

Natürlich unterwegs

Die Fussgänger- und
Velomodellstadt Burgdorf
kurz erklärt



Februar 2002

Die Modellstadt

Die Stadt Burgdorf wurde 1995 vom Energiesparprogramm Energie 2000 als Fussgänger- und Velomodellstadt der Deutschschweiz auserkoren. Die Modellstadt erhielt beim Zuschlag die Aufgabe, die Möglichkeiten und Grenzen des nicht-motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzuzeigen. Der bisherige Einsatz der Modellstadt ist von Erfolg gekrönt:

- In Burgdorf wurde die Flanierzone/Begegnungszone im Sinne einer gewerbefreundlichen Verkehrsberuhigung erfunden.
- In verschiedenen Teilprojekten kann eine Energieeinsparung nachgewiesen werden, z.B. beim Sportverkehrsprojekt ca. 6 Prozent, bei der Flanierzone bis gegen 16 Prozent.

Diverse Projekte haben Pioniercharakter, etwa der Hauslieferdienst oder das flächendeckende Sanierungsprogramm Schulwegsicherheit mit 99 Massnahmen. Getragen wird die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf von EnergieSchweiz (vormals Energie 2000), dem Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Fussverkehr Schweiz, dem Kanton Bern, der Stadt Burgdorf und dem Burgdorfer Gewerbe. Die Gesamtkosten 1995 – 2000 belaufen sich auf gut 1,5 Millionen Franken. Davon wurde jeder zweite Franken in Form von Eigenleistungen eingebracht.



Foto: Roland Spring

Sichtbare Erfolge

Die Fussgänger- und Velomodellstadt hat bei ihren Projekten stets den modellhaften Charakter, die Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Städte sowie die kostengünstige Realisierbarkeit ihrer Ideen ins Zentrum gestellt. Sie hat Projekte entwickelt und Pilotbetriebe auf die Beine gestellt, aber auch Pilotbetriebe in ihrem Umfeld unterstützt. Die Innovation ist teils gelungen, teils steht der Test in der Realität noch bevor. Andere Projektteile – auch dies gehört zum Experimentieren – sind gescheitert.

Beispiel Flanierzone/Begegnungszone

Aushängeschild der Fussgänger- und Velomodellstadt ist die Erfindung der Flanier- resp. Begegnungszone. Der Versuchsbetrieb mit Tempo 20 und Fussgänger-vortritt im Burgdorfer Bahnhofquartier hat sich in der Praxis bewährt und ist seit Anfang 2002 in der entsprechenden Verordnung des Bundes als «Begegnungszone» verankert.

Beispiel Sportverkehr

Mit der Beeinflussung der gewählten Verkehrsmittel zu Sporttrainings hat die Fussgänger- und Velomodellstadt ein bisher wenig beachtetes Tätigkeitsfeld betreten. Die Zusammenarbeit mit knapp 50 Sportvereinen hat sich gelohnt: Etwa jeder sechste Autofahrer stieg aufs Velo um und fast ein Fünftel der Teilnehmer hat das eigene Mobilitätsverhalten auch im Alltag verändert.

Beispiel Velo-Hauslieferdienst

Der von der Velostation betriebene Velo-Hauslieferdienst ist aus Burgdorf nicht mehr wegzudenken. Ende 2001 konnte der 25'000-ste Einkauf gratis an die Haustüre geliefert werden. Der Hauslieferdienst startete 1997; heute sind rund 50 Geschäfte angeschlossen.

Weitere wichtige Entwicklungs- und Pilotprojekte in Bearbeitung:

- Fussgängerleitsystem
- Teilöffnung Oberstadtweg
- Schulwegsicherheit
- Anhaltspunkt (erleichterter Fussgängerübergang an Hauptstrassen)
- Sicherheit im öffentlichen Raum

Weitere wichtige Pilotprojekte im Umfeld der Modellstadt

- Mitnahmesystem Carlos
- Veloland-Herzroute

Unsichtbare Spuren

Innovative Lösungen zu Gunsten der FussgängerInnen und VelofahrerInnen, rücksichtsvolle Verkehrskultur und Partnerschaften über ideologische Grenzen hinweg sind nebst den konkreten Projekten der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf Stichworte, die in der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation weit über die Emmestadt hinaus Akzente setzen:

- Mit der erfolgreichen Einbindung des Gewerbes hat die Modellstadt politische und weltanschauliche Gräben überwunden. Die Schaffung dieses konsensfähigen Klimas war wichtige Voraussetzung für die erzielten Erfolge;
- Die Modellstadt hat mit neuartigen Ideen und Projekten gezeigt, dass auch im Fuss- und Veloverkehr Innovation möglich und wirkungsvoll ist;
- Die Modellstadt hat es verstanden, ihre Projekte der Burgdorfer Bevölkerung als ein Stück Lebensgefühl zu verkaufen. Dadurch konnte sie ein experimentierfreudiges Klima schaffen;
- Die Modellstadt hat durch ihr Engagement einen wichtigen Beitrag zur besseren gesellschaftlichen Anerkennung des Langsamverkehrs leisten können;
- Der Bekanntheitsgrad Burgdorfs ist mit den Aktivitäten der Modellstadt gestiegen. Die innovativen Elemente der Modellstadt sind zu einem Teil des Stadtmarketings geworden.

Die Modellstadt hat, wie unzählige Reaktionen und Anfragen zeigen, verant-



Foto: Roland Spring



Foto: HKS

wortlichen und veränderungswilligen Personen in anderen Landesteilen Mut gemacht, auch utopisch erscheinende Anliegen für den Fuss- und Veloverkehr in ihrem Umfeld anzupacken und umzusetzen. Dazu braucht es jedoch unbedingt – auch dies zeigen die Erfahrungen der Modellstadt – Hartnäckigkeit und einen langen Atem.

Dem Erfolg verpflichtet

Für die zweite Phase der Fussgänger- und Velomodellstadt ab 2002 liegt ein Strauss von über zwanzig konkreten Projektideen in sieben möglichen Tätigkeitsfeldern vor. Die Projektkommission entscheidet im Frühjahr 2002 über die einzelnen Projekte und das weitere Vorgehen. Die definierten Bereiche sind:

Externer Parkplatz

Was ist mit Carsharing/Carpooling im Quartier und in der Verwaltung möglich? Wie könnten autofreie Siedlungen funktionieren? Die Modellstadt will den Zusammenhang zwischen verfügbarem Parkplatz vor der Haustüre und dem Mobilitätsverhalten klären.

Ökobonus

Wie können belohnende Aktionen für Fussgängerinnen und Velofahrer deren Verhalten unterstützen?

Mobilität für alle

Wie können qualitative Angebote vermehrt schwächeren Verkehrsteilnehmenden zugute kommen (insbesondere SeniorInnen)?

Elektro-Velos im Alltag

Sind Elektro-Velos alltagstauglich? Sie sollen für Freizeit und Beruf verfügbarer und bekannter gemacht werden.

Velo in der Schule

Können Kinder und Jugendliche im Rahmen des Schulunterrichts an das praktische Zweirad besser herangeführt werden? Die Faszination der Technik und Erlebnisse stehen im Vordergrund.

Verkehrsberuhigung ein Muss

Weitere Beruhigung des Strassenverkehrs in Burgdorf und bessere Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten (Qualitätssicherung).

Handfestes für den Fussverkehr

Es gibt noch Hindernisse im Fusswegnetz. Wo sind sie? Wie sind sie zu beheben? Was braucht es noch, bis der Standard des Fuss- und Wanderweggesetzes vollumfänglich erreicht ist?



Foto: Paul Dominik Hasler

Die Projektleitung der Fussgänger- und Velomodellstadt 2002

Alfred Lussi
Präsident, Gewerbe Burgdorf
Kurt Schürch
Stadt Burgdorf
Daniela Lehmann
Verkehrs-Club der Schweiz



Alfred Lussi, Daniela Lehmann, Kurt Schürch

Foto: Bene Pfäffli

Den Schlussbericht Phase 1 der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf für Fr. 25.– (+ Versandkosten) sowie weitere Informationen erhalten Sie bei:

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf
Stadtbauamt
Postfach 512
CH-3401 Burgdorf
Tel. +41 (0)34 423 61 41
Fax: + 41 (0)34 422 93 58
stadtbauamt@burgdorf.ch

Homepage
www.modelcity.ch

Herausgeber
Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf – ein gemeinsames Projekt der Stadt Burgdorf, des Aktionsprogramms Energie 2000 (heute Energie Schweiz), des Verkehrs-Club der Schweiz VCS, von Fussverkehr Schweiz, des Kantons Bern und des Burgdorfer Gewerbes.

Redaktion
Andreas Blumenstein, Kurt Schürch

Gestaltung
Atelier für Gestaltung, Bene Pfäffli

Titelfotos
Fotoatelier Roland Spring

Burgdorf, Februar 2002



Foto: Paul Dominik Hasler

