

Burgdorf hat heute 145 Nachahmer

Zehn Jahre lang war Burgdorf **Fussgänger- und Velomodellstadt** – gestern zog die Gemeinde Schlussbilanz

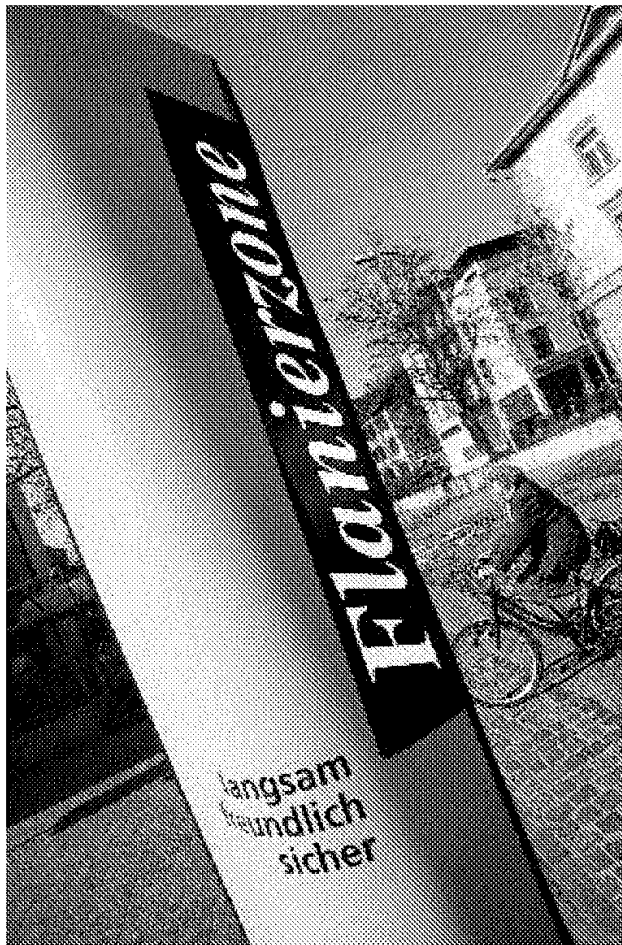
Vor zehn Jahren wollte Burgdorf die Koexistenz von motorisiertem Verkehr, Velofahren und Fussgängern fördern. Besonders mit einem Projekt – der Flanierzone – machte die Stadt von sich reden. Mittlerweile sind 145 Schweizer Städte Burgdorfs Beispiel gefolgt.

REGINA PARTYNGL

Wenn die Tempolimit bei 20 Stundenkilometern liegt, weit und breit kein Fussgängerstreifen zu sehen ist und die Fussgänger dennoch Vortritt haben, befindet man sich in einer Flanierzone – heute Begegnungszone genannt. Erstmals wurde eine solche 1996 in Burgdorfer Bahnhofquartier geschaffen. Sie war das erste und zugleich erfolgreichste von zahlreichen Projekten der «FuVeMo» – der Fussgänger- und Velomodellstadt. Zu dieser war Burgdorf 1995 im Rahmen eines Schweizer Energie-sparprogramms ausserkoren worden. Stand die Burgdorfer Bevölkerung der Flanierzone anfangs skeptisch gegenüber, so ist sie heute gemäss repräsentativen Umfragen zufrieden damit, sagte Projektleiterin Aline Renard an der gestrigen Medienkonferenz. «Die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer hat zugenommen. Dadurch ist das Bahnhofquartier attraktiver geworden», sagte Renard. So würden 20 Prozent der Burgdorfer häufiger im Bahnhofquartier einkaufen und 35 Prozent häufiger mit dem Velo unterwegs sein.

«Ein Verkaufsschlager»

Das informell gesetzte Ziel einer zehnprozentigen Umlagerung vom motorisierten Verkehr auf umweltfreundliche Bewegungsarten habe aber nicht erreicht werden können, räumte Renard ein. Nur gerade eine einprozentige Umlagerung des innerstädtischen Verkehrs sei nachgewiesen worden. Damit sind gemäss Renard 600 000 Kilometer pro Jahr eingespart worden. Auch das Unfallrisiko ist nicht – wie von den Initiatoren erhofft – um zehn Prozent gesunken. Immerhin würden sich nun aber weniger schwere Unfälle ereignen. Dies obwohl die Tempoli-



Burgdorf führte die erste Flanierzone der Schweiz ein – heute ist sie **breit akzeptiert**. ADRIAN MOSER

mite 20 oft nicht eingehalten werde, wie Ueli Steiner, Leiter der Baudirektion, sagte.

Dennoch scheint das Konzept der Begegnungszone zu überzeugen. «Wir hatten während der vergangenen zehn Jahre 120 bis 150 Delegationen aus dem In- und Ausland zu Besuch, die sich für die Begegnungszone interessierten»,

sagte Renard. Auch der Gesetzgeber übernahm das Konzept: Im Jahr 2002 wurde die Begegnungszone in der Schweizer Signalisationsverordnung verankert. «Ohne die Pionierrolle Burgdorfs gäbe es heute nicht 145 Begegnungs-zonen in der Schweiz», meinte Christoph Merkli, Geschäftsführer der IG Velo Schweiz. Auch Hermann Scherrer

vom Bundesamt für Energie (BFE) lobte die Begegnungszone als Verkaufsschlager mit nationalem Vorzeichencharakter. Markus Grimm, Gemeinderat der Stadt Burgdorf, fügte hinzu: «Die Begegnungszone ist unser Aushängeschild.» Das sei mit einem enormen Imagegewinn verbunden. In diesem Zusammenhang relativiert er denn auch die

Kosten. Insgesamt hat die Fussgänger- und Velomodellstadt 1,9 Millionen Franken gekostet. Burgdorf investierte 600 000 Franken, die grössten anderen Geldgeber waren das BFE und der VCS.

Erfolgreicher Hauslieferdienst

Das Geld floss aber nicht nur in die Begegnungszone, sondern auch in andere erfolgreiche Projekte. So hat die IG Velo Burgdorf beispielsweise einen Hauslieferdienst mit elektrisch betriebenen Velos und eine bewachte Velostation initiiert. «Der Hauslieferdienst wird rege genutzt», sagte Renard. 1998 seien 4000 Lieferungen im Jahr erfolgt, heute seien es 20 000. Der Hauslieferdienst wird zudem als Arbeitslosenbeschäftigungsprogramm betrieben.

Wie die Begegnungszone werden diese Projekte auch nach Abschluss des Konzepts Fussgänger- und Velomodellstadt weitergeführt. Das Projekt «Lebensraum Quartier», bei welchem nicht Verkehrsschilder und Verbote, sondern gestalterische Elemente die Autofahrer sensibilisieren sollen, wird ebenfalls fortgeführt. Andere Projekte werden nicht umgesetzt – so etwa eine Velohochstrasse, die frequentierte Verkehrsachsen überbrücken sollte. Sie wurde gestern deutlich ins Reich der Utopien verwiesen. Wieder andere Projekte werden aufgegeben. Zum Beispiel der Mobility-Jackpot in Betrieben. Mitarbeiter, die per pedes oder mit dem Velo zur Arbeit kamen, konnten dabei 50 Franken pro Woche gewinnen.

Fazit fällt positiv aus

Insgesamt erhielt Burgdorf als erste Fussgänger- und Velomodellstadt der Schweiz vom BFE gute Noten. Die Diskussion der sanften Mobilität habe aber zur Erkenntnis geführt, dass die komplexen Verkehrsprobleme nicht allein durch die Förderung einzelner Mobilitätsformen gelöst werden können, hiess es gestern in einer Mitteilung der Baudirektion Burgdorf. Die Gemeinde kann denn auch zum Schluss, dass nun eine Gesamtmobilitätsstrategie erarbeitet werden soll, auch für die ganze Region. Dabei soll der so genannte Langsamverkehr – also Fussgänger und Velofahrer – eine besondere Rolle spielen. Denn das Umsteigepotenzial im motorisierten Burgdorfer Verkehrsnetz ist beträchtlich.