

Mittwoch (Nachmittag), 17. März 2021 / Mercredi après-midi, 17 mars 2021

**2. Priorität – Bau- und Verkehrsdirektion /
2^e priorité – Direction des travaux publics et des transports**

**88 2020.RRGR.293 Motion 223-2020 Schneider (Biel/Bienne, SVP)
Aufhebung des schikanösen Tempo-30-Abschnitts auf der Reuchenettestrasse in Biel!
Richtlinienmotion**

**88 2020.RRGR.293 Motion 223-2020 Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Suppression d'une limite de vitesse tracassière (30) à la route de Reuchenette, à Bienne !
Motion ayant valeur de directive**

Präsident. Dann fahren wir mit dem nächsten Traktandum fort, einer Motion von Grossrätin Sandra Schneider: «Aufhebung des schikanösen Tempo-30-Abschnitts auf der Reuchenettestrasse in Biel!» Die Motionärin ist einverstanden mit dem Vorschlag der Regierung, nämlich Annahme als Postulat. Ich frage in die Runde: Ist das Postulat bestritten? Dann laut und deutlich zeigen. Jawohl, es ist bestritten. Dann gebe ich der Vorstösserin das Wort, Grossrätin Sandra Schneider.

Sandra Schneider, Biel/Bienne (SVP). Die Reuchenettestrasse ist eine wichtige Hauptverkehrsachse in Biel: Die Strasse vom Berner Jura nach Biel und umgekehrt. Wenn Sie es kennen, wissen Sie, dass diese Strasse relativ steil ist. Sie kommen vom Berner Jura und fahren vom Hügel runter in die Stadt. Ab der Autobahnausfahrt beim Taubenloch, wo heute der Taubenlochkreisel steht, verläuft die Strasse rund 2,5 Kilometer, bis Sie dann in Biel unten auf der Achse Solothurn–Biel–Neuenburg ankommen. Seit Mitte Juli 2020 gilt auf einem 900 Meter langen Abschnitt Tempo 30. Die schikanöse und gefährliche Einschränkung, ich kann es nicht anders sagen, wurde quasi über Nacht eingeführt und hat in der Bieler und bernjurassischen Bevölkerung grossen Unmut und Unverständnis ausgelöst. Sind Sie schon einmal einen Hang mit 30 Stundenkilometern hinuntergefahren? Sie stehen permanent auf der Bremse, und noch dann erreicht der Tacho rasch einmal 35 Stundenkilometer, und man muss noch mehr abbremesen.

Wenn Sie die Strasse Richtung Berner Jura hinauffahren, kommt es häufig vor, dass Sie von einem Elektrovelo überholt werden. Gefährliche Szenen habe ich schon selbst miterlebt. Wenn Sie nach Biel hinunterfahren, dasselbe Problem. Das Auto mit 30 Stundenkilometern ist einfach zu langsam, wenn Sie einen Velofahrer hinter sich haben, der regelrecht am Auto klebt. Mit Tempo 30 brauchen Sie mehr Sprit, müssen mehr bremsen und haben es dennoch schwer, das Tempo einigermaßen einhalten zu können. Mit Tempo 30 wurde es auf der Reuchenettestrasse nicht sicherer, im Gegenteil. Vor und nach dem 900 Meter langen Abschnitt gilt zudem weiterhin Tempo 50. Die Geschwindigkeit muss, wie überall, der aktuellen Situation angepasst werden. Aber es macht keinen Sinn, die Geschwindigkeit auf dieser wichtigen Transitachse permanent auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren. Die Einführung dieser 30er-Zone nervt die Leute. Eine Petition hat innerhalb von kurzer Zeit weit über 1000 Unterschriften gesammelt. Sie verlangt die Rückkehr zum alten, bewährten Verkehrsregime.

Ich bitte den Regierungsrat und Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, die unsinnige Temporeduktion wieder aufzuheben. Ich bin mit der Wandlung in ein Postulat einverstanden und hoffe, dass Sie dem Prüfauftrag zustimmen.

Präsident. Wir haben gehört, dass das Postulat bestritten ist. Wir kommen deswegen zu den Fraktionserklärungen. Je donne la parole à Mme Samantha Dunning pour le PS-JS-PSA.

Samantha Dunning, Biel/Bienne (PS). Le groupe socialiste PS-JS-PSA vous recommande de refuser cette motion également sous forme de postulat. De quoi parle-t-on exactement ? La route de Reuchenette est une route située à la sortie de la vieille ville de Bienne et qui se dirige vers Evilard, Macolin et plus largement vers le Jura bernois. Cette route est souvent utilisée comme une route de transit, mais elle se situe en ville. Il y a donc des maisons, et la route est aussi utilisée par

des piétons et des cyclistes. Autre particularité de cette route : elle est bordée par une falaise d'un côté et un muret de l'autre. Il n'y a pas de trottoir, il y a une simple bande jaune, très, très étroite. En tant que maman, je n'ose pas prendre cette route comme piétonne, avec une poussette et encore un enfant à côté, c'est vraiment trop étroit. Et c'est vraiment, donc, très dangereux. En tant que cycliste, j'évite un maximum cette route qui est très étroite et n'a pas de marquage pour les vélos. Imaginer monter et descendre cette route avec un vélo à remorque, c'est encore pire. Baisser la vitesse de 50 à 30 km/h, c'est le minimum que l'on puisse faire pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes sur cette route. D'après moi, il faudrait encore d'autres mesures. Alors, je sais bien que lorsqu'on roule en voiture, eh bien, on a envie d'appuyer sur le champignon, c'est embêtant de devoir freiner. Mais la baisse de la vitesse ne change fondamentalement pas grand-chose. Une minute de temps de trajet supplémentaire contre plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes et des nuisances sonores à la baisse. Il n'y a vraiment pas photo, cette motion est à rejeter aussi sous forme de postulat.

Quant au postulat, la position du Conseil-exécutif semble claire, les avantages et les inconvénients sont connus et d'autres alternatives semblent trop coûteuses. A part à nous amener des surcoûts pour cette étude, que l'UDC souhaite d'ailleurs éviter à tout prix, quelle est la finalité d'étudier encore une fois cette situation ? Et enfin, j'aimerais bien savoir quelles seraient les conséquences de l'acceptation de cette motion s'il s'agissait d'un domaine qui relève exclusivement du Conseil-exécutif ? Alors, pour toutes ces raisons, il est clair que le groupe socialiste recommande le rejet de ce postulat. Je vous remercie de votre attention.

Präsident. *(Die Anzeige der Rednerliste ändert. / L'affichage de la liste des orateurs et oratrices change.)* Wir sehen, dass diese Rednerliste auf einer Excel-Tabelle basiert. Meines Wissens – Pierre-Yves Grivel, co-motionnaire, c'est juste ? – Monsieur Grivel, vous avez la parole.

Pierre-Yves Grivel, Biel/Bienne (PLR). Je serai bref, mais si j'ai signé cette motion, c'est pour lâcher ma frustration. Toute ma frustration ! Comment est-ce possible, sans préavis, sans consultation de la population et en catimini, comme par hasard pendant les vacances d'été, d'introduire cette limitation de vitesse ? Qui a conseillé, qui a soutenu une telle tracasserie ? Et en plus, cerise sur le gâteau, on nous annonce que cette décision est définitive ! Même pas une évaluation limitée dans le temps pour en tirer des conclusions suite aux observations. Je m'excuse, une fois de plus, c'est antidémocratique, c'est oublier le peuple, même si la plupart des gens concernés sont des automobilistes qui descendent du Jura bernois ou qui veulent aller en ville de Bienne.

On écoute et on favorise un groupe d'experts, un groupe de travail, je ne sais pas, et on oublie le citoyen. La route de Reuchenette restera une route de transit pour le Jura bernois, désirant se rendre en ville ou à Neuchâtel. Et depuis peu encore plus, chers collègues, puisque le projet Ouest du contournement de Bienne a été enterré définitivement. Où c'est qu'on veut aller ? On dira que c'est une mesure d'accompagnement comme beaucoup d'autres qui ne sont là que pour gêner l'automobiliste. Je soutiens donc le postulat et j'aurais soutenu très certainement la motion.

Präsident. Aussi comme co-motionnaire, je donne la parole au député M. Roland Benoit.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). En effet, pour ne pas faire de redites : la route cantonale, la route de Reuchenette, nous cause problème depuis l'introduction de cette fameuse zone à 30 km/h. Lorsque vous avez... – je prends maintenant l'exemple de la situation avant l'entrée en vigueur de ces 30 à l'heure : aux heures de pointe, Mesdames et Messieurs, vous n'avez de toute manière pas la possibilité de faire du 50 à l'heure lors d'un grand trafic. Quand vous avez sur la voie montante une bande cyclable, et le trottoir qui est marqué aussi au sol, si vous avez de la circulation en sens inverse, il vous est pratiquement impossible de dépasser, donc, vous devez automatiquement attendre que la voie inverse soit libre. Donc, c'était déjà rare de pouvoir faire du 50 à l'heure. En dehors des localités à propos, même si c'est 80 km/h, il y a bien des endroits où on ne peut pas atteindre cette vitesse pour des questions de virages ou d'obstacles.

Depuis l'introduction de cette mesure, vous avez la possibilité de traverser la ville de Bienne à 50 à l'heure, si vous venez de Neuchâtel, depuis l'entrée de la ville, traverser tout le centre-ville et puis, tout à coup, vers le restaurant Bellevue, vous avez un 30 à l'heure sur 900 mètres, puis ensuite, vous avez de nouveau le 50 à l'heure à la fin de la route de Reuchenette. C'est un non-sens qui provoque plus de bouchons qu'autre chose. En effet, je passe souvent par cette route-là, et en dehors des heures de pointe, s'il y a peu de circulation, pas de piétons, pas de vélos, vous êtes tout à

coup derrière un véhicule qui roule, lui, à 25 à l'heure pour respecter la vitesse – peur d'avoir un radar, et donc, vous mettez beaucoup plus de temps pour traverser ce tronçon de route. Le canton de Berne, depuis longtemps, au niveau de Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN) fait des statistiques au niveau des accidents : je peux vous assurer que ces statistiques, dans ce tronçon-là, il y a peu d'accidents, Madame Dunning, et les accidents entre voitures sont plutôt des accidents provoqués latéralement, c'est-à-dire en croisement parce que c'est étroit.

Donc, cette introduction de cette limitation à 30 à l'heure est illogique, elle est dangereuse et surtout elle est tracassière. Et quand mon collègue M. Grivel nous dit qu'il se pose la question qui c'est qui a demandé cette introduction, il ne faut pas chercher loin : c'est la ville de Bienne qui a demandé au canton d'introduire en catimini cette introduction de zone à 30. (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) C'est pour ça que je vous invite, Mesdames et Messieurs, à soutenir cette motion qui a été transformée en postulat.

Präsident. Dann fahren wir mit den Fraktionen fort. Sprecher der grünen Fraktion ist Christoph Grupp. – Fraktion ... cinq minutes.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Ich dachte, ich frage lieber nach, bevor man mir das Mikrofön wieder strittig machen will. Aber es ist eine freie Debatte, und dann erzähle ich hier doch kurz meine Geschichte. Ich oute mich nämlich: Ich war diesen Sommer in Frankreich in den Ferien. Ich gebe es zu. Und ich war sogar noch mit dem Auto in Frankreich in den Ferien. (*Heiterkeit / Hilarité*) Als ich nach Hause fuhr, vom Jura runter gegen Biel, trat ich tatsächlich auch auf die Bremse: Plötzlich ein 30er auf der Reuchenettestrasse. Ich war zuerst schon etwas erstaunt, was das hier soll. Aber mit dem Drangewöhnen und dem Überlegen muss ich sagen: Er ist eben gerechtfertigt. Er ist nicht schikanös, wie das uns die Motionärin glauben machen will, sondern er ist lebensrettend. Wieso? Ein paar Wochen davor, im Frühling während des Lockdowns, fuhr ich einmal mit dem Rennvelo in den Jura. Ich kann Ihnen sagen, dass ich ein versierter Velofahrer bin. Aber ich bin auf dieser Strecke vor Angst fast gestorben. Nicht nur im Tunnel, dort ist es noch schlimmer, wenn dann auch noch ein Lastwagen vorbeifährt. Aber diese Strasse ist extrem eng. Auf einem einen Meter breiten gelben Streifen müssen sich Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger den Platz teilen. Nebendran braust der Verkehr, unter anderem auch der Schwerverkehr, der dort rauf- und runterfährt. Es ist eine sehr gefährliche Situation.

Wir können es in der Antwort lesen: Auf 900 Metern ist das eine innerstädtisch Strasse, die auch durch ein Wohnquartier führt. Es ist eine Transitstrasse, aber sie führt durch ein Wohnquartier. Zuerst hat man gerade noch 100 Meter Trottoire, und das wars dann. Dann muss man eben auf diesen engen Streifen gehen, und dann wird es wirklich haarig. Wer das noch nie erlebt hat oder noch nie dort durchmusste, dem empfehle ich: Schauen Sie sich das einmal an. Dann merken Sie, weshalb dieser 30er dort Sinn macht. Für uns Grüne ist das eigentlich ein klarer Fall, und auch die Antwort des Regierungsrates ist ein sehr klarer Fall, bis auf den letzten Abschnitt. Die ganze Argumentation stützt die 30 Kilometer pro Stunde an dieser Stelle. Am Schluss schlägt der Regierungsrat doch vor, ein Postulat daraus zu machen, das noch einmal zu prüfen, obwohl wir einen rechtsgültigen Entscheid haben, der vorliegt. Ich muss sagen, dass das Einzige, was mich auch gestört hat, tatsächlich die Kommunikation ist. Das ist zwar hier nicht unbedingt das Thema, oder nur am Rande. Die Kommunikation dieses Entscheids war nicht gut und hat viele Leute überrascht, mich eben auch. Dort könnte der Kanton sicher zulegen. Wenn man etwas überprüfen sollte, wäre es die Kommunikation solcher Projekte und ob das richtig lief. Man hat damit nämlich ein Stück weit unter anderem auch die Stadt Biel überrumpelt. Also, da könnte man zulegen. Aber man darf diesen Dreissiger sicher nicht aufheben.

Deshalb empfehle ich Ihnen oder bitte Sie: Bitte, bitte lassen Sie das sein. Behalten wir diesen 30er und sammeln Erfahrungen. Wenn man tatsächlich merkt, dass er nicht gut oder sonst wie störend ist, kann man sich das allenfalls in Zukunft noch einmal anschauen. Sandra habe ich noch einen Tipp: Wenn du mit dem Auto dort hinunterfährst und immer bremsen musst: Lege doch einfach den zweiten Gang ein. Mit der Motorbremse ist es ein perfekter 30er.

Präsident. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir haben nun gleich ein paar Vorstösse, bei denen es zahlreiche Mitunterzeichnende gibt. Ich bitte die Mitmotionärinnen und Mitmotionäre, sich jeweils frühzeitig einzuschreiben, sodass wir sie vor den Fraktionssprechenden drannehmen können. Jetzt gebe ich jetzt Mathias Müller als Mitmotionär das Wort.

Mathias Müller, Orvin (SVP). Ich kann mich outen: Ich bin ein absoluter Experte der Reuchenettestrasse. Ich habe ausgerechnet, dass ich in meinem Leben rund 15'000-mal dort hinauf- und hinunterfuhr, und zwar noch bevor Grossrätin Dunning auf die Welt kam, nämlich seit 1982. Ich fuhr rauf und runter mit Velos, mit Töffs, mit x verschiedenen Autos, angefangen mit einem 34 PS starken Fiat Panda, bis zu meinem grossen Pickup-Truck mit über 400 PS, und jetzt sogar noch mit einem Elektromobil. Jetzt sogar noch mit einem Elektroauto. Jetzt konnte ich das mal sagen: Dass ich auch einer derjenigen bin, der ein Elektrofahrzeug hat (*Heiterkeit / Hilarité*). Meine Damen und Herren, diese Gefahr ... Eine Freundin hatte ich an der Reuchenettestrasse auch noch. Das hielt mich auch nicht davon ab, dort hinaufzugehen.

Es tut mir leid, aber jetzt ist diese Strasse wirklich gefährlich. Jetzt ist es gefährlich, wenn man 30 fährt. Sandra hat es gesagt: Es ist effektiv so, dass die Velos einem fast hinten reinfahren, wenn sie runterfahren. Denn sie müssen bremsen. Sie fahren einem fast ins Auto. Wenn es auf dem gelben Streifen Fussgänger hat, kann man nicht einmal mehr beschleunigen. Man muss nebedran fahren. Das ist mühsam für die Fussgänger. Schauen Sie einmal nach, wie viele Unfälle es in den letzten 30 oder 40 Jahren gab. Keine auf dieser Strasse. Es ist nur eine Schikane, die jetzt gemacht wird. Nein, nehmen Sie diesen Vorstoss an, und zwar, jetzt ohne Quatsch, auch im Sinn der Sicherheit. Fertig.

Präsident. Dann fahren wir fort mit den Fraktionen. Pour le groupe UDC, je donne la parole à la députée Anne-Caroline Graber.

Anne-Caroline Graber, La Neuveville (UDC). La motion de notre collègue Sandra Schneider demande quelque chose de très logique et de très cohérent, à savoir que les automobilistes qui empruntent la route de Reuchenette, l'un des principaux accès routiers à l'agglomération de Bienne, soient soumis à une obligation légale de respecter une vitesse maximale de 50 km/h comme cela a été le cas pendant plusieurs décennies. Selon la motionnaire, la limitation à 30 km/h de ce tronçon routier constitue une anomalie, voire une incongruité.

Le groupe UDC soutient totalement la démarche de la députée Sandra Schneider. L'ouverture du contournement sud-ouest de Bienne ne change rien au caractère inopportun de cette nouvelle limitation de vitesse. En effet, la plupart des automobilistes qui empruntent la route de Reuchenette en provenance de la grande majorité des localités du Jura bernois et du canton du Jura, le font pour deux raisons : d'une part, afin de se rendre en ville de Bienne pour des raisons professionnelles, commerciales ou culturelles. D'autre part, pour se diriger vers la partie occidentale de la Suisse romande qui comprend notamment les agglomérations de taille moyenne que sont par exemple Neuchâtel et Yverdon ainsi que les grandes agglomérations de Lausanne et de Genève. Ce trafic est relativement important. Il est vrai que les automobilistes du Jura bernois et du canton du Jura qui se rendent dans le Mittelland, dans l'Oberland, à Fribourg, dans la région de Vevey ou encore en Valais empruntent aujourd'hui le contournement sud-est. Mais cela n'a pas beaucoup réduit le trafic classique en direction de Bienne ou à travers Bienne du nord à l'ouest. Une réduction excessive de la limitation de vitesse équivaut presque toujours à un déclassement de fait d'une route. Dans le cas d'espèce, la limitation très contraignante de la route de Reuchenette à 30 km/h est d'autant plus regrettable que le contournement ouest de Bienne vient d'être enterré en grande pompe jusqu'en 2050. Les automobilistes du Jura bernois et du canton du Jura ne pourront ainsi même plus emprunter les contournements sud-est et ouest de Bienne pour éviter le centre-ville et la route de Reuchenette.

Le Conseil-exécutif évoque, en partie à juste titre, des motifs de sécurité pour justifier l'introduction du 30 km/h à la Reuchenette. Mais, chères et chers collègues, ces motifs n'étaient-ils pas déjà pertinents en 2000, en 2005, en 2010 ou encore en 2015 ? Vous devinez aisément où je veux en venir : j'ai comme plusieurs d'entre vous la fâcheuse impression que cette nouvelle limitation de vitesse à la route de Reuchenette ne fait en réalité que s'inscrire dans une longue et interminable liste de mesures destinées à décourager les automobilistes. Ne nous voilons pas la face : cette limitation de vitesse obéit autant à des considérations idéologiques non dites, qu'à un souci de sécurité sur une route qui jusqu'à présent n'a provoqué que très peu d'accidents.

Alors, chers et chères collègues, à défaut de mettre un terme aux mesures anti-automobilistes, tentons au moins de les freiner. Je vous demande dès lors de soutenir la motion de Sandra Schneider sous la forme d'un postulat. Merci de votre patiente attention au moins aussi intense que celle des automobilistes qui aujourd'hui empruntent la route de Reuchenette en regardant leur indicateur de vitesse plutôt que la route, augmentant ainsi paradoxalement le risque d'accident.

Peter Bohnenblust, Biel/Bienne (FDP). Die Fraktion unterstützt diesen Vorstoss auch als Postulat. Ich habe in diesen zwei Wochen gelernt, dass man manchmal zuerst offenlegen soll, welche Interessen man hat, und das versuche ich hier auch zu tun. A bin ich Bieler und auch Nidauer, b bin ich Autofahrer und Velofahrer und Fussgänger und benütze auch häufig den ÖV. Drittens bin ich noch Präsident des TCS Region Biel/Bienne–Seeland und Verwaltungsrat des TCS. Ich öffne kurz eine Klammer für die, welche den Bund-Artikel letzte Woche sahen: Der TCS ist keine Autolobby. Der TCS ist ein Mobilitätsclub, der für alle Verkehrsteilnehmer da ist. Nur damit das auch klar ist. Der TCS setzt sich auch für Velos ein. Das Wichtigste, das Emotionale, wurde hier schon gesagt. Ich versuche, mich auf ein, zwei Aspekte zu beschränken. Wir haben gehört: Überraschend eingeführt. Es sei auf der anderen Seite jetzt auch gefährlich. Ich bestreite nicht, dass es dort eine heikle Situation ist. Diese Situation ist wohl schon lange so. Der Aspekt, den ich hier aufführen möchte, ist dieser: Es ist eine Kantonsstrasse die, wie wir gehört haben, von der Grimsel über Bern und Biel bis an die Grenzen des Kantons führt. Wichtig: In und für Biel ist es eben auch die Verbindung Richtung Neuenburg, wenn man vom Jura herkommt. In diesem Zusammenhang war im Rahmen der verkehrsflankierenden Massnahmen zum Ost- und Westast der A5 nach Eröffnung des Westasts – ich betone: erst nach Eröffnung des Westasts – eine Kapazitäts- und Temporeduktion auf diesem Westabschnitt der Reuchenettestrasse, eben dort, wo heute Tempo 30 gilt, geplant. Man kann auf das Objektblatt Biel Nord 1, Bözingen–Reuchenettestrasse verweisen. Bekanntlich ist aber der Westast in der heutigen Form gestorben. Unseres Erachtens geht es einfach nicht an, einzelne Elemente vorzuziehen, eben wie die Temporeduktion auf dieser wichtigen Hauptachse.

Ja, die Sicherheit für Velos und Fussgänger ist überall zu prüfen und auch umzusetzen, aber nur dann, wenn es verhältnismässig ist. Es wurde vorhin schon gesagt, und ich habe es auch noch abgeklärt: Grössere Unfälle, insbesondere wegen der Geschwindigkeit, sind aber keine bekannt, weder bei der Kantonspolizei, noch, wenn man die Unfallstatistik genauer anschaut, die man auf einer Webseite einsehen kann. Man muss nicht nur Pünktchen zählen, sonst würde es nichts machen, sondern man muss sich auch den Inhalt dieser Pünktchen anschauen. Hinzu kommen kleine Probleme, auch für den ÖV, weil es eine Reduktion der Geschwindigkeit gibt. Die Leute haben dann Probleme, den Fahrplan einzuhalten, wenn sie zum Bahnhof wollen. Es wurde schon gesagt, aber ich wiederhole es aus eigener Erfahrung: Velos überholen Sie, wenn Sie mit dem Auto mit 30 hinunterfahren. Das führt zu gefährlichen Situationen, und selbst wenn Sie hinauffahren, hat es schnelle E-Biker, welche Sie selbst beim Hinauffahren noch überholen. Auch das führt zu gefährlichen Situationen. Deshalb: Warten, bis die Entlastung richtig kommt. Dann kann man dort etwas machen. Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen. Wir haben auch gehört, dass es nur ein weiterer Prüfungsauftrag ist. Deshalb ist keine Gefahr in Verzug, und man kann dieser Prüfung doch zustimmen.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP). 160 Parlamentarierinnen und Parlamentarier sitzen hier im Saal und hören sich eine Debatte über 900 Meter Kantonsstrasse an. Das kantonseigene Netz hat 21'000 Kilometer. Jetzt stellen Sie sich das einmal vor: Wenn wir pro 900 Meter Kantonsstrasse eine Motion hätten, dann gäbe das 23'333 Motionen. Mal ganz abgesehen davon, ich bin nicht von Biel, das gebe ich gleich zu und lege meine Interessen hier auch offen dar. Mir erscheint aufgrund meiner Befahrung dieser Strasse via Google Maps die Tempolimite als sinnvoll. Ich und meine geschlossene Fraktion lehnen diesen Vorstoss deshalb sowohl als Motion als auch als Postulat entschieden ab. Wir haben in Biel offenbar tatsächlich ein Problem. Das scheint aber nicht in erster Linie die Tempolimite zu sein. Vielleicht ist es ein Kommunikationsproblem. Ich bin von Burgdorf, und wir in Burgdorf machen für solche Dinge jeweils runde Tische. Vielleicht würde Herr Neuhaus auch an einem solchen runden Tisch teilnehmen. Dann könnte man das vielleicht sogar parteiintern klären. Also, um den verbleibenden 20'999,1 Kilometer Kantonsstrasse vorzubeugen: Stimmen Sie doch bitte Nein. *(Heiterkeit und vereinzelter Applaus. / Hilarité et applaudissements isolés.)*

Präsident. Keine Sprüche. Nächster Redner für die Fraktion Grünliberale ist Grossrat Julien Stocker.

Julien Stocker, Biel/Bienne (glp). Die Vorrednerin hat eigentlich schon alles gesagt. Ich muss gar nicht mehr viel anfügen. Nachdem wir ja bereits in der letzten Session einem Postulat (*M 157-2020*) «Verbot des Schwerverkehrs auf der Reuchenettestrasse in Biel» aufgrund der gefährlichen Situation zugestimmt haben, erscheint der Fraktion Grünliberal die Aufhebung der 30er-Zone als sehr inkonsistent. Für unsere Fraktion ist sehr gut nachvollziehbar, dass genau auf dieser schmalen Pas-

sage aufgrund von Sicherheitsgründen keine baulichen Massnahmen möglich sind, wie man lesen kann, und die Reduktion des Tempolimits durchaus Sinn macht. Ausserdem fragt man sich natürlich schon, weshalb man extra externe Gutachten erstellen lässt, wenn man sich nachher nicht danach richten will. Dann hätte man es sich von vornherein sparen können. Aber vor allem haben wir darüber gestaunt, dass man sich nicht bilateral austauschen konnte. Wenn die Motionärin und der Verkehrsdirektor sogar in derselben Partei sind, hätte man sicher auch eine Lösung gefunden, ohne den ganzen Grossen Rat zu involvieren. Um zeitliche Ressourcen zu sparen, komme ich zum Ende: Unsere Fraktion wird diese Motion ablehnen.

Beatrice Eichenberger, Biglen (Die Mitte). Es scheint gerade Mode zu sein, dass man sich hier outet. Ich oute mich auch: Ich habe zwar sehr starke Seeländer Wurzeln, komme aber nicht aus Biel. Die Reuchenettestrasse war bereits in der Wintersession 2020 ein Thema. Damals hat Grossrat Grupp ein Verbot für den Schwerverkehr verlangt. Regierungsrat Neuhaus hat zu diesem gesagt, ich zitiere aus dem Wortlautprotokoll, dass das Tiefbauamt Massnahmen ergriffen habe. Es brauche den Einbezug der verschiedenen Akteure und weitere Abklärungen. Mit der Überweisung eines Postulats werde die Situation noch einmal angeschaut. Ende des Zitats. Wir gehen davon aus, dass nach der Überweisung und wegen der noch kurzen Zeit sicher noch alles in Gang ist. Jetzt, drei Monate später, wird die Aufhebung von Tempo 30 gefordert. Die Antwort des Regierungsrates ist nach Meinung der Mitte-Fraktion deutlich und plausibel. Unsere Meinung hat sich in der Zwischenzeit nicht geändert, und wir unterstützen konsequenterweise mehrheitlich ein Postulat, so wie wir das auch beim Vorstoss Grupp (*M 157-2020*) gemacht haben.

Präsident. A titre individuel, je donne la parole au député Hamdaoui.

Mohamed Hamdaoui, Biel/Bienne (PDC). D'abord, mes déclarations d'intérêt : je ne suis pas du tout automobiliste et dans l'absolu je me fous complètement de ce qui se passe à la route de Reuchenette – si j'étais égoïste. Mais ce qui fait que j'ai soutenu cette proposition – et tant mieux qu'elle soit transformée en postulat – c'est comme l'a dit tout à l'heure Pierre-Yves Grivel que ça devient insupportable que sur des questions importantes comme celle de la mobilité, la population ne soit même pas consultée, elle n'est même pas tenue au courant de ce qui se passe et découvre du jour au lendemain des modifications qui sont importantes et qui ont aussi des conséquences sur sa manière de rouler et de circuler, que ce soit à pied, en vélo, à cheval. Et à certains moments, ça devient un peu insupportable cette manière de procéder. Pour le reste, je ne comprends pas du tout, d'un point de vue intellectuel, pourquoi est-ce qu'on peut refuser ce postulat. C'est un postulat qui permet d'analyser la situation et de voir si c'est possible que la zone 30 se justifie là pleinement, peut-être qu'il y a d'autres mesures de sécurité qui peuvent être introduites. Donc, de grâce, ayez au moins l'élégance d'accepter le postulat parce que cela ne mange pas de pain.

Präsident. Dann gebe ich das Wort Herrn Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Vorweg eine Zusatzinformation mit Blick auf die gewaltige Diskussion. Eine Tempo-30-Signalisation, und das ist es hier, eine Tempo-30-Signalisation ist keine Tempo-30-Zone. Wäre es eine Tempo-30-Zone, würde Rechtsvortritt gelten oder man hätte andere Markierungen oder Signalisationen. Fussgängerinnen und Fussgänger dürften überall die Strasse überqueren, und es gäbe keine Fussgängerstreifen, ausser eben bei gefährlichen Stellen. Bei Schulen, Heimen und so weiter, machen wir das also. Eine Tempo-30-Signalisation ändert gegenüber dem Vortrittsrecht also nichts. Nicht, dass Sie sich darauf berufen, Sie seien jetzt in einer 30er-Zone, die Strasse überqueren und es nicht gut kommt. Was mir vorweg auch wichtig ist: Ich wurde aufgefordert, dass wir in diesem Bereich besser kommunizieren. Das ist relativ schwierig. Denn es waren zwei ältere Herren, die Herren Grossräte Grivel und Grupp, und diese lesen normalerweise den Anzeiger. Den liest man ab 45, und vor allem Männer (*Heiterkeit / Hilarité*). Dort wurde diese Zone ordentlich publiziert. Deshalb sage ich: Lesen Sie bitte den Anzeiger.

Ich bin auch erschrocken, als Grossrat Grupp sagte, wir hätten die Stadt Biel überrumpelt. Meine Leute sagten, sie sei eng involviert gewesen. Sie hat nachher auch gesagt, es sei gut, dass wir diese Massnahme machten. Es ist etwas schwierig, wenn man jemanden überrumpelt, der nachher sagt, er sei eng dabei gewesen und begrüsse diese Massnahmen. Ich bin froh, wenn Sie mit den Leuten, die Ihnen das gesagt haben, Rücksprache nehmen. Dies vorweg als Reaktion auf diese

Voten. Damit komme ich zur Replik auf das, was gesagt wurde.

Die Bedürfnisse der Autofahrenden, der Fussgängerinnen, der Velofahrenden, der Anwohner sind vielfältig, gerade auch bei der Reuchenettestrasse. Danke, Frau Grossrätin Eichenberger, Sie haben mich zitiert, und Sie haben mich richtig zitiert: Vergangenen Winter haben wir über das Verbot des Schwerverkehrs auf dieser Strecke diskutiert. Die Perspektive des motorisierten Individualverkehrs, des MIV, wie sie von der Motionärin dargestellt wurde, ist eine von mehreren nachvollziehbaren Sichtweisen. Wir vom Regierungsrat verfolgen in der Verkehrspolitik einen gesamtheitlichen Ansatz. Das heisst, wir wissen, dass wir verschiedenste Anspruchsgruppen haben, und wir versuchen, diesen gerecht zu werden. Die Reuchenettestrasse ist stark befahren. Es gibt auf dieser Strasse auch sehr viele Lastwagen. Sie fahren normalerweise, wenn sie runterfahren, über dem Sicherheitsstreifen, weil es rechts eine Wand hat, in Anführungszeichen. Es ist Fels. Der Platz auf der Fahrbahn ist begrenzt. Es hat entweder linkerhand oder rechterhand häufig Fels oder Mauern. Wenn Sie sich das nach dieser intensiven Diskussion auch noch selbst anschauen – es rentiert sich, es führt auch in den schönen Berner Jura oder man kommt ins schöne Biel hinunter –, dann werden Sie feststellen, dass wir in einigen Bereichen kaum ein richtiges Trottoir haben. Man hat gelbe Striche aufgemalt. Herr Grupp hat es gesagt: Die Verkehrssicherheit von Velofahrenden, Fussgängern, Anwohnenden ist beeinträchtigt. Um die Situation zu entschärfen, hat man aus diesem Grund auf einem Streckenabschnitt von 900 Metern Tempo 30 eingeführt.

Ich oute mich auch noch: Im Gegensatz zu Grossrat Müller hatte ich dort an dieser Reuchenettestrasse keine Freundin. Seine Frau will heute Abend sicher wissen, welche es sei, nicht wahr, Matt? Aber ich bin in einer Zeit, als ich noch besser beieinander war, auch schon mit dem Velo hinuntergefahren, und man hat im 50er sogar einen 80er hinbekommen. Vor diesem Hintergrund ist es, wenn es so steil nach unten führt, relativ schwierig. Sie können relativ schnell hinunterfahren. Sie können mit einem entsprechenden Velo auf dem Kreuzweg gegen Wynigen sogar mehr als einen 100er fahren. Es kommt einfach darauf an, was Sie sich antun und was Sie anderen antun wollen. Was interessant ist, ist natürlich: Diese 30er... Jetzt muss ich auch aufpassen, dass ich nicht von einer Zone zu schwafeln beginne. Dieses 30er-Tempo, diese 30er-Siganlisation heisst, dass man auf diesem Streckenabschnitt für den motorisierten Verkehr eine knappe Minute länger hat. Herr Grossrat Müller hat dort entsprechend ungefähr 10,6 Tage seines Lebens verbracht. Es war natürlich nicht immer ein 30er, das müsste man noch sauber ausrechnen. Aber auf jeden Fall würden der Strassenlärm, die Länge des Bremswegs und die Schwere von Verletzungen bei einem Vorstoss auch markant das Loch hinuntergehen.

Die Massnahmen sind rechtskräftig. Sie fussen auf den entsprechenden Vorgaben eines Gutachtens. Dieses Gutachten sagt, das sei notwendig für die Verkehrssicherheit, es sei zweck- und verhältnismässig, und man könne das nicht durch mildere Massnahmen, indem man beispielsweise an einem runden Tisch an die Leute appelliere, ersetzen. Die mit den Tempo 30 einhergehenden Einschränkungen sind bei etlichen motorisierten Verkehrsteilnehmenden auf Widerstand gestossen. Deshalb diskutieren wir das heute. Es ist nicht so, dass wir alles in der eigenen Fraktion oder Partei gleich direkt regeln und der Regierungsrat nachher umsetzt, was die Fraktion sagt, oder dass der Regierungsrat der Fraktion sagt, man mache das nicht. Deshalb können wir heute darüber diskutieren, und ich denke, das ist auch wertvoll. Denn der Regierungsrat ist gewillt, dass man das extern erstellte Gutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU unterbreiten. Dann kann man diese Massnahmen noch einmal von einer neutralen Seite beurteilen lassen. Deshalb beantragen wir Ihnen, dass wir das Ganze als Postulat annehmen. Einen runden Tisch möchte ich keinen. Ich habe sonst schon eine grosse Sammlung dieses Möbelstücks. Deshalb bittet der Regierungsrat den Grossen Rat dringend, dass Sie ihm auf diesem Weg folgen. Ein anderes Vorgehen wäre bezüglich Rechtmässigkeit und Gleichbehandlung heikel. Vor allem wäre es für die Verkehrssicherheit heikel, wenn die Politik im Einzelfall entscheiden würde, wo man wie schnell fahren sollte. Den geäusserten Zweifeln kann man mit dieser vom Regierungsrat vorgeschlagenen Beurteilung durch die BFU entsprechend Rechnung tragen. Ich bitte Sie, Freundin oder Freund oder was auch immer an der Reuchenettestrasse hin oder her, um Annahme dieses Postulats.

Präsident. Dann befinden wir darüber: Traktandum 88, ein Vorstoss von Grossrätin Sandra Schneider: «Aufhebung des schikanösen Tempo-30-Abschnitts auf der Reuchenettestrasse in Biel!» Wir befinden in der Form des Postulats über diesen Vorstoss: Wer den Vorstoss als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.293; als Postulat)
Vote (2020.RRGR.293 ; sous forme de postulat)

Bei einem Resultat von 75 Ja- gegen 75 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung fällt der Präsident den Stichentscheid. / Avec un résultat de 75 voix pour, 75 voix contre et 1 abstention, la voix du président est prépondérante.

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 76

Nein / Non 75

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. (*Heiterkeit / Hilarité*) Mit Stichentscheid des Ratspräsidenten stimmen Sie diesem Postulat zu, mit 76 Ja- zu 75 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.