



Vorrang für die Vorrangrouten!

Die gute Nachricht zuerst: Der Kanton Bern nimmt die Idee eines Vorrangrouten-Netzes von Pro Velo auf. Wir freuen uns darüber und fordern eine schnelle Umsetzung. Die schlechte Nachricht: Im Kanton Bern werden die Ziele der Veloförderung bei Weitem verfehlt, weil viel zu wenig in die Veloinfrastruktur investiert wird. Pro Velo fordert deshalb eine Trendwende.

jw. Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 bezweckt, das Velofahren sicherer zu machen und mit einem durchgehenden und attraktiven Velonetz den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu vergrössern. Der Sachplan Veloverkehr hat die Aufgabe, diese Strategie umzusetzen. Bis Mitte Oktober konnten sich alle Interessierten im Rahmen eines öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum Sachplan äussern. Pro Velo Kanton Bern hat sich unter Mithilfe der Regionalverbände eingehend damit befasst und eine umfangreiche Stellungnahme mit vielen konkreten Verbesserungsanträgen eingereicht. Velofahren in all seinen Formen ist im Trend. Die Klimadiskussion unterstützt diese Entwicklung. In der Stadt Bern hat die Veloförderung rasant und sichtbar Fahrt aufgenommen, seitdem der Ge-

meinderat vor fünf Jahren beschlossen hat, dass sich der Anteil der Velofahrenden bis 2030 von 11 auf 20 Prozent erhöhen soll.

Aus kantonaler Perspektive sieht die Entwicklung leider unerfreulich aus. Das Velo hat im Alltagsverkehr in den letzten zwanzig Jahren tendenziell Verkehrsanteile verloren. Und die Unfallzahlen sind nach wie vor viel zu hoch, die Folgen oft gravierend: Trotz tiefem Verkehrsanteil waren im letzten Jahr 41 Prozent aller Schwerverletzten auf den Strassen im Kanton Bern Velofahrende (auf Velos und E-Bikes).

Pro Velo fordert eine kantonale Velo-Offensive

Der kantonalen Politik fehlt es am Willen, den Veloverkehr nachhaltig sicherer zu machen und zu fördern. Die Berner ▶

Zwischen Heimberg und Thun führt die heutige Veloroute schnurgerade entlang der Bahnlinie und wird täglich von vielen Velofahrenden benutzt. Diese Strecke ist als Vorrangroute bestens geeignet. Hier können rasch die hierzu nötigen Verbesserungen wie die durchgehende Vortrittsberechtigung umgesetzt werden.

INHALT

Kanton Bern	1-2
Thun	2
«I bike to move it»	3-4
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	5
Pro Velo Bödeli	6
Bern	7-9
Emmental	10
Wahlempfehlung	11



Ein Beispiel für einen konkreten Antrag in unserer Eingabe zum Sachplan Veloverkehr: Wir verlangen auf der stark befahrenen Kantonsstrasse von Hueb über die Lutzere nach Ittigen/Bolligen einen zusätzlichen Velostreifen bergwärts oder einen separaten Veloweg. Bisher gehört die Strasse den Autos.

Strassennetz- und Investitionsplanung ist zu stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Studien zeigen klar auf, wie das Erfolgsmodell der Veloförderung aussieht: Je mehr die öffentliche Hand investiert, umso sicherer fühlen sich Velofahrende und desto mehr wird Velo gefahren. Pro Velo fordert in der Stellungnahme zum Sachplan Veloverkehr eine

neue Prioritätensetzung: Es braucht eine kantonale Velo-Offensive für eine nachhaltige Trendwende.

Veloschnellrouten, auch Vorrangrouten oder Velobahnen genannt, sind in Europa, zum Beispiel in den Niederlanden, schon lange Realität. Was zeichnet sie aus? Auf solchen Routen müssen Velos nur ganz selten anhalten, was ein rascheres Vor-

wärtskommen ermöglicht. Die Routen sollen in erster Linie dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen einen wesentlichen Teil des täglichen Arbeitswegs darauf zurücklegen kann. So fördern die Vorrangrouten die Umlagerung von motorisierten Kilometern auf dank Muskelkraft zurückgelegte Kilometer.

Der Kanton Bern hat den Sachplan Veloverkehr mit dem neuen Element Vorrangrouten ergänzt und erfüllt damit eine Forderung von Pro Velo. Der Sachplan enthält jedoch keine Terminziele betreffend Planung und Inbetriebnahme der Vorrangrouten. Wir fordern deshalb, dass bis 2021 in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt ist und spätestens ab 2022 erste Vorrangrouten in Betrieb genommen werden. ■

Unsere Stellungnahme zum Sachplan Veloverkehr ist unter pro-velo-be.ch zu finden.

MTB ALS KANTONSAUFGABE?

In Graubünden wird das Mountainbiken seit vielen Jahren vom Kanton gefördert. Heute gilt das Bündnerland im internationalen Vergleich als eine der führenden Mountainbike-Destinationen. Der Kanton Bern hingegen kennt keine einheitliche Strategie und überlässt die Festlegung und die Signalisation von MTB-Routen den Regionen, die ohne kantonalen Support nicht vom Fleck kommen.

Dies soll sich ändern. Stefan Jordi, Präsident von Pro Velo Kanton Bern, hat im September im Grossen Rat gemeinsam mit Urs Graf und Peter Flück eine Motion für «Attraktive Mountainbike-Routen auch im Kanton Bern» eingereicht. Bei Annahme der Motion müsste der Regierungsrat das heutige Strassengesetz ändern. Damit würden Mountainbike-Routen in die kantonale Sachplanung Veloverkehr integriert. Auch würde der Kanton verpflichtet, den Unterhalt der Signalisation sowie die Koordination der Mountainbike-Routen sicherzustellen und bei Bedarf die Gemeinden zu unterstützen. ■

FREUDE AM SCHREIBEN UND BEIM JUBILÄUM MITHELFEN?

Vor beinahe 40 Jahren wurde die IG Velo Thun, heute Pro Velo Region Thun, gegründet. Nächstes Jahr werden wir dieses Jubiläum feiern. Ob an einem Tag oder an mehreren Tagen über das ganze Jahr verteilt und wie wir dies gestalten möchten, ist noch offen. Wir wissen aber, dass wir vom Vorstand von Pro Velo Region Thun auf engagierte Mitglieder angewiesen sind. Darum fragen wir dich: Hast du Freude, mit uns zusammen etwas auf die Beine zu stellen, und kannst du uns unterstützen?

Das 40-jährige Jubiläum sehen wir als grosse Chance, die Anliegen der Velofahrenden in der Öffentlichkeit zu platzieren und unseren Verein bekannter zu machen. Es würde uns extrem freuen, wenn sich viele Mitglieder melden. Gemeinsam macht es viel mehr Spass, unser Jubiläum zu organisieren und anschliessend auch zu feiern.

Freuen würden wir uns auch über zusätzliche Unterstützung im Vorstand. Nach wie vor suchen wir einen Ersatz für Karin Brügger, die für uns das Sekretariat gemacht hat. Ihre Aufgaben haben wir in der Zwischenzeit im Vorstand aufgeteilt. Die Belastung ist für alle aber relativ gross, und wir wären sehr dankbar, wenn wir jemanden mit Freude am Schreiben finden würden. Der Aufwand beträgt rund zwei Stunden pro Woche und variiert je nach Aktivitäten. Im engagierten Vorstand herrscht eine kreative und fröhliche Stimmung. Für die wertvolle Arbeit erhalten alle Vorstandsmitglieder eine jährliche Pauschalentschädigung.

Selbstverständlich ist es möglich, an einer Sitzung teilzunehmen, uns kennenzulernen und die gute Stimmung in unserem Vorstand mitzuerleben. Wir freuen uns auf dich! ■ Melde dich bitte bei Präsident Adrian Christen, Tel. 079 448 37 52, thun@pro-velo.ch



EINE VON TAUSENDFÜNFHUNDERT VELOFAHRTEN AN DIE KLIMADEMO

«I bike to move it» war weit mehr als eine Velotour an die Klimademo in Bern vom 28. September. Die Sternfahrt aus den verschiedenen Landesteilen war eine tolle Gelegenheit, neue Leute zu treffen. Gemeinsam Velofahren verbindet, macht Spass und ist gesund. Ein Erlebnisbericht.

kb/ac. Zuerst waren da nur ein Datum und die Idee, mit dem Velo an eine Kundgebung zu fahren. Das wäre doch was, das klingt spannend – «I bike to move it» gönnt mir. So entstand aus einer Notiz in meiner Agenda ein Wochenende mit vielen spannenden Begegnungen, die mich noch immer faszinieren. Weil mich eine mehrtägige Velofahrt reizte, meldete ich mich bei Pro Velo Bördeli zur dreitägigen Tour von Meiringen nach Bern, mit Übernachtung in Interlaken und in Münsingen. Dank an Pro Velo Bördeli und Pro Velo Region Thun für die Streckenplanung und für die Übernachtungsmöglichkeiten.

HERRLICHE HINFAHRT ZUM AUSGANGSPUNKT

So begann meine persönliche Tour am Donnerstagmorgen mit einer gemütlichen Zugfahrt von Oberburg nach Thun, von wo aus ich nach Meiringen radeln wollte. Dort sollte die Sternfahrt um vier Uhr

starten. Wen würde ich wohl beim Sherlock-Holmes-Denkmal antreffen?

Der leichte Nieselregen konnte meine gute Laune nicht trüben. Endlich wieder einmal auf Velotour! Das fühlte sich gut an. Bei den Beatushöhlen ist die Strasse hoch oben senkrecht über dem Wasser in den Fels gehauen. Nebelschwaden lagen über dem See und nur ein einzelnes Segelboot trotzte dem Wind. Die Aussicht und die anschliessende Abfahrt in Richtung Interlaken waren herrlich.

Velofahren durch Interlaken ist lustig. Unweit von zu Hause fühlt man sich da wie in Asien; auf den Trottoirs werden Koffer geschleppt und am Himmel fliegen große farbige Vögel...

Am Brienersee wählte ich die verkehrsarme Radroute (8+9) in Richtung Iseltwald. Sie verläuft zum Teil am Wasser, aber auch hoch oben im Wald über der Autobahn. Bei den steilen Aufstiegen und auf den Strecken mit Gegenwind war ich froh über mein kürzlich gekauftes

E-Velo. Akkureichweite, Ladegerät mitschleppen, beim Mittagessen nach einer Steckdose fragen: Das sind nebst dem komfortablen Fahren zahlreiche Neuerungen für mich.

Die rauschenden Giessbachfälle und das dazugehörige Hotel sahen toll aus. Die sonst einsame Strecke entlang des Brienersees führt für einen kurzen Moment wieder mitten durchs Gewimmel der Tourist_innen. Zudem flogen zwei FA-18-Jets mit lautem Getöse in Richtung Flugplatz Meringen. Bis die ihre «Vögel» wieder getankt haben und die Uniformen faltenfrei verstaut sind, werde auch ich in Meiringen sein und einen Kaffee mit Haslikuchen geniessen, dachte ich mir.

FAMILIEN SCHLIESSEN SICH AN

Simon, Adrian und ich fanden uns schnell. Wir schmückten die Räder mit den «I bike to move it»-Fahnen und Klimademoplakaten und verabschiedeten uns von Sherlock Holmes. Mit Rücken-

wind flogen wir nach Brienz, um Lotti zu treffen. Nun waren wir schon eine kleine Gruppe. Das erzeugte noch wenig Aufmerksamkeit, und die Autos drängten uns mehrfach an den Strassenrand. Das würde sich noch ändern! Sobald mehr als zehn Velos unterwegs sind, dürfen diese als kompakte Gruppe nebeneinander fahren.

In Interlaken erwarteten uns weitere Mitglieder von Pro Velo Bödeli. Gemeinsam liessen wir den Abend in Wilderswil mit einem feinen Znacht ausklingen. Danke, Urs, für das leckere Essen und für die Übernachtungsmöglichkeit.

Bei Sonnenschein ging es am Freitagmorgen vor der Jugi weiter. Nun waren wir schon zu neunt, und folgten der Veloroute 8 in Richtung Spiez. Die gefährlichen Strassenabschnitte vor und nach Därligen waren rasch überwunden, und in Faulensee lockte gar ein Bad im erstaunlich warmen See. Nach der Mittagsrast im Schadaupark kamen Leute aus Thun und aus dem Wallis dazu. Nun waren auch Familien mit Kindervelos und Anhänger dabei. In Münsingen angekommen, genossen die Kinder den Umschwung in unserer Unterkunft, dem Pfadiheim, wo sie die überschüssige Energie loswerden konnten. Die Erwachsenen bereiteten das Apéro und das Abendessen zu. Passend zur Klimademo hatten wir in Thun bei Frischer Fritz «gerettete» und im Ökoladen biologische und vegane Lebensmittel eingekauft. Am Abend sahen wir uns den Film «HUMUS – Die vergessene Klima-Chance» zu den Auswirkungen der modernen Landwirtschaft an und



führten anschliessend angeregte Diskussionen.

BUNTER VELOTROSS ERREICHT BERN

Als Grossgruppe folgten wir am Samstag weiterhin der Veloroute 8. Wiederum schlossen sich unterwegs Personen dem Tross an, der immer länger und bunter wurde. Auf breiten Radwegen und in gemächlichem Tempo zog die Karawane nach Bern. Trotz der Grösse blieb die Stimmung familiär; in den Pausen teilten wir mitgebrachte Verpflegung und tauschten uns über Erlebnisse der bisherigen Fahrt aus. Im Marzili warteten wir auf eine weitere Gruppe, die erst am Samstagmorgen in Thun gestartet war, in Münsingen weitere Teilnehmende aufgenommen und uns nun schon fast eingeholt hatte. Zusammen waren wir nun eine Gruppe von über 70 Velofahrenden, vom Kleinkind im Anhänger bis zur älteren Dame, die extra für «I bike to move

it» ihr Velo wieder aus dem Keller geholt hatte. Als grosses Gruppetto fuhren wir nun vom Marzili mitten durch die Stadt, an blinkenden Ampeln und winkenden Polizist_innen vorbei, kamen einem Tram in die Quere, schoben die Velos vor dem Loeb vorbei und fuhren dann, den gesamten Strassenraum einnehmend, vom Bahnhofplatz bis zum Breitenrain.

Aus allen Landesteilen trafen die Gruppen im Breitenrainschulhaus ein. Rund um das Schulhaus war alles mit 1500 Velos gefüllt, und ebenso viele Velobegeisterte konnten ein feines Mittagessen geniessen. Danke an Pro Velo Schweiz für den herzlichen Empfang.

Zu Fuss zogen wir in grossen Gruppen in Richtung Bundesplatz. Ohne Velos tauchten wir in die riesigen Menschenmassen der Klimademo ein und verloren uns aus den Augen. «I bike to move it» als eine der vielen Organisationen, welche Leute an die Kundgebung geführt haben, hatte ihre Aufgabe erfüllt.

Meine Tour endete mit einer einsamen Velofahrt von Bern zurück nach Oberburg. Nach der tollen Stimmung in der Menschenmasse fühlte es sich komisch an, alleine zu radeln. Ich freue mich darauf, das nächste Mal als Gruppe aus dem Emmental zu starten. Eine Gelegenheit dazu ist der Klimastreik vom 15. Mai 2020. Kommst du mit? ■



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

medbase

AKUPUNKTUR

Norbert Allenspach
Schwanengasse 10 (4. Etage)
3011 Bern
T. 031 326 55 55 / 079 627 22 64
www.akupunktur-allenspach.ch

VON GEFÄHRLICHEN VELOROUTEN UND FEHLENDEN FORTSCHRITTEN

Es handelt sich, präzise formuliert, um Walzstahlerzeugnisse, die für Velofahrende ein gefährliches Ärgernis darstellen. Wer kennt die Situation nicht, gemütlich bergab rollend, auf leicht feuchtem Boden – und aus dem Nichts taucht sie auf wie eine Schlange: die Eisenbahnschiene. Entweder man hat Glück, oder man hat einen Unfall.

mw. Genau eine solche Situation kann man auch in unserer Region erleben. Und zwar auf der Veloroute Nr. 44 zwischen Aarberg und Lyss. Bei der Eisenbahnschiene handelt sich um eine Schienenquerung der Gemeindestrasse «Alte-Lyss-Strasse». Die Schienen sind Nebengeleise der Strecke Kerzers-Lyss und werden (weiterhin) zur Versorgung des «GalvaSuisse»-Werkes benutzt. Wie Pro Velo erfahren hat, sind die Schienen Eigentum des Unternehmens «GalvaSuisse». Es handelt sich somit bei der erwähnten Stelle um eine Kreuzung von Schienen und Gemeindestrasse mit Veloweg, wo die Gemeinde nur indirekt Einfluss auf die Gestaltung der Geleise nehmen kann.

Pro Velo setzt sich ja insbesondere für ein sicheres Umfeld von Velofahrenden ein. Weil wir nicht durch Airbag und Aluminium-Kunststoffverbundplatten geschützt sind, sind wir oft die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer_innen auf der Strasse. Regelmässig erhalten wir von unseren Mitgliedern und von Betroffenen Zuschriften, die uns auf verschiedene Gefahrenorte auf Strassen und insbesondere auf Velorouten informieren. Und genau diese Eisenbahnschiene wird uns oft gemeldet. Und natürlich sind wir auch hier nicht untätig geblieben.

Regelmässig haben wir die Gemeinde Aarberg auf diese Gefahrenquelle hingewiesen. Dieser ist die Stelle durchaus bekannt, aber aufgrund der erwähnten Eigentumsverhältnisse ist eine Veränderung nicht so einfach. So versuchte die Gemeinde, mit Schildern oder Spurzeichen auf dem Boden auf die gefährliche Stelle aufmerksam zu machen. Sogar die Expert_innen der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU wurden beigezogen. Nur leider nützte all dies nichts, und die Zahl der Unfälle nahm nicht ab.

Nötig wäre eine bauliche Lösung. Wie wir erfahren haben, sind seit einigen Jahren verschiedene bauliche Veränderungen von verschiedenen Seiten angedacht worden. Offensichtlich aufgrund von politischen und wirtschaftlichen Überlegungen sind diese jedoch nie umgesetzt worden.

Aufgrund der hohen Anzahl und Regelmässigkeit der Velounfälle an dieser Stelle ist das für uns unverständlich. Beziehungsweise ist es empörend, da Velounfälle viel menschliches Leid verursachen. Zudem verursachen sie grosse Kosten für die Gesellschaft. Werden hier kurzfristige Partikularinteressen höher gewichtet als die Sicherheit von Velofahrenden?

Aus diesem Grund fordern wir die zwei beteiligten Seiten, das Unternehmen Gal-

vaSuisse und die Gemeinde Aarberg, auf alles Mögliche zu unternehmen, die Sicherheit der Velofahrenden an dieser gefährlichen Stelle zu erhöhen. Wir haben vernommen, dass erneut Diskussionen stattfinden sollen. Wir hoffen daher auf eine Verbesserung in Bälde. Damit wir uns hier nicht mehr mit Walzstahlerzeugnissen auseinandersetzen müssen, höchstens noch mit solchen in Form eines Velorahmens. ■





Auf dem Höheweg durch Interlaken teilen sich die Velofahrenden die Veloroute mit bis zu 300 manövrierenden Cars pro Tag.

WO SEID IHR, VELOFAHRER_INNEN?

In der Region Interlaken gibt es noch sehr viel Potential, um den Velofahrenden bessere Bedingungen zu bieten. Davon ist Pro Velo Bödeli überzeugt. Wir sehen sogar eine Reihe von brennenden Problemen, die wir angehen und noch angehen möchten. Dazu sind wir auch auf das Engagement unserer Mitglieder angewiesen.

jh. Aktuell reagieren wir projektbezogen, meist nach Ausschreibungen im Amtsanzeiger. Wir sind froh, wenn ihr uns helft, Mängel in der Veloinfrastruktur zu lokalisieren. Wir wollen nun die Weichen stellen, damit wir künftig nicht nur reagieren, sondern eine führende Rolle in der hiesigen Planung übernehmen können. Wir brauchen Leute, die an Gemeinderat und Kommissionssitzungen teilnehmen, Briefe schreiben, Unterschriften sammeln, bei öffentlichen Aktionen wie der Velobörse und dem Lichtcheck helfen, sich als Velokursleiter_innen ausbilden lassen usw. Längerfristig streben wir eine effektive, übergeordnete Veloplanung im östlichen Oberland an.

Unter anderem haben wir im September bei der Revision des kantonalen Sachplans Veloverkehr mitgewirkt. Wir verlangen eine Verbesserung der Verkehrssituation für Velos auf der unteren Bönigstrasse zwischen der Landi und dem Zentrum Bönigen.

ES GIBT FÜRS VELO AUF DEM BÖDELI VIEL ZU TUN

Die Ost-West-Veloroute durchs Bödeli zwingt Velofahrende durch zwei neuralgische Stellen, die Entscheidungs- und Reaktionsfähigkeiten abverlangen, die bei manchen Velofahrenden und vor

allem Kindern nicht vorausgesetzt werden können: die Postkreuzung und den Carpark hinter dem Hotel Hapimag. Nach Gesprächen mit Gemeindevertreter_innen im Sommer ist klar, dass sich politisch höchstens mit extremem Druck auf die Gemeinde etwas bewegen lässt. Was denkt ihr dazu?

Die Motion für einen durchgehenden, sicheren Veloweg zwischen dem Bödeli und Därligen bzw. Leissigen hat eine Machbarkeitsstudie des kantonalen Tiefbauamts ausgelöst. Wir sind in der Begleitkommission vertreten und achten darauf, dass realistische und vertretbare Lösungen in die Studie einfließen. Die ersten Entwürfe sind vielversprechend, aber eine eventuelle Realisierung könnte noch viele Jahre dauern. Der Bericht soll im Frühling vorliegen.

Auch national waren wir tätig. Ende September radelten auf der von Pro Velo Bödeli organisierten Route knapp ein Dutzend Oberländer zur nationalen Klimademo (siehe Bericht auf den Seiten 3 und 4).

Um die «Motion Walliser» im Nationalrat für einen Veloüberholverbot in Kreisel zu unterstützen, haben wir an einer Briefaktion teilgenommen.

Am 7. November wurde am Bahnhof Interlaken West ein Lichtcheck mit gratis Lichtreparaturen durchgeführt.

Gegen Jahresende rechnen wir mit einem Mitwirkungsverfahren für einen neuen Verkehrsrichtplan der Regionalkonferenz im Oberland Ost. Wir zielen dabei auf die verbindliche Miteinbeziehung unserer Anliegen. ■

HILF MIT!

Wenn Pro Velo Bödeli mehr Mitglieder hätte, könnten wir unseren obenstehenden Forderungen besser Gehör verschaffen. Vor allem Familien mit jüngeren Kindern, aber auch ältere Leute sollten ihre Anliegen kundtun, jene Personen also, die im forschenden, motorisierten Verkehr auf dem Bödeli gefährdet sind. Ermuntert eure Freund_innen, sich bei uns zu erkundigen!

Toll wäre auch, wenn wir unsere verbandsinterne Kommunikation verbessern könnten. Aktuell verfügen wir nur von ungefähr einem Viertel der Mitglieder über Emailadressen oder Handynummern. Bitte schickt uns ein Update an velo@pro-velo-boedeli.



«DÜR RÄGE UND WIND»

«Rauchen, schwitzen, kalte Hände» hat Adrian Moser den Bund-Artikel betitelt, den er geschrieben hat, nachdem er mich auf einer kalten und verregneten, sechs Stunden dauernden Schicht beim Velokurier Bern begleitet hatte. Auch wenn ich nun nicht mehr als Velokurier tätig bin, bin ich weiterhin überzeugter Ganzjahres-Velofahrer. Wenn dir während der kühleren Jahreshälfte die Motivation fehlt, aufs Velo zu sitzen, dann nimm doch an einer Ausfahrt mit Gleichgesinnten teil.

Hier findest du eine Auswahl an öffentlichen Ausfahrten, die das ganze Jahr über stattfinden:

TACTAC CYCLING

«Ziel ist es, dass möglichst viele vom Rennrad begeisterte Frauen zusammen Rennrad fahren, sich kennen lernen, Kontakte knüpfen können. Der soziale Aspekt steht im Vordergrund, nicht die Leistung. Heisst: Wir warten aufeinander und das Tempo wird so gewählt, dass alle mitfahren können.»

Nur für Rennvelofahrerinnen:

2h–3h je nach Lust und Wetter, immer eine andere Strecke, Tempo sportlich, aber es wird z. B. oben auf Hügeln auf alle gewartet.

Jeden Mittwoch um 18 Uhr

3h–4h je nach Lust und Wetter, immer eine andere Strecke, Tempo sportlich, es wird z. B. oben auf Hügeln auf alle gewartet.

Jeden Dienstag um 18 Uhr

Wo: TacTac Store, Gotthelfstr. 31, Bern

Für alle Rennvelofahrenden:

2h–3h je nach Lust und Wetter, immer eine andere Strecke, Tempo sportlich, es wird z. B. oben auf Hügeln auf alle gewartet.

Jeden Dienstag um 18 Uhr

CMW GROUP RIDES

«Egal ob Anfänger_in oder Hardcore-Gümmeler_in – einmal wöchentlich laden wir dich ein, zusammen mit Gleichgesinnten Neues zu entdecken. Uns geht es nicht um Kilometer- oder Wattzahlen. Wir wollen ein-

fach nur Rennvelofahren – auf abgelegenen Strassen – mit wenig Verkehr. Kaffeestops? Aber sicher!»

Meist am Sonntagvormittag

Wo: Ski + Velo-Center Belp, Rubigenstr. 21, Belp

Die Ausschreibung erfolgt jeweils spätestens am Mittwoch auf Strava ([strava.com/clubs/cyclingmyway](https://www.strava.com/clubs/cyclingmyway)) oder Instagram ([instagram.com/_cyclingmyway_](https://www.instagram.com/_cyclingmyway_)). Bei Fragen kannst du dich an group.rides@cyclingmyway.ch wenden.

DISCO CYCLE

«Mit den Rennrädern, Cross- und Gravel-Bikes erkunden wir abseits von Verkehr und Hauptstrassen die wunderschöne Landschaft rund um Bern.»

Ausfahrt mit Gravel- oder Cross-Bike für alle. Mit Technik-Training

Jeden Dienstag um 18.30 Uhr

Wo: Disco Cycle, Dorfstr. 20, Hinterkappelen

GRÜSSE VON DRAUSSEN

«Wir erkunden gemeinsam unbekannte Strässchen & Routen. Dabei stehen der soziale Faktor und das Erlebnis im Vordergrund. Gerne kombinieren wir die Ausfahrten mit einem Stopp in einem Café, schauen uns ein Rennen oder auch mal einen Rad-Klassiker im Kino an.»

Alle Informationen zu den monatlichen Gruppenfahrten findest du unter [gruessevondraussen.com](https://www.gruessevondraussen.com) ■

PRO VELO BERN

VELOFAHRKURSE FÜR KINDER: LEITER_INNEN GESUCHT

Fährst du gerne Fahrrad und fühlst dich sicher unterwegs im Verkehr? Hast du Lust, deine Kenntnisse an Kinder weiterzugeben? Dann ist der Einsatz als Gruppenleiter_in bei unseren Fahrkursen genau das Richtige für dich!

Pro Velo veranstaltet jedes Jahr zahlreiche Velofahrkurse in der Region Bern.

Von Anfang Mai bis Ende Juni sowie von Mitte August bis Mitte September gibt es bis zu 20 Einsatzmöglichkeiten. Die Arbeit ist halbtagesweise (meistens am Mittwochnachmittag oder am Samstagmorgen) organisiert und wird mit 125 Franken pro Einsatz honoriert.

Die Teilnahme an einem Ausbildungstag (14. oder 21. März 2020) ist Voraussetzung

Interessiert?

Dann schicke uns per Mail deinen Lebenslauf und ein Bewerbungsschreiben, welches deine Velofahr-Laufbahn und deine Motivation, Gruppenleiter_in zu werden, beschreibt.

Für weitere Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung:

Lea Schranz
Fahrkurse Pro Velo Bern
fahrkurse@provelobern.ch
031 318 54 10
[provelobern.ch](https://www.provelobern.ch)

PS: Du wohnst nicht in der Region Bern? Auch in anderen Regionen des Kantons Bern suchen wir Fahrkurs-Leiter_innen. Melde dich bei rebecca.mueller@pro-velo-be.ch | 031 318 54 12



SHARING IS CAR(ING)? MIKROMOBILITÄT MIT ELEKTRO-TROTTINETT-LEIHSYSTEMEN

Die Fortbewegung mit einem «Trotti» in der Version, in der es von vielen Kindern verwendet wird, fällt in den Bereich der aktiven Mobilität. Um damit zum Spielplatz zu fahren, wird die eigene Muskelkraft benötigt. Trottinette mit Elektromotor für Erwachsene hingegen sind eine passive Form der Mobilität und ein Produkt des sich verändernden Mobilitätsverhaltens. Pro Velo Bern muss sich damit auseinandersetzen – nicht zuletzt als Verfechterin der aktiven Mobilität. Für den Meinungsbildungsprozess ist die Einordnung dieser neuen Mobilitätsform in einen grösseren Kontext und die Darstellung von Fakten rund ums das E-Trottinett unabdingbar.

dg. Mit der «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040»¹ der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) soll die aktuelle 3V-Strategie («Vermeiden», «Verlagern» und «Verträglich gestalten») durch ein viertes V ergänzt werden: «Vernetzen». Begründet wird dies auch damit,

dass Mobilität «zunehmend als Dienstleistung verstanden» wird. Im Zuge dessen würden sich neuartige flächensparende «personal mobility devices» (PMD) wie E-Trottinette, elektrische Einräder oder «Hoverboards» verbreiten und Sharing-Lösungen weiter an Popularität ge-

winnen. Diese Fahrzeuge werden digital vernetzt und kostenpflichtig vermietet (V wie vermietet), eingebettet in ein «multimodales Verkehrssystem», in dem das jeweils «passende» Verkehrsmittel und die optimale Route durch eine «digitale Plattform» bestimmt wird.

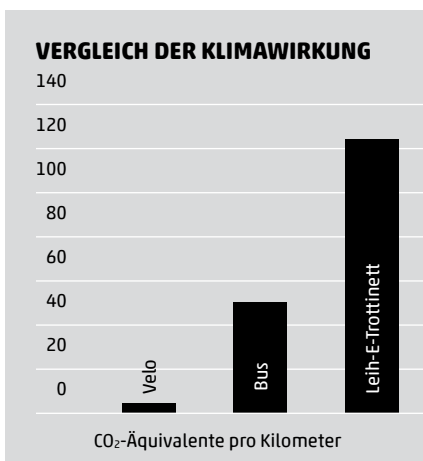
INTEGRIERTE MOBILITÄT

Diese Veränderungen sind bereits zu beobachten. Automobilfirmen produzieren neue Arten von Verkehrsmitteln und entwickeln sich von reinen Fahrzeugherstellerinnen zu Mobilitätsdienstleisterinnen. So titelt die «Automobilwoche» Ende April 2019: «Mikromobilität: Audi entwickelt Elektro-Scooter». Weitere Beispiele für Schlagzeilen dieser Art sind: «Ford investiert massiv in E-Scooter-Startup» (manager-magazin.de), «Daimler verleiht bald E-Scooter» (sueddeutsche.de) oder «Neuer E-Scooter von BMW kommt im September» (ingenieur.de). In einem Artikel über den Markteintritt zwei der grössten E-Trottinette-Sharing-Plattformen in der Schweiz werden E-Scooter als Lösung für innenstädtische Verkehrsprobleme bezeichnet. Publiziert wurde der Text auf audi-etron.ch – einer Website von Audi Schweiz. Mitfinanziert werden diese Sharing-Plattformen durch Wagniskapital, Uber oder Alphabet – im Fall von Lime gemäss bilanz.ch mit 335 Millionen Dollar.

Solche Anbieter_innen sowie die dafür benötigte Infrastruktur sollen gemäss der Regionalkonferenz Bern-Mittelland gefördert werden. Die Gemeinden sollen «die benötigte Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote bereitstellen» und Sharing-Lösungen fördern, denn dies führe zu einer «Erhöhung der Flächeneffizienz im Verkehr». Dass E-Trottinette weniger Platz auf den Strassen benötigen als Autos und mehr Flächeneffizienz angebracht ist, ist unbestritten.

Trotti-Littering - das sichtbarste Problem





Als Begründung dafür, dass damit «teure Infrastrukturerweiterungen teilweise überflüssig» werden, genügt dies aber nicht. Bei der weiteren Verbesserung der Infrastruktur für aktive Mobilitätsformen dürfen deshalb keine Abstriche gemacht werden. Sollte die Nutzung von E-Scootern weiter zunehmen, dann werden zusätzliche sichere und komfortable Velorouten umso mehr benötigt. Denn E-Trottinette dürfen nicht auf dem Gehweg fahren, und die Benutzung des Velostreifens ist obligatorisch.

WOMIT DES WEGS?

Als Substitut für welche Art von Transportmittel werden E-Trottinette eigentlich eingesetzt, und wie ist es um deren Umweltbilanz bestellt? Wegen der Investitionstätigkeit der Automobilbranche könnte vermutet werden, dass damit Autofahrten ersetzt werden. Doch können und werden in Zukunft wirklich «klassische» Autostrecken mit dem E-Trottinett zurückgelegt? Bei einer Reichweite von 8 bis 27 Kilometern und einer Höchstgeschwindigkeit von 20km/h (Angaben gemäss TCS)? Bei Regen und Schnee? Wohl eher nicht.

Gemäss dem Deutschen Umweltbundesamt benutzen viele Menschen einen E-Scooter anstelle eines Fahrrades oder anstatt zu Fuss zu gehen. Sie ersetzen damit keine Autofahrt. Eine Befragung unter E-Trottinett-Fahrenden in Frankreich hat ergeben, dass nur zirka 9 Prozent der Befragten eine Auto- oder Taxifahrt mit einem E-Scooter substituieren. 29 Prozent gaben an, dass sie eine Strecke, die ansonsten mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt worden wäre, nun mit dem Trottinett bewältigten. Gar 47 Prozent haben sich gegen einen Weg zu Fuss und für die Leihe eines motorisierten Untersatzes entschieden. Der ausschlaggebende Punkt für Nutzung eines

E-Trottinett sei: «Weil es Spass macht und man schneller unterwegs ist als zu Fuss»².

Umso mehr stellt sich deshalb die Frage, wie es um die Klimabilanz dieser Gefährte steht. In einer Studie der University of North Carolina³ wurde die Emissionsbilanz von Leih-E-Scootern hinsichtlich der Materialgewinnung, der Herstellung und der Nutzung untersucht. Pro Passagier_in und Meile werden demnach 202 g CO₂-Äquivalente (CO₂e) ausgestossen: 50 Prozent des Ausstosses entsteht durch die Produktion und 43 Prozent entsteht infolge des bei Free-Floating-Systemen benötigten Einsammelns und Neuverteilens der E-Trottinette. Nur 4.7 Prozent fallen durch die Erzeugung des für die eigentliche Benutzung benötigten Stroms an. Dies entspricht 125 Gramm CO₂e pro Kilometer, unter der Annahme, dass ein Leih-E-Trottinett durchschnittlich 18 Monate im Einsatz ist, bevor es ausgetauscht werden muss. Eine Fahrt mit dem Bus verursacht gemäss der Studie 51 Gramm CO₂e – ein Velo 5 Gramm CO₂e. Dass es um die Lebensdauer dieser Trottinette offenbar nicht sonderlich gut bestellt ist, zeigt eine zweite Untersuchung. In der US-Stadt Louisville war die durchschnittliche Lebensdauer 28.8 Tage⁴.

Im Rahmen der Mitwirkung zur «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der RKBM hat Pro Velo Bern zusammenfassend festgehalten, dass PMDs leichtgläubig gelobt werden, ohne auf die möglichen negativen Aspekte ausreichend einzugehen. Für eine abschliessende Beurteilung müssten neben den Faktoren Umwelt, Konkurrenzierung Fuss- und Veloverkehr ebenfalls Faktoren wie Konfliktpotential, Sicherheit und Platzbedarf eingehender betrachtet werden. Am besten noch bevor die E-Trottinett-Debatte in Bern richtig Fahrt aufgenommen hat. ■

1. www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/mobilitaetsstrategie-2040.php
2. www.quarks.de/technik/mobilitaet/e-scooter-darum-ist-ihre-klimabilanz-gar-nicht-mal-so-gut/
3. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ab2da8>
4. www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/die-lebensdauer-eines-e-trottinets-28-tage-134722582



WIR SUCHEN FÜR DEFI VELO, UNSER VELOFÖRDERPROJEKT FÜR JUGENDLICHE

MOTIVIERTE LEITER_INNEN

Du fährst gerne Fahrrad, kennst die Verkehrsregeln und fühlst dich sicher im Strassenverkehr? Du verfügst über pädagogische Kenntnisse und kannst eine Gruppe von Jugendlichen anleiten und motivieren? Dann hat DEFI VELO den idealen Job für dich!

Die Aktion von Pro Velo zur Förderung des Velofahrens bei 15 - 20-Jährigen sucht junge Leiter_innen.

Eingesetzt wirst du von April bis Juni sowie im September und Oktober 2020. Die Arbeit ist halbtagsweise (Mo - Fr) organisiert und wird mit 30 Franken pro Stunde honoriert.

Die Teilnahme an den zwei Ausbildungstagen (14. und 15. oder 21. und 22. März 2020) ist Voraussetzung.

VELOREISENDE, DIE VON IHREN ABENTEUERN ERZÄHLEN

Hast du eine Veloreise gemacht?

Möchtest du Jugendlichen gerne deine Geschichten erzählen und sie mit dem Veloreisefieber anstecken? Dann hat DEFI VELO den idealen Job für dich!

Die Aktion von Pro Velo zur Förderung des Velofahrens bei 15 - 20-Jährigen sucht Referent_innen.

Eingesetzt wirst du von April bis Juni sowie im September und Oktober 2020. Die Arbeit ist halbtagsweise (Mo - Fr, jeweils ca. 3 h) organisiert und wird mit 100 Franken pro Einsatz honoriert.



Interessiert?

Dann schicke uns per Mail einen kurzen Lebenslauf und ein Bewerbungsschreiben, welches deine Velofahrlaufbahn und deine Motivation, DEFI VELO-Leiter_in oder Referent_in zu werden, beschreibt.

Für weitere Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung:

Irene Mathys | DEFI VELO Bern | defivelo@provelobern.ch | 031 318 54 10 | defi-velo.ch



HERBSTLICHER VORSTANDSAUSFLUG

Über 45 Kilometer und 840 Meter Höhendifferenz führte uns der diesjährige Vorstandsausflug durch die prächtige Emmentaler Landschaft. Das herrliche Wetter trug einiges zur genussvollen Tour bei, die Ernst Rüfenacht vorbereitet hatte. Neun Personen hatten sich angemeldet.

er. Wer kein eigenes E-Velo besitzt, hatte die Möglichkeit, eines an der Velostation in Burgdorf zu mieten. Der zähe Fabian aus Langnau zog es sogar vor, seinen sehr gut gepflegten Bianchi-Oldtimer zu sateln. Die Route führte von Burgdorf hinauf durch die Sidewand und über Gutisberg und Kaltacker zum Gehöft Gerstler. Dort bestaunten wir die 450-jährige Eibe, den Wappenbaum der Gemeinde Heimiswil. Auf der Weiterfahrt über die Lueg genossen wir zuerst die Fernsicht auf den Jura, und später, nach der «Passhöhe», auf die Emmentaler Hügel und die Voralpen und Alpen. In Affoltern-Weier erreichten wir die Radwanderrote 94, die uns durch den idyllischen Hubbach nach

Dürrenroth führte. Von da an gings – teilweise auf Naturstrasse – nochmals streng bergauf nach Oberwald. Dort war es Zeit, auf der Restaurantterrasse ein kühles Getränk zu geniessen. Die nächsten acht Kilometer führten dann in prachtvoller Höhenlage über die Schonegg nach

Sumiswald – eines der «Filetstücke» auf der 2018 eröffneten Napf-Herzschlaufe. Über Grünenmatt – Lützelflüh – Oberburg (Routen 24 / 99) erreichten wir Burgdorf, wo wir zum Abschluss im Schützengarten unseren Blutzuckerspiegel wieder auf den Normalstand brachten. ■

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

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



17. NOVEMBER: WÄHLE NOCH EINMAL DIE UMWELT!

rmü. Herzlichen Dank an alle, die am 20. Oktober ein Parlament gewählt haben, das deutlich mehr Verständnis für Umweltsachen haben und sich somit auch für die Velofahrenden stark machen wird.

Im Kanton Bern gibt es einen zweiten Wahlgang für den Ständerat. Wir empfehlen euch Regula Rytz und Hans Stöckli, die beide ein Wahlversprechen für Umweltsachen für die nächste Legislatur von 100 Prozent abgegeben haben.

Werner Salzmann und Christa Markwalder haben kein Wahlversprechen abgegeben.

Wer das Abstimmungsverhalten in der letzten Legislatur anschaut, sieht:

- Regula Rytz hat 98 Prozent im Sinne der Umweltverbände gestimmt.
- Hans Stöckli hat 96 Prozent im Sinne der Umweltverbände gestimmt.
- Christa Markwalder hat 41 Prozent im Sinne der Umweltverbände gestimmt.
- Werner Salzmann hat 0 Prozent im Sinne der Umweltverbände gestimmt. ■

ecorating.ch

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
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 Bödeli

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



www.bikeline.ch
 Ihr Specialized und Cresta Händler am Eigerplatz



SAVAC
 SKI+VELO-CENTER
 Niederwangen | Bern | Ittigen | Belp
...bewegt Menschen
www.ski-velo-center.ch



kocher-bike.ch
 Ihr kompetenter Partner für E-Bikes, Cargo-Bikes und Velo Service.
Seit 30 Jahren, mit 23 Jahren <<E-Bike-Kompetenz>>!
 Inserat mitbringen und profitieren!
 in Bümpliz an der Wangenstrasse 101 Tel. 031 991 04 18 (Montag geschlossen)





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



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

IMPRESSUM VELOJOURNAL 2019|5

Herausgeber und Verlag: Velomedien AG,
 Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich -
 in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Bern

REGIONALTEIL BERN

Redaktion: Rebecca Müller
 Mitarbeit an dieser Nummer: Jürg Wittwer (jw),
 Klaus Bangerter (kb), Adrian Christen (ac),
 Marius Wiher (mw), Dominik Guggisberg (dg),
 Jeremy Hackney (jh)
 Lektorat: Christine Engel, Walter Pfäffli,
 Sven Schendekehl
 Gestaltung: typisch.ch

VELOJOURNAL 2020|1

Anzeigenschluss: 6. Januar 2020
 Redaktionsschluss: 6. Januar 2020
 Erscheinen: 31. Januar 2020

Der Regionalteil Bern des Velojournals verwendet den Gender_Gap, damit sich alle von unseren Texten angesprochen fühlen.
 Mehr Infos zum Gender_Gap: [https://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

VELOPARKING

metro

AUSKUNFT UND VERMIETUNG

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

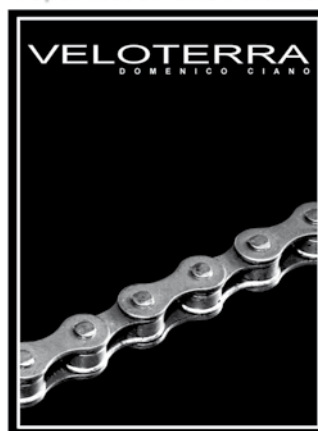
**Umweltrating attestiert:
100% umweltfreundlich**

**2. Wahlgang
17. November**

Miteinander für den Kanton Bern

**Stöckli & Rytz
in den Ständerat**

Reparaturen aller Marken



Für jedes Radlerherz das passende Velo.

Länggassstrasse 73
3012 Bern

Tel: 031 322 33 66
www.veloterra.ch



Zweirad Center

Dominik Jacob

Brunngasse 27

3011 Bern

031 311 35 83

www.velojacob.ch

koga miyata
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

Handbuilt