

KANTON BERN

September 2026

VELO

Neue Geschäftsleitung bei Pro Velo Biel/Bienne

Max Wiher im Portrait

Seite 4



Zwischen Blech und Beton

In Aarberg führt
der Schulweg über
die Kantonsstrasse

Seite 5

Burgdorf: Vorbild mit Vorbehalt

Zum 4. Mal in Folge
velofreundlichste Kleinstadt –
zwischen Vorbildstatus und
stockendem Netzausbau

Seite 6

Veloweg Deisswil-Ostermundigen

In den letzten Monaten erreichten uns etliche Hinweise bzw. Reklamationen zur Veloführung und der baulichen Ausführung an der Bernstrasse zwischen Ostermundigen und Deisswil. Dieser Abschnitt ist eine Kantonsstrasse und Pro Velo Bern hatte im Mai 2021 per Einsprache Verbesserungsanträge zum Sanierungsprojekt vorgebracht.



1. Negatives Beispiel eines Randabschlusses mit Belags-Überbau und zu steilem Winkel.

2. Positives Beispiel für einen Randabschluss, der für alle passt (auch für Menschen im Rollstuhl und Sehbehinderte).

© Thomas Schneeberger

Die Lage ist folgendermassen: Velos dürfen auf der 7 m breiten Autobahn fahren, haben dort aber keine Radstreifen. Die meisten Velos nutzen daher wie vorgesehen in beiden Richtungen den einseitig vorhandenen sogenannten Güterweg, der auch für die Landwirtschaft und den Fussverkehr gedacht ist. Deshalb betrachtet



der Kanton aber diesen Güterweg nicht als eigentlichen Radweg und wollte deshalb auf viele unserer Forderungen nicht eingehen. Auch um den Landverbrauch zu minimieren.

Nach der Einspracheverhandlung war Pro Velo bereit, die meisten Einsprachepunkte zurückzuziehen, weil «Prüfaufträge» für Verbesserungen in Aussicht gestellt wurden; bei den Randsteinen an Veloquerungen wurden Pro Velo flache Übergänge ohne Anschlag versprochen.

Vielleicht waren diese Rückzüge voreilig, denn im Plan-Erlass hat sich die Genehmigungsinstanz nicht mehr mit den Pro Velo-Vorschlägen auseinandergesetzt. Und die nicht zurückgezogenen Punkte wurden als «öffentlich-rechtlich unbegründet» abgewiesen.

Und nun im Betrieb zeigt sich, dass insbesondere die von den Velos zu querenden Randsteinabsätze viel zu hart und absolut velofeindlich sind. Und dass die Anlagen nicht in allen Teilen von allen Verkehrsteilnehmenden verstanden werden. Wir haben beim Kanton eine Aussprache für die Diskussion von Verbesserungen verlangt. **OO THOMAS SCHNEEBERGER, VERKEHR@PROVELOBERN.CH**

Pro Velo kämpft schweizweit seit Jahrzehnten für veloverträgliche Absätze von Randsteinen, die überfahren werden müssen. Unter dem Stichwort «hindernisfreier Verkehrsraum» (fokussiert auf Sehbehinderte, die den Rand mit dem Stock spüren können müssen) wurden schweizweit aber zahlreiche Hindernisse neu gebaut: Zu steile oder harte Absätze sind ein Hindernis für Gehbehinderte, Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen. Die Verträglichkeit für solche Ränder hängt von den Abmessungen und von der baulichen Ausführung ab.

Im Bild links ist eine ungenaue Verleg-Art sowie ein massiver sogenannter Belags-Überbau erkennbar. Solche Absätze sind nicht veloverträglich; wer jemanden im Kindersitz oder Einkäufe im Korb hat, muss auf weniger als Schrittempo abbremsen, um den Schlag erträglich zu machen. Bei Fahrt von oben nach unten rollt ein Velorad nicht mehr ab, sondern es hebt ab und «fliegt» ab ca. 5 km/h (28 Zoll) über die Kante hinaus.

Das rechte Bild zeigt einen Randsteintyp, der sowohl knapp veloverträglich wie auch behindertengerecht ist: max 25% Steigung, oder 4 cm Höhe auf 16 cm Horizontalabstand (hier an der Wölflistrasse beim parallelen Veloweg zur Bolligenstrasse). Dieser sollte als Kompromiss Standard sein.



Velonachmittage in Bern

Pro Velo Bern hat auch dieses Jahr wieder die erfolgreichen Velonachmittage mit Unterstützung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern und in Zusammenarbeit mit dem Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern (DOK) durchgeführt. An fünf Standorten haben über 200 Kinder an den aufsuchenden Velokursen teilgenommen.

Der Spass am Velofahren stand dabei im Vordergrund: Die Kinder verbesserten ihre Fertigkeiten in Geschicklichkeit und Verkehrskunde. Zusätzlich profitierten die Teilnehmenden von einem gratis Velocheck durch unser Velomech-Team, das einfache Reparaturen direkt vor Ort durchführte. Beim Veloputz-Posten lernten die Kinder ihr Velo zu reinigen und zu pflegen.

Das Angebot war kostenlos und ohne Anmeldung zugänglich. **OO LORIS SPYCHER**

Grosser Andrang beim Velomech

© Marco Zanoni, Stadt Bern



Veloförderung, die wirkt

«Ich habe es geschafft! Ich kann Velo fahren!» – Im Schulhaus Blindenmoos, einer Pilotschule des Projekts «Velofreundliche Schule», lernen Kinder in Velokursen für Anfänger:innen von Pro Velo Bern sicher Velofahren – und gewinnen dabei Selbstvertrauen, Freude und ein wichtiges Stück Selbstständigkeit. **OO ANNE BERNASCONI**

zur
Reportage:



Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV) engagiert sich für die Anliegen und Bedürfnisse der Velofahrer:innen und Fussgänger:innen in der Stadt Bern, sowohl bei Planungsprojekten wie auch bei der Erarbeitung von strategischen und konzeptionellen Grundlagen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Neben der Verbesserung der Veloinfrastruktur erarbeitet und unterstützt die FFV auch diverse Dienstleistungs- und Fördermassnahmen und ist Ansprechpartnerin für Fragen zu Fuss- und Velothemen in der Stadt Bern.

Grundlage für die Arbeit der FFV bildet ein entsprechendes Reglement, das im Juni 1999 von den Stimmberechtigten beschlossen wurde.

Mehr Informationen:
bern.ch/velohauptstadt



Neue Veloinfrastruktur in Bern

In dieser Rubrik stellt die FFV neue Velomassnahmen der Stadt Bern vor.

Kornhausplatz

Der Kornhausplatz ist ein vielbefahrener Abschnitt. Velofahrende, die von der Kornhausbrücke kommend Richtung Zytglogge oder Rathausgasse fahren wollten, hatten bisher zwei Möglichkeiten: Entweder fuhren sie durch die ►



Neue Veloführung auf dem Kornhausplatz.

© Dominik Guggisberg

Fussgängerzone auf dem Kornhausplatz oder sie wagten sich entlang der Geleise – eingeklemmt zwischen Schienen und Platzrand.

Diese Situation war nicht nur für Velofahrende sondern auch für Fussgänger:innen unbefriedigend und gefährlich. Davon zeugten sowohl Rückmeldungen der Bevölkerung als auch die Unfallzahlen. Immer wieder kam es zu Unfällen, insbesondere zu sogenannten «Schleuder- oder Selbstunfällen mit Velobeteiligung».

Seit Anfang August können Velofahrende über eine neue Anrampung auf den Platz gelangen. Auf einem zwei Meter breiten, für sie vorgesehenen Bereich fahren sie sicher und komfortabel bis auf Höhe der Rathausgasse. Dort wurde auch der Randstein auf einem längeren Stück velofreundlich abgesenkt.

Laupenstrasse

Auf der Laupenstrasse, zwischen dem Inselplatz und der Einmündung Schösslistrasse, wurde die Verkehrssicherheit für Velofahrende verbessert. Stadteinwärts wurde ein durchgehender Radstreifen Richtung Bahnhofplatz markiert und so den Velofahrenden deutlich mehr Platz zugesprochen. Stadtauswärts können Velofahrende nun auswählen, ob sie auf der Umweltspur fahren oder den neu für den Veloverkehr geöffneten Weg hinter den Bäumen nutzen wollen. Dieser Trottoirabschnitt ist wegen der Bauarbeiten im Raum Bahnhof für Fussgänger:innen gesperrt und bietet eine sichere Alternative zur befahrenen Strasse. Vor dem Inselplatz werden die Velofahrer:innen wieder auf die Fahrbahn geleitet. **OO FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR**



Neuer Velostreifen stadtauswärts auf der Laupenstrasse

© Adrian Castrischer

Der neue
Geschäftsleiter
von Pro Velo Biel/
Bienne – Seeland –
Jura Bernois
Max Wiher
© Joel Schweizer



AUS DER GESCHÄFTSSTELLE

Vorfreude auf die neue Herausforderung bei Pro Velo!

Ab 1. September 2026 übernehme ich die Pro Velo Biel/Bienne – Seeland – Jura Bernois-Geschäftsleitung von Matthias Rutishauser. Ich bin topmotiviert, die gute Arbeit meines Vorgängers weiterzuführen, um den regionalen Veloverkehr bestmöglich zu fördern.

Ich bin ein begeisterter Velofahrer – in der Stadt Biel ist das Zweirad für mich das idealste Fortbewegungsmittel.

Während drei Legislaturen (2009 bis 2020) habe ich, als Fraktionspräsident der Grünliberalen im Bieler Stadtrat, den Langsamverkehr tatkräftig gefördert.

Seit 1991 bin ich selbständiger Kommunikationsberater und Grafiker. Ich entwickle und setze Werbekampagnen für Kund:innen aus vielen

Branchen um. Nebenberuflich bin ich seit 1982 Kulturveranstalter z. B. 1989–1999 Groovesound, heute Kartell Culturel (Eventmanager, DJ), 2003–2006 EHC Biel (Eventmanager), seit 2021 Housepartys (Organisator).

Diese vielfältigen Erfahrungen werde ich mit viel Freude und Engagement bei Pro Velo einbringen. **OO**

MAX WIHER



Zwischen Blech und Beton

Kinder haben in Aarberg keinen Platz

Mit dem neuen Veloweggesetz hat sich die Schweiz selbst verpflichtet, den Veloverkehr endlich systematisch zu fördern und sicherer zu machen. In Strategien, Leitbildern und politischen Debatten klingt das nach Aufbruch: Mehr Platz fürs Velo, mehr Schutz für die Schwächsten im Verkehr. Doch zwischen Anspruch und Wirklichkeit klafft vielerorts noch eine erstaunlich grosse Lücke – und da ist das beschauliche Aarberg im Seeland leider keine Ausnahme.

Denn ausgerechnet dort, wo Sicherheit am dringendsten wäre, besteht eine erhebliche Gefahrenstelle. Eine Kantonsstrasse, innerorts, Tempo 50. Schwerverkehr inklusive. Und mittendrin: Kinder auf dem Schulweg. Ohne separate Infrastruktur, ohne Velostrei-

fen, ohne bauliche Trennung. Nichts. Nur Asphalt – und die Hoffnung, dass schon alles gut geht.

Es ist diese Art von Widerspruch, die den schönen Worten die Glaubwürdigkeit nimmt. Während Konzepte und Leitbilder von «sicherer Veloinfrastruktur» sprechen, fehlt deren Umsetzung in der Realität an entscheidenden Stellen. Oder schlimmer: Sie wird schlicht ignoriert. Denn ein Schulweg ist kein Ort für Kompromisse. Und schon gar keiner für geteilte Fahrbahnen mit Lastwagenverkehr.

Natürlich lässt sich argumentieren, dass Platz fehlt. Dass es sich um eine wichtige Verkehrsachse handelt. Dass Anpassungen komplex sind. Alles richtig – und doch am Kern vorbei. Sicherheit ist keine Frage der Bequemlichkeit, sondern der Prioritäten. Wenn ein Abschnitt weder die schwächsten Verkehrsteilnehmenden schützt noch ihnen überhaupt Raum zugesteht, dann ist das kein planerisches Detailproblem. Es ist ein Versagen.

Aarberg steht damit nicht allein da. Solche Abschnitte gibt es vielerorts. Aber genau deshalb lohnt es sich, hinzuschauen – und nicht weg. Denn jeder dieser Orte sendet eine klare Botschaft: Hier endet der Anspruch auf sichere Velowege. Und beginnt der Alltag. Und der ist für viele schlicht zu gefährlich. **OO PATRICK LÜSCHER**



Viel Verkehr in Aarberg
© Patrick Lüscher

Die Kantonsstrasse in Aarberg zwischen «Spital» und «Bahnhof»/»Bahnübergang« ist gemäss kantonalem Sachplan Velo eine Velohauptverbindung I. Gemäss Sachplan weist dieser Abschnitt keine Netzlücke aus und es ist keine Massnahme geplant. Diese Strasse ist Teil des Schulwegs für sämtliche Schulkinder, welche südöstlich der Bahnlinie wohnen und mit dem Velo in die Schule fahren. Der Abschnitt «Altstadt – Lysstrasse» ist zudem Teil der Velolandroute Nr. 44.

PRO VELO BÖDELI – AUS DER GESCHÄFTSSTELLE

Sichtbarkeit fürs Velo am 1. August-Umzug

Am Nationalfeiertag vertrat Pro Velo Böödeli gemeinsam mit der «Böödeli Cycling Community» die Velofahrenden unserer Region am traditionellen Umzug durch Interlaken und Unterseen – eingereiht zwischen der Marching Band Interlaken und der Goulaschkanone der Armee.▷

Pro Velo Böödeli und die «Böödeli Cycling Community» am 1. August-Umzug

© Thomas Fuchs



Die Reaktionen des Publikums, darunter viele Touristinnen und Touristen, waren durchwegs vernünftig. Ein Tipp für nächstes Jahr: sich schneller in die Schlange fürs Abschlussbier einreihen – sonst wartet man hinter der ganzen Marching Band (die sich das Bier vielleicht sogar mehr verdient hat als wir).

Seit August sind wir zudem neu auf Instagram vertreten – schaut doch mal vorbei, falls ihr uns noch nicht gefunden habt (@provelo_boedeli).

2027 feiert Pro Velo Bödeli sein 40-jähriges Bestehen, und wir denken bereits über eine besondere Feier nach. Die Mitgliederzahl bleibt mit 150–155 stabil, doch dem Vorstand –

aktuell nur drei Personen, viele davon seit Jahrzehnten im Amt – fehlt der Nachwuchs. Ohne neue Mitwirkende droht dem Verein langfristig die Auflösung. Wer sich aktiv einbringen möchte: Meldet euch bei uns!

OO JEREMY HACKNEY



PRO VELO EMMENTAL – INFRASTRUKTUR

Burgdorf: Weiterhin Velo-modellhaft?

Burgdorf durfte auch dieses Jahr wieder den Titel der velofreundlichsten Kleinstadt abholen, notabene zum 4. Mal in Folge. Der Titel wird von Pro Velo Schweiz alle vier Jahre verliehen. Was macht die kleine Stadt so attraktiv? Oder passt statt «velofreundlich» eher die Formulierung von Theophil Bucher, Gemeinderat von Burgdorf und früherem Pro-Velo-Vorstandsmitglied: «Burgdorf ist die am wenigsten schlecht bewertete Stadt mit einem Notenschnitt von 4.7»? Auch Burgdorf ist wie die meisten Städte in der Bewertung zurückgefallen, die Situation für die Velofahrenden wird in der Schweiz meistens nicht besser, sondern sie verschlechtert sich.

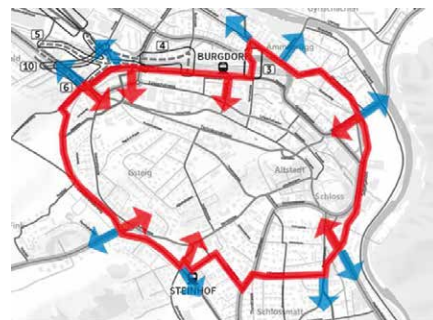
Dass keine der Städte auf eine Note 5 oder mehr kam, ist etwas trist, zumal das Anliegen der Veloförderung weder neu noch umstritten ist. Aber die Verkehrsmühlen mahlen langsam und meist zugunsten des Autos. Auch das Emmental soll mit einem massiven Strassenausbau verkehrstechnisch «auf den neuesten Stand» gebracht werden. Die dazu veranschlagten 424 Millionen beinhalten ein paar flankierende Massnahmen für das Velo, werden in der Summe aber den Privatverkehr in der Region fördern und damit das Velofahren unattraktiver machen. Auch der öffentliche Verkehr wird von dieser Strasseninfrastruktur geschwächt, indem das Umsteigen nun nicht mehr nötig und auch nicht

mehr so attraktiv ist. Die Zeitgewinne mit der Bahn werden verpuffen.

Sonderfall Burgdorf?

Burgdorf scheint sich der Strassenlogik weitgehend zu entziehen. Was aber nützt das dem Velo, zumal die Hauptachse schwer belastet und für den Fahrradverkehr fast unbrauchbar ist? Theophil Bucher erschien am 24. Juni 2026 zu einer Diskussionsveranstaltung von Pro Velo Emmental, an welcher er einen Blick in die Zukunft wagte, insbesondere weil die neue Mobilitätsstrategie der Stadt nun in Kraft ist und dem Velo eine wichtige Rolle zuweist. Das geht aber nur mit realen Anpassungen am Netz. Fast 30 Jahre lang hat man es nur ansatzweise geschafft, den viel gelobten «Radwegring» zu schliessen, obwohl er just das Epizentrum des Fahrradverkehrs, das Bahnhofquartier, nicht erschloss. So viel «Geduld» macht auf der Veloseite zurecht unzufrieden und skeptisch. Dennoch gibt das Velopublikum der Velostadt Burgdorf weiterhin vergleichsweise gute Noten beim Ranking.

Grund dafür waren und sind wohl zu einem wesentlichen Teil die privaten Initiativen, allen voran jene der Stiftung intact, welche mit Hauslieferdienst, Velostation, Kurierdienst etc. die Stadt weiterhin zum Vorbild für andere Gemeinden macht. Auch Herzroute und «Hügu Himu» dürften



Erste Grundstruktur des Radwegsystems Burgdorf: Veloring als Velobahn, dessen Vervollständigung, Neubauelemente sowie bessere Verknüpfung mit der Innenstadt. Keine Vernehmlassung – Entscheid des Gemeinderats im Herbst 2026.

© Theophil Bucher

etwas zum Image des Emmentals als Veloparadies beigetragen haben.

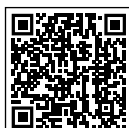
Ausblick folgt

Eine Vernehmlassung des regionalen Velorichtplans hat im Frühling 2026 stattgefunden, abgestimmt darauf wurde in den letzten Monaten auch der Velorichtplan Burgdorf erarbeitet. Er wird vom Gemeinderat im Herbst 2026 verabschiedet. Dann wird sichtbar werden, wo und wie in das heutige Netz eingegriffen werden soll. Dürfen Wunder erwartet werden? Theophil Bucher bleibt optimistisch, und zwar mehr im generellen Sinn. Er weist auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes (UVEK) hin, wonach der «Peak Auto» in 10–15 Jahren erreicht sein wird, und der motorisierte Individualverkehr (MIV) abnimmt – Gründe dafür sind u.a. die zunehmende Urbanisierung und die Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Aber auch dann braucht es Infrastrukturen, um den Velofahrenden in den sich verdichtenden Zentren den nötigen Raum zu geben und sie vor den nicht kleiner werdenden Autos und LKWs zu schützen. OO PAUL HASLER

Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK



Mobilitätsstrategie der Stadt Burgdorf



Mitreden, wo die Velowege von morgen entstehen

Eine gute Veloinfrastruktur entsteht nicht von heute auf morgen. Bevor neue Velowege, sichere Querungen oder attraktive Verbindungen gebaut werden, braucht es Planung, Variantenstudien und den Austausch zwischen Behörden, Fachleuten und Interessengruppen. Pro Velo Region Thun bringt dabei die Sicht der Velofahrenden aktiv ein.

In den vergangenen Monaten war Pro Velo an verschiedenen Planungen in der Region beteiligt. Dazu gehören unter anderem die Korridorstudien für die Velobahnen V1 zwischen Spiez und Thun, V2 zwischen Gwatt und Allmendingen, V3 zwischen Thun und Allmendingen, V5 zwischen Uetendorf und dem Bahnhof Steffisburg sowie V7 zwischen Bahnhof und Zentrum Steffisburg. Diskutiert werden mögliche Linienführungen und die Frage, wie direkte, sichere und komfortable Verbindungen für den Alltagsveloverkehr geschaffen werden können.

Auch in der Stadt Thun ist Pro Velo in verschiedene Projekte eingebunden. Bei der Lachenwerkstatt konnten Anliegen zur künftigen Erschliessung des Lachenareals eingebracht werden. Weitere Themen sind beispielsweise die geplante Veloführung bei der Schadaukurve sowie die Weiterentwicklung wichtiger Velohaupttruten.

Für Pro Velo Region Thun ist diese Mitarbeit ein wichtiger Teil der Vereinsarbeit. Denn gerade in frühen Planungsphasen

können Erfahrungen aus dem Alltag und die Bedürfnisse der Velofahrenden noch wirkungsvoll eingebracht werden. Unser Ziel ist klar: durchgängige, sichere und attraktive Veloverbindungen in der ganzen Region Thun.

Du interessierst dich für Veloverkehr und möchtest dich engagieren? Wir freuen uns über interessierte Personen, die ihr Wissen und ihre Erfahrung bei solchen Projekten einbringen möchten. Melde dich bei uns – und vielleicht ist eine Mitgliedschaft bei Pro Velo Region Thun ja gleich der nächste Schritt. :-)

OO ROMAN BLOCH

Pro Velo Region Thun engagiert sich für durchgängige, sichere und attraktive Veloverbindungen in der ganzen Region.

© Pro Velo Thun



VELOFÖRDERUNG

Neue E-Bike-Ladestation am Bahnhof Spiez



James Alexander Jukac nutzt die neue Ladestation regelmässig während seines Fussballtrainings beim FC Spiez.

© Sepp Zahner

Seit diesem Sommer steht beim Info-Center am Bahnhof Spiez eine neue öffentliche E-Bike-Ladestation zur Verfügung. Das Gemeinschaftsprojekt von Spiez Marketing AG, Pro Velo Region Thun und SpiezSolar schafft eine unkomplizierte Lademöglichkeit an zentraler Lage und setzt gleichzeitig ein Zeichen für nachhaltige Mobilität.

Die Ladestation ist rund um die Uhr zugänglich und kann kostenlos genutzt werden. Insgesamt stehen neun Steckdosen zur Verfügung. Das eigene Ladekabel muss mitgebracht werden. Tagsüber stammt der Strom direkt von der Solaranlage auf dem Dach des Info-Centers.

Dass das Angebot einem echten Bedürfnis entspricht, zeigt das Bei-

spiel von James Alexander Jukac. Der in Spiez aufgewachsene und heute in Röthenbach wohnhafte Fussballer nutzt die Ladestation bis zu zweimal pro Woche. Während seinem Training beim FC Spiez lädt er dort sein Elektro-Zweirad auf – und macht sich anschliessend mit frischem Strom auf den Heimweg.

Von der neuen Infrastruktur profitieren aber auch Pendlerinnen und Pendler sowie Gäste, die Spiez und die Region mit dem E-Bike erkunden. Für Pro Velo Region Thun ist die Ladestation ein schönes Beispiel dafür, wie mit lokalen Partnerschaften konkrete Verbesserungen für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden können. OO SEPP ZAHNER

Velo-Highlights 2026

Wann		Zeit	Was	Ort und Infos	Organisation
FR	25.9.	ab 18:45	Critical Mass Bern	Helvetiaplatz, Bern	Critical Mass Bern
FR	30.10.	ab 18:45	Critical Mass Bern	Helvetiaplatz, Bern	Critical Mass Bern

Wenn du Termine für die Veloagenda Kanton Bern hast, melde sie bitte an: veloagenda@provelobern.ch



Velotourenführer «VELOLAND BERN» mit 35 Velotouren im Kanton Bern

Hier kannst du ihn bestellen: pro-velo-be.ch/de/publikationen/velotourenfuehrer



PRO VELO MAGAZIN

Ausgabe 03/2026, Dritter Jahrgang

Das Mitglieder magazin 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

Gesamtredaktion Pro Velo Magazin: Ariane
Gigon, magazin@pro-velo.ch

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



Mitgliedervorteile:
Zugangscode für Ermässigung
Publiki und Carvelo: [velorution](https://velorution.ch)

REGIONALBEILAGE KANTON BERN

Erscheint als Beilage zum Pro Velo Magazin
von Pro Velo Schweiz

Druckauflage Regionalteil Kanton Bern: 6000 Exemplare
ISSN 2813-9992

Redaktion: Loris Spycher
Mitarbeit an dieser Nummer: Anne Bernasconi, Roman
Bloch, Jeremy Hackney, Paul Hasler, Patrick Lüscher,
Thomas Schneeberger, Loris Spycher, Max Wiher, Sepp
Zahner, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern
Lektorat: Christine Engel, Chantal Fischer, Esther Räuftlin
Gestaltung: typisch.ch
Foto Titelbild: Dominik Guggisberg

Pro Velo Magazin 04/2026
Anzeigenschluss: 15. Oktober 2026
Redaktionsschluss: 18. Oktober 2026
Erscheinen: 19. November 2026

Pro Velo Bern
Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 10
info@provelobern.ch, provelobern.ch
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, pro-velo-biel.ch
facebook.com/provelo.biel.bienne

Pro Velo Böödeli
c/o Jeremy Hackney, Postfach 175, 3800 Interlaken
velo@pro-velo-boedeli.ch, pro-velo-boedeli.ch
facebook.com/Pro-Velo-Böödeli-100151522475035

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

Pro Velo Oberaargau
Jurastrasse 41, 4900 Langenthal, Tel. 062 923 50 83
oberaargau@pro-velo.ch, provelo-oberaargau.ch
facebook.com/provelooberaargau

Pro Velo Region Thun
3600 Thun, Tel. 079 817 66 00
thun@pro-velo.ch, provelo-regionthun.ch
facebook.com/ProVeloRegionThun