



WAS BRINGT DER WESTAST-DIALOG FÜRS VELO?

Das Ausführungsprojekt Westast-Biel ist Ende 2020 offiziell beendet worden. Dieses Autobahnprojekt hätte die Stadt Biel vom See getrennt, zwanzig Jahre Bauarbeiten ausgelöst und mehrere Autobahnanschlüsse mitten im Zentrum vorgesehen. Wie kam es zu diesem historischen Erfolg einer Bürgerbewegung, und welche Perspektiven zeigen sich für Velofahrer_innen auf? Wir haben dazu ein Interview mit André König und Mucki Hanspeter Schlegel geführt, die sich dabei stark engagiert haben.

Matthias Rutishauser: Wie intensiv war der fast 2-jährige Dialogprozess?

Die breit aufgestellte Dialoggruppe hat sich acht Mal getroffen, dazu gab es intensive Workshops und viel zu lesen. Die kleinere Kerngruppe, in der das langjährige Pro-Velo-Vorstandsmitglied André König dabei war, hat die Empfehlung im Detail ausgearbeitet.

Dabei war der konstruktive Dialog insbesondere mit den Befürworter_innen des offiziellen Projekts entscheidend. Der Aufwand war enorm, hat sich aber gelohnt. Ohne die fachlichen, glaubwürdigen Inputs der Fachexpert_innen wäre eine auch von den Befürworter_innen oder dem Kanton akzeptierte Lösung nicht denkbar gewesen. Zum ersten Mal hat eine Bürgerbewegung ein bereits vom Bundesrat beschlossenes Autobahnprojekt zugunsten einer besseren Lösung zu Fall gebracht. Eine historische Pioniertat!

Wie seht ihr die Rolle von Pro Velo im Dialogprozess?

In Einsprachen von allen Seiten wurde das Projekt von Anfang an stark kritisiert und fundamental in Frage gestellt.

Pro Velo hat diese fachlich fundierten Einsprachen erheblich mitgeprägt und den Dialogprozess mit-angestossen. So konnte schlussendlich eine bessere Lösung gefunden werden.

Im Dezember 2018 hat sich Pro Velo zudem zu einer längeren konstruktiven Aussprache mit Regierungsrat Neuhaus getroffen.

Kurz darauf wurde von Herrn Neuhaus die Dialoggruppe ins Leben gerufen, da ihm die Brisanz wohl bewusst geworden ist.

Es gab Stimmen, die im Autobahnprojekt Vorteile fürs Velo gesehen haben.

Das kann man so nicht sagen. Die in der Weidteile aufgewertete Zone wäre

primär für Fussgänger_innen gedacht gewesen. Die Velos wären auf die Bielstrasse verdrängt worden. Die Nachteile – auch fürs Velo – hätten klar überwogen.

Wie schätzt ihr die Wichtigkeit der Veloanliegen ein?

Die Veloanliegen waren während des ganzen Prozesses unbestritten. Starken Support erhielten sie auch von der Stadt Biel. Die Förderung des Veloverkehrs stiess auf breite Akzeptanz. So deutlich war die Zustimmung für eine konsequente Veloförderung über alle Parteien hinweg noch nie! Aber: Schöne Worte reichen nicht – der Lackmustest wird rasch bei der Umsetzung kommen.

Wie sieht denn diese konsequente Veloförderung aus?

Im Abschlussbericht sind diverse Massnahmen definiert, die weiter gehen, >

DAS ERBE VON URSULA WYSS

Wie sich eine Stadt verändern kann, wenn Politik und Verwaltung die Velofahrenden ernst nimmt.

Seite 4

KIDS AUFGEFASST!

Pro Velo Bern erklärt dir in der neuen Serie, was die Fliehkraft und die Schwerkraft mit dem Velofahren zu tun haben. | Seite 7

SO ZWANZIGSTES JAHRHUNDERT

Die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle ist ein Monster-Projekt fürs Auto. Zum Glück kommt aber auch das Velo zum Zug. | Seite 9

als wir es bis anhin gewohnt sind. Das ist sehr positiv. Es wird von allen Seiten anerkannt, dass im innerstädtischen Bereich der Velo- und Fussverkehr die mit Abstand effizientesten Arten der Fortbewegung darstellen und dass durch deren Förderung die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert wird. Das Wohlbefinden steigt und auch das Gewerbe profitiert! Menschen gehen nicht in die Stadt, um Autos anzuschauen! Wir sollten unsere Infrastrukturen für Menschen – und nicht blind nach Gesetzen und Normen – bauen.

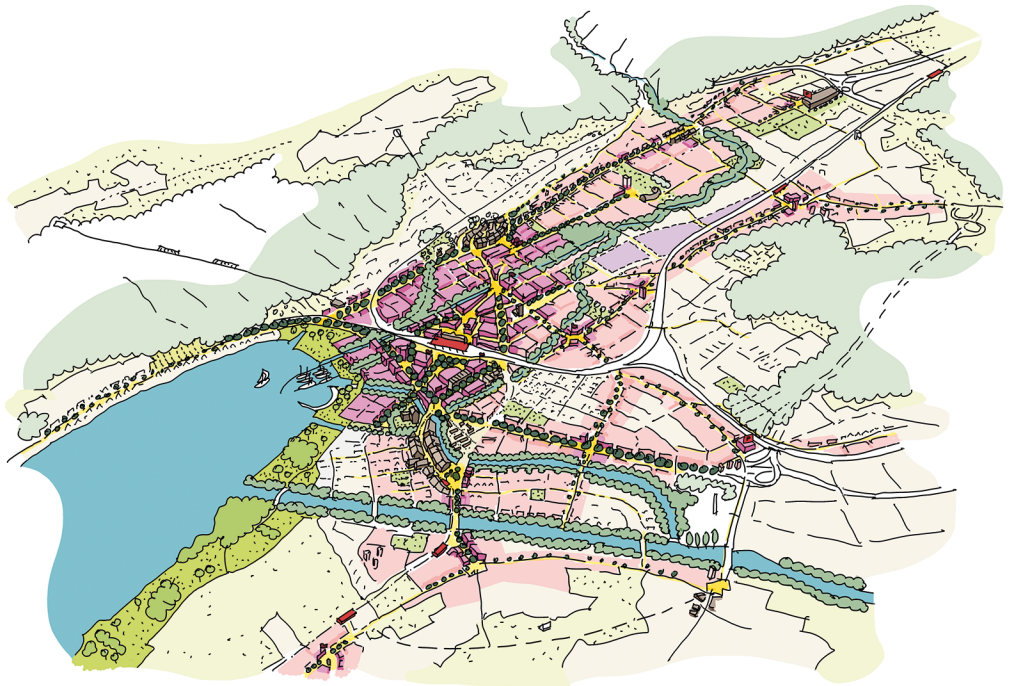
Welche Massnahmen sind konkret fürs Velo geplant?

Insgesamt sind zwölf Velo-Massnahmen definiert, wobei wir folgende vier Prioritäten sehen:

- Sicherheit ins Zentrum stellen. Kreisel sicherer gestalten, Mehrzweckstreifen müssen weg und Mittelinseln, bei denen Velofahrenden die Rolle als «Fleischbremse» zukommt, sollten vermieden werden (LV 2)
- Regionale Velo- und Fusswegführung linkes Bielerseeufer inklusive Brücke über Nidau-Büren-Kanal/Bielerseebucht (LV 4)
- Fokus auf die Gewässerräume als grünes Netz, von Bözingen bis Nidau und entlang der Madretsch-Schüss (LV 11)
- Anbindung Bahnhof inkl. Unterführung Schmiedweg (LV 10). Dies entspricht den Forderungen von Pro Velo aus dem Jahr 2016.

Und ab wann werden wir Massnahmen sehen?

Die Massnahmen müssen ins nächste Agglomerationsprogramm einfließen. Die Eingaben müssen zwingend bis Ende Februar 2021 gemacht werden, damit sie noch aufgenommen werden können. Die Genehmigung würde dann innert eines Jahres erfolgen. Wenn erste Massnahmen bis in fünf Jahren sichtbar sind, wäre das ein Erfolg. Die Festlegung der



Entlang der grünen Gewässerräume in Biel sind Velowege geplant

Prioritäten ist ein politischer Entscheid. Netzlücken haben für uns Priorität: Die Schmiedweg-Unterführung würde die Vernetzung innerhalb der Stadt erheblich verbessern. Oder die Velo-Allee entlang der Schüss. Auch die Bahnhofanbindung ist zentral! Als erstes sollten diese Lücken geschlossen werden. Zudem muss die Stadt Biel das Filet-Stück Bahnhof-Süd mit einem städtebaulichen Konzept und mit entsprechender Freiraum- und Wegnetzplanung anstossen. Das Ziel muss sein, ein Gesamtkonzept inklusive der skizzierten Park&Ride-Hubs und einer deutlichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erarbeiten.

Welche Rolle kommt den Fachverbänden zu?

Die Fachverbände könnten, auch gemäss Aussage von Stadtpräsident Erich Fehr, eine aktive Rolle in den Projektgruppen oder in der Organisation der Umsetzung spielen. Sie könnten allenfalls einen Teil der Ideenfindung übernehmen oder Teil einer Reflexionsgruppe werden.

Warum scheut sich eine links-grüne Stadt wie Biel (oder Nidau), wirklich konsequent das Velo zu fördern, wie das zum Beispiel die Stadt Bern in den letzten Jahren vorgemacht hat?

Bisher wollte man es allen Anspruchsgruppen recht machen, und die Stadtplanung vermittelt den Eindruck, dass genügend fürs Velo gemacht wird. Nun könnten wir meinen, dass der Wind gedreht hat. Es wurde von der Behördendelegation klar zum Ausdruck gebracht, dass man das Velo viel mehr fördern soll. Etwas, was Pro Velo seit langem fordert. Die Politik muss nun ihre Vorstellungen eindringlicher durchbringen.

Wird es Anpassungen im Sachplan Velo geben müssen?

Ja, diverse Elemente aus dem Westast-Dialog sind im Sachplan Velo und in der Gesamtmobilitätsstrategie 2035 nicht enthalten. Die prioritären Velomassnahmen sind auch anzupassen, insgesamt ist die Velo-Priorisierung zu erhöhen. Zudem ist die Festlegung der Gewässerräume als grünes Netz neu. Das vernetzende Element der Gewässer ist viel stärker und durchgehender – dann hätten wir am Schluss kein Klein-Venedig, aber immerhin ein Klein-Amsterdam.

Was ist euer Fazit?

Der Konsens zum Westast zeigt, dass es an der Zeit ist, Velomassnahmen konsequent umzusetzen! Auf zentralen Veloachsen wie dem unteren Quai sind Parkplätze aufzuheben und der Sachplan Velo wie auch die Gesamtmobilitätsstrategie sind anzupassen. ■

kocher-bike.ch
 Ihr Riese & Müller «Erlebnis-Store» mit Cargo-Hub Center
Seit 32 Jahren, mit 25 Jahren
<<E-Bike-Kompetenz>>!
 in Bümpliz an der Wagenstrasse 101, Tel. 031 991 04 18, (Montag geschlossen)
 Neu: Neu: Neu: Neu:
 kocher-bike-Service auch in der Lorraine / Tel. 031 331 40 67 bern@velowerkstatt.ch

MIT SOZIOLOGE GOFFMANN AUF DEM VELO

Von Lichtraumprofilen und Velostreifen.

dg. Die Umfrage zur Berner Veloinfrastruktur hat gezeigt, dass beengte Platzverhältnisse und Strassenabschnitte ohne Veloinfrastruktur zu einem Gefühl der Unsicherheit führen. Und wer unsicher ist, fährt im besten Fall einen Umweg und verzichtet im schlechtesten Fall ganz auf das Velofahren. Weitere Resultate der Umfrage sind im Mantelteil dieser Ausgabe sowie auf provelo.ch/umfrage2020 zu finden.

Bei der Planung von Veloinfrastruktur wird immer wieder auf das Lichtraumprofil der Velofahrenden Bezug genommen. Ein Lichtraumprofil wird anhand der Grundabmessungen der Velofahrenden inklusive diverser Zuschläge bestimmt. Die relevanten Masse werden in der Norm SN 640 201 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) definiert und sollen Auskunft über den minimalen Raumbedarf von Velofahrenden geben (siehe Abbildung).

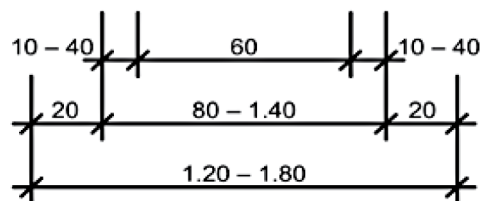
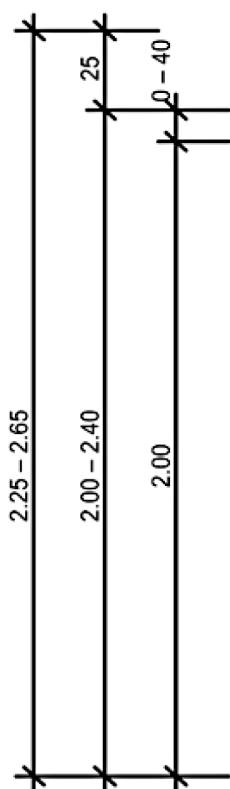
Hierbei werden meines Erachtens zwei Dinge nicht berücksichtigt: Erstens der Raumbedarf vor und hinter Velofahrenden. Beispielsweise wird ein nachfolgendes Tram oft als unangenehm empfunden. Und zweitens das individuelle Sicherheitsempfinden, respektive -bedürfnis.

RESERVATE FÜR VELOFAHRENDE

Beim Velofahren werden durch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden zwangsläufig die persönlichen Sphären einer Person tangiert. Der Soziologie Erwin Goffman nennt diese Gebiete die «Territorien des Selbst¹», wobei verschiedene «Reservate» unterschieden werden, welche gebraucht und geschützt, sowie durch soziale Interaktion verletzt werden können. Der «persönliche Raum» ist jener Raum, der eine Person umschliesst. Ob das Eindringen in diesen «persönlichen Raum» als unangenehm empfunden wird, hängt zum Beispiel davon ab, wieviel Platz vorhanden ist. Der «persönliche Raum» wird in Form einer unsichtbaren

«Box» mitgeführt und ist damit nicht an einen bestimmten Ort gebunden. Und um den gestellten Anspruch auf ein «Reservat» zu signalisieren, werden diese markiert – zum Beispiel mit einer Tasche, um einen Sitzplatz zu reservieren. Im Strassenraum sind Markierungen dieser Art natürlich nicht möglich. Weshalb die «Reservate» der Velofahrenden zum Beispiel mit Velostreifen markiert werden können. Diese müssen aber breit genug sein, damit möglichst jeder individuelle «persönliche Raum» darin Platz findet und sich Velofahrende sicher fühlen. ■

¹ Goffman, Erving. 1982 (1971). Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.



Grundabmessung: 60 cm
Bewegungsspielraum: 10 cm,
in Steigungen: 20-40 cm
Sicherheitszuschlag: 20 cm

Bei seitlichen, vertikalen Hindernissen (Mauern, Signalisation, Möblierung etc.) ist ein Zuschlag von 25 cm zu berücksichtigen.



ZWEI AMTSZEITEN UND EINE VELO-OFFENSIVE

Ursula Wyss ist Ende Jahr aus dem Gemeinderat zurückgetreten und hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern ihrer Nachfolgerin Marieke Kruit übergeben. Zeit für einen Rückblick auf Ursula Wyss' Wirken, von dem das Velo stark profitiert hat.

Ursula, wieso hast du dem Thema Velo so viel Raum gegeben?

Ich bin unvoreingenommen ins Amt gestartet und habe als erstes eine Analyse gemacht: Wo hat die Stadt Bern Nachholbedarf? Da war das Velo das augenfälligste Thema.

National ist das Velo in der Strassengesetzgebung nicht vorgesehen. Dies wird sich nun hoffentlich bald mit dem Veloweggesetz ändern. Die Schweiz und auch die Schweizer Städte müssen für eine sichere Veloinfrastruktur noch einiges leisten.

Wie hast du die Verwaltung aufs Velo gebracht?

Bereits 1999 wurde in einer Abstimmung die Gründung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr beschlossen. In diesem

Sinne gab es seit langem einen Auftrag der Bevölkerung.

Organisatorisch wurde das Thema Velo dann von der grossen Verwaltung an die kleine Fachstelle mit zwei Personen abdelegiert. Relativ schnell habe ich gemerkt, dass damit auch die Verantwortung abdelegiert wurde. Das ergab die widersprüchliche Situation, dass das Thema Fuss- und Veloverkehr laut Politik oberste Priorität haben sollte, dies in der Verwaltung aber überhaupt nicht abgebildet war.

Wir wurden dann von einem Besuch in München inspiriert. München ist keine klassische Velostadt. Aber sie hat das Velo als Querschnittsaufgabe definiert. Wir sind aus München zurückgekommen und haben uns gesagt: Das machen wir auch. So haben wir die Velo-Offensive

lanciert. Diese war in einem ersten Schritt eine verwaltungsinterne Offensive. Wir haben die ganze Direktion und alle anderen Stellen, die – entfernt oder nahe – mit dem Velo zu tun haben, in die Verantwortung genommen.

Du hast viel Durchsetzungsvermögen gebraucht.

Die Verwaltung ist geprägt von vielen Vorgaben, die noch überhaupt nicht auf Velo-Förderung ausgerichtet sind. Auf Bundes- und Kantonsebene wird nach wie vor alles auf die Auto-Pendelströme ausgelegt, auf die Spitzenzeiten am Morgen und Abend. Dann muss es funktionieren, und dann muss die Kapazität da sein.

Es ist nicht einfach, dem entgegen zu treten und zu sagen: Der zur Verfügung

stehende Raum ist einfach begrenzt. Der wird jetzt anders aufgeteilt. Der Raum wird nicht komplett diesen zwei Pendelströmen und -stunden mit dem Auto geopfert. Es gibt jetzt zuerst einmal eine richtige Infrastruktur für die Fussgänger_innen. Daneben braucht es eine eigene Infrastruktur für die Velos, damit es nicht so viele Unfälle gibt, wie wir sie heute haben, und damit sich endlich all diese Menschen, die gerne Velo fahren würden, auch auf die Strasse getrauen. Wir wollen eine Stadt, in der gelebt, gearbeitet und gewohnt wird.

Wer hat dich neben München noch inspiriert?

Für die Infrastruktur haben uns vor allem die niederländischen Städte inspiriert. Das Faszinierende ist, dass sich dort alle – Autofahrende, Fussgängerinnen, aber natürlich auch die Velofahrenden – wohler fühlen. Alle sind entspannter unterwegs. Meistens sind die Velospuren vom restlichen Verkehr abgetrennt, was zu deutlich weniger Aggressionen zwischen den Verkehrsteilnehmer_innen führt. Wie es bei uns ist, ist es für niemanden gut: Wir haben viel mehr Unfälle als diese Städte, die einen viel höheren Anteil an Velofahrenden haben.

ÖV-Hauptstadt und Velo-Hauptstadt: Passt das zusammen?

ÖV und Velo gehen Hand in Hand. Unsere verschiedenen Identitäten vermischen sich ja immer mehr. Wir nehmen immer häufiger einfach das Verkehrsmittel, das gerade am bequemsten ist und leben das Konzept der kombinierten Mobilität. Wichtig ist, dass nicht mehr so viele Leute auf ein Auto angewiesen sind.

Was waren die Höhepunkte deiner Amtszeit?

Es sind viele Puzzlestücke, die zusammen zeigen, dass wir einen Schritt weitergekommen sind. Sinnbildlich dafür sind unsere Grundlagenpapiere: Der Masterplan, den wir vor wenigen Wochen verabschiedet haben, zeugt von einer ganz anderen Arbeitsweise und von hoher Professionalität. Diese zeigt sich ebenfalls draussen auf der Strasse in der Umsetzung. Wenn wir dazuzählen, was jetzt alles noch in Arbeit ist, dann haben wir doch vieles erreicht. Dann gibt es natürlich durchaus die punktuellen Höhepunkte wie die Inbetriebnahme von PubliBike. Plötzlich cruisen Teenies, von denen es heisst, man bringe sie nicht aufs Velo, mit einer Riesenfreude auf den PubliBikes herum.

Diesen Multiplikationseffekt hätten wir uns nicht besser vorstellen und wünschen können.

Inwiefern haben dich deine Erfahrungen als Frau und Mutter beeinflusst?

Sie haben mich sehr beeinflusst. Die Verkehrsplanung ist ein Berufsfeld, das extrem männerlastig ist. In der Summe führt dies dazu, dass vor allem EINE Perspektive und EINE Lebenserfahrung einfließt, das ist einfach zu wenig. Deswegen habe ich bald gefordert, dass bei allen Planungsprojekten Mitwirkungen viel stärker forciert werden. Die Erfahrungen der Menschen vor Ort sollen abgeholt werden.

Wir wollen Velo-Infrastruktur, die für alle funktioniert. Daraus ergab sich das Motto «von 8 bis 80». Das habe ich immer wieder eingefordert, und da haben wir viel erreicht. Für mich braucht es auch hangabwärts abgetrennte Flächen. Die schnellen, geübten Velokurier_innen fahren dort tempomässig mit den Autos mit, aber wenn ich mit meinem neunjährigen Sohn unterwegs bin, dann brauchen wir eine gesicherte Infrastruktur, die von den Autos abgetrennt ist. Jetzt leitet eine Frau die Fachstelle, und es arbeiten dort Väter, die mit Anhänger und Cargobikes unterwegs sind. Die Perspektive der Menschen, die in Bern in der Planung tätig sind, hat sich deutlich verbreitert.



Wie hast du die Diskrepanz zwischen dem momentan Möglichen und dem Wünschbaren ausgehalten?

Diese Diskrepanz tut mir vor allem dann sehr weh, wenn wir wieder einen Unfall haben. Und Bern hat immer noch viele Velo-Unfälle. Unfälle sind das, was mich am meisten umtreibt und am ungeduldigsten und traurigsten macht. Da darf man nicht weiter warten. Wir hatten bei der Kocherpark-Haltestelle sogar tödliche Unfälle. Nun haben wir es geschafft, trotz Beschwerden eine sichere Situation zu schaffen und eine Autospur abzubauen. Das nimmt den Autos nichts weg. Ich habe mein Büro genau auf diese Strasse hinaus, und es hat noch kaum je einen Stau gegeben. Es war eine Spur, die schlichtweg unnötig war.

Geholfen haben auch andere Sofortmassnahmen wie zum Beispiel die Verbreiterung der Velostreifen. Diese federn die ansonsten lange Planungs- und Bauzeit etwas ab. Auch wenn es immer noch nur gemalte Velostreifen sind, schätzen die Velofahrenden das Signal sehr und fühlen sich willkommen.

Was mich sehr gestört hat, ist die Tatsache, dass in dem Moment, in dem die Bagger auffahren, wegen der langen Planungsvorläufe bereits Überholtes und Veraltetes gebaut wird. Deswegen haben wir versucht, aus diesem linearen Ablauf einen Kreis zu machen, der alle Vorgaben einhält, der aber gleichzeitig durch eine lernende Planung versucht, so lange wie möglich die Veränderungen in der Gesellschaft einzu beziehen. Da glaube ich, sind wir heute wirklich einen Schritt weiter.

Was sind für dich die drei wichtigsten Erkenntnisse?

Wenn sich im städtischen Raum etwas ändern soll, dann braucht es die politische Überzeugung dafür. Und es braucht eine Verwaltung, die genauso überzeugt und tatkräftig ist. Zudem sollte unbedingt die Alltagsexpertise der Bürger_innen, aber auch die Expertise der Organisationen wie Pro Velo für die Planung genutzt werden.

Fühlt sich für dich Velofahren in der Stadt Bern anders an als früher?

Für mich persönlich ja. Ich habe das Gefühl, dass wirklich versucht wird, mir einen sicheren Weg anzubieten. Ja, das habe ich heute. Es gibt natürlich immer noch genug Orte, an denen ich denke: Wieso haben wir das nicht schon längst angepackt? Wieso haben wir da nicht schon längststens eine bessere Situation



Ursula Wyss und Verkehrsplaner Karl Vogel bei der Einweihung des Velobarometers

herbeigeführt? Ich freue mich aber über all die Orte, an denen es wirklich schon besser geworden ist. Der zweite Punkt ist das Gefühl, mit vielen anderen unterwegs zu sein. Das wirkt sich auch sehr positiv aus. Ich bin nicht alleine, und ich bin wirklich gemeint.

Übersteht die Velo-Offensive deinen Abschied?

Die acht Jahre waren gute, lange Jahre. Es hat sie gebraucht, um das Velo in Gang zu bringen. Auch um sicher zu sein, dass es so weitergehen wird. Mit dem Masterplan und den Planungsgrundsätzen für den öffentlichen Raum, die wir verabschiedet haben, haben wir das Fundament für alle weiteren Planungen geschaffen. Das freut mich wirklich sehr. Und ich bin sehr erleichtert und glücklich, dass ich die Direktion an Marieke Kruit übergeben kann. Sie weiss als Frau mit niederländischen Wurzeln viel besser als ich, wie die Leute in den

Niederlanden unterwegs sind. Darum bin ich überzeugt, dass die Strassensituation in der Stadt in Zukunft für alle noch sicherer wird, nicht nur für die, die hinter einem Airbag sitzen.

Welche Änderungen sind bei Bund und Kanton notwendig, damit wir zu einem Veloland werden?

Es braucht bei beiden eine Gesetzgebung für eine separate Velo-Infrastruktur. Anschliessend braucht es ein Verständnis für den städtischen Verkehr. Nehmen wir als Beispiel Tempo 50: Das ist eine Tempolimite, die auf dem Land richtig sein mag, aber in der Stadt nicht angemessen ist.

Wie wirst du dein Velo-Know-How zukünftig einsetzen?

Oh, da bin ich sehr offen. Ich habe gerade noch eine Anfrage von der Uni Lausanne für einen Vortrag bekommen. Grundsätzlich ist das ein Thema, das mich auch in Zukunft begleiten wird.

Ich bin überzeugt davon, dass die Urbanisierung weitergehen wird und dass eine Verdichtung beim Wohnen nur möglich ist, wenn die Mobilität weniger Platz braucht und damit mehr Platz für qualitativ guten öffentlichen Raum bleibt. Und ich werde natürlich weiterhin Pro-Velo-Mitglied bleiben.

Wie siehst du die Zukunft des Velos in der Stadt?

Ich bin überzeugt, dass im nächsten Jahrzehnt das Thema Veloförderung sehr stark präsent sein wird. Die städtische Bevölkerung fordert dies seit langem. Die wachsenden Städte lassen nichts anderes zu, als dass die Mobilität, die zu Recht eingefordert wird, mit flächeneffizienten Fortbewegungsmitteln organisiert wird. Das Velo entspricht immer mehr dem Lebensgefühl der städtischen Bevölkerung – gerade auch dem von Familien: Ganz viele wollen viel lieber mit dem Velo unterwegs sein, als die Kinder immer hinten ins Auto laden zu müssen. Bern hat es vorgemacht, aber wir sind nicht einzigartig. Und vor allem werden wir nicht allein bleiben. Ich hoffe, dass wir in zehn Jahren zurückschauen und uns fragen: Wie konnten wir den Verkehr jemals anders organisieren?

Herzlichen Dank für dein grosses Engagement fürs Velo, für die fruchtbare Zusammenarbeit, und alles Gute für deine zukünftigen (Velo-) Abenteuer! ■

Rebecca Müller, ehemalige Geschäftsführerin von Pro Velo Bern (von 2011 bis 2019 während quasi zwei Amtszeiten)



FÜR UNSERE VERSCHIEDENEN KURSANGEBOTE SUCHEN WIR MOTIVIERTE LEITER_INNEN

- ✓ Vermittelst du gerne Freude am Velofahren?
- ✓ Bist du sicher unterwegs im Strassenverkehr?
- ✓ Bist du punktuell und halbtagsweise verfügbar?

Dann melde dich bei uns.

Die Arbeit wird mit einem Honorar entlohnt. Die Teilnahme an der Ausbildung im März 2021 ist Voraussetzung. Auf unserer Website findest du mehr Informationen.

Schicke uns bis am 19. Februar 2021 deinen Lebenslauf und ein Bewerbungsschreiben, welches deine Velofahr-Laufbahn und deine Motivation beschreibt, an fahrkurse@provelobern.ch

Für weitere Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung. Pro Velo Bern: 031 318 54 10 ■

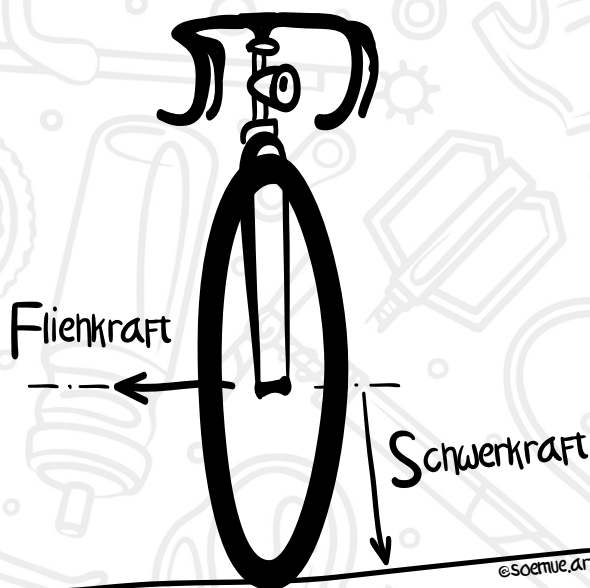
WARUM DU BEIM VELOFAHREN NICHT HINFÄLLST

Velofahren ist ein ständiger «Kampf» gegen das Umfallen. Wenn du auf dem Velo sitzt und deine Runden drehst, dann bemerkst du das gar nicht mehr. Du hast dir antrainiert, ständig das Richtige zu tun: zu lenken. Wenn du den Dreh einmal raus hast, dann passiert es einfach. Wie sagt man so schön: «Velofahren verlernt man nie mehr».

Während des Velofahrens lenkst du. Die ganze Zeit. Ohne es bewusst zu tun. Auch wenn du keine Kurve fahren willst. Drohst du auf eine Seite zu kippen und gar zu stürzen, dann lenkst du ganz unbewusst. Nur ganz wenig. Und wenn du langsam fährst, dann werden deine Lenkbewegungen gegen das Umfallen automatisch stärker. Kannst du also dank diesen «Balancierkünsten» Velo fahren? Es sind nicht nur deine «Balancierkünste», die dir ermöglichen, auf dem Velo zu bleiben. Wenn dein Velo sich nicht bewegt, dann kippst du fast sicher nach links oder rechts.

Beim Velofahren «kämpfen» zwei Kräfte gegeneinander. Dieser «Kräfte-Kampf» sorgt dafür, dass du fahren kannst. Von einer der beiden Kräfte hast du bestimmt schon gehört. Sie ist dafür verantwortlich, dass alles, was du fallen lässt, auf dem Boden landet – die Schwerkraft. Die zweite Kraft wird Fliehkraft oder Zentrifugalkraft genannt. Die Fliehkraft spürst du zum Beispiel auf einem Karussell oder beim schnellen Kurvenfahren. Diese Kraft drückt dich nach aussen. Sie wirkt nur, wenn sich dein Velo bewegt.

Das Zusammenspiel dieser beiden Kräfte ermöglicht dir das Velofahren. Mit deinen «Balancierkünsten» nimmst du Einfluss auf den «Kampf» der beiden Kräfte. Du bestimmst, welche wirken darf.



Das Kräftespiel während des Velofahrens

Die Schwerkraft zieht dich nach unten. Du drohst nach links zu kippen. Damit aus dem Kippen kein Fallen wird, machst du eine Lenkbewegung. Eine Lenkbewegung nach links. Durch diese Lenkbewegung machst du eine kleine Kurve und die Fliehkraft kommt ins Spiel und richtet dich und das Velo wieder auf. Nun drohst du aber plötzlich auf die andere Seite zu kippen. Deshalb lenkst du wieder ein wenig. Hin und her. Hin und her. Mit kleinen Lenkbewegungen kontrollierst du die wirkenden Kräfte und fährst ohne Umfallen durchs Quartier.

Schau dir doch nach der nächsten Fahrt durch eine Pfütze die Spur, welche die nassen Reifen hinterlassen haben, genauer an. Du wirst zwei Linien sehen, die sich kreuzen. Eine Spur vom Vorder- und eine vom Hinterrad. Oder versuche, mit einem Velo zu fahren, dessen Lenker eingeroestet ist. Schaffst du das? Ich bekomme es nicht hin. ■

AUFRUF:

Hast du Fragen oder Anliegen in Sachen Velo? Oder gar eine Idee für einen Artikel? Dann melde dich bei mir. Schicke mir ein E-Mail an dg@proveloern.ch.

Für Kinder und Jugendliche gibt es bereits unterschiedlichste Angebote von Pro Velo: Die Fahrkurse «Sicher im Sattel», DEFI VELO oder Bike2school.

Was es bisher nicht gegeben hat, ist kindergerechter Velo-Lesestoff. Mit der Velojournal-Rubrik «Pro Velo Bern Kids» soll diese Lücke geschlossen werden.

PRO VELO
BERN Kids



DEM «TÖFFLI» ZUM TROTZ

Seit September setzt sie sich bei Pro Velo Bern hauptsächlich für die Fahrkurse und die Velobörse ein. Carmen Morrison, die neue Mitarbeiterin bei Pro Velo Bern, stellt sich vor.

cm. Bereits früh habe ich gelernt, wie man auf zwei Rädern «führschi chunnt». Ich musste schliesslich dafür sorgen, dass mich mein grosser Bruder, Hannes, nicht abhängt. Unsere Eltern fuhren beide leidenschaftlich gerne Fahrrad. In meiner Kindheit bereisten wir Südfrankreich, die Bretagne, Griechenland und Teile der Schweiz mit dem Velo. Auch später, mittlerweile wohnte ich auf dem Land – gleich unter dem Stockhorn – bin ich überall hin geradelt, dem Trend der «coolen» Töfflis zum Trotz.

Als ich in die Stadt Bern gezogen bin, habe ich mir gleich ein altes «Damenvelo» gekauft, was ich mir immer gewünscht habe. Es hat einige Zeit gedauert, bis ich mir eingestand, dass ich damit nicht vom Fleck komme.

Über die Stiftung Intact in Burgdorf bin ich dann zu meinem geliebten Retro-Rennvelo gekommen (siehe Bild), das mich



seither überall in Bern hinträgt. Nächsten Frühling wird ein weiteres Velo dazu kommen, welches mir auch stotzigere Aufstiege mit Gepäck ermöglicht.

Auch in den Ferien bin ich gerne mit dem Velo unterwegs. Allerdings ist es leider oft schwierig, es mit meiner anderen Leidenschaft, dem Kitesurfen, zu vereinbaren. Bis jetzt habe ich dies in Südspanien (Tarifa) und Sizilien (Marsala) versucht, und hoffe, noch weitere geeignete Gebiete zu finden.

Neben meiner neuen Herausforderung bei Pro Velo Bern studiere ich ange-

wandte Psychologie an der ZHAW in Zürich, was im Moment aus der Ferne stattfindet. Wenn ich nicht gerade mit dem Velo oder meinem Studium beschäftigt bin, singe ich in einer kleinen, aber feinen Band «Onda Azul», tanze Streetdance oder treffe mich, so oft ich kann, mit Freund_innen und Familie.

Ich freue mich gerade in dieser speziellen Situation auf meine Herausforderung bei Pro Velo und hoffe, dass es bald wieder möglich ist, die Begeisterung für das Velo bei gemeinsamen Treffen zu teilen. ■

SCHUB FÜR VELO-OFFENSIVE

Der Kanton Bern soll rascher vorwärts machen mit der Veloförderung. Diese Forderung wurde im Grossen Rat in der Wintersession mit mehr als 100 Stimmen unterstützt. Jetzt muss noch der Tatbeweis folgen.

Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz sollen beschleunigt geschlossen und Velobahnen beschleunigt realisiert werden. Das sind die Kernforderungen der Motion, mit der ich, unterstützt von Velofreund_innen aus fast allen Parteien, im Grossen Rat eine «kantonale Velo-Offensive II» gefordert habe. Der Grund für mein Nachdoppeln: Im März 2018 hatte das Kantonsparlament meinen ersten Vorstoss für eine kantonale Velo-Offensive – teilweise gegen den Willen des Regierungsrates – unterstützt und verstärkte Veloförderung eingefordert. Aber am gemächlichen Tempo und an der fehlenden Priorisie-

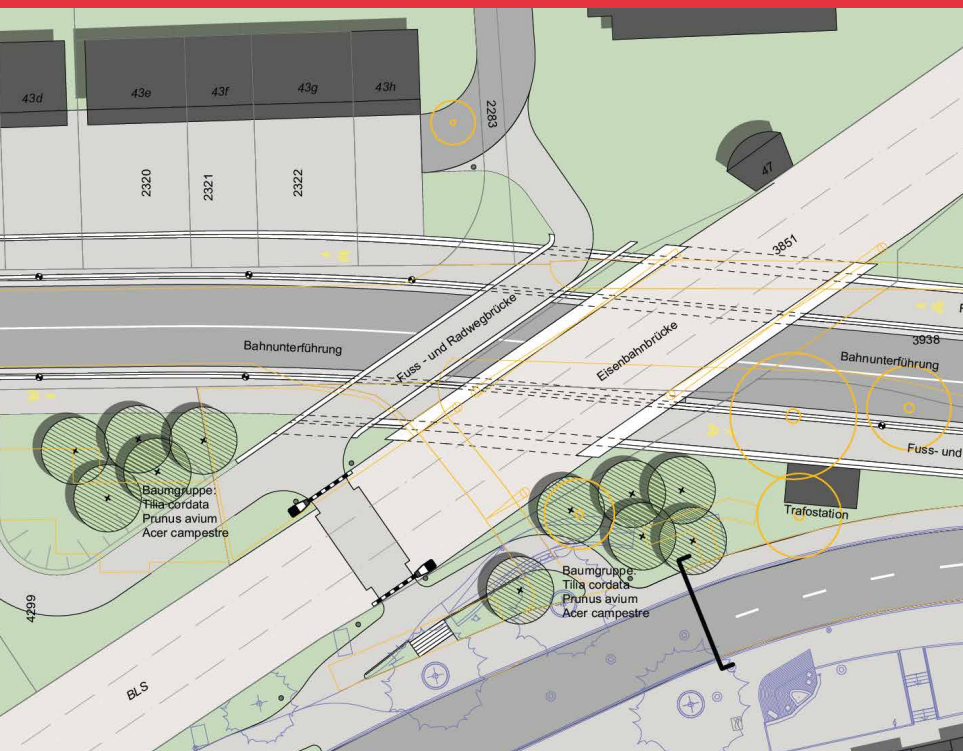
rung änderte dies wenig. Immerhin wurden mit der Überarbeitung des Sachplans Velo 2019/2020 einige Grundlagen für die Schaffung von Vorrangrouten im Sinne von Velobahnen geschaffen.

Dass damit nun schneller als geplant vorwärts gemacht werden soll, hat der Grosse Rat jetzt mit klaren Mehrheitsentscheiden eingefordert. Erfreulicherweise ist die Zustimmung zu den Kernforderungen wesentlich deutlicher ausgefallen als 2018 – ein Zeichen dafür, dass die Unterstützung für verstärkte Veloförderung wächst.

Dass es dafür mehr Geld und auch mehr Personal für die kantonale Fachstelle

braucht, liegt eigentlich auf der Hand. Der Regierungsrat hat dies zwar anerkannt, aber keine verbindlichen Zusagen abgeben wollen. Entsprechende Forderungen der Motion hat er deshalb nur als Prüfungsauftrag entgegengenommen. Damit daraus etwas wird, braucht es weiterhin politischen Druck – von Pro Velo und der überparteilichen Allianz der Velofreund_innen im Grossen Rat. Und dazu auch Velo-Offensiven in immer mehr Gemeinden! ■

Bruno Vanoni, Grossrat, Grüne, Zollikofen, Pro-Velo-Mitglied und VCS-Regionalvorstand, brunovanoni.ch



Beispiel 1: Neue Bahnunterführung mit Radspuren und Veloquerung

**BEISPIEL 1:
UNTERFÜHRUNG/VELOQUERUNG
SPITAL BURGENDORF**

Anstelle des Bahnüberganges entsteht eine Unterführung mit beidseitigen Radspuren. Parallel zu den Bahngeleisen wird eine Veloüberführung die angrenzenden Quartiere miteinander verbinden, das ist top. Was die Kurvenradien und die Radwegbreite anbelangt, waren wir uns nicht einig. (Bildausschnitte aus der Auflage «emmentalwärts»)

**BEISPIEL 2:
UNTERFÜHRUNG/BAHNHOF
BUCHMATT IN BURGENDORF**

Mit dem Bau der Bahnunterführung wird auch die Haltestelle neu gestaltet. Abstellplätze für Velos sind keine erkennbar. Auch die Brücke parallel zur Bahn ist nur für Fussgänger_innen. Im Namen von Pro Velo fordern wir hier Verbesserungen.

WIE GROSS IST UNSER EINFLUSS?

Mit der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle sollen 430 Millionen Franken für den Strassenbau ausgegeben werden. Dabei verbessert sich die Situation auch für die Velofahrenden. Trotzdem fordert Pro Velo Emmental mit einer Einsprache zahlreiche Nachbesserungen.

Morgens und abends stauen sich die Motorfahrzeuge am Tor zum Emmental: von der Autobahnausfahrt Kirchberg durch Burgdorf, Oberburg und Hasle. Auf zahlreichen Abschnitten der Hauptachse ist das Velofahren lebensgefährlich, nicht überall sind Ausweichrouten vorhanden.

Das Hauptziel der Sanierung ist eine Erhöhung der Kapazität für die Motorfahrzeuge. Aus umweltpolitischer Sicht ist das ein Gedankengut aus dem letzten Jahrhundert.

Dank Busspuren und Busbevorzugung bei diversen Ampeln hat der ÖV mancherorts Vortritt.

Radstreifen, Querungshilfen und Radspuren in den zukünftigen Unterführungen schaffen Platz für Velos neben den Motorfahrzeugen.

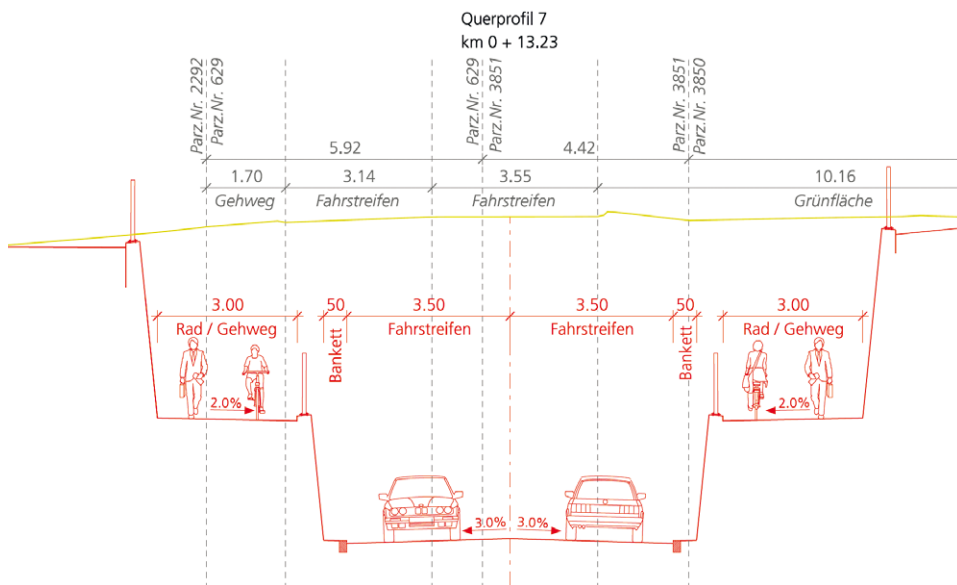
Abgesehen davon ist den Planer_innen eine Verlagerung oder Reduzierung des Motorfahrzeugverkehrs nur eine Randnotiz wert.

**BEISPIEL 3:
NETZLÜCKE TIEFENBACH**

Ein Teil von Oberburg wird mit einem ein Kilometer langen und 230 Millionen Franken teuren Tunnel untergraben. Im südlichen Dorfteil bleibt die Strasse unverändert. Zwischen dem Aldi und der Phytomed gibt es auf 300 Metern keine Fuss- und Radwegverbindung. Auch ein Radstreifen oder Trottoir fehlt, und die Fahrspuren sind eng. Diese Lücke darf nicht offen bleiben. Es geht nicht, für die Autos einen Tunnel zu graben, während die Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr bestehen bleibt.

HAST DU INTERESSE AN ZUSÄTZLICHEN DETAILS ZUM PROJEKT ODER ZU UNSEREN EINGABEN?
Auf «provelo-emmental.ch» findest du die Einsprachen und Mitwirkungen.

Mit dem Stichwort «emmentalwärts» findest du auf der Webseite des Kantons Berns die vielen Pläne zum Projekt.



Beispiel 1: Geschützte Radspuren in der Unterführung

In der Mitwirkung (Mai 2019) und kürzlich bei der Aktenaufgabe studierten wir im erweiterten Vorstand von Pro Velo Emmental die Pläne und durchsuchten die Fachberichte nach Schwachstellen. Während wir auf den Plänen der Auflage die Bauprojekte für die nächsten elf Jahre bestaunten, zierten im Gelände farbige Holzpflocke die Abmessungen der zukünftigen Asphaltflächen. Wir waren uns nicht immer einig, welche Punkte bemängelt werden sollten. Zahlreiche Mails gingen hin und her. Entstanden sind eine Einsprache und eine Ergänzung dazu. Von Mitgliedern sind kurz vor Ablauf der Eingabefrist zusätzliche

Punkte dazugekommen. Der nächste Schritt wird eine Einspracheverhandlung sein.

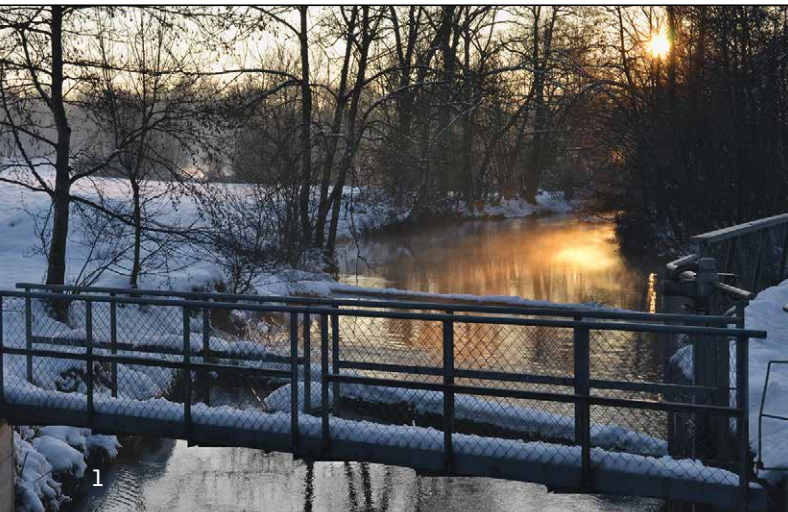
Vielen Dank an dieser Stelle an alle, die jeweils veröffentlichte Baupläne überprüfen und sich bei Fragen oder Schwachstellen bei Pro Velo melden. Die Beiträge von Anwohner_innen aus den verschiedenen Ortschaften waren für die Eingabe zu diesem (Monster-)Projekt sehr hilfreich.

Das Studieren der Pläne war eine spannende und zugleich zeitraubende und anstrengende Angelegenheit. Lohnt sich

das wirklich? Haben wir als Verein eine Chance, beim Kanton und seinem Riesenprojekt mitzureden?

Ich bin zuversichtlich, dass in einem konstruktiven Dialog mit dem Oberingenieurkreis 4 zahlreiche Details verbessert werden können. Darin sehe ich auch eine Berechtigung und den Sinn von Pro Velo. Somit vielen Dank an euch, liebe Mitglieder, für eure Treue und euren Beitrag. Als Vertreter_innen von fast 400 Mitgliedern im Emmental trauen wir uns, eine zeitgemässe Veloinfrastruktur zu fordern. ■

**Klaus Bangerter,
Vorstand Pro Velo Emmental**



NEWS VON PRO VELO OBERAARGAU

Dieses Jahr findet die Mitgliederversammlung von Pro Velo Oberaargau nicht wie üblich Anfang März, sondern zu einem späteren Zeitpunkt statt. Der Vorstand wird den Mitgliedern die Einladung auf dem Postweg zustellen und Interessierte können sich via Internetseite informieren.

Die Velobörse Langenthal ist Ende März oder Anfang April vorgesehen, sofern es die Covid-19-Pandemie zulässt. Neben

den Angaben im Internet wird die definitive Ausschreibung auch im Anzeiger Oberaargau publiziert.

Pro Velo Oberaargau hat eine neue Internetseite, die auch einen Vorschlag für Velotouren entlang der Wasserläufe Langete, Rot, Aare und Önz enthält: Schauen Sie ins Internet und probieren Sie den Vorschlag an einem sonnigen Frühlingsstag gleich aus.

1 | Der Velorouten-Vorschlag auf der Startseite von Pro Velo Oberaargau führt auch im Winter an lauschige Plätze im bernischen Oberaargau.

2 | Im Juni 2020 erprobte das Oberaargauer Velofahrkurs-Team den Velotourenvorschlag entlang der Wasserläufe. (Hier bei einer alten Säge im Önzthal.)

provelo-oberaargau.ch

ride your style

City Cycles AG
Spitalackerstrasse 50
3013 Bern, 031 333 87 33
www.citycycles.ch

Velo Service
Bollwerk 35
3011 Bern, 031 312 25 85

S+V+C
SKI+VELO-CENTER
Niederwangen | Bern | Ittigen | Belp

...bewegt Menschen

www.ski-velo-center.ch

Im Moment weiss noch niemand, wie sich das Jahr 2021 entwickeln wird und welche Veranstaltungen trotz der Corona-Pandemie durchgeführt werden können. Bitte konsultiere die unten und in der rechten Spalte aufgeführten Websites für zusätzliche und aktualisierte Informationen.

VELOFAHRKURSE 2021

Pro Velo Bern

Alle Kurse unter provelobern.ch/fahrkurse

Pro Velo Biel

Alle Kurse unter pro-velo-biel.ch/angebot/velofahrkurse-2021

Pro Velo Böödeli

Interlaken: 8. Mai, 9 – 12 Uhr

Pro Velo Emmental

Burgdorf: 8. Mai, 14 – 17 Uhr
 Langnau: 29. Mai, 14 – 17 Uhr
 Kirchberg: 5. Juni, 9 – 12 Uhr
 Bätterkinden: 12. Juni, 9 – 12 Uhr

Pro Velo Oberaargau

Langenthal: 1. Mai, 10 – 13 Uhr
 Langenthal: 12. Juni, 10 – 13 Uhr

Pro Velo Region Thun

Alle Kurse unter provelo-regionthun.ch

MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN 2021

Pro Velo Bern

Montag, 22. Februar, 19 Uhr, Online-Versammlung

Pro Velo Biel

Dienstag, 23. März, 18 Uhr, Atelier Verdun

Pro Velo Böödeli

Samstag, 12. Juni, Uhrzeit siehe pro-velo-boedeli.ch ab dem 1. April

Pro Velo Oberaargau

Datum noch offen, Einladung an Mitglieder folgt per Post und auf provelo-oberaargau.ch

VELOBÖRSEN 2021

Bern: Samstag, 13. März

Interlaken: Samstag, 27. März (COVID-Verschiebedatum: 12. Juni)

Langenthal: Ende März, Anfang April.

Genaues Datum folgt auf provelo-oberaargau.ch

Münsingen: Samstag, 24. April

Biel: Samstag, 1. Mai

Bern: Samstag, 8. Mai

Bern: Samstag, 18. September

Pro Velo Kanton Bern

Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 12
info@pro-velo-be.ch, pro-velo-be.ch

Pro Velo Bern

Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 10
info@provelobern.ch, provelobern.ch

Pro Velo Biel/Bienne – Seeland – Jura Bernois

2502 Biel, Tel. 078 847 01 70
sekretariat@pro-velo-biel.ch, pro-velo-biel.ch

Pro Velo Emmental

Postfach 1229, 3401 Burgdorf
info@provelo-emmental.ch, provelo-emmental.ch

Pro Velo Oberaargau

4900 Langenthal, Tel. 062 923 50 83
oberaargau@pro-velo.ch, provelo-oberaargau.ch

Pro Velo Region Thun

3600 Thun, Tel. 079 817 66 00
thun@pro-velo.ch, provelo-regionthun.ch
facebook.com/ProVeloRegionThun

Pro Velo Böödeli

c/o Jeremy Hackney, Postfach 175, 3800 Interlaken
velo@pro-velo-boedeli.ch, pro-velo-boedeli.ch

Pro Velo Region Spiez

siehe Pro Velo Region Thun

IMPRESSUM VELOJOURNAL 2021|1

Herausgeberin und Verlag: Velomedien AG,
 Kalkbreitstrasse 33, 8003 Zürich –
 in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Bern

REGIONALTEIL BERN

Redaktion: Rebecca Müller (rmü)
Mitarbeit an dieser Nummer: Matthias Rutishauser (mr), Dominik Guggisberg (dg), Carmen Morrison (cm), Bruno Vanoni, Klaus Bangerter (kb), Werner Stirnimann
Lektorat: Christine Engel, Walter Pfäffli, Sven Schendekehl, Samuel Diethelm, Florian Boller
Gestaltung: typisch.ch

VELOJOURNAL 2021|2

Anzeigenschluss: 26. Februar
Redaktionsschluss: 1. März
Erscheinen: 26. März

Der Regionalteil Bern des Velojournals verwendet den Gender_Gap, damit sich alle von unseren Texten angesprochen fühlen.
 Mehr Infos zum Gender_Gap: [de.wikipedia.org/wiki/Gendergap_\(Linguistik\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gendergap_(Linguistik))

VERMIETUNG VON VELOEINSTELLPLÄTZEN

im Zentrum
der Stadt Bern

Monatskarte CHF 30.–

Jahreskarte CHF 300.–

inkl. Schliessfach

AUSKUNFT UND VERMIETUNG

Betriebszentrale Metroparking,
Eingang Waisenhausplatz, 1. UG
T 031 311 44 11

VELOPARKING

metro

**HIER KÖNNTE IHR INSERAT
STEHEN UND 6000 VELO-
FAHRENDEN IM GANZEN
KANTON BERN ERREICHEN**

**INFO@PRO-VELO-BE.CH
031 318 54 12**

medBASE

AKUPUNKTUR

Norbert Allenspach
Schwanengasse 10 (4. Etage)
3011 Bern

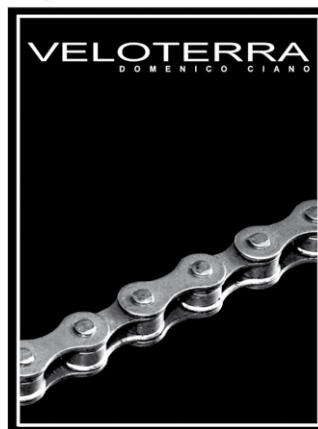
T. 031 326 55 55 / 079 627 22 64
www.akupunktur-allenspach.ch

Kretschmann



Schwarzenburgstr. 145
3097 Bern-Liebefeld
T 031 971 25 14
F 031 971 52 39
info@kretschmann.ch
www.kretschmann.ch

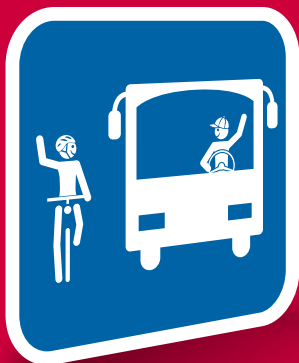
Reparaturen aller Marken



Für jedes Radlerherz das passende Velo.

Länggassstrasse 73
3012 Bern
Tel: 031 322 33 66
www.veloterra.ch

Mehr Infos:
bernmobil.ch
provelobern.ch



Mit Velo und ÖV
zusammen unterwegs.
Rücksichtsvoll und
gelassen.

Merci viumau!

#zämeunterwägs

BERNMOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS



Turnweg 20 · 3013 Bern

Tel. 031 331 40 67
bern@velowerkstatt.ch
www.velowerkstatt.ch

Öffnungszeiten

Di - Fr 10.00 - 18.30
Sa 10.00 - 16.00