



Bützbergtäli und Spichigwald: Das Tunnelportal ist links vom Einzelbaum geplant.

## VERKEHRSSANIERUNG AARWANGEN BESSER OHNE UMFABRUNG

**Die geplante Gesamtverkehrslösung beinhaltet den Bau einer Umfahrungsstrasse und die Sanierung der Ortsdurchfahrt. Aus Sicht von Pro Velo Oberaargau bringt die Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen sehr viele Verbesserungen. Die neue Umfahrungsstrasse verschlechtert jedoch die Situation für die Velofahrenden.**

fl. Mit der fragwürdigen Begründung, dass die Ortsdurchfahrt nur im Anschluss an den Bau einer Umfahrungsstrasse saniert werden kann, wurde bisher auf eine Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen verzichtet. Dabei ist die Sanierung längst überfällig. Die zur Mitwirkung aufgelegten Pläne zeigen, dass die Anliegen der Velofahrenden gut miteinbezogen werden: Pro Velo Oberaargau unterstützt explizit die vorgesehene Tempo-30-Zone und damit die Verflüssigung des Verkehrs und die Anliegen der Velofahrenden. Auch die Velostreifen bergwärts, die Gestaltungselemente bei der geplanten Haltestelle Hard, die gedeckten Veloabstellplätze bei allen Haltestellen, die schattenspendenden Bäume entlang der Radverbindungen bzw. bei Parkierungsmöglichkeiten und Aufenthaltsorten bringen einen grossen Mehrwert. In der Mitwirkung hat Pro Velo auf einige Punkte mit Verbesserungspotenzial hingewiesen, zum Beispiel auf Querungen der

Hauptverkehrsachsen mit ungenügenden Wartebereichen für Velofahrende (Veloquerung der Jurastrasse im Bereich des Bahnübergangs). Zusätzlich wurde auch nochmals eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke im Bereich des heutigen VOI-Ladens zur Förderung der Schulwegsicherheit zur Diskussion gestellt.

### UMFABRUNG ZERSCHNEIDET NAHERHOLUNGSGEBIETE

Während Pro Velo die Sanierung der Ortsdurchfahrt sehr begrüsst, würde die geplante Umfahrungsstrasse mit durchschnittlich 15 000 täglichen Fahrten die bislang ruhige Velostrecke bzw. das Naherholungsgebiet Bützbergtäli ästhetisch und in Sachen Lärmemissionen stark beeinträchtigen. Pro Velo ist gegen diese Zerschneidung der bislang optimalen, direkten Fuss- und Veloverkehrsachse Aarwangen-Bützberg und fordert eine Überführung zwecks Beibehaltung der bisherigen Direktverbindung. Die Que-

runng der Umfahrungsstrasse beim vorgesehenen Knoten Hardstrasse mit Mittelinsel als Wartebereich dürfte gefährlich und zum Beispiel im Zusammenhang mit Velos mit Veloanhängern oder Gruppen von Velofahrenden unzureichend sein. Weiter fordert Pro Velo, dass der Spichigwald für Velofahrende, die durch das Bützbergtäli von Aarwangen herkommen, optimal erschlossen bleibt.

Auf Aarwangener Seite, im Bereich Banfeld/Meinwil ist zu gewährleisten, dass das «Risi-Bad» und andere Naherholungsgebiete weiterhin auch mit dem Velo problemlos erreichbar bleiben, und zwar auch direkt aus Richtung Aarwangen Schloss, was eine Unterquerung der Aarebrücke bedeutet.

Die Unterquerung der Umfahrung im Bereich der Meiniswilstrasse inklusiv seitlichem Bankett für die Velofahrenden stösst auf breite Zustimmung, während das Bedauern gross ist, dass diese bislang ruhige Landschaftskammer künftig >

### VIEL BEWEGUNG IM EMENTAL

Frischen Wind auf der Geschäftsstelle und bei der Critical Mass Burgdorf. Radle auch du das nächste Mal mit!  
Seite 2

### 35 JAHRE PRO VELO IN BIEL

Auf dem Weg zur Velostadt: mit zehn Forderungen, Wahlempfehlungen und dem Velo-Forum am 16. Oktober. | Seite 3

### AUS DER ZEIT GEFALLEN

Das Autobahn-Ausbau-Festival rund um Bern passt weder zum Velo noch zu vernünftigen Klimazielen.  
Seite 4

durch das Rauschen einer stark befahrenen Hauptstrasse stark abgewertet wird.

**VIEL ZU TEUER UND VIEL ZU SPÄT**

In der jetzigen Planung würde die Sanierung der Ortsdurchfahrt erst nach einem allfälligen Bau der Umfahrungsstrasse umgesetzt (frühestens ab 2028, Bauzeit 2 Jahre). Das ist inakzeptabel. Denn die Sanierung ist überfällig.

Gemäss Einschätzung von Pro Velo Oberaargau bringt nur ein Verzicht auf die teure Umfahrungsstrasse und eine umgehende Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen eine rasche Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr.

Aktuell gilt es, die Resultate der im Juni/ Juli 2020 durchgeführten Mitwirkung abzuwarten. Bekannt ist bereits, dass sich auch Umwelt- und Naturschutzorganisationen (teils sehr) kritisch zum Vorhaben äusseren. Insbesondere wird ein un-

zureichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis bemängelt. Pro Velo Oberaargau wird dieses Projekt weiterhin kritisch begleiten. ■



Mit einer rund 3,6 Kilometer langen Umfahrungsstrasse will das Bauprojekt «Verkehrssanierung Aarwangen» den Durchgangs- und Schwerverkehr westlich an Aarwangen vorbei lenken und die Ortsdurchfahrt von Aarwangen für den Fussverkehr und die Velofahrenden sicherer machen. Die Aare-Seelandmobil-Haltestellen «Hard-Mumenthal» und «Aarwangen Vorstadt» werden zur neuen Haltestelle «Aarwangen Hard» zusammengeführt. Der Bahnhof Aarwangen wird hindernisfrei.

- 1 | Bisher verbindet eine autofreie, direkte Strasse Aarwangen und Bützberg.
- 2 | Visualisierung Südportal Spichigwaldtunnel (mit Blick in Richtung Bützberg)



**CRITICAL MASS**

Die weltweite Velobewegung ist in Burgdorf angekommen. Gemeinsam durch die Stadt radeln, den Strassenraum in der Gruppe geniessen und den Motorfahrzeugen auf Augenhöhe begegnen: Das ist das Ziel. Seit der ersten Austragung 1992 begeistert die Bewegung Velofahrende in mittlerweile über 300 Städten. Am 31.7.20 sind wir als Kleingruppe losgeradelt, haben Burgdorf umrundet und zahlreiche spannende Veloverbindungen entdeckt. Die kritische

Masse (Gruppengrösse), um auch auf den grossen Strassen nicht an den Rand gedrängt zu werden, haben wir nicht erreicht, trotzdem genossen wir alle die stündige Velotour. Mit einem gemeinsamen Znacht in der Oberstadt liessen wir den Abend ausklingen. Immer am letzten Freitag im Monat, Treffpunkt vor der Velostation beim Bahnhof Burgdorf um 18.30 Uhr. Nächste Durchführungen: 25. September, 30. Oktober. Machst du auch mit? ■ Klaus Bangerter, Pro Velo Emmental

**NEUE LEITERIN DER GESCHÄFTSSTELLE**

nw. Neu leite ich, Nicole Wirth, mit einem 10%-Pensum die Geschäftsstelle von Pro Velo Emmental. Obwohl «leiten» zurzeit noch völlig übertrieben ist: Ich bin auf die Unterstützung des Vorstandes angewiesen. Zusammen mit Brigit StremLOW, Klaus Bangerter und Kurt GyGax radeln wir los...

Die künftige Tätigkeit für Pro Velo Emmental stelle ich mir als Velotour vor. Jede\_r hat einen «Rucksack» mit unterschiedlichem Inhalt (Erfahrungen) dabei. Der Rucksack von meiner Vorgängerin Franziska Schwab wurde uns übergeben. An dieser Stelle vielen Dank an Franziska für die zuverlässige Arbeit in den letzten fünf Jahren! Auf unserer Fahrt wird es manchmal steil bergauf oder über holprige Strassen gehen, aber es wird immer auch wieder bergab flitzen und Rückenwind ge-

ben. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit und die vielen Etappen, welche wir zusammen meistern dürfen!

Falls DU Zeit und Lust hast, uns auf unserer Tour zu begleiten, sei das im Vorstand oder bei den Velofahrkursen, melde dich bei uns unter [info@provelo-emmental.ch](mailto:info@provelo-emmental.ch)! Die nächste Vorstandssitzung findet am 11. November statt. ■

v.l. Kurt GyGax (Kassier), Brigit StremLOW (Vorstand), Franziska Schwab, Nicole Wirth, Klaus Bangerter (Vorstand)







Wie kann die Stadt Biel für alle velofreundlicher werden?

## WIE WIRD BIEL ZUR VELOSTADT?

**Vor zwei Monaten hat Pro Velo Biel/Bienne die Online-Petition zur Velo Allee Biel lanciert, die innert weniger Tage von über 2100 Personen unterzeichnet wurde. Die zahlreichen Reaktionen und Rückmeldungen zeigen, dass die Zeit für mutige, rasche und velofreundliche Strassen reif ist. Die Online-Petition ist nur der erste Schritt: Die nächsten Aktionen sind mit den «10 Forderungen für eine Velostadt Biel» sowie dem Velo-Forum schon geplant.**

mr. In Lausanne, Genf oder Freiburg sind temporäre Velospuren markiert und Oberflächenparkplätze aufgehoben worden. Pro Velo wünscht sich auch für Biel rasche und unbürokratische Velospuren und signifikante Verbesserungen – viele Politiker\_innen und Bürger\_innen anscheinend auch! Die Erwartungen an die Online-Petition [velo-allee-biel.ch](http://velo-allee-biel.ch) sind mit 2100 Unterzeichnenden per Mitte August übertroffen worden. Die Zeit scheint auch in Biel/Bienne reif für eine konsequente Förderung des Veloverkehrs und sichere Veloinfrastrukturen.

### 10 FORDERUNGEN

Pro Velo lancierte Mitte August zehn Forderungen für eine velofreundliche Stadt Biel. Diese sind auf einem Flyer bzw. Plakat zusammengefasst und können auf [pro-velo-biel.ch](http://pro-velo-biel.ch) eingesehen werden. Die

Massnahmen beinhalten die **Velo-Allee West-Ost entlang der Schüss**, sichere und komfortable **Nord-Süd-Achsen**, die **Velo-hochstrasse am Bahnhof Biel**, eine **Velo-passage Bahnhof Biel-Nidau**, **sichere Schulwege** (z. B. Vingelz-Biel/Dufour-Neumarkstrasse) und genügend **Veloabstellplätze**.

### EMPFEHLUNGEN ZU DEN BIELER WAHLEN

Pro Velo hat alle Bieler Parteien und Gemeinderatskandidat\_innen um ihre Positionen zu den zehn Forderungen gebeten. Aufgrund der Rückmeldungen gibt Pro Velo eine Wahlempfehlung zuhanden seiner Mitglieder und der Medien ab.

### WIE WIRD BIEL ZUR VELOSTADT?

Am 16. Oktober 2020 organisiert Pro Velo zum 35-jährigen Bestehen ein Velo-Forum. Die Fragestellung: Warum ist Biel (noch) keine Velostadt und wie könnte Biel eine werden? Als Referentinnen konnten Ursula Wyss (Gemeinderätin Bern) und Florence Schmolli (Stadtplanerin Biel) gewonnen werden. Am Podiumsgespräch nehmen u. a. Nationalrätin Aline Trede und Stadtpräsident Erich Fehr teil. Moderiert wird der Anlass vom amtierenden Poetry-Slam-Schweizermeister Marco Gurtner. ■

Die Mitglieder von Pro Velo Biel/Bienne werden das Plakat, die Wahlempfehlung sowie die Einladung zum Forum per Post zugestellt erhalten. Wir danken euch, dass ihr euch gemeinsam mit uns für eine velofreundlichere Stadt Biel einsetzt.

OO PRO VELO  
BIEL/BIENNE - SEELAND  
JURA BERNOIS

# Velo forum Biel Bienne

[www.pro-velo-biel.ch](http://www.pro-velo-biel.ch)

Fr/Ve  
16.10.2020

18h00  
Dispo space  
Nidau



Markus Heinzler (Präsident Verein Spurwechsel) und Michael Sutter (Präsident Pro Velo Bern) besichtigen die heutige Strassenwüste im Wankdorf.

## AUTOS FIRST, VELOS LAST: SO NICHT!

**Rund um Bern will der Bund die Autobahn bis 2040 durchgehend auf sechs, im Grauholz sogar auf acht Spuren verbreitern! Der Wankdorf-Anschluss ist ein perfektes Beispiel für verkehrte Prioritäten in der Strassenplanung: Zuerst mehr Platz fürs Auto, und am Schluss ein Velo-Designerbrüggli hoch über alles drüber zeichnen. Der Verein Spurwechsel baut eine breite Bewegung gegen diese aus der Zeit gefallene Autobahn-Verbreiterung auf.**

Die durchgehende Autobahn-Verbreiterung (Faktor 1.5) wird uns statt als Mega-Gesamtprojekt in Häppchen serviert: Am 1. Juli gab der Bundesrat grünes Licht für den Ausbau des Wankdorf-Anschlusses und für die sechs statt vier Spuren zwischen Schönbühl und Kirchberg. Der Acht-Spur-Ausbau im Grauholz wird bereits detailliert geplant. Der Bypass-Ost – ein sechs-spuriger Tunnel zur

Umfahrung des Ostrings – ist in der Pipeline.

Dieses Autobahn-Ausbau-Festival rund um Bern fühlt sich an wie aus einer anderen Zeit: Bis 2040 muss die Schweiz bereits über 60 % ihres CO<sub>2</sub>-Ausstosses reduziert haben. Dazu hat sie sich im Pariser Klima-Abkommen verpflichtet. Dass dies nur mit weniger Autoverkehr geht, liegt auf der Hand. Mehr Strasse bewirkt aber das Gegenteil. Mit dem Autobahn-Ausbau und der Beseitigung sogenannter Engpässe würden wir den Autos den roten Teppich auslegen. Nur wenn jene, die mehr CO<sub>2</sub> produzieren, künftig auch mehr eingeschränkt werden, sprechen wir von Klimagerechtigkeit. Aber sicher nicht, wenn öffentliche Milliarden-Investitionen klimaschädigendes Verhalten animieren und belohnen. Dass heute zu Stosszeiten Stau entsteht, heisst: die maximale Kapazität ist erreicht. Sucht Alternativen!

Bevölkerungswachstum führe automatisch zu mehr Autoverkehr. Dies wollen uns die Modell-Theoretiker\_innen im Bundesamt für Strassen (ASTRA) und bei der kantonalen Verkehrsdirektion weismachen. Dabei sollten uns doch solche Prognosen hellhörig machen und motivieren, durch geeignete politische Massnahmen diesen Automatismus zu verhindern. Der Autoverkehr darf ganz einfach nicht mehr wachsen! Auch nicht in einer fiktiven Elektro-Variante.

Raumplanung muss dafür sorgen, dass die Menschen nicht zu weit von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen und den Arbeitsweg mit dem Velo zurücklegen können. Und Firmen sollen mehr Home-Office zulassen. Es ist eine komplexe Aufgabe, das prognostizierte Verkehrswachstum zu stoppen. Ihm mit breiteren Strassen einfach mehr Platz zu schaffen, können wir uns nicht mehr leisten. Wahrscheinlich braucht es auch eine Umstrukturierung beim Bund. Denn das Bundesamt für Strassen ASTRA sieht sich als Türöffner für den «individuellen Strassenverkehr». Nötig wäre ein umfassendes Mobilitätsverständnis und der Wille, die Mobilität zu steuern.

### VELO-BRÜGGLI ALS FEIGENBLATT

Der Autobahn-Anschluss im Wankdorf ist als Herzstück dieser Verbreiterungs-Fantasie konzipiert. Er soll zu einer veritablen Auto-Drehscheibe ausgebaut werden. Unter dem Vorwand der «Entflechtung» will das ASTRA eine neue Strasse bauen, die direkt von der Autobahn ins Expo-Gelände führt. Um die ab der Autobahn fahrenden Autos zu «dosieren», also gezielt zu stauen, will man mehr Strassenraum und längere Abfahrts-Rampen mit Lichtsignalen bauen. Denn die Horrornovelle der Autobahn-Schutzpatrone ist ein «Rückstau» auf die Autobahn. Aber auch die neuen Stauräume werden einmal voll sein, und dann müssen wir

1.–30. SEPTEMBER 20  
**CYCLOMANIA**  
CHALLENGE STADT BERN

DIE NATIONALE VELO-CHALLENGE  
JETZT APP DOWNLADEN UND MITMACHEN

HAUPTPREIS  
EIN BERGAMONT E-CAROVILLE

CTCLOMANIA.CH

Ein Slogan von: **PRO VELO SCHWEIZ**

Projektpartner: **swisscom** **panter**

Stützpunkt von: **STIFTUNG MERKATOR SCHWEIZ** **energiewachstum**



damit rechnen, dass die Schleusen Richtung Stadt geöffnet werden.

Das Wankdorf-Anschluss-Projekt ist ein perfektes Beispiel für verkehrte Prioritäten in der Strassenplanung: Auf der attraktiven Fläche im Erdgeschoss sind neue runde Strassenbrücken und Abfahrten geplant. Und weil auch die ASTRA-Planer\_innen gemerkt haben, dass sich heute Strassenprojekte ohne Velo-Lösung nur noch schlecht verkaufen, erhielten diverse Planungsbüros den Auftrag, über all den Schlamassel hinweg eine «Langsamverkehrsbrücke» zu entwerfen. Unsere Analyse hat ergeben: Diese Brücke wird den Velo-Verkehr tatsächlich verlangsamen! Um den geplanten Autobahn-Anschluss zu überwinden, müssten wir mit dem Velo über zehn Höhenmeter bergauf fahren. Das ist wie die Höhe von vier Stockwerken eines Wohnhauses. Dazu soll ein Teil der Brücke wie ein «Kehrtunnel» im Kreis verlaufen. Immerhin könnten wir später das Brüggl mit Kindern besuchen, um in luftiger Höhe ein gigantisches Beton-Bauwerk und eine Verkehrsform aus einer vergangenen Epoche zu bestaunen.

### GRÜNE WELLE FÜR VELOS: SCHÖN WÄRS!

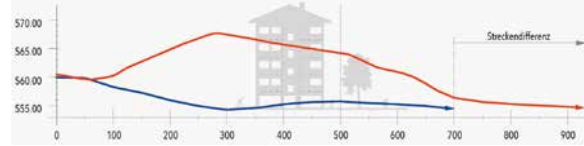
Die Autobahn-Planer\_innen haben uns versichert: Velos könnten jederzeit auch «untendurch» entlang des Schermenwegs fahren. Einmal haben sie uns dort gar eine grüne Welle für die Velos versprochen. Wie oft müsste die grüne Welle für Velos ausgesetzt werden, weil ein Rückstau auf die Autobahn droht? Denn es ist leider bis heute undenkbar, dies um der Velos willen zu riskieren. Die Prioritäten sind klar und verkehrt. Weiterhin hat leider mehr Rechte, wer schwerer, teurer und klimaschädlicher unterwegs ist. Michael Sutter, Präsident von Pro Velo Bern, sagt dazu: «Wir sehen hier exemplarisch, wie Verkehr immer noch geplant wird: Autos first, Velos last. Aber das können wir als Gesellschaft heute nicht mehr akzeptieren.»

### ES IST ZEIT, DIE SPUR ZU WECHSELN!

Das Aufkommen von E-Bikes macht auch längere Pendlerstrecken attraktiv. Diesen Umstieg sollten wir fördern. Dazu muss jeder Kreuzungsknoten zuerst aus Velo-Sicht optimiert und entknotet werden. Erst an zweiter Stelle sollen die Verbesserungen für den restlichen, unvermeidlichen Wirtschafts- und Autoverkehr stehen. Parteien von links bis in die Mitte haben zusammen mit Pro Velo, VCS, Fussverkehr Schweiz und weiteren Organisationen unseren Verein «Spurwechsel» gegründet. Wir schauen genau hin und

wollen aufklären, aufrütteln und den schädlichen Autobahn-Ausbau verhindern. Wir engagieren uns auf allen Ebenen. Je mehr wir sind, umso mehr Gewicht wird unsere Sicht bekommen. Informiere dich auf [spurwechselbern.ch](http://spurwechselbern.ch) und werde noch heute Mitglied in unserer Bewegung! ■

**Markus Heinzer, Präsident Verein Spurwechsel, Vorstand Pro Velo Bern**



Kein Wunder, dass keine Velos zu sehen sind: Wer auf dem geplanten Velo-Brüggl den Autobahn-Schlamassel queren will, braucht stramme Waden.

## VELOANLIEGEN AUF DIE VORRANGROUTE

**Der Regierungsrat hat im Mai den Sachplan Veloverkehr von 2014 angepasst. Eine wesentliche Neuerung ist die Idee der Vorrangrouten. In Sachen Verbindlichkeit und Verve gibt es noch Luft nach oben.**

rmü. Die Anpassung des Sachplans geschah nach einer breiten Mitwirkung, bei der Pro Velo Kanton Bern in Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden zahlreiche Eingaben gemacht hat. Freudig begrüsst hat Pro Velo die Idee der Vorrangrouten und die dafür definierten Korridore. Diese Vorrangrouten sollen schnell, sicher und direkt von der Agglomeration ins Zentrum führen.

### GEBAUTES WIRD AUCH GEBRAUCHT

Noch besser wäre es, wenn ein Netz von Vorrangrouten von Zentrum zu Zentrum den Kanton überspannen würde. Pro Velo blitzte bei Versuchen ab, diese Korridore zu verlängern oder zu vermehren. Oder – wie im Fall zwischen Münchenbuchsee und Lyss – die Lücke zu schliessen und eine durchgehende Vorrangroute von Bern nach Biel ins Auge zu fassen. Der Kanton argumentiert mit seinen sicherlich sehr sorgfältig gemachten Potenzialanalysen. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass Veloverkehr-Potenziale immer wieder unterschätzt werden. Die Autobahnen zeigen schliesslich: Was gebaut wird, wird auch gebraucht. Aber wichtiger als ein lückenloses Netz, das sich nicht konkretisiert, ist ohnehin der Wille, mit der Umsetzung vorwärts zu machen. Wenn auch diesbezüglich von Pro Velo verborglich Termine und Ziele gefordert wurden, so geben erste Signale Hoffnung: Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist dran.

### NETZLÜCKEN HALTEN «EXTREM STARK» VOM VELOFAHREN AB!

Pro Velo führte beispielsweise an, dass die Veloinfrastruktur auf der Strecke Münsingen – Trimstein ungenügend ist: Die Fahrbahn ist schmal, weist eine Steigung und eine unübersichtliche Bahnunterführung auf. Da es keine Alternativ-Route gibt, wird die Strecke als Pendelverbindung Münsingen – Worb und intensiv als Schulweg benutzt. Diese Eingabe wurde nicht berücksichtigt: «Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.» Was bedeutet wohl extrem stark? Solche Angstorte sind ein wichtiger Grund dafür, das Velo zuhause zu lassen. Deswegen müssen sie inventarisiert und angepackt werden. Zu dieser zögerlichen Haltung passt, dass die verwendete Terminologie «so weit technisch machbar», «verhältnismässig», etc. entgegen den Forderungen von Pro Velo nur teilweise angepasst wurde und nach wie vor grossen Handlungsspielraum offen lässt.

Zu den guten Neuigkeiten gehört, dass das Tiefbauamt des Kantons die Signalisation der lokalen Velolandrouten übernimmt, und so eine hohe Qualität und Einheitlichkeit garantiert.

Auch freut sich Pro Velo zum Beispiel über die Anpassung der Route 94 zwischen Zäziwil und Bowil. Diese wird von der Kantonsstrasse (11 800 Fahrzeuge pro Tag) ins grüne Idyll auf der anderen Seite der Bahnlinie verlegt.

Fazit: Wenn der Sachplan auch wichtige Schritte macht, so sind die Veloanliegen noch nicht auf der Vorrangroute unterwegs. Lasst uns das mit Enthusiasmus, klaren Bekenntnissen und Biss schnell ändern! ■

# ALLES DABEI UND IMMER ANSPRECHBAR

Mit dem Lastenvelo durch den Stadtteil IV der Stadt Bern.



Stimmen und Lachen von spielenden Kindern sind die einzigen Hintergrundgeräusche, die während des Gesprächs mit Matthias aufgezeichnet wurden. Als würde Matthias die Kinder magisch anziehen, selbst wenn er nicht im «Einsatz» ist. Die Geräusche stammen von Kindern, die ihre Pause auf der Brache im Wyssloch verbringen. Dominik Guggisberg führte das Gespräch mit Matthias neben dem Pumptrack, der von der dort ansässigen Schule als Pausenplatz genutzt wird.

## Wie sieht die erste Stunde deines Tages aus?

Nach dem Aufstehen ist es meist schon fast an der Zeit, meine zwei Söhne zu wecken. Nach einem gemeinsamen Frühstück geht mein älterer Sohn in die Schule und ich in Richtung Arbeit.

## Was machst du beruflich?

Ich arbeite für den Verein SPIELreVIER. Das SPIELreVIER ist Teil des DOK – dem Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in Bern. Wir organisieren Spiel- und Treffnachmittage für Kinder zwischen sechs und zwölf Jahren an verschiedenen Standorten im Stadtteil IV (Kirchenfeld – Schosshalde). Wir sind ein Team von drei Leuten. Neben der Arbeit mit den Kindern gehört zu unseren Aufgaben auch die Verankerung des Vereins im Quartier, Hintergrundarbeiten und die Gewährleistung der Finanzierung. Hier-

für sind wir auf Spenden und Mitgliederbeiträge angewiesen.

## Offene Arbeit mit Kindern? Kannst du das bitte noch genauer beschreiben?

An drei Nachmittagen in der Woche – Mittwoch, Freitag und Samstag – sind wir unterwegs, sprich mit unseren Angeboten präsent. An diesen Nachmittagen können die Kinder ohne Voranmeldung zu uns kommen. Sei es für 15 Minuten oder drei Stunden. Konkret heisst das, dass die Kinder den ganzen Nachmittag unser Angebot (Werken, Spiele, Kinderfahrzeuge, Hängematten usw.) nutzen können oder auch nur schnell zum Zvieri kommen, sich ein Schlangensbrot machen und wieder auf den Fussballplatz verschwinden. Unser Angebot soll möglichst niederschwellig und allen zugänglich sein.

## Was erwartet die Kinder an einem Nachmittag?

Unser Freizeitangebot ist ganz vielfältig. Wir wollen einen Erfahrungsraum bieten, für den wir das Material zu Verfügung stellen. Im Moment haben wir ganz viel Holz und Werkzeug und überlassen es den Kindern, was sie damit machen wollen. Sie sollen ihre Kreativität entdecken und ausleben können, sowie Erfahrungen machen und Selbstvertrauen gewinnen. Geplant ist, dass die Kinder in Zukunft beim Angebot mitbestimmen können. Und mitbestimmen, was das SPIELreVIER überhaupt ist.

## Wo genau finden euch die Kinder?

Im Moment sind wir mittwochs in Wittgkofen beim Quartiertreff und im Bitzuis auf dem Guyerplatz. Am Freitag beim Pumptrack im Burgfeld und auf dem Gryphenhübeli. Am Samstag können die Kinder zum ehemaligen Entsorgungshof beim Egelsee kommen. Unsere Stand-

orte wechseln immer wieder, die aktuellen Orte sind auf der Website zu finden.

## Wie sieht dein typischer Arbeitstag aus?

Am Vormittag kümmere ich mich um Büroarbeiten, habe Sitzungen oder gebe Interviews für Pro Velo Bern. Dann transportieren wir das Material zum jeweiligen Standort und bereiten uns auf die Ankunft der Kinder vor. Für die Transporte verwenden wir unser Lastenvelo und ein E-Bike mit Anhänger.

## Warum benutzt ihr dafür das Velo? War das schon immer so?

Das SPIELreVIER gibt es nun seit zwei Jahren. Wir haben seit Beginn auf Velotransporte gesetzt. Das war und ist uns wichtig. Das gehört zu unserem Konzept. Mit dem Velo können wir fast alles transportieren und kommen überall hin. Es gibt fast keine Hindernisse, die wir nicht umfahren können. Mit dem Auto wäre es nicht möglich, direkt neben dem Pumptrack zu parkieren. Mit den zwei Velos haben wir alles dabei, was wir für die Gestaltung eines Nachmittags für vierzig Kinder benötigen.

## Wann kommst du mit dem Velo an die Grenzen?

Für gewisse Transporte reichen die beiden Velos von der Kapazität her nicht aus. Zum Beispiel für ein grosses Fest, wegen dem Gewicht oder weil benötigte Dinge zu lang oder zu breit sind. Das Wetter ist sicher kein Hinderungsgrund, um mit dem Velo unterwegs zu sein.

## Wie reagieren die Kinder auf das Velo?

Die Kinder reagieren nicht stark auf das Velo. Ein Motorrad ist spannender für sie. Das Lastenvelo wird hingegen von den Erwachsenen wahrgenommen.



In der nächsten Ausgabe des Velojournals erscheint der vorerst letzte Artikel der «Schaffe mit em Velo»-Serie. Porträtiert wird eine Polizistin, die während ihres Dienstes regelmässig mit dem Velo unterwegs ist.

Da sich die Lage aufgrund der Massnahmen gegen die Verbreitung des Corona-Virus schnell ändern kann, bitten wir, immer die Webseiten zu konsultieren. Wir bitten um Verständnis.

**PRO VELO EMMENTAL**

- 18.9. Parking Day: Wir wohnen auf einem Parkplatz 16.00- 20.00 Uhr, Burgdorf
- 25.9. «Critical Mass» in Burgdorf  
Treffpunkt: Velostation beim Bahnhof Burgdorf um 18.30 Uhr
- 30.10. «Critical Mass» in Burgdorf  
Treffpunkt: Velostation beim Bahnhof Burgdorf um 18.30 Uhr
- 11.11. Vorstandssitzung Pro Velo Emmental

**1. BIELER VELOFORUM AM FREITAG, 16. OKTOBER 2020**

Zum 35-jährigen Jubiläum von Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois.

**Dein schönstes oder schlimmstes «Schaffe-mit-dem-Velo»-Erlebnis?**

Das schönste ist, dass wir mit dem Velo überall hinkommen und immer zugänglich sind. Kinder und Erwachsene können uns ansprechen. Es ist anders, wenn du im Auto sitzt. Aus dem Auto heraus kannst du kurz winken und bist dann weg. Mit dem Velo können wir anhalten und miteinander reden und etwas besprechen.

**Das Velo als Türöffner?**

Ja, wir fallen mit den vollbepackten Velos auf und kommen ins Gespräch.

**Was würde deiner Meinung nach am besten helfen, damit noch mehr Personen das Potenzial des Velos erkennen und es auch beruflich einsetzen?**

Was zum Beispiel fehlt ist die Zugänglichkeit von Lastenvelos, die nicht primär für den Kindertransport konzipiert sind. Das Angebot von Carvelo2go bedient eher die Nachfrage nach Kindertransporten. Und der Kauf eines eigenen Lastenvelos für den gelegentlichen Gebrauch für Transporte ist für viele zu teuer.

**Das Lastenvelo von Pro Velo Bern ist für den Transport von Lasten ausgelegt und kann über Carvelo2go gemietet werden.**

**Wie kann Pro Velo Bern deiner Meinung nach sonst noch zur Veloförderung beitragen?**

Gewährleisten, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen stimmen. Damit unterschiedlichste Velo-Modelle zugelassen sind und gefahren werden dürfen. Oder warum kann die Anschaffung eines Lastenvelos nicht von den Steuern abgezogen werden, wenn dafür kein Zweitwagen gekauft wird?

**Oder eine Abwrackprämie. Du bekommst Geld, wenn du ein altes Auto verschrottet und ein Velo kaufst.**

Es läuft sicher auch übers Portemonnaie. Wichtig finde ich auch, das Velo zu nutzen und den Leuten zu zeigen, was mit dem Velo möglich ist.

**Haben eure Velos eigentlich Namen?**

Nein, sie haben keine Namen. ■



Matthias Vogel, 36 Jahre, Soziokultureller Animator

Das SPIELreVIER bietet abwechslungsreiche Spiel- und Treffnachmittage mit einem kleinen Werkangebot und einem Zvieri. Der Verein ist Ansprechpartner für Kinder und deren Bezugspersonen bei Ideen, Wünschen zum Spiel- und Erlebnisraum von Kindern im Stadtteil IV. Der Verein ist auf der Suche nach Freiwilligen, die sich für die offene Arbeit mit Kindern einsetzen wollen.

**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 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

**IMPRESSUM VELOJOURNAL 2020|5**

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

**REGIONALTEIL BERN**

Redaktion: Rebecca Müller (rmü)  
Mitarbeit an dieser Nummer: Fredy Lindegger (fl),  
Klaus Bangerter (kb), Nicole Wirth (nw),  
Matthias Rutishauser (mr), Markus Heinzer (mh),  
Dominik Guggisberg (dg)  
Lektorat: Christine Engel, Walter Pfäffli,  
Chantal Fischer, Sven Schendekehl  
Gestaltung: typisch.ch

**VELOJOURNAL 2020|6**

Anzeigenschluss: 22. Oktober  
Redaktionsschluss: 26. Oktober  
Erscheinen: 20. November

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*

**kocher-bike.ch**

Ihr kompetenter Partner für E-Bikes, Cargo-Bikes und Velo-Service.

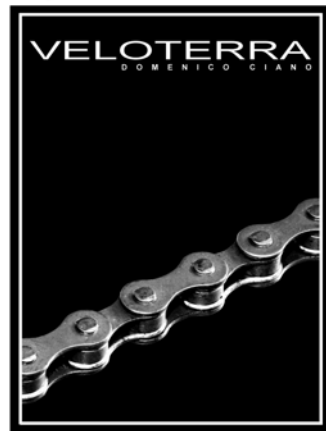
*Seit 31 Jahren, mit 24 Jahren  
<<E-Bike-Kompetenz>>!*

in Bümpliz an der Wangenstrasse 101, Tel. 031 991 04 18 (Montag geschlossen)



**Inserat mitbringen  
und profitieren!**

Reparaturen aller Marken



Für jedes Radlerherz das passende Velo.

Länggassstrasse 73  
3012 Bern

Tel: 031 322 33 66  
www.veloterra.ch

ride your style

*CityCycles*

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

**Bikeline**

www.bikeline.ch

Ihr Specialized und Cresta Händler am Eigerplatz

**Kretschmann**



Schwarzenburgstr. 145  
3097 Bern-Liebefeld  
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