

Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne

Mittwoch (Nachmittag), 8. September 2021 / Mercredi après-midi, 8 septembre 2021

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

31 2020.BVD.3739 Übrige Geschäfte
Strassennetzplan 2022–2037

31 2020.BVD.3739 Autre affaire
Plan du réseau routier 2022–2037

Vizepräsident. Wir kommen zum Traktandum 31, dem Strassennetzplan 2022–2037 (SNP). Das ist auch ein BaK-Geschäft, es geht hier um die Kenntnisnahme, wir haben die freie Diskussion. Der Grossratspräsident hat es am Anfang des heutigen Nachmittags gesagt: Als erste Sprecherin äussert sich die Kommissionssprecherin, dann die Sprecher der Planungserklärungen, danach die Fraktionen, die Einzelsprecher und der Regierungsrat. Mein Vorschlag zur Durchführung der Debatte: Zuerst beraten wir den Bericht und die Planungserklärungen gemeinsam. Als Zweites machen wir die Abstimmungen über die Planungserklärungen und als drittes die Abstimmungen über den Bericht, mit oder ohne Planungserklärungen. Damit übergebe ich das Wort der Kommissionsprecherin, Grossrätin Josi.

Planungserklärung BaK (Josi, Wimmis) – Nr. 1

Die Oberingenieurkreise (OIK) werden für die Umsetzungen der Projekte verpflichtet, einen einheitlichen, vordefinierten Ausführungsstandard einzuhalten, der hinsichtlich einer Kostenoptimierung mit und zwischen den OIK zu entwickeln ist.

Déclaration de planification CIAT (Josi, Wimmis) – n° 1

Exiger des arrondissements d'ingénieur en chef (AIC) qu'ils respectent une norme de qualité unifiée et prédéfinie pour la réalisation des projets, norme dont les spécifications devront être élaborées avec ces arrondissements et dans le cadre d'une concertation entre eux dans une optique d'optimisation des coûts.

Planungserklärung Wenger, Spiez (EVP) / Flück, Interlaken (FDP) / Graf, Interlaken (SP) – Nr. 2

Die Projekte 210.20337 Radweg Interlaken-Därligen und 210.20338 Därligen-Leissigen sollen nach Möglichkeit terminlich so angepasst werden, dass die Synergien mit der Instandsetzung der Autostrasse genutzt werden.

Déclaration de planification Wenger, Spiez (PEV) / Flück, Interlaken (PLR) / Graf, Interlaken (PS) – n° 2

Les délais des projets de voie cyclable 210.20337 Interlaken-Därligen et 210.20338 Därligen-Leissigen devraient si possible être adaptés de façon à pouvoir utiliser les synergies créées par la remise en état de la semi-autoroute.

Planungserklärung Vanoni, Zollikofen (Grüne) / Rüfenacht, Burgdorf (SP) / Remund, Mittelhäusern (Grüne) / Imboden, Bern (Grüne) – Nr. 3

Mit der Annahme von Absatz 1 der Motion 150-2020 als Postulat hat der Grosse Rat am 30.11.2020 den Regierungsrat u. a. beauftragt, «die Investitionen für die Förderung der sanften Mobilität (insbesondere Velo- und Fussverkehr) zu priorisieren.» Auf der Grundlage des Strassennetzplans 2022–2037 werden entsprechende, im Investitionsrahmenkredit Strasse

2022–2025 erwähnte Projekte zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs beschleunigt vorangetrieben. Bei der Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3) wie auch bei Ausbauten und Umgestaltungen (Schicht 4) wird dem Ziel, «den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden», erhöhte Bedeutung beigemessen.

Déclaration de planification Vanoni, Zollikofen (Les Verts) / Rüfenacht, Burgdorf (PS) / Remund, Mittelhäusern (Les Verts) / Imboden, Berne (Les Verts) – n° 3

Avec l'adoption du point 1 de la motion 150-2020 sous forme de postulat, le Grand Conseil a notamment chargé le Conseil-exécutif le 30 novembre 2020 d'accorder la priorité « à la promotion des transports publics et de la mobilité douce, trafic cycliste et piétonnier en particulier ». Des projets en faveur du trafic cycliste et piétonnier mentionnés dans le crédit-cadre d'investissement routier 2022–2025 sont accélérés en conséquence sur la base du plan du réseau routier 2022–2037. Une importance accrue est accordée à l'objectif de tenir « les exigences liées au trafic cycliste » pour combler les lacunes en matière de sécurité routière et de compatibilité (niveau 3) et pour les aménagements et transformations (niveau 4).

Planungserklärung Vanoni, Zollikofen (Grüne) / Rüfenacht, Burgdorf (SP) / Remund, Mittelhäusern (Grüne) / Imboden, Bern (Grüne) – Nr. 4

Mit der Annahme der Motion 162-2020 (Kantonale Velo-Offensive II) hat der Grosse Rat am 30. November 2020 den Regierungsrat beauftragt, mit der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärtzumachen. Diesem Auftrag ist im Rahmen der « strikten und wiederkehrenden Priorisierung » der Investitionen für den Strassenbau verstärkt Rechnung zu tragen.

Déclaration de planification Vanoni, Zollikofen (Les Verts) / Rüfenacht, Burgdorf (PS) / Remund, Mittelhäusern (Les Verts) / Imboden, Berne (Les Verts) – n° 4

Avec l'adoption de la motion 162-2020 (Offensive cantonale pour le vélo II), le Grand Conseil a chargé le Conseil-exécutif le 30 novembre 2020 de faire avancer plus vite la création d'itinéraires prioritaires pour les vélos. Il faut apporter à ce mandat toute l'attention qu'il mérite dans le contexte de l'« ordre de priorité strict » des investissements destinés à la construction des routes.

Planungserklärung Vanoni, Zollikofen (Grüne) / Rüfenacht, Burgdorf (SP) / Remund, Mittelhäusern (Grüne) / Imboden, Bern (Grüne) – Nr. 5

Durch eine ausreichende Dotierung des Personalbestands des Tiefbauamts und eine geeignete Priorisierung der im Budget und Finanzplan eingestellten Mittel ist sicherzustellen, dass Projekte zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs durch personelle und finanzielle Engpässe nicht verzögert werden. Es ist im Gegenteil eine Beschleunigung anzustreben.

Déclaration de planification Vanoni, Zollikofen (Les Verts) / Rüfenacht, Burgdorf (PS) / Remund, Mittelhäusern (Les Verts) / Imboden, Berne (Les Verts) – n° 5

Il faut garantir que les projets en faveur du trafic cycliste et piétonnier ne soient pas retardés à cause du manque de personnel et de ressources financières en allouant suffisamment de personnel à l'Office des ponts et chaussées et en priorisant de manière adéquate les moyens inscrits au budget et au plan financier. Il y a même lieu de les faire avancer plus rapidement.

Barbara Josi, Wimmis (SVP), BaK-Sprecherin. Da bin ich noch einmal. Ich freue mich, wenn ich noch ein wenig über die Strassen reden darf.

SNP 2022–2037: Der SNP zeigt die in den nächsten 16 Jahren geplanten Veränderung von strategischer Bedeutung auf. Er ist abgestimmt auf die Wirkungsziele des Strassengesetzes, des kantonalen Richtplans, der Mobilitätsstrategie des Kantons, den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und dem Angebotsbeschluss des öffentlichen Verkehrs. Hauptziel dieses

SNP ist die Erhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes. Das kantonseigene Netz umfasst rund 2100 km sowie auch zahlreiche Kunstbauten wie Brücken, Tunneln und Niveauübergänge. Das Netz muss permanent betrieben und erhalten werden, und entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft optimiert beziehungsweise auch angepasst werden. Das Tiefbauamt (TBA) sorgt dafür, dass die geschaffenen Werte erhalten bleiben. Verbesserungswünsche bei den Kantonsstrassen werden analysiert und der effektive Handlungsbedarf wird überprüft. Im SNP werden die vorgesehenen Veränderungen des Strassennetzes und der Massnahmenbedarf während der nächsten 16 Jahre festgehalten. Der Regierungsrat beschliesst den SNP alle acht Jahre oder bei Bedarf auch früher. Er legt dem Grossen Rat diesen Bericht zur Kenntnis vor. Massnahmen werden danach im Investitionsrahmenkredit (IRK) präzisiert. Investitionen von mehr als 2 Mio. Franken Nettokosten für den Neubau, Ausbau und Rückbau von Kantonsstrassen können nur bewilligt werden, wenn für den Strassenabschnitt im SNP eine Massnahme vorgesehen ist.

Der SNP 2022–2037 ersetzt den bisherigen SNP von 2014 bis 2029. Die Inhalte richten sich nach Art. 24–27 des Strassengesetzes. Weite Teile des bisherigen SNP haben weiterhin Gültigkeit und sind daher im vorliegenden neuen SNP unverändert. Grundlegend neu gestaltet sind die Festlegungen zur kombinierten Mobilität. Im Weiteren wurde der SNP auch aktualisiert. Grosser Aktualisierungsbedarf hat sich naturgemäss bei den Projekten ergeben. Aufgrund des neuen Nationalstrassennetz-Beschlusses hat auch das Kantonsstrassennetz gewichtige Änderungen erfahren. Neu werden im SNP auch die strategischen Veränderungen im Veloverkehrsnetz dargestellt. Der SNP legt, wie schon gesagt, im Wesentlichen das rund 2100 km umfassende Kantonsstrassennetz fest.

Der SNP legt zudem die 42 km kantonaler Radwege abseits von den Kantonsstrassen fest.

Ferner zeigt er summarisch den Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt und für den Ausbau auf. Neu konzipiert und wesentlich vereinfacht wurde die Festlegung zur kombinierten Mobilität, wie Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen. Die bisherige Regelung ist kaum praxistauglich und teilweise auch lückenhaft. Bisher sind die Kantonsbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität aufgrund eines Kontingentsystems ausgerichtet worden. Das heisst, die maximale Anzahl Plätze auf einem gesamten ÖV-Strang. Das Kontingent-System ist abgeschafft worden. Neu werden die Kantonsbeiträge aufgrund eines Bedarfsnachweises für eine bestimmte Anlage ausgerichtet.

Im SNP sind folgende Massnahmen enthalten: Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung. Der Kanton prüft, plant, projiziert oder baut verschiedene strategische Projekte in den Oberingenieurkreisen (OIK). In diesem Zusammenhang steht auch eine Planungserklärung der BaK.

Strategische Projekte zugunsten des Veloverkehrs: Der Kanton baut, betreibt und unterhält die Velorouten auf und entlang von den Kantonsstrassen sowie die kantonalen Radwege abseits von Kantonsstrassen. Der Sachplan legt zudem Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten fest, in denen der Ausbau von Kantonsstrassen, kantonaler Radwegen und Gemeindestrassen zu erwarten sind.

Nationalstrassen: Verschiedene Strecken wurden im Rahmen der Netzvollendung im Auftrag des Bundes durch den Kanton Bern fertig gestellt.

Eigentumsübertragungen: 7,4 km Kantonsstrassen gehen an die Gemeinden über – zum Beispiel die Ortsdurchfahrt Wilderswil. Der Kanton übernimmt auf der anderen Seite 1,6 km Gemeindestrassen. Dadurch entstehen für den Kanton Mehrkosten von 50'000 Franken pro Jahr für Betrieb und Unterhalt.

Kombinierte Mobilität: Um möglichst lange Weganteile mit dem ÖV zurückzulegen können, sollen die Reisenden grundsätzlich möglichst nahe an der Quelle umsteigen können. Daher strebt der Kanton Bern ein dezentrales Anlagennetz an für Park-and-Ride oder eben Bike-and-Ride an, wobei ein entsprechender Bedarfsnachweis zu erbringen ist. Der vorliegende SNP legt die Park-and-Ride- und die Bike-and-Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung fest.

Zu den Versorgungsrouten: Das TBA führt die Aufsicht über das Netz der Versorgungsrouten. Um der steten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entgegenzuwirken und die Transportketten zu fördern, werden verschiedene Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und kombiniert. Das Ergebnis der Abstimmung wird auch im SNP festgehalten. Grundsätzlich erfolgt diese Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr im Rahmen der RGSK, welche der SNP berücksichtigt. Dies gilt auch für Massnahmen in der kombinierten Mobilität, an welche der Kanton Beiträge leistet.

Eine wichtige Bemerkung zu den Kunstbauten: Der Zustand vieler Kunstbauten und insbesondere der Kantonsstrassenbrücken ist grundsätzlich schlecht. Zwar wurden in den letzten zehn Jahren die Investitionen in die Substanzerhaltung der Kunstbauten stark erhöht. Viele Brücken sind jedoch zwischen 60 und 80 Jahre alt und werden nahezu gleichzeitig sanierungsbedürftig sein. Der jährliche Wertverlust der Brücken ist grösser als Investitionen in diese Bauwerke erfolgen können. Der Umfang dieses Ressourcenbedarfs wird gegenwärtig im Rahmen eines Berichts ermittelt. Die Ergebnisse dieses Berichts sollten im Herbst 2021 vorliegen. Können die Investitionen in die Kunstbauten nicht gesteigert werden, droht eine zunehmende Verschlechterung des Zustands der Brücken.

Personelle Ressourcen: Die Steigerung der Investitionen bedingt aber nicht nur mehr finanzielle, sondern vor allem auch mehr personelle Ressourcen im TBA. Mittel- bis längerfristig benötigt das TBA mehr Personal, um den anstehenden Herausforderungen im Strassenbau und Strassenunterhalt gerecht werden zu können, insbesondere auch wegen dem zunehmenden Erhaltungsbedarf der vorhin erwähnten Kunstbauten.

Ich komme zu den Schlussbemerkungen. Der Dank geht auch hier wieder an alle Beteiligten – es sind die gleichen wie beim IRK – für die wirklich einwandfreie Vorbereitung dieses sehr komplexen und nicht alltäglichen Geschäfts. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 14 Ja-, 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen, den Bericht mit einer Planungserklärung zur Kenntnis zu nehmen.

Zu den Planungserklärungen: Planungserklärung 1 ist die Planungserklärung der BaK, die die Kommission mit 16 zu 1 Stimmen ohne Enthaltung zur Annahme empfiehlt. Planungserklärung 2 – Wenger, Flück, Graf – empfiehlt die BaK auch zur Annahme, mit 13 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Planungserklärung 3 – Vanoni et al. – empfiehlt die BaK mit 8 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen zur Ablehnung. Planungserklärung 4 – Vanoni et al. – wird ebenfalls zur Ablehnung empfohlen, mit 8 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung. Auch Planungserklärung 5 – Vanoni et al. – wird zur Ablehnung empfohlen, mit 9 zu 7 Stimmen ohne Enthaltung.

Vizepräsident. Dann kommen wir zu den Planungserklärungen. Erläuterst du dann die Planungserklärung 1 auch noch? Sonst könntest du das gerade noch machen.

Barbara Josi, Wimmis (SVP), BaK-Sprecherin. Entschuldigung, das habe ich vergessen. Und zwar fordert die Planungserklärung 1, dass die OIK für die Umsetzungen der Projekte verpflichtet werden, einen einheitlichen, vordefinierten Ausführungsstandard einzuhalten, der hinsichtlich einer Kostenoptimierung mit und zwischen den OIK zu entwickeln ist. Das ist die Forderung der Planungserklärung 1.

Vizepräsident. Dann kommen wir zur Planungserklärung 2. Ich gebe Grossrat Wenger das Wort.

Markus Wenger, Spiez (EVP), Antragsteller. Eine Projektgruppe hat vor zwei Jahren eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet für den Radweg von Leissigen nach Interlaken. Das Resultat ist ein ganz toller Rad- und Fussweg, den man dort bauen könnte. Der zuständige Oberingenieur hat aber auch schon am Ende der Tätigkeit dieser Projektgruppe erklärt, dass die personellen Ressourcen dann knapp sein werden, um in nützlicher Frist dieses Projekt anfangen zu können. Im gleichen Abschnitt wird aber innerhalb der Zeitdauer, in der dieser SNP, den wir jetzt diskutieren, gültig ist, die Nationalstrasse erneuert, also es werden dort Arbeiten gemacht.

Und um diese Nationalstrasse erneuern zu können, kann während der Bauzeit der Veloverkehr nicht über diese Strasse geführt werden. Das heisst, das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird dort Provisorien in Millionenhöhe erstellen müssen für den Langsamverkehr. Damit macht es in meinen Augen Sinn, alles daran zu setzen, dass man die terminliche Koordination dieser beiden Bauvorhaben machen kann. Dass man also den Radweg, den man erstellt, zeitlich so baut, dass diese Millionen vom ASTRA eben nicht einfach nur ausgegeben und nachher wieder für einen Rückbau gebraucht werden, sondern dass man damit mindestens bereits Vorarbeiten, wenn nicht den Radweg selber realisieren kann.

Ich weiss, dass neben den finanziellen Herausforderungen auch die personelle Situation nicht ganz einfach ist, und trotzdem sollten wir da noch einmal den Daumen darauf halten und noch einmal probieren, ob man die beiden Sachen miteinander koordinieren kann. Auch für die Leute selber wird es komisch sein, wenn man dort ein Provisorium macht für einen Radweg, das man dann nach zwei bis drei Jahren wieder zurückbaut, und nach weiteren zwei bis drei Jahren hoffentlich den Radweg realisieren würde. Das sind genau die Situationen, die ja mitunter ein gewisses Kopfschütteln verursachen. Darum habe ich in der Planungserklärung geschrieben «nach Möglichkeit», weil ich diese Engpässe sehe. Ich sehe die Abhängigkeiten, und trotzdem: Ja, wir müssen es probieren. Seien Sie so gut und stimmen Sie der Planungserklärung 2 in diesem Sinn zu.

Vizepräsident. Für die Planungserklärungen 3 bis 5 von Grossrat Vanoni, Grossrätin Rüfenacht, Grossrat Remund und Grossrätin Imboden spricht Grossrat Vanoni.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne), Antragsteller. Der Grosse Rat hat schon in der letzten Amtsperiode einen Vorstoss für eine Velo-Offensive stark unterstützt – stärker, als vom Regierungsrat dazumal beantragt war. Und im letzten November haben wir doppelt nachgedoppelt: erstens mit der Annahme eines Postulats, das den Regierungsrat beauftragt, die Investitionen für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu priorisieren, und zweitens mit der Annahme einer zweiten Motion für eine Velo-Offensive. Diesmal war diese Motion gezielt formuliert zugunsten der Schaffung von Velo-Vorrang-Routen, und zwar für ein rascheres Vorgehen. Im Vortrag zum SNP wird die wachsende Bedeutung des Veloverkehrs und des Fussverkehrs anerkannt und auch zusätzlicher Handlungsbedarf festgestellt. Ich bringe ein paar Beispiele aus diesem Bericht, den ich auch verdanken möchte, und anerkenne, dass da eine grosse Arbeit dahintersteckt, auch hinter dieser ganzen Auflistung der verschiedenen Wege und Abschnitte.

In diesem Vortrag heisst es zum Beispiel, dass die Notwendigkeit, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, zunehme. Es heisst, dass die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr häufig nicht mehr den Bedürfnissen entspreche. Es ist davon die Rede, auch im Interesse der Entlastung der Strassen attraktive Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, grösstmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen – da denke ich vor allem an die Schwächeren, die nicht eine Tonne Material um sich herum haben – und auch negative Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Weiter ist davon die Rede, dass es nach wie vor grossen Handlungsbedarf gäbe, vorab auf den Schulwegen, und dass sich auch zusätzliche Anforderungen an das Strassennetz zugunsten des Veloverkehrs ergäben, aufgrund der Zunahme von Elektrovelos und aufgrund der längeren Distanzen, die man damit zurücklegen kann. Dass es darum innerorts und ausserorts einen zusätzlichen Bedarf an Massnahmen gäbe.

Jetzt hat der SNP ja einen sehr langen Zeithorizont, bis 2037, wie im Titel steht. Also ist vermutlich fast niemand von Ihnen dann noch im Amt, wenn dieser Zeithorizont zu Ende ist. Wir möchten jetzt mit diesen drei Planungserklärungen sicherstellen, dass bei der Umsetzung des Plans und auch bei der Umsetzung der einzelnen Kredite, die darauf gestützt gesprochen werden, die Prioritäten richtig gesetzt werden, eben auch zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Und wir möchten vor allem sicherstellen, dass, wenn man jetzt dann Abstriche machen oder Prioritäten setzen muss, dass diese Abstriche nicht zulasten des Velo- und Fussverkehrs erfolgen. Warum soll es Abstriche geben? Oder: Warum muss die Prioritätensetzung noch laufend fortgesetzt werden? Im Vortrag kann man auch lesen, dass der Bedarf an Massnahmen die vorhandenen Ressourcen bei weitem übersteige. Man kann auch lesen, dass die beschränkten personellen Ressourcen des TBA den Handlungsspielraum für Neubauten oder Ausbauten zugunsten des Velo- und Fussverkehrs beträchtlich eingrenzen. Und man kann auch lesen, dass die zunehmende Arbeitslast im TBA voraussichtlich nur mit höherem Personalbestand bewältigt werden kann.

Wenn es also nicht mehr Geld und nicht mehr Personal gibt, werden in den nächsten 16 Jahren Abstriche gemacht werden müssen. Mit den Planungserklärungen wollen wir sicherstellen, dass diese Abstriche nicht am falschen Ort oder eben nicht zulasten des Fuss- und Veloverkehrs, der einen grossen Nachholbedarf hat, erfolgen. Die drei Planungserklärungen sind – es tut mir leid –

etwas ausführlich geworden, aber ich glaube, der Text spricht für sich, es ist klar, und ich bitte Sie, ihnen zuzustimmen.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (SVP), Fraktionssprecher. Vorweg: Die SVP-Fraktion wird diesen Bericht SNP 2022–2037 zur Kenntnis nehmen.

Zu den Planungserklärungen: Für uns ist klar, dass wir die erste Planungserklärung, jene der BaK, die Frau Josi vorgestellt hat, annehmen werden. Es ist sinnvoll, dort die Kostenoptimierung anzugehen, wenn man sich für die Umsetzung der Projekte verpflichtet hat. Wir haben den Eindruck, dass das doch nicht gerade in allen OIK gleich angeschaut wird. Wir haben verschiedene Ausbildungsstände, wir haben verschiedene Interessen, regional zum Teil, das ist klar.

Die Planungserklärung 2, Wenger/EVP, unterstützen wir auch. Es macht Sinn, «nach Möglichkeit» – ich glaube, Markus Wenger hat es sehr gut gesagt – nach Möglichkeit Synergien zu nutzen bei der Instandsetzung.

Bei den Planungserklärungen 3 und 4 gehen wir in unserer Fraktion hingegen davon aus, dass der Regierungsrat das gebührend berücksichtigt hat. Der Vortrag ist schon seit einiger Zeit geschrieben, das ist das eine, und das zweite: Ich möchte auf die Medienmitteilung des Regierungsrates vom 3. September 2021 – das war letzte Woche – verweisen, wonach der Fokus bei der vierten Generation der Agglomerationsprogramme auf dem Fuss- und Veloverkehr liegt. Entsprechend wird bei den Agglomerationen auch aufgeführt, welche Fuss- und Velowege prioritär zu behandeln sind und prioritär behandelt werden sollten. Die Planungserklärungen 3 und 4 lehnen wir ab.

Planungserklärung 5: Ich nehme an, der Regierungsrat wird noch etwas zur personellen Dotierung sagen. Wir gehen davon aus, dass wir diese sicher in einem anderen Geschäft irgendwann noch behandeln werden. Einigkeit haben wir natürlich schon im letzten Satz: Wenn man die Verfahren beschleunigen könnte, hätten wir nichts dagegen, dies bezieht sich aber auf die vorhergehenden Sätze und darum können wir dort auch nicht zustimmen. Die SVP lehnt die Planungserklärung 5 ab.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne), Fraktionssprecher. Zuerst kurz eine grundsätzliche Bemerkung zu diesem SNP: Uns scheint, wie ich es vorher schon beim IRK gesagt habe, das ist alles ein «Weiter wie bisher», alles wie gehabt. Auf aktuelle Entwicklungen und Erfordernisse nimmt man nicht Rücksicht. Man geht wie von einem Naturgesetz davon aus, dass der Verkehr wachsen muss und weiter wachsen wird. Aber wenn es uns ernst ist, bezogen auf den Klimaschutz, dann müssen wir versuchen, dieses Verkehrswachstum irgendwann zu brechen. Immer mehr Verkehr kann nicht die Lösung sein. In der Corona-Pandemie hat es sich gezeigt, dass es auch andere Lösungen gibt, als einfach ins Auto zu steigen.

Einfach darauf hinzuweisen, dass die Zahlen beim Verkehr immer nach oben gehen, ist für uns keine gute Strategie. Es ist klar, dass die Entwicklung schwer zu prognostizieren ist, aber den Ausbau der Kapazitäten muss man einfach im Moment besonders kritisch betrachten. Und alle Projekte, die damit zusammenhängen, Ausbauten, Neubauten, müssen dementsprechend überprüft werden. Wir haben es vorher, beim IRK vom Sprecher der glp gehört: Vielleicht ist es ja auch so, dass man, wenn man neue Kapazitäten schafft, damit einfach auch mehr Verkehr schafft. Und dieser Verkehr ist nach wie vor mehrheitlich fossil betrieben, auch wenn die Elektromobilität auf dem Vormarsch ist. Darum muss man darauf hinwirken, dass das Volumen des motorisierten Individualverkehrs nicht weiter wächst. Das spricht gegen den Ausbau von Kapazitäten.

Im SNP stören wir uns auch ein wenig daran, dass gerade bei diesen Ausbauten und Umgestaltungen nicht ersichtlich ist, wie gross der Anteil der Anpassung an die Anforderungen des Veloverkehrs in diesen Projekten ist. Man sollte genauer zuschreiben und genauer ausweisen können, wie die Aufteilung innerhalb dieser Projekte ist. Das lässt sich auch für die Projekte der Schicht 3 sagen.

Wir wünschen uns grundsätzlich – wir haben es von Bruno Vanoni gehört –, dass dem Veloverkehr eine höhere Bedeutung zukommt und dass dies in der Planung auch sichtbar gemacht wird, auch wenn es natürlich so ist, dass Velorouten und Veloprojekte jetzt in diesem Netzplan abgebildet sind. Es muss rascher vorwärts gehen. Darum unterstützen wir von der grünen Fraktion einstimmig die verschiedenen Planungserklärungen von Bruno Vanoni.

Wir unterstützen auch die Planungserklärung 2. Es ist klar: Wenn gebaut wird, wie es beim Projekt in Leissigen der Fall ist, muss man dort schauen, ob man das aufeinander abstimmen kann.

Wir unterstützen auch die Planungserklärung der BaK einstimmig. Einheitliche Ausführungsstandards, die sich an einem Optimum und nicht an einem Maximum orientieren, können sicher dazu beitragen, die Kosten zu senken, und Kosten zu sparen, ist auf jeden Fall das Gebot der Stunde im Strassenbau.

Bernhard Riem, Iffwil (Die Mitte), Fraktionssprecher. Zuerst danken wir für den ausführlichen Bericht, der die kommenden Veränderungen im Strassennetz aufzeigt. Die Mitte-Fraktion wird ihn einstimmig zur Kenntnis nehmen.

Zu den Planungserklärungen – Planungserklärung 1: Barbara Josi hat den BaK-Antrag vorgestellt. Ich war im Ausschuss, der die Standards im Hoch- und im Tiefbau überprüft hat – eine relativ schwierige Aufgabe. Ich hoffe auf zumindest ein paar Verbesserungen in der Zukunft. Störend sind in erster Linie die zu hohen Ansprüche und der Perfektionismus an Bauten jeder Art. Die Zweckmässigkeit von Bauten, von allen Bauten, und nicht Perfektion sollen im Vordergrund stehen. In den verschiedenen OIK wird das offenbar nicht genau gleich gehandhabt, gemäss den Hearings, die wir hatten. Die Mitte-Fraktion unterstützt darum diese Planungserklärung.

Zur Planungserklärung 2: Im Grundsatz stimmen wir dieser zu, allerdings mit der Betonung, wie es Hans-Jörg Rüegsegger schon gesagt hat, auf die zwei Wörter «nach Möglichkeit». Wir erachten es als problematisch, regionalen Bedürfnissen hier im Plenum zum Durchbruch zu verhelfen, allenfalls dann zulasten von anderen Projekten.

Zu den Planungserklärungen 3 und 4: Aus der Sicht der Mitte-Fraktion sind diese Forderungen im vorliegenden SNP berücksichtigt. Wir teilen die Meinung, dass der Velo- und Fussgängerverkehr priorisiert werden soll. Hier mit Planungserklärungen zusätzlichen Druck aufzubauen, scheint uns nicht angebracht, vor allem, wenn man dann noch das Geld nicht zur Verfügung stellen will.

Planungserklärung 5: Das ist eine Forderung, die das operative Geschäft der BVD beeinflussen soll. Das ist nicht Sache des Grossen Rates. Diese Planungserklärung lehnen wir einstimmig ab.

Sandra Hess, Nidau (FDP), Fraktionssprecherin. Die FDP-Fraktion nimmt den Strassennetzplan wie vorliegend zur Kenntnis. Ich möchte noch einmal betonen, dass der Betrieb und die Pflege des ganzen Strassennetzes und der Verkehrsinfrastruktur wichtig ist für die Gesellschaft, für die Wirtschaft und für den Tourismus.

Betreffend die Planungserklärungen ist es so, dass wir Planungserklärung 1 und 2 annehmen, Planungserklärungen 3 bis 5 lehnen wir ab. Wir sind der Meinung, dass sämtliche Massnahmen gesamtheitlich und im Interesse aller Verkehrsträger und in optimaler Abstimmung aufeinander abgestimmt werden müssen, wie es im Bericht dargelegt ist. Aus unserer Sicht ist dies mit dem vorliegenden SNP gewährleistet. Daher lehnen wir die Planungserklärungen 3 bis 5 ab.

Ich möchte mir hier noch eine Bemerkung erlauben zu den Vergleichen mit der Verkehrssituation während der Corona-Pandemie, die hier immer gezogen werden. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Ich finde diese Vergleiche deplatziert. Wenn Sie es vergessen haben: Das halbe Land war im Lockdown. Tausende von Schülerinnen und Schülern, Studierende, Auszubildende, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer waren zu Hause. Und es waren nicht alle im Homeoffice, einige Leute hatten nämlich schlicht und einfach keine Arbeit während dieser Zeit. Es ist wirklich kein Wunder, dass in dieser Situation die Verkehrssituation auf der Strasse anders war, und bitte hören Sie auf, hier Vergleiche zu ziehen.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU), Fraktionssprecher. In unserer Fraktion gibt es kritische Haltungen zum Standard des Aus- und Neubaus der Strassen in unserem Kanton. Dieser müsste nicht immer so hoch sein. Bei den Planungserklärungen stimmen wir in der EDU wie folgt ab: Bei der ersten, der Planungserklärung der BaK, stimmen wir Ja, zur zweiten, Wenger, sagen wir ebenfalls Ja, weil dort nach Möglichkeit wirklich berücksichtigt wird, dass man zusammen planen kann und das berücksichtigt beim Bauen. Punkt 3 und 4, Vanoni, nehmen wir an, und die fünfte lehnen wir ab. Wir wollen

nicht mehr Personal. Wir wollen, dass das bestehende Personal dieser Direktion diese Aufgaben übernimmt.

Vizepräsident. Als Fraktion ist noch die SP angemeldet, für die Grossrat Müller das Wort hat, danach kämen die Einzelsprecher. Sonst müssten sich die Fraktionen noch anmelden.

Reto Müller, Langenthal (SP), Fraktionssprecher. Einfach noch einmal als Ergänzung zu allem, was gesagt wurde betreffend Velo: Der Kanton Bern hat eine schöne Veranstaltung gemacht, also Regierungsrat Neuhaus hat sie gemacht, das war der Berner Verkehrstag. Es gab Referenten, Regierungsrat Neuhaus zum Beispiel. Das Thema war: «Veloverkehr im Kanton Bern, wohin geht die Reise?» Und aus Sicht der SP-JUSO-PSA-Fraktion ist es sonnenklar, dass wir im Kanton Bern jetzt endlich mehr Anstrengungen in diesem Bereich unternehmen müssen, damit die Leute wirklich vom motorisierten Individualverkehr umsteigen, umsteigen auf das Velo, umsteigen auf den ÖV. Dort müssen unsere Bestrebungen hingehen. In den letzten dreissig Jahren, das wurde an diesem Tag auch aufgezeigt – für diejenigen, die nicht teilnehmen konnten – sind wir genau in dieser Frage gescheitert. Die Leute haben bis jetzt den «modal shift» nicht mitgemacht, wir sind immer noch bei den gleichen prozentualen Zahlen der einzelnen Verkehrsträger, aber die Menge an Gesamtverkehr hat insgesamt zugenommen. Daher müssen wir in eine Velo-Offensive hineingehen, das ist für die SP-JUSO-PSA-Fraktion klar – und wir hoffen, dass Sie die Planungserklärungen diesbezüglich unterstützen, damit das jetzt endlich gemacht wird und ankommt.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Einzelsprecher. Ich bringe hier die Sicht des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) ein. Der Netzplan hat positive und negative Aspekte. Wir anerkennen, dass der Netzplan ein grösseres Gewicht auf die Velo-Ausbauten legt als zuvor. Das reicht aber von uns aus gesehen noch nicht. Die Velorouten müssen nicht nur geplant, sondern auch zeitnah gebaut werden. Der E-Bike-Boom findet jetzt statt und nicht erst in 10 Jahren. Eine grössere Fokussierung auf Velo-Massnahmen ist nötig, wie in der Planungserklärung 5 von Bruno Vanoni gefordert wird. Im Plan ist immer noch viel zu viel bernisches «Gäng wie gäng». Mit «Gäng wie gäng» fahren wir mit Vollgas in die Wand hinein. Der Plan ist nicht mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar. Strassenausbauten führen zu mehr Verkehr, der nach wissenschaftlicher Erkenntnis, ich verweise hier auf Arbeiten der ETH, nicht klimakompatibel ist. Der Plan enthält nicht nur die altbekannten und beschriebenen Luxusstrassen, wie die Umfahrungen Aarwangen und Oberburg, sondern auch einige Extrem-Luxusstrassen dazu. Auch auf die demografische Veränderung wird keine Rücksicht genommen. Nach offiziellen Szenarien nimmt nämlich die Anzahl Werktätiger auch bei einem Bevölkerungswachstum im Kanton Bern nicht mehr zu. Ebenso wird nicht auf die Entwicklung des Homeoffice eingegangen. Ich bitte um Annahme der Planungserklärung 5 und erwarte Anpassungen in Zukunft.

Roman Gimmel, Thun (SVP), Einzelsprecher. Nur ganz kurz: Ich möchte mein Premierenvotum als Präsident von Thun-Thunersee-Tourismus an Sie richten. Ich präsidiere eine der schönsten Erlebnisregionen in der ganzen Schweiz, Thun-Thunersee, und spreche natürlich quasi von Amtes wegen über die Planungserklärung 2 zu Ihnen. Diese ist ganz, ganz wichtig. Ich bin froh, dass die lokalen Kolleginnen vor Ort diese Planungserklärung 2 ins Leben gerufen haben. Das ist sehr wichtig. Wer schon einmal als Velofahrerin, Velofahrer in dieser Region unterwegs war, weiss seit mindestens 20 Jahren, dass es dort einfach gefährlich ist. Ich habe zwischen Interlaken und Därligen *keine* Alternative, null Alternative. Ich muss genau dort durchfahren, über diese Autostrasse. Ich kann nicht ausweichen. Beim Rest rund um den See gibt es Möglichkeiten, aber dort nicht. Also, Sie sehen wie wichtig die Planungserklärung 2 ist, und ich bitte Sie – auch in dieser Rolle –, der Planungserklärung 2 zuzustimmen.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Mit diesem SNP verschaffen wir Ihnen gerne einen Gesamtüberblick über das kantonale Strassennetz und vor allem auch über den mittel- und langfristigen Finanzbedarf. Sie genehmigen damit eine wesentliche Grundlage, damit eben die Wirtschaft und

die Gesellschaft entsprechend funktionieren und sich zukunftsgerichtet entwickeln. Ich habe es schon beim letzten Geschäft gesagt: Wir haben den vorliegenden SNP 2022–2037 grundlegend überarbeitet und der SNP 2014–2029 wird damit ersetzt.

Was ist in diesem SNP enthalten? Einerseits ist es ein Planungsinstrument, ein Planungsinstrument, das uns eine Gesamtsicht des Strassennetzes gibt und vor allem aufzeigt, wie man das Ganze mittel- und kurzfristig entwickeln kann. In diesem Zusammenhang wird auch auf den mittel- und langfristigen Finanzbedarf hingewiesen. Sie sehen, die Nationalstrassen, die Kantonsstrassen werden fixiert. Eigentumsveränderungen zwischen Kanton und Gemeinden werden aufgelistet. Sie erkennen die Veränderungen des Strassennetzes, die vorgesehenen Massnahmen, den Stand. Er gibt Ihnen also eine Gesamtsicht über Aus- und Neubauprojekte, über Massnahmen zur Verkehrssicherheit und über Massnahmen zur Substanzerhaltung.

Der SNP nennt auch Projekte, die über Objektkredite irgendwann auch wieder hier in den Saal kommen. Aktuell sind es die beiden Verkehrssanierungsprojekte im Emmental und im Oberaargau, also von Aarwangen in Richtung Emmental. Schliesslich haben Sie einen Überblick, wie Priorisierungen anhand des Schichtenmodells erfolgen, und welche Spielräume wir dabei haben. Er zeigt auf, dass Priorisierungen bereits zwischen den Massnahmenarten wie Substanzerhaltung, Lärmsanierung, und so weiter, erfolgen. Dann haben wir die Priorisierung innerhalb jeder Schicht, also zum Beispiel innerhalb der Substanzerhaltungsprojekte. Das Ziel ist immer, nur das zu machen, was dringend nötig wird.

Zum Finanzbedarf: Die finanziellen Auswirkungen des neuen SNP sind gering. Die neuen Regelungen zur kombinierten Mobilität bewirken keine Mehrausgaben. Auch die Eigentumsveränderungen haben nur sehr geringe finanzielle Folgen, und die Mountainbike-Routen sind nicht Gegenstand des SNP. Der mittelfristige Finanzbedarf bleibt bis 2025 praktisch gleich wie bisher. Das, obwohl wir damit rechnen, dass für die Substanzerhaltung mehr Geld nötig ist. Der unveränderte mittelfristige Finanzbedarf ist das Ergebnis der vorhergehend genannten Priorisierung der Investitionen im Tiefbau. Damit wollten wir auch der finanzpolitischen Situation Rechnung tragen.

Die etwas weniger erfreuliche Aussicht: Der Mittelbedarf wird im Substanzerhalt längerfristig deutlich ansteigen. Ich habe schon im letzten Geschäft angetönt, weshalb. Wir haben bei den Kunstbauten, namentlich bei den Brücken, einen Mengeneffekt. Ein Grossteil ist zwischen 60 und 80 Jahren alt und braucht eine entsprechende Sanierung. Es ist nicht so, dass man diesen Unterhalt vernachlässigt hätte, aber irgendwann reicht es nicht mehr mit dem laufenden Unterhalt, es braucht tiefer greifende Erneuerungsarbeiten. Und diese muss man machen, sonst kommt es schlecht heraus. Aufgrund der Masse von Brücken, die das gleiche Alter haben, ist daher für den nächsten IRK 2026–2029 mit einer signifikanten Erhöhung der Gesamtinvestitionen zu rechnen. Das TBA hat hier bereits ein externes Gutachten in Auftrag gegeben, damit man auch den Ressourcenbedarf beziffern kann. Der Substanzerhaltungsbedarf, den es künftig geben wird, ist im SNP erst teilweise abgebildet.

Wir werden, das versichere ich Ihnen, die Kosten so tief wie möglich halten. Wir werden auch weiterhin strikte priorisieren und auch andere Optimierungsmöglichkeiten prüfen. Aber es zeichnet sich ab, dass das TBA für diese Sanierungsintensivierung nicht nur mehr Geld, sondern auch mehr Leute brauchen wird. Ich sage Ihnen das, um Ihnen zu zeigen, dass wir umsichtig, dass wir langfristig planen. Diese Problematik wird im IRK 2026–2029 umfassend aufgezeigt werden. Dann werden wir informieren können.

Zur Planungserklärung der BaK, Stichwort einheitliche Ausführungsstandards: Es ist so, dass wir die Planung, Projektierung und Realisierung in den OIK basierend auf einheitlichen Bauprozessen abwickeln. Die zweckmässige Lösung wird in allen Ingenieurkreisen nach den gleichen Prozessen ermittelt. Im gesamten TBA haben wir einheitliche bautechnische Details der Kantonsstrassen-Bestandteile. Diese werden so angewendet. Und auch bei der Ausführung sind die Vorgaben für alle Planer, auch für Planerinnen, verbindlich und gleich. Die Ausführungsstandards der Strassen sind in schweizweiten Normen wie zum Beispiel denjenigen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins SIA geregelt und im Beschwerdefall schauen die Gerichte auch, ob man diese Normen eingehalten hat. Ich glaube, ich spreche Ihnen aus dem Herzen und sage es offen: Die Handlungsspiel-

räume bei den Ausführungsstandards sind ziemlich eng. Trotzdem versuchen wir, weiter zu verbessern, weiter Kosten zu optimieren. Wenn man ganz starre Vorgaben macht, die angemessene Lösungen im Einzelfall verhindern, wird es schwierig, und ich möchte, dass man das vermeidet. Ich finde das auch bei den anderen Kantonen nicht, dass man alles gleich macht. Im Sinne der Pflicht zur Prüfung von weiteren Kostenoptimierungen stimmen wir der Planungserklärung zu.

Die Planungserklärungen 2 bis 5 sind mir ganz leicht bekannt vorgekommen. Ich wurde vor Kurzem 55, und dann vergisst man – das ist manchmal auch eine Gnade, aber ich kann mich erinnern, dass wir einen Vorstoss Vanoni hatten, der überwiesen worden ist. Und jetzt zertritt man hier ein Ei, das wir schon zertreten haben. Da rennen Sie also durchwegs offene Türen ein. Wir prüfen Synergien beim Radweg Interlaken-Därigen, priorisieren wo möglich die Bedürfnisse des Veloverkehrs und der Velo-Vorrang-Routen und setzen dafür mehr Mittel ein, wenn möglich. Wir müssen aber schauen, dass wir die Behindertengerechtigkeit nicht vernachlässigen, wir müssen Substanzerhaltung machen; wir dürfen auch nicht einfach sagen: «Der Lärmschutz ist uns wurst – die Leute sollen jetzt einfach ein wenig besser schlafen, sie sollen am Tag Velo fahren, dann sind sie am Abend müder.» Insbesondere ist auch die finanzielle Situation des Kantons im Auge zu behalten. In diesem Sinn stimmen wir allen Planungserklärungen zu, aber eben, wie gesagt: Die Planungserklärungen 2 bis 5 haben wir schon auf dem Radar.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, den SNP 2022–2037 zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, und die Planungserklärungen können Sie mit einem guten Gewissen ebenfalls annehmen.

Vizepräsident. Bevor wir noch mehr Eier finden, kommen wir zu den Abstimmungen. Wir stimmen zuerst einzeln über die Planungserklärungen ab. Wir fangen an mit der Planungserklärung 1: Wer die Planungserklärung 1 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3739

Planungserklärung Nr. 1
Déclaration de planification n° 1

Annahme / Adoption

Ja / Oui	151
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben die Planungserklärung 1 angenommen.

Planungserklärung 2: Wer die Planungserklärung 2 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3739

Planungserklärung Nr. 2
Déclaration de planification n° 2

Annahme / Adoption

Ja / Oui	150
Nein / Non	1
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben die Planungserklärung 2 ebenfalls angenommen.

Wir kommen zur Planungserklärung 3: Wer die Planungserklärung 3 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3739

Planungserklärung Nr. 3

Déclaration de planification n° 3

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 70

Nein / Non 76

Enthalten / Abstentions 0

Vizepräsident. Sie haben die Planungserklärung 3 abgelehnt.

Planungserklärung 4: Wer die Planungserklärung 4 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein. – Entschuldigung, das war zu schnell. Wir machen das noch einmal. *(Kurzer Unterbruch; die Abstimmungsanlage funktioniert nicht. / Brève interruption ; le système de vote ne fonctionne pas.)* Es leuchtet einfach immer. *(Der Vizepräsident und die Leute von der Technik arbeiten an der Behebung des Problems. / Le vice-président et les techniciens résolvent le problème.)* Gut, wir haben da einen fiktiven Stichentscheid gebraucht.

Dann stimmen wir noch einmal ab, Planungserklärung 4: Wer die Planungserklärung 4 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3739

Planungserklärung Nr. 4

Déclaration de planification n° 4

Ablehnung (Stichentscheid des Präsidenten)

Rejet (par voix prépondérante du président)

Ja / Oui 75

Nein / Non 76

Enthalten / Abstentions 0

Vizepräsident. Es braucht eben doch einen Stichentscheid, auch dieses Mal; so sieht man, dass es genau ist. Sie haben die Planungserklärung 4 abgelehnt.

Damit kommen wir zur Planungserklärung 5: Wer die Planungserklärung 5 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3739

Planungserklärung Nr. 5

Déclaration de planification n° 5

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 68

Nein / Non 81

Enthalten / Abstentions 0

Vizepräsident. Sie haben die Planungserklärung 5 abgelehnt.

Dann kommen wir noch zur Schlussabstimmung: Wer den SNP 2022–2037 mit den Planungserklärungen zur Kenntnis nimmt, stimmt Ja, wer die Kenntnisnahme ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote2020.BVD.3739: Kenntnisnahme mit überwiesenen Planungserklärungen /
prise de connaissance avec les déclarations de planification adoptées**Annahme / Adoption**

Ja / Oui 132

Nein / Non 1

Enthalten / Abstentions 15

Vizepräsident. Sie haben den SNP 2022–2037 so zur Kenntnis genommen.

Für das nächste Traktandum übergebe ich das Wort wieder dem Präsidenten.

Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz. / Le président reprend la direction des délibérations.