

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2025)

**Heft:** 4

**Artikel:** "Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es" : Erkenntnisse aus Berns Velo-Offensive

**Autor:** Wyss, Ursula / Liebi, Michael

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1090404>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# «Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es»

## Erkenntnisse aus Berns Velo-Offensive

URSULA WYSS

Dr. rer. oec., MSc Urban  
and Regional Planning

MICHAEL LIEBI

Dipl. Ing. Raumplanung FH,  
Experte Veloverkehr



[ABB. 1]

[ABB. 1] Velofahren in Bern /  
Faire du vélo à Berne /  
Andare in bicicletta a Berna  
(Quelle: Michael Liebi)

Die Stadt Bern ist in der Schweiz der Leuchtturm für eine Verkehrspolitik, die das Velo vom Rand wieder in die Mitte der Strassen rückt. Ursula Wyss, die als Exekutivpolitikerin 2014 das Ziel der Velohauptstadt lanciert hat, und Michael Liebi, der das Vorhaben fachlich vorangetrieben hat, systematisieren und verallgemeinern ihre Erfahrungen und Erkenntnisse in einem Buch und einem Prozessmodell, um sie allen Interessierten zu vermitteln.

Die Einsicht, dass die Rollenteilung im Strassenraum weder lebensfreundlich noch zukunftssträchtig ist, ist in Europa mittlerweile über 50 Jahre alt. Zuerst wurden Teile der Innenstädte den zu Fuss Gehenden zurückgegeben, und seit einem Vierteljahrhundert gehört die Zukunft in den meisten Städten der sanften Mobilität im menschlichen Massstab, insbesondere auch den Velofahrenden. Zumindest ist das programmatisch der Fall.



## Umsetzung mit Tempo

Die Stadt Bern startete 2014 die Velo-Offensive, ein Jahr, nachdem Ursula Wyss in die Stadtregierung gewählt worden war und die Direktion für Tiefbau, Stadtgrün und Verkehr übernommen hatte. Mit der Velo-Offensive sollten die Menschen intuitiv eingeladen werden, jenes Verkehrsmittel zu benützen, das Individualität und Umweltfreundlichkeit unter einen Hut bringt und mit seiner Geschwindigkeit den Dimensionen unserer Städte und Agglomerationen angemessen ist.

Dafür musste Tempo in die normalerweise träge Umsetzung gebracht werden, denn, wie es Erich Kästner treffend auf den Punkt gebracht hat: «Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es.» Das hat funktioniert, weil die Politik, welche die Ziele vorgibt, und die Verwaltung, die diese umsetzt, am gleichen Strick gezogen. Zudem führen weniger Kantonsstrassen durch Bern als durch andere Schweizer Städte, wodurch die Autonomie der Stadt relativ gross ist und der Kanton sie in diesem Fall auch grundsätzlich unterstützt hat. Gleichzeitig mit der öffentlichen Startveranstaltung zur Velo-Offensive wurden 2016 die erste Velohauptroute eröffnet und versuchsweise die ersten beiden Velostrassen markiert. Das Momentum für den Veloverkehr war nun da.

## Auf Bern zugeschnittener Prozess

Welche Erfolgsfaktoren lassen sich rückblickend identifizieren? Zuerst einmal teilten wir, Ursula Wyss als verantwortliche Exekutivpolitikerin und Michael Liebi als Fachexperte, eine gemeinsame Vision. Wir konnten klare Ziele benennen und im Masterplan Veloinfrastruktur festhalten. Unsere Besuche in Amsterdam und Kopenhagen, den beiden Europameisterinnen der Velopolitik, und in anderen Städten stärkten unsere Überzeugung, dass auch Bern zur Velostadt werden kann.

Dann stellten wir die Organisation der Verwaltung neu auf. Alle beteiligten Ämter und Stellen erhielten den Auftrag, sich um das Velo zu kümmern. Zusätzlich wurde die Fachstelle als Kompetenzzentrum für den Veloverkehr ausgebaut. Der Begriff Velo-Offensive war Ansage und Programm zugleich. Dabei setzten wir erfolgreich auf eine starke Beteiligung und Mitarbeit der Bevölkerung sowie von Interessenorganisationen wie Pro Velo. Wir lancierten Formate wie Mittagstische, Workshops und Befahrungen.

All diese Anstrengungen machten die Velo-Offensive zu einem Erfolg: Der Anteil des Veloverkehrs stieg innerhalb von zehn Jahren von 11 auf 19 Prozent. Weil der Prozess auf die Stadt Bern zugeschnitten war, lässt sich das Modell Bern nicht 1:1 kopieren. Dennoch wurden wir immer öfter von Verantwortlichen anderer Städte nach unserem Erfolgsrezept gefragt. Also machten wir uns Gedanken, wie wir unsere Erfahrungen und Erfolgsfaktoren dennoch verallgemeinern können.

## Infrastruktur allein reicht nicht

Zuerst hatten wir ein Handbuch für velofreundliches Strassendesign vor Augen – etwas im Stil von Mikael Colville-Andersens «Copenhagenize». Doch rasch wurde uns beiden klar, dass Infrastruktur zwar zentral, aber eben doch nur ein Teil für ein attraktives Leben und Vorankommen in einer Stadt ist. Die Frage, weshalb eine konsequente Veloförderung in manchen Städten schneller vorankommt als in anderen liess sich damit aber nicht abschliessend beantworten.

Hier kam für uns beide ein Schlüsselmoment in Amsterdam zum Tragen. Die Menschen in den Niederlanden können heute gut erklären, weshalb ihr Land zur Velonation Nummer eins in Europa wurde. Bürgerbewegungen und viele Unfalltote im Strassenverkehr in den 1970er-Jahren hatten die Priori-

täten in der Verkehrsplanung verändert. Seit 50 Jahren wird die Veloinfrastruktur ausgebaut, und die Verkehrsberuhigung geniesst eine hohe Priorität. Damit wurde uns endgültig klar, dass eine erfolgreiche Veloförderung ein Engagement vieler Akteur:innen auf verschiedenen Ebenen bedingt.

So entstand unser gemeinsames Projekt: das Buch «Velowende. Für eine lebenswerte Stadt». Der Begriff entstand erst im Verlauf der Erarbeitung, das Buch selbst wurde zum Prozess. Wir konnten Patrick Rérat, Professor für aktive Mobilität an der Universität Lausanne, als weiteren Co-Autor gewinnen. Hinzu kam als vierte Co-Autorin Christine Lehmann, promovierte Germanistin, Krimiautorin und Fahrradaktivistin aus Stuttgart. Sie konnte vor allem auch Erfahrungen aus Deutschland einbringen, sodass unser Buch nun ein Publikum nicht nur in der Schweiz, sondern auch in unserem Nachbarland anspricht.

Die unterschiedlichen Perspektiven auf die Frage, wie das Velo als alltägliches Transportmittel der ganzen Gesellschaft zugutekommen kann, wie eine Velowende als gesellschaftliches Projekt zu schaffen ist, prägten den Prozess. Um diesem co-kreativen Ansatz Raum zu geben, schrieben wir alle vier gleichzeitig am Manuskript, ohne dass wir uns einzelne Teile oder Kapitel zuwiesen. Den Umsetzungsteil des Buchs veranschaulichten wir mit dem «Velo-Rad» der verschiedenen Anspruchsgruppen, und die Bedeutungen der vier verschiedenen Gruppen werden vertieft beleuchtet.

Dabei knüpften wir an die bestehende Literatur von Jan Gehl und Exponent:innen aus der Amsterdamer Schule wie Meredith Glaser und Marco Te Brömmelstroet an.

## Vom Buch über die Matrix zum Prozesskreis

Das war ein hilfreicher Anfang. Doch für die Anfragen, die uns nach der Publikation des Buchs erreichten, brauchten wir ein verfeinertes Modell. Zum Glück stiessen wir bei der ersten Masterclass-Velowende auf Viktoria Herzog. In diesem Format bieten wir Planer:innen, Aktivist:innen und Entscheidungsträger:innen eine Handhabe, um die Erkenntnisse aus der Veloförderung in den Niederlanden auf schweizerische Verhältnisse zu übersetzen. Als Bereichsleiterin Veloverkehr im Tiefbauamt des Kantons Zürich ist Viktoria Herzog mit der Realisierung von Veloverbindungen in dicht bebauten Agglomerationen beauftragt. Dabei stellen sich konkrete Umsetzungsfragen, in die zahlreiche Akteur:innen eingebunden sind: Projektleiter:innen, Gemeinden, die SBB und weitere Infrastrukturerstellende. Um diese Komplexität zu reduzieren, erstellten Viktoria Herzog und ihre Kollegin Kathrin Hager eine Matrix, die Aufschluss über die relevanten Akteur:innen in den einzelnen Planungsphasen gibt. [ABB. 2]

Ausgehend von dieser Matrix versuchten wir, unsere Erfahrungen auf den unterschiedlichen politischen Ebenen zusammenzuführen. Zusammen mit Paul Schneeberger, der bei der Städtekonferenz Mobilität das Positionspapier «Aus dem Bauch heraus zu Fuss gehen und Velo fahren» verantwortet hat, machten wir uns, wiederum zu viert, daran, einen Prozesskreis zu entwickeln, der unsere Erfahrungen verallgemeinern soll. Und zwar so, dass ein breites Spektrum von Personen – Aktivist:innen und Politiker:innen ebenso wie Planende und Umsetzende – davon profitieren kann. [ABB. 3]

Der Prozesskreis gibt nicht nur einen Überblick über die vier grundsätzlichen Prozessphasen und ihren Unterbau, sondern auch über die Aufgaben, die in diesen zu bewältigen sind. Er schärft den Blick fürs Ganze und erlaubt allen möglichen Gruppen von Akteur:innen, den jeweiligen Stand ihres Engagements oder ihrer Arbeiten klar zu verorten und weitere Schritte zu planen.





## Planungsphasen

### Verfassung / Gesetz

- NGOs**
- NGO's haben Velo-Initiative initiiert

### Bevölkerung

- über 70% JA-Stimmen zum Velogesetz aus der Bevölkerung

### Verwaltung

- «Velowende einleiten»
- Velowende = Paradigmenwechsel?
- Unklarer Stellenwert des Veloweggesetzes

### Politik

- Zitat Ursula Wyss: «Nur mit einer innovativen und strategischen Organisation (Veloförderung und Auto-Planung als strategische Abteilung) sowie Macher:innen in der Verwaltung werden die politischen Absichten erreichbar.»



### Velonetzplan

- NGO's fordern Veränderungen im Verkehrsbereich ein
- Leuchttürme finden

- Druck aus grösseren Städten vorhanden, den VNP umzusetzen
- bei kleineren Gemeinden ist dieser Druck nicht spürbar



### Reg. Richtplan

- Umsetzungsplanung mit Definition der Umsetzungsprioritäten:
- Verwaltung und Politik stehen hinter dem Konzept
  - Ressourcen und Budget vorhanden
  - Mut und Lust, um ins «Machen» zu kommen: Innovationsgruppe und Veränderungsgemeinschaft bilden

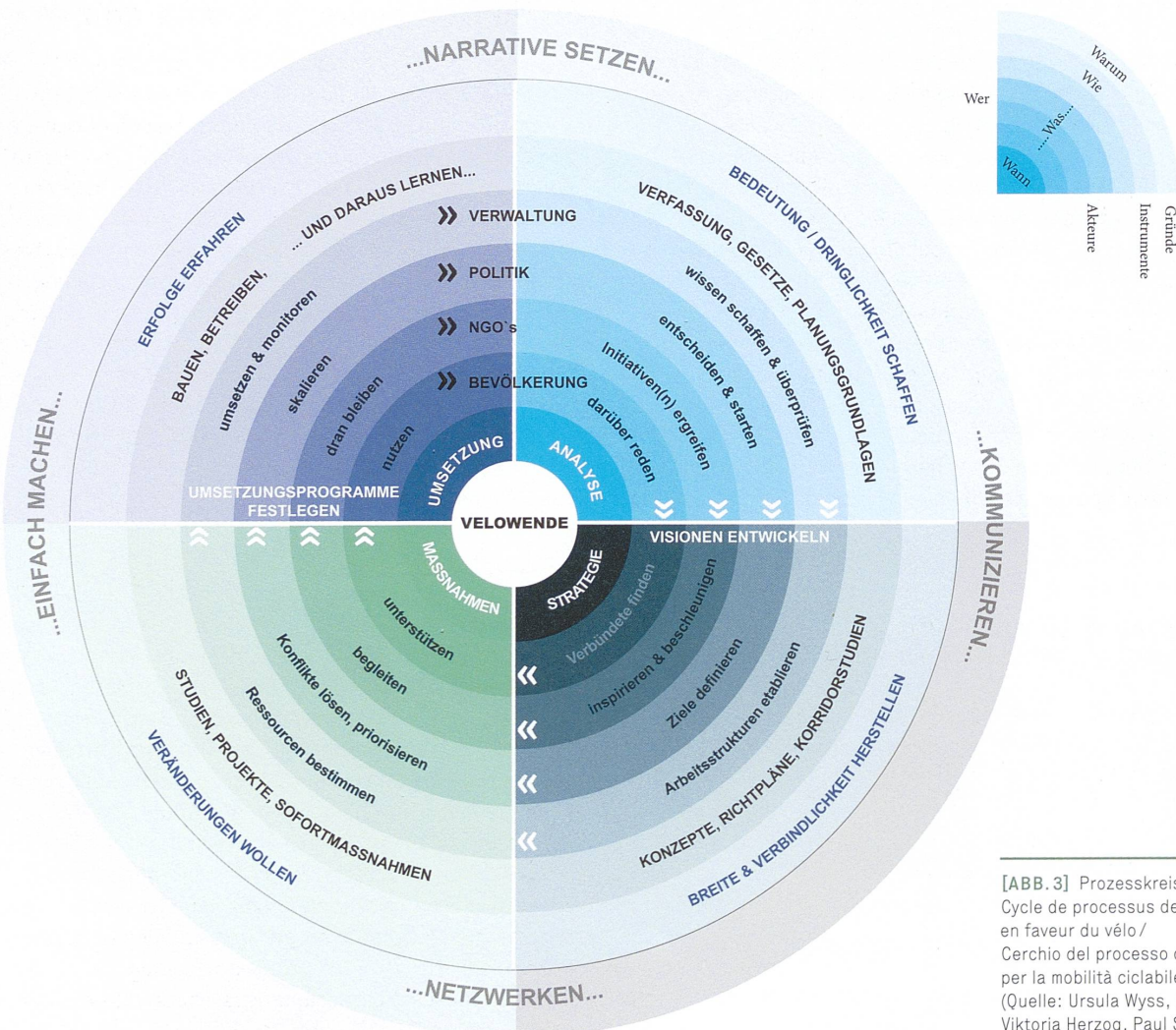
### Bereinigung der Zielkonflikte:

- Entscheide auf möglichst hoher Ebene festhalten
- Angst vor Widerständen minimieren
- «Niemandem etwas wegnehmen wollen»

[ABB. 2] Matrix der relevanten Planungsphasen und Akteur:innen bei Projekten für den Veloverkehr / Matrice des principales phases de planification et des principaux acteurs des projets en faveur du vélo / Matrice delle fasi di pianificazione decisive e degli attori implicati nei progetti di promozione della bicicletta (Quelle: Viktoria Herzog und Kathrin Hager, Tiefbauamt des Kantons Zürich)

### Handlungsspielraum

## Der Velowende-Prozesskreis



[ABB. 3] Prozesskreis Velowende / Cycle de processus de la transition en faveur du vélo / Cerchio del processo della svolta per la mobilità ciclabile (Quelle: Ursula Wyss, Michael Liebi, Viktoria Herzog, Paul Schneeberger)





## Korridorstudien

- Auftaktveranstaltung NGO's



## Vorstudie

- Auftaktveranstaltung für Gemeinden
- Beteiligung und Co-Kreation



## Vorprojekt

- Beteiligung und Co-Kreation
- Stellvertreter für Bedürfnisse der velofahrenden Mehrheit integrieren
- Vertreter:innen Velofahrende Bevölkerung / Expertise
- Velo auf Augenhöhe in der Projektentwicklung dabei
- Sicht Velo als inhärenter Teil der Planung
- Akteure auf Augenhöhe im Sinne der Co-Kreation



## Projektierung

- Technische Vertiefung im Projekt wird aufgrund nicht unterstützender Grundsätze in Frage gestellt. Bei Lösung der Interessenskonflikte, Bereinigung der Zielkonflikte und Mittragen der Lösungen und Entscheide in vorhergehenden Phasen kann die Projektierung erfolgreich gestartet werden.

- gemeinsame Absichtserklärung
- übergeordnetes Planungsgremium mit «Koordinator:in Velobahnen» bilden
- Projekthandbuch erstellen
- Anwendung der Prioritäten auf den Korridor

- Projektorganisation pro Abschnitt definieren
- Projekthandbuch erstellen
- Rahmenbedingungen und Handlungsräume klären
- prüfen von Pop-up Massnahmen für die schnelle Umsetzung
- Anwendung, Priorisierung auf Ebene Abschnitt

- Mittragen der Umverteilung des Strassenraums zugunsten des Veloverkehrs
- Interessenskonflikte und Widerstände erkennen, kennen und benennen
- Innerhalb der Verwaltung und Öffentlichkeit: Konflikte benennen; Aufzeigen, weshalb die Umsetzung hapert; Verschriftlichen / Visualisieren der Widerstände und Spannungen.
- Priorisierung des Velos konkretisieren

Die vier wesentlichen Anspruchsgruppen aus dem «Velorad» in unserem Buch, die Bevölkerung, die Interessenverbände, die Politik und die Verwaltung, finden sich auch hier wieder. Ihre Prozesse laufen nun aber parallel und interaktiv – in der Phase der Analyse und der Strategie ebenso wie in jener der Massnahmenpläne und ihrer Umsetzung. Der Prozesskreis soll helfen, ein Bewusstsein für Prozesse und Inhalte zu entwickeln und die Abstimmung zu koordinieren. Weiter dient er dazu, Rollen zu klären, partizipative Entscheidungsfindungen zu ermöglichen und einen Rahmen für politische Experimente und griffige Prozesssteuerungen zu schaffen.

Der Entwurf dieses Instruments wird derzeit in verschiedenen urbanen Kontexten erprobt. Erste Rückmeldungen zeigen, dass strukturierte Prozesse der Co-Kreation dazu beitragen können, institutionelle Trägheit zu überwinden. Damit lassen sich Umsetzungslücken schliessen und Wege hin zu einer wirklichen und inklusiven Velowende ebnen, auch wenn die lokalen Voraussetzungen nicht so günstig sind wie in der Stadt Bern.

### MITARBEIT

Viktoria Herzog, BSc in Raum- und Verkehrsplanung  
Paul Schneeberger, Dr. phil., MAS Raumplanung ETH

### LITERATUR

Patrick Rérat, Ursula Wyss, Michael Liebi, Christine Lehmann: Velowende, Zürich: Rüffer und Rub 2024.

### RÉSUMÉ

## « Rien de bon ne se fait sans agir »

Avec son offensive vélo, la Ville de Berne a montré comment une promotion cohérente du vélo pouvait s'ancrer durablement à la fois sur le plan politique, au sein de l'administration et dans la société. Sur la base des expériences des auteur·e·s, un modèle proche de la pratique a vu le jour, qui ne se limite pas à l'infrastructure, mais prend aussi en compte les processus, les rôles des différent·e·s acteur·trice·s ainsi que les formats participatifs. Avec la «roue de vélo» et le «cycle de processus de la transition en faveur du vélo», deux outils ont été développés pour aider les responsables d'autres villes à mettre sur pied leurs propres stratégies, adaptées au contexte local. L'objectif: une transition en faveur du vélo efficace et largement portée par la société, pour des villes plus agréables à vivre.

### RIASSUNTO

## « Bisogna passare dalle parole ai fatti »

Con la sua iniziativa per la bicicletta, la Città di Berna ha dimostrato che una promozione sistematica di questo mezzo di trasporto può fare breccia a livello politico, amministrativo e sociale. L'esperienza delle autrici e degli autori ha condotto a un modello pratico che tiene conto non solo dell'infrastruttura, ma anche dei processi, dei ruoli e della partecipazione. La «ruota di bicicletta» e il «cerchio del processo» sono strumenti che sono stati elaborati per aiutare i responsabili di altre città a ideare strategie adattate al proprio contesto locale. L'obiettivo: rendere le città più vivibili grazie a una svolta per la mobilità ciclabile efficace e ampiamente sostenuta dalla società.