



Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband  
Monbijoustrasse 8  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 18. November 2020

**Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens. Grundsätzlich begrüsst er die vorgeschlagene Revision des Strassenverkehrsgesetzes und unterstützt die Absicht des Bundes, klimafreundliche Technologien zu fördern sowie Regeln für das automatisierte Fahren zu statuieren.

Der Gemeinderat erachtet jedoch gewisse Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit als problematisch, da sie zentralen behördenverbindlichen Zielen der Stadt Bern widersprechen. Er geht sogar davon aus, dass diese auch auf nationaler Stufe, namentlich im Zusammenhang mit der Förderung des Veloverkehrs, zu Zielkonflikten führen könnten.

*Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit*

Der Gemeinderat begrüsst das Bestreben des Bundes, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und unterstützt daher einzelne Vorschläge wie beispielsweise das obligatorische Fahren mit Licht am Tag sowie das Einhalten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Die Einführung der vom Bund vorgesehenen Helmpflicht für langsame E-Bikes sowie für Velofahrende im Kinder- und Jugendalter erachtet er jedoch als äusserst problematisch.

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein breit anerkanntes Schlüsselement für den dringend notwendigen Umbau in Richtung einer nachhaltigen CO<sub>2</sub>-freien Mobilität. Die Veloförderung ist inzwischen auf allen Staatsebenen behördenverbindlich festgehalten. In der Stadt Bern existiert sogar ein Erlass – das Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4) – welcher unter anderem die Förderung des Veloverkehrs zum Inhalt hat.

Des Weiteren wurde der «Bundesbeschluss Velo» (Velowege werden in der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt) am 23. September 2018 von 73.6 % des Volks sowie von allen Ständen angenommen. Die deutliche Annahme des «Bundesbeschluss Velo» zeigt, dass das Volk den dringenden Handlungsbedarf in der Veloförderung erkannt hat. Aufgrund der Annahme des «Bundesbeschluss Velo» sind nun alle staatlichen Ebenen verpflichtet, die regulatorischen Rahmenbedingungen und die darauf aufbauenden Massnahmen derart festzulegen, so dass eine effektive Veloförderung erzielt werden kann.

Neben den grundsätzlichen Vorzügen des Velos (klimafreundlich, platzsparend und leise) ist einer seiner wichtigsten Vorteile der niederschwellige Zugang wie bspw. bei einer spontanen Fahrt mit dem eigenen Fahrrad oder bei der Ausleihe bei einem Veloverleihsystem. Sollen die bestehenden Vorteile des Velos beibehalten und soll der Veloverkehr weiter gestärkt werden, so gilt es den einfachen Zugang unbedingt beizubehalten.

Die Erfahrungen in der Schweiz zeigen, dass trotz oftmals klarem politischen Auftrag eine erfolgreiche Veloförderung weiterhin eine Herausforderung bleibt. Eine Zunahme des Fahrradverkehrs ist im (meist) vom Auto geprägten öffentlichen Raum nicht selbstverständlich. Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren aufgezeigt, dass eine effektive Steigerung des Veloverkehrs erreicht werden kann. Dazu hat sie auch auf andersorts bewährte und breit anerkannte Rezepte gesetzt. Veloförderung ist dann effektiv, wenn die Hürden für die Benutzung des Fahrrads im Alltag gesenkt werden. Hierzu bedarf es zwingend einer attraktiven und sicheren Infrastruktur für alle Alters- und Nutzergruppen. Des Weiteren müssen auch regulatorische Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche die Bevölkerung zur Benutzung des Velos einladen.

Im internationalen Vergleich fällt auf, dass vor allem angelsächsische Länder (z.B. Australien, Neuseeland, Südafrika sowie viele Bundesstaaten der USA und Kanada) eine teilweise oder generelle Fahrradhelmpflicht eingeführt haben. Allen diesen Ländern ist eine tiefe Velonutzung und eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung des Autoverkehrs gemeinsam. In der Rangliste betreffend die Sicherheit des Fahrradverkehrs finden sich viele dieser Länder ganz am Schluss.

In Ländern mit hoher Velonutzung (z.B. Niederlanden, Dänemark oder Teile von Deutschland) sind Helme im Alltagsveloverkehr dagegen eher wenig bis gar nicht verbreitet. Besonders die Niederlande und Dänemark weisen eine sehr hohe Sicherheit im Fahrradverkehr auf. Vergleiche zeigen klar auf, dass eine hohe Fahrradnutzung mit einem hohen Level an Sicherheit korreliert. Dieser Effekt ist international unter dem Schlagwort «safety in numbers» bekannt und wissenschaftlich erwiesen.

Der internationale Vergleich zeigt deutlich, dass bislang nur Länder mit schwacher Velonutzung eine generelle Helmpflicht eingeführt haben. Trotz der Einführung einer solchen Helmpflicht konnte im Bereich der Velosicherheit keine Verbesserung erzielt werden.

E-Bikes erfreuen sich in der Schweiz grosser Beliebtheit. Im Jahr 2019 betrug deren Marktanteil bereits über einen Drittel der verkauften Fahrräder, mit einer weiter stark

steigenden Tendenz. Davon sind über 90 % sogenannten langsame E-Bikes. Somit werden viele Fahrten in der Schweiz bereits heute – und zukünftig noch stärker – über langsame E-Bikes abgewickelt.

Für die gerade erst aufkommenden Veloverleihsysteme hätte eine Helmpflicht nicht absehbare negative Auswirkungen. Die Stadt Bern hat seit Sommer 2018 in Zusammenarbeit mit der Firma Publibike ein stadtweites Veloverleihsystem aufgebaut. Seitdem wurden über zwei Millionen Fahrten mit den Verleihvelos getätigt, womit unter anderem eine Entlastung des öffentlichen Verkehrs sowie eine Verlagerung weg vom Autoverkehr erreicht werden konnte. Beide Effekte dürften in Zukunft noch stärker gewichtet werden. Während der COVID-19-Pandemie war das Veloverleihsystem stets in Betrieb und hat damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der individuellen Mobilität innerhalb der Stadt Bern geliefert. In Bern hat sich zudem gezeigt, dass die Leihvelos insbesondere bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen überaus beliebt sind. Damit kann eine Förderwirkung in einer Altersgruppe erreicht werden, welche in den letzten Jahren eine tendenziell rückläufige Fahrradnutzung aufwies.

Aktuell werden im Berner Veloverleihsystem bei rund 75 % der Ausleihen E-Bikes geliehen. Die Helmtragequote dürfte dabei in der Nähe von 0 % liegen. Es liegt auf der Hand, dass die Nutzerinnen und Nutzer für die vielfach spontan erfolgenden Fahrten keinen eigenen Fahrradhelm mit sich tragen. Einen vom Anbieter zur Verfügung gestellten Helm zu verwenden, empfindet dagegen eine Vielzahl von Menschen als unhygienisch. Bisher ist nicht bekannt, dass Veloverleihsysteme mit Helmpflicht auch nur annähernd gleich grosse Nutzerzahlen generieren konnten. Die vom Bund vorgesehene Einführung der Helmpflicht wäre hier deshalb völlig kontraproduktiv.

Für den Gemeinderat ist die Förderung des Veloverkehrs daher eine wichtige Massnahme, um eine CO<sub>2</sub>-freie, nachhaltige als auch stadtverträgliche Mobilität zu erreichen. Die Wege in der Stadt sind oftmals kurz und eignen sich deshalb hervorragend für den Einsatz von Fahrrädern, Lastenvelos sowie E-Bikes.

Ziel der Velo-Offensive ist es, den Veloanteil am Gesamtverkehr bis im Jahr 2030 zu verdoppeln. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen die Hürden für die Benützung des Fahrrads im Alltag entsprechend klein sein. Des Weiteren muss zwingend eine attraktive und sichere Infrastruktur für alle Alters- und Nutzergruppen erstellt werden. Die Einführung einer Helmpflicht für langsame E-Bikes macht aus Sicht des Gemeinderats keinen Sinn, da damit die Hürden zum Fahrradfahren vergrössert werden.

Nach Ansicht des Gemeinderats besteht zwischen normalen Velos und langsamen E-Bikes nur ein minimaler Unterschied. Mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h sind langsame E-Bikes – ausser bei Steigungen sowie beim Anfahren – meist nicht schneller als die herkömmlichen Fahrräder. Bei Abfahrten sind langsame E-Bikes oft sogar weniger schnell. Folglich sollten langsame E-Bikes bezüglich der Pflicht zum Tragen eines Helms den normalen Velos gleichgestellt werden. Der Gemeinderat vertritt die Meinung, dass das Tragen eines Helms eine individuelle Entscheidung und keinen Zwang darstellen soll. Sicherlich macht es aber Sinn, dass bspw. im Rahmen von Kampagnen Velofahrerinnen und Velofahrer auf die Vorteile des Helmtragens hingewiesen werden.

Des Weiteren ist der Gemeinderat der Meinung, dass im Rahmen der vorliegenden Revision unbedingt weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hätten getroffen werden müssen (z.B. Mindestabstand beim Überholen, erleichterte Umsetzung von Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, Markierung von Radwegfurten auf allen Knoten-ästen, schweizweit einheitliche Regelung zur durchgehenden Belageinfärbung von Radstreifen und Radwegen analog dem sich international verbreitenden holländischen Vorbild, Ermöglichen der vortrittsberechtigten Führung von Radwegen gegenüber Nebenstrassen sowie auf untergeordneten Kreiselästen). Zudem hätte die Revision dazu genutzt werden sollen, um den dringenden Massnahmenbedarf bei der Förderung von Cargobikes anzugehen.

Der Gemeinderat begrüsst die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargobikes. Letztere hätten gerade im städtischen Güterverkehr ein überaus grosses Potenzial. Leider erschwert das geltende Recht deren Einsatz unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die vorliegende Revision bietet die Chance, um den Cargobikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Diese Chance sollte aus Sicht des Gemeinderats genutzt werden:

- Die Gewichtslimite von 200 kg und die maximale Breite von 100 cm sind zu tief: Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Wiegt ein Person 90 kg, so verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Dies ist eindeutig zu wenig, um einen Lieferdienst rentabel betreiben zu können. Mit der maximalen Breite von 100 cm kommt ein weiterer erschwerender Umstand hinzu. Anzustreben sind demnach eine Gewichtslimite von 450 kg sowie eine maximale Breite von 120 cm.
- Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen: Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, damit diese ihren Lieferservice erweitern könnten. Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind jedoch in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und erwiesen sich als sicher im Verkehr. Nach Ansicht des Gemeinderats ist daher nicht ersichtlich, weshalb eine Zulassung nicht auch in der Schweiz möglich ist.
- Die Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief: Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl der gesicherten Kindersitze im Cargobike richten.

#### *Übrige Via-sicura-Massnahmen*

Der Gemeinderat nimmt zu den übrigen Revisionen der «Via sicura»-Massnahmen nicht näher Stellung. Er erachtet es jedoch nicht als sinnvoll, dass Massnahmen, die sich

bisher als wirksam zum Schutz vor Fremdgefährdung erwiesen (wie zum Beispiel sog. Rasermassnahmen nach Art. 90 Abs. 3 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften im Bereich des Verkehrsverhaltens ergriffen werden, von welchem keine Fremdgefährdung ausgeht (Fahrradhelmpflicht). Dies macht deutlich, dass die Verantwortung für die Sicherheit zunehmend zu den Opfern verschoben wird. Diesen Trend erachtet der Gemeinderat als sehr problematisch. Er ist überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln geschaffen wird.

#### *Lärm*

Der Gemeinderat bedauert es sehr, dass das vorliegende Revisionspaket keine Verbesserung in Bezug auf die besonders lauten Fahrzeuge vorsieht. So werden weder die Regeln für die Kontrolle der Fahrzeuge vereinfacht, noch sind härtere Bussen für sogenannte «Autoposer» vorgesehen. Auch in Bezug auf das Inverkehrbringen von leiseren Reifen oder neuen Einschränkungen für Nachrüstungsteile, welche mehr Lärm verursachen als die Originalausrüstung, sind keine Verbesserungen vorgesehen.

Der Gemeinderat wünscht, dass im Rahmen der vorliegenden Änderungen auch Vorgaben für die Begrenzung des Lärms von besonders lauten Fahrzeugen und von besonders lautem Fahrstil verschärft werden und der Einsatz von lärmmindernden Ausrüstungsteilen gefordert wird.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichteremann  
Stadtschreiber