die erste Visitenkarte einer Stadt. Gestalten wir ihn also attraktiv und offen! Passerelle unterstützt die Vorlage und bittet den Stadtrat, dem Geschäft zuzustimmen.

**Haueter Joël, SVP:** Eigentlich wollte ich nichts sagen. Nun möchte ich mich aber zu einigen Voten äussern. Herr Fehr, Sie haben wirklich hervorragende rhetorische Fähigkeiten, die ich bewundere und mir auch für mich selber wünsche. Unter anderem sagten Sie im Zuge der Diskussion zum Rückweisungsantrag, alle Beteiligten müssten Kompromisse eingehen. Anschliessend führten Sie die jeweiligen Zugeständnisse aus. Beim öV erwähnten Sie den Kurvenradius, bei den FussgängerInnen die Ampel am Guisanplatz. Ich bin selber auch Fussgänger oder mit dem öV unterwegs. Diese beiden Zugeständnisse finde ich nicht schlimm. Dass die Velofahrenden ihr Velo nicht mehr einfach so auf dem Bahnhofplatz abstellen dürfen, finde ich auch nicht tragisch. Beim MIV sagten Sie, der Perimeter Bahnhofplatz sei für diesen in veränderter Form zugänglich. Es ist ganz klar: wenn diese Vorlage durchkommt, ist das ein Statement für den öV, für die FussgängerInnen und für die Velofahrenden. Ich selber zähle mich auch dazu. Es ist aber auch ein Statement gegen den MIV. Heute ist zudem die Städteinitiative «Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs» traktandiert. Somit ist klar, welche strategische Richtung der Gemeinderat einschlägt. Der Stadtrat muss sich fragen, ob er das ebenso will. Für die Fraktion SVP/Die Eidgenossen ist klar, dass dem nicht so ist. Deshalb wird sie das vorliegende Geschäft ablehnen.

Nun habe ich noch eine Frage zum Votum des GPK-Sprechers: Er sagte, die vorfinanzierten CHF 9,5 Mio. würden später wieder an die Stadt zurückfallen, müssten aber erst fremdfinanziert werden. Er sagte, die Fremdfinanzierung von CHF 9,5 Mio. zu 1% sei verkraftbar. Das sind ja jährlich "nur" CHF 95'000.-... Obschon das im Vergleich zur Gesamtsumme nicht viel ist, würde ich nicht von "nur" sprechen. Wie lange wird es nach Abschluss des Bauprojekts dauern, bis die Rückzahlung erfolgt? Vielleicht kommt diese Frage zwar nun etwas kurzfristig und kann vielleicht nicht jetzt beantwortet werden... Der GPK-Sprecher erwähnte zudem, weitere CHF 3,5 Mio. seien in einer Spezialfinanzierung bereits vorhanden. Aus meiner Sicht ist Geld in Spezialfinanzierungen nicht vorhanden, sondern muss genauso fremdfinanziert werden. Somit kämen nochmals CHF 35'000.- Zinszahlungen pro Jahr dazu.

**Baltzer Niklaus, SP:** Der Bahnhof und das ganze vorliegende Projekt sollten umfassend beurteilt werden. Heute im Stadtrat wird aber nur über den Bahnhofplatz gesprochen. Verkehrstechnisch muss aber immer an das ganze Gebiet gedacht werden. Der Bahnhof hat einen Nord- und einen Südzugang. Heute wird nur über die Nordseite gesprochen. Auf der Südseite soll aber eine Autobahn gebaut werden, möchte ich der SVP in Erinnerung rufen. Diese kostet nicht CHF 19 Mio., auch nicht CHF 190 Mio., sondern CHF 1,9 Mrd.! Vegleicht man dies mit den städtischen Investitionen für den MIV und den öV, würde ich mich anstelle der SVP zurückhalten. In einem Punkt gebe ich der SVP allerdings recht: Es macht keinen Sinn, so zu tun, als brächte das vorliegende Projekt Vorteile für den MIV. Die Nordseite des Bahnhofs soll für Autos nicht mehr zugänglich sein, die Südseite hingegen schon. Betrachtet man die Sachlage unter diesem Aspekt, eröffnen sich ganz neue Perspektiven. Irgendwo muss angefangen werden, das ist klar, aktuell ist dies die Nordseite. Die Südseite wird folgen, was ich gar nicht so schlecht finde.

**Grupp Christoph, Grüne:** Ich möchte noch auf einen weiteren Aspekt dieses Projekts eingehen, ohne materiell auf einzelne Teile der Vorlage zurückzukommen. Aufgrund der Reaktionen aus der Bevölkerung und der Berichterstattung in den Medien stellt sich für mich immer wieder die Frage, ob CHF 18 Mio. für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes verhältnismässig und sinnvoll sind. Meines Erachtens hat es der Gemeinderat - trotz der sehr gut ausgearbeiteten Vorlage und der vielen Arbeit, die darin steckt - verpasst, dieses Projekt besser zu verkaufen. Von mir aus gesehen fehlt im Bericht insbesondere ein Hinweis darauf, welche Zielsetzungen mit diesem Projekt verfolgt werden. Diese wurden zwar in den Vorjahren diskutiert und waren in der Stadtratsvorlage für den Projektierungskredit noch präsent. Nun treten sie aber in den Hintergrund und der vorliegende Bericht ist relativ technisch ausgefallen. Die Ziele, die mit dieser Vorlage erreicht werden sollen, werden kaum mehr erwähnt. Ich möchte kurz einige Ziele aufführen:

- Verbesserung des Modalsplits: Prozentual gesehen wird der öV in Biel relativ wenig genutzt. Eine Verbesserung des Modalsplits könnte dadurch erreicht werden, dass die Umsteigepunkte reduziert und möglichst gut gestaltet werden. Genau dieser Zielsetzung entspricht das vorliegende Projekt. Das Umsteigen wird massiv erleichtert, denn die FussgängerInnen müssen keine Strasse mehr überqueren.
- Biel erhält nach 80 Jahren quasi eine neue "Reception". Wer in ein Hotel oder Restaurant geht, weiss, dass das wichtig ist. Wie kommt man hinein, wie sieht es aus? Mit einer neuen "Reception" kann Biel seine BesucherInnen, aber auch seine EinwohnerInnen, besser empfangen. Das ist eine wichtige Zielsetzung.
- Biel erhält eine Art Busbahnhof, wenn auch nicht einen ganz so veritablen wie andernorts. Der neue Busbahnhof wird aber seinem Namen gerecht. An einer zentralen Stelle kann quasi in alle Busse eingestiegen werden, die in Biel verkehren.
- Die Verkehrsführung erfolgt in Koordination mit den angekündigten verkehrlich flankierenden Massnahmen. Damit wird eine kantonale, ja sogar eidgenössische Vorgabe erfüllt. Dass die Verresiusstrasse geschlossen wird, ist eine aus den verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 fliessende Anforderung.
- Für die Fahrräder entsteht eine echte Parkierungsanlage. Deren Nutzung wird alle Velofahrenden fordern.

Diese Zielsetzungen sind mit dem vorliegenden Projekt Bahnhofplatz verknüpft. Dadurch relativiert sich der geforderte Betrag. Auf sehr vielen Ebenen können

massive Verbesserungen erreicht werden, die von mir aus gesehen noch verstärkt in die Botschaft einfließen sollten. Dies als Hinweis an die Redaktionskommission, sollte sie gebildet werden. Sie sollte den erwähnten Zielen und dem vorliegenden Projekt noch etwas mehr Gewicht verleihen und es besser verkaufen. Das wäre mein Vorschlag zur Verbesserung der aktuellen Botschaft.

**Gugger Reto, BDP:** Ich weiss nicht, wer am letzten Dienstag die lokale Zeitung gelesen hat. Ich habe jedenfalls erfahren, dass in einer Linde auf dem Bahnhofplatz 50 Bachstelzen nisten. Ich hoffte, Sie Herr Grupp, würden als Biologe etwas dazu sagen. Hat sich der Gemeinderat bereits Gedanken dazu gemacht, was das kantonale Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung (ANF), zum vorliegenden Projekt meint? Meines Wissens gehören Bachstelzen zu den geschützten Vogelarten und diese Linde ist einer der wenigen im Kanton Bern bekannten Ruheplätze. Hat der Gemeinderat bereits abgeklärt, ob dieser Baum einfach so gefällt werden darf und ob diese Vögel gestört werden dürfen? Nicht, dass aufgrund dessen später ein Baustopp verhängt werden muss...

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Besten Dank für die sorgfältige Diskussion dieses Geschäfts und insbesondere für die umfassende Aufbereitung durch den GPK-Präsidenten. In der Eintretensdebatte wurden bereits verschiedene übergeordnete Themen diskutiert. Ich versuche nun, den einzelnen Fragen und Feststellungen nachzugehen:

Die Herren Bösch und Haueter erwähnten die für die Vorfinanzierung anfallenden Zinsen. Diese Finanzierungsmodelle gehören bei Agglomerationsprogrammen und ähnlichem einfach dazu. Der Stadtrat muss einen Bruttokredit beschliessen und das Geld wird später zurückerstattet. Zum Glück sind die Zinsen im Moment ziemlich tief, entsprechend wird diese Belastung relativ bescheiden sein. Klar gibt es sie, da hat Herr Haueter recht. Angesichts des heutigen Zinsniveaus ist sie aber absolut vertretbar. Die Agglomerationsprogramme sind aber einfach so ausgelegt und dadurch auch nicht verhandelbar. Das gilt es, zu akzeptieren.

Herr Donzé bemängelte, es gebe künftig auf dem Platz keine oder zu wenig kostenlose Veloparkplätze. Das ist nun eine Antwort an Herrn Haueter, der meine rhetorischen Fähigkeiten gelobt hat: Für die Velofahrenden ist es ein unglaubliches Opfer, wenn sie nicht mehr auf dem Bahnhofplatz parkieren können und künftig erst noch dafür zahlen müssen. Möglicherweise ist das für sie mindestens so schlimm wie für die Autofahrenden, wenn sie nicht mehr über den Platz fahren dürfen. Alle müssen einen Beitrag leisten. Vor ein paar Jahren sagte ich noch, ich stelle mein Velo immer dorthin, wo es am praktischsten sei. Als Stadtpräsident erlaube ich mir das heute nicht mehr. Ich kam aber auch zur Erkenntnis, dass es so nicht funktioniert. Heute hat es viel mehr Velos als noch vor 10 oder 20 Jahren. Es geht nicht, wenn alle einfach dort parkieren würden, wo sie wollen. Auch die Velofahrenden müssen Opfer erbringen. Würden auf dem Platz ein paar Veloparkplätze realisiert, wären diese in Kürze besetzt. Es käme automatisch zu einem wilden Durcheinander, was zu Zuständen wie den heutigen führen würde. Im Gegensatz zu den Autos können Velos immer noch etwas enger zueinandergestellt werden und behindern so plötzlich die Busse oder stehen Mobilitätsbehinderten im Weg. Dass die Veloparkierung - wie vorgesehen - funktionieren kann, zeigt sich in Bern. Im Rahmen der dortigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes wurden ähnliche Lösungen realisiert. Herr Briechle



scheint nicht gleicher Meinung zu sein. Offenbar ist also auch das eine Frage der Wahrnehmung...

Herr Rindlisbacher stellte die Frage, um wieviel der öV zugenommen habe. Wenn er es ganz genau hätte wissen wollen, hätte er mich das vorgängig fragen müssen. Es kann aber sicher von einer Verdoppelung innert der letzten 10 Jahre ausgegangen werden. Das ergibt sich auch aus dem Ausbau des Fahrplanangebots. Das Thema Tramhäuschen und Denkmalpflege wurde von Herrn Rindlisbacher etwas schwarzweiss dargestellt. Ich weiss nicht genau, welche anderen aus seiner Sicht abzureissenden Gebäude er anspricht. Dazu nur folgender Hinweis: ursprünglich gab es zwei Tramhäuschen. Das eine war wie heute ein Kiosk, das andere der Bahnhof der BTI-Bahn. Dieses zweite Gebäude wurde bereits abgerissen und durch den heutigen Infopavillon ersetzt. Die Symmetrie ist also ohnehin nicht mehr gegeben. Die Denkmalpflege ist mit dem vorliegenden Projekt absolut einverstanden. Manchmal ist es sogar möglich, ein erhaltens- oder schützenswertes Gebäude abzureissen, nämlich dann, wenn der entstehende Gesamtnutzen massiv grösser ist als bei Erhalt des Gebäudes. Der Gesamtnutzen, auch bezüglich des Erscheinungsbildes dieses Platzes aus den 1930er-Jahren, ist insgesamt derart gross, dass ein Abbruch möglich wird. Der Bedarf für die Veloparkplätze ist klar nachgewiesen. Die 400 Plätze der bestehenden Velostation reichen definitiv nicht. Es wäre eine Illusion zu meinen, der Vorschlag der Fraktion SVP/Die Eidgenossen würde funktionieren. Die Velos sind da und müssen abgestellt werden können. Die Oberleitungen der Trolleybusse sind in den Kosten des Geschäfts nicht berücksichtigt. Sie sind Teil eines Geschäfts der VB und müssen vorliegend auch nicht eingerechnet werden. Würden tatsächlich 16 Gelenkbusse der VB gleichzeitig beim Bahnhof anhalten, käme das fast einer Trolleybusparade gleich. Die VB hat 20 moderne Trolleybusse und einen historischen, der nächstes Jahr 75-jährig wird. Es gibt aber auch noch etwa 20 Gelenk-Autobusse sowie die Busse der ASM, der Post, des Funicars und eventuell weitere. Natürlich stehen nicht all diese Busse auf dem Bahnhofplatz. Dieser ist ja keine Garage, wo die Busse abends parkiert werden können. Vielmehr müssen die Busse zu- und wegfahren können. Ausserdem braucht es Kapazitätsreserven, um das künftige öV-Wachstum aufzufangen sowie Reserven für Spezialfälle, also beispielsweise Zusatzkurse für Veranstaltungen. Die vorgesehenen Busperrons braucht es deshalb auf jeden Fall.

Zur Grundsatzfrage, ob das Projekt zu teuer sei und ob das Preis-Leistungs-Verhältnis stimme. Wenn auf diesem Platz angesichts seiner Dimensionen und seiner Nutzung etwas realisiert werden soll, das Biel vorwärts bringt, kostet es einfach soviel! Das Projekt ist bereits stark optimiert worden. Zeitweise beliefen sich die budgetierten Kosten über CHF 20 Mio.. Dank grossem Einsatz aller Beteiligten konnten sie aber reduziert werden. Den nun veranschlagten Preis hat ein solches Projekt einfach, sollen alle nun berücksichtigten Bedürfnisse unter einen Hut gebracht werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Subventionsgeber Bund und Kanton das Projekt nicht unterstützen würden, wäre es überteuert, luxuriös oder unnötig. Im Weiteren ist es so, dass CHF 3,5 Mio. aus der Spezialfinanzierung für Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fussgänger- und Fahrradverkehrs und des alternativen Fahrzeugverkehrs (SGR 761.5) entnommen werden können. Dabei hat Herr Haueter insofern recht, als diese Entnahme anfangs verzinst werden muss. In die betreffende Spezialfinanzierung fliessen aber laufend neue Mittel ein. Also kann diese Summe auch amortisiert werden. Das Geld wird nicht

einfach entnommen und ist dann verbraucht. Die Spezialfinanzierung wird auch wieder geäufnet. Umgekehrt könnte ich natürlich entgegen, dass dank der Äufnung von Spezialfinanzierungen Geld aus dem laufenden Kreislauf entnommen werden kann und dadurch entsprechend weniger Fremdkapital aufgenommen werden muss. Die Entnahme aus der Spezialfinanzierung ist somit absolut vertretbar. Es geht nicht um einen Buchhaltungstrick, weshalb ich kein schlechtes Gewissen habe. Schlussendlich bleiben noch knapp CHF 5 Mio. zu Lasten der ordentlichen Investitionsrechnung, die in der Investitionsplanung aber bereits vorgesehen sind. Für ein Projekt dieser Grössenordnung ist die veranschlagte Summe sicher vertretbar und angemessen. Netto ist die Belastung nämlich nicht grösser als beim ursprünglichen, nun optimierten Projekt.

Zur Frage, wie die politischen Parteien miteinbezogen werden sollen: Es wurde vom «Messer am Hals» oder einer «friss-oder-stirb-Taktik» gesprochen. Es ist immer so, irgendwann kommt im Stadtrat der Tag der Entscheidung. Ich habe nicht gesagt, es gebe keine Gelder aus dem Agglomerationsprogramm, wenn dieses Geschäft heute nicht verabschiedet wird. Ich sagte lediglich, dieses Geschäft sei von sehr vielen Personen mit grossem Engagement vorangetrieben worden. Heute liegt ein entscheidereifes Projekt vor. Ob es allen gefällt, ist eine andere Frage. Es müssen eben auch alle zu gewissen Kompromissen bereit sein. Nun muss der Stadtrat seinen, hoffentlich positiven, Entscheid treffen. Dass der Stadtrat nicht in die Entwicklung von Bauprojekten einbezogen wird, wie es Herr Wiher angedeutet hat, ist üblich. Einbezogen werden die Vertretungen der Nutzenden und die Interessengruppen. So geschah es auch beim Bahnhofplatz. Einbezogen wurden die beim Bahnhof angesiedelten Gewerbetreibenden, Taxihalter, öV, Verkehrs- und Veloverbände und so weiter. Das scheint mir auch richtig, denn der Stadtrat entscheidet politisch.

Es wurde gesagt, der Platz sei ein «fantasieloses Betonprojekt» - eine Wiese eignet sich einfach nicht gut als Bahnhofplatz... Zu viele Brunnen oder andere im Weg stehende Gegenstände sind für gute Verkehrsflüsse, auch für die FussgängerInnen, hinderlich. Auf dem Bahnhofplatz sollen auch Veranstaltungen stattfinden können und im Falle von Zugausfällen muss der Platz befahren werden können. Der Marronistand wird einen Platz haben. Es gibt aber einfach nicht so viel Freiraum für gestalterische Elemente wie bei anderen Plätzen oder Parks. Ein Bahnhofplatz soll und muss vor allem funktional sein.

Besten Dank an Herrn Sutter für seine netten Worte zum Reifeprozess des Geschäfts Bahnhof. Zum Parkhaus hat auch Herr Moser schon oft gesprochen und es gibt auch entsprechende Vorstösse. Der Gemeinderat ist davon überzeugt, dass der künftige Parkierungsbedarf nicht durch eine Aufstockung des bestehenden Bahnhofparkings gelöst werden kann, sondern sinnvollerweise durch ein neues Parking auf der anderen Seite der Geleise, mehr oder weniger direkt am Autobahnkreisel gelöst werden muss. Hinzu kommt, dass die Bauparzelle hinter dem Bahnhofgebäude auch für etwas wertschöpfungsintensiveres als eine Autoabstellanlage genutzt werden könnte. Deshalb beantragt Ihnen der Gemeinderat, das Bahnhofparking nicht aufzustocken. Das ist aber keine Absage an die Parkplätze, von welchen Herr Sutter spricht. Diese sollen sinnvollerweise nur andernorts realisiert werden.

Herr Haueter monierte, die Autos würden quasi vom Bahnhofplatz verbannt. Sie können aber immer noch an den Rand des Bahnhofplatzes fahren und von dort sind, dank der Seiteneingänge, die Wege immer noch kurz. In Biel war es bis anhin - quasi eine Schweizer Rarität - möglich, bis zu den Säulen des Hauptportals zu fahren. Hätte es nicht noch einen Trottoirrand dazwischen, sogar direkt vor den Haupteingang des Bahnhofs. Auch wenn es den einen oder anderen gefiele, dass es so bleiben würde: bei den heutigen Passagierzahlen geht das einfach nicht mehr. Es gilt, zu akzeptieren, dass sich die Welt verändert und entwickelt. Die verschiedenen Verkehrsströme müssen entflochten werden. Die inskünftig zu Fuss zu bewältigenden Distanzen sind im nationalen Vergleich noch immer attraktiv. Jemand sagte, in Bern könne man auf dem Bahnhof parkieren und sich dann mit dem Lift in die Bahnhofhalle begeben. Das ist nur auf den ersten Blick näher. In der Bahnhofhalle angekommen, sind die Wege zu den Gleisen nämlich noch weit. Der Lift erzeugt den Eindruck, die Wege seien kurz, da man sich mechanisch fortbewegen kann. Letztendlich stimmt das aber nicht.

Zum Schluss noch zu den Bachstelzen: Ich hoffe, Herr Känzig kann dazu noch etwas sagen, denn er ist der Spezialist für Bachstelzen, ich nicht. Auch dort gilt aber das Gesamtinteresse. Auch wenn mir die Bachstelzen Freude machen, kann es nicht sein, dass sie am Schluss die Umgestaltung des Bahnhofplatzes verhindern.

Ich möchte dem Stadtrat dringend empfehlen, eine Redaktionskommission einzusetzen. Herr Grupp, es braucht weitere FahnenträgerInnen, die dieses Projekt unterstützen. Deshalb ist es auch wichtig, dass alle Überlegungen in die Botschaft einfließen. Die nötige Zeit ist vorhanden. Eine Redaktionskommission ist das richtige Instrument und ihre Mitarbeit ist willkommen und wertvoll.

**Schwickert Barbara, Direktorin Bau, Energie und Umwelt:** Obwohl Herr Fehr bereits sehr ausführlich geantwortet hat, möchte ich noch einige Punkte ergänzen. Gewisse Fragen stehen noch im Raum. Ich möchte mit der Redaktionskommission beginnen. Alle haben das Bild des heutigen Bahnhofs mit dem grossen, nördlichen Haupteingang vor Augen. Wahrscheinlich können sich viele noch nicht vorstellen, wie der Bahnhof in ein paar Jahren aussehen wird, sollten dereinst die beiden Seiteneingänge realisiert sein. Das wird zu grossen Veränderungen führen, auch in Bezug auf den MIV. Herr Steinmann sagte richtig, dass dadurch die Wege zwischen Kurzzeitparkplätzen und Perrons kürzer werden. Es kann also nicht alleine vom heutigen Erscheinungsbild ausgegangen werden, sondern es muss sich das künftige Erscheinungsbild des Bahnhofs vor Augen gehalten werden. Sich das vorzustellen, wird für alle eine grosse Herausforderung darstellen.

Zum Guisanplatz wurden verschiedene Fragen gestellt und Bedenken geäussert: Ich kann gut nachvollziehen, dass die neuen Ampeln eine gewisse Beeinträchtigung für die FussgängerInnen sein werden. Auch dazu gibt es ja verschiedene Einschätzungen. Ampeln sind aber nötig, um die Fahrplanstabilität für den öV garantieren zu können. In Spitzenzeiten muss der Verkehrsfluss gesteuert werden können. Ausserhalb der Spitzenzeiten werden die Ampeln aber orange blinken. Es wird ein relativ einfacher Verkehrsknotenpunkt, denn Rotphasen werden kurz sein. Es wurde die Frage gestellt, ob der Kreisel in eine Kreuzung umfunktioniert werden wird. Diese Frage ist berechtigt. Ein Kreisel bietet aber einen besseren Verkehrsdurchfluss, vor allem dann, wenn die Ampelanlage ausgeschaltet ist. Dann kann ein Kreisel mehr

Verkehr aufnehmen als eine Kreuzung. Ausserdem würden durch eine Umgestaltung auch wieder zusätzliche, unnötige Kosten entstehen.

Betreffend die Oberleitungen der Trolleybusse gab Herr Fehr bereits die Antwort. Es gibt auf dem Platz aber auch noch andere Leitungen. So haben beispielsweise Swisscom oder Cablecom Leitungen im Boden. Sie werden den Ersatz und das Verlegen selber bezahlen müssen. Das ist auch bei anderen Bauprojekten so. Diesbezügliche Gespräche haben bereits stattgefunden. Auch der ESB hat Leitungen im Boden und wird deren Ersatz selber bezahlen müssen. Ein entsprechender Betrag ist in seiner Investitionsrechnung vorgesehen. Zudem verlaufen unter dem Platz Kanalisationsleitungen, deren Neuverlegung aber ebenfalls über eine Sonderrechnung abgerechnet wird und im vorliegenden Kredit deshalb nicht enthalten ist. Dieser relativ bescheidene Betrag wird in Gemeinderatskompetenz fallen.

Es wurde noch eine Frage zu den Kosten des Busbahnhofs gestellt. Trotz der erwähnten 16 Haltestellen sei CHF 5,6 Mio. ein sehr hoher Betrag. Das stimmt, aber das Ganze ist relativ komplex: Wie aus dem auf den Tischen aufliegenden Plan ersichtlich wird, soll die Hälfte des Platzes zwischen dem Bahnhofgebäude und der Häuserzeile an der Verresiusstrasse künftig für Busse zur Verfügung stehen. Das relativiert die Kosten wieder etwas, denn es geht um eine grosse und neu zu gestaltende Fläche. Für die 16 Haltestellen müssen schwere Platten eingebaut werden, denn Busse sind schwer. Damit sich der Belag nicht schon nach wenigen Jahren deformiert, lohnt es sich, etwas mehr zu investieren, so wie dies auch bei anderen neu gestalteten Haltestellen gemacht wird. Dadurch können die Folgekosten verringert werden.

Das mit den Bachstelzen habe ich auch gelesen und bin zuerst auch erschrocken. Aber ich bin keine Spezialistin und wäre froh, wenn der Spezialist beim Kanton, Herr Känzig, noch etwas dazu sagen könnte. Ich danke für die Unterstützung dieses Projekts.

**Wiher Max, GLP:** Nun hat der Stadtrat ganz viele Antworten erhalten, eine fehlt mir aber noch: Aus den Ausführungen von Herrn Fehr habe ich erfahren, dass eine stadträtliche Begleitung bei Bauprojekten total unüblich sei. Ich erinnere an die Kommission A5, die PPP-Kommission oder die AGGLOlac-Kommission. So unüblich scheint eine Begleitung durch den Stadtrat also nicht zu sein... Deshalb möchte ich nochmals nachfragen, ob die Begleitgruppe für die Umsetzung des Projekts durch Vertretungen aus den Fraktionen erweitert wird?

**Känzig Urs, Grüne:** Als Leiter der Abteilung Naturförderung (ANF) des Kantons Bern kann ich versichern, dass die Bachstelzen für das Projekt kein Problem darstellen.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Bauprojekte wie der Bahnhofplatz werden normalerweise nicht durch den Stadtrat begleitet. Herr Wiher hat lauter Spezialprojekte erwähnt. Der Bahnhofplatz ist strukturell ein normales Bauprojekt im Bereich Infrastruktur. Der Gemeinderat sagte, er wolle ein Verkehrsforum "Plus" schaffen und prüfen, wie die politischen Parteien in geeigneter Weise eingebunden werden können. Wenn nun jede Fraktion eine Vertretung delegieren könnte, würde diese Gruppe ziemlich gross. Ob das die richtige Idee ist, muss geprüft werden. Es

würde sich auch die Frage stellen, wie Parteien behandelt werden, die keiner Fraktion angehören. Der Wunsch nach einer politischen Begleitung kann jedoch berücksichtigt werden. Es wird aber sicher keine neunköpfige stadträtliche Begleitkommission geben. Sonst wird das Projekt gigantisch und es kann nicht mehr gearbeitet werden. Wie ich den Wunsch der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU verstanden habe, sollte die Begleitgruppe ja auch eine gewisse Schlagkraft haben und bei Bedarf kurzfristig reagieren können. Eine geeignete Lösung muss also noch gesucht werden.

## **Vote**

Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014, et s'appuyant sur l'art. 40, al. 1, ch. 1, let. a du Règlement de la Ville de Bienne du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville **arrête**:

- I. Par 42 OUI, 8 NON et 4 abstentions, le Conseil de ville recommande aux ayants droit au vote biennois d'approuver le présent projet d'arrêté communal:

Vu le message du Conseil de ville du 17 décembre 2014, et s'appuyant sur l'art. 11, al. 1, let. a, du Règlement de la Ville de Bienne du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), la Commune municipale de Bienne **arrête**:

1. La Commune municipale de Bienne approuve le projet de réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant et octroie un crédit d'engagement brut de 17'985'000 fr., dont 4'750'000 fr. à la charge du crédit d'engagement n° 56000.0135 «Réaménagement de la place de la Gare», 3'750'000 fr. à la charge du compte n° 56000.0275 «Station vélos à la place de la Gare» imputé pour un montant de 1'600'000 fr. au financement spécial n° 2281.9100 «pour l'encouragement des transports publics, de la circulation des piétons et des cyclistes ainsi que de la circulation de véhicules alternatifs» et 9'485'000 fr. à la charge du compte **no** 56000.0291 «Mesures d'accompagnement pour la place de la Gare» imputé pour un montant de 1'900'000 fr. au financement spécial n° 2281.9100 «pour l'encouragement des transports publics, de la circulation des piétons et des cyclistes ainsi que de la circulation de véhicules alternatifs».
2. Toute dépense supplémentaire due au renchérissement ou à une modification de la taxe sur la valeur ajoutée est d'ores et déjà approuvée.
3. Le Conseil municipal est chargé d'exécuter cet arrêté. Il est habilité à procéder à des modifications de projet s'avérant nécessaires ou indispensables, dans la mesure où elles n'en changent pas le caractère général. Le Conseil municipal est habilité à déléguer cette compétence à la direction responsable.

**Message**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Concernant le chiffre II du projet d'arrêté relatif au message nous avons entendu qu'il y a un consensus pour instaurer une Commission de rédaction. Une telle commission peut être instaurée par simple arrêté du Conseil de Ville et peut obtenir la compétence de rédaction définitive. Cela signifie, qu'elle ne devra pas soumettre une nouvelle fois son projet au Conseil de Ville. Les membres de cette commission seront ensuite nommés par la Conférence des présidents de groupes.

La proposition de vote est donc la suivante: instauration d'une Commission de rédaction avec compétence de rédaction définitive, sans obligation de soumettre le projet une nouvelle fois au Conseil de ville.

**Bösch Andreas, Grüne:** Was Herr Suter sagt, ist korrekt. Nun muss der Stadtrat der Redaktionskommission aber noch einen Auftrag erteilen. Ich bin mir noch nicht ganz im Klaren, wie dieser lauten soll. Einiges sollte klarer formuliert werden. Auf den Tischen liegt ein violettes Blatt mit Ergänzungen der GPK auf. Es handelt sich um einzelne Punkte, die bei der Diskussion zum Rückweisungsantrag angesprochen wurden. Ich finde, der Stadtrat müsste trotzdem noch darüber diskutieren, welchen Auftrag die Redaktionskommission erhalten soll, insbesondere wenn diese abschliessend über die Botschaft entscheiden können soll. Der Stadtrat könnte zum Beispiel definieren, welche Abschnitte noch verändert werden sollen und welche nicht. Dazu möchte ich noch etwas mehr Klarheit. Ich möchte nicht einfach einen Blankoscheck ausstellen.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Nous reviendrons sur le débat concernant le message après la pause et passons maintenant à la motivation des interventions urgentes.

**229. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140362, Peter Moser, FDP  
"Changement au Département de l'urbanisme"**

**Moser Peter, FDP:** Im Bieler Tagblatt vom 13. November 2014 war zu lesen, dass der Stadtplaner gekündigt hat. Die Stelle wurde in der Zwischenzeit ausgeschrieben. In meiner Interpellation stelle ich Fragen zu dieser Ausschreibung. Die Dringlichkeit ist darin begründet, dass bereits Bewerbungen eingegangen sind und der Auswahlprozess läuft.

**L'urgence est accordée.**

**230. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140363, Max Wiher, Groupe PVL "Quel est l'avenir de la salle de la Maison du Peuple?"**

**Wiher Max, GLP:** Auch über das Volkshaus war in der Presse zu lesen. Die Fraktion GLP möchte, dass möglichst rasch Lösungen für die Behebung der aufgetauchten Missstände gefunden werden. Es sind nur drei Fragen zu beantworten.

**L'urgence est accordée.**

**231. Motivation de l'urgence du postulat 20140366, Fritz Freuler, Groupe Les Verts, Daniel Hügli, Groupe socialiste "Améliorer les prestations de service en faveur de la population et du personnel !!!"**

**Freuler Fritz, Grüne:** In diesem Postulat geht es um die Dienststelle Bevölkerung. Der Stadtrat hat im Juni 2013 und im Oktober 2014 je ein Postulat betreffend des Funktionierens dieser Dienststelle überwiesen (Postulate 20120373 und 20140051: «Dienstleistung zu Gunsten Bevölkerung und Personal verbessern»). Heute stehen KundInnen der Dienststelle auf dem Trottoir an, dafür nicht mehr im Treppenhaus... Die Fraktionen Grüne und SP verlangen nach wie vor die Umsetzung des stadträtlichen Anliegens.

**L'urgence est accordée.**

**232. Motivation de l'urgence de l'interpellation 20140364, Mohamed Hamdaoui, Groupe socialiste "Le Service des habitants mérite-t-il encore son nom?"**

**Hamdaoui Mohamed, PSR:** La situation qui règne au Service de la population est inacceptable. Ce n'est pas moi qui le dit, mais le Délégué à la Sécurité de la Ville de Bienne dans le journal Le Matin d'aujourd'hui. Il trouve justement inacceptable le fait que les citoyennes et citoyens doivent attendre des heures durant pour annoncer un changement d'adresse, renouveler un permis C ou tout simplement se rendre au guichet pour donner suite aux exigences de la loi. Il est donc absolument urgent, que le Conseil municipal prenne des mesures pour éviter que cette situation inacceptable ne devienne définitive.

**L'urgence est accordée.**

**233. Motivation de l'urgence de la motion 20140365, Daniel Hügli et Dana Augsburger-Brom, SP "Améliorer les conditions de circulation pour les travailleurs et travailleuses de la zone industrielle des Champs-de-Boujean"**

**Hügli Daniel, SP:** Am 14. Dezember 2014 wurde das Gebiet des Libero-Tarifverbundes auf Biel ausgeweitet. Das bringt gewisse Vorteile, es hat aber auch Nachteile für alle, die in der Industriezone Bözingen arbeiten. Diese Haltestellen gehören nämlich nicht mehr zur Zentrumszone Biel. Ich fordere den Gemeinderat deshalb auf, möglichst rasch eine gute Lösung zu finden.

**L'urgence est accordée.**

**Interruption de la séance: 20h20 - 21h20**

**228. 20120324 Réaménagement de la place de la Gare et de l'espace environnant (suite)**

**Message (suite)**

**Moser Peter, FDP:** In der Pause wurde ich gefragt, weshalb ich zum vorliegenden Geschäft noch nichts gesagt hätte. Ich sei doch Auslöser vieler Debatten zum Bahnhofplatz. In meiner langen Politikkarriere habe ich gelernt, dass man manchmal auch schweigen können muss... Ich finde, dass der Gemeinderat gut daran tut, wenn er Schlüsselpersonen aus der Politik in die Begleitgruppe aufnimmt. Tut er das nicht, riskiert er eine Bruchlandung. Das heutige Projekt sieht nicht zuletzt deshalb so aus, weil sich gewisse PolitikerInnen eingebracht haben.

Wenn ich mich richtig entsinne, sagte der GPK-Präsident vor der Pause, er wisse nicht, welchen Auftrag die Redaktionskommission habe. Für mich ist ihre Aufgabe klar: es gibt die materiellen Aspekte, basierend nicht zuletzt auf den Begründungen des Rückweisungsantrags sowie die Ergänzungen des Gemeinderats und der GPK. Dann gibt es den redaktionellen Aspekt der Botschaft. Im heutigen Bieler Tagblatt beschwert sich Herr Kunz in einem Leserbrief, dass alles, was von der Verwaltung komme, unverständlich sei. Diese Kritik gilt es, aufzunehmen. Die aufgeworfenen Fragen müssen in der Botschaft so beantwortet werden, dass es deren Leserschaft versteht. Es geht ja nicht nur um eine architektonische Vorlage, sondern beispielsweise auch um ein Verkehrsproblem, das die Bevölkerung beschäftigt. Die Redaktionskommission soll alle Aspekte aufnehmen, die zu einem besseren Verständnis beitragen. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ersucht die Redaktionskommission, nicht nur Text zu verwenden, sondern auch Bilder einzusetzen. Der Begleitgruppe stand tonnenweise Papier zur Verfügung, das auch für die Botschaft verwendet werden könnte.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Je vous rappelle que nous traitons le point II du projet d'arrêté concernant le message. L'objectif encouru est celui de



déterminer le mandat à donner à la Commission de rédaction, qui pourrait être instaurée.

**Baltzer Niklaus, SP:** Ich finde, zuhanden des Protokolls muss festgehalten werden, dass die Argumente der Gegnerschaft dargestellt werden müssen. Das bedeutet, dass die Gegnerschaft in der Redaktionskommission vertreten sein muss.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** La proposition concrète est celle de créer une Commission de rédaction avec cinq membres ayant pour mandat de finaliser le message avec les arguments proposés par la Commission de gestion et par le Groupe FDP/PRR/EVP/EDU.

**Grupp Christoph, Grüne:** Anschliessend an das Votum von Herrn Moser möchte ich dafür plädieren, auch den Einleitungstext verständlicher zu formulieren. Die Zielsetzungen sollten nochmals in Erinnerung gerufen werden und es sollte aus den ersten Zeilen klar hervorgehen, für wen welche Verbesserungen zu erwarten sind.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Il est bien entendu, que tout ce qui a été soulevé en discussion, ce qui est encore attendu de la part du Conseil municipal sera fourni par ce dernier, respectivement par la Chancellerie municipale.

## **Vote**

Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014 concernant le réaménagement de la place de la Gare, s'appuyant sur l'article 40, alinéa 1, chiffre 1, lettre a du Règlement de la Ville de Bienne du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville **arrête:**

- II. Le projet de message du Conseil municipal aux ayants droit au vote biennois concernant le réaménagement de la place de la Gare est approuvé avec modifications. Le Conseil de ville décide de confier la rédaction finale du texte du message à une Commission de rédaction.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** À l'issue du vote, la Commission de rédaction peut donc être considérée comme créée et il en appartient dès lors à la Conférence des présidents d'en nommer les membres. Le message est à rédiger d'ici au 12 janvier 2015, afin d'en permettre encore la traduction.

**234. 20140237 Révision du droit communal des contributions**

- A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1)**
- B. Révision totale du Règlement concernant la perception d'émoluments (RDCo 670.1) et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments**
- C. Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1)**
- D. Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0)**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Je propose la procédure suivante:

- Débat d'entrée en matière sur tous les règlements.
- Discussion sur le point B du rapport: Révision totale du Règlement concernant la perception d'émoluments et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.1). D'abord il y aura le débat d'entrée en matière, qui sera suivi du débat article par article.
- Discussion sur le point C du rapport: Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1). D'abord il y aura le débat d'entrée en matière, qui sera suivi du débat article par article.
- Discussion sur le point D du rapport: Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0). D'abord il y aura le débat d'entrée en matière, qui sera suivi du débat article par article.
- Discussion sur le point A du rapport: Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1). Il n'y aura qu'un débat article par article.

**Débat d'entrée en matière**

**Bohnenblust Simon, GPK:** Aus Sicht der GPK werde ich einen Gesamtüberblick zu allen Geschäften geben. Als erstes möchte ich für das umfangreiche Dokument danken. Es umfasst rund 108 Seiten, weil unter anderem auch die Kommentare zu den einzelnen Artikeln sehr ausführlich ausfielen. Sie ermöglichen es aber auch juristischen Laien zu verstehen, auf welchen Grundlagen dieses Reglement ausgearbeitet wurde.

Zur Ausgangslage: Die Gebührentarife I und II wurden in den Jahren 2011 und 2012 als aus dem Projekt Finanzstrategie fliessende Massnahmen angepasst. In erster Linie sollte die aufgelaufene Teuerung ausgeglichen werden. In der Zwischenzeit haben aber zwingende Änderungen im übergeordneten Recht erneut die Anpassung der städtischen Gebührenerlasse notwendig gemacht. Der Gemeinderat hat Experten beigezogen und eine Projektgruppe eingesetzt, welche die notwendigen Revisionsarbeiten in Angriff nahm. Die Projektgruppe kam zum Schluss, dass eine Gesamtüberarbeitung des städtischen Abgaberechts nötig ist, und zwar nicht nur materiell, sondern vor allem auch strukturell. Zielsetzung und wichtige Aspekte des vorliegenden Revisionspakets sind:

- Die Zuständigkeiten und Regelungen für die Festsetzung von öffentlichen Abgaben werden in der Stadtordnung präziser ausgeführt und effizienter ausgestaltet. Neu ist vor allem, dass für die fakultativen Gemeindesteuern und -gebühren sowie städtischen Ersatzabgaben grundsätzlich immer der Stadtrat

zuständig ist. Den Stimmberechtigten verbleibt aber die Möglichkeit, gegen die entsprechenden Beschlüsse des Stadtrates das fakultative Referendum zu ergreifen.

- Der Stadtrat erhält die Kompetenz, die Festsetzung der Gebühren an den Gemeinderat zu delegieren.
- Um eine bessere Transparenz und Nutzerfreundlichkeit zu erzielen, ist das städtische Abgaberecht nur noch in wenigen, nach Zuständigkeit und Materie getrennten Erlassen zusammengefasst. Zu diesen Erlassen wird dem Stadtrat heute das total überarbeitete Gebührenreglement vorgelegt. Es gibt ein Reglement über die fakultativen Gemeindesteuern sowie ein Reglement über die Parkplatzersatzabgaben. Die vorgeschlagenen Reglemente beinhalten die Rahmenbedingungen, dafür fallen im Gegenzug die Ausgestaltung der einzelnen Tarife und die damit zusammenhängenden Ausführungsbestimmungen allein in die Zuständigkeit des Gemeinderats. Die in der Vergangenheit oft unklare und heikle Unterscheidung zwischen stadträtlichen und gemeinderätlichen Tarifen fällt dahin.

Zu den finanziellen und personellen Auswirkungen dieser Revisionen: Grundsätzlich wurde keine generelle Gebührenerhöhung vorgenommen. Zusätzliche Einnahmen können aber neu beispielsweise durch eine Konzessionsgebühr für Fernwärme generiert werden. Dies dürfte jährlich einen fünf- bis sechsstelligen Betrag ausmachen. Die Parkplatzersatzabgabe wird Mehreinnahmen von geschätzten CHF 250'000 pro Jahr einbringen. Auch bei der Direktion Soziales und Sicherheit wird mit Mehreinnahmen im fünf- bis sechsstelligen Bereich gerechnet. Namentlich wird die Möglichkeit geschaffen, Kosten für Sicherheitsmassnahmen bei Grossveranstaltungen an die Organisatoren weiter zu verrechnen. Am Schluss dieses ausführlichen Berichts wird noch die Vernehmlassung zusammengefasst. Die einzelnen Stellungnahmen sind tabellarisch erfasst und zeigen, dass verschiedene Anregungen eingegangen waren. Die Anträge wurden geprüft und werden kommentiert. Die Neuordnung der städtischen Gebühren war grundsätzlich unbestritten. Es wurden aber - wie nicht anders zu erwarten - verschiedene Wünsche geäussert. Umstritten war insbesondere die Parkplatzersatzabgabe und die Verwendung der generierten Einnahmen. Darüber wird der Stadtrat heute Abend sicher noch diskutieren.

Die GPK hat zum vorliegenden Geschäft zwei Anmerkungen:

1. Im Gebührenreglement (neu SGR 670.1) Art. 24 Abs. 2, Verfügungen steht: "*Sie [die Stadt] leitet nach Eintritt der Rechtskraft der Verfügung die Betreuung ein.*" Das entspricht nicht der heutigen Regelung und es ist zu prüfen, ob dieser Absatz gestrichen werden muss.
2. Wie beim vorhergehenden Geschäft gehört, sollen Botschaften einfach und verständlich formuliert werden, obwohl es fast nicht möglich ist, ein neues Reglement für die Botschaft auf ein paar Seiten zusammenzufassen. Der GPK fiel auf, dass in der Botschaft zum Thema Parkplatzersatzabgabe nur von Neubauten die Rede ist. Im Bericht zum Reglement über die Parkplatzersatzabgaben steht aber, dass bei "*Erstellung, Erweiterung, Umbau oder Zweckänderung von Bauten, durch welche der Parkplatzbedarf geschaffen wird auf dem betroffenen Grundstück Parkplätze errichtet werden müssen*". Auch zu diesem Punkt wird es im Verlauf der heutigen Diskussionen noch diverse Anträge geben. Die GPK kann sich deshalb noch nicht zu den Änderungen des Botschaftstextes äussern, beantragt aber, vorliegenden Bericht zu genehmigen.

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Zum Reglement selber ist wenig auszuführen. Vorab möchte ich aber für die Arbeit der Verwaltung danken. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU kann dem gewählten Vorgehen grundsätzlich zustimmen. Für sie bleibt aber ein Wermutstropfen: in der Vernehmlassung wurde ein Vergleich mit anderen Städten in Aussicht gestellt. Ich finde es sehr schade, dass diese Zusammenstellung noch immer fehlt. Dadurch fühlt sich die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU in ihrer Annahme bestätigt, dass die städtischen Gebühren bereits hoch bis sehr hoch angesetzt sind und nicht noch mehr erhöht werden sollten. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ist denn auch froh, dass heute fast keine Gebührenerhöhungen vorgesehen sind. Die neu zu entrichtenden Gebühren findet sie hingegen sinnvoll. Zum Teil müssen diese sogar erhoben werden, weil das übergeordnete Recht geändert hat. Zum Gebührenreglement an und für sich hat die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU jedoch keine Anträge, in der Detailberatung können sich aber allenfalls noch Fragen ergeben.

**Fischer Pascal, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen lehnt das ganze Geschäft ab. Es ist erst zwei Jahre her seit der Einführung der neuen Gebührentarife I und II und schon bastelt der Gemeinderat wieder daran herum und versucht mit allen Mitteln, Kompetenzen des Stadtrats an sich zu reißen. Diesfalls könnte er Gebühren und Tarife festlegen, wie er will, ohne dem Stadtrat Rechenschaft abzulegen. Der Gemeinderat schreibt im Bericht: *"Die Finanzlage der Stadt hat sich kontinuierlich verschlechtert, und bisherige Erkenntnisse gehen davon aus, dass eine Verbesserung der Ertragsseite unverzichtbar ist."* Wie wäre es mit einem Ausgabenstopp, um die Erträge zu verbessern? Weiter schreibt er im gleichen Abschnitt: *"Vorliegend steht die Erfassung von bisher fälschlicherweise nicht auf die Verursachenden überwälzten Aufwendungen im Vordergrund."* Das heisst mit anderen Worten "Verursacherprinzip". Ich nehme aber zum Beispiel die Hundetaxe: welche Aufwendungen hat die Stadt hierfür? 100-fränkige Robidogsäcke, die morgen plötzlich CHF 200.- kosten, um mit dem Geld irgendetwas anderes, Zweckfremdes, finanzieren zu können? Wie steht es denn mit *"fälschlicherweise nicht auf die Verursachenden überwälzten Aufwendungen"* beim öV und seinen Nutzenden? Mit Parkplatzerersatzabgaben wird privaten LiegenschaftseigentümerInnen Geld aus der Tasche gezogen, wenn sie Änderungen an ihren Liegenschaften vornehmen. Das trifft sehr wahrscheinlich insbesondere diejenigen, die in der Innenstadt wohnen. Dort haben nicht alle eine oder zwei Garagen im oder um das Haus. Sie können also entweder ihr Gärtchen in einen Parkplatz umfunktionieren oder eine Strafabgabe bezahlen. Schade um die kleinen, verschwindenden grünen Oasen in der Bieler Innenstadt... Tarife werden als versteckte Steuererhöhungen missbraucht. Deshalb findet es die Fraktion SVP/Die Eidgenossen keine gute Lösung, dem Gemeinderat die Kompetenz für die Festlegung der Höhe der Gebühren zu überlassen. Sie wird das vorliegende Geschäft ablehnen und ist für die Beibehaltung des Status Quo.

**Arnold Niels, Fraktion SP:** Die Fraktion SP unterstützt den gemeinderätlichen Vorschlag. Wie der GPK-Sprecher bereits erläutert hat, geht es vor allem um den zentralen Systemwechsel. Das Vorhaben ist stringent. Bisher konnte nie klar abgegrenzt werden, ob stadträtliche oder gemeinderätliche Gebühren erhoben werden. Dieses Problem wird nun gelöst und der Systemwechsel ist korrekt. Erstmals soll es nur noch ein Reglement zu den fakultativen Gemeindesteuern geben. Dabei ist besonders wichtig, dass die Liegenschaftssteuer wie bis anhin auch weiterhin dem

Souverän vorgelegt werden soll. Die Parkplatzersatzabgabe ist für Biel neu. Diese ist aber im kantonalen Recht vorgesehen. Neben verschiedenen anderen Aspekten ist es auch wichtig, dass alle Liegenschaftsbesitzenden gleichgestellt werden. Bekanntlich musste bisher nichts unternommen werden, wenn aus Platzgründen kein Parkplatz erstellt werden konnte. Nun werden aber alle Liegenschaftsbesitzenden gleichgestellt und das ist sicher sinnvoll. Auch die Verwendung der zu erwartenden Einnahmen für die Finanzierung von Parkplätzen und -häusern findet die Fraktion SP sinnvoll. Schlussendlich beeinflussen die Liegenschaften ja das Parkplatzangebot. Stehen keine privaten Parkplätze zur Verfügung, erhöht sich die Nachfrage nach öffentlichen Parkplätzen. Wie gesagt, unterstützt die Fraktion SP dieses Geschäft.

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Die Fraktion GLP begrüsst die Neustrukturierung des städtischen Abgaberechts, wie sie der Gemeinderat vorschlägt. Die neue Regelung ist einfacher, transparenter und auch stufengerechter. Die heutige Regelung mit zwei verschiedenen Gebührentarifen und unterschiedlichen Entscheidkompetenzen ist wenig logisch und birgt Abgrenzungsprobleme. In diesem Sinn unterstützt die Fraktion GLP die Teilrevision der Stadtordnung, wonach neu sowohl die fakultativen Gemeindesteuern als auch das städtische Abgaberecht durch je ein stadträtliches Reglement geregelt werden. Als Konsequenz daraus unterstützt die Fraktion GLP das neue Gebührenreglement und das neue Reglement über die fakultativen Gemeindesteuern. Soweit dürfte sich der Stadtrat auch relativ einig sein. Zu etwas mehr Diskussionen dürfte aber das Reglement über die Parkplatzersatzabgaben führen. Die Fraktion GLP wird zwar auch dieses unterstützen, dazu aber später mehr. Zum Reglement über die fakultativen Gemeindesteuern wird die Fraktion GLP noch einen Antrag stellen und sie wird einige redaktionelle Änderungsvorschläge zur Abstimmungsbotschaft einbringen, sofern nicht eine Redaktionskommission eingesetzt werden sollte. Die Fraktion GLP findet die Gesamtvorlage sinnvoll und will auf dieses Geschäft eintreten.

**Bösch Andreas, Fraktion Grüne:** Die Fraktion Grüne kann sich vielen, bereits erwähnten Argumenten anschliessen. Das von einigen kritisierte Verursacherprinzip begrüsst sie und findet die diesbezüglichen Anpassungen gerechtfertigt. Die neue Kompetenzenregelung schafft mehr Klarheit und macht das Gebührenwesen transparenter. Die Fraktion Grüne ist etwas erstaunt darüber, dass sich die Fraktion SVP/Die Eidgenossen dagegen wehrt, dass die Stadt neu den Aufwand verrechnen können soll, den sie erbringt. Im Bericht zur Vernehmlassung ist eine Bemerkung der SP erwähnt, der sich die Fraktion Grüne anschliessen kann: der Service Public soll für alle gleichermassen erbracht werden. Gebühren sollen die Kosten städtischer Dienstleistungen decken, die Einzelne für sich in Anspruch nehmen. In diesem Sinn können die Gebühren auch als Mittel, die Ausgaben zu verringern, angesehen werden, denn diese Ausgaben bezahlte bisher die Stadt. Jetzt sollen sie aber verrechnet werden können, was die Fraktion Grüne nur fair und richtig findet. Sie werden dazu beitragen, dass die Stadt weniger Geld ausgibt, weil neu einige Dienstleistungen von den LeistungsbezügerInnen zu bezahlen sind.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Passerelle begrüsst den Willen und die Bestrebungen des Gemeinderates, die städtische Gebührenregelung und den Gebührendschungel zu ordnen sowie durch mehr Transparenz und Klarheit zu vereinfachen. Insbesondere begrüsst sie die Totalrevision des Gebührenreglements, welches die Grundlagen und den Gebührenrahmen klarer definiert. Auch wenn

Passerelle die vorgeschlagenen Grundlagen des Gemeinderates gutheisst, möchte sie doch festhalten, dass die Verwaltung sich mittels der ordentlichen Steuern finanziert und damit auch eine Verpflichtung hat, Dienstleistungen für die BürgerInnen zu erbringen. Der Gemeinderat argumentiert in seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung, dass die Stadt über den Service Public Grundleistungen für alle erbringe, Gebühren jedoch für spezifische Dienstleistungen anfallen und demnach entsprechend dem Verursacherprinzip eingefordert werden können. Stimmt das? Gibt es nicht auch Dienstleistungen, die wir alle stillschweigend mit unseren Steuern mittragen? Zahlen Erwachsene ohne Kinder beispielsweise die Schule nicht mit oder zahlen die EinwohnerInnen nicht mit an Gasleitungen, auch wenn sie keine Gasheizung haben? Es geht um gesellschaftliche Aspekte und das Funktionieren einer Gemeinde als Ganzes, also um gemeinsame Verantwortung und Solidarität. Das ist auch gut so. Die Abgrenzung zwischen Grundleistung und Dienstleistungen nach Verursacherprinzip ist aber nicht immer klar.

Passerelle ist der Meinung, dass die Höhe spezifischer Gebühren moderat festgelegt werden sollte. Es wäre falsch, die Gebühren ständig nach oben anzupassen aus dem Hintergedanken heraus, mehr Geld in die städtischen Kassen zu spülen. Auch wenn der Gemeinderat dem widerspricht, ist dieser Eindruck doch nicht ganz von der Hand zu weisen. So lange die Kompetenz über die Höhe der Gebühren zwar einheitlich geregelt, aber dem Stadtrat obliegt, können die BürgerInnen weiterhin regulativ darauf einwirken. Wird die Kompetenz jedoch alleine an den Gemeinderat übertragen, haben weder der Stadtrat noch die BürgerInnen mehr Einfluss auf Tarifierhöhungen und neu eingeführte Gebühren. Der Gemeinderat kann alles in Verordnungen in eigener Kompetenz erlassen. Das kann nicht im Interesse des Gesetzgebers und der BürgerInnen sein! Passerelle ist sehr erstaunt, dass dies vom Stadtrat akzeptiert wird. Bei einer solchen Kompetenzdelegation werden sich die EinwohnerInnen künftig, wenn plötzlich Gebühren eingeführt oder erhöht werden, sagen, dass die Stadtverwaltung und der Gemeinderat ohnehin machen, was sie wollen. Kann das der Stadtrat wirklich verantworten? Passerelle beantragt deshalb eine Anpassung des Gebührenglements dahingehend, dass die Kompetenz über Tarife und Art der Gebühren dem Stadtrat belassen wird. Der Stadtrat soll nicht nur die Grundlagen des Reglements bewilligen, sondern auch die Anhänge I - V mit den verschiedenen Tarifen, die integrierender Bestandteil des Reglements werden sollen. Aufgrund der darin geregelten Bandbreiten hat der Gemeinderat immer noch ausreichend Handlungsspielraum. Sollte er aber eine neue Gebühr einführen wollen, müsste diese vom Stadtrat gutgeheissen werden. Die entsprechenden Anträge liegen als Tischvorlage (gelbes Blatt) auf. Sollte der Stadtrat diesen Anträgen folgen, wäre in der Folge zu prüfen, welche Anpassungen in Art. 54 der Stadtordnung vorgenommen werden müssen. Ich danke für die Unterstützung dieses Anliegens.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Ich möchte dem GPK-Sprecher bestens danken für die Würdigung. In der Tat stecken grosser Aufwand und ein grosses Engagement in diesem Geschäft und es freut mich, dass dies gewürdigt wurde. Ich stelle fest, dass - wie auch bereits in der Vernehmlassung - mit wenigen Ausnahmen die grundlegenden Veränderungen nicht bestritten werden. Die neue Aufteilung erachtet der Gemeinderat als richtig. Es stimmt nicht, dass er neu einfach neue Gebühren einführen kann. Das vorliegende Gebührenreglement entspricht dem aktuellen "State of the Art" der Gesetzgebung, wie in anderen bernischen Gemeinden auch. Im Reglement werden der Kreis der Abgabepflichtigen, der Gegenstand der

Abgabepflicht, die Bemessungsgrundsätze und weitere Grundlagen festgelegt. Die Festsetzung der Tarife im Einzelfall durch den Stadtrat scheint mir zwar möglicherweise interessant, aber nicht stufengerecht. Bereits in der Vergangenheit konnte der Stadtrat nicht über alle Tarife befinden. Es gab grosse Abgrenzungsprobleme zwischen den Gebührentarifen I und II. Als ich versuchte herauszufinden, was in den Gebührentarif I gehört und was in den Gebührentarif II, bekam ich etwa fünf verschiedene Erklärungen. Je mehr der Gebührentarif angewendet wurde, je mehr die Entwicklung voranschritt, desto intransparenter wurde es. Frau Tennenbaums Vorschlag wäre demnach ein Rückschritt. Der vorliegende Bericht schlägt eine Lösung vor, wonach der Stadtrat die strategischen Aspekte wie Abgabesubjekt und -objekt und Bemessungsgrundsatz festlegt, die Ausführungsbestimmungen aber durch den Gemeinderat festgelegt werden. Deshalb bitte ich den Stadtrat, den Antrag von Frau Tennenbaum abzulehnen. Es ist zudem nicht so einfach, die Anhänge in das Reglement zu integrieren, denn auch die Verordnung enthält Anwendungsbestimmungen. Diese müssten dann wohl ebenfalls noch in das Reglement aufgenommen werden und es müsste erneut geprüft werden, was in ein solchermassen angepasstes Reglement gehört und was in die Verordnung. Das ist gar nicht so trivial. Da sich in der Vernehmlassung eine grosse Mehrheit für den vorgeschlagenen Systemwechsel ausgesprochen hat, hat der Gemeinderat seine Vorlage entsprechend ausgerichtet. Er musste davon ausgehen, dass sein Vorschlag angenommen wird. Überhaupt stellte Frau Tennenbaum für meinen Geschmack die Arbeitsweise und die Geisteshaltung des Gemeinderats etwas sehr negativ dar. Ziel des Gemeinderats ist nicht einfach, möglichst hohe Gebühren zu erheben. Es gibt Gebühren, die sich aus dem übergeordneten Recht ableiten, beispielsweise aufgrund des Kostendeckungs- oder des Äquivalenzprinzips. Der Stadtrat kennt diese Grundsätze und der Gemeinderat will sie einhalten. Er will aber auch, dass Biel insgesamt ein attraktiver Standort ist. Wo sich die Stadt genau situiert, ist vielleicht Auslegungsfrage. Der Gemeinderat macht aber immer wieder Vergleiche mit anderen Schweizer Städten. Wenn nun einfach pauschal gesagt wird, Biel habe hohe Gebühren, stimmt das so nicht. Vielmehr ist die Höhe der Gebühren sehr unterschiedlich. Kürzlich gab es einen Vergleich im Baubereich. Es zeigte sich, dass Biel in einzelnen Bereichen tatsächlich teuer ist. Im Durchschnitt bewegen sich die städtischen Gebühren aber durchaus im Mittelfeld. Mit Verallgemeinerungen muss immer sehr vorsichtig umgegangen werden.

Herr Fischer sagte, nach zwei Jahren werde schon wieder "*gebastelt*". Diesen Vorwurf hätte ich eher vor zwei Jahren akzeptiert. Damals wurde eine rechtliche Struktur, die als Tohuwabohu bezeichnet werden kann, nochmals verlängert, statt sie übersichtlicher zu gestalten. Was jetzt gemacht wurde, ist kein Gebastel, sondern es wurde eine klare, saubere und durchgängige Struktur geschaffen. Deshalb bin ich froh, dass die grosse Mehrheit des Stadtrates offenbar auf dieses Geschäft eintreten und den Grundsätzen des Gemeinderats folgen will. Auch diejenigen, die viel ändern möchten, haben das Eintreten nicht bestritten. Ich möchte aber bereits jetzt beliebt machen, die Anträge von Frau Tennenbaum abzulehnen.

**B. Révision totale du Règlement concernant la perception d'émoluments (RDCo 670.1) et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments**

**Débat d'entrée en matière**

La parole n'est pas demandée.

**Débat article par article**

**Art. 1**

La parole n'est pas demandée.

**Art. 2 - Principe**

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** In meinem auf den Tischen aufliegenden Antrag geht es darum, **dass die Kompetenz der Tariffestsetzung weiterhin beim Stadtrat bleibt und die Anhänge integrierender Bestandteil des Reglements werden.** Es ist ein Grundsatzentscheid und ich möchte beliebt machen, dass der Stadtrat entgegen dem Vorschlag des Stadtpräsidenten diesem Antrag zustimmt.

**Vote**

- sur la proposition de Madame Tennenbaum de modifier al. 2 comme suit: "**Le Conseil de ville définit les prestations soumises à émoluments ainsi que les tarifs dans les appendices 0 – V.**" et compléter al. 3 de l'art. 2 comme suit: "**Lesdits appendices font partie intégrante du présent règlement.**"

**La proposition est refusée.**

**Art. 3 - 4**

La parole n'est pas demandée.

**Art. 5 – Exceptions à l'assujettissement aux émoluments**

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Wenn der Stadtrat will, dass sich die Bevölkerung von Biel für Politik interessiert, sollten Aktivitäten in diesem Bereich einer Ausnahme unterstellt werden. Deshalb unterbreitet Passerelle dem Stadtrat gemäss den auf den Tischen aufliegenden **Antrag, Art. 5 Abs. 2** sowie **Abs. 3** anzupassen.

**Arnold Niels, Fraktion SP:** Die Fraktion SP **beantragt, in Art. 5 Abs. 1 einen neuen Bst. c einzufügen.** Es ist zwar nicht ganz klar, in welchem Reglementsabschnitt eine solche Regelung eingebracht werden muss, denn wahrscheinlich liegt sie in der Kompetenz des Gemeinderats. Trotzdem möchte die Fraktion SP dieses Anliegen hier einbringen.



**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Nach Auffassung des Gemeinderats ist der Vorschlag von Frau Tennenbaum redundant. Art. 5 Abs. 2 Bst. b enthält ja bereits den Grundsatz "*namentlich nicht zu Erwerbs- oder Werbezwecken*". Darunter können alle zusätzlichen Vorschläge von Frau Tennenbaum subsumiert werden. Dem Gemeinderat erscheint die beantragte Änderung deshalb nicht notwendig. Vor allem wäre noch zu klären, welche Aktivitäten zur Förderung der politischen Partizipation überhaupt gebührenpflichtig sein sollen. Meint Frau Tennenbaum die Miete von Lokalen? Mir ist nicht ganz klar, was Sie damit meinen... Wenn es ein sinnvolles Projekt gibt, das nicht Erwerbszwecken dient, ist dieses gemäss Gemeinderat über Art. 5 Abs. 2 Bst. b abgedeckt. Deshalb mache ich dem Stadtrat beliebt, diesen Antrag abzulehnen.

Der Antrag der Fraktion SP ist nach Ansicht des Gemeinderats, in Anwendung des Kostendeckungsprinzips, ebenfalls bereits abgedeckt. Der Gemeinderat hat versucht, das Gleichbehandlungsgebot möglichst konsequent durchzuziehen. Manchmal trifft es einen halt selber... Der Gemeinderat findet aber, dass die politische Tätigkeit gegenüber anderen, ebenfalls wichtigen Tätigkeiten nicht privilegiert werden sollte. Deshalb mache ich dem Stadtrat beliebt, auch diesen Antrag abzulehnen.

### **Vote**

- sur la proposition de Passerelle de modifier **l'art. 5 al. 2** comme suit: "*[...] d'autres exceptions à l'obligation de payer des émoluments d'utilisation ou des émoluments administratifs **peuvent être accordées***", et **al. 3** comme suit: "*Sont notamment dans l'intérêt public les manifestations d'utilité publique, **les activités visant à encourager la participation politique**, les événements culturels et la promotion de la jeunesse, de la formation et du sport de masse.*"

**La proposition est refusée.**

- sur la proposition du Groupe socialiste d'ajouter **une nouvelle lettre c à l'art. 5: "Pour les prestations de l'Administration municipale en faveur des partis politiques biennois en relation avec des élections."**

**La proposition est refusée.**

### **Art. 6 - 15**

La parole n'est pas demandée.

### **Art. 16 - Échelonnement des émoluments**

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Als Konsequenz zum Antrag von Passerelle zu Art. 5 geht es darum, dass die Abstufung der Gebühren für Aktivitäten zur Förderung der politischen Partizipation festgehalten werden sollte. Deshalb stelle ich den auf den Tischen aufliegenden **Antrag zu Art. 16 Abs. 1.**

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Da der Antrag von Passerelle zu Art. 5 nicht angenommen wurde, bin ich konsequenterweise der Meinung, dass auch Art. 16 nicht

entsprechend angepasst werden sollte. Meine Ausführungen zu Art. 5 gelten auch hier. Ich bitte den Stadtrat, diesen Antrag abzulehnen.

## **Vote**

- sur la proposition de Passerelle de modifier l'art. 16 al. 1: *"Dans le cas des émoluments prévus aux art. 12, 14 et 15, le Conseil municipal peut fixer des tarifs inférieurs s'il s'agit de manifestations d'utilité publique ou d'intérêt public, d'activités visant à encourager la participation politique, d'événements culturels ou de la promotion de la jeunesse, de la formation et du sport de masse."*

**La proposition est refusée.**

## **Art. 17 - 19**

La parole n'est pas demandée.

## **Art. 20 – Émoluments selon le temps employé**

**Bohnenblust Peter, FDP:** Ich habe eine technische Frage. Gehe ich richtig in der Annahme, dass im Gebührenreglement (SGR 670.1) in Art. 20 - Aufwandgebühren Halbstundentarife angedacht sind? Abs. 2 hält fest: "Zeittarif I: CHF 70.00/h", "Zeittarif II: CHF 100/h", "Zeittarif III: CHF 130/h" und "Zeittarif IV: CHF 190/h". Abs. 4 hält fest, dass im Viertelstundentakt auf- oder abgerundet werden soll. Ich gehe davon aus, dass pro halbe Stunde Rechnung gestellt wird. Stimmt das?

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Ja, das stimmt.

## **Art. 21 - 23**

La parole n'est pas demandée.

## **Art. 24 - Décision**

**Bohnenblust Simon, GPK:** Die GPK stellte dem Gemeinderat vorgängig die Frage, ob Abs. 2 gestrichen werden sollte, da er der heutigen Regelung widerspricht. Leider hat sie bis heute keine Antwort erhalten. Sie möchte noch erfahren, wie mit diesem Absatz umgegangen werden soll.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Ich verstehe die Frage nicht ganz...

**Pittet Natasha, au nom de la Commission de gestion:** La Commission de gestion a appris seulement aujourd'hui, que la Ville procède à une décision seulement après une opposition, en même temps que la mainlevée de l'opposition, tandis que selon l'art. 24 al. 2 des poursuites sont engagées seulement après une décision, comme cela est d'usage pour les dettes de privés. La Commission de gestion se demandait s'il ne serait pas mieux de laisser tomber cet alinéa vu qu'il est contraire à la pratique actuelle.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Besten Dank für diese Erläuterung. Dieser Absatz kann gestrichen werden. Er sagt lediglich aus, dass es eine rechtskräftige Verfügung

braucht, um eine Betreuung einzuleiten. Das ist im öffentlichen Abgabewesen so, auch wenn es nicht explizit erwähnt wird. Damit würde sich bei einer Streichung von Abs. 2 an der bisherigen Praxis nichts ändern.

**Pittet Natasha, au nom de la Commission de gestion: La Commission de gestion propose de biffer l'al. 2 de l'art. 24**

#### **Vote**

- sur la proposition de la Commission de gestion

**La proposition est acceptée.**

#### **Art. 25 - 26**

La parole n'est pas demandée.

#### **Art. 27 – Dispositions d'exécution**

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Ich ziehe meinen Antrag zu Art. 27 zurück.

#### **Art. 28 - 31**

La parole n'est pas demandée.

#### **Vote**

Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014 concernant la révision du droit communal des contributions:

A. [...]

**B. Révision totale du Règlement concernant la perception d'émoluments (RDCo 670.1) et des tarifs des émoluments I et II de l'Administration municipale (RDCo 670.11 et RDCo 670.12), nouveau Règlement sur les émoluments**

C. [...]

D. [...]

sous réserve du référendum facultatif selon l'art. 14 du Règlement de la ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), et s'appuyant sur l'art. 40, al. 1, ch. 4, let. f du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville de Bienne **arrête avec 44 OUI contre 7 NON et 0 abstention:**

Le Règlement sur les émoluments (RDCo 670.1) est adopté avec modifications.

## C. Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1)

### Débat d'entrée en matière

La parole n'est pas demandée.

### Débat article par article

#### Art. 1 - 8

La parole n'est pas demandée.

#### Art. 9 – Montant de la taxe de séjour

**Güntensperger Nathan, Fraktion GLP:** Die Fraktion GLP beantragt, in Abs. 1 Bst. b den Satzteil *"in Unterkunftsstätten des schweizerischen Bundes für Jugendherbergen"* zu ersetzen mit *"in einfachen Beherbergungsbetrieben"*. Die Fraktion GLP findet, dass die namentliche Erwähnung eines Mitkonkurrenten in einem touristischen Segment nicht in das Gebührenreglement gehört. Vor vielleicht 60 Jahren, als es keine mit Jugendherbergen vergleichbaren Anbieter gab, wäre die namentliche Erwähnung vielleicht noch in Ordnung gewesen. In der heutigen Zeit gibt es aber auch andere Herbergen im tieferen Preissegment. Die Fraktion GLP dankt für die Unterstützung ihres Antrags.

**Bösch Andreas, Fraktion Grüne:** Grundsätzlich kann die Fraktion Grüne diesen Antrag unterstützen. Sie fragt sich aber, ob der Abgrenzung zum Begriff *"Pensionen"* damit Genüge getan ist. Könnte mit der vorgeschlagenen Formulierung noch genügend unterschieden werden, welche Betriebe unter Art. 9 Bst. a des Reglements über die fakultativen Gemeindesteuern fallen und welche unter Bst. b? Wenn diese Abgrenzung klar ist, hat die Fraktion Grüne kein Problem mit der vorgeschlagenen Änderung.

**Güntensperger Nathan, Fraktion GLP:** Eine genaue Abgrenzung ist nicht möglich. Das ganze Gewerbe ist mittlerweile stark in Umbruch. Es gibt airbnb, Bed&Breakfast, Schlafen im Stroh, Campingplätze, Jugendherbergen, Hostels, Pensionen, Hotels, Budgethotels und so weiter. Eine scharfe Trennung ist unmöglich. Es ist aber einfach nicht logisch, wenn ein Anbieter namentlich erwähnt wird. Das ist, wie wenn im Reglement stünde, beispielsweise die Accor-Hotelgruppe habe Sonderkonditionen. Gemäss Herrn Kocher von Tourismus Biel-Seeland wird für die Tourismusabgabe die Parahotellerie zu einer tieferen Kategorie gezählt. In die obere Kategorie gehören nur die Hotels. Für Tourismus Biel-Seeland ist es deshalb weniger wichtig, wie die beiden Absätze im Reglement genau formuliert sind. Mir geht es darum, darauf hinzuweisen, dass die Schweizer Politik die Jugendherbergen immer wieder relativ stark subventioniert hat. Ich möchte daher explizit festhalten, dass es auch noch andere Anbieter gibt. Es macht deshalb keinen Sinn, im Reglement einen Anbieter namentlich aufzuführen. *"Campingplätze"* ist beispielsweise ein allgemeiner Begriff für eine bestimmte Beherbergungsart. Für mich persönlich spielt es keine Rolle, ob unser Antrag angenommen wird oder nicht, meine Lago Lodge steht ja in Nidau... Je höher

die Tourismusabgabe in Biel ausfällt, desto weniger Konkurrenz hätte ich zu fürchten (*lacht*).

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Ich kenne die Meinung des Gemeinderats noch nicht, möchte aber trotzdem zwei Bemerkungen anbringen: Kurtaxen werden, soviel ich weiss, im ganzen Seeland erhoben. Es wäre gefährlich, in Biel plötzlich einen anderen Begriff zu verwenden. Die Unterkunftsstätten des Schweizerischen Bundes für Jugendherbergen sind heute in den meisten Fällen alles andere als einfache Beherbergungsbetriebe. Würde nun dieser Begriff verwendet, fielen für mich die Jugendherbergen nicht mehr unter Abs. b, sondern unter Abs. a. In Zuoz wurde kürzlich eine Jugendherberge mit Spa-Bereich eröffnet. Diese würde mit der neuen Formulierung sicher nicht mehr unter Abs. b fallen, das muss allen bewusst sein. Ich mache deshalb beliebt, beim Vorschlag des Gemeinderats zu bleiben, der auch im übrigen Seeland gilt. So wissen alle, wovon die Rede ist.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Herr Bohnenblust sagte es eigentlich schon: im Seeland wird die Kurtaxe einheitlich angewandt und in allen Gemeinden gleich umgesetzt. Ich kann verstehen, dass Herrn Güntensperger dieser Begriff nicht gefällt. Trotzdem möchte ich dem Stadtrat beliebt machen, nicht auf den Antrag der Fraktion GLP einzugehen. Damit erhielte Biel eine Sonderregelung, was wiederum zu Vollzugsproblemen führte. Änderungen müssten - wenn schon - im ganzen Seeland einheitlich vollzogen werden.

Zur Frage, was diese Begriffe genau bedeuten: Für mich sind in Abs. 1 Bst. b primär Massenunterkünfte gemeint. Alles, was in Richtung Hotellerie geht, gehört für mich zu Bst. a. So verstehe ich das. Mir wären keine Vollzugsprobleme bekannt. Das wäre für mich ein weiteres Motiv, nun nicht aufgrund einer spontanen Aktion Änderungen vorzunehmen und sich damit möglicherweise viele neue Probleme aufzuhalsen. Ich mache beliebt, diesen Antrag abzulehnen.

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Wenn Art. 9 Bst. b so zu verstehen ist, dass damit Massenunterkünfte gemeint sind (ich selber verstehe ihn auch so...), ist es umso unsinniger, dass darin der Schweizerische Bund der Jugendherbergen erwähnt ist. Seien wir ehrlich: je länger je mehr ähneln die Jugendherbergen eher Designerhotels als Massenlagern...

## **Vote**

- sur la proposition du Groupe PVL de remplacer dans l'art. 9 al. 1 lettre b "*Auberges de Jeunesse Suisses*" par "**des structures d'hébergement simples**".

**La proposition est refusée.**

## **Art. 10 - Assujettissement**

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Als das Reglement über die fakultativen Gemeindesteuern erstellt wurde, gab es noch keinen Zivildienst. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU findet, der Zivildienst sollte mit dem Zivilschutz gleichgestellt werden. **Deshalb beantragt sie, Abs. 2 Bst. c wie folgt anzupassen:** "*Militärpersonen und Angehörige des Zivilschutzes und Zivildienstes im Dienst*". Ich

weiss, dass das sprachlich nicht sehr schön ist, aber wahrscheinlich geht es nicht anders.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** An sich kann ich das von Herrn Bohnenblust vorgebrachte Motiv nachvollziehen. Ich bin aber nicht sicher, ob es diesen Fall überhaupt gibt. Zivildienstleistende müssen von ihren Arbeitgebern untergebracht werden. Ich nehme nicht an, dass sie im Hotel wohnen. So stelle ich mir Zivildienst jedenfalls nicht vor, zumal das ein deutlicher Unterschied zum Militär wäre. Der Zivilschutz ist doch eigentlich so etwas wie eine Unterabteilung des Militärs... Der Zivildienst hingegen ist ein alternatives Angebot zum Militär. Ich kann mir nicht vorstellen, in welchen Fällen die von Herrn Bohnenblust verlangte Änderung angewandt würde. Organisationen, die Zivildienstleistende beschäftigen, bringen diese selber unter. Vielfach wohnen sie sogar zu Hause, denn es gibt viele Möglichkeiten, in der näheren Umgebung Zivildienst zu leisten. Meistens ist so gar keine bezahlte Unterkunft nötig. Ich mache beliebt, diesen Antrag abzulehnen, auch weil es meines Wissens in keiner anderen Gemeinde eine solche Präzisierung gibt.

### **Vote**

- sur la proposition du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU de modifier l'art. 10, al.2, lettre c: *"les membres de l'armée et de la protection civile en service, **ainsi que du service civil**"*

**La proposition est acceptée.**

### **Art. 11 - 19**

La parole n'est pas demandée.

### **Art. 20 - Enregistrement**

**Bohnenblust Peter, FDP:** Im Entwurf zum Reglement über die fakultativen Gemeindesteuern figurierten noch die Abs. 2 und 3 von Art. 20, welche die Hundekontrollmarke erwähnten. In der Vernehmlassung forderte die FDP, die Hundekontrollmarke abzuschaffen, weil sie nicht mehr zeitgemäss ist. Wurde die Hundekontrollmarke nun definitiv abgeschafft oder existiert sie in anderen Reglementen noch?

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Wie mir die Stadtschreiberin bestätigt, wird die Hundekontrollmarke mit dem heutigen Entscheid abgeschafft.

### **Art. 21 - 28**

La parole n'est pas demandée.

**Vote**

Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014 concernant la révision du droit communal des contributions:

A. [...]

B. [...]

**C. Édiction d'un Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1),**

D. [...]

sous réserve du référendum facultatif selon l'art. 14 du Règlement de la ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), et s'appuyant sur l'art. 40, al. 1, ch. 4, let. e du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville de Bienne **arrête avec 44 OUI contre 6 NON et 1 abstention:**

Le Règlement sur les impôts communaux facultatifs (RDCo 660.1) est adopté avec modifications.

**D. Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0)****Débat d'entrée en matière**

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Wie bereits angekündigt, wird die Fraktion GLP die Einführung der Parkplatzersatzabgabe unterstützen. Das Prinzip ist inzwischen weit verbreitet. Die Städte Bern und Thun sowie die Gemeinde Köniz und andere Gemeinden in der Grösse Biels kennen eine solche Abgabe bereits, so auch Nidau und Brugg. Das Prinzip ist sinnvoll. Die vorgesehene Ersatzabgabe ist geschuldet, wenn ein Bauherr nicht in der Lage ist, die gesetzlich vorgeschriebenen Parkplätze für seine Liegenschaft zu erstellen. Das bedeutet, dass die Liegenschaftsbewohnenden oder -nutzenden im öffentlichen Raum parkieren müssen. Somit ist es nicht mehr als billig, wenn die betroffenen Liegenschaftsbesitzenden die Öffentlichkeit dafür entschädigen, dass für das Parkieren öffentlicher Raum beansprucht werden muss. Die Tatsache, dass vor Ort keine Parkplätze vorhanden sind und sich eine Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr somit als umständlich erweist, könnte aber auch - und das wäre die grosse Hoffnung der Fraktion GLP - dazu führen, dass anreisende Personen andere Mobilitätsformen wählen. Dies insbesondere dann, wenn das Angebot des öffentlichen oder des Langsamverkehrs attraktiv ist. Aus diesen Überlegungen heraus unterstützt die Fraktion GLP die vom Gemeinderat vorgeschlagene Verwendung der Ersatzabgaben entsprechend den im Reglement über die Bewirtschaftung, Finanzierung und Erstellung öffentlicher Parkieranlagen (SGR 761.5) vorgesehenen Zweckbestimmungen je hälftig für die Alimentierung der Spezialfinanzierung Parkieranlagen und der Spezialfinanzierung Förderung öffentlicher Verkehr, Fussgänger- und Fahrradverkehr und alternativer Fahrzeugverkehr (Art. 19 und 20).

**Arnold Marc, SP:** Die Parkplatzersatzabgabe finde ich sinnvoll. Ich habe aber noch eine Frage zur allgemeinen Handhabung: Wenn bisher jemand auf seinem

Privatgrundstück Parkplätze erstellt, wurden vielfach in der näheren Umgebung öffentliche Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben. Ist das weiterhin der Fall?

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Es freut mich, dass die Einführung der Parkplatzerersatzabgabe ausser von der Fraktion SVP/Die Eidgenossen grundsätzlich nicht bestritten wird. Sie ist dem Gemeinderat wichtig, denn sie stellt eine Gleichbehandlung her. Wer heute die gesetzlich verlangten Parkplätze nicht bauen kann, spart deutlich Kosten und hat einen wirtschaftlichen Vorteil. Wenn immer möglich müssen Parkplätze gebaut werden, auch wenn es technisch schwierig und anspruchsvoll oder mit hohen Kosten verbunden ist. Das ist nicht gerecht. Mit der Parkplatzerersatzabgabe kann hier ein Ausgleich geschaffen werden. Die Stadt ist aber nicht die katholische Kirche und betreibt Ablasshandel. Man kann sich nicht wahlweise freikaufen! Nur wenn es objektiv nicht möglich ist, Parkplätze zu erstellen (was tendenziell eher in der Innenstadt vorkommt als in den Aussenquartieren), ist dafür eine Abgabe geschuldet. Mit dieser Abgabe können entweder konzentrierte Parkieranlagen geschaffen oder allenfalls Massnahmen zur Förderung des öV oder des Langsamverkehrs ergriffen werden. Das trägt dazu bei, dass diejenigen, die keine Parkplätze bauen können, auch gar kein Auto mehr brauchen. Das macht Sinn. Die angestrebte Lenkung ist nach Ansicht des Gemeinderats korrekt. In den letzten Jahren wurde sehr viel für die Aufwertung der Innenstadt getan, so wurden zum Beispiel breitere und komfortablere Trottoirs gebaut. Was war die Folge? Trotz Verbots wurde auf den neuen Trottoirs parkiert! Dafür sind diese Aufwertungen nicht vorgesehen. Wenn genügend Parkplätze zur Verfügung stehen und dort wie vorgesehen erstellt werden, können die Autos korrekt parkiert werden. Dort, wo das nicht möglich ist, muss ein Beitrag für eine kollektive Abstellmöglichkeit geleistet werden. Deshalb ist die Parkplatzerersatzabgabe korrekt und sinnvoll. Alle anderen grösseren bernischen Gemeinden kennen sie schon wie auch unsere Nachbargemeinden Brugg und Nidau, die ja von der urbanen Bebauung her durchaus mit Biel vergleichbar sind. Es werden klare Grundlagen geschaffen, die auch zu mehr Rechtssicherheit führen. Mit dem neuen Reglement ist klar: wer keinen Parkplatz bauen kann, muss bezahlen. Das Bauvorhaben kann aber trotzdem realisiert werden. Heute könnte eine Ausnahme theoretisch auch verweigert werden.

Zur Frage von Herrn Arnold: Sie müssen sich das plastisch vorstellen. Wenn jemand vor seinem Haus einen privaten Abstellplatz realisieren will, dessen Zufahrt durch einen öffentlichen Parkplatz behindert würde, gibt es zwei Möglichkeiten: entweder wird der Bau des privaten Parkplatzes untersagt oder der öffentliche Parkplatz wird aufgehoben. Bisher war es eher so, dass, wo die Möglichkeiten für die Erstellung von privaten Parkplätzen vorlagen, die Erstellung auch gewährt wurde. Ich finde, das muss auch in Zukunft möglich sein.

**Arnold Marc, SP:** Das ist mir schon klar, aber wenn ich jeweils den Amtsanzeiger lese, fällt mir auf, dass die aufgehobenen Parkplätze nicht direkt vor den betroffenen Liegenschaften liegen, sondern irgendwo im Quartier. Ich nehme an, dass das mit der Luftreinhalteverordnung des Kantons zu tun hat, welche vorgibt, wieviele Parkplätze pro Einwohner realisiert werden dürfen.

**Bohnenblust Peter, FDP:** Nicht nur die SVP sprach sich in der Vernehmlassung gegen die Einführung der Parkplatzerersatzabgabe aus, sondern auch der Hauseigentümerverband (HIV) und die FDP. Die FDP ist der Auffassung, dass die



Hauseigentümer, die einen Parkplatz realisieren können, dies auch tun werden, weil dadurch ein Mehrwert generiert wird. Das wäre eine Ungleichbehandlung gegenüber denjenigen, die eine Parkplatzerersatzabgabe zahlen müssen, obwohl sie keinen Mehrwert haben. Deshalb hat die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ein gewisses Verständnis für die Haltung der Fraktion SVP/Die Eidgenossen, die dieses Reglement ablehnt. Meine Fraktion hofft aber, dass sie noch einige Änderungen einbringen kann, denn ich nehme an, dass eine Mehrheit des Stadtrates diesem Reglement zustimmen wird.

**Grupp Christoph, Grüne:** Aufgrund des Votums von Herrn Fischer in der Eintretensdebatte bin ich nun doch etwas verunsichert. Könnte es tatsächlich sein, dass bei einem Umbau plötzlich zusätzliche Parkplätze erstellt werden müssten, für die dann der Garten geopfert werden muss?

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Wo immer möglich müssen die geforderten Parkplätze erstellt werden. Es gibt aber auch andere Bestimmungen, die beispielsweise den Anteil Grünflächen reglementieren. Es ist nicht so, dass in einem Garten zwingend Parkplätze erstellt werden müssten. Gerade bezüglich Innenhöfe und freizuhaltenden Flächen in der Innenstadt bestehen weitere Restriktionen. Dort treffen verschiedene rechtliche Ansprüche aufeinander. Deshalb kann Herrn Grupp's Frage nicht einfach mit Ja oder Nein beantwortet werden. Wenn bei einer Liegenschaft aber noch viel freie Fläche zur Verfügung steht, beispielsweise bei einem feudalen Einfamilienhaus, und dieses aufgestockt werden soll, kann es in der Tat sein, dass auf dem betreffenden Grundstück weitere Parkplätze erstellt werden müssen. Das finde ich aber auch richtig so. Wenn der Garten erhalten werden soll, können die Parkplätze ja auch unterirdisch erstellt werden.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Wenn ich ein Haus in der Stadt kaufe und dieses renoviere, gilt die Parkplatzerersatzabgabe also auch für mich?

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Das ist eine andere Frage. Vorhin ging es um eine Erweiterung. Sobald eine zusätzliche Nutzung angestrebt wird, müssen auch zusätzliche Parkplätze erstellt werden. Wenn einfach nur neu gestrichen wird, ist das nicht der Fall. Wenn also aufgestockt oder der Estrich ausgebaut wird und dadurch eine zusätzliche Wohnung entsteht, dann kommt dieses Reglement zum Zug, nicht aber, wenn an der bestehenden Struktur nichts verändert wird.

## Débat article par article

### Art. 1 - 4

La parole n'est pas demandée.

### Art. 5 - Remise

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU ist froh, dass mit Inkrafttreten des neuen Reglements die teils illegale Praxis, gemäss welcher Bauherrschaften bisher ohne rechtliche Grundlage eine Ersatzabgabe leisten mussten, endgültig vorbei ist. **Sie beantragt, den Titel zu ergänzen mit "und Ausnahmen" und einen neuen Abs. 2 einzufügen, wonach**

**Um- und Ausbauten, die der inneren Verdichtung dienen, nicht abgabepflichtig sind.**

Es wird viel von innerer Verdichtung gesprochen, sie ist oft wünschenswert. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU glaubt, dass die EigentümerInnen die erforderlichen Parkplätze wo immer möglich erstellen, denn sie bringen einen Mehrwert. Wenn aber bei einer inneren Verdichtung kein Parkplatz erstellt werden kann und dafür noch bezahlt werden muss, kann es sein, dass auf eine Verdichtung verzichtet wird. Das findet meine Fraktion nicht gut. Deshalb sollte eine entsprechende Ausnahme gemacht werden.

**Arnold Niels, Fraktion SP:** Dieser Antrag zeigt exemplarisch das Problem der inneren Verdichtung. Würde diese Änderung angenommen, könnte ein 100 m hohes Hochhaus gebaut werden, ohne dass Parkplatzerersatzabgaben bezahlt werden müssten. Deshalb ist dieser Antrag abzulehnen.

**Bösch Andreas, Fraktion Grüne:** Die Fraktion Grüne tat sich schwer mit dem Begriff "*innere Verdichtung*". Auch hierbei geht es um eine Definitionsfrage. Innere Verdichtung kann einerseits bedeuten, dass bisher anders genutzter Raum in Wohnraum umfunktioniert wird. Andererseits kann es aber auch bedeuten, dass in die Höhe gebaut und so verdichtet wird. Die Fraktion Grüne befürchtet, dass bei Annahme dieser Änderung das vorliegende Reglement nur noch für Neubauten gelten würde. Deshalb wird sie diesen Antrag ablehnen.

**Arnold Marc, Fraktion SP:** Bei "*innerer Verdichtung*" kommen mir die chinesischen Wanderarbeiter in den Sinn. Sie werden in einer Art Käfig zu zwanzigst oder dreissigst untergebracht. In Deutschland ist es ähnlich: Liegenschaftsbesitzende pferchen gewisse Bevölkerungsgruppen in verdichtete Wohnungen und machen aus einer Fünf- eine Zehnzimmerwohnung. Auch in Biel sind gewisse Bevölkerungsgruppen offenbar nicht mehr erwünscht. Ich frage mich, ob mit diesem Antrag die Liegenschaftsbesitzenden nicht dazu ermuntert werden, bestimmte Liegenschaften noch verdichteter umzunutzen...

**Fischer Pascal, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Diese Diskussion schiesst am Thema vorbei. Bei einem Neubau ist es prinzipiell kein Problem, die geforderten Parkplätze zu erstellen. Es muss sowieso ein Loch gegraben werden und wenn nötig können so unterirdische Parkplätze erstellt werden. In der Innenstadt ist das aber ein Problem. Gerade in den Nebengassen gibt es viele alte Häuser, meistens etwa dreistöckig mit zwei Wohnungen, vielleicht einer Drei- und einer Fünfzimmerwohnung. Als Liegenschaftsbesitzer hätte ich vielleicht keine Verwendung für die Fünfzimmerwohnung und würde diese zu einer Drei- und einer Zweizimmerwohnung umfunktionieren. Neu wäre die Liegenschaft also statt für zwei nun für drei Parteien. Im kleinen Gärtchen vor dem Haus müsste ich dann noch zusätzliche Parkplätze erstellen, weil ich das Haus nicht einfach unterhöhlen kann. Das ist das Problem! Die kleinen Vorgärten dieser schönen, alten Häuser würden verschwinden und es entstünde eine Betonwüste, wie der geplante Bahnhofplatz.

**Wendling Cécile, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Herr Bösch, innere Verdichtung ist ein äusserst grüner Ansatz! Im neuen Raumplanungsgesetz wurde im Grundsatz festgehalten, dass innere Verdichtung anzustreben ist, um die Zersiedelung zu

stoppen und Landwirtschaftsgebiete zu schützen. Wenn Sie also die "innere Verdichtung" in diesem Sinn nicht mit unserem Antrag vereinbaren können, dann weiss ich auch nicht...

**Baltzer Niklaus, Fraktion SP:** Ich finde, dieses Regelwerk sollte in einem rechtlichen Sinn möglichst einheitlich formuliert werden. In Art. 5 wird eine Ausnahme vorgesehen. Diese sollte nicht in alle Details zerlegt werden, weil dies den Gleichbehandlungsgrundsatz beeinträchtigt und das Reglement über Parkplatzersatzabgabe zu einem Flickwerk macht. Mit der vorliegenden Ausnahmeregelung besteht genügend Handlungsspielraum, um kritische Fälle beurteilen zu können. Ich möchte empfehlen, keine weiteren Ausnahmen zu definieren.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Herr Arnold, Sie nehmen es mir sicher nicht übel, wenn ich mich nicht zum Problem der chinesischen Wanderarbeiter äussere. Kümmern wir uns im Stadtrat um unsere eigenen Probleme! Der Gemeinderat glaubt nicht, dass eine Parkplatzersatzabgabe sinnvolle Verdichtungen verhindert, denn sie verbessert die Rechtssicherheit. Entweder kann ein Parkplatz realisiert werden oder es geht objektiv gesehen nicht, womit die Abgabe geschuldet wird. Das ist eine klare Ausgangslage. Dass deswegen jemand auf eine Verdichtung verzichtet, glaube ich nicht. Dieser Antrag kommt einer Subvention gleich (und wird aus Kreisen gestellt, die sonst Subventionen immer bekämpfen), weil damit ein Vorhaben günstiger realisiert werden könnte. Das ist aber eher eine politische Überlegung. Es gibt aber auch noch eine rechtliche Überlegung. Ich mache das zwar ungern, aber nun muss ich versuchen, Herrn Bohnenblust einen juristischen Sachverhalt zu erklären. In erster Linie ist das Rechtsgleichheitsgebot zu beachten. Soll eine Mehrnutzung geschaffen werden, muss entweder entsprechender Parkraum erstellt oder eine Abgabe bezahlt werden. Es könnte noch darüber diskutiert werden, was innere Verdichtung ist und was nicht, was aber sicher zu Abgrenzungsproblemen führte. So könnte beispielsweise gesagt werden, der Ausbau eines bestehenden Estrichs sei innere Verdichtung ohne Abgabepflicht, eine Aufstockung aber nicht. In beiden Fällen würde zusätzlicher Wohnraum geschaffen, aber die eine Bauherrschaft hätte eine Parkplatzersatzabgabe zu entrichten, die andere nicht. Das wäre keine Gleichbehandlung! Im Weiteren sagt Art. 18 des kantonalen Baugesetzes (BSG 721.0), bei Nichterstellung von Parkplätzen müsse eine angemessene Abgabe geleistet werden. Damit kann die Abgabe nicht in gewissen Fällen erlassen werden, denn das wäre nicht angemessen. Im Übrigen ist es so, dass eine einmal eingeführte Abgabe aufgrund der Rechtsgleichheit auch erhoben werden muss. Das Bundesgericht sagt klar, dass an die Gleichbehandlung im Kausalabgaberecht hohe Anforderungen gestellt werden. Das zeigt zum Beispiel ein Urteil über das Littering in der Stadt Bern. Es gibt also politische, grundsätzliche Erwägungen sowie juristische Eckwerte, die diesen Antrag unzulässig machen. Ich empfehle dem Stadtrat, ihn abzulehnen.

**Vote**

- sur la proposition du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU de compléter le titre de l'art. 5 avec **"et exceptions"** et d'ajouter un nouveau al. 2 comme suit: **"Des transformations et des extensions servant à la densification interne ne sont pas assujetties au paiement d'un émolument"**

**La proposition est refusée.**

**Art. 6 - Remboursement**

**Bösch Andreas, Fraktion Grüne: Die Fraktion Grüne beantragt, in Art. 6 "[...] je hälftig der Spezialfinanzierung für Parkierungsanlagen und [...]" zu streichen.** Sie ist der Meinung, die mit der Parkplatzerersatzabgabe generierten Einnahmen sollten vollumfänglich in die Spezialfinanzierung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fussgänger- und Fahrradverkehrs sowie des alternativen Fahrzeugverkehrs fliessen. Die konsequente Förderung von Velo- und Langsamverkehr in Biel soll weiter verfolgt werden. Das lohnt sich und heute Abend sind zu diesem Thema noch weitere Geschäfte traktandiert. Wie gesagt wurde, dürften besonders Liegenschaften in der Innenstadt von der Parkplatzerersatzabgabe betroffen sein. Gerade in der Innenstadt ist es aber sicher sinnvoll, alles dafür zu tun, dass die Bevölkerung weniger mit dem Auto, dafür vermehrt zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV unterwegs ist. Im Zentrum von Biel wurde in den letzten Jahren sehr viel Parkraum geschaffen. Diese Strategie wurde von den Grünen immer unterstützt. Heute gibt es viele zentrale Parkhäuser, ich denke an das Manor Parking, das Bahnhof Parking, das Altstadt Parking. Bald kommt die Esplanade dazu. Das Stadtzentrum verfügt über genügend Parkraum, weshalb weniger Suchfahrten nötig sind. Theoretisch sollte es gar keine Suchfahrten mehr geben, denn soviel ich weiss, hat es in den Parkhäusern immer Platz. Deshalb sieht die Fraktion Grüne nicht ein, warum weitere Erträge zur Schaffung von Parkraum generiert werden müssen. Vielmehr sollten die Strassen entlastet werden und mehr für den Langsamverkehr getan werden. Das Geld kann mit der vorgeschlagenen Änderung besser eingesetzt werden, und zwar zum Wohl aller, auch derjenigen, die mit dem Auto unterwegs sind.

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU lehnt diesen Antrag klar ab, denn das Anliegen ist sehr einseitig. Es braucht auch Geld für Parkierungsanlagen, denn viele kommen mit dem Auto in die Stadt. Deshalb braucht es sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den Langsamverkehr und den öV Geld. Ich finde es schade, wenn im Stadtrat so einseitig politisiert wird. Ich erinnere daran, dass gerade beim Bahnhof weitere Parkplätze und Parkhäuser nötig sein werden, auch dafür braucht es Geld. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU unterstützt alle Verkehrsträger, wie dies die Diskussion zum Bahnhofplatz bereits zeigte. Dem Bahnhofplatz soll eine Chance gegeben werden. Sogar ich als Präsident des TCS habe dieser Vorlage unter der Bedingung zugestimmt, dass Kurzzeitparkplätze realisiert werden.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Herr Bösch, es tut mir leid, aber bei diesem Antrag muss ich der Argumentation von Herrn Bohnenblust folgen. Ich kann ihn aus Überzeugung nicht unterstützen. Vorliegend soll eine Parkplatzerersatzabgabe erhoben werden. Ich sagte in der Eintretensdebatte zum vorliegenden Reglement, dass das

Erstellen von Parkraum eine mögliche Massnahme ist, um das wilde Parkieren einzudämmen. Aber auch die Förderung des Langsamverkehrs und des öV kann eine sinnvolle Massnahme sein. Es braucht beides. Deshalb ist dem Gemeinderat die je hälftige Zuweisung in diese beiden Spezialfinanzierungen wichtig. Er findet es etwas zu extrem, alle Mittel nur für den Langsamverkehr abzuschöpfen. Zudem war die hälftige Verteilung in der Vernehmlassung auch kaum umstritten. Es geht darum, die Gelder aus der Parkplatzersatzabgabe ausgewogen zu verwenden. Deshalb bitte ich den Stadtrat, diesen Antrag abzulehnen.

### **Vote**

- sur la proposition du Groupe des Verts de biffer à l'art. 6 *"à parts égales le financement spécial des places de stationnement et"*

**La proposition est refusée.**

### **Art. 7 - 9**

La parole n'est pas demandée.

### **Art. 10 – Dispositions transitoires**

**Bohnenblust Peter, Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU:** Übergangsbestimmungen sind immer etwas für Juristen. Sie haben Freude daran oder eben nicht. Zuerst möchte ich dafür danken, dass überhaupt an die Übergangsbestimmungen gedacht wurde. Es gibt zwei Möglichkeiten festzulegen, wann Ersatzabgaben geschuldet sind. Vorliegend wurde auf den Erlass der Verfügung zur Erstellung von Abstellplätzen abgestellt. Eine andere Lösung wäre gewesen, auf das Datum des Baugesuchs abzustellen. Beide Varianten sind möglich. Die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU möchte mit ihrem Antrag verhindern, dass die hängigen Baugesuche von der Verwaltung absichtlich lange liegen gelassen werden, um dann noch eine Parkplatzersatzabgabe verlangen zu können. Die formelle und materielle Prüfung von Baugesuchen dauert normalerweise ungefähr drei Monate. **Deshalb beantragt die Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU einen neuen Abs. 2: „Für Baubewilligungsgesuche, die vor dem 1. April 2015 eingereicht wurden, gilt dieses Reglement nicht.“**

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Herr Bohnenblust, was für ein Bild haben Sie von der Verwaltung? So arbeitet die Verwaltung sicher nicht, dagegen verwahre ich mich! Doch zum Inhalt: Bei den meisten Fällen spielt das Ermessen eine wichtige Rolle. Auch die Frage, ob ein Parkplatz zu erstellen ist oder nicht, kann nicht immer zu 100% klar beantwortet werden. Würde der Antrag der Fraktion FDP/PRR/EVP/EDU angenommen, bestünde das Risiko, dass wenn keine Ausnahme gewährt wird und weil infolge des vorgeschlagenen Abs. 2 auch keine Ersatzabgabe erhoben wird, auch die Baubewilligung nicht erteilt wird. Das finde ich falsch. *(Zwischenrufe)* Das von mir geschilderte Szenario ist denkbar. Ich finde, der Vorschlag des Gemeinderats schafft klarere Verhältnisse. Die Verwaltung verzögert Gesuche nicht absichtlich. Ich gehe davon aus, dass auch die Bauherrschaften an der vorgeschlagenen Lösung interessiert sind, weil sie die Situation klärt. Ich finde es auch für Bauwillige sinnvoller, wenn die neue Bestimmung möglichst rasch eingeführt wird. Offenbar sind wir uns

einfach nicht einig, Herr Bohnenblust. Der Stadtrat wird darüber entscheiden. Ich würde ihm aber empfehlen, dem Gemeinderat zu folgen.

### **Vote**

- sur la proposition du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU d'ajouter à l'**art. 10 un nouveau al. 2: "Le présent règlement ne s'applique pas aux demandes de permis de construire déposées avant le 1<sup>er</sup> avril 2015."**

**La proposition est acceptée.**

### **Art. 11**

La parole n'est pas demandée.

### **Vote**

Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014 concernant la révision du droit communal des contributions:

A. [...]

B. [...]

C. [...]

**D. Édiction d'un Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0),**

sous réserve du référendum facultatif selon l'art. 14 du Règlement de la ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), et s'appuyant sur l'art. 40, al. 1, ch. 4, let. f<sup>bis</sup> du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville de Bienne **arrête avec 29 OUI contre 15 NON et 3 abstentions:**

Le Règlement sur les taxes de remplacement pour places de stationnement (RDCo 723.0) est adopté avec modifications.

### **A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1)**

#### **Débat article par article**

La parole n'est pas demandée.

**Vote**

- I. Vu le rapport du Conseil municipal du 29 octobre 2014 concernant la révision du droit communal des contributions:
- A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1),
  - B. [...]
  - C. [...]
  - D. [...]

et s'appuyant sur l'art. 40, al. 1, ch. 1, let. a du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1):

Par 43 OUI, 7 NON et 1 abstention, le Conseil de ville recommande d'approuver le présent

**arrêté communal:**

Vu le message du Conseil de ville des 17/18 décembre 2014, et s'appuyant sur l'art. 12, ch. 1, let. a du Règlement de la ville du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), la Commune municipale de Bienne arrête:

les modifications suivantes du Règlement de la ville du 9 juin 1996 (*en italique*):

**Art. 12 - Compétences à raison de la matière**

Dans les domaines ci-après, l'adoption des règlements communaux et des décisions ressortissent au corps électoral cas par cas:

1. Commune, droits politiques  
Inchangé

2. Finances

a. approbation du budget du compte de fonctionnement ainsi que de la quotité *des impôts communaux obligatoires*;

b. abrogé

c. *abrogé*

Ch. 3 – 5 inchangés

**Art. 14 - Arrêtés assujettis au référendum**

<sup>1</sup> Sont assujettis au référendum facultatif, conformément à l'art. 13, les arrêtés suivants du Conseil de ville:

Let. a – d inchangées

e. *Réglementation des impôts communaux facultatifs ainsi que des émoluments et taxes de remplacement municipaux (art. 40, al. 1, ch. 4, let. e, f et <sup>bis</sup>).*

Let. f – i et al. 2 inchangés

**Art. 40 - Compétences à raison de la matière**

<sup>1</sup> Sous réserve du référendum facultatif (art. 14), le Conseil de ville est compétent pour adopter des règlements ou promulguer des arrêtés individuels dans les domaines suivants:

Ch. 1 – 3 inchangés

4. Finances

a. réglementation des principes de gestion et de contrôle des finances communales (...) et édicition des règlements correspondants;

Let. b – d inchangées

e. *réglementation des impôts communaux facultatifs, sous réserve du référendum facultatif selon art. 14, al. 1, let. e;*

f. *réglementation des émoluments municipaux, sous réserve du référendum facultatif selon art. 14, al. 1, let. e, pour autant que le Conseil municipal ne soit pas compétent en vertu du présent règlement ou sur la base d'une délégation dans un règlement soumis au référendum obligatoire ou facultatif;*

<sup>bis</sup>. *réglementation des taxes municipales de remplacement pour places de stationnement et autres taxes de remplacement, sous réserve du référendum facultatif selon art. 14, al. 1, let. e;*

Reste inchangé

**Art. 54 - Compétences à raison de la matière**

En dehors de ses tâches d'exécution ordinaires (art. 50), le Conseil municipal est compétent pour adopter des ordonnances ou prendre des décisions cas par cas dans les domaines suivants:

Ch. 1 et 2 inchangés



## 3. Finances

Let. a - d inchangées

e. fixation des émoluments généraux *et autres rémunérations suivants*:

ea) émoluments de *chancellerie*;

eb) *abrogé*;

ec) *abrogé*;

ed) émoluments dont la fixation ressortit au Conseil municipal *conformément à un règlement assujéti au référendum obligatoire ou facultatif*;

ee) émoluments fondés sur le droit cantonal ou fédéral;

ef) *autres rémunérations* pour la mise à disposition de matériel, de locaux, etc. ainsi que pour la fourniture de prestations de service dans le cadre des activités de droit privé de l'Administration municipale. Le Conseil municipal peut déléguer cette compétence à la direction responsable et habiliter celle-ci à déléguer elle-même ladite compétence au département concerné.

f. *abrogé*

Reste inchangé

### Projet de message du Conseil de ville

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Die Fraktion GLP hat **drei Änderungsanträge** zur Botschaft:

1. **Auf Seite 5 ist "verkaufen" durch "besitzen" zu ersetzen.**

Ich besitze selber zwar keine Liegenschaft, aber wenn ich mich nicht total täusche, ist eine Liegenschaftssteuer eine regelmässige Steuer, die jedes Jahr geschuldet wird beim Besitz einer Liegenschaft, und nicht nur beim Verkauf.

2. **Auf Seite 5 ist in Art. 14 "Steuern" durch "fakultativen Gemeindesteuern" zu ersetzen.**

Dabei geht es vor allem darum, Missverständnisse zu verhindern. Wird dieser Satz separat gelesen, könnte das Missverständnis aufkommen, dass bei der Änderung jeglicher Steuern, also beispielsweise auch beim Steuersatz für die Einkommenssteuer, nicht obligatorisch eine Abstimmung stattfinden würde, was natürlich nicht stimmt. Dieser Teilsatz bezieht sich ja nur darauf, dass im Falle der Änderung von fakultativen Gemeindesteuern nicht obligatorisch eine Abstimmung stattfindet.

3. **Auf Seite 6 ist Ziffer 3.3 wie folgt zu ergänzen: "Die folgenden Reglemente und Verordnungen werden von Stadt- bzw. Gemeinderat erlassen als Konsequenz der Überarbeitung des städtischen Abgaberechts. Die den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitete Vorlage betrifft aber nur die Änderung der Stadtordnung gemäss Ziff. 3.1 und 3.2."**

Aus diesem neuen Absatz soll klar hervorgehen, dass das Gebührenreglement, das Reglement für fakultative Gemeindesteuern und das Reglement für Parkplatzerersatzabgaben nicht Gegenstand der Volksabstimmung sind, sondern nur über die Änderung der Stadtordnung abgestimmt werden kann.

**Bohnenblust Simon, Fraktion GLP: Die GPK beantragt, auf Seite 7 im Kapitel 3.3.3 "Reglement über die Parkplatzerersatzabgaben" den 3. Abschnitt wie folgt zu ergänzen: "Wer ein Ein- oder Mehrfamilienhaus [...] und Fahrräder schaffen. Das gilt analog bei Erweiterung, Umbau oder Zweckänderung von Bauten, durch welche ein Parkplatzbedarf geschaffen wird."** Dieser Satz stammt aus den Kommentaren zum Reglement über die Parkplatzerersatzabgabe im Bericht an den Stadtrat (Seite 27). Damit wird klar, dass die Parkplatzerersatzabgabe eben auch bei Erweiterung, Umbau oder Zweckänderungen von Bauten fällig wird.

**Gugger Reto, BDP:** Ich möchte den ersten Antrag von Herrn Briechle unterstützen. Die Formulierung *"eine Liegenschaft verkaufen"* ist falsch. *"... besitzen"* ist aber auch falsch. Es müsste *"Eigentum"* heissen.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Ich finde es an sich nicht wichtig, ob *"Besitz"* oder *"Eigentum"* steht. Bei Eigentum kann der Satz aber nicht mehr nur mit einem Wort geändert werden. Das wäre eine grosse Herausforderung. Es stellt sich auch die Frage, ob der rechtlich korrekte Begriff entscheidend ist, oder ob es darum geht, dass das Stimmvolk die Botschaft versteht. Ich habe heute auch schon gehört, dass es darum gehe... Herrn Briechles Antrag wäre in dieser Hinsicht sicher problemlos. In Herrn Guggers Variante müsste es hingegen heissen: *"Obwohl diese Abgaben zu den Steuern gerechnet werden, sind sie nur durch diejenigen geschuldet, die einen Hund besitzen oder in einem Beherbergungsbetrieb der Stadt Biel übernachten sowie von den LiegenschaftseigentümerInnen."* Das finde ich aber schwerfälliger. Deshalb rate ich dem Stadtrat, Herrn Briechles Antrag anzunehmen. Die Botschaft dürfte damit verständlicher sein. Mir ist nun nur nicht klar, ob Herr Briechle seinen Antrag formell zurückgezogen hat? Denn diesfalls müsste Herr Gugger einen ausformulierten Satz beantragen, damit der Stadtrat auch weiss, worüber er abstimmen soll. Mein Versuch scheint nicht so gut angekommen zu sein. Gerne gebe ich anderen auch noch eine Chance...

**Gugger Reto, BDP:** Ich beantrage, diesen Satz wie folgt zu formulieren: *"Obwohl diese Abgaben zu den Steuern gerechnet werden, sind sie nur durch diejenigen geschuldet, die Eigentümerin oder Eigentümer einer Liegenschaft sind, einen Hund besitzen [...]."*

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Ich ziehe meinen ersten Antrag zugunsten des von Herrn Gugger formulierten Antrags zurück.

## Abstimmung

über den Antrag von Herrn Gugger Seite 4, 2. Spalte unten wie folgt anzupassen: *"Obwohl diese Abgaben zu den Steuern gerechnet werden, sind sie nur durch diejenigen geschuldet, die Eigentümerin oder Eigentümer einer Liegenschaft sind, einen Hund besitzen [...]."*

### La proposition est acceptée.

- sur la proposition du Groupe PVL de remplacer dans le chapitre concernant l'art. 14 (page 5, colonne 1) *"impôts"* par **"des impôts communaux facultatifs"**.

### La proposition est acceptée.

- sur la proposition du Groupe PVL de compléter le chapitre 3.3 (page 6, colonne 2) avec la phrase suivante: **"Les règlements et ordonnances ci-après sont édictés par le Conseil de ville ou le Conseil municipal en raison du remaniement du droit communal des contributions. L'objet soumis en votation ne concerne toutefois que la modification du Règlement de la Ville selon ch. 3.1 et 3.2."**

### La proposition est acceptée.

- sur la proposition de la Commission de gestion de compléter l'al. 3 du chapitre 3.3.3 (page 7, colonne 2) avec la phrase suivante: **"Cette disposition s'applique par analogie à l'agrandissement, à la transformation ou au changement d'affectation de bâtiments entraînant un besoin de places de stationnement."**

### La proposition est acceptée.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Dans le message, il manque encore les arguments des opposants. Ceux-ci ont été préalablement avertis et priés de bien vouloir soumettre d'éventuelles formulations. Serait-il possible de préparer ces arguments pour demain, afin de permettre au Conseil de ville de voter formellement ou d'instaurer une Commission de rédaction?

**Bösch Andreas, Fraktion Grüne:** Stimmt meine Annahme, dass es bei den Argumenten der Gegnerschaft nur um Argumente gegen die Teilrevision der Stadtordnung geht, nicht aber um diejenigen gegen die anderen Reglemente? Könnte mit anderen Worten nichts gegen die Parkplatzersatzabgabe oder gegen die fakultativen Gemeindesteuern geschrieben werden, sondern nur gegen die Teilrevision der Stadtordnung? Meines Erachtens stimmt das Stimmvolk nur darüber ab...

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Une fois de plus; il incombe au Conseil de ville de décider définitivement quant au message en son entier (arguments des opposants y compris). Mais il faut savoir si les opposants sont prêts à fournir les

arguments d'ici à demain, afin de permettre au Conseil de ville de les approuver. Dans le cas contraire, il faudra instaurer une Commission de rédaction.

**Fischer Pascal, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Vorgängig wurde mir gesagt, die Gegnerschaft könne ihre Argumente bis am Freitag einreichen, man habe ausreichend Zeit. Es würde ja nichts bringen, die Argumente nun bis morgen zu verfassen, kann sich doch die Redaktionskommission auch später noch darum kümmern. Mich stresst es, wenn ich die Argumente meiner Fraktion nun bis morgen abliefern muss. An meiner Arbeitsstelle steht der Jahresabschluss an, womit ich eigentlich schon mehr als genug zu tun habe...

**Bohnenblust Peter, FDP:** Ich möchte Herrn Bösch antworten. Ich fände es falsch, wenn in den Argumenten der Gegnerschaft beispielsweise nichts zum Reglement über die Parkplatzersatzabgaben stehen dürfte. Art. 40 Bst. f<sup>bis</sup> der Stadtordnung erwähnt dieses Reglement. Wer das Reglement über die Parkplatzersatzabgaben ablehnen will, muss die ganze Teilrevision der Stadtordnung ablehnen. Insofern ist das die Begründung, warum die Teilrevision der Stadtordnung abgelehnt wird.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Il s'agit finalement de rédiger les arguments des opposants. Cette rédaction est soumise à l'approbation du Conseil de ville ou d'une Commission de rédaction, que le Conseil de ville peut instaurer. À ce moment-là, l'organe compétent décidera quels sont les arguments des opposants, qui ont été acceptés ou pas. Nous ne pouvons pas maintenant discuter de ce qui sera admis ou pas admis dans ces arguments. Il s'agit d'une question de procédure. Manifestement, ce ne sera pas possible pour demain, d'où la nécessité de nommer une Commission de rédaction.

**Gugger Reto, Fraktion BVP/CVP/BDP:** Ist es überhaupt richtig, dass die Argumente der Gegnerschaft in der Botschaft enthalten sind? Bei früheren Abstimmungen erhielt die Gegnerschaft, wenn sie nur sehr klein war, keine Möglichkeit, sich in der Botschaft zu äussern. Wenn ich mich richtig entsinne, hat vorhergehend nur eine Person gegen die Teilrevision der Stadtordnung gestimmt. Die Argumente der Gegnerschaft in der Botschaft könnten dieses Bild verzerren.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Il avait 7 Non, ce sont plus que 10% du Conseil de ville. L'autre possibilité c'est que le Secrétariat parlementaire fasse une proposition d'arguments des opposants et que les opposants puissent se déclarer satisfaits avec cette proposition afin que l'on puisse regarder cela d'ici à demain. Demain après-midi, ces arguments devraient être soumis aux opposants. Néanmoins je m'adresse une fois de plus aux opposants: le Conseil de ville approuvera vos arguments. Je suis confiant que vous arriviez à un consensus.

**Haueter Joël, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Wir werden dem Stadtrat morgen Abend einen Vorschlag für die Argumente der Gegnerschaft unterbreiten, über den dann befunden werden kann.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Merci beaucoup. Donc, demain le premier point à l'ordre du jour sera le message de la révision du Règlement de la Ville. Ainsi se clôt la séance d'aujourd'hui et nous nous retrouvons demain soir. Je vous remercie de votre engagement et vous souhaite une bonne nuit.

***Fin de la séance / Schluss der Sitzung: 23.35 heures / Uhr***

---

***Le président du Conseil de ville / Der Stadtratspräsident:***

Daniel Suter

***La secrétaire parlementaire / Die Ratssekretärin:***

Regula Klemmer

**Protokoll:**

Katrin Meister

Lilian Stähli

**Procès-verbal:**

Simone Bonjour

Claire-Lise Kirchhof