

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

Dienstag (Vormittag), 15. Juni 2021 / Mardi matin, 15 juin 2021

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

49 2020.RRGR.394 Postulat 300-2020 (Riesen, la Neuveville)
Harmonisierung der Bikesharing-Angebote im Kanton Bern

49 2020.RRGR.394 Postulat 300-2020 (Riesen, La Neuveville)
Etudier les possibilités d'harmoniser l'offre des vélos en libre-service dans le canton pour plus de facilité d'utilisation

Le président. Nous passons à présent à l'affaire du point numéro 49 de l'ordre du jour. Il s'agit d'un postulat déposé par Mme la députée Riesen. Le débat est libre et le gouvernement propose le rejet de cette intervention. Je laisse la parole à Mme la députée Riesen.

Maurane Riesen, La Neuveville (PSA), auteure du postulat. Laissez-moi vous raconter une histoire personnelle qui m'a particulièrement marquée. J'ai effectué une partie de mes études à Liverpool, en Angleterre. Sur le chemin entre chez moi et l'université, il y avait deux lignes de bus : un bus vert et un bus rouge. Après quelques semaines, j'ai voulu prendre un abonnement, et j'ai dû choisir entre les deux compagnies. Résultat : je ne pouvais prendre qu'un bus sur deux, je devais attendre que ce soit le bus de la compagnie avec laquelle j'avais pris l'abonnement qui passe pour pouvoir aller à l'université.

Les vélos en libre-service font partie de l'offre de transport public. En combinaison avec les bus et les trains, ils permettent d'effectuer des déplacements de proximité de façon souple et écologique en empruntant un vélo dans une station d'accueil et en le déposant dans une autre, à proximité de son point d'arrivée. Le succès d'un tel système repose donc largement sur le nombre et l'emplacement des stations d'accueil, qui sont des infrastructures onéreuses et qui prennent de la place dans l'espace public. Au sein d'une même zone de mobilité, il est donc logique que le dispositif de vélos en libre-service soit confié qu'à un seul prestataire, afin de ne pas multiplier inutilement les vélos et les stations incompatibles entre elles. Dans la région de Paris, une des villes pionnières, un seul prestataire est responsable des vélos et stations d'accueil couvrant une soixantaine de communes et une population de 7 millions d'habitants. Il est donc possible, par exemple, de prendre un vélo depuis son domicile jusqu'à une gare, de prendre le train, puis de reprendre un autre vélo entre la gare d'arrivée et son lieu de travail, tout ça avec un seul abonnement.

Au sein du canton de Berne, récemment converti aux vélos en libre-service, c'est le bazar. Les contrats ont été attribués par les communes de façon anarchique à de multiples prestataires, ce qui fait que Bienne, Berne et Thoun ont des prestataires différents. Alors que le trafic pendulaire ne cesse d'augmenter, cela n'est pas logique, pas pratique et est contraire à une offre qui est en train de se développer partout pour compléter les transports publics. Mon postulat vise simplement à rétablir l'ordre logique. Le choix du prestataire dépend de la commune, mais il faut absolument une coordination entre les communes d'un même bassin de population, sans quoi le service devient inutilisable. Il faut aussi s'assurer de la compatibilité des abonnements entre les différents prestataires, comme c'est le cas, par exemple, pour les autres transports publics : entre les bus communaux, les bus postaux, les trains CFF et les trains BLS.

Il est de la responsabilité du canton de coordonner le réseau de transports publics entre les différentes communes, et donc l'offre de vélos en libre-service. Le gouvernement a d'ailleurs bien compris les points soulevés par mon postulat. Dans sa réponse, il déclare « encourager » l'intégration des vélos en libre-service dans l'offre de transports publics, il « envisage de soutenir les communes dans la planification d'offres judicieuses » et il « encourage expressément les efforts entre la Con-

fédération et les acteurs impliqués visant à créer une meilleure base de données ». Je remercie le Conseil-exécutif pour ces réponses favorables ! Je ne dis à aucun moment qu'il doit imposer des choses aux communes, d'ailleurs il ne s'agit que d'un *postulat*. Mais les transports publics sont aussi de la compétence cantonale. Avec Libero, on a pu coordonner les bus et trains des différentes régions, pour que l'offre fasse sens du point de vue des transports publics et du point de vue de l'utilisateur. Réfléchissons ensemble, bien sûr avec les communes, à une offre qui soit mieux coordonnée. Je vous recommande de soutenir ce postulat et vous remercie.

Le président. M. le député Ritter comme comotionnaire.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Mitpostulant. Ich äussere mich hier als Mitpostulant, gebe aber gleichzeitig die Meinung der Fraktion wieder. Ich schicke voraus, dass das Anliegen des Vorstosses vom Regierungsrat im inhaltlichen Sinn entgegengenommen wurde. Das soll hier auch klar so bezeichnet und estimiert werden. Der Regierungsrat empfiehlt allerdings den Vorstoss trotzdem zur Ablehnung. Das Argument ist einfach eigentlich eines: dass die Forderungen in die Gemeindeautonomie eingreifen.

Ich war zuerst ein bisschen versucht zu sagen, es sei ein Vorwand – das ist etwas unnötig aggressiv – aber ich finde es ein wenig vorgeschoben. Ich kann nicht richtig verstehen, wie da die Gemeindeautonomie mehr als irgendwie peripher betroffen sein soll. Die Gemeinden sind höchstens in Punkt 1 überhaupt genannt. Es handelt sich um Überprüfungsfragen von Koordinationssachen – Optimierung ist ein Wort. Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Stellen ist nicht etwas, was die Gemeindeautonomie betrifft. Ich bin absolut jemand, der die Gemeindeautonomie hochhält, das habe ich auch bei völlig anderen Themen hier im Saal schon gesagt und ist auch meine Meinung. Hier kann ich einfach nicht verstehen, warum es, zumindest inhaltlich, ein Argument sein soll, einem sonst erwünschten Vorstoss in dieser Form eine Ablehnung zu verpassen. Es ist jeweils etwas heikel, wenn man sich als Nichtjurist auf Äste hinauslässt, aber ich bin auch nicht mit dem Satz einverstanden, dass es eine gesetzliche Grundlage für eine Überprüfung von etwas braucht. Das sehe ich nicht so. Das kann ich hier ja sagen; ob das so ist, sollen andere entscheiden.

Inhaltlich noch etwas – ich fasse mich da kurz, denn die Motionärin hat das Wesentliche gesagt: Der Verkehr auf zwei Rädern ist immer wichtiger, insbesondere gerade auch auf dem Land. Das hat natürlich damit zu tun, dass immer mehr Fahrzeuge auf den Markt gekommen sind, mit denen man nicht mehr oder nicht mehr voll treten muss – es sind nicht alle ganz so fit, wie Kollege Grossrat Jakob Schwarz – das haben wir auch schon gehört. Das gab natürlich ein Aufwind für die Zweiräder ausserhalb von städtischen Gebieten. Das Bikesharing ist einfach etwas, das in diese Richtung geht – ein Puzzleteil. Ganz klar möchte ich diese Überprüfung machen lassen.

In der Umsetzung stelle ich mir dabei auch vor, dass die regionalen Verkehrskonferenzen eingebunden wären, was die Idee der Verletzung der Gemeindeautonomie noch viel mehr relativiert. Davon sind ja die Gemeinden – in der Regel durch den Gemeindepräsidenten vertreten – entsprechend auch die Träger. Ich muss das so sagen: Es ist für mich nicht glaubwürdig, dass die Gemeindeautonomie hier durch den Vorstoss attackiert werden soll. Das kann ich mir nicht vorstellen.

Da die vier Forderungen doch einzeln für sich stehen und der Vorstoss eben vom Regierungsrat zur Ablehnung empfohlen wurde, stelle ich hier beim Monsieur le président den Antrag auf punktweise Abstimmung.

Le président. Le député Ritter s'exprimait aussi pour le groupe et il demande que l'on vote chiffre par chiffre. Je passe la parole maintenant à Mme la députée de Meuron pour le groupe des Verts.

Andrea de Meuron, Thun (Grüne), Fraktionssprecherin. Für die grüne Fraktion sind Bikesharing-Systeme Teil einer multimodalen Mobilität. Es sind zeitgemässe Angebote – auch für die Gemeinden, nicht nur für Städte –, die einen Beitrag zur klimaschonenden und staureduzierenden Verkehrsverlagerung bewirken können. Weiter bringt Bikesharing aus unserer Sicht auch einen Mehrwert für Bewohnende. Sie sind auch eine Investition zu Gunsten der Standortattraktivierung, sei es für Zugpendelnde, wie wir es gehört haben, oder eben auch für Tages- und Feriengäste. Aus Sicht

der Nutzenden wäre ein einfacher, unkomplizierter Zugang zu den verschiedenen Systemen mehr als wünschenswert. Aber für eine Gemeinde, die ein Angebot will, kann es rasch kompliziert werden.

Erlauben Sie mir einen kleinen Erfahrungsbericht der Stadt Thun, den ich als Umweltvorsteherin gemacht habe, der dann vielleicht auch die Heterogenität in dieser Bikesharing-Landschaft erklärt. Die Stadt Thun hat vor einem Jahr von Velospot auf Donkey Republic umgestellt. Wieso? Wir wollten ein System, das den Zugang mittels App unabhängig von Öffnungszeiten, also 24/7 möglich macht. Umsteigen, aber auch in ein Bikesharing-System einsteigen, bedeutet in den meisten Fällen eine Ausschreibung machen zu müssen. Nämlich dann, wenn Sie einen Gesamtdienstleister suchen, da Sie jemanden brauchen, der nicht nur das Flottenmanagement, sondern auch die Vermarktung macht und die Gesamtverantwortung trägt.

Es gibt genügend Beispiele von Städten, die mit dem Ausschreibungsergebnis nicht nur glücklich sind. Das Gleiche gilt auch für die Anbieter die gewinnen, wie ein Blick auf einen grossen Schweizer Player zeigt. Es nützt nichts zu sagen, man brauche keine öffentlichen Gelder. Man gewinnt dann vielleicht eine Ausschreibung, aber man schreibt dafür am Schluss massive Defizite. Es ist deshalb nachvollziehbar, dass zwischenzeitlich der gleiche Betreiber kommuniziert, es brauche neue Zusammenarbeitsmodelle mit Gemeinden. Dem schliesse ich mich an. Aber ohne öffentliche Gelder – die dann auch sehr bescheiden sind – geht das gerade in kleineren Städten nicht. Auch Sponsorinnahmen reichen nicht, die preislich attraktiven Nutzungsangebote anbieten zu können.

Kommen wir wieder zurück nach Thun. Wir machten es clever und fanden einen Weg ohne Ausschreibung: Wir nutzen unsere bestehende Veloflotte und machen da ein cleveres Schlosssystem hin, welches man an jedes Bike montieren könnte. Das Flottenmanagement lassen wir durch ein Integrationsprogramm umsetzen. Auch was die Zusammenarbeit mit den Gemeinden anbelangt, sind wir – wie andere Regionen – vorbildlich unterwegs. Ausgehend von unserem neuen System in Thun wird jetzt mit der Unterstützung des Kantons in Form eines NRP-Projekts ein Konzept für den Ausbau rund um den Thunersee erarbeitet. Erste Gemeinden können sich anschliessen, und wir haben auch schon erste Gemeinden gefunden. Diese sind mit dem Gemeindepräsidenten Grossrat Jürg Marti auch hier im Grossen Rat vertreten. Es freut mich, dass Thun – nebst der Zusammenarbeit, die schon kommuniziert wurde – morgen gleich auch das Testen von E-Bikes kommunizieren kann.

Was ich damit sagen will, das Fazit davon: Das Potenzial des Bikesharings ist gross, aber wir stecken in der Schweiz noch in den Kinderschuhen. Gerade die Technologien könnten uns hier helfen, so müsste aus unserer grünen Sicht nicht die Infrastruktur, sondern der Schlüssel zum System harmonisiert werden. Von einem Bikesharing-Abonnement analog Tarifverbund-Abonnement oder gar GA, integriert in einen Swissspass, sind wir leider noch meilenweit entfernt. Was heisst das jetzt für den Vorstoss? Die grüne Fraktion teilt die Einschätzung des Regierungsrates, dass die Gemeinden für die Umsetzung verantwortlich sind. Wir sind aber der Meinung, dass bezüglich einer Harmonisierung, bei der eben der Bund aus unserer Sicht gefragt wäre, der Kanton sehr wohl eine koordinierende Rolle wahrnehmen dürfte.

Bezüglich der Integration in den öffentlichen Verkehr (ÖV) finanziert ja der Kanton mit und vielleicht wäre z. B. ein Zusammenarbeitsmodell analog Moonliner-Angebote möglich. Bezüglich der Ansätze für die Zusammenarbeit habe ich das NRP-Projekt bereits erwähnt. Der Kanton könnte solche Best-Practice, wie wir es in Thun erleben, innerhalb des Kantons besser bekannt machen. Der Bund – das Bundesamt für Energie – hat uns diesbezüglich angefragt. Wir durften unser Modell kleinen Gemeinden vorstellen gehen, die grosses Interesse signalisiert haben.

Aus diesen Überlegungen wird die grüne Fraktion diesen Prüfauftrag überweisen, mit dem Ziel, weitere nötige Verbesserungen zu Gunsten einer enkeltauglichen Mobilitätsform bewirken zu können.

André Roggli, Rüscheegg Heubach (Die Mitte), Fraktionssprecher. Frau de Meuron hat aufgezeigt, wie gut das in Thun funktioniert. Herzliche Gratulation von unserer Seite, dass die Gemeinden das so gut lösen können. Der Regierungsrat beantwortet das Postulat aus Sicht der Mitte-Fraktion korrekt. Auch die Mitte ist der Meinung, dass der Veloverleih eine sinnvolle und gute Ergänzung des

ÖV-Netzes ist, dass das ein wichtiger Faktor ist, den man unbedingt fördern sollte, und dass es zu begrüßen ist, dass dieses Angebot vermehrt genutzt wird.

Wir stellen allerdings auch fest – und da sind wir etwas anderer Meinung als Michael Ritter –, dass die Zuständigkeit an einem anderen Ort, nämlich bei den Gemeinden liegt. Im Sinne einer Unterstützung der Gemeindeautonomie beantwortet der Regierungsrat diese vier Punkte aus unserer Sicht richtig und lehnt das Postulat ab.

Die Mitte-Fraktion schliesst sich dem Antrag der Regierung an und lehnt das Postulat ebenfalls einstimmig ab.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP), Fraktionssprecherin. Bikesharing ist eine wunderbare Alternative zum eigenen Velo. Es ist bestens geeignet für Kurzstrecken, um das Auto für Kurzstrecken zu Hause zu lassen, für den Freizeit- und den Berufsverkehr. Ich selber habe ein tolles eigenes Velo. Das steht mir von zu Hause aus immer zur Verfügung. Aber eben nur von zu Hause aus. Im Ausland habe ich bereits Bikesharing benutzt und war davon begeistert wie es funktionierte. In der Stadt, in der ich war – das war schon vor Jahren – war es keine ausschliessliche Sache für Touristen, sondern wurde auch für den Alltag, für den Berufsverkehr, benutzt.

Die Verfügbarkeit dieser Angebote, die Abdeckung und das einheitliche Angebot betrachten wir als EVP als Schlüsselfaktoren zu einem erfolgreichen und gut genutzten Bikesharing. Ebenfalls ein Schlüsselfaktor ist, dass der Kanton das koordiniert, ohne in die Gemeindeautonomie einzugreifen. Es verhindert, dass der Kanton zu einem Flickenteppich wird, der aus vielen unterschiedlichen Angeboten, die nicht kompatibel sind, bestehen würde.

Zur Ergänzung des ÖVs, zur Förderung eines emissionsarmen Verkehrs und zur Verkleinerung der Blechlawinen auf unseren Strassen – genau aus diesen Gründen unterstützt die EVP dieses Postulat grossmehrheitlich.

Sandra Schneider, Biel/Bienne (SVP), Fraktionssprecherin. Ich mache es relativ kurz: Für die SVP ist auch immer wieder die Frage nach der Nachfrage und dem Angebot sehr wichtig. Der Regierungsrat hat den Vorstoss korrekt beantwortet und zeigt auch ganz klar auf, dass die Gemeindeautonomie hoch zu werten ist.

Wir lehnen den Vorstoss ab. Nicht, weil wir gegen Bikesharing-Angebote sind. Im Gegenteil, wir finden es sehr positiv, wenn sich das nach dem Angebot und der Nachfrage richtet. Wir finden es aber falsch, wenn der Kanton hier eine einheitliche Harmonisierung an den Tag legen würde. Denn nicht jede Gemeinde hat die gleichen Bedürfnisse. Man darf auch nicht vergessen – es gibt nicht nur Bikesharing-Angebote, mittlerweile gibt es auch schon Trottinette, die man mieten und teilen kann. Von dem her sind wir überzeugt, dass die Gemeinden selber eine Lösung finden, die für sie stimmt.

Wie gesagt, die SVP lehnt den Vorstoss einstimmig ab.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP), Fraktionssprecher. So, hello again. Sie machen es mir ein bisschen schwierig – ein weiteres Geschäft, das eigentlich sehr gut gemeint ist und wofür wir volle Sympathie haben, aber das Gefühl haben, es wird vom falschen Ort aufgezümt. Die FDP-Fraktion erkennt das Problem, wir sehen aber den Kanton nicht im Lead, um das Problem vor allem auch technischer Natur zu lösen.

Zu Liverpool, Paris könnte man noch Hamburg anfügen und es gibt weitere Städte. Ich bin selber Mitinitiant für ein kombiniertes Bikesharing-Angebot um den Thunersee – Andrea de Meuron hat es am Anfang gesagt. Wir sind da schlussendlich sehr weit gekommen, denn die Kunst ist ja wirklich, alle Beteiligten einzubeziehen. Das ist eben von Region zu Region anders. Natürlich wäre es schön, wenn es auch kantonsweit da wäre. Aber diese Projekte bekamen meistens dann Fortschritte, wenn ein technischer Fortschritt kam.

Die Kantonsgrenze nützt mir überhaupt nichts. Denn wenn ich in Olten bin, oder in Lenzburg, in Zürich oder in Chur eine Sitzung habe – ja verflixt, dann will ich die gleiche Karte benutzen. Es muss also schweizweit harmonisiert sein. Wir sind der Meinung, der Kanton ist über die regionalen Projekte involviert, bezahlt eigentlich auch mit, wie es der Bund auch macht. Deshalb haben wir das

Gefühl, der Kanton ist nicht der Haken oder der Flaschenhals. Aber wir müssen schauen, dass es weitergeht. Wie gesagt, der Markt ist noch lange nicht gefestigt. Es kommen fast monatlich neue Angebote heraus. Es ist eine Anforderung für die Gemeinden und die Regionen. Die Harmonisierung soll langfristig über den Bund erfolgen, Kantonslösungen sind nicht zielführend.

Wir sind mit der Antwort des Regierungsrates einverstanden und lehnen deshalb das Postulat ab.

Jakob Schwarz, Adelboden (EDU), Fraktionssprecher. Ich werde bei diesem Velovorstoss die Zeit weniger als vorhin strapazieren. Die EDU-Fraktion findet Bikesharing-Angebote auch eine gute Sache. Auch ich persönlich habe das kennengelernt, als ich einmal in Miami war. Ich war schlichtweg begeistert. Es liegt aber an den betreffenden Gemeinden und Städten, das zu fördern und zu entwickeln. Wir sind der Meinung, es muss aus den Gemeinden heraus wachsen, dann können durchaus regionale Gebilde entstehen. Das ist durchaus zu begrüßen.

Aber um solche Sachen zu entwickeln, muss das dann eigentlich auch auf Stufe Region angesiedelt sein. Ich sehe es nicht als Aufgabe des Kantons, das von oben herab zu organisieren. Wenn schon – wenn man es wirklich schweizweit einheitlich machen will –, müsste es dann schon vom Bund kommen. Aber wir denken, das wäre eine riesige Aufgabe. Wir sehen also den Weg eher, dass das von unten herauf in die Breite wachsen müsste.

Deshalb wird die EDU-Fraktion auch dieses Postulat ablehnen.

David Stampfli, Bern (SP), Fraktionssprecher. Es ist sehr erfreulich, wie positiv der Veloverkehr hier drin aufgenommen wird. Es wurden auch teilweise internationale Beispiele aufgeführt, ich habe da London, Paris, Liverpool gehört – und wir möchten doch gerne auch in der Liga der Grossen mitspielen. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn wir in der Liga der Grossen mitspielen möchten, dann müssen wir etwas dafür machen und können nicht sagen, es gehe uns nichts an. Ich habe jetzt hier ein wenig zugehört und habe von verschiedenen Vorrednern – ich habe extra Vorredner gesagt – gehört: Ja, das ist zwar nett und so, aber eigentlich möchten wir damit nichts zu tun haben. In der Argumentation fand ich es teilweise etwas inkonsistent. Einerseits hiess es, das sei Sache der Gemeinden und wenn dann nicht, dann soll der Bund schauen – Sie merken es –, einfach wir nicht.

Ich glaube, der Kanton ist die richtige Ebene, um hier zu verknüpfen. Es ist keine Motion. Wenn es eine wäre, würde ich die Argumentation, die «Der Kanton muss» lautet, sehr gut verstehen. Aber es ist ein Postulat, der Kanton soll prüfen, der Kanton soll schauen, wie er die Gemeinden unterstützen kann, indem es solche Bikesharings gibt, die eben über die Gemeinden hinausgehen.

Die geschätzte Kollegin Maurane Riesen hat es am Anfang gesagt – stellen Sie sich einmal vor, der ÖV wäre nicht so organisiert. Sie müssten in der Stadt Bern ein Ticket lösen und könnten nicht über den gleichen Verbund ein Ticket lösen, wenn Sie in Zollikofen oder in Köniz unterwegs wären. Genau das Gleiche gilt auch in den anderen Regionen im Kanton Bern. Sie können im ganzen Kanton ein Billett lösen, das ist absolut kein Problem. Beim Velo ist das nicht möglich, und das ist sehr schade. Das Velofahren ist eine exzellente Ergänzung für den öffentlichen Verkehr, aber auch für den Autoverkehr. Sie wissen genau, je mehr Leute auf dem Velo sind, umso weniger Leute haben Sie im ÖV oder vor Ihnen im Stau. Wenn Sie das Bikesharing fördern, machen Sie einerseits dafür etwas, und gleichzeitig auch noch etwas für die Umwelt. Wenn Sie es einfach so machen lassen, wie es bis jetzt ist und zuschauen, haben Sie genau diesen Wildwuchs.

Es ist klar – die einen Gemeinden schauen, koordinieren vielleicht, sie sitzen zusammen. Die anderen machen es eben nicht, weil es ihnen nicht so wichtig ist, weil sie keine Kapazitäten haben. Hier hätte der Kanton die Möglichkeit zu unterstützen. Ich meine, das macht er in ganz vielen anderen Bereichen ja auch und da ist es kein Problem. Ich glaube auch nicht, dass die Gemeinde ihre Autonomie in Gefahr sehen würde, wenn sie der Kanton unterstützen kommt. Es ist ja nicht so, dass er es ihnen befiehlt, sondern es geht nur darum, dass der Kanton koordinieren und die Gemeinden unterstützen würde, damit wir am Schluss ein gutes Bikesharing-System haben.

Zum Schluss: Denken Sie daran, es geht ja nicht darum, jetzt irgendetwas Technisches oder so zu machen. Es geht letztendlich darum, dass die Leute gut vorwärtskommen und unterstützt werden. Die Leute werden es Ihnen auch danken.

Deshalb – geben Sie sich einen Ruck, unterstützen Sie dieses Postulat zur Förderung des Veloverkehrs im Kanton Bern.

Le président. Mme la députée Riesen ne souhaite pas s'exprimer avant le M. le conseiller d'Etat, je laisse donc la parole à Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Bikessharing-Angebote haben viele Vorteile. Sie reduzieren Stau, Energieverbrauch, die Fahrzeit auf kürzeren Strecken und vor allem erhöhen sie die Fitness. Aus all diesen Gründen begrüsst der Regierungsrat entsprechende Angebote. Aber die Verantwortung für Veloverleihsysteme liegt grundsätzlich bei den Städten und den Gemeinden. Wir sind hier an die Gemeindeautonomie gebunden, wir haben aber vor allem auch im vorliegenden Fall keine Zuständigkeit. Es gibt dafür keine gesetzliche Grundlage.

Wir als Regierungsrat begrüssen ausdrücklich die aktuellen Bemühungen auf Bundesebene, die das Ziel haben, die Daten zur Mobilität zusammenzuführen. Ebenso sind wir gegenüber Projekten zur Koordination von regionalen und überregionalen Verkehrsangeboten offen. Grossrat Dütschler hat ja hier im Saal von seinen Erfahrungen berichtet. Die Initiative muss aber klar von den Gemeinden ausgehen. Es gäbe sonst noch sehr viel, bei dem der Kanton aktiv werden könnte, hier nicht. Wegen der fehlenden Zuständigkeit beantragt der Regierungsrat: Lehnen Sie dieses Postulat ab.

Maurane Riesen, La Neuveville (PSA), auteure du postulat. Chers collègues, je vous remercie pour ce débat. Je constate que la plupart d'entre vous est favorable à une meilleure coordination ; simplement, vous avez peur de cette autonomie..., d'empiéter sur l'autonomie communale. Ce postulat, je le rappelle, c'est un postulat, n'empiète pas sur l'autonomie communale. Vous avez entendu des représentants de communes venir dire que cette coordination était saluée, Si le canton peut venir encourager cette coordination entre les communes, ça devient favorable. Ensuite, c'est normal qu'une commune comme Thounne ne va pas s'intéresser à la possibilité que de se coordonner avec Bienne. La commune de Thounne s'occupera de sa commune à Thounne et Bienne s'occupera de sa commune à Bienne. Seulement, il y a des gens qui vont de Bienne à Thounne et là, personne ne s'occupe de relier les deux bouts.

Il s'agit ici de faciliter l'utilisation pour l'utilisateur et de coordonner les choses, on n'empiète pas sur l'autonomie communale, on coordonne. Et plusieurs d'entre vous ont également dit qu'il fallait une coordination, que cela se fasse au niveau de la Confédération. Je suis d'accord avec cet énoncé, d'ailleurs le point 4 dit spécifiquement : « étudier des pistes de coordinations entre les cantons voisins et la Confédération ». Donc, les personnes qui ont dit qu'il fallait une coordination au niveau national, je vous prie d'accepter au moins le point 4 qui demande justement qu'une coordination se fasse au niveau de la Confédération.

Je vous prie d'accepter cette possibilité d'étudier une meilleure coordination pour plus de facilité d'utilisation, merci.

Le président. Nous allons donc voter sur l'affaire du point numéro 49, le postulat de Mme la députée Riesen. Nous allons voter chiffre par chiffre : les député-e-s qui acceptent le chiffre 1 sous la forme d'un postulat au point 49 votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2020.RRGR.394 : Ziff. 1 / ch. 1

Annahme (Stichentscheid des Präsidenten) Adoption (par voix prépondérante du président)

Ja / Oui	70
Nein / Non	69
Enthalten / Abstentions	2

Le président. (*Heiterkeit im Saal, als das Abstimmungsergebnis angezeigt wird. / L'affichage du résultat du vote provoque l'hilarité.*) Vous me faites transpirer ce matin ! J'accepte le point 1 sous la forme d'un postulat, résultat : 70 oui, 69 non et 2 abstentions.

Nous passons au chiffre 2 : les député-e-s qui acceptent le chiffre 2 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2020.RRGR.394: Ziff. 2 / ch. 2

Annahme (Stichentscheid des Präsidenten)

Adoption (par voix prépondérante du président)

Ja / Oui	71
Nein / Non	70
Enthalten / Abstentions	1

Le président. (*Heiterkeit im Saal, als das Abstimmungsergebnis angezeigt wird. / L'affichage du résultat du vote provoque l'hilarité.*) C'est une blague ! J'accepte aussi le chiffre 2 sous la forme d'un postulat, résultat pour le chiffre 2 sous la forme d'un postulat : 71 oui, 70 non et 1 abstention.

Nous votons à présent sur le chiffre 3 du point 49 de l'ordre du jour, s'il vous plaît, votez bien : les député-e-s qui acceptent le chiffre 3 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2020.RRGR.394: Ziff. 3 / ch. 3

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	69
Nein / Non	74
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez rejeté le chiffre 3 sous la forme d'un postulat.

Nous votons à présent sur le dernier chiffre, chiffre 4 du point 49 de l'ordre du jour : les député-e-s qui acceptent ce chiffre sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2020.RRGR.394: Ziff. 4 / ch. 4

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	70
Nein / Non	72
Enthalten / Abstentions	1

Le président. Vous avez rejeté le chiffre 4 sous la forme d'un postulat.