



Mittagstisch «E-Bikes»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 30.05.2017

VEL  **HAUPT
STADT**

Um was geht es?

Die Anzahl E-Bikes auf den Schweizer Strassen nimmt stetig zu. Gemäss den Erhebungen im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 hat sich der Anteil Haushalte mit E-Bikes auf tiefem Niveau verdreifacht – von gut 2 Prozent im Jahr 2010 auf 7 Prozent im Jahr 2015.

Der Mittagstisch zum Thema «E-Bikes» bot eine Plattform, um diese Entwicklungen und mögliche Szenarien für die Stadt Bern in einem breiten Kreis zu diskutieren. Insbesondere soll dabei eine Haltung seitens Velo-Offensive gegenüber dem Thema E-Bike entwickelt werden.

Velo-Offensive und E-Bikes







Input

Allgemeines

Welche Haltung vertritt die Stadt Bern im Rahmen der Velo-Offensive gegenüber E-Bikes? Grundsätzlich sieht die Stadt Bern den E-Bike-Trend als «Geschenk» für die Veloförderung an. Mit E-Bikes gewinnt das Velofahren in der Stadt Bern zusätzlich an Attraktivität, beispielsweise bei Strecken mit Steigungen. Beim geplanten Veloverleihsystem wird diesem Umstand Rechnung getragen: Es ist ein E-Bike-Anteil (max. 25 km/h) von 50 Prozent vorgesehen.

Gesetzgebung

Welche Strassenverkehrsregeln gelten für E-Bikes? Gemäss aktuellem Verkehrsgesetz wird unterschieden zwischen «langsamen» E-Bikes mit maximal 500 Watt (= Leicht-Motorfahrräder) und «schnellen» E-Bikes mit maximal 1000 Watt (= Motorfahrräder). Dies bedeutet, dass durch die Einstufung in die unterschiedlichen Kategorien Leicht-Motorfahrräder oder Motorfahrräder andere Regeln gelten:

Gegenstand	Leicht-Motorfahrräder	Motorfahrräder
	ja SSV 65/8	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	Nein	Nein
	Ja	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	Ja SSV 46 / 1	Zulässig mit abgeschaltetem Motor
	obligatorisch	obligatorisch
	Ja SSV 64 / 5 + 6	Zulässig mit abgeschaltetem Motor

Zukünftige Szenarien

Welche Szenarien sind für E-Bikes in Zukunft denkbar? Vorgestellt wurden drei verschiedene Ansätze für Regeln im Zusammenhang mit **Velostreifen**: Szenario I stellt die aktuell auf nationaler Ebene geltende Situation dar, Szenario II würde ein Verschärfung des geltenden nationalen Rechts bedeuten und Szenario III zeigt einen aus Sicht der Stadt Bern erwünschten und sinnvollen Vorschlag.

Szenario I	Szenario II	Szenario III
Alle müssen auf dem Velostreifen fahren (Velos, leichte E-Bikes & schnelle E-Bikes)	Nur langsame dürfen auf Velostreifen fahren (Velos & leichte E-Bikes)	Alle dürfen auf dem Velostreifen fahren (Velos, leichte E-Bikes & schnelle E-Bikes)
	Schnelle E-Bikes müssen auf der Strasse fahren.	gemütliches Fahren Alle passen sich Geschwindigkeit an.
		Schnelle E-Bikes dürfen auf der Strasse fahren. Wenn sie schnell fahren wollen, sollen sie auf der Strasse fahren

Drei mögliche Szenarien zu Regelungen bezüglich E-Bikes auf Velostreifen.

Für Szenario III sind zwei Unterszenarien denkbar: Das gemütliche Fahren und damit die Anpassung der Geschwindigkeit kann über entsprechende Kommunikation (Information und Sensibilisierung) und/oder Geschwindigkeitsbeschränkungen (Begrenzung auf 20 oder 30 km/h für überall oder bei konflikträchtigen Stellen) angestrebt werden.

Frage- und Diskussionsrunde

Die anschliessende Frage- und Diskussionsrunde beinhaltete Inputs zur Gesetzgebung und zu den verschiedenen Szenarien sowie allgemeine Fragen und Rückmeldungen. Im Folgenden ist eine Zusammenfassung der eingebrachten Statements wiedergegeben.

Allgemeines

- E-Bikes sind erwünscht
- Problematik vorhanden: Rückmeldungen von Velofahrenden an Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, dass sie sich durch schnelle E-Bikes gefährdet fühlen (erschrecken, überholt werden mit wenig Abstand und hohem Tempo).

- Problematik bei Fussgängerstreifen: Erhebungen haben gezeigt, Fussgänger treten erschrocken zurück.
- Mischverkehrsflächen sind konfliktträchtig: Eine hohe Geschwindigkeit ist nicht verträglich, man erschrickt. Zukünftig wird es noch mehr E-Bikes haben, das heisst, es braucht rasch gute Lösungen.

Gesetzgebung

- Gesetzgebung hinkt der Realität zirka 5 bis 6 Jahre nach.
- Eine Gesetzesänderung auf nationaler Ebene dauert Jahre. Entsprechend wichtig ist, dass auf kommunaler Ebene ein praktikabler und sinnvoller Ansatz gewählt wird.
- Gesetzlicher Spielraum ist auszuschöpfen.
- Debatte der Regeln auf nationaler Ebene ist ein Muss (Regelung auf Radwegen, Velostreifen etc.).
- Velofahrende mit E-Bikes sollen Radwege nutzen können (ohne abgestellten Motor, einfach mit angepasster Geschwindigkeit).
- Verhältnis wahren: Auch ein leistungsstarkes Auto kann langsam fahren und darf trotzdem in einer Begegnungszone unterwegs sein, einfach entsprechend langsam. Differenzierung auch für E-Bikes über Geschwindigkeitsbegrenzungen und nicht über Motorenleistung (analog Autos)
- *Frage eines Teilnehmenden:* Welche Verkehrsregeln gibt es in anderen Ländern für E-Bikes? *Antwort:* Schnelle E-Bikes sind in der bei uns üblichen Form im Ausland nicht auf dem Markt. Deshalb keine speziellen Regelungen mit Ausnahme von Deutschland.

Diskussion der Szenarien

- Szenario I entspricht nicht der Realität.
- Szenario II ist keine Option bei viel Verkehr.
- Szenario II ist keine Lösung.
- Szenario III: Geschwindigkeit anpassen ist richtig.
- Szenario III: Fahrverständnis fördern, Sensibilisierung ist ebenfalls ein Anliegen.
- Szenario III ist plausibel.
- Szenario III: Die möglichen Spielräume sind auszuloten und umzusetzen.
- Szenario III (mit beiden Untervarianten) einführen.
- Szenario III wird in der Praxis eigentlich bereits umgesetzt.
- Es gibt einzelne, welche die Geschwindigkeit noch nicht anpassen. Deshalb zuerst entsprechende Kommunikation, dann nach Möglichkeit Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die vorgeschlagene Stossrichtung (Szenario III) durch die Diskussionsteilnehmenden unterstützt wurde.

Wie geht es weiter?

Die Rückmeldungen fliessen in die nächsten Schritte ein: Dazu gehören beispielsweise die Abklärungen von möglichen Handlungsspielräumen auf kommunaler Ebene bezüglich der Umsetzung von Szenario III.

Aktuell finden unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden Sensibilisierungsmassnahmen statt. Im Verlauf des Sommers sind verschiedene Aktionen unter dem Titel «FAIR ufem CHEHR» vorgesehen.

Vor den Sommerferien ist im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive noch eine Informationsveranstaltung zum Veloverleihsystem geplant. Im Herbst 2017 ist dann eine Zwischennavigation im Rahmen der Partizipation Velo-Offensive vorgesehen, an welcher das weitere Vorgehen festgelegt werden soll.

Wer war dabei?

Liste der anwesenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Büro für Mobilität	Uwe	Schlosser
CityCycles	Olivier	Busato
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Evelyn	Hunziker
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Ursula	Rettinghaus
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Christian	Beiner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Florian	Boller
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Mathias	Haltner
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Energie Wasser Bern ewb	Andrea	Moosmann
Energie Wasser Bern ewb	Adrian	Wild
Fraktion SVP, Heit Sorg zu Bärn	Alexander	Feuz
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Fussverkehr Bern	Rudolf	Käser
naturaqua PBK	Claudia	Schwyter
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Pro Velo Bern	Stefan	Blaser
Pro Velo Bern	Thomas	Schneeberger
Pro Velo Bern, Sozialdemokratische Partei SP	Michael	Sutter

Pro Velo Schweiz	Daniel	Bachofner
Quartierkommission Stadtteil 4 QUAV4	Jürg	Krähenbühl
Tatort GmbH	Diobe	Wyss
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Claudia	Baumann
TBA Kanton Bern, Fachstelle Langsamverkehr	Oliver	Dreyer
TBA Kanton Bern	Anina	Stäubli
TCS Bern Mittelland	Rudolf	Schmid
VAL Verein Berner Altstadtleute	Martin	Giezendanner
VCS Regionalgruppe Bern	Kathrin	Keller
VCS Regionalgruppe Bern	Hansueli	Pestalozzi
Velokonferenz Schweiz	Roland	Pfeiffer
Velostation Bern	Stephan	Hirschi
Verkehrsteiner AG	Rolf	Steiner

Weitergehende Infos

Präsentation Mittagstisch «E-Bike»

Kontakt

Verkehrsplanung

E-Mail: fuss.velo@bern.ch

Telefon: 031 321 70 10

Verkehrsplanung, Juni 2017