

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

Mardi (matin) 9 juin 2015

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie**48 2014.RRGR.1160 Motion 242-2014 Imboden (Bern, Les Verts)
Signalisation lumineuse: des règles plus favorables aux cyclistes**

N° de l'intervention: 242-2014
Type d'intervention: Motion
Déposée par: Imboden (Bern, Les Verts) (porte-parole)
Cosignataires: 13
N° d'ACE: 392/2015 du 1^{er} avril 2015
Direction: TTE

Signalisation lumineuse: des règles plus favorables aux cyclistes

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Faire en sorte que dans le canton de Berne, les cyclistes aient le droit de franchir le feu rouge pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite et créer les bases légales nécessaires.
2. Intervenir auprès de l'Office fédéral des routes et des autres services compétents pour que l'ordonnance sur la signalisation routière soit modifiée rapidement.
3. S'investir pour que des essais-pilote puissent entretemps être menés dans le canton de Berne.

Développement :

Un projet-pilote est mené depuis juin 2013 dans le canton de Bâle-Ville : les feux de signalisation ont été équipés de telle sorte qu'à certains carrefours, les cyclistes soient autorisés, même au rouge, à tourner à droite ou à traverser le carrefour en même temps que les piétons¹. Bâle est ainsi associée au projet de recherche «Feux de signalisation pour les modes doux» de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) et elle est la première ville suisse à mener un projet-pilote. Ce projet de recherche a pour but de déterminer comment améliorer le flux du trafic et réduire les temps d'attente pour les cyclistes.

Fin septembre 2014, le département bâlois des travaux publics et des transports a dressé un bilan positif de l'essai et a annoncé que l'essai de « feux de signalisation pour les modes doux » serait prolongé. « Les règles souples de la circulation introduites par ces essais ont fait reculer sensiblement les conflits entre cyclistes et automobilistes ; elles ont également été bien acceptées par les piétons. On n'a enregistré aucun accident. Les automobilistes en tirent profit en ce sens qu'au vert, ils ne sont pas gênés par les cyclistes qui sont déjà passés au rouge. »²

Le canton de Bâle-Ville propose maintenant à l'Office fédéral des routes d'étendre les essais-pilote. Le but sera de déterminer si les usagers de la route comprennent la signification de la signalisation lumineuse orange. Les autorités bâloises proposent également à la Confédération de modifier l'ordonnance sur la signalisation routière afin d'introduire définitivement les nouvelles règles de circulation.

Les innovations testées à Bâle sont les suivantes :

Autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite : les cyclistes peuvent tourner à droite même si le feu est au rouge, à condition de céder le passage aux piétons et aux véhicules venant de la gauche. Le carrefour est équipé d'un panneau de signalisation spécial (vélo et flèche jaunes sur fond noir).

Autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour traverser le carrefour : pendant que le feu est au vert pour les piétons et à condition de leur céder le passage, les cyclistes peuvent traverser le carrefour. Un feu clignotant jaune avec un vélo leur indique que la traversée prudente est autorisée. Si ce feu ne clignote pas, ils doivent s'arrêter.

¹ www.pilotprojekte.bs.ch

² Communiqué publié le département bâlois des travaux publics et des transports le 22 septembre 2014 [trad.]

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif suit avec un grand intérêt les recherches actuelles sur la circulation des cyclistes au niveau des feux de signalisation. Les conclusions des essais à Bâle sont positives à de nombreux égards, puisqu'elles indiquent que dans le cas des carrefours et situations de circulation observés, il ne faut pas craindre une mise en danger sérieuse des cyclistes ou des piétons.

Malgré les résultats encourageants de cette recherche, le Conseil fédéral considère qu'il est encore prématuré de donner aux cyclistes le droit de franchir les feux rouges pour tourner à droite dans toute la Suisse. Il reconnaît ainsi, dans une réponse publiée le 19 novembre 2014 à une motion du Conseil national poursuivant le même objectif, que l'essai-pilote de Bâle montre effectivement des résultats positifs. Selon lui, il faut cependant s'assurer que d'éventuelles répercussions négatives sur la sécurité routière puissent vraiment être exclues. Le Conseil fédéral estime que des investigations complémentaires sont nécessaires avant qu'une adaptation en conséquence des bases légales puisse être entreprise.

Aux yeux du Conseil-exécutif du canton de Berne, la position du Conseil fédéral sur ce sujet est compréhensible et justifiée. Le nombre de carrefours considérés ainsi que la durée des essais réalisés jusqu'à présent ne permettent pas de se prononcer définitivement sur la sécurité pour la circulation à vélo.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit en ce qui concerne les différents points abordés dans la motion :

- Le canton ne dispose pas des compétences législatives l'autorisant à édicter de manière autonome une modification des dispositions légales relative à la manœuvre de tourne-à-droite. La législation en matière de circulation routière relève de la compétence exclusive de la Confédération.
- Le Conseil-exécutif s'engagera en temps utile auprès de l'Office fédéral des routes et des autres services compétents pour une adaptation ciblée de l'ordonnance sur la signalisation routière. Il s'appuiera alors sur des résultats de recherche approfondis. Pour l'heure, une telle démarche lui paraît prématurée.
- C'est dans les villes de Berne, Bienne et Thounne que la circulation cycliste est la plus dense. Les principaux carrefours de centres urbains susceptibles d'être appropriés pour des recherches en la matière sont des croisements de routes communales. C'est pourquoi le Conseil-exécutif renonce à des essais-pilote sur le réseau de routes cantonales. Il est cependant disposé à appuyer et à transmettre à la Confédération les demandes correspondantes émanant des villes.

Proposition du Conseil-exécutif :

Vote point par point

Point 1: rejet

Point 2: adoption sous forme de postulat

Point 3: adoption sous forme de postulat

Le président. Wir kommen zu Traktandum 48, dem Vorstoss «Velofreundliche Lichtsignalanlagen: Rechtsabbiegen bei rot an Kreuzungen ermöglichen». Ich bin informiert worden, dass diese Motion in ein Postulat umgewandelt worden ist. Der Regierungsrat beantragt Ziffer 1 in der Form der Motion abzulehnen und die Ziffern 2 und 3 als Postulat anzunehmen. Nun hat die Urheberin des Postulats, Frau Grossrätin Imboden, das Wort. Wir führen eine freie Debatte. – Entschuldigung, ich stelle fest, dass dies eine Fehlinformation war. Frau Imboden hat ihren Vorstoss nicht umgewandelt. Das war ein Missverständnis meinerseits, entschuldigen Sie bitte.

Natalie Imboden, Berne (Les Verts). Bevor wir über eine Umwandlung sprechen, möchte ich Ihnen dennoch inhaltlich begründen, weshalb dieser Vorstoss wichtig ist. Es geht um velofreundliche Lichtsignalanlagen und es soll ermöglicht werden, dass die Velos an Kreuzungen bei Rot rechts abbiegen können. Der vorliegende Vorstoss dürfte sowohl für Velo- als auch für Autofahrer/-innen eine Win-win-Situation sein. Für die Velofahrer ist es praktischer, rechts abbiegen zu können. Dies auch dann, wenn die Ampel auf Rot steht und quasi eine Entschärfung vorhanden ist. Für die Autofahrer ist es ebenfalls praktischer, fahren zu können, ohne dass alle Velos vor ihnen stehen, weil diese bereits abgebogen sind. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Es gibt bereits einen Pilotversuch im Kanton Basel-Stadt, der dieses Vorgehen austestet. So ist es nicht

von ungefähr, dass dieser Pilotversuch von der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure (SVI) lanciert wurde. Dies zeigt sehr deutlich, dass die Praktiker – jene, die sich tagtäglich mit Verkehrsfragen beschäftigen – zum Schluss gekommen sind, dass es besser ist, das Rechtsabbiegen an Kreuzungen für Velos zu ermöglichen. Dies ist sowohl für die Autofahrer/-innen als auch für die Fussgänger/-innen und ebenso für die Velofahrer/-innen besser. In Basel, wo der Pilotversuch bereits läuft – und dies möchten wir in Bern auch –, gibt es schon eine Zwischenbilanz. Nach mehreren Jahren des Testens kommt die Zwischenbilanz zu folgendem Schluss, ich zitiere: «Die liberale Verkehrsregelung dieser Versuche führte zu deutlich weniger Konflikten zwischen Velos und Motorfahrzeugen und fand auch bei Fussgängern eine gute Akzeptanz. Unfälle gab es keine. Autofahrer profitieren insofern davon, dass bei grüner Ampel keine Velos die Weiterfahrt verzögern, da diese bereits bei Rot fahren durften.» In Basel haben die verschiedenen Verkehrsteilnehmer diese Regelung gut akzeptiert. Wie erwähnt ist diese zwar in einem Pilotversuch, jedoch noch nicht flächendeckend eingeführt. Die Grünen sind der Meinung, dass dies – nach den positiven Erfahrungen in Basel – auch im Kanton Bern einen Versuch wert ist. Diejenigen von Ihnen, die im Ausland unterwegs sind, wissen, dass es bereits in Frankreich, zum Teil in Deutschland, aber auch in Dänemark, in Holland und in Belgien üblich ist. Zudem prüft der Bund eine Einführung dieser Regelung auf nationaler Ebene, sofern genügend Erfahrungen vorliegen.

Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass er die Ziffern 2 und 3 als Postulat entgegennehmen möchte und Ziffer 1 ablehnt. Uns ist es ein Anliegen, hier ein klares Signal auszusenden und positive Erfahrungen sammeln zu können. Die seitens der Regierung abgelehnte Ziffer 1 ist eben dennoch wichtig, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ziffer 1 fordert, im Kanton Bern die entsprechenden Grundlagen zu schaffen, um dies zu ermöglichen. Damit ist kein kantonales Verkehrssignalisationsgesetz gemeint. Dieses fällt tatsächlich in die Kompetenz des Bundes. Aber es braucht eine Grundlage, damit der Kanton bereit ist, dieses Anliegen zu ermöglichen und im Kanton Bern zu propagieren. Damit ist durchaus nicht nur die Stadt Bern gemeint, liebe Kolleginnen und Kollegen. Heute Morgen konnte man in der Zeitung lesen, dass gerade die Stadt Burgdorf in verschiedenen Verkehrsfragen in Vergangenheit schweizweit innovativ gewesen ist. Die Einführung wäre auch in anderen, kleineren Städten oder in Agglomerationsgemeinden möglich. Deshalb braucht es auf kantonaler Ebene einen Grundsatzentscheid, wonach man die velofreundlichen Lichtsignalanlagen und das Rechtsabbiegen bei Rot an Kreuzungen für Velofahrer ermöglichen will. Vielleicht zum Schluss noch dies: Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass die Verkehrsversuche auf nationaler Ebene im Moment nicht ausreichend seien, um damit die Schaffung von Grundlagen im Kanton Bern zu begründen. Eigentlich ist dies genau der Beweis dafür, dass mehr Erfahrungen gesammelt werden müssen. Der Kanton Bern kann es auch austesten, und wie gesagt sind die Erfahrungen in Basel sehr, sehr positiv. Der Kanton Basel-Stadt hat auch eine allgemeine Einführung auf nationaler Ebene beantragt. Die Diskussionen sind am Laufen. Dennoch wäre es sicher gut, sich nicht nur auf die Erfahrungen von Basel zu stützen, sondern auch auf jene von Bern. Ich möchte Ihnen beliebt machen, den Vorstoss insgesamt zu unterstützen und vor allem auch dessen Ziffer 1.

Zur Frage, ob ich die Ziffern 2 und 3 umwandeln würde: Ich möchte schauen, wie es nach der Debatte aussieht. Das Lämpchen leuchtet und ich möchte mit einem Zitat von Woody Allen schliessen, welches mir von einem FDP-Kollegen zugetragen wurde: «Ich will nicht in einer Stadt leben, deren einzige kulturelle Errungenschaft darin besteht, dass man bei Rotlicht rechts abbiegen kann.» Dies stand im «Bund» auf der letzten Seite. (*Le président demande à l'oratrice de conclure.*) Es geht nicht um kulturelle Errungenschaften, sondern um eine Win-win-Situation. Ich bin am Schluss angelangt, herzlichen Dank.

Le président. Habe ich Sie richtig verstanden, dass die Motion aufrechterhalten bleibt? – Das ist der Fall. Also ein klares Signal für Lichtsignale! Damit kommen wir zu den Fraktionsvoten.

Annette Toggwiler-Bumann, Ostermundigen (pvl). Als Neuling im Rat habe ich letzte Woche vor allem eines begriffen, nämlich dass Bern bei allem, was es tut, das Schlusslicht ist. Hier hätten wir endlich einmal die Möglichkeit, zu den ersten zu gehören! Was in Basel bereits möglich ist, soll doch auch in Bern möglich werden. So sollen wir Velofahrer bei Rot an Kreuzungen abbiegen können. Als Velofahrerin nerve ich mich, wenn ich vor einer roten Ampel stehe und warten muss. Ich wäre kein Verkehrshindernis, wenn ich rechts abbiegen würde. Als Autofahrerin ärgere ich mich genauso, wenn ich bei Grün zuerst auf alle Velofahrer warten muss, bis sie entschieden haben, ob

sie geradeaus fahren oder doch lieber rechts abbiegen wollen. Dies ist nicht effizient. Ein Pilotversuch, wie in der Motion gefordert, sollte in Bern sehr wohl möglich sein. Ich gehe nicht davon aus, dass dies eine Hexerei wäre. Gemäss Regierungsrat ist dies jedoch nicht möglich, weil die Kompetenz beim Bund liegt – notabene beim gleichen Bund, bei dem auch Basel vor seiner Systemumstellung vorstellig wurde! Die glp-Fraktion geht klar davon aus, dass wir Berner schon lange können, was Basel kann. Es ist zwar nett, dass der Regierungsrat die Forschung zum Verkehr mit Interesse verfolgt. Unter proaktivem Agieren verstehen wir aber etwas anderes. Im Gegenteil, es wäre super, wenn sich der Bund bei der Zusammenstellung seiner Forschungsergebnisse nicht nur auf Basel beziehen könnte. Für Bern wäre es doch eine riesige Chance, wenn auch Resultate aus unserem vielfältigen Kanton einfließen könnten. Die glp-Fraktion unterstützt die Motion in allen Punkten.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Aus Sicht der BDP ist der Veloverkehr, wo immer möglich, zu unterstützen. Velos sind umweltfreundlich, sie entlasten den ÖV und die Strasse. Bei der Diskussion in unserer Fraktion hat sich gezeigt, dass dieser Vorstoss Emotionen zu wecken vermag. Wer oft mit dem Velo unterwegs ist, hat grosse Sympathien für diesen Vorstoss. Wer zu Fuss oder mit dem Auto unterwegs ist, hat zum Teil etwas weniger Verständnis. In der Sparte Velofahrer gibt es halt auch Raser. Freiheit und Abenteuer, dies reizt noch viele Velofahrerinnen und Velofahrer. Wenn die Signalisation geändert wird und man bei Rot rechts abbiegen darf, kann dies möglicherweise sinnvoll sein. Eine neue Gesetzgebung wäre quasi das Nachvollziehen einer gesellschaftlichen Realität. Zu den Beschlüssen der BDP-Fraktion: Zur Frage, ob der Kanton eine neue Gesetzesgrundlage schaffen soll, ist die grosse Mehrheit der Meinung des Regierungsrats, wonach dies Sache des Bundes ist; die grosse Mehrheit lehnt deshalb den Vorstoss ab. Bei ganz wenigen überwiegt die absolut bedingungslose Sympathie für den Veloverkehr ausserhalb jeder Logik eines Gesetzgebungsprozesses. Zu Ziffer 2 vertritt die Fraktion keine einheitliche Meinung. Etwa die Hälfte will Ziffer 2 als Motion zustimmen, als Postulat erhielte Ziffer 2 eine klare Mehrheit. Zu Ziffer 3: Weil der intensivste Veloverkehr mehrheitlich auf Gemeindestrassen vorhanden ist, lehnt eine grosse Mehrheit Ziffer 3 als Motion ab. Der Kanton braucht auf seinem Strassennetz keine Verkehrsversuche durchzuführen. Die grosse Mehrheit ist wie der Regierungsrat der Meinung, dass ein Postulat der richtige Weg wäre.

Fritz Ruchti, Seewil (UDC). Eigentlich kann ich mich meinem Vorredner anschliessen. Ich möchte auch nicht zu lange werden. Die SVP-Fraktion sieht es so wie der Regierungsrat, wonach die Lösung auf Bundesebene erfolgen muss. Im Kanton Basel-Stadt wird bereits ein Versuch gemacht. Falls dies auch im Kanton Bern so sein soll, müssten die Städte Bern, Thun oder Biel selber entscheiden, zumal es sich meistens um Gemeindestrassen handelt. Ich möchte noch auf eine Problematik aufmerksam machen. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, seit kurzer Zeit haben wir nicht nur Velos, sondern auch E-Bikes auf den Strassen. Von diesen E-Bikes gibt es zwei Kategorien, einerseits diejenigen ohne Nummernschild, welche bis 25 km/h fahren und genau gleich zu handhaben sind wie die Velos. Andererseits gibt es E-Bikes mit Nummernschildern, welche so zu handhaben sind wie Mofas. Diejenigen ohne Nummernschild dürften folglich bei Rot fahren. Die anderen mit Nummernschildern gehören zur Kategorie der Motorfahrzeuge und dürften nicht fahren. Damit hätten wir wiederum Velos, welche nicht rechts abbiegen dürften. Dieser Punkt müsste wohl noch geklärt werden. Die SVP ist mehrheitlich gegen alle Ziffern dieses Vorstosses. Bei Ziffer 3 gibt es einige wenige, die diesem in Form eines Postulats zustimmen können.

Peter Flück, Unterseen (PLR). Auch ich habe mich schon geärgert, wenn ich auf dem Rennvelo schnell gefahren und dann bei einer Kreuzung angelangt bin, wo ich fast immer warten müssen, um abbiegen zu können. Dennoch entspricht dies im Moment der Forderung des Gesetzes. Natürlich kann man jetzt kommen und sagen, dass der Kanton Basel-Stadt einen Versuch durchführt. Dies wurde auch aufgezeigt. Der Kanton Basel-Stadt führt diesen Pilotversuch durch. Allerdings hat der Bundesrat – und dies zeigt die Regierung in ihrer Antwort auf – gesagt, dass es noch zu wenig erforscht sei und man noch weitere Resultate aus dem Kanton Basel-Stadt abwarten wolle, um schweizweit eine andere Regelung aufzugleisen. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass dies der richtige Weg ist. Es muss nicht sein, dass der Kanton Bern auch noch Geld für Versuche ausgibt. Diese kosten nämlich etwas, was wohl unbestritten ist. Aus der Sicht der FDP-Fraktion ist es ausreichend, wenn bereits ein Kanton einen Versuch durchführt. Die FDP-Fraktion lehnt wie die Regierung Ziffer 1 ab, weil wir im Moment keine kantonale

Gesetzesgrundlage schaffen können und dies Sache des Bundes ist. Die Ziffern 2 und 3 unterstützen wir als Postulat.

Marianne Dumermuth, Thoune (PS). In Amerika dürfen sogar die Autos rechts abbiegen. Wenn man etwas länger in Amerika war, weiss man, wie praktisch dies ist und fragt sich, weshalb bei uns nicht wenigstens die Velos rechts abbiegen dürfen. Wir haben die Antwort mit der Begründung des Regierungsrats zur Kenntnis genommen. Trotzdem wollen wir grossmehrheitlich alle drei Ziffern als Motion annehmen und sie auch Ihnen zur Annahme empfehlen. Durch eine Legalisierung des Rechtsabbiegens bei Rot würde das Velofahren deutlich attraktiver. Von Basel wissen wir, dass diese Verkehrsregelung zu deutlich weniger Konflikten zwischen den Auto- und Velofahrenden geführt hat und dass auch die Fussgänger/-innen das neue Regime gut aufgenommen haben. Dabei ist das Allerwichtigste, dass es keine Unfälle gegeben hat. Wäre es zu Unfällen gekommen, müsste man sich das Ganze nochmals überlegen. Es handelt sich also um eine Lösung, die für alle Verkehrsteilnehmenden gut ist. Die vorliegende Motion geht deshalb in die richtige Richtung. Auch wir wollen bei den Lichtsignalanlagen ein Signal aussenden sowie ein Zeichen setzen für eine gute Velopolitik und Veloförderung im Kanton Bern. Zwar sagt der Regierungsrat zu Recht, dass die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht in Eigenkompetenz geändert werden kann. Der Kanton Bern soll aber – zusammen mit anderen interessierten Kantonen – dafür sorgen, dass die entsprechende Verordnung schweizweit angepasst wird. Dies bedeutet ein aktives Vorgehen seitens des Kantons. Wir stellen uns vor, dass der Regierungsrat beim Bund und vor allem beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) vorstellig wird. Die notwendige Änderung muss beschleunigt werden. Jetzt ist es auch wichtig, dass andere Kantone den Kanton Basel-Stadt unterstützen. Zudem haben wir das Gefühl, auch mit einem eigenen Pilotprojekt nachziehen zu können. Denn es gibt im Kanton Bern noch andere Verkehrssituationen. Deshalb muss es sich nicht um eine Wiederholung handeln, sondern kann eine Ergänzung sein. Das in der Antwort des Regierungsrats skizzierte Vorgehen scheint uns zu passiv. Sowohl die Velofahrenden als auch Basel sind auf einen proaktiven, freundlichen Kanton angewiesen. Je länger wir warten, desto mehr gerät Bern in den Rückstand, wodurch auch Basel zu wenig Unterstützung erhält.

Rita Haudenschild, Spiegel (Les Verts). Das Mobilitätsbedürfnis nimmt ständig zu. Wollen wir die Verkehrszunahme in den Städten und Agglomerationen auffangen und zunehmende Stausituationen vermeiden, müssen wir mit allen Mitteln versuchen, mehr Verkehr auf das Velo umzulenken. Der Modal-Split muss zugunsten des Velos geändert und erhöht werden. Ansonsten steht auch der ÖV zunehmend im Stau, das heisst, auch Geschäfts- und Berufsverkehr sind vom Stau betroffen. Dies ist der Produktivität nicht gerade förderlich. Neben direkten und sicheren Verbindungen bedarf es Massnahmen bei der Signalisation. Gerade das Rechtsabbiegen beim Velofahren ist immer wieder ein Ärgernis. Auch für den Autofahrer ist es ein Ärgernis, wenn die Velos rechts um die Ecke davonfahren, statt vor dem Rotlicht anzuhalten. Den Velos das Rechtsabbiegen zu ermöglichen, brächte viele Vorteile. Velofahren wird attraktiver, weil man zügiger vorwärts kommt. Die Situation – sowohl für das Velo als auch für das Auto – wird klarer und damit sicherer. Damit wären wir nicht die ersten, zumal dies in Nachbarländern bereits seit längerer Zeit möglich ist. Die Grünen unterstützen alle Massnahmen, durch welche das Velofahren attraktiver und sicherer wird, so auch den vorliegenden Vorstoss. Bereits jetzt sind das Velo und das Elektro-Velo ohnehin die effizientesten, schnellsten Verkehrsmittel in der Stadt und der städtischen Agglomeration. Wer es noch nicht ausprobiert hat, mit dem würde ich gerne eine kleine Wette abschliessen. Zudem sind Velo und Elektro-Velo klar die städtischen Fortbewegungsmittel der Zukunft. Deshalb steigen Sie auf das Velo und auf das Elektro-Velo um, diesen gehört die Zukunft! Die Grünen unterstützen diesen Vorstoss in allen Punkten.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Ja, beim Velo hat die Vorrednerin aufgehört. Als überzeugter Velofahrer möchte ich gleich weiterfahren. Natürlich habe ich gewisse Sympathien für diesen Vorstoss. Die Mehrheit unserer Fraktion wird sich jedoch den Argumenten des Regierungsrats anschliessen. Mir schweben natürlich eher Verhältnisse vor, wie ich sie in Kopenhagen angetroffen habe. Dort sind ganze Spuren für die Velos reserviert. Springt die Ampel auf Grün, handelt es sich nicht um jene des motorisierten Autoverkehrs, welche zuerst umschaltet, sondern um jene der Velospuren. Dann geht es auf dem ganzen Trasse los, als würde ein Slow-up gestartet, während die Autos daneben warten. Nun ja, hier haben wir andere Verhältnisse. Wir haben noch weniger Velos auf unseren Strassen. Deshalb geht es natürlich um ein Miteinander

aller Verkehrsteilnehmer. Dies ist auch der Grund, welcher uns dazu führt, den Argumenten der Regierung zu folgen. Als überzeugter Velofahrer gehöre ich vielleicht nicht zu den Militanten. Ich bin der Meinung, dass ein Velohelm dasjenige Organ schützen soll, welches durchaus auch beim Velofahren gebraucht werden soll. Es ist wichtig, als Velofahrer auch die Sicherheit immer im Auge zu behalten. Man kann nicht immer davon ausgehen, dass man Vortritt hat und dies von allen realisiert wird. Gerade die Sicherheitsfragen haben uns dazu bewogen, den Argumenten der Regierung zu folgen. Diesen zufolge soll zuerst die Laborarbeit beim Bund sauber abgeschlossen werden. Danach soll gestützt auf die Erkenntnisse eine schweizweite Einführung erfolgen. Das Anliegen unterstützen wir grundsätzlich. Ich werde diesem auch als Motion zustimmen.

Vielleicht noch ein Wort zur erwähnten Pilotstadt Burgdorf: Wir haben in der Tat Mobilitätsspionierarbeit geleistet und seinerzeit vor Ort in Burgdorf Flanierzonen entwickelt. Daraus entstand dann die heute geltende Tempo 20-Regimeregulierung, welche eigentlich schweizweit eingeführt wurde. Diese wurde aber lokal mit den entsprechenden Instanzen ausgetestet. Beim vorliegenden Vorstoss verhält es sich umgekehrt, sodass ich nachvollziehen kann, was die Regierung sagt bzw. weshalb sie zuerst den Bund die Grundlagen erarbeiten lässt.

Le président. Damit sind wir bei den Einzelvotanten angelangt. Als Einzelsprecher hat Ueli Studer das Wort.

Ueli Studer, Niederscherli (UDC). Ich trete tatsächlich als Einzelsprecher, aber auch als Velofahrer und Fussgänger, ans Mikrofon. Ich habe das Gefühl, dass dies der richtige Zeitpunkt ist, um einmal zu schildern, welche Vorschriften auch für die Velofahrer gelten. Als Fussgänger und Velofahrer stelle ich sehr oft fest, dass sich Velofahrer an überhaupt keine Verkehrssicherheitsmassnahmen respektive Verkehrsregeln halten. Für die Bevölkerung ist dies sehr unangenehm. Jetzt will man noch das Rechtsabbiegen an Kreuzungen ermöglichen! Die Velofahrer sollten sich mit den Fussgängern, aber auch mit den Autofahrern verbinden. Als Gemeinde Köniz haben wir uns das Ziel gesetzt, eine Velo-Gemeinde zu werden, indem wir auch Velowege schaffen. Wir tun sehr viel für die Velofahrer und setzen auch Geld ein. Auf der anderen Seite foutiert man sich als Velofahrer um die Einhaltung dieser Regeln. Heute einmal darauf hinzuweisen, ist mir Anliegen. Ich habe in Köniz mehr Angst davor, von einem Velofahrer überfahren zu werden, der mit einer ziemlichen Geschwindigkeit auf dem Trottoir fährt, als von einem Auto überfahren zu werden. Dies geht an die Velofahrer: Seien Sie so gut und halten Sie sich auch an Ihre Regeln und Verkehrsregeln.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Das Wichtigste zu dieser Motion wurde bereits gesagt. Ich möchte nochmals betonen, dass der Kanton in diesem Bereich über keinerlei Gesetzgebungskompetenz verfügt. Der Bund ist abschliessend für die entsprechende Gesetzgebung zuständig. Ich muss Ihnen sagen, dass die Umsetzung von Ziffer 1, wonach wir dafür sorgen sollen, dass es ermöglicht wird, nicht in unserer Kompetenz liegt. Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Motion in Ziffer 1 abzulehnen. Sollten Sie diese annehmen, würde sich nichts ändern, zumal wir eben über keine Gesetzgebungskompetenz verfügen. Zu Ziffer 2 und 3 in Postulatsform: Wie wir in unserer Antwort geschrieben haben, verfolgen wir den Pilotversuch in Basel selbstverständlich weiter. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden wir zusammen mit Basel und den anderen interessierten Kantonen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Kontakt aufnehmen, um abzuklären, ob sich diese Möglichkeit bewährt hat oder nicht. Als Kanton können wir in diesem Bereich – wie erwähnt – keine Regeln ändern.

Le président. Nun hat die Motionärin nochmals das Wort.

Natalie Imboden, Berne (Les Verts). Herzlichen Dank für diese Diskussion. Es ist mir ein grosses Anliegen, dass die Verkehrssicherheit gewahrt wird. Dies gilt für die Fussgänger/-innen, die Velofahrer/-innen und auch für die Autofahrer/-innen – dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer. Dass die Verkehrssicherheit gewahrt wird, zeigt eben auch der Pilotversuch in Basel. Die positiven Ergebnisse punkto Verkehrssicherheit bei allen Verkehrsteilnehmern scheint mir das wichtigste Ergebnis aus dem Basler Pilotversuch. Dass die Verkehrssicherheit gewahrt wird, sei denen gegenüber erwähnt, die sich Überlegungen dazu gemacht haben.

Ich möchte dennoch nochmals auf Ziffer 1 zu sprechen kommen und habe vorhin aus verschiedenen Voten herausgehört, es könne jede Gemeinde selber entscheiden. Es scheint mir

nicht optimal, wenn jede Gemeinde ohne den Kanton einzeln zu diskutieren beginnt. Ich habe gesagt, dass ich kein Strassensignalisationsgesetz im Kanton Bern will, weil dies auch nicht möglich ist – diesbezüglich gehe ich mit der Verkehrsdirektorin einig. Trotzdem soll sich der Kanton überlegen, in welchen Gemeinden und nach welchen Grundlagen sinnvoll vorgegangen werden kann. Dafür braucht es eine gewisse Abstimmung. Daher ist es durchaus richtig, dass der Kanton hier eine Aufgabe erhält und grünes Licht für dieses Anliegen gibt. Die Ziffern 2 und 3 wandle ich in ein Postulat am, bei Ziffer 1 halte ich an der Motionsform fest. Ich glaube es ist wichtig, dass wir heute grünes Licht für velofreundliche Verkehrssignalanlagen geben können. Dies im Sinne der Velofahrer, aber eben auch im Interesse der Autofahrerinnen und Autofahrer. Als Schlussvotum an alle hier, die vor allem autofahren: Überlegen Sie sich, dass es für Sie auch viel praktischer ist, wenn Sie an der Kreuzung anfahren können, wenn die Ampel für Sie auf Grün steht und Sie nicht zuerst auf die Velofahrer achten müssen. Die Velofahrer haben dabei ebenfalls einen Vorteil. Es handelt sich tatsächlich um eine Win-win-Situation.

Le président. Bei Ziffer 1 geht es um Grün oder Rot – das haben wir gehört. Bei den Ziffern 2 und 3 geht es um Orange bzw. um ein Postulat. Bei Ziffer 1 werden wir über eine Motion abstimmen. Damit kommen wir zur Bereinigung. Wer die Motion in Ziffer 1 annehmen will, stimmt ja, wer dies ablehnt stimmt nein.

Vote (ch. 1)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 60

Non 81

Abstentions 8

Le président. Sie haben Ziffer 1. Damit kommen wir zu Ziffer 2 als Postulat, ich lasse einzeln über die Ziffern 2 und 3 abstimmen. Wer Ziffer 2 als Postulat annehmen will, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Vote (ch. 2)

Décision du Grand Conseil :

Adoption sous forme de postulat

Oui 104

Non 43

Abstentions 2

Le président. Sie haben Ziffer 2 als Postulat überwiesen. Wir stimmen über Ziffer 3 als Postulat ab. Wer Ziffer 3 als Postulat annehmen will, stimmt ja, wer dies ablehnt stimmt nein.

Vote (ch. 3)

Décision du Grand Conseil :

Adoption sous forme de postulat

Oui 96

Non 52

Abstentions 0

Le président. Sie haben auch Ziffer 3 als Postulat überwiesen. Somit ist dieses Geschäft bereinigt.

