



Befahrung von Velohaupttrouten mit Kindern und Jugendlichen im Berner Westen 2023

Bericht Mitwirkung

Herausgeberin: Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Predigergasse 12, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 70, fuss.velo@bern.ch, www.bern.ch/velohauptstadt ● **Bericht:** Timo Huber, DOKimpuls, Fachstelle für Spiel- und Lebensraum von Kindern, Bern ● **Bilder:** DOKimpuls, Timo Huber ● **Bern, Oktober 2023**

Inhalt

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Ziele der Kinder- und Jugendmitwirkung	5
1.3 Methodik	6
1.4 Stichprobe	6
2 Ergebnisse	7
2.1 Übersichtskarte Route	7
2.2 Einzelne Abschnitte	7
2.2.1 Abschnitt 1: Freieckweg – Bernstrasse (Kreuzung Bümplizstrasse)	8
2.2.2 Abschnitt 2: Bernstrasse – Keltenstrasse (Kreuzung Buchdruckerweg)	10
2.2.3 Abschnitt 3: Keltenstrasse – Fellerstrasse (Kreuzung Waldmannstrasse)	12
2.2.4 Abschnitt 4: Fellerstrasse – Riedbachstrasse (Kreuzung Brünnenstrasse)	13
2.2.5 Abschnitt 5: Riedbachstrasse – Freieckweg	15
3 Kommentare und Empfehlungen	16
4 Anhang	17

Zusammenfassung

Die Stadt Bern hat im «UNICEF Aktionsplan für eine kinderfreundliche Gemeinde 2021–2024» (Stadt Bern, 2020) festgehalten, dass Kinder und Jugendliche bei der Planung von Velowegen/Velostrassen miteinbezogen werden sollen. Dazu wurden im September 2021 bereits Befahrungen der Veloinfrastruktur mit Kindern und Jugendlichen im Berner Osten durchgeführt. Damals haben 11 Mädchen und 15 Jungen im Alter von 9 – 15 Jahren teilgenommen. Bei den Befahrungen im Berner Westen, die in Kooperation mit der Tagesbetreuung Kleefeld, Standort Freieck durchgeführt wurden, haben 12 Schüler*innen im Alter von 7 bis 15 Jahre teilgenommen.

Ziel war, die Velohaupttrouten im Berner Westen und Quartierstrassen einem Qualitätscheck zu unterziehen und die Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen in die weitere Planung aufzunehmen.

Die Befahrungen haben ergeben, dass eine Veloinfrastruktur mit klarer Führung, separaten, vom motorisierten Verkehr getrennten Velostreifen/Velowegen essenziell ist für das Sicherheitsempfinden der Kinder und Jugendlichen. Nur bei einer sicheren Veloinfrastruktur ist es der Zielgruppe möglich, entspannt und mit Freude Velo zu fahren. Insbesondere der geringe Abstand von Trottoir zu den Tramschienen hat die Kinder und Jugendlichen stark verunsichert. Ebenso stellen Baustellen eine grosse Herausforderung dar.

Diese Ergebnisse dienen als Grundlage für die Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt Bern. Weitere Befahrungen sind für nächstes Jahr vorgesehen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Bern ist bestrebt zur Förderung der stadtverträglichen Mobilität eine Veloinfrastruktur zu schaffen, die möglichst breite Bevölkerungskreise zum Velofahren einlädt. Ziel ist es, durchgängige, sichere und attraktive innerstädtische Veloverbindungen zu schaffen. Dieses Ziel wird unter Einbezug der Bevölkerung und unter dem Label «Velo-Offensive» verfolgt. Mehr zur Velo-Offensive unter: <https://www.bern.ch/velohauptstadt/velo-offensive>

Laut dem Masterplan Veloinfrastruktur Bern (Stadt Bern, TVS, 2020) soll die Infrastrukturplanung auf die Bedürfnisse der Nutzenden, d.h. der heutigen und der potenziellen Velofahrenden, abgestützt sein. Eine Massnahme im «UNICEF Aktionsplan für eine kinderfreundliche Gemeinde 2021–2024» (Stadt Bern, 2020) hat zum Ziel, dass Kinder und Jugendliche bei der Planung von Velowegen/Velostrassen einbezogen werden und ein Qualitätscheck aufgebaut wird. Die Mitwirkung u.a. von Kindern und Jugendlichen bei der Planung der Veloinfrastruktur in Bern ist somit in verschiedenen Grundlagedokumenten explizit festgehalten.

Im Rahmen der Velo-Offensive sollen denn auch Kinder und Jugendliche im Alter von 8 bis 15 Jahren die vorhandene Veloinfrastruktur bewerten, ihre Anliegen und Bedürfnisse äussern und Verbesserungsvorschläge anbringen können. Im Fokus steht dabei die Verkehrssicherheit. Aber auch die Aufenthaltsqualität sowie die «Bespielbarkeit» der Strassen sind wichtige Qualitätskriterien, damit sich Kinder und Jugendliche auf dem Fahrrad wohl fühlen. Das heisst, die Stadt will eine Veloinfrastruktur bauen, die sich explizit auch für Kinder und Jugendliche eignet und die auch Platz bietet für Gespräche und spielerische Aktivitäten. Zur Infrastruktur gehören breite Radwege und Radstreifen zum Nebeneinanderfahren und Velostrassen in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen mit Tempo 20.

1.2 Ziele der Kinder- und Jugendmitwirkung

Die Stadt Bern will mit ihrer Veloinfrastruktur den Kindern und Jugendlichen sichere Möglichkeiten für unabhängige Mobilität, Bewegung und freies Spiel bieten. Ziele der Mitwirkung:

- Die Verkehrsplanung erhält von Kindern und Jugendlichen direkte Aussagen zu ihren Bedürfnissen an die Gestaltung der Velohaupttrouten.
- Die Verkehrsplanung erhält eine Bewertung der vorhandenen Veloinfrastruktur durch die Velofahrenden Kinder und Jugendlichen.
- Die Planung ist breit abgestützt, Bestätigungen oder Widersprüche sind erkannt.
- Die Anliegen der Kinder und Jugendlichen sind in der weiteren Planung der Velohaupttrouten der Stadt Bern adäquat berücksichtigt.

1.3 Methodik

Am 17. Mai 2023 wurden vier Befahrungen in Kleingruppen mit zwei bis vier Schüler*innen und zwei bis drei Begleitpersonen durchgeführt. Die Befahrungen wurden von Fachpersonen des Dachverbands für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern und der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern durchgeführt. Die Planung der Befahrungen erfolgte in enger Absprache mit der Kantonspolizei Bern und Pro Velo Bern. Der Zugang zu den Kindern erfolgte über die Leitung der Tagesbetreuung Kleefeld, Standort Freieck.

Für die Befahrungen wurden Teile von Velohaupttrouten und Quartierstrassen befahren. Dabei war es wichtig, dass möglichst kontrastreiche Abschnitte befahren wurden. Im Fokus standen dabei u.a. auch die Situationen Velogegeverkehr, Tramschienen, Baustellen und Quartierstrassen.

Die Kinder haben mit ihren eigenen Velos an den Befahrungen teilgenommen. Für die Kinder und Jugendlichen, die über keine eigenes (funktionstüchtiges) Fahrrad verfügten, wurden Fahrräder organisiert. Ausgestattet waren sie jeweils mit Sicherheitsweste und einen Fahrradhelm. Die Befahrungen haben ca. 45 bis 60 Minuten gedauert. Die Befahrungen wurden zudem mit einer Go Pro Kamera festgehalten.

Die Befahrungen führten entlang einer Route im Berner Westen (siehe Übersichtskarte) mit Anfangs- und Endpunkt beim Tagesbetreuungsstandort Freieck. Anhand eines im Vorfeld erstellten Fragebogens (siehe Anhang) wurden die Kinder und Jugendlichen an definierten Haltepunkten zu den abgefahrenen Abschnitten befragt.

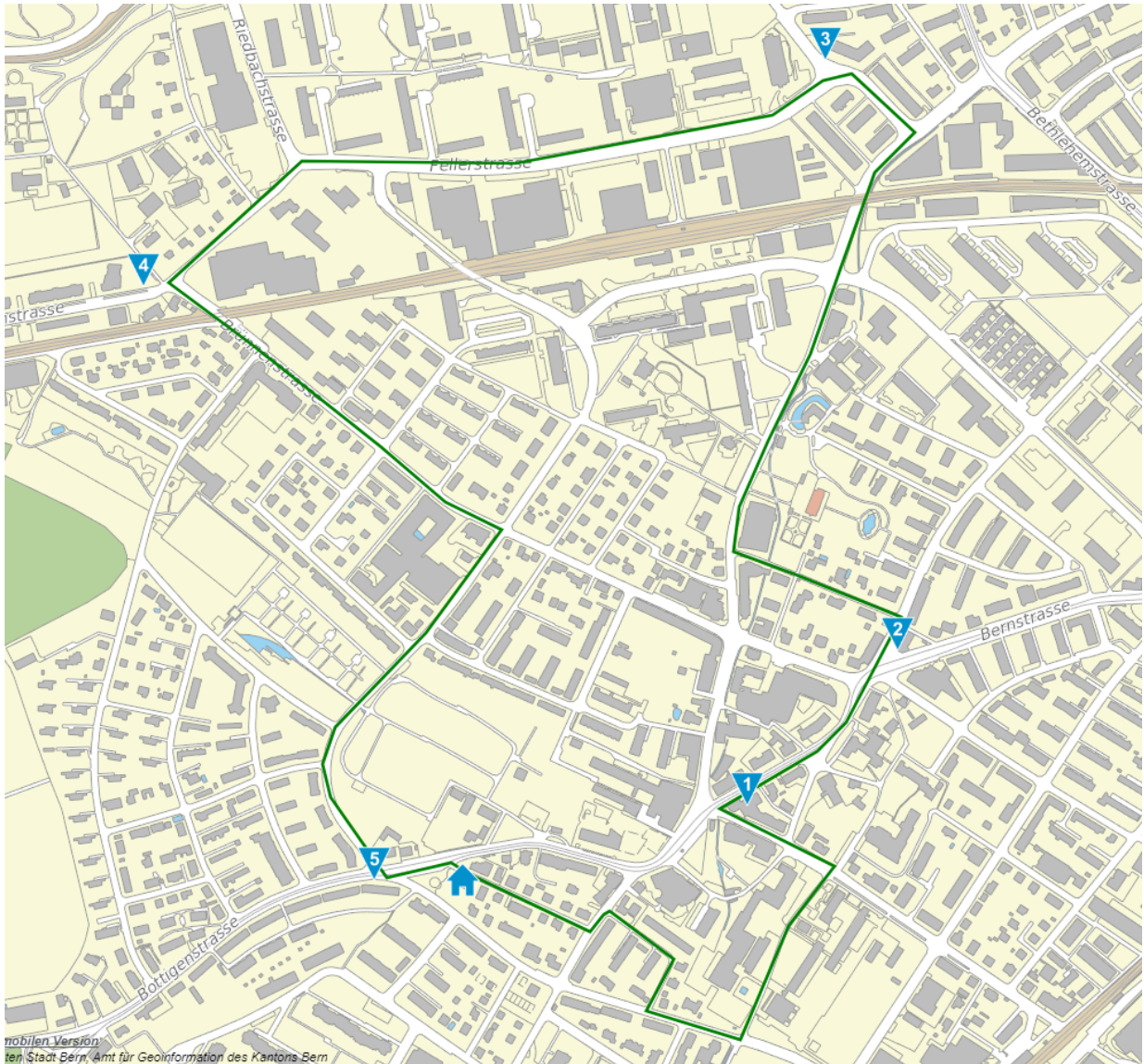
1.4 Stichprobe

Insgesamt haben 12 Schüler*innen im Alter von 7 bis 15 Jahre an der Befahrung teilgenommen.

2 Ergebnisse

2.1 Übersichtskarte Route

Route 
Haltepunkte ① bis ⑤



2.2 Einzelne Abschnitte

Die Bewertungen der einzelnen Abschnitte erfolgte durch 12 Schüler*innen anhand des Ampelsystems:

rot = gar nicht sicher, orange = mittel sicher, grün = sehr sicher




2.2.1 Abschnitt 1: Freieckweg – Bernstrasse (Kreuzung Bümplizstrasse)



Gesamtbeurteilung Abschnitt Freieckweg – Bernstrasse (Kreuzung Bümplizstrasse)

Der erste Abschnitt, ausgehend vom Tagesbetreuungsstandort am Freieckweg bis zur Einmündung in die Bernstrasse, wird grundsätzlich als sicher bis sehr sicher wahrgenommen. Eine Person hat den Velogegeverkehr auf der Wangenstrasse (im Bereich Statthalter-Schulhaus) als gefährlich taxiert. Die meisten anderen Teilnehmenden haben gerade diesen Teilabschnitt als besonders entspannt empfunden. Kommunikation untereinander wäre zwar gut möglich gewesen, die Möglichkeit wurde aber nur sehr selten genutzt. Hierzu wurde die Idee eingebracht, dass ein Tandem die Kommunikation erleichtern würde.

Kategorie	Bewertung	Bewertung					Total	Kommentare
		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Total		
		4 TN	3 TN	3 TN	2 TN	12 TN		
Sicherheit	● (rot)	0	1	0	0	1	→ Velogegeverkehr bei Statthalter-Schulhaus unangenehm, Unfallgefahr	
	● (gelb)	1	0	1	0	2	→ Strecke ist etwas langweilig	
	● (grün)	3	0	3	2	8	→ teilweise etwas unübersichtlich → angenehm, dass es teilweise keine Autos hat → auf separatem Veloweg sehr angenehm → wir sind es gewohnt Velo zu fahren	
Orientierung	● (gelb)	1	0	3	0	4	→ teilweise unübersichtlich	
	● (grün)	3	0	0	0	3		
Konzentration	● (gelb)	1	0	0	1	2	→ man muss schon schauen, ob Velos von der anderen Seite kommen → entgegenkommendes Velo sehr schnell, unsicher → Einmündung in Bümplizstrasse erfordert Konzentration	
	● (grün)	3	3	3	1	10	→ sehr entspannt zum Fahren	

Kategorie	Bewertung						Kommentare
Kommunikation		0	2	0	2	4	→ gut möglich → eigentlich gut möglich, aber wenig zusammen gesprochen
		3	1	3	0	7	
Aufenthaltsqualität		3	2	0	2	7	→ bei der Schule unter dem grossen Baum würde ich gern eine Pause machen
Veränderungsvorschläge							→ auf einem Tandem könnte man besser miteinander sprechen



2.2.2 Abschnitt 2: Bernstrasse – Keltenstrasse (Kreuzung Buchdruckerweg)



Gesamtbeurteilung Abschnitt Bernstrasse – Keltenstrasse (Kreuzung Buchdruckerweg):

Insbesondere der Abschnitt der Bernstrasse wurde hier als sehr herausfordernd beurteilt und die Kinder und Jugendlichen fühlten sich unsicher. Hauptthema war hier der als zu gering wahrgenommene Abstand vom Trottoir zu den Tramschienen resp. die zu enge Fahrbahn, was sich auch in einem riskanten Überholmanöver eines Autofahrers manifestierte. Der Abschnitt erfordert ein hohes Mass an Konzentration gerade auch im Kreisverkehr. Die Aufenthaltsqualität wird als sehr gering eingestuft.

Kategorie	Bewertung	Bewertung					Total	Kommentare
		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Total		
		4 TN	3 TN	3 TN	2 TN	12 TN		
Sicherheit		1	3	3	2	9	→ laut wegen Autos → Tramschienen sind herausfordernd → Tramschiene zu nah am Trottoir, zu wenig Platz für Velos → Autos überholen mit wenig Abstand, sehr gefährlich → riskantes Überholmanöver → Bümplizstrasse unangenehm, viel Verkehr, eng	
		3	0	0	0	3		
Orientierung		0	0	1	0	1		
		0	3	0	2	5	→ alles klar, war früher Schulweg	
Konzentration		4	2	1	2	9	→ Tramschienen erfordern hohe Konzentration → es braucht mehr Konzentration als auf dem ersten Abschnitt	
		0	3	0	0	3	→ Beim Abschnitt mit Veloweg sehr gut möglich	
Kommunikation		3	0	0	0	3	→ nicht gut möglich, es ist zu laut	

Kategorie	Bewertung						Kommentare
Aufenthaltsqualität		3	2	3	2	10	→ nicht schön → unangenehm zum Verweilen
		1	0	0	0	1	
Veränderungs- vorschläge							→ mehr Abstand zwischen Tramschiene und Trottoir → hier ein Veloweg auf dem Trottoir wäre super → bessere Abgrenzung zwischen Velostreifen und Tram; Verbreiterung!

2.2.3 Abschnitt 3: Keltenstrasse – Fellerstrasse (Kreuzung Waldmannstrasse)



Gesamtbeurteilung Abschnitt Keltenstrasse – Fellerstrasse (Kreuzung Waldmannstrasse):

Der Abschnitt von der Keltenstrasse über den Buchdruckerweg, weiter zur Bümplizstrasse mit Abschluss in der Fellerstrasse (Kreuzung Waldmannstrasse) wird als sicher bis sehr sicher beurteilt. Einzig die aktuelle Baustelle in der Waldmannstrasse (Einmündung in Bümplizstrasse) wird als herausfordernd wahrgenommen. Die Orientierung ist klar. Ein gewisses Mass an Konzentration ist erforderlich, vor allem weil es teilweise nicht so breit ist wie andere Abschnitte. Das Schloss und der Schlossgarten werden als Ort genannt, wo sich die Kinder und Jugendlichen gern länger aufhalten würden.

Kategorie	Bewertung						Kommentare
	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Total		
	4 TN	3 TN	3 TN	2 TN	12 TN		
Sicherheit	●	2	0	2	0	4	→ Baustelle schwierig
	●	1	3	1	2	7	→ sehr angenehm, da viel Abstand zu Autos → Abstand zu Autos ausreichend
Orientierung	●	3	2	2	2	9	→ bergab fahren hat Spass gemacht
Konzentration	●	2	3	0	0	5	→ es ist teilweise doch auch eng und man muss sich konzentrieren → Abbiegen bei Baustelle herausfordernd
	●	1	0	2	2	5	→ war ok
Kommunikation	●	3	3	0	0	6	→ nebeneinander fahren ist kaum möglich
Aufenthaltsqualität	●	1	3	2	2	8	→ Das Schloss ist schön → Der Garten beim Schloss ist sehr schön

2.2.4 Abschnitt 4: Fellerstrasse – Riedbachstrasse (Kreuzung Brünnenstrasse)



Gesamtbeurteilung Abschnitt Fellerstrasse – Riedbachstrasse (Kreuzung Brünnenstrasse):

Der Abschnitt der Fellerstrasse entlang bis zur Ecke Riedbachstrasse / Brünnenstrasse wird grösstenteils als sehr sicher empfunden. Die Breite der Fahrbahn heben die Kinder und Jugendlichen besonders hervor. Dies wird auch als Grund angeführt, weshalb sie finden, dass dieser Abschnitt wenig Konzentration erfordert. Zur Aufenthaltsqualität haben sie sich kaum geäussert. Als verbesserungswürdig beurteilen sie die Parkierungssituation. Um den Abschnitt für sie spannender und abwechslungsreicher zu gestalten, empfehlen sie einen Parcours neben der Velospur.

Kategorie	Bewertung	Bewertung					Total	Kommentare
		Gr. 1 4 TN	Gr. 2 3 TN	Gr. 3 3 TN	Gr. 4 2 TN	12 TN		
Sicherheit	●	2	0	0	0	2	→ Ablenkung, Baustelle ist laut	
	●	0	3	3	2	8	→ sehr angenehm, da viel Abstand zu Autos	
Orientierung	●	0	1	2	0	3	→ ein Velostreifen auf der Strasse fehlt	
Konzentration	●	3	0	0	0	3	→ es hat hier viele Velos	
	●	0	3	3	2	8	→ Fellerstrasse sehr entspannt, da viel Platz → Die vorbeifahrenden Autos haben nicht gestört	
Kommunikation	●	3	0	0	0	3	→ Die Baustelle ist etwas laut	
	●	0	1	3	2	6		
Aufenthaltsqualität	●	2	0	0	0	2		
	●	1	0	0	0	1		

Kategorie	Bewertung	Kommentare
Veränderungs- vorschläge		<ul style="list-style-type: none"> → es sollte mehr Platz für die Velos haben → es sollte weniger Parkplätze haben → mehr Bäume wären schön → Ein Hügelparcours auf der Strasse wäre super

2.2.5 Abschnitt 5: Riedbachstrasse – Freieckweg



Gesamtbeurteilung Abschnitt Riedbachstrasse – Freieckweg:

Der letzte Abschnitt von der Ecke Riedbachstrasse / Brünenstrasse zurück zum Tagesbetreuungsstandort im Freieckweg empfinden die meisten Teilnehmenden als sehr sicher. Beim Einbiegen von der Heimstrasse in die Bottigenstrasse fanden einige Kinder die lange Wartezeit störend. Die Tramschiene war für wenig Geübte eine Herausforderung und ein Kind ist auf dem Trottoir weitergefahren. Die Orientierung ist klar. Der Abschnitt erfordert laut den Kindern und Jugendlichen wenig Konzentration und ein gemeinsames Kommunizieren ist so gut möglich. Das Fahren in der 20er-Zone empfinden sie als angenehm. Auf diesem Abschnitt wird der Aufenthalt beim Friedhof als qualitativ eingestuft.

Kategorie	Bewertung	Bewertung					Total	Kommentare
		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Total		
		4 TN	3 TN	3 TN	2 TN	12 TN		
Sicherheit	●	2	1	0	0	3	→ es ist eng zum Kreuzen mit Fahrzeugen → Fahrzeuge mussten durchgelassen werden	
	●	2	2	3	2	9	→ in Begleitung ist es kein Problem, alleine würde ich hier nicht durchfahren	
Orientierung	●	0	2	0	0	2		
	●	1	0	2	2	5	→ hier ist alles klar	
Konzentration	●	3	0	0	0	3		
	●	0	3	2	2	7	→ Die Autos müssen hier langsam fahren (Tempo 20), das ist super	
Kommunikation	●	1	1	0	0	2		
	●	2	2	2	2	8		
Aufenthaltsqualität	●	3	2	1	2	8	→ schöner Brunnen → Friedhof ist schön zum Verweilen	

3 Kommentare und Empfehlungen

Die dargestellten Ergebnisse entsprechen den Äusserungen der Kinder und Jugendlichen. Die Kritikpunkte und Veränderungsvorschläge zu den einzelnen Abschnitten sprechen für sich. An dieser Stelle wird deshalb nur noch auf wenige übergreifende Punkte eingegangen, die auch auf Beobachtungen und Interpretationen der Begleitpersonen beruhen.

- Die Kinder sind überfordert, wenn die Signaletik zu «überladen» ist, d.h., wenn mehrere Schilder den Kindern verschiedene Optionen bieten.
- Baustellen sind für die Kinder und Jugendlichen sehr herausfordernd.
- Den Abstand zwischen Tramschiene und Trottoir empfinden die meisten Kinder und Jugendlichen als zu eng.
- Obwohl in einigen Situationen eine Kommunikation miteinander gut möglich wäre, kommunizieren die Kinder und Jugendlichen während der Befahrung kaum.
- Beim Fahren auf Velostreifen auf der Fahrbahn fühlen sich viele Kinder und Jugendliche unsicher. Sie bevorzugen separate Velowege, die baulich von der Fahrbahn des MIV getrennt ist.

4 Anhang

4.1 Fragebogen

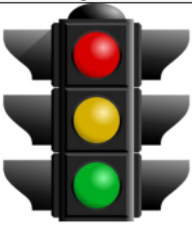

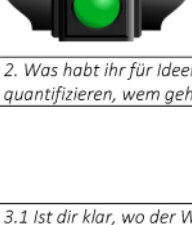
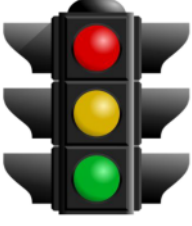


Velooffensive: Mitwirkung Kinder & Jugendliche, Befahrungen

Fragebogen

Datum:


Gruppe:

Standort:

A) Sicherheit			
1.1 Wie sicher empfindet ihr den gefahrenen Abschnitt? (Bewertung mittels Ampelsystem, rot=gar nicht sicher, orange=mittel sicher, grün=sehr sicher; quantifizieren)			
1.2 Was war besonders gefährlich? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)			
1.3 Was war besonders gut, so dass ihr euch sicher gefühlt habt? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)			
Bewertung	Anzahl	Begründung (wieso / weshalb?)	Anzahl
			
			
			
2. Was habt ihr für Ideen / Vorschläge, um den Abschnitt sicherer zu machen? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)			
3.1 Ist dir klar, wo der Weg hier weiter geht? Weshalb (nicht)? (Orientierung)?			
Bewertung	Anzahl	Begründung (wieso / weshalb?)	Anzahl
			
			
			
3.2 Was müsste anders sein, dass es klarer ist?			

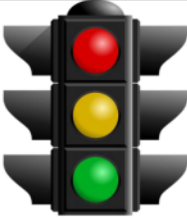
B) Konzentration			
1.1 Wie entspannt konntet ihr auf dem zurückliegenden Abschnitt fahren (Bewertung mittels Ampelsystem, rot=gar nicht entspannt, orange=mittel entspannt, grün=sehr entspannt; quantifizieren)			
1.2 Was hat dazu geführt, dass ihr euch gar nicht entspannt gefühlt habt? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)			
1.3 Was hat dazu geführt, dass ihr euch sehr entspannt gefühlt habt? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)			

Velooffensive: Mitwirkung Kinder & Jugendliche, Befahrungen

Bewertung	Anzahl	Begründung (wieso / weshalb?)	Anzahl
			

C) Kommunikation

1.1 Konntet ihr euch zusammen unterhalten? Weshalb (nicht)? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

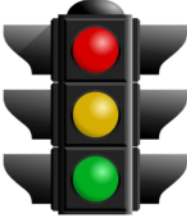
Bewertung	Anzahl	Begründung (wieso / weshalb?)	Anzahl
			

2. Was müsste anders sein? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

--	--

D) Aufenthaltsqualität

1.1 Würdet ihr hier eine Pause machen? Weshalb (nicht)? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

Bewertung	Anzahl	Begründung (wieso / weshalb?)	Anzahl
			

2. Was müsste anders sein? (qualitative Ausführungen, quantifizieren, wem geht es auch so)

--	--