



FuVeMo

.....

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf



ABSCHLUSSBERICHT 1996 - 2006

Trägerschaft



Verkehrs-Club der Schweiz, VCS / Touring Club Schweiz, TCS / Fussverkehr Schweiz / IG Velo Schweiz
Handwerker- und Gewerbeverein HGV / Handels- und Industrieverein HIV / Pro Burgdorf / Tiefbauamt des Kantons Bern

INHALT

VORWORT	3
1.0 WAS IST FuVeMo?	4
1.1 EIN 10-JÄHRIGES PROJEKT ZUR FÖRDERUNG DER KOEXISTENZ IM STRASSENVERKEHR	4
1.2 ENTSTEHUNG	4
1.3 ZIELSETZUNGEN DER FuVeMo	6
1.4 ORGANISATION / TRÄGERSCHAFT	8
2.0 WAS HAT FuVeMo GEMACHT?	10
2.1 PHASE 1	10
2.2 PHASE 2	16
3.0 WAS HAT FuVeMo GEBRACHT?	27
3.1 KURZFASSUNG DER GESAMTEVALUATION 1996 - 2006	27
3.2 FuVeMo AUS SICHT DER STADT BURGDORF - FAZIT UND AUSBLICK	40
WEITERE INFORMATIONEN	42

VORWORT

Die Stadt Burgdorf wurde 1995 nach einem mehrstufigen Verfahren zur Modellstadt ausgewählt und gekürt. Das Pilotvorhaben „Fussgänger- und Velomodellstadt“ (FuVeMo) hat Burgdorf wertvolle Erfahrungen und einen grossen Imagegewinn gebracht. Wir sind stolz darauf, dass wir Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, auf den nachfolgenden Seiten aufzeigen dürfen, wie die kleine Zähringerstadt an der Emme mit ihrem traditionellen Pioniergeist zu einem renommierten Ort auch im Mobilitätsbereich geworden ist.

Zehn Jahre lang wurden in Burgdorf im Rahmen des Pilotprojekts FuVeMo unkonventionelle, nicht bauliche Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs umfassend entwickelt und versuchsweise umgesetzt.

Der vorliegende Abschlussbericht blickt auf die vergangene Dekade zurück und fasst die Errungenschaften und Wirkungen der FuVeMo zusammen. Er gilt als Rechenschaftsbericht gegenüber den an der FuVeMo beteiligten Organisationen und macht die Erfahrungen mit diesem Modellvorhaben einer breiten interessierten Öffentlichkeit zugänglich.

Im ersten Kapitel werden die Entstehung und die Zielsetzungen des Projekts kurz vorgestellt. Darauf folgt eine Zusammenstellung aller FuVeMo-Aktivitäten, vom Erfolgsprojekt „Begegnungszone“ bis zu den aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgten Projekten und vielen kleineren Puzzleteilchen, welche zur FuVeMo gehören.

Das Kapitel 3 enthält eine Kurzfassung der umfassenden Gesamtevaluation des ganzen Programms, in welcher aufgezeigt wird, wie das FuVeMo-Projekt hinsichtlich Inhalten, Organisation, Finanzeinsatz und Wirkungen zu beurteilen ist. Im gleichen Kapitel zieht die Stadt Burgdorf aus ihrer Sicht Bilanz und führt aus, wie es weiter gehen soll.

Wir wünschen Ihnen eine vergnügliche und spannende Lektüre und würden uns über Ihren Besuch in Burgdorf freuen!



1.0 WAS IST FuVeMo?

1.1 EIN 10-JÄHRIGES PROJEKT ZUR FÖRDERUNG DER KOEXISTENZ IM STRASSENVERKEHR

Unter dem Titel „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“ (FuVeMo) ist in Burgdorf zwischen 1995 und 2006 ein Pilotprojekt gelaufen mit dem Ziel, den Fuss- und Veloverkehr durch innovative Projekte und Angebote zu fördern. Die Erfahrungen und Resultate aus dem Projekt sollten wegweisenden Charakter haben und als Basis für Massnahmen in anderen Städten herangezogen werden können sowie als Vorbereitung für Anpassungen in der Gesetzgebung dienen.

Die erste Projektphase dauerte von 1995 bis 2001. 2002 wurde für die zweite Projektphase ein weiterer fünfjähriger Vertrag zwischen dem Bundesamt für Energie und der Stadt Burgdorf abgeschlossen.

1.2 ENTSTEHUNG

Offiziell war die Schweizer Fussgängerwelt Mitte der neunziger Jahre in Ordnung. Hatten doch repräsentative Erhebungen 1994 gezeigt, dass Schweizerinnen und Schweizer vermehrt zu Fuss gehen.

1984 und 1989 wurden laut Studie 365 km pro Person und Jahr zurückgelegt (also durchschnittlich 1 km pro Tag und Person); 1994 waren es 547 km pro Person und Jahr, das entspricht 1,5 km täglich pro Person, 2001 waren es 623 km/Person und Jahr (1,7 km täglich).

Bei Betrachtung dieser Zahlen kamen Zweifel an den offiziellen Statistiken zum Fussgängerverhalten auf. Die Steigerung der zu Fuss zurück gelegten Distanzen zwischen 1989 und 1994 war und ist nicht zu erklären, auch scheinen die absoluten Zahlen tief, wird doch am Anfang und am Ende jedes Wegs eine gewisse Distanz noch zu Fuss zurückgelegt.

Neben den Zweifeln wurde auch offensichtlich, dass der Fussverkehr trotz seiner grossen Bedeutung im Mobilitätsverhalten weder in der verkehrspolitischen noch -wissenschaftlichen Welt ein Thema war. Alle gehen zu Fuss, trotzdem wusste niemand von den Bedürfnissen und Anforderungen im Fussverkehr. Aus diesem Grund konnten keine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Förderung des Fussverkehrs getroffen werden.

Am Anfang der Modellstadtidee standen also einerseits die statistische Unterschätzung und andererseits die praktisch kaum vorhandene politische Förderung des Fussverkehrs.

Dann kam die Idee eines Versuchslabors, in dem verschiedene Massnahmen und Ideen zur Förderung des Fussverkehrs (später erfolgte eine Ausweitung auf den Veloverkehr) entwickelt und probeweise eins zu eins umgesetzt werden können. Dabei sollte der gesetzliche Rahmen gesprengt werden dürfen. In einem solchen „rechtsfreien“ Raum sollte unter dem Schutz des (damaligen) Bundesamts für Polizeiwesen (BAP) und des Fonds für Verkehrssicherheit versucht, getestet, begleitet und geforscht werden.

Die damaligen InitiantInnen positionierten das Anliegen im Rahmen des Aktionsprogramms „Energie 2000“ und es kam zu einer Zusammenarbeit zwischen dem VCS und dem Bundesamt für Energiewirtschaft (heute Bundesamt für Energie). In einem umfassenden Auswahlverfahren wurde die geeignete Stadt nach folgenden Kriterien ermittelt:

- Grösse: 12'000 bis 50'000 EinwohnerInnen
- vorhandenes Potenzial zur Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr (kein überdurchschnittlich hoher oder tiefer Langsamverkehrsanteil)
- keine negative Einstellung der einflussreichen Bürgergruppen (Gewerbe, Gemeindeverwaltung)

Den Ausschlag für Burgdorf gaben die folgenden Umstände:

- die Bereitschaft des Gewerbes
- der Richtplan „Stadtentwicklung“, welcher den idealen Rahmen zur Positionierung der Modellstadt-Aktionen bot
- der damalige Stadtbaumeister, der seine Stadt sehr gut zu verkaufen wusste und es auch verstand, die Leute um ihn herum zu motivieren

Ursprünglich sollte parallel zu Burgdorf in der Westschweiz (Romandie) ebenfalls ein Modellstadtprojekt initiiert werden, was aber scheiterte.

1.3 ZIELSETZUNGEN DER FuVeMo

PHASE 1

Das offizielle Vertragsziel zwischen dem damaligen Bundesamt für Energiewirtschaft (BEW, heute BFE) und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) für die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf lautete 1995:

„... die Möglichkeiten und Grenzen des nicht motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzuzeigen.“

Die InitiantInnen hatten sich neben den vertraglich festgelegten Zielsetzungen noch andere, messbare Ziele gesteckt:

- ein Drittel mehr Fussverkehr
- ein Fünftel mehr Veloverkehr
- ein Zehntel Energieeinsparung im Binnenverkehr
- ein Zehntel weniger Unfälle

Gleichzeitig wurde eine Verbesserung der Verkehrssicherheit angestrebt:

- die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden verbessern und dadurch den Langsamverkehr für kurze Distanzen attraktiv machen
- Bedingungen für den Langsamverkehr verbessern und testen sowie Erfahrungen nutzbar machen, um das Energiesparpotenzial des nicht motorisierten Verkehrs besser ausschöpfen zu können
- die Federführung auf lokale Akteure übertragen, insbesondere auf VertreterInnen des Gewerbes

Das Projekt basierte auf dem Drei-Säulen-Prinzip des Aktionsprogramms Energie2000 (heute EnergieSchweiz):

1. freiwillige Massnahmen zur rationellen Energieverwendung und zum Einsatz erneuerbarer Energien
2. staatliche Rahmenbedingungen für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch
3. der Dialog über umstrittene Themen unter den Betroffenen

PHASE 2

Für die zweite Phase des Modellstadt-Projekts wurde das folgende **Leitbild** erarbeitet:

ZIELE

Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf baut auf dem Erfolg der ersten Phase auf und fördert während den nächsten fünf Jahren speziell den Langsamverkehr. Sie ist gewillt die Verkehrskultur noch weiter zu verbessern und das Bewusstsein für die Wahl von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Hier steht die Verbesserung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Vordergrund.

EINBETTUNG

Die Stadt Burgdorf will ihren Status als Modellstadt für den Langsamverkehr und für die umweltfreundliche Stadtmobilität ausbauen, indem sie mit modellhaften und umsetzungsorientierten Projekten dieses Ziel kontinuierlich weiterverfolgt. Sie lässt dem Modellstadtprojekt breiten Raum für echte Innovation zukommen. So lauten die Legislaturziele 2001-2004 des Burgdorfer Gemeinderates (Abschnitt Verkehr/Mobilität). Diese Ziele verstehen sich als Auftrag an das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt, welches ebenfalls im Richtplan Stadtentwicklung eingebettet ist und Bestandteil des neuen Verkehrsrichtplans 2002 sein wird.

AKTEURE

Die Fussgänger- und Velomodellstadt spricht in erster Linie Burgdorferinnen und Burgdorfer an. Dazu gehören natürlich wie bis anhin das Gewerbe und die Industrie. Regional werden Projektpartnerschaften sowohl mit Gemeinden wie auch mit Firmen angestrebt. In den einzelnen Teilprojekten werden die Zielgruppen genau definiert.

MODELLHAFTE PROJEKTKULTUR

Die Modellhaftigkeit des Projektes bezieht sich auf die Übertragbarkeit auf andere Städte, auf den Mix (Gesamtwirkung aller Teilprojekte) und die Prozesse, welche innerhalb der Trägerschaft ausgelöst werden. Die Lust sich immer wieder auf Neues einzulassen, ist in Burgdorf vorhanden, auch wenn sie mit dem Risiko des Scheiterns verbunden ist. Klar ist: Ohne Versuchskultur kann nichts Neues heranwachsen.

KOMMUNIKATION

Für die Projektphase 2 wird die Kommunikation nach innen und nach aussen optimiert und intensiviert. Informationen über die Entwicklung der Projekte der Fussgänger- und Velomodellstadt gelangen durch das städtische Standortmarketing einerseits und durch den Modellstadtpräsidenten andererseits an die Öffentlichkeit. Mit einer guten Kommunikationsstrategie wird gleichzeitig Motivations- und Überzeugungsarbeit geleistet.

RESSOURCEN

Die bisherige Projektorganisation (Projektkommission/Projektleitung) hat sich bewährt. Mit genügend personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet, können neue Projekte angegangen und realisiert werden. Die Teilprojekte sind überblickbar und zeitlich begrenzt. Die Projektorganisation bewahrt die bisherige finanzielle Unabhängigkeit. Dies ermöglicht ihr eine unkomplizierte Vorgehensweise. Es besteht ein klar festgeschriebenes, bewährtes Controlling sowohl in fachlicher wie in finanzieller Hinsicht. Zur Auswertung der Projektwirksamkeit werden fallweise und als integrierende Projektbestandteile (Kostentragung) qualitative und quantitative Erfolgskontrollen durchgeführt und darüber Rechenschaft abgelegt.

1.4 ORGANISATION / TRÄGERSCHAFT

Nicht nur die durch FuVeMo entwickelten und getesteten Ansätze sollten innovativ und unkonventionell sein, auch die Projektorganisation. Es wurde eine eigene, apolitische Projektorganisation mit eigenen, vom Budget unabhängigen Finanzmitteln aufgebaut, in der alle Projektpartner vertreten waren. Dabei wurde grosses Gewicht auf die Gleichberechtigung der drei Hauptpartner (Gewerbe, Einwohnergemeinde und Verkehrsverbände) gelegt.

Die Projektorganisation der FuVeMo entsprach in etwa derjenigen einer Gemeinde, mit den zwei Gremien Projektkommission und Geschäftsleitung. Die vertretenen Institutionen und die personelle Zusammensetzung wechselten im Laufe des Projekts, die folgende Struktur hingegen hatte allgemeine Gültigkeit:

Die **Geschäftsleitung** war die „Exekutive“ der Fussgänger- und Velomodellstadt. Sie übernahm die operative Führung des Projekts im Alltag und bereitete die Geschäfte im Hinblick auf die Projektkommissionssitzungen vor. Als dreiköpfiges Gremium mit VertreterInnen des Burgdorfer Gewerbes (unabhängiger Vertreter, Präsidium), der nationalen Verkehrsverbände (VCS, ab 2005 TCS) und der Einwohnergemeinde (Baudirektion) konnte sie sehr effizient arbeiten. Sie tagte in der Regel alle vier bis sechs Wochen.

Die **Projektkommission** war die „Legislative“ der Fussgänger- und Velomodellstadt und als solche für die strategische Ausrichtung der Geschäfte verantwortlich. Auch entschied sie über den Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Sie tagte in der Regel vier Mal im Jahr. In der Projektkommission sassen VertreterInnen aller Trägerorganisationen.

BURGDORFER GEWERBE UND INDUSTRIE

- Unabhängiger Vertreter (Präsidium)
- Handwerker- und Gewerbeverein HGV
- Handels- und Industrieverein HIV
- Pro Burgdorf

BUNDESAMT FÜR ENERGIEWIRTSCHAFT

vertreten durch Energie 2000 (Phase 1) bzw. Bundesamt für Energie, vertreten durch Energie Schweiz für Gemeinden (Phase 2)

NATIONALE VERKEHRSVERBÄNDE

- Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- Touring Club der Schweiz TCS (erst in der Phase 2)
- Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (Phase 1) bzw. Fussverkehr Schweiz (Phase 2)
- IG Velo Schweiz (erst in der Phase 2)

EINWOHNERGEMEINDE BURGDORF

- Baudirektion: ressortverantwortlicher Gemeinderat Baudirektion 1, Leiter der Baudirektion und Leiter der Abteilung Stadtentwicklung
- Sicherheitsdirektion: ressortverantwortliche Gemeinderätin, LeiterIn der Stadtpolizei

KANTON BERN

vertreten durch das Strassenverkehrsamt bzw. ab Mitte 2004 durch das Tiefbauamt

Die administrative und fachliche Projektleitung (analog einer Geschäftsstelle) lag bei der Baudirektion (Abteilungsleiter Tiefbau bis März 2004, Projektleiterin Verkehr/Umwelt ab Juli 2004).

Für die Teilprojekte sowie für die Begleitforschung wurde eine je eigene Projektorganisation eingesetzt.



2.0 WAS HAT FuVeMo GEMACHT?

2.1 PHASE 1

SCHWERPUNKTE

An der eintägigen „Sommerhaus-Klausur“ vom 29. März 1996 wurden von 21 Personen aus unterschiedlichen Bereichen Themen und Ideen für die FuVeMo Burgdorf entwickelt. Am Abend lag ein Katalog mit 194 möglichen Massnahmen auf dem Tisch. Die Anwesenden einigten sich anhand einer „Konsens-Matrix“ auf diejenigen Themen, die verfolgt werden sollen. Dieser methodische Ansatz schlug sich auf die inhaltlichen Schwerpunkte der FuVeMo-Projekte nieder: oberstes Ziel war und ist noch immer die Förderung der Koexistenz von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr.

Ein weiterer Schwerpunkt wurde auf die Verkehrssicherheit gesetzt: zusammen mit ad hoc gebildeten Arbeitsgruppen entstanden zwei umfassende Grundlagenberichte zur Schulwegsicherheit und zum Sicherheitsbefinden im öffentlichen Raum.

PROJEKTE

Die folgenden drei Projekte waren sehr erfolgreiche Produkte und stiessen auf grosse Resonanz; sie wurden zu „Aushängeschildern“ von FuVeMo.

ERFOLGSPRODUKTE

BEGEGNUNGSZONE

Eine Begegnungszone ist eine Mischverkehrsfläche, auf der FussgängerInnen flächendeckend Vortritt haben und die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge 20 km/h beträgt. Ursprünglich wurden Begegnungszonen für Geschäftsviertel mit hohem Fussgängeraufkommen konzipiert, seit der Aufnahme ins Strassenverkehrsrecht können Begegnungszonen auch in verkehrsarmen Wohnquartieren eingerichtet werden, sie ersetzen die früheren Wohnstrassen.

Unter dem Motto „langsam-freundlich-sicher“ wurde 1996 im Burgdorfer Bahnhofquartier mit einfachen Signalisierungs- und Gestaltungsmitteln der Flanierzonenversuch gestartet. 1998 erteilte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Bewilligung für die Flanierzone als unbefristeter Versuch vorbehaltlich minimaler baulicher Massnahmen und einer neuen Signalisation (Zonentafel).

Die Bevölkerung und das Gewerbe im Bahnhofquartier zeigten sich am Anfang skeptisch. Doch der Ansatz der Mischverkehrsform bewährte sich: Die Fahrgeschwindigkeiten sanken nachweislich, das Verkehrsklima war spürbar angenehmer und friedlicher geworden.

Zahlreiche weitere Schweizer Gemeinden zeigten reges Interesse an der Mischverkehrsform „made in Burgdorf“. Deshalb führte die FuVeMo im Frühsommer 2001 eine gut besuchte Tagung zum Thema „Umsetzung der Begegnungszone in Ihrer Gemeinde“ durch, an der sich GemeindevertreterInnen und Fachleute aus der ganzen Schweiz über das „Burgdorfer Modell“ informieren konnten. Am 1. Januar 2002 trat die geänderte Signalisationsverordnung in Kraft. Unter dem neuen Namen „Begegnungszone“ wurde die Burgdorfer Idee Teil des Schweizer Verkehrsrechts und fand Nachahmung in anderen Schweizer Gemeinden.

HAUSLIEFERDIENST

Hauslieferdienste sind nichts Neues und werden in unterschiedlichen Formen betrieben. 1997 wurde auf Initiative der IG Velo Burgdorf in Zusammenarbeit mit der FuVeMo ein Hauslieferdienst lanciert, der sich von anderen Angeboten in zweierlei Hinsicht unterscheidet:

- Der Transport von schweren Waren im teils hügeligen Burgdorfer Stadtgebiet erfolgt mittels Gespannen aus modernen Elektro-Velos mit Anhängern.
- Der Hauslieferdienst ist Teil des Beschäftigungsprogramms für Langzeitarbeitslose.

Von Anfang an stand eine genügend grosse Anzahl von Geschäften, vor allem auch die Grossverteiler Coop und Migros, hinter dem Projekt und die Kundenreaktionen auf den „Kofferraum-Ersatz“ waren durchweg positiv. Der Erfolg des Hauslieferdiensts stand in engem Zusammenhang mit der Velostation.

Ab April 2004 wurde ein Unkostenbeitrag von Sfr. 2.- pro Lieferung bzw. eine jährliche Pauschale von Sfr. 100.- erhoben. Als Gegenleistung wurde die kosten-



lose Rücknahme und fachgerechte Entsorgung von Altglas und PET-Flaschen eingeführt. Entgegen der Befürchtungen stieg die Nachfrage weiter. Die Erweiterung des Hauslieferdiensts Mitte 2005 auf die Nachbargemeinden Oberburg und Lyssach entsprach einem Kundenbedürfnis und wurde entsprechend gut aufgenommen. 2006 erfolgten durchschnittlich 2000 Lieferungen pro Monat.

BEWACHTE VELOSTATION

Die Velostation beim Burgdorfer Bahnhof entstand 1997 auf Initiative der IG Velo Burgdorf in Zusammenarbeit mit der Stadt und mit FuVeMo. Sie vereint nachhaltige Mobilität und soziale Integration unter einem Dach. Die Velostation entwickelt, produziert und verkauft nicht nur kundenorientierte Dienstleistungen für eine umweltfreundliche Mobilität, sie ist als Integrationsprojekt auch ein differenziertes Arbeitsangebot für arbeitslose SozialhilfeempfängerInnen. Zu den Dienstleistungen der Velostation gehören neben dem Kerngeschäft Bewachung ein Ordnungsdienst, der Hauslieferdienst (per Elektro-Velo), ein Velokurierdienst, der Expresskurierdienst Emmental (mit Mobility und per Velo), ein Velo- und Elektroschrott-Recycling, eine Velowerkstatt, eine Velovermietung und ein umfassender Reinigungs-, Verpackungs-, Verteilungs- und Speditionsservice.



WEITERE PROJEKTE

SCHULWEGSICHERHEIT

Kinder sollen sich möglichst gefahrenfrei auf den Strassen bewegen können. Neben der Sicherheit geht es auch um die Förderung der Selbständigkeit von Kindern: sichere Schulwege verhindern zum Beispiel, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren müssen, weil das zu Fuss Gehen zu gefährlich ist. Im Rahmen einer Sicherheitsaktion für Kinder (der bis anhin wohl grössten in einer Schweizer Stadt) wollte FuVeMo die von den Schülerinnen und Schülern selber als gefährlich eingestuften Orte in Burgdorf eruieren und Massnahmen zur Gefahrenminderung entwickeln. 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.

Nach 6 mehrstündigen Begehungen dieser Orte durch Schulverantwortliche und Fachpersonen wurde ein nach Prioritäten geordneter Massnahmenkatalog für 70 kritische Punkte erstellt und der Stadt übergeben. Die gravierendsten Gefahren wurden behoben. Die verbleibenden Gefahrenstellen haben nun Eingang in den Netzwidestandskataster der Stadt Burgdorf gefunden und werden im Rahmen der Strassen- oder Werkleitungsarbeiten bzw. in Synergie mit anderen Vorhaben schrittweise saniert.

SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Wer als FussgängerIn im öffentlichen Raum Angst empfindet, wird ein anderes Fortbewegungsmittel wählen, in vielen Fällen wohl das Auto. Eine Arbeitsgruppe der FuVeMo erstellte in knapp zweijähriger Arbeit einen Bericht zu den „Angstpunkten“ in der Stadt Burgdorf. Grundlage des Berichts bildeten zahlreiche Stellungnahmen von Organisationen wie die Quartierleiste, der Frauenverein, die Pro Juventute oder die Oberstadtfrauen. Als heikle Orte galten zum Beispiel der Lindenweg wegen fehlender Beleuchtung, die Mergelstäge wegen der nachts als unübersichtlich und etwas unheimlich empfundenen Situation oder die Kronenhalde wegen der allgemein unfreundlichen Stimmung des Orts in der Nacht.

Auf zwei nächtlichen Begehungen wurden alle im Bericht aufgeführten möglichen Gefahrenpunkte von BenutzerInnen und von Fachleuten überprüft mit dem folgenden Fazit: Die Sicherheit im öffentlichen Raum in Burgdorf gibt im Allgemeinen wenig Anlass zur Besorgnis. Der Bericht der Arbeitsgruppe wurde im Juli 2000 der Stadt übergeben. Er listete 41 in einzelnen Punkten problematische Örtlichkeiten auf und führte konkrete Verbesserungsvorschläge für ca. 30 Örtlichkeiten auf.

Bis 2001 wurden verschiedene einfache Massnahmen umgesetzt, z. B. das Zurückschneiden von die Sicht behindernden Bäumen. Wie beim Bericht zur Schulsicherheit wurden die Eingaben in den Netzwerkwiderstandskataster eingetragen und die Problempunkte werden schrittweise saniert.

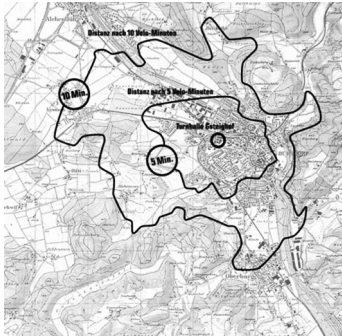
FUSSGÄNGER-LEITSYSTEM

FussgängerInnen sollen mit einfachen und klaren Orientierungshilfen an ihre Zielorte gelenkt werden. So steht es im Richtplan Stadtentwicklung. FuVeMo hatte es sich zur Aufgabe gemacht, ein Fussgänger-Leitsystem zu finden, das dem „Möbliierungswildwuchs“ nicht noch ein weiteres Element hinzufügt. Als elegante Lösung erwies sich das „Infotürmli“ des Burgdorfer Architekten Jürg Iseli. Die filigranen Metallstelen sind nicht nur unübersehbare Orientierungspunkte, sondern funktionieren auch als Infoständer, welche Abfallkübel, Schaukästen (für Quartiervereine), Briefkästen, Beleuchtungskörper oder Stadt- und Busfahrpläne aufnehmen können. Die Infotürmli wurden ausgehend vom Zentrum bis in die Quartiere hinaus platziert.

SPORTLICH UNTERWEGS IN BURGDRUF

Mit dem Pilotprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ wollte die FuVeMo Mitglieder von Sportvereinen für das Thema „Mobilität“ sensibilisieren. Das Projekt dauerte von März bis Oktober 2000. Dabei wurde in enger Zusammenarbeit mit über 30 Vereinen ein dreiteiliges Mobilitätsberatungs-Programm durchgeführt. In einem ersten Schritt wurde gefragt, wie BurgdorferInnen zu ihren Sporttrainings gelangen. Die Daten zum Mobilitätsverhalten von 600 Trainierenden ermöglichten es, für jede Sportartgruppe ein individuelles „Umsteige-Potenzial“





von motorisierten auf nicht motorisierte Verkehrsmittel (v. a. Velo) zu errechnen und zu kommunizieren.

Der zweite Schritt, die eigentliche Mobilitätsberatung, wurde von den Vereinsverantwortlichen selber durchgeführt, mit Unterstützung des Projektbearbeiters. Die Trainierenden wurden darüber informiert, wie sie auf „sportliche“ Art ins Training gehen können und dazu motiviert, ihr Mobilitätsverhalten kritisch zu überdenken und wenn möglich zu ändern. Die SportlerInnen erhielten u. a. eine Broschüre mit der Karte „Burgdorf à la minute“, auf der Distanzen in Velominuten dargestellt sind. Im letzten Projektschritt wurde nochmals das Mobilitätsverhalten von 300 SportlerInnen erhoben und mit der ersten Untersuchung verglichen. Resultat: Bei der Verkehrsmittelwahl war der Auto-Anteil von 41% auf 35% gesunken, der Velo-Anteil um 8% gestiegen.

MODELLHAFTE HAUPTSTRASSENQUERUNGEN

Ein zentrales Thema von FuVeMo war die Verbesserung von Hauptstrassenquerungen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen. Burgdorf mit seiner stark befahrenen Durchfahrtsachse eignete sich sehr gut für Pilotversuche. Die Ideenuche nach neuen Querungslösungen konnte im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt durch das kantonale Tiefbauamt aufgenommen werden. Im Dezember 1998 wurden die Wettbewerbseingaben unter Federführung des kantonalen Tiefbauamtes juriiert. Das ausgewählte Sanierungsprojekt bot einen neuen Ansatz zur Gestaltung der Fussgängerquerungen: Unter dem Arbeitstitel „Anhaltspunkte“ wurde vom Siegerteam vorgeschlagen, die Fussgängerstreifen als grossflächige Farbpunkte zu gestalten. Nachts sollte jeder Punkt gezielt durch die Strassenkandelaber beleuchtet werden.

Die Umgestaltung und Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde vom bernischen Regierungsrat sisiert, bis die Linienführung einer neuen Erschliessung des Emmentals geklärt und so weit möglich gesichert ist. Aus diesem Grund ist das Projekt bis jetzt nicht umgesetzt worden.

PROJEKTE ZUR UNTERSTÜTZUNG VON DRITTEN

FuVeMo unterstützte auch Dritte bei der Ausarbeitung oder Umsetzung von Projektideen, welche der FuVeMo-Philosophie entsprachen.

SOLIDARITÄTSAKTION ZU GUNSTEN GERTSCH-MUSEUM

Für FuVeMo war es klar, dass das Franz-Gertsch-Museum die Fussgänger-Verbindung zwischen Oberstadt und Bahnhofquartier massiv aufwerten würde, nicht zuletzt dank dem Strassencafé. Doch die Einsprachen gegen den geplanten Bau waren zahlreich. Darum organisierte FuVeMo im März 2000 in Zusammenarbeit mit der Kunsthalle Burgdorf und dem Burgdorfer Tagblatt eine Postkartenaktion, bei der die Burgdorfer Bevölkerung mit über 1400 Unterschriften eindrücklich bewies, dass sie das Gertsch-Museum in Burgdorf wollte. Die Einsprachen

wurden bereinigt und das Museum im Mai 2002 eröffnet; heute ist das Franz-Gertsch-Museum ein überregionales Besuchermagnet.

„HERZROUTE“ FÜR DEN VELOTOURISMUS

Die neun populären Schweizer Velolandrouten berücksichtigen weder Burgdorf noch das Emmental. Ein mit Unterstützung der FuVeMo ausgearbeiteter Routenvorschlag im hügeligen, emmentalischen Herzen des Landes, zwischen Willisau und Hasle bei Burgdorf, sollte dies ändern. Die 55 km lange „Herzroute“ mit zum Teil anspruchsvollen Steigungen wurde dann aber nicht als nationale Velolandroute, sondern als regionales Angebot realisiert. Von Anfang an war die Route dank durchgehenden Bodenmarkierungen auch ohne Kartenstudium leicht auffindbar; seit 2006 wird die Herzroute signalisiert. Velos und Elektrovelos stehen an geeigneten Vermietungsstationen zur Verfügung.

NICHT WEITER VERFOLGTE PROJEKTE

Nicht alle FuVeMo-Projekte aus der Phase 1 konnten so umgesetzt oder zu Ende geführt werden, wie es sich die InitiantInnen vorstellten.

SPONSORENSUCHE IN DER WIRTSCHAFT

Ein thematisch dem Modellstadt-Projekt naher Grosskonzern hätte als Sponsor die anfangs sehr knappen Projektfinanzen aufbessern sollen. Die Suche nach einer geeigneten Versicherung, Bank oder einem Grossverteiler verlief jedoch ergebnislos. Für konkrete Anlässe konnten einmalige finanzielle Zuwendungen von privater Seite realisiert werden.

TEILÖFFNUNG OBERSTADTWEG

Die Oberstadt ist der alte Stadtteil von Burgdorf und liegt auf einem Hügel. Das neuzeitliche Bahnhofquartier hingegen erstreckt sich in der Flussebene der Emme. Für das Modellstadt-Projekt war es eine Herausforderung, aus dem Oberstadtweg, der kürzesten Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen, eine möglichst attraktive Fussgänger- und Veloverbindung zu machen. Zu den Knackpunkten bei einer Neugestaltung gehörten hier die Distanz und der Höhenunterschied. Zudem ist die Wegbreite der bestehenden Verbindung kritisch und die VelofahrerInnen erreichen talwärts zu hohe Geschwindigkeiten, so dass ein problemloses Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr nicht selbstverständlich ist. Die verschiedenen Verbesserungsvorschläge befriedigten nicht in allen Punkten und wurden zurückgestellt. Mitte 2004 entschied der Gemeinderat, auf eine Öffnung des Oberstadtwegs für den Veloverkehr talwärts definitiv zu verzichten.

FUSSGÄNGERFREUNDLICHER KREISEL BEIM NATIONALPLATZ

Der bekannte Fussgängernachteil bei Kreisel ist die überlangen Fusswege. Beim geplanten Kreislauf auf dem Nationalplatz sollte das Problem mit einem „Rundum-Fussgängerstreifen“ gelöst werden: Ausgehend von einer Mittelinsel führen gelbe Markierungen, den Fussgängerstreifen ähnlich, zu den umgebenden

Trottoirs. Das Projekt scheiterte 1998 an der Zurückhaltung der Projektkommission, was verständlich war in jener Zeit der intensiven Auseinandersetzungen um die Flanierzone mit dem Bundesamt für Strassen.

UMGEZEIGNETER FUSSGÄNGERSTREIFEN

Die heute üblichen Fussgängerstreifen in Form von Querbalken wurden von FuVeMo eher als „Barriere“ denn als Querungshilfe für Strassen empfunden. Bei der Umkehrung der Balken hingegen liegen die Streifen quer zur Fahrbahn. Die Umzeichnung wurde getestet; aus Sicherheitsgründen wurde die Idee dann aber fallen gelassen.

KERNFAHRBAHN AUF DER LYSSACHSTRASSE

Unter „Kernfahrbahn“ wird eine durch Radstreifen begrenzte, jedoch weniger als 6 m breite Fahrbahn (exkl. Radstreifen) ohne Mittellinie mit Gegenverkehr verstanden. Um den VelofahrerInnen auf der stark befahrenen Lyssachstrasse zwischen der Aebikreuzung und dem Bahnhofquartier zumindest etwas mehr Schutz zu gewähren, griff die FuVeMo als Verbesserungsmassnahme die Kernfahrbahn-Idee auf. Der Kanton jedoch lehnte das Projekt ab. Wegen der engen Platzverhältnisse lässt sich eine sichere Veloverbindung zwischen dem Bahnhofquartier und Burgdorfs Westen vermutlich nur mit einem teuren Veloweg-Neubau verwirklichen.

2.2 PHASE 2

SCHWERPUNKTE

Für die zweite Projektphase erarbeitete die FuVeMo ein Leitbild (Kap. 1.3, S. 7), in dem zusätzlich zu den quantitativen Zielen der Phase 1 qualitative Ziele festgelegt wurden:

- spezielle Förderung des Langsamverkehrs, aufbauend auf den Erfolgen der Phase 1
- weitere Verbesserung der Verkehrskultur
- Stärkung des Bewusstseins für Umweltfreundlichkeit bei der Wahl von Verkehrsmitteln
- verstärkte Kommunikation über FuVeMo und deren Aktivitäten

In der zweiten Projektphase fand eine gewisse Verzettelung in der inhaltlichen Ausrichtung der Projekte statt (vgl. Evaluationsbericht, Kap. 3.0). Schwerpunkte bildeten die Bereiche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Strassenquerungen und Grundlagenarbeiten. FuVeMo finanzierte zudem die Aktivitäten rund um die Förderung der Elektrowelos sowie die ersten Schritte in Bezug auf Mobilitätsmanagement im Betrieb.

KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Eine gute Öffentlichkeitsarbeit war das A und O bei der Vermittlung von Projektzielen und -inhalten der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Sowohl die offene und gezielte Kommunikation nach innen (Trägerorganisationen, Projektkommission) als auch nach aussen (Bevölkerung Stadt und Region Burgdorf, interessierte Fachkreise, allgemeine Öffentlichkeit) stärkten die FuVeMo. Dabei wurden die folgenden Kommunikationselemente genutzt:

FUSSNOTE

Was macht FuVeMo, die Fussgänger- und Velomodellstadt, eigentlich? Wie erfolgreich sind die laufenden Aktivitäten und welche neuen Projekte werden ausgeheckt? Mit dem seit 2003 zwei Mal jährlich erscheinenden Mitteilungsblatt „fussnote“ wurden die BurgdorferInnen und alle beteiligten Partner regelmässig über den Stand der einzelnen Projekte und neue Erkenntnisse informiert; das Mitteilungsblatt motivierte auch zur Teilnahme an Projekten oder porträtierte involvierte Personen.

WWW.MODELLCITY.CH

Die Website der Fussgänger- und Velomodellstadt wurde mit neuen Berichten, Anlässen, Erkenntnissen etc. regelmässig aktualisiert.

MEDIENORIENTIERUNGEN

Grössere Projektergebnisse oder Neuerungen wurden an Medienorientierungen der Öffentlichkeit vorgestellt. Die FuVeMo bemühte sich, mindestens einmal jährlich die Medien über die neuesten Aktivitäten und die bearbeiteten Themen zu informieren. Anlass dazu bot in der Regel die Teilnahme Burgdorfs am Aktionstag „In die Stadt - ohne mein Auto“.

AKTIONSTAGE „IN DIE STADT - OHNE MEIN AUTO“

Seit 1999 findet jeweils am 22. September der europaweite Aktionstag „In die Stadt - ohne mein Auto“ statt und bietet eine Plattform, mit PendlerInnen, Unternehmen, der Bevölkerung im Allgemeinen oder mit Schülerinnen und Schülern im Speziellen in Kontakt zu treten und dabei die vermehrte Nutzung von sanften und gesunden Mobilitätsformen (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr, CarSharing) zu thematisieren.

Burgdorf beteiligte sich jeweils am Aktionstag mit dem Schwerpunkt Pendlerverkehr, die FuVeMo übernahm die Organisation und die Finanzierung des Anlasses. Kernstück der Aktionstage war ein Mittagsfest auf einem gesperrten Strassenabschnitt in der Begegnungszone im Bahnhofquartier. 2004 kam auf Anregung der Jugendbeauftragten der „Plüschball-Cup“ dazu: Gespielt wird nicht mit harten Bällen, sondern mit Plüschbären. So gehen die SpielerInnen rücksichtsvoller miteinander um, was genau der Mobilitätskultur der Koexistenz entspricht, welche die FuVeMo-Projekte anstreben.



2005, zwischen 7 und 8 Uhr morgens, wurden die noch druckfrischen Mobilitätssets (vgl. S. 23) an die AutomobilistInnen an der meist befahrenen Kreuzung der Stadt verteilt.

MOBILITÄTS-APÉROS

2004 und 2005 wurden zudem Mobilitäts-Apéros für Burgdofer Firmen organisiert. Die Apéros boten den Teilnehmenden Gelegenheit, sich über die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. S. 22) und die konkreten Erfahrungen anderer Firmen zu informieren.

AKTUALISIERTE PROJEKTDOKUMENTATION

2004 wurde das Logo der FuVeMo aufgefrischt und eine aktuelle Projektdokumentation in Form einer Dokumentationsmappe und Projektblättern produziert.

STRASSENQUERUNGEN

LEUCHTENDER ZEBRASTREIFEN

Der leuchtende Fussgängerstreifen ist eine Erfindung von Studierenden der Burgdorfer Fachhochschule und gewann den „Innopreis 2004“: Jeder gelbe Balken eines Fussgängerstreifens wird an beiden Enden mit LED-Leuchtern versehen. Wenn sich ein/eine FussgängerIn per Knopfdruck am Zebrastreifen anmeldet, werden die Leuchter einer nach dem andern betätigt (Lauflicht). Dadurch werden der Zebrastreifen und der/die FussgängerIn nachts besser sichtbar, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken soll. Die LED-Leuchter sind auf dem Markt erhältlich, können einfach in den Strassenbelag eingebaut werden und haben eine lange Lebensdauer. Der Stadtrat von Burgdorf beschloss, zusammen mit dem Kredit für die Gesamtanierung der Steinhofstrasse (einer stark frequentierten innerstädtischen Hauptachse) einen Betriebsversuch mit dem leuchtenden Fussgängerstreifen durchzuführen, und zwar auf der stark frequentierten Querung des Fuss- und Radwegs auf Höhe Meisenweg. Die Vorarbeiten dazu wurden geleistet; da es sich um eine direkte Beleuchtung von unten handelt, brauchte es für dieses Pilotvorhaben eine Ausnahmegewilligung des Bundesamts für Strassen, die noch aussteht.

DIE BURGENDORFER FURT

Für den Fussverkehr ist der Fussgängerstreifen die einzige sichtbare Querungshilfe. Er kann allerdings nicht überall angeordnet werden und setzt den Fussgängervortritt voraus. Für den Veloverkehr existiert kein spezielles Querungselement oder eine -markierung. Das Projekt „Die Burgdorfer Furt“ setzte sich zum Ziel, Ideen und Lösungsansätze für die optische Kennzeichnung von Querungsstellen zu finden:

- für den Fussverkehr in Tempo 30-Zonen, wo Fussgängerstreifen bis auf wenige Ausnahmen nicht zulässig sind

- für den Fussverkehr an Hauptstrassen, wo nicht Vortritt sondern Hilfe und Sichtbarkeit gefragt sind
- für den Veloverkehr auf den Strassen des Basisnetzes

Aufgrund einer Situationsanalyse unter rechtlichen, verkehrsplanerischen, verkehrs- und wahrnehmungstechnischen Aspekten fand ein workshopartiger Ideenfindungsprozess unter Einbezug von VertreterInnen aus Interessenverbänden, Fachgremien und Behörden sowie Studierenden der Psychologie der Universität Bern statt. Aus den zahlreichen Ideen wurden ca. 15 verdichtete Projektmöglichkeiten aufgeführt und bewertet. Die drei am meisten Erfolg versprechenden Ansätze wurden zu konkreten Pilotanordnungen ausgearbeitet und detailliert beschrieben. Bis anhin wurde eine davon, „Lebensraum Quartier“, realisiert (vgl. Abschnitt „Lebensraum Quartier“ am Ende dieses Kapitels).

GRUNDLAGENARBEITEN

FUSSVERKEHR IM GYRISCHACHEN

Das Projekt bearbeitete unter dem Motto „Freundliches Burgdorf“ ein Thema, das bis anhin vernachlässigt worden war: Die Fussverkehrssituation in einem Aussenquartier. Untersucht wurde das Gyrischachenquartier, das in den sechziger Jahren autogerecht gebaut wurde und aufgrund seiner Grösse (10% der Stadtbevölkerung), seiner geografischen Lage (an der Emme) und der kurzen Distanz zum Bahnhof (fünf Gehminuten) ein hohes Potenzial für den Fussverkehr aufweist. Ziel war es, die Verhältnisse für die Bewegungsfreiheit zu Fuss und per Velo sowohl innerhalb des Quartiers als auch auf den Verbindungen nach aussen zu verbessern.

In der ersten Projektphase wurden Wege innerhalb des Quartiers und Verbindungen zur Umgebung des Quartiers bezüglich Sicherheit, Qualität, Flächenangebot und Vernetzung analysiert sowie potenzielle Verbindungen und Vernetzungen berücksichtigt. Die Beurteilung erfolgte durch Fachleute und, unabhängig davon mittels einer Umfrage, auch durch die QuartierbewohnerInnen.

Gestützt auf diese Analysen wurde in einem zweiten Schritt ein Konzept zur Sanierung und Aufwertung der Fussverkehrsanlagen im Hinblick auf ein modellhaftes Fussverkehrsquartier erarbeitet und eine Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen (sowohl baulicher als auch kommunikativer Art) vorgenommen.

PROJEKTEVALUATION HAUSLIEFERDIENST

Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Angebots des beliebten Hauslieferdienstes der Velostation (vgl. Erfolgsprodukte Phase 1, S. 11) sowie auf die Übernahme eines solchen Angebots durch andere Städte und Gemeinden wurde 2002 eine repräsentative Umfrage bei NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen durchgeführt. Auch sollten die Kundenreaktionen bezüglich der Einführung eines Unkostenbeitrags eruiert werden. Der bis anhin kostenlose Hauslieferdienst erreichte



damals seine räumlichen, personellen und logistischen Grenzen und brauchte eine neue Strategie.

Die Umfrageergebnisse zeigten, dass der Hauslieferdienst die Verkehrsmittelwahl bei den NutzerInnen in relevantem Masse beeinflusst hat: Ein Fünftel der NutzerInnen kaufte zum Zeitpunkt der Studie zu Fuss (+3%) oder mit dem Velo (+18%) in der Stadt ein und nicht mehr mit dem Auto. Auch waren die Kundenzufriedenheit und die Kundentreue sehr hoch. Rund zwei Drittel der NutzerInnen waren bereit, einen Beitrag zu zahlen. Trotzdem wurde ein Rückgang der Kundenzahlen befürchtet.

Es wurde folgende Strategie gewählt: 2003 sollten die NutzerInnen eine eigens geschaffene, praktische Hauslieferdienst-Tasche geschenkt bekommen und gleichzeitig aufgefordert werden, einen freiwilligen Jahresbeitrag zu leisten. Ab 2004 sollte schliesslich ein Abonnementssystem eingeführt werden.

VELOHOCHSTRASSE

Fast die Hälfte der Autofahrten in Burgdorf bleibt innerhalb der Stadtgrenzen (Binnenverkehr). Das Potenzial des Velos in der Fussgänger- und Velomodellstadt ist also noch nicht ausgeschöpft. Täglich rollen zwischen 18'000 und 20'000 Autos über Burgdorfs Hauptachse. Auch die Lyssach- und Tiergartenstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf und sind somit eigentliche Barrieren für VelofahrerInnen. Es ist einzig die Eisenbahn, die elegant und steigungsfrei all diese Hindernisse überbrückt. - Warum nicht auch die Velos? Die IG Velo Burgdorf und das Büro für Utopien lancierten die Idee einer Velohochstrasse, 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 FuVeMo finanzierte eine Machbarkeitsstudie. Die ursprünglich vorgeschlagene Linienführung der Velohochstrasse 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. Auf Beschluss des Gemeinderats wurde das Projekt zu jenem Zeitpunkt nicht weiter verfolgt. Die Idee einer direkten Anbindung der Aussenquartiere ans Zentrum für den Langsamverkehr fand jedoch Eingang in den überarbeiteten Verkehrsrichtplan.

MOBILO

Ziel von *mobil*-Burgdorf war es, die Akzeptanz der bestehenden Angebote im Mobilitätsbereich zu prüfen, weitere Bedürfnisse (insbesondere nach Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen in den Quartieren) abzuklären und einen konkreten Vorschlag zur Integration der verschiedenen Angebote in ein attraktives Gesamtsystem auszuarbeiten. Zu diesem Zweck wurden einerseits Interviews mit ausgesuchten VertreterInnen aus Mobilitäts-, Gewerbe- und Bildungskrei-

sen geführt, andererseits eine schriftliche, nicht repräsentative Befragung der Bevölkerung durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass das Bewusstsein für und das Interesse an einer nachhaltigen Mobilität in Burgdorf gross ist und die bereits getroffenen organisatorischen und baulichen Massnahmen bis auf wenige Ausnahmen die Bedürfnisse der Bevölkerung weitgehend abdecken.

Die Mobilitätsangebote (Velostation, Hauslieferdienst, CarSharing usw.) sowie die Infrastruktur in Burgdorf sind aus Sicht der Antwortenden gut. Zwei grössere Probleme wurden besonders häufig erwähnt: 1. am Abend und am Sonntag fahren keine Busse (dies galt zum Zeitpunkt der Umfrage, auf den nächsten Fahrplanwechsel hin wurde das entsprechende Angebot versuchsweise für zwei Jahre eingeführt, finanziert durch die Stadt). 2. das Velowegnetz weist Lücken auf und sollte ergänzt werden. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde analog der bereits eingeführten Mobilitätskarte in Hannover ein einheitliches Abosystem für Mobilitätsdienstleistungen in der Stadt Burgdorf vorgeschlagen, bestehend aus einer Karte (*mobu-card*) und Gutscheinen (*mobu-bons*).

Die RM (Regionalverkehr Mittelland AG) als vorgesehener Hauptpartner dieses Projekts stand damals gerade vor der Fusion mit der BLS und konnte sich (verständlicherweise) nicht engagieren, was die weitere Umsetzung des zukunftsweisenden Ansatzes blockierte.

GESAMTEVALUATION FUVEMO

Im Jahr 2006 wurde eine Evaluation des gesamten FuVeMo-Programms aufgrund der 2005 geleisteten Vorarbeiten vorgenommen. Die Resultate werden im Kapitel 3.0 des vorliegenden Berichts ausführlich präsentiert.

FÖRDERUNG ELEKTROVELO

Elektrovelos, insbesondere in Kombination mit einem Transportanhänger (für Kinder oder schwere Waren), sind eine Ergänzung des Angebots für sanfte Mobilitätsformen und ersetzen auf umweltfreundliche Art den Kofferraum.

Die FuVeMo hatte sich zum Ziel gesetzt, das bequeme und zugleich sportliche Fahrzeug im Alltag und in der Freizeit zu etablieren.

AUSLEIHBETRIEB

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

SOLARTANKSTELLE

Am 14. Juni 2003 wurde bei der Velostation am Burgdorfer Bahnhof eine Solartankstelle eingerichtet, an welcher die Hauslieferdienstkuriere und Private die Akkus der Elektrovelos auf nachhaltige Weise aufladen können. Die Stadt Burg-



dorf ist nämlich nicht nur Fussgänger- und Velomodelstadt, sie macht sich auch für die Förderung der Solarenergie, namentlich für Solardächer, stark.

BURGDORF BY EBIKE - BURGDORF MACHT MOBIL

Unter dem Motto „burgdorf by ebike - Burgdorf macht mobil“ wurden im Herbst 2005 und im Frühling/Sommer 2006 in Zusammenarbeit mit dem Tourist Office Burgdorf verschiedene Touren angeboten: die SurpriseTour (jeweils am Feierabend, ca. 1.5 Std., 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 und werden nun vom Tourist Office als touristisches Angebot weitergeführt.

Im August 2006 stand während drei Wochen eine Flotte von 20 Elektrovelos für die so genannten „HomeBikeWochen“ zur Verfügung: eine Woche lang konnten Interessierte gratis mit den Elektrovelos fahren und so diese Mobilitätsform ausgiebig testen. Auch dieses Angebot wurde rege benutzt.

MOBILITÄTSMANAGEMENT IM BETRIEB

Betriebliches Mobilitätsmanagement zielt auf eine stärkere Nutzung der Potenziale des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in den Bereichen Pendlerverkehr und geschäftlich bedingte Reisen. Die Firmen profitieren davon in Form von geringeren Infrastrukturkosten (z. B. Parkplätze), gesünderen und leistungsfähigeren Mitarbeitenden, grösseren Energieeinsparungen und Imagegewinn. Die FuVeMo leitete die ersten Schritte ein, damit Mobilitätsmanagement auch in Burgdorf mit seinen rund 11'000 Arbeitsplätzen zum Thema wird.

MOBILITY-JACKPOT

Der Mobility-Jackpot, ein Gewinnspiel für Betriebe, war die erste Massnahme. Es handelt sich um ein Bonussystem, das neben infrastrukturellen Massnahmen zur Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs beitragen kann. Dabei haben all jene Mitarbeitenden, die zu Fuss, mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr oder im CarPooling zur Arbeit kommen eine wöchentliche Gewinnchance von SFr. 50.-.

Im Spätsommer 2003 wurde der Mobility-Jackpot in der Burgdorfer Firma Seewer einem viermonatigen Praxistest unterzogen. Das Spiel kam gut an, Mobilität wurde zu einem Thema und es konnte ein kleiner Umsteigeeffekt festgestellt werden. Aufgrund der Erfahrungen in Burgdorf wurde der Mobility-Jackpot weiter verfeinert und wird nun als eigenes Produkt im Mobilitätsbereich vertrieben.

MOBILITÄTS-APÉROS

Im Rahmen der Aktionstage „In die Stadt - ohne mein Auto“ vom 22. September 2004 und 2005 wurden Mobilitäts-Apéros organisiert (vgl. S. 18).

MOBILITÄTS-SET

Schwerpunkt des europaweiten Aktionstages „In die Stadt - ohne mein Auto“ vom 22. September 2005 war der Pendlerverkehr. FuVeMo nahm dies zum Anlass, für die Pendlerinnen und Pendler aus Burgdorf ein attraktives Mobilitäts-Set nach dem Thuner Beispiel zusammenzustellen. Es beinhaltet nebst dem Burgdorfer Ortsplan, Fahrplänen und Informationen von Mobilitätsanbietern (RM, Velostation, Velokurier, BikeTec, Mobility CarSharing, EcoDrive) auch Gutscheine, mit denen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr ausprobiert werden können. Das Mobilitäts-Set wurde AutopendlerInnen am Aktionstag verteilt (vgl. S. 17).

PROJEKTE ZUR UNTERSTÜTZUNG VON DRITTEN

CARLOS

Andere Personen im Privatwagen mitfahren lassen sollte wieder Mode werden: Im April 2002 startete das auf privater Basis entwickelte Mitnahmesystem „Carlos“ im Raum Burgdorf einen dreijährigen Pilotversuch. Mit einem Haltestellennetz, Anzeigetafeln für das Fahrziel und einem Sicherheitssystem (Kameras) bot „Carlos“ Gewähr für eine sichere und unkomplizierte Art der Mitnahme und förderte die bessere Auslastung von Privatwagen. „Carlos“ unterstützte und ergänzte zudem den öffentlichen Verkehr in Nacht- und Randstunden. Die FuVeMo stärkte dem Projekt ideell und in geringem Masse auch finanziell den Rücken.

2005 ging der Carlos-Pilotversuch in der Region Burgdorf regulär zu Ende. Auf eine Überführung des Pilotversuchs in ein Definitivum wurde wegen ungenügender Nachfrage verzichtet. Der Versuch hat jedoch gezeigt, dass Carlos funktioniert und ein Potenzial hat; dieses gilt es ausgehend von den Erfahrungen zu entwickeln.

TCS-VERSUCH MIT ERGÄNZENDEN MARKIERUNGEN AM FUSSGÄNGERSTREIFEN

2004 startete der TCS einen Versuch mit ergänzenden Markierungen am Fussgängerstreifen, welche die Sicherheit beim Queren der Strassen erhöhen sollen. Motivation: die meisten Fussgängerunfälle ereignen sich am Fussgängerstreifen, trotz des gesetzlich gewährten Vortritts und der für Fahrzeuge geltenden Haltepflicht. Das Projekt sieht die Markierung eines Wartebereichs auf dem Trottoir vor, der die FussgängerInnen auffordert, kurz anzuhalten und links und rechts zu schauen. Um die Aufmerksamkeit der FahrzeuglenkerInnen zu erhöhen wird vor dem Fussgängerstreifen die Markierung „kein Vortritt“ auf der Fahrbahn angebracht. Der Versuch konnte in Lausanne und Lugano durchgeführt werden, in Burgdorf wurde er vom Kanton nicht bewilligt.

UMGESTALTUNG SACKGASSEN-SIGNAL

Das Signal „Sackgasse“ (Signalisationsverordnung SSV 4.09) kennzeichnet eine Strasse, die nicht durchgehend ist. Diese Definition trifft nur für LenkerInnen des motorisierten Verkehrs jederzeit vollständig zu. Für FussgängerInnen und Velo-

fahrende ist am Eingang von Sackgassen häufig unklar, ob an deren Ende ein Weg weiterführt oder nicht.

Im Rahmen eines Pilotprojekts hat Fussverkehr Schweiz einen Vorschlag zur Ergänzung von Sackgassentafeln ausgearbeitet und in drei Gemeinden, darunter Burgdorf, geprüft.

Die FuVeMo bot einen idealen Rahmen für diesen Pilotversuch und liess die rund 30 vorhandenen Sackgassen-Signale provisorisch umgestalten. Sie unterstützte das Vorhaben auch mit einem bescheidenen finanziellen Beitrag.

Die Resultate zeigen, dass die Bedeutung des umgestalteten Signals allgemein problemlos verstanden wird. Die Signalergänzung mit Zusatzpiktogrammen ist zudem kostengünstig. Aus diesen Gründen empfiehlt Fussverkehr Schweiz dem Bundesamt für Strassen, diese Ergänzung bei der nächsten Revision des Strassenverkehrsrechts zu prüfen, die Zusatzpiktogramme explizit zuzulassen und deren Anwendung zu unterstützen.

Der Versuch war Teil eines EU-Interreg-Projekts zur Verbesserung der Fussgänger-Information in Städten.

CLEVER MOBIL

„Clever mobil“ ist ein gemeinsames Projekt der IG Velo Schweiz und des WWF, in dem eine integrierte, halbtägige Unterrichtseinheit zum Thema Mobilität erarbeitet wurde. Nach der Entwicklungsphase sollte die Unterrichtseinheit in Schulklassen erprobt und aufgrund der Erfahrungen zu einem marktreifen Produkt weiterentwickelt werden. Vier Klassen der Stadt Burgdorf stellten sich für den Versuch zur Verfügung und die FuVeMo leistete einen finanziellen Beitrag.

NICHT WEITER VERFOLGTE PROJEKTE

Nicht alle FuVeMo-Projekte aus der Phase 2 konnten so umgesetzt oder zu Ende geführt werden, wie es sich die InitiantInnen vorstellten.

BIKES 4 FREE

Analog zum Einkaufswägeli-System beim Grossverteiler sollten in Burgdorf in einem dichten Netz von Ausleihstandorten Hunderte von Velos mit einem Jeton gelöst werden können - kostenlos und frei zugänglich. Vorbild für dieses unkomplizierte Ausleihsystem ist die Innenstadt von Kopenhagen. Auslöser des Projekts „Bikes for free“ waren Untersuchungsergebnisse zum Burgdorfer Binnenverkehr: Da innerhalb von Burgdorf viele Leute mit dem Auto unterwegs sind, darf auf ein hohes Potenzial für das Velo als optimales Kurzstrecken-Verkehrsmittel geschlossen werden. Mit „Bikes for free“ sollte auf dieses Potenzial hingewiesen und die Leute zum Umsteigen motiviert werden.

Die Finanzierung des Projekts konnte bis Abschluss des FuVeMo-Programms nicht gesichert werden. Das Angebot soll vor allem durch Werbeflächen an den Standorten und auf den Velos finanziert werden. Grossstädte wie Lyon und bald auch Paris haben das Potenzial erkannt und in einer Leistungsvereinbarung mit einem Anbieter von Stadtmobiliar die Finanzierung solcher Kurzstrecken-Mietvelos geregelt.

FuVeMo-PREIS 2004

Im Sommer 2004 schrieb FuVeMo einen Preis für sanfte Mobilität aus. Menschen und Betriebe, die bei ihren täglichen Wegen konsequent auf umweltfreundliche Verkehrsmittel setzen, sollten damit belohnt werden. Im Rahmen des Aktionstages „In die Stadt - ohne mein Auto“ 2004 wurden drei Personen in der Kategorie „Privat“ und ein Betrieb gekürt. Aufgrund der geringen Resonanz auf die erste Ausschreibung wurde auf eine weitere jährliche Preisverleihung verzichtet.

SENIOREN-MOBILITÄT

Mobilität und Technologie entwickeln sich in immer schnellerem Tempo. Für ältere Menschen besteht dabei die Gefahr der Überforderung. Doch auch Menschen in fortgeschrittenerem Alter sollen von den Neuerungen bei öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln profitieren können. Unter dem Titel „mobil sein - mobil bleiben“ wurden in der Region Thun im Jahr 2001 erfolgreich Mobilitätskurse für ältere Menschen durchgeführt. Die Idee sollte, u. a. mit Unterstützung der FuVeMo, auch in Burgdorf Fuss fassen. Wegen der zu geringen Nachfrage fand bis anhin kein Mobilitätskurs für Senioren in Burgdorf statt.

NOCH LAUFENDE PROJEKTE

Nach Ablauf von 10 Jahren FuVeMo wird das folgende, erst im Sommer 2006 gestartete Projekt weiterhin bearbeitet:

LEBENSRAUM QUARTIER

„Lebensraum Quartier“ ist ein in Zusammenarbeit mit QuartierbewohnerInnen aus der „Burgdorfer Furt“ entstandenes Projekt für menschengerechte Verkehrsräume und -abläufe im Wohnquartier.

Am Anfang des Projekts stand die Feststellung, dass heute die Vorschriften, Regelungen und Hinweise im Verkehr dominieren und viele Verkehrsteilnehmende überfordern. Dieser Umstand kommt in einem entsprechend unangepassten oder rechthaberischen Verhalten zum Ausdruck. Eine Reihe von Untersuchungen zeigt aber, dass eine deutliche Sprache des Strassenbildes zu einem selbstverständlichen Miteinander von Verkehr und BewohnerInnen führt.

Das Projekt „Lebensraum Quartier“ setzt diese Idee als Pilot-Versuche in Burgdorfer Quartieren um und testet die Wirksamkeit einer Strassengestaltung, die nicht auf Vorschriften, Verbote und Gebote hinweist, sondern auf emotionsbe-

zogene Art die Verkehrsteilnehmenden daran erinnert, dass sie sich in einem Lebens- und nicht in einem Verkehrsraum bewegen. Die gestalterischen Elemente sowie die begleitenden Kommunikations- und Sensibilisierungsaktionen sollen von den QuartierbewohnerInnen unter fachlicher Begleitung entwickelt und umgesetzt werden (partizipativer Ansatz).

Die wichtigsten Eckpunkte des Projekts wurden von einem Team aus verschiedenen Fachleuten entwickelt:

- Reduktion von Signalen und Markierungen auf das unabdingbare Minimum
- Anordnen von Elementen im öffentlichen Raum und auf der Fläche, welche das gewünschte Verhalten am jeweiligen Ort deutlich anzeigen und im Normalfall „automatisch“ auslösen
- deutliche Erkennbarkeit der Quartierausdehnung, das heisst vor allem deutliche Torgestaltungen
- attraktive Begleitkampagne, Info-Aktion
- Partizipation der BewohnerInnen
- Stufenprinzip: Beginn mit dem notwendigen Minimum, Potenzial für Verdichtungen, Verbesserungen und weitere Inhalte



3.0 WAS HAT FuVeMo GEBRACHT?

3.1 KURZFASSUNG DER GESAMTEVALUATION 1996 - 2006

Autoren: Roman Frick (INFRAS), Markus Maibach (INFRAS), Judith Trageser (INFRAS),
Guido Rindsfuser (Emch+Berger)

*Die hier präsentierten Ergebnisse sind eine Kurzfassung der „Gesamtevaluation Fussgänger- und Velomodelldorf Burgdorf“ (INFRAS 2006). Der detaillierte Evaluationsbericht kann bei der Baudirektion bezogen werden.
(Kontaktadresse S. 42)*

Die Gesamtevaluation untersuchte FuVeMo über die Phasen 1 und 2 und machte vor allem Aussagen zu den Wirkungen des Projekts. Dabei wurden die verschiedenen bisher durchgeführten Studien berücksichtigt.

Folgende Fragen stellten sich:

- Bis zu welchem Grad wurden die anvisierten Ziele erreicht?
- In welchem Verhältnis stehen die erzielten Nutzen zu den Kosten?
- Wie ist die Umsetzung gesamthaft zu beurteilen (Erfolgs- und Misserfolgskriterien)?
- Welchen Beitrag lieferte FuVeMo zur Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils?
- Welche weiteren, nicht verkehrlichen Wirkungen konnten erzielt werden?
- Wie sind die Wirkungen und die Übertragbarkeit des Programms auf andere Schweizer Gemeinden zu beurteilen?

Die Evaluation stützte sich auf folgende Erhebungen:

- **Bisherige Untersuchungen:** Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Umfrage Detailhandel, Teil-Evaluationen (Hauslieferdienst, Sportlich unterwegs, Mobility-Jackpot)
- **Einzelinterviews:** Gespräche mit rund 20 Personen aus allen beteiligten Gruppen
- **Gruppeninterviews:** Zwei Gesprächsrunden mit direkt beteiligten Personen, zwecks Konsolidierung der Ergebnisse aus den Einzelinterviews
- **Bevölkerungsbefragung:** Schriftliche Befragung von rund 800 Burgdorferinnen und Burgdorfern (Rücklauf von 37% bzw. 293 Personen)
- **Gemeindebefragung:** Schriftliche Befragung bei Gemeinden, welche Burgdorf besucht oder Dokumentationen bezogen haben (Rücklauf von 43% bzw. 29 Gemeinden)
- **Statistische Auswertungen:** Quervergleiche mit anderen Gemeinden (Unfall-, Verkehrs- und Pendlerstatistik)
- **Verkehrsmodellierung:** Überprüfung der verkehrlich-energetischen Wirkungen

Die Beurteilung von FuVeMo erfolgte anhand von 16 Evaluationskriterien. Die Evaluation konzentrierte sich auf die Gesamtwirkungen des Programms, das heisst die einzelnen Teilprojekte wurden nicht systematisch über alle Evaluationskriterien hinweg untersucht.

WELCHE PRODUKTE WAREN ERFOLGREICH?

Die beiden Phasen haben unterschiedliche Projektleistungen hervorgebracht:

PHASE 1 (1996 - 2001)

- Die **Begegnungszone** war und ist das prägende Element von FuVeMo. Nach anfänglichen Bedenken ist heute die Akzeptanz sehr gross. Dank vorwiegend gestalterischer Massnahmen hat die Begegnungszone finanziell genügend Spielraum für andere FuVeMo-Aktivitäten belassen. Sie erzielte gesamtschweizerische Ausstrahlung und fand Nachahmung in anderen Städten (Multiplikatoreffekt).
- Die Dienstleistungen rund um die **Velostation, inklusive Hauslieferdienst** sind weitere Aushängeschilder. Diese Angebote werden zwar unabhängig von FuVeMo betrieben und finanziert, doch FuVeMo hat insbesondere in der Startphase substanziell zum Erfolg beigetragen. Die stetig zunehmende Nachfrage bestätigt diesen Erfolg (z. B. 1998 rund 4000 Hauslieferungen, 2001 knapp 7000 und 2005 rund 22'000).
- Von den übrigen Teilprojekten seien insbesondere die umfangreichen Untersuchungen zur Verkehrssicherheit erwähnt. Diese Untersuchungen bieten gute Grundlagen für die bisherige und die zukünftige Verkehrsplanung. Die in den Berichten formulierten Verbesserungsvorschläge konnten jedoch erst teilweise umgesetzt werden.

„Die Begegnungszone wird insbesondere als innovative Alternative zu verkehrsfreien Städten heute sehr positiv wahrgenommen.“

Zitat aus den Einzelinterviews

PHASE 2 (2002 - 2006)

Die zweite Projektphase hatte ein schweres Erbe anzutreten, nämlich an die Erfolge der Phase 1 anzuknüpfen. Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen, ist dies nur teilweise gelungen. Ein Hauptziel der Phase 2 war die Festigung der Wirkungen aus Phase 1; positiv fallen dabei insbesondere auf:

- Einzelne Anstrengungen zur verstärkten Kommunikation von FuVeMo waren erfolgreich. So wird der halbjährliche Newsletter „fussnote“ immerhin von rund einem Viertel der Burgdorfer Bevölkerung mindestens ab und zu gelesen, was in der heutigen Informationsflut nicht selbstverständlich ist. Und mit den jährlichen (europaweit stattfindenden) Aktionstagen „In die Stadt - ohne mein Auto“ konnte vor allem die Medienpräsenz ausgebaut werden.
- Das Projekt „Lebensraum Quartier“ scheint in der Endphase von FuVeMo - nach einer zwischenzeitlichen Durststrecke - ein Erfolg versprechender Ansatz zu sein. In typisch unkonventioneller FuVeMo-Manier sollen in diesem Projekt wiederum neue Formen der Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer ausprobiert werden. Das bisher bekundete Interesse in den Quartieren stimmt zuversichtlich.

„Das Projekt ‚Lebensraum Quartier‘ könnte Abschiedsgeschenk von FuVeMo werden.“

Zitat aus den Einzelinterviews

In einem Pilotversuch wie FuVeMo gibt es selbstverständlich auch nur teilweise realisierte oder gescheiterte Projekte. Beispiele dafür sind die Lösungsvorschläge für die Verbindung zwischen Bahnhofquartier und Oberstadt, das Projekt „Mobility im Quartier“ oder „mobilo“. Die Gründe des Scheiterns sind von Projekt zu Projekt verschieden, sie liegen jedoch hauptsächlich entweder in der fehlenden politischen Unterstützung oder im mangelnden Bedürfnis. Der Kostenanteil der gescheiterten Projekte ist insgesamt aber klein. Zudem können die Programmverantwortlichen aus solchen Projekten Lehren für zukünftige Vorhaben ziehen, und dies wiederum entspricht der Zielsetzung eines Pilotversuchs.

WELCHE WIRKUNGEN WURDEN ERZIELT?

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick der Ergebnisse entlang den Wirkungskriterien. Diese Ergebnisse werden im nachfolgenden Text detailliert erläutert und kommentiert.

TABELLE 1

Zusammenfassende qualitative Beurteilung der Evaluationskriterien im Bereich Wirkungen.

Legende:

- ungenügend/ungünstig
- genügend/gering
- gut
- sehr gut

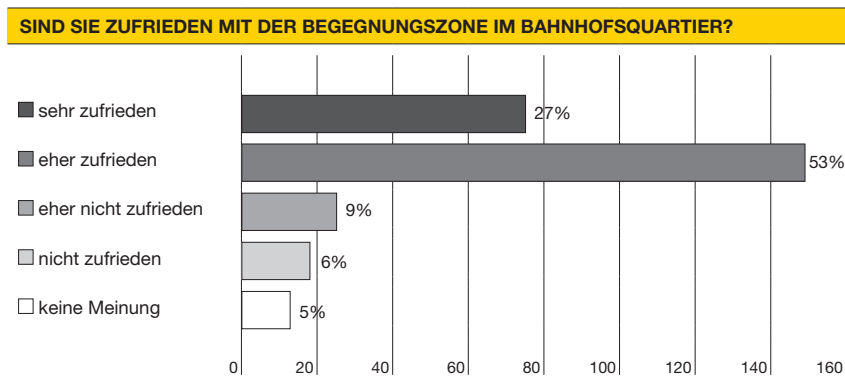
WAHRNEHMUNG UND WIRKUNGEN		
Kriterium	Hauptaussagen	Beurteilung
Akzeptanz und Wahrnehmung	› sehr hohe Akzeptanz der zwei Aushängeschilder von Phase 1 (Begegnungszone, Hauslieferdienst/Velostation)	••••
	› lückenhafte Wahrnehmung des Gesamtprogramms sowie der Teilprojekte in Phase 2	••
Positive Wirkungen in Burgdorf	› Attraktivierung des Bahnhofquartiers und Verbesserung der Verkehrssicherheit, Beitrag an allgemeines Stadtmarketing	•••
Multiplikatorwirkungen	› hohe und anhaltende Besuchsaktivitäten von Delegationen aus dem In- und Ausland › viele realisierte oder geplante Umsetzungen vergleichbarer Projekte in Schweizer Gemeinden	••••
Verkehrlich-energetische Wirkungen	› max. 1% des innerstädtischen Verkehrs verlagerte sich nachweisbar vom motorisierten Individual- auf den Langsamverkehr; bis max. 1-3% summarische Wirkungen sind realistisch, aber nicht nachweisbar	••
Wirtschaftliche Gesamtwirkung	› hohe Akzeptanz beim Gewerbe, aber kaum nachweisbare wirtschaftliche Impulse auf Beschäftigung und Investitionstätigkeit	••

WAHRNEHMUNG UND AKZEPTANZ

Die Bevölkerung von Burgdorf ist mit der Begegnungszone insgesamt zufrieden. Dies bestätigen sowohl die Befragung (Figur 1) als auch die Interviews. Auch die Angebote rund um die Velostation werden rege benutzt und positiv wahrgenommen. Deutlich weniger klar wahrgenommen werden hingegen die Aktivitäten der Phase 2. In der Bevölkerungsbefragung wird keine Einzelmassnahme von Phase 2 von mehr als 10 Personen erwähnt.

FIGUR 1

Eigene Erhebung, Basis: 277 Personen



In Bezug auf die Gesamtwahrnehmung zeigt die Befragung ein durchzogenes Bild. 57% kennen die Fussgänger- und Velomodellstadt „eher“ oder „sehr schlecht“ und nur 43% kennen sie „eher“ oder „sehr gut“. Der Hauptgrund für die oberflächlichen Kenntnisse von FuVeMo ist vermutlich die relativ geringe Wahrnehmung der einzelnen Aktivitäten ausserhalb der Begegnungszone.

POSITIVE WIRKUNGEN IN BURGDORF

Die Evaluation hat gezeigt, dass die induzierten Wirkungen von FuVeMo insgesamt bedeutsamer sind als die auf effektiven Verhaltensänderungen basierenden verkehrlich-energetischen. Wir unterscheiden folgende Wirkungen:

- **Attraktivität des Bahnhofquartiers:** Das Einkaufen ist im Perimeter der Begegnungszone für die FussgängerInnen und VelofahrerInnen spürbar angenehmer geworden. Dank der Verkehrsberuhigung kann zudem der Aussenbereich vielseitiger genutzt werden (z. B. Cafés).
- **Verkehrssicherheit:** Obwohl detaillierte statistische Unfalldaten fehlen, lässt sich auf Basis der subjektiven Sicherheitswahrnehmung ein positives Fazit zur Verkehrssicherheit in der Begegnungszone ziehen. Wenn es Unfälle gibt, sind dies gemäss Stadtpolizei primär Bagatellunfälle. Die Fahrgeschwindigkeit der Autos konnte nachweislich reduziert werden. Trotzdem besteht weiterer Handlungs- bzw. Kontrollbedarf, die Einhaltung des Geschwindigkeitsregimes ist noch nicht vollständig erreicht.
- **Stadtmarketing:** FuVeMo hatte grosse Ausstrahlung auf andere Schweizer Städte (Multiplikatoreffekt). Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf war und ist schweizweit ein Thema. Inwieweit damit beispielsweise auch Wohnortentscheide verbunden sind, lässt sich nicht nachweisen. Der Einflussfaktor FuVeMo ist diesbezüglich als ein kleines Puzzlesteinchen unter vielen anderen zu verstehen.
- **Gesamtwirtschaft/Beschäftigung:** Beschäftigungswirksame Effekte von FuVeMo zu postulieren wäre vermessen. Selbst Wirkungen auf den Detailhandelsumsatz im Bahnhofquartier konnte man durch entsprechende Umfragen im Jahr 2001 nicht stichhaltig nachweisen. Im harten Standortwettbewerb (Stichwort IKEA-Einkaufsmeile) konnte FuVeMo mit der Begegnungszone allenfalls einen kleinen positiven Beitrag für Burgdorf leisten.

„Zumindest dürfte die Begegnungszone den Läden nicht geschadet haben.“

Zitat aus den Einzelinterviews

VERHALTENSÄNDERUNGEN

Rund 20% der befragten BurgdorferInnen gehen heute häufiger im Bahnhofquartier einkaufen als vor 5-10 Jahren. Und rund 35% geben an, heute vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo ins Bahnhofquartier zu gelangen (was in der Tendenz auch durch die Zählungen bestätigt wird). Dabei geben rund ein Drittel auf FuVeMo bezogene Gründe für die Mehrbenutzung des Langsamverkehrs an (Tabelle 2). In Bezug auf nachhaltigere Mobilität interessiert letztlich, wie viele dieser Langsamverkehrs-BenutzerInnen effektive UmsteigerInnen vom Auto bzw. Motorrad sind. Auf Basis entsprechender Zusatzfragen kann ein mutmasslicher Umsteigeeffekt wegen FuVeMo von rund 6% angenommen werden (Fahrten ins Bahnhofquartier).

TABELLE 2

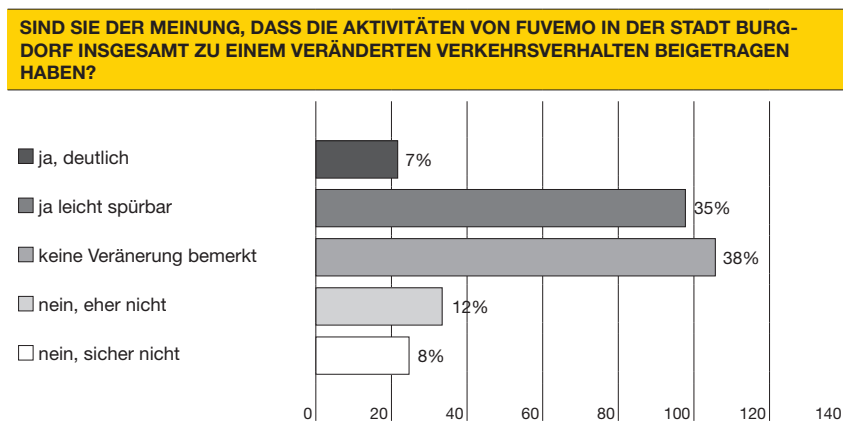
Eigene Erhebung, Basis: 92 Personen
(mit häufigeren Langsamverkehrsfahrten), Mehrfachnennungen möglich

AUF WELCHE URSACHEN FÜHREN SIE DIESE VERÄNDERUNG ZURÜCK (HÄUFIGERE FUSS- ODER VELOWEGE)?	
Ursache	Anzahl Nennungen
Nicht auf FuVeMo bezogene Gründe	
Aus gesundheitlichen Gründen oder altersbedingt	38
Veränderungen meines Wohn- und Arbeitsortes	44
Aus ökol. Gründen	33
Anderer Grund	14
Auf FuVeMo bezogene Gründe	
Velostation, Hauslieferdienst	17
Begegnungszone	17
Verbesserungen der Verkehrssicherheit (z.B. neue Signalisationen)	9
Aktionstage, Broschüren, Zeitungsberichte etc.	4
Förderung von Elektrowelos	2

Die Frage, ob FuVeMo auch zum gesamtstädtischen Verkehrsverhalten (im Sinne einer Verlagerung vom motorisierten zum Langsamverkehr) beigetragen hat, beantworten 42% der Befragten positiv, das sind rund 20% mehr bejahende als verneinende Antworten (Figur 2). Die InterviewpartnerInnen hingegen sind in diesem Punkt deutlich skeptischer.

FIGUR 2

Eigene Erhebung, Basis: 282 Personen



VERKEHRLICH-ENERGETISCHE WIRKUNGEN

Vor dem Hintergrund der dargestellten Verhaltensänderungen und weiterer Annahmen wurde in der Evaluation eine grobe Schätzung der verkehrlich-energetischen Wirkungen von FuVeMo vorgenommen. Es gilt zu unterscheiden zwischen:

- Wirkungen der Kernmassnahmen: Auf Erhebungen abgestützte Aussagen zu Umsteigeeffekten lassen sich nur für die Begegnungszone und den Hauslieferdienst machen. Wir schätzen, dass maximal 1% des gesamten innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs durch diese zwei Massnah-

men verlagert werden konnte; dem entsprechen rund 0.6 Mio. eingesparter Fahrzeugkilometer.

- Summarische Wirkungen: Die Verlagerungswirkungen auf den gesamtstädtischen motorisierten Individualverkehr (d. h. nicht nur bei Fahrten ins Bahnhofquartier) schätzen wir auf 1% bis maximal 3% (Tabelle 4); dem entsprechen maximal rund 2.3 Mio. Fahrzeugkilometer oder 7 Terajoule eingesparter Energie. Daraus wird ersichtlich, dass es zwar Hinweise für einen zusätzlich zu den Kernmassnahmen existierenden Effekt gibt, diese sich aber nicht erhärten lassen.
- Multiplikatorwirkung: Wir beurteilen die Wirkungen von FuVeMo deutlich stärker mit Blick auf die zahlreichen Nachahmungsprojekte in anderen Schweizer Städten. Diese Wirkungen können jedoch nicht quantifiziert werden. Die Gemeindebefragung auf Basis der Liste der Besucherdelegationen hat aber den positiven FuVeMo-Einfluss eindeutig bestätigt. Demzufolge haben 60% der antwortenden rund 30 Gemeinden ähnliche Projekte wie FuVeMo selber initiiert oder bereits umgesetzt. Mehrheitlich handelt es sich dabei um Begegnungszonen.

JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN BURGDORF [FZKM/JAHR; VERKEHRSMODELL]					
	1994	2006	94-06	2006 (ohne FuVeMo)	94-06 (max. FuVeMo-Effekt)
Binnenverkehr	21.7 Mio.	26.7 Mio.	+23%	28.1 Mio.	+5%
Quell-/Zielverkehr	26.3 Mio.	31.3 Mio.	+19%	32.2 Mio.	+3%
Durchgangsverkehr	9.1 Mio.	11.8 Mio.	+29%	11.8 Mio.	0%
Total	57.1 Mio.	69.8 Mio.	+24%	72.1 Mio.	+3%

TABELLE 3

Entwicklung der Verkehrsleistung (Mio. FzKm/Jahr) zwischen 1994 und 2006 (mit/ohne FuVeMo), differenziert nach Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr (Quelle: Verkehrsmodell-Hochrechnungen aus Zählungen Spitzen- und Zwischenzeiten; Emch+Berger 1995 und B+S 2006)

HAT SICH DER ANSATZ BEWÄHRT?

In der Evaluation wurden auch der Programmansatz, der Umsetzungsprozess, die Organisation sowie weitere Aspekte wie die Vernetzung mit anderen Mobilitätsprojekten untersucht (Tabelle 4), mit den folgenden Ergebnissen:

- Im Rahmen von FuVeMo konnte eine grosse Zahl neuer Ansätze zur Förderung des Langsamverkehrs umgesetzt werden. Hinzu kommen Ideen, die zwar nicht direkt realisiert, aber zukünftigen Programmen dienen können. Die Ausgewogenheit zwischen verschiedenen Massnahmengruppen beurteilen wir als gut. Die Begegnungszone hat zwar in der Phase 1 einen grossen Teil der finanziellen Mittel benötigt, insgesamt aber genügend Spielraum für weitere Aktivitäten belassen.
- Die Projektorganisation hat sich grundsätzlich bewährt. Die Trägerschaft war breit abgestützt. In der Geschäftsleitung (GL) konnten Entscheide in kleinem Kreis vorbereitet werden. Die Projektkommission (PK) hatte dank Globalbudget genügend Eigenkompetenz, dies erlaubte auch tragfähige Entscheidungsprozesse.

„FuVeMo hat sich immer an der Kunst des Machbaren orientiert.“

Zitat aus den Einzelinterviews

„Sehr wichtig und gleichzeitig faszinierend war die Koalition VCS-SVP/Gewerbe in der Phase 1.“

Zitat aus den Einzelinterviews

- Der Erfolg von FuVeMo in der Phase 1 ist zu einem grossen Teil auf das Engagement sehr initiativer Einzelpersonen und das Übertragen ihrer positiven Energie auf die übrigen Beteiligten zurückzuführen. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Interessengruppen war sehr gut; es haben sich unkonventionelle Koalitionen zwischen eher autofreundlich und autokritisch eingestellten Gruppen gebildet. Dieser Umstand war in der Anfangsphase das Markenzeichen von FuVeMo.
- In der Phase 2 ist eine abnehmende Prozessdynamik festzustellen. Die Zeit zwischen den beiden Projektphasen war geprägt durch verschiedene Abgänge sowohl in der Projektleitung, im Präsidium als auch bei den PK-Mitgliedern. Das Vakuum konnte auch nicht durch die verstärkte externe Begleitung restlos kompensiert werden. Insbesondere einzelne Gewerbe- und IndustrievertreterInnen standen in der Phase 2 nicht mehr vollständig hinter gewissen Teilen des Programms. Das Engagement der VertreterInnen der nationalen Verkehrsverbände liess ebenfalls nach.
- Die Vernetzung von FuVeMo mit anderen Programmen und Institutionen ist mehrfach:
 - Auf nationaler Ebene ist FuVeMo über andere Programme im Verkehrs- und Energiebereich gut vernetzt gewesen. Seitens des Bundes blieb das Bundesamt für Energie (BFE) das einzig stark involvierte Amt. Das BFE war in der Projektkommission durch EnergieSchweiz für Gemeinden vertreten. FuVeMo ist jedoch letztlich weniger ein Energie- als vielmehr ein Langsamverkehrs-Förderungsprojekt. Umso kritischer zu vermerken ist, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als verantwortliche Stelle für den Strassenverkehr sich so wenig engagiert hat. Der Kanton Bern war vor allem in der Phase 1 aktiv vertreten, danach liess das Engagement nach.
 - Auf regionaler Ebene ist FuVeMo wenig vernetzt. Das Programm blieb auch in der Wahrnehmung der Nachbargemeinden auf die Stadt Burgdorf konzentriert.
 - Auf lokaler Ebene hingegen ist FuVeMo recht gut vernetzt. Es konnten verschiedene Synergien mit anderen Aktivitäten im Mobilitätsbereich erzielt werden. Innerhalb der Verwaltung bestanden zwar projektbezogene Kontakte (v. a. mit der Sozial- und Bildungsdirektion, dem Stadtmarketing und der Stadtpolizei), insgesamt blieb FuVeMo aber ein auf die Baudirektion konzentriertes Programm.

STRATEGIE / KONZEPT, UMSETZUNG		
Kriterium	Hauptaussagen	Beurteilung
Ziel-Massnahmen-Übereinstimmung	› gute Übereinstimmung in Phase 1	••••
	› gewisse Verzettelung in Phase 2	••
Massnahmen-spektrum	› guter Mix von Velo- und Fussgängermaßnahmen › guter Mix von Grundlagenarbeiten, Infrastrukturen, Dienstleistungen und Information	••••
Ausgewogenheit Ressourceneinsatz	› deutliche aber nicht übertriebene Mittelbindung durch Schwerpunkt Begegnungszone › nachvollziehbare Abgrenzung zwischen Modellhaftigkeit (FuVeMo-Mittel) und weitergehenden infrastrukturellen Bedürfnissen (übergeordnete Verkehrsplanung) › beachtlicher Anteil Eigenleistungen im Vergleich zu Finanzmitteln (in Phase 2 etwas reduzierter)	•••
Effizienz der Strukturen und Abläufe	› einfache und effiziente Strukturen und Aufgabenteilung (Geschäftsleitung, Projektkommission) › effizienter Einbezug der Politik durch Konzentration auf Exekutive (Gemeinderat) › deutliche Verflachung des Engagements initiativer Einzelpersonen in Phase 2	•••
Synergien, Vernetzung	› nationale Ebene: sehr gute Vernetzung auf Projektebene, unterschiedlich aktiver Einbezug der Bundesämter	•••
	› lokale Ebene: gute Vernetzung im Mobilitätsbereich (u.a. Abstimmung zwischen eigenen und mitfinanzierten Projekten), guter Einbezug des Gewerbes (zumindest in Phase 1); Optimierungspotenzial bereichsübergreifend innerhalb Verwaltung	•••
	› regionale Ebene: geringe Vernetzung, aber auch nur bedingtes Programmziel	•
Projekt-Leistungen	› vernünftiges Verhältnis zwischen realisierten und nicht oder teilweise realisierten Teilprojekten › verschiedenartige und gut wahrnehmbare Leistungen in Phase 1	••••
	› einzelne Teilprojekte in Phase 2 mit geringer Ausstrahlung oder noch nicht zustande gekommen	••
Innovationsgehalt	› Pionierarbeit in Phase 1 mit nationaler Ausstrahlung (Grundlage für angepasste Signalisationsverordnung) › gute Verknüpfung mit Sozialprogrammen	••••
	› modellhafte Massnahmen auch in Phase 2 vorhanden, teilweise aber bereits andernorts realisiert; CARLOS als echte Innovation mit nationaler Ausstrahlung, aber nur indirekter Bezug zu FuVeMo	•••

TABELLE 4

Zusammenfassende qualitative Beurteilung der Evaluationskriterien im Bereich Konzept, Umsetzung

Legende:

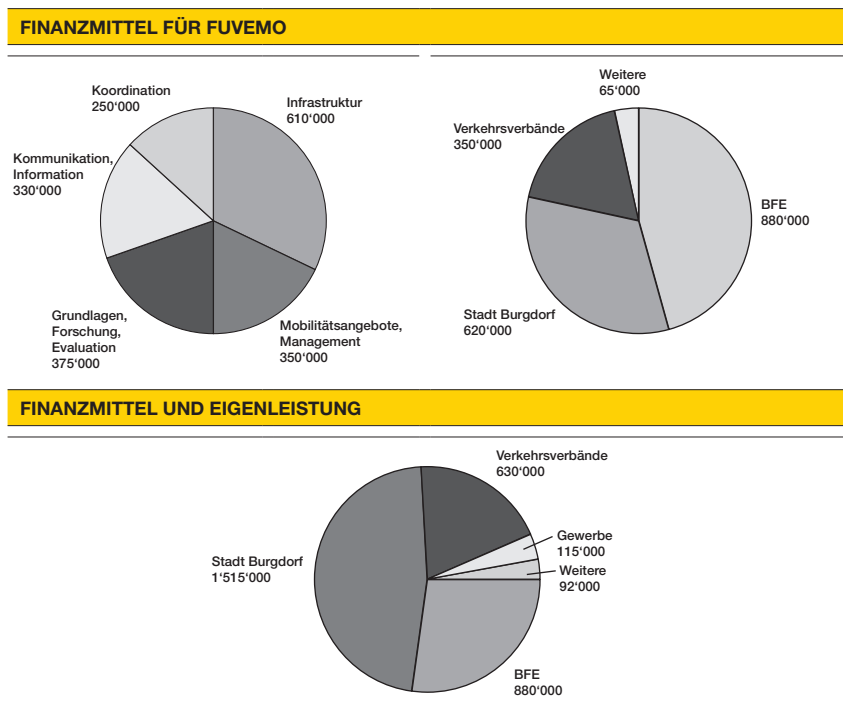
- ungenügend/ungünstig
- genügend/gering
- gut
- sehr gut

WAS HAT FuVeMo GEKOSTET?

Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf hat bis Ende 2006 rund 1.9 Mio. Franken Finanzmittel benötigt. Die nachfolgende Grafik zeigt die Aufteilung der Mittel nach Mittelverwendung (Projektgruppen) und Mittelherkunft (Geldgebern). Die Aufteilung nach Projektgruppen ist als Grössenordnung zu verstehen, weil die einzelnen Ausgabeposten nicht immer eindeutig der einen oder anderen Kategorie zugeordnet werden können.

FIGUR 3

Finanzmittel FuVeMo nach Mittelverwendung und Mittelherkunft sowie (unten) Finanzmittel und Eigenleistungen total nach Mittelherkunft (Quellen: 1996-2001 FuVeMo-Schlussbericht Phase 1; 2002-2006 Baudirektion; 2006 teilw. geschätzte Werte)



Von den insgesamt 1.9 Mio. Franken entfallen rund 850'000 Franken auf die Phase 1 und 1'050'000 Franken auf Phase 2. Dabei fand eine Verschiebung statt von den Infrastrukturausgaben (v. a. Begegnungszone in Phase 1) hin zu Ausgaben für Massnahmen in den Bereichen Mobilitätsangebote/-management, Grundlagen/Forschung (inkl. Programm-Evaluationen) sowie Kommunikation/Information. Diese Kostenverschiebung zeigt den geänderten Massnahmenmix in der Phase 2 auf Basis des entsprechenden Leitbildes. Das BFE und die Stadt Burgdorf haben in der Phase 2 höhere finanzielle Beiträge geleistet, der VCS hingegen hat seinen Beitrag aus Phase 1 deutlich reduziert.

FuVeMo konnte zusätzlich auf namhafte Eigenleistungen, rund 1.3 Mio. Franken (geschätzte Arbeitsstunden), der direkt beteiligten Akteure zurückgreifen. Hier sind die Anteile in beiden Phasen ähnlich hoch. Über alle Mittel betrachtet, d. h. Finanzmittel und Eigenleistungen, hat die Stadt Burgdorf knapp die Hälfte der Leistungen erbracht.

FAZIT

SIND DIE ZIELE ERREICHT WORDEN?

Bei der Beurteilung der Zielerreichung ist zu unterscheiden zwischen dem formal vereinbarten Hauptziel (Vertrag zwischen FuVeMo und BFE) sowie den projektintern gesetzten quantitativen Zielen.

- Das **formale qualitative Programmziel**, „die Möglichkeiten und Grenzen des nicht motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzeigen“, ist erreicht worden. Der Massnahmenmix ist sehr breit. Der Langsamverkehr hat im Bahnhofquartier nachweislich zugenommen, auch wenn der Verlagerungseffekt schwierig nachzuweisen ist. FuVeMo enthält echte Innovationen, die im Sinne eines Katalysators auch nationale Ausstrahlung erlangen. Für einige (nicht realisierte) Ideen wurden zumindest erste Grundlagen bereitgestellt. Diese Erfolgsbilanz ist für die Phase 2 etwas zu relativieren. Bisher haben erst wenige Ansätze substanzielle Ausstrahlung erlangt. Auf Erfolge hoffen lässt das erst im Frühsommer 2006 gestartete Projekt „Lebensraum Quartier“.
- Die **informell gesetzten quantitativen Ziele** (10%-ige Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den Langsamverkehr, 10%-ige Senkung des Unfallrisikos) konnten nicht erreicht werden. Eine gewisse Verkehrsverlagerung geht zwar nachweislich von den drei Kernmassnahmen aus, ist aber im Vergleich zu den gesamten Verkehrsleistungen gering. Die Senkung des Unfallrisikos kann nicht abschliessend beurteilt werden. Die gemeldeten Unfallzahlen in der Stadt Burgdorf haben sich zwar deutlich reduziert (-30%), der Einfluss von FuVeMo ist jedoch nicht nachweisbar. Aus qualitativer Sicht hat sich die Situation zumindest im Bahnhofquartier dank FuVeMo spürbar verbessert, vor allem was die Schwere der Unfälle anbelangt („wenn, dann eher Bagatellunfälle“). Die Einhaltung des Geschwindigkeitsregimes ist aber nicht vollständig erreicht und ist weiterhin zu überwachen, möglicherweise sogar intensiver als bisher.

„Hinsichtlich nationaler Ausstrahlung ist FuVeMo eine Erfolgsgeschichte.“

Zitat aus den Einzelinterviews

WELCHE SIND DIE ERFOLGSFAKTOREN?

FuVeMo ist insgesamt ein sehr gutes Beispiel dafür, wie sich eine Gemeinde mittels Einleiten und Umsetzen von innovativen Ansätzen für eine nachhaltige Mobilität engagieren kann. FuVeMo zeigt aber auch, wie aufwändig ein solcher Prozess sein kann und wie schwierig es ist, den Schwung über eine längere Zeitdauer zu halten. Waren es zu Beginn des Programms übergeordnete Schwierigkeiten (v. a. die fehlende Rechtsgrundlage) so hemmten in Phase 2 eher lokale Widerstände bzw. Grabenkämpfe entlang der traditionellen verkehrspolitischen Linien weitere Projekterfolge. Trotz all dieser Schwierigkeiten bewiesen die Projektverantwortlichen aber Hartnäckigkeit und Durchhaltewillen. Insbesondere die Rolle der Baudirektion gilt es hier positiv zu würdigen. Wichtig für das Projekt und für die Stadt insgesamt war ein sichtbarer Erfolg, die relativ rasche Realisierung eines Blickfangs bzw. Identifikationspunkts; dies wurde erreicht mit der Begegnungszone. Diverse Gemeinden verfügen über gute Kon-

zepte, die aber in der ‚Schublade‘ landen, weil der Umsetzungsprozess zu wenig verbindlich gestaltet wurde.

Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten Erfolgs- und Misserfolgskriterien zusammen, betrachtet über die gesamte 10-jährige Programmdauer und unterteilt nach Projekten und Prozess.

TABELLE 5

ERFOLGS- UND MISSERFOLGSFAKTOREN	
Projekte	Prozess
Erfolgsfaktoren	
<ul style="list-style-type: none"> › Projektideen mit Win-Win-Charakter für Verkehr, Bevölkerung und Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> › breit abgestützte Projektorganisation und Finanzierung und effiziente Entscheidungsprozesse (ermöglicht durch Globalbudgets)
<ul style="list-style-type: none"> › Projektideen, die neu sind und nicht klassische Meinungsunterschiede provozieren 	<ul style="list-style-type: none"> › äusserst initiative Einzelpersonen im Dreieck Baudirektion-VCS-Gewerbe, v.a. zu Beginn des Projekts
<ul style="list-style-type: none"> › sichtbare Projekte mit hohem Identifikationsgehalt (v.a. Begegnungszone, Hauslieferdienst) 	<ul style="list-style-type: none"> › Durchhaltewille (insbesondere wegen geringer Rückendeckung des Bundes in Anfangsphase)
<ul style="list-style-type: none"> › für die Begegnungszone: örtliche Verhältnisse (Abgrenzbarkeit vom Durchgangsverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> › Bildung unkonventioneller Koalitionen zwischen traditionell autokritischen und weniger kritischen Kreisen
<ul style="list-style-type: none"> › gute Informations- und Kommunikationspolitik › aktive Information nach aussen; Gemeinde-delegationen; ERFA-Veranstaltungen mit Energiestädten 	<ul style="list-style-type: none"> › guter Einbezug des Gewerbes bzw. des Detailhandels
<ul style="list-style-type: none"> › Kompromissbereitschaft bez. Parkraum-politik (kein Abbau) 	<ul style="list-style-type: none"> › Legitimation durch, aber keine Ausrichtung auf die Politik (Gemeinderatsvertreter in Projektkommission, Globalbudgets durch Stadtparlament)
	<ul style="list-style-type: none"> › gewisser Pioniergeist in Burgdorfer Bevölkerung
Misserfolgskriterien	
<ul style="list-style-type: none"> › Unklarheit über die Ziele und die inhaltlichen Schwerpunkte in Phase 2 (Verzettelung des Massnahmenmix) 	<ul style="list-style-type: none"> › abnehmendes Engagement initiativer Schlüsselakteure (aus Geschäftsleitung und Projektkommission) › Bruch der Kontinuität durch personelle Wechsel
<ul style="list-style-type: none"> › Scheitern von Einzelprojekten mit hoher Medienpräsenz (v.a. Velohochstrasse, indirekt auch CARLOS) 	<ul style="list-style-type: none"> › Wiedererwachen traditioneller politischer Grabenkämpfe und in der Folge vermehrte Grundsatzdebatten (anstelle kreativer und sachlicher Diskussionen über Einzelprojekte)
<ul style="list-style-type: none"> › Lückenhafte Begleitforschung, vor allem bezüglich Nachweis verändertes Verkehrsverhalten 	<ul style="list-style-type: none"> › fehlende politische (Stadt) und staatliche (Bund, Kanton) Unterstützung in Übergangsphase
	<ul style="list-style-type: none"> › aufkommende Innovationsmüdigkeit

„Motto vieler Burgdorfer:
 Das isch woahrschijnlijk ä
 Seich, aber versüächäts mir
 doch wenigschdens.“
 Zitat aus den Einzelinterviews

SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR BURGDORF

Rückblickend war das 10-jährige Programm „Fussgänger- und Velomodellstadt“ erfolgreich und erreichte gesamtschweizerisch grosse Ausstrahlung. Allerdings soll an dieser Stelle auch erwähnt werden, dass sich der Innovationswille auf den Langsamverkehr beschränkt hat. Aus Sicht des Pilotprogramms war dies sicher richtig. Aus verkehrsplanerischer Optik muss jedoch festgehalten werden, dass Burgdorf beispielsweise bei der Umsetzung von Tempo 30, innovativen Ansätzen zur Parkplatzbewirtschaftung oder beim regional abgestimmten Management von publikumsintensiven Anlagen (Stichwort IKEA-Meile) im schweizerischen Städtevergleich nicht herausragt. Aufgrund der Evaluation lässt sich für die Zukunft folgern, dass in Burgdorf nicht mehr alleine neue Ansätze im Vordergrund stehen dürfen, sondern vielmehr erfolgreiche Ansätze breit umgesetzt werden sollen. Dies betrifft sowohl die Förderung des Langsamverkehrs im engeren Sinne als auch die Einbettung in eine nachhaltige Gesamtmobilität. Dazu gehören:

- **Umsetzung erfolgreicher FuVeMo-Produkte verstärken:** Die Phase 2 hat die Gefahren einer zu starken Verzettelung der Massnahmen aufgezeigt. Ein zukünftiges „Mobilitätsprogramm“ sollte sich auf die Stärken von FuVeMo wie den Koexistenzansatz oder erfolgreiche Mobilitätsangebote konzentrieren. Dazu gehört namentlich auch das im Frühsommer 2006 gestartete Projekt „Lebensraum Quartier“.
- **Verkehrs- und Mobilitätsstrategie verfolgen:** Zusätzlich zur klassischen Verkehrsplanung ist eine Mobilitätsplanung zu etablieren. Das heisst, das Verkehrssystem ist als Gesamtheit zu betrachten und nicht nur aus Sicht eines einzelnen Verkehrsmittels. Es geht um bessere Kombinationsmöglichkeiten von motorisiertem, öffentlichem und Langsamverkehr. Neben neuen Angeboten sind diesbezüglich vor allem die Kommunikationsanstrengungen auszubauen. Die Kompetenzen und Prozesse in der Verwaltung sind entsprechend zu prüfen.
- **Langsamverkehrsnetz optimieren und erweitern:** Wohl am auffälligsten für BesucherInnen in Burgdorf ist die Tatsache, dass sie im Bahnhofsbereich zwar auf ein fussgängerfreundliches Verkehrsregime treffen, beim Verlassen dieses Bereichs aber sehr schnell der Eindruck einer bestenfalls durchschnittlichen velo- und fussgängerfreundlichen Verkehrsinfrastruktur entsteht. Der Handlungsbedarf zur Optimierung des Langsamverkehrsnetzes ist erkannt und im Verkehrsrichtplanentwurf Burgdorf (Februar 2005) mit den Massnahmenblättern 5.1-5.4 auch festgehalten (namentlich in Bezug auf „direktere Verbindungen von den Aussenquartieren in die Innenstadt“).
- **Integration in die regionale Gesamtverkehrsplanung:** Die Wirkungsanalysen haben gezeigt, dass Verbesserungen im Langsamverkehr zwar eine notwendige, aber noch keine hinreichende Massnahme für eine substanzielle Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Langsamverkehr sind. Mit einer Beruhigung des Durchgangsverkehrs, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und einem innovativen Umgang mit publikums-

intensiven Einrichtungen sind weitere wichtige Elemente im Rahmen der Agglomerationsprogramme aufgezeigt. Eine entsprechende zentrale Herausforderung in der Zukunft ist die regionale Vernetzung der FuVeMo-Projekte mit den übergeordneten Massnahmen.

- **Wirkungen laufend kommunizieren:** Eine erfolgreiche Massnahme der Phase 2 waren die verstärkten Kommunikationsanstrengungen. Diese sollten auch bei zukünftigen Aktivitäten beibehalten werden. Bei der Wahl der Kommunikationsform ist grosser Wert auf den Erkennungseffekt zu legen. Beispielsweise könnte die Rolle der ‚fussnote‘ als Informationsforum gestärkt werden.
- **weiterhin Zusammenarbeit pflegen:** Ein entscheidender Erfolgsfaktor von FuVeMo war die Integration von innovativen Persönlichkeiten aus dem Gewerbe und anderen Akteurenguppen. Solche Formen der Zusammenarbeit sollten auch bei zukünftigen Projekten immer wieder gesucht werden.

3.2 FuVeMo AUS SICHT DER STADT BURGDORF - FAZIT UND AUSBLICK

Welche Schlüsse zieht die Stadt Burgdorf aus der Modellstadterfahrung?

Die FuVeMo hat gezeigt, dass Innovation auch im Bereich der „sanften Mobilität“ möglich und nötig ist. Die Gelegenheit, neuartige Ansätze und pionierhafte Ideen versuchsweise und unbürokratisch umzusetzen, muss auch in Zukunft vorhanden sein.

Auch der „Modellstadt“ Burgdorf haben die 10 Jahre Versuchslabor viel gebracht. Einerseits bewirkten die grosse Publizität und die vielen Besucherdelegationen spannende Gespräche und einen regen Erfahrungsaustausch, andererseits führte die Diskussion rund um das Thema Mobilität zu einem neuen Verkehrsbewusstsein und damit zu einem veränderten Verkehrsverhalten. Wir sind überzeugt, dass die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr (Stichwort Koexistenz) in den 10 Jahren FuVeMo zugenommen hat. Die Diskussion um Mobilitätsfragen brachte aber auch die Erkenntnis, dass die komplexen aktuellen Verkehrsprobleme nicht allein mit der Förderung einer einzelnen Mobilitätsform gelöst werden können. Es braucht für zukünftiges Handeln gesamtheitliche, verkehrsträgerübergreifende Überlegungen.

Die Erfahrungen haben aber auch die Grenzen eines einzigen Versuchslabors gezeigt. Nicht nur lasten die allgemeinen, administrativen Aufgaben auf einem einzigen Partner, auch hat der Standort nicht immer die „richtige“ Grösse für ein bestimmtes Vorhaben, das heisst, mangels entsprechender Nachfrage oder Platz können nicht alle Ideen ausprobiert werden. Zudem nimmt bei einem so lange dauernden Pilotprojekt die Gefahr von Innovationsmüdigkeit zu; dies wurde in Burgdorf während der zweiten Phase spürbar.

Als einzige Modellstadt stand Burgdorf von Anfang an unter Innovationsdruck, vermehrt noch nach dem „grossen Wurf“ der Flanierzone; doch Kreativität lässt sich nicht einfach bestellen und die Messlatte war sehr hoch angesetzt.

Aufgrund der von Gemeinde zu Gemeinde sehr unterschiedlichen Datengrundlagen fehlten für Begleituntersuchungen bzw. Projektevaluationen weit gehend Vergleichsmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang wären Referenzgemeinden, mit welchen das Vorgehen abgesprochen gewesen wäre, sehr dienlich gewesen. Es wurde uns auch bewusst, wie wichtig es bei Pilotprojekten ist, die Begleituntersuchung bereits vor der eigentlichen Durchführung zu beginnen, um die Wirkung von Massnahmen erhärtet nachweisen zu können.

Aus diesen Gründen sowie wegen der Verschiebung der inhaltlichen Schwerpunkte innerhalb des Bundesamts für Energie wird die Fussgänger- und Velomodellstadt keine dritte Phase erleben.

Die Stadt Burgdorf aber wird sich dafür einsetzen, dass sich kleine und mittel-grosse Städte vermehrt vernetzen, um voneinander zu profitieren und Synergiepotenzial zu erschliessen. Ein solches Städtenetz interessierter und aktiver Gemeinden könnte einen Pool von Versuchsstätten für pilotartige Modellvorhaben bilden. Aus den Erfahrungen mit der FuVeMo lassen sich viele Lehren ziehen, wie solche Modellvorhaben in Zukunft angegangen, umgesetzt und evaluiert werden müssten. Vorausgesetzt, das Interesse ist in anderen Gemeinden vorhanden, wird sich Burgdorf auf jeden Fall an einer solchen Vernetzung beteiligen.

Schliesslich hat der FuVeMo-Geist bereits in den vergangenen zehn Jahren die Aktivitäten der Gemeinde beeinflusst, und er wird es weiterhin tun. Die Kultur der Lösungssuche unter Einbezug der Betroffenen und über die dogmatischen Grenzen hinweg hat sich etabliert und bewährt. Im Rahmen einer noch zu erarbeitenden Gesamtmobilitätsstrategie für die Emmestadt und die Region wird der Langsamverkehr eine besondere Rolle einnehmen, denn gemäss der Kordonzählung 2006 erfolgen ca. 40% aller Fahrten auf Kurzdistanzen; das Umsteigepotenzial im Burgdorfer motorisierten Binnenverkehr ist also noch beträchtlich.

WEITERE INFORMATIONEN

Ausführlichere Informationen zum FuVeMo-Programm sowie zu den einzelnen Projekten sind auf Internet www.modelcity.ch abrufbar und können heruntergeladen werden.

KONTAKTADRESSE:

Baudirektion Burgdorf
Stadtentwicklung
Lyssachstrasse 92
Postfach
3401 Burgdorf

Tel: 034 429 42 11

Fax: 034 422 93 58

HOME PAGES DER TRÄGERORGANISATIONEN VON FuVeMo:

Bundesamt für Energie: www.bfe.admin.ch und
EnergieSchweiz für Gemeinden:
www.energieschweiz.ch und www.energiestadt.ch
Stadt Burgdorf: www.burgdorf.ch
Verkehrs-Cub der Schweiz: www.vcs-ate.ch
Touring Club der Schweiz: www.tcs.ch
IG Velo Schweiz: www.igvelo.ch
Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch
Handwerker- und Gewerbeverein Burgdorf: www.hgv-burgdorf.ch
Handels- und Industrieverein HIV: www.hiv-bern.ch
Kanton Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion: www.bve.be.ch

WEITERE (PROJEKTBEZOGENE) HOMEPAGES:

Velostation Burgdorf: www.wir-bringens.ch
www.begegnungszonen.ch

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

Baudirektion Burgdorf

KONZEPT:

Baudirektion Burgdorf und co.dex production ltd. Biel

TEXTE:

Aline Renard und Heidi Eggenschwiler,
Baudirektion Burgdorf

Kurzfassung Gesamtevaluation:

Roman Frick, Markus Maibach und Judith Trageser (INFRAS,
Bern und Zürich) Guido Rindsfuser (Emch+Berger, Bern)

REDAKTION:

diem.text, Biel/Bienne

SCHLUSSREDAKTION:

Aline Renard, Baudirektion Burgdorf

GRAFISCHE GESTALTUNG:

co.dex production ltd., Biel/Bienne

DRUCK:

Ediprim AG, Biel/Bienne

AUFLAGE:

1'000 Ex.

BEZUGSQUELLE:

Baudirektion Burgdorf
Lyssachstrasse 92
Postfach
3401 Burgdorf

baudirektion@burgdorf.ch