



# Partizipation zur Velo-Offensive

Protokoll zum Start-Anlass vom 27. Juni 2016

---

**Herausgeberin:** Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Zieglerstrasse 62,  
Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, fuss.velo@bern.ch, www.bern.ch ●

**Bericht:** Gesamtprojektleitung Velo-Offensive ● **Bern, August 2016; Revidierte Version: Sept. 2016**

---

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Begrüssung und Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Inputreferat – Veloförderung in anderen Städten</b>	<b>5</b>
	Einleitung	5
	Entwicklung Kopenhagen	5
	Veloförderung in anderen Städten	6
	Gründe für einen Ausbau des Veloverkehrs	7
	Rückmeldungen / Fragen	8
<b>3</b>	<b>Partizipation – Prozess und Themen mit Fragerunde</b>	<b>9</b>
	Rückblick	9
	Partizipationsprozess	9
	Tour d’horizon	11
	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr - Team	12
	Rückmeldungen / Fragen	12
<b>4</b>	<b>Partizipationsteil: Mitgestalten</b>	<b>14</b>
	Mitgestalten – Diskussion der ersten Workshop-Themen	14
	Resultate – kurzer Überblick	14
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>16</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>17</b>
	<b>Anhang</b>	<b>18</b>
	Anhang I – Links Präsentationen / Bericht	18
	Anhang II – Bilder Rückmeldungen Workshop Velohaupttrouten	19
	Anhang III – Bilder Rückmeldungen Workshop Dienstleistungs- und Fördermassnahmen	27

# 1 Begrüssung und Einleitung

Die Gemeinderätin und Direktorin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Ursula Wyss, begrüsst die Anwesenden. Besonders erfreulich ist die Anwesenheit der Vertreter/innen der umliegenden Gemeinden. Eine regionale Zusammenarbeit ist für den Erfolg der Velo-Offensive von grosser Bedeutung.

Das Projekt Velo-Offensive wurde gestartet, um einerseits den bisher eher durchschnittlichen Veloanteil von 11% in der Stadt Bern zu steigern. Andererseits soll das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Mit der Entwicklung des Projekts wurde nicht nur der Auftrag des Gemeinderats (Beschluss Gemeinderat Herbst 2014) umgesetzt; die Lancierung erfolgte auch auf Wunsch der Bevölkerung, den Veloanteil in der Stadt Bern auszubauen. Viele Stadtbernerinnen und Stadtberner würden gerne vermehrt mit dem Velo fahren wollen, fühlen sich allerdings bei den aktuellen Gegebenheiten zu unsicher. Deswegen wurden im Rahmen der verwaltungsinternen Vorbereitung der Velo-Offensive, welche wesentlich von Karl Vogel, Martin Rhyner und Adrian Stiefel vorangetrieben wurde (Ursula Wyss dankt den Beteiligten), Infrastrukturmassnahmen entwickelt, welche ein sicheres, schnelles und komfortables Fortbewegen ermöglichen sollen. Gleichzeitig ist es für den Erfolg des Projekts unerlässlich, dass eine entsprechende Velokultur entsteht. Diese Kultur soll aber nicht verordnet werden. Es sollen vielmehr die Weichen gelegt werden, dass sich eine solche Velokultur von selber entwickeln kann. Dabei ist es wichtig, dass die Verwaltung mit gutem Beispiel vorangeht. Die Teilnahme des Gemeinderats am Bike to Work ist nur eine von vielen verwaltungsinternen Massnahmen, den Veloverkehr auch innerhalb der Stadtverwaltung zu fördern.

Wir wollen mit der Velo-Offensive nicht missionieren. Sie soll aber möglichst viele Leute ansprechen – insbesondere auch die Gruppen, welche sich heute im Strassenverkehr unsicher fühlen (Kinder und Jugendliche, Familien, ältere Leute, etc.). Sie sollen sich zukünftig mit dem Velo entspannt in der Stadt Bern bewegen können. Für dieses entspannte Velofahren steht auch die extra für die Velo-Offensive entwickelte Submarke (siehe Abbildung 1), welche ab dem heutigen Start-Anlass verwendet werden wird.



**Abbildung 1 Submarke Velo-Offensive**

Das Projekt Velo-Offensive bringt nicht nur für die Bevölkerung Vorteile; auch die Wirtschaft kann davon profitieren. Beispielsweise besteht für Unternehmen die Möglichkeit im Rahmen eines kürzlich gestarteten Pilots, E-Cargo-Bikes für ihre Transporte einzusetzen. Weitere positive Folgen einer intensiven Veloförderung werden beispielhaft im Anschlussreferat aufgeführt.

Alle weiterführenden Informationen können der Präsentation zum Start-Anlass (siehe Link Anhang I) entnommen werden.

## 2 Inputreferat – Veloförderung in anderen Städten

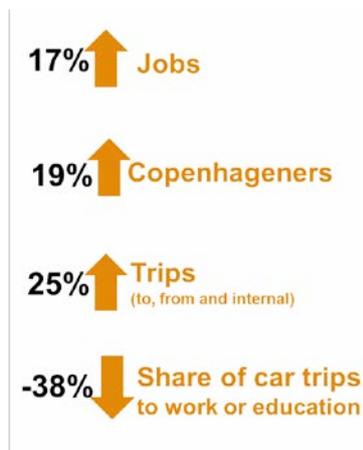
### Einleitung

Der langjährige Veloexperte Andreas Røhl (Kopenhagen, Dänemark) illustriert die Entwicklung des Veloverkehrs in anderen Städten. Andreas Røhl hat durch seine Tätigkeiten als Direktor des Veloförderprogramms in Kopenhagen sowie durch seine heutige Arbeit bei Gehl Architects, Kopenhagen verschiedenste Erfahrungen bezüglich der Veloförderungs-Thematik gewinnen können. Eine detaillierte Ausführung kann der Präsentation von Andreas Røhl (siehe Link Anhang I) entnommen werden.

Laut Andreas Røhl haben die Städte Bern und Kopenhagen hinsichtlich Veloförderung zwei Gemeinsamkeiten: Zum einen besteht in beiden Städten der politische Wille den Veloverkehr stark zu fördern. In Bern zeigt sich dies beispielsweise dadurch, dass mehr Projekte im Bereich Velo lanciert worden sind, resp. noch werden. Andererseits kann festgehalten werden, dass bei beiden Städten die Situation hinsichtlich Velofahren noch nicht perfekt ist. Sowohl in Bern, wie auch in Kopenhagen besteht das Potenzial, aktuelle Gegebenheiten zu verbessern.

### Entwicklung Kopenhagen

Vielerorts wird angenommen, dass Investitionen in den Veloverkehr negative Entwicklungen für die Städte nach sich ziehen. Wie Abbildung 2 zeigt, traf dies für Kopenhagen nicht zu. Vielmehr hat die Etablierung einer intensivierten Veloförder-Politik weitere positive Effekte nach sich gezogen.



**Abbildung 2 Entwicklung Kopenhagen 1995-2013**

Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts war der Veloverkehr in Kopenhagen stark ausgeprägt. Als das Auto eingeführt worden ist, wurden auch die Strassen entsprechend vergrössert. Verschiedene Ereignisse wie beispielsweise die Ölkrise haben in Kopenhagen dazu geführt, dass sich der Fokus der Politik auf den Ausbau des Veloverkehrs gerichtet hat. Mit der Einführung der sogenannten Fahrradstrassen sowie einem Wandel in der Gesellschaft nahm die Zahl der Velofahrenden stark zu, sodass die bestehende Infrastruktur fortlaufend

vergrößert werden musste. Die grossen Flächen bieten nun nicht nur Platz für Velofahrende, vielmehr hat sich ein öffentlicher Raum entwickelt, welcher gerne von der Bevölkerung genutzt wird (siehe Abbildung 3).



**Abbildung 3** Alltagsleben in Kopenhagen (Quelle: Präsentation Andreas Røhl)

## Veloförderung in anderen Städten

### Sevilla

In Sevilla wurde, basierend auf einer politischen Entscheidung, in nur zwei Jahren ein komplettes Netzwerk von rund 80km Velowegen geschaffen. Zwar gibt es bezüglich den Standards der Velorouten noch Verbesserungsbedarf, trotzdem ermöglichte das Velowegenetz bereits einen Anstieg des Veloanteils von 1% auf 6%.

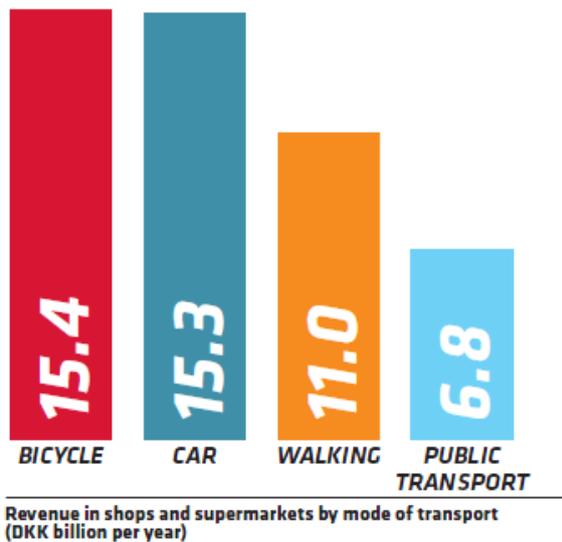
### Melbourne

In Melbourne werden heute rund 17% aller Trips zum Stadtzentrum mit dem Velo zurückgelegt. Dies ist ein Anstieg von 13 Prozentpunkten in nur 9 Jahren. Durch den Ausbau des Veloverkehrs wurde auch das Stadtleben verbessert. Im Gegensatz zu früher ist das Stadtzentrum in Melbourne nun nicht nur tagsüber belebt. Der Ausbau des Veloverkehrs ist somit auch Teil einer übergreifenden Strategie, einen urbanen Lebensstandard zu entwickeln.

## Gründe für einen Ausbau des Veloverkehrs

Die Gründe warum Velofahren gut für die Bevölkerung ist liegen auf der Hand: Keine Luftverschmutzung, Förderung der Gesundheit, schnellere Fortbewegung, etc.

Für die Kommunikation ist es wichtig, die positiven Effekte des Velofahrens messbar zu machen. Werden die Auswirkungen von Velo-Projekten kalkuliert, können diese auch mit denen anderer Infrastrukturprojekte verglichen werden. Beispielsweise wurde in Kopenhagen der Konsum pro Verkehrsteilnehmer erhoben. Damit konnte belegt werden, dass der Ausbau des Veloverkehrs für das ortsansässige Gewerbe keinen Nachteil bringt, da der Konsum von Velofahrenden sogar etwas höher liegt wie der von Autofahrern und Autofahrerinnen (siehe Abbildung 4).



**Abbildung 4 Ausgaben in Geschäften und Supermärkten nach Verkehrsmittel in DKK-Millionen pro Jahr (Quelle: Präsentation Andres Røhl)**

Die Veloförderung ist nicht nur in die allgemeine Verkehrsplanung miteinzubeziehen. Werden Infrastrukturmassnahmen mit Massnahmen strategischer Partner (z.B. im Bereich Gesundheit, Bildung) kombiniert, kann eine bessere Wirkung erzielt werden. Generell gilt, dass bevor Velofördermassnahmen durchgeführt werden, zunächst deren Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt werden sollte (Abbildung 5). Oft haben Massnahmen mit geringem Investitionskapital bereits eine grosse Wirkung.

Type of bicycle promotion	Increase in <b>number of bike journeys</b> on the facility	<b>Overall increase in bicycle traffic</b> in the corridor	<b>Overall decrease in car journeys</b> in the corridor
Extensive bicycle traffic Programme (bike lanes, parking, campaigns, etc)	Medium (10-35%)	Medium (10-35%)	Substantial (5-20%)
Individual separated facility (cycle track or cycle lane)	Significant/Huge (10-300%)	Small (1-5%)	Hardly any (0-2%)
Individual cycle lane, no buffer	Small (5%)	Hardly any (0-2%)	Hardly any (0-2%)
Information about bicycle routes	Large (100%)	Small (1-5%)	Hardly any (0-1%)
Road sign / road markings	Large (100%)	Small (0-2%)	Hardly any (0-2%)

**Abbildung 5 Auswirkung verschiedener Massnahmen auf Veloverkehr, geschätzt (Quelle: Trivector 2009 in Präsentation Andreas Røhl)**

Weitere Faktoren für eine erfolgreiche Veloförderung sind die interdisziplinäre Zusammenarbeit in der Stadtverwaltung sowie der Einbezug der Bevölkerung (z.B. durch Kampagnen, etc.).

## Rückmeldungen / Fragen

### Einfluss Topographie

Für den Ausbau des Veloverkehrs ist es von Vorteil, wenn die Topographie der Stadt eher flach ist. Dennoch hat Andreas Røhl oft die Erfahrung gemacht, dass auch in einer hügeligen Stadtlandschaft viele wirkungsvolle Massnahmen zur Veloförderung durchgeführt werden können. Ergänzend besteht durch den vermehrten Einsatz von E-Bikes ein zusätzliches Potenzial.

## **3 Partizipation – Prozess und Themen mit Fragerunde**

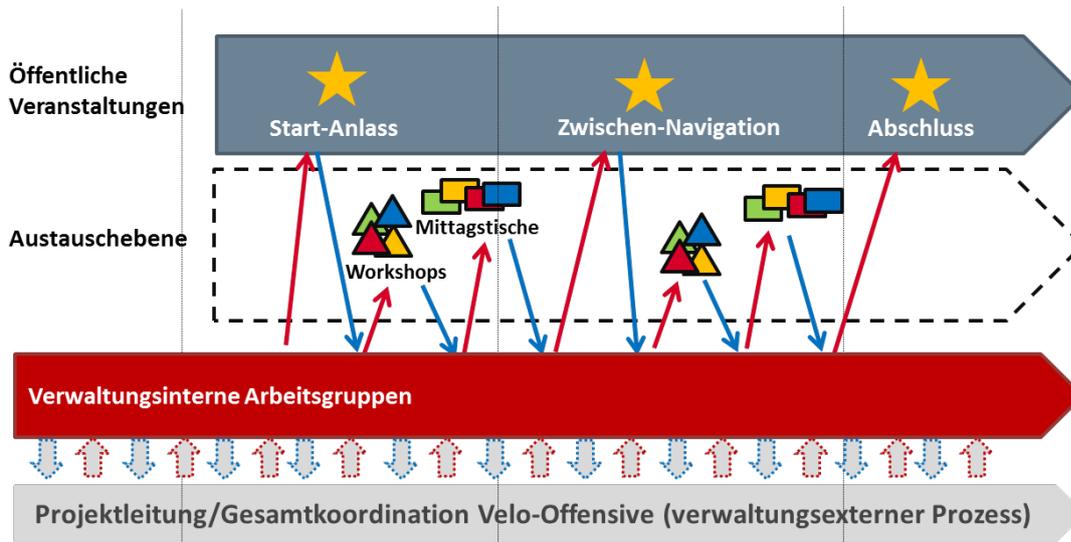
Im nächsten Teil der Veranstaltung gibt Karl Vogel, Leiter der Verkehrsplanung der Stadt Bern einen Überblick über die bisher im Rahmen der Velo-Offensive erarbeiteten Massnahmen sowie über den nun startenden Partizipationsprozess.

### **Rückblick**

Ein Ziel der verwaltungsinternen Vorbereitungsphase der Velo-Offensive war die Etablierung einer direktionsübergreifenden Zusammenarbeit und damit verbunden die Definition eines gemeinsamen Zieles. Basierend auf den Arbeiten der Arbeitsgruppen, Gesamtprojektleitung und Spurgruppe konnte das Projekt Velo-Offensive strukturiert und die 122 Massnahmen erarbeitet werden. Die Ergebnisse dieses verwaltungsinternen Prozesses wurden in einem gemeinsamen Bericht zusammengefasst, welcher von Gemeinderat und Stadtrat verabschiedet worden ist. In einem nächsten Schritt sollen die 122 Massnahmen nun weiterentwickelt und umgesetzt werden.

### **Partizipationsprozess**

Der in Abbildung 6 dargestellte Partizipationsprozess ist auf zwei Jahre ausgelegt. Die während der verwaltungsinternen Vorbereitungsphase etablierten Arbeitsgruppen werden weitergeführt. Sie sind sowohl für die Weiterentwicklung als auch für die Koordination der Umsetzung der Massnahmen zuständig. Die Resultate dieses Prozesses werden in einem Bericht, welcher von der Gesamtprojektleitung dem Gemeinderat resp. Stadtrat vorgelegt wird, festgehalten. Analog zum Start-Anlass werden zwei weitere Gross-Veranstaltungen stattfinden. Dabei erhalten die Beteiligten einerseits Informationen zum Projektstand, andererseits bestehen bereits Möglichkeiten Rückmeldungen einfließen zu lassen.



**Abbildung 6 Ablauf Partizipationsprozess**

Weitere wichtige Elemente des Partizipationsprozesses sind die geplanten Workshops und Mittagstischveranstaltungen. Workshops können stark mitgestaltet werden. Beispielsweise soll am Workshop „Velohaupttrouten“ diskutiert werden, welche Standards für die Berner Velohaupttrouten angemessen sind. Zu Themen der ersten beiden Workshops – Velohaupttrouten sowie Dienstleistungs- und Fördermassnahmen – wird im Anschluss eine erste kleine Partizipation stattfinden, an welcher die Möglichkeit besteht erste Inputs zu den Themen abzugeben. Die Workshops werden basierend auf diesen Resultaten ausgearbeitet.

Bei den Mittagstischveranstaltungen handelt es sich um kurze Anlässe über den Mittag. Sie dienen primär dazu den vertretenen Interessensgruppen eine kurze Information über das Projekt allgemein sowie über den Stand einzelner Massnahmen zu geben. Dabei können auch Massnahmen thematisiert werden, für welche keine Partizipation vorgesehen resp. notwendig ist (z.B. technische Studien). Die Themen der Mittagstische können bei Bedarf ergänzt werden (u.U. basierend auf die Resultate der Workshops).

Bisher sind folgende Workshops und Mittagstischveranstaltungen vorgesehen:

### Workshops

Datum	Thema
14. September 2016	Velohaupttrouten
23. November 2016	Dienstleistungs- und Fördermassnahmen
16. Januar 2017	Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen
14. März 2017	Veloabstellplätze

### Mittagstischveranstaltungen

Datum	Thema
22. September 2016	Hotspots Velo – ÖV
18. November 2016	Vorbereitung Workshop „Veloabstellplätze“*
05. Dezember 2016	Vorbereitung Workshop „Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen“*

\* Diese Mittagstische dienen der gemeinsamen Vorbereitung der Workshops (analog Partizipation Start-Anlass)

Nach dieser Workshop-/Mittagstisch-Serie wird das weitere Vorgehen, resp. die weiteren Themen definiert. Unter Umständen können zu einzelnen Themen aufbauende Workshops durchgeführt werden.

## **Tour d'horizon**

Im Rahmen einer Tour d'horizon werden einzelne der rund 120 geplanten Massnahmen vorgestellt. Im Bericht „Velo-Offensive“ (siehe Link Anhang I) sind alle bisher geplanten Massnahmen dargestellt.

## **Velohaupttrouten**

Die erste Velohaupttroute (Wankdorf) ist umgesetzt. Die Schaltung der Grünen Welle wird noch weiter optimiert. An den anschliessenden „Marktständen“ haben die Anwesenden die Möglichkeit erste Inputs zum Thema einzubringen.

## **Grosse Infrastrukturprojekte**

Nebst den Velohaupttrouten sind weitere grosse Infrastrukturprojekte in Planung. Mit dem Bau der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse soll eine Lücke im städtischen und regionalen Verkehrsnetz geschlossen werden. Zurzeit wird der Wettbewerb zur Ausarbeitung des Brückenprojekts vorbereitet. Das Volk soll anschliessend über den Projektierungskredit abstimmen.

Der Umsetzungstermin des Veloverleihsystems musste aufgrund des laufenden Beschwerdeverfahrens verschoben werden.

## **Veloabstellplätze**

Nebst einem gut ausgebauten Veloroutennetz, ist das Vorhandensein ausreichender Veloabstellplätze ein wichtiger Baustein der Velo-Offensive. Zunächst konzentrieren sich diesbezüglich die Arbeiten auf den Bahnhof und die nahe Umgebung. Die strategische Planung neuer ober- und unterirdischer Veloabstellplätze im Bahnhofsbereich ist gestartet. Das Thema Veloabstellplätze wird im Rahmen eines Workshops vertieft werden.

## **Velokultur**

Die Veloförderung beschränkt sich nicht nur auf die Infrastruktur. Es braucht auch eine entsprechende Velokultur. Velofahren soll als Selbstverständlichkeit angesehen werden. Eine solche Selbstverständlichkeit kann nicht verordnet werden; sie muss entstehen. Im Bereich Velokultur werden Massnahmen mit Vorbild- und Signalwirkung durchgeführt, wie z.B. die Teilnahme des Gemeinderats am Bike to work aber auch mit konkreten Dienstleistungsangeboten wie den neu installierten Velopumpen in Bern. Zum Thema „Velokultur“ gehören weitere Sensibilisierungsmassnahmen und Kampagnen wie z.B. die Sensibilisierung von Velo, ÖV und Fussgängern hin zu einem verbesserten und respektvolleren Miteinander im Strassenverkehr. Beispielsweise soll das bestehende Weiterbildungsangebot

David und Goliath, welches zur Sensibilisierung von Bus- und Tramfahrer und –fahrerinnen dient, ausgebaut werden.

Im Rahmen des aktuell laufenden Velosommers 2016 wurden ein Verkehrsteppich und ein Pumptrack eingeführt, welche an verschiedenen Events Kinder und Jugendliche ermuntern sollen, vermehrt Velo zu fahren.

## **Fachstelle Fuss- und Veloverkehr - Team**

Für die Umsetzung der Velo-Offensive ist eine enge, directionsübergreifende Zusammenarbeit notwendig, welche tatkräftig von dem neuen Team der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr unterstützt wird:

- Christof Bähler, Leiter Fachstelle Fuss- und Veloverkehr; sowie Leiter Velo-Offensive
- Florian Boller, PL Fachstelle und PL von Vorstudien
- Judith Albers, PL Fachstelle und PL von Vorstudien
- Stephanie Stotz, PL Fachstelle und PL von Vorstudien

## **Rückmeldungen / Fragen**

### **Vollständigkeit Massnahmenkatalog**

Die Erarbeitung und Umsetzung von Velofördermassnahmen ist ein fortlaufender Prozess, welcher auch nach den zwei Jahren weitergeführt werden muss. Die 122 Massnahmen, welche bisher entwickelt worden sind, sind nicht abschliessend. Es können und sollen weitere Massnahmen erarbeitet werden. Zusätzlich gibt es auch bei den bisher festgehaltenen Massnahmen noch solche, die nochmals diskutiert und weiterentwickelt werden müssen. Dies soll unter anderem mit Hilfe des Partizipationsprozesses erreicht werden. Teilweise müssen für die Umsetzung mancher Massnahmen noch Kredite eingeholt werden.

### **Möglichkeit Velohaupttrouten auf Nebenachsen**

Die bisherige Planung der Velohaupttrouten sieht vor, dass diese fast ausschliesslich auf den Haupttrouten des MIV verlaufen. Dies entspricht auch dem Wunsch vieler Velofahrender, da es sich dabei in den meisten Fällen um die attraktivsten Routen handelt (Nähe zu Geschäften, direkte Routenführung, etc.). Um Konflikte zu vermeiden, müssen die Velohaupttrouten einen gewissen Standard haben. Für den Fall, dass die Umsetzung eines breiten Velostreifens auf diesen Hauptverkehrsachsen nicht möglich sein wird, kann auf Nebenrouten ausgewichen werden. Generell wird bei einem Ausbau von Velorouten immer darauf geachtet, dass – wenn nötig – anderen Verkehrsteilnehmern nur so viel Platz weggenommen wird, dass das Gesamtsystem noch funktioniert.

In Kopenhagen wurden Versuche gemacht, die Velorouten auf Nebenachsen zu verlagern. Es wurde aber festgestellt, dass dies von der Bevölkerung eher negativ aufgenommen wurde, da direkte Verbindungen welche an wichtigen Geschäften und Shops vorbeiführen beliebter sind. Erlaubt die Breite der Strasse keinen Ausbau breiter Velowege, werden diese entsprechend

verkleinert. Allgemein haben die Erfahrungen in Kopenhagen gezeigt, dass es manchmal pragmatischer Lösungen bedarf und in Einzelfällen vom Standard abgewichen werden muss.

### **Konflikt Velo – Fussgänger (inkl. Berücksichtigung E-Bike-Nutzung)**

Vor allem auf Mischflächen wo Velo und Fussgänger zusammen auftreten kommt es oft zu Konflikten. Insbesondere mit dem Hintergrund des Behindertengleichstellungsgesetzes ist es zukünftig notwendig klar erkennbare Bereiche für Fussgänger zu schaffen. Eine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bedeutet auch einen vermehrten Platzanspruch. Generell gilt es, diese Anforderungen beim Ausbau und bei der Planung von Infrastruktur zu berücksichtigen.

### **Fortführung Veloprüfung und Einbezug Verkehrspolizei**

Veloprüfungen bestehen weiterhin. Sie sind besonders wertvoll wenn es darum geht, Kindern das richtige Verhalten im Strassenverkehr beizubringen und bieten dadurch einen guten Einstieg. Für eine zusätzliche Sensibilisierung wurde dieses Jahr der Velopark erarbeitet. Dieser bietet die Möglichkeit das Velofahren in einem geschützten Raum zu üben. Des Weiteren ist angedacht die Kunsteisbahn Weihermannshaus im Sommer als Veloparcours zwischen zu nutzen. In Zukunft sollen dort Veloprüfungen in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei durchgeführt werden. Die entsprechenden Abklärungen sind angelaufen.

### **Möglichkeit Veloabstellplätze Rampe Bürgerspital**

Die Rampe westlich des Bürgerspitals könnte als Zugang zu weiteren Veloabstellmöglichkeiten gebraucht werden. Die Möglichkeit wird in der Arbeitsgruppe Veloabstellplätze geprüft.

### **Veloroute entlang Aare**

Derzeit ist es verboten mit dem Velo vom Eichholz herkommend entlang der Aare stadteinwärts zu fahren. Eine Aufhebung des Verbots wäre auch für die Gäste des nahegelegenen Campingplatzes interessant. Ein von [Michael Sutter und David Stampfli \(Stadtrat Bern\)](#) eingereichter Vorstoss bezüglich dem Ausbau dieser Strecke könnte die Aufhebung des Verbots vorantreiben. Wichtig ist aber auch, dass wir die Velohauptroute Bern-Köniz vorantreiben (via Eigerplatz, Schwarzenburgstrasse). Da sind wir zusammen mit der Gemeinde Köniz dran (Realisierung 2017/2018).

### **Velofreundliche Tramschienen**

Bisher gibt es noch keine langfristigen Lösungsansätze um Tramschienen so zu bauen, dass sie keine Gefahr mehr für Velofahrende darstellen. Wesentliche Fragen des Unterhalts sind noch ungelöst. Nachdem in Kopenhagen die Trams in den 1970er Jahren abgeschafft worden sind, besteht dort kein Bedarf sich weiter mit der Problematik auseinanderzusetzen. Für Bern stellt dies keine Option dar.

## 4 Partizipationsteil: Mitgestalten

### Mitgestalten – Diskussion der ersten Workshop-Themen

Im Rahmen des Start-Anlasses zur Partizipation Velo-Offensive besteht bereits die Möglichkeit Rückmeldungen zu den ersten beiden Workshop-Themen (Velohaupttrouten; Dienstleistungs- und Fördermassnahmen) zu geben. Dafür stehen vier sogenannte Marktstände (zwei identische Marktstände pro Thema) zur Verfügung. Es werden vier Gruppen gebildet und nach einer kurzen thematischen Einführung hat jede Gruppe die Möglichkeit zu beiden Themen ihre Anmerkungen abzugeben.

### Resultate – kurzer Überblick

Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über die Inputs der Anwesenden zu den einzelnen Themen gegeben. Eine ausführliche Auflistung der verschiedenen Rückmeldungen sind in Anhang II und III zu finden.

#### Velohaupttrouten

Generell fallen die Rückmeldungen zur ersten Velohaupttroute Wankdorf, welche vor Veranstaltungsbeginn befahren werden konnte, positiv aus. Die breiten Abschnitte ermöglichen eine komfortable und sichere Fahrt. Obwohl die Grüne Welle zurzeit noch nicht optimal klappt, ist der Wunsch nach weiteren Abschnitten dieser Art bestärkt. Des Weiteren können dank der breiten Velowege nun auch zwei Velos nebeneinander fahren. Trotz der vielen positiven Veränderungen, gibt es aber immer noch Stellen, an denen die Veloführung verbessert werden muss (z.B. Lorrainebrücke). Auch die Situation mit Abbiegern und dem ÖV ist noch nicht abschliessend geklärt. Aus den Rückmeldungen ergab sich, dass an dem geplanten Workshop zum Thema Velohaupttrouten u.a. folgende Punkte behandelt werden sollen:

- Netzplanung (auch regional)
- Standards
- Umgang mit Netzlücken
- Lichtsignalsteuerung (Anzahl, Position, Grüne Welle)
- Konflikt Rechtsabbiegen

#### Dienstleistungs- und Fördermassnahmen

Die Rückmeldungen aus den Marktständen ergaben, dass das Projekt bezüglich dem Ausbau von Dienstleistungs- und Fördermassnahmen auf dem richtigen Weg ist. Auch die vielen Massnahmen welche speziell für die Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen entwickelt worden sind, wurden sehr positiv aufgenommen. Die Anwesenden sehen eine starke Notwendigkeit, die Eltern frühzeitig miteinzubeziehen. Einerseits soll dadurch den Eltern die Angst ihre Kinder auf die Strasse zu schicken genommen werden, andererseits haben die Eltern eine Vorbildfunktion und können ihr Verhalten auf das ihrer Kinder übertragen. Auch das

Thema „Sicherheit auf dem Schulweg“ sollte noch weiter ausgestaltet werden. Beispielsweise könnte ein Götti/Gotte-System für die Schulwege eingeführt werden. Auch soll das Velo für Kinder und Jugendliche an Bedeutung zunehmen; es soll zum Lifestyle-Element werden. Hilfreich hierfür wäre, den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, ihr Velo ihrem Geschmack entsprechend zu verändern.

## 5 Fazit

Abschliessend bedankt sich Ursula Wyss bei allen Anwesenden für die rege Teilnahme. Die Einladungen für die kommenden Mittagstischveranstaltungen und Workshops werden an den gleichen Verteiler gesandt wie für den Start-Anlass. Im Fall von Pro Velo Bern wird situativ abgesprochen, wie viele Personen teilnehmen können.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Fotos, welche an dem Start-Anlass gemacht worden sind, für die Projektorganisation verwendet werden können. Sind Personen damit nicht einverstanden besteht die Möglichkeit, dies entsprechend anzugeben.

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Submarke Velo-Offensive	4
Abbildung 2 Entwicklung Kopenhagen 1995-2013	5
Abbildung 3 Alltagsleben in Kopenhagen (Quelle: Präsentation Andreas Røhl)	6
Abbildung 4 Ausgaben in Geschäften und Supermärkten nach Verkehrsmittel in DKK-Millionen pro Jahr (Quelle: Präsentation Andres Røhl)	7
Abbildung 5 Auswirkung verschiedener Massnahmen auf Veloverkehr, geschätzt (Quelle: Trivector 2009 in Präsentation Andreas Røhl)	8
Abbildung 6 Ablauf Partizipationsprozess	10

# Anhang

## Anhang I – Links Präsentationen / Bericht

[Präsentation „Partizipation zur Velo-Offensive“ \(Link zur PDF-Datei, 11.6 MB\)](#)

[Präsentation Andreas Røhl „It is not about the bike“ \(Link zur PDF-Datei, 20.9 MB\)](#)

[Bericht Velo-Offensive \(Link zur PDF-Datei, 2.6 MB\)](#)

# Anhang II – Bilder Rückmeldungen Workshop Velohaupttrouten

Marktstand 1 – Karl Vogel

## Velohaupttrouten Stadt Bern Drei Schlaglichter zur Ausgangslage



Stadt Bern

### Das grosse Bild

**Nachhaltig und Multimodal**



Die Herausforderungen der städtischen Mobilität können nur mit einem intelligenten Mix aller Verkehrsmittel gelöst werden. Das beste Ergebnis wird erzielt, wenn die Verkehrsmittel gemäss ihren spezifischen Stärken und Schwächen eingesetzt werden. Im dicht bebauten städtischen Raum kann das Velo seine Stärken voll ausspielen: schnell, einfach, günstig und nahezu emissionsfrei.

**Flächeneffizient und kostengünstig**

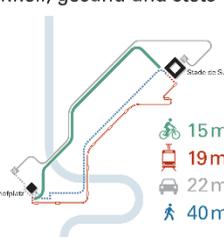
Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel

	0,8 m <sup>2</sup>
	3 m <sup>2</sup>
	4,6 m <sup>2</sup>
	9,4 m <sup>2</sup>
	60 m <sup>2</sup>

Der Veloverkehr zählt zu den flächeneffizientesten, kostengünstigsten und gesündesten Verkehrsmitteln. Diesen Vorteil haben inzwischen viele Städte weltweit erwidert. Nicht nur die klassischen Veloländer Niederlande und Dänemark setzen deshalb voll auf das Velo – viele mittelgrosse Städte und selbst Metropolen wie Paris, London und New York bauen mit Hochdruck ihre Velo-Infrastruktur aus.

Quelle: Stadt Wien, KTFP 2016, Fußverkehr/Mobilität, 2016; © Verkehrsplanung/Wien, 2016; www.velo.at

**Schnell, gesund und stets verfügbar**



Die meisten Quartiere der Stadt Bern liegen in idealer Velodistanz zum Zentrum. Von Tür zu Tür betrachtet, bietet das Velo vielfach die schnellsten Verbindungen an. Kommt hinzu: die Suche nach dem Sitzplatz ist garantiert und Verstopfungen muss beim eigenen Drahtesel auch nicht gerechnet werden.

Beispiel: Zeitbedarf Bahnhofplatz – Strasse de Suisse mit verschiedenen Verkehrsmitteln.

- 15 min
- 19 min
- 22 min
- 40 min

Quelle: Velo in Bern AG

### Bern

**Bern hat eine lange Velo-Tradition**



Wie die meisten europäischen Städte hat Bern eine lange Velo-Geschichte. Am Anfang und bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts stellte das Velo für die Stadtbevölkerung ein Hauptverkehrsmittel dar.

Quelle: Bern – die Geschichte der Stadt bis 1918, 1918

**Die Berner Velo-Kultur lebt**



An schönen Sommer Tagen ist es offensichtlich: das Velo ist ein wichtiger Teil des Berner Mobilitätsalltags. Mit dem Velo wird zum Arbeitsplatz gependelt, die Kinder in die Kita gefahren. Exkursionsgruppen vorrücken oder abends der Aare schwärmen beim Marzli angetupelt.

Quelle: www.velo.stadtbern.ch

**Die Entwicklung geht weiter**



Die Zeiten, als Velos schwer, klobig und unförmig waren, sind lange vorbei. Vom praktischen Alltagsrad über den stylischen Cityfleezer bis zum Cargobike ist heute eine Vielzahl von Velos im Stadtraum unterwegs. Bern ist bei den Innovationen vorne mit dabei: das weltweit erste Cargo-Sharing ist im 2015 erfolgreich angelaufen.

Quelle: www.velo.stadtbern.ch

### Die Infrastruktur

**Keine Velo-Infrastruktur**



Vieleorts fehlen heute separate Flächen für den Veloverkehr. Damit wird eine grosse Anzahl potenzieller Nutzer von der Strasse ausgeschlossen.

**Zu schmale Velostreifen**



In den vergangenen Jahrzehnten wurden für den Veloverkehr vielfach nur «Reisflächens» bereitgestellt. Die daraus resultierenden Velostreifen sind für eine grosse Anzahl Nutzer nicht attraktiv genug.

**Schwierige Kreuzungen**



Die grossen Verkehrsknoten stellen die schwierigsten Abschnitte im Radnetz dar. Doch gerade dort hört die Velo-Infrastruktur vielfach auf.

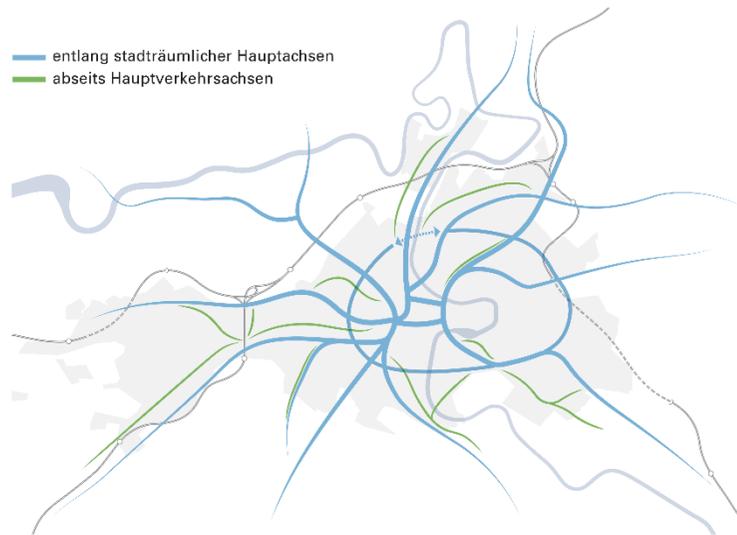


# Veloaupttrouten Stadt Bern Wunschlinien für alle Nutzergruppen



## Grundgedanken der Netzplanung

- entlang stadträumlicher Hauptachsen
- abseits Hauptverkehrsachsen



*Direkt* *Komfortabel*  
*Sicher* *Durchgehend*

## Standards: ambitioniert, aber realisierbar

### Velorouten auf Hauptachsen: schnell und direkt



Die Velorouten auf Hauptachsen stellen die direktesten und schnellsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen dar. Sie weisen durchgehende und ausreichend breite Velostreifen und Velowege auf. Als Optimum wird eine Velostreifen / Velowegbreite von 2,50m angestrebt. Im Bild ist die neu gebaute Veloweg Winkelriedstrasse.



Flächenoptimierung zugunsten des Veloverkehrs: entlang der Schützenmattli gibt es nun 2,50 m breite Velostreifen, auf welchen sich auch ungeübtere Velofahrer nicht bedrängt fühlen.

### Velorouten auf Nebenachsen: entspannt und komfortabel



Die Velorouten auf Nebenachsen verlaufen etwas weniger direkt, bieten dafür aber einen höheren Komfort bei geringeren Verkehrsmengen. Zusammen mit fünf anderen Schweizer Städten nimmt Bern am Pilotversuch «Velostrassen» teil. Damit werden Komforttrouten für den Veloverkehr geschaffen, auf welchen das Nebeneinanderfahren gestattet ist. Bild: Beundenfeldstrasse



Am Stadtrand gibt es attraktive Fuss- und Velowege. Gerade für tangentielle Verbindungen stellt das Velo häufig die mit Abstand schnellste (und schönste) Fortbewegungsart dar. Bild: Fuss- und Veloweg entlang dem Dählhölzliwald

### Verkehrsknoten optimieren

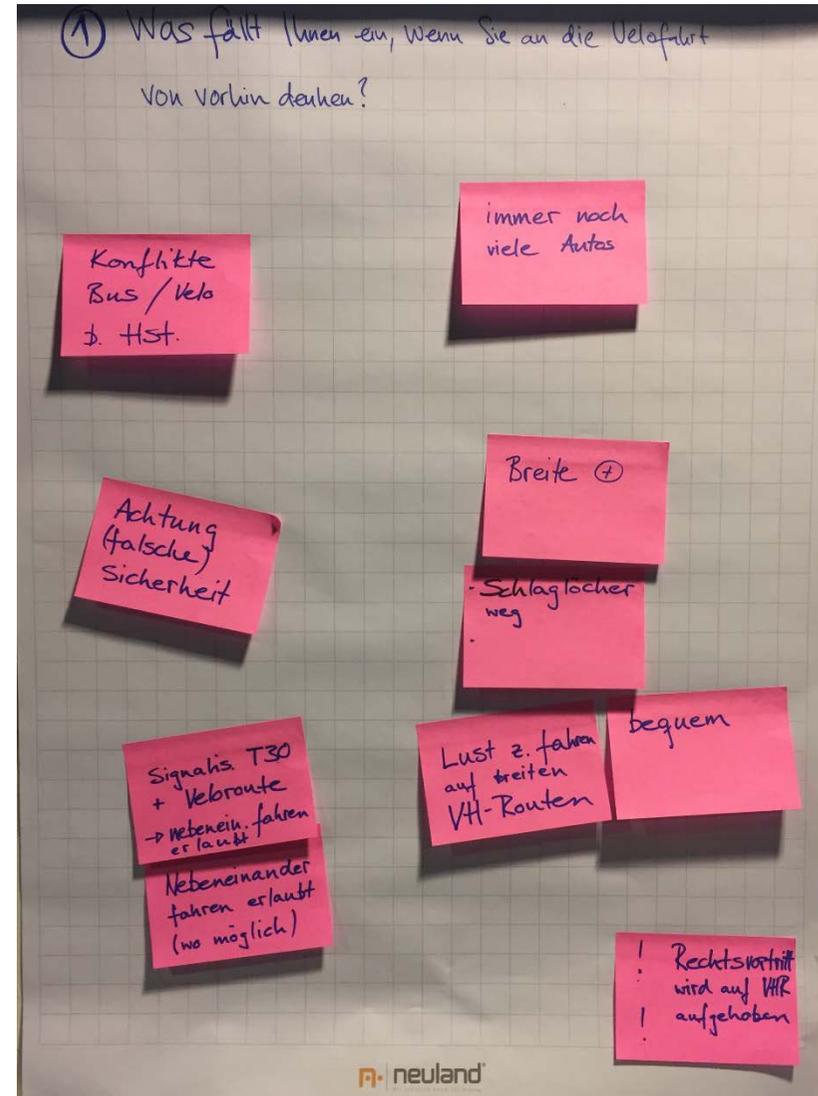
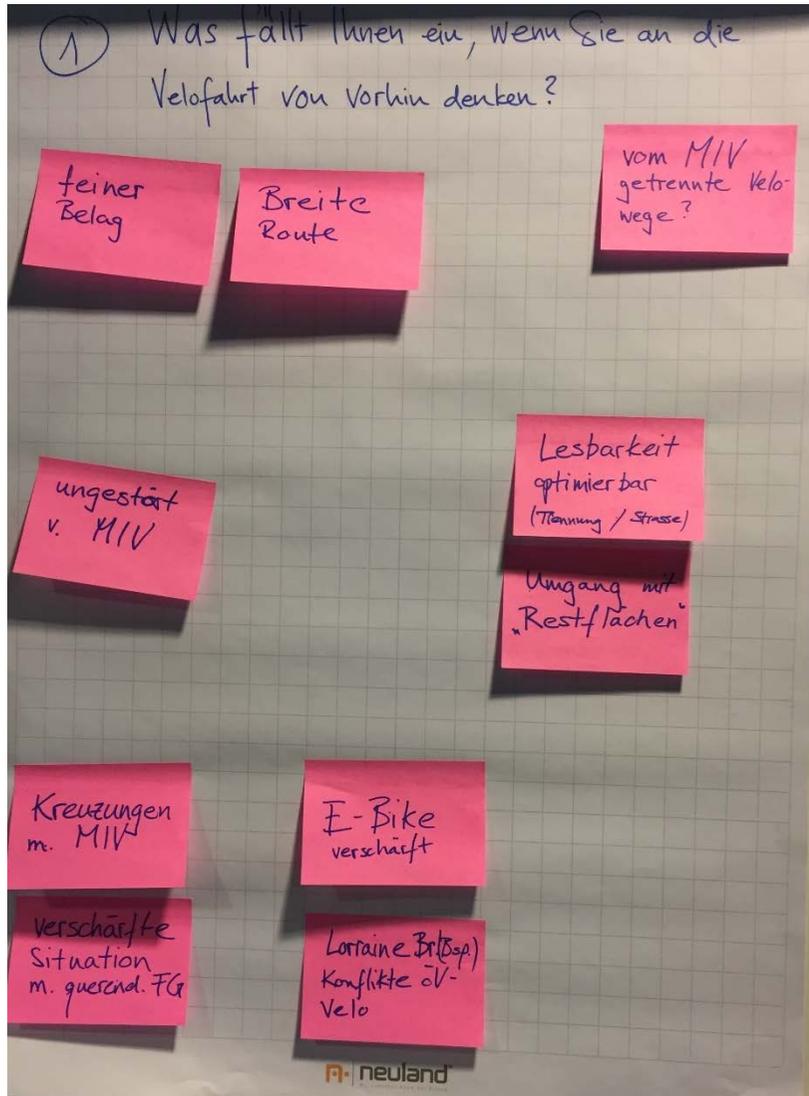


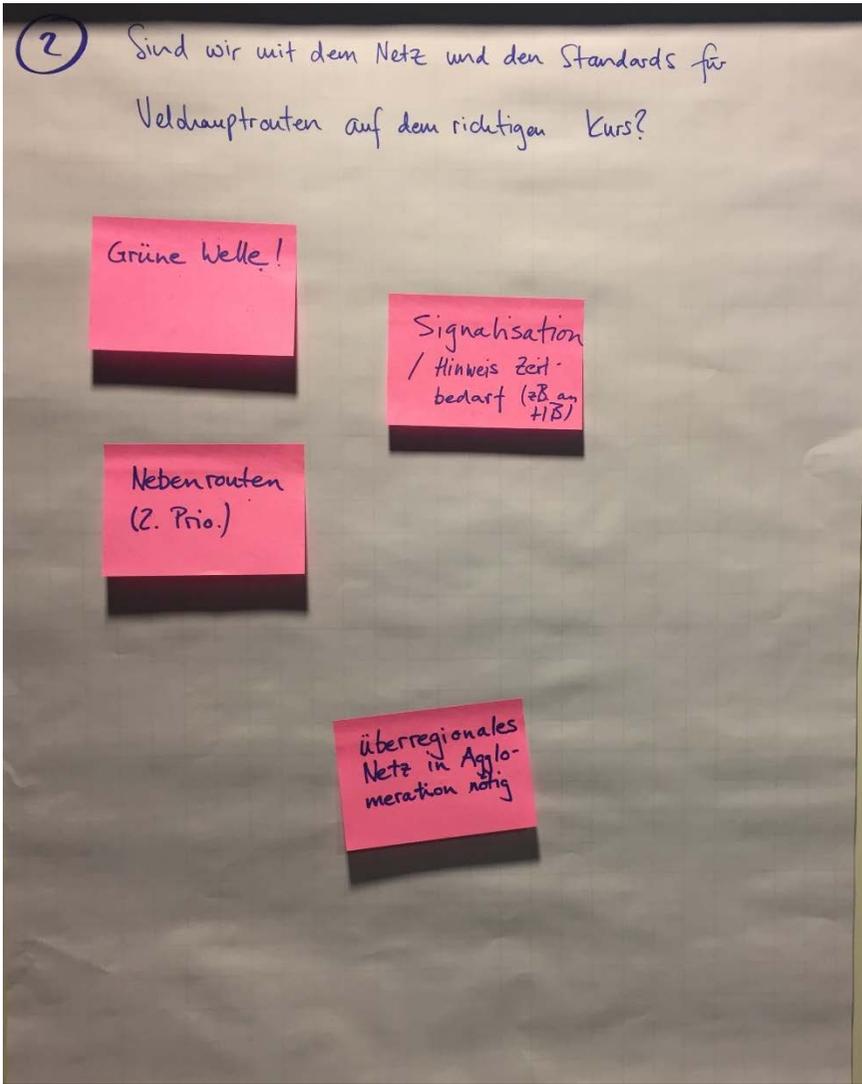
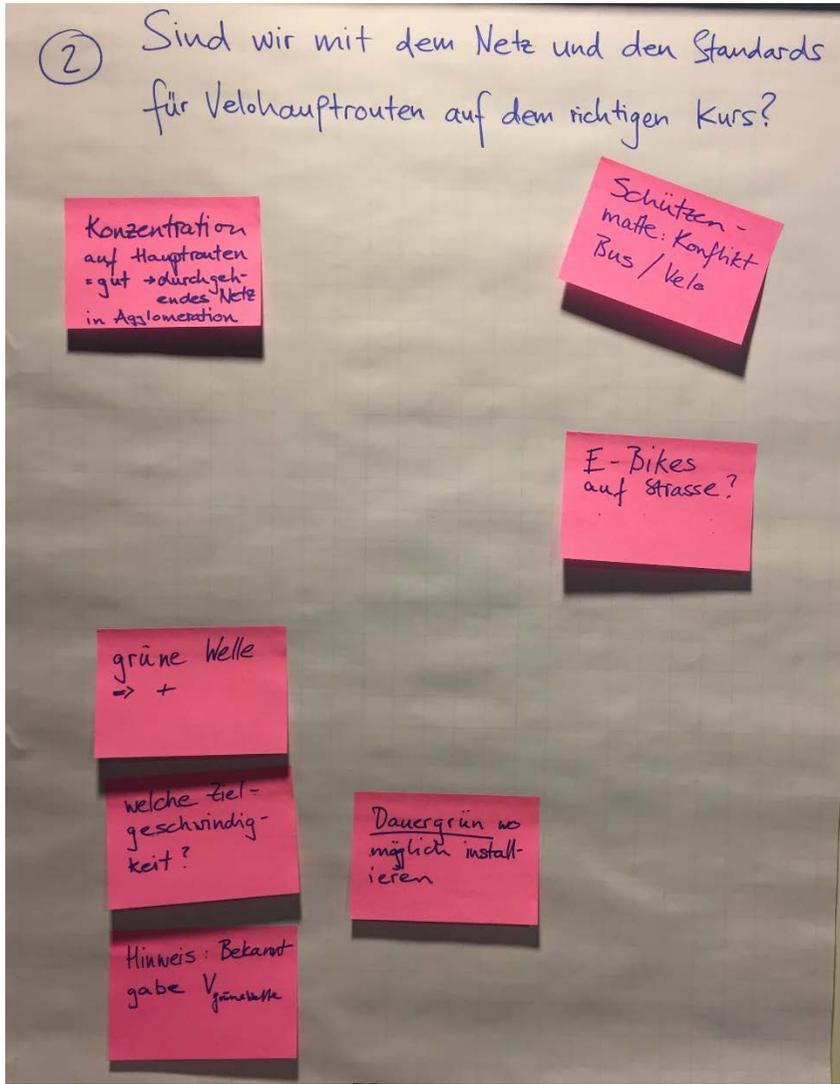
Bei der Neuplanung von Verkehrsknoten wird auf eine durchgängige und ausreichend dimensionierte Veloführung hohes Gewicht gelegt. Auf den wichtigen Korridoren wird die Verkehrssicherheit der Lichtsignalanlagen laufend geprüft und verbessert.

### Erfolgskontrollen durchführen



Der Erfolg fällt nicht vom Himmel, sondern bedingt eine jahrelange Aufbaubarbeit. Die Erhebung von Daten und die Evaluation der getroffenen Massnahmen stellt auch für die Veloroutenplanung eine zentrale Grundlage dar.





③ Was sollen die zentralen Themen für die Workshops der Velohaupttrouten sein?

- Netzgestaltung und Wunschlinien
- Breite der Velowege und -streifen
- Umgang mit Netzlücken
- Grüne Welle
- ???

öV / Velo

③ Was sollen die zentralen Themen für die Workshops der Velohaupttrouten sein?

- Netzgestaltung und Wunschlinien
- Breite der Velowege und -streifen
- Umgang mit Netzlücken
- Grüne Welle
- ???

Standards  
Kf. - Strassen

- ① Was fällt Ihnen ein, wenn Sie an die Velofahrt von vorhin denken?
- Nebeneinanderfahren = sehr positiv
  - sehr komfortabel (ungewohnt)
  - ↓ fraglich, ob das überhaupt legal ist
- } Klärungsbedarf
- Strecke bis zur Lotrinebrücke ist schwierig
    - Anfang und Ende sollte klar signalisiert werden
  - es gibt nach wie vor Konflikte mit ÖV (Bus)
  - Querbeziehungen nicht vergessen
    - ↓ z.B. Abbiegen mit Veloanhänger
    - ↓ Nutzergruppen (z.B. Schulkinder)
  - Breitenrainstr./Nordring: sehr breiter Radstreifen
    - ↓ Gefahr für Velos, wenn Lkw's rechts abbiegen

- ① Was fällt Ihnen ein, wenn Sie an die Velofahrt von vorhin denken?
- Geschwindigkeit
  - Schnelle E-Bikes auf MIV-Spur nehmen
    - ↓ vs. Koexistenz zwischen E-Bikes & Velos
  - Bauliche Massnahmen bieten mehr Schutz für Velofahrende

② Sind wir mit dem Netz und den Standards für Velohaupttrouten auf dem richtigen Weg?

- Bauliche Massnahmen

- Signalisation / Markierung muss einfach und gut verständlich sein

- Ausgeglichenes Verhältnis zwischen Velohaupt- & Velonebentrouen

- Durchgängigkeit des Standards

- Rutschfestigkeit des Belags ist wichtig  
→ subjektiv & objektiv

z.B. dunklere Farben

- Stops auf ein Minimum reduzieren  
→ Qualitätslabel

www.ursus-paper.com  
Ursus Green - die Verantwortungsbewusste  
Angewandtheit der Qualitätssicherung  
auf dem besten Weg - nachhaltig & produktiv

**Ursus**  
more than simple paper

100% RECYCLING  
premiumweiß

② Sind wir mit dem Netz und den Standards für Velohaupttrouten auf dem richtigen Weg?

- Evaluation / Kontrollen

  - z.B. Briefkasten am Ende der Velohaupttroute

- Überprüfung der gesamten Verkehrssituation auf einer Velohaupttroute → z.B. Ampeln

- Velohaupttroute Gürbental - Bern fehlt

- Velokultur → auch bzgl. Nebeneinanderfahren & Überholen

③ Was sollen die zentralen Themen für die Workshops der Velohaupttrouten sein?

- Netzgestaltung und Wunschlinien
- Breite der Velowege und Streifen
- Umgang mit Netzlücken
- Grüne Welle
- ???

- o Regionale Netzplanung
- o Nutzungskonflikte mit ÖV  
→ Standorte der Haltestellen
- o Hirschengraben; Velobrücke etc.
- o Verhalten im Verkehr  
→ auch nicht nur Velo vs. ÖV
- o Umweltspuren

③ Was sollen die zentralen Themen für die Workshops der Velohaupttrouten sein?

- Netzgestaltung und Wunschlinien
- Breite der Velowege und -streifen
- Umgang mit Netzlücken
- Grüne Welle
- ???

- o ÖV-Haltestellen
- o Konflikt beim Rechts abbiegen

LSA [

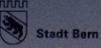
- o möglichst wenige LSA
- o Positionierung der Veloampeln

Ampeln müssen Velos "sehen"  
- frühzeitig!  
- wieviele?  
- wie schnell?

- o Bauliche Massnahmen vs. Markierung

# Anhang III – Bilder Rückmeldungen Workshop Dienstleistungs- und Fördermassnahmen

Marktstand 3 – Martin Rhyner



### Dienstleistungen und Fördermassnahmen allgemein



- Offizialisierung Bike Loop im Bremgartenwald (D 2.3; Sportamt)
- Veloangebote für Erwachsene (D 2.4; Sportamt)
  - Online-Routenplaner kommunizieren (D 3.4; Verkehrsplanung und Sportamt)
  - Velocity-Guide (D 3.3; FFV)
  - Vorstudie Velohauslieferdienst (D 3.1; FFV)
  - Velopumpen: zur Zeit an 9 Standorten (D 3.5; FFV)
- carvelo2go (D 3.2; Mobilitätsakademie (AfU))
  - Mobilitätsmanagement in Unternehmen (D 3.7; AfU und weitere)
- Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen (D 3.8; AfU und weitere)
- Unterstützung für „Neu-Velofahrende“ (D 3.9; TVS / SUE)



### Dienstleistungen und Fördermassnahmen allgemein



- Offizialisierung Bike Loop im Bremgartenwald (D 2.3; Sportamt)
- Veloangebote für Erwachsene (D 2.4; Sportamt)
- Online-Routenplaner kommunizieren (D 3.4; Verkehrsplanung und Sportamt)
- Velocity-Guide (D 3.3; FFV)
- Vorstudie Velohauslieferdienst (D 3.1; FFV)
- Velopumpen: zur Zeit an 9 Standorten (D 3.5; FFV)
- carvelo2go (D 3.2; Mobilitätsakademie (AfU))
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen (D 3.7; AfU und weitere)
- Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen (D 3.8; AfU und weitere)
- Unterstützung für „Neu-Velofahrende“ (D 3.9; TVS / SUE)

## Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen



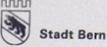
- Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern (D 2.2; Sportamt) ●●  
*+ JUGENDLICHE!*
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche (D 2.4 und D 2.7; Sportamt) ●●
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien (D 2.8; Sportamt) ●●●
- Velo Skills Tour (Pumptrack (D 2.5; Sportamt) / Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens (D 2.9; Sportamt)); ●●  
NEU: Stationärer Verkehrspark in Zusammenarbeit mit KAPO ab 2018
- bike2school: „bike to work“ für Schülerinnen und Schüler (D 2.1; Pro Velo Schweiz) ●●●●
- Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen (D 2.6; Verkehrsplanung) ●
- Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche (D 2.11; Jugendamt) ●●

## Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen



- Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern (D 2.2; Sportamt)
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche (D 2.4 und D 2.7; Sportamt) ●●●●
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien (D 2.8; Sportamt) ●●●●
- Velo Skills Tour (Pumptrack (D 2.5; Sportamt) / Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens (D 2.9; Sportamt)); ●●  
NEU: Stationärer Verkehrspark in Zusammenarbeit mit KAPO ab 2018
- bike2school: „bike to work“ für Schülerinnen und Schüler (D 2.1; Pro Velo Schweiz) ●●●●
- Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen (D 2.6; Verkehrsplanung) ●●●
- Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche (D 2.11; Jugendamt)

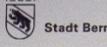


 Stadt Bern

### Dienstleistungen und Fördermassnahmen allgemein



- Offizialisierung Bike Loop im Bremgartenwald (D 2.3; Sportamt)
-  Veloangebote für Erwachsene (D 2.4; Sportamt)
- Online-Routenplaner kommunizieren (D 3.4; Verkehrsplanung und Sportamt)
- Velocity-Guide (D 3.3; FFV)
- Vorstudie Velohauslieferdienst (D 3.1; FFV) 
- Velopumpen: zur Zeit an 9 Standorten (D 3.5; FFV)
- carvelo2go (D 3.2; Mobilitätsakademie (AfU)) 
-  Mobilitätsmanagement in Unternehmen (D 3.7; AfU und weitere) 
-  Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen (D 3.8; AfU und weitere)
- Unterstützung für „Neu-Velofahrende“ (D 3.9; TVS / SUE) 

 Stadt Bern

### Dienstleistungen und Fördermassnahmen allgemein



- Offizialisierung Bike Loop im Bremgartenwald (D 2.3; Sportamt) 
- Veloangebote für Erwachsene (D 2.4; Sportamt) 
- Online-Routenplaner kommunizieren (D 3.4; Verkehrsplanung und Sportamt)
- Velocity-Guide (D 3.3; FFV) 
- Vorstudie Velohauslieferdienst (D 3.1; FFV)
- Velopumpen: zur Zeit an 9 Standorten (D 3.5; FFV)
- carvelo2go (D 3.2; Mobilitätsakademie (AfU)) 
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen (D 3.7; AfU und weitere)
- Mobilitätsmanagement bei Wohnsiedlungen (D 3.8; AfU und weitere)
-  Unterstützung für „Neu-Velofahrende“ (D 3.9; TVS / SUE) 

## Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen



- Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern (D 2.2; Sportamt)
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche (D 2.4 und D 2.7; Sportamt)
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien (D 2.8; Sportamt)
- Velo Skills Tour (Pumptrack (D 2.5; Sportamt) / Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens (D 2.9; Sportamt));  
NEU: Stationärer Verkehrspark in Zusammenarbeit mit KAPO ab 2018
- bike2school: „bike to work“ für Schülerinnen und Schüler (D 2.1; Pro Velo Schweiz)
- Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen (D 2.6; Verkehrsplanung)
- Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche (D 2.11; Jugendamt)

## Massnahmen zugunsten von Kindern und Jugendlichen



- Studie zur Nutzung des Velos durch Schülerinnen und Schüler der Stadt Bern (D 2.2; Sportamt)
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche (D 2.4 und D 2.7; Sportamt)
- Veloangebote für Kinder und Jugendliche während den Ferien (D 2.8; Sportamt)
- Velo Skills Tour (Pumptrack (D 2.5; Sportamt) / Schaffen von Schonräumen zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens (D 2.9; Sportamt));  
NEU: Stationärer Verkehrspark in Zusammenarbeit mit KAPO ab 2018
- bike2school: „bike to work“ für Schülerinnen und Schüler (D 2.1; Pro Velo Schweiz)
- Verbesserung der Zugänglichkeit und der Infrastruktur von Quartierplätzen und Treffpunkten von Jugendlichen (D 2.6; Verkehrsplanung)
- Veloverleih / Reparaturservice an Treffpunkten für Jugendliche (D 2.11; Jugendamt)

## Ergänzungen und weitere Ideen zu Dienstleistungen und Fördermassnahmen

- speziell ältere Jugendliche ansprechen. Es muss cool sein, Velo zu fahren resp. es muss möglich sein beim Velo fahren mit den Kollegen zu kommunizieren (Orts für Handy im Bus)
- Maximale Anzahl Kunden/Jugendliche
- Sanktionen des Eltern werden eingeführt, aber Eltern sollen Logo zeigen und nur so die Kinder durch lassen, ansonsten muss man aufpassen, dass Kinder nicht durchlassen
- Bei Rot Rechtsabbiegen gestattet
- Bunt mal, Karol wieder
- Radeln ohne Alter
- Oldtimer lernen in der Schule, auch zum Schwimmen
- Sichere Umschulungsdressen
- Big Data: Chip-Anzahl der Stadt, Diebstahlsicherung, Datenanbindung zur Fahrschule, Geschwindigkeit, Kontenwahl etc.
- Bessere Signalisierung der Ampeln abseits der Hauptstrasse (aber zur Infostadt)
- Park als Freizeitgebiet Velofahrt mit anderen
- D3.7 Mobil Velo-Entzugsdienst
- AUFERISCHUNGS-KURSE FÜR ERWACHSENE
- Wird ein Repair Center für Jugendstil, sondern Bau- und Reparatur (Bike 100%)
- Arbeitsplätze sollen genügend und möglichst gedachte Velofahrlöcher sein
- Freundlicheres Verhalten der Bern Mobil-Fahrer gegenüber Velofahrern
- Von zu wenig anfang mit Velo. Wie und wo kann ich mit dem Velo fahren?
- schwere Autos (SUV) auf städtischen Strassen, auch nicht von Velofahrern aus (→ warum fahren weniger Kids Velo?)
- Sämtliche Trouvailles wieder aufbauen
- sind nicht velofahrfähig
- Lehrkräfte in der Sch. → auf Arbeit einwirken!

## Ergänzungen und weitere Ideen zu Dienstleistungen und Fördermassnahmen

- Velo abzeichen (analog Schwimmabzeichen) es braucht Eltern die Angst nehmen
- eltern die Angst nehmen
- Velo / Like-a-bike thematisieren in KITA / Tagesschule
- Förder-Teilnahme an Schulen, in Partnern, Schulung der Lehrkräfte, Workshops, Workshops aufbauen
- 'Velopaket' für Neuzugler (zwischen Vertretung, )
- Kommunikation von Velopannendienst / Anfahrplan (Velocheck)
- Vermerkungen im OV z.B. (bei Planung...)
- Velogötti oder Gütti innerhalb des gleichen Schulhauses, die Kleiner lernen von den Grossen
- Schulung von Ausleiher Auto ↔ Velo
- Jugendliche Velo > z. andere Verkehrsmittel
- Grüne Welle für Radfahrer
- für jede Situation ein Beispiel, z.B. "Empfehlung für bike 2 school" erstellen
- Kindervelos in Lindenhof zum ausleihen
- Velofabrik für Migranten
- Velofahrschule für Profifahrer
- Velo-Reparatur-Station (→ einfache, möglich, ständig besetzt, um 9 Stunden, z.B. bei Velopumpen)
- Velofahrten mit Schwören von Altersseite, z.B. im "Rothschil-Rad" mit Elektro-Unterstützung
- Elternangst abbauen
- öffentliche Velo-Waschanlagen
- Eltern aufs Velo! → Sensibilisierungskampagne
- Förder-Ausfahrten für Kinder mit einer Behinderung fördern