



# Befahrung von Velohaupttrouten mit Kindern und Jugendlichen

Bericht Mitwirkung

---

**Herausgeberin:** Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Effingerstrasse 19, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 70, [verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch), [www.bern.ch/velohauptstadt](http://www.bern.ch/velohauptstadt) ● **Bericht:** DOKimpuls, Fachstelle für Spiel- und Lebensraum von Kindern, Bern ● **Bilder:** DOKimpuls, Timo Huber ● **Bern, April 2022**

---

# Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Zusammenfassung</b>  | <b>4</b>  |
| <b>1 Einleitung</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1 Ausgangslage  | 5         |
| 1.2 Ziele der Kinder- und Jugendmitwirkung  | 5         |
| 1.3 Methodik  | 6         |
| 1.4 Stichprobe  | 6         |
| <b>2 Ergebnisse</b>   | <b>7</b>  |
| 2.1 Übersichtskarte Route 1 «Wankdorf»  | 7         |
| 2.2 Einzelne Abschnitte Route 1 «Wankdorf»  | 8         |
| 2.2.1 Abschnitt 1: Laubeggstrasse – Spitalackerstrasse                                  | 8         |
| 2.2.2 Abschnitt 2: Beundenfeldstrasse – Militärstrasse                                  | 10        |
| 2.2.3 Abschnitt 3: Tellstrasse  | 11        |
| 2.2.4 Abschnitt 4: Winkelriedstrasse  | 12        |
| 2.2.5 Abschnitt 5: Papiermühlestrasse   | 13        |
| 2.3 Übersichtskarte Route 2 «Ostring»   | 14        |
| 2.4 Einzelne Abschnitte Route 2 «Ostring»   | 15        |
| 2.4.1 Abschnitt 1: Schosshaldenstrasse – Seminarstrasse                                 | 15        |
| 2.4.2 Abschnitt 2: Thunplatz  | 17        |
| 2.4.3 Abschnitt 3: Thunplatz – Bürgerenziel<br>(via Kalcheggweg und Stauffacherstrasse) | 18        |
| 2.4.4 Abschnitt 4: Bürgerenziel   | 19        |
| 2.4.5 Abschnitt 5: Bürgerenziel – Freudenbergplatz                                      | 20        |
| 2.4.6 Abschnitt 6: Freudenbergplatz   | 21        |
| <b>3 Kommentare und Empfehlungen</b>  | <b>22</b> |
| <b>4 Anhang</b>   | <b>23</b> |

# Zusammenfassung

Die Stadt Bern hat im «UNICEF Aktionsplan für eine kinderfreundliche Gemeinde 2021–2024» (Stadt Bern, 2020) festgehalten, dass Kinder und Jugendliche bei der Planung von Velowegen/Velostrassen miteinbezogen werden sollen. Dazu wurde im September 2021 eine Befahrung der Veloinfrastruktur mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt. Teilgenommen haben 11 Mädchen und 15 Jungen der Schule Laubegg im Alter von 9 – 15 Jahren. Ziel war, die Velohaupttrouten «Wankdorf» und «Ostring» einem Qualitätscheck zu unterziehen und die Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen in die weitere Planung aufzunehmen.

Die Befahrungen haben ergeben, dass eine Veloinfrastruktur mit klarer Führung, separaten, vom motorisierten Verkehr getrennten Velostreifen/Velowegen essenziell ist für das Sicherheitsempfinden der Kinder und Jugendlichen. Nur bei einer sicheren Veloinfrastruktur ist es der Zielgruppe möglich, entspannt und mit Freude Velo zu fahren.

Diese Ergebnisse dienen als Grundlage für die Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern. Die Befahrungen haben dazu beigetragen, Sofortmassnahmen auf der Papiermühlestrasse zur Verbreiterung der Velostreifen und durchgängiger Markierung im Mai 2022 umzusetzen. 2022 sind weitere Befahrungen mit Kindern aus dem Stadtteil 6 vorgesehen.

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Stadt Bern ist bestrebt, zur Förderung der stadtverträglichen Mobilität den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 11% (Stand 2015) bis im Jahr 2030 auf 20% zu erhöhen. Ziel ist es, durchgängige, sichere und attraktive innerstädtische Veloverbindungen zu schaffen. Dieses Ziel wird unter Einbezug der Bevölkerung und unter dem Label «Velo-Offensive» verfolgt (mehr zur Velo-Offensive: <https://www.bern.ch/velohauptstadt/velo-offensive>).

Laut dem Masterplan Veloinfrastruktur Bern (Stadt Bern, TVS, 2020) soll die Infrastrukturplanung auf die Bedürfnisse der Nutzenden, d.h. der heutigen und der potenziellen Velofahrenden, abgestützt sein. Eine Massnahme im «UNICEF Aktionsplan für eine kinderfreundliche Gemeinde 2021–2024» (Stadt Bern, 2020) hat zum Ziel, dass Kinder und Jugendliche bei der Planung von Velowegen/Velostrassen einbezogen werden und ein Qualitätscheck aufgebaut wird. Die Mitwirkung u.a. von Kindern und Jugendlichen bei der Planung der Veloinfrastruktur in Bern ist somit in verschiedenen Grundlagendokumenten explizit festgehalten.

Im Rahmen der Velo-Offensive sollen denn auch Kinder und Jugendliche im Alter von 8 bis 15 Jahren die vorhandene Veloinfrastruktur bewerten, ihre Anliegen und Bedürfnisse äussern und Verbesserungsvorschläge anbringen können. Im Fokus steht dabei die Verkehrssicherheit. Aber auch die Aufenthaltsqualität sowie die «Bespielbarkeit» der Strassen sind wichtige Qualitätskriterien, damit sich Kinder und Jugendliche auf dem Fahrrad wohl fühlen. Das heisst, die Stadt will eine Veloinfrastruktur bauen, die sich explizit auch für Kinder und Jugendliche eignet und die auch Platz bietet für Gespräche und spielerische Aktivitäten. Zur Infrastruktur gehören breite Radwege und Radstreifen zum Nebeneinanderfahren und Velostrassen in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen mit Tempo 20.

## 1.2 Ziele der Kinder- und Jugendmitwirkung

Die Stadt Bern will mit ihrer Veloinfrastruktur den Kindern und Jugendlichen sichere Möglichkeiten für unabhängige Mobilität, Bewegung und freies Spiel bieten. Ziele der Mitwirkung:

- Die Verkehrsplanung erhält von Kindern und Jugendlichen direkte Aussagen zu ihren Bedürfnissen an die Gestaltung der Velohaupttrouten.
- Die Verkehrsplanung erhält eine Bewertung der vorhandenen Veloinfrastruktur durch die velofahrenden Kinder und Jugendlichen.
- Die Planung ist breit abgestützt, Bestätigungen oder Widersprüche sind erkannt.
- Die Anliegen der Kinder und Jugendlichen sind in der weiteren Planung der Velohaupttrouten der Stadt Bern adäquat berücksichtigt.

### 1.3 Methodik

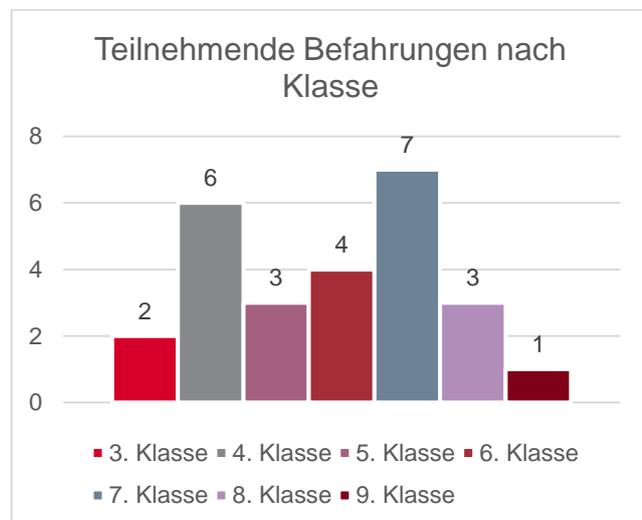
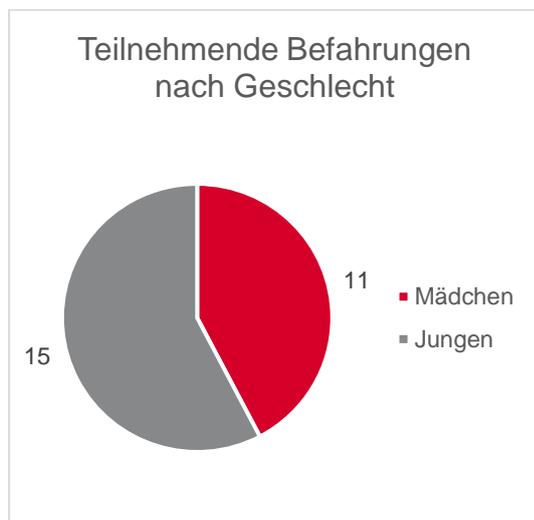
Am 20. und 21. September 2021 wurden sechs Befahrungen in Kleingruppen mit zwei bis sechs Schüler\*innen und zwei Erwachsenen durchgeführt. Die Befahrungen wurden von Fachpersonen des Dachverbands für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern und der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern durchgeführt. Die Planung der Befahrungen erfolgte in enger Absprache mit der Kantonspolizei Bern und Pro Velo Bern. Der Zugang zu den Kindern erfolgte über die Schulleitung der Schule Laubegg.

Für die Befahrungen wurden Teile von Velohaupttrouten und Quartierstrassen befahren. Dabei war es wichtig, dass möglichst kontrastreiche Abschnitte befahren wurden. Die Kinder haben mit ihren eigenen Velos an den Befahrungen teilgenommen. Ausgestattet waren sie jeweils mit Sicherheitsweste und Fahrradhelm. Die Befahrungen haben 90 Minuten gedauert.

Die Befahrungen führten jeweils entlang einer der beiden Routen «Wankdorf» oder «Ostring» (Details siehe nachfolgende Übersichtskarten). Start- und Endpunkt war jeweils das Schulhaus Laubegg. Anhand eines im Vorfeld erstellten Fragebogens (siehe Anhang) wurden die Kinder und Jugendlichen an definierten Haltepunkten zu den abgefahrenen Abschnitten befragt.

### 1.4 Stichprobe

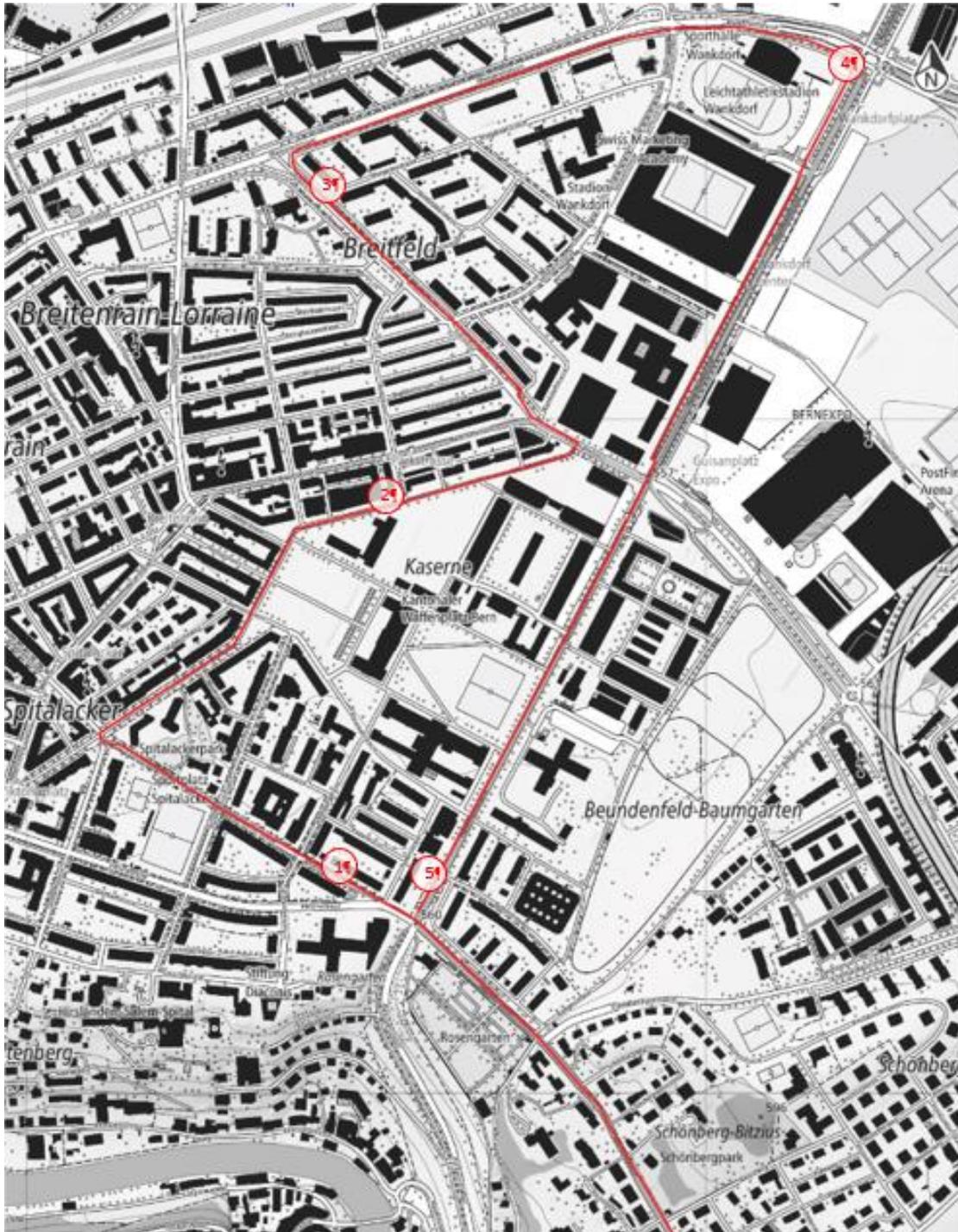
Insgesamt haben 26 Schüler\*innen an der Befahrung teilgenommen.



## 2 Ergebnisse

### 2.1 Übersichtskarte Route 1 «Wankdorf»

Route   
Haltepunkte ① bis ⑤



## 2.2 Einzelne Abschnitte Route 1 «Wankdorf»

Die Bewertungen der einzelnen Abschnitte der Route 1 «Wankdorf» erfolgten durch 15 Schüler\*innen anhand des Ampelsystems:

rot = gar nicht sicher, orange = mittel sicher, grün = sehr sicher

### 2.2.1 Abschnitt 1: Laubeggstrasse – Spitalackerstrasse



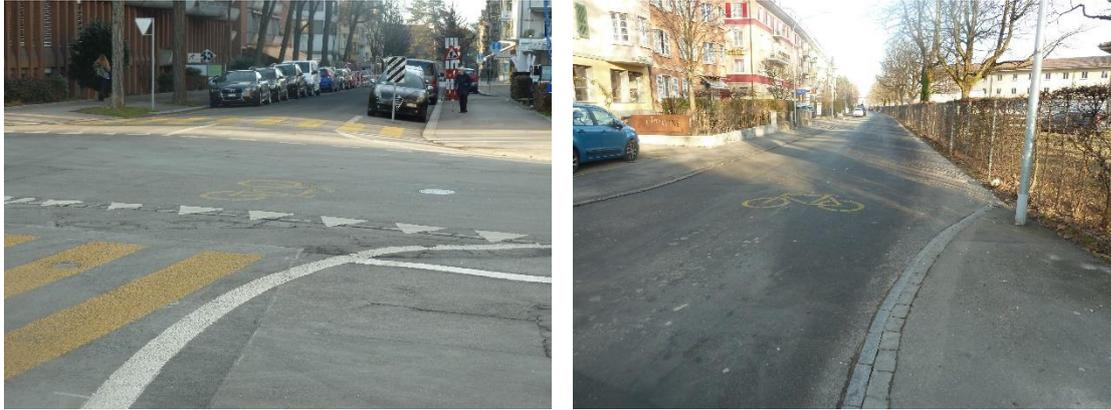
#### Gesamtbeurteilung Abschnitt Laubeggstrasse – Spitalackerstrasse:

Die Laubegg- und Spitalackerstrasse wird mehrheitlich als mittel sicher bis sehr sicher beurteilt. Breite Velostreifen und rote Markierungen werden positiv gewertet. Die Kreuzungen sind (zu) anspruchsvoll mit vielen Autos und Unklarheit, wo mit dem Velo gefahren werden soll. Dies braucht viel Konzentration und macht Angst. Bemängelt wird auch die fehlende Aufenthaltsqualität durch zu viele Autos (Lärm, Sicherheit). Vorschläge zur Verbesserung sind ein separater Veloweg, autofreie Bereiche sowie mehr Piktogramme und Bodenmarkierung auf Velostreifen.

| Kategorie            | Bewertung | Bewertung      |                |                   |                | Kommentare   |
|----------------------|-----------|----------------|----------------|-------------------|----------------|--|
|                      |           | 6. Kl.<br>4 TN | 7. Kl.<br>6 TN | 8./9. Kl.<br>5 TN | Total<br>15 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>    | ● (gelb)  | 0              | 2              | 2                 | 4              | → bei Kreuzung Laubeggstr./ Papiermühlestr. unklar, wie einspuren für geradeaus<br>→ rechter Abbieger zu NPZ für Velos / Autos nicht klar<br>→ unangenehm, wenn Autos kurz vor einem Velo kreuzen (wollen), Abzweiger Galgenfeld |
|                      | ● (grün)  | 4              | 4              | 3                 | 11             | → wenig Autos<br>→ Sicherheitsgefühl am rechten Rand am besten<br>→ gute, breite Velostreifen auf Laubeggstr.<br>→ die roten Markierungen auf Velostreifen sind sehr hilfreich für Velos, aber auch für die Autos                |
| <b>Orientierung</b>  | ● (gelb)  | 0              | 4              | 1                 | 5              | → Unklarheit bei Kreuzung, wo/wie muss ich fahren?<br>→ Haltebalken Kreuzung Laubeggstr. / Ostermundigenstr. unklar  |
|                      | ● (grün)  | 4              | 2              | 0                 | 6              |  |
| <b>Konzentration</b> | ● (gelb)  | 0              | 1              | 5                 | 6              | → ohne Begleitung evtl. gefährlicher eingeschätzt, so klare Spur   |

|                                     |   |   |   |   |    |   |
|-------------------------------------|---|---|---|---|----|---|
|                                     |   |   |   |   |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ bei Kreuzung kommen Autos von allen Seiten, man muss sehr konzentriert sein</li> <li>→ am Anfang vom Schulhaus auf Laubeggstr. gut, breite Velostreifen, später enger, braucht mehr Konzentration</li> </ul> |
|                                     |  | 4 | 5 | 0 | 9  | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ breite Velostreifen</li> <li>→ als Schulweg gut bekannt</li> </ul>   |
| <b>Kommunikation</b>                |  | 2 | 4 | 5 | 11 | → es ist zu laut zum Kommunizieren  |
|                                     |  | 2 | 2 | 0 | 4  |   |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>          |  | 4 | 5 | 5 | 14 | → es hat zu viel Verkehr, höchstens im Rosengarten oder im Obstberg eine Pause machen   |
|                                     |  | 0 | 1 | 0 | 1  |   |
| <b>Veränderungs-<br/>vorschläge</b> |   |   |   |   |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ separater Veloweg</li> <li>→ autofrei</li> <li>→ besser separate Veloführung bei kleiner Strasse mit Bäumen statt auf Strasse</li> <li>→ mehr Piktogramme und Bodenmarkierung auf Velostreifen</li> </ul>    |

## 2.2.2 Abschnitt 2: Beundenfeldstrasse – Militärstrasse



### Gesamtbeurteilung Abschnitt Beundenfeldstrasse – Militärstrasse:

Die Beundenfeld- und Militärstrasse wird mehrheitlich sehr sicher und zum Teil als mittel sicher beurteilt. Die breite, übersichtliche Strasse mit geringen Autoverkehrsmengen und tiefem Tempo ermöglicht ein sicheres, entspanntes (Nebeneinander-)Fahren. Parkierte Autos werden als unangenehm empfunden und sobald es Autoverkehr hat, muss man aufpassen. Die Aufenthaltsqualität ist gut.

| Kategorie                     | Bewertung | Bewertung      |                |                   |                | Kommentare  |
|-------------------------------|-----------|----------------|----------------|-------------------|----------------|---|
|                               |           | 6. Kl.<br>4 TN | 7. Kl.<br>6 TN | 8./9. Kl.<br>5 TN | Total<br>15 TN |   |
| <b>Sicherheit</b>             |           | 0              | 1              | 1                 | 2              | → Autos und Velos nicht getrennt<br>→ parkierte Autos sind etwas unangenehm<br>→ Strasse ist generell ruhig, aber es gibt Autos, die schnell fahren                 |
|                               |           | 4              | 5              | 4                 | 13             | → Autos fahren langsam<br>→ Vortritt Velo<br>→ flüssiges Fahren möglich<br>→ breite Strasse<br>→ geringe Verkehrsmenge<br>→ nebeneinander fahren gut möglich        |
| <b>Orientierung</b>           |           | 0              | 0              | 1                 | 1              | → was bedeutet genau das grosse Velopikto?  |
|                               |           | 4              | 6              | 4                 | 14             | → gut signalisiert<br>→ gut bekannt, ruhig, im Quartier<br>→ gut signalisiert   |
| <b>Konzentration</b>          |           | 0              | 1              | 1                 | 2              | → wenn es Autos hat, muss man aufpassen   |
|                               |           | 4              | 5              | 4                 | 13             | → auf Velostrassen automatisch entspannter zum Fahren<br>→ Sicherheitsgefühl aufgrund Platzverhältnisse automatisch grösser<br>→ einfach, weil ruhig, wenig Verkehr |
| <b>Kommunikation</b>          |           | 0              | 0              | 3                 | 3              | → teilweise zu laut wegen Autos / LKW   |
|                               |           | 4              | 6              | 2                 | 12             | → nebeneinanderfahren teilweise möglich, dann gut möglich zu kommunizieren<br>→ reden gut möglich, da sicher gefühlt  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    |           | 0              | 0              | 1                 | 1              |   |
|                               |           | 0              | 0              | 4                 | 4              | → Bereitschaft zum Verweilen da<br>→ Anhalten bei einem Bänkli im Quartier oder Kasernenwiese   |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |                |                |                   |                | → autofrei  |

### 2.2.3 Abschnitt 3: Tellstrasse



#### Gesamtbeurteilung Abschnitt Tellstrasse:

Die Tellstrasse wird als sehr sicher beurteilt. Die Jugendlichen fühlen sich wohl auf dem separaten Radweg. Sie können angstfrei und entspannt fahren und miteinander kommunizieren. Gewünscht sind mehr Möglichkeiten, um abzusteigen und Pause zu machen (anstelle von Parkplätzen).

| Kategorie                     | Bewertung |        |        |           |       | Kommentare   |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|-----------|-------|--|
|                               |           | 6. Kl. | 7. Kl. | 8./9. Kl. | Total |  |
|                               |           | 4 TN   | 6 TN   | 5 TN      | 15 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>             | ●         | 0      | 3      | 0         | 3     |  |
|                               | ●         | 4      | 3      | 5         | 12    | → separate Velospur (baulich getrennt) ist sehr angenehm<br>→ keine Angst vor den Autos  |
| <b>Orientierung</b>           | ●         | 4      | 1      | 0         | 5     | → Baustelle Tellstrasse (temporär!): unklare Wegführung  |
|                               | ●         | 0      | 5      | 0         | 5     |  |
| <b>Konzentration</b>          | ●         | 4      | 6      | 5         | 15    | → sehr entspannt, da separiert von Autos   |
| <b>Kommunikation</b>          | ●         | 4      | 6      | 5         | 15    | → gut möglich, da sehr sicher  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ●         | 0      | 2      | 0         | 2     |  |
|                               | ●         | 1      | 2      | 4         | 7     | → eigentlich gemütlich, da entspannt, aber es fehlen Sitzgelegenheiten für eine Pause<br>→ zu wenig Sitzgelegenheiten, viele parkierte Autos |
|                               | ●         | 3      | 2      | 1         | 6     | → die vielen Bäume sind schön  |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |        |        |           |       | → Bänkli und Pingpong Tisch  |

## 2.2.4 Abschnitt 4: Winkelriedstrasse



### Gesamtbeurteilung Abschnitt Winkelriedstrasse:

Die Winkelriedstrasse wird als sehr sicher und zum Teil mittel sicher beurteilt. Auf dem getrennten Veloweg kann entspannt gefahren und sogar kommuniziert werden. Die Bäume sind schön. Als Mängel genannt werden der Verkehr, der Lärm und die Unsicherheit, wo der Veloweg wieder auf die Strasse geführt wird. Es wird zusätzlich gewünscht, die Markierung im Bereich der öV-Haltestelle zu verbessern.

| Kategorie                     | Bewertung |        |           |       |   | Kommentare |
|-------------------------------|-----------|--------|-----------|-------|---|------------|
|                               | 6. Kl.    | 7. Kl. | 8./9. Kl. | Total |   |            |
|                               | 4 TN      | 6 TN   | 5 TN      | 15 TN |   |            |
| <b>Sicherheit</b>             | ● 4       | 0      | 5         | 9     | → neue Situation mit Querung Fussgänger*innen bei ÖV-Haltestellen<br>→ erster Abschnitt getrennter Veloweg vom übrigen Verkehr, sehr angenehm   |            |
| <b>Orientierung</b>           | ● 4       | 0      | 5         | 9     |   |            |
| <b>Konzentration</b>          | ● 2       | 0      | 2         | 4     | → Abschnitt, wo Velo wieder auf Strasse geführt wird, braucht Konzentration<br>→ es hat viel Verkehr, aufpassen, wo separater Veloweg wieder auf Strasse kommt  |            |
|                               | ● 2       | 0      | 3         | 5     | → bei separatem Veloweg sehr entspannt<br>→ einfach, gut gekennzeichnet   |            |
| <b>Kommunikation</b>          | ● 2       | 0      | 2         | 4     | → zweiter Abschnitt nicht geeignet, zu viel Konzentration erforderlich<br>→ Autolärm gross, nicht wie im Quartier   |            |
|                               | ● 2       | 0      | 3         | 5     | → erster Abschnitt zum Reden geeignet, da wenig Konzentration erforderlich<br>→ teilw. kann man nebeneinander fahren  |            |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ● 2       | 0      | 0         | 2     |   |            |
|                               | ● 2       | 0      | 4         | 6     | → an Strasse nicht schön zum Verweilen, zu laut   |            |
|                               | ● 0       | 0      | 1         | 1     | → Bäume sind schön  |            |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |        |           |       | → bessere Markierung im Bereich der ÖV-Haltestellen, Schild für Kinder zu hoch, Bodenmarkierung (Ausrufezeichen) unklar<br>→ Hinweis vor querenden Fussgänger*innen sollte früher kommen, Tafel und Bodenmarkierung knapp vor der Haltestelle |            |

## 2.2.5 Abschnitt 5: Papiermühlestrasse



### Gesamtbeurteilung Abschnitt Papiermühlestrasse:

Die Papiermühlestrasse hat viele gute, wie auch ungenügende Bewertungen erhalten. Als kritisch beurteilt werden schmale Velospuren, viel Verkehr, Tramschienen, Autolärm und zu viele Markierungen und Optionen mit unklarer Veloführung. Gewünscht werden ein separater Veloweg oder eine breitere Velospur, längere Grünphasen für Velos bei der Kreuzung, eine Verbesserung der Signalisation fürs Fahren hinter den Haltestellen und das Angebot einer guten Veloführung (statt mehrerer unklarer Optionen).

| Kategorie                     | Bewertung | Bewertung |        |           |       | Kommentare   |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|-----------|-------|--|
|                               |           | 6. Kl.    | 7. Kl. | 8./9. Kl. | Total |  |
|                               |           | 4 TN      | 6 TN   | 5 TN      | 15 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>             |           | 4         | 2      | 3         | 9     | → sehr schmale Velospur<br>→ viel Verkehr<br>→ Tramschienen<br>→ etwas eng wegen Tramschienen, Bordsteinkante hoch   |
|                               |           | 0         | 4      | 2         | 6     |  |
| <b>Orientierung</b>           |           | 2         | 0      | 1         | 3     | → es hat zu viele Markierungen / Optionen (u.a. Papiermühlestr. Höhe Wankdorf-Stadion: Velospur auf Strasse, Velofahren erlaubt auf Trottoir, wo besser?)<br>→ wieder auf Papiermühlestr. einspuren (Höhe Guisanplatz) von Trottoir herausfordernd   |
|                               |           | 2         | 0      | 4         | 6     |  |
| <b>Konzentration</b>          |           | 0         | 0      | 5         | 5     | → viel Verkehr, Kreuzung Papiermühlestr. / Laubeggstr., komplex  |
| <b>Kommunikation</b>          |           | 4         | 0      | 0         | 4     | → Autolärm zu gross  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    |           | 0         | 0      | 4         | 4     |  |
|                               |           | 0         | 0      | 1         | 1     |  |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |           |        |           |       | → separater Veloweg<br>→ breitere Velospur<br>→ längere Grünphasen für Velos bei Papiermühlestr. auf Laubeggstr.<br>→ Signalisation verbessern für Fahren hinter Tramhaltestelle (Höhe Wankdorfplatz Richtung Wankdorf-Stadion)<br>→ möglichst nicht mehrere Optionen (Velospur auf Strasse, Befahren des Trottoirs erlaubt), sondern nur eine |

## 2.3 Übersichtskarte Route 2 «Ostring»

Route   
Haltepunkte ① bis ⑥



## 2.4 Einzelne Abschnitte Route 2 «Ostring»

Die Bewertungen der einzelnen Abschnitte der Route 2 «Ostring» erfolgten durch 13 Schüler\*innen anhand des Ampelsystems:

rot = gar nicht sicher, orange = mittel sicher, grün = sehr sicher

### 2.4.1 Abschnitt 1: Schosshaldenstrasse – Seminarstrasse



#### Gesamtbeurteilung Abschnitt Schosshaldenstrasse – Seminarstrasse:

Die Schosshalden- und die Seminarstrasse werden mehrheitlich als sehr sicher und zum Teil als mittel sicher beurteilt. Die Jugendlichen finden die Strecke einfach, weil sie den Weg gut kennen (Schulweg). Positiv erwähnt werden wenig Autoverkehr und schöner Raum in der Seminarstrasse. Kritische Punkte sind das Linksabbiegen beim Knoten, die vielen Parkplätze und damit enge Fahrbahn (Seminarstrasse) und auf der Schosshaldenstrasse die fehlende Möglichkeit zum Kommunizieren.

| Kategorie            | Bewertung | Bewertung |        |        |       | Total  | Kommentare |
|----------------------|-----------|-----------|--------|--------|-------|--|------------|
|                      |           | 3. Kl.    | 4. Kl. | 5. Kl. |       |  |            |
|                      |           | 2 TN      | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |  |            |
| <b>Sicherheit</b>    | ●         | 0         | 0      | 1      | 1     | → bei Linksabbiegen etwas unsicher   |            |
|                      | ●         | 2         | 6      | 2      | 10    | → ist Schulweg, den Weg also schon oft befahren ( <i>Beobachtung Begleitperson: bei Linksabbiegen viele falsch eingespurt</i> )<br>→ wenig Autos<br>→ Velokurs gemacht, deshalb klar bzgl. Linksabbiegen (1 TN)<br>→ parkierte Autos in Seminarstr. sind etwas störend (Sicht eingeschränkt) |            |
| <b>Orientierung</b>  | ●         | 2         | 6      | 3      | 11    | → Einspuren für Linksabbiegen von Schosshaldenstr. in Seminarstr. herausfordernd, sonst einfach<br>→ Weg ist allen bekannt   |            |
| <b>Konzentration</b> | ●         | 1         | 0      | 2      | 3     | → wegen Parkplätzen, die in Strassenraum ragen, relativ enge Fahrbahn und schlechte Übersicht  |            |
|                      | ●         | 1         | 6      | 1      | 8     | → wenig Autos  |            |
| <b>Kommunikation</b> | ●         | 2         | 6      | 1      | 9     | → auf Schosshaldenstr. nicht möglich, zu eng   |            |
|                      | ●         | 0         | 0      | 2      | 2     | → auf Seminarstr. Kommunikation gut möglich, da es weniger Konzentration braucht   |            |

|                                     |   |   |   |   |   |   |
|-------------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>Aufenthaltsqualität</b>          |  | 0 | 1 | 0 | 1 |   |
|                                     |  | 0 | 1 | 3 | 4 | → Seminarstrasse lädt zum Verweilen ein   |
| <b>Veränderungs-<br/>vorschläge</b> |   |   |   |   |   | → Velostreifen / Velospur<br>→ Parkplätze in Seminarstr. nur am Rand, da sonst Sicht beeinträchtigt ist<br>→ Fahrbahn auf Seminarstr. breiter<br>→ Velostreifen auf Seminarstr. |

## 2.4.2 Abschnitt 2: Thunplatz

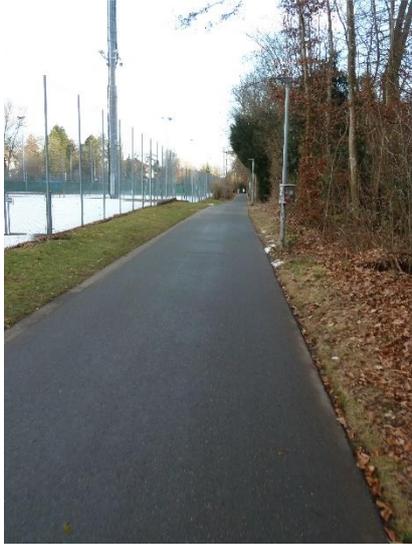


### Gesamtbeurteilung Abschnitt Thunplatz:

Der Thunplatz wird als gar nicht sicher bis mittel sicher beurteilt. Einige Kinder haben auch die Bewertung sehr sicher gewählt, da sie das Velo einfach über die Fussgängerstreifen stossen. Bemängelt werden die schwierige Einfahrt in den Kreisel und die fehlenden Velostreifen. Es ist nicht klar, wer wo fährt. Kritisiert wurde zudem der Verkehrslärm. Die Jugendlichen fordern eine bessere Trennung von Velos und Autos, ein tieferes Tempo und eine bessere Erkennlichkeit. Dazu kommen Markierungen oder Velostreifen oder gar ein baulich getrennter Weg in Frage.

| Kategorie                     | Bewertung | Bewertung |        |        |       | Kommentare   |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|--------|-------|--|
|                               |           | 3. Kl.    | 4. Kl. | 5. Kl. | Total |  |
|                               |           | 2 TN      | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>             | ●         | 1         | 0      | 1      | 2     | → Einfahrt in Kreisel schwierig, da keine Ampel für Einfahrt aus Seminarstr.<br>→ Velostreifen von Kirchenfeldstr. endet im Nichts und Bus fährt bis an den Rand des Kreisels  |
|                               | ●         | 1         | 3      | 1      | 5     | → es gibt keinen Velostreifen im Kreisel<br>→ unklar, wer wo fährt   |
|                               | ●         | 0         | 3      | 1      | 4     | → ich gehe einfach zu Fuss über die Fussgängerstreifen   |
| <b>Orientierung</b>           | ●         | 0         | 4      | 0      | 4     |  |
|                               | ●         | 0         | 1      | 0      | 1     |  |
|                               | ●         | 0         | 1      | 0      | 1     |  |
| <b>Konzentration</b>          |           |           |        |        |       | Keine Bewertungen  |
| <b>Kommunikation</b>          |           |           |        |        |       | Keine Bewertungen  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ●         | 0         | 6      | 0      | 6     | → sehr laut  |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |           |        |        |       | → bessere Trennung von Velos und Autos<br>→ generell langsames Tempo für die Autos<br>→ Velostreifen auch im Kreisel<br>→ Velo-Piktogramme grösser und auffrischen<br>→ ein baulich ganz getrennter Weg für die Velos wäre das Beste |

### 2.4.3 Abschnitt 3: Thunplatz – Bürgerenziel (via Kalcheggweg und Stauffacherstrasse)



#### Gesamtbeurteilung Abschnitt Thunplatz – Bürgerenziel (via Kalcheggweg und Stauffacherstrasse):

Der Kalcheggweg und die Staufferstrasse werden als sehr sicher beurteilt (mit wenigen Nennungen mittel sicher). Die Veloführung entlang der Tennisplätze ohne Autos wird positiv bewertet. Die Bänkli bei den Tennisplätzen sind gemütlich. Der Abschnitt wird als zu kurz befunden und das Einbiegen auf die Brunnadernstrasse ist kritisch.

| Kategorie                     | Bewertung |        |        |        |       | Kommentare   |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|-------|--|
|                               |           | 3. Kl. | 4. Kl. | 5. Kl. | Total |  |
|                               |           | 2 TN   | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>             | ●         | 0      | 1      | 0      | 1     | → bei Einbiegen auf Brunnadernstr. unsicher                                |
|                               | ●         | 2      | 5      | 3      | 10    | → wenig Autos<br>→ entlang der Tennisplätze sehr angenehm, keine Autos     |
| <b>Orientierung</b>           | ●         | 2      | 6      | 3      | 11    |  |
| <b>Konzentration</b>          | ●         | 0      | 0      | 1      | 1     | → bei Einbiegen auf Brunnadernstr. Autos im Rücken (von rechts) unangenehm |
|                               | ●         | 2      | 0      | 2      | 4     | → keine Autos bei Tennisplätzen, sehr entspannt                            |
| <b>Kommunikation</b>          | ●         | 2      | 0      | 1      | 3     | → Abschnitt entlang Tennisplätzen zu kurz zum Kommunizieren                |
|                               | ●         | 0      | 0      | 2      | 2     |  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ●         | 0      | 1      | 3      | 4     | → Bänkli bei Tennisplätzen sind gemütlich                                  |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |        |        |        |       |  |

## 2.4.4 Abschnitt 4: Burgernziel



### Gesamtbeurteilung Abschnitt: Burgernziel

Der Burgernzielkreisel wurde von keinem der Teilnehmenden (3. – 5. Klasse) bisher selbstständig mit dem Velo befahren. Das Fahren im Kreisel wird als sehr anspruchsvoll beurteilt mit zu vielen Autos und Trams, die schnell fahren.

| Kategorie                     | Bewertung |        |        |        |       | Kommentare   |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|-------|--|
|                               |           | 3. Kl. | 4. Kl. | 5. Kl. | Total |  |
|                               |           | 2 TN   | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |  |
| <b>Sicherheit</b>             | ●         | 0      | 6      | 0      | 6     | → bisher niemand selbständig mit dem Velo befahren, nur in Begleitung, meist abgestiegen und über Fussgängerstreifen<br>→ sehr viele Autos & Trams |
|                               | ●         | 2      | 1      | 1      | 4     | → viele Autos, schnell<br>→ in Kreisel fahren ohne Ampel sehr anspruchsvoll  |
|                               | ●         | 0      | 0      | 2      | 2     |  |
| <b>Orientierung</b>           | ●         | 0      | 6      | 0      | 6     |  |
|                               | ●         | 0      | 0      | 3      | 3     | → Velomarkierungen sind hilfreich  |
| <b>Konzentration</b>          | ●         | 1      | 0      | 0      | 1     |  |
|                               | ●         | 1      | 0      | 3      | 4     |  |
| <b>Kommunikation</b>          | ●         | 0      | 0      | 3      | 3     | → Reden geht nicht, ausser ein Veloprofi vielleicht  |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ●         | 0      | 0      | 2      | 2     | → es ist zu laut   |
|                               | ●         | 0      | 0      | 1      | 1     | → die Bänkli bei der Kirche sind gemütlich   |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |        |        |        |       | → Velospur am rechten Rand im Kreisel wäre gut   |

## 2.4.5 Abschnitt 5: Bürgerziel – Freudenbergplatz



### Gesamtbeurteilung Abschnitt: Bürgerziel – Freudenbergplatz

Die Fahrt bis zum Ostring wird als sehr sicher beurteilt. Der separate, breite Veloweg ohne Autos wird geschätzt. Die Kinder fanden jedoch, es sei zu laut und die Luftqualität sei schlecht. Ein Verbesserungsvorschlag war, den Autos klar zu signalisieren, wo sie parkieren dürfen, und Velopiktogramme auf den Veloweg zu markieren.

| Kategorie                     | Bewertung | Bewertung |        |        |       | Kommentare  |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|--------|-------|---|
|                               |           | 3. Kl.    | 4. Kl. | 5. Kl. | Total |   |
|                               |           | 2 TN      | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |   |
| <b>Sicherheit</b>             | ●         | 2         | 6      | 3      | 11    | → separater, breiter Veloweg, von Autos baulich getrennt, sehr angenehm<br>(Beobachtung Begleitperson: teilweise parkierte Autos auf Velospur)  |
| <b>Orientierung</b>           | ●         | 2         | 6      | 3      | 11    | → klare Signaletik, klar auch, wo Velofahrer*innen und wo Fussgänger*innen<br>(Beobachtung Begleitperson: Kinder und Jugendliche teilweise auch auf Spur für Fussgänger*innen gefahren) |
| <b>Konzentration</b>          | ●         | 0         | 6      | 3      | 9     | → wenig Konzentration nötig, da separater Veloweg   |
| <b>Kommunikation</b>          | ●         | 0         | 0      | 3      | 3     |   |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    | ●         | 0         | 6      | 0      | 6     | → sehr laut & stinkig   |
|                               | ●         | 2         | 0      | 1      | 3     | → nicht gemütlich, zu laut  |
|                               | ●         | 0         | 0      | 1      | 1     | → auf Mäuerchen bei Häusern evtl. eine Pause machen   |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |           |        |        |       | → Autos klar signalisieren, wo sie parkieren können (nicht auf Velospur!)<br>→ Verbotsschilder für Autos machen oder Velo-Piktogramme auf Veloweg                                       |

## 2.4.6 Abschnitt 6: Freudenbergplatz



### Gesamtbeurteilung Abschnitt: Freudenbergplatz

Der Abschnitt Freudenbergerplatz wird als gar nicht bis mittel sicher beurteilt. Es hat viel Verkehr, die Autos fahren extrem schnell Richtung Autobahn und das Fahren in der «Sandwichposition» wird als unangenehm empfunden. Gewünscht wird ein Velostreifen, der nicht von Autos gequert werden muss und Signale, die auf die Velofahrenden aufmerksam machen.

| Kategorie                     | Bewertung |        |        |        |       | Kommentare  |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|-------|---|
|                               |           | 3. Kl. | 4. Kl. | 5. Kl. | Total |   |
|                               |           | 2 TN   | 6 TN   | 5 TN   | 13 TN |   |
| <b>Sicherheit</b>             |           | 0      | 2      | 0      | 2     | → sehr viele Autos aus allen Richtungen   |
|                               |           | 0      | 4      | 2      | 6     | → «Sandwichposition» unangenehm, wenn links und rechts von einem Autos fahren<br>→ Autos, die auf die Autobahn auffahren, sind schon extrem schnell               |
| <b>Orientierung</b>           |           | 0      | 3      | 0      | 3     | (Beobachtung Begleitperson: Veloampel zum Einspuren vom separaten Veloweg auf die Velospur auf der Strasse wurde von vielen Kindern / Jugendlichen nicht gesehen) |
|                               |           | 0      | 0      | 2      | 2     |   |
| <b>Konzentration</b>          |           |        |        |        |       | Keine Bewertungen   |
| <b>Kommunikation</b>          |           |        |        |        |       | Keine Bewertungen   |
| <b>Aufenthaltsqualität</b>    |           | 0      | 6      | 0      | 6     |   |
| <b>Veränderungsvorschläge</b> |           |        |        |        |       | → Velostreifen, der nicht von Autos gequert werden muss<br>→ Signale, die auf die Velofahrer*innen aufmerksam machen  |

### 3 Kommentare und Empfehlungen

Die dargestellten Ergebnisse entsprechen den Äusserungen der Kinder und Jugendlichen. Die Kritikpunkte und Veränderungsvorschläge zu den einzelnen Abschnitten sprechen für sich. An dieser Stelle wird deshalb nur noch auf wenige übergreifende Punkte eingegangen, die auf Beobachtungen und Interpretationen der Begleitpersonen beruhen.

- Das Fahren in der «Sandwichposition», also zwischen Autos links und rechts, behagte den Kindern und Jugendlichen nicht und viele waren beim Fahren auf solchen Abschnitten unsicher.
- Eine «sichere» Veloinfrastruktur mit separatem, vom motorisierten Verkehr getrenntem Veloweg, hat dazu geführt, dass sich die Kinder und Jugendlichen entspannen und gelegentlich auch miteinander unterhalten konnten.
- Eine dosiert eingesetzte Signaletik hat die Kinder und Jugendlichen in ihrem Fahrverhalten sehr unterstützt. Eine klare Streckenführung ist enorm wichtig.
- Insbesondere jüngere Verlofahrer\*innen haben gerade Strecken oftmals sicherer wahrgenommen als kurvige, selbst wenn eine kurvige Strecke teilweise eine bessere Veloinfrastruktur geboten hat.
- Übung und Routine sind enorm wichtig für das Sicherheitsgefühl der Kinder und Jugendlichen.
- Neuralgische Stellen (Thunplatz, Burgernziel, Freudenbergerplatz, Knoten Laubegg-/Ostermundigenstrasse) wurden von den Kindern und Jugendlichen oftmals noch nie selbstständig befahren.
- Die Verkehrsmenge wie auch separate Fahrspuren (Velostreifen, abgetrennter Fahrweg) haben einen wesentlichen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Kinder und Jugendlichen.

# 4 Anhang

## 4.1 Fragebogen

### Velooffensive: Mitwirkung Kinder & Jugendliche, Befahrungen

| Bewertung   | Anzahl | Begründung (wieso / weshalb?) | Anzahl |
|---|--------|-------------------------------|--------|
|  |        |                               |        |
|   |        |                               |        |
|   |        |                               |        |

### C) Kommunikation

1.1 Konntet ihr euch zusammen unterhalten? Weshalb (nicht)? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

| Bewertung  | Anzahl | Begründung (wieso / weshalb?) | Anzahl |
|--|--------|-------------------------------|--------|
|  |        |                               |        |
|  |        |                               |        |
|  |        |                               |        |

2. Was müsste anders sein? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

### D) Aufenthaltsqualität

1.1 Würdet ihr hier eine Pause machen? Weshalb (nicht)? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

| Bewertung   | Anzahl | Begründung (wieso / weshalb?) | Anzahl |
|---|--------|-------------------------------|--------|
|  |        |                               |        |
|   |        |                               |        |
|   |        |                               |        |

2. Was müsste anders sein? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|