



FuVeMo

Fussgänger- und
Velomodellstadt Burgdorf

c/o: Baudirektion
Lyssachstrasse 92
Postfach
3401 Burgdorf
Telefon 034 429 42 11
Telefax 034 422 93 58
Internet www.modelcity.ch

Aline Renard

Direktwahl 034 429 42 31
e-Mail aline.renard@burgdorf.ch

Baudirektion

Fussgänger- und Velomodellstadt

Burgdorf, 22. Februar 2007 eg

Abschluss des Pilotprojekts „Fussgänger- und Velomodellstadt“ (FuVeMo) in der Stadt Burgdorf

Medienmitteilung

Zehn Jahre lang wurden in Burgdorf im Rahmen des Pilotprojekts „Fussgänger- und Velomodellstadt“ (FuVeMo) unkonventionelle, nicht bauliche Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs umfassend entwickelt und versuchsweise umgesetzt. Mit der Veröffentlichung des Abschlussberichts (vgl. Beilage) wird das zehnjährige Projekt offiziell abgeschlossen.

Der 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. Ein wichtiger Bestandteil des Abschlussberichts bildet die Kurzfassung der 2006 durchgeführten umfassenden Gesamtevaluation des FuVeMo-Projekts. Dabei wurden bisherige Studien, Interviews mit Vertretern der an der FuVeMo beteiligten Kreise, eigene Befragungen (Burgdorfs Bevölkerung und Schweizer Gemeinden) sowie statistische Daten ausgewertet.

Es können folgende Schlüsse aus der 10-jährigen Arbeit der FuVeMo gezogen werden:

Erfolgreiche Produkte

Während der zehn Projektjahre wurden zahlreiche Ideen und Ansätze entwickelt, die meisten erfolgreich umgesetzt, einige wurden sogar zu richtigen Erfolgsgeschichten. Andere hingegen scheiterten bzw. konnten nicht weiterverfolgt werden.

Weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt sind die Begegnungszone (ursprünglich Flanierzone genannt) sowie der Hauslieferdienst per Elektroveo der Velostation Burgdorf. Beide Ansätze haben in der ganzen Schweiz Nachahmung gefunden.

Das im Frühsommer 2006 lancierte Projekt „Lebensraum Quartier“ scheint ein Erfolg versprechender Ansatz zu sein. In typisch unkonventioneller FuVeMo-Manier sollen in diesem Projekt wiederum neue Formen der Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmender ausprobiert werden.

Erzielte Wirkungen

Die Evaluation zeigt, dass mit dem FuVeMo-Projekt durchaus positive Wirkungen erzielt wurden. Die wichtigsten Wirkungen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Für Detailinformationen verweisen wir auf den Schlussbericht.

WAHRNEHMUNG UND WIRKUNGEN		
KRITERIUM	HAUPTAUSSAGEN	BEURTEILUNG
Akzeptanz und Wahrnehmung	<ul style="list-style-type: none"> › sehr hohe Akzeptanz der zwei Aushängeschilder von Phase 1 (Begegnungszone, Hauslieferdienst/Velostation). › lückenhafte Wahrnehmung des Gesamtprogramms sowie der Teilprojekte in Phase 2 	<p>••••</p> <p>••</p>
Positive Wirkungen in Burgdorf	› Attraktivierung des Bahnhofquartiers und Verbesserung der Verkehrssicherheit, Beitrag an allgemeines Stadtmarketing	•••
Multiplikatorwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> › hohe und anhaltende Besuchsaktivitäten von Delegationen aus dem In- und Ausland › viele realisierte oder geplante Umsetzungsbeispiele 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.	••

Zusammenfassende qualitative Beurteilung der Evaluationskriterien im Bereich Wirkungen.

Legende: • ungenügend/ungünstig; •• genügend/gering; ••• gut; •••• sehr gut.

Kosten der FuVeMo

Das Pilotprojekt „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“ hat bis Ende 2006 rund 1.9 Mio Franken gekostet. Die Hauptgeldgeber waren das Bundesamt für Energie, die Stadt Burgdorf und in der ersten Phase der VCS. Namhafte Eigenleistungen in der Höhe von insgesamt rund 1.3 Mio. Franken wurden durch die Projektpartner erbracht, davon rund zwei Drittel durch die Stadt Burgdorf.

Fazit der Evaluatoren

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. FuVeMo enthält echte Innovationen, die im Sinne eines Katalysators schweizweite Ausstrahlung erlangen.

Die informell gesetzten quantitativen Ziele (10%-ige Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den Langsamverkehr, 10%-ige Senkung des Unfallrisikos) konnten nicht erreicht werden. Der Langsamverkehr hat im Bahnhofquartier nachweislich zugenommen, auch wenn der Verlagerungseffekt schwierig nachzuweisen ist und im Vergleich zur Gesamtverkehrsleistung gering ausfällt. Die Senkung des Unfallrisikos kann nicht abschliessend beurteilt werden. Aus qualitativer Sicht hat sich die Situation zumindest im Bahnhofquartier dank FuVeMo spürbar verbessert, vor allem was die Schwere der Unfälle anbelangt.

In Bezug auf Programmansatz, Umsetzungsprozess und Organisation werden folgende Hauptaussagen hervorgehoben:

- Die Ausgewogenheit zwischen verschiedenen Massnahmengruppen (Grundlagenarbeiten, Information, Infrastrukturen, Dienstleistungen) wird als gut beurteilt.
- Die Projektorganisation mit einfachen und effizienten Strukturen und Aufgabenteilung hat sich grundsätzlich bewährt, die Trägerschaft war breit abgestützt.
- Der Erfolg von FuVeMo in der Phase 1 ist zu einem grossen Teil auf das Engagement sehr initiativer Einzelpersonen und das Übertragen ihrer Energie auf die übrigen Beteiligten zurückzuführen. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Interessengruppen war sehr gut. In der Phase 2 war eine abnehmende Prozessdynamik festzustellen.

Die wichtigsten, nach Projekt und Prozess unterteilten Erfolgs- und Misserfolgskriterien sind:

PROJEKTE	PROZESS
ERFOLGSFAKTOREN	
› Projektideen mit Win-Win Charakter für Verkehr, Bevölkerung und Gewerbe	› Breit abgestützte Projektorganisation und Finanzierung und effiziente Entscheidungsprozesse (ermöglicht durch Globalbudgets)
› Projektideen, die neu sind und nicht klassische Meinungsunterschiede provozieren	› Äusserst initiative Einzelpersonen im Dreieck Bau- direktion - VC S- Gewerbe, vor allem zu Beginn des Projektes
› Sichtbare Projekte mit hohem Identifikationsgehalt (v.a. Begegnungszone, Hauslieferdienst)	› Durchhaltewillen (insbesondere weil geringe Rückendeckung des Bundes in Anfangsphase)
› Für die Begegnungszone: örtliche Verhältnisse (Abgrenzbarkeit vom Durchgangsverkehr)	› Bildung unkonventioneller Koalitionen zwischen traditionell autokritischen und weniger kritischen Kreisen
› Gute Informations- und Kommunikationspolitik › Aktive Information gegen aussen; Gemeindedellegationen; ERFA-Veranstaltungen mit Energiestädten	› Guter Einbezug des Gewerbes bzw. des Detailhandels
› Kompromissbereitschaft punkto Parkraumpolitik (kein Abbau)	› Legitimation durch, aber keine Ausrichtung auf die Politik (Gemeinderatsvertreter in Projektkommission, Globalbudgets durch Stadtparlament)
	› Gewisser Pioniergeist in Burgdorfer Bevölkerung
MISSERFOLGSFAKTOREN	
› Unklarheit über die Ziele und die inhaltlichen Schwerpunkte in Phase 2 (Verzettelung des Massnahmenmix)	› Abnehmendes Engagement initiativer Schlüsselakteure (aus Geschäftsleitung und Projektkommission). › Bruch der Kontinuität durch personelle Wechsel.
› Scheitern von Einzelprojekten mit hoher Medienpräsenz (v.a. Velohochstrasse, indirekt auch CARLOS)	› Wiedererwachen traditioneller politischer Grabenkämpfe und in der Folge vermehrte Grundsatzdebatten (anstelle kreativer und sachlicher Diskussionen über Einzelprojekte)
› Lückenhafte Begleitforschung, vor allem bezüglich Nachweis verändertes Verkehrsverhalten	› Fehlende politische (Stadt) und staatliche (Bund, Kanton) Unterstützung in Übergangsphase. › Aufkommende Innovationsmüdigkeit

Fazit der Stadt Burgdorf aus ihrer Erfahrung als Modellstadt

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

Die Diskussion rund um die Frage der Mobilität hat in Burgdorf zu einem neuen Verkehrsbewusstsein und damit zu einem veränderten Verkehrsverhalten geführt. Die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr (Koexistenz) hat in den letzten 10 Jahren zugenommen. 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. Für Burgdorf bedeutet dies, dass eine Gesamtmobilitätsstrategie für die Emmestadt und die Region erarbeitet werden soll, in welcher der Langsamverkehr eine besondere Rolle einnehmen wird, denn das Umsteigepotenzial im motorisierten Burgdorfer Binnenverkehr ist noch beträchtlich.

Die Erfahrungen haben aber auch die Grenzen eines einzigen Versuchslabors gezeigt. Namentlich hatte Burgdorf nicht immer die „richtige“ Grösse für ein bestimmtes Vorhaben. Zudem nimmt bei einem so lange dauernden Projekt die Gefahr der Innovationsmüdigkeit zu, was in der zweiten Phase spürbar wurde. Schliesslich stand Burgdorf als einzige Modellstadt unter Innovationsdruck, vermehrt noch nach dem grossen „Wurf“ der Flanierzone; doch Kreativität lässt sich nicht bestellen.

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

Viel mehr wird sich die Stadt Burgdorf dafür einsetzen, dass sich die Städte vermehrt vernetzen, um voneinander zu profitieren und Synergiepotenzial zu erschliessen.

Schliesslich hat der FuVeMo-Geist bereits in den vergangenen zehn Jahren die Aktivitäten der Gemeinde beeinflusst, und er wird es weiterhin. Die Kultur der Lösungssuche unter Einbezug der Betroffenen und über die dogmatischen Grenzen hinweg hat sich etabliert und bewährt.

Für Fragen, Bildmaterial oder zusätzliche Informationen wenden Sie sich bitte an:

Stadt Burgdorf
Baudirektion
Frau Aline Renard
Energiestadtverantwortliche /
Projektleiterin Verkehr und Umwelt
Lyssachstr. 92 / Postfach 1540
3400 Burgdorf

Tel. 034 429 42 31
Fax 034 422 93 58
E-Mail aline.renard@burgdorf.ch
www.modelcity.ch / www.burgdorf.ch