

Handwerker kommen aufs Velo

Gewerbe Keine Parkplätze, zuviel Verkehr, Stress und Nervenflattern: Weil sie davon genug haben, setzten Handwerker und Gewerbler zunehmend auf E-Bikes und Lastenräder anstelle von Autos.

Tobias Graden

Marc Lefèvre mag Motoren. Er liebt seinen grossen Töff und seine Ami-Schlitten. Er besitzt eine Harley Davidson, einen Chevrolet Camaro, einen 67er Mustang GT 500 und einen Dodge Challenger. Allesamt dicke Dinger. «Die sind für den Sonntag», sagt er.

Unter der Woche dagegen ist Lefèvre oft auf dem Elektrovelo unterwegs. Er führt die Jardimat, ein Unternehmen, das Hauswartungs- und Gartenarbeitsdienstleistungen anbietet. Seit einem Jahr besitzt die Jardimat zwei E-Bikes und zwei passende Anhänger – für Aufträge in der Stadt Biel setzt Lefèvre nur noch diese ein.

Putzen statt Parkplatzsuche

«Man findet mit dem Auto kaum Parkplätze in der Stadt», sagt Lefèvre, «wir haben viel Zeit und oft die Nerven verloren.» Seit er statt Autos das E-Bike einsetzt, hat sich das Blatt um 180 Grad gewendet: «Unsere Leute haben keinen Stress mehr. Sie fahren hin, nehmen das Material aus dem Anhänger und putzen. Es ist mir deutlich lieber, sie haben eine Viertelstunde mehr Zeit für die Kunden, als dass sie diese mit der Parkplatzsuche zubringen.»

Etwa 7000 Franken hat er pro Gefährt investiert: 3500 für das E-Bike, 2500 für den Anhänger. Hinzu kommen Regenausrüstungen und Helme; die Velos werden bei jedem Wetter gebraucht. Der Anhänger wiegt mit kompletter Ausrüstung gegen 60 Kilogramm, das E-Bike bietet Unterstützung bis zur Geschwindigkeit von 25



Marc Lefèvre setzt im Stadtgebiet auf E-Bike und Anhänger, wenn er zu Kunden fährt. Matthias Käser

Stundenkilometern. Das reiche aus, sagt der Geschäftsführer. Für Fahrten in die nähere Agglomeration setzt er ein Töffli ein, gilt es schweres Gerät zu transportieren, kommt er nicht ums Auto herum. Doch für einfache Arbeiten in der Innenstadt sei die Velo-Lösung konkurrenzlos: «Ich bin sehr zufrieden, c'est vraiment top.» Und die Nachteile? Lefèvre überlegt eine Weile: Es fallen ihm keine ein.

10 000 Franken investiert

Was Lefèvre in Eigenregie entdeckt hat, soll in ähnlicher Form mit der Schweizer Lastenrad-Initiative nun breitere Anwendung finden: Die Verwendung von Lastenvelos seitens Unternehmen und auch Privatpersonen (vgl. Zweittext). Lefèvres Beispiel ist auch Andreas Betschart aufgefallen. Er ist Kontroller und Servicemonteur bei der Firma Elpoint und bekundete im-

mer mehr Mühe mit der Parkplatzsituation. «Er hat gemault», sagt seine Chefin am Hauptsitz in Derendingen, Christine Suter. Betschart maulte nicht nur, er brachte auch einen Vorschlag: Die Anschaffung eines E-Bikes und eines Anhängers. «Wenn schon, denn schon», sagte sich Suter, und investierte über 10 000 Franken in das neuste und stärkste Stromer-Modell und den Anhänger. Ab nächstem Freitag wird das Gespann definitiv einsatzbereit sein, der liftaugliche Anhänger wird derzeit noch optimiert.

Genaue Zahlen existieren zwar nicht, doch kann davon ausgegangen werden, dass dem Beispiel der beiden Unternehmen zunehmend mehr Gewerbler und Handwerker folgen werden. «Ihr seid nicht die ersten», bekam Betschart jedenfalls bei der kürzlichen Übergabe des E-Bikes zu hören. Dabei zählen nicht nur die rein



Die Elpoint-Führung bei der Übergabe: Markus Thiebe, Christine Suter und Mitarbeiter Andreas Betschart bei Markus Binggeli (v.l.). zvg

funktionalen Vorteile – die Firmen erhoffen sich auch einen Imagegewinn. «Die Leute lachen, wenn wir kommen», sagt Marc Lefèvre. «Ich kann die Investition auch unter Werbung abbuchen», sagt Christine Suter. Diesen Effekt machte sich Christoph Rüfenacht von der Bäckerei Chez Rüfi schon vor langem zunutze: Seit nunmehr 21 Jahren benutzt die Bäckerei für manche Auslieferungen einen «Long John», den Klassiker unter den Lastenrädern. Rüfenacht ist damit Pionier in Biel. «Die Leute drehen auch heute noch den Kopf», sagt er, das Lastenvelo dient auch als Blickfang und damit als Marketinginstrument.

Lefèvre ist überzeugt, dass sich das Velo auch finanziell lohnt. Christine Suter hat dies noch nicht ausgerechnet, für sie ist aber noch ein weiterer Faktor wichtig: die Mitarbeiterzufriedenheit.

«Das Grinsen und damit die Motivation von Andreas Betschart sind schon Amortisation genug.»

Anstiege und das Wetter

Mit dem dreigängigen, rein muskelbetriebenen «Long John» sind Lieferungen in die Höhe, etwa ins Spitalzentrum, wohl nur für Spitzensportler möglich. Doch auch Lastenvelos gibt es mittlerweile in zahlreichen elektrischen Varianten. Auch mit Pedelecs der stärkeren Klasse sind Anstiege gut zu bewältigen.

Bleibt die Sache mit dem Wetter. Andreas Betschart gibt sich zurückhaltend: «Ich habe ja immer noch das Auto...» Anders klingt es bei Jardimat. Ein Mitarbeiter von Marc Lefèvre besitzt gar keinen Auto-Ausweis. «Ich wollte ihm die Kosten für die Ausbildung bezahlen», sagt Lefèvre, «doch er hat abgelehnt – er will nur das E-Bike nutzen.»

«Carvelo»: Die Schweizer Lastenrad-Initiative

«Viele Transportfahrten, für die heute das Auto eingesetzt wird, können problemlos auch per Lastenvelo erledigt werden.» Dieser Meinung ist Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie. Diese Denkfabrik wurde vom Touring Club der Schweiz gegründet und widmet sich innovativen, zukünftigen und auch kollaborativen Mobilitätsformen im Geiste der Share Economy. Zusammen mit dem Förderfonds Engagment Migros hat die Mobilitätsakademie vorgestern die Schweizer Las-

tenrad-Initiative vorgestellt. Diese will den Einsatz von elektrischen und nicht-elektrischen Lastenvelos in der Schweiz fördern. Zielgruppen sind Unternehmen, aber auch Familien. Kernstück der Initiative ist die Plattform www.carvelo.ch. Diese bietet Informationen und Dienstleistungen zum Testen, Mieten, Teilen oder Kaufen von so genannten Cargobikes. So können beispielsweise verschiedene Modelle getestet werden. Pilotprojekte widmen sich dem Einsatz von Cargo-

bikes als Familienfahrzeug, das Pilotprojekt «carvelo-Q» bietet ein Sharing-Angebot von Familienvelos, ist aber derzeit noch auf Bern und Basel beschränkt. Die Plattform ist aber national ausgerichtet, und eine Ausweitung der Projekte auf andere Städte sei durchaus denkbar, heisst es bei der Mobilitätsakademie. Ziel ist nicht zuletzt auch die Schaffung einer Gemeinschaft aus Anbietern, Nutzern und weiteren Akteuren. *tg*

Link: www.carvelo.ch



Mit dem Lastenvelo von Chez Rüfi liefern die Lernenden besonders gerne Backwaren aus. Anita Vozza/a

Reklame

bieler
BRADERIE
biennoise

26.–28. Juni 2015

Bühne Zentralplatz

Freitag 26. Juni 2015

21.30–23.00

Yalta Club

Samstag 27. Juni 2015

22.30–24.00

Sina Tiger & Reh

Sonntag 28. Juni 2015

18.30–20.00

Carrousel

www.bielerbraderiebiennoise.ch

www.bielerbraderie.ch

Kanton pfeift Kirche zurück

Kappelen Der Kirchgemeinderat hat im Organisationsreglement eine flexible Anzahl Ratsmitglieder festlegen wollen. Der Kanton sagt Nein: Dies verstosse gegen übergeordnetes Recht.

Noch vor wenigen Monaten rummte es gewaltig in der Kirchgemeinde Kappelen. Es gab Differenzen zwischen der Pfarrerin und dem Kirchgemeinderat – in der Folge traten alle fünf Ratsmitglieder und die Präsidentin zurück. Worin der Konflikt genau bestand, darüber vereinbarten die Parteien Stillschweigen.

So musste die Kirchgemeinde in einer Hauruckaktion ein

neues Gremium bilden. Weil man eine externe Verwaltung verhindern wollte, stellten sich letzten November auf Anhieb fünf Personen zur Wahl. Seit Anfang Jahr ist der Kirchgemeinderat wieder komplett. Eine im selben Zug geplante Änderung des Organisationsreglements muss der Rat nun aber bachab schicken: Der Kanton genehmigt diese nicht.

«Wir verzichten nun aber darauf, dem Kanton einen neuen Antrag zu stellen.» Somit bleibt die alte Formulierung mit sieben festen Mitgliedern in Kraft.

Fix statt flexibel

Und zwar sollte im Reglement festgehalten sein, dass der Kirchgemeinderat nicht fix aus sieben, sondern aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehen soll. Die Versammlung hiess den Antrag einstimmig gut, würde die Änderung doch Luft schaffen punkto künftiger Rekrutierung. «Eine flexible Anzahl Mitglieder ist mit übergeordnetem Recht nicht

vereinbar», erklärt Rolf Widmer, Abteilungsleiter Gemeinden beim Amt für Gemeinden und Raumordnung.

Gemeinderäte könnten, anders als Kommissionen, nicht mit einer variablen Anzahl Mitglieder besetzt werden. «Wäre die Formulierung rechtmässig gewesen, hätte der Kanton den Antrag genehmigt.» Laut Widmer hatte Kappelen ursprünglich eine Reduktion von sieben auf fünf Mitglieder vorgesehen.

Das bestätigt Kirchgemeinderatspräsident Peter Gfeller. «Wir verzichten nun aber darauf, dem Kanton einen neuen Antrag zu stellen.» Somit bleibt die alte Formulierung mit sieben festen Mitgliedern in Kraft.

Rechtlich stellt es kein Problem dar, dass trotzdem nur fünf Mitglieder die Geschicke der

Vorerst keine Anpassungen

Regionalkonferenzen Der Berner Regierungsrat passt die Gebiete der Regional-konferenzen in der Region Biel-Seeland-Berner Jura vorerst nicht an. Er will zuerst die Evaluation der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit abwarten.

Die Kantonsregierung will derzeit nichts an den Perimetern der Regionalkonferenzen ändern. Sie findet es nicht sinnvoll, die Gebiete anzupassen, ohne auch die Aufgaben der Regionalkonferenzen neu zu regeln, begründet sie ihr Vorgehen.

Die Aufgaben der Gemeinden in den Bereichen öffentlicher Verkehr und Kulturförderung könnten in kleineren Perimetern «nicht oder zumindest nur teilweise» wahrgenommen werden, schreibt die Regierung in einer Mitteilung.

Evaluation 2016 abwarten

Die Regionalkonferenzen sind geschaffen worden, um die Gemeinden zu stärken und um ihnen die Erfüllung ihrer regionalen Aufgaben zu erleichtern. Bei einer Auftrennung der heutigen Strukturen würde dieses Ziel «zu einem grossen Teil aufgegeben».

Laut dem Regierungsrat müssten ausserdem zahlreiche Erlasse angepasst werden, wenn es zu einer Neuregelung der Aufgaben der Regionalkonferenzen käme.

Die Evaluation des Projekts Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (Sar) soll Ende 2016 vorliegen. Die Regierung verspricht sich von diesem Bericht, dass er aufzeigt, was bei den Regionalkonferenzen verbessert werden muss.

Zu grosse Perimeter

Das Berner Volk stimmte im Jahr 2007 der Sar zu. Damit schaffte es die Voraussetzung, dass sich Gemeinden zu Regionalkonferenzen zusammenschliessen können. Im Seeland respektive Berner Jura hat sich gezeigt, dass der vorgeschlagene Perimeter vielen Behördenmitgliedern als zu gross erscheint.

Eine Arbeitsgruppe um den ehemaligen Berner Regierungsrat Mario Annoni empfahl daher im Mai, eine Regionalkonferenz nur im Berner Jura zu bilden. Dieser sollen die Stadt Biel und Leubringen angehören. Die übrigen Seeländer Gemeinden brauchten aber nicht mitzumachen und könnten weiterhin im Verein seeland.biel/bienne und in einer Kultur- und Regionalkon-