

**KANTON BERN**

Juni 2024

# VELO

gen

## Oskar Balsiger zum Gedenken

Seite 2

### Bitte mehr Velostationen

Die Niederlande machen vor, wie bahnhofsnahe Abstellanlagen umgesetzt werden können.

Seite 4

### Das Veloweggesetz im Kanton Bern

Die Schaffung fahrradfreundlicher Verkehrsnetze macht Fortschritte – aber es bleibt noch viel zu tun.

Seiten 6 und 7

# Oskar Balsiger zum Gedenken

Ende April ist der Velopionier und -visionär Oskar Balsiger in seinem achtzigsten Lebensjahr verstorben. Er war für viele verkehrstechnische Entwicklungen, die dem Velo einen gleichberechtigten Platz gewähren, ein entscheidender Antrieb.

## Verkehrstechnischer Innovator

Das Befahren von Einbahnstrassen in Gegenrichtung durch Fahrräder und der sogenannte «Velosack» – der markierte Aufstellbereich vor Ampeln – sind Beispiele von Neuerungen, die auf Oskar Balsiger zurückgehen. Sie erscheinen uns heute fast selbstverständlich, vor 30 Jahren aber waren sie noch undenkbar.

Sein Blick galt immer der Verkehrssicherheit, er kämpfte vehement für breitere Velostreifen und sichere Knotenlösungen. Er war der geistige Vater von Bauvorhaben, etwa der Velobrücke auf dem Radweg Bern – Zollikofen, aber auch der Panoramabrücke, die noch der Realisierung harrt.

Oskar Balsiger war bis ins hohe Alter aktiv.  
© ZVG

## Brückenbauer zwischen Planung, Politik und Pro Velo

Oskar Balsiger hatte auch selbst eine wichtige Brückenfunktion, da er beruflich als erster Leiter der Fachstelle Veloverkehr im kantonalen Tiefbauamt wirkte, nebenbei aber als Stadtrat in Bern die Fäden zog, und nicht zuletzt ein wichtiger Motor der wachsenden Velo-Community war.

Pro Velo Kanton Bern verdankt ihm die Existenz, denn der Zusammenschluss regionaler Verbände in Bern, Thun und Burgdorf entstand aufgrund der Erfahrung, die 1983 bei der von ihm orchestrierten Mitwirkung an der Revision des Strassenbaugesetzes gemacht wurde: Die bis dahin noch lose verbundenen Regionalverbände konnten so auf kantonaler Ebene mehr Wirkung entfalten. Viele Vorschläge konnten in dem Gesetz untergebracht werden, in dem vorher das Velo praktisch nicht vorkam.

Balsigers Engagement überstieg kantonale Grenzen: Er war auch langjähriges Vorstandsmitglied von Pro Velo Schweiz und Mitinitiator der Velokonferenz Schweiz als nationaler Austauschplattform für Veloexperten.

## Vorreiter für eine velofreundliche Schweiz

Das sichtbarste Zeichen seiner Wirkung dürfte für viele das Veloland-Routennetz sein, das auf seine Idee zurückgeht: Er wollte zum 800-jährigen Jubiläum der Stadt Bern 800 km Radwegenetz im Kanton realisieren. Heute erfreuen wir uns an über 2000 km im Kanton und an einem schweizweiten Netz.

Die roten Velowegweiser, die er quasi erfunden und zum Teil eigenhändig montiert hat, können uns heute noch daran erinnern, dass sich ein Einsatz für eine menschen- und umweltfreundliche sowie sichere Mobilität, die die Lebensqualität der Gesellschaft erhöht, unbedingt lohnt.

Wir sind Oskar dankbar für seinen unermüdelichen Einsatz für eine velofreundliche Schweiz. **OO**

MATTHIAS SCHEIDL



## Kleine Beine treten in die Pedale

Unter dem Motto «Kinderfreundliches Verkehrssystem jetzt!» fordert das Aktionsbündnis Kidical Mass europaweit die Behörden dazu auf, sichere Schulwege auf Strassen zu schaffen, damit auch Kinder die Strassen mit dem Fahrrad sicher und selbständig nutzen können.

Die Aktionswoche fand insgesamt zum sechsten Mal statt – in Thun nun bereits zum dritten Mal. Musikalisch begleitet vom Duo «Madame Isabelle» fanden sich rund 100 Radlerinnen und Radler auf dem Hoffmannplatz ein.

In Thun setzte sich der von der Polizei bewilligte und begleitete Velozug am 5. Mai um 11.00 Uhr in Bewegung.

Die attraktive Route führte die Teilnehmer und Teilnehmerinnen mit den Maulbeerkreisel einmal mit Fahrrädern und bunten Ballons gefüllt zu erleben. Die Stimmung war fröhlich und ausgelassen. Auch zahlreiche Anwohner und Passanten erfreuten sich an dem lustigen Umzug.

Gegen 12.00 Uhr traf der Velotross wieder auf dem Hoffmannplatz ein und liess den Anlass bei Musik und Apéro gemütlich ausklingen.

Die buntgeschmückten Fahrräder zeigen, dass sichere Fahrradwege für alle auch in Thun und Umgebung ein grosses Bedürfnis sind. Das kann

auch als Auftrag an die Thuner Politik verstanden werden. OO  
**ADRIAN CHRISTEN**

Ein bunter Fahrradross für kinderfreundliche Mobilität  
© Adrian Christen



## Gut besuchte GV mit Besuch des Pumpwerks

Ende März 2024 fand im Rahmen der jährlichen Generalversammlung eine Besichtigung des neuen ESB-

Seewasser-Pumpwerks an der Dr. Schneider-Strasse statt. Martin Kamber, Leiter Vertrieb & Marketing, hat den über 30 Besuchern und Besucherinnen die Funktionsweise erklärt, wie mit Temperaturunterschieden des Seewassers Wärme und Kälte in

das ESB-Netz eingespeist werden können. Das Seewasser wird durch zwei Seeleitungen in 30 m und 20 m Tiefe gefasst und in das Pumpwerk an der Dr. Schneiderstrasse in Nidau befördert. Mit dem 100 Mio. Bau kann gemäss ESB der Einsatz von Primärenergie in den fernwärmeversorgten Gebieten ohne Komforteinbussen halbiert werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen

sinken sogar um 80 % gegenüber heute. Das entspricht einer massiven Reduktion von jährlich über 4000 t CO<sub>2</sub> im geplanten Endausbau des Verbundes. OO

**MATTHIAS RUTISHAUSER**

In den Eingeweidern des Pumpwerks  
© Matthias Rutishauser



# Bitte mehr Velostationen!

Wer mit dem Velo an den Bahnhof fährt, tut sich selbst etwas Gutes und spart uns allen eine Menge Ärger, Lärm, Emissionen und Geld. Noch schöner ist es, wenn man nach dem Zugfahren mit dem unbeschädigten Velo heimfahren kann. In den Niederlanden haben die Städte das offensichtlich bereits vor Jahren begriffen. Rund um alle Bahnhöfe gibt es dort Unmengen Velostationen. Das brauchen wir auch in Bern!



Bild einer Velostation in Amsterdam, welche unter Wasser gebaut wurde

© Dutch Cycling Embassy

## Dank Velostationen ist einiges besser geworden

Ich erinnere mich noch gut an die Zeit, als unsereins zwei Velos besass: Ein cooles, teures für Velotouren und ein billiges, leicht ersetzbares für die Fahrt zum Bahnhof. Velos wurden rund um die Bahnhöfe regelmässig gestohlen, demoliert oder zerlegt. Ich brauchte sicher jedes Jahr ein neues Bahnhofvelo. Seit es die Velostationen gibt (zuerst im Bollwerk, dann beim Milchgässli und weiter beim Postparc und bei der Welle), besitze ich nur noch ein

Velo: Nämlich das coole und schöne. Seit ich mein Velo in der Velostation abstelle, wurde es nie mehr gestohlen oder demoliert. Das schätze ich sehr. Da ich nicht täglich damit zum Zug fahre, sind die entstehenden Kosten (1 CHF pro Tag) für mich vernachlässigbar. Das frühere Reparieren und Ersetzen des Bahnhofvelos hatte ja auch seinen Preis. Trotzdem kommt es mir jedes Mal so vor, als würde ich mir etwas Luxuriöses leisten, was andere nicht vermögen. In einigen Berner Velostationen sind die ersten 24 Stunden sogar gratis. Das sollte überall so sein.

## Empfindliche Lücke: Velostation Milchgässli schliesst für drei Jahre!

Offenbar hat die Stadtverwaltung erst Ende 2023 erfahren, dass die SBB die Velostation Milchgässli aus Sicherheitsgründen während der Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Bern schliessen wollen (Informationen: [bern.ch/velostation-bern](http://bern.ch/velostation-bern)). Ab Mitte Juni fallen damit die am besten erschlossenen 420 Indoor-Veloparkplätze weg. Erst im November werden als Ersatz einige Plätze in den Stationen Bollwerk und Postparc ergänzt. Diese Lücke ist ein herber Rückschlag für unsere Bemühungen, der Veloparkierung rund um den Bahnhof Bern eine höhere Dringlichkeit und Wichtigkeit zu verschaffen. Bei den oberirdischen Parkplätzen ist es gar noch schlimmer: Die Stadt hebt immer mehr von ihnen auf, obwohl sie voll ausgelastet sind.

## Die Niederlande machen es vor

Auf unserer kürzlichen Holland-Reise erlebte ich etwas ganz anderes: Das Velo am Bahnhof in einer Velostation abzustellen – schön nahe bei den Gleisen – ist dort ganz normal. Alle tun es. Die Städte überboten sich in den letzten Jahren mit der Eröffnung von immer noch tollereren Velostationen. In Amsterdam öffnete kürzlich eine Designer-Velostation, in der Rolltreppen zu 7000 Abstellplätzen unter einer Gracht – also unter Wasser – führen. In Utrecht wurde vor einigen Jahren das weltgrösste Veloparking direkt unter dem Bahnhofsvorplatz gebaut: 12000 Parkplätze auf drei Etagen! Im näheren Umkreis des Bahnhofs stehen weitere 10000 Veloparkplätze in Velostationen zur Verfügung. Ein elektronisches Parkplatz-Leitsystem führt die Velo-

# «Sicher unterwegs mit E-Bike»

Die Ortsgruppe Spiez war mit einem pfiffigen und erfolgreichen Event an der Info-Messe 60+ präsent.

Benötige ich einen Tacho? Darf ich mit meinem E-Bike auf dem Gehweg fahren? Diese und viele weitere Fragen wurden an der sechsten Ausgabe der Info-Messe 60+ beantwortet. Mit rund 500 Besucherinnen und Besuchern war die Veranstaltung

ein voller Erfolg. Die positive Resonanz der Veranstaltung, an der auch Neumitglieder gewonnen werden konnten, bestätigt das Konzept und wird daher sicherlich nicht die letzte ihrer Art gewesen sein. OO

SEPP ZAHNER



Auf Hochglanz gebracht

© Judith Küster

Schülerbeiträge von der Schwerpunktwoche

## Es läuft rund

Unter dem Jahresthema «Es läuft rund» gestaltete die Schule Hofachern Spiez eine spannende Schwerpunktwoche zum Thema «Velo». Judith Küster, Lehrerin und Mitglied im Kernteam der Ortsgruppe Spiez, setzte dabei alles daran, das sichere Fahrradfahren in den Fokus zu rücken.

Die Unterstützung der Mitglieder der Ortsgruppe Spiez trug massgeblich zum Erfolg dieser Aktion bei. Gemeinsam mit den Lehrpersonen gestalteten sie vielfältige Aktivitäten, die nicht nur lehrreich, sondern auch unterhaltsam waren. Fahrradfahren in Spiez ist damit noch runder! OO

JUDITH KÜSTER



E-Bike Guide Kurt Gasser im Gespräch mit Besuchern © Sepp Zahner

fahrerinnen und Velofahrer zu den freien Plätzen. Der Bahnhof Utrecht wird täglich von 200 000 Passagieren benützt. Das klingt nach viel.

### Wo stehen wir in Bern?

In Bern benutzen fast 300 000 Passagiere täglich den Bahnhof – eineinhalb mal so viele wie in Utrecht! Dem gegenüber stehen uns in Bern ganze 2660 Parkplätze in Velostationen zur Verfügung, also etwa ein Zehntel dessen, was in Utrecht angeboten wird. In Bern sind wir diesbezüglich fast unerträglich langsam unterwegs. Planen wir eine neue Velostation, finden es alle irgendwie zu teuer. Wieviel wohl die Station unter Wasser in Amsterdam gekostet hat? Eröffnen wir dann eine Station, erwarten wir, dass sie am nächsten Tag bereits voll ist.

Sonst sind wir auch nicht zufrieden. Warum so mutlos? Wir müssen das Tempo massiv erhöhen. Und die Velostationen noch näher an die Gleise bauen. Die Niederlande machen es uns vor: Es braucht Fantasie und ein entschiedenes Vorgehen der Behörden. Die Regierung muss die Möglichkeiten schaffen, die Menschen werden sie dann schon nutzen. Irgendwann werden viele merken, dass sie kein Bahnhofvelo mehr brauchen. Neben sicheren Veloverbindungen, weniger Autoverkehr und guten Lösungen beim Tram werden eben auch zeitgemässe Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum öffentlichen Verkehr benötigt. Und zwar richtig viele. Wollen wir uns für die Kapazität der Velostationen eine Verzehnfachung als Ziel vornehmen? OO

MARKUS HEINZER

# Auf dem Weg zu optimalen Velowegnetzen

Seit dem 1.1.2023 ist das nationale Veloweggesetz (VWG) in Kraft. Es verpflichtet die Kantone, durchgehende und attraktive Velowegnetze zu planen, und bis 2042 lückenlos zu bauen. Wir geben einen Überblick über den Stand der Umsetzung im Kanton Bern.

## Was wird geplant und nach welchen Grundsätzen?

Das VWG regelt, dass die Kantone bis 2027 Pläne für die Velowegnetze erstellen müssen, die verbindlich für Behörden sind. Dabei wird zwischen dem Netz für den Freizeitverkehr und dem Netz für den Alltagsverkehr unterschieden. Das Netz für die Freizeit beinhaltet sowohl Velowanderrouten als auch Mountainbikerouten. Die Verantwortung für seine Planung und den weiteren Ausbau wird im Gesetz genauso geregelt wie für das Alltags-Velowegnetz. Bei letzterem geht es um die durchgehende und möglichst direkte Verknüpfung von Siedlungsgebieten, um das Velofahren auf dem Arbeitsweg oder beim Einkauf attraktiv zu machen.

Die Kantone müssen öffentlich zugängliche Pläne erstellen und regelmässig aktualisieren. Dabei sind auch interessierte (Fach-) Organisationen wie Pro Velo bei der Planung einzubeziehen.

Die Grundsätze bei der Planung sind, dass Velowege möglichst durchgehend, zusammenhängend und direkt, und mit einer ausreichend hohen Dichte erstellt werden müssen. Sie sollen einen hohen Ausbaustandard haben, und möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr geführt werden.

Das klingt alles sehr gut. Doch wie steht es mit der Umsetzung im Kanton Bern?

## Der Kanton Bern hat das Strassengesetz bereits angepasst

In Bern sind am 1. Februar 2024 das angepasste Strassengesetz und die dazugehörige Strassenverordnung in Kraft getreten. Sie führen die Vorgaben des VWG für den Kanton aus.

Dort ist bestimmt, dass die Planung der kantonalen Velowegnetze im Sachplan Veloverkehr festgelegt und periodisch überprüft wird. Einige Details (z.B. Standards und Erschliessungsqualität) müssen noch ergänzt werden. Er ist auch ein wichtiges Instrument,

um kantonale und kommunale Planung aufeinander abzustimmen. Gemeinden werden nämlich dazu verpflichtet, kommunale Velowege mit kantonaler Netzfunktion und übrige kommunale Velowege zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Gleichzeitig wird auch geregelt, dass der Kanton Investitionen in Veloalltagsrouten mit kantonaler Netzfunktion teilweise übernimmt, wenn diese Routen auf Gemeinde- oder Privatstrassen verlaufen.

Nun machen Kanton und Gemeinden die konkrete Netzplanung. Pro Velo setzt sich dabei dafür ein, dass die Velowegnetze ausreichend dicht sind, damit alle sicher auf dem Velo von A nach B kommen. Pro Velo fordert zudem vom Kanton, dass er verbindliche Standards für die Velowegnetze erlässt, damit die Velowege auch durchgehend, genügend breit, sicher und attraktiv geplant und gebaut werden. OO

MATTHIAS SCHEIDL

## Weiterführende Informationen

Auf der Internetseite der Bau- und Verkehrsdirektion finden sich nützliche Grundlagedokumente und Arbeitshilfen.

[bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/veloverkehr](https://bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/veloverkehr)



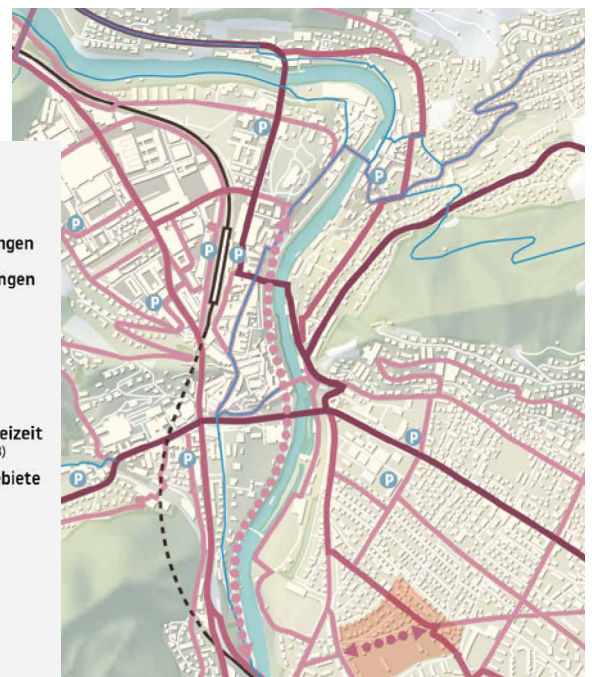
Netzplan  
Velowegnetz Alltag  
© ASTRA

### VELOWEGNETZ ALLTAG

- Velobahnen
- Hauptverbindungen
- Nebenverbindungen
- Netzlücken
- Veloparkierung

### ORIENTIEREND

- Velowegnetz Freizeit (Velowandern / MTB)
- Entwicklungsgebiete
- Siedlung
- Bahn
- Autobahn
- Wald
- Gewässer



# Wie weiter mit dem Veloweggesetz im Kanton Bern?

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung von Pro Velo Bern fand am 22. April 2024 eine gut besuchte Podiumsdiskussion zum Thema «Umsetzung des Veloweggesetzes im Kanton Bern» statt.

Moderiert von Michael Sutter, Präsident von Pro Velo Bern, diskutierten Stephanie Stotz (Leiterin der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern), Nicolas Hofer (Co-Leiter der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Bern), Raffaella Hanauer (Projektleiterin Veloweggesetz bei Pro Velo Schweiz) und Stefan Jordi (Präsident von Pro Velo Kanton Bern) über Chancen und Herausforderungen der bernischen Velopolitik bei der Umsetzung des Veloweggesetzes. Dieses ist seit gut einem Jahr in Kraft und verpflichtet die Kantone, innert fünf Jahren Veloroutennetze für Alltag und Freizeit zu planen und innert 20 Jahren zu realisieren.

Die Podiumsteilnehmer und -teilnehmerinnen waren sich einig, dass die Vorgaben des Veloweggesetzes nur erreicht werden können, wenn alle Beteiligten gemeinsam und eng

koordiniert auf dieses Ziel hinarbeiten. Dies ist im Kanton Bern von besonderer Bedeutung, weil neben Gemeinden und Kanton auch die Regionalkonferenzen an der Planung und Projektierung von Velorouten beteiligt sind. Umso wichtiger ist deshalb, dass die Zuständigkeiten klar geregelt und die zahlreichen Konzepte und Pläne am Ende auch innert nützlicher Frist umgesetzt werden. Eine wichtige Rolle spielen auch die Landeigentümer, die den Bau von Velorouten auf ihrem Boden verzögern oder gar verhindern können. Und zu berücksichtigen sind jeweils auch die Naturschutz-Interessen, beispielsweise bei Velorouten durch den Wald.

Im Vergleich zu anderen Kantonen ist die Planung der Velowegnetze in Bern zwar auf gutem Weg und der Kanton beteiligt sich auch an den Baukosten. Die Realisierung zieht sich

aber oft viel zu lange hin. Sei es, weil mehrere Gemeinden involviert sind, weil Personal und Finanzen knapp sind oder weil schlicht der politische Wille oder der Mut dazu fehlen, und der Veloverkehr noch immer zu wenig Priorität genießt. Leider gibt es weder auf Bundes- noch auf Kantons-ebene Instrumente, um untätige Gemeinden zum Handeln zu bewegen. Deshalb muss Pro Velo überall dort aktiv werden und Druck machen, wo es zu langsam vorwärts geht.

Angesichts des grossen Handlungsbedarfs und der anspruchsvollen Ausgangslage blieb die Frage, ob die Umsetzung des Veloweggesetzes bis 2042 im Kanton Bern gelingt, offen. Bei allen Anwesenden war jedoch ein grosser Wille zu spüren, aktiv dazu beizutragen. Packen wir es also an, die Zeit läuft. **OO**  
*MICHAEL SUTTER*

## PRO VELO KANTON BERN

# Erfolgreiche Petition für Tempo 30

Der Kanton Bern verpflichtet seine Gemeinden, eine kommunale Velowegplanung zu erstellen. Die Gemeinden sollten spätestens Ende 2027 ihre Netzplanungen vorlegen. Dass man auf Gemeindeebene bis dahin nicht zum Abwarten gezwungen ist, zeigt eine erfolgreiche Petition, die in Belp 65 Personen unterzeichnet haben.

Die Petition fordert durchgehend sichere Velowege in der Gemeinde und die Einführung von Tempo 30 auf einem besonders prekären Abschnitt auf einer Kantonsstrasse im Dorfzentrum. Bei der Umsetzung des Veloweggesetzes sieht sich die Gemeinde

im Austausch mit Kanton und Regionalkonferenz.

Das Anliegen zur Einführung von Tempo 30 wurde an den Kanton weitergegeben, und dieser hat nun aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 verfügt.

Matthias Scheidl sprach mit Prisca Bobrik-Christen, der Initiantin der Petition.

### Was war deine Motivation, aktiv zu werden?

*PBC* Ich fühlte mich auf meinen täglichen Velofahrten nicht mehr sicher. Es gibt zwar einige gelb markierte Velostreifen, jedoch auch zahlreiche neuralgische Punkte, an denen im Strassenverkehr alle gefordert sind, z.B. Radstreifen, die plötzlich aufhören. Und wenn dann nach Schulschluss hungrige Kinder nach Hause radeln, entstehen zusätzliche Stresssituationen.

### Siehst du neben der Sicherheit weitere Motivatoren, um speziell auf Gemeindeebene die Veloförderung voranzubringen?

*PBC* Für mich bedeutet das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo eine grössere Nähe zur Umgebung und auch eine grosse Energiequelle – egal bei welchem Wetter. Letztlich geht es auch um ein intensiveres Erleben, und ich glaube, dass das wiederum die Bereitschaft erhöht, die eigene Lebensweise umzustellen. Und von dieser Umstellung profitieren nicht nur wir als einzelne, sondern die ganze Gesellschaft, die Umwelt und das Klima – das erhöht die Lebensqualität auch in der Gemeinde. Auf Gemeindeebene können wir nun auch dank dem neuen Veloweggesetz vieles ändern und umsetzen. Tempo 30 ist nur ein erster Schritt.

## Termine

### Pro Velo Bern

- **Veloflickkurs:** 18. Juni, 18:30 Uhr
- **Velobörse:** 22. Juni, 9 Uhr und 14. September, 9 Uhr
- **Velofahrkurse für Kinder:** Verschiedene Daten und Orte
- **Bern-Wankdorf – Velofahrkurs für Kinder:** 17. August, 9 Uhr
- **Bern-Länggasse – Velofahrkurs für Kinder:** 21. August, 14 Uhr
- **Bern-Marzili – Velofahrkurs für Kinder:** 24. August, 9 Uhr
- **Köniz – Velofahrkurs für Kinder:** 28. August, 14 Uhr
- **Bern-Murifeld – Velofahrkurs für Kinder:** 31. August, 9 Uhr
- **Bern-Wankdorf – Velofahrkurs für Kinder:** 4. September, 14 Uhr
- **Köniz – Velofahrkurs für Kinder:** 7. September, 9 Uhr

Infos/Anmeldung unter [provelobern.ch](http://provelobern.ch)

### Pro Velo Biel/Bienne • Seeland • Jura Bernois

- **Velobörse:** 31. August, 9 Uhr
- **Diverse Velofahrkurse:** [pro-velo-biel.ch/angebot/velofahrkurse](http://pro-velo-biel.ch/angebot/velofahrkurse)

Infos/Anmeldung unter [pro-velo-biel.ch](http://pro-velo-biel.ch)

### Pro Velo Bödeli

Infos/Anmeldung unter [pro-velo-boedeli.ch](http://pro-velo-boedeli.ch)

### Pro Velo Emmental

Infos/Anmeldung unter [provelo-emmental.ch](http://provelo-emmental.ch)

### Pro Velo Oberaargau

Infos/Anmeldung unter [provelo-oberaargau.ch](http://provelo-oberaargau.ch)

### Pro Velo Region Thun

Infos/Anmeldung unter [provelo-regionthun.ch](http://provelo-regionthun.ch)



**Samstag, 22. Juni 2024**  
**Mehrzweckhalle Kaserne**

**Beratung und Probefahrten**  
10.00 bis 14.00 Uhr | Mitglieder ab 09.00 Uhr  
[bernvelobörse.ch](http://bernvelobörse.ch)

**PRO VELO BERN** **velarica anzeiger BERNMOBIL**



### Velotourenführer «VELOLAND BERN» mit 35 Velotouren im Kanton Bern

Hier kannst du ihn bestellen:  
[pro-velo-be.ch/de/publikationen/velotourenfuehrer](http://pro-velo-be.ch/de/publikationen/velotourenfuehrer)

## PRO VELO MAGAZIN

Ausgabe 2/2024, Erster Jahrgang

Das Mitgliedermagazin von Pro Velo erscheint 4 Mal jährlich auf Deutsch und Französisch

ISSN 2813-9968

Herausgeberin und Verlag: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel: 031 318 54 11, [info@pro-velo.ch](mailto:info@pro-velo.ch)

Gesamtredaktion Pro Velo Magazin: Cynthia Khattar (Westschweiz), Corinne Pärer (Deutschschweiz), [magazin@pro-velo.ch](mailto:magazin@pro-velo.ch)

Gedruckt in der Schweiz, 100 Prozent Altpapier, FSC Recycled, Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, Postfach, 3001 Bern



Mitgliedervorteile:  
Zugangscode für Ermässigung  
Publibike und Carvelo: [velorution](http://velorution.ch)

## REGIONALBEILAGE BERN

Erscheint als Beilage zum Pro Velo Magazin von Pro Velo Schweiz

ISSN 2813-9992

Redaktion: Matthias Scheidl  
Mitarbeit an dieser Nummer: Adrian Christen, Markus Heinzer, Judith Küster, Matthias Rutishauser, Michael Sutter, Sepp Zahner  
Lektorat: Christine Engel, Chantal Fischer  
Gestaltung: typisch.ch

Pro Velo Magazin 2024/3  
Anzeigenschluss: 9. August  
Redaktionsschluss: 12. August  
Erscheinen: 12. September

Pro Velo Kanton Bern  
Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 12  
[info@pro-velo-be.ch](mailto:info@pro-velo-be.ch), [pro-velo-be.ch](http://pro-velo-be.ch)  
[facebook.com/ProVeloKantonBern](https://facebook.com/ProVeloKantonBern)

Pro Velo Bern  
Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 10  
[info@provelobern.ch](mailto:info@provelobern.ch), [provelobern.ch](http://provelobern.ch)  
[facebook.com/provelobern](https://facebook.com/provelobern)

Pro Velo Biel/Bienne – Seeland – Jura Bernois  
Alexander-Schöni-Strasse 29, 2502 Biel, Tel. 078 847 01 70  
[sekretariat@pro-velo-biel.ch](mailto:sekretariat@pro-velo-biel.ch), [pro-velo-biel.ch](http://pro-velo-biel.ch)  
[facebook.com/provelo.biel.bienne](https://facebook.com/provelo.biel.bienne)

Pro Velo Emmental  
Postfach 1229, 3401 Burgdorf  
[info@provelo-emmental.ch](mailto:info@provelo-emmental.ch), [provelo-emmental.ch](http://provelo-emmental.ch)  
[facebook.com/ProVeloEmmental](https://facebook.com/ProVeloEmmental)  
Instagram: [provelo-emmental](https://www.instagram.com/provelo-emmental)

Pro Velo Oberaargau  
Jurastrasse 41, 4900 Langenthal, Tel. 062 923 50 83  
[oberaargau@pro-velo.ch](mailto:oberaargau@pro-velo.ch), [provelo-oberaargau.ch](http://provelo-oberaargau.ch)  
[facebook.com/provelo-oberaargau](https://facebook.com/provelo-oberaargau)

Pro Velo Region Thun  
3600 Thun, Tel. 079 817 66 00  
[thun@pro-velo.ch](mailto:thun@pro-velo.ch), [provelo-regionthun.ch](http://provelo-regionthun.ch)  
[facebook.com/ProVeloRegionThun](https://facebook.com/ProVeloRegionThun)

Pro Velo Bödeli  
c/o Jeremy Hackney, Postfach 175, 3800 Interlaken  
[velo@pro-velo-boedeli.ch](mailto:velo@pro-velo-boedeli.ch), [pro-velo-boedeli.ch](http://pro-velo-boedeli.ch)  
[facebook.com/Pro-Velo-Bödeli-100151522475035](https://facebook.com/Pro-Velo-Bödeli-100151522475035)