

VELOJOURNAL KANTON BERN

E-BIKE SPEZIAL REGIONALTEIL 2020 | 3



BOND – DIE SCHNELLE WAHL

Als vergesslicher Mensch war ich schon das eine oder andere Mal froh um Annehmlichkeiten unserer Zeit, wie sie mir zum Beispiel auch BOND bietet. In Bern stehen bereits 150 Velos zur Verfügung, nun expandiert das Schweizer Start-Up nach Helsinki und München.

cle. BOND? Sagt dir nichts? Dann sagt dir vielleicht smide etwas? BOND ist der neue Name von smide, dem seit 2018 in Bern aktiven Bikesharing-Start-Up. Anders als die Postauto-Tochter PubliBike bietet smide, äh, sorry, BOND, die Velos im Free-floating-Prinzip an. Nutzer_innen finden auf der App das nächstgelegene Velo, öffnen es mit der App, setzen sich den bereitgestellten Helm auf und fahren los. Am Ziel angekommen stellen sie das Velo irgendwo gut sichtbar und nicht störend ab und schliessen es mit der App ab. Neu wird per gefahrenem Kilometer abgerechnet (1 Franken/Kilometer). Zudem ist es nun auch möglich, das E-Bike zu parkieren. Damit bleibt es reserviert, ist aber gesperrt.

Ich bin täglich mit meinem motorlosen Velo unterwegs. Hin und wieder steige ich aber auf die schnelle Alternative um – zum Beispiel dann, wenn ich müde nach Hause komme, und feststelle, dass meine Brille in Köniz am Arbeitsplatz liegengeblieben ist. Oder wenn ich Freund_innen in Zürich besuche und keine Lust auf den städtischen öV habe.

2019 wurde von allen Kund_innen mit BOND-Velos in etwa die Strecke zum Mond zurückgelegt – satte 375 000 Kilometer. Damit das möglich wurde, mussten die Akkus etwa 17 000 mal gewechselt werden. Mittlerweile sorgen beim Start-Up vierzig Personen für einen reibungslosen Betrieb. Imposante Zahlen. Und BOND ist im Begriff, nach Zürich, Bern und Helsinki in München die vierte Flotte in Betrieb zu nehmen.

VON FLIEGENDEN BIENEN UND DUMMEN DIEBEN

BOND verwendet Velos der Marke Stromer für ihre Flotten. Schnelle Velos, also. Nutzer_innen können mit bis zu 45 km/h reisen, bevor der Motor seine Unterstützung abstellt. Und: edle Karossen. Kein Wunder, wecken die BOND-Velos hin und wieder das Interesse von ungebeten Nutzer_innen. So findet die Polizei dank GPS-Sender der Velos immer wieder Fahrzeuge, welche per Lastwagen aus dem Perimeter entführt wurden. Die ganz Schlaunen bieten sie sogar auf Facebook oder Tutti zum Verkauf an...

Eine ganz spezielle Gruppe nahm letztes Jahr eines der Velos in Beschlag: Ein Bienenschwarm fand eines der Velos besonders attraktiv. Ob wohl nach der Umsiedelung der Insekten der oder die nächste Nutzer_in eine honigsüsse Überraschung vorfand?

Sharing-Konzepte schiessen im Moment wie Pilze aus dem Boden. Man denke da nur an die Trottis und Billig-Bikes von weltweit agierenden Konzernen in Zürich. Das macht nicht nur Freude, sondern sorgt(e) bei einigen für gehörigen Ärger und ruft deshalb schnell den Gesetzgeber auf den Plan. So hat zum Beispiel Zürich eine Gebührenordnung eingeführt, welche Firmen mit Free-floating-Konzepten eine Gebühr pro Fahrzeug verrechnet. Für kleinere Start-Ups wie BOND treibt dies die Kosten nach oben.

Ich fahre zwar auch weiterhin liebend gerne mit meinen unmotorisierten Velos durch die Gegend. Aber es gibt Momente, da ist es einfach praktisch, auf ein schnelles E-Bike zurückgreifen zu können. Genau dann bin ich über Angebote wie BOND extrem froh. ■

DEMOKRATIE IN BEWEGUNG

«Menschen wählen nicht nur mit dem Wahlzettel, sie wählen auch mit den Füßen und mit Velorädern.» | Seite 2

EIN LEBENSMITTEL

Für Michael Schoch ist das Velo weit mehr als ein Fortbewegungsmittel und Arbeitsgerät. | Seite 4

ROUTE 99

740 Kilometer, 12 000 Höhenmeter, 22 Seen, 17 historische Altstädte: All dies, ohne die Schweiz zu verlassen. | Seite 6



Frauen sollen in der Verkehrsplanung präsent sein.

WO SIND DIE FRAUEN? WO SIND SIE GEBLIEBEN?

Es diskutiert sich gut im Vorstand von Pro Velo Kanton Bern unter mehrheitlich mittelalterlichen Männern. Es soll sich trotzdem ändern!

cle. Wir Männer bringen unsere Erfahrung gerne ein. Wir sind ja auch diejenigen, welche über die städtischen Strassen flitzen und Gefahren viel weniger drastisch wahrnehmen als manch weibliche Zeitgenossin. Alle Männer im Vorstand sind zwar sozialkompetent und hören zu. Aber am Ende treibt uns ja doch primär unsere eigene Lebenserfahrung an. Alles in allem eine prächtige Welt, findet ihr nicht auch?

Nein, natürlich nicht! Wir wollen endlich mehr Frauen im Vorstand! Es kann nicht sein, dass Pro Velo Kanton Bern für sich in Anspruch nimmt, die Bedürfnisse aller Bevölkerungsteile zu berücksichtigen, aber jeweils nur zwei Frauen an den Vorstandssitzungen teilnehmen (wovon eine, Rebecca, als Geschäftsleiterin dabei ist...).

Es braucht nicht nur mehr Frauen in den Chefinnen-Etagen unserer Wirtschaft, sondern auch mehr Frauen in unseren Vorständen. Es macht einen Unterschied! Deshalb, liebe Leserin, braucht es deinen Willen und Bereitschaft, dich fürs Velofahren im Kanton Bern einzusetzen. Kannst du dir vorstellen, an sechs Vorstandssitzungen im Jahr teilzunehmen, an welchen du deine Sicht der Dinge einbringst? Ja? Dann melde dich bei Rebecca (rebecca.mueller@pro-velo-be.ch).

Ja, und du, lieber Leser, frag die Frauen in deinem Umfeld: Hast du Lust, die Velopolitik im Kanton Bern mitzugestalten? Falls die Antwort «Ja», «Warum nicht?» oder auch «Vielleicht» ist, dann sage ihnen, sie sollen sich bei Rebecca melden.

Liebe Frauen, ihr seid herzlich willkommen im Vorstand von Pro Velo Kanton Bern! Die Velowelt braucht euch! ■

«DEMOKRATIE IN BEWEGUNG»

Heute, an dem Tag, an dem die Velocity 2020 von Anfang Juni in Ljubljana wegen Corona auf den September verschoben wird, ist zufällig der Tag, an dem ich meinen Artikel über den letztjährigen Besuch an der Velocity in Dublin endlich in Angriff nehmen will. Ich sass nämlich in einem spannenden Vortrag über Wunschlinien. Meine Erkenntnisse möchte ich gerne mit euch teilen.

rmü. Wunschlinien sind auch heute noch ein Thema, das in der Veloverkehrsplanung in der Schweiz mehr Beachtung verdient hätte. Denn es ist ein Thema, für das sich Planer_innen zwischen grossen Masterplänen, Computersimulationen und dem gesundem Menschenverstand (meist dem eigenen) keine Zeit nehmen.

WAS SIND ÜBERHAUPT WUNSCHLINIEN?

Wunschlinien sind der einfachste und bequemste Weg von A nach B. Wobei «Weg» eben nicht unbedingt ein formalisierter Weg, eine gebaute Infrastruktur ist. Gerade wenn Wunschlinien neben den Wegen verlaufen, wird es spannend. Fussabdrücke im frischen Schnee oder Trampelpfade verraten, wo Menschen lieber durchgehen. Beobachtungen an Kreuzungen zeigen auf, ob und wie Rotlichter von Velofahrenden umfahren werden.

Wenn es zu diesen Abweichungen zwischen vorgesehenen Wegen und Wunschlinien kommt, dann sind verschiedene Reaktionen möglich. Eine Gesellschaft kann viel Energie darauf verwenden, Menschen von dem abzuhalten, was nicht gewollt oder sogar illegal ist. Eine andere Möglichkeit: Was zwar gegen das Gesetz verstösst, aber niemanden gefährdet und nur

Wenige stört, darüber kann hinweggesehen werden. Manche Tramhaltestellenüberfahrungen in Bern funktionieren nach diesem Prinzip. Die Copenhagenize Design Co., bekannt durch ihren Gründer Mikael Colville-Andersen, formuliert die dritte Möglichkeit: Mit der Desire Line Analysis beobachten diese Stadtplaner_innen, wie Menschen sich unter gegebenen Umständen verhalten. Und dann geht es darum, die Stadt den Bedürfnissen der Menschen anzupassen. Dies kann zum Beispiel bedeuten, Einbahnstrassen in der Gegenrichtung für Velofahrende zu öffnen.

1 KREUZUNG, 12 STUNDEN, 16 000 VELOFAHRENDE

Copenhagenize untersucht Infrastruktur anhand von stundenlangen (Video-)Beobachtungen. An der Schnittstelle zwischen Verkehrsplanung und Sozialwissenschaften versucht Copenhagenize, die Interaktionen mit der Umgebung – der Infrastruktur und den anderen Verkehrsteilnehmer_innen – zu verstehen. Sie sind dabei auf drei Kategorien von Velofahrenden gestossen: Die, die sich immer an die Regeln halten. Die, die Gelegenheiten ausnutzen. Und Skrupellose. Am interes-

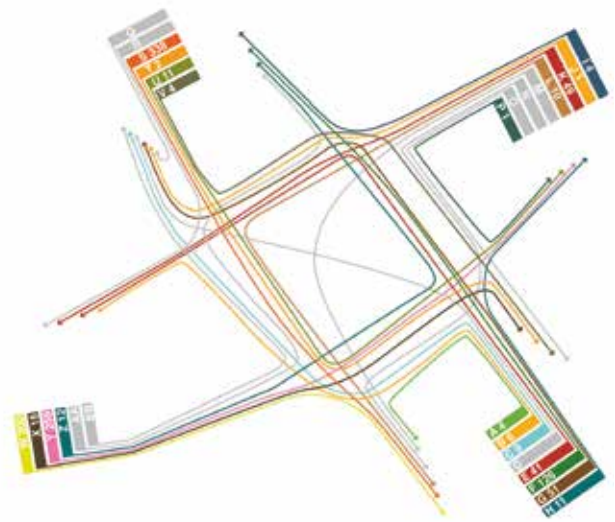
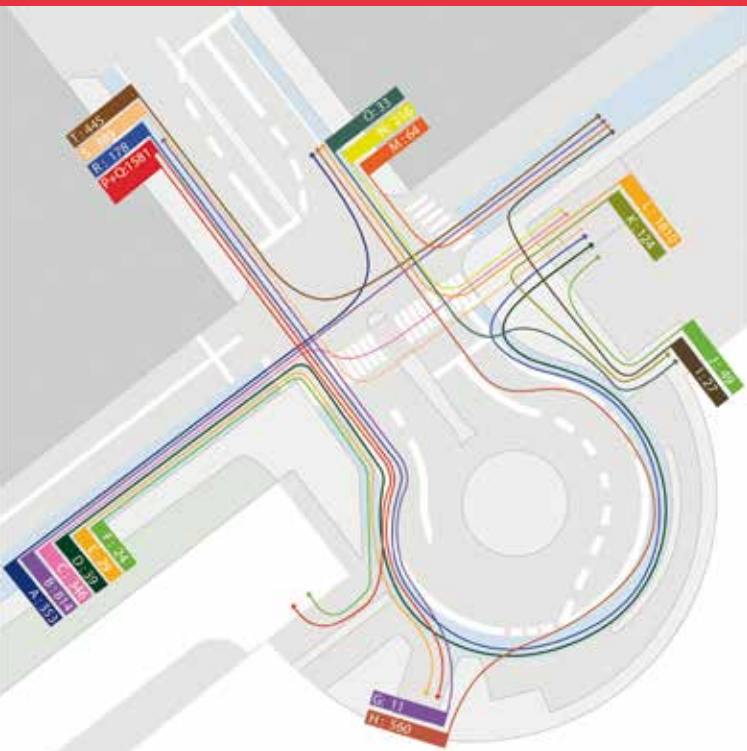
«Der Einbezug von Wunschlinien ist Demokratie in Bewegung. Menschen wählen nicht nur mit dem Wahlzettel, sie wählen auch mit den Füessen und mit Velorädern.» Copenhagenize Design Co.

ÖII GESCHICHTE NÄHME ÜS WUNGER!

Am 14. März hätte die Frühlings-Velobörse von Pro Velo Bern stattfinden sollen. Wegen der aktuellen Situation rund um das Corona-Virus mussten wir sie leider absagen. Da unsere fleissigen Helfer_innen nun ein börsenfreies Wochenende hatten, wollten wir von ihnen wissen, was sie unternommen haben. Hier sind drei Geschichten.

GEORG HÄBERLIN, an der Velobörse verantwortlich für die technische Beratung.

Sein Wochenende stand unter dem Motto «der nächste Winter kommt bestimmt». Wegen diesem nächsten Winter kann er im Ferienhaus auf 1000 m.ü.M. eigentlich nie zu viele «Schitli» haben. Aber auch das Spazieren an der Sonne und fein Kochen kamen nicht zu kurz.



Desire Lines Analysis

Dybbølsbro - Copenhagen

Der Einbezug von Wunschlinien ermöglicht verkehrplanerische Lösungen, die der Realität standhalten.

santesten sind die, die Gelegenheiten nutzen; die Regeln nur ein bisschen anknabbern, damit sie im Flow bleiben können. Sie geben uns Auskunft über nötige Anpassungen.

DIE RELEVANZ VON WUNSCHLINIEN

In ihren Untersuchungen fand Copenhagene heraus, dass Velofahrende bei ihrer Routenwahl die schnellstmögliche und bequemste Variante wählen. Dies tun sie auch, wenn es keine bereitgestellte, passende Infrastruktur gibt. In diesem Fall improvisieren sie und kreieren ihren eigenen «Weg». Hier muss ich an meine im übrigen lang vergessenen Soziologie-Vorlesungen und an Pierre Bourdieus «champ du possible» denken. Ich glaube, dass wir so viele Velorowdy-Diskussionen führen müssen, weil das Feld des Möglichen für die schlanken

und ranken Velos gross ist. Ich bin sicher, viele Autofahrende würden sich immer wieder mal wünschen, kurz übers Trottoir fahren oder das Auto an die Hauswand lehnen zu können (wenn sie es denn nicht gerade tun). Velofahrende folgen manchmal – wie das Menschen in anderen Situationen auch tun – einfach dem Rudel. Wenn also jemand vor dem Rotlicht wartet, dann motiviert uns das, die Abkürzung übers Trottoir sein zu lassen. Auch Überlegungen zur Sicherheit und die Scham, bei Verbotenem erwischt zu werden, beeinflussen unser Tun und Lassen. Diese Erkenntnisse klingen vielleicht nicht weltbewegend. Wenn wir aber Kreuzungen, Plätze und Übergänge im Detail beobachten, können wir die für einen Ort wirklich passenden Lösungen finden.

DAS VELO ZUM FLIEGEN BRINGEN

Was Kopenhagen und andere Velostädte verstanden haben: Je besser die Infrastruktur den Bedürfnissen von Velofahrenden angepasst ist, je mehr sie sich im Strassenraum willkommen fühlen, desto weniger werden die Strassenverkehrsregeln gebrochen. Velofahrende, wie alle anderen auch, möchten am liebsten ungehindert rollen können. Im Vergleich zu Verkehrsteilnehmer_innen mit Motor oder auf den Beinen ist der Energieverlust beim Stoppen aber viel höher. Im Interesse von lebenswerten Städten mit gesunden und glücklichen Menschen sollten wir deshalb herausfinden, wo Velofahrende durchfahren wollen, und sie wenn immer möglich bequem rollen lassen.

copenhagene.eu
copenhagene.com ■

GRAFIKEN: COPENHAGENE DESIGN CO.



Ich habe 60 Meterhölzer, also «Schpält» verarbeitet. Das bedeutet 180 mal sägen und schlussendlich ca. 600 Schitli.

Übrigens hatte ich hauptsächlich in den Händen Muskelkater: vom Halten der Kettensäge mit der linken, vom Legen eines neuen Spalts auf den Sägebock mit der rechten Hand. Das sind sich die Büroist_innen nicht mehr so gewohnt.



LEBENSMITTEL, LEBENSMOTTO

Für Michael Schoch ist das Velo weit mehr als ein Fortbewegungsmittel und Arbeitsgerät. Er hat in den letzten zwei Jahren über achtzig Velofahrkurse und DEFI VELO-Qualis¹ in der ganzen Schweiz geleitet. Das Gespräch entwickelte sich aber davon weg. Okay – eigentlich sind wir dort gar nie angekommen. Macht aber nichts. Ein Gespräch über Freiheit. Auf und neben dem Velo.

Wie sieht die erste Stunde des Tages aus?

Nach dem Aufstehen kümmerge ich mich meist um die Kinder und schaue, dass sie rechtzeitig für die Schule bereit sind. Dann schreibe ich meine drei «Morgenseiten». Das mache ich jetzt schon fast zwei Jahre lang – jeden Tag.

Das mit den Kindern kenne ich. «Morgenseiten»?

Dabei schreibe ich möglichst ungefiltert auf, was mir durch den Kopf geht. Sei es eine Idee für einen neuen Song, ein Frust

oder eine Freude. Und natürlich ganz oft banale Alltagsdinge.

Was machst du mit den Texten?

Ich habe geplant, das 1000 Tage lang zu machen. Ich lege die Seiten beiseite – schaue die Texte aber eigentlich nicht wieder an. Das Niederschreiben ist zentral.

Und was machst du beruflich?

Ich habe schon als Jugendlicher Musik und Theater gemacht. Neben der Kunst interessierte mich immer schon der Um-

weltbereich. Nach einer Ausbildung zum Maschinenmechaniker habe ich mich dann für ein Agronomie-Studium entschieden. Ich war fünf Jahre als Berater für nachhaltige Landwirtschaft in der internationalen Zusammenarbeit tätig. Lohnarbeit, Kunst und dann zusätzlich die Familie liessen sich irgendwann nicht mehr vereinbaren. Von allem ein bisschen wurde irgendwann unbefriedigend.

Und dann?

Ich habe mir gesagt, wenn ich es nicht gleichzeitig machen kann, dann mache ich es halt nacheinander. Deshalb habe ich an der Fachhochschule gekündigt und bin seither freischaffender Musiker und Schauspieler.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag aus? Hat das ein Künstler überhaupt?

Es gibt keinen typischen Arbeitstag. Proben, üben und kreieren gehören genauso dazu wie das Büro, die Buchhaltung und Velofahrkurse. Und natürlich ist die Abgrenzung von meiner Rolle als Papa und Hausmann immer wieder eine Herausforderung. Wichtig ist, tätig und in Bewegung zu sein. Dann springen mich Ideen an. Sei es beim Zeitungslesen, Kochen oder Velofahren. Liedtexte entstehen dadurch, dass ich mich mit gesellschaftlichen und politischen Themen beschäftige. Dass ich der Beschäftigung Raum gebe. Ich kann mich nicht einfach hinsetzen und warten, bis mir die gute Idee auf den Kopf fällt.



Das zweite Portrait aus der Artikelserie «Schaffe mit em Velo». In den nächsten Ausgaben werden unterschiedliche Personen portraitiert, die im Rahmen ihrer Arbeitstätigkeit das Velo einsetzen. Sie berichten aus ihrem Arbeitsalltag und erzählen über ihre Beweggründe, sich aufs Velo zu setzen.

ANDREAS HÄNNI, während der Velobörse ist er als technischer Berater unterwegs.

Am freien Börsenwochenende hat er die eigene Regenwasser-Sammelstelle für den Garten verbessert, da die zukünftigen Sommer immer trockener werden. Er ist jetzt mit ca. 700 Liter auf gutem Weg.



Das Regenwasser kommt vom Vordach und läuft zuerst in den 400-Liter-Behälter, der Überlauf in das 200-Liter-Fass und der Rest in das letzte 80-Liter-Becken. Das vorige Wasser kann danach versickern.

Das Fass wurde in der Erde versenkt. Aussen herum hat es ein starkes Kompostgitter mit 3 Zentimeter Luft dazwischen, somit besteht kein Kontakt zur Erde. Mit dem Vlies wird verhindert, dass Tiere zwischen Gitter und Fass fallen.



Michael
Schoch
40 Jahre
michaelschoch.ch



Beruf: Musiker, Schauspieler
Arbeitgeber: Freischaffend in Musik- und Theaterprojekten, sowie als Fahrkursleiter für Pro Velo tätig. Diesen Sommer im Freilichtstück «Katharina Knie» auf der Moosegg im Emmental und im Varieté «Zini underwägs» im Botanischen Garten Bern. Als Singer/Songwriter «Dr. Chopf» unterwegs mit berndeutschen Liedern.

Welche Instrumente spielst du?

Kontrabass und Trompete, daneben Klavier und Gitarre. Als Singer und Songwriter begleite ich mich selbst auf der Gitarre und trete auch solo auf. Das gibt mir den grösstmöglichen Freiraum für Engagements bei Theaterstücken. Oder dass ich selbst über den Termin einer CD-Produktion entscheiden kann.

Mit der Gitarre stelle ich mir Velofahren einfach vor. Wie machst du es aber, wenn du mit dem Kontrabass einen Auftritt hast?

Wenn irgendwie möglich, bin ich immer mit dem Velo oder ÖV unterwegs. Ins Lastenvelo passt übrigens mehr als nur ein Kontrabass! Ich versuche, auch bei meiner künstlerischen Tätigkeit mit wenig auszukommen und möglichst lokal tätig zu sein. Reduktion, auch auf meine liebste Fortbewegungsart – aufs Velo. Auf das, was damit möglich ist.

Wie reagieren Menschen darauf, dass du den Kontrabass mit dem Velo transportierst? Oder mit dem Velo zur Theaterprobe kommst?

Meinem Umfeld ist bekannt, dass ich mehrere Velos habe und fast für jeden Transport und jede Lebenslage eine Velolösung finde. Ich habe vor Jahren ein Lied mit dem Titel «Nimm doch ds Velo» geschrieben. Ich glaube, dass ich diesem Lebensmotto heute recht treu sein kann. Das wirkt überzeugend und vielleicht auch ansteckend auf mein Umfeld. Jedenfalls wird das Velo rund um mich herum zum Thema.

War das schon immer so?

Dass mein Leben heute wieder mit dem Velo machbar ist, hat auch mit meinem Veränderungsprozess zu tun. Heute fliege ich nicht mehr beruflich mit dem Flugzeug nach Südamerika. Das Velo ist für mich das perfekte Mass für einen gesunden Radius im Leben. Auch eine bewusste Entscheidung für (Fort-)Bewegung. Und es fasziniert mich immer wieder, zu sehen, was mit dem Velo alles möglich ist. Etappe für Etappe auch durch ganze Länder.

Wie bist du denn ursprünglich zum Velo gekommen?

Ich bin in einer Familie ohne Auto aufgewachsen. Ich habe als Kind die Möglichkeit gehabt, zu erleben, dass es so geht – ohne Auto und mit dem Velo. Für mich war das Velo immer irgendwie ein «Lebensmittel», durchaus im engeren Sinn.

Was würde deines Erachtens helfen, damit sich noch mehr Personen aufs Velo setzen? Privat, beruflich, im Alltag?

Ich erachte es als wichtig, dass wir als Kinder die Möglichkeit erhalten, eine Beziehung zur Umwelt aufzubauen. Und dass wir diese Beziehung als Erwachsene weiter pflegen. Wenn man die Natur gerne hat, dann ist es viel naheliegender, dass man dazu Sorge trägt und Verantwortung übernimmt. Vielleicht hilft bei Erwachsenen auch Information über den Zustand des Klimas. Ja – man kann auch der Umwelt zuliebe Velo fahren. Was ich aber eigentlich nur halb gut finde.

Was ist denn aber ganz gut?

Am wichtigsten für mich ist es, zu erleben, wie gut es mir tut, wenn ich regelmässig mit dem Velo unterwegs bin. Die Freiheit und den Körper zu spüren. Und die Zufriedenheit, wenn ich am Ziel bin. Die positiven Erlebnisse, die ich mit dem Velo habe. Konkret würde ich also sagen: Menschen müssen die Möglichkeit haben, positive Erlebnisse mit dem Velo zu verbinden.

Wie kann Pro Velo Bern dabei helfen?

Mit allem, was dazu beiträgt, dass Velofahren ein positives Erlebnis ist. Zum Beispiel, wenn Arbeitstätige dank der Aktion «bike to work» gemeinsam mit anderen den inneren Schweinehund überwinden und aus dieser Erfahrung heraus Velofahren zu etwas Selbstverständlichem wird. Aber natürlich auch mit einer guten und sicheren Veloinfrastruktur. Den Leuten soll nicht nur gesagt werden, dass sie das Velo nehmen sollen. Es soll vorgelebt werden. Je mehr wir sind, desto schöner! Es hat die grösste Wirkung, wenn ich mit einem breiten Grinsen auf dem Velo unterwegs bin. Nicht verbissen und nicht dogmatisch soll es sein.

Wie viele Velos hast du eigentlich?

Ein Liegevelo, ein Einrad, ein Lastenvelo, ein MTB und ein Faltrad.

Hast du ein Lieblingsvelo?

Das Liegerad. Es begleitet mich schon über 20 Jahre.

Hat es einen Namen?

Nein.

Merci, Michael.

Interview: Dominik Guggisberg ■

¹ DEFI VELO ist eine Veloförderungsaktion für Gymnasien und Berufsschulen von Pro Velo und Label Vert (defi-velo.ch).



IRENE MATHYS, während der Velobörse am Freitag beim Aufbau und am Samstag beim Mitgliederzugang, am Infostand und bei der Auszahlung dabei.

Sie hat sich am Börsenwochenende ihrem «WG-Ämtli» gewidmet.



Irene wohnt in einer WG mit einem grossen, wirklich grossen Garten. Deshalb hat sie am Börsensamstag ein paar Stunden im Garten verbracht und sich dem «Kieswägljäten» gewidmet.



DIE «ROUTE 99»

Auf der längsten, schönsten und abwechslungsreichsten Velowanderroute kannst du eine eindruckliche Schweiz erleben: 740 Kilometer, 12'000 Höhenmeter, 22 Seen, 17 historische Altstädte.

Die Herzroute ist eine Perle im Schweizer Veloland. Sie erschliesst eine unglaublich vielfältige Natur und Kultur auf engem Raum. Wer die Schweiz kennen lernen will, ist auf der Herzroute, weitab vom Verkehrslärm und inmitten der Natur, gut aufgehoben. Stattliche Höfe, kleine Weiler und pittoreske Kleinstädte, eingebettet in einer hügeligen Landschaft, erfreuen Sinne und Seele.

Stets kann man anhalten, dem Auge Ruhe gönnen, Gerüche und Geräusche aufnehmen oder sich auf ein Gespräch einlassen mit Menschen, die sich Zeit nehmen für einen Gast auf dem elektrifizierten Stahlross. Wer diesen Genuss verlängern möchte, kann in einem Gasthof ein paar Stunden ausspannen oder einen weiteren Tag anhängen.

Pro Velo Emmental war seit der Entstehung der «Herzroutengruppe» um Paul Hasler (Burgdorf) dabei und half schon 2003 bei der Markierung der ersten Etappe von Willisau nach Lützelflüh mit.

Auch der FLYER, dieses damals noch utopische E-Bike-Projekt, stammt aus dem Emmental. Die FLYER-Macher orteten ein Potential in den Emmentaler «Högern» und brachten 2004 die ersten mietbaren FLYER auf den Markt.

Schon bald wurde der neue Velowanderweg rege befahren. Er löste viele positive Reaktionen aus und wurde deshalb in mehreren Schritten gegen Westen und Osten erweitert. Seit 2015 führt die Herzroute mit 13 Etappen vom Genfer zum Bodensee. Sie ist dicht mit den roten Wegweisern von SchweizMobil, Nummer 99, beschildert. An die Herzroute wurden von 2016 bis 2019 noch drei Rundkurse angegliedert: die «Herzschlaufen» Seetal, Napf und Sense.

Alle Etappenorte sind per Zug erreichbar und haben eine Rent-a-Bike-Vermietstation. Die Mietvelos müssen nicht am Bezugsort zurückgegeben werden. Unterwegs gibt es Schnellladestationen für die Akkus.

Alle Etappen und Schlaufen werden jedes Jahr je einmal in jeder Richtung von einer Kontrolleurin oder einem Kontrolleur abgefahren. Dabei werden Signalisation und Wegqualität kontrolliert. Mängel werden entweder sofort behoben (z. B. Reinigung der Signaltafeln) oder weitergemeldet (schlechter Wegzustand).

Die Herzroute AG publiziert jährlich einen Routenführer mit ausgezeichnetem Kartenmaterial und zahlreichen Hinweisen. Viele weitere Informationen bei: schweizmobil.ch, herzroute.ch, rentabike.ch, wikipedia.ch.

Ernst Rüfenacht, Mitglied von PV Emmental und Befahrer der Etappe Burgdorf-Langnau ■

Reaktionen von Leser_innen

SPASS IM WALD

Einigen Biker_innen macht es offensichtlich Spass, neue Abfahrts Spuren kreuz und quer im steilen Wald anzulegen, tiefe Gräben und abgescheuerte Bäumchen hinterlassend. Für Waldbesitzerinnen und Waldliebhaber ist es schwierig, diesem Verhalten entgegen zu wirken. Sperrende Asthaufen und Baumstämme sind bald wieder weggeräumt, Verbotstafeln werden ignoriert. Die Öffentlichkeit hat realisiert, dass ein Bedürfnis nach Abfahrten im steilen Wald besteht und bietet Hand, entsprechende Abfahrts Spuren anzulegen. Hoffentlich, hoffentlich werden diese auch genutzt und keine wilden Routen mehr gemacht.

Tragen wir Sorge zum Wald und zu unserem Ruf als Velofahrende!

Lorenz Perincioli, Goldwil ■

Irene meint, dass das wohl eine never ending story wird... Es ist nämlich so, dass die Bärläuche aus dem Beet abgehauen sind. Was Irene am nächsten freien Wochenende wohl so macht? Vielleicht Pesto mit eingefangenen Bärlauch.



Wolltest du auch schon lange wissen, wie es hinter den Kulissen der Berner Velobörse zu und hergeht?

Dann melde dich als Helfer_in unter info@proveloern.ch an.

Die nächste Börse findet voraussichtlich am 27. Juni 2020 statt.

Wir freuen uns auf dich! ■

Wir wissen aktuell noch nicht, welche Veranstaltungen durchgeführt werden können und welche aufgrund der Massnahmen gegen die Verbreitung des Corona-Virus abgesagt werden müssen.
Auf den Webseiten werden allfällige Absagen kommuniziert.
Wir bitten um Verständnis.

VELOFAHRKURSE 2020

Pro Velo Emmental

Burgdorf: Samstag, 2. Mai | 14-17 Uhr
Langnau: Samstag, 16. Mai | 14-17 Uhr
Kirchberg: Samstag, 6. Juni | 9-12 Uhr
Bätterkinden: Samstag, 20. Juni | 9-12 Uhr

Pro Velo Bödeli

Interlaken: Samstag, 9. Mai | 9-12 Uhr

Pro Velo Oberaargau (Langenthal)

Samstag, 2. Mai | 10-13 Uhr
Montag, 4. Mai | Kurs A und B | 10-13 Uhr
Samstag, 6. Juni | 10-13 Uhr
Montag, 15. Juni | Kurs A und B | 10-13 Uhr
provelo-oberaargau.ch

Pro Velo Bern

Alle Kurse unter provelobern.ch/fahrkurse

Pro Velo Biel

Alle Kurse unter pro-velo-biel.ch/angebot

Pro Velo Region Thun

Alle Kurse unter provelo-regionthun.ch/velo-fahrkurse-pro-velo-region-thun

MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN 2020

Pro Velo Bödeli: Freitag, 15. Mai | 18 Uhr

VELOBÖRSEN 2020

Biel: Samstag, 2. Mai
Münsingen: Samstag, 16. Mai
Bern: Samstag, 27. Juni
Herzogenbuchsee: Samstag, 29. August
Bern und Biel: Samstag, 5. September
Thun: Samstag, 12. September

1. BIELER VELOFORUM AM FREITAG, 16. OKTOBER 2020

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



Pro Velo Kanton Bern

Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 12
info@pro-velo-be.ch, pro-velo-be.ch

Pro Velo Bern

Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 10
info@provelobern.ch, provelobern.ch

Pro Velo Biel/Bienne - Seeland - Jura Bernois

2502 Biel, Tel. 078 847 01 70
sekretariat@pro-velo-biel.ch, pro-velo-biel.ch

Pro Velo Emmental

Postfach 1229, 3401 Burgdorf
info@provelo-emmental.ch, provelo-emmental.ch

Pro Velo Oberaargau

4900 Langenthal
oberaargau@pro-velo.ch, provelo-oberaargau.ch

Pro Velo Region Thun

3600 Thun, Tel. 079 817 66 00
thun@pro-velo.ch, provelo-regionthun.ch
facebook.com/ProVeloRegionThun

Pro Velo Bödeli

c/o Jeremy Hackney, Postfach 175, 3800 Interlaken
velo@pro-velo-boedeli.ch, pro-velo-boedeli.ch

Pro Velo Region Spiez

siehe Pro Velo Region Thun

IMPRESSUM VELOJOURNAL 2020|3

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

REGIONALTEIL BERN

Redaktion: Rebecca Müller (rmü)
Mitarbeit an dieser Nummer: Claudio Enggist (cle),
Lea Schranz (ls), Ernst Rüfenacht (er),
Dominik Guggisberg (dg)
Lektorat: Christine Engel, Walter Pfäffli,
Chantal Fischer, Sven Schendekehl
Gestaltung: typisch.ch

VELOJOURNAL 2020|4

Anzeigenschluss: 4. Juni
Redaktionsschluss: 8. Juni
Erscheinen: 3. Juli

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

Kretschmann



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



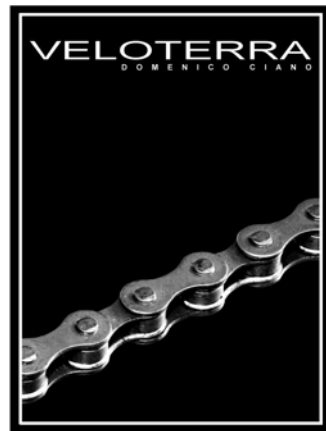
Turnweg 20 · 3013 Bern

Tel. 031 331 40 67
bern@velowerkstatt.ch
www.velowerkstatt.ch

Öffnungszeiten

Di - Fr 10.00 - 18.30
Sa 10.00 - 16.00

Reparaturen aller Marken



Für jedes Radlerherz das passende Velo.

Länggassstrasse 73
3012 Bern
Tel: 031 322 33 66
www.veloterra.ch

ride your style



City Cycles AG
Spitalackerstrasse 50
3013 Bern, 031 333 87 33

www.citycycles.ch

Velo Service
Bollwerk 35
3011 Bern, 031 312 25 85

medbase

AKUPUNKTUR

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

kocher-bike.ch

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

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

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



Inserat mitbringen
und profitieren!

SAVAC
SKI+VELO-CENTER

Niederwangen | Bern | Ittigen | Belp

...bewegt Menschen

www.ski-velo-center.ch