

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

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

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

58 2020.RRGR.215 Motion 162-2020 Vanoni (Zollikofen, Grüne)
Kantonale Velo-Offensive II: Mit der Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärts machen!

58 2020.RRGR.215 Motion 162-2020 Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Offensive cantonale pour le vélo II : avancer plus rapidement en améliorant le réseau et en créant des voies prioritaires pour cyclistes !

Präsident. Wir kommen zu Traktandum 58, einer Motion von Grossrat Bruno Vanoni: «Kantonale Velo-Offensive II». Die Regierung schlägt vor: Ziffer 1, Annahme als Postulat; Ziffer 2, Annahme; Ziffer 3, Annahme als Postulat; Ziffer 4, Annahme als Postulat; Ziffer 5, Annahme als Postulat; Ziffer 6, Annahme und gleichzeitige Abschreibung. Ich erteile dem Motionär, Grossrat Bruno Vanoni, das Wort.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Vor gut zweieinhalb Jahren, im März 2018, hat der Grosse Rat, also wir, eine kantonale Velo-Offensive befürwortet, und zwar in einem grösseren Ausmass, als es der Regierungsrat damals gewollt hat. Ich muss allerdings einräumen, dass damals noch ein anderes Regierungsmitglied für die Veloförderung zuständig war. Vom jetzigen Verkehrsdirektor haben wir ja gehört, dass er sehr Velo-affin ist. Ich erinnere mich noch gut an diese Debatte. Es war nämlich die letzte Session vor den Grossratswahlen. Seither hat das Schweizer Volk dem «Bundesbeschluss Velo» zugestimmt, und im Kanton Bern gab es dafür eine Ja-Mehrheit von 72 Prozent – ein klares Zeichen, dass mit der Förderung von Velowegen vorwärtsgemacht werden soll. Die Umsetzung des Vorstosses, der Velo-Offensive I, ist im Gange. Der Regierungsrat hat letzten März im Bericht darüber informiert. Ich möchte anerkennen, dass unter dem aktuellen Baudirektor doch versucht wird, vorwärtzumachen mit der Förderung von Velowegen. Dies betrifft namentlich den Punkt, den wir damals als Postulat befürwortet haben betreffend die Schliessung von Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz, die schon lange bekannt sind. Aber die jetzige Motion fordert ein beschleunigtes Vorgehen bei diesem Punkt. Der Regierungsrat will die Ziffer 1 nur als Postulat entgegennehmen. Wer wirklich vorwärtsmachen wollte, müsste eigentlich diesem Punkt als Motion zustimmen.

Zu Ziffer 2 der Motion kann ich an den Beschluss des Regierungsrates vom Mai dieses Jahres anknüpfen, wo er Anpassungen am Sachplan Veloverkehr beschlossen hat. Dabei hat er vor allem auch die Idee von «Velobahnen», oder wie man jetzt sagt, «Vorrangrouten», im Sachplan verankert. Dies war sicher ein ganz wichtiger Schritt. Nur, wenn man sich in diesen Sachplan vertieft und auch noch die Planungen der Regionalkonferenzen, der regionalen Verkehrskonferenzen anschaut, merkt man rasch, dass da zuerst einmal viele Studien gemacht werden müssen und es noch viel Zeit braucht, bis man an die Umsetzung wichtiger Vorrangrouten gehen kann. Ein Beispiel: Für die wichtige Pendlerstrecke von Bern via Muri nach Rubigen soll bis 2027, also bis in sieben Jahren, eine Studie gemacht werden. So kann man das zusätzliche Potenzial, das man den schnellen E-Bikes verdanken, nicht ausschöpfen, jedenfalls nicht innert nützlicher Frist. Deshalb lautet die Kernforderung der Motion in Ziffer 2, dass der Regierungsrat beauftragt werden solle, die Planung und Einrichtung schneller Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden voranzutreiben.

Es ist sehr erfreulich, dass der Regierungsrat diesen Punkt als Motion entgegennehmen will, aber um wirklich vorwärtsmachen zu können, bräuchte es einen neuen Zeitplan, es bräuchte vor allem auch die nötigen finanziellen Mittel und es bräuchte in der Fachstelle des kantonalen Tiefbauamts (TBA) einen genügend grossen Personalbestand. Dies sind die Forderungen der Ziffern 3, 4 und 5 der Motion. Der Regierungsrat anerkennt in der Stellungnahme, dass es zusätzliche personelle Ressourcen im TBA braucht, und er ist auch bereit zu prüfen, ob er mit einer Priorisierung finanzielle Mittel freimachen kann, um zumindest punktuell mit der Schliessung von Netzlücken und mit der

Schaffung von Vorrangrouten vorwärtszumachen. Auch dies ist erfreulich. Aber natürlich wäre es ein stärkeres Zeichen, wenn wir die Forderungen der Ziffern 3 bis 5 als Motion und nicht nur als Postulat beschliessen würden.

Bei Ziffer 6 haben wir zwar den Eindruck, dass die Frage, die da ein wenig in Klammern gestellt wurde nach den Rechtsgrundlagen für temporäre Velobahnen eigentlich nicht beantwortet wurde. Aber vielleicht sind solche temporäre Velobahnen, oder neudeutsch «Pop-up bike lanes», wie sie in verschiedenen Städten im Ausland und auch in der Westschweiz wegen des Velobooms in der Zeit des Corona-Lockdowns eingerichtet wurden, auch nicht gerade das Gelbe vom Ei. Deshalb können wir Motionäre uns mit der Haltung des Regierungsrats zu Ziffer 6 zufriedengeben. Er beantragt Annahme der Motion und Abschreibung. Alles in allem ... (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*). Die kantonale Velo-Offensive I haben wir im März 2018 beschlossen. Jetzt geht es darum, den eingeschlagenen Weg zur Veloförderung zu beschleunigen und dem Regierungsrat, der wirklich veloaffin ist, ein bisschen Schub, ein bisschen Rückenwind zu geben.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Als Erster spricht Samuel Kullmann für die EDU-Fraktion.

Samuel Kullmann, Thun (EDU). Die Redefreudigkeit scheint sich bis jetzt in Grenzen zu halten, und ich wollte mich nicht aufdrängen, wenn das so eine klare Sache ist. Doch ich habe noch ein paar Informationen, die ich mit Ihnen teilen möchte, ein paar Aspekte, die aus meiner Sicht wichtig sind. Die EDU-Fraktion hat vor zwei Jahren den entsprechenden Vorstoss bereits unterstützt, und wir helfen auch dieses Mal in allen Punkten mit, auch als Motion, denn wir denken, dass in diesem Bereich noch viel Potenzial vorhanden ist, das noch nicht ausgeschöpft wurde. Es ist deshalb absolut berechtigt, eine Priorisierung zugunsten des Veloverkehrs vorzunehmen. Ich möchte vor allem auf den Aspekt des Pendelns eingehen. Ich habe selber seit anderthalb Jahren ein E-Bike. Dieses hat mir sehr viel Lebensqualität und auch Zeitersparnis beim Pendeln gebracht. Alles, was 15 bis 20 Kilometer entfernt ist, erreiche ich mit dem E-Bike in der Regel schneller als mit dem Auto, und natürlich sowieso schneller als mit dem ÖV.

Im Jahr 2016 hat das Bundesamt für Statistik eine Erhebung zur Pendlermobilität durchgeführt. Ich fand diese sehr interessant, denn es kommt zum Vorschein, dass eigentlich das Velo als Pendelfahrzeug nur bis zu einer Distanz von 5 Kilometern zum Einsatz kommt. 19 Prozent der Pendler brauchen es für Pendeldistanzen bis 5 Kilometern. Zwischen 5 und 10 Kilometern sind es noch 5 Prozent, und zwischen 10 und 20 Kilometern noch 1 Prozent. Dies ist ein Bereich, der mit E-Bikes absolut machbar wäre und wo es sogar sehr sinnvoll und sehr zeit- und energieeffizient wäre. Aus meiner Überzeugung würde es sogar auch mehr Lebensqualität bieten. Trotzdem legt im Bereich von 10 bis 20 Kilometern nur 1 Prozent die Strecke mit dem Velo bzw. E-Bike zurück. Die Wegstrecke von 20 bis 50 Kilometern erscheint praktisch nicht mehr in der Statistik. Ich selber bin heute 30 Kilometer von Thun nach Bern gefahren, und das ging sehr gut. Ich denke, dass auch in diesem Bereich Potenzial liegt, das nicht ausgeschöpft wurde. Um dies attraktiver zu machen, wären natürlich schnellere Velorouten ein wichtiges Puzzleteil. Wir wissen es alle: Auch wenn Sie überzeugte, leidenschaftliche Autofahrer sind, werden Sie froh sein um jeden, der nicht mit dem Velo die Strasse verstopft, sondern auf einer separaten Veloroute unterwegs ist. Dies wäre für alle Verkehrsteilnehmer, für die gesamte Mobilität zu begrüssen. Auch jene, die zu Stosszeiten in überfüllten Zügen unterwegs sind, werden es begrüssen, wenn man von staatlicher Seite einen zusätzlichen Effort macht, um die Velopendler-Mobilität stärker zu fördern und mit einer entsprechenden Infrastruktur auszustatten. Ich bitte Sie deshalb, diesem Vorstoss in allen Punkten als Motion zuzustimmen. Bei Punkt 6 können wir uns auch mit dem Regierungsrat einverstanden erklären und diesen abschreiben. Aber für die anderen Punkte braucht es ein klares Zeichen in Form einer Motion.

André Roggli, Rüschegg Heubach (BDP). Das Velo und das E-Bike haben klar an Bedeutung gewonnen. Die BDP-Fraktion sagt Ja zum Velo als Verkehrsmittel und unterstützt den Individualverkehr mit dem Velo, gerade auch zu Zeiten von Covid-19. Auch ich habe ein E-Bike, und zwischendurch fahre ich auch damit zur Arbeit, vom schönen Rüschegg aus nach Bern. Dies sind etwas mehr als 30 Kilometer, und es geht steil bergauf und bergab. Ich habe somit ähnliche Erfahrungen gemacht wie mein Vorredner. Ich kenne die Perspektive des Velofahrers auf einer Strasse, wo es keine Velorouten gibt, und ich kenne auch die Perspektive der Autofahrer, die ich häufiger einnehme. Ich kann auch bestätigen, dass es manchmal praktischer wäre, wenn man weniger Velos

auf der Strasse hätte. Gleichzeitig soll es ein Miteinander sein. Nur wenn wir zusammengehen, haben wir eine gewisse Sicherheit. Das Velo bedeutet nämlich auch Sicherheit in dem Sinne, dass der Verkehr verlangsamt werden sollte. Zusammengehen und miteinander unterwegs Sein bedeutet Entspannung und Gelassenheit, wenn es uns gelingt. Die Diskussion zu den verschiedenen Ziffern hat in unserer Fraktion ergeben, dass wir uns den Anträgen der Regierung anschliessen und diese unterstützen. Der BDP-Fraktion ist es trotzdem wichtig, dass Projekte vorangetrieben werden. Gleichzeitig wollen wir daran denken, dass die Fokussierung auf die vorhandenen Ressourcen gewährleistet sein muss, sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht. Wir sind der Überzeugung, dass wir mit der Zeitplanung, die jetzt schon erstellt wurde, sehr gut weiterfahren können; wenn wir uns jetzt entscheiden, diese Zeitplanung über den Haufen zu werfen, generieren wir nicht nur einen zusätzlichen Ressourcenverbrauch im Kanton, sondern auch in den Regionen und in den Gemeinden. In diesem Sinne unterstützen wir die Anträge der Regierung vollumfänglich.

Casimir von Arx, Schliern bei Köniz (glp). Diese Motion verlangt, dass der Veloverkehr stärker und vor allem rascher gefördert wird. Dies entspricht klar der Haltung der glp. Da sind sich offenbar alle einig, so liest sich zumindest auch die Antwort des Regierungsrates auf den ersten Blick. Auf den zweiten Blick kommen gewisse Zweifel auf. Zwar steht geschrieben, dem Veloverkehr werde in den Planungsinstrumenten eine hohe Priorität eingeräumt, und die Infrastruktur für den Veloverkehr sei ein wichtiger Pfeiler der Verkehrspolitik. Aber wohin fliesst der grösste Teil der Verkehrsinvestitionen unseres Kantons? In die Veloinfrastruktur? Wir sind uns wohl einig, dass dies nicht der Fall ist. Weitere Zweifel kommen auf, wenn man sich durch das regierungsrätliche Loblied auf den Veloverkehr durchgelesen hat und dann in der Antwort des Regierungsrates zu folgendem Satz kommt: «Der Handlungsspielraum für eine beschleunigte Umsetzung von Veloinfrastrukturen durch weitere Priorisierungen ist im gegebenen finanzpolitischen Kontext deshalb äusserst eingeschränkt.» Dieser Satz fasst im Grunde den Rest der Antwort zusammen. Der Regierungsrat will sich zwar offenkundig nicht für eine Ablehnung dieses Anliegens aussprechen. Man gewinnt aber auch nicht den Eindruck, dass sich etwas ändert, wenn dieser Vorstoss im Sinne des Regierungsrates grösstenteils als Postulat überwiesen wird. Die Glp-Fraktion streitet nicht ab, dass Planungen komplex sein können, vor allem, wenn sie sich über mehrere staatliche Ebenen erstrecken, und dass die Ressourcen nicht ausreichen, um alles zu tun und gewisse Dinge auch noch vorzuziehen. Genau darum braucht es eine Priorisierung. Wenn man tatsächlich priorisiert, wie es diese Motion verlangt, dann gibt es durchaus Spielraum für eine beschleunigte Realisierung der geforderten Veloinfrastruktur. Wie schon unter Traktandum 56 ausgeführt, ist der Veloverkehr einer der Pfeiler, auf die die glp setzt, um die grossen Herausforderungen im Bereich Mobilität zu bewältigen.

Die Glp-Fraktion stimmt deshalb allen Ziffern des Vorstosses als Motion zu. Bei Punkt 6 stimmen wir auch wie vom Regierungsrat beantragt und begründet für die Abschreibung. Bei allen anderen Punkten nicht. Einzelne Mitglieder der Fraktion bestehen im Übrigen nicht darauf, dass der Kanton für seine Bemühungen den Begriff «Velo-Offensive» übernimmt. Dann habe ich noch eine weitere Massnahme, die im Vorstoss nicht enthalten ist, die man aber auch noch bedenken könnte. Dem Vernehmen nach ist es so, dass es, wenn es bei Planungsarbeiten Konflikte zwischen Veloverkehr und ÖV gibt, die Meinung von ÖV-Transportunternehmen im städtischen Bereich relativ hoch gewichtet wird. Auch diese Praxis könnte man überdenken, um zu einer beschleunigten Verbesserung der Veloinfrastruktur zu gelangen.

Ich komme zum Schluss und erlaube mir noch eine persönliche Bemerkung: In der Motionsbegründung heisst es, der Begriff «Langsamverkehr» sei irreführend. Dies ist so. Gerade im städtischen Gebiet ist das Velo häufig das schnellste Verkehrsmittel. Man muss dort also differenzieren. Ich denke, differenzieren muss man aber auch bei dem Begriff, der als Alternative vorgeschlagen wird: «sanfte Mobilität». Für den Fussverkehr ist dies sicher zutreffend, und teils auch für den Veloverkehr. Ob der Begriff für schnelle E-Bikes noch zutreffend ist, sei dahingestellt.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Die Zukunft der Mobilität heisst «Velo». Wir haben hier verschiedentlich gehört, dass man dem Velo in Zukunft eine grössere Bedeutung beimessen soll und muss. Ich möchte bei dieser Gelegenheit aber als erstes dem Regierungsrat und der Baudirektion herzlich für das Engagement danken, das man in dieser Sache bisher schon an den Tag gelegt hat. Ich habe im Rahmen einer Begleitgruppe während der letzten Monate erleben dürfen, dass in der Baudirektion im Umgang mit dem Langsamverkehr eine hohe Kompetenz vorhanden ist. Dies hat mich sehr gefreut. Man geht das Ganze sehr sachlich an. Ich bin überzeugt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Das Tempo ist nun etwas, das ein wenig unter den Nägeln brennt. Trotzdem wer-

den wir nicht alles explosionsartig verändern können. Sie helfen mit, wenn Sie diese Motion in allen Punkten überweisen. Den Punkt 6 abzuschreiben, ist sicher richtig. Damit stärken wir auch den zuständigen Leuten in unserer Verwaltung den Rücken, um auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Stefan Jordi, Bern (SP). Ich habe gerade ein Problem, ich habe keinen Zugang zu meinen Notizen, aber ich versuche nun, auswendig zu sprechen. Sie haben vom Präsidenten von Pro Velo Kanton Bern eine Mail erhalten, in der er Ihnen empfiehlt, alle Punkte dieses Vorstosses als Motion anzunehmen. Weshalb? Ich denke, die Motion rennt offene Türen ein. Wenn Sie den Sachplan Veloverkehr gelesen haben, haben Sie gesehen, dass der Kanton eine gute Auslegeordnung macht und aufzeigt, wo es Potenzial gibt, um Netzlücken zu schliessen. In der Beantwortung dieser Motion hingegen verlässt den Regierungsrat ein wenig der Mut. Es braucht nämlich verschiedene Elemente, damit die Veloförderung nicht in dem Tempo vorwärtsgeht, welches meine Vorredner ein wenig angetönt haben: Es geht nämlich sehr langsam vorwärts. Es braucht eine saubere Planung, es braucht personelle und finanzielle Ressourcen, damit man vorwärtsmachen kann. Man hat beispielsweise in der Stadt Bern gesehen, wie rasch es gehen kann und wie viele Leute man aufs Velo bringt. Ich meine nicht nur, wie viele Leute in der Freizeit aufs Velo steigen, sondern auch wie viele Berufspendler es gibt. Während des Lockdowns im Frühling hat man gesehen, wie viele Leute ihr Velo hervorgeholt haben und nicht nur mit dem Auto oder dem ÖV zur Arbeit gefahren sind. Wer für den nächsten Frühling ein Velo kaufen will, ein E-Bike beispielsweise, muss sehr lange warten, weil die Lieferfristen für E-Bikes sehr lang sind. Dieser Boom wird hoffentlich anhalten. Deshalb muss der Kanton vorwärtsmachen bei der Veloförderung. Deshalb bittet Sie die SP-JUSO-PSA-Fraktion, allen Punkten der Motion zuzustimmen. Was Punkt 6 betrifft, haben es meine Vorredner anders beurteilt als ich. Es geht nicht nur um die temporären Velo-Vorrangrouten, es geht auch um die definitiven Vorrangrouten. Es gibt sehr viele Akteure, die hier mit an Bord sein müssen. Es beginnt beim Bund und endet bei den Gemeinden. Dazwischen gibt es, denken wir, vielleicht noch Optimierungspotenzial, was die rechtlichen Grundlagen anbelangt. Ich bitte Sie deshalb, alle Punkte dieser Motion in Form einer Motion anzunehmen und Punkt 6 nicht abzuschreiben.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Ich kann es vorwegnehmen: Die grüne Fraktion unterstützt dieses Anliegen vollständig in allen Punkten, wie es vom Motionär ausgeführt wurde. Ich denke, wir können heute feststellen, dass das Thema «Velo» beim Regierungsrat, aber auch hier drin, an Bedeutung gewonnen hat. Bisherige Entscheide haben dies auch gezeigt. Dies ist positiv, und das kann man würdigen und wertschätzen.

Wie ein Vorredner gesagt hat, ist das Velo ein Teil der Mobilität der Zukunft. Es ist uns aber immer allen klar: Auch die Mobilität der Zukunft wird nicht nur auf einem einzigen Verkehrsmittel beruhen, sondern es werden verschiedene sein. Sehr schön war das Votum vom Kollegen aus der BDP, der vom «Individualverkehr mit dem Velo» gesprochen hat. Ja, das Velo ist genau das, es gehört auch zum Individualverkehr, es ist einfach nicht motorisiert, oder in den meisten Fällen nicht motorisiert. Es ist ein sehr individuelles Verkehrsmittel. Vielleicht überzeugt dies auch Liberale hier im Saal. Es ist ein sehr individuelles Verkehrsmittel, welches schnell ist und die Möglichkeiten bietet, klimafreundliche Antworten zu geben. Ich muss jetzt nicht alles betonen. Wie gesagt, haben wir noch viel Luft nach oben.

Um es ein wenig zu kürzen, möchte ich nur auf zwei Punkte eingehen. Der eine Punkt ist die Frage der Priorisierung. Den Grünen ist, wie ich gesagt habe, klar, dass es verschiedene Verkehrsmittel braucht, auch in Zukunft. Sie sollen möglichst klimafreundlich sein. Es braucht aber trotzdem eine Priorisierung. Ich appelliere an Sie: Überlegen Sie sich, diese Punkte der Regierung in der verbindlichen Form der Motion mit auf den Weg zu geben. Wenn es natürlich um die genannten Planungsprozesse geht, die durchaus komplex sind, braucht es manchmal eine Priorisierung. Man muss sagen, man wolle das Velo priorisieren. Das ist nicht absolut, aber es ist eine Priorisierung bei der Abwägung mit anderen Interessen, die durchaus auch berücksichtigt werden müssen. Dies ist als Forderung zu verstehen, hier für mehr Dynamik zu sorgen.

Ein Punkt noch zur Frage der Vorrangrouten: Dies ist für die Pendlerinnen und Pendler ein sehr wichtiger Punkt. Es sind nicht alle Vorrangrouten, sondern nur diejenigen, die im Sachplan Velo stehen. Ich denke auch, dass die Regierung hier sehr detailliert und sehr kompetent und breit abgestützt wichtige Grundlagen geschaffen. Aber die Vorrangrouten sollen genau zeigen, wo sich die Pendlerinnen und Pendler schnell von A nach B bewegen und das Velo im Alltag für die Mobilität nutzen können. Diese Routen liegen oft abseits der Strassen. Es braucht deshalb wichtige Verhand-

lungen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern und mit den Gemeinden. Die grüne Fraktion findet auch, dass es etwas schneller gehen müsste.

Fazit: die grüne Fraktion unterstützt diese Motion in allen Punkten. Bei Punkt 6 können wir mit der Abschreibung leben, wenn der Motionär damit einverstanden ist. Wichtig ist, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Jetzt braucht es jedoch eine gewisse Beschleunigung. Wir haben vorhin darüber diskutiert, ob es sich jetzt um «mobilité douce» handelt oder nicht. Aber ich denke, die Beschleunigung braucht es auf politischer Ebene. Helfen wir mit, die politische Beschleunigung des Veloverkehrs zu realisieren. Wir sind froh um die Unterstützung.

Alfred Bärtschi, Lützelflüh (SVP). Im Grossen und Ganzen folgen wir der Begründung des Regierungsrates. Beim Resultat hingegen nicht ganz. Die Infrastruktur-Massnahmen für die Erreichung dieses Ziels sind schon heute sehr gut. Wir haben verschiedene Planungsinstrumente. Dies wurde vielleicht vorhin schon gesagt. Dazu gehören die RGSK, die Agglo-Programme, der Strassennetzplan, und der Sachplan Velo. Diese verfolgen eigentlich die Ziele dieser Motion bereits. Wir sehen nicht unbedingt ein, weshalb man den Velos den Vorrang geben muss. Hier haben wir ein grosses Problem. Wir wollen nicht, dass der Kanton baut und dem einen oder anderen den Vorrang gibt, und dann einen Monat, ein Jahr oder zwei Jahre später mit dem nächsten Projekt kommt und feststellt, dass man noch einen Veloweg machen oder für den Schwerverkehr oder für die Fussgänger etwas tun sollte. Vielmehr muss alles zusammengehen. Das Ganze ist komplex und braucht eine gewisse Zeit. Deshalb unterstützen wir nicht alle Punkte so, wie es beantragt wurde.

Ich komme zu den Punkten. Den Punkt 1 lehnen wir grossmehrheitlich ab. Dies wird schon getan. Den Punkt 2 unterstützen wir mehrheitlich als Postulat. Punkt 3 lehnen wir als Motion sowie als Postulat ab. Punkt 4 lehnen wir auch mehrheitlich ab, weil es eigentlich schon erledigt wird. Punkt 5 lehnen wir auch ab. Punkt 6 schreiben wir ab.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP). Das Schliessen von Netzlücken und das Schaffen von Velo-Vorrangrouten finden wir sehr sinnvoll und nötig. Wir sind vom grossen Potenzial absolut überzeugt. Wir sind auch davon überzeugt, dass möglichst gefahrlose Velorouten wichtig sind und benötigt werden und eine Umlagerung stattfinden soll. Wir stellen aber auch fest, dass das Velo bereits heute beim Kanton eine hohe Priorität geniesst. Manchmal gilt auch im Leben das Motto «Langsam, es eilt!» Wir danken dem Regierungsrat für die sorgfältigen Antworten. Auch wir wissen um die Komplexität. Man kann nicht einfach einen Veloweg bauen und im Nachhinein eine Autostrasse. Das Ganze ist effektiv komplex, das können Sie mir glauben. Diejenigen, die mich kennen, wissen, dass ich in verschiedenen Projekten mitgearbeitet habe. Es ging nie darum, dass man die Velos nicht wollte. Vielmehr hatte es so viele Akteure, dass man es fast nicht hinbekam. Ich denke, heutzutage bringen Sie kein Projekt mehr durch, ohne das Thema Velo gut anzuschauen. Die FDP stimmt in allen Punkten so, wie es die Regierung vorgeschlagen hat.

Präsident. Ich erteile dem Regierungsrat Christoph Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Ich bin froh, dass Grossrat Walter Schilt wieder hier ist, denn dieser ist mein Zeuge dafür, dass man im Velobereich etwas tut. Aber wir haben ganz klar limitierte personelle und finanzielle Ressourcen. Wir verstehen diesen Auftrag als Daueraufgabe. Wir haben auch für die – wie ich heute gelernt habe, «Pop-up bike lanes» – die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen. Ich habe als Velodirektor von Frau Grossrätin Imboden gehört, es gebe mehr Luft nach oben. Wahrscheinlich gäbe es mehr Luft nach oben, als in den Pneus meiner Velos im Augenblick steckt, aber die Saison ist für mich jetzt eigentlich vorbei. Wir werden dranbleiben, aber Sie werden begreifen, «dass mir nid chöi überutere» – ich bin gespannt, wie man dies im Tagblatt übersetzt. Ich bin froh, wenn Sie in dem Sinn und Geist abstimmen, wie es der Regierungsrat skizziert hat. Es ist und bleibt eine Daueraufgabe, wie ich schon gesagt habe. Man muss die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abstimmen. Stimmen Sie so wie der Regierungsrat, dann machen Sie mir eine Freude.

Präsident. Ich hätte «überutere» mit «überborden» übersetzt. (*Heiterkeit / Hilarité*) Der Motionär, Bruno Vanoni, wünscht nochmals das Wort.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Es macht mir Freude, auch einmal ein wenig Freude zu machen. Ich möchte mich für die breite und zumindest verbale Unterstützung für die Veloförderung

bedanken, die ich gehört habe. Ich möchte noch daran erinnern: Schon der Vorstoss an sich wurde von mindestens einer Person aus fast allen Parteien mitgetragen. Die Partei, die bei den Mit-Urhebern gefehlt hat, ist einfach nicht per Velo angereist, als ich Ausschau nach Leuten gehalten habe, die auch noch mithelfen könnten.

Ich habe viel Unterstützung herausgehört, auch für die Forderung mit mehr Tempo vorwärtzumauchen. Aber ich möchte trotzdem auf Nummer sicher gehen und eine punktweise Abstimmung verlangen. In den Ziffern 1, 3, 4 und 5 schwenke ich auf den Willen des Regierungsrats um. Ich wandle sie in ein Postulat und mache damit Regierungsrat Neuhaus eine Freude.

Präsident. Damit haben wir keine Differenz mehr zur Regierung. Wir kommen zur Beschlussfassung. Traktandum 58, eine Motion von Grossrat Vanoni: «Kantonale Velo-Offensive II». Wer die Ziffer 1 als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 1; als Postulat)

Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 1 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 111

Nein / Non 33

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 als Postulat angenommen, mit 111 Ja- gegen 33 Nein-Stimmen. Wir kommen zu Punkt 2 als Motion: Wer die Ziffer 2 annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 2)

Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 108

Nein / Non 36

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 angenommen, mit 108 Ja- gegen 36 Nein-Stimmen. Wir kommen zur Ziffer 3, wieder in Form eines Postulats. Wer die Ziffer 3 annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 3; als Postulat)

Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 3 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 110

Nein / Non 33

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 3 als Postulat angenommen, mit 110 Ja- gegen 33 Nein-Stimmen. Wir kommen zur Ziffer 4, auch hier wieder in Form eines Postulats. Wer die Ziffer 4 annehmen will,

stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 4; als Postulat)
Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 4 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	114
Nein / Non	31
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben auch die Ziffer 4 angenommen, mit 114 Ja- gegen 31 Nein-Stimmen.
Wir kommen zur Ziffer 5. Die Annahme als Postulat steht zur Diskussion. Wer dies will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 5; als Postulat)
Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 5 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	100
Nein / Non	45
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 5 angenommen, mit genau 100 Ja- gegen 45 Nein-Stimmen.
Wir kommen zur Ziffer 6. Ich habe keine Rednerinnen oder Redner gehört, die sich gegen die Abschreibung gestemmt haben. Darf ich diese Ziffer zur Annahme und gleichzeitigen Abschreibung zur Diskussion stellen beziehungsweise zur Abstimmung bringen? – Ich sehe keine Gegenwehr. Wer die Ziffer 6 annehmen und gleichzeitig abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.215; Ziff. 6; Annahme und gleichzeitige Abschreibung)
Vote (2020.RRGR.215 ; ch. 6 ; adoption et classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	141
Nein / Non	3
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 6 angenommen und gleichzeitig abgeschrieben, mit 141 Ja- gegen 3 Nein-Stimmen.