



***mobil*-Burgdorf**

ein integrales Angebot
für eine zukunftsgerechte Mobilität in der Stadt Burgdorf

Studienbericht der Phase I

Empfänger

Baudirektion
Frau Aline Renard
Lyssachstrasse 92
CH-3401 Burgdorf

Verfasser

Ursula Dold & Ueli Wieser

Ökozentrum Langenbruck
Schwengistrasse 12
CH-4438 Langenbruck

Datum

29. April 2005

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund	2
2. Auftrag	2
3. Umsetzung Phase 1 Machbarkeitsstudie	2
3.1 Projektteam	2
3.2 Zeitplan	2
3.3 Arbeitsschritte	2
4. Resultate der Befragungen	3
4.1 Erste Befragung vom 3. Dezember 2004	3
4.1.1 Organisation	3
4.1.2 Auswertung der 1. Befragung	3
4.1.3 Zusammenfassung der Resultate der 1. Befragung	4
4.2 Zweite Befragung vom 28.2. - 5.3 2005	4
4.2.1 Organisation	4
4.2.2 Verteilung und Rücklauf der 2. Befragung	5
4.2.3 Festgestellte Bedürfnisse aus der 2. Befragung	6
5. Folgerungen aus den Befragungen	8
5.1 Hauptergebnisse	8
6. Vorschläge zu <i>mobilo</i>-Burgdorf	9
6.1 Schliessen von Lücken und Verbesserung bestehender Angebote	9
6.2 Einbindung in ein komplementäres Abo-System	9
6.2.1 <i>mobu-card</i> , eine attraktive Transportlizenz	9
6.2.2 <i>mobu-card</i> , universal für alle Transporte	10
6.2.3 <i>mobu-card</i> , ein sehr einfaches System	10
6.2.4 <i>mobu-card</i> , sympathisch auch für Neu-Zuzüger und Gäste	10
6.2.5 Verkauf der <i>mobu-card</i> an die NutzerInnen	11
6.3 Regionale Transportgutscheine <i>mobu-bons</i>	12
6.3.1 Wert der <i>mobu-bons</i>	12
6.3.2 Ausgabe der <i>mobu-bons</i>	12
6.3.3 Gültigkeit der <i>mobu-bons</i>	12
6.3.4 Sinn der <i>mobu-bons</i>	13
6.4 Finanzierung von <i>mobilo</i> -Burgdorf	13
6.4.1 zweckgebundene Förderung	13
6.4.2 Simulation der Finanzflüsse	14
6.5 Organisation von <i>mobilo</i> -Burgdorf	14
6.5.1 Kundendienst	14
6.5.2 Kontrolle	14
7. Umsetzung von <i>mobilo</i>-Burgdorf	15
7.1 Weitere Aufgaben zur Realisierung von <i>mobilo</i> -Burgdorf	15
7.2 Zeitplan zur Realisierung von <i>mobilo</i> -Burgdorf	15
8. Zusammenfassung	16
9. Dank	17
10. Anhang	18

1. Hintergrund

Die Stadt Burgdorf ist seit 1996 Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) und hat seither mit Erfolg verschiedene innovative Projekte und Angebote wie etwa die Flanier- und Begegnungszone, die Velostation am Bahnhof, den Velo-Hauslieferdienst oder das Mitnahmesystem CARLOS realisiert. In einem nächsten Schritt soll nun die Akzeptanz der bestehenden Angebote geprüft, der Bedarf nach weiteren Mobilitätsbedürfnissen ausgelotet und ein Vorschlag zur benutzerfreundlichen Integration in ein attraktives Gesamtsystem ausgearbeitet werden.

Die Stadt Burgdorf hat dazu im Juni 2004 beim Ökozentrum in Langenbruck eine entsprechende Offerte eingeholt. Im Oktober 2004 wurde beschlossen, auf diese gemäss folgendem Auftrag einzutreten.

2. Auftrag

Es soll in einer ersten Projektphase eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, welche

- 2.1 **Vorabklärungen** zu den verschiedenen Standorten und Angeboten trifft,
- 2.2 den **aktuellen Mobilitäts- und Beratungsbedarf** in und um Burgdorf klärt,
- 2.3 **Ideen zur Integration** bestehender und neuer Angebote entwickelt, und welche
- 2.4 Angaben zur **Realisation und Finanzierung** der Einrichtung und Angebote macht.

Zur Umsetzung der Ergebnisse aus dieser Machbarkeitsstudie wurden eine zweiten Phase Projektentwicklung und -begleitung (über ca. 6 Monate) sowie einer dritten Testphase (über 2 Jahre) vorgesehen. Nähere Angaben zu Inhalten und Kosten aller drei Phasen finden sich in der Offerte des Ökozentrums Langenbruck vom 1. Juli 2004.

3. Umsetzung Phase 1 Machbarkeitsstudie

3.1 Projektteam

Für die Umsetzung wurde folgendes Projektteam konstituiert:

- Peter Hänsenberger, Baudirektion Stadt Burgdorf
- Aline Renard, Baudirektion Stadt Burgdorf, Projektleiterin FuVeMo
- Ueli Wieser, Ökozentrum Langenbruck, Projektleitung
- Ursula Dold, Ökozentrum Langenbruck, Sachbearbeiterin und Moderatorin

3.2 Zeitplan

Die Arbeiten für diese Machbarkeitsstudie begannen am 1. November 2004, der Schlussbericht wurde auf Ende April 2005 vereinbart.

3.3 Arbeitsschritte

In einer konstituierenden Sitzung vom 23.11.2004 wurden folgende Arbeitsschritte vorbereitet und vereinbart:

- 3.3.1. Eine **Pilotbefragung von ausgesuchten Vertretern** zu Mobilitäts- und Gewerbe- und Bildungsangeboten. Ziel ist es, die entsprechenden Personen persönlich kontaktieren zu können und einen ersten Eindruck zu Sorgen und Wünschen aus deren Umfeld zu erhalten. Der daraus erwachsende Eindruck soll als Grundlage für eine umfassendere und repräsentativere Hauptbefragung in der gesamten Stadt Burgdorf dienen.
- 3.3.2 Eine **Hauptbefragung mit themenzentrierten Fragebögen** an alle mobilitätsrelevanten Bevölkerungsgruppen. Ziel ist die Erfassung von Informationen aus der Bevölkerung zum a) tatsächlichen Bedarf an ein integriertes Mobilitätsangebot (*mobil*-Burgdorf), und b) zu individuellen Eindrücken und Beurteilungen der Mobilitätssituation in und um Burgdorf.

- 3.3.3 Eine konsequente **Entwicklung von Ideen** zu Ausbau und Integration eines attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsangebotes in der Stadt Burgdorf, aufbauend auf der tatsächlichen Nachfrage und den bestehenden und allenfalls neuen Angeboten.
- 3.3.4 Eine Abschätzung der Machbarkeit der unter 3 entworfenen Ideen sowie der damit verbundenen Investitionen und Kosten.

4. Resultate der Befragungen

4.1 Erste Befragung vom 3. Dezember 2004

4.1.1 Organisation

Für die erste Befragung wurden allen befragten Personen die folgenden Fragen gestellt:

- Persönliches Verhalten: Welche Mobilitätsangebote nutzen Sie und warum?
- Mobilitätsangebote und -situation in Burgdorf: Was empfinden Sie als positiv?
- Mobilitätsangebote und -situation in Burgdorf: Was vermissen Sie, was stört Sie?
- Mit Blick auf Veränderungen: Was sollte das Ziel oder der Ertrag sein? Was wäre Ihr Beitrag?

Diese Fragen wurden im Rahmen eines Interviews an folgende 12 Personen gerichtet:

- Herr Kurt Schär, Fa. Biktec
- Herr Fritz Scheidegger, Handwerker- und Gewerbeverein
- Herr Hans Wüthrich, Velo Renn-Shop
- Herr Andreas Diggelmann, Leiter Sozialdirektion
- Herr Markus Gloor, Handels- und Industrieverein
- Frau Sabine Lerch, Pro Burgdorf
- Herr Martin Wälti, Velostation Burgdorf
- Herr Jürg Grunder, Fachhochschule Burgdorf
- Herr Hans-Rudolf Kummer, Bildungsbeauftragter
- Frau Andrea Staub, Jugendbeauftragte
- Frau Christine Zimmermann, Tourist Office Burgdorf
- Herr Galli, RM-Kundencenter

4.1.2 Auswertung der 1. Befragung

Die Antworten aus den Interviews konnten in 5 Themenbereichen (Cluster) zusammengefasst werden. Daraus lassen sich folgende Kernaussagen formulieren:

- **zu motorisiertem Individualverkehr:**
 - positiv: Grösste Beliebtheit hat das Auto, geschätzt wird beim Carsharing das private Autoteilen, Roller- und Töfffahrer empfinden Fahrvergnügen
 - negativ: Im Bereich Strasse wurden Staus durch Nadelöhre und fehlende Ringstrassen festgestellt, im Bereich Parking wurde zu wenig Parkplätze bemängelt.
- **zu nicht-motorisiertem Individualverkehr:**
 - positiv: Grosse Beliebtheit hat das Velo und die Fortbewegung als Fussgänger, gelobt wurden die Ausleihmöglichkeit der Velostation und insbesondere auch die Flanierzone. Jugendliche schätzen Inline-blades und -scooter als flinke und sportliche Hilfsmittel.
 - negativ: Auf den Velowegen wurden Benutzerkonflikte und Sicherheitsaspekte bemängelt, in der Flanierzone wurde auf mangelnde Abgrenzung bzw. Signalisation hingewiesen, welche prioritär zu verbessern sei.

- **zum öffentlichen Verkehr:**
 - positiv: Bahn und Busse werden geschätzt, Anerkennung fand das SBB-GA,
 - negativ: bemängelt wurden das sternförmige Busnetz und der langsame und abends schlechte Takt. Bei CARLOS wurden eine zu geringe Anzahl Säulen sowie eingeschränkte Fahrstrecken festgestellt.
- **zu den Servicediensten in Burgdorf:**
 - positiv: deutliche Anerkennung fand der Hauslieferdienst
 - negativ: als fehlend beurteilt wurde ein ergänzender Zügeldienst, bemängelt wurden die Veloparkierdienste auf der Bahnhof-Nordseite, schlechte Querung der Bahnanlagen sowie ungenügende Ampeln beim Gotthelfschulhaus.
- **zu Tourismus und Promotion von Burgdorf:**
 - positiv: gelobt wurde die gute Kommunikation der Verkehrskultur,
 - negativ: als störend wurde die einseitig hervorgehobene Kommunikation des Begriffes FuVe-Mo auf offiziellem Briefpapier genannt.

Eine tabellarische Darstellung aller genannten Aspekte und deren Bewertung findet sich im Anhang.

4.1.3 Zusammenfassung der Resultate der 1. Befragung

1. Der motorisierte Individualverkehr (Auto, Töff) hat klar Vorrang vor den anderen Mobilitätsangeboten. Die spontane und ungebundene Nutzung wird als sehr vorteilhaft empfunden. Es werden Verbesserungen an der Infrastruktur (Strasse, Parking) gewünscht.
2. Die bestehenden Angebote des öffentlichen Verkehrs werden genutzt, der teils lange Takt und die sternförmigen Verbindungen verleiten aber zur bevorzugten Nutzung individueller Motorfahrzeuge. Kleinräumig ist in Burgdorf das Gehen zu Fuss eine geschätzte Alternative, wobei aber auch noch Verbesserungsmöglichkeiten (Sicherheit, Signalisation, Sauberkeit) bestehen.
3. Das Velo wird als individuelles Fortbewegungsmittel geschätzt, die pilothaften Dienste (Lieferdienst, Velostation) erhalten gute Anerkennung. Die Verkehrswege können noch verbessert werden (Fussgängerkonflikte, Signalisation, Querungsmöglichkeiten).
4. Der Wunsch nach einer weiteren Integration der Mobilitätsangebote wurde nicht explizit geäußert. Nach Erwähnung durch uns wurde die Idee mit punktuellen Vorbehalten (Kosten, Priorisierung) begrüßt.
5. Die Firma Biketec kann sich ein regionales Pilotprojekt mit attraktiver Einbindung von Veloflyern gut vorstellen und entwickelt bereits interessante Ansätze dazu.

4.2 Zweite Befragung vom 28.2. - 5.3 2005

4.2.1 Organisation

Mit der zweiten Befragung wurde versucht, in einem breiten Umfeld die Meinung zur Mobilitätssituation einzuholen und die Nachfrage nach einer Integration der Mobilitätsangebote zu bestimmen. Dazu wurde ein speziell entwickelter Fragebogen an 4949 Personen wie folgt verteilt:

- in den Schulen an 1500 SchülerInnen und LehrerInnen
- in den Hochschulen an 300 StudentInnen und DozentInnen
- am Bahnhof und in Bussen und Bahnen an 500 ÖV-Fahrgäste
- im RM Kundencenter und im Tourist Office an 300 KundInnen
- in der Velostation am Bahnhof an 19 KundInnen
- in verschiedenen Geschäften von Burgdorf an 1780 KundInnen
- im Spital und im Alterspflegeheim an 200 Personen
- innerhalb der Stadtverwaltung von Burgdorf an 350 KundInnen und MitarbeiterInnen

Der Fragebogen enthielt folgende 8 Themenbereiche:

- I *Individuell unterwegs* (Auto, Töff, E-Velos)
- B *Bahn, Bus, Taxi und Co.* (regionaler ÖV)
- L *Langsam ist oft schneller* (Velo, Fussgänger etc.)
- D *Dienstleistungen vom Besten* (Liefersdienste, Beratung, Depots etc.)
- S *Sicherheit und Sauberkeit* (Verkehrswege, in Fahrzeugen, Velo etc.)
- G *Gewerbe macht mit* (Angebote, Initiativen, Vorbild etc.)
- A *Was Burgdorf attraktiv macht* (FuVeMo, Marketing, Tourismus, Regio etc.)
- K *Kombiniert mobil* (mit Frage zur Integration der bestehenden und künftigen Angebote)

sowie eine vorbereitete Antwortkarte mit folgenden 3 Fragen:

1. Welches Fortbewegungsmittel würden Sie gerne öfters benützen und welche Bedingungen müssten dafür in und um Burgdorf erfüllt sein?
2. Was halten Sie von einem neuen Kombiangebot, mit welchem man eine Vielzahl der Burgdorfer Mobilitäts- und Transportangebote nutzen könnte?
3. Teilen Sie uns noch zu einem weiteren Themenfeld, das Ihnen besonders wichtig ist, Ihre Gedanken oder Vorschläge mit.

Zur Steigerung der Attraktivität wurde für die eingehenden Antworten eine Verlosung von 3 Preisgruppen im Wert von Fr. 400.-, 200.- und 70.- angekündigt. Eine Kopie des Fragebogens findet sich im Anhang.

4.2.2 Verteilung und Rücklauf der 2. Befragung

Von den verteilten Fragebögen wurden 377 Antwortkarten zurückgeschickt, von denen 19 als nicht auswertbar aussortiert werden mussten. Die übrigen 358 auswertbaren Antwortkarten entsprechen einer Rücklaufquote von 7,2 %.

Anhand der Nummern auf den Fragebögen war vorgesehen, Bevölkerungssegmente zu identifizieren. Dies liess sich in der Praxis jedoch nicht stringent umsetzen, da z. B. an SchülerInnen verteilte Bögen auch von Eltern ausgefüllt wurden, oder da im Altersheim die Antworten wohl eher von den Angestellten als den BewohnerInnen ausgefüllt wurden. Rein zahlenmässig wurden von den Schulen die meisten Antwortkarten zurückgeschickt. Von der Hochschule gab es nur spärliche Rücksendungen, ebenso von Spital und Alterspflegeheim. Der Rücklauf aus der Verwaltung war mit fast 9% höher als aus den anderen Segmenten, abgesehen von den Schulen. Der grösste Teil der Fragebögen wurde in einem offenen Umfeld wie Bahnhof, kleineren und grösseren Geschäften verteilt, wo nicht auf konkrete Bevölkerungsgruppen zurückgeschlossen werden kann.

7,2 % Rücksendungen sind bei einer solch offen verteilten Umfrage ein gutes Ergebnis, es kann jedoch nicht als statistisch relevant beurteilt werden. Es ist auch nicht repräsentativ in dem Sinne, dass aus den Antworten auf die Gesamtheit der Bevölkerung Burgdorfs geschlossen werden kann. Allgemein gilt, je geringer der Prozentsatz der Rückläufe ist, desto näher liegt die Annahme, dass die Antwortenden einen besonderen Grund dafür haben, ihre Meinung zu äussern. Daraus ist zu schliessen, dass vor allem Personen geantwortet haben, denen es wichtig war, sich zur Mobilität zu äussern, sei es weil sie Kritik hatten, sei es weil sie Vorschläge zur Verbesserung machen wollten. Das heisst aber auch, dass sich vor allem diejenigen geäussert haben, die das mögliche Zielpublikum für ein Kombi-Angebot sein werden.

Weitere Informationen zu Verteilung und Rücklauf finden sich im Anhang.

4.2.3 Festgestellte Bedürfnisse aus der 2. Befragung

Die Ergebnisse der Fragen 1 und 3 zeigen auf, womit die Bevölkerung zufrieden ist und was verbesserungswürdig sei. Aus den Antworten sind viele verschiedene Bedürfnisse, Anregungen und teilweise auch konkrete Verbesserungsvorschläge hervorgegangen. Die folgende Tabelle zeigt die meistgenannten Bedürfnisse (nähere Details dazu finden sich im Anhang):

Bedürfnisse	Stimmen
Velo, Velowegnetz ausbauen	27.9 %
ÖV, Anschlüsse (Verbindungen aufeinander abstimmen)	15.6 %
Fahrplan, höhere Taktfrequenz	14.5 %
Fahrplan, Verbindungen auch abends	13.7 %
Verkehr verringern, Verkehrsfluss verbessern, Umfahrung	11.5 %
ÖV, Netz ausbauen	9.8 %
Velo, mehr Abstellplätze	7.8 %
ÖV, Fahrpreise zu teuer	7.8 %
Fahrplan, Verbindungen auch sonntags	7.5 %
Mehr Sicherheit für Velos/Fussgänger	5.6 %
PW Parkplätze	4.7 %

Mobilitätsbedürfnisse, prozentual zur Gesamtzahl der eingegangenen Fragebögen.

Aus der Summe der Antworten haben sich einzelne Bedürfnisse klar hervorgehoben. Diese sind nachfolgend in die Aspekte Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Kombiangebot gegliedert und aussagenmässig zusammengefasst:

Langsamverkehr

Die innovative Rolle Burgdorfs in Sachen Fussgänger/Langsamverkehr wird sehr geschätzt und macht Burgdorf attraktiv. Diese Richtung sollte unbedingt beibehalten werden.

Velo-Wegnetz Das grösste Anliegen der TeilnehmerInnen sind die Verkehrswege für Velos. Grundsätzlich ist man zufrieden mit dem bereits bestehenden Velowegnetz, es sollte jedoch noch weiter ausgebaut werden, um den Velofahrern mehr Sicherheit zu bieten. Konkret heisst das:

- > bestehende Lücken in der Stadt sollten geschlossen werden,
- > Querungen der Hauptverkehrsachsen sollten sicherer gemacht werden,
- > Region (angrenzende Gemeinden) sind besser zu erschliessen,
- > es sind Velostreifen auf stark befahrenen Strassen einzurichten.

Velo-Abstellplätze Gewünscht werden mehr Abstellplätze für Velos (Veloständer, gedeckte Abstellplätze, Möglichkeiten das Velo sicher zu verwahren).

Flanierzone Die Flanierzone wird von FussgängerInnen und VelofahrerInnen geschätzt, es sollten aber vermehrt Verkehrskontrollen durchgeführt werden, damit die Regeln auch eingehalten werden. Einige AutofahrerInnen empfinden die Flanierzone als Ärgernis.

Hauslieferdienst Der Hauslieferdienst wird sehr geschätzt.

Öffentlicher Verkehr

Ein grosses Anliegen der UmfrageteilnehmerInnen sind die Verbindungen und Anschlüsse. Der regionale Fahrplan sollte so gut wie möglich auf den Fernverkehr sowie auf Verbindungen im regionalen ÖV-Netz abgestimmt sein. Damit der ÖV für PendlerInnen attraktiv ist, brauchen diese die Gewissheit, dass der Fahrplan eingehalten und Anschlüsse auch tatsächlich abgewartet werden.

Fahrplandichte Gewünscht wird ein erhöhter Fahrplantakt beim regionalen ÖV (v.a. Busbetrieb).

Randzeiten Gewünscht wird ein geeigneter Busbetrieb auch nach 20 Uhr und an Feiertagen.

Fahrpreise Die Billet und Abonnementkosten werden als zu teuer empfunden (besonders Kurzstrecken).

Motorisierter Individualverkehr

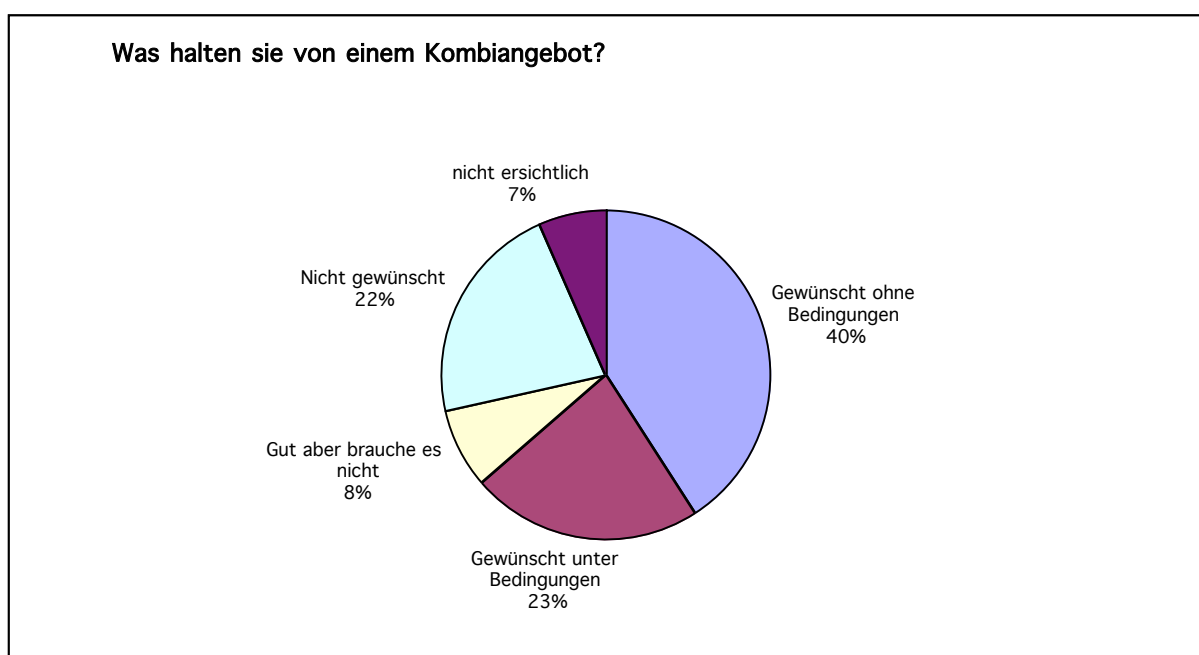
Mobility Das Mobility-Angebot solle ausgebaut werden. Es werden mehr Standorte in den Aussenquartieren gewünscht.

Verkehrsführung Um die Stadt und die Region zu entlasten werden Umfahrungsstrassen gewünscht. Dieser Wunsch wird häufig von AutofahrerInnen, aber auch von FussgängerInnen und VelofahrerInnen geäussert.

Parkmöglichkeiten Es gibt keine (ausgenommen am Bahnhof) Abstellplätze für Motorräder. Gewünscht werden mehr sowie billigere PW - Parkmöglichkeiten in der Stadt. Man ist der Meinung, dass die Oberstadt aufgrund des Fahrverbotes für das Gewerbe und die Kunden nicht attraktiv ist.

Kombiangebot

Die Auswertung der Frage 2 hat ergeben dass über 70 % der UmfrageteilnehmerInnen ein Mobilitäts-Kombiangebot befürworten. Ein Drittel der Befürworter setzte jedoch gewisse Bedingungen voraus.



Folgende Hauptbedingungen für ein Kombiangebot konnten aus den genannten Bedürfnissen herausgeschält werden:

- Preis:** es darf nicht viel kosten !
- Inhaber:** es muss unpersönlich, d.h. übertragbar sein !
- Gültigkeit:** es muss hinreichend zusätzliche Angebote abdecken !
- Flexibilität:** die Gültigkeiten der Karte soll nach eigenen Bedürfnissen zusammengestellt werden können.

Der häufigste genannte Grund, warum ein Kombiangebot derzeit nicht gebraucht/gewünscht wird, ist, dass man mit dem bestehenden Angebot bereits zufrieden ist (eine detaillierte Auswertung findet sich im Anhang).

5. Folgerungen aus den Befragungen

Insbesondere die 2. Befragung ergibt den Eindruck, dass die Bevölkerung in Burgdorf mit der Entwicklung der Mobilitätsstrategien recht zufrieden ist. Die Integration beider Befragungen ergibt folgende Hauptergebnisse:

5.1 Hauptergebnisse

1. Es gibt noch **Lücken** bei den bestehenden Angeboten vor allem im Busverkehr und Velowegenetz.
2. Ein **Kombi-Angebot** in der Stadt wird mehrheitlich befürwortet. 23% der UmfrageteilnehmerInnen haben Voraussetzungen und Bedingungen geäußert, unter denen sie eine Kombikarte nutzen würden (diese beziehen sich teilweise die bestehenden Lücken im derzeitigen Angebot). Vor der Einführung einer entsprechenden Kombikarte muss also die Attraktivität der Angebote durch entsprechende Massnahmen erhöht werden. Eine grosse Rolle spielt für viele der Preis, es muss günstig sein und darf nicht mehr kosten, als wenn man die Angebote einzeln nützen und bezahlen würde.
3. Ein **Bedürfnis für eine Mobilitätsberatung** in den Quartieren konnte nur **marginal** festgestellt werden (nur eine Stimme wünschte Beratungsbesuche für ältere Leute alle 3 Monate).
4. Der **motorisierte Individualverkehr** ist oft wegen Staus und Baustellen **behindert**; es fehlen Umfahrungen und Parkplätze.

6. Vorschläge zu *mobilo*-Burgdorf

Entsprechend den Folgerungen aus den zwei Befragungen schlagen die AutorInnen dieser Studie die Umsetzung *mobilo*-Burgdorf mit folgenden Teilprojekten vor:

6.1 Schliessen von Lücken und Verbesserung bestehender Angebote

Etwa 69 % der abgegebenen Voten betrafen Fragen zum öffentlichen Verkehr, wobei sehr viele eine höhere Taktfrequenz und bessere Abstimmung der Verbindungen und Anschlüsse wünschten.

Aufgabe: Der regionale Fahrplan muss besser auf den Fernverkehr sowie auf Verbindungen im regionalen ÖV-Netz abgestimmt werden. Der Busbetrieb muss auch in Randzeiten ausreichend gewährleistet werden.

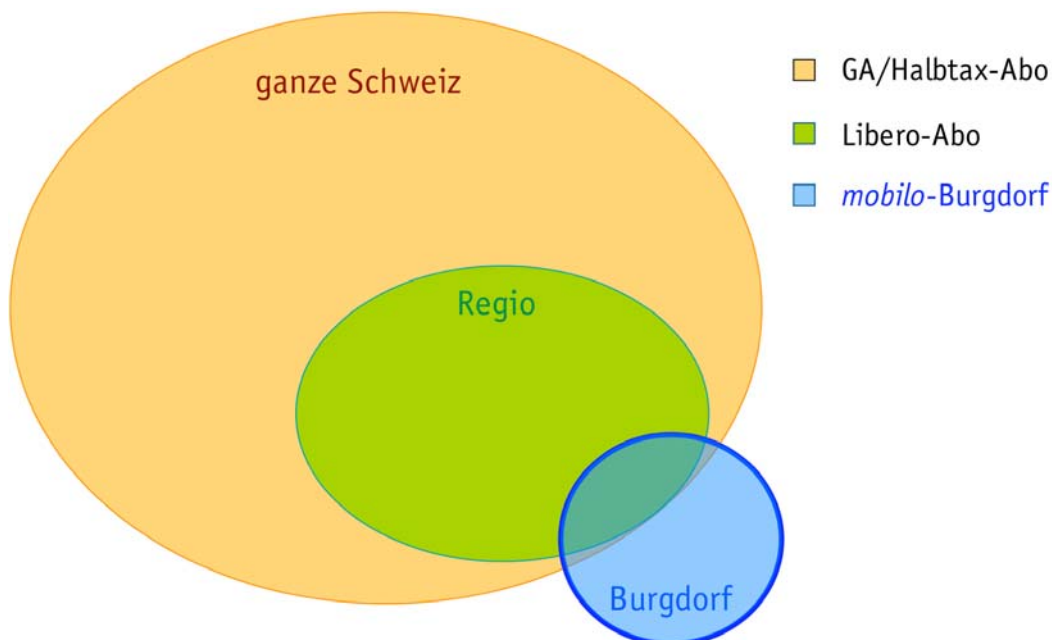
Etwa 38 % der Befragten äusserten Bedürfnisse im Bereich Infrastruktur für Velos, primär durch Ausbau des Velowegenetzes und Verbesserung der Sicherheit.

Aufgabe: Das Velowegenetz innerhalb der Stadt (z. B. im Bahnhofsbereich) ist zu vervollständigen und die Region mit den angrenzenden Gemeinden sind besser zu erschliessen. Die Sicherheit bei Querungen von Hauptverkehrsachsen und Velostreifen ist zu verbessern.

In der Detailauswertung im Anhang sind Vorschläge aus der Umfrage für konkrete Strecken zu finden.

6.2 Einbindung in ein komplementäres Abo-System

Etwa 71 % der Befragten befürworteten grundsätzlich ein Kombiangebot, welches die bereits bestehenden Mobilitäts- und Transportangebote integrieren würde. Die AutorInnen schlagen daher die Entwicklung eines ergänzenden Abo- und Bezahlungssystems *mobilo*-Burgdorf vor, welches die bereits bestehenden Abonnemente mit dem Angebot einer neuen *mobu-card* und mit zweckgebundenen *mobu-bons* sinnvoll auf die vorhandenen Anbieter und Bedürfnisse der Stadt Burgdorf ausdehnt.



6.2.1 *mobu-card*, eine attraktive Transportlizenz

Die *mobu-card* ist eine äusserst einfach zu erwerben Ausweiskarte, welche zur Nutzung aller Mobilitäts- und Transportdienstleistungen in und um Burgdorf berechtigt. Sie soll all das, wofür heute noch ein eigenes Auto benötigt wird, angenehmer und vorteilhafter ermöglichen und dadurch **zum attraktivsten Autoschlüssel für Burgdorf** werden.

6.2.2 mobu-card, universal für alle Transporte

Die Libero-, 1/2 Tax- und GA-Abonnemente decken distanzmässig abgestuft alle Fahrstrecken der öffentlichen Transportmittel ab. Die *mobu-card* soll nun den Abonnementsbereich auf alle weiteren Burgdorfer Transportdienstleistungen ausweiten und so den Binnenverkehr in der Stadt reduzieren. Dazu soll die *mobu-card* wie folgt genutzt werden können:

kostenlos sind folgende Mobilitäts- und Transportangebote:

- > alle Busse im Stadtgebiet und in den angrenzenden Gemeinden,
- > das Sammeltaxi von und zum Bahnhof in Randzeiten,
- > der Hauslieferdienst zu und von zu Hause,
- > der Hausentsorgungsdienst für Glas, Kleinmetall, Kleider etc (als Teil des Hauslieferdienstes),
- > die *mobu-bikes* (gekennzeichnete Velos der Stadt Burgdorf),
- > spontane Velomitnahme im Bussen und Bahnen (derzeit leider noch ohne SBB),
- > alle geschützten Veloparkings,
- > die Schliessfachbenutzung und dezentrale Depotdienste,
- > die Rikscharfahrt (z. B. in Kombination mit besonderen Werbeaktion des lokalen Gewerbes).

den **1/2-Preis** kosten folgende Mobilitätsangebote in Burgdorf:

- > das normale Taxi im lokalen Umfeld,
- > dito "Rote-Nase-Fahrdienst" für alkoholisierte AutofahrerInnen,
- > die Miete von Flyern und besonderem Zubehör an der Velostation,
- > Transporte der Velokuriere über grössere Distanzen,
- > gewerbliche Transport- und Zügeldienste in der Region um Burgdorf,
- > besondere Hin- und Rückfahrten zu kulturellen Anlässen in der Region um Burgdorf.

6.2.3 mobu-card, ein sehr einfaches System

Damit die *mobu-card* ihr Ziel, den Binnenverkehr zu entlasten, erreicht, müssen mit ihr folgende Auflagen verbunden werden:

- > Die *mobu-card* muss alle Mobilitätsangebote in der Stadt Burgdorf abdecken.
- > Wer bereits ein Abo wie GA, 1/2 Tax, Libero usw. besitzt, erhält die *mobu-card* zum halben Preis. (d.h. die mit dem andern Abo bereits bezahlten Dienste werden mit *mobu-bons* rückerstattet).
- > Mit dem Kauf der Karte wird die Benutzung der Mobilitätsangebote im Voraus bezahlt (damit bekommt der Karteninhaber subjektiv das Gefühl: "je mehr ich die *mobu-card* nutze, desto mehr profitiere ich").
- > Alle alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse, die bisher eines eigenen Autos bedurften, sollen kostenlos werden.
- > Alle weitergehenden Mobilitätsbedürfnisse wie Taxidienste oder Flyermieten sollen im Preis halbiert werden.
- > Auf jegliche Tarifabstufungen soll aus Kosten- und Einfachheitsgründen verzichtet werden (wir schlagen dies vor, obwohl in der Umfrage eine solche Abstufung gewünscht wird).
- > Die *mobu-card* ist ein einfach erwerbbares und handliches Sicht-Abo:
- > Die *mobu-card* ist unpersönlich und frei übertragbar.

6.2.4 mobu-card, sympathisch auch für Neu-Zuzüger und Gäste

Die *mobu-card* stellt einen neuen und zukunftsweisenden Ansatz zur Entwicklung urbaner Mobilität dar, welcher insbesondere auch auf den Ausbau der Wohn- und Arbeitsqualität in städtischen Siedlungsräumen zielt. Wir empfehlen daher der Stadt Burgdorf, ihren Zuzüger eine *mobu-card* für das

erste Jahr kostenlos anzubieten, damit sich diese auf überzeugende und sympathische Weise vom Wert einer alternativen Mobilität überzeugen können.

Die *mobu-card* könnte auch ein besonderes Instrument zur Standort- und Wirtschaftsförderung werden, wenn diese als Teil des städtischen Angebotes bei Verhandlungen mit ansiedlungsinteressierten Unternehmen eingesetzt wird.

Als zusätzlich sympathische Geste sollte die Stadt Burgdorf allen AutofahrerInnen, die erklärtermaßen auf ihr eigenes Auto verzichten, für ein Jahr eine *mobu-card* kostenlos offerieren.

6.2.5 Verkauf der *mobu-card* an die NutzerInnen

Zu Beginn sollten die Preise relativ niedrig sein, damit ein Anreiz zum Einstieg und Ausprobieren geschaffen wird. Die *mobu-card* kann äusserst einfach als Jahresabo per Posteinzahlung gekauft werden. Sie gilt 1 Jahr ab Poststempel, das Verfalldatum wird von Hand auf der Rückseite der Postquittung eingetragen. Die Postquittung kann in einer kleinen Plastikhülle problemlos längere Zeit mitgeführt und übertragen werden.

Empfangsschein / Récépissé / Ricevuta

Einzahlung für/Versement pour/Versamento per

mobilo-Burgdorf
mobu-card
CH-3400 Burgdorf

Konto/Compte/Conto **34-5933-0**

□□□□-120 . - -

Einbezahlt von/Versé par/Versato da

Karl Muster
Lyssachstrasse 89
3400 Burgdorf

Die Annahmestelle
L'office de dépôt
L'ufficio d'accettazione

Vorderseite der Postquittung

Jahreskarte *mobilo*-Burgdorf

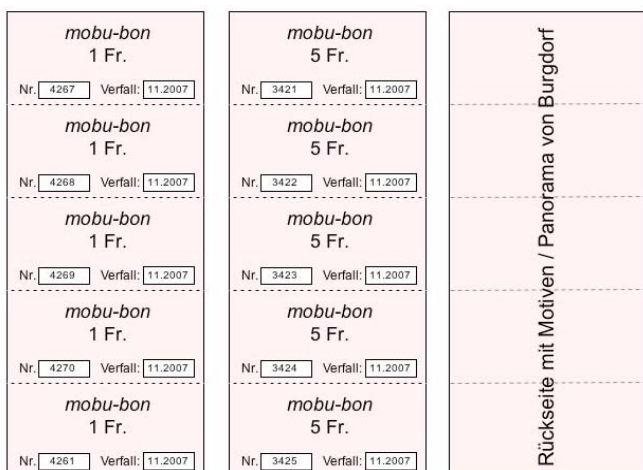
unpersönlich und übertragbar, gültig
gem. Poststempel bis: **25. 4. 2006**

Rückseite der Postquittung

Als Einstiegspreis schlagen wir 120.- pro Jahr vor, das sind 10 Franken pro Monat.

6.3 Regionale Transportgutscheine *mobu-bons*

Ergänzend zum Abo *mobu-card* soll nach dem Vorbild der schweizweit gültigen Reka-Checks für Burgdorf eine pilothafte und regionale "Mobilitätswährung", die *mobu-bons*, geschaffen werden. Diese *mobu-bons* sind zweckgebundene Gutscheine, welche für die alternative Bezahlung der typischen Mobilitäts- und Transportangebote in und um Burgdorf verwendet werden können.



6.3.1 Wert der *mobu-bons*

Der *mobu-bon* ist wertgleich zum Schweizerfranken. Er wird in Stückelung im Wert von 1 bzw. 5 Franken angeboten. Die *mobu-bons* haben eine Verfallszeit von 2 Jahren, das Verfalldatum ist aufgedruckt.

Auf der Rückseite ist zum Schutz vor Fälschungen ein besonderes und unverkennbares Burgdorfer-Bildmotiv als Panorama aufgedruckt.

Die *mobu-bons* sind 5fach gefaltet und im gleichen Format wie die *mobu-card*. Sie können einzeln abgetrennt und zur Begleichung von Transport- und Mobilitätsdienstleistungen verwendet werden.

6.3.2 Ausgabe der *mobu-bons*

Die *mobu-bons* können an verschiedensten Ausgabestellen mit einem attraktiven Rabatt von 10 % gegen Franken oder Reka-Checks gekauft werden. Diese Subventionierung soll sowohl den Kauf von *mobu-bons* wie auch deren Verwendung für die lokalen Transportangebote fördern (dabei ist zu erwarten, dass diese Subventionierung durch normale Verluste der *mobu-bons* teilweise wieder neutralisiert wird).

Hauptausgabestelle für *mobu-bons* ist das RM-Kundencenter, *mobu-bons* können aber auch in den Detailgeschäften, an den Kiosken oder bei den lokalen Mobilitätsanbietern erworben werden. *mobu-bons* eignen sich auch als Element der Kundenbeziehung oder im Rahmen von besonderen Promotionsaktionen von Detailisten oder Firmen.

- Beispiele:
- Detailisten verschenken als Aktion ab bestimmten Einkaufssummen *mobu-bons* an ihre KundInnen,
 - Wirte geben ihren Gästen nach 23 Uhr beim Konsum einer weiteren Flasche Wein 5 *mobu-bons* für das Taxi,
 - Firmen oder Verwaltungen geben ihren MitarbeiterInnen *mobu-bons* für besondere Leistungen
 - Das Touristbüro offeriert den Hotels und Gaststätten als burgdorfspezifische Sonderleistung ein Set von *mobu-bons* für deren Gäste

Besitzer von noch ungenutzten *mobu-bons* können diese nach dem Verfalldatum beim RM-Kundencenter zu 50 % für den Erwerb neuer *mobu-bons* anrechnen lassen.

6.3.3 Gültigkeit der *mobu-bons*

Die *mobu-bons* können alternativ zur *mobu-card* zur Bezahlung aller lokalen Mobilitäts- und Transportangebote von Burgdorf genutzt werden. Fehlbeträge für die Bezahlung von Transportdienstleistungen können in Franken zugezahlt werden. Genutzte *mobu-bons* werden irreversibel entwertet.

Die Transport- und Mobilitätserbringer von Burgdorf können die entgegengenommenen *mobu-bons* beim RM-Kundencenter gebührenfrei in Franken auf ihr PC-Konto gutschreiben lassen.

Ein Rück-Eintausch von ungenutzten *mobu-bons* zurück in Franken ist nicht möglich.

6.3.4 Sinn der *mobu-bons*

Die *mobu-bons* zielen in einem doppelten Sinn auf die Kommunikation und Förderung der komplementären Transportangebote von Burgdorf. *mobu-bons* können einerseits bewusst wie Gutscheine an Kunden, Freunde etc. abgegeben werden, andererseits motiviert der Besitz von *mobu-bons* zur vermehrten Nutzung der lokalen Mobilitätsangebote.

Ganz allgemein kann mit den *mobu-bons* in konsequenter und neuartiger Weise auf das Engagement der Stadt Burgdorf für eine nachhaltige Mobilität aufmerksam gemacht werden.

6.4 Finanzierung von *mobilo*-Burgdorf

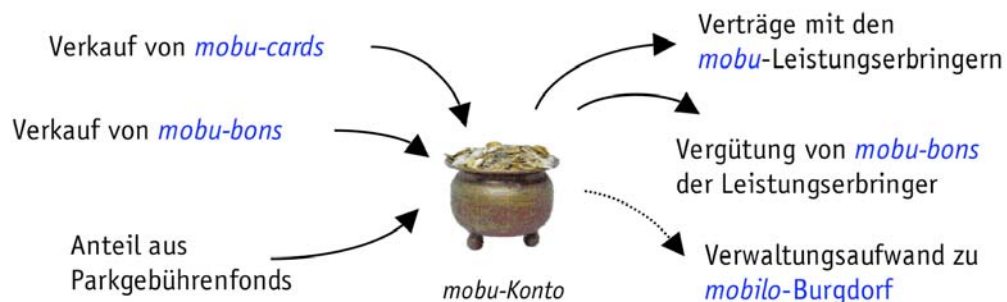
Um besonderen Anreiz zu Kauf und Nutzung der *mobu-card* zu bewirken muss diese für die Menschen in und um Burgdorf sehr kostengünstig sein. Das hat jedoch zur Folge, dass die *mobu-card*, zumindest während einer Einführungszeit, nicht kostendeckend funktionieren kann und folglich auf Subventionierung angewiesen sein wird. Diesem finanziellen Initialaufwand steht ein qualitativer Ertrag an höherer Stadt- und Lebensqualität in Form von entlasteter Innenstadt (weniger Autoverkehr und Unfallgefahr, mehr Sicherheit für Kinder, reduzierte Luftverschmutzung und Lärmaufkommen) gegenüber (s. dazu auch im Anhang "Externe Kosten des Verkehrs"). Zudem sollte über einen längeren Betriebshorizont auch volkswirtschaftliche Kostenneutralität erreicht werden können.

6.4.1 zweckgebundene Förderung

Das neue Reglement zur Verwendung der Burgdorfer Parkgebühren sieht die zweckgebundene Förderung von Verkehrsprojekten vor. Die Autoren schlagen daher vor, diese Möglichkeiten während einer Einführungszeit zur Förderung und während der Betriebszeit zur Gewährung einer Defizitgarantie zu nutzen.

Die Parkgebühren sind in Burgdorf im Vergleich zu anderen Städten sehr niedrig. So kostet das Parken pro Stunde in Burgdorf Fr. 0.50 während in anderen CH-Städten in der Regel Fr. 3.- dafür bezahlt werden müssen. Ein ganzer Tag kostet in Burgdorf Fr. 13.-, andernorts aber in der Regel um Fr. 30.-. Die Verwendung von Einnahmen aus den Parkgebühren für *mobilo*-Burgdorf kommt auch den Automobilisten zu Gute, da ja das Vorhaben auf eine Entlastung des Binnenverkehrs abzielt.

Schema der Finanzflüsse von *mobilo*-Burgdorf:



6.4.2 Simulation der Finanzflüsse

Um den Preis der *mobu-card* sowie den Bedarf an Förderung aus den Parkgebühren besser abschätzen zu können, wurde eine Excel-Simulation geschaffen, welche unter verschiedenen Annahmen auf der Einnahmen- und Ausgaben-
seite des *mobu-Kontos* den Saldo für die Stadt Burgdorf berechnen kann.

Diese Excel-Simulation beispielsweise zeigt, dass bei 500 verkauften *mobu-cards* und bei täglicher Förderung mit 300 Franken aus den Parkgebühren ein ausgeglichenes Angebot der *mobu-Dienstleistungen* mit täglich 3 Taxifahrten, 260 Billetausfällen der Ortsbusse, 50 Hauslieferungen und 5 Velokurierdiensten) gedeckt werden kann (s. Excel-file im Anhang).

mobu-calc				
	Kosten	Faktor Person	Faktor Zeit	Total
ENNAHMEN	[CHF]			[CHF]
Parkgebühren	300	1	365	109500
Vekauf mobu Card	120	500	1	60000
TOTAL				169500
AUSGABEN	[CHF]			[CHF]
Rückzahlungen Taxi	15	3	365	16425
Rückzahlungen Bus	260	1	365	94900
Hauslieferdienst	2	50	365	36500
Velokurier	12	5	365	21900
TOTAL				169725
Saldo Kasse Stadt Burgdorf				-225

Die AutorInnen dieser Studie gehen davon aus, dass mit der *mobu-card* ein attraktives und gut ausbalanciertes Instrument zur kostenneutralen Förderung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten in der Stadt Burgdorf geschaffen werden kann. Die genauere Abschätzung von Einnahmen und Kosten von *mobilo-Burgdorf* ist aber abhängig vom Preis für die *mobu-card*, von der effektiven Nachfrage nach den Angeboten und vom Managementaufwand des Projektes *mobilo-Burgdorf*. Präzisere Grundlagen hierzu müssen daher in der Phase II von *mobilo-Burgdorf* noch erarbeitet werden.

6.5 Organisation von *mobilo-Burgdorf*

6.5.1 Kundendienst

Die Organisation des dualen Abosystems *mobu-card/mobu-bons* kann als klar definierte Aufgabe dem RM-Kundencenter auferlegt werden. Der damit verbundene Aufwand wird von den Autoren als bescheiden eingeschätzt. Er umfasst folgende Bereiche:

- Verwalten eines *mobu-Kontos*, inkl. einfacher Buchhaltung und Jahresrechnung
- Verkauf und Vergütung von *mobu-bons* am Kundenschalter
- Beratung zur Verwendung von *mobu-card* und *mobu-bons*
- Koordination aller Kommunikationsaspekte von *mobu-card* und *mobu-bons*

Das RM-Kundencenter erhält dazu von der Stadt Burgdorf ein entsprechend umschriebenes und finanziertes Mandat, und das *mobu-Konto* wird mit einem Startkredit als Defizitgarantie eingerichtet.

6.5.2 Kontrolle

Das duale Abosystem *mobu-card/mobu-bons* soll durch die Verwaltung, insbesondere durch die FuVe-Mo-Projektgruppe begleitet, kontrolliert und regelmässig evaluiert werden.

7. Umsetzung von *mobil*-Burgdorf

7.1 Weitere Aufgaben zur Realisierung von *mobil*-Burgdorf

Eine erfolgreiche Vorbereitung der *mobu-card* und *mobu-bons* braucht noch folgende weitere Entwicklungsarbeiten:

- Gespräche mit allen Mobilitäts- und Transportdienstleistern von Burgdorf zu Bereitschaft, Vergünstigung und geeigneten Angebote,
- Abklärungen in der Verwaltung zu Finanzierung und Subvention,
- Erstellen eines Businessplanes *mobil*-Burgdorf
- Entwicklung eines praktikablen Tarifverbundes für *mobu-card* und *mobu-bons*,
- Entwicklung des Vertriebssystems für *mobu-card* und *mobu-bons*,
- Vorbereitung einer Betriebsorganisation.
- Vorbereiten der Kommunikation von *mobu-card* und *mobu-bons* als Teil von *mobil*-Burgdorf.

Für diese sich nun differenzierter stellenden Aufgaben muss der geschätzte Aufwand, wie er in der Offerte vom 1. Juli 2004 als Phase II zu *mobil*-Burgdorf bereits formuliert wurde, wie folgt aktualisiert werden:

Phase II: Projektentwicklung und -begleitung	Tarif/h *	h*	CHF
Projektkoordination	135.-	40	5 400
Gespräche mit Stadtverwaltung und lokalen Anbietern	120.-	60	7 200
Erstellen eines Businessplanes	120.-	60	7 200
Entwickeln eines praktikablen Tarif- und Vertriebssystems	120.-	100	12 000
Entwicklung einer Betriebsorganisation	120.-	60	7 200
Vorbereitung der Kommunikation	120.-	40	4 800
Externe Beratung			3 000
Materialkosten			2 000
Spesen			500
Total CHF exkl. MWSt		360	49 300

* Tarifansatz und geschätzter Stundenaufwand der MitarbeiterInnen des Ökozentrums Langenbruck

7.2 Zeitplan zur Realisierung von *mobil*-Burgdorf

Phase II:	5.05	6.05	7.05	8.05	9.05	10.05	11.05	12.05	1.06	2.06	3.06	4.06	5.06	6.06
Vorgespräche														
Businessplan														
Entwicklung														
Kommunikation														
Phase III														

8. Zusammenfassung

Ziel von *mobilo*-Burgdorf ist es, Burgdorf zu einem wegweisenden und nachhaltigen Transport- und Mobilitätssystem zu verhelfen. Dabei konnte das Team von *mobilo*-Burgdorf auf bereits gute Vorleistungen der Stadt Burgdorf aufbauen.

In dieser ersten Phase wurden die verschiedenen bestehenden Angebote und die möglichen Bedürfnisse und Erwartungen der Menschen in Burgdorf untersucht. Damit sollen die Grundlagen zu einem gut ausgestalteten und effektiv auch nachgefragten Mobilitätssystem erhoben werden. Die Auswertung hat nun folgende **Erkenntnisse** ergeben:

1. Das Bewusstsein für und das Interesse an einer nachhaltigen Mobilität ist in Burgdorf bereits erheblich und bildet so ein gutes Fundament für die Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo).
2. Die bereits getroffenen organisatorischen und baulichen Massnahmen sind umfassend und haben Vorbildcharakter.
3. Dem sozialen Aspekt von Nachhaltigkeit wurde mit der synergistischen Integration von Sozialprojekten wie der Velostation oder dem Hauslieferdienst pilothaft Rechnung getragen.
4. Beide Befragungen dieser Studie haben aber auch noch Lücken aufgezeigt, die primär mit organisatorischen, aber auch mit baulichen Massnahmen noch zu schliessen sind (s. 6.1).
5. Den Abonnements für die öffentlichen Verkehrsmittel in und ab Burgdorf steht kein einheitliches Abonnement für die zahlreichen und kleinmaschigeren Mobilitäts- und Transportangebote innerhalb der Stadt Burgdorf gegenüber. Die Befragung hierzu hat aber eine Nachfrage von ca. 70 % aufgezeigt.

Auf Grund dieser Erkenntnisse leiten die Autoren dieser Studie folgende **Vorschläge** für *mobilo*-Burgdorf ab:

6. Das Schliessen obiger Lücken muss als vorgängiger Teil der ordentlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung verstanden werden. Mit dem Schliessen dieser Lücken wird die Grundlage für ein integrales System *mobilo*-Burgdorf gesichert.
7. Mit einem dualen Abosystem aus *mobu-card* (s. 6.2) und *mobu-bons* (s. 6.3) soll die Attraktivität bestehender und der Ausbau weiterer komplementärer Transport- und Mobilitätsangebote innerhalb Burgdorfs gefördert werden.
8. Für das Abosystem *mobu-card/mobu-bons* müssen äusserst einfache und grosszügige Bedingungen wie tiefer Preis, freie Übertragbarkeit und universelle Nutzbarkeit realisiert sein.
9. Da das Abosystem *mobu-card/mobu-bons* volkswirtschaftlich von Vorteil ist, muss dessen Realisierung mit Lenkungsgeldern z.B. aus dem Parkgebührenfonds gefördert werden.
10. Mit dem Abosystem *mobu-card/mobu-bons* kann Burgdorf die besondere Chance wahrnehmen, erstmalig und richtungweisend eine attraktive Alternative zum innerstädtischen Privatautogebrauch anzubieten.

Zur Umsetzung dieser Vorschläge schlagen die Autoren dieser Studie folgendes **weiteres Vorgehen** vor:

11. Die Vorschläge aus dieser ersten Studie, insbesondere das Abosystem *mobu-card/mobu-bons* sollen nun innerhalb der Stadtverwaltung und mit allen involvierten Gruppierungen besprochen und evaluiert werden.
12. Im Rahmen eines Folgeauftrages Phase II zu *mobilo*-Burgdorf soll das duale Abosystem *mobu-card/mobu-bons* inhaltlich und organisatorisch so vorbereitet werden, dass dieses
13. im Frühling 2006 pilothaft in Burgdorf kommuniziert und angeboten werden kann.

9. Dank

Die Autoren Ursula Dold und Ueli Wieser danken der Baudirektion Burgdorf, insbesondere Frau Aline Renard und Herrn Peter Hänsenberger für das entgegengebrachte Vertrauen und die kooperative Unterstützung.

Ein besonderer Dank geht aber auch an alle Personen, die uns bei den Befragungen aktiv und mit wertvollen Antworten unterstützt haben.

Auch möchten wir herzlich allen Zivildienstleistenden am Ökozentrum in Langenbruck, insbesondere Herrn Markus Häfliger, für die Hilfe bei der Organisation, Durchführung und Auswertung der Befragungen danken.

Ursula Dold & Ueli Wieser

29. April 2005

10. Anhang

10.1.1 Fragebogen zu erster Befragung vom 3.12.2004

10.1.2 Auswertung der ersten Befragung, gegliedert in Themencluster

10.2.1 Fragebogen zu zweiter Befragung (original: A3-doppelseitig)

10.2.2 Auswertung der zweiten Befragung, gegliedert in die 3 Fragen

10.3 Printout zu *mobu-calc* (Excel-file zur Simulation der Finanzflüsse von *mobu-card*)

10.4 CD-ROM in Tasche, mit pdf-files zu

- diesem Schlussbericht (SB1_mobu.doc)

- zu beiden Fragebögen (FB1_mobu.pdf, FB2_mobu.pdf)

- zu beiden Auswertungen (AW1_mobu.pdf; AW2_mobu.pdf)

sowie mit Excel-file *mobu-calc*