

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

Montag (Nachmittag), 30. November 2020 / Lundi après-midi, 30 novembre 2020

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

56 2020.RRGR.201 Motion 150-2020 von Wattenwyl (Tramelan, Grüne)
Berner Mobilität klimafreundlich umbauen – Moratorium für den Ausbau von zusätzlichen Strassenkapazitäten

56 2020.RRGR.201 Motion 150-2020 von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts)
Favoriser une mobilité compatible avec le climat dans le canton de Berne – moratoire sur l'extension du réseau routier

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 56, einer Motion von Grossrätin von Wattenwyl: «Berner Mobilität klimafreundlich umbauen – Moratorium für den Ausbau von zusätzlichen Strassenkapazitäten». Der Regierungsrat beantragt, die Ziffer 1 als Postulat anzunehmen und die Ziffer 2 abzulehnen. Je donne la parole à la motionnaire, Mme von Wattenwyl.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). Cette motion sur la politique des transports a deux points : le premier point concerne les transports publics et la mobilité douce. Il demande au canton d'orienter prioritairement ses investissements à leur promotion et de se baser sur les accords de Paris qui impliquent la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En Suisse, le transport arrive largement en tête avec 32 pour cent des émissions de CO₂. La route représente à elle seule 30 pour cent de nos émissions. La hausse du nombre de kilomètres parcourus, l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et des voitures de tourisme à fort taux d'émissions expliquent ceci. Je pourrais aligner beaucoup de chiffres ... mais la réflexion doit aller au-delà d'une bataille de chiffres. Et si l'on visait une amélioration de notre qualité de vie ? Se déplacer autrement, avec un impact moindre sur notre environnement. Les temps changent, l'actualité nous bouscule, de nouvelles pratiques, de nouvelles offres de mobilité, une augmentation des capacités grâce aux progrès technologiques, une progression de l'intermodalité se développent. Il faut viser un système global de transport plus efficient, en ville comme à la campagne.

C'est en fait ce que propose le gouvernement en acceptant le premier point sous forme de postulat. Ceci nous convient et nous vous demandons de soutenir ce point 1 sous forme de postulat. C'est d'ailleurs ce qui ressort de la prise de position du gouvernement lors de la consultation du contre-projet sur l'initiative pour les glaciers (Initiative populaire « Pour un climat sain [initiative pour les glaciers] ») où ses arguments rejoignent les nôtres. Si vous ne les avez pas vu passer la semaine dernière, les voici : « Il est important selon lui de bien prendre en compte les trois dimensions de la politique climatique que sont l'environnement, l'économie et la société. Le Conseil-exécutif demande par ailleurs que la politique nationale des transports soit présentée de façon plus complète dans le rapport explicatif et que les transports publics aient davantage de poids. Dans le domaine de la mobilité, il y a lieu de diminuer les incitations indésirables sur le plan énergétique qui font augmenter le trafic ou qui peuvent représenter une charge supplémentaire pour l'environnement en raison de leur impact énergétique. » Et voilà, par ce postulat, le canton apportera sa pierre à l'édifice – et comme vous le savez, moi, j'aime les pierres !

Le point 2 demande un moratoire de 10 ans sur les investissements dans des *nouvelles* infrastructures routières, principalement destinées au trafic individuel motorisé. A coup de centaines de millions, le canton investit, vous le savez comme moi. Cet arrêt sur image devrait, à nos yeux, nous éviter de détruire nos terres agricoles, notre biodiversité, nos ressources naturelles, nos sols qui ne sont pas renouvelables. Regardez où passent les routes : pas sur les crêtes. A l'heure actuelle, pour se déplacer d'un point A à un point B, il existe plusieurs possibilités. Améliorer les dessertes, oui, le trafic individuel garde sa place, mais nous ne voulons pas de nouvelles infrastructures. Pour ce qui est des projets déjà votés, ils ne sont pas impactés, car nous parlons bien des *nouvelles* infrastructures. Nous vous remercions de soutenir le point 2 comme motion, ceci éviterait, comme le dit le gouvernement, une charge supplémentaire pour l'environnement.

Et permettez-moi encore une remarque : lorsque les Verts ont demandé à ce que l'on renforce et on

booste la mobilité électrique, on nous a répondu : « Ah, les batteries, le lithium, ce n'est pas propre. » O.K. On a essayé de responsabiliser la production. On nous répond ce dimanche : « C'est mauvais pour l'économie, il ne faut pas s'occuper de ce qui se passe en dehors de nos frontières. » Alors, quels seront aujourd'hui vos arguments pour vous opposer à la promotion des transports publics ?

Je vous demande d'accepter au moins le point 1 en postulat comme le Gouvernement le demande et pour compenser les bancs vides du côté de la gauche, abstenez-vous ou faites un tour aux WC.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Den Anfang macht Grossrätin Sandra Schneider für die SVP-Fraktion.

Sandra Schneider, Biel/Bienne (SVP). Im Strassenverkehr gibt es verschiedene Teilnehmer: Fussgänger, Velofahrer, Motorradfahrer ... Aber auch der ÖV nutzt die Strasseninfrastruktur. Hier diskutieren wir einmal mehr über einen Vorstoss, der verlangt, dass das Auto gegenüber den anderen benachteiligt wird. Dies ist einfach ignorant und falsch. Leider vergisst die linke Ratsseite immer wieder, dass ein grosser Teil der Bevölkerung auf das Auto angewiesen ist, sei es beruflich oder privat, weil diese Leute keine Tramhaltestelle vor der Nase haben oder alle fünf Minuten in einen Bus einsteigen können. Längst nicht jeder kann im Homeoffice arbeiten oder sich die Arbeitszeiten flexibel einteilen. Gerade während der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass das Auto an Wichtigkeit gewonnen hat. Viele Leute meiden Bus und Bahn als vermeidbare Virenschleudern und gehen aus Vorsicht lieber mit dem Auto zur Arbeit.

Sie fördern mit solchen Vorstössen nicht den Langsamverkehr, sondern Sie machen die Leute hässig, die jeden Tag arbeiten gehen müssen, um ihre Rechnungen, ihre Krankenkassenprämien und nicht zuletzt die hohen Steuern in diesem Kanton bezahlen zu können. Mit diesem Vorstoss sollen wichtige Strassenausbauten nicht gemacht oder wichtige Entlastungen wie der Bieler Westast verhindert werden. Dies obschon gerade die Westerschliessung ans Autobahnnetz in Biel absolut notwendig ist. Sie ist notwendig, damit nicht zuletzt auch die Quartiere vom Transitverkehr entlastet werden können. Stattdessen würde mit einem solchen Vorstoss die Situation künstlich verschärft: Er führt zu mehr Stau, mehr Lärm und am Schluss zu einem höheren Benzinverbrauch. Nein, danke! Die SVP-Fraktion wird diesen Vorstoss in beiden Punkten einstimmig ablehnen, sowohl als Postulat als auch als Motion.

Casimir von Arx, Schliern bei Köniz (glp). Die Berner Verkehrspolitik auf die Klimaziele ausrichten – dies ist genau nach dem Geschmack der Grünliberalen. Wir sehen nicht, was man dagegen haben könnte, und auch in der Antwort des Regierungsrates finden sich im Grunde keine Gegenargumente, sondern nur Zustimmung. Auch gegen die Priorisierung des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und des ÖV führt der Regierungsrat keine wirklichen Argumente an. Der Regierungsrat hat im Gegenteil sogar Argumente dafür geliefert. Sie erinnern sich: Während der Herbstsession hat der Herr Baudirektor gesagt, dass sowieso nicht alle Tiefbauprojekte realisiert werden. Voilà. Umso wichtiger ist es, dass auch im Tiefbau eine Priorisierung stattfindet. Aus diesen Gründen können wir Punkt 1 dieses Vorstosses zustimmen, sowohl als Motion als auch als Postulat. Eine Priorisierung schliesst ja nicht aus, dass auch Geld für den motorisierten Individualverkehr ausgegeben wird, wo dies dem Erreichen der Klimaziele dient, namentlich bei Investitionen, die der Elektrifizierung des Verkehrs dienen.

Zu Punkt 2 dieses Vorstosses: Dieser Punkt ist für die grosse Mehrheit der Glp-Fraktion zu absolut formuliert, um ihm als Motion zuzustimmen. Dazu wäre vielleicht noch zu klären, ob es sich beim E-Bike-Verkehr nicht auch um motorisierten Individualverkehr handelt. Dies als kleiner Witz am Rande. Für den Grundgedanken jedoch, mit Kapazitätsausbauten zurückhaltend zu sein, gibt es in unserer Fraktion Zustimmung und Sympathien. Die Mehrheit der Fraktion würde dem Punkt 2 als Postulat zustimmen. Wir gehen jedoch mit dem Regierungsrat einig, dass die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Natürlich soll auch auf unnötige Kapazitätsausbauten beim ÖV verzichtet werden, wie sie – wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf – teilweise in der Region Bern angedacht sind, beispielsweise mit dem Länggass-Tram. Wichtig ist, dass wir von einem einseitigen Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur wegkommen, anstatt einseitig und flächendeckend auf Maximallösungen zu setzen. Wir müssen viel stärker auf Massnahmen setzen, die helfen, den Verkehr zu vermeiden und ihn besser über den Tag zu verteilen oder nicht motorisiert abzuwickeln. Die Stichworte dazu lauten: Homeoffice, Mobility Pricing, Fussverkehr und Veloverkehr.

Antonio Bauen, Bern (Grüne). Zu Punkt 1 der Motion: Ja, die Berner Verkehrspolitik soll nach den Zielen des Klimaabkommens ausgerichtet, und Investitionen sollen für die Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs, insbesondere des Velo- und Fussverkehrs, priorisiert werden. Dies ist ein unabdingbares Muss, um beim Klimaschutz weiterkommen zu können. Wie Moussia von Wattenwyl bereits erwähnt hat, sagt auch der Regierungsrat in seiner Vernehmlassung zum Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative, dass es wichtig ist, bei der Ausgestaltung der Klimapolitik die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zu berücksichtigen. Der Regierungsrat beantragt in seiner Stellungnahme ausserdem, dass die nationale Verkehrspolitik im erläuternden Bericht breiter und umfassender dargestellt und der ÖV stärker gewichtet wird. Energetische Fehlansätze im Bereich der Mobilität, die zu Mehrverkehr oder aufgrund ihrer energetischen Wirkung zu einer Zusatzbelastung der Umwelt führen können, seien abzubauen, schreibt er weiter. Genau dies will auch Punkt 1 der vorliegenden Motion, Kolleginnen und Kollegen. Genau dies ist wichtig, damit wir hier ein Umdenken hinbekommen, sowie ein Um-Handeln.

In Punkt 2 fordert die Motion, die Investitionen für den Ausbau der Strassenkapazität mit mehrheitlich motorisiertem Individualverkehr für mindestens 10 Jahre zu unterbrechen. Dieses Moratorium würde Hand bieten und die Grundlage schaffen für das nochmalige Überdenken des ÖV-Angebots und die Mobilität als solches, und verhindern, dass wir zu früh in Dinge investieren, die am Ende gar nicht mehr nötig sind. Mein Vorredner hat Phänomene wie etwa Homeoffice und so weiter erwähnt, die schlussendlich weniger Verkehr zur Folge haben werden. Dann braucht es auch keine neue Infrastruktur. Wie erwähnt, verursacht der motorisierte Individualverkehr nach wie vor fast die Hälfte der CO₂-Emissionen in der Schweiz. Dazu gehört insbesondere ein grosser Anteil Freizeitverkehr. Werte Kolleginnen und Kollegen, die Folgen des Klimawandels für die Menschheit, und nicht zuletzt auf uns im Kanton Bern, sind weit gravierender als die Einflüsse der Corona-Pandemie. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass wir rasch griffige Massnahmen ergreifen, um den Klimaschutz nicht zuletzt auch beim motorisierten Individualverkehr durchzusetzen.

Wir Grünen stimmen somit Punkt 1 als Postulat zu. Dasselbe tun wir bei Punkt 2.

Kornelia Hässig, Zollikofen (SP). Wir haben durchaus Sympathien für diesen Vorstoss, weil wir das Ziel des Klimaschutzes, respektive netto null, ohne Veränderungen beim Verkehr nicht erreichen können. Den Mobilitätsbereich zu verändern, ist wohl die grösste Herausforderung, die in den nächsten Jahren auf uns wartet und die wir gemeinsam stemmen müssen. Ideen und Vorstösse, wie man dies erreichen und wie man auch im Mobilitätsbereich zur Klimaneutralität gelangen könnte, sind aus unserer Sicht höchst willkommen. Neue Ideen haben es immer schwer, erstens, bis sie so formuliert sind, dass sie auch umgesetzt werden können, und zweitens, bis sie in unseren Köpfen verankert sind. Man sagt so schön: Aller Anfang ist schwer.

Wie gesagt, haben wir durchaus Sympathien für ein Moratorium im Strassenbereich, weil es klar ist, dass wir in den nächsten Jahren grössere Herausforderungen stemmen müssen, die prioritärer sind als neue Strassen zu bauen. In diesem Sinne finden wir durchaus auch, dass wir während der nächsten zehn Jahre im Strassenbau bewusst etwas weniger tun können und dass es sich lohnt, darüber nachzudenken. Damit könnte man mehr Geld freispielen für Klimamassnahmen, wie etwa ein Gebäudeprogramm, ein solares Impulsprogramm, die Förderung von Wärmeverbünden und Ladestationen et cetera, um nur ein paar Stichworte zu nennen.

Deshalb unsere Haltung: Punkt 1 unterstützen wir auch als Motion, aber Punkt 2 nur als Postulat, und dies nur grossmehrheitlich. Der Punkt 2 ist zu wenig klar formuliert, er ist noch nicht ganz praxistauglich. Mit der Überweisung als Postulat geben wir immerhin dem Kanton den Auftrag, darüber nachzudenken, und wir geben ihm die Chance, bessere Vorschläge einzubringen.

Jürg Rothenbühler, Lauperswil (BDP). Der Kanton Bern verfügt bereits über eine gute Verkehrspolitik, die einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, wobei man versucht, die einzelnen Verkehrsmittel nicht unbedingt gegeneinander auszuspielen. Es braucht alles. Es ist sicher wichtig und richtig, dass man beim Langsamverkehr genau hinschauen muss, zumindest bei der Sicherheit. Zu Position 1 schreibt ja der Regierungsrat, dass im Grundsatz die Grundlagen in den Richtplänen oder auch in der Gesamtmobilitätsstrategie bereits enthalten sind. Wir sehen in der BDP aber auch die Notwendigkeit, die Treibhausgase des Verkehrs in den nächsten Jahren stark zu reduzieren.

Die BDP könnte einer Motion hier nicht zustimmen, aber einem Postulat, welches jetzt ja vorliegt, würde die BDP mehrheitlich zustimmen. Zu Punkt 2: Dort können wir weder einer Motion noch einem Postulat zustimmen. Es sind diverse Projekte im Kanton Bern bereits bewilligt. Sie wurden de-

mokratisch entschieden. Dies betrifft zum Beispiel den Oberaargau und das Emmental, wie Sie lesen konnten. Wenn man dieser Motion bzw. diesem Postulat zustimmen würde, würde es vor allem wieder die ländlichen Regionen treffen. Diese wären leidtragend. Deshalb lehnen wir dies ab.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP). Das Moratorium ist für uns der falsche Weg. Die Umstellung auf Elektromotoren und bei Lastwagen auf Wasserstoff wird aus wirtschaftlichen Gründen erfolgen, und zwar disruptiv, das heisst, schneller als erwartet. Stellen Sie sich vor: Diese Mobilität ist leise, generiert keine Schadstoffe und die Energie wird aus überschüssiger Solarenergie generiert. Dies ist keine Vision, es ist schon heute Realität, man kann dies heute schon tun. Die Mobilität ist eine wichtige Stütze der Gesellschaft. Ich denke, nur die Corona-Pandemie konnte sie eindämmen. Der Langsamverkehr wird aus unserer Sicht durch bestehende Gesetze und Richtlinien genügend gefördert. Mit selbstfahrenden Fahrzeugen entstehen neue Möglichkeiten. Ich nenne nur «traffic as a service», wo Sie vom Auto abgeholt werden und nach der Fahrt nicht mehr herumsteht. Sie teilen ein Auto, welches nicht mehr zuhause in der Garage steht. Auch dieses braucht Fahrraum, damit es fahren kann. Auch der ÖV braucht Strassen, um zu fahren. Zum Moratorium selber kann man sagen: Wenn man heute ein Strassenprojekt durchbringt, dann bringt man es nur noch an neuralgischen Stellen durch. Luxusprojekte oder «Nice-to-haves» sind heute eh schon nicht mehr möglich. Ein Quasi-Moratorium haben wir eigentlich schon durch das überlastete AGG und das Bundesamt für Verkehr (BAV). Diese bringen ja unsere Investitionen nicht zum Fliegen. Die FDP nimmt Punkt 1 als Postulat an und schreibt ihn ab. Damit stelle ich gleich den Antrag, Punkt 1 abzuschreiben. Die Bevormundung durch Punkt 2 lehnen wir klar ab.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). Dieser Vorstoss mag für Tramelan und Thun gut sein, wo die Motionärinnen wohnen. Im Emmental und im Oberaargau, in Biel, in Bern-Nord und oberhalb von Thun können wir nicht nur noch zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sein. Ich kann meinen 21-Tonnen-Raupenbagger nicht mit dem Velohänger von einer Baustelle zur anderen zügeln. (*Heiterkeit / Hilarité*) Für das Gewerbe in unserem Kanton reicht es nicht, wenn wir nur noch Investitionen für die Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs priorisieren. Punkt 2 verlangt ein Moratorium für mindestens zehn Jahre. Dies kommt für uns gar nicht infrage. Wir wollen nicht die geplanten Strassenprojekte lahmlegen. Die EDU-Fraktion lehnt beide Punkte ab.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Ich nutze gerne die Gelegenheit, um meinem Vorredner ein wenig zu widersprechen. Der Punkt 1 dient ganz speziell dem Emmental und dem Oberland sowie dem Jura, weil gerade dort noch recht viele Lücken beim Langsamverkehr bestehen, die in nächster Zeit geschlossen werden sollen. Ja, dass man darauf achtet, die Velowege zu verbinden und gute Velorouten zu haben, ist ein Zeichen der Zeit. Deshalb werden wir Punkt 1 dieses Postulats zustimmen. Bei Punkt 2 geht es um ein Moratorium. Ich war in den letzten 20 Jahren sehr häufig als Velofahrer auf den schönen Velowegen in Deutschland und Holland unterwegs. Ich habe mich immer darauf geachtet, wie die es bautechnisch gelöst haben. Genau in diesem Punkt widerspricht das Moratorium dem Punkt 1: Nicht selten habe ich gesehen, dass man den alten Strassenraum für den Langsamverkehr reservierte und man diesen nur noch zu gewissen Zeiten mit dem Auto befahren durfte. Für den motorisierten Individualverkehr brauchte man einen neuen Strassenraum. Ich denke, gerade in den Agglomerationen werden solche Modelle nötig sein, wenn man den Punkt 1 ernst nimmt. Deshalb wäre es kontraproduktiv, ein Moratorium oben drauf zu setzen. All die Verkehrsteilnehmer, von denen wir gesprochen haben – der Velofahrer, der Autofahrer, der Lastwagenfahrer (oder zumindest der Lieferwagenfahrer) – bin immer wieder ich. Ich bin mit dem Velo unterwegs, ich fahre mit dem Auto und manchmal mit dem Lieferwagen herum. Mit dem Lastwagen darf ich nicht fahren, aber dazu gibt es Kollegen, die Waren zu uns in den Betrieb bringen und sie wieder abholen. Deshalb müssen wir diese Verkehrsträger zusammen mit dem ÖV nebeneinander sehen und nicht direkt als Konkurrenz. Die EVP nimmt den Punkt 1 als Postulat an. Den Punkt 2 lehnen wir ab.

Präsident. Damit haben wir sämtliche acht Fraktionen angehört. Wir kommen zu den Einzelsprecherinnen und Einzelsprechern. Monsieur Roland Benoit, vous avez la parole.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). A Moussia, j'aimerais peut-être lui dire que je n'aime pas trop qu'on me dise ce que je dois voter. Je crois qu'on est tous, ici dans la salle, assez grands pour savoir ce que l'on doit et ce que l'on peut voter.

J'en ai un peu marre qu'il y ait toujours ces critiques sur les voitures, sur les autos. On demande au point 1 de créer de nouvelles bases légales. Aujourd'hui, on fait déjà d'immenses efforts au niveau financier vis-à-vis des transports publics que l'on soutient à bout de bras. On en voudrait encore davantage. L'automobiliste, que l'on appelle souvent « la vache à lait », en a marre et surtout assez qu'on retire toujours plus d'argent de son porte-monnaie. Pour ces raisons, et pour le fait de ne pas vouloir créer de nouvelles bases légales qui ne sont pas nécessaires puisque le canton dit qu'il peut déjà soutenir actuellement ce que l'on a, je vous invite, chers collègues, à refuser ce point 1 en tant que postulat.

Et le point 2, alors, un moratorium, mais pourquoi ? Moussia, on vient d'une région limitrophe, le contournement de Bienne n'est pas terminé, et je vous rappelle que le canton de Berne devra soutenir la facture de ce contournement, à hauteur environ entre 8 et 12 pour cent. Donc, pourquoi demander aujourd'hui ce moratorium ? On a besoin de ce contournement. Et également d'autres contournements comme celui d'Aarwangen et l'autre, je ne l'ai pas en tête, où la décision ici au niveau financier a déjà été prise et les travaux ont déjà été commencés. Donc, donnons la possibilité à notre canton de suivre l'évolution et d'assurer la sécurité aussi au niveau du transport individuel qui est absolument nécessaire pour les régions limitrophes. A ce titre-là, je vous invite à refuser le point 2 en tant que motion et en tant que postulat, comme l'a dit notre collègue Sandra Schneider.

Präsident. Madame von Wattenwyl, est-ce que vous voulez parler avant ou après le gouvernement ? – Avant ? Alors, vous avez la parole.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). Je vais juste revenir sur ce que M. Benoit vient de dire : il n'aime pas qu'on lui dise quoi voter mais il vient de vous inviter à voter selon ses idées. Donc, chacun les siennes. Et il me semble que chaque fois que quelqu'un vient ici devant, c'est pour inviter le plénum à prendre position.

Bref, je vous remercie pour toutes vos prises de position. J'aimerais quand même revenir sur une des bonnes idées du PEV : effectivement, garder les anciennes routes pour la mobilité douce, ça paraît une très bonne idée, ça se fait. Dans les nouvelles infrastructures ce qui dérange surtout les Verts, c'est le besoin de terre que ça nécessite. Et pour moi, c'est l'argument principal de cette motion. Elle n'était en tous les cas pas de s'opposer à la mobilité motorisée individuelle, parce qu'à Tramelan, j'invite les collègues de l'UDF à venir une fois à Tramelan, vous verrez que ce n'est pas tout facile avec les transports publics. Ne voyez pas ce postulat contre l'automobile, mais pour valoriser les transports publics qui seraient bénéfiques à tout le canton. Ça, c'est la première chose, c'est vraiment ce besoin pour moi de protéger les sols, la biodiversité. Maintenant, donc, je le répète, le point 1 a été transformé en postulat. Certains, comme le PLR, se sont prioritairement prononcés contre le moratoire : alors, je veux bien que ça choque, que ça rebute, ce point 2 du moratoire, je ne vais pas le passer en postulat, à mon avis, ça n'a pas de sens, soit c'est un moratoire, soit ce n'en n'est pas un. Je peux comprendre qu'il ne fasse pas envie. Mais ça ne doit pas pour autant vous rendre aigris et du coup de voter non au premier point qui, lui, a été modifié en postulat, pour lequel je ne demande pas le classement, parce que comme le dit le gouvernement, il y a encore des progrès à faire au niveau des émissions CO₂. Donc, merci pour la discussion, et puis, votez comme bon vous semble puisque certains n'aiment pas qu'on leur demande ce qu'ils ont à faire.

Präsident. Für das Schlusswort übergebe ich an Herrn Regierungsrat Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Per pedes, velophil mit oder ohne Elektromotor, in einer Diesel- oder Benzinkutsche, auf Hartschotter oder mit einer Oberleitung oder wie auch immer – es gibt verschiedene Möglichkeiten, um sich fortzubewegen und um glücklich zu werden. Es gibt verschiedenste Mobilitätsformen im Kanton Bern und ganz unterschiedliche Bedürfnisse. Es wurde richtig gesagt: Der Regierungsrat will diese nicht gegeneinander ausspielen, sondern schauen, was wo am besten ist. Dies schaut man immer wieder an. Deshalb komme ich zur Motion. Erstens machen wir das Ganze laufend. Deshalb nehmen wir es im Sinne einer Daueraufgabe mit. Den Punkt 2 lehnt der Regierungsrat dezidiert ab. Ich gebe Ihnen zwei Beispiele. Erstens, «Emmentalwärts»: Sie können den Innerortsverkehr in Oberburg und in Hasle bei Burgdorf um ein Drittel reduzieren oder sogar halbieren. Zweitens, «Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord»: Hier bringen Sie die 40 Lastwagen, die sich pro Stunde durch das Ganze hindurchquälen sicher auf die Umfahrung. Dann können Sie den Eltern wieder besser in die Augen schauen. Der Ort ist heute ein Unfallhotspot. Sie haben dann auch viel bessere Chancen, dass die Busse wieder pünktlich fahren

und die Anschlüsse erwisch werden können. Auch als Fussgänger geht es einem entsprechend besser.

Stimmen wir deshalb Punkt 1 als Postulat zu und lehnen Punkt 2 ab.

Präsident. Wir kommen zur Beschlussfassung: Traktandum 56, eine Motion von Grossrätin von Wattenwyl, «Berner Mobilität klimafreundlich umbauen – Moratorium für den Ausbau von zusätzlichen Strassenkapazitäten».

Wir befinden über den Punkt 1 in Form eines Postulats. Wer den Punkt 1 annehmen will, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.201; Ziff. 1; Postulat)

Vote (2020.RRGR.201 ; ch. 1 ; sous forme de Postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 80

Nein / Non 58

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 angenommen, mit 80 Ja- gegen 58 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen. Nun befinden wir noch über die Abschreibung. – Moment bitte. *(Grossrätin Fuhrer Wyss erklärt, dass der Abstimmungsknopf bei ihr nicht funktioniert und sie auch Ja gestimmt hätte. / La députée Fuhrer-Wyss déclare que son bouton de vote ne fonctionne pas et qu'elle aussi a voté oui.)* Das Pult Nummer 64 funktioniert nicht. Für das Protokoll: Die Nummer 64 stimmte Ja zu Ziffer 1.

Wir kommen zur Abschreibung. Wer die Ziffer 1 abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.201; Ziff. 1; Abschreibung)

Vote (2020.RRGR.201 ; ch. 1 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 79

Nein / Non 64

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 abgeschrieben, mit 79 Ja- gegen 64 Nein-Stimmen.

Wir kommen zur Ziffer 2. Wir befinden über die Ziffer 2 als Motion. Wer die Ziffer 2 als Motion annehmen will, stimmt Ja – Moment, wir haben eine technisch bedingte Pause. – Wir versuchen es. Wer die Ziffer 2 als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.201; Ziff. 2)

Vote (2020.RRGR.201 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 29

Nein / Non 108

Enthalten / Abstentions 4

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 abgelehnt, mit 29 Ja- gegen 108 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen.