

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 28 (2021)
Heft: 310

Artikel: "Bei uns soll man nebeneinander fahren können"
Autor: Riedener, Corinne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-958492>

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: 08.03.2026

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

In Sachen Velofreundlichkeit ist die Bundesstadt allen anderen Schweizer Städten einen Tritt voraus. Michael Liebi von der Berner Fachstelle Fuss- und Veloverkehr erklärt warum. Interview: Corinne Riedener

Saiten: Die Stadt Bern hat 2014 eine «Velooffensive» gestartet mit dem Ziel, den Veloanteil bis 2030 auf 20 Prozent erhöhen. Eine klare Ansage.

Michael Liebi: Ja, der Begriff «Offensive» hat etwas Angriffiges. Dafür haben wir uns aber ganz bewusst entschieden, weil wir beim Velo einfach einen riesigen Nachholbedarf hatten. Wir wollten uns explizit um das Thema kümmern, darum sind auch alle Teile der Stadtverwaltung, die irgendwie damit zu tun haben, involviert: Verkehr bzw. Tiefbau, Schule und Sport und natürlich das Amt für Umwelt.

Eines der Umsetzungsinstrumente dieser Offensive ist der «Masterplan Veloinfrastruktur», den Sie mit erarbeitet haben. Welches sind die Kernprojekte?

Es gibt einen langfristigen und einen kurzfristigen Horizont. Bei den kurzfristigen Projekten geht es vor allem ums Umsetzen. Zuerst einmal heisst das, die ganze Stadt zu scannen und nach Potenzialen abzusuchen. Vieles kann mit einfachen Mitteln, etwa mit Markierungen und Signalen, rasch und günstig verbessert werden: Radstreifen schaffen oder verbreitern, Abbiegemöglichkeiten verbessern, Signalisationen vereinfachen, Abstellplätze schaffen und so weiter. Ausserdem haben wir das Velohaupttroutennetz festgelegt, das tranchenweise ausgebaut wird. Wir sind gut vorangekommen und konnten seit 2015 fast jedes Jahr längere Abschnitte dieser Haupttrouten umsetzen. Trotzdem: Eine Stadt velofreundlich umzubauen, ist eine langfristige Aufgabe.

Welches sind die langfristigen Punkte des Masterplans?

Sie betreffen vor allem die neuen Planungsgrundsätze und -standards. Diese sind recht ambitioniert. Auf unseren Velohaupttrouten soll man zum Beispiel nebeneinander fahren können, andere überholen können, sozial interagieren können. Bei den anderen Verkehrsarten, sprich im Auto und im öV, kann man ja miteinander reden, nebeneinander

sitzen, nur auf dem schmalen Velostreifen ist das nicht möglich. Das wollen wir ändern. Dieses Miteinander-Fahren, wie es etwa in Holland normal ist, ist uns sehr wichtig.

Sie planen «nach nordischem Vorbild». Was heisst das konkret?

Der Begriff ist vielleicht etwas unpräzise. Uns war schnell klar, dass wir ausserhalb der Schweiz nach Vorbildern suchen müssen, wenn wir diesen Quantensprung machen wollen. Und Holland und Dänemark sind ja die Veloländer schlechthin, daran haben wir uns orientiert und von daher kommt auch der Begriff. Das Wichtigste, was man von diesen Ländern lernen kann, ist, dass der Veloverkehr viel stärker abgetrennt ist vom Autoverkehr. Man baut viel mehr eigene Radwege, dadurch erhöht sich das Sicherheitsgefühl. «Von Acht bis Achtzig» ist das Stichwort – alle sollen Velo fahren können und sich sicher fühlen, vom achtjährigen Mädchen bis zur 80-jährigen Oma.

Bern verfolgt ausserdem den Ansatz der «lernenden Planung». Was ist damit gemeint?

Das wir bei kleinen und mittleren Projekten möglichst schnell möglichst viel auf die Strasse bringen – aber sie dann auch korrigieren, wenn etwas nicht taugt. Man probiert mal etwas aus und passt es dann flexibel an.

Also weniger Konzepte schreiben und mehr machen.

Unser Stichwort, ja. Das war uns auch politisch sehr wichtig: Nicht dutzende Konzepte unterbreiten und endlose theoretische Diskussionen führen, sondern ins Machen kommen.

Andere Städte brauchen Jahrzehnte für kleine Veränderungen. Warum geht es in Bern so viel schneller?

Das hat viel mit politischer Führung zu tun. Der Gemeinderat hat die entsprechenden Ziele beschlossen und die zuständige Gemeinderätin Ursula Wyss, die mittlerweile abgetreten ist, hat die Führung übernommen. Sie hat sich

den Velowandel auf die Fahne geschrieben, der Verwaltung eine ganz klare Stossrichtung vorgegeben und das Projekt mit viel Durchsetzungskraft vorangetrieben. Ohne wäre es nicht gegangen. Hilfreich war dabei natürlich auch, dass das Stadtparlament der Veloförderung grundsätzlich wohlgesonnen war und ist und sich entsprechend eine deutliche Mehrheit dafür ausgesprochen hat.

Gab es auch Stolpersteine?

Natürlich. Das Verkehrssystem einer Stadt zu ändern, ist wie gesagt ein langfristiges Projekt, das viel Durchsetzungskraft erfordert. Da gilt es einiges aus dem Weg zu räumen. Schwierig wird es zum Beispiel, wenn die kantonale oder nationale Gesetzgebung weniger weit geht als die eigenen Pläne. Wir hätten gerne mehr 30er-Zonen auf Hauptstrassen eingeführt, werden diesbezüglich aber eher gebremst. Auch «velointern» gibt es potenzielle Interessenskonflikte: Wenn man beispielsweise eine Kreuzung velofreundlicher für alle Nutzergruppen gestalten will, kann es sein, dass sich gewisse Wege verlängern. Dann muss man zwischen den «Geübten» und den «Unsicheren» vermitteln. Ähnliches gilt für das Verhältnis von Velo und öV. Letztlich sind der Austausch und die Kommunikation entscheidend, damit man nicht ins Straucheln kommt.

Bern hat viel in die Öffentlichkeitsarbeit gesteckt. Wie gestaltet man eine kluge Kommunikationsoffensive?

Kommunikation ist wichtig, sollte aber nur begleiten. Als wir die Velooffensive gestartet haben, wurde gleichzeitig die erste Route umgesetzt. Wir wollten nicht kommunizieren, während die Infrastruktur immer noch gleich schlecht ist. Elementar ist auch, dass man verschiedene Kanäle nutzt, um die ganze Bevölkerung zu erreichen. Ausserdem bauten wir ein Verzeichnis mit allen Anspruchsgruppen zum Thema Velo auf, die wir dann regelmässig zu Workshops, Diskussionen, Mittagstischen und anderen Partizipationsformaten eingeladen haben. Erst kürzlich haben wir zum Beispiel eine Umfrage zum Thema Helmpflicht auf langsamen E-Bikes gemacht. Diese kommunikativen Anstrengungen werden, so habe ich den Eindruck, geschätzt, aber durchaus auch kritisch begleitet.

Was kostet dieser Umbau zur Velostadt?

Das ist nur schwer zu eruieren. Unsere Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr ist mit einem eigenen Budget aus-

gestattet, mit dem wir Kleinmassnahmen, Planungsinstrumente und einen Teil der Kommunikation eigenständig finanzieren können. Das ist ein wichtiger Punkt, denn damit kann man schon viel erreichen. Die grossen Umbauten werden im Rahmen von Projekten budgetiert. Da vertreten wir die Meinung, dass diese nicht mehr oder weniger kosten, wenn man sie velofreundlich macht. Zudem weiss man, dass sich Investitionen in die Veloinfrastruktur volkswirtschaftlich gesehen langfristig auszahlen.

Das einstige Ziel war ein Veloanteil von 20 Prozent. Wie hoch ist er mittlerweile?

Unsere Messstellen liefern sehr erfreuliche Zahlen. Er nimmt kontinuierlich zu: Seit dem Start der Offensive haben wir 50 Prozent mehr Veloverkehr. Das ist sicht- und spürbar, wenn man in der Stadt unterwegs ist. Allerdings hatte Bern bereits 2015 einen Anteil von 15 Prozent, daher werden wir unsere Ziele wohl bald höher setzen – was mich natürlich sehr freut.



Michael Liebi, 1980, ist Fachexperte Veloverkehr bei der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern und Dozent an der FH Ost in Rapperswil.



