



Stadt Biel
Ville de Bienne

20210085

Bericht des Gemeinderates an den Stadtrat

Betreffend

Espace Biel/Bienne.Nidau, Initialisierung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Wichtigste in Kürze

Der Anfang 2019 lancierte und breit angelegte Dialogprozess konnte Ende 2020 erfolgreich abgeschlossen werden. Nebst dem Verzicht auf das bisherige Ausführungsprojekt ist dabei namentlich der raschen Realisierung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz zugestimmt worden. Zu diesem Zweck soll eine neue, übergeordnete und alle relevanten Akteurinnen und Akteure berücksichtigende Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (üPO) unter führender Rolle der Stadt Biel eingesetzt werden. Diese hat insbesondere die Aufgabe, die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung namentlich im Raum Biel West abzustimmen, die Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen fristgerecht bei den entsprechenden Finanzierungsträgern anzumelden und zu koordinieren sowie die Weiterbearbeitung der konzeptionellen Arbeiten (inkl. Machbarkeitsstudien) für die langfristigen Massnahmen zu prüfen. Mit dem vorliegenden Bericht wird dem Stadtrat beantragt, einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 420'000.00 für die im Jahr 2021 anfallenden Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten im Rahmen der üPO zu bewilligen. Projektierungs- und Realisierungskosten für einzelne Infrastrukturvorhaben sind darin nicht enthalten und werden separat zu beantragen sein. Allerdings dürften aufgrund der Vorlaufzeiten im laufenden Jahr noch keine konkreten Realisierungsvorhaben anstehen.

1 Ausgangslage

Zwischen Anfang 2019 und Ende 2020 wurde unter der Leitung von Hans Werder der sogenannte «Dialogprozess» zum Westast geführt, welcher vom Gemeinderat der Stadt Biel anregt und vom Stadtrat unterstützt worden war. Ziel war es, für den Konflikt rund um das Ausführungsprojekt zum Westast eine breit abgestützte Lösung zu finden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten fand der Dialogprozess zum gewünschten Ergebnis, welches am 7. Dezember 2020 der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Kernergebnisse des Dialogprozesses können wie folgt zusammengefasst werden:

- Verzicht auf die Weiterverfolgung des bisherigen Ausführungsprojektes.
- Zustimmung zur Schliessung der bestehenden Nationalstrassenlücke mittels einer bergmännisch zu realisierenden Lösung.
- Zustimmung zur vorgezogenen Realisierung des Zubringers rechtes Seeufer (sog. «Porttunnel»).
- Zustimmung zu einer umgehenden und konsequenten Realisierung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz inkl. Monitoring.
- Zustimmung zur Einsetzung einer Nachfolgeprojektorganisation mit einer führenden Rolle der Stadt Biel.

Die detaillierten Ergebnisse des Dialogprozesses können unter <https://westast-dialog.ch> abgerufen werden.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 16. Dezember 2020 diesen Kernergebnissen und den Vorschlägen zum weiteren Vorgehen zugestimmt. In der Folge erhob die bisherige Behördendelegation (BHD) unter der Führung von Regierungsrat Christoph Neuhaus an ihrer Sitzung vom 17. Dezember 2020 die Empfehlungen des Dialogprozesses und die Beantragung der Abschreibung des Ausführungsprojekts A5 Westumfahrung Biel zum Beschluss.

Für die Koordination der Folgearbeiten setzte sie gleichzeitig die neue Projektorganisation mit dem Namen «Espace Biel/Bienne.Nidau» (üPO) ein. Die üPO wird wiederum von einer Behördendelegation geleitet, der aber neu der Stadtpräsident von Biel vorsteht.

Die BHD der übergeordneten Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» hat sich am 26. Januar 2021 zu ihrer ersten Sitzung getroffen und sich konstituiert. An dieser Sitzung konnte die BHD auch davon Kenntnis nehmen, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das bisherige Ausführungsprojekt inzwischen abgeschrieben hat.

2 Politische Einschätzung

2.1 Einschätzung der Kernergebnisse des Dialogprozesses

Der Gemeinderat bewertet die Ergebnisse des Dialogprozesses wie folgt:

Der Verzicht auf das bisherige Ausführungsprojekt ist sachgerecht: Die andauernden und kontroversen Diskussionen haben nicht nur das politische Klima belastet; die Unsicherheit über die Führung der A5 hat auch die städtebauliche Entwicklung von Biel blockiert. Der Widerstand gegen das Ausführungsprojekt umfasste – mit unterschiedlicher Intensität – praktisch alle politischen Parteien und gesellschaftlichen Gruppierungen.

Der bis Ende 2020 durchgeführte Dialogprozess hat klar aufgezeigt, dass die Eingriffe in den Stadtraum durch den Anschluss «Bienne Centre» und den Halbanschluss «Seevorstadt» zu massiv wären. Weiter setzte sich breit die Erkenntnis durch, dass ein Autobahnanschluss quasi direkt am Bahnhof weder den heutigen Erkenntnissen über die Verkehrslenkung entspricht noch gibt es in der Schweiz – und wohl auch nicht im angrenzenden Ausland – eine vergleichbare Lösung.

Es ist sinnvoll die Schliessung der Nationalstrassenlücke langfristig vorzusehen, da auch in Zukunft mit einem substanziellen Transitverkehr von und zur Autobahn A5 in westöstlicher/ostwestlicher Richtung zu rechnen ist. Dieser kann kaum sinnvoll und ohne substanzielle Beeinträchtigung der Lebensqualität über das lokale Strassennetz geleitet werden; dies umso mehr, als es sich zu einem grossen Teil um Schwerverkehr handelt. Hingegen wird bei den nun angedachten Lösungen in bergmännischer Art nur dann das Hochleistungsstrassennetz auch für lokale Bedürfnisse genutzt werden können, wenn die heute geltenden Normen vom Bund massiv gelockert werden und Zufahrten ab der Nationalstrasse möglich werden, welche bei der Verknüpfung mit dem lokalen Strassennetz keine Anschlussbauwerke im klassischen Sinn mehr erfordern. Bei einer Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass der vorgeschlagene Ansatz sachgerecht ist.

Das Festhalten und die vorgezogene Realisierung des Porttunnels ist aus Sicht des Gemeinderates zweckmässig, da so die Voraussetzungen für die verkehrliche Entlastung von Nidau und Port geschaffen werden, was wiederum erst den notwendigen Spielraum für gezielte Massnahmen zur Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs schafft. In der neuen Konfiguration wird der Porttunnel noch stärker zu einem Zubringer zum Ostast, was allerdings schon immer eine seiner wichtigen Funktionen war.

2.2 Einschätzung zu den Folgearbeiten

Da es in jedem Fall bis zur Realisierung einer Nationalstrasse zur Schliessung der Netzlücke mindestens 20 Jahre dauern wird (angesichts des Widerstandes und der Einsprachen wäre auch beim nun abgeschriebenen Ausführungsprojekt mit solchen Zeitdimensionen zu rechnen gewesen), kommt den kurz- und mittelfristigen Massnahmen eine wichtige Bedeutung zu, um rasch auf dem bestehenden Strassennetz Verbesserungen zu Gunsten der Lebensqualität sowie für den öffentlichen und den Langsamverkehr zu erreichen.

Ein qualitativ gutes Monitoring soll die fortlaufende Verfeinerung dieser Massnahmen erlauben und eine der relevanten Grundlagen für die langfristige Nationalstrassenlösung sein. Angesichts der zeitlichen Verhältnisse für die Planung und Realisierung der Schliessung der Nationalstrassenlücke sollen verschiedene Machbarkeitsstudien zu konkreten Themen gestartet werden, was der Gemeinderat als sinnvoll erachtet.

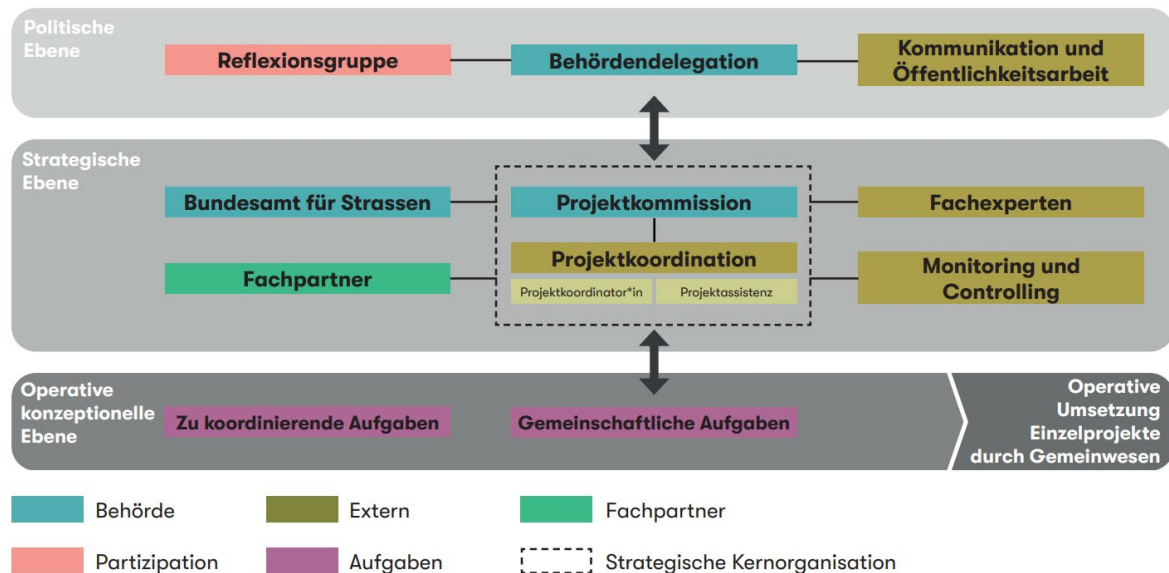
Da die für die eine zeitnahe Verbesserung der aktuell unbefriedigenden Situation bestehenden Instrumente – insbesondere für die Finanzierung – genutzt werden sollen und müssen, ist es unverzichtbar, die neue üPO rasch zu starten und im Laufe des Jahres 2021 weiter auf- und auszubauen. Auch ist es richtig, dass vor dem Hintergrund der veränderten Prämissen die Stadt Biel – und die Stadt Nidau – eine wichtigere Rolle in dieser Projektorganisation übernehmen und diese neu vom Bieler Stadtpräsidenten anstatt vom kantonbernischen Baudirektor geleitet wird. Ein besonderer Fokus wird darauf liegen, möglichst viele der kurz- und mittelfristigen Massnahmen noch in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation einfließen zu lassen, welches im Frühjahr 2021 abgeschlossen werden muss.

Zusammenfassend hält der Gemeinderat an dieser Stelle nochmals fest, dass im Laufe der letzten rund zehn Jahre eine Verschiebung des Fokus und des Diskurses weg von rein verkehrlichen Fragestellungen hin zu einer breiten gesellschaftlichen Diskussion stattgefunden hat. Dabei kommen gesellschaftlichen, städtebaulichen, sozioökonomischen, wirtschaftlichen und weiteren Themenbereichen eine zentrale Bedeutung zu, während sie in der Vergangenheit eher nur am Rande beachtet wurden. Diese Entwicklung ist keine Bieler Besonderheit, sondern national und international zu beobachten.

3 Übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (üPO)

3.1 Projektorganisation

Für die Koordination der kurz-, mittel- und langfristigen Lösung wurde eine auf eine längere Dauer ausgelegte neue übergeordnete Projektorganisation namens «Espace Biel/Bienne.Nidau» mit folgendem Aufbau eingesetzt:



Organigramm der übergeordneten Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (detailliertes Organigramm in Beilage)

3.2 Aufgaben

Ziele und Aufgaben der übergeordneten Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Abstimmung der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung, insbesondere im Raum Biel West (Biel, Nidau, Port, Brügg, Ipsach).
2. Prüfung und Priorisierung der Planungen und Projekte («Planungsempfehlungen an die Behörden»), welche aus dem Dialogprozess resultieren. Festschreibung in behördenverbindlichen Planwerken als gemeinsame Basis für die weitere Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.
3. Koordination der Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen.
4. Durchführung und Finanzierung von übergeordneten Planungen, die als generelle Grundlage für Einzelmassnahmen dienen.
5. Aufbau eines Monitorings und Controllings, welches einheitliche Projektierungsgrundlagen schafft, die Entwicklungen überwacht und die Steuerung (Wirkung des Erfolgs der umgesetzten Massnahmen) ermöglicht.
6. Prüfung und Weiterbearbeitung der konzeptionellen Arbeiten (inkl. Machbarkeitsstudien) für die langfristigen Massnahmen auf Basis der Resultate des Dialogprozesses.

7. Gewährleisten der übergeordneten Partizipation (als Ergänzung zur projektbezogenen Partizipation).
8. Sicherstellung einer koordinierten Kommunikation der Behördendelegation gegen aussen.
9. Aufbau einer operativen Struktur für eine effiziente administrative Umsetzung von gemeinschaftlichen Aufgaben (Sekretariat, Leistungseinkauf, Verrechnung).

Kurz zusammengefasst sind die Arbeitsschwerpunkte für die Phase 2021–2025:

- Koordination der Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen: Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen werden definiert und priorisiert.
- Koordinierte Gesamtsicht Städtebau und Mobilität: Ein verkehrliches und städtebauliches Gesamtbild wird unter den neuen Rahmenbedingungen (Abschreibung des Auflageprojekts Westast Umfahrung Biel West, Weiterverfolgung «Zubringer rechtes Bielerseeufer/Porttunnel») erarbeitet.
- Monitoring und Controlling: Ein erweiterte Monitoringkonzept wird erarbeitet.
- Langfristige Massnahmen: Die verfahrensrechtlichen Fragen mit dem Bund bezüglich einer alternativen Schliessung der Netzlücke in Biel werden geklärt.
- Im Verlaufe von 2021 werden die zugehörigen Finanzierungsentscheide, die Leistungsbeschaffungen sowie die weiteren Startarbeiten für einen mehrjährigen Betrieb der üPO durchgeführt.
- Die Einbindung der Reflexionsgruppe wird sichergestellt.
- Eine langfristige und regelmässige Kommunikation entlang der noch zu definierenden Meilensteine sowie der Partizipationsprozesse wird vorbereitet.

Kurzfristig, d.h. im laufenden Jahr, geht es darum, die kurz- und mittelfristigen Massnahmen fristgerecht bei den entsprechenden Finanzierungsträgern anzumelden, insbesondere für das Agglomerationsprogramm des Bundes der 4. Generation. Es handelt sich dabei in der jetzigen Phase um eine eher technische Aufgabe, welche zudem grossen Nutzen aus den bisher geleisteten Arbeiten der Regionalorganisation seeland.biel/bienne ziehen kann. Auf diesen Arbeiten wird auch in den nächsten Jahren der Fokus liegen resp. diese werden für die Bevölkerung und die Wirtschaft Verbesserungen bringen.

Die zweite grosse Aufgabe im laufenden Jahr besteht darin, für die kommenden Jahre mittel- und langfristige Lösungen aufzuzeigen. Dabei muss neben eher technischen Fragen insbesondere auch die Frage des Einbezugs der zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie der bisher beim Thema Westast aktiven Bürgerbewegungen geklärt werden. Die entsprechenden Kontakte wurden geknüpft, die notwendigen Gespräche können wegen der einschränkenden Coronamassnahmen aber erst mit zeitlichem Verzug erfolgen. Das ist aber insofern unproblematisch, als bei den städtebaulichen Fragen und den Arbeiten zur langfristigen Schliessung der Nationalstrassenlücke erst später im laufenden Jahr Arbeiten stattfinden sollen, wenn die in diesem Abschnitt beschriebenen Fragen geklärt sind. Ebenfalls wird im Rahmen dieser Aufbauarbeiten zu klären sein, bei welchen Themen, in welcher Form, zu welchem Zeitpunkt, usw. die unerlässlichen partizipativen Prozesse greifen können und sollen (übergeordnete und projektbezogene Partizipation).

4 Finanzierung

4.1 Allgemeines

Damit die Arbeiten nahtlos weitergeführt und die oben beschriebenen Aktivitäten umgesetzt werden können, ist für das Jahr 2021 eine Finanzierung zu beschliessen. Die BHD und der Gemeinderat wollen dabei aktuell lediglich das Übergangsjahr resp. die Übergangsphase abdecken. Sobald die Projektorganisation aufgebaut ist, sollen mehrjährige Finanzierungen gesprochen werden (aktuell geplant ab 2022 ff.).

Der Gemeinderat macht darauf aufmerksam, dass der Stadtrat und allenfalls auch das Volk in den kommenden Jahren eingeladen werden müssen, substanzielle finanzielle Mittel zu bewilligen, da nach der Aufgabe des bisherigen Ausführungsprojektes andere Finanzierungsinstrumente zur Anwendung kommen werden (z.B. Agglomerationsprogramme), welche einen höheren finanziellen Anteil der Stadt verlangen als dies bei der klassischen Nationalstrassenfinanzierung der Fall gewesen wäre. Dies ist aber politisch so gewollt.

4.2 Initialfinanzierung 2021 der üPO «Espace Biel/Bienne.Nidau»

Gegenstand des hier vorliegenden Geschäfts ist die sogenannte «Initialfinanzierung» für das Jahr 2021, welche nachfolgend dargelegt wird.

4.2.1 Was ist enthalten?

Die Initialfinanzierung enthält die ersten gemeinschaftlichen Kosten für den «Betrieb» der übergeordneten Projektorganisation. Dies sind insbesondere die gemeinschaftlich finanzierten extern zu erfüllenden Aufgaben in der Organisation. Ebenfalls einkalkuliert sind die beiden prioritären planerischen Folgearbeiten nach dem Dialogprozess. Dies sind

1. die planerische Aufarbeitung einer Gesamtsicht Städtebau & Mobilität (u. A. Grundlage für den Nachweis der Machbarkeit eines Portaltunnels ohne Westast z.H. Bund) und
2. die Konzeption eines umfassenden Monitorings & Controllings.

Nicht Teil der Kalkulation sind Projektierungs- und Realisierungskosten für einzelne Infrastrukturvorhaben. Für diese einzelnen Massnahmen gelten die normalen Finanzierungsgrundsätze nach Strassengesetz; die Kostenteiler sind auf dieser Basis fallweise zu definieren. Die Mittelbeschaffung folgt separat. Allerdings dürften aufgrund der üblichen Vorlaufzeiten im Jahr 2021 noch keine Realisierungsvorhaben anstehen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die entsprechende Logik beziehungsweise hält fest, welche Kosten in der Initialfinanzierung berücksichtigt sind und illustriert diese an einzelnen Beispielen.

Grundkonzept Budget & Finanzierung - üPO espace Biel/ Bienne.Nidau (Initialfinanzierung)

Finanzierungsbeschluss / Initialfinanzierung für das Jahr 2021

Gemeinschaftlich finanzierte externe Stellen <i>Jahr: 2021</i> <i>Standardkostenteiler</i>	Kosten für den Einkauf der externen Leistungsnehmer der neuen übergeordneten Projektorganisation (a.i. – Besetzungen bis zur definitiven Besetzung) Dies sind: Projektkoordination (TBF + Partner), Fachexperten (bürokobi GmbH, van de Wetering, Fachpersonen für Monitoring / Controlling), Kommunikationsunterstützung (FR + Partner) «Gemeinschaftskosten», welche über einen abstrakten Kostenteiler aufgeteilt werden.
Gemeinschaftlich finanzierte Aufgaben <i>Jahr: 2021</i> <i>Standardkostenteiler</i>	Kosten für den Einkauf von ersten Fachleistungen, damit die prioritären übergeordneten Aufgaben planerisch anlaufen. Dies sind im Jahr 2021 primär die Planungsleistungen für die Erarbeitung einer Gesamtsicht Städtebau + Mobilität sowie für die Erstellung eines Konzepts Monitoring + Controlling inkl. Vorbereitung von Datenerhebungen. «Gemeinschaftskosten», welche über einen abstrakten Kostenteiler aufgeteilt werden.
Gemeinschaftlich finanzierte Planungen <i>Ab 2021</i> <i>Spezifischer Kostenteiler</i>	Kosten für einzelne Planungsarbeiten, für welche dannzumal separate Kostenteiler und separate Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen werden. Beispiele sind etwa: Die Überarbeitung von einzelnen Richtplänen, eine Planungsstudie VBKG für die Achse Brüggsmoos – Seevorstadt oder eine Studie für einen allfälligen Juratunnel.
Infrastrukturmassnahmen <i>Ab 2021</i> <i>Spezifischer Kostenteiler</i>	Umsetzungskosten (Projektierungs-/ Baukosten) von einzelnen Infrastrukturprojekten wie einzelnen Strassenkreuzungen, Fussgängerübergängen, einer einzelnen Unterführung, usw. Die Kostentragung erfolgt im Grundsatz nach den gesetzlichen Grundlagen; die Finanzierung wird projektweise angegangen.

Konzept Budget und Finanzierung; Gegenstand des Kreditbeschlusses mit Strichpunktlinie gekennzeichnet (Kostenbeiträge an die Teile «grün» und «blau»). Für weitere Planungen oder Infrastrukturmassnahmen werden dannzumal separate Finanzierungen zu beschaffen sein.

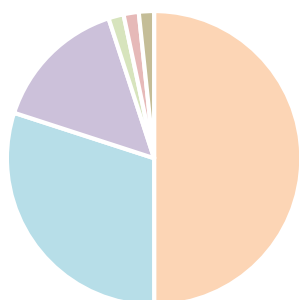
4.2.2 Gemeinschaftsbudget

Die gemeinschaftlichen Gesamtkosten für die externen Unterstützungsleistungen und gemeinschaftlichen Aufgaben für das Jahr 2021 werden gemäss nachfolgender thematischer Aufstellung auf CHF 820'000.00 inkl. MwSt. geschätzt.

Gremium	Kosten Jahr 2021
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	CHF 60'000.00
Fachexperten	CHF 120'000.00
Monitoring und Controlling (Beratung)	CHF 10'000.00
Projektkoordinatorin	CHF 160'000.00
Projektassistenz	CHF 151'000.00
Gesamtsicht Städtebau und Mobilität	CHF 200'000.00
Monitoring und Controlling (Konzept, Planung Initialerhebung)	CHF 60'000.00
Total exkl. MwSt.	CHF 761'000.00
Total inkl. MwSt.	CHF 820'000.00

4.2.3 Kostenanteil der Stadt Biel gemäss vorliegendem Kreditantrag

Die Behördendelegation hat sich am 26. Januar 2021 auf das in der folgenden Tabelle dargestellte Kostenteiler-Modell für das Jahr 2021 geeinigt. Der Kostenteiler ist bewusst abstrakt gewählt, da eine exakte Zuweisung dieser Kosten nicht möglich ist. Der Kostenteiler orientiert sich stattdessen an der Interessenslage und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Partner. Die Hauptlast tragen der Kanton, die Stadt Biel und die Stadt Nidau, die Gemeinden Port, Ipsach und Brügg sind mit Interessensbeiträgen beteiligt. Für die Folgefinanzierung ab dem Jahr 2022 soll der Kostenteiler überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Der Gemeinderat erachtet diesen Kostenteiler als fair.



Partner	Kostenanteil	Kosten / Jahr / Partner 2021
Kanton Bern	50%	CHF 410'000.00
Stadt Biel	30%	CHF 246'000.00
Stadt Nidau	15%	CHF 123'000.00
Gemeinde Brügg	1.67%	CHF 13'667.00
Gemeinde Ipsach	1.67%	CHF 13'667.00
Gemeinde Port	1.67%	CHF 13'667.00
Total Partner inkl. MwSt.	100%	CHF 820'000.00

Kostenteiler 2021

Diese Beträge beinhalten ausschliesslich die Kosten für die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau». Die Kosten zulasten der Stadt Biel für die Durchführung von Studien und Projekten auf ihrem Gebiet und für ihren eigenen Koordinationsbedarf in Zusammenhang mit der Organisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» werden hier nicht berücksichtigt. Sie sind jedoch im Kapitel 4.3 aufgeführt und Bestandteil des Kreditantrags (Kap. 5).

4.2.4 Mittelfreigabe unter dem Vorbehalt des Kreditentscheids der Partner

Die Vorbereitung hat gezeigt, dass in der Stadt Biel und in der Stadt Nidau Stadtratsbeschlüsse zur Sicherung der Initialfinanzierung notwendig sind. Diese Beschlüsse benötigen naturgemäss etwas Zeit. Gleichzeitig besteht seitens aller Partner der Wille, die Folgearbeiten rasch anzugehen.

Die Partner haben deshalb vorgesehen, dass die Mittelfreigabe für das erste Halbjahr schnellstmöglich erfolgt und das für diesen Zeitraum benötigte Budget von CHF 267'000.00 von den zuständigen finanzkompetenten Organen rasch freigegeben wird; in der Stadt Biel hat der Gemeinderat daher an seiner Sitzung vom 24. März 2021 einen Verpflichtungskredit über CHF 80'100.00 für die Projektierung gesprochen, welcher in den vorliegend vom Stadtrat zu beschliessenden Verpflichtungskredit integriert wird.

Die Beschaffung der restlichen Mittel bis zur Höhe der Gesamtmittel von CHF 820'000.00 durch die Partner erfolgt so, dass die Arbeiten im dritten und vierten Quartals unterbrechungsfrei fortgesetzt werden können. Die Kredite sollen generell unter der Voraussetzung gesprochen werden, dass die weiteren Projektpartner sich gemäss Aufstellung an den Kosten beteiligen. Die Freigabe – nicht zu Verwechseln mit der Kreditfreigabe nach dem Finanzhaushaltrecht der

Stadt Biel – der Mittel in der üPO erfolgt stillschweigend bei Vorliegen der Kreditbeschlüsse aller Partner.

Partner	Mittelfreigabe durch		Gesamtbudget 2021	
	Exekutiventscheid für Q1 & Q2 2021			
Kanton Bern	CHF	133'500	CHF	410'000
Stadt Biel	CHF	80'100	CHF	246'000
Stadt Nidau	CHF	40'050	CHF	123'000
Gemeinde Brügg	CHF	4'450	CHF	13'667
Gemeinde Ipsach	CHF	4'450	CHF	13'667
Gemeinde Port	CHF	4'450	CHF	13'667
Total Partner inkl. MwSt.	CHF	267'000	CHF	820'000

4.3 Finanzierung der Leistungen der Stadt Biel 2021

Die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» übernimmt zwar den Koordinationsbedarf zwischen den Gemeinden sowie die Querschnittsaufgaben (Kap. 3.2), die Durchführung von Studien oder Projekten auf ihrem Gemeindegebiet und ihren eigenen Koordinationsbedarf in Zusammenhang mit «Espace Biel/Bienne.Nidau» muss die Stadt Biel jedoch selbst tragen. Hier eine detaillierte Auflistung der Aufgaben, die durch die Stadt getragen werden müssen:

- **Koordination der Zielsetzung:** Im Rahmen der Arbeiten in Zusammenhang mit «Espace Biel/Bienne.Nidau» muss die Stadt Biel sicherstellen, dass ihre eigenen Ziele zur Mobilitätsentwicklung eingehalten werden, die in der Vision Biel 2030 und der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 festgehalten sind. Sie muss nicht nur dafür sorgen, dass diese Ziele in die Überlegungen zum Gebiet «Espace Biel/Bienne.Nidau» integriert werden, sondern auch, dass die daraus hervorgehenden Richtlinien eine Weiterverfolgung der gleichen Ziele in Bezug auf die Förderung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität auf dem gesamten Stadtgebiet ermöglichen.
- **Projektkoordination:** Aktuell arbeitet die Stadt Biel im Rahmen der verkehrlich flankierenden Massnahmen des A5-Ostasts (vfM) an zahlreichen Projekten im Bereich Verkehrsmanagement und Aufwertung des öffentlichen Raums. Es geht darum, die Entlastung des lokalen Verkehrsnetzes durch die Eröffnung des A5-Ostasts bestmöglich zu nutzen, um einen echten Mehrwert zu erzielen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr sowie für die Lebensqualität und die Nutzung des Strassenraums. Zu diesen Projekten kommen zahlreiche Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen (AP) hinzu. Die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Massnahmen (vfM respektive AP) unterliegen einer eng definierten zeitlichen Planung, die unbedingt eingehalten werden muss, um in den Genuss der beträchtlichen finanziellen Beiträge des Kantons und/oder des Bundes zu kommen. Deshalb müssen die vfM- und AP-Projekte unbedingt gemäss den vorgesehenen Zeitplänen weitergeführt werden. Daraus ergibt sich einerseits ein Bedarf an technischer Koordination, um sicherzustellen, dass die durch die Eröffnung des A5-Ostasts erzielten

Vorteile nicht durch Massnahmen im Bereich Biel West in Frage gestellt werden. Andererseits müssen Ressourcen für Projekte eingesetzt werden, die für die Stadt von grösserer Bedeutung sind, und zusätzliche Ressourcen bewilligt werden, um die Arbeitslast aufzufangen, die die heute schon zu knapp bemessenen aktuellen Kapazitäten für die Durchführung aller laufenden Massnahmen übersteigt.

- **Übergeordnete Koordination:** Zusätzlich zu den innerhalb der Stadt Biel anfallenden Koordinationsaufgaben erfordert natürlich die Teilnahme der politischen Instanzen und technischen Stellen der Stadt Biel an den Arbeiten von «Espace Biel/Bienne.Nidau» ebenfalls sehr qualifizierte Ressourcen in einem nicht zu vernachlässigenden Ausmass.

Die obenstehenden Ausführungen zeigen auf, dass die Stadt Biel die Aufgaben im Bereich Koordination, Projekt- und Studienmanagement mit den aktuellen Ressourcen nicht bewältigen kann. Es braucht unbedingt zusätzliche Unterstützung. Diese muss in einer ersten Phase durch externe Mandate sichergestellt werden, welche einerseits Projektierungsbüros (Spezialaufgaben) und andererseits ein Büro zur Unterstützung der Bauherrschaft (Koordinationsaufgaben) beinhalten müssen. Die Kosten für diese externen Ressourcen werden für das Jahr 2021 auf CHF 120'000.00 geschätzt.

Anschliessend ist zu prüfen, ob ein Teil der Ressourcen intern hinzugefügt werden kann. Hier wird sich die Schaffung interner Stellen mittelfristig möglicherweise als kostengünstiger erweisen als das Verpflichten externer Ressourcen.

4.4 Verschiebung Finanzierungen

4.4.1 Verpflichtungskredit Dialogprozess (Beschluss SR vom 21. Februar 2019)

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 21. Februar 2019 für die Ausgestaltung und Durchführung des Dialogprozesses zum Westast einen Verpflichtungskredit von CHF 350'000.00 bewilligt unter der Annahme, dass hierfür von Gesamtkosten in der Höhe von CHF 2 Mio auszugehen ist. Die tatsächlich aufgelaufenen Kosten betragen demgegenüber insgesamt bloss CHF 961'206.00, wovon die Stadt Biel rund CHF 280'000.00 (d.h. CHF 70'000.00 weniger als vom Stadtrat bewilligt) übernommen hat. Dieser Verpflichtungskredit wird nun abgerechnet, da der Dialogprozess abgeschlossen ist.

4.4.2 Verpflichtungskredit städtebauliche Begleitplanung A5

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 18. September 2014 für die städtebauliche Begleitplanung A5-Westast einen Verpflichtungskredit von CHF 1'529'100.00 bewilligt. Das entsprechende Konto weist per Ende 2020 einen positiven Saldo von rund CHF 980'000.00 auf. Dieser Kredit kann abgerechnet werden, da die entsprechende Planung nicht in der ursprünglich vorgesehenen Form weitergeführt wird.

5 Kosten

5.1 Investitionskosten

Die Gesamtkosten für die Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten im Rahmen der Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» zu Lasten der Stadt Biel werden auf CHF 420'000.00 geschätzt. Dieser Betrag umfasst die Finanzierung der übergeordneten Projektorganisation gemäss Kap. 4.2 sowie die weiteren anfallenden Kosten für die Koordinations-, Projektleitungs- und Bearbeitungsaufgaben der Stadt Biel für das Jahr 2021 gemäss Kap. 4.3.

Honorare	CHF	366'000
Initialfinanzierung «Espace Biel/Bienne.Nidau» (2021)	CHF	246'000
Finanzierung der Leistungen der Stadt Biel	CHF	120'000
Divers	CHF	54'000
Weitere Kosten: Material, Druck, etc. (~ 5 %)	CHF	18'000
Reserve und Unvorgesehenes (~ 10%)	CHF	36'000
Total (inkl. MwSt.)	CHF	420'000

5.2 Verpflichtungskredit

Für die Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten im Rahmen der Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» wird ein Verpflichtungskredit (Nr. 17000.0153 «Espace Biel/Bienne.Nidau: Finanzierung üPO und externe/interne Leistungen PRÄ/BEU 2021») in der Höhe von CHF 420'000.00 beantragt.

In der Investitionsplanung 2021–2030 ist dieses Projekt nicht vorgesehen. Der Betrag kann hingegen über einen Übertrag aus dem Projekt «Westumfahrung A5: Einspracheverhandlungen» (MAN 17000.0120; CHF 220'000.00 für 2020–2022) sowie aus dem Restbetrag des Dialogprozess A5 Westast (OPT 17000.0142; ca. CHF 70'000.00 nach Abrechnung (pendent), vgl. Kap. 4.4.1) und der städtebaulichen Begleiplanung A5 Westast (OPT 17000.0000, vgl. Kap. 4.4.2) kompensiert werden.

Gemäss Art. 53 Abs. 1 Bst. b der Stadtordnung (SGR 1.0-1) liegt die Genehmigung des Verpflichtungskredites in der Kompetenz des Stadtrates.

5.3 Kapitalfolgekosten

Abschreibungen	CHF	84'000
20% des Verpflichtungskredites : $420'000 \times 20\%$		
Zinsen	CHF	10'500
5% auf der Hälfte des investierten Kapitals: $(420'000 / 2) \times 5\%$		
Durchschnittliche Kapital- und Abschreibungskosten	CHF	94'500

5.4 Finanzanfall

Entsprechend dem provisorischen Zeitplan bemisst sich der Finanzanfall wie folgt:

2021	CHF	420'000
Total	CHF	420'000

6 Konsequenzen bei Nichtumsetzung

Sollte der Stadtrat dem vorliegenden Verpflichtungskredit nicht zustimmen, würden die gesamten Arbeiten blockiert, was schädlich für die städtebauliche, gesellschaftliche, verkehrliche, wirtschaftliche, usw. Entwicklung der Stadt und Region Biel. Dies würde zu Standortnachteilen führen und kann sich die Stadt Biel in der aktuell unsicheren Weltlage mit resp. nach COVID-19 nicht leisten.

7 Auswirkungen auf das Klima

Aktuell keine Auswirkungen auf das Klima. Die Auswirkungen sind im Rahmen der nachfolgenden Projekte aufzuzeigen.

Beschlussesentwurf

Der Stadtrat von Biel, nach Kenntnisnahme vom Bericht des Gemeinderates vom 24. März 2021, gestützt auf Artikel 39 Absatz 1 Buchstabe a der Stadtordnung vom 9. Juni 1996 (SGR 1.0-1), beschliesst:

1. Für die Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten im Rahmen der Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» im Jahr 2021 wird ein Verpflichtungskredit von CHF 420'000.00 (Verpflichtungskredit Nr. 17000.0153 «Espace Biel/Bienne.Nidau: Finanzierung üPO und externe/interne Leistungen PRÄ/BEU 2021») bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Er wird ermächtigt, notwendige oder zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, die den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der Gemeinderat wird ermächtigt, diese Kompetenz an die zuständige Direktion zu delegieren.

Biel, 24. März 2021

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin

Barbara Labbé

Beilage:

- Organigramm der Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau»

