

VELOJOURNAL KANTON BERN

REGIONALTEIL KANTON BERN 2021 | 4



HÖHENLUFT ZWISCHEN BERN UND DEM SEELAND

«Gute Fernsicht» kündigt die Meteorologin an. Das ist die Gelegenheit, das 360-Grad-Panorama auf der Fernsichtroute zu genießen. Wer westlich von Bern Vielfalt und Weitsicht erleben will, sollte sich auf die Rundtour 890 machen – egal ob per Velo oder E-Bike.

gb. Erfolgt der Start in Hinterkappelen, führt die Strecke zunächst entlang der Aare bis zur historischen Halenbrücke und steigt via Kirchlindach auf die Jetzkofenhöhe. Ein Jauchzer entfährt meiner Kehle: Fernsicht Richtung Alpen und Gantrisch.

Etwas weiter beim Weiler Schüpberg gibt der Barry-Hof Einblicke in Gemüse- und Fruchtebau sowie artgerechte Tierhaltung, und das legendäre Schüpberg-Beizli bietet eine willkommene Erfrischung. Leicht coupiert führt die Strecke über Meikirch in den Wald zum Frienisberg-

und zum Highlight der Tour. Auf dem höchsten Punkt des Frienisberg thront der Chutzenturm. Dieser muss unbedingt bestiegen werden. Nach 234 Stufen werde ich mit einem rundum prächtigen Panorama belohnt. Über den Tannenspitzen ist der Blick auf das Alpenpanorama, die Stadt Bern, die drei Jurasen mit der Jurakette, Voralpen und den Zentralschweizer Bergen wunderschön. Zudem beeindruckt mich die mosaikartigen Äcker des Berner Seelands.

Auf etwas ruppigen Waldwegen und später entlang den berühmten Frienisberg-

kirschbäumen geht es mit kleinen Auf- und Abstiegen Richtung Ruchwil und Frieswil. Hier begeistert die Sicht auf den Chasseral, den höchsten Berg im Jura. In Frieswil beginnt die eigentliche rasante Abfahrt und der Blick schweift schon bald über den Wohlensee. Verschiedene Stellen laden zum Baden ein, zudem gibt es zahlreiche Grillmöglichkeiten. Die Frienisberg-tour hat das Versprechen von Ruhe, Natur und Fernsicht weit über den Kanton Bern hinaus eingelöst. >

Tipp: Es lohnt sich, die Tour bei guter Fernsicht zu machen.

EINE AUSLEGEORDNUNG

Wird Biel mit dem neuen Sachplan Velo von einer Autostadt zu einer Velostadt?

Seiten 4 und 5

ENTSPANNT ÜBER DEN KNOTEN

Die Velofahrenden sollen bald ganz «niederländisch» über Kreuzungen geführt werden.

Seiten 6 und 7

«JUNG GELERNT IST ALT GETAN»

Zwölf Fragen an die neue Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, Marieke Kruit.

Seiten 8 und 9

STRECKENINFO

- SchweizMobil-Route 890 Fernsicht-route Hinterkappelen-Wohlen-Kirchlindach-Meikirch-Chutze-Frienisberg-Frieswil-Wickacker-Hinterkappelen. Die Strecke ist durchwegs mit der Nummer 890 signalisiert.
- Länge ca. 43 km, Auf-/Abstiege ca. 790 Meter
- Wege: mehrheitlich asphaltiert mit wenig Verkehr, ca. 11 km Wald- und Naturwege
- Die Route ist in beide Richtungen signalisiert und die Startpunkte frei wählbar. Wird die Route rechts herum gefahren, ist die Rundsicht auf Seeland und Alpen schöner.
- Der Chutzenturm liegt auf 825 Meter über Meer. Abzweigung im Wald nicht verpassen, Velos zum Turm hin und zurück schieben (Wanderweg).

- Verpflegung/Picknick: Schüpberg Barry-Hof und Schüpberg Beizli, Chutzenturm Chutzenhütte, Ruchwil Feller Hofladen, Frieswilhübel, Steinisweg Tuftgrabenbrücke (Hofladen), Wohlensee/Wohleibrügg Sommerbeizli.
- Varianten: Wer noch mehr Panorama möchte, kann ab der Hofenmühle auf der Route 888 über Wohlen auf die Wohlenerhöhe fahren. Die Runde kann abgekürzt werden: Nach Wahlendorf geradeaus über Waldsträsschen direkt nach Frieswil (allerdings wird so das Highlight der Tour, der Chutzenturm, verpasst).
- Zubringer zur Route: z.B. ab den Bahnhöfen Zollikofen auf der Route 888 bis Niederlindach (3 km) oder Bern via Bremgartenwald auf der Route 8 bis Hinterkappelen/Chappelebrügg (6 km).



○ Online-Karte ist auf veloland.ch unter den lokalen Routen zu finden. ■

«QUICK WINS» IN CORONA-ZEITEN: DIE WAADT MACHTS VOR

es. Die Pandemie hat viele Veränderungen gebracht. Auch der Verkehr ist beeinflusst worden: Beim ersten Lockdown wurde der öV viel weniger benutzt, während das Velo «geboomt» hat. Im Ausland haben viele Städte Sofortmassnahmen umgesetzt, um das Velofahren zusätzlich zu fördern. In der Schweiz hat sich leider nur die Romandie vom Schwung mitreissen lassen. Ein besonders gutes Beispiel ist der Kanton Waadt: 100 Kilometer provisorische Velostreifen und inspirierende Massnahmenblätter für die Gemeinden wurden erarbeitet. Auf der Website von Pro Velo Kanton Bern findest du einen Artikel zum Thema, die erwähnten Massnahmen und ein spannendes Video-Interview mit dem Verantwortlichen des kantonalen «Guichet Vélo», Fabian Schwab. ■ pro-velo-be.ch

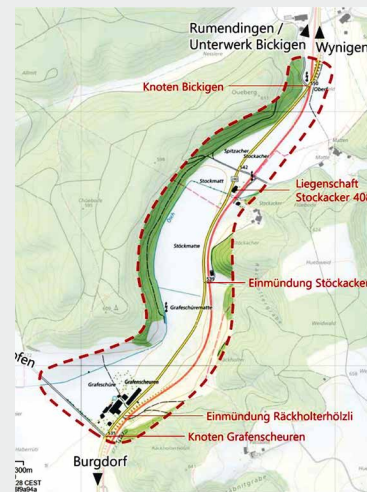
BEREITS VIRTUELL GEÜBT

ep./rk. An der Delegiertenversammlung von Pro Velo Kanton Bern waren 18 Gesichter auf dem Zoom-Bildschirm anwesend. Nach der Begrüssung blickten wir auf das – leider durch Corona geprägte – Jahr 2020 zurück. Erfreulicher waren die kerngesunden Finanzen. Im Vorstand hat sich einiges bewegt: Kassier Andreas Juker wurde nach 13 Jahren verabschiedet und für seinen wertvollen Einsatz herzlich verdankt. Sehr erfreulich ist, dass drei Frauen in den Vorstand gewählt werden konnten. Wir werden sie in der nächsten Ausgabe vorstellen. Die zwei neuen Arbeitsgruppen (Velo-Offensive und Zusammenarbeit) berichteten von ihrer Arbeit und in Klein-Gruppen wurde die Idee einer dritten Arbeitsgruppe (Velo-Infrastruktur) diskutiert. Nach dem interessanten Austausch mit den Regionalverbänden über die Aktivitäten in den Regionen folgte das eigentliche Highlight des Abends: der virtuelle Apero. Das dafür Nötige war mit dem Cargovelo und der Post den Delegierten geliefert worden. ■

ZWEI VERBESSERUNGEN IM RADWEGNETZ

Bickigen - Grafenscheuren

Für die Veloroute von Burgdorf nach Wynigen fand kürzlich die Mitwirkung zu den Plänen für einen neuen Radweg statt. Pro Velo Emmental begrüsst die vorgeschlagene Variante mit einem abgetrennten Radweg für das Teilstück (1.5 km) entlang der viel befahrenen Strasse. Leider verbleibt die Route 84 von Burgdorf herkommend die ersten zwei Kilometer auf der Kantonsstrasse. Bis zur Fertigstellung des Abschnitts werden noch mehrere Jahre vergehen.



Lyssach - Kernenried

Die Bauarbeiten auf der Verbindung zwischen Lyssach und Kernenried sind fast abgeschlossen. Von der IKEA in Richtung Westen zu den Routen 24 und 34 ist somit die ungemütliche Strecke durch den Wald saniert. Es fehlt noch der Finish, doch schon jetzt radelt es sich wunderbar auf dem neuen Belag.



Klaus Bangerter
Vorstand Pro Velo Emmental ■

Engagierte Menschen sind bei uns stets willkommen! Sei es im Vorstand, bei der Mitgestaltung von Aktionen oder beim spontanen Mitradeln. Melde dich unter info@provelo-emmental.ch

FOTOS: GABRIELLA BOLLIGER,
KLAUS BANGERTER;
KARTE: SCHWEIZMOBIL;
GRAFIK: KANTON BERN, TBA



VIRENFREI HERUMFLITZEN DANK DER VELOBÖRSE THUN

In diesem Jahr lief alles ein wenig anders – die Pandemie beschäftigt uns auch im Jahr 2021. Am 8. Mai fand die Frühlings-Velobörse von Pro Velo Region Thun doch noch statt, fast zwei Monate später als ursprünglich geplant. Wie jedes Mal hatten wir Glück mit dem Wetter: Die Sonne strahlte am wolkenlosen Himmel, tief verschneite Berge bildeten eine tolle Kulisse.

mva. Die ersten Händler_innen trafen bereits um 6.30 Uhr ein, für die privaten Verkäufer_innen standen wir von Pro Velo Region Thun ab 8 Uhr bereit. Es gab am Morgen bei der Annahme der Velos kurzzeitig einen kleinen Stau. Die Kolonne wurde aber nie lange und löste sich bald wieder auf.

Es wurden an die 300 Fahrräder zum Verkauf angeboten, und auch an interessierten Kaufwilligen fehlte es nicht. Das

Velo erlaubt nämlich eine virensichere Fortbewegung. Zudem hoffen alle darauf, dass das Wetter bald so richtig velofreundlich werden wird.

Neben vielen Kindervelos, City-Bikes, Rennvelos und ein paar wenigen E-Bikes waren auch nostalgische Dreigänger zu haben. Das Highlight und der Hingucker für Veloliebhaber_innen waren aber die Rennvelos des Herrn Cancellara.

Die Stimmung war toll, es gab viele zu-

friedene Gesichter, und alles hat reibungslos geklappt. Wir haben 170 Fahrräder verkauft, und etliche Fahrräder, die nicht verkauft wurden, konnten wir dem Schweizerischen Arbeiterhilfswerk SAH Bern weitergeben. Somit war es eine erfolgreiche Velobörse.

Die nächste Velobörse findet am 18. September 2021 statt – wiederum auf dem Aarefeldplatz beim Bahnhof Thun. Wir freuen uns darauf! ■

PREMIERE IN INTERLAKEN

jh. Am 8. Mai führten wir unseren ersten Velofahrkurs in Interlaken durch. Zehn Kinder und ihre Eltern nahmen teil.

Die Kinder übten im ersten Teil die wichtigsten Verkehrsmanöver wie Anfahren, Schalten, Stoppen, Kreiselfahren, Linksabbiegen und Rechtsvortritt. Sie lernten auch den toten Winkel kennen.

Die Eltern bekamen in der Zwischenzeit Tipps zur Begleitung der Kinder im Verkehr während dieser anspruchsvollen Phase der Entwicklung und wurden über die gesetzlichen Vorgaben orientiert.

Nach dem Znüni fuhren Kinder und Eltern zusammen mit den Kursleiter_innen auf einen Strassenparcours, um das Gelernte zu üben.

Nach der positiven Erfahrung dieses Pilotprojekts könnten nächstes Jahr weitere Kurse angeboten werden. ■

ZEITLICHE UNTERSTÜTZUNG GEFRAGT

Pro Velo Bödeli sucht nach aktiven und neuen Mitgliedern, die bei Verwaltungsaufgaben sowie bei spannenden Projekten mithelfen. Wir sind u.a. in den folgenden Bereichen tätig:

- Veloinfrastruktur (Strassen, Veloabstellplätze, Velorouten und bei diversen Bauvorhaben)
- Veloförderung bei Jugendlichen und Kindern
- Velobörsen
- Fahrkurse
- mechanische Velokontrollen

Wir hätten in diesen Bereichen gern Unterstützung, aber auch bei den folgenden Aktivitäten:

- der Einführung und Aufrechterhaltung unserer Präsenz auf digitalen Kanälen (soziale Netze: Facebook, Twitter, etc.).
- der Organisation von Vorträgen (Winteraktivität)
- der Organisation von Veloausflügen für Mitglieder
- der Ausbildung weiterer Velokursleiter_innen
- der Meldung von problematischen Stellen im Verkehr und Hilfe bei deren Behebung



DER BIELER SACHPLAN VELO 2035

Wird die Verkehrsplanung eigentlich für Menschen und ihre Bedürfnisse gemacht? Wie viele Abstimmungen mit 70 – 80 % Zustimmung fürs Velo braucht es noch, bis die Exekutivpolitiker_innen und die Stadtverwaltung MUTIGE Ideen umsetzen?

mr. Das Gute zuerst: Nach jahrelangen Diskussionen, mehreren Grossdemos und einem intensiven Westast-Dialog ist klar, dass das Betonmonster mit Anschlüssen im Stadtzentrum und 15 Jahren Bauzeit nicht gebaut wird. Auch ursprüngliche Befürworter_innen wie Stadtpräsident Erich Fehr oder wirtschaftsnahe Kreise haben die Zeichen der Zeit erkannt. In den abschliessenden Empfehlungen zum Westast-Dialog wurde von fast allen politischen Seiten die Forderung nach einer konsequenten Förderung des Velos im urbanen Umfeld unterstützt. Die Velo- und Fussverkehrsachsen entlang der Gewässer begeistern und führen zur Frage: Wann geht es los mit der konsequenten Förderung?

POP-UP-VELOWEGE: WARUM NICHT IN BIEL?

Genf, Lausanne und sogar Freiburg haben es gezeigt: Mittels temporärer Verordnungen sind im Frühling und Sommer 2020 rasch und unbürokratisch Pop-Up-Velowege gebaut worden, welche nun

nach und nach in dauerhafte Velowege umgebaut werden. In Biel sei dieser Weg geprüft und verworfen worden, lautet es aus der Bieler Verkehrsplanung. Als oberster Verkehrsplaner weist Erich Fehr darauf hin, dass es eine behördenverbindliche Planung brauche, sonst pfeife der konservative Kanton Bern zu eifrige Stadtplaner_innen zurück. Doch zeigt gerade die Bundeshauptstadt Bern auf: Wo ein Wille mit einer Galionsfigur wie Ursula Wyss (und eine Velo-Offensive) ist, ist auch ein Weg.

ROT GRÜNE MEHRHEITEN – ABER WAS NÜTZT ES?

Die Bieler Bevölkerung hat die Veloinitiative im September 2018 (Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege) mit einem grossen Mehr von 82,12 % angenommen. In Zürich wurde im September 2020 eine Initiative für 50 km Velowege mit 80 % angenommen. Auf den ersten Blick ist es nicht verständlich, weshalb bei solch klaren Mehrheiten im Bereich der aktiven Mobilität –

und insbesondere des Veloverkehrs – nicht mehr geschieht. Haben die Bieler Grünen und Sozialdemokrat_innen vielleicht sogar Angst vor zu viel Aktivismus? Oder anders gefragt: Was bräuchte es genau, damit konsequent 30er-Zonen und abgetrennte Velowege gebaut werden? Tatsächlich ist es nicht so, dass die linken Stadtratsfraktionen untätig sind. Mit diversen Anträgen wurde vieles gefordert: Velobahnen bzw. -strassen, eine Transportvelostadt, bessere (Velo-)Schneeräumung – um nur einiges zu nennen. Manches wurde angenommen, allen Anträgen deren Wichtigkeit anerkannt. Passiert ist jedoch wenig bis nichts.

ZUERST AUTOBAHN, DANN VELOWEG: PLANEN IST DAS ZAUBERWORT

Hier kommt der springende Punkt – seit gefühlt 25 Jahren sprechen die Exekutivpolitiker_innen und die Stadtverwaltung von künftigen Velowegen und Fussverkehrsparadiesen. Taten sind, vielleicht mit Ausnahme der durchaus gelungenen Schüssinsel, nicht viele auszumachen.

Schüssinsel, nicht viele auszumachen. Und sogar da gibt es einen Wermutstropfen: die Breite der Schüssinselbrücken entspricht leider nicht mehr der Norm, sie sind zu schmal für Velos geworden.

Wie dem auch sei, seit Jahren sind Massnahmen für die Veloinfrastruktur versprochen und mit dem Hinweis auf wahlweise die flankierenden Massnahmen zum Ostast oder auf den (nicht mehr) kommenden Westast zurückgestellt worden.

Ein Beispiel für ein gut klingendes Konzept, das jedoch auf der unverbindlichen Meta-Ebene feststeckt, ist die Gesamtmobilitätsstrategie 2035 (GMS). Wenn es wirklich darauf ankommt, wenn also zum Beispiel Leitungen saniert werden müssen, dann bleibt alles beim Alten. Dies ist zum Beispiel bei der Neumarktstrasse oder der Güterstrasse geschehen. Die Parkplätze bleiben bestehen und Bäume werden keine gepflanzt (Güterstrasse). Oder die Strasse wird verbreitert und Abbiegemöglichkeiten für Velos gibt es wie im Fall der Neumarktstrasse nur wegen den Einsparungen von Pro Velo.

In solchen Situationen stellt sich die Frage: Wird die Verkehrsplanung eigentlich für Menschen und ihre Bedürfnisse gemacht? Wie viele Abstimmungen mit 70–80 % Zustimmung fürs Velo braucht es noch, bis die Exekutivpolitiker_innen und die Stadtverwaltung mutige Ideen umsetzen? Für einen grünen Umbau der Stadt reichen gute Konzepte und ein paar Öko-Labels leider nicht.

WAS KANN DER VELOSACHPLAN?

Kommen wir zum Velosachplan, der hier die Problematik verdeutlichen soll: Im Rahmen der erwähnten Gesamtmobilitätsstrategie 2035 soll der motorisierte Verkehr plafoniert werden. Daneben sollen der öV und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Dazu werden jeweils eigene Sachpläne ausgearbeitet. Beim Velosachplan werden einerseits verbindliche Massnahmen und Standards beschlossen, was zu begrüßen ist. Viele der 80 Teilmassnahmen sind vage formuliert und lassen viel Spielraum in Bezug auf Termine und Priorisierung offen. Auch entsteht der Eindruck, dass der Sachplan aus vielen einzelnen Stücken zusammengesetzt ist und unterbruchsfreie Verbindungen fehlen. Auch nimmt Biel die Gelegenheit nicht wahr, eine Vorreiterrolle einzunehmen und Velostrassen einzuführen. Vom motorisierten Verkehr losgelöste Hauptverbindungen fürs Velo auf den Hauptachsen Nord-Süd, West-Ost, wir denken hier an eine Velo-Allee vom See bis zur Omega, fehlen. Ebenso verbindliche Zielsetzungen wie zum Beispiel ein Anteil von 20 % des Veloverkehrs am Modalsplit bis 2035 oder eine Reduktion von 50 % in den Unfallstatistiken.

DIE KOSTEN UND DIE HEILIGE KUH!

Stadtpräsident Erich Fehr outet sich regelmässig als grosser öV-Fan. Das finden wir gut, wünschen uns aber ein ebenso deutliches Bekenntnis zum Velo- und Fuss-

verkehr. Darf Veloförderung auch etwas kosten, und was bringt sie den Einwohner_innen? Nun, Velofahren ist erwiesenermassen gesund. Eine attraktive entschleunigte Innenstadt mit Sitzplätzen im Freien oder Parkanlagen, wie sie nun in Zeiten von Corona besonders wichtig wären, bringt Kundschaft für Läden, Geschäfte und Restaurants. Im Jahr 2021 sollte auch klar sein, dass Besucher_innen nicht zum Auto-Gucken in die City kommen. Auch die ewige Nörgelei wegen der fehlenden Parkplätze wirkt nicht glaubwürdig, sind doch die für viele Millionen erbauten städtischen Parkhäuser kaum je voll ausgelastet. Über den städtebaulichen Preis für das Altstadtparking und die Esplanade-Betonmaus lässt sich dann auch noch streiten. Es lässt sich feststellen, dass trotz Sachplan die Stadt Biel kaum zu einer Velostadt wird; das Problem liegt trotz progressiver Mehrheit offensichtlich bei den Prioritäten der Exekutive und der Verwaltung. ■

Sachplan Velo

Der Sachplan Velo 2035 ging im vergangenen Herbst in ein öffentliches Mitwirkungsverfahren. Daran beteiligte sich auch Pro Velo mit einer umfangreichen Stellungnahme. Die Antwort der Stadt Biel und des Kantons Bern sind noch hängig.



Reformierte Kirchen
Bern-Jura-Solothurn
Eglises réformées
Berne-Jura-Soleure

Mit dem E-Bike zwischen Himmel und Erde

**Die Gastfreundschaft der Velowegkirchen
vor Ort erleben und geniessen!**

21. August 2021
9.00 Uhr (Stadtkirche Burgdorf – Kaffee ab 8.45 Uhr)
bis ca. 18.15 Uhr (wieder in Burgdorf)

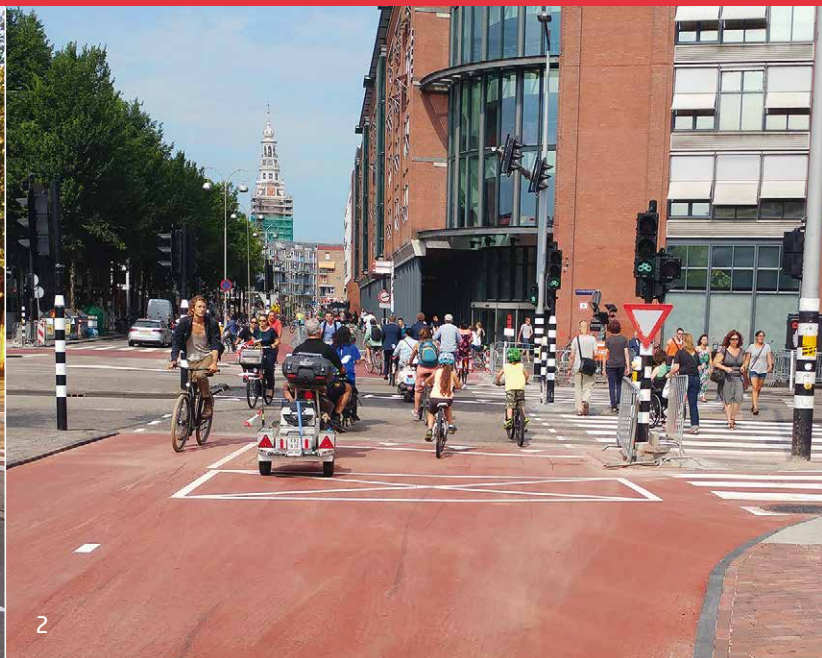
Infos unter www.refbejuso.ch/velowegkirchen







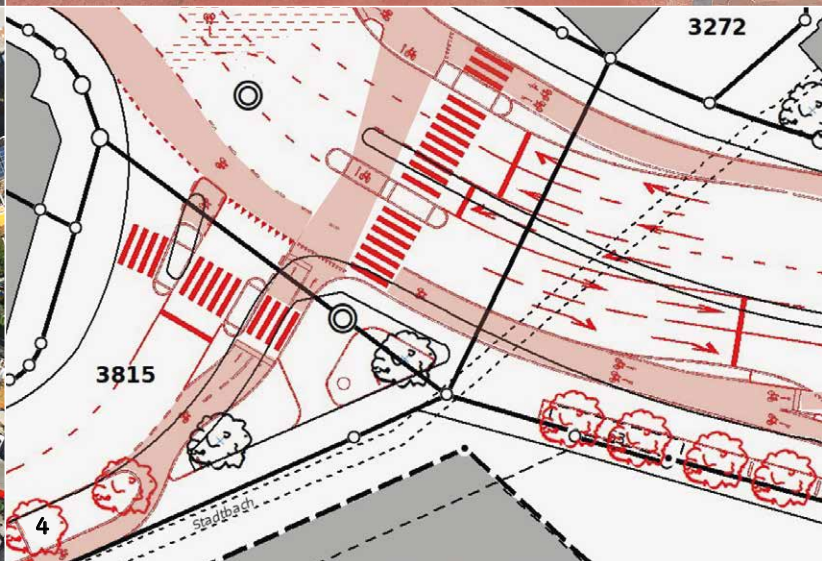
1



2



3



SICHERE KNOTEN

Von umgestalteten Strassenräumen, Kreiseln mit Rundum-Veloweg und geschützten Ampel-Kreuzungen.

Gewöhnliches Schweizer Kreuzungsdesign wird von vielen Velofahrenden als ungenügend beurteilt. Zu Recht, denn in Kreiseln verunfallen überdurchschnittlich viele Velofahrende. Konkret ereignen sich in der Stadt Bern mehr als die Hälfte aller Velounfälle unmittelbar bei einer Kreuzung oder einem Kreiseln, einem sogenannten Verkehrsknoten (Stadt Bern, 2018). Der fehlende Platz fürs Velo und die unklare Führung der Velofahrenden, aber auch hohe Geschwindigkeiten und viele Autospuren führen dazu, dass Velofahrende grosse Kreuzungen meiden. Solche Orte können ein Grund sein, weshalb gar nicht erst Velo gefahren wird oder mitunter grosse Umwege in Kauf genommen werden, um Stress und Gefahr beim

Queren von grossen Kreuzungen zu entgehen (vgl. Umfrage Veloinfrastruktur Pro Velo Bern, 2020).

MIT VORTRIFF RUND UM DEN KREISEL

Um Kreuzungen für Velofahrende sicher zu machen, ist vorderhand der Strassenraum menschengerecht zu gestalten. Dies wird durch die Reduktion der Menge und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs erreicht. Verbleiben soll, wenn überhaupt, lediglich eine Autospur pro Richtung. Die Geschwindigkeiten werden durch das Anheben von Kreuzungsbereichen deutlich gesenkt, wodurch sich eine Lichtsignalanlage erübrigt. Auf solchen einfachen und sicheren Kreuzungen können die Verkehrsteilnehmenden direkt

- 1 | Geschützter Knoten (NL)
- 2 | Geschützte Kreuzung (NL)
- 3 | Kreiseln mit abgesetztem, umlaufenden, vortrittsberechtigten Radweg (Rotterdam, NL)
- 4 | Inselplatz-Bauprojekt mit Hervorhebung Veloinfrastruktur (Bern)

miteinander kommunizieren und brauchen nur wenige Regelungen.

In den Niederlanden können Velofahrende ganz komfortabel auf einem abgesetzten Radweg den Kreiseln mit Vortritt umrunden. Das ist ihre bevorzugte Lösung für die Kreuzung von Hauptverkehrsstrassen, weil Kreiseln automatisch zu tiefen Geschwindigkeiten führen. Für diese klare und sichere Führung aller Verkehrsmittel fehlt in der Schweiz noch ein Element: Das ASTRA prüft aktuell in einer Forschungsarbeit die Zulassung

WIESO AUTOBAHNEN BAUEN, WENN WIR VELOWEGE BRAUCHEN?

mh. Der Bund will die Autobahn A1 übers Grauholz von sechs auf acht Spuren verbreitern. Diese zusätzliche Asphaltfläche (plus acht Meter Breite) wird das Autofahren attraktiver machen und noch mehr Kulturland und Wald zum Verschwinden bringen. Das ist gegen jegliche Klima-Vernunft!

Der VCS und der Verein Spurwechsel, in dem auch Pro Velo Kanton Bern und Pro Velo Bern Mitglied sind, hat deshalb zusammen mit Klimastreikenden am Strike4Future mit einer Menschenkette gegen das Bauwerk protestiert. ■



Die Menschenkette zeigt, wie weit sich die zusätzlichen Autobahnspuren aufs Ackerland ausbreiten würden.

von vortrittsberechtigten Veloführungen, sogenannten Velofurten.

Da der Abbau von Lichtsignalanlagen nicht überall eine Option darstellt, kommen die geschützten Kreuzungen im niederländischen Stil zum Einsatz. Auf diesen wird der Veloverkehr durchgehend getrennt geführt. Denn Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sind nicht per se ein Verkehrssicherheits-Instrument, sondern werden fürs Verkehrsmanagement von hohen Mengen an motorisiertem Verkehr eingesetzt (Mobycon, 2020).

Die Vorteile der geschützten Kreuzung: Keine Verflechtung mehr mit dem Autoverkehr, im Wartebereich mit Inseln geschützte Velospuren, immer freies und geschütztes Rechtsabbiegen und geschütztes Linksabbiegen – so wird eine der schwierigsten Aufgaben für Velofahrende vereinfacht.

Jurgen Mesman, gebürtiger Holländer und Verkehrsplaner in der Stadt Bern, fasst die Vorteile dieser Knotenform wie folgt zusammen: «Auf geschützten Knoten fühlt sich das Velofahren genauso komfortabel und sicher an wie auf einem Veloweg. Dadurch macht das gemeinsame Velofahren so viel Spass, dass sogar der richtige Abzweiger verpasst werden kann.»

ANWENDUNGEN IN DER STADT BERN

Die Velo-Offensive der Stadt Bern strebt eine hochwertige und sichere Veloinfrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen an. Dabei orientiert sie sich an internationalen Best-Practice-Lösungen. Deswegen hat sie den geschützten Knoten nach holländischem Vorbild in ihr Planungsinstrument «Masterplan Veloinfrastruktur» aufgenommen.

Quellen:

Lennart Nout: Mobycon (2021), Fundamentals of Protected Intersection 21st January 2021, Delft (NL)
Pro Velo Bern (2020): Die Berner Veloinfrastruktur 2020, Bern (CH)
Stadt Bern (2020): Masterplan Veloinfrastruktur; Teil Standards, Bern (CH)
Verkehrsplanung Stadt Bern (2018): Sicherheit für Veloverkehr, Bern (CH)

Diese klare und getrennte Führung der Velos über grosse Knoten wird in Bern bei der Planung von Velohaupttrouten sowie der Erneuerung der grossen städtischen Knoten in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton geprüft. Konkret geht es dabei darum, dass Velofahrende stressfrei und sicher alle Kreuzungen benutzen können – auch solche mit viel motorisiertem Verkehr und solche im Bereich von Autobahnanschlüssen.

Als erster Knoten in Bern soll dabei der Inselplatz teilweise nach den Prinzipien des geschützten Knotens umgebaut werden. Der Berner Gemeinderat hat im Mai 2021 eine entsprechende Kreditvorlage zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

Mit der Verschiebung der öV-Haltestelle Inselplatz stadteinwärts kann der freigeordnete Platz zugunsten des Veloverkehrs verwendet werden. Neu werden im Bereich Inselplatz baulich abgetrennte Velowege mit einer Breite von 2,50 Meter bis 3 Meter erstellt. Dabei wird der Veloverkehr konsequent ganz rechts geführt. Damit entfällt die Verflechtung mit dem motorisierten Verkehr, die Abbiegemaneöver stadtauswärts nach links vom Inselplatz Richtung Freiburgstrasse (Inselareal) und die Führung stadteinwärts Richtung Bühlbrücke und Innenstadt werden verbessert und vor allem auch sicherer gemacht.

In den Niederlanden führt die geschützte Velo-Infrastruktur dazu, dass Menschen aller Altersgruppen und sozialen Klassen Velo fahren. Dieses rücksichtsvolle und entspannte Miteinander ist auch in Bern unser Ziel. ■

Stephanie Stotz, Leiterin Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern

Leser_innenbrief:

SIND IMMER STÄRKERE UND SCHWERERE E-BIKES SINNVOLL?

Gewicht und Ressourcenverbrauch scheinen in den Berichten über neue E-Bikes kaum eine Rolle zu spielen.

Ältere und leichtere Fahrer_innen sind aber oft mit den starken E-Motoren und dem hohen Gewicht überfordert. Weil genügend Kraft vorhanden ist, wird oft in zu grossen Gängen (an)gefahren. Dadurch ist der Verschleiss beim Antriebssystem und der Energieverbrauch unnötig hoch. Bei einer Treppe oder einem zu kurzen Perronlift wird das 27 Kilogramm schwere E-Bike zum Problem.

Für den durchschnittlichen Gebrauch (nicht Cargo/Anhänger/bergig) wären leichte E-Bikes mit leichter Fix-Gabel (16–18 kg) handlicher. Ein E-Motor von 40–50 Newtonmeter und ein kleinerer Akku (250–400 Wh) wären günstiger und ökologischer. Wer nicht im Gelände fährt, braucht nicht unbedingt eine Federgabel. Die neuen leichten Gravel-Reifen bieten einen guten Fahrkomfort.

Leider geht der Trend in die andere Richtung. Wie bei den Autos werden die E-Bikes immer stärker und schwerer. Bei den Rennrädern gibt es leichtere Antriebsvarianten. Leichte Alltags-E-Bikes mit Tiefeinstieg fehlen hingegen im Angebot.

Die schnelle technische Entwicklung hat zur Folge, dass auch die Lebensdauer der E-Bikes kürzer wird. Bei einem 5-jährigen E-Bike wird es sich kaum mehr lohnen, einen defekten Motor zu ersetzen. Dadurch steigt auch der Anteil der grauen Energie. Um so mehr würde es ökologisch und ökonomisch Sinn machen, bei den E-Bikes nur so wenig Material und Akkus wie nötig zu verbauen!

Dieter Beer ■



Eigerstrasse: Der breite und abgetrennte Veloweg erhöht die Sicherheit der Velofahrenden.



Pendler_innen nutzen den breiten Velostreifen in der Bundesgasse.

«JUNG GELERNT IST ALT GETAN»

Marieke Kruit (SP) steht seit Anfang Jahr an der Spitze der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern. Pro Velo Bern hat bei der Gemeinderätin mit niederländischen Wurzeln nachgefragt, wie es mit der Velo-Offensive weitergeht, welche Hindernisse es zu überwinden gibt und was Bern dabei von den Niederlanden lernen kann.

Marieke, deine Wurzeln liegen im Veloland Niederlande, du bist im autolastigen Berner Oberland aufgewachsen und lebst schon lange in der ÖV-Hauptstadt Bern. Für welches Verkehrsmittel schlägt dein Herz?

In der Stadt nutze ich in der Regel das E-Bike und den öv. Im Alltag bin ich viel mit meinem E-Bike unterwegs, damit ich zügig von A nach B komme und vielleicht auch noch Einkäufe transportieren kann. Immer wieder leihe ich auch eines unserer vielen Mietvelos aus. Über die Stadtgrenzen hinaus bin ich unterschiedlich unterwegs. Das Zauberwort für mich ist die multimodale Mobilität. So komme ich effizient von Tür zu Tür.

Du bist ausgebildete Psychotherapeutin. Was hat Velofahren für einen Einfluss auf die Psyche?

Es macht doch einfach glücklich! Ich finde es herrlich, an der Luft unterwegs zu sein, oder am Wochenende immer wieder neue, schöne Orte zu entdecken. Zudem ist erwiesen, dass sich regelmäßige Bewegung positiv auf die Psyche auswirkt.

Mit der Velo-Offensive hat Ursula Wyss dem Veloverkehr in Bern endlich mehr Priorität eingeräumt. Was können die Velofahrenden in den nächsten vier Jahren erwarten? Wie geht die Veloförderung trotz Sparpaket weiter?

Keine Frage: Die Velo-Offensive rollt weiter. Wir arbeiten weiterhin daran, die Velo-Infrastruktur sicherer und bequemer zu machen. Hier eine Auswahl von geplanten Projekten, die Velofahrenden Verbesserungen bringen werden: Drei Velohaupttrouten (Bethlehem – Brünnen, Bümpliz – Niederwangen und Länggasse), Verkehrsmassnahmen vom Bahnhofplatz bis zum Bollwerk oder der Umbau des Inselplatzes. Erwähnen möchte ich auch laufende Verbesserungen wie etwa die Verbreiterung der Radstreifen Papiermühlestrasse zwischen Rosengarten und Guisanplatz oder mehr Veloaufstellbereiche bei Knoten.

Wo siehst du in der Stadt Bern den grössten Handlungsbedarf bei der Infrastruktur für Velofahrende?

Es sollte – wo immer möglich – keine Mischflächen geben. Das ist auch für die Personen wichtig, die zu Fuss unterwegs sind. Ein grosses Thema in den kommenden Jahren sind zudem die Velo-Abstellplätze rund um den Bahnhof. Es braucht unbedingt mehr davon und ein gutes Parkierungskonzept.

Die Stadt strebt eine Infrastruktur für alle «von 8 bis 80» an. In unserer Umfrage haben aber nur gerade 30% der Teilnehmenden angegeben, dass sie sich in Bern auf dem Velo sicher fühlen. Was ist zu tun?

Die Infrastruktur für Velofahrende muss noch sicherer werden. Dort, wo Kinder und alte Menschen gefahrlos und entspannt auf dem Velo unterwegs sein können, sind wir auf dem richtigen Weg – deshalb eine Infrastruktur «von 8 bis 80». Breite Velowege, die nicht mit anderen Verkehrsteilnehmenden geteilt werden müssen, geben ein sicheres Gefühl. Wir haben mit unserer Velo-Offensive bereits an vielen Orten für mehr Sicherheit sorgen können. Es bleibt noch einiges zu tun, das ist ein laufender Prozess.

In den letzten Jahren konnten viele kleinere Verbesserungen für die Velofahrenden umgesetzt werden. Bei Grossprojekten wie der Sanierung der Thunstrasse, der Realisierung von Velohaupttrouten oder der Veloparkierung beim Bahnhof haben es die Veloanliegen aber immer noch sehr schwer. Werden andere Interessen im Zweifelsfall höher gewichtet?

Nein. Jedes Projekt muss einzeln angeschaut werden, da der zur Verfügung stehende Raum beschränkt ist. Wir versuchen alles, um dem Velo- und Fussverkehr den nötigen Platz einzuräumen. Dabei braucht es aber hin und wieder Kompromisse.

Was sind aus deiner Sicht die grössten Hindernisse bei der Veloförderung und wie können sie überwunden werden?

Keine Frage: der Platz. Oder besser gesagt, der beschränkte Platz in einer Stadt wie Bern. Das Bedürfnis nach Mobilität nimmt zu, der dafür zur Verfügung stehende Raum bleibt gleich gross. Das heisst, wir müssen gut überlegen, wie wir diesen kostbaren Raum sinnvoll verteilen.

Mit Corona hat der Veloverkehr nochmals stark zugenommen. Anders als in zahllosen Städten weltweit gab es in Bern aber keine temporären Massnahmen zugunsten von Velofahrenden (z.B. Popup-Bikelandes). Werden nun stattdessen definitive Massnahmen schneller umgesetzt?

Mit unserer Velo-Offensive waren wir in Bern bereits vor dem Corona-Stillstand ständig an der Arbeit, mit Sofortmassnahmen die Velo-Infrastruktur zu verbessern. So verbreiterten wir jüngst die Velospuren an der Bundesgasse und an der Eigerstrasse. Dank der Umorganisation der Fahrspuren auf der Lorrainebrücke haben die Velofahrenden auch dort mehr Platz. Wir tun, was in unseren Möglichkeiten steht, um die Veloinfrastruktur zu verbessern. In den meisten Fällen ist dafür allerdings ein Bewilligungsverfahren nötig (Verkehrs- oder Baupublikation). Es gibt auch kantonale und nationale Vorgaben, die eingehalten werden müssen.

Vor roten Ampeln verlieren Velofahrende in Bern viel Zeit und Energie, auch wenn es sonst kaum Verkehr hat. Können wir uns bald auf velofreundlichere Lichtsignalanlagen freuen?

Ja, seit Ende März sind bereits zahlreiche Ampeln in Bern neu beschildert. Bei entsprechender Signalisation dürfen Velofahrende neu bei Rot rechts abbiegen. Bis im Sommer ist an rund 80 Standorten, verteilt auf das ganze Stadtgebiet, das freie Rechtsabbiegen für Velofahrende erlaubt.

Das Berner Veloverleihsystem erfreut sich sehr grosser Beliebtheit, rentiert aber nicht. Wie geht es weiter? Steigt die Stadt als Geldgeberin ein, gibt es massive Preisaufschläge oder ist «Velo Bern» schon bald Geschichte?

Der Vertrag mit Publibike läuft noch bis Ende 2023. Darin verpflichtet sich Publibike, den Veloverleih bis zum Vertragsende zu den aktuellen Konditionen zu betreiben. Publibike ergänzt optimal eine stadtverträgliche Mobilität. Wir sind bereit, Publibike bei der Suche nach möglichen Partnern zu unterstützen.

Die Ausleihzahlen zeigen, dass die Bevölkerung den Veloverleih gut nutzt und schätzt. Wir wollen ein solches Angebot behalten, das Verleihsystem wird für die Zeit nach 2023 neu ausgeschrieben. Es wird sich zeigen, welche Anbieter zu welchen Konditionen offerieren werden.

Verkehrsplanung ist noch immer ein männerlastiges Fachgebiet. Wie wirkt sich das in der Praxis aus? Bewegen wir uns in einer «von Männern für Männer» geplanten Verkehrswelt?

Mir ist die Gleichstellung enorm wichtig. Die Frauen holen zum Glück auf. In der städtischen Verkehrsplanung ist die Hälfte der Stellen mit Frauen besetzt. Auf Stufe Projektleitung sind sieben Frauen tätig, und die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr wird von einer Frau geleitet. Der Wandel ist im Gang. In der Verkehrsplanung ist das Thema Diversität wichtig. Die Strassen der Zukunft sollen für vielfältige Lebensrealitäten gebaut werden. Frauen – und auch immer mehr Männer – begleiten zum Beispiel im Arbeitsalltag Kinder zu Betreuungsstätten. Solche Veränderungen müssen in die Verkehrsplanung einfließen, die Alltagswege werden komplexer.

Die Niederlande sind für ihre Velokultur bekannt. Was können Berner_innen diesbezüglich von den Niederländer_innen lernen?

Das Velofahren ist in den Niederlanden fester und selbstverständlicher Teil des Alltags – und zwar für alle. Das Erfolgsrezept ist die jahrzehntelange Förderung des Veloverkehrs durch einen konsequenten Ausbau der Velo-Infrastruktur. Wenn sich schon Kinder sicher, eigenständig und nebeneinander auf dem Velo fortbewegen können, werden sie auch als Jugendliche und Erwachsene nicht mehr vom Velo steigen. In den Niederlanden sagt man denn auch: Jung gelernt ist alt getan. ■



Marieke Kruit, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern

TRIEBHAUS.CH

Fahr mit am Berner Velofestival

5.9.2021 | hallovelo.be

Grosse «VELOPARADE»
Start 13.30 Uhr Bundesplatz

Partnergemeinden

Allmendingen | Bremgarten | Köniz | Muri-Gümligen | Ostermundigen | Rubigen | Worb | Zollikofen

Hauptsponsor

Host City

Co-Sponsoren

Medienpartner

Tourismuspartner

GEWINNE EINEN VELOPASS UND EIN STICKER-SET!

Alle Teilnehmenden, die alle Fragen richtig beantwortet haben, erhalten einen Velopass und ein Sticker-Set.

FRAGE 1

Wie nennt man den Apparat am Velo, der den Strom fürs Licht erstellt?

- A) Lichtmaschine
- B) Umwerfer
- C) Dynamo

FRAGE 2

Wie nennt man die Stäbe in den Rädern?

- A) Bolzen
- B) Speichen
- C) Drähte

FRAGE 3

Vor oder nach dem Pumpen überprüfst du ... im Reifen.

- A) den Luftdruck
- B) das Luftvolumen
- C) das Luftvorkommen

FRAGE 4

Wie viele Pumptracks gibt es in der Stadt Bern?

- A) 3
- B) 5
- C) 7

FRAGE 5

Darf man in den Berner Lauben Velo fahren?

- A) Ja
- B) Nein
- C) Nur, wenn es regnet.

FRAGE 6

Was ist ein Tandem?

- A) Ein Velo für zwei Personen
- B) Ein besonders schnelles Velo
- C) Ein Velo mit drei Rädern

FRAGE 7

Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, wenn:

- A) es die Eltern erlauben.
- B) sie sich unsicher fühlen.
- C) es keinen Veloweg oder Velostreifen gibt.

FRAGE 8

Was bedeutet dieses Schild?



- A) Velos müssen rechts abbiegen.
- B) Velos dürfen bei Rot rechts abbiegen.
- C) Nur für geübte Velofahrende.

Sende die Antworten zusammen mit deinem Namen und deiner Adresse an: Pro Velo Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern oder per E-Mail an dg@provelobern.ch. ■

ONLINE-ANGEBOT

FÜR KINDER UND JUGENDLICHE
Wir haben für dich Tipps und Tricks zum Velofahren sowie eine Übersicht mit Velo-Angeboten für Kinder und Jugendliche zusammengestellt.

Auch alle Texte aus dem Velojournal findest du unter provelobern.ch/kids

VELOPASS: LEO UND ISA SAMMELN ABZEICHEN

Wenn du schon einmal in einem Schwimm- oder Skikurs warst, dann kennst du dich mit Abzeichen und Sammelheften bestimmt aus. Ab sofort kannst du auch auf dem Velo

Abzeichen sammeln.

Zum Beispiel durch die Teilnahme an einem Fahrkurs von Pro Velo Bern (velokurs.ch) oder an einem Training bei der Swiss Bike Park Academy.

Hol dir das Sammelheft und halte deine Erfolge fest. velo-pass.ch



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@provelobern.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



Es weiss 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 Region Thun

Alle Kurse unter provelo-regionthun.ch

MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN 2021

Pro Velo Oberaargau

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

Pro Velo Region Thun

Montag, 30. August, 18.30 Uhr, Restaurant Rathaus, Gerberngasse 1, Thun

VELOBÖRSEN 2021

Bern und Thun: Samstag, 18. September

MIT PRO VELO EMMENTAL AUFSATTELN

Vorstandssitzungen PVE: Dienstag, 24. August | Mittwoch, 17. November
Jeweils um 19.30 Uhr. Infos siehe Website

Vereinsauflug Pro Velo Emmental: Sonntag, 29. August

SlowUp Emmental: abgesagt

ParkingDay Burgdorf: Freitag, 17. September.
umverkehr.ch/projekte/parking-day

Critical Mass/Veloplousch: an jedem letzten Freitag des Monats in Burgdorf um 18.30 Uhr.

Für Informationen, Fragen, Anmeldungen: provelo-emmental.ch

HALLO VELO! AM 5. SEPTEMBER

hallovelo.be

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 2021|4

Herausgeberin 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: Gabriella Bolliger (gb),
Elisa Schneeberger (es), Eva Pfarrwaller (ep),
Rita Kobler (rk), Jeremy Hackney (jh),
Markus Heinzer (mh), Matthias Rutishauser (mr),
Klaus Bangerter (kb), Dominik Guggisberg (dg),
Monika von Allmen (mva)
Lektorat: Christine Engel, Walter Pfäffli,
Chantal Fischer, Sven Schendekehl
Gestaltung: typisch.ch

VELOJOURNAL 2021|5

Anzeigenschluss: 19. August
Redaktionsschluss: 23. August
Erscheinen: 17. September

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

SAVAC
SKI+VELO-CENTER

Niederwangen | Bern | Ittigen | Belp

...bewegt Menschen

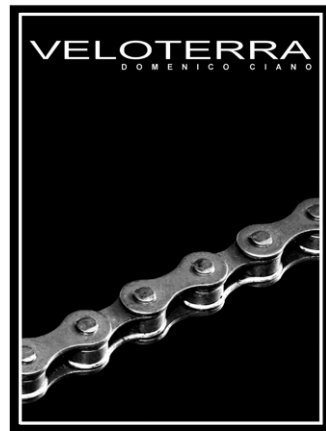
www.ski-velo-center.ch

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

medBASE

AKUPUNKTUR

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

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 Wangenstrasse 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



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