



Secrétariat parlementaire  
Ratssekretariat

## **16<sup>e</sup> procès-verbal du Conseil de ville / 16. Stadtratsprotokoll**

**Séance du jeudi 18 décembre 2014, à 18 heures**

**Sitzung vom Donnerstag, 18. 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:**

Fehr Erich, maire de Bienne

Conseillers municipaux / Conseillères municipales: Feurer Beat, Némitz Némitz, 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

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

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)	639
• A. Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1) (suite)	639
o Projet de message du Conseil de ville (suite)	639
• Motion d'ordre	641
235. 20120399 Initiative des villes "pour la promotion de la marche, du vélo et des TP"	642
• Débat général	642
• Débat article par article	650
236. Discours d'adieux	652
237. Nouvelles interventions	656

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Je vous souhaite à tous et à toutes la bienvenue à cette dernière séance de 2014. Nous entamons la suite de la Révision du droit communal des contributions, c'est à dire le message.

**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)**

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

**Projet de message du Conseil de ville (suite)**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Un texte, dont les intéressé(e)s ont pu prendre connaissance, a été entre-temps rédigé par le Secrétariat parlementaire. Pour la séance de ce soir, l'objectif minimal est celui de traiter l'affaire 201203990 "Initiative des villes pour la promotion de la marche, du vélo et des TP". Afin de pouvoir rejoindre la salle Hirschen à 20h00 pour le repas de fin d'année, nous terminerons les débats à 19h15. Je me base sur l'art 48 al. 6 du Règlement du Conseil de ville, selon lequel dans des cas exceptionnels le président peut raccourcir le temps de paroles pour limiter ce soir le temps de paroles pour les orateurs individuels à 3 minutes et pour les représentants des commissions à 6 minutes. La parole est-elle demandée par les membres du Conseil de ville concernant le texte qui vous a été distribué et qui est proposé comme arguments des opposants pour être admis dans le message concernant la révision du règlement de la ville.

**Bösch Andreas, Grüne:** Die Argumente der Gegnerschaft liegen auf den Tischen auf. Was ich gestern angedeutet habe, scheint nun einzutreffen: die gegnerischen Argumente zielen nicht eigentlich auf den Gegenstand der Abstimmung, nämlich die Teiländerung der Stadtordnung, sondern richten sich vielmehr gegen das Geschäft «Überarbeitung des städtischen Abgaberechts», welches der Stadtrat gestern verabschiedet hat, das aber mit der Teiländerung der Stadtordnung einhergeht. Das scheint zulässig zu sein. Würde das aber auch bedeuten, dass, sollte die Änderung der Stadtordnung nicht angenommen werden, die gestern beschlossenen Reglementsänderungen hinfällig würden? Das wäre die logische Verknüpfung, ansonsten würden die vorliegenden Argumente der Gegnerschaft keinen Sinn machen...

**Steinmann Alfred, SP:** Auch ich finde im vorliegenden Text einiges irreführend. Im untersten Abschnitt steht: *"Weiter ist die Minderheit des Stadtrates der Meinung, dass*

die Bestimmung der fakultativen Gemeindesteuer (z.B. Hundetaxe) in der absoluten Kompetenz des Bieler Stimmvolkes liegen sollte..." Darüber hat der Stadtrat gestern nicht debattiert. Die Hundetaxe liegt auch heute nicht in der Kompetenz des Stimmvolks. Wenn schon müsste es heissen: *"in der Kompetenz des Bieler Stadtrates liegen sollte"*. So war es ja bisher. Zumindest dieser Satz müsste meiner Ansicht nach noch angepasst werden. Auch die Aussage, die Parkplatzersatzabgabe werde zweckentfremdet, finde ich nicht korrekt. Diese Mittel sollen einfach prioritär für den öV, aber auch für Parkplätze, verwendet werden. Das ist keine Zweckentfremdung. Es geht ja darum, dass man statt Parkplätzen den öV nutzen sollte.

**Bohnenblust Peter, FDP:** Ich möchte Herrn Bösch antworten: Seine Frage erstaunt mich etwas. Selbstverständlich fehlt - sofern die Stadtordnung abgelehnt wird - dem Reglement über die Parkplatzersatzabgaben (SGR 723.0) die Grundlage. Ich muss Herrn Bösch aber recht geben, die Begründung ist kompliziert. An sich müsste die Gegnerschaft des Reglements über die Parkplatzersatzabgabe das Referendum gegen diese Regel ergreifen. Würde in den gegnerischen Argumenten aber nur stehen: *"Eine Minderheit des Stadtrates ist gegen das Reglement über die Parkplatzersatzabgabe"*, wäre das etwas wenig und die Stimmbevölkerung würde das nicht verstehen. Ich bin der Meinung, dass der vorliegende Text allenfalls auch als Vorbereitung für das erwähnte Referendum dient und finde ihn zulässig.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Das Argument von Herrn Steinmann ist richtig. **Ich stelle deshalb den Antrag, "in der Kompetenz des Bieler Stimmvolkes" zu ersetzen mit: "in der Kompetenz des Bieler Stadtrates".**

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Ich möchte nicht noch mehr Verwirrung stiften. Da der für dieses Dossier zuständige Direktor Soziales und Sicherheit noch nicht anwesend ist, möchte ich etwas dazu sagen. Vor etwa zwei Jahren wurde dem Stimmvolk die Kompetenz für die Festlegung der Hundetaxe entzogen, indem diese neu zu einer Gebühr wurde. Anlässlich der heutigen Diskussion kann auf dessen Entscheid nicht zurückgekommen werden. Dazu bräuchte es eine Volksinitiative oder eine Motion. Das Argument der Gegnerschaft betreffend Hundetaxe finde ich in diesem Zusammenhang nicht korrekt. Hingegen finde ich die vorgeschlagenen Ausführungen zur Parkplatzersatzabgabe zulässig, auch wenn sie mir inhaltlich missfallen. Wird der entsprechende Artikel in der Stadtordnung nicht angenommen, ist die Parkplatzersatzabgabe in der Tat hinfällig. Natürlich kann sie auf diesem Weg formell zu Fall gebracht werden. Deshalb finde ich den ersten Abschnitt der Argumente der Gegnerschaft in Ordnung. Der zweite Abschnitt ist auch aus meiner Sicht nicht korrekt, weil die Kompetenzfrage betreffend Hundetaxe nicht über diese Abstimmung geändert werden kann.

**Baltzer Niklaus, SP:** **Ich beantrage, den ganzen letzten Abschnitt der Argumente der Gegnerschaft zu streichen.**

**Haueter Joël, SVP:** Ich wollte eigentlich keine Diskussion entfachen. Die Gegnerschaft hat versucht, ihre Argumente so neutral wie möglich zu formulieren. So steht am Anfang extra *"Eine kleine Minderheit..."*. Was Herr Fehr gesagt hat, verstehe ich aber nicht ganz. Auf Seite 4 in der Botschaft steht: *"Neben diesen obligatorischen Steuern können die Gemeinden eine durch das kantonale Recht begrenzte Anzahl"*

von sogenannten fakultativen Gemeindesteuern erheben. Es sind dies die kommunale Liegenschaftssteuer, die Hundetaxe und die Kurtaxe." Damit wird ja explizit erwähnt, dass die Hundetaxe eine fakultative Gemeindesteuer ist. Wenn das nun nicht mit den Argumenten der Gegnerschaft vereinbar sein soll, kann von mir aus auch die Liegenschaftssteuer statt die Hundetaxe erwähnt werden.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Es ist in der Tat so, dass die Liegenschaftssteuer bis anhin mit dem Voranschlag genehmigt wurde. Damit findet dort eine Kompetenzverschiebung statt. Die Hundetaxe aber wird momentan im Gebührenreglement geregelt, soll nun aber wieder zu einem referendumsfähigen Beschluss werden. Dem Volk wird aber dadurch keine Kompetenz entzogen. Bei der Liegenschaftssteuer hingegen würde diese Aussage zutreffen.

**Freuler Fritz, Grüne:** Im ersten Abschnitt steht: *"Die Parkplatzersatzabgabe benachteiligt Hausbesitzer und -besitzerinnen, insbesondere jene in der Innenstadt..."*. Ich frage mich, gegenüber wem diese benachteiligt werden? Hausbesitzende werden häufig mit MieterInnen verglichen, was vorliegend aber keinen Sinn macht. **Deshalb beantrage ich folgende Änderung:** *"Die Parkplatzersatzabgabe verpflichtet Hausbesitzer und -besitzerinnen..."*.

### Motion d'ordre

**Güntensperger Nathan, GLP:** Ich stelle den Ordnungsantrag, dass die Redaktionskommission, die bereits die Botschaft zum Bahnhofplatz betreut, sich auch noch um diesen kleinen Text kümmert. Ich finde die laufende Diskussion etwas bemühend.

**Fischer Pascal, Die Eidgenossen:** Die Gegnerschaft betreffend Überarbeitung des städtischen Abgaberechts ist klar gegen diesen Antrag. Gestern hat sie noch gefragt, ob sie für das Verfassen der Argumente der Gegnerschaft Zeit bis nächsten Freitag bekommt. Das wurde ihr mit der Begründung verweigert, die Argumente müssten bis heute Abend vorliegen. Nur weil diese Diskussion einzelnen Herren nicht genehm ist, finde ich nicht, dass darauf verzichtet werden sollte. Immerhin haben mehrere Personen an diesem Text gearbeitet! Ich bitte den Stadtrat, den Ordnungsantrag abzulehnen.

### Vote

- sur la motion d'ordre

### La proposition est refusée.

**Haueter Joël, SVP:** Ich fasse zusammen: die Gegnerschaft ist damit einverstanden, "Hundetaxe" durch "Liegenschaftssteuer" sowie die "Kompetenz des Stimmvolkes" durch "Kompetenz des Bieler Stadtrates" zu ersetzen. Somit kann nun über diesen Text abgestimmt werden. Ich weiss nicht, was passiert, wenn er abgelehnt wird...

**Votes**

- sur la proposition de Monsieur Freuler de remplacer dans le 2<sup>em</sup> alinéa des arguments des opposants le mot "*benachteiligt*" par "*verpflichtet*"

**La proposition est refusée.**

- sur la proposition de Monsieur Baltzer de biffer le 3<sup>eme</sup> alinéa des arguments des opposants

**La proposition est acceptée.**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Vu l'issue de ce vote, la proposition de Madame Tennenbaum concernant le 3<sup>eme</sup> alinéa des arguments des opposants ne sera évidemment plus remise en votation. Nous allons maintenant voter le texte du message, y compris les arguments des opposants adoptés.

**Vote**

Vu le rapport du Conseil Municipal du du 29 octobre 2014, 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), le Conseil de ville de Bienne **arrête:**

- II. Le projet de message du Conseil de ville aux ayants droit au vote biennois concernant la Révision du droit communal des contributions – Révision partielle du Règlement de la Ville (RDCo 101.1) est approuvé avec modifications.

**235. 20120399 Initiative des villes "pour la promotion de la marche, du vélo et des TP"****Débat général**

**Sutter Andreas, GPK:** Die GPK empfiehlt dem Stadtrat, die Initiative gutzuheissen und das Reglement zu genehmigen. Damit würde sich eine Volksabstimmung über die Initiative erübrigen. Würde das vorliegende Reglement mittels Anträgen noch massgeblich verändert, sähe die Situation möglicherweise aber etwas anders aus... Ich habe dieses Dossier nicht deshalb übernommen, weil ich in der GPK für Verkehrsthemen zuständig wäre. Vielmehr hat mich der GPK-Präsident darum gebeten, worüber ich mich gefreut habe. Vielleicht wundert sich der Stadtrat darüber, dass gerade ich diese Städteinitiative zur Annahme empfehle. Es entspricht ja nicht unbedingt den Zielen meiner Partei, sich für den Langsamverkehr zu engagieren. Trotzdem finde ich es ein tolles Gefühl, mit dem Velo vom Längfeld her die Schüss entlang und über den Zentralplatz zum See fahren zu können und nur einmal eine Ampel queren zu müssen. Seit diese Achse eröffnet wurde, brauche ich vom BAKOM, meinem Arbeitsplatz, für meinen Heimweg weniger als fünf Minuten. Das ist toll und ich empfehle allen, auch auf diese Karte zu setzen. Es muss nicht zwingend

der Langsamverkehr sein. Sobald es in Biel aber Achsen gibt, auf welchen der Langsamverkehr wesentlich rascher vorwärts kommt, entlastet dies indirekt auch den motorisierten Individualverkehr (MIV), denn die Hauptachsen werden freier. Auch der öffentliche Verkehr (öV) kommt rascher vorwärts. Deshalb bin ich überzeugt, dass die Städteinitiative eine gute Sache ist, auch wenn sie nicht aus meinem Lager stammt. Vielleicht wird es irgendeinmal auch für die Velofahrenden nicht mehr so schnell vorwärtsgehen, nämlich dann, wenn Verhältnisse wie in Holland herrschen, wo es teilweise auch auf Velowegen Ampeln hat. In der Quintessenz ist es aber besser ein Miteinander als ein Gegeneinander, wie gestern schon im Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz gesagt wurde. Auch bei der Diskussion zum Bahnhofplatz machte ich den Verantwortlichen ein Kompliment, nämlich, dass es ihnen gelungen ist, alle Verkehrsträger in ein Gesamtkonzept einzubeziehen. Deshalb empfehle ich dem Stadtrat aus tiefster Überzeugung, die Folgen der Städteinitiative, nämlich das zu erlassende Reglement und indirekt auch die notwendigen Investitionen in der Grössenordnung von CHF 50 Mio., anzunehmen. In diesen CHF 50 Mio. sind die gestern beschlossenen Massnahmen auf dem Bahnhofplatz allerdings eingerechnet. Die Städteinitiative wurde von der ins Leben gerufenen Arbeitsgruppe - bestehend aus den betroffenen städtischen Organen sowie VertreterInnen des Initiativkomitees - eingereicht und kommt nicht nur in Biel zur Abstimmung. Die Initiative wurde sogar bereits in Genf, Zürich und St. Gallen genehmigt. In Basel und Winterthur wurden Gegenvorschläge erarbeitet. Der Gemeinderat wählte einen Weg, der sich je länger je besser bewährt. Mit allen Beteiligten soll partizipativ ein Weg gesucht werden, der die InitiantInnen zufriedenstellt. Immerhin wurden 2'261 Unterschriften gesammelt. Wer schon Unterschriften gesammelt hat, weiss, dass diese nicht so rasch zusammenkommen. Ein massgeblicher Teil der Bieler Bevölkerung hat unterschrieben und die Initiative ist zustande gekommen. Das ist ein starkes Zeichen. In einer partizipativen Arbeitsgruppe wurden Ziele gesetzt, nämlich die Förderung der Sicherheit vor allem für die FussgängerInnen, aber auch Anreize geschaffen, um zu Fuss zu gehen. Dabei gilt es, auch den gesundheitlichen Aspekt zu berücksichtigen. Es wurden aber auch Grenzen gesetzt. In Biel können nicht überall zusätzliche Velowege erstellt werden. In Gebieten, wo sowieso schon gebaut wird, beispielsweise bei den Autobahnschnittstellen, wurden bereits in der Projektphase Massnahmen berücksichtigt, so dass solche Kreuzungen später kein Hindernis für die Velorouten darstellen. Der Gemeinderat setzt aber vor allem auf Kommunikation und Evaluation. Ich möchte eine kleine Türe öffnen: Der Gemeinderat schlägt eine jährliche, allenfalls zweijährliche Berichterstattung vor. Diese Frist stimmt nicht mit den Erhebungen des Bundesamtes für Statistik oder des Bundesamtes für Verkehr, die in Fünfjahresschritten erfolgen, überein. Solche Erhebungen sind äusserst aufwändig und umfangreich. Ich denke deshalb, dass es gar nicht schlecht wäre, wenn die Zeitspanne für die Berichterstattung etwas ausgedehnt würde. Dies als Konzession an einen Antrag, der heute Abend noch gestellt werden dürfte. Darüber wurde in der GPK aber nicht explizit diskutiert. Persönlich fände ich es aber vernünftig, sich auf einen Rhythmus zu einigen, der die Zusammenarbeit mit anderen Stellen erlaubt. Somit müsste die Stadt diese aufwändige Erhebung zur Erfassung des Modalsplits nicht selber machen. Ziel der Städteinitiative ist es, den Modalsplit in 10 Jahren um 10% zu erhöhen. Für Biel dürfte dies ein bescheidenes Ziel sein. Ich weiss nicht, wie der Modalsplit heute genau aussieht. Ich weiss aber noch, dass die öV-Nutzung bei der Planung der Expo.02 bei knapp 20% lag. Das ist weniger als die Hälfte anderer vergleichbarer Städte. Deshalb denke ich, dass eine Erhöhung um 10% bei den öV-Nutzenden kein wahnsinnig ambitiöses Ziel ist und realisierbar wäre. Ich glaube, dass

Biel heute noch nicht viel weiter ist als während der Expo.02. Der öV richtet sich nach seinen Nutzenden aus. Die Verkehrsplanungskonferenzen müssen jeweils nachweisen, wie die zur Verfügung stehenden Linien genutzt werden. Aufgrund dieser Erhebungen wird der Bedarf eruiert. Das öffentliche Verkehrsangebot richtet sich nach den tatsächlichen Frequenzen und der Auslastung der einzelnen Linien. Erst aufgrund dieser Angaben werden neue Linien geplant und auch die kantonalen Investitionskredite werden aufgrund dieser Zahlen gesprochen. Die GPK empfiehlt Zustimmung zu Variante I.

**Känzig Urs, Fraktion Grüne:** Ich möchte dem Gemeinderat und der Verwaltung für die Ausarbeitung dieses Reglements herzlich danken. Insgesamt wurde gute Arbeit geleistet. Ich möchte das Ziel der Städteinitiative in Erinnerung rufen: Primär geht es um mehr städtische Lebensqualität. Darüber spricht der Stadtrat gerne, viel und zum Teil auch kontrovers. Für die InitiantInnen geht es im Kern um die Umsetzung des Grundsatzes "8-80". Was bedeutet das? Das bedeutet: wenn sich eine achtjährige Enkelin und ihr achtzigjähriger Grossvater zusammen im öffentlichen Raum wohl fühlen, ist alles in Ordnung. Wer kann schon gegen diesen Grundsatz sein? Wie Sie sich vorstellen können, gab es im basisdemokratisch gestählten Initiativkomitee und in den involvierten Parteien (SP, Passerelle, GLP, Grüne) eine lebhafte Diskussion darüber, wie das vorliegende Reglement noch angepasst werden könnte, so dass es noch etwas mehr Biss erhielte. Ergebnis der Diskussion sind die auf Ihren Tischen aufliegenden Anträge, die wiederum intensive Diskussionen auslösten. Im Zentrum stand die Frage, was zur Zielerreichung wirklich nötig und was wünschbar ist. Was ist mit verantwortbarem Aufwand umsetzbar und wo brauchen die zuständigen Stellen Handlungsspielraum? Nicht zuletzt deshalb stellte sich die Frage, welche Aspekte politisch überhaupt mehrheitsfähig sind. Ergebnis dieser lebhaften, aber sehr konstruktiven Diskussion war, dass das Initiativkomitee (SP, Passerelle, GLP, Grüne) sämtliche, Ihnen vorliegenden **Anträge zu Art. 2 - Ziele, Art. 6 - Konzepte und Richtpläne sowie Art. 7 - Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, bis auf einen, nämlich denjenigen zu Art. 9 - Berichterstattung, zurückziehen.**

**Paronitti Maurice, au nom du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU:** Le Groupe FDP/PRR/EVP/EDU a pris acte de l'adoption de l'initiative et admet la démarche, qui a consisté à élaborer un règlement avec la participation des personnes qui ont lancé l'initiative. Nous remercions d'ailleurs ici les uns et les autres pour le travail accompli. Ce travail a abouti à une solution raisonnable, qui ne stigmatise pas outre mesure le trafic motorisé individuel, comme cela a toujours été dit. Les éléments essentiels de l'initiative sont déjà fixés dans toute une série de bases légales, que la Ville doit respecter. D'autre part, depuis l'initiative fédérale de 2000 sur la réduction du trafic routier (rejetée car trop incisive tant pour l'économie que pour les travailleurs), le Groupe FDP/PRR/EVP/EDU a soutenu en grande partie les efforts du Conseil municipal, pour atténuer ou remédier aux inconvénients des différentes formes de trafic, dans le cadre de sa politique active et durable en matière de transports publics, de mobilité douce et de gestion du trafic. Tout cela figure d'ailleurs dans les "Points forts de la politique 2013-2016" fixés par le Conseil municipal. Accepter ce règlement permet de poursuivre dans cette direction et constitue la suite logique de la démarche du Conseil municipal. Le but reste effectivement la stabilisation du trafic motorisé individuel, en favorisant la mobilité douce. Même si ce n'est pas avec grand enthousiasme, notre groupe peut admettre le concept développé ici, surtout en raison qu'il n'est pas contraignant, ni attaché à un crédit-cadre pour la réalisation des



mesures, que le Conseil municipal entend prendre. C'est par contre la démarche pragmatique et ciblée, que le Conseil municipal entend adopter lorsqu'il aura à procéder à des aménagements urbanistiques convaincants. Pour cela, le Conseil municipal a besoin d'un instrument qui ne soit ni rigide, ni dogmatique. Le règlement en question remplit ces conditions.

En ce qui concerne les propositions d'amendements, il est vrai que notre groupe a ressenti un malaise, disons intellectuel, en recevant ces proposition seulement hier. Ceci nous a notamment empêchés d'en parler en séance de groupe. Par la suite, nous avons entendu que la grande partie de ces propositions a été retiré et qu'il en reste plus qu'une concernant l'art. 9. Il est vrai qu'il ne faudrait pas charger le bateau et ne pas réduire la marge de manœuvre du Conseil municipal, d'autant plus que cette proposition implique peut-être des infrastructures, dont les coûts n'ont pas été chiffrés. Dans la mesure où cette proposition d'amendement va dans le sens d'une vérification périodique des résultats de la politique de mobilité douce préconisée, le Groupe FDP/PRR/EVP/EDU peut aussi l'accepter.

**Haueter Joël, Fraktion SVP/Die Eidgenossen:** Die Fraktion SVP/Die Eidgenossen wird sich für Variante II aussprechen. Wo es Gewinner hat, gibt es auch Verlierer. Beim vorliegenden Reglement sind die Gewinner ganz klar der Langsamverkehr und der öV, was an sich nicht schlecht ist. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verliert aber ebenso. Diese strategische Ausrichtung kann die Fraktion SVP/Die Eidgenossen einfach nicht unterstützen. Sie hat grosse Angst, das Gewerbe in der Stadt werde durch dieses Reglement immer mehr geschwächt. Es kommen nicht nur BielerInnen in die Stadt, sondern auch viele Personen aus der Agglomeration. Sie kaufen hier ein oder gehen hier in den Ausgang. Je schlechter diese Personen die Innenstadt mit dem Auto erreichen und je weiter sie zu Fuss laufen müssen, desto weniger werden sie kommen. Aus Sicht der Fraktion SVP/Die Eidgenossen geht dieses Reglement klar in diese Richtung. Deshalb wird sie für Variante II stimmen und auch die Änderungsanträge nicht unterstützen.

**Strobel Salome, Fraktion SP:** Holland oder die Stadt Kopenhagen zeigen, dass es möglich ist, den Langsamverkehr in friedlichem Nebeneinander mit dem MIV zu führen. Klar, die Niederlande ist gross und es hat mehr Platz als in der Schweiz. Der Hauptgrund für das funktionierende Nebeneinander ist aber, dass der Langsamverkehr seit Jahren als ebenbürtiger Verkehrsteilnehmer gilt. In der Schweiz ist das noch viel zu wenig der Fall. Es geht nicht einfach darum, dass der Langsamverkehr zu Ungunsten des MIV Platz beansprucht. Dazu gebe ich auch gerne ein Beispiel, nämlich die Gartenstrasse: Seit Jahren schlummert diese wichtige Veloverbindung als Schubladenleiche vor sich hin. Dabei sind bereits zwei Abschnitte fertiggestellt. Es fehlt nur noch der mittlere Abschnitt. Dort wurden bei der Planung die Eigentümer einer Liegenschaft vergessen. Die Verhandlungen werden immer wieder aufgeschoben und die Velofahrenden müssen sich tagtäglich über den gefährlichen Kreuzplatz zwängen. Weshalb, versteht eigentlich niemand. Im Moment laufen intensive Planungen für die künftige städtische Verkehrsführung im Zusammenhang mit der A5. Es ist Chance und Verpflichtung zugleich, die Linienführungen für den Bus, die Velofahrenden und die FussgängerInnen attraktiv zu gestalten. Für den Veloverkehr wurde ein Netzplan erstellt, der aufzeigt, welche Verbindungen wichtig sind und welche Routen sich mit dem Autobahnbau ergeben. Nutzen wir diese Chance! Letztendlich wurde in den letzten Jahren zur Genüge gesagt, dank der A5

würde viel weniger Verkehr die Stadt queren, was Raum für neue Verkehrsstrategien schaffe. Letztendlich bringt diese Initiative hoffentlich mehr Lebensqualität, für eine Stadt, die nicht unter der Last der Fahrzeuge zusammenbrechen soll, sondern Raum bietet für alle. FussgängerInnen sind alle, egal welches Gefährt sie sonst nutzen. Ich danke dem Gemeinderat für die wohlwollende Aufnahme. Es freut mich zu sehen, dass sowohl die Absicht als auch Erkenntnis vorhanden ist, etwas zu ändern. Wer weiss, vielleicht hat auch die Reise des Stadtpräsidenten nach Kopenhagen etwas dazu beigetragen? Ich danke allen, die diese Initiative und das damit verbundene Reglement unterstützen und damit dem Langsamverkehr und dem öV bei der Planung den nötigen Stellenwert einräumen.

**Briechle Dennis, Fraktion GLP:** Ziemlich genau zwei Jahre nach Einreichung der Städteinitiative, also zum letztmöglichen Termin, legt der Gemeinderat nun seinen Umsetzungsvorschlag vor. Ziel der Initiative ist die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Sie wurde von den Grünliberalen mitgetragen. Die Fraktion GLP begrüsst deshalb den vom Gemeinderat vorgelegten Reglementsentwurf. Weshalb ist diese Initiative nötig? Eine ganz einfache Antwort auf diese Frage liefert der kürzlich erschienene "Urban Audit" des Bundesamtes für Statistik, der die zehn grössten Schweizer Städte in verschiedenen Kategorien vergleicht. Das Bieler Tagblatt hat ihn vor wenigen Tagen für eine Negativschlagzeile auf seiner Frontseite genutzt. Dort ging es um die Gesundheit - in Biel sorgt im Verkehrsbereich der Vergleich von zwei Kennzahlen für negative Schlagzeilen: Die erste Kennzahl betrifft die Anzahl öV-Haltestellen pro m<sup>2</sup> Stadtgebiet. Diese ist in Biel sehr hoch und wird nur von Genf und Basel übertroffen, wobei die Stadtflächen von Genf und Basel fast vollständig überbaut sind, während in Biel auch noch viel unbebaute Fläche zum Stadtgebiet zählt. Die zweite Kennzahl betrifft die Wahl des Verkehrsmittels. Nur in Lugano ist der Anteil des MIV noch grösser als in Biel. Trotz eines extrem guten öV-Angebots liegt in Biel verkehrstechnisch also noch so Einiges im Argen. Ich weiss, dass die Einschätzung, der MIV sei schlecht und der Langsamverkehr gut, nicht von allen geteilt wird. Selbstverständlich gibt es für jedes Verkehrsmittel Situationen, in welchen es wirklich das beste ist. Trotzdem möchte ich anhand eines einzigen Aspekts illustrieren, weshalb der MIV halt wirklich Nachteile mit sich bringt und dies in einem Jahr, in welchem zumindest in der Deutschschweiz Wörter wie "*Dichtestress*" oder "*Kulturlandverlust*" in aller Munde waren. Ich möchte dies an folgendem Beispiel aufzeigen: Wenn eine Gruppe eine Reise unternehmen möchte und dafür das Auto wählt, braucht sie ziemlich viel Platz. Wenn sie es mit dem Velo tut, braucht sie bedeutend weniger Platz. Wird die Reise mit einem gut gefüllten Bus unternommen, wird nochmals viel weniger Platz im öffentlichen Raum verbraucht... Der schweizweite Platzbedarf ist zunehmend ein Thema. Autos haben oft einen ineffizienten Umgang mit dem Boden, ein in der Schweiz bereits relativ knappes und immer knapper werdendes Gut. Dies ist ein weiterer guter Grund, weshalb die Fraktion GLP die Stossrichtung der Städteinitiative unterstützt. Sie wird sich für Variante I aussprechen und Initiative und Reglement unterstützen.

**Tennenbaum Ruth, Passerelle:** Lieben Sie es, fremde Städte zu besuchen, diese zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu entdecken und dabei dem MIV möglichst aus dem Weg zu gehen? Wahrscheinlich trifft das für die meisten zu. Gerade beim Kennenlernen einer neuen Stadt zeigt sich, wie viel Lebensqualität in ihr steckt. Je mehr Fussgängerzonen, durchgehende Velowege und lauschige, zum Verweilen einladende Pärke mit Spielplätzen es hat, desto angenehmer empfinden wir Städte.

Dazu zählen auch Restaurants und Strassencafés mit ihren Terrassen, wo man genüsslich etwas zu sich nehmen und dem Treiben rund herum zuschauen kann, ohne von ohrenbetäubendem Autolärm umgeben zu sein. Dazu gehören auch gute öV-Verbindungen, die einem das Erreichen eines Denkmals oder eines Quartiers erleichtern. Kinder, ältere und behinderte Menschen sind aus unterschiedlichen Gründen vulnerable Personen, wenn es darum geht, sich in der Stadt, im Quartier, auf dem Schulweg sicher zu bewegen. Verkehrsreiche Strassen, keine tiefen Tempolimiten und unübersichtliche Wege mit schmalen Trottoirs und ohne Velostreifen sind Gefahrenherde. Sie geben Hinweise für Verbesserungen und sind gute Indikatoren. Die Städteinitiative will primär mehr Lebensqualität in die Stadt bringen, indem der MIV nicht zunehmen soll und der Langsamverkehr gefördert wird. Ein Reglement soll die Rahmenbedingungen festlegen, wie dies realisiert und überprüft werden soll. Die Stadt verpflichtet sich damit, bei übergeordneten Planungen diesem Ziel hohe Priorität einzuräumen. Eine Fachstelle soll dafür sorgen, dass die Anliegen der Initiative in die Planung und Umsetzung einfließen. Gerade gestern hat der Stadtrat über die Entwicklung des Bahnhofs gesprochen und vor nicht allzulanger Zeit über die städtebauliche Entwicklung des A5-Westasts. Solche und andere Projekte sind gute Gelegenheiten, um Massnahmen im Sinne der Städteinitiative umzusetzen. Der Gemeinderat hat mit dem vorliegenden Reglement einen ersten Schritt gemacht. Nun liegt es am Stadtrat, mit der Annahme dieses Reglements den zweiten zu tun. Die Verwaltung muss zusammen mit den zuständigen Fachstellen besorgt sein, dass danach gelebt wird und Taten folgen. Eine regelmässige Berichterstattung soll Stadt- und Gemeinderat über die erzielten Fortschritte informieren. Mit anderen Worten: das vorliegende Geschäft ist eine runde Sache, welcher der Stadtrat zustimmen sollte.

**Bohnenblust Peter, FDP:** Ich finde es erstaunlich, dass ein solches Reglement dem Stadtrat vorgelegt wird, ohne dass eine Vernehmlassung bei den Verkehrsteilnehmenden und den politischen Parteien stattgefunden hat. Es ist auch etwas schade, dass es dem Stadtrat erst kurz vor Ablauf der Entscheidungsfrist vorgelegt wird. Was bedeutet die Annahme dieses Reglements? Es ist die Rede von CHF 50 Mio., die für dessen Umsetzung aufgewendet werden müssen. Die vorliegende Liste ist aber eine Wunschliste. Mit Annahme des Reglements ist noch nichts beschlossen, der Stadtrat nimmt einzig Kenntnis davon, welche Massnahmen angedacht sind. Wenn die Stadt über die finanziellen Mittel verfügt und der Stadtrat die Massnahmen als sinnvoll erachtet, können sie umgesetzt werden, sonst nicht. Ich möchte im Stadtrat später nicht hören, eine Massnahme müsse aufgrund des Reglements zwingend umgesetzt werden. Es gibt bereits genügend Labels, aufgrund derer die Stadt Unnötiges realisiert...

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Biel hat ein immer grösseres Verkehrsproblem: Vor gut zwanzig Jahren, als ich noch in Mett wohnte, ein Auto hatte und damit täglich in die Stadt zur Arbeit fuhr, hörte ich jeweils die Staumeldungen aus Zürich. Die ZürcherInnen taten mir jeweils leid, denn in Biel waren solche Zustände unbekannt. Seither hat das Verkehrsaufkommen aber auch in Biel massiv zugenommen und der Verkehr staut sich oft vielerorts. Europäische Städte sind generell historisch gewachsen und stammen zum Teil aus dem Zeitalter der Pferdekutschen. Die Strassenräume sind deshalb nicht sehr gross. Sollen also nicht Häuser für neue Verkehrswege weichen, muss versucht werden, das Verkehrswachstum zu stabilisieren. Wie Herr Briechle richtig gesagt hat, braucht das Auto am meisten Platz.

Tendenziell sollte das Verkehrsaufkommen aber nicht durch Verbote, sondern durch Anreize reduziert werden, wie Herr Sutter erwähnt hat. Wer auf das Auto verzichten kann, sollte das auch tun. Herrn Haueter kann ich nicht ganz recht geben. Die Annahme des Reglements nützt indirekt auch dem MIV, denn, wenn mehr Personen auf das Auto verzichten, erhalten diejenigen, die das nicht können, mehr Platz. Das bringt allen Vorteile. Ich glaube, dass sich die meisten Stadtratsmitglieder darin einig sind, dass Biel das Instrument Städteinitiative heute braucht. Kopenhagen wurde heute zweimal erwähnt. Was mich in dieser Stadt am meisten beeindruckte, war eine neue Form von Dichtestress. Wer auf den Radwegen anhalten will, muss dies vorgängig anzeigen, sonst kommt es zur Kollision mit den nachfolgenden Velos. So ist es in Biel noch nicht. Wenn die Initiative eine derartige Wirkung entfalten würde, wie Herr Sutter beschrieben hat, müssten vielleicht aber auch hier bald Handzeichen für Velofahrende eingeführt werden...

Ich möchte für die anerkennenden Worte für die in diese Vorlage gesteckte Arbeit danken, die ich gerne weiter gebe. Biel ist eine eher autophile Stadt. Über die Gründe wurde schon viel diskutiert. Sicher hat es mit der Vergangenheit und General Motors zu tun: in Biel wurden Autos produziert. Biel hat etwas Amerikanisches, wie dort, wird auch hier viel Auto gefahren. Insbesondere gehört der weitläufige Berner Jura zur Region. Dort ist die öV-Erschliessung weniger gut als in der Stadt oder der Agglomeration. Entsprechend kommen auch viele aus dem Jura mit dem Auto in die Stadt. Das ist eine Tatsache. Das Problem des Modalsplits stellt sich vor allem in Beziehung auf die Agglomeration. Im innerstädtischen Verkehr ist der Modalsplit nicht auffallend schlecht. Verkehrsfragen machen aber nicht an der Gemeindegrenze Halt. Die Städteinitiative kann heute zwar nur für Biel angenommen werden, aber eigentlich gehören auch Nidau, Brugg, Port oder Ipsach zu einem sinnvollen Ganzen. Von meinem Büro aus bin ich mit dem Velo schneller in Ipsach als im Bözingenfeld. Es ist wichtig, dass es an der Gemeindegrenze nicht zu einem Systemwechsel kommt. Ich möchte aufnehmen, was Herr Paronitti gesagt hat. Ich finde es sinnvoll, dass auf einen grossen Teil der ursprünglich vorgesehenen Anträge nun verzichtet wird. So wird die Städteinitiative kein Mehrheits-Minderheits-Werk, sondern wird von einem breit getragenen Konsens gestützt. Weil Biel ein Verkehrsproblem hat, muss das Verkehrswachstum durch den Langsamverkehr und den öV aufgefangen werden. Diese Überzeugung sollte von allen mitgetragen werden.

Herr Haueter, ich mache eine Prognose für den Fall, dass sich der Stadtrat für Variante II entscheidet und das Reglement ablehnt. Dann kommt es zur Volksabstimmung über die Initiative. Aufgrund der Anzahl Unterschriften und aufgrund des Stimmverhaltens der Bieler Bevölkerung zu ähnlichen Themen glaube ich, dass die Initiative angenommen würde. Dann würde das genau gleiche Reglement nochmals vom Stadtrat behandelt. Das wäre also doppelte Arbeit für das gleiche Ergebnis. Ich bin nicht sicher, ob Ihre Theorie plausibel ist.

Frau Strobel erwähnte den Velonetzplan als sinnvolle Basis, die nun zusammen mit den verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) zur A5 umgesetzt wird. Die Autobahnumfahrung wird ja tatsächlich nicht gebaut, weil sie wahnsinnig schön wäre, oder weil sie den Bieler Baugeschäften Aufträge brächte. Sie ist vielmehr ein angenehmer Nebeneffekt, weil sie gebaut wird, um möglichst viel Verkehr aus dem innerstädtischen Strassennetz zu entfernen und Platz zu schaffen für den öV und den Langsamverkehr. Dadurch steigt auch die generelle Lebensqualität. Die

unattraktivsten Wohnlagen befinden sich an den Strassen, die heute die Funktion von Transitachsen erfüllen. Dort wohnt nur, wer nicht die Wahl hat. In anderen Städten, aktuell gerade im Zürcher Westquartier, wird ersichtlich, welche Veränderungen eine Autobahnumfahrung bewirkt. Wenn die A5 und die flankierenden Massnahmen richtig umgesetzt werden, ist das eine Verbesserung.

Herr Briechle, aus Ihrem Votum hörte ich den leicht kritischen Unterton, der Gemeinderat habe den letztmöglichen Termin gewählt, um dem Stadtrat das Reglement vorzulegen. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass die Fristen eingehalten werden. Dadurch, dass der Dialog mit den InitiantInnen gesucht und gemeinsam an einer Vorlage gearbeitet wurde, dürfte das heute vorliegende Reglement sehr konsensfähig sein. Das zeigt, dass zwei Jahre eine sinnvolle Frist sind, um tragfähige Umsetzungsvorschläge auszuarbeiten. Ich bin der Meinung, der Gemeinderat habe die zwei Jahre zu Recht in Anspruch genommen.

Herr Bohnenblust kritisierte, dass es keine Vernehmlassung gab. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass in der Vergangenheit zu einer Volksinitiative eine Vernehmlassung gemacht worden wäre. Herr Bohnenblust wird sich argumentativ darauf berufen, dass bei Reglementen manchmal Vernehmlassungen stattfinden. Vorliegend geht es aber um eine Volksinitiative. Im Bieler Gemeinderecht ist speziell, dass eine Initiative erfüllt ist, wenn das sachkompetente Organ das Anliegen umsetzt. Das finde ich eigentlich sehr effizient. Das war der Grund dafür, dass keine Vernehmlassung durchgeführt wurde. Noch zu der von Herrn Bohnenblust erwähnten Tabelle mit den Massnahmen. Was er dazu gesagt hat, stimmt zwar formell. Trotzdem möchte ich seine Aussagen relativieren: Die Tabelle enthält Massnahmen im Rahmen von CHF 54 Mio.. Davon betreffen alleine schon CHF 16 Mio. das Regiotram, das separat diskutiert wird. Fast CHF 5 Mio. betreffen zudem die bereits realisierte SBB-Haltestelle Bözingenfeld. Natürlich bleiben immer noch rund CHF 30 Mio.. Sie sind in der Investitionsplanung aber grösstenteils nicht als dringlich priorisiert. Zudem gibt es auch noch die vfM, die auf der Tabelle nicht ersichtlich und zum Teil subventioniert sind. Natürlich kommt in den nächsten Jahren Einiges auf die Stadt zu. Die erwähnten Massnahmen müssen aber nicht innert dreier Jahre umgesetzt werden, das wäre unrealistisch. Wenn sich - wie beim Bahnhofplatz - die Gelegenheit für eine Ko-Finanzierung bietet, werden solche Massnahmen realisierbar. Die Annahme des Reglements setzt ein klares Zeichen, in welche Richtung die Stadt gehen will. Das findet der Gemeinderat wichtig. Dass die Finanzen eine Herausforderung darstellen, ist unbestritten. Es ist klar, dass Lösungen gesucht werden müssen, um die angedachten Projekte so effizient und kostengünstig wie möglich umzusetzen und Synergien zu nutzen. Manchmal reicht es, dass eine Kanalisation saniert werden muss, um im gleichen Zug Verbesserungen, beispielsweise zu Gunsten des Langsamverkehrs, umzusetzen. Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat, Variante I anzunehmen, also die Initiative gutzuheissen und dem Reglement zuzustimmen.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Nous allons maintenant traiter ce Règlement article par article.

## Débat article par article

### Art. 1 - 8

La parole n'est pas demandée.

### Art. 9 - Rapport

**Känzig Urs, Fraktion Grüne:** Herr Sutter hat sich anlässlich der Eintretensdebatte bereits zu den Fristen für die Berichterstattung geäußert. Sicher ist es für alle wichtig, regelmässig zu erfahren, welche Aspekte des vorliegenden Reglements umgesetzt wurden, ob Wirkungen erzielt wurden und ob die Umsetzung auf Kurs ist. Dafür ist eine Berichterstattung unumgänglich. Der Aufwand dafür muss sich aber lohnen. Der vorgeschlagene Intervall von zwei Jahren findet die Fraktion Grüne richtig, obwohl die Initiative eine jährliche Berichterstattung verlangte. Ziel der Frist ist es, dass die Umsetzung der Initiative nicht in der Schublade verschwindet. Das Initiativkomitee liess sich davon überzeugen, dass eine jährliche Berichterstattung nicht sinnvoll ist. Bei der zweijährlichen Berichterstattung kann es sich durchaus um ein "Reporting light" handeln, also um eine knappe Darstellung der umgesetzten Massnahmen und ihre summarische Beurteilung gemäss einem immer gleichen Raster. Es geht primär darum aufzuzeigen, dass etwas getan wird. In der Version des Gemeinderats fehlt aber ein Basiswert als Kontrollgrösse für die Zielerreichung. Das ist ein klares Muss. **Die Fraktion Grüne beantragt daher erstens, als Basiswert den DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Anzahl Fahrten pro Tag) 2015 anzuwenden.** Damit sollte es keine Diskussionen über die Zielerreichung geben. Bin ich richtig informiert, sicherte die Stadtplanung zu, diesen Wert für 2015 ohne grossen Aufwand zur Verfügung zu stellen. Der DTV wird schon heute erhoben. Sollten künftig allenfalls noch bessere Verkehrserhebungszahlen zur Verfügung stehen, ist es umso besser. Für die verkehrlich flankierenden Massnahmen muss der DTV sowieso erhoben werden. **Zweitens beantragt die Fraktion Grüne,** dass zusätzlich zum erwähnten "Reporting light" **alle vier oder sechs Jahre ein "Reporting plus" erfolgt.** Dieses soll aufzeigen, in wie weit das Ziel, den Modalsplit um 10% zu verbessern, bereits erreicht werden konnte. Entfalten die bereits umgesetzten Massnahmen die gewünschte Wirkung? Was hat geklappt, was funktioniert nicht oder stösst auf Widerstand? Der Rhythmus von vier oder sechs Jahren wird vorgeschlagen, weil der Bund die bereits erwähnten Mikrozensuserhebungen für die Mobilität und den Verkehr durchführt. Diese Daten ergeben ein detailliertes Bild über die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. So können die Ergebnisse aus Biel in einen grösseren Kontext gestellt und besser gewürdigt werden. Die Fraktion Grüne will nicht, dass die Verwaltung laufend Berichte schreiben muss. Deshalb schlägt sie vor, nur alle vier bis sechs Jahre einen grösseren Aufwand zu betreiben. Ihr ist wichtig, dass umgesetzt wird, nicht dass Berichte geschrieben werden. Gegen diese Optimierung und Präzisierung in der Berichterstattung sollte niemand etwas haben. Die Fraktion Grüne bittet deshalb den Stadtrat, ihrem Antrag zuzustimmen. Sie ist überzeugt, dass dadurch kein unnötiger Mehraufwand entsteht, aber mehr Klarheit in der Umsetzung geschaffen und die Qualität der Berichterstattung verbessert wird.

**Fehr Erich, Stadtpräsident:** Der Gemeinderat konnte diesen Vorschlag nicht detailliert diskutieren. Ich gehe aber davon aus, dass er damit leben kann. Ich möchte einfach relativieren, dass nichts ohne Aufwand geht. Die Verwaltung erbringt diesen

Effort für den Stadtrat. Es stimmt aber, dass gewisse Synergien mit anderen Erhebungen bestehen und der Aufwand dadurch vertretbar wird. Mit dem vorgeschlagenen Basiswert wird später immer klar sein, wovon ursprünglich ausgegangen wurde. Das finde ich sinnvoll. Dadurch, dass die Wirksamkeitsprüfungen auf andere Überprüfungen wie den Mikrozensus abgestimmt werden, wird der Aufwand vertretbar. Ich nehme zur Kenntnis, dass die zweijährliche Berichterstattung durchaus summarisch sein kann. Ich kann mir vorstellen, dass einfach die von Herrn Bohnenblust erwähnte Liste aktualisiert wird, so dass die Fortschritte ersichtlich werden. Gerade im Bereich mobiclick gibt es Aktivitäten, die nicht unbedingt mit grossen Ausgaben verbunden sind. Irgendwann wird vielleicht auch noch die Gartenstrasse eingeweiht. Das wäre ein sichtbares Symbol für eine derartige Massnahme. Schlussendlich bringt nur ein Mix aus verschiedenen Massnahmen etwas. Zusätzlich muss das Bewusstsein geschaffen werden, dass ein Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr, wo immer möglich, sinnvoll und im Interesse aller ist. Der Gemeinderat bekämpft den vorgeschlagenen Änderungsantrag nicht.

### **Vote**

- sur les propositions du Groupe des Verts d'utiliser le trafic journalier moyen (TJM) 2015 comme valeur de base et de faire tous les quatre ou six ans un "reporting plus" en complément au "reporting light"

**Les propositions sont acceptées.**

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Nous passons au vote final du projet d'arrêté.

### **Vote final**

Vu le rapport du Conseil municipal du 22 octobre 2014 concernant l'initiative des villes «pour la promotion de la marche, du vélo et des TP», s'appuyant sur l'article 20 du Règlement de la Ville de Bienne du 9 juin 1996 (RDCo 101.1), le Conseil de ville **arrête:**

L'initiative populaire "pour la promotion de la marche, du vélo et des TP (initiative des villes)" est acceptée et le "Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics" (RDCo 761.8) est adopté avec modifications.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Il est déjà 19h10. Nous devons renoncer à entamer un autre point de l'ordre du jour afin de pouvoir nous rendre à la salle Hirschen pour notre repas de fin d'année.

**Bohnenblust Peter, FDP:** Ich habe noch eine formelle Frage. Der Stadtrat hat gerade ein Reglement beschlossen. Dagegen könnte das Referendum ergriffen werden. Sollte die Abstimmung deshalb nicht ausgezählt werden?

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Non, ce règlement n'est pas soumis au référendum. Par contre, les règlements que nous avons traités hier étaient soumis au référendum, étant donné qu'ils touchaient des points de nature financière. Le Règlement concernant la perception d'émolument est soumis au référendum facultatif, alors qu'un simple référendum communal ne l'y est pas. Il ne fallait donc pas compter les voix. Merci Monsieur Bohnenblust pour votre perspicacité.

### 236. Discours d'adieux

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Ce soir, Madame Monique Esseiva vit sa dernière soirée en tant que Conseillère de ville. Cela fait bien longtemps, que Madame Esseiva siège dans ce Parlement et au cours de sa longue carrière politique, longue de près de vingt ans, elle s'est engagée pratiquement dans tous les domaines de la vie parlementaire biennoise. Comme beaucoup de carrières politiques couronnées de succès, la sienne a débuté en 1993 par son entrée à la Commission scolaire et y est restée jusqu'en 2000. Le 1<sup>er</sup> janvier 1998, elle est entrée au Conseil de ville et a été membre de la Commission de gestion entre 1999 et 2005. Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, elle est entrée au Bureau du Conseil de ville y assurant les charges de 2<sup>ème</sup>, 1<sup>ère</sup> vice-présidence et a accédé ensuite à la présidence, entre le 1<sup>er</sup> septembre 2011 et le 31 décembre 2012. Depuis le 18 mai 2006, Madame Esseiva est également membre du Conseil des affaires francophones (CAF) où elle siège au Bureau. Il s'agit d'un engagement considérable, qu'elle a accompli et continue d'accomplir au sein du CAF et toujours dans la bonne humeur. Nous nous souvenons volontiers de ses interventions à la tribune, toujours pondérées et souvent axées sur la défense de la culture romande dans notre Ville. Nous remercions Madame Esseiva pour tout le travail accompli dans l'intérêt de notre Ville et lui souhaitons plein succès et beaucoup de plaisir dans sa vie familiale et professionnelle. Merci Monique.

**Paronitti Maurice, au nom du Groupe FDP/PRR/EVP/EDU:** Chère Monique, honorable membre de cet hémicycle, Cher public, mon amour (*rires*), je suis honoré ce soir de prendre la parole, car Monique est une "Grande Dame". Elle a été chaudement appréciée et aimée par la plupart d'entre nous et je dis la plupart, mais rassure-toi Monique, les autres sont juste un peu réservés à ton égard, car ils viennent d'arriver et ne te connaissent pas encore. Les intonations de sa voix nous indiquent sa provenance du Pays de Fribourg, où elle militait déjà en ce temps-là parmi les rangs du Parti démocrate-chrétien, avant de s'installer à Bienne en 1983 avec sa famille, non sans mettre ses qualités à disposition de la section biennoise de son parti. Comme déjà dit, elle a été membre de l'ancienne Commission scolaire. Le 1<sup>er</sup> janvier 1998, elle entre au Conseil de ville en tant que successeuse du mythique Albert Messerli, que j'ai entrevu me semble-t-il (salut Albert) et y a, je pense, vaillamment représenté ceux que l'on appelle les petits partis. Unique représentante du PDC, ce qui nous faisait dire lors des réunions du groupe, comme le romain dans *Astérix*: "*Ils étaient UN!*" Tant cette femme débordait d'énergie, d'idées, de conseils et de connexions, elle a passé plusieurs années à la Commission de gestion et en 2011, elle a été élue présidente du Conseil de ville. Elle a été une des rares femmes à s'être lancée dans cette aventure. Figurez-vous, que cela arriva onze ans après sa prédécesseure, Elisabeth Hufschmid, pour ceux et celles qui s'en souviennent. Ce n'est pas évident d'avoir des dames à la présidence. Comme je la côtoie depuis



maintenant près de quinze ans dans ce Conseil, dont plusieurs mois en étant assis juste à côté d'elle, j'ai appris à connaître la femme derrière la politicienne de milice. Monique est une passionnée de la culture en général et plus particulièrement de la promotion et de la défense de la musique. Elle s'engage aussi discrètement, sans protagonisme, pour les intérêts des aîné(e)s et des malades. En outre, c'est une des rares personnes que je connaisse, qui sache tenir un langage cohérent en décrivant un vin. En effet, elle fait partie, depuis de nombreuses années, d'une confrérie d'amateurs de la dive bouteille. De plus, elle a un humour à toute épreuve et elle est un très bon public. La preuve est qu'elle a toléré mes blagues douteuses sur l'antagonisme supposé entre rouge et noir. Je ne parle pas du roman de Stendhal, mais des Radicaux et des Démocrates-chrétiens, que l'on appelait ainsi dans certains cantons. Elle a également de l'humour sur le sujet de l'anticléricalisme, qui est consubstantiel comme par exemple cette fameuse devinette issue, je vous l'accorde, d'un catéchisme mal interprété: "*Quel a été le premier métier de Jésus?*" "*Charpentier!*" répond-elle. Je réponds: "Non ébéniste, car ébéniste soit le fruit de tes entrailles". Bon, je ne vous dis pas les coups de coudes dans les côtes, mais revenons-en à Monique. Déterminée, rigoureuse, passionnée, sensible, efficace et nullement impressionnée par la tâche, qui consistait à gérer de front une famille, une profession et un engagement politique. Pour moi, elle aura été un modèle d'authenticité et de persévérance, pour le bien-être de ses concitoyens et concitoyennes. Alors, ton parcours avec nous s'achève effectivement. Tu vas nous manquer, en tout cas à moi, tu me manqueras, mais ton engagement ailleurs continue. Certains et certaines d'entre nous te retrouveront au CAF ou dans le cadre de tes autres activités. Nous te présentons nos félicitations et nos remerciements pour tout ton travail. Travailler avec toi a été une joie. En gros, aujourd'hui c'est la 233<sup>ème</sup> et dernière séance pour toi au Conseil de ville. Que ton avenir soit beau et prometteur, sachant que la véritable jeunesse est celle du cœur. Merci pour tout Monique, bonne continuation et que la vie continue de te gâter!

**Sutter Andreas, Fraktion BVP/CVP/BDP:** Auch seitens der Fraktion BVP/CVP/BDP möchte ich dir herzlich für deinen grossen Einsatz danken, Monique. Unsere Fraktion ist klein und es zählt jede Stimme. Es ist richtig, dass Herr Paronitti zuerst gesprochen hat, denn eigentlich gehörten wir lange Zeit derselben Fraktion an. Mit Monique arbeitete ich auch während zweier Jahre in der GPK zusammen. Gekannt habe ich Monique aber schon vor ihrer Zeit im Stadtrat und ich glaube, wir werden uns nun nicht ganz aus den Augen verlieren. Was Monique auszeichnet, ist ein gutes Netzwerk auf allen Ebenen. Sie ist auch ein wichtiger Zahn des politischen Netzwerks in Biel, denn ihre Partei, die CVP, ist in Biel völlig untervertreten, obschon sie eine Bundesratspartei ist. In Biel muss die CVP um ihren einzigen Sitz im Parlament kämpfen. Was ich an Monique sehr schätzte war, dass man bei ihr das "C" in CVP kaum merkte. Das dürfte in Biel ein wichtiges Element für den Konsens sein. Klar gibt es in Biel eine katholische Kirche. Deren Glocken sind aber gleich gestimmt, wie diejenigen der reformierten Kirche und sie läuten auch immer gleichzeitig. Das stört nicht, so wie auch im Stadtrat die verschiedenen Religionsrichtungen keine Rolle spielen. Trotzdem warst du eine Vertreterin des "C", das vielleicht in der heutigen Zeit auch allgemein in der politischen Landschaft an Bedeutung verliert. Jedenfalls warst du keineswegs militant. Ich wünsche dir, Monique, alles Gute für deinen weiteren Weg. Mit diesem kleinen Päckchen möchte ich eine Brücke zu deinem künftigen Hobby schlagen.

**Esseiva Monique, PDC:** Merci d'abord pour vos témoignages, louanges à mon égard, qui me touchent énormément. Lorsque je suis entrée au Conseil de ville, il y a 17 ans, pour remplacer Albert Messerli (bonsoir Albert), la partie n'était pas gagnée. Je portais une lourde responsabilité vis-à-vis du parti. J'avais trois ans pour convaincre la population biennoise de maintenir le siège PDC. Étant déjà l'unique membre du PDC et de plus une femme, je me suis rapidement mise au travail et la reconnaissance ne s'est pas faite attendre. À l'époque, les membres du Groupe des partis bourgeois, sans l'UDC, (aujourd'hui Groupe FDP/PRR/EVP/EDU) m'ont très bien intégrée et accordé leur confiance. Je leur dois un merci tout particulier. Ce soir, j'ai une petite pensée pour notre ami Alain Nicati, qui m'a prise sous son aile et qui m'a beaucoup appris au sujet des rouages politiques. Je vous rassure, que de temps à autre, je me suis trouvée dans des situations délicates, parfois "peinlich". J'ai décidé de rendre mon tablier après ces 17 années d'engagement au sein du Législatif, dont six ans à la Commission de gestion et quatre ans au Bureau du Conseil de ville, avec comme couronnement l'accès à la plus haute marche; la présidence. Le moment est propice pour passer le témoin. Je quitterai tout-à-l'heure cet hémicycle, non sans un petit pincement au cœur. La vie ne va pas s'arrêter pour autant. Je continuerai à m'engager auprès de différentes institutions et garderai un œil ouvert sur la politique biennoise. J'espère récupérer un peu plus de temps pour mes loisirs et partir un peu plus souvent en voyage avec mon mari retraité. Tout un programme en plus de mes activités professionnelles à Berne.

Toutes ces années ont été riches en contacts et expériences. Celles-ci m'ont permis de connaître bien du monde de tout horizon, le bon fonctionnement de nos institutions et de l'Administration municipale. Je tiens, ici, à remercier toutes ces personnes, soit les collègues du Conseil de ville, les membres du Conseil municipal, les collaboratrices du Secrétariat parlementaire ainsi que le personnel de l'Administration municipale de leur agréable collaboration et cordiaux contacts. Un point sur lequel j'avais fortement insisté ces dernières années s'est réalisé: cette semaine, le Forum du Bilinguisme a officiellement remis son label à toute l'Administration biennoise, ce qui est réjouissant. Grâce à notre démocratie, nous bénéficions d'un immense privilège qu'est celui de pouvoir s'exprimer librement. N'abusons pas de ce droit! Depuis le début de la législature, les débats se sont intensifiés et parfois durcis et les compromis souvent balayés. Le clivage gauche-droite est bien présent. Je regrette cependant, que certaines personnes franchissent parfois la ligne rouge du non-respect. N'oubliez jamais, que nous sommes ici pour le bien de notre Ville et de nos concitoyens et concitoyennes! À l'horizon, de gros dossiers vous attendent, dont certains même délicats. Je vous souhaite d'ores et déjà de fructueux débats. Mon mari Michel et mes enfants Valentine et Frédéric, présents aujourd'hui à la tribune, méritent toute ma gratitude et ma reconnaissance. Ils m'ont toujours soutenue et lorsque j'avais une baisse de régime, ils savaient avec humour me motiver. Au début de mon mandat, mes absences répétées ont surtout fait le bonheur des jeunes: *"Youppie, avec papa on trouve toujours des combines pour aller se coucher plus tard!"* Le chat est loin, les souris dansent! Je réitère aussi un grand remerciement à mon parti, le PDC, qui m'a continuellement soutenue et accordé sa confiance. Ma reconnaissance spéciale va aussi à Madame Sandra Lo Curto, présidente du PDC biennois pour son amitié et son appui appréciés. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015, je serai remplacée par ma collègue de parti, Madame Chantal Donzé. Je lui souhaite plein succès dans l'accomplissement de son mandat. Je formule à votre attention tous mes vœux pour de joyeuses fêtes de Noël et une excellente année 2015. Puisse-t-elle

vous apporter bonheur, joie, de nombreuses satisfactions privées, professionnelles, politiques et vous conserve surtout tous et toutes en bonne santé! Au plaisir de vous rencontrer à l'occasion, merci de votre attention.

**Suter Daniel, président du Conseil de ville:** Mesdames et Messieurs, nous arrivons au terme de cette dernière séance de cette année. Nous avons donc rendez-vous à 20h00 à la Salle Hirschen à Boujean. Comme discuté tout à l'heure, nous avons un excellent réseau de transports public. La salle se trouve à trois minutes à pied de l'arrêt du bus. Je souhaite à toutes les personnes, qui ne se joignent pas à nous, d'excellentes fêtes et nous nous retrouverons au tout début de la nouvelle année pour nous la souhaiter bonne et heureuse. Merci beaucoup pour votre engagement et je vous dis à tout à l'heure ou à l'année prochaine

**237. Nouvelles interventions**

<b>20140362</b>	<b>Dringliche Interpellation Peter Moser, FDP</b>	<b>PRA</b>
	Wechsel im Stadtplanungsamt Changement au Département de l'urbanisme	
<b>20140363</b>	<b>Dringliche Interpellation Max Wiher, Fraktion GLP</b>	<b>BEU</b>
	Wie weiter mit dem Volkshaussaal? Quel est l'avenir de la salle de la Maison du Peuple ?	PRA BKS
<b>20140364</b>	<b>Interpellation urgente Mohamed Hamdaoui, Groupe socialiste</b>	<b>ASS</b>
	Le Service des habitants mérite-t-il encore son nom? Verdient der Einwohnerdienst seinen Namen noch?	
<b>20140365</b>	<b>Dringliche Motion Daniel Hügli und Dana Augsburgers-Brom, SP</b>	<b>PRA</b>
	Verkehrssituation der Arbeitnehmenden in der Industriezone Bözingen verbessern Améliorer les conditions de circulation pour les travailleurs et travailleuses de la zone industrielle des Champs-de-Boujean	
<b>20140366</b>	<b>Dringliches Postulat Fritz Freuler, Fraktion Grüne, Daniel Hügli, Fraktion SP</b>	<b>DSS</b>
	Dienstleistung zu Gunsten Bevölkerung und Personal verbessern!!! Améliorer les prestations de service en faveur de la population et du personnel !!!	
<b>20140367</b>	<b>Interpellation Urs Känzig, Fraktion Grüne</b>	<b>PRA</b>
	Veloverkehr – ist Biel immer noch ein Vorbild? Circulation cycliste – Bienne est-elle encore exemplaire ?	BEU
<b>20140368</b>	<b>Postulat Pascal Bord, Groupe UDC/Les Confédérés</b>	<b>DFI</b>
	Pour une meilleure répartition des charges entre les postes de travail financés par la Ville et ceux par le Canton Für eine bessere Lastenverteilung zwischen den Arbeitsplätzen, die von der Stadt Biel und vom Kanton Bern finanziert werden	MAI ASS FCS
<b>20140369</b>	<b>Interpellation Urs Känzig, Fraktion Grüne</b>	<b>BEU</b>
	Natur und Landschaft: Biel macht seine Hausaufgaben! Nature et paysages: Bienne satisfait à ses devoirs !	

***Fin de la séance / Schluss der Sitzung: 19.30 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