

**Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP, GB/JA!, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Tanja Miljanovic, GFL/Claude Grosjean, GLP/Jelena Filipovic, GB):
Abstellplätze für Cargobikes**

Sei es die Warenauslieferung, der Einkauf im Gartencenter oder die wöchentliche Lebensmittelversorgung mit gleichzeitiger Leergutentsorgung: Ein Grossteil der heute innerhalb der Stadt Bern und der umliegenden Gemeinden durchgeführten Transporte mit motorisierten Verkehrsmitteln erfolgt auf kleinen Distanzen von wenigen Kilometern und mit relativ leichter Ladung. Viele von ihnen könnten statt mit dem PKW mit Cargobikes durchgeführt werden: Eine Studie von Cyclelogistics, die von der EU co-finanziert wurde, kam auf ein eindrückliches Substitutionspotential von 51% für innerstädtische Transporte. Bei der Pilotstudie «Mir sattlä um», die 2016 in der Stadt Bern durchgeführt wurde, konnte bei den beteiligten Unternehmen ein Modalshift-Anteil von 77% erzielt werden! Das Potential dieses praktischen Verkehrsmittels zeigt sich ebenfalls in der stetig zunehmenden Nutzung durch Unternehmen und Privatpersonen. Das Cargobike hat sich längst zu einem festen Bestandteil der Stadtberner Mobilität entwickelt.

Leider hinkt die Infrastruktur dieser erfreulichen Entwicklung hinterher und bremst sie dadurch vermutlich auch aus: Veloabstellplätze sind in der Regel zu klein für die langen Gefährte, auf Auto-Parkplätzen dürfen sie nicht abgestellt werden und auch private Stellplätze bestehen kaum. Die fehlenden Abstellplätze führen dazu, dass Cargobikes oft längere Zeit an ungeeigneten Orten abgestellt werden. Ausserdem kann es Unternehmen und Private davon abhalten, Cargobikes zu nutzen, wenn es keine geeigneten Abstellplätze gibt.

Die Erstellung von Abstellplätzen für Cargobikes ist mit geringem Aufwand möglich und lässt sich optimal mit der im STEK 2016 festgehaltenen und vom Gemeinderat verfolgten Parkplatzreduktion kombinieren. Ein Auto-Parkplatz am Fahrbahnrand bietet in der Regel genügend Raum für drei Cargobikes. Die Cargobike-Stellplätze können ausserdem problemlos entsiegelt und teilweise begrünt werden und so auch zu einem besseren Stadtklima beitragen.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Einen Standard für Cargobike-Abstellplätze festzulegen und im Masterplan Veloinfrastruktur festzuhalten.
2. Im Rahmen der städtischen Befugnisse eine wirkungsvolle (provisorische) Signalisation zu entwickeln und sicherzustellen, dass die entsprechenden Plätze ihrer Funktion entsprechend genutzt werden, bis eine entsprechende nationale Signalisation eingeführt wird.
3. Im gesamten Stadtgebiet eine angemessene Anzahl an kostenfreien Cargobike-Parkplätzen zu erstellen. Diese dürfen nicht zulasten der bestehenden Velo-Infrastruktur oder von Fussverkehrs-Flächen gehen.
4. Sich bei Bund und Kanton für geeignete Rahmenbedingungen für Cargobikes, insbesondere innerhalb der Agglomerationen, einzusetzen (inkl. einheitlicher Signalisation).

Bern, 10. November 2022

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Tanja Miljanovic, Claude Grosjean, Jelena Filipovic

Mitunterzeichnende: Valentina Achermann, Katharina Gallizzi, Anna Leissing, Mirjam Arn, Ursina Anderegg, Eva Chen, David Böhner, Simone Machado, Sara Schmid, Sofia Fisch, Halua Pinto de Magalhães, Chandru Somasundaram, Johannes Wartenweiler, Katharina Altas, Barbara Nyffeler, Nora Krummen, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Marcel Wüthrich, Mirjam Roder, Yasmin Amana Abdullahi, Corina Liebi, Irina Straubhaar, Michael Ruefer, Gabriela Blatter, Barbara

Keller, Szabolcs Mihalyi, Ingrid Kissling-Näf, Regula Bühlmann, Sarah Rubin, Anna Jegher, Fuat Köçer

Antwort des Gemeinderats

Gemäss Zuständigkeitsregelung in der Gemeindeordnung (GO) vom 3. Dezember 1998 fallen Verkehrsanliegen dieser Art in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats. Der vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu und ist somit 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. Die Entscheidungsverantwortung bleibt ebenfalls beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen der Motionär*innen. Es entspricht den Zielsetzungen der Velooffensive und des Masterplans Veloinfrastruktur. Zudem wird es durch das Stadtentwicklungskonzept 2016 und die Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern 2025 gestützt. Das Potential der umweltfreundlichen Cargobikes ist unverkennbar. In Bezug auf eine zukunftsgerichtete Mobilität nehmen sie eine wichtige Rolle ein – insbesondere für eine nachhaltige Gestaltung des städtischen Logistikverkehrs mit Blick auf die letzte Meile.

Das Angebot an Abstellflächen für Cargobikes hinkt heute der Nachfrage hinterher. Im knappen öffentlichen Raum beanspruchen viele verschiedene Anspruchsgruppen Platz und wollen unter einen Hut gebracht werden: Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr, Anlieferung, Aussenbestuhlung usw. Eine effiziente Nutzung des öffentlichen Raums ist deshalb zentral. Fehlt der Platz, um alle Bedürfnisse zu befriedigen, sehen die städtischen Standards eine Bevorzugung von solchen mit hohem öffentlichem Interesse vor. Dazu gehören etwa die Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder der Durchfahrt von Feuerwehr- und Kehrrichtfahrzeugen und auch die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel. Vor diesem Hintergrund gehört die Erstellung von Cargobike-Abstellplätzen zu den Massnahmen mit höherer Priorität.

Während zum Beispiel in Berlin Velos bereits auf öffentlichen Autoparkplätzen abgestellt werden dürfen, müssen sie im öffentlichen Raum in der Schweiz aufgrund der Strassengesetzgebung des Bundes auf ihnen zugewiesenen Flächen parkiert werden. Auch in der Schweiz gibt es Unterschiede: So bietet zum Beispiel die Stadt Basel bereits Cargobike-Abstellplätze im öffentlichen Raum an, während sich solche Plätze in der Stadt Bern bis anhin erst in der Velostation PostParc finden. Dort ist die Auslastung so gross, dass deren Erweiterung geplant ist. Deshalb sollen in neuen Velostationen zukünftig immer 20 % der Parkflächen für Cargobikes und Spezialvelos reserviert werden. Ein vergleichbarer Grundsatz gilt auch für die Erstellung neuer Veloabstellplätze in Wohnarealen (Handbuch Veloparkierung ASTRA 2008); ein entsprechender städtischer Leitfaden ist in Vorbereitung.

Das Bedürfnis nach Cargobike-Abstellplätzen ist in der Stadt Bern nicht nur in den Velostationen gross, sondern auch vor Kindertagesstätten, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen. Dies zeigen auch Erfahrungen von Gewerbetreibenden im Rahmen des Projekts «Mir saddle um» (eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr: Pilotprojekt 2016, Folgeprojekt 2017/2018). Indem die Stadt mit weiteren Pilotprojekten erfolgreich Anreize für eine stadtverträgliche Mobilität setzt, wird sich die Nachfrage nach Cargobike-Abstellplätzen weiter erhöhen. Dasselbe gilt für die 30 kleinen und mittleren Unternehmen, welchen die Stadt zwischen 2016 und 2018 den Kauf eines Cargobikes ermöglicht hat – einerseits dank der Teilnahme am Projekt «Mir saddle um» und andererseits durch die Gewährung eines Unterstützungsbeitrags. Betroffen ist auch die Lastenveloflotte von Carvelo2go. Das eCargobike-Sharing, welches in der Stadt Bern an 25 Standorten verfügbar ist, erfreut sich grosser Nachfrage. Schliesslich wird auch die Flotte des unter dem Lead von VCS

und BernCity im Aufbau befindlichen Veloheimlieferdienstes «DingDong» Cargobikes umfassen¹. Entsprechend nimmt der Bedarf nach Cargobike-Abstellflächen zu.

Dass Cargobikes als fester Bestandteil in der städtischen Mobilität verankert werden sollen, entspricht schliesslich auch dem Konzept Stadtlogistik, welches im Sommer 2020 vom Gemeinderat verabschiedet wurde; das Konzept umfasst 13 Massnahmen, mit denen der städtische Güterwirtschaftsverkehr optimiert werden soll. Der vermehrte Einsatz von Cargobikes ist als eine dieser Massnahmen vorgesehen.

Zu Punkt 1:

Der Masterplan Veloinfrastruktur wird derzeit aktualisiert und mit Standards für Cargobike-Abstellplätze ergänzt. Dazu ist 2023 eine öffentliche Mitwirkung geplant.

Zu Punkt 2:

Für die Signalisation und Markierung von Abstellplätzen im Strassenraum ist die übergeordnete Strassengesetzgebung massgeblich. Veloabstellflächen müssen gesondert ausgewiesen werden, wobei dafür seit 2021 kein Signal mehr erforderlich ist, sondern nur noch ein offizielles Velopiktogramm. Da für Cargobikes noch kein offizielles Piktogramm besteht, können für sie aktuell auch noch keine exklusiven Abstellflächen ausgeschieden werden. Bis auf Bundesebene verbindliche Vorgaben zur Verfügung stehen, wird deshalb die Parkierung mit gegenseitiger Rücksichtnahme funktionieren müssen.

Um die Parkierung von Cargobikes zu erleichtern, führt die Stadt Bern im Sommer 2023 beim Frei- und Hallenbad Wyler einen Pilotversuch durch. Dabei sollen im Rahmen des geltenden Rechts die Möglichkeiten einer geeigneten Signalisation und Markierung für Cargobikes getestet werden.

Zu Punkt 3:

Die Bereitstellung von Cargobike-Abstellplätzen ist ein wichtiges Element für die stadtverträgliche Mobilität. Einzelne Abstellplätze werden deshalb – im Rahmen des Pilotversuchs (s. oben) – bereits im laufenden Jahr umgesetzt. Sobald verbindliche Standards für die Stadt vorliegen, wird die Verkehrsplanung die Realisierung eines bedarfsgerechten Angebots an Abstellflächen an die Hand nehmen und entsprechende Umsetzungskredite beantragen.

Da der öffentliche Raum in der Altstadt und rund um den Bahnhof sehr knapp ist, wird man in diesem Perimeter in erster Linie auf Abstellplätze in den Velostationen zurückgreifen müssen. Die Planung dazu läuft bereits. In den Quartieren sollen für die Ausscheidung von Cargobike-Abstellplätzen grundsätzlich weder Fuss- noch Veloverkehrsflächen angetastet werden. Im Vordergrund steht die Umnutzung von Autoparkplätzen, was auch den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Energie- und Klimastrategie 2025 entspricht.

Zu Punkt 4:

Die Stadt Bern wird sich innerhalb verschiedener Gremien für den Cargobike-Verkehr einsetzen, beispielsweise über den Städteverband oder die Velokonferenz Schweiz². Auf kantonaler Ebene steht sie zudem in regem Austausch mit der Fachstelle Langsamverkehr.

¹ www.hauptstadt.be/a/bern-city-und-vcs-gruenden-velohauslieferdienst?articleId=clf9p8g8s90142454d3o832fdph

² www.velokonferenz.ch

Folgen für das Personal und die Finanzen

Anfang 2023 hat der Gemeinderat einen Kredit über Fr. 290 000.00 für zusätzliche Veloabstellplätze in den Quartieren beschlossen. Die Planung und Realisierung von Cargobike-Abstellplätzen kann vorderhand mit den personellen und finanziellen Ressourcen im Rahmen dieses Kredits bearbeitet werden. Alternativ könnte auf eine Finanzierung im Rahmen des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) zurückgegriffen werden. Für die Erstellung von Cargobike-Abstellplätzen in grösserem Umfang werden jedoch zusätzliche Mittel erforderlich sein.

Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Der Ausbau einer attraktiven Veloinfrastruktur trägt zur Förderung des Veloverkehrs und damit zur Verlagerung auf die CO₂-arme Mobilität bei. Damit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Die Erstellung von Abstellplätzen für Cargobikes hat dank ihrem Substitutionspotential einen positiven Effekt auf die städtische Luftqualität: Indem durch die Förderung der Cargobikes motorisierte Lieferfahrten ersetzt werden, kann der CO₂-Ausstoss vermindert und das Stadtklima verbessert werden. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Veloverkehr ist zudem ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. Insgesamt ist die Vorlage mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 26. April 2023

Der Gemeinderat