

2024.SR.0110

**Motion Niklaus Mürner (SVP), Alexander Feuz (SVP), Thomas Glauser (SVP):
Fahrerinnen von Cargobikes schützen**

Der Gemeinderat wird wie folgt beauftragt:

Der Gemeinderat wird höflich ersucht, umgehend Massnahmen auszuarbeiten, um Unfälle zu vermeiden, dass die Sperrung der Kornhausbrücke nicht nur für den MIV erfolgt, sondern gleichzeitig auch für Cargobikes.

Begründung

Am 25. April 2024 wurde die Motion zur Sperrung der Kornhausbrücke für den MIV überwiesen. Leidtragende sind aber primär Cargobikefahrerinnen. Der öffentliche und weiterhin erlaubte Verkehr ist sehr breit. Die Cargobikefahrerinnen fahren ebenfalls ein sehr breites Gefährt. Daher knallt es auch entsprechend oft. Die Cargobikefahrerinnen sind somit zu schützen und über breitere, sicherere Brücken zu führen.

«Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.»

Bern, 02. Mai 2024

Erstunterzeichnende: Niklaus Mürner, Alexander Feuz, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende: Bernhard Hess, Daniel Michel, Ueli Jaisli

Antwort des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung bei ihm.

Es ist ein erklärtes Ziel des Gemeinderats, den Veloverkehr zu fördern. Dazu investiert er seit Jahren in den Ausbau der Veloinfrastruktur. Velohaupttrouten mit breiten Radstreifen oder -wegen, vortrittsberechtigte Velostrassen, Umfahrungen von Tramhaltestellen, markierte Aufstellbereiche an Lichtsignalanlagen – all dies unterstützt die Bestrebungen der Stadt Bern, eine sichere und attraktive Infrastruktur für alle Velofahrenden – die geübten und die weniger geübten, für Velofahrer*innen zwischen 8 und 80, ob mit oder ohne Anhänger, ob auf dem Cargobike oder dem Sitzvelo, auf dem Renn- oder dem Kindervelo – bereitstellen zu können.

Cargobikes werden in der Unfallstatistik nicht separat erfasst, und die Verkehrsplanung hat keine Hinweise darauf, dass Cargobikes bei Unfällen auf der Kornhausbrücke besonders oft involviert sind. Dass Tramgleise für Velofahrende eine Gefahr sein können, ist hingegen bekannt. Tramgleise gibt es jedoch überall in der Stadt, nicht nur auf der Kornhausbrücke. Aus diesem Grund sieht der Masterplan Veloinfrastruktur beispielsweise bei Tramhaltestellen Veloumfahrungen vor, da der Abstand zwischen Tramgleis und Trottoirkante bei Tramhaltestellen besonders gering ist.

Folgendes kommt hinzu: Gemäss Artikel 175 Absatz 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 (Stand am 1. September 2024) dürfen Cargobikes maximal einen Meter breit sein. Aufgrund der Topographie sind in Bern vorwiegend motorisierte Cargovelos unterwegs. Diese gelten gemäss VTS als Leicht-Motorfahräder.¹ Wie die Zusammenstellung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) «Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Motorfahrädern, langsamen E-Bikes, E-Trottinetten und Elektro-Rikschas (Stand 1. April 2022) zeigt, gibt es eine grosse Vielfalt von Fahrzeugen, für welche dieselben Verkehrsflächen und -regeln wie für klassische Velos gelten, darunter auch Cargobikes (mit und ohne E-Motor), langsame E-Bikes oder auch motorisierte Rollstühle.² Entsprechend könnte die Kornhausbrücke gar nicht explizit für Cargobikes gesperrt werden, sondern nur für die gesamte Kategorie der Leicht-Motorfahräder. Folglich wären bei einer Sperrung beispielsweise auch alle langsamen E-Bikes von der Benutzung ausgeschlossen.

Die Kornhausbrücke wird vom Veloverkehr rege genutzt und ist zudem Teil der Velohauptroute Bern-Ostermundigen. Auch aus diesem Grund ist die Sperrung für Velos auf der Kornhausbrücke keine Option. Der Gemeinderat ist jedoch der Ansicht, dass den Velofahrenden zusätzlich zur Kornhausbrücke gute Alternativen angeboten werden müssen, um den Anforderungen einer ausreichend breiten Veloführung für alle gemäss Masterplan Veloinfrastruktur Rechnung zu tragen. Der geplante Ausbau der Veloinfrastruktur stadteinwärts auf der Lorrainebrücke stellt eine solche Alternative dar.

Schliesslich weist der Gemeinderat darauf hin, dass zu den im «Konzept Stadtlogistik Bern» formulierten Massnahmen die Förderung von Sharing-Angeboten (Massnahme 4) und von Mikro-Hubs / Mikro-Depots (Massnahme 5) zählt. Bei beiden Massnahmen spielen Cargo-Bikes als wichtige alternative Zustell- und Entsorgungsfahrzeuge für Gewerbe und Bevölkerung eine zentrale Rolle. Cargo-Bikes sind in der Güterlogistik bereits heute etablierte Alternativen zum Liefer- und Personewagen, da sie sich, insbesondere im dicht bebauten urbanen Raum, als zuverlässig, wendig, schnell, sicher und kostengünstig erwiesen haben. Auch ein Teil des Wirtschaftsverkehrs wäre demnach in unverhältnismässigem Masse von einer Sperrung der Kornhausbrücke betroffen.

Aus diesen Gründen lehnt der Gemeinderat die Motion ab.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 30. Oktober 2024

Der Gemeinderat

¹ www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1995/4425_4425_4425/de#art_18

² www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrsregeln/vorschriften-trendfahrzeuge.html