A n n e x e s

A n h a n g

au procès-verbal n° 5

du 24 avril 2014

zum Stadtratsprotokoll Nr. 5

vom 24. April 2014

Annexe n° 1

Beantwortung

der Motion 20130408, Sandra Schneider, SVP, «Löhne von Stadtpräsident und Gemeinderat senken – 200'000 Franken sind genug!»

Die Motion fordert, dass die Löhne der Gemeinderatsmitglieder inkl. Stadtpräsidium einheitlich auf CHF 200'000.-- festgelegt werden. Die Motionärin ist der Auffassung, dass das Stadtpräsidium keinen nennenswerten Mehraufwand zu leisten habe, weshalb eine Lohndifferenzierung gegenüber den anderen Gemeinderatsmitgliedern unverständlich sei. Auf der Basis des einheitlichen Lohnes von CHF 200'000.-- soll nur noch der Teuerungsausgleich möglich sein, welcher vom Stadtrat im Rahmen des Budgets zu bewilligen sei.

Die Beantwortung der vorliegenden Motion stellte den Gemeinderat insofern vor eine besondere Herausforderung, als er in eigener Sache Stellung nehmen soll. Derartige Themen sind per Definition immer heikel und es stellt sich die Frage nach der richtigen „(Public) Corporate Governance" in diesem Fall. Der Gemeinderat hat sich für das in seinen Augen formell korrekte Vorgehen entschieden und er beantragt in der Folge, nach gewissen grundsätzlichen Überlegungen, die Übertragung des vorliegenden Geschäfts an den Stadtrat.

Die aktuell geltenden Bestimmungen für die Entlöhnung der Gemeinderatsmitglieder wurden vom Stadtrat am 14. Dezember 1988 erlassen. Damals entschied der Stadtrat, dass und in welcher Form die Löhne der Gemeinderatsmitglieder an die Löhne für das städtische Personal gekoppelt werden sollen. Die entsprechenden Grundsätze wurden seither nie revidiert und haben, soweit dem Gemeinderat bekannt, bisher auch nie zu besonderen Diskussionen oder Kontroversen Anlass gegeben. Dies wohl auch deshalb, weil die Verknüpfung mit den Löhnen des städtischen Personals garantiert, dass keine Bevorzugung der Gemeinderatsmitglieder eintreten kann.

Für die Beurteilung der Angemessenheit der Entschädigung seiner Mitglieder sind nach Auffassung des Gemeinderates nicht nur die Bruttolöhne entscheidend. Vielmehr gilt es alle Bestandteile der „Anstellungsbedingungen" zu berücksichtigen; dazu gehören u.a. auch allfällige Spesenentschädigungen, die Behandlung von Verwaltungsratsentschädigungen und anderen Nebeneinkünften, die Rentenregelungen, die Entwicklungsmöglichkeiten, usw.

Der Gemeinderat hat nichts dagegen einzuwenden, dass seine Anstellungsbedingungen nach längerer Zeit wieder einmal einer Überprüfung unterzogen werden. Er ist aber der Auffassung, dass eine reine Fokussierung auf den Bruttolohn der Thematik nicht ausreichend gerecht wird. Nach Überzeugung des Gemeinderates sollte niemand ein Exekutivmandat aus rein pekuniären Überlegungen anstreben, denn dazu ist diese Aufgabe zu anspruchsvoll und zu intensiv. Es muss aber gewährleistet sein, dass sich eine möglichst breite Auswahl an Persönlichkeiten für dieses Amt interessiert und eine zu restriktive Ausgestaltung der gesamten Anstellungsbedingungen könnte die Bereitschaft zu einer Kandidatur spürbar einschränken. Es darf nicht unbeachtet bleiben, dass mit der auf vier Jahre limitierten Mandatsdauer das Risiko einer nachfolgenden Erwerbslosigkeit verbunden ist, welches beim Kandidaturentscheid von den interessierten Personen immer auch einzukalkulieren ist. In der Tat geben neue Gemeinderatsmitglieder mit dem Amtsantritt oftmals ein unbefristetes Arbeitsverhältnis oder eine selbstständige Erwerbstätigkeit auf, welche üblicherweise über die vier Jahre eine Legislaturperiode hinaus Bestand gehabt hätte.

Der von der Motionärin genannte Betrag von CHF 200'000.-- scheint dem Gemeinderat auch deshalb zu starr, weil es sich dabei um eine Zahl handelt, welche seit der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre immer wieder genannt wird, ohne dabei zu berücksichtigen, dass aufgrund der aufgelaufenen Teuerung dieser Betrag inzwischen real deutlich an Wert verloren hat. Zum heutigen Zeitpunkt hätte eine Fixierung auf diesen Betrag auch zur Folge, dass das gesamte Lohngefüge für das Personal der Stadt Biel nach unten angepasst werden müsste, was beim gleichen Betrag vor gut 15 Jahren nicht resp. nur marginal der Fall gewesen wäre. Die Plafonierung der Gemeinderatslöhne auf CHF 200'000.-- hätte somit auch negative Auswirkungen auf die Attraktivität der Stadt Biel als Arbeitgeberin, was nach Auffassung des Gemeinderates vermieden werden muss.

Wichtig scheint dem Gemeinderat auch der Hinweis, dass im Hinblick auf die Legislaturperiode 2013 bis 2016 eine umfassende Strukturreform stattgefunden hat. In diesem Zusammenhang wurde die Funktion der nebenamtlichen Gemeinderatsmitglieder abgeschafft und die gemeinderätlichen Direktionen neu organisiert. Gleichzeitig wurde eine Amtszeitbeschränkung für die Gemeinderatsmitglieder von 16 Jahren eingeführt. Im Rahmen der seinerzeitigen Vorprüfung der entsprechenden Anpassungen in der Stadtordnung hatte das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) darauf hingewiesen, dass die Austrittsregelungen für die Gemeinderatsmitglieder überprüft werden sollten, da nun nach 16 Jahren eine Art „Zwangsausstieg" resp. „Berufsverbot" verordnet werde, was eine entsprechende Pflicht zur wirtschaftlichen Abfederung resp. Absicherung durch das Gemeinwesen nach sich ziehen würde.

Ursprünglich war vorgesehen, dass die damalige Spezialkommission „Struktur + Esplanade" des Stadtrates auch der Thematik der Austrittsleistungen nachgehen sollte. Dies war aber aus zeitlichen Gründen bis Ende 2012 nicht möglich und der Gemeinderat seinerseits war der Auffassung, dass die damals und heute noch immer geltenden Anstellungsbedingungen insgesamt korrekt und allen Kandidierenden für die Gesamterneuerungswahlen 2012 bekannt waren. Es wurde deshalb entschieden, dieser Frage nicht weiter nachzugehen und die insgesamt befriedigende, bisherige Regelung beizubehalten. Alle heute amtierenden Gemeinderatsmitglieder liessen sich somit in Kenntnis der aktuell geltenden Bestimmungen für die Legislaturperiode 2013 bis 2016 wählen. Es sei an dieser Stelle noch darauf hingewiesen, dass die heute geltende Regelung über die Austrittsleistungen an die Gemeinderatsmitglieder (SGR 153.43), welche vom Stadtrat 1999 beschlossen wurde, noch gar nie zur Anwendung gekommen ist, da noch kein (vollamtliches) Mitglied des Gemeinderates, welches nach Erlass dieser Bestimmungen erstmals gewählt wurde, ausgeschieden ist.

Der Gemeinderat macht weiter darauf aufmerksam, dass die Bestimmung des korrekten Zeitpunktes für eine allfällige Anpassung ein ebenfalls sehr wichtiger Punkt ist, da die Gemeinderatsmitglieder auf Amtsdauer gewählt sind und grundsätzlich einen Anspruch darauf haben, dass sie die für sie geltenden gesamthaften Anstellungsbedingungen im Voraus kennen und diese während der vierjährigen Amtszeit Bestand haben. Bei den in den vergangenen Jahrzehnten beschlossenen Verschärfungen betreffend Renten- resp. Austrittsleistungen galt zudem immer der Grundsatz, dass für bereits im Amt stehende Gemeinderatsmitglieder keine Verschlechterung gegenüber der im Zeitpunkt der erstmaligen Wahl geltenden Bestimmungen erfolgen durfte (Prinzip der sog. „wohl erworbenen Rechte").

Der Gemeinderat hält zudem fest, dass in den letzten Jahren und Jahrzehnten bereits verschiedene Einschränkungen beschlossen worden sind, welche zum Teil weiter gehen als in anderen Städten und denen im Rahmen einer Gesamtbetrachtung betreffend die Attraktivität der Gemeinderatsfunktion Rechnung zu tragen ist. Beispiele dieser Art sind unter anderem die Einschränkungen der Lohnnebenleistungen Mitte der 1980er-Jahre (insbesondere Fahr-

dienst), die Abschaffung des Rentensystems im Jahr 1999 oder das Verbot der Doppelmandate im Jahr 2010.

Der Gemeinderat ist deshalb der Auffassung, dass nicht isoliert über die Höhe der Bruttolöhne seiner Mitglieder befunden werden sollte, sondern eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen ist. Eine solche Regelung ist sehr wohl vom Stadtrat zu beschliessen, kann aber aus praktischen Gründen nicht im Stadtratsplenum erarbeitet werden. Diese Aufgabe muss einer stadträtlichen Kommission übertragen werden. In der Vergangenheit kamen dabei verschiedene Vorgehensweisen zur Anwendung: Die letztmalige Überarbeitung der Gemeinderatslöhne erfolgte im Jahre 1988 durch die Geschäftsprüfungskommission, während die Anpassung der Austritts- resp. Rentenleistungen für die vollamtlichen Gemeinderatsmitglieder im Jahre 1999 von einer stadträtlichen Spezialkommission i.S. von Art. 68 der Stadtordnung (SGR 101.1) resp. Art. 19 ff. des Reglements für die Kommissionen des Stadtrates (SGR 151.31) erarbeitet wurde. Nach Auffassung des Gemeinderates kommen aktuell beide Lösungsansätze in Frage - allenfalls in Kombination mit der Überarbeitung des Personalreglements und des Lohnsystems - und es obliegt dem Stadtratsbüro das nach seiner Auffassung geeignete Vorgehen vorzuschlagen. Der Gemeinderat hält damit auch fest, dass eine Annahme des vorliegenden Vorstosses in der Postulatsform, die Motion lehnt der Gemeinderat wie oben ausgeführt ab, zu einer Übertragung des vorliegenden Vorstosses an das Stadtratsbüro führen würde.

Der Gemeinderat erlaubt sich zudem anzuregen, dass die Entschädigungsregelung sowie alle weiteren die Gemeinderatsmitglieder als Magistratspersonen betreffenden Bestimmungen in einem eigenen Reglement zusammengefasst werden. Historisch sind die entsprechenden Bestimmungen verschiedener Natur und an unterschiedlichen Orten zu finden, was die Transparenz beeinträchtigt.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat die Motion in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Biel, 19. Februar 2014

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident: Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr Julien Steiner

Beilage:
- Motion 20130408

Vorstoss Nr./Interv. no: 20130408
Termin GR/Délai CM: 19.03.2014
Direktion/Direction: PRA
Mitbericht/Corapport:

Motion

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Löhne von Stadtpräsident und Gemeinderat senken – 200'000 Franken sind genug!

Der Lohn des Stadtpräsidenten und den Gemeinderäten ist in den vergangenen zehn Jahren ausserordentlich gestiegen. Im Jahr 2003 betrug der Jahreslohn noch 214'877 Franken (Stadtpräsidium: 236'353 Franken). Ende dieses Jahr werden die Gemeinderäte je 238'316 Franken bzw. der Stadtpräsident 262'158 Franken verdienen. Damit leistet sich die Stadt Biel eine Regierung für über 1,2 Millionen Franken. Im innerkantonalen Vergleich gehört der Lohn des Bieler Stadtpräsidenten zu den höchsten. Seine Amtskollegen im Kanton Bern verdienen weniger, trotz vergleichbarem Aufwand.

Stadt	Einwohnerzahl (Quelle: Wikipedia)	Lohn des Stadtpräsidenten (Quelle: Weltwoche Nr. 50/2012)
Biel/Bienne	54'000 Personen	Fr. 262'158
Thun	42'764 Personen	Fr. 237'957
Stadt Bern	125'681 Personen	Fr. 224'594
Burgdorf	15'584 Personen	Fr. 224'211
Langenthal	15'091 Personen	Fr. 210'756
Münsingen	11'355 Personen	Fr. 192'000

Wegen ihrer finanziellen Situation muss auch die Stadt Biel die Lohnpolitik ihrer Gemeinderäte überdenken. Eine Obergrenze bei der Bruttobesoldung ist aufgrund der schiefen Finanzlage dringend nötig. Auch ist es unverständlich, warum der Stadtpräsident höher entlöhnt wird als seine Ratskollegen in der Exekutive. Mit Blick auf das Organigramm hat der Bieler Stadtpräsident keinen nennenswerten Mehraufwand als die Vorsteher der anderen Direktionen. Bei einem jährlichen Durchschnittslohn von 200'000 Franken pro Exekutivmitglied liessen sich die Lohnkosten für die Bieler Regierung auf einen Schlag um rund einen Sechstel senken.

Eine Senkung der Gemeinderatslöhne wäre auch ein Zeichen der Solidarität gegenüber dem städtischen Personal, welches in den kommenden Jahren ebenfalls einen grossen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung leisten muss.

Aus diesem Grund fordere ich den Gemeinderat auf, das Personalreglement wie folgt zu ergänzen:

1. *Die Bruttobesoldung der Mitglieder des Gemeinderates darf 200'000 Franken nicht übersteigen. Der allfällige Ausgleich der Teuerung bleibt vorbehalten und ist vom Stadtrat im Rahmen des Budgets zu bewilligen.*
2. *Der Lohn des Stadtpräsidiums ist nicht höher als die der übrigen Gemeinderäte.*

Sandra Schneider (SVP)

Biel/Bienne, 21.11.2013

F. Schor EDU

BVP

BDP

SVP

Annexe n°2

Réponse

à l'interpellation 20130403, Pablo Donzé, Groupe Les Verts, «Jonction Bienne Centre»

L'auteur de la présente intervention parlementaire interpelle le Conseil municipal sur la planification de la jonction autoroutière de Bienne-Centre pour s'enquérir des incidences à terme, estimant que la branche Ouest peut apporter une plus-value si elle est soigneusement planifiée. Les points de l'interpellation sont considérés un à un, tels qu'ils figurent dans le texte de l'auteur.

1. Variantes définitives ?

a. Une branche Ouest sans jonction Bienne-Centre est-elle encore envisageable ?
b. Quels sont les avantages et inconvénients de cette jonction ?

Le projet général pour la branche Ouest (version mai 2012), qui constitue une mise à jour pour la branche Ouest du projet général pour le contournement de Bienne approuvé le 17 février 1999 suite aux développements et analyses du groupe de travail dit «Stöckli» (2008-2010), a été soumis au Conseil fédéral pour approbation en novembre 2013. Il sera validé d'ici au printemps 2014, il n'est dès lors plus possible de le modifier.

Pour rappel, les études visant à fixer le projet d'exécution pour la branche Ouest ont révélé que la conception du raccordement sur laquelle se basait le projet général de 1999 ne serait réalisable que si la place Guido-Müller et la rue de la Gabelle étaient aménagées en conséquence. Les interventions sur le plan urbanistique ainsi que les inconvénients pour les transports publics et la mobilité douce ont entraîné un nouvel examen de ladite jonction Bienne-Centre. L'objet des études commencées en 2002 pour optimiser le projet a été l'examen de solutions de rechange pour une jonction complète, y compris la liaison avec la bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne, contribuant à délester Bienne-Centre. Le groupe de travail «Stöckli» a procédé à une appréciation comparative de six variantes de jonction «Bienne-Centre» et de différents scénarii pour la branche Ouest, avec ou sans jonction.

L'argumentation plaidant en faveur d'une jonction Bienne-Centre s'appuie principalement sur les considérations en matière de trafic motorisé individuel. L'objectif principal de l'autoroute de contournement est le report du trafic de transit et du trafic d'échange intra-urbain du réseau routier urbain sur l'autoroute. Le dispositif des jonctions a une influence majeure sur les objectifs de délestage, notamment la jonction Bienne-Centre. Celle-ci doit permettre de délester les rues principales du quartier du Champ-du-Moulin, du centre-ville et du centre de Nidau ; sa réalisation doit notamment permettre de supprimer le trafic motorisé à la rue du Débarcadère et ainsi de promouvoir la valorisation des liaisons piétonnes et cyclistes entre le centre-ville et les espaces verts et de détente du bord du lac.

La pesée entre les avantages et inconvénients d'une jonction à Bienne-Centre peut être considérée sous l'angle de deux échelles spatiales, celle d'un secteur restreint et celle des quartiers affectant un grand nombre d'habitants et d'habitantes :

i) à l'échelle du secteur restreint à la rue de la Gabelle, et partiellement à la rue de Morat et à la rue des Prés (tronçon Ouest), une jonction autoroutière présente indubitablement des inconvénients, qui sont cependant gérables et qui le seront d'ailleurs par le biais d'une requalification urbaine (d'où la raison

d'un plan directeur urbanistique pour la jonction Bienne-Centre) et par des mesures d'accompagnement en matière de circulation A5 ;

ii) à une échelle plus vaste, celle des quartiers ouest de la ville, une jonction à Bienne-Centre présente des avantages clairs en matière de délestage du réseau routier urbain avec une réduction de la pollution, des nuisances sonores et une sécurité accrue pour les riveraines et riverains. L'effet de délestage sera appuyé par la réalisation de mesures d'accompagnement en matière d'A5.

La non-réalisation d'une jonction à Bienne-Centre inverse précisément le rapport entre avantages et inconvénients à ces échelles et soulève la question du bilan au vu de l'intérêt général.

2. *Incidences à long terme*

a. *Quelles seraient les incidences à long terme de cette jonction sur le trafic en ville ? et sur la répartition modale ?*

La jonction de Bienne-Centre doit contribuer au délestage durable du réseau routier au centre-ville et constituer une opportunité de requalifier le secteur des anciens abattoirs.

Ladite répartition modale a été introduite en 2009, mais uniquement dans le cadre de réflexions d'ordre qualitatif. À cette époque, le modèle des transports consistait seulement en un modèle TMI (= trafic motorisé individuel). Les transports publics n'ont été pris en compte dans les calculs que lors du passage au Modèle global des transports du canton de Berne (MGT). Aujourd'hui, les calculs s'appuient exclusivement sur ce MGT. Il n'existe toutefois aucune étude ou calculs plus récents quant à une branche Ouest sans jonction Bienne-Centre (l'Office cantonal des ponts et chaussées n'envisage pas non plus un tel calcul dans un futur proche).

b. *Quelles seraient les charges de trafic attendues dans le quartier de la gare (rue de Morat, rue des Prés, rue de la Gabelle, Gurnigelstrasse) ?*

L'auteur de l'interpellation mentionne volontairement ou non les rues qui sont directement impliquées dans le dispositif du raccordement de la jonction de Bienne-Centre dont le bilan actuel comprend des charges de trafic élevées et qui, avec la jonction de Bienne-Centre, resteront élevées. Ces rues – à l'exception de la rue de Morat – ne constituent cependant pas le réseau du quartier de la gare, qui impliquerait de considérer d'autres rues.

En guise d'aperçu et selon le modèle de trafic développé sur mandat de l'instance cantonale compétente, les charges escomptées suivantes sont mentionnées dans l'annexe à la présente réponse (cf. annexe 1).

c. *Qu'entend entreprendre la Ville pour ne pas péjorer la qualité du quartier sur le plan urbanistique ?*

L'intégration urbanistique de la branche Ouest de l'A5 – dont le maintien, voire l'amélioration de la qualité de vie est un élément central – est un thème qui a été pris très au sérieux depuis le début de la planification de cet ouvrage qui constituait une condition sine qua non à l'acceptation par la Ville de Bienne d'une jonction «Bienne-Centre» partiellement à ciel ouvert.

L'ensemble du projet fait donc l'objet d'un accompagnement urbanistique intercommunal en plusieurs volets:

- **Plan-cadre urbanistique, 2010**
  La phase d'élaboration du plan-cadre visait à déterminer le contexte urbanistique important pour le périmètre précis de planification. S'appuyant sur des analyses spatiales et fonctionnelles, cette phase a mené à l'élaboration de lignes directrices prépondérantes pour le développement urbanistique de la zone touchée par la branche Ouest de l'A5 et du plan-cadre proprement dit, se composant de la représentation du contexte urbanistique et des conditions-cadre pour les secteurs des jonctions Bienne-centre et Faubourg du Lac.

- **Planification test 2011**
  La réalisation d'une procédure de projet urbanistique, sur la base de ladite planification test confiée à plusieurs équipes interdisciplinaires, avait pour but de développer des idées de conception déterminantes en vue de fixer le plan directeur intercommunal aux endroits stratégiques, en particulier dans les deux zones de jonction Faubourg du Lac et Bienne-Centre.

- **Plan directeur urbanistique, 2012-2014**
  Le plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5, élaboré parallèlement au projet général A5, fixe des lignes directrices pour le développement et/ou la restructuration des espaces proches du futur axe autoroutier et met en évidence les travaux de planification qui devront être entrepris.

- **Préparation de la mise en œuvre du plan directeur urbanistique, 2014**
  Du côté des villes de Bienne et Nidau, il s'agit de définir les besoins, priorités et procédures de planification appropriés pour les différents secteurs du plan directeur urbanistique A5 et de consigner ces éléments dans un cahier des charges qui servira de référence pour les travaux de planification urbaine liés à l'intégration de la branche Ouest de l'autoroute dans les années à venir. En outre, en raison des besoins de coordination particuliers qui existent, dans les secteurs des jonctions autoroutières, entre les travaux de planification urbaine et le projet A5, il est nécessaire d'engager dès 2014 les études relatives au réaménagement du réseau de desserte local et à la consolidation du concept de développement urbanistique pour les secteurs précités.

- **Mise en œuvre du plan directeur urbanistique, 2015-2030**

Au vu de ce qui précède, il est clair que le maintien, voire l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers directement touchés par le projet de contournement autoroutier de Bienne est au cœur des activités de planification de la Ville de Bienne et que les processus en cours permettront de prendre en compte de manière adéquate tant au niveau matériel que temporel les besoins de la population.

3. Coûts

a. Quels sont les coûts des mesures d'accompagnement liées aux variantes avec ou sans jonction Bienne-Centre ?

Les coûts estimés pour la réalisation des mesures d'accompagnement induites par la branche Ouest de l'autoroute de contournement s'élèvent à environ 36 millions de fr., dont la part à charge de la Ville de Bienne est estimée à environ 13 millions de fr. *(cf. Plan directeur MaC, rapport explicatif et fiches d'objets, Berne, 18 juin 2013).* Selon plusieurs appréciations, la non-réalisation d'une jonction Bienne-Centre n'aurait aucune conséquence sur une baisse des coûts des mesures d'accompagnement. Dans ce cas de figure, des mesures plus importantes devraient être mises en place dans des conditions plus exigeantes, afin de canaliser les flux motorisés sur les axes principaux du réseau routier urbain et d'éviter le transit par les quartiers.

b. *La Ville peut-elle estimer les coûts externes liés à une jonction au centre-ville ?*

Telle qu'elle est formulée, la question est relativement peu concrète et il est par conséquent peu aisé d'y répondre. Il n'en demeure pas moins qu'une évaluation sérieuse de l'ensemble des coûts externes générés par une jonction autoroutière (bruit, santé, pollution, mobilité, mixité sociale, cadre bâti, etc.) représente un volume de travail extrêmement conséquent - dont la méthodologie est souvent discutable - et qu'il semble à l'heure actuelle plus pertinent de concentrer les efforts sur la gestion des impacts en terme de volume de circulation et d'intégration qualitative de l'ouvrage autoroutier plutôt que de vouloir en chiffrer les coûts externes. Par ailleurs, le maître de l'ouvrage, représenté par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du Canton de Berne, n'a donné aucun mandat en ce sens.

Concernant les sources utilisées, l'auteur de l'interpellation pourra se référer aux documents suivants consultables auprès de l'Office cantonal des ponts et chaussées :

- Office des ponts et chaussées du Canton de Berne / Buchhofer Barbe AG, *Contournement autoroutier de Bienne par l'A5, orientation 3 : abandon de la jonction Bienne-Centre*, Zurich, 2 avril 2009.
- Office des ponts et chaussées du Canton de Berne / Metron, *Étude de faisabilité de la branche Ouest du contournement autoroutier de Bienne par l'A5*, 15 avril 2010.
- Office des ponts et chaussées du Canton de Berne / BHP Raumplan AG, *Contournement autoroutier de Bienne par l'A5 / Mesures d'accompagnement en matière de circulation, plan directeur MaC, rapport explicatif et fiches d'objets*, Berne, 18 juin 2013.

Bienne, le 5 mars 2014

Au nom du Conseil municipal

Le maire: La chancelière municipale:

Erich Fehr Barbara Labbé

Annexes:
- Interpellation 20130403
- Aperçu des charges de trafic

Vorstoss Nr./Interv. no: 2d30403
Termin GR/Délai CM: 19.03.2014
Direktion/Direction: PRA
Mitbericht/Corapport:

Interpellation – jonction Bienne-Centre

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

La réponse à la motion interpartis 20130120 soulève d'avantage de questions sur le développement d'une branche ouest de l'A5 qui aura des conséquences irréversibles à long terme pour la mobilité et la qualité urbanistique de la ville de Bienne :

1. Variantes définitives ?
   a. Un axe Ouest sans jonction Bienne-Centre est-il encore envisageable ?
   b. Quelles sont les avantages et inconvénients de cette jonction ?

2. Incidences à long terme
   a. Quelles seraient les incidences à long terme de cette jonction sur le trafic en ville ? et sur la répartition modale ? (Merci de citer les sources [études, modélisation du trafic] utilisées pour répondre à cette question.)
   b. Quelles seraient les charges de trafic attendues dans le quartier de la gare (rue de Morat, rue des Prés, rue de la Gabelle, rue Gurnigel) ? (Merci de citer les sources [études, modélisation du trafic] utilisées pour répondre à cette question.)
   c. Qu'entend entreprendre la ville pour ne pas péjorer la qualité du quartier sur le plan urbanistique ?

3. Coûts
   a. Quelles sont les coûts des mesures d'accompagnements liées aux variantes avec ou sans jonction Bienne-Centre ?
   b. La Ville peut-elle estimer les coûts externes liées à une jonction au centre ville ?

La branche ouest, si elle est soigneusement planifiées, peut apporter une plus-value. La jonction Bienne-Centre possède cependant encore trop de zone d'ombre qu'il s'agit d'éclaircir afin de comprendre pourquoi le Conseil Municipal soutient cette variante sans discuter d'alternatives.

31

Biel/Bienne, le 21 novembre 2013

Pablo Donzé
fraction Les Verts

9

Interpellation 20130403

Rue	État 2011	État 2030 sans branche Ouest	État 2030 avec branche Ouest
Rue de Morat (Rue des Prés/Rue de l'Argent)	9'600	12'900	15'300
Rue des Prés (Place Verresius/Rue de l'Avenir)	7'300	6'000	5'500
Rue de la Gabelle (Place G.-Müller/Rue J.-Aberli)	12'800	16'100	17'300
Rue de la Gabelle (Rue J.-Aberli / Rue de Morat)	13'800	16'200	4'300
Gurnigelstrasse (Nidau)	3'700	n.n.	200
Rue du Débarcadère	13'900	12'500	400
Rue Centrale (tronçon sud Place Centrale)	6'500	2'500	2'500
Rue Centrale (tronçon nord Place de la Croix)	7'400	10'900	8'800
Rue Verresius (Rue H.-Hugi/Place Verresius)	6'700	4'400	4'100
Rue d'Aarberg (Rue du Débarcadère/Rue des Bains)	11'100	12'100	8'400
Rue du Viaduc	3'700	n.n.	900
Rue A.Moser (Rue de la Thielle/ Rue du Pâturage)	1'000	1'000	800
Städtli Nidau	19'500	22'700	14'600

AO

Les données comprennent le trafic journalier moyen durant les jours ouvrables (lundi à vendredi). Il s'agit de données extrapolées à partir d'un modèle théorique de trafic. Ces données sont approximatives.

Source : Plan directeur MaC, 18 juin 2013 / Charge du trafic, état réel 2011, 2030 avec/sans branche Ouest TJMO (PW+LF+LW), Buchhofer Barbe AG, Mars 2012.

Annexe n° 3

Beantwortung

der Interpellation 20130372, Daniel Hügli, SP, "Projekt "Nachhaltige Haushaltsanierung" ohne Politik?"

In der Interpellation wurde der Gemeinderat aufgefordert, zu den nachfolgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. **Wieviel kostet dieses Projekt (interne und externe Ressourcen) bis und mit Umsetzung?**

   Die der Kostenschätzung zu Grunde liegende Offerte der ikonomix GmbH geht von Kosten in der Höhe von CHF 90'720.- aus. Unter Einschluss von Kosten für Unvorhergesehenes in der Höhe von 10% hat der Gemeinderat im September 2013 einen Verpflichtungskredit von CHF 100'000.- gesprochen, dessen Finanzierung zu Lasten der Spezialfinanzierung „Finanzhaushalt" (SGR 621.9) erfolgte.

   Zu den internen Kosten kann der Gemeinderat keine Angaben machen, da keine spezifische Arbeitszeiterfassung für die Projektarbeiten erfolgt.

2. **Wie lautet der genaue Auftrag von Prof. Dr. U. Müller?**

   Der Auftrag beinhaltet eine strukturelle Überprüfung des Haushalts und der öffentlichen Leistungen und orientiert sich inhaltlich am für den Kanton Bern durchgeführten Projekt (Angebots- und Strukturüberprüfung). Der Auftrag gliedert sich in die Erarbeitung der Grundlagen für folgende vier Phasen:

   - Phase 1: Definition der Nachhaltigkeitslücke und Festlegung des finanziellen Projektzieles (Festlegung durch Gemeinderat).
   - Phase 2: Verfassen einer Benchmarking-Studie (Aufgaben und Kosten) und Erarbeitung der technischen Sparpotenziale. Basis bilden die beim Kanton verfügbaren Daten der bernischen Gemeinden sowie der ausgewählten Gemeinden (Bern, Köniz und Thun).
   - Phase 3: Plausibilisierung der Ergebnisse und Erarbeiten von Lösungsmöglichkeiten (durch Direktionen und Gemeinderat).
   - Phase 4: Festlegung der Lösungspakete (Gemeinderat und Stadtrat).

3. **Wie sieht der genaue Zeitplan zur Durchführung und Umsetzung des Projektes aus?**

   Zu Beginn der Arbeiten wurde ein Terminplan wie folgt festgelegt:

Phase 1	September bis Dezember 2013
Phase 2	November 2013 bis Februar 2014
Phase 3	Februar bis April 2014

Phase 4 April bis Juni 2014

Die Phase 1 hat länger als geplant beansprucht, wobei die Phase 1 und Phase 2 teilweise parallel bearbeitet werden konnten. Vorausgesetzt, dass im Rahmen einer der Phasen aufgrund der erlangten Erkenntnisse kein längerer Prüf- resp. Entscheidprozess als geplant erforderlich sein wird, geht der Gemeinderat zurzeit davon aus, dass der Terminplan eingehalten werden kann.

4. Wie wird sichergestellt, dass die Zahlen tatsächlich zwischen Gemeinden und Städten vergleichbar sind; welche Rahmenbedingungen werden berücksichtigt?

Die wichtigste Datenquelle stellt die Finanzstatistik des Kantons dar. Die komparative Benchmark-Analyse der Aufgabenfelder sämtlicher bernischer Gemeinden und konkret der Städte Bern, Thun und Köniz ermöglicht eine Betrachtung der Nettoausgaben pro Versorgungseinheit. Diese Ergebnisse für sich alleine betrachtet stellen jedoch noch keine taugliche Basis für konkrete Beschlüsse dar, sondern sind als „Wegweiser" zu betrachten und müssen in den nachfolgenden Prozessen verfeinert werden. Im Rahmen der Phase 3 wird durch die Direktionen eine Plausibilisierung der Ergebnisse vorzunehmen sein.

5. Wie wird die Richtigkeit der Zahlen, die das Projekt liefert, durch den Gemeinderat überprüft?

Bei den erarbeiteten Vergleichswerten handelt es sich grundsätzlich um eine Datenauswertung. Damit basiert die „Verlässlichkeit" der Zahlen auf der „Verlässlichkeit" des Basisdatenmaterials. Um eine „Richtigkeit" und damit adäquate Anwendbarkeit der Ergebnisse herbeiführen zu können, wird wie unter der Antwort zur Frage 4 beschrieben, vorgegangen.

6. Zu welchem Zeitpunkt und inwiefern haben der Stadtrat und die Bieler Bevölkerung die Möglichkeit, diesen Prozess zu beeinflussen?

Wie der Antwort zu Frage 3 entnommen werden kann, sieht der Terminplan eine Konkretisierung der einzelnen Massnahmenpakte frühestens im Juni 2014 vor. In diesem Projektschritt wird sich auch zeigen, in welchen Kompetenzbereich die mit dem Massnahmenvollzug erforderliche Beschlussfassung fällt. Schliesslich wird der Gemeinderat den Stadtrat auch im Rahmen der Berichterstattung zum Budget 2015 resp. im Zusammenhang mit dem Finanzplan 2016 – 2019 über den Stand der Arbeiten und den sich hieraus bereits allenfalls ergebenden Massnahmen informieren können.

Biel, 26. Februar 2014

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident: Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr Julien Steiner

Beilage:
- Interpellation 20130372

12

Vorstoss Nr./Interv. no: 13.397
Termin GR/Délai CM: 26.02.14
Direktion/Direction: FID
Mitbericht/Corapport:

Interpellation

Projekt „Nachhaltige Haushaltsanierung“ ohne Politik?

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Gemäss Finanzplan 2014-2018 soll eine strukturelle Überprüfung des Haushalts und der öffentlichen Leistungen erfolgen. Dieses Projekt „Nachhaltige Haushaltsanierung“ wird von Prof. Dr. U. Müller von der Universität Basel begleitet. Dieser führte auch für den Kanton Bern ein ähnliches Projekt durch, das zu massiven Abbauvorschlägen führte. Wie beim Kanton Bern soll auch in Biel über „technische Sparpotenziale und -ziele“ diskutiert werden – und weniger über die politische Frage, welche öffentlichen Dienstleistungen wir uns leisten wollen und wie wir diese finanzieren.

Bezüglich des Projektes stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. **Wieviel kostet dieses Projekt (interne und externe Ressourcen) bis und mit Umsetzung?**
2. **Wie lautet der genaue Auftrag von Prof. Dr. U. Müller?**
3. **Wie sieht der genau Zeitplan zur Durchführung und Umsetzung des Projektes aus?**
4. **Wie wird sichergestellt, dass die Zahlen tatsächlich zwischen Gemeinden und Städten vergleichbar sind; welche Rahmenbedingungen werden berücksichtig?**
5. **Wie wird die Richtigkeit der Zahlen, die das Projekt liefert, durch den Gemeinderat überprüft?**
6. **Zu welchem Zeitpunkt und inwiefern haben der Stadtrat und die Bieler Bevölkerung die Möglichkeit, diesen Prozess zu beeinflussen?**

Biel, den 23. Oktober 2013

Daniel Hügli, SP

13