



Nach schweren Unfällen: Bundesrat verbietet Fahrradfahren auf öffentlichen Strassen

Die schweren Fahrradunfälle der letzten Wochen geben zu denken. «So kann und darf es nicht weitergehen!», äussert sich die Bundesrätin, die aktuell dem UVEK¹ vorsteht.

Nachdem sich auch letzte Woche wieder ein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang für den Fahrradfahrer ereignete (diese Zeitung berichtete), hat der Gesamtbundesrat in einer Sondersitzung entschieden, dass das Fahrradfahren ab dem 1. Januar verboten werden muss.

Mobilität geht vor

«Leider hatten wir in den letzten Wochen und Monaten so viele schwere Fahrradunfälle zu beklagen, dass wir zu dieser harten Massnahme greifen mussten. Das Wohl der Bevölkerung ist unsere oberste Verpflichtung. Wir müssen schwache Verkehrsteilnehmende – wie Fahrradfahrende – besser schützen. Wir zahlen nun den Preis für das starke Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte.

Wir dürfen den motorisierten Verkehr jedoch nicht einschränken. Weder Privatleben noch Wirtschaft können davon profitieren, wenn wir im Bereich des Verkehrs Einschränkungen vornehmen, um die Sicherheit von Fahrradfahrenden in Zukunft zu gewährleisten. Nebst folgenschweren wirtschaftlichen Einbussen würden wir an Lebensqualität

verlieren. Das Fahrradverbot ist deshalb der einzige sinnvolle Weg», erläutert die Bundesrätin den unbequemen Entscheid des Gesamtbundesrates.

Veloclub Schweiz wehrt sich

«Einmal mehr werden wir, die die Umwelt schützen und die etwas für die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen tun wollen, beschnitten. Statt den motorisierten Verkehr mit Massnahmen weiter zu verlangsamen und das Fahrradfahren mit Radstreifen und Radwegen und mit Autofahrverboten sicherer zu machen, wird nun unsere ruhige, umweltfreundliche und friedliche Fortbewegungsform verboten. Diesen Entscheid werden wir nicht hinnehmen. Wir werden uns diesem Verbot mit aller Energie entgegensetzen!», ereifert sich der Präsident des Veloclubs der Schweiz.

Das letzte Wort scheint in dieser Angelegenheit noch nicht gesprochen.

¹Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Ohne Fahrrad geht gar nichts: Erste Gemeinde der Schweiz erhält Mobila-Preis

Schnelligkofen: Der erste Fahrrad-Ort der Schweiz wurde mit dem Mobil-aber-langsam-Preis (Mobila) ausgezeichnet. Eine Delegation des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) überreicht der Projektgruppe «Langsam, aber voran» von Schnelligkofen an der Gemeindeversammlung den ersten Fahrrad-Ort-Preis der Schweiz.

«Als wir von Mobila hörten, war für uns klar, dass dies die sinnvolle Weiterführung unserer langjährigen Arbeit in unserer Projektgruppe ist. Dass wir nun nach einer Entwicklungszeit von nur zwei Jahren am Ziel sind, hätten wir nicht für möglich gehalten!», freut sich der Projektleiter, Frederic Mobil.

Sorge zur Umwelt und den Anwohnenden tragen

Die Projektgruppe «Langsam, aber voran» arbeitet bereits seit fünf Jahren im Auftrag des Gemeinderates. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, das Dorf Schnelligkofen mit einem Verkehrskonzept auszustatten, das sowohl Sorge zur Umwelt als auch zu den Anwohnenden trägt, ohne die Mobilität einzuschränken. So wurden in den letzten Jahren der öffentliche Verkehr ausgebaut und für die Bewohner und Bewohnerinnen der Gemeinde sogenannte Tages-Fahrkarten der SBB angeschafft, die seither rege benutzt werden.

Mobila-Preis belohnt besondere Leistungen zugunsten des Langsamverkehrs

Der vom neuen Verkehrsclub der Schweiz geschaffene Qualitätspreis zeichnet Orte aus, die sich in besonderem Masse für den Langsamverkehr einsetzen. In Schnelligkofen heisst das:

- Das Dorfzentrum ist absolut autofrei und darf nur noch mit Fahrrädern befahren werden. Autos werden ausserhalb des Dorfzentrums parkiert.
- In den letzten Jahren wurden die Angebote im ÖV ausgebaut.
- Für die Kinder wurde im Zentrum ein spezieller Fahrrad-Geschicklichkeitsparcours gebaut.
- Die Gemeinde schaffte für ihre Bevölkerung zehn Elektro-Bikes an, die durch Solarenergie betrieben werden. Für die Dorfbewohner und -bewohnerinnen ist dieses Angebot kostenlos.

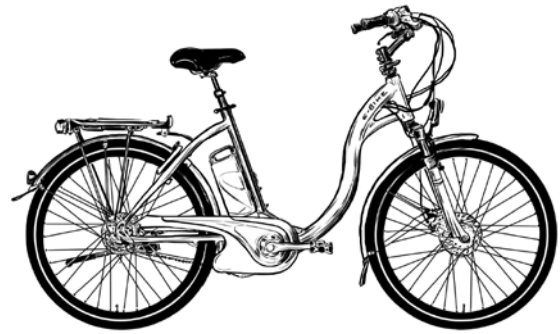
E-Bikes stark im Trend

Gerade die E-Bike-Idee stösst auf grosses Interesse, wie Frederic Mobil berichtet. Die Nachfrage überstieg das Angebot innert kürzester Zeit.

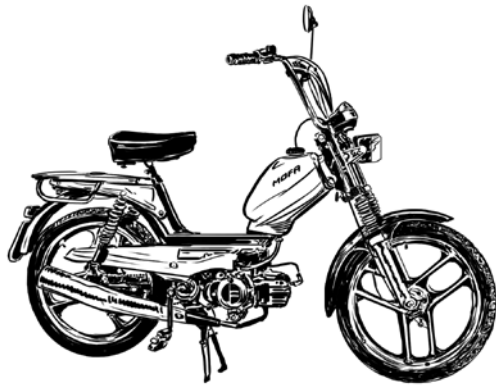
Mit dem Preisgeld von Fr. 10 000 wird die Projektgruppe nun drei weitere E-Bikes anschaffen.



Fahrrad



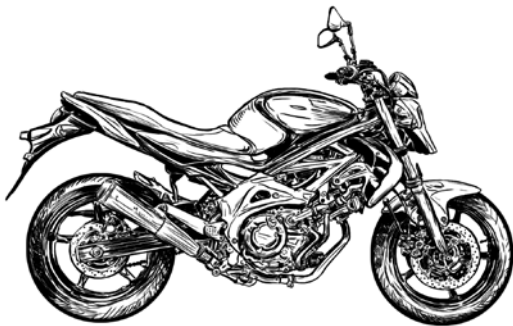
E-Bike



Mofa



Vespa



Motorrad



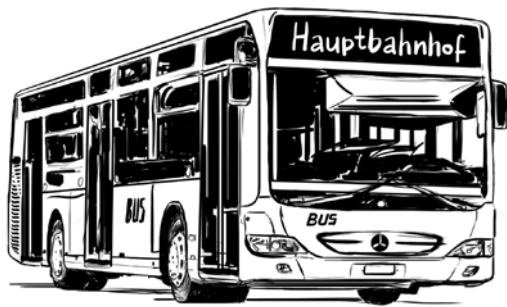
Auto



Zug



Tram



(Linien-)Bus



Taxi



Flugzeug



Schiff



Skateboard, Trottinett



Zu Fuss

Faktenkarte MIV



- **funktioniert mit** Benzin und Diesel, wenige Autos haben Gas, Elektro- oder Hybridantrieb
- **braucht** viele (gute) Strassen, die ständig in Stand gehalten und nachgebessert werden müssen (mit Asphalt, Bitumen), Fahrausweis nötig
- liefert Motorkraft, man muss sich selbst nicht gross bewegen
- vor allem für mittlere und lange **Distanzen**
- oft wird MIV auf Kurzstrecken eingesetzt
- ein **grosser Teil** der Schweizer Bevölkerung verwendet MIV, um zur Arbeit zu kommen
- Staugefahr, stockender Verkehr, Unfallgefahr
- wenn mehr Menschen MIV nutzen, muss das Strassennetz ausgebaut werden

Faktenkarte LV

















- **funktioniert mit** menschlicher Muskelkraft, manchmal mit tierischer Muskelkraft (Pferdewagen), manchmal mit Elektroantrieb (E-Bikes)
- **braucht** sichere Strecken, die auch im Winter in Stand gehalten werden können, Abstellplätze für Räder, Schutzausrüstung
- auf der Fläche von einem Autoparkfeld können bis zu 6 Fahrräder abgestellt werden
- vor allem für kurze **Distanzen** (bis 7 km)
- ein **kleiner Anteil** der Schweizer Bevölkerung verwendet LV, um zur Arbeit zu kommen
- LV wird genutzt, um am Wohnort vorwärts zu kommen oder für die Freizeit

Faktenkarte ÖV



- **funktioniert mit** Elektrizität (v.a. Eisenbahn, Trolleybusse, Trams, Metro), mit Erdgas (Stadtbusse), mit Diesel (Postautos)
- **braucht** gutes Schienen- und Stromnetz, das ständig in Stand gehalten werden muss. Bund bezahlt dafür viel Geld. Braucht Fahrpläne und Fahrzeugführer, man kann nicht selbst fahren, sondern löst Fahrkarten oder Abonnements
- für kurze, mittlere und lange **Distanzen**
- ein **mittlerer Anteil** der Schweizer Bevölkerung verwendet ÖV, um zur Arbeit zu kommen
- wenn mehr Menschen mit ÖV reisen, muss das Schienennetz ausgebaut werden
- im ÖV sind viele Menschen beschäftigt (viele Arbeitsplätze)

Vor- und Nachteile der Fortbewegungsmittel

		Sicherheit Ungefährliche Fortbewegungsart	Gesundheit Gesundheitsfördernde Bewegungsart	Umwelt Führt zu keiner oder geringer Umweltverschmutzung	Tempo Ermöglicht gutes Vorankommen	Distanzen Ermöglicht Bewältigung von grossen Distanzen	Kosten Verursacht wenig Kosten	Unabhängigkeit Bedingt keine Abhängigkeit von andern oder von Dingen
MIV								
								
								
								
LV								
								
								
								
ÖV								
								
								
								
								
								

Warum bewege ich mich fort?

Bemerkungen:

	Schule		Freizeit		Sport		Einkauf	
	Fortbewegungsmittel	Ungefähre Distanz oder: Wie oft von wo nach wo?	Fortbewegungsmittel	Ungefähre Distanz oder: Wie oft von wo nach wo?	Fortbewegungsmittel	Ungefähre Distanz oder: Wie oft von wo nach wo?	Fortbewegungsmittel	Ungefähre Distanz oder: Wie oft von wo nach wo?
Montag								
Dienstag								
Mittwoch								
Donnerstag								
Freitag								
Samstag								
Sonntag								

Warum bewegen andere sich fort?

						Name:	
						Fortbewegungsmittel	Arbeit/Schule
						Wie oft in der Woche?	
						Ungefähre Distanz	
						Fortbewegungsmittel	
						Wie oft in der Woche?	
						Ungefähre Distanz	
						Fortbewegungsmittel	
						Wie oft in der Woche?	
						Ungefähre Distanz	
						Fortbewegungsmittel	
						Wie oft in der Woche?	
						Ungefähre Distanz	

Fahrrad und anderes



Ich möchte für meine Ferien weiter reisen als bloss in der Schweiz.



Ich möchte nicht ständig mit dem Auto unterwegs sein müssen.



Ich wohne in der Stadt und habe keinen Parkplatz zur Verfügung.



Ich kann den beengten Platz in Bussen und Trams nicht leiden und bin daher lieber alleine und selbstständig unterwegs.



Ich brauche eine Gehhilfe.



Ich habe ein kleines Kind, das manchmal noch einen Kinderwagen braucht. Den muss ich mitnehmen können.



Ich bin auf einen Blindenhund angewiesen.



Ich fahre leidenschaftlich gerne Motorrad.

Arbeit oder Schule



Ich wohne gleich neben der Schule, deshalb muss ich am Morgen nicht so früh von daheim los.



In unserer Schulgemeinde ist es so, dass alle Kinder ab der 5. Klasse mit dem Fahrrad zur Schule kommen müssen. Der Schulbus holt nur die jüngeren Kinder ab.



Ich habe kein Fahrrad. Weil ich aber in der Stadt zur Schule gehe, kann ich auch das städtische Busnetz nutzen. Im Winter ist das ein klarer Vorteil.



Ich werde immer von meinen Eltern zur Schule gebracht und von dort wieder abgeholt, denn ich habe einen gefährlichen Schulweg.



Mein Arbeitsplatz ist weit weg von meinem Zuhause. Ein Weg dauert für mich mit dem Zug 2 Stunden, mit dem Auto wegen den Staus länger.



Ich wohne und arbeite in der gleichen Ortschaft. Ich bin daher praktisch nur mit dem Fahrrad unterwegs.

Arbeit oder Schule



Mein Arbeitsplatz ist nicht nur auf einen Ort festgelegt. Ich bin viel unterwegs und muss flexibel sein können.



Mit dem Motorrad kann ich nicht zur Arbeit fahren. Es würde mir meine Kleider zerknittern und ich weiss nicht, wo ich Helm, Motorradjacke und Stiefel verstauen soll.

Einkauf, Haushalt



Ich mache immer nur Wochen-einkäufe und transportiere daher viele Taschen nach dem Einkaufen.



Ich kaufe immer nur das Nötigste und bin daher froh, wenn ich schnell zu einem Einkaufsladen kommen kann.



Ich habe Haustiere. Mit denen kann ich unmöglich mit dem ÖV oder dem Fahrrad zum Tierarzt. Das würde viel zu lange dauern.



Manchmal muss man mit den Kindern rasch zu einem Arzt fahren können, wenn sie sich verletzt haben. Zum Glück besitze ich ein eigenes Auto.

Leere Karten





Einzelperson

Bemerkung: _____



Einzelperson

Bemerkung: _____



Einzelperson

Bemerkung: _____



Einzelperson

Bemerkung: _____



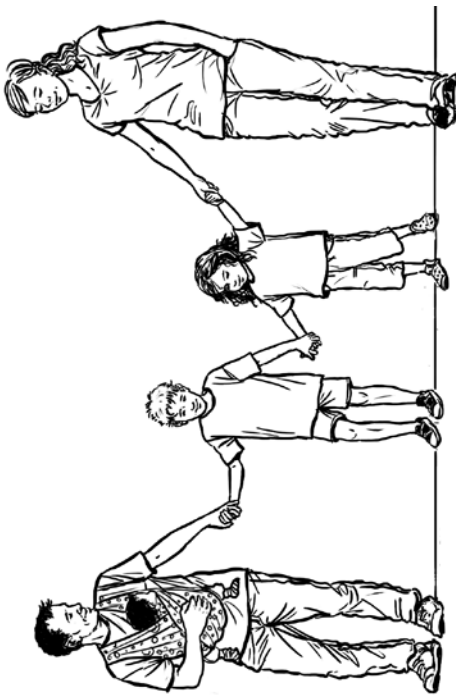
Person mit Gehbehinderung

Bemerkung: _____



Einzelperson

Bemerkung: _____



Familie (Kleingruppe)

Bemerkung: _____



Gruppe

Bemerkung: _____

Anzahl Erwachsene: _____ Anzahl Kinder: _____

«Natur-Typ»

Die Natur zu schützen, ist ein wichtiges Ziel. Deshalb sollte man vermehrt mit den ÖV unterwegs sein oder das Fahrrad verwenden, damit der motorisierte (und von Benzin oder Diesel abhängige) Verkehr etwas zurückgehen kann.

«Spar-Typ»

Unterwegs sein zu können, ist eine teure Angelegenheit. Egal, wie ich mich fortbewege, ich zahle. Deshalb bewege ich mich so fort, dass ich am günstigsten unterwegs sein kann. Ich rechne also, welche Strecken für mich mit Auto resp. Bus und Bahn billiger sind.

«Anerkennungs-Typ»

Ein eigenes Auto zu besitzen ist mehr als nur ein eigenes Fortbewegungsmittel zu haben. Ein Auto ist ein Statusobjekt, ein Symbol. Damit zeige ich, dass ich es im Leben zu etwas gebracht habe, selbstständig bin, Geld besitze usw.

«ÖV-Typ»

Solange es öffentliche Verkehrsmittel gibt, mache ich davon Gebrauch, denn wenn diese nicht unterstützt werden, wird das Angebot reduziert. So brauche ich auch keine Parkplätze, muss mich nicht um die Pflege und Wartung eines Fahrzeuges kümmern. Und Treibstoff muss ich auch keinen kaufen. Ich sehe nicht ein, weshalb ich mich anders fortbewegen sollte.

«Gesundheits-Typ»

Die eigene Gesundheit ist wichtig. Denn wenn wir gesund sind, können wir unser Leben «gut» leben. Wir müssen also so lange wie möglich auf unsere Gesundheit achten. Der Mensch ist durch die vielen Maschinen und Motoren viel zu bequem geworden, man sollte wieder viel mehr zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sein.

«Liebhaber-Typ»

Nur mit einem Elektro-Auto unterwegs sein, das könnte ich nicht. Ich liebe den grimmigen und satten Sound, den ein starker Motor macht, das bedeutet für mich Freiheit und Stärke. Wer möchte nicht im Leben frei, wild und stark sein können? Andere Menschen lieben gutes Essen, ich liebe PS-starke Motoren.

Steckbrief Biel

Einwohnerzahl: 56 674 (Stand 1.1.2020)

Fläche: 21,21 km² (ohne Seeanteil)

Biel ist die zweitgrösste Stadt im Kanton Bern und die zehntgrösste Stadt der Schweiz. Direkt um Biel leben etwa 101 271 Menschen in 27 Gemeinden (Agglomeration). In der weiteren Umgebung von Biel leben noch einmal rund 150 000 Personen.

Biel bietet viele Arbeitsplätze, da Biel als Uhrenstadt eine lange Tradition hat. Zudem sind viele Firmen im Bereich der Präzisions-, Medizinal- und Maschinenindustrie in Biel angesiedelt. Die vielen Arbeitsplätze locken auch viele Pendler und Pendlerinnen an. Das heisst, dass viele Menschen zwar in Biel arbeiten, aber nicht hier leben. Biel ist eine Bildungsstadt, es gibt also viele verschiedene Schulen. Es hat ein grosses Spital, viele Museen und auch viele verschiedene Einkaufsmöglichkeiten.

Geografische Lage

Biel liegt direkt am Bielersee.

Die Stadt zieht sich dem Jurasüdfuss entlang.

Luftlinie:

- nach Bern sind es 26 km
- nach Neuenburg sind es 28 km
- nach Solothurn sind es 23 km

Informationen zum Verkehr

Biel ist verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Von Biel aus kann man auf die A5 Richtung Solothurn, die A6 Richtung Bern und die A16 in den Jura.

Der Bau der Umfahrungsstrasse der Stadt ist noch nicht abgeschlossen, obwohl sie seit 1960 beschlossen ist. 2017 wurde die Ostumfahrung fertiggestellt. Ein Grossteil des Verkehrs führt nun nicht mehr quer durch die Stadt, wodurch sich die Verkehrssituation bereits entschärfte. Ausserdem wird in den Quartieren vermehrt auf Tempo-30-Zonen gesetzt. Der Anschluss an die Autobahn Richtung Neuenburg, Lausanne, Genf fehlt noch immer und es ist bis heute unklar, wo dieser entlang des Bielersees durchführen soll. Die dazu geplante Westumfahrung wurde aufgrund verschiedener Proteste und einer Gegeninitiative einer grossen Bürgerbewegung von den Behörden gestrichen. Gegnerinnen und Befürworter trafen sich, um gemeinsam eine Lösung zu finden. Die Ergebnisse werden nun in der neuen Planung berücksichtigt.

Die Eisenbahnlinie führt entlang dem Jurasüdfuss und verbindet Biel in Richtung Bodensee sowie in Richtung Genfersee.

Steckbrief Brugg

Einwohnerzahl: 12 554 (Stand 31.12.2019)

Fläche: 6,38 km²

Brugg ist eine Kleinstadt im Kanton Aargau. In Brugg gibt es ungefähr 7700 Arbeitsplätze. Davon werden 5000 durch Menschen belegt, die nicht in Brugg leben. Sie reisen also für die Arbeit von auswärts an. Es gibt 8 Kindergärten und 5 Primarschulen, 3 Oberstufenschulen, 1 Musikschule und einige weiterführende Schulen für Erwachsene. Neu gibt es eine grosse Fachhochschule für Pädagogik und Technik in der Nähe des Bahnhofes. Es gibt 2 grosse Einkaufszentren. In Brugg gibt es seit einigen Jahren kein Spital mehr.

Geografische Lage

Brugg liegt am Zusammenfluss der Aare, Reuss und Limmat.

Luftlinie:

- nach Aarau sind es 16 km
- nach Zürich sind es 27 km
- nach Basel sind es 45 km

Informationen zum Verkehr

Brugg ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Hier kreuzen sich zwei viel befahrene Hauptstrassen: die Hauptstrasse Basel-Zürich-Chur-Chiavenna und die Hauptstrasse Lausanne-Biel-Waldshut. Ganz in der Nähe gibt es Autobahnanschlüsse zur A3 und A1.

Der Durchgangsverkehr (also Menschen, die durch Brugg fahren, aber nicht dort anhalten; auch Lastwagen und andere Transportfahrzeuge sind damit gemeint) führt nicht mehr durch die Altstadt, sondern über eine Umfahrung.

Der Bahnhof Brugg ist Knotenpunkt dreier Eisenbahnstrecken und mehrerer Postautolinien. Die Bahnstrecke Zürich-Basel führt über Brugg. Es verkehren Schnellzüge nach Basel, Bern und Zürich. In Brugg ist die Endstation der Linie S12 der S-Bahn Zürich.

Steckbrief Burgdorf

Einwohnerzahl: 16 547 (Stand 1.1.2020)

Fläche: 15,60 km²

Burgdorf bietet selbst nicht sehr viele Arbeitsplätze. Es gibt mehrere Maschinenfabriken und Medizinalfirmen. Viele Bewohner und Bewohnerinnen der Kleinstadt pendeln für die Arbeit jedoch nach Bern oder nach Thun.

Die Stadt ist vor allem stolz auf ihren Bildungsstandort. Burgdorf ist ein bekannter Standort der Berner Fachhochschule (das Technikum) und hat ein grosses Gymnasium. Auch eine grosse Berufsfachschule gibt es hier.

In Burgdorf gibt es ein grosses Spital mit 24-h-Notfallversorgung. Das heisst, wenn ein Unfall in der ganzen Region um Burgdorf passiert, muss man hierher kommen.

Geografische Lage

Burgdorf liegt im Emmental im Kanton Bern.

Die Umgebung ist hügelig. Das Städtchen ist zum Burghügel hinauf gebaut. Grosse Teile des Ortes liegen aber auch am Fluss, der Emme, im Flachen.

Informationen zum Verkehr

Durch Burgdorf fährt vor allem der Durchgangsverkehr (Transitverkehr), also Autos und Lastwagen, die einfach durch Burgdorf durchfahren und weiterziehen. Der Verkehr kann zwar um die Altstadt herumgeführt werden, trotzdem sind die Transitstrassen zu den Stosszeiten stark belastet und der Verkehr staut sich.

Die Verkehrsverbindungen erschliessen vor allem die ländlichen Regionen des Emmentals Richtung Entlebuch resp. Luzern und Richtung Thun.

Die Eisenbahnlinien verbinden einerseits Solothurn mit Thun, andererseits aber auch Burgdorf mit Bern und Langnau i.E.

Beispiel Biel

1. Lest zuerst die markierten Stellen durch und danach den ganzen Text.
2. Streicht Worte an, die ihr nicht versteht, fragt andere oder die Lehrperson.
3. Tauscht gemeinsam aus, was ihr verstanden habt.
4. Beantwortet anschliessend gemeinsam diese Fragen zum Text:
 - Was bedeutet das **Prinzip des integrierten Fahrradverkehrs**?
 - Welche Massnahmen für den Fahrradverkehr wurden in der Stadt Biel in den letzten Jahren realisiert? Unterscheidet Massnahmen auf der Strasse und Massnahmen zum Abstellen der Fahrräder in der Stadt.
 - Warum erhielt die Stadt Biel 2005 den «Prix Vélo»?
5. Schaut euch auf dem Velonetzplan der Stadt Biel die Legende genau an:
 - Was bedeuten die Linien, Markierungen und Symbole auf dem Plan?
 - Wie kommt man am schnellsten, wie am sichersten mit dem Fahrrad von Bözingen zum See?
 - Auf welchen Routen findet ihr das Prinzip des integrierten Verkehrs wieder? Schaut euch allenfalls (zusammen mit der Lehrperson) auf [google.ch/maps](https://www.google.ch/maps) die Stellen in 3D an. Wo und wie wird z.B. auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden geachtet?
 - Auf welchen Routen ist mit viel Verkehr zu rechnen?
 - Wo kann man sein Fahrrad witterungsgeschützt parkieren?

Auf der Website der Stadt Biel stehen die nachfolgenden Informationen (Zugriff am 15.3.2021):

Mit dem Fahrrad in Biel

Mit dem Fahrrad in Biel ist man schnell, wendig und ohne Parkplatzprobleme unterwegs. Die wichtigen Ziele erreicht man in weniger als 10 Minuten.

Velonetzplan Stadt Biel

Wie komme ich am sichersten mit dem Fahrrad von Bözingen zum See? Auf welchen Routen ist mit viel Verkehr zu rechnen? Wo kann ich mein Fahrrad witterungsgeschützt parkieren? Diese und ähnliche Fragen beantwortet der städtische Velonetzplan.

Massnahmen zugunsten der Fahrradfahrenden

Das städtische Strassennetz wurde in den letzten Jahren durch zahlreiche Massnahmen den Bedürfnissen der Fahrradfahrenden angepasst.

Grundsätzlich wird aus Platz- aber auch aus Sicherheitsgründen das Prinzip des integrierten Fahrradverkehrs angewendet: Fahrräder benützen die Strassen gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr. Daraus ergeben sich direkte und schnelle Verbindungen, die den Bedürfnissen der Fahrradfahrenden entsprechen, die jeden Tag auf dem Fahrrad unterwegs sind. Für weniger geübte Fahrradfahrende, Familien und Kinder bieten sich Fahrradwege wie zum Beispiel die Schüsspromenade oder der Holunderweg an.

Ausgeführte Massnahmen für den Fahrradverkehr

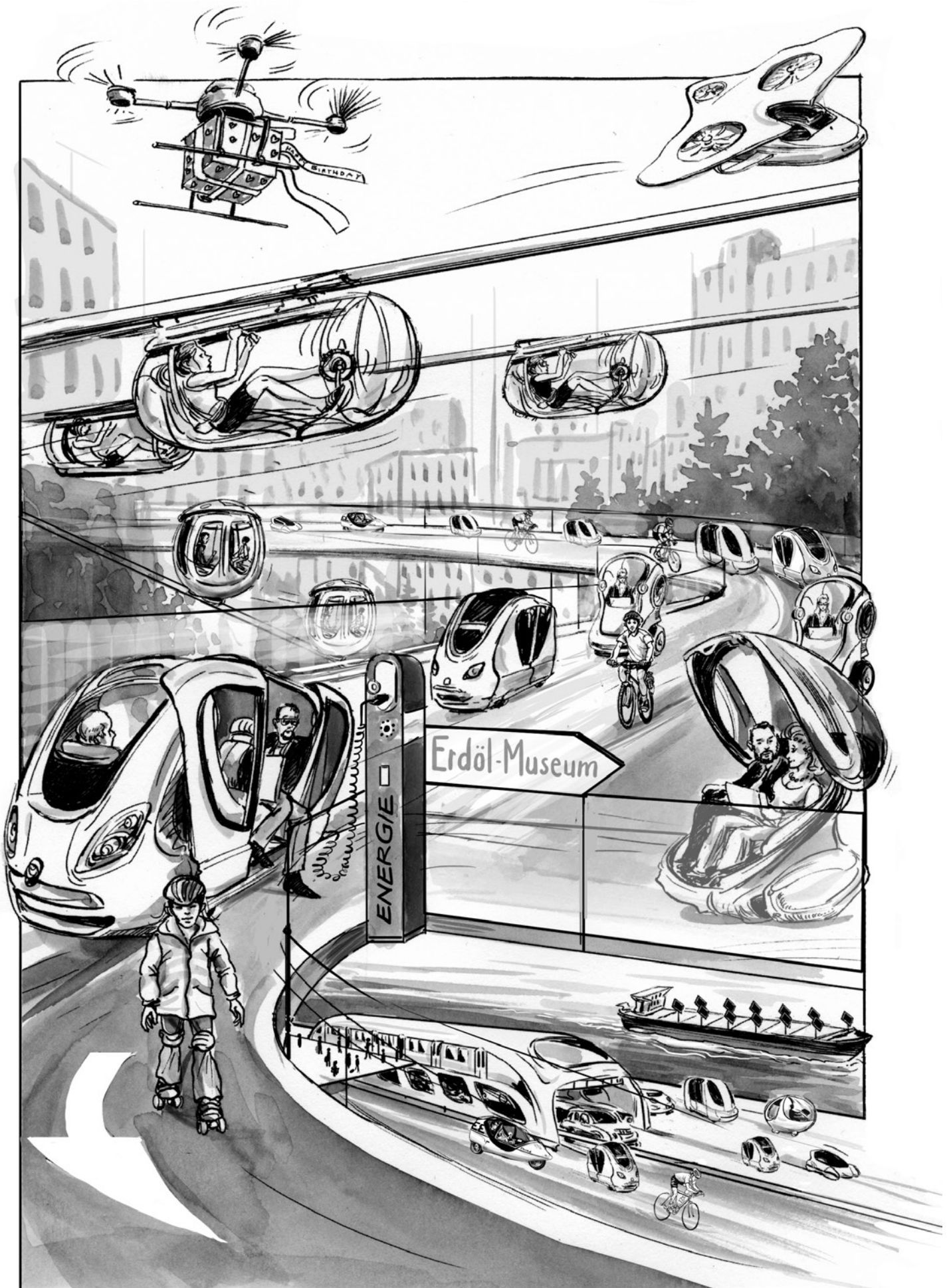
Massnahmen auf der Strasse:

- Die Fahrradroute See-Länggasse entlang der Schüss (Fluss durch Biel) wurde baulich verbessert und mit Signalen deutlicher ausgestattet, damit man sich gut zurechtfindet.
- Rund 80 realisierte Massnahmen seit 1998 wie Abbiegehilfen, vorgezogene Haltestreifen bei Lichtsignalanlagen, Öffnen von Einbahnstrassen für Fahrräder in Gegenrichtung, usw.
- Velospot stellt an verschiedenen Orten Fahrräder zur Verfügung, die spontan für eine Fahrt in der Stadt ausgeliehen werden können.
- Verschiedene Geschäfte stellen kostenlose Velopumpen zur Verfügung.

Fahrradparkierung:

- Velostation Bahnhof: 405 gedeckte und überwachte Plätze
- Fahrradparkierung Waserplatz: 468 gedeckte Plätze
- Innen- und Altstadt: Parkfelder mit Fahrradpfosten an über 70 Standorten, 4 gedeckte Fahrradparkplätze (Zentralplatz, Talstation Funic Leubringen, Neumarktplatz und Gartenstrasse)

Für ihre idealen Fahrradabstellplätze wurde die Stadt Biel 2005 mit dem «Prix Vélo» von Pro Velo Schweiz geehrt.



zu Fuss	Fahrrad	E-Bike	Mofa	Vespa	Motorrad	Auto
Zug	Tram	(Linien-)Bus	Taxi	Flugzeug	Schiff	Skateboard, Trottinett
Arbeitsweg	Schulweg	Einkauf	Besuch	Freizeit und Ausflüge	Ferien	Sport
Einkommen sichern, Geld verdienen können	Natur schützen und Ressourcen schonen können	Gemeinschaft fördern können	Wohlbefinden fördern können	Sicherheit bieten können	Gesundheit erhalten können	Umwelt beachten können
Zeit sparen können (effizient nutzen können)	grosse Distanzen überwinden können	wenig Geld ausgeben müssen	unabhängig und ungebunden sein können	Arbeitsplätze schaffen und erhalten können	reibungslose Fortbewegung sichern können	verschiedene Formen von 'mobil sein' nutzen können

kostet viel	braucht viel Energie (Erdöl, Elektrizität ...)	belastet die Umwelt	durchschneidet Landschaften und Lebensräume	versiegelt Erdboden	Kulturen und Nationen vermischen sich	belastet die Gesundheit
ist lärmig und laut	ist leise	stört andere, die unterwegs sind	stört andere kaum, die unterwegs sind	man kann in der Natur sein (Natur erleben)	kann man für unterschiedliche Zwecke einsetzen	macht nur für bestimmte Zwecke Sinn
braucht (durchgehende) Signalisation	braucht befahrbaren Untergrund	ist nicht ungefährlich	verursacht Stau und stockenden Verkehr	man fühlt sich frei	verbindet Menschen	stärkt die Wirtschaft
ist gesund; unterstützt die Gesundheit	tut den Menschen gut	macht Spass				



Wir wollen, dass Mobilität auch in Zukunft für alle noch bezahlbar ist.

Mobilität ist teuer, weil
 ... Verkehrswege und Fortbewegungsmittel immer wieder ausgebaut und repariert werden müssen.
 ... neuartige Verkehrsformen oft viel kosten.
 ... es immer schwieriger wird, neue Strassen und Schienen zu bauen, da es immer weniger Platz dafür hat.
 ... immer mehr Menschen all die vielen Möglichkeiten nutzen, um mobil zu sein.
 Das bedeutet: Je mehr die Mobilität kostet, desto mehr muss jede Person für ihre Mobilität bezahlen.



Wir wollen auch in Zukunft noch in einer gesunden Umwelt leben.

Mobilität zeigt verschiedene Auswirkungen auf die Umwelt, weil
 ... die meisten Fahrzeuge mit Motoren auf fossile Brennstoffe wie Benzin oder Diesel angewiesen sind. Diese Stoffe gehen irgendwann aus, das CO₂ und auch die Abbaumethoden belasten die Umwelt.
 ... motorisierte Fahrzeuge Lärm und Feinstaubbelastungen verursachen.
 ... Strassen und Schienen die Landschaft «zerschneiden».



Wir wollen uns heute und in Zukunft unterwegs sicher fühlen.

Es ist ein Grundbedürfnis des Menschen, sich sicher fühlen zu können, auch auf den Strassen.
 Je mehr Menschen auf gleichem Raum gleichzeitig mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln unterwegs sind, umso höher wird das Unfall- und Verletzungsrisiko.



Wir wollen auch in Zukunft möglichst kurze Arbeitswege haben und dort wohnen können, wo es uns gefällt.

Weil viele Menschen nicht dort arbeiten, wo sie leben, pendeln sie jeden Tag hin und her. Das kann damit zusammenhängen, dass ihre Arbeit an ihrem Wohnort nicht gebraucht wird oder gerade keine Stelle frei ist.

Wer arbeiten kann, stärkt die Wirtschaft. Damit das aber nicht zu viel kostet, soll der Arbeitsweg nicht zu lang sein.



Wir wollen auch in Zukunft mobil sein können, weil es Freiheit bedeutet.

Mobil sein zu können, bedeutet heute, nicht an einen Ort gebunden zu sein. Es bedeutet auch, mehr von der Welt sehen zu können, vielseitigere Erfahrungen machen zu können, andere Kulturen und Perspektiven kennenzulernen.



Wir wollen auch in Zukunft nicht auf Mobilität verzichten, weil eine gute Mobilität Wohlstand und eine starke Wirtschaft bedeutet.

Durch die Mobilität können Firmen und Geschäfte zusammenarbeiten, auch wenn sie weit weg voneinander sind. Das ist wichtig, um die Wirtschaftsfähigkeit aufrechtzuerhalten zu können. Denn eine stabile, starke Wirtschaft ermöglicht Wohlstand.

Beispiel Brugg

1. In der Aargauer Zeitung vom 6.8.2011 (online) wurde der Text «Bald zeigt sich, was für die Velofahrer getan wird» veröffentlicht. Lest zuerst die markierten Stellen durch und beantwortet anschliessend gemeinsam diese Fragen zum Text:
 - Welches Ziel verfolgte die Stadt Brugg im Jahr 2011 mit dem «Projekt Brugg-Velostadt» unter anderem?
 - Was testete die Bevölkerung im Mai 2011 im Rahmen dieses Projekts? Welche Haupterkenntnis war für die Stadt Brugg wichtig?
 - Die Bevölkerung brachte auch einige Ideen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Welche? (Abschnitt «Abstellsysteme: eine klare Sache»)
 - Was hat sich die Stadt Brugg bezüglich weiterer Verkehrsprojekte für die Zukunft vorgenommen?
2. Lest den ganzen Text durch.
3. Streicht Worte an, die ihr nicht versteht, fragt andere oder die Lehrperson.
4. Tauscht gemeinsam aus, was ihr verstanden habt.
5. Diskutiert anschliessend gemeinsam folgende Fragen:
 - Warum hat sich die Stadt Brugg vorgenommen, zu einer Velo-Stadt zu werden? Was meint ihr?
 - Worauf müssen die Stadtplaner und Stadtplanerinnen von Brugg achten, damit sie dieses Ziel erreichen können?
 - Wer profitiert von diesem Projekt?
 - Wer profitiert ganz klar nicht davon?
 - Wer ist davon wahrscheinlich nicht betroffen?

Bald zeigt sich, was für die Velofahrer getan wird

Im Mai hat die Bevölkerung Velorouten und Parkiersysteme getestet – erste Erkenntnisse sind jetzt ausgewertet. Fazit: Brugg ist grundsätzlich geeignet, zu einer Velo-Stadt zu werden.

Die wichtigste Erkenntnis steht am Schluss der Mitteilung aus dem Stadthaus: «Brugg ist grundsätzlich geeignet, zu einer Velo-Stadt zu werden.» Auf dem Weg dorthin sind die Stadtbehörden zusammen mit der IG Pro Velo und der IG Verkehrssicherheit jetzt einen Schritt weiter gekommen: Die am Brugger Test-Event im Mai (die az berichtete) gesammelten Meinungen und Hinweise sind ausgewertet worden.

«Jetzt werden in der dafür eingesetzten «Arbeitsgruppe Velo» Massnahmen diskutiert und dann beim Stadtrat beantragt», erklärt Stefan Zinniker das weitere Vorgehen. Für Sofortmassnahmen werde ein «Realisierungspaket» geschnürt, das dem Einwohnerrat bereits 2012 vorgelegt werden soll.

Ein Ziel des Projekts «Brugg-Velostadt» ist es, Pendler mit kurzem Arbeitsweg zu motivieren, aufs Velo umzusteigen. Zu diesem Zweck soll der Veloverkehr in Brugg und Umgebung in den kommenden Jahren einfacher werden und in der Verkehrsplanung mehr Gewicht bekommen – von der Zufahrt bis zu den Parkmöglichkeiten.

Die Brugger Bevölkerung ist stark interessiert an diesem Prozess. Das wurde nicht nur anhand der breiten Teilnahme am Testtag klar, sondern auch an den vielen Rückmeldungen.

Abstellsysteme: eine klare Sache

Ein eindeutiges Bild ergab sich bei den erwünschten Velo-Abstellsystemen: Ein einfacher, felgenschonender Radhalter namens «Virola» könnte aus Sicht der Velofahrer gerne in grösseren Mengen in der ganzen Stadt eingesetzt werden. Ausserdem hat man im Werkhof in Eigenregie den «Brugger Bügel» entworfen. Der einfach konstruierte Prototyp erscheint dem Brugger Velovolk als eine interessante Alternative. Komplizierte Doppelstockanlagen sind hingegen unbeliebt.

Eine grössere Herausforderung wird es sein, örtlich neue Verkehrsregelungen oder strassenbauliche Veränderungen zu schaffen. Dabei sind die von den Testgruppen notierten Fahrverbote, Randsteine oder fehlende Vortrittsrechte noch die vergleichsweise am schnellsten zu lösenden Probleme.

Schwieriger (und eine permanente Aufgabe) dürfte es sein, die Sicherheit der velofahrenden Bevölkerung zu erhöhen. Dies geht als Hauptanliegen aus dem Testtag hervor. Viele haben Angst vor starkem, zu schnellem Motorverkehr – der Wunsch nach mehr Tempo-30-Zonen wurde verschiedentlich geäussert.

Schnelle Verbindungen wichtig

Ein sinnvoller Massnahmenkatalog berücksichtigt auch, dass nicht alle die gleichen Anforderungen stellen: Schulkinder brauchen andere Verhältnisse als Radrennfahrer. Und wenn eigens angelegte Radwege allzu weite Umwege machen, ist es auch nicht recht: Die am Velo-Event durchgeführte Umfrage hat gezeigt, dass für schnelle, direkte Strecken auch das Fahren zwischen und neben den Autos in Kauf genommen wird.

Veränderungen gibt es auch bei den Arbeitsabläufen in der Stadtverwaltung: Künftig sollen alle Verkehrsprojekte darauf geprüft werden, ob sie für Velos verbessert werden können.

Von Marc Reinhard (az Aargauer Zeitung)

Beispiel Burgdorf

Für alle Gruppen

1. *Lest zuerst die markierten Stellen durch und danach den ganzen Text.*
2. *Streich Worte an, die ihr nicht versteht, fragt andere oder die Lehrperson.*
3. *Tauscht gemeinsam aus, was ihr verstanden habt.*
4. *Beantwortet anschliessend gemeinsam die Fragen zum Text!*

Während 10 Jahren (1996–2006) hat Burgdorf im Rahmen des Projektes «FuVeMo» (Fussgänger- und Velomodellstadt) insgesamt 22 Projekte zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs realisiert. Die Erfahrungen und Resultate aus dem Projekt führten dazu, dass Burgdorf 2018 zum zweiten Mal in Folge zur «velofreundlichsten Stadt der Schweiz» gewählt wurde. Ausserdem orientieren sich heute auch andere Städte für ihre Massnahmen im Langsamverkehrsbereich am Beispiel Burgdorf.

Hier werden 3 Projekte der «FuVeMo» vorgestellt (Webseite Burgdorf «Abschlussbericht «FuVeMo»», Zugriff am 29.04.2021).

Projekt «Velo-Hochstrasse»

4. *Fragen zum Text:*

- *Was beabsichtigte das Teilprojekt «Velo-Hochstrasse»?*
- *Welche Idee hatten die Projektplaner zur Verwirklichung der Velo-Hochstrasse?*
- *Weshalb wurde das Projekt zu jenem Zeitpunkt wohl nicht weiterverfolgt? Was denkst du?*

Das Projekt «Velo-Hochstrasse» will bequeme und verkehrsarme Velorouten entlang von Bahngleisen planen und ausführen.

Fast die Hälfte der Autofahrten in Burgdorf bleibt innerhalb der Stadtgrenzen (Binnenverkehr). Es gäbe also noch viele, die für den Weg in die Stadt das Velo nutzen könnten.

Täglich rollen zwischen 18 000 und 20 000 Autos über Burgdorfs Hauptstrassen. Auch die Lyssach- und Tiergartenstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf und sind somit eigentliche Barrieren für Velofahrerinnen. Es ist einzig die Eisenbahn, die ohne Steigung all diese Hindernisse überbrückt. – Warum nicht auch die Velos?

Die «Pro Velo Burgdorf» und das «Büro für Utopien» (Utopien sind Traumwelten) machten die Idee einer speziellen Velo-Hochstrasse bekannt, einer Fuss- und Radwegverbindung in erhöhter Lage auf dem Bahndamm neben den Bahngleisen. Damit hätte sowohl das Gyrischachen- als auch das Meiefeld-Quartier eine direkte und sichere Langsamverkehrsverbindung ins Zentrum zum Bahnhof.

Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental empfahl, das Projekt weiter voranzutreiben. Die Organisation «FuVeMo» zahlte die Abklärungen, ob das überhaupt möglich wäre. Die ursprünglich vorgeschlagene Linienführung der Velo-Hochstrasse wurde als machbar beurteilt, notwendig seien eine Reihe von Brückenbauten und einzelne grössere

Eingriffe, namentlich die Korrektur des Gysnauweges. Die Kosten wurden auf 3,5 Mio. Franken geschätzt.

Zuerst wurde das Projekt vom Gemeinderat nicht weiterverfolgt. Man wollte allerdings die Aussenquartiere über den Langsamverkehr mit dem Zentrum verbinden. Schlussendlich wurde die Hochstrasse 2009 teilrealisiert durch eine Verbindung der Bahnhöfe Steinhof und Meiefeld. Das Projekt kostete 1,26 Mio. Franken.

Projekt «Schulwegsicherheit»

4. Fragen zum Text:

- *Was beabsichtigte das Teilprojekt «Schulwegsicherheit»?*
- *Was wollte die «FuVeMo» in ihrer Befragung von den Kindern wissen?*
- *Was war das Ergebnis dieser Kinderbefragung?*
- *Wie reagierte die Stadt Burgdorf auf das Ergebnis der Kinderbefragung?*

Kinder sollen sich möglichst gefahrenfrei auf den Strassen bewegen können. Neben der Sicherheit geht es auch um die Förderung der Selbstständigkeit von Kindern: Sichere Schulwege verhindern zum Beispiel, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren müssen, weil das Zufussgehen zu gefährlich ist.

In Burgdorf wurde eine grosse Aktion zur Sicherheit für Kinder gestartet. Die «FuVeMo» hat die Schülerinnen und Schüler gefragt, wo es für sie gefährlich ist in Burgdorf. Die «FuVeMo» hat daraus Massnahmen zur Gefahrenminderung erarbeitet. 1998 wurde unter allen 1600 Primar-, Real- und Sekundarschülerinnen und -schülern sowie den Kindergartenkindern ab sechs Jahren eine Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis: 3 von 10 Burgdorfer Kindern fühlten sich auf ihrem Schulweg gefährdet. Insgesamt 115 Orte wurden als gefährlich taxiert.

Sechs mehrstündige Begehungen durch Fachleute und Schulbehörden dieser Orte haben einen Massnahmenkatalog für 70 kritische Punkte ergeben. Diesen hat man der Stadt übergeben. Die schlimmsten Gefahren wurden sofort behoben. Die verbleibenden Gefahrenstellen werden im Rahmen anderer Bauvorhaben an den Strassen schrittweise verändert.

Projekt «Elektro-Velos»

4. Fragen zum Text:

- *Womit sollte der Langsamverkehr in Burgdorf ergänzt werden?*
- *Welches Ziel verfolgte die «FuVeMo» mit den Elektro-Velos?*
- *Drei verschiedene Massnahmen sollen die Förderung der Elektro-Velos vorantreiben. Welche? Beschreibt sie!*

Elektro-Velos, je nach Bedarf auch mit einem Transportanhänger (für Kinder oder schwere Waren), sind eine Ergänzung des Angebots für den gesunden Langsamverkehr. Mit dem Anhänger kann auf umweltfreundliche Art der Kofferraum eines Autos ersetzt werden.

Die «FuVeMo» hatte sich zum Ziel gesetzt, das bequeme und zugleich sportliche Elektro-Velo im Alltag und in der Freizeit als übliches Verkehrsmittel zu fördern. Drei Punkte sollen dazu verhelfen:

1) Ausleihbetrieb

2003 wurde ein Ausleihbetrieb für Elektro-Velos mit Anhängern in der Velostation vorangetrieben. Mit der Broschüre «Fliegen Sie aus» wurden drei aufregende oder erholsame Routenvorschläge mitgeliefert.

2) Solartankstelle

Am 14. Juni 2003 wurde bei der Velostation am Burgdorfer Bahnhof eine Solartankstelle eingerichtet, an welcher die Akkus der Elektro-Velos auf umweltverträgliche Weise aufgeladen werden können. Die Stadt Burgdorf ist nämlich nicht nur Fussgänger- und Velomodellstadt, sie macht sich auch für die Förderung der Solarenergie, namentlich für Solardächer, stark.

3) burgdorf by ebike – Burgdorf macht mobil

Unter dem Motto «burgdorf by ebike – Burgdorf macht mobil» wurden im Herbst 2005 und im Frühjahr 2006 in Zusammenarbeit mit dem Tourist Office Burgdorf verschiedene Touren angeboten: die SurpriseTour (jeweils am Feierabend, ca. 1,5 h, zu einem nicht vorgängig kommunizierten Ziel in der Region) und die VitamineTour (Sonntagsausflug kombiniert mit Brunch auf dem Bauernhof mit regionalen Produkten). Die Touren stiessen auf Interesse. Das Tourist Office plant eine Weiterführung von «burgdorf by ebike» als touristisches Angebot.

Im August 2006 stand während drei Wochen eine Flotte von 20 Elektro-Velos zur Verfügung: Eine Woche lang konnten Interessierte gratis mit den Elektro-Velos fahren und so diese ausgiebig testen. Auch dieses Angebot wurde rege benutzt.

Selbsteinschätzung Lernziele

Überlege dir, wie gut du diese Ziele erreicht hast. Zu welchem der Ziele kannst du beispielsweise deinen Eltern viel 😊😊, ein paar Sachen 😊, kaum etwas 😊, gar nichts 😞 erzählen:

	😊😊	😊	😊	😊
Ich kann zwei Vor- und zwei Nachteile des Fahrradfahrens nennen.				
Ich kann Fortbewegungsmittel dem Langsamverkehr, dem Öffentlichen Verkehr und dem Motorisierten Individualverkehr zuordnen.				
Ich kann Vor- und Nachteile von Fortbewegungsmitteln nennen, je nachdem, wer sie wozu braucht.				
Ich kann drei verschiedene Fortbewegungsmittel im Zusammenhang mit Sicherheit, Gesundheit, Umwelt, Tempo, Distanzen, Kosten und Unabhängigkeit miteinander vergleichen.				
Ich kann mir drei Geschichten ausdenken, warum Menschen sich fortbewegen wollen. (Die drei Gründe beziehen sich auf <Geld verdienen>, <Natur schützen> und <Gemeinschaft/Wohlbefinden fördern>).				
Ich kann mindestens zwei Interessen der Menschen erklären, warum sie mobil, also unterwegs sein wollen.				
Ich kann drei Folgen der Mobilität aufzeigen.				
Ich kann ...				