

Natürlich unterwegs

Schlussbericht 1996 – 2001
Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf



Februar 2002

Impressum

Der Schlussbericht Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf ist als – vertragsgemässer – Rechenschaftsbericht gegenüber dem Bundesprogramm Energie 2000 (heute EnergieSchweiz) und dem Bundesamt für Energie BFE entstanden.

Der Bericht beschliesst die erste Fünfjahresphase des Modellstadtprojektes bis und mit Sommer 2001.

Herausgeber

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

www.modelcity.ch

Bezugsquelle

Stadtbauamt Burgdorf
Postfach 512, 3401 Burgdorf
stadtbauamt@burgdorf.ch

Konzept

Hans Kaspar Schiesser

Texte

Hans Kaspar Schiesser
Andreas Blumenstein

Redaktion

Andreas Blumenstein

Lektorat

Kurt Schürch

Korrektur

Heidi Eggenschwiler

Andreas Blumenstein

Grafische Gestaltung

Atelier für Gestaltung

Bene Pfäffli, Burgdorf

Druck

Baumgartner Druck AG

Burgdorf

Auflage

1200 Exemplare

Burgdorf, Februar 2002

Titelblatt

Bonsai-Lebkuchen mit Modellstadtlogo für Strassenaktionen

Foto: Roland Spring



Inhaltsverzeichnis

	Vorwort
von Regierungsrätin Dori Schaer-Born, Bern	5
	Die Entstehung der Modellstadt-Idee
Weder Birkenstock noch Autokonzern	7
	Die Auswahl der Modellstadt-Stadt
Verkaufsstrategie gibt den Ausschlag	9
Am Misstrauen gescheitert	11
	Die Ziele der Modellstadt
Zwanzig Prozent Einsatz, achtzig Prozent Wirkung	12
	Die Ideenfindungs-Techniken der Modellstadt
Ein Tag hält Burgdorf fünf Jahre auf Trab	13
Mutmacherreise ins Autoland	14
Klingelgeländer, Obelix und Modellstadt-Gebäck	16
	Die Rolle des Gewerbes
Acht Köche und ein gelungener Brei	18
Drei Win-Win-Werkzeuge für Streit Partner	20
Der immerzu falsche Zeitpunkt	22
	Richtplan Stadtentwicklung
Aufbruch in eine neue Ära	23
Vom Gasgeben für den Langsamverkehr	25
	Die Flanierzone und Begegnungszone
Einundzwanzig Väter und Mütter und ein Kind	27
Mut zur Lücke	29
Kurzzeitig sistierte Basisdemokratie	32
Bern gegen «Bern»	35
Tempo: sinkend; Risiko: minimal	38
Werthmüllers Vision	40
	Lokale Modellstadt-Entwicklungsprojekte
Der Burgdorfer Türmligeist	43
Velofahrende vertrauenswürdig?	44
Der Beitrag der Modellstadt zur Kunst	46
Neunundneunzig kritische Punkte	48

Zusätzliche Pilotprojekte der Modellstadt

- Von der Tugend, auf den Zug zu rennen 51
- Auf den Punkt gebracht 54
- «Spanische Treppe» gegen die Angst 55
- Vom Anschluss an die Schweiz 57

Gescheiterte Pilotprojekte

- Die Sonne, die nicht aufging 59
- Kreative Malaktionen bleiben auf der Strecke 61
- Wie breit ist zu schmal? 62

Pilotprojekte im Umfeld der Modellstadt

- Der Ersatz des Kofferraums 63
- Mit Autostopp zum Bauernhof 65

Die Finanzen der Modellstadt

- Mit einfacher Multiplikation zum Ziel 67

Die Organisation der Begleitforschung

- Fussverkehr – kein Fremdwort mehr 69

Soziologische Aspekte des Modellstadtprojektes

- Wie sich Meinungen wirklich ändern können 71
- «Me mues halt rede mitenand» 74

Über das Erreichen der Ziele

- Vorgabe Bundesprogramm: erfüllt 77

Erfolge der Modellstadt

- Die unsichtbaren Spuren 81

In Kürze mit Würze

- Short answers on frequently asked questions 83

Die Zukunft der Modellstadt

- Von der Last des Erfolges 85

87 **Anhang**

Nutzen wir die Chancen!

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Wenn wir dies akzeptieren, müssen wir Wege finden, unsere Mobilität im Alltag, in Freizeit und Beruf, in den Ferien, auf möglichst gescheite und verträgliche Art zu bewältigen. Das ist nicht einfach. Heute braucht es mehr denn je Verkehrslösungen, welche die Anliegen von Mensch, Siedlung und Umwelt gleichwertig einbeziehen und Verträglichkeit erzielen wollen. Wir müssen dafür sorgen, dass das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort, zur richtigen Zeit und zum richtigen Zweck eingesetzt wird. Zudem sind Freiräume zu schaffen für künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen, zu Gunsten von Verkehrssicherheit, Gestaltung und Lebensqualität. «Miteinander statt gegeneinander» ist das Leitmotiv.

Es gilt aber auch, Veränderungen hin zu einer verträglicheren Mobilität über unsere Gefühle, über unser Unterbewusstes zu bewirken: Indem wir positive Bilder und damit positive Identität vermitteln von sanften, von umweltverträglicheren, von energiesparenden Mobilitätsformen. «Die Kluge reist im Zuge» gilt mehr denn je. Reisen und dazu lesen und etwas trinken, ist lustvoll und bequem. Radfahren war mal bünzlig. Heute ist Biken Ausdruck von coolem, sportlichem Lebensgefühl. Rollschuhfahren war etwas für Kinder, heute bewegen sich auch ältere Semester auf Inlineskates. Mobilität kann mit und ohne Auto Spass vermitteln. Und – müssen wir wirklich so viel unterwegs sein?

Nutzen wir die Chance, auch geistig mobil zu sein, brechen wir auf zu neuen Ideen, Erklärungsmustern, Handlungsansätzen. Die Modellstadt Burgdorf trägt manches dazu bei – von der Flanier- oder Begegnungszone über Massnahmen für die Schulwegsicherheit bis zum Velohauslieferdienst. Vielleicht hat die Emmestadt gerade die richtige Grösse. Sie ist gross genug, so dass Mobilitätskonflikte entstehen. Sie ist aber auch klein genug, so dass diese überblickbar anzugehen sind. Viele der erarbeiteten Grundlagen dienen auch der Gesamtmobilitätsstudie, in welche Kanton, Stadt und Region auch den Durchgangsverkehr zwischen Autobahn und Emmental einbeziehen. Burgdorf kann zu einem Beispiel dafür werden, wie wir unsere Mobilität bewältigen, ohne dass der Verkehr uns beherrscht.

Regierungsrätin Dori Schaer-Born
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern



Pressefoto

Die Entstehung der Modellstadt-Idee

Weder Birkenstock noch Autokonzern

Vom Image des Langsamverkehrs

Offiziell war die Schweizer Fussgängerwelt Mitte der neunziger Jahre in Ordnung. Repräsentative Erhebungen von 1994 hatten ergeben, dass die Schweizerinnen und Schweizer in ständig zunehmendem Masse zu Fuss gehen. 1984 und 1989, so die Zählungen, seien 365 km pro Person und Jahr zurückgelegt worden, exakt ein Kilometer pro Tag. 1994 lagen die Werte um 50 Prozent höher, also 547 Kilometer pro Person und Jahr oder 1,5 km pro Tag. Diese markante Steigerung, die die bisherige Unterschätzung des Fussverkehrs in den Statistiken aufdeckte, sowie die kaum vorhandene politische Förderung des Zufussgehens standen am Anfang der Modellstadtidee.

Die Steigerung der zu Fuss zurückgelegten Distanzen zwischen 1989 und 1994 war und ist nicht plausibel. Sie widerspricht nicht nur den Alltagsbeobachtungen, sondern auch

Foto: Paul Dominik Hasler



allen Statistiken über die Nutzung von Motorfahrzeugen und öffentlichem Verkehr. Die neueste Studie zur «Mobilität in der Schweiz» vom Dezember 2001 weist nun gar 623 km pro Person (über 10 Jahre alt) und Jahr oder 1,7 km täglich aus. Das entspricht der Fussdistanz zwischen dem Hauptbahnhof Bern und dem Bärengraben. Es kann nicht abschliessend geklärt werden, wieweit das 2001 ermittelte Resultat das Fussgängerverhalten mittlerweile wieder realitätsnäher abbildet. Immerhin sprechen drei Dinge

für erhöhte Glaubwürdigkeit: Die Stichprobe ist mit 29'400 Personen erheblich höher, das Bewusstsein für den Langsamverkehr ist seit Mitte der neunziger Jahre geschärft und es gibt, siehe den Musterfall Modellstadt, eine wachsende Zahl von lokalen und überregionalen Projekten zur Förderung des Fussgängerverkehrs. Die langjährige, fast monopolartige Ausrichtung des verkehrspolitischen Interesses auf das Auto und am Rande noch auf den öffentlichen Verkehr hatte auch in den statistischen Erhebungen den Fussgängerverkehr aus dem engen Bereich der Wahrnehmung verdrängt.

Gerade dies, nämlich die statistische Unterschätzung und die praktisch nicht vorhandene politische Förderung des Fussgängerverkehrs, stand am Anfang der Modellstadtidee. Erich Willi, Metron-Mitarbeiter und Projektentwickler für das Bundesprogramm Energie 2000, lancierte im Sommer 1994 eine Projektskizze, welche die praktische sofortige Unterstützung seitens des Ressorts Treibstoffe des Bundesprogrammes Energie 2000 (Ernst Reinhardt und Daniel Leupi) fand. Im Beschlussprotokoll vom 18. November 1994 hielten Erich Willi und Hans Kaspar Schiesser (VCS) die folgende Zielsetzung des damals noch «Fussgängermodellstadt» genannten Projektes fest: «In der Modellstadt soll für fünf Jahre ein «rechtsfreier» Raum für Fussgänger-massnahmen (und Velomassnahmen) entstehen: Versuchen, austesten, begleiten, beforschen, alles unter dem Schutz des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) und des Fonds für Verkehrssicherheit.» Gerade das «Be-Forschen» entstand aus dem Misstrauen gegenüber den offiziellen Statistiken über das Fussgängerverhalten. Die Erhebungen wurden als zu pessimistisch, zu mangelhaft und zu lieblos eingeschätzt, was aus heutiger Sicht wohl als bestätigt an-

gesehen werden kann. Bemerkenswert war der Ehrgeiz der Gruppe um Ernst Reinhardt, von Anfang an eine Romand-Partnerstadt zu finden, im Zweifelsfall sogar nur mit einer Westschweizer Stadt zu beginnen. Anfangs 1995 stand eine erste Finanzierungs- und Kostenskizze, die Aufwendungen von total 3,5 Mio. Franken zwischen 1995 und 2000 vorsah. Anmerkung zum Thema Sponsoring: «Toleranz: Automarke nicht akzeptabel, Birkenstock zu ökologisch (schlechtes Image)».

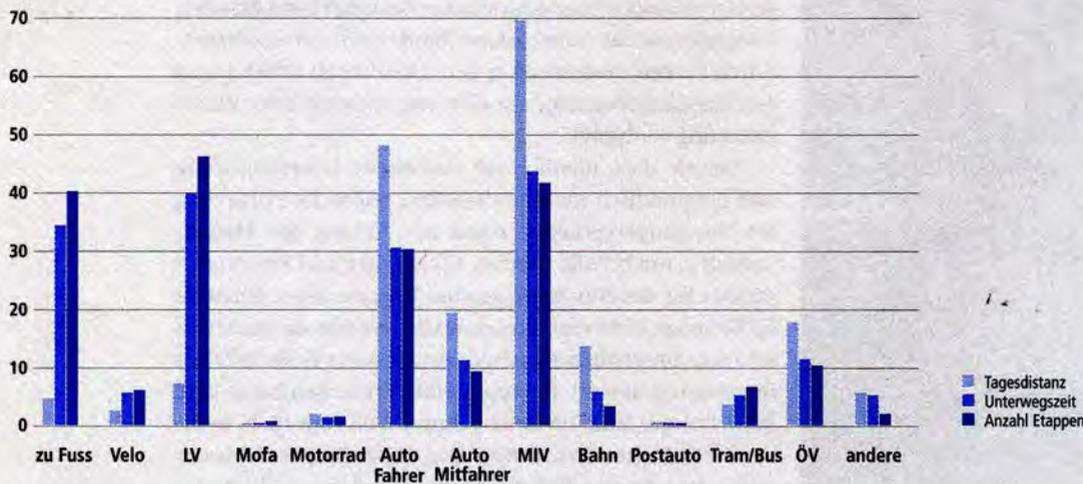
Am 21. November 1995 wurde zwischen dem Bundesamt für Energiewirtschaft BEW (Hans-Luzius Schmid, Programmleiter Energie 2000) und dem Verkehrs-Club der Schweiz (Hans Kaspar Schiesser und Jean-Philippe Jeanerat) der Vertrag über das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt unter der Nummer 55'202 unterschrieben. Dieser erste Vertrag lief am 31. März 1998 ab, sah aber bereits eine Verlängerung vor, die im Oktober 1998 mit Vertragsende Juni 2000 unterzeichnet wurde. Der Anhang des ersten Vertrages beschrieb die Modellstadtziele so:

«In je einer Stadt der Deutsch- und Westschweiz: Möglichkeiten und Grenzen des nichtmotorisierten Verkehrs zur Energieeinsparung umfassend aufzeigen. Gleichzeitige Verbesserung der Verkehrssicherheit. Übertragen der Federführung auf lokale Akteure, insbesondere Vertreter des Gewerbes.

Ziel: Anteil Fussgänger + 1/3, Velofahrer + 1/5, Energieeinsparung um 1/10, Unfallrisiko – 1/10.»

Die Gesamtkosten wurden auf 1,68 Mio. Franken beziffert, wovon Energie 2000 21 Prozent oder 350'000 Franken übernehmen wollte. Für den Projektleiter wurde mit einem Stundenansatz von Fr. 115.– kalkuliert, der allerdings im Projektverlauf weder gegenüber dem VCS noch der Stadt je ausbezahlt worden ist. Hingegen wurden die erbrachten Eigenleistungen zu diesem Tarif angerechnet. Kuriosum dieses Vertrages war der Zusatz, dass neben Autokilometern (0,4 Fr./km) auch Spesen für projektnotwendige Velofahrten verrechnet werden konnten, und zwar 0,2 Fr./km. Dieser modellstadttypische Zusatz wurde in der Praxis dann aber nicht angewendet.

Kennziffern zum Modalsplit (in %)



Die Auswahl der Modellstadt-Stadt

Verkaufsstrategie gibt den Ausschlag

Die Auswahl der Deutschschweizer Gemeinde

Die Suche nach der Fussgänger- und Velomodellstadt in der deutschen Schweiz führte über 31 Gemeinden. Die Stadt Burgdorf setzte sich im zweistufigen Auswahlverfahren insbesondere dank dem ihr attestierten grossen Marketingpotenzial durch. Auch das weniger passiv und ablehnend reagierende Gewerbe brachte der Emmestadt Pluspunkte ein. Auf den weiteren Plätzen blieben Emmen/LU, Langenthal/BE und Uster/ZH.

Nach übereinstimmender Meinung im Modellstadt-Projektteam von Energie 2000 hatte die auszuwählende Gemeinde drei Bedingungen zu erfüllen:

- Eine Grösse zwischen 12'000 und 50'000 Einwohnern, was die grössten Städte der Schweiz von Anfang an ausschloss und 76 Gemeinden im Auswahlverfahren belies;
- Ein respektables Potenzial an motorisiertem Verkehr, das umgelagert werden konnte (was auch bedeutete, dass der Fussgänger- und Velofahrer-Anteil im Binnenpendelverkehr nicht bereits sozusagen mustergültig sein sollte);
- Ein hohe Chance, dass einflussreiche Bürgergruppen, allen voran das Gewerbe, sowie die Gemeindeverwaltung nicht nur duldend, sondern unterstützend eingestellt sein sollten.

Foto: Paul Dominik Hasler



Aufgrund der Volkszählungsergebnisse 1990 waren mühelos jene Gemeinden herauszufinden, welche über hohe Autofahrer-Anteile im Binnenpendelverkehr und kleine Fussgängerzahlen verfügten. Spitzenreiter dabei: Meyrin und Sierre in der Westschweiz, Volketswil und Kreuzlingen in der Deutschschweiz. Bereits 1990 waren demgegenüber im Sinne der Förderung des Langsamverkehrs Vevey, Carouge und Thalwil – in dieser Reihenfolge – vorbildlich.

Gestützt auf eine Marketing- und Kommunikationsstudie der Tschärner AG sollte bei der näheren Auswahl der Gemeinde auf die folgenden sechs möglichen Motivationen von Kommunen hingewiesen werden:

- Belebung der Nachfrage für das lokale Gewerbe bzw. der lokalen kulturellen Angebote durch eine stärkere Ausrichtung auf den lokalen Verkehr;
- Prestigegewinn durch die Vorbildwirkung;
- Kostensenkung der Umsetzungsmassnahmen für die

Förderung des Langsamverkehrs durch Bundesmittel und Beiträge Externer;

- Gleichzeitiger Beitrag zur Senkung der Vermeidungskosten bei lokalen Luftreinhalteprogrammen;
- Prestigegewinn der Behörden, vor allem der Bauverwaltung, durch Aktivitäten im Hinblick auf die Sicherheit vor allem von Kindern und Jugendlichen;
- Profilierungsmöglichkeit für KommunalpolitikerInnen und lokale Gruppierungen.

Nach der ersten Evaluation, mit Blick auf die Fussgängerpotenziale und die Attraktivität blieben 31 Gemeinden in der Auswahl (Sample), die von vier Projektteammitgliedern näher evaluiert wurden. In vorerst telefonischen Abklärungen ging es darum, herauszufinden,

- wie hoch die Investitionsbereitschaft der Gemeinde für Modellstadtmassnahmen eingeschätzt werden konnte;
- wie hoch das zu erwartende Gewerbeengagement war;
- wie erkennbar die Marketing-Sensibilität der Gemeinde war;
- mit welcher Akzeptanz die Projekt-Organisation (u.a. mit den Verbänden VCS und ARF) rechnen durfte;
- wie hoch die Akzeptanz nonkonformer bzw. innovativer Lösungen eingeschätzt wurde;
- welche Tatbeweise es für Langsamverkehrsmassnahmen bereits gab;
- wie hoch der Entscheidungsspielraum gegenüber dem Kanton war;
- wieweit es lokale Medien mit potenzieller Verstärkerwirkung gab.

Bei dieser Telefonrecherche schoben sich in der deutschsprachigen Schweiz Burgdorf/BE, Emmen/LU, Langenthal/BE, Uster/ZH und Wil/SG und Wohlen/AG in den Vordergrund. Sowohl in Wohlen wie in Wil blieb vor den entscheidenden Befragungen das positive Echo (und damit das Interesse) aus, so dass sie aus dem Sample fielen. Daniel Leupi und Hans Kaspar Schiesser führten vor Ort mit gemischten, in der Regel aus Behörden und Gewerbe zusammengesetzten, Delegationen eingehende Gespräche durch, welche als Grundlage für die Beurteilung im Rahmen des Kriterienrasters dienten. Der definitive Entscheid fiel an der Sitzung vom 20. September 1995. Burgdorf rangierte knapp vor Emmen, während Langenthal und Uster deutlicher zurückfielen. In keiner der Städte vermochte die Haltung des Gewerbes, das sich überall tendenziell abwar-

tend-passiv verhielt, restlos zu überzeugen. Burgdorf und Emmen holten aber auch hier Pluspunkte. Uster hatte den Nachteil zu tragen, dass aus Sicht des Projektteams nur wenig Spielraum für eine innovative Langsamverkehrspolitik sichtbar wurde. In Langenthal schlug den beiden Energie 2000-Vertretern klar die grösste Gewerbeskepsis der vier Gemeinden entgegen. Burgdorf schliesslich wies nicht nur keinen einzigen offensichtlichen Nachteil auf, sondern mit dem Stadtbaumeister einen brillanten «Verkäufer» und Motivator seiner Stadt. Das gemeinsame Communiqué von Burgdorf, Energie 2000, VCS, ARF und Energiestadt (damals noch im Projekt dabei) lautete so: «Für den Entscheid zugunsten von Burgdorf spielte vor allem die Bereitschaft des Gewerbes zur Zusammenarbeit eine wichtige Rolle. Ausserdem lässt sich das Projekt nahtlos in den Richtplan Stadtentwicklung einbetten, den die Stadt Burgdorf, der Kanton Bern und die Burgergemeinde mit Dringlichkeit vorantreiben wollen.»

Als Fazit war festzuhalten: Nur eine geringe Anzahl von Gemeinden erkannte zum damaligen Zeitpunkt das Marketingpotenzial des Titels «Fussgänger- und Velomodellstadt». In allen näher betrachteten Gemeinden gab es für Marketingfragen bei den Behörden weit mehr Kenntnisse und Feingespür als beim Gewerbe, und die Vorstellung einer Gemeinde fiel umso überzeugender aus, je stärker sich die dominierende Persönlichkeit allgemein als Förderer der Gemeinde und weniger als Spezialist (für Verkehr, Wirtschaft oder Raumplanung) verstand.

Am Misstrauen gescheitert

Die Auswahl der Romandie-Modellstadt

Fast von der ersten Stunde des Modellstadtprojektes an schien es reizvoll, neben einer Deutschweizer Stadt auch eine in der Westschweiz zu haben. Im Oktober 1994 fiel in der so genannten Neumünster-Runde, benannt nach dem Sitzungsort in Zürich, der Entscheid zur «Durchführung einer Parallelaktion Romandie/deutsche Schweiz mit zwei Modellstädten». Zuvor war ein VCS-Antrag knapp gescheitert, das Modellstadtprojekt überhaupt nur in der Romandie durchzuführen. Neben staatspolitischen hatte es für diesen Antrag auch praktische Gründe gegeben: Der Fussgänger- und Veloverkehr liesse sich, so die Einschätzung, in der Romandie eher leichter steigern, da er sich mit Ausnahme von Städten mit hohem Schülerverkehr gemäss Volkszählungsergebnissen 1990 auf tieferem Niveau bewegte als in der deutschsprachigen Schweiz.

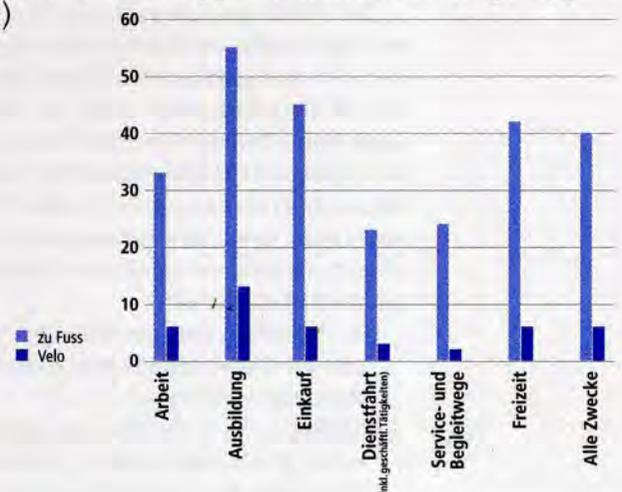
Die Suche nach einer geeigneten Modellstadt in der Westschweiz verlief tendenziell harziger als in der Deutschschweiz und lastete fast ausschliesslich auf VCS-Presse-sprecher Jean-Philippe Jeannerat und zu Beginn kurzzeitig noch auf Markus Schellenberg (Ressort Treibstoff, Bundesamt für Energie BFE). In der ersten Jahreshälfte 1996, als das Burgdorfer Projekt bereits lief, befanden sich die folgenden Westschweizer Städte im Sample: Monthey, Yverdon, Fribourg, La-Chaux-de-Fonds. Vevey war in der Erst-evaluation wegen eines untypischen Modal-Splits bereits ausgeschieden. Eingehende Gespräche fanden 1996 schliesslich in Monthey und La-Chaux-de-Fonds statt. In der kleinen Stadt in der Nähe des Genfersees zeigten die Behörden zwar lebhaftes Interesse, beim Gewerbe aber dominierte klar die Skepsis. Mangels sichtbarer Kooperationsbereitschaft schied damit auch Monthey aus. In La-Chaux-de-Fonds schien der Prozess lange auf gutem Wege, wenn-gleich auch hier das Gewerbe deutlich machte, nur eine auto- respektive parkplatzfreundliche Politik sei in der Lage, den Standort gegenüber den nahen französischen Klein-zentren konkurrenzfähig zu halten. La-Chaux-de-Fonds hätte insofern gute Voraussetzungen geboten, als die lokale VCS-Gruppe zur aktiven Mitarbeit bereit war.

Im November 1996 wurde klar, dass es auch in La-Chaux-de-Fonds keine Modellstadt geben würde. «Hätten wir deutlich mehr Ressourcen für diese erste Überzeu-gungsphase einsetzen können», erinnert sich Jean-Philippe Jeannerat heute, «hätte es vielleicht funktioniert. Der VCS erschien der Stadt allerdings nicht als starker Partner, und das Gewerbe markierte spürbaren Widerstand.» Auf dem Hintergrund dieser äusserst zurückhaltenden, vor allem aber hohen Aufwand versprechenden Situation verzichte-te der VCS darauf, interne Budgetmittel für eine West-schweizer Modellstadt bereitzustellen. Das verursachte beim Ressort Treibstoff beträchtlichen Unmut. Der Beschluss des Verkehrs-Clubs hing allerdings auch damit zusammen, dass in der Zwischenzeit klar geworden war, dass er für seine personellen Aufwendungen keine Entschädigung be-kommen konnte, sollte das (Burgdorfer) Projekt finanziell nicht grundsätzlich in Frage gestellt sein. Der hohe Perso-nalaufwand des VCS im Umfang von ca. 30 Prozent hätte die verfügbaren Budgetmittel seitens Energie 2000 praktisch

aufgebraucht, so dass an finanziellem Input für Burgdorf selbst nichts mehr geblieben wäre. Da der VCS somit in Burgdorf sowohl beträchtliche Finanzen (ca. 40'000 Fran-ken pro Jahr) als auch erhebliche Personalmittel (ebenfalls fast 40'000 Franken jährlich) einbrachte, entschied er sich gegen die analoge Finanzierung einer Romandie-Modell-stadt, die von ihren Voraussetzungen her deutlich weniger Erfolgsaussichten als Burgdorf bot.

Zu einem späteren Zeitpunkt finanzierte Energie 2000 in Genf mittels eines Kleinauftrages Studien und Versuche zur Förderung des Langsamverkehrs im Quartier des Kantonsspitals, ohne dass Genf den (inoffiziellen) Status einer Modellstadt bekommen hätte.

Anteil der Fuss- und Veloetappen am Total der Wegetappen pro Tag (in %)



Die Ziele der Modellstadt

Zwanzig Prozent Einsatz, achtzig Prozent Wirkung

Die fremd- und die selbstgesteckten Ziele des Fünfjahresprojektes

Das offizielle Ziel des Projektes Fussgänger- und Velomodellstadt lautet: «Die Möglichkeiten und Grenzen des nicht-motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzeigen». Die Initianten hatten sich zusätzlich zu Ehrgeizigerem verpflichtet, nämlich ein Drittel mehr Fussgängerverkehr, ein Fünftel mehr Veloverkehr und ein Zehntel eingesparte Energie im Binnenverkehr.

«Blick aufs Ziel ist halber Weg», formulierte der Klausurbericht «Visionen» mit Rainer Maria Rilkes Zitat das Motto der Modellstadt. Und die Vision sei: «Eine Vorstellung, die nicht sichtbar ist und vielleicht gar nicht existiert. Ein geistiges, klares, lebhaftes Bild. Meistens handelt es sich um etwas Ideales. Eine Stadt, eine Symphonie, eine Erfindung, ein Utopia. Die Vision ist weit weg und scheinbar unerreichbar. Es gilt den Weg zurück von der Vision zu dem Ort zu finden, an dem man sich in Wirklichkeit befindet.»

Im Projektantrag von Daniel Leupi und synergo, der damaligen Firma von Ernst Reinhardt (Ressortleiter Treibstoffe im Aktionsprogramm Energie 2000), präsentierten sich die Ziele nüchterner und gleichzeitig ehrgeiziger. Der quantitative Beitrag zum E2000-Ziel wurde auf das Substitutionspotenzial (Schätzung Brög für Zürich) abgestützt. Demnach sei der Ersatz von 36% aller PW-Fahrten im Binnenverkehr durch den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) möglich. Der qualitative Beitrag zum E 2000-Ziel umfasste zwei Ansätze:

- die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden verbessern und dadurch den Langsamverkehr für kurze Distanzen attraktivieren;
- Bedingungen für den Langsamverkehr verbessern und testen, Erfahrungen nutzbar machen und dadurch das Energiesparpotenzial des nichtmotorisierten Verkehrs besser ausschöpfen.

Der Vertrag Nr. 55'202 zwischen Bundesamt für Energiewirtschaft (damalige Abkürzung BEW) und dem Verkehrsclub der Schweiz VCS hielt dies sinngemäss und interessanterweise ohne quantitative Festlegungen fest. Im Antrag hatten sich die Initianten selbst zu klar Messbarem verpflichtet wollen:

- Erhöhung des Anteils an FussgängerInnen im innerstädtischen Verkehr um 33 Prozent
- Erhöhung des Anteils an VelofahrerInnen im innerstädtischen Verkehr um 20 Prozent
- Energieeinsparung im innerstädtischen Verkehr um 10 Prozent
- Senkung des Unfallrisikos um 10 Prozent

Dabei basierte das Aktionsprogramm Energie 2000 auf drei Säulen (aus dem Schlussbericht Energie 2000):

- Freiwillige Massnahmen zur rationellen Energieverwendung und zum Einsatz erneuerbarer Energien
- Staatliche Rahmenbedingungen für eine ausreichende und sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung sowie für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch
- Dialog über umstrittene Themen unter den Betroffenen

Für die ModellstadtmacherInnen stand ausserdem – anfangs der Not gehorchend und nicht dem eignen Triebe folgend – ein günstiges Kosten-/Nutzen-Verhältnis im Vordergrund. Mit 20 Prozent Einsatz, so predigte es in den ersten Monaten Stadtbaumeister Andreas Wirth immer wieder, sollten 80 Prozent Wirkung erzielt werden. Das hiess, üblichem helvetischem Perfektionismus im Tiefbau aus dem Weg zu gehen. Es zwang Projektleitung und Projektkommission auch immer wieder dazu, statt in Belagswechsel und Profiblocksteine in Marketingmassnahmen zu investieren, nicht zuletzt weil letzteres von Energie 2000 bezuschusst wurde, ersteres jedoch nicht.

Die Ideenfindungs-Techniken der Modellstadt

Ein Tag hält Burgdorf fünf Jahre auf Trab

Die Think-Tank-Seminare

Die erste Ideen-Entwicklungs-Klausur 1996 schuf im Kern den gültigen Projektkatalog für volle fünf Jahre. Den Erfolg verdankt diese Klausur wohl einer so genannten Konsens-Matrix. Nur was bei allen Beteiligten Gnade fand, wurde mit Engagement weiterverfolgt.

Den Modellstadt-Machenden war zu Beginn des Projektes sehr wohl bewusst, dass nur dann etwas bewegt würde, wenn die Kräfte hinter der Bewegung spürbar und in die gleiche Richtung schieben, drücken und ziehen würden. Das Vorwort zum ersten Klausurbericht vom März 1996 gibt diese Anfangsmotivation sehr selbstbewusst wieder: «Burgdorf kann sich mit seinen Fussgänger- und VelofahrerInnen-Massnahmen blicken lassen. Zumindest im Vergleich mit ähnlichen deutschschweizer Gemeinden. Aber natürlich ist Burgdorf jetzt noch keine Modellstadt. ... Sicher ist: Kleine Verbesserungen, wie sie alle Klein- und Mittelstädte momentan planen oder in Angriff nehmen, machen noch keine Modellstadt aus. ... Einen überregionalen, ja landesweiten Ruf, besonders fussgänger- und velofreundlich zu sein, bringen erst mutige, innovative Massnahmen.»

21 Personen hatte Klausur-Organisator Andreas Wirth am 29. März 1996 im «Sommerhaus» knapp ausserhalb Burgdorfs vereinen können. Die meisten davon waren bereits an der Studienreise in Deutschland dabei. Am Ende des Tages gab es 194 (!) zu Massnahmenvorschlägen gezeichnete Visionen. Sie wurden zwar fünf Jahre lang verändert, ergänzt oder amputiert, bildeten aber in der ganzen ersten Phase bis 2001 den Kern dessen, was die Modellstadt noch heute ausmacht. Die Flanierzone war als «Aire piétonne» ebenso schon vorhanden wie die Idee der «Beseitigung von Angsträumen (Frauenanliegen)» oder «Attraktionen im Milka-Areal», heute mit dem Gertsch-Museum in Realisierung. Die überwiegende Mehrheit der Ideen war allerdings von den finanziellen Möglichkeiten des Projektes und Burgdorfs zu weit entfernt oder ging von Sponsoring-Hoffnungen aus, die nie erfüllt wurden, wie etwa

- die Rolltreppe Oberstadtweg (analog den Anlagen auf Flughäfen und modernen U-Bahn-Stationen);
- der Lift Metzgergasse-«längi Stäge»;
- eine attraktiv gestaltete Rutsche bei der Kronenhalde;
- ein durchgehender Fussweg rund um Burgdorf.

Andere gehören nach wie vor zum prioritären oder latenten Programm der Modellstadt: der Ehrgeiz, den höchsten Mobility-Anteil einer Schweizer Stadt zu haben (Car-Sharing), das Mitnahmesystem für den regionalen Fussgängerverkehr mit PW (entspricht dem heutigen Carlos-Projekt), oder die Aufhebung der Velofahrverbote bei Einbahnstrassen (weitgehend realisiert).

Den methodisch wegweisendsten und für die Zukunft auch zentralsten Ansatz bildete die Entwicklung einer «Einigungsmatrix» am Schluss der Tagung. 27 der Massnahmen wurden bei den Teilnehmenden auf ihre Konsensfähigkeit hin untersucht. Dabei fielen diverse Visionen so klar durch, dass im Sinne des geforderten Konsenseistes diese Themen im Projekt nicht mehr weiterverfolgt wurden. Flop-Beispiele waren Tempo 20 auf Hauptstrassen, die sofortige Einführung von Parkgebühren im Neumarkt-Parking, die Tieflegung von Hauptstrassen (Fussgängerzone), der überdachte Oberstadtweg oder die städtebauliche Verdichtung auf dem Gsteig (Villenquartier hinter Fachhochschule und Gymnasium). Mindestens ebenso erstaunt auch im Rückblick die Einigung über eine Gebührenpflicht auf Firmenparkplätzen, Tempo 30 auf Hauptstrassen, einen Velolift nach Trondheim Vorbild an der Rütshelengasse oder quergestreifte Fussgängerstreifen. Zu fast allen Konsenspunkten gab es im Laufe der ersten fast sechs Jahre Einzelprojekte, soweit sie nicht unabhängig von der Modellstadt entwickelt wurden wie etwa der Citybus.

«Auf diese Weise», schrieben die Klausurbericht-Autoren im April 1996, «wird sich die Modellstadt Schritt um Schritt entwickeln. Das Ziel ist erkannt. Unserem Motto gemäss müssten wir uns also bereits auf halber Strecke befinden. Das sind doch vielversprechende Aussichten.»

Keine der nachfolgenden Klausuren erreichte mehr den Ideenreichtum und die Visionen-Begeisterung jener «Sommerhaus»-Veranstaltung. Im April 1997 kam es zu einer Projektkommissionsklausur, die nach einer kleine-

ren internen Krise um das Gewerbeengagement einen bleibenden Konsens um die Finanzierungsaufteilung und die Projektorganisation brachte. Die Strategie-Klausur vom 16. Februar 2000 bei Schneetreiben auf der «Lueg» produzierte mit einem gut eingespielten Kern von acht Personen unter Leitung von Alfred Lussi noch einmal 135 Ideen für die Modellstadt-Zukunft. Aber zu diesem Zeitpunkt orientierten sich die Macher bereits viel deutlicher als 1996 an Massnahmen, welche das Projekt weder finanziell noch personell überfordern würden. Entsprechend der aktuellen Mobilitäts-Mode entstanden diverse Vorschläge im Zusammenhang mit den «Speedsticks» (zusammenklappbare

High-Tech-Trottinette für Erwachsene) oder es wurden bislang gescheiterte Projekte wie die Kernfahrbahn an der Lyssachstrasse reanimiert. Bei der persönlichen Zieldefinition der Teilnehmer kam es auf der «Lueg» aber nochmals zu einer Beschreibung der Modellstadt, die so knapp noch nie gemacht wurde und den Initianten von 1995 zweifellos auch gefallen hätte: «Burgdorf ist mit seinem Umland/Einzugsgebiet auf hochattraktive Art rund um die Uhr erschlossen, und zwar billig, schnell und ressourcenschonend. Die Transportketten sind frei kombinierbar.»

Mutmacherreise ins Autoland

Die Exkursion nach Aachen, Hennef, Speyer, Esslingen

Zu Projektbeginn studierte die erweiterte Projektkommission vier vorbildliche Fussgänger-Projekte bzw. Städte in Deutschland. Die Reise ermutigte die Teilnehmenden und schweisste die Modellstadt-MacherInnen gleichzeitig zusammen. Deutlich wurde aber auch: Für das in jeder Beziehung kleinere Burgdorf mussten die Lösungen schlanker, d.h. weniger infrastrukturelastig sein.

Die Schweiz hinkte im März 1996, zum Zeitpunkt der einzigen Auslandsstudienreise des Modellstadtprojektes, in Fragen der Innerortsverkehrsberuhigung deutlich hinter den Nachbarländern her. Frankreich mit Chambéry, Österreich mit Graz oder mit diversen vorarlbergischen Städten und sogar Oberitalien sowie erst recht Deutschland als Auto-Produzentenländer wiesen zukunftssträchtige Projekte auf, die hierzulande noch kein Pendant kannten.

Die dreitägige Deutschlandreise vom 6. bis zum 8. März 1996 hatte aber nicht nur ein fachliches Ziel. Ebenso wichtig war, die damals noch wenig miteinander vertraute Projektkommission per Reiseerlebnis näher zusammenrücken zu lassen. Gleichzeitig bot sich Gelegenheit, eine Reihe von Spezialisten im Bereich Langsamverkehr und am Thema interessierte Journalisten besser kennen zu lernen.

Aachen als erste Station der Reise hat mit 250'000 Einwohnern eine klar grössere Dimension als Burgdorf. Das alte Zentrum des Reichs Karls des Grossen führte anfangs der neunziger Jahre die «fussgängerfreundliche Innenstadt» ein. Die Verlegung der Parkierung vom Trottoir auf die Fahrbahn verlangsamte den Verkehr und begünstigte die FussgängerInnen. Der in den Unterführungs-Untergrund verdrängte Fussverkehr wurde konsenquent wieder ebenerdig geführt, mit weiteren Temporeduktionen des fahren-

den Verkehrs als Folge. Am eindrücklichsten war wohl die Schilderung, wie es zwischen den Linken und den Konservativen nach langen Jahren der Auseinandersetzung um den Verkehr zu einer Art «Verkehrsfrieden» und in der Folge davon zu Konsenslösungen um Parkplätze und Kernzonenzugänge gekommen war. (Kontakt: Regina Poth, Amt für Verkehrsanlagen).

Hennef ist im Kernbereich mit 18'000 Einwohnern ungefähr so gross wie Burgdorf. Die verkehrsberuhigte Frankfurter Strasse führt als Hauptstrasse (bei gleichzeitig vorhandener Umfahrung) mit hohem Verkehrsaufkommen mitten durch die Kernzone. Gepflasterte Mittelstreifen mit Kandelabern, wie sie heute auch an der Seftigenstrasse in Wabern (Gemeinde Köniz) bekannt sind, ermöglichen an zahlreichen Stellen Fussgängerquerungen. Während den Ladenöffnungszeiten verringern sie die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf 33 km/h, ohne die Fussgänger rechtlich zu privilegieren. VelofahrerInnen können wahlweise das breite Trottoir oder die Fahrbahn nutzen. Im Zuge der aufwändigen Infra-



strukturlösung wurden die Parkplätze der hessischen Kleinstadt im Geschäftsbereich von 160 auf 153 reduziert. Einzig den auf dieser Strasse verbleibenden Lastwagenfahrern schien die Verkehrslösung nicht zu gefallen. Einer benützte die Gelegenheit, der sich am Strassenrand angelehnt, sehr interessiert wirkenden Burgdorfer Delegation aus dem Fahrerfenster herab seine Meinung in verärgertem Ton bekanntzugeben. (Kontakt: Fabian Schmidt, Stadtplanungsamt).

Speyer ist mit rund 53'000 Einwohnern etwa dreimal grösser als Burgdorf. Der historische Kern wurde ab 1990 schrittweise fussgängerfreundlich gestaltet: Mit einem Fussgängerleitsystem, mit Tempo 30 auf den Zufahrten zum Dom (Maximilianstrasse), mit spezifischen Eingangstoren (aufgemalter Doppelwinkel) zum Tempo 30-Bereich, mit einem Shuttlebus-System, das nachts durch Anrufsammeltaxis ergänzt wird, und durch eine niveaugleiche Ausgestaltung von Fussgängerbereich und Fahrbahn auf dem Domplatz. In Speyer wie in den anderen deutschen Städten mit Vorbild-Lösungen fällt auf, dass es (meist) nur eine bescheidene Begleitforschung gab oder gibt. Deshalb konnten die Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung meist durch die verantwortlichen Planer nicht schlüssig beantwortet werden. (Kontakt: Norbert Schültke, Stadtplanungsamt).

- Schaffung neuer, nur für Fussgänger und Velofahrerinnen geöffneter Zugänge zur Innenstadt;
- in Richtung Wohngebiete verlegter «Eingangstore» zur Innenstadt, um die psychologische Distanz für Fussgängerinnen und Velofahrer zu verkürzen.

Esslingen entwickelte dabei eine Planung unter Ermittlung der «mentalen Landkarte» der Verkehrsteilnehmenden, die normalerweise unbewusste Bilder im Kopf sichtbar machen und in der Folge davon Hemmnisse abbauen kann. Alle Projekte der Esslinger Stadtentwicklung werden daraufhin geprüft, ob sie einen Beitrag zur «Stadt der kurzen Wege» leisten. (Kontakt: Wolfgang Ratzer, Stadtplanungsamt).

Die Deutschlandreise hat ihre Ziele sowohl im fachtechnischen als auch im sozialen Sinne erreicht. Für Adrian Zaugg vom Burgdorfer Tagblatt war das auf der Reise eingefangene Echo «durchwegs positiv». Im Gespräch mit Zaugg unterstrich Gemeinderat Urs Werthmüller den Lerneffekt: «Ich habe in jeder Stadt etwas herauspicken können, was man auch in Burgdorf umsetzen könnte.» Ins gleiche Horn blies Alfred Lussi, Präsident der Fussgänger- und Velomodellstadt. Er kam zur Erkenntnis, dass Burgdorf kein Sonderfall sei. «Die Probleme sind wohl überall in Europa ähnlich», sagte er.

Diejenigen Kommissionsmitglieder, welche bei der Reise dabei waren, erwiesen sich in der Regel in der Folge als innovativer und kooperativer als diejenigen ohne diese

Fotos: Martin Leuzinger



Speyer: mit Tempo 20 in der Kernzone Vorbild für Burgdorfs Flanierzone

Die Stuttgarter Agglomerationsgemeinde Esslingen ist mit 90'000 Einwohnern rund sechsmal bevölkerungsreicher als Burgdorf. Die Privilegierung von Fussgängern und Velofahrerinnen geschah u.a. mittels

- flächendeckendem Umbau von Kreuzungen (mit rhombenförmiger Farbfläche) zur Verlangsamung des rollenden Verkehrs;
- Fahrbahnverengungen zugunsten von Rad- oder Mehrzweckstreifen;

Erfahrung. Insbesondere kam es auf dem Dreitage-Trip zu bemerkenswerten Annäherungen zwischen den Vertretern des Gewerbes und der Verkehrsberuhigungslobby, was sich wohl direkt auf die konsensfreundliche Stimmung bei der folgenden Planungsklausur «Sommerhaus» auswirkte.

Klingelgeländer, Obelix und Modellstadt-Gebäck

Die öffentliche Mitwirkung und der 134-Ideenblätter-Katalog

In komplexen Projekten wie der Modellstadt gibt es immer ein Mehrfaches an Ideen, als realisiert werden kann. Bemerkenswert am Burgdorfer Projekt ist der hohe Ertrag an Anstössen, die per Mitwirkung aus der Bevölkerung gekommen sind. Grundlage für die unablässige Innovationsfreude des Burgdorfer Projekts ist die systematische, schon 1996 begonnene Ideensammlung, die alle Projektevaluationen seither immer wieder befruchtet hat.

Das Modellstadt-Projekt verstand sich in all seinen Phasen immer auch als Denkfabrik für innovative Lösungen im Fussgänger- und Veloverkehr. Zumindest anlässlich der öffentlichen Mitwirkung erfasste das Tüftler- und Visionen-Fieber auch Burgdorfs Bevölkerung.

Einige Tage nach der Eröffnung der Flanierzone waren im Dezember 1996 rund 8'000 buchdeckelgrosse Flyer in Form eines ganz einfachen Fragebogens mit offener Antwortmöglichkeit an die Burgdorfer Haushalte verteilt worden. Bis Ende Januar gingen 158 Beiträge, meist von Einzelpersonen, ein, etwa fünf Sechstel davon mit identifizierbaren Absendern. Drei sehr ausführliche Antworten verfassten Freie Liste, Pro Infirmis und IG Velo. Auffällig waren dabei vier Dinge:

- Ein kleiner Teil der Antwortenden nahm Stellung zum Fussverkehr, ein grosser Teil dagegen zum Velofahren. Es zeigte sich, dass sich das Fussverkehrs-Thema bei den Mobilitätsthemen noch unter «ferner liefen» befand;

Zahlreiche Mitwirkungstexte bezogen sich auf Dinge, die nur mittelbar mit der Modellstadt zu tun hatten, etwa darauf, die im Rahmen der Flanierzone für den langsamen Autoverkehr geöffnete Bahnhofstrasse Ost für Motorfahrzeuge wieder zu sperren.

133 unterscheidbare Forderungen oder Ideen wurden von der erweiterten Projektleitung auf ihre Dringlichkeit und inhaltliche Priorität hin untersucht. 20 Vorschläge gehörten bereits zum Realisierungsprogramm der Modellstadt oder wurden aufgrund der Mitwirkung ins Programm aufgenommen. Davon sind bis jetzt etwa 60 Prozent verwirklicht, z.B. der Hauslieferdienst oder die besser sichtbaren Eingangstore bei der Flanierzone. Etwas mehr als ein Drittel gehörte bis anhin nicht zu den zentralen Modellstadt-Projekten. Darunter fanden sich Forderungen nach verbessertem Winterdienst auf Trottoirs oder die noch immer nicht erfundene ungefährliche «Velofurt» (als Pendant zum Fussgängerstreifen) bei Hauptstrassenquerungen.

Foto: Atelier Spring



- Zwei Drittel der Feedbacks befassten sich mit der soeben eingerichteten Flanierzone: ziemlich genau die Hälfte kritisch, die andere Hälfte ermunternd;
- Der (lokale) öffentliche Verkehr wurde häufig thematisiert, praktisch ausschliesslich kritisch;
- Nur eine knappe Handvoll der Antwortenden wollte mehr Freiheiten für die Autofahrenden.

Im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren und als Resultat der 96er-Klausur verfassten im Februar 1997 das Büro für Utopien but (Paul Dominik Hasler) und das Büro Markwalder & Partner eine ausführliche Problemanalyse über Burgdorfs Langsamverkehr sowie einen Massnahmenkatalog, der mit allen Ergänzungen bis zum Jahre 2000 insgesamt 134 Ideenblätter aufwies. Der Katalog diente mehrere Male als Grundlage für Evaluationen von Projekten, aber auch als Dauer-Anregung für die gezielte

Die Rolle des Gewerbes

Acht Köche und ein gelungener Brei

Die interne Organisation des Projektes

Das zentrale Entscheidorgan der Modellstadt war bereits ab 1996 die Projektkommission, die drittelsparitätisch zusammengesetzt ist. Die operative Führung liegt seit 1996 unverändert bei der Projektleitung unter dem ehemaligen Bijoutier Alfred Lussi. Bemerkenswert: Die komplizierte Finanzstruktur und die breit abgestützte Projektorganisation führten in den fünf Jahren zu keinem einzigen relevanten internen Konflikt.

Die Modellstadt ist eine Küche voller Personal. Aber wie viele Köche verträgt der Brei, ohne zu verderben? Anfangs gab's als einzigen Chefkoch das Bundesamt für Energie, das über sein Bundesprogramm Energie 2000 mit dem VCS bzw. seinem verkehrspolitischen Leiter zuerst einen Dreijahres- und anschliessend nochmals einen schon zu Beginn vorgesehenen Zweijahresvertrag abschloss.

Mit der Festlegung von Burgdorf als Modellstadt musste eine Projektorganisation gefunden werden, die verschiedenen Erfordernissen zu genügen hatte:

- Einbezug aller zahlenden oder massgebliche Arbeitskapazität einbringenden Organisationen in eine Projektkommission als Aufsichts- und strategisches Entscheidorgan. Das sind seit 1996 unverändert Energie 2000 (heute Energie Schweiz), der Kanton Bern (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt), die Stadt Burgdorf, das Gewerbe von Burgdorf, der Verkehrs-Club der Schweiz VCS und die Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF (heute Fussverkehr Schweiz).
- Etablieren einer flexiblen, häufig tagenden, teilprofessionellen und kleinen Geschäftsleitung bzw. Projektleitung als operatives Entscheidorgan. Sie setzt sich zusammen aus Alfred Lussi (Gewerbe, Vorsitz), Hans Kaspar Schiesser (VCS, bis Juli 2001), Eveline Beyeler (VCS, interimistisch einige Monate 1997), Daniela Lehmann (VCS, ab August 2001) und Kurt Schürch (Stadtbauamt Burgdorf).
- Möglichkeit zum Einbezug von temporären Projektarbeitsgruppen (z.B. Oberstadtweg, Sicherheit) unter Führung eines Projektleitungsmitglieds.

Mit dem Grundsatz, dass nur Organisationen mit relevanten Finanz- oder Arbeitsbeiträgen stimmberechtigte Kommissionsmitglieder stellen konnten, waren beispielsweise politische Parteien und nicht zentral beteiligte Verkehrs-

fachverbände von den Kernbeschlüssen des Projektes ausgeschlossen. Die Stimmenaufteilung folgte dem Drittelsparitätsprinzip: zusammen drei Stimmen für E 2000, VCS und ARF, drei Stimmen für Stadt und Kanton, drei Stimmen für Gewerbe und Hauptsponsor. Da dieser nie gefunden wurde, besaßen Gewerbe und Stadt zusammen die Hälfte der verbleibenden acht Stimmen. Sie waren ausserdem mit je zwei bis vier weiteren Mitgliedern ohne Stimmrecht in der Projektkommission vertreten. Der Grund lag beim Gewerbe vor allem in der uneinheitlichen Organisation, aufgeteilt in Handels- und Industrieverein HIV, Handwerker- und Gewerbeverein HGV und Pro Burgdorf. Bei der Stadtvertretung erwies es sich als vorteilhaft, den zuständigen Gemeinderat sowie eine Vertretung der Stadtpolizei im Zusammenhang mit den vielfältigen Verkehrsregelungsfragen z.B. bei der Flanierzone oder dem Sicherheitsmarketing dabei zu haben.

Die Finanzen liefen in der Anfangsphase über den VCS, ab Frühling 1996 über die Finanzbuchhaltung der Stadt. Kurt Schürch als Finanzcontroller des Projektes beantragte der Kommission jeweils projektbezogene Kredite, bis zum März 2001 genau 20, die von der Projektleitung nach operativen Gesichtspunkten ausgeschöpft werden konnten. So bestand der 13. Kredit z.B. in der Finanzierung der Konzeption «Das neue Gesicht der Flanierzone» (54'000 Franken), der 17. Kredit in der Finanzierung der neuen Flanierzonen-Portale (gelb-schwarze Stelen, 20'000 Franken) und einem 20'000-Franken-Beitrag für das Carlos-Projekt. Kleinere Auftragsvergaben z.B. im Marketingbereich nahm die Projektleitung nach dem Mehrheitsprinzip, bei in der Regel einstimmigen Entscheiden, selbständig vor. Grössere Auftragsvergaben oder externe Beteiligungen (z.B. Velostation) entschied die Kommission.

In den Anfangsmonaten bestimmte nach ausführlichem und lokalpolitisch heiklem Auswahlverfahren die Kommission externe Büros als direkt zum Modellstadtprojekt gehörige, ständige Auftragnehmer. Das Ingenieur-Konsortium bestand aus Manfred Steiner (Steiner & Buschor, Burgdorf) sowie Erich Willi (Metron, Brugg), dasjenige zum Marketing aus Paul Hasler (but, Burgdorf) und Thierry Laillard (Exact, Bern). Die Begleitforschung wurde dem Geografischen Institut der Universität Bern GIUB (Ulrich Seewer) übertragen. Die Lösung mit ständigen «Hofberatern» bewährte sich aber wegen den immer wieder unsicheren Finanzen der Modellstadt und den aus politischen Gründen gelegentlich schnell wechselnden Erfordernissen nicht. Projektleitung und Kommission gingen deshalb dazu über, für die einzelnen Aufträge geeignete Firmen zur Offertstellung einzuladen. Damit wurden alle grösseren Aufträge im Wettbewerbsverfahren vergeben.

Die Kosten für die Konzeptphase wurden vollumfänglich von Energie 2000, VCS und ARF aufgebracht. Im Laufe des Startjahres 1996 präsentierte Andreas Wirth eine Lösung, die über die Laufzeit des Gesamtprojektes eine Fifty-Fifty-

Finanzierung zwischen Stadt und allen andere Partnern zusammen vorsah. Die Stadt legte kurz nach dem Projektstart 50'000 Franken in den gemeinsamen Modellstadt-Topf ein. Im Frühling 1998 beschloss die Legislative einen Rahmenkredit von 350'000 Franken, dessen Auslösung aber zusätzliche Einzelbeschlüsse zu Projekten notwendig machte. Bis Ende 2001 wurden aus dieser Quelle weitere 185'000 Franken verwendet. Der Richtplan Stadtentwicklung sieht für das finanzielle Engagement der Stadt an den Modellstadt-Projekten insgesamt 700'000 Franken vor.

Sowohl Finanzierung als auch Projektorganisationen haben sich in den gut fünf Jahren – fast konfliktfrei – bewährt. Die Projektleitung führte bis Ende 2001 150 und die Projektkommission 30 Sitzungen durch.

Foto: HKS



Die Projektleitung 1997: Kurt Schürch, Alfred Lussi und Eveline Beyeler

Drei Win-Win-Werkzeuge für Streit-Partner

Die Privilegierung und die Probleme des Gewerbes im Projekt

Das erste gegenseitige Vertrauen zwischen Gewerbe und den Öko- bzw. Verkehrs-sicherheitsorganisationen kam durch gemeinsame Erlebnisse und Planungen zustande und wäre im Streit um eine Fast-Food-Kette beinahe gescheitert. Schliesslich erwies es sich gute fünf Jahre als verlässlich und begründete den Erfolg gegen aussen, der jedoch mit vielen Krisen erstritten werden musste.

In einem Leserbrief vom 30. August 1999 äusserte sich eine Exponentin der Grünen in Burgdorf sehr prononciert zu den – vermuteten – identischen Interessen von Modellstadtprojekt und Gewerbe. «Dass letztlich nur das Einkaufszentrum Bahnhofquartier vom Projektkredit profitiert, lässt den Verdacht aufkommen, dass den Projektverantwortlichen Kommerz wichtiger ist als Lebensqualität.» Zu diesem Zeitpunkt waren bereits eine ganze Reihe anderer Projekte wie dasjenige zur Schulwegsicherheit initiiert, einige bereits abgeschlossen und in den Medien kommuniziert worden. Der Leserbrief zeigte deshalb vor allem eines: Auch auf linksgrüner Seite gab es lautstarke Stimmen, die das Lager-Denken förderten. Was dem andern Lager zu Gute kommt, so die Logik, kann grundsätzlich nicht unterstützenswert sein. Dabei verstand sich das Modellstadt-Projekt fünf Jahre lang als Konsensmodell, das genau solches Misstrauen im Hinblick auf gemeinsame Resultate abzubauen hatte.

In welcher Art, ist nach fünf Jahren zu fragen, ist die immer klar deklarierte Privilegierung des Gewerbes gerechtfertigt gewesen? In welchem Ausmass kam der erhoffte «Burgfrieden» bzw. die Kooperation zwischen dem Gewerbe und den anderen Akteuren, vor allem der grünen Seite, zustande? Und wie gut hat diese unkonventionelle Koalition gehalten?

Bereits in der Konzeptphase 1995 stand fest, dass das Gewerbe im Mittelpunkt des Modellstadtprojektes stehen sollte. Denn wenn, so die Annahme, vermehrtes Zufussgehen das lokale Gewerbe stärken würde, müsste es auch gelingen, diesen Nutzen zu vermitteln. Damit würde das Gewerbe zu einer antreibenden statt zu einer bremsenden Kraft gemacht, auch wenn damit Kompromisse einzugehen wären oder auf Prestigeerfolge verzichtet werden müsste. In der Projektorganisation sollte das Gewerbe somit eine Schlüsselfunktion bekommen, im Zweifelsfalle auch bei nur begrenzter eigener Anstrengung. Nach dem ersten halben Jahr im Burgdorfer Projekt kristallisierte sich Folgendes heraus:

- Das Gewerbe stand dem Projekt wohlwollend, aber anfangs dennoch eher abwartend gegenüber;
- Auf der Studienreise durch Deutschland und in der «Sommerhaus»-Klausur wurden wesentliche Vorurteils-Barrieren vor allem zwischen dem Gewerbe und der grünen Seite abgebaut;
- Der «Parkplatzfrieden», wie er in der «Sommerhaus»-Klausur geschlossen wurde, schien von Dauer zu sein. Die Gewerbevertreter engagierten sich mehr und mehr aktiv-solidarisch in der Projektkommission;
- Das Gewerbe hatte Schwierigkeiten, sich als Einheit zu organisieren und geschlossen aufzutreten. Es war in

der Projektkommission denn auch aufwändig mit vier Personen vertreten, welche den Handels- und Industrieverein, den Handwerker- und Gewerbeverein und Pro Burgdorf repräsentieren;

- Das Gewerbe sah sich nicht in der Lage, einen noch berufstätigen Vertreter als Präsident in die Projektleitung zu schicken. Diese Rolle übernahm schliesslich ein aktiver Privatier, der als Bijoutier langjährig aktiv im Geschäftsleben mitgemacht hatte und den drei Vereinigungen vertrauenswürdig schien;
- Das Gewerbe war nicht bereit, im Gesamtprojekt finanzielle Verpflichtungen in Cash-Form zu übernehmen. Um dem Grundsatz nachkommen zu können, nur «zahlende» Organisationen stimmberechtigt in der Projektkommission zuzulassen, wurden die Eigenleistungen der Kommissionsmitglieder und des Präsidenten als finanzieller Beitrag angerechnet. Ausserdem wurden direkte Finanzbeiträge des Gewerbes für einzelne Projekte wie den geplanten Hauslieferdienst in Aussicht gestellt.

Alle diese Versprechungen und Trends hielten schliesslich stand bzw. wurden erfüllt. Aber bereits im Mai 1996 hatte die Modellstadt eine erste Krise in der Beziehung zwischen dem Gewerbe und dem VCS zu verkraften.

Anlass dazu bot das geplante Bauvorhaben eines Drive-In-Restaurants der Firma McDonald's in der Industriezone Buechmatt. Ursprünglich sahen die Pläne des Fast-Food-Herstellers einen zentralen Standort im Bahnhofquartier (Mergerle bzw. Neumarkt) vor. Die Sektionen Bern von VCS und WWF wehrten sich gegen die verkehrintensiv Anlage aus Gründen der Lufthygiene und wegen mangelnder Erschliessung mit Velo und Bus. Formell beanstandeten VCS und WWF eine Verletzung der Nutzungsordnung. Der Widerstand der VCS-Sektion, rechtlich nicht identisch mit dem Zentralverband, der Mitträger der Modellstadt war, bestätigte Befürchtungen des Gewerbes, die ökologische Seite des Modellstadtprojektes werde den «Parkplatzfrieden» einseitig zu eigenen Gunsten interpretieren. In Einigungsgesprächen kam es schliesslich zu erheblichen Verbesserungen der Velozufahrt, worauf VCS und WWF ihre Einsprache zurückzogen. Ob der Widerstand nicht gar im Interesse der innerörtlichen Restaurationsbetriebe gelegen hätte, kann nicht (mehr) beantwortet werden. Bis Ende 1996 hatten sich die Beziehungen Gewerbe-VCS innerhalb des Projektes wieder auf dem guten Vertrauensstand vom Frühling normalisiert.

Fünf weitere Jahre lang kam es zu keinen emotionalen Konflikten mehr zwischen etwa den Fussverkehr- oder

VCS-Vertretern und denjenigen des Gewerbes. In verschiedenen Diskussionen in der Projektkommission wäre für Aussenstehende sogar nur schwer zu erkennen gewesen, wer bei Sicherheits- und gewerbepolitischen Fragen die eigene Position und wer diejenige der früheren Gegner vertrat. Zwar erwiesen sich die Vertreter der grünen Seite – auch von ihrem Auftrag gegenüber Energie 2000 her – im Zweifelsfall als experimentier- und im Normalfall als aktionen-freudiger. Aber im zentralen Konfliktprojekt, der Flanierzone, gab es auch Situationen, in denen die als konservativ geltende Seite Motivator und Antreiber spielte. Typisch dafür waren Interventionen des SVP-Gemeinderats Urs Werthmüller, der in einer frühen Phase der Flanierzonen-Zweifel bei der Stadt das urbernerische weyermannsche Sportler-Motto umsetzte: «Gring ache u seckle». Ausserdem spielte Alfred Lussi als Präsident eine entscheidende Rolle im Ausgleich der Interessen. Er, der sich im Laufe der fünf Jahre zum bemerkenswerten Experten für Verkehrsrecht und politisches Marketing entwickelte, besass die Autorität, im Bedarfsfall beide Seiten zu kritisieren. Dass er den Tadel wenn schon gleichmässig verteilte, und die Stadt mit Kurt Schürch ihre Rolle in der Mitte ebenfalls weise wahrnahm, förderte zusätzlich den praktischen Konsens.

Zu Idylle kam es dennoch nicht. Handicap war auf der einen Seite der Umstand, dass die meisten Modellstadtmacherinnen und -macher der nicht-behördlichen Trägerorganisationen nicht in Burgdorf wohnten, damit nur selten dort einkauften und über die Projektorganisation wenig persönliche Kontakte zum Gewerbe hatten. Auf der andern Seite blockierte sich das Gewerbe gelegentlich selbst durch seine Zersplitterung. Obwohl in der gleichen Flanierzone gelegen, mochten sich Gewerbetreibende der Bahnhofstrassen nur widerwillig an einem (einkaufsfördernden) Strassenfest beteiligen, weil sich das Fest vor allem auf der Lyssachstrasse abgespielt hätte. Bei direkten Werbeveranstaltungen für das Gewerbe, etwa beim Radspektakel 2000, konnten sich die Geschäfte an der Flanierzone weder zu einem gemeinsamen Auftritt noch zu einer – im Vergleich sehr preiswerten, weil von der Modellstadt subventionierten – Werbung entschliessen. Aktive Beiträge des Gewerbes zu Gunsten der Flanierzone wie etwa ent-

sprechende Schaufenstergestaltungen blieben die Ausnahme, obwohl allein die mehreren Dutzend Delegationen, welche die Flanierzone und teilweise auch Unter- und Oberstadt besuchten, dem Gewerbe Netto-Mehrumsatz brachten. Aus dieser Sicht wäre zu fragen, ob eine starke gemeinsame Gewerbeorganisation in Burgdorf sich letztlich nicht auch kommerziell lohnen würde. Dennoch bleibt die Erkenntnis, welche das Wahlgremium für die Modellstadt schon 1995 hatte: Die Burgdorfer Gewebesituation gehört relativ gesehen zu den erfreulicheren.

Der Funke des Konsens, der für das Burgdorfer Modellstadtprojekt typisch war, sprang allerdings nicht auf die nationale Ebene über. Der Schweizerische Gewerbeverband mochte die Anliegen der Flanierzonen-Stadt in der Vernehmlassung zur Begegnungszone nicht unterstützen. Er hegte bis 2001 den Verdacht, dass die Flanierzone eine Art subversives Projekt zur Beschränkung des Autoverkehrs sei, das nach dem Leitspruch «Wehret den Anfängen» im Zweifelsfall zu bekämpfen sei.

Ein Stück weit nach Aachener Vorbild hielt der Burgdorfer Konsens allen Stürmen im komplizierten, verzweigten und ab und zu zermürbenden Projekt stand. Drei Werkzeuge bzw. Mechanismen spielten dabei die zentrale Rolle in der verlässlichen Zusammenführung der früher einander misstrauenden Organisationen:

- Vertrauen entsteht durch persönlichen Umgang. Studienreisen, Klausuren und gemeinsam durchlittene Projekte mindern die emotionale Distanz zwischen gegensätzlichen Partnern;
- in einem entscheidenden bisherigen Streitpunkt braucht es einen Grundlagenkonsens im Sinne eines «Burgfriedens», in Burgdorf z.B. in der Parkplatzfrage;
- im Zentrum des Projektes müssen Aktivitäten mit Win-Win-Auswirkungen stehen.

Der immerzu falsche Zeitpunkt

Die unerfüllten Sponsoring-Erwartungen

Nicht das lokale Gewerbe, aber ein externer Sponsor in Gestalt eines thematisch dem Modellstadthema nahen Grosskonzerns hätte die anfangs sehr knappen Finanzen des Projektes aufbessern sollen. Daraus wurde nichts. Die grosse Sponsorsuchaktion 1996 verlief ergebnislos. Einen späteren, idealen Zeitpunkt für die Wiederaufnahme der Suche ergab sich trotz inzwischen vorliegendem Modellstadt-Leistungsausweis nicht. Immerhin, neben punktuellen Zuwendungen für konkrete Anlässe von privater Seite ist die namhafte Mitfinanzierung des Starts des Hauslieferdienstes durch den Kanton erwähnenswert.

«Was bieten wir unserem Sponsor?», titelte die Projektleitung im umfangreichen Sponsoring-Dossier vom Juli 1996. Und zählte auf:

- Imagepflege: Die Förderung eines sanften, alle Verkehrsmittel umfassenden Verkehrs ist grundsätzlich positiv besetzt;
- Lebensqualität: Die Modellstadt steht für «savoir vivre» ohne Hetze und Gefahren: 3 G's: Geniessen, Gleichgewicht, Gefahrlosigkeit;
- Der Sponsor wird mit positiven Werten wie Gesundheit und Umwelt in Verbindung gebracht.

Dann folgte eine detaillierte Liste mit Auftrittsmöglichkeiten des Sponsors, etwa einem «speziellen Modellstadt-Willkommensschild am Bahnhof und Ortseingängen mit Sponsoren-Schriftzug». Die Projektleitung garantierte Einsitz in die Projektkommission mit Stimmrecht und Mitentscheid bei allen gesponserten Projektelementen.

Modellstadt-Finanzchef Kurt Schürch war vorsichtig genug, beim Sponsoring – mit Ausnahme von 10'000 Franken im Jahre 1996 – keine festen Beträge einzusetzen. Dennoch: Unter den neun stimmberechtigten Sitzen in der Projektkommission ist bis heute einer für jenen grossen Sponsor reserviert geblieben, der dann schliesslich nie gefunden worden ist.

Dabei war die erste Versandliste lang, und die Telefonaktion, die noch im Frühjahr 1996 begonnen hatte, ebenso. Die angefragten Branchen hiessen «Schuhe/Freizeit» (z.B. Adidas), «Versicherungen», «Teppiche/Bodenbeläge» (z.B. Forbo), «Krankenkassen», «Velo», «Chemie», «Banken» und «Lebensmittel/Grossverteiler» (z.B. Zweifel). Sponsoring-Besuche (mit Andreas Wirth und Hans Kaspar Schieser) kamen einige wenige zustande, vor allem bei Krankenkassen und einem grossen Lifthersteller. Typischer waren Briefe wie derjenige des Bankvereins, in dem betont wurde, man habe die Unterlagen «mit grossem Interesse studiert und den Herren M. Ospel und F. Menotti zur Stellungnahme vorgelegt. Leider müssen wir Ihnen heute einen negativen Bescheid mitteilen, da das vorgegebene Sponsoring-Konzept unserer Bank ein solches Engagement im Moment nicht zulässt».

Nach den Misserfolgen der ersten grossen Aktion war man der Überzeugung, das Projekt müsse wohl zuerst einen Leistungsausweis vorzuzeigen haben. Der zeichnete sich mit dem schnellen Erfolg der Flanierzone anfänglich sogar ab. Aber je mehr die Flanierzone in eine Auseinan-

dersetzung mit den zuständigen Bundesämtern geriet und ihre Existenz damit bis 1998 nicht definitiv gesichert werden konnte, desto weniger attraktiv waren die Angebote, die schriftlich oder in den Sitzungszimmern der Konzerne zu machen waren. Auch lokale Sponsoren gab es nur für Unterprojekte (wie z.B. das Radspektakel im Jahre 2000), nicht jedoch für die gesamte Modellstadt-Idee. Mehrere Anläufe für neue Sponsoring-Konzepte versandeten, blieben hinter der einen oder andern Feuerwehrrübung zweit-rangig, bis die Meinung vorherrschte, dass Aufwand und Wirkung wohl endgültig ein für die Modellstadt nachteiliges Verhältnis ergäben.

Einen grösseren Erfolg konnte die Sponsoring-Aktion schliesslich mit dem Engagement des Kantons Bern im Umfang von 12'000 Franken als Initialfinanzierung des Hauslieferdienstes verbuchen. Von den acht Massnahmen,

Foto: Atelier für Gestaltung Pfäffli



welche das Sponsoring-Set Mitte 1996 in den Mittelpunkt gestellt hatte, sind immerhin fünf verwirklicht oder stehen unmittelbar vor der Verwirklichung (Fussgängerleitsystem). Hinterher gibt es immerhin die Genugtuung, damals den Sponsoren nicht nur Luftschlösser präsentiert zu haben. Und umgekehrt wurde die Modellstadt selber Sponsor verwandter Projekte wie der Velostation und von Carlos.

Richtplan Stadtentwicklung

Aufbruch in eine neue Ära

Die Verknüpfung der Modellstadt mit dem Richtplanprojekt

Der «Richtplan Stadtentwicklung», den die Stadt Burgdorf 1994 als raumplanerische Hausaufgabe für das 21. Jahrhundert in Angriff nahm, erwies sich für das Gedeihen der Fussgänger- und Velomodellstadt als Glücksfall: Die durch den Richtplan ausgelöste Aufbruchstimmung trug in der Bewerbungsphase wesentlich zum Projektzuschlag bei. Zudem konnten bis anhin stiefmütterlich behandelte Aufgaben zu Gunsten der Zufussgehenden und Velofahrenden prominent und verbindlich festgeschrieben werden. Der dadurch neu geschaffene Status des Langsamverkehrs wird nun auch im Verkehrsrichtplan 2002 seinen Niederschlag finden.

Burgdorf im 21. Jahrhundert...? Die Frage, die sich anfangs der 90-er Jahre die Burgdorfer Behörden mit aller Deutlichkeit stellten, war für die Kleinstadt und gleichzeitig das Re-

ten, Finanzierungsmöglichkeiten und Termine aus und sorgte für Aufbruchstimmung. Als die Arbeiten am «Richtplan Stadtentwicklung» auf Hochtouren liefen, bewarb

Foto: Paul Dominik Hasler



gionalzentrum im unteren Emmental eine höchst komplexe und anspruchsvolle Aufgabe. Unter dem Titel «Richtplan Stadtentwicklung» startete Burgdorf 1994 einen Planungsprozess, der unter Einbindung von Behörden, Fachleuten sowie der Burgdorferinnen und Burgdorfer eine breit angelegte Suche nach einer zeitgemässen räumlichen Struktur und Organisation zum Ziel hatte. Die Auseinandersetzung mit den Fragen zur Jahrtausendwende löste in Burgdorf rege Diskussionen über Aufgaben, Zuständigkei-

sich die Stadt Burgdorf beim Bund für das Projekt «Fussgänger- und Velomodellstadt». Für den Zuschlag Burgdorfs spielten die gestellten Zukunftsfragen im Rahmen des Richtplans vermutlich eine wesentliche Rolle.

Durch aufeinander abgestimmte Planungsprozesse im Richtplan Stadtentwicklung (RSE) und dem Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt (FUVEMO) wurde der Langsamverkehr in Burgdorf mit einem neuen Status bedacht. Mit dem Objektblatt Nr. 6.07 wurde innerhalb des RSE ein

Gefäss geschaffen, in das alle Anliegen der Zufussgehenden und Velofahrenden gegossen werden konnten. Wichtiger noch: Durch die Festschreibung im RSE und der sich im Aufbau befindenden Projektorganisation der Modellstadt wurden die Zuständigkeiten, die bis anhin ungenau definiert waren und entsprechend wahrgenommen wurden, jetzt klar zugeordnet. Dies hatte für verbesserte Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr den zusätzlichen Effekt, dass die Erwartungen an die Modellstadt von Beginn weg hoch waren – und bis heute hoch geblieben sind. Nicht ohne Erfolg: Etwa für die Auszeichnung der Stadt Burgdorf mit dem Label «Energistadt» waren die Anstrengungen zu Gunsten des Langsamverkehrs von Bedeutung.

Was mit dem Richtplan Stadtentwicklung begann, findet in der neuen Burgdorfer Planungsära weiterhin ihren Niederschlag. Bei allen laufenden und anstehenden Planungsgeschäften fliessen die Anliegen der Fussgänger- und Velomodellstadt mit ein. Dies gilt insbesondere auch für den Verkehrsrichtplan, der 2002 fertiggestellt werden soll. «Die durch die Fussgänger- und Velomodellstadt erreichten Ziele bilden die Ausgangslage für weitere Fortschritte im Bereich des Langsamverkehrs», sagt Kurt Schürch. Die Modellstadt wird im Rahmen des Verkehrsrichtplans weiterhin schwergewichtig beim hausgemachten Verkehr ansetzen, mit dem Ziel, weitere Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität in Burgdorf zu leisten.

Mit der Erarbeitung und späteren Umsetzung des Verkehrsrichtplans dürfte der Blick der Fussgänger- und Velomodellstadt jedoch künftig vermehrt auch über die Stadtgrenzen hinausschweifen. Obwohl gerade die Stadt Burgdorf die Hauptlast der regionalen, vom motorisierten Indi-

vidualverkehr dominierten Verkehrsströme zu tragen hat, hat die Modellstadt bisher nur bedingt Einfluss auf das Stadtgebiet übergreifende Verkehrsfragen genommen. Die Ausrichtung der Modellstadt könnte sich diesbezüglich durch die drängenden Verkehrsprobleme auf Burgdorfer Boden etwas verschieben. Heute verhindern Kapazitätsengpässe an Bahnübergängen, Fussgängerampeln und Knoten eine hindernisfreie (Auto-)Fahrt durch Burgdorf. Die EmmentalerInnen und insbesondere die Emmentaler Wirtschaft fühlen sich deshalb nur ungenügend mit dem Rest der Welt verbunden. Lösungsansätze für die Entlastung des Zentrums vom Autoverkehr liegen jedoch bereits auf dem Tisch oder sind in Vorbereitung. Auf der einen Seite fordern wirtschaftsnahe Kreise mit der ebenfalls im Richtplan Stadtentwicklung festgeschriebenen «Zufahrt Emmental» die Untertunnelung des Schlosshügels. Hier sind aber wegen der angespannten Finanzlage des Kantons und den zu erwartenden Widerständen im weiteren Planungsprozess noch einige Schwierigkeiten zu bewältigen. Andererseits will der Kanton Bern mit einem Gesamtmobilitätskonzept verschiedene Lösungsansätze zusammenführen und finanzierbare Alternativen aufzeigen. Hier kann die auf innovative Lösungen ausgerichtete Fussgänger- und Velomodellstadt künftig eine tragendere Rolle im regionalen Kontext einnehmen.



Vom Gasgeben für den Langsamverkehr

Die erfolgreiche Entschleunigung

Die Köpfe der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf sind nach der erfolgreichen Einführung der Flanierzone überzeugt, dass dieses neue Verkehrsregime auch ohne Modellstadtprojekt hätte erfunden werden müssen. Wenn überhaupt, hätte es in der benötigten Entstehungszeit indes kaum geklappt. Dank der Verzahnung zwischen dem übergeordneten Richtplan Stadtentwicklung und dem Modellstadtprojekt sind analog zum Aushängeschild Flanierzone auch noch weitere Projekte zu Gunsten der Zufussgehenden und Velofahrenden beschleunigt angepackt worden.

Von «Entschleunigung» ist in der Verkehrspolitik und -planung der vergangenen Jahre als pauschales Rezept oft die Rede. Hingegen vermisste man die logische Konsequenz, nämlich die beschleunigte Förderung des Langsamverkehrs. Die Fussgänger- und Velomodellstadt hat sich genau diesen, meist kleinen, aber wirkungsvollen Schritten zu Gunsten von Fussgängerinnen und Radfahrern angenommen. Dank der Verknüpfung ihrer Anliegen mit dem Richtplan Stadtentwicklung ist eine Umsetzung bei diversen Projekten in relativ kurzer Zeit geglückt, andere stehen vor der Realisierung oder sind noch in Vorbereitung:

- **Flanierzone/Begegnungszone:** Das Malaise für die Zufussgehenden im Bahnhofquartier war zwar spürbar, die oft zu schnelle Fahrweise der AutomobilistInnen jedoch mehr oder weniger toleriert. Dank der Modellstadt wurde der Blick für die Verkehrskonflikte im Bahn-

gegeben war. Der Gemeinderat folgte der Empfehlung umgehend und hob 1999 die überflüssigen Stopps auf. Die Stadtpolizei hat damit einen wesentlichen Beitrag für die «Verflüssigung» des Veloverkehrs geleistet. Sie erhofft sich damit auch eine Signalwirkung für Nachahmer in anderen Städten;

- **Öffnung Gysnauweg für Velos:** Die Schülerinnen und Schüler, die sich am Fahrverbot auf dem Gysnauweg stiessen, wählten einen direkten Weg, um ihren Schulweg möglichst schnell zu legalisieren. Sie klopfen bei Alfred Lussi, dem Präsidenten der Fussgänger- und Velomodellstadt, an. Lussi fädelt die Öffnung umgehend bei der Stadtpolizei ein, die dem Anliegen zustimmte und ihrerseits zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Parkplätze im Strassenraum neu anordnete;

Foto: Paul Dominik Hasler



hofquartier geschärft, die klare Diagnose gestellt und die Behandlung mit Augenmass praktiziert (vgl. Kapitel «Flanierzone»);

- **Aufhebung von 30 Stoppstrassen:** Sie komme «selbst für Fachleute zu einem erstaunlichen Resultat», schrieb die Stadtpolizei Burgdorf 1998 nach der Analyse aller Stoppstrassen auf Gemeindegebiet dem Gemeinderat. Insgesamt machten die Polizisten 30 Stoppstrassen aus, deren Berechtigung aus verkehrsbetrieblicher Sicht nicht

- **Aufstiegsspur Sommerhaus:** Die Fussgänger- und Velomodellstadt drängte darauf, dass auf der Hauptstrasse Richtung Wynigen der von Velofahrenden lang ersehnte Velostreifen endlich realisiert wird. In Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde 1997 die Strasse im Randbereich leicht verbreitert und der Radstreifen auf einer Länge von 270 Metern aufgemalt;
- **Erweiterung der Flanierzone:** Der Wunsch nach einer Erweiterung der Flanierzone vom Bahnhofquartier ins

angrenzende Kornhausquartier, das einen grossen Teil der unteren Altstadt ausmacht, ist in letzter Zeit herangereift. Den im Quartier aufgekommenen Schwung hat die Modellstadt nun aufgenommen. Sie wird in der Ende 2001 angelaufenen Projektierungsphase aufzeigen, wie viel Gestaltungsspielraum für die Umsetzung einer Flanierzone in diesem Stadtteil besteht. Als feste Randbedingung galt nämlich unter den Leuten im Quartier bis anhin, dass die Anzahl der im öffentlichen Strassenraum vorhandenen Parkplätze nicht angetastet werden dürfe;

- **Ortdurchfahrt mit Anhaltspunkten:** Als die Umgestaltung der Hauptverkehrsachse durch Burgdorf im Rahmen eines Wettbewerbes ausgeschrieben wurde, intervenierte die Fussgänger- und Velomodellstadt erfolgreich. Sie liess durchlässige, sichere Fuss- und Veloquerungen als Wettbewerbskriterium vorschreiben.

Wenn möglich sollten sie sogar Modellcharakter aufweisen. Daraus ist die Idee des Anhaltspunktes entstanden – eines grossen Farbtupfers rund um die Fussgängerstreifen, der sowohl die Sicherheit für die Querenden als auch die Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden verbessert. Die verantwortlichen Behörden des Kantons haben trotz Skepsis einem mindestens einjährigen Versuch ab Mai 2002 zugestimmt (vgl. Kapitel Anhaltspunkt).

Im Jahr 2002 soll das FUVEMO-Projekt mit der zweiten Phase weiterlaufen. In Vorbereitung sind sechs Projektmodule, welche im Sinne dieses Kapitels nach wie vor auf die «Beschleunigung» des Langsamverkehrs setzen.



EnergieSchweiz

EnergieSchweiz wurde vom Bundesrat am 30. Januar 2001 lanciert, um die schweizerischen Energie- und Klimaziele zu erreichen und eine nachhaltige Energieversorgung einzuleiten. Schon das Vorläuferprogramm Energie 2000 hat die Energiestadt Burgdorf seit Beginn unterstützt. Wie alle andern heute 60 Energiestädte geht auch Burgdorf mit dem guten Beispiel einer auf Energieeffizienz und erneuerbaren Energien beruhenden Energiepolitik voran. Besonders zu erwähnen sind zwei Pioniertaten: Das Burgdorfer Modell «Photovoltaik» und die «Flanierzone». Die Industriellen Betriebe Burgdorf gehörten zu den ersten Elektrizitätswerken, die erkannten, dass Solarstrom, auch wenn er teurer als Normalstrom ist, eine Marktchance haben kann. Stadtbehörden und Gewerbe haben zusammen gegen vielfältige Widerstände Versuche mit der «Flanierzone» durchgeführt. Der Erfolg gab der Pioniertat Recht: Heute ermöglicht ein offizielles Zonensignal die schweizweite Verbreitung.

Die Flanierzone und Begegnungszone

Einundzwanzig Väter und Mütter und ein Kind

Die Erfindung der Flanierzone

Für die Erfindung der Flanierzone im Frühling 1996 kommt die stattliche Zahl von 21 Personen in Frage. Sie hatten sich für eine Klausur zusammengefunden, bei der die Visionen für die Modellstadt bis zum Jahre 2001 diskutiert wurden. Was als Kopie der französischen «Aire piétonne» begann, bekam durch die Projektleitung bis zum Sommer eigene Konturen. Der Geist des Kompromisses, der die Flanierzonen-Idee reifen liess, lautete: «Lässt du mir die Parkplätze, so lasse ich dir Tempo 20 im Geschäftsviertel.»

Als die erweiterte Projektkommission am 29. März 1996 zu einer ganztägigen Klausur im Gasthof «Sommerhaus» oberhalb Burgdorfs zusammenkam, war die Mehrheit der Teilnehmenden von folgenden Grundsätzen überzeugt:

- Die Modellstadt soll neue, visionäre Formen des Langsamverkehrs kreieren, abseits von Fussgängerzonen (ohne Autos) und Tempo 30-Zonen (ohne Fussgängervortritt);
- Das neue Regime soll vom Gewerbe vorbehaltlos unterstützt werden können;
- Die Mischzone soll möglichst bereits 1996 verwirklicht werden.

Einige TeilnehmerInnen hatten neben den Erfahrungen aus der Deutschland-Studienreise auch noch Kenntnisse der «Aire piétonne» aus Frankreich, vor allem aus Chambéry zwischen Genf und Grenoble. Unter Andreas Wirths Leitung machten sich die 21 Klausur-Teilnehmer daran, anhand einer Konsensfähigkeits-Matrix auszuloten, was die verschiedenen TeilnehmerInnen an Vorschlägen der andern zu tolerieren bereit waren. Für die spätere Flanierzone entscheidend: Tempo 20 auf Nebenstrassen, aber durchaus in Geschäftsvierteln, schien konsensfähig. Diese Mischverkehrszone, oder «Aire piétonne», wie sie damals noch hiess, war vorstellbar für das Gsteig-Quartier (rund um das Gymnasium, das Technikum und die Villen auf dem Hügel mitten im Bogen der RM-Bahnlinie Richtung Oberburg), im Bahnhofquartier, in der Unterstadt und in der Oberstadt.

Der Kompromiss musste vor allem zwischen den vier Gewerbevertretern und den ebenfalls vier RepräsentantInnen der alternativen Verkehrsorganisationen (VCS, ARF) ausgehandelt werden. Vor allem für die VertreterInnen der Stadt schien die Fussgängervision aus Raumplanungs- und Marketinggründen interessant. Jedenfalls erhielt die Idee

von dieser Seite her die Unterstützung. Der Kompromiss wurde schliesslich zwischen Rudolf Gloor (Verkehrsverein) und Hans Kaspar Schiesser (VCS) dingfest gemacht. Er umfasste am Abend jenes langen Klausurtages vier Elemente:

- Die «Aires piétonnes» sollten für Autos vollumfänglich zugänglich sein (Gewerbeanliegen);
- Das Tempo sollte 20 km/h nicht überschreiten (Verkehrsorganisationen);
- Die FussgängerInnen sollten besonders geschützt sein (Verkehrsorganisationen);
- Die Zahl der Parkplätze sollte nicht angetastet bzw. der übliche Parkplatzstreit aus dem Projekt herausgehalten werden (Gewerbe).

Der letzte Punkt war eine direkte Folge der eindrücklichen Schilderungen über die Konsensfindung in Aachen/D, welche fast alle Klausur-TeilnehmerInnen vor Ort erlebt hatten. Im Hintergrund stand das Ziel, Wege einzusparen, indem die BurgdorferInnen und die KonsumentInnen aus dem emmentalischen Einzugsgebiet weniger oft ins Shoppyland fahren, sondern im attraktiven Burgdorf einkaufen oder kulturelle Erlebnisse suchen und finden sollten. Kurt Schürch fasste im Artikel von Heike Leitschuh-Fecht den Modellstadt-Verkehrsfrieden so zusammen: «Die linksgrüne Umweltszene verzichtete auf eine radikalere Lösung und vor allem darauf, Parkplätze zu reduzieren, dafür willigte das Gewerbe ein, Tempo 20 zur Höchstgeschwindigkeit zu machen und den Fussgängern den Vortritt zu lassen.»

Der Fussgängervortritt war zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht definitiv festgelegt. Am liebsten wäre der Projektkommission eine Lösung gewesen, bei welcher FussgängerInnen, Auto- und Velofahrer gleiche Rechte gehabt hätten. Diese Regelung passte aber schlecht in die ju-

ristische Verkehrslandschaft: Wie sollte bei einem Unfall geurteilt werden? Wie sollen sich Fussgänger verhalten, wenn sie «fünfzig Prozent Vortritt» haben?

Die Einrichtung mindestens einer – in den Details noch wenig definierten – «Aire piétonne» wurde an der Sitzung der Projektkommission vom 8. Mai 1996 genehmigt. Gegenüber Tempo 20 gab es noch Vorbehalte. Umgekehrt drückte Gemeinderat Urs Werthmüller aufs Tempo und schlug vor, die ins Auge gefasste Mischzone im Bereich Mergele-Neumarkt-Coop vorgezogen zu realisieren. Mit der frischen Naivität einer Gruppe, die mit juristischen Fragen wenig vertraut war, wurde der Start der Mischzone für den September 1996 beschlossen.

Der Begriff der Flanierzone entstand im Juni 1996 im Umfeld der beiden Werber Thierry Laillard und Paul Dominik Hasler. Mittlerweile hatte die Projektleitung mit Alfred Lussi (Vorsitz), Kurt Schürch und Hans Kaspar Schiesser ihre Arbeit aufgenommen. Inhaltlich aber war die Flanierzone bereits in erste Schwierigkeiten geraten. Die klare Ausgestaltung lag noch im Nebel, der Einbezug der Lyssachstrasse schien zu gefährlich, der Fussgängervortritt hatte noch keine juristische Form. Urs Werthmüller rang sich schliesslich zu einem Führungsentscheid zu Gunsten der Ausdehnung («O statt U») der Zone auf die Lyssachstrasse durch. Sie war zu jenem Zeitpunkt noch

Brodmann und Migros Neumarkt vor. Das war wegen des Halteverbots von Autos auf Fussgängerstreifen zwar nicht haltbar, ebnete aber den Weg für eine juristische Fussgängerbevorzugung, wie sie später in der Diskussion bzw. der Auseinandersetzung zwischen dem bernischen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, dem Bundesamt für Polizeiwesen und der Modellstadt bis im November 1996 geboren wurde.

Dieser anfangs so erstaunliche Mut der drei involvierten Gruppen hatte ihren Ausdruck schon im Text von Andreas Wirth im Klausurbericht gefunden. «Sicher ist: Kleine Verbesserungen, wie sie alle Klein- und Mittelstädte momentan planen oder in Angriff nehmen, machen noch keine Modellstadt aus. Einen überregionalen, ja landesweiten Ruf, besonders fussgänger- und velofreundlich zu sein, bringen erst mutige, innovative Massnahmen. Solche, die schweizerisch oder sogar europäisch Neuigkeitscharakter haben. Solche, derentwegen Planerinnen und Politiker nach Burgdorf zur Besichtigung kommen werden. Solche, die später die nationale Gesetzgebung beeinflussen und in fremden Gemeinde- und Grossratsdebatten als Vorbilder erwähnt werden. Solche, die zu deutlich mehr Fussgänger- und Veloverkehr führen.» Dieser Text vom Frühling 1996 erwies sich als wahrhaft seherisch.

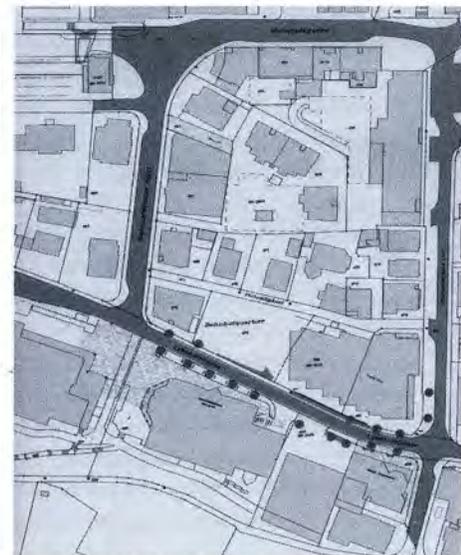


Der Think Thank vom 29. März 1996

Kantonsstrasse und damit eigentlich als Tabu zu betrachten. Denn in der Klausur hatte sich eine knappe Mehrheit gegen Tempo 20 auf Hauptstrassen ausgesprochen.

An der Projektentwicklungssitzung vom 12. Juli 1996 diskutierte die Projektkommission noch stärker wertebestimmend als später. Für diese Sitzung lässt sich aber bereits die Idee der ausdrücklichen Fussgängerbevorzugung nachweisen. Paul Dominik Hasler schlug einen flächendeckenden Fussgängerstreifen auf der Lyssachstrasse zwischen

Foto: HKS



Plan der realisierten Flanierzone

Mut zur Lücke

Die erste Flanierzone in der Schweiz

Untypisch für alle bisherigen Langsamverkehrszonen startete die Burgdorfer Flanierzone praktisch ohne neue Infrastrukturen. Dann allerdings setzte es eine vier Jahre lange Auseinandersetzung mit den Bundesbehörden ab, welche mehr bauliche Veränderungen verlangten. Wegen den Eingangsschwellen liefen aber auch die Buschauffeure Sturm. Schliesslich kam es zu einem Kompromiss, so dass Burgdorf nach anfänglich sensationell tiefen Kosten nun mit immer noch weniger als einer Million Franken eine zu 90 Prozent vollendete Flanierzone besitzt – immer noch die erste und neben dem neuenburgischen St. Blaise bis Ende 2001 auch die einzige.

Der Start der Flanierzone im Dezember 1996 war kein Freudentag für das Baugewerbe. Die Verfügung des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes des Kantons Bern (SVSA) hatte keinerlei bauliche Massnahmen für den zuerst einmal einjährigen Versuch verlangt. Die einzurichtenden «Massnahmen werden mittels des Signals «Wohnstrasse» (Nr. 3.11) beim jeweiligen Zoneneingang (Tor) signalisiert und werden in der Zone mittels gestalterischen Elementen unterstützt», verfügte der Kanton Bern am 31. Oktober.

Umgesetzt wurden die Massnahmen am Eröffnungstag des 13. Dezember 1996 wie folgt:

- Die Fussgängerstreifen innerhalb des Geviertes wurden konsequent entfernt. Lediglich vor den Wohnstrassentafeln an der Lyssachstrasse, beim Bahnhof und an der Einmündung der Bucherstrasse und des Farbweges gab es die gelben Streifen noch für jene, welche dem neuen Verkehrsregime noch nicht trauen sollten;
- Die weissen Mittellinien auf den vier betroffenen Strassenstücken inklusive Lyssachstrasse wurden ausradiert;
- Vier rund acht Meter breite, knallgelb leuchtende Transparente, in ca. fünf Metern Höhe angebracht, wurden bei den wichtigsten Einfahrten in die Flanierzone zur Markierung der «Torsituationen» über die Strasse gespannt. Sie konnten allerdings erst Anfang Januar 1997 geliefert werden und fehlten also am Eröffnungstag;
- An jeder Einfahrt gab es ein Wohnstrassenschild, das unter dem blauen Bild zusätzlich – und keineswegs der Signalisationsverordnung entsprechend – mit dem Zusatz «Flanierzone» versehen wurde;
- Im Abstand von rund 15 Metern wurden 30 rautenförmige Signalisationsmuster mit dem Logo der Modellstadt in der Strassenmitte auf den Asphalt gespritzt;
- 15 Hinweisplakate im Format A0 wiesen mit der Aufschrift «max. 20 km/h Fussgängervortritt» auf das geänderte Verkehrsregime hin;
- Das seit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse Ost (vor Coop) geltende Fahrverbot wurde aufgehoben, womit im gesamten Flanierzonen-Geviert wieder eine einheitliche Regelung galt.

Eine Gruppe Freiwilliger der Modellstadt verteilte am Eröffnungstag, dem 13. Dezember 1996, im Bahnhofquartier Flugblätter und diskutierte mit PassantInnen die neue Regelung.

Sie bewährte sich leidlich. Gelegentlich heftige Winde setzten den vier Transparenten allerdings öfters zu. Sie mussten mehrfach geflickt und ihre Befestigung verstärkt werden. Weil das Wohnstrassenschild ohne Zweifel nicht im Bewusstsein der autofahrenden Bevölkerung verankert war – kein Wunder angesichts der wenigen Wohnstrassen bis Mitte der neunziger Jahre in der Schweiz – blieb vielen PW-BenutzerInnen der Rechtscharakter der Flanierzone rätselhaft. Abhilfe sollten aufgemalte Zeichen «20 km/h» auf der Strasse und Aufklärungsaktionen in den Medien sowie neue Plakate schaffen. Bereits im Februar 1997 kam die Projektleitung aber nach Absprache mit der Stadtpolizei nicht mehr darum herum, an vier Tor-Stellen schwarz-gelbe Kunststoffschwellen auf der Einfahrseite anzubringen.

Die Schwellen führten zweifellos zur Senkung des Tempos, wie die ersten Messungen 1997 nachwiesen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit (genauer: V85) auf der Lyssachstrasse war von rund 50 km/h auf etwa 30 km/h gesunken. Die 3M-Schwellen waren aber bei den VelofahrerInnen anfangs eher unbeliebt. Bei mittlerem Tempo schüttelte es nicht nur den Inhalt von Einkaufskörben durch, argumentierten sie. Ein Busunternehmer bekämpfte in einer Beschwerde vom Januar 1998 die Schwellen offen und beschuldigte die Modellstadtmacher gar der fahrlässigen Inkaufnahme von Achsbrüchen an seinen Fahrzeugen. Eine Rechnung lag bei. Die Buschauffeure gelangten sogar direkt ans Departement Leuenberger, um die Schwellen entfernen zu lassen. Nach diversen Diskussionen über allfällige Schwellen-Lücken in der Breite der Busachsen wurden im Mai 1998 die auf den Busrouten liegenden Schwellen wieder vollständig weggeräumt. Dies führte dazu, dass eine ganze Reihe von Beobachtern von wieder zunehmend ungebremsten Fahrten in die Flanierzone hinein berichteten. Bei der zweiten Tempomessung im Juli 1998 konnte aber mit 0.5 km/h auf der Lyssachstrasse nur eine minimale Tempozunahme gegenüber der Vorjahresmessung nachgewiesen werden. Die Achsbruchrechnung wurde von der Modellstadt nie beglichen.

Burgdorf hatte bis zu diesem Zeitpunkt erst einige zehntausend Franken für die Einrichtung der Flanierzone ausgegeben, im Wesentlichen für Bemalungen, Transparente, Plakate und Beschilderungen. Nach knapp vier Jahren, kurz bevor die ersten definitiven baulichen Einrichtungen

installiert wurden, hatte die Modellstadt erst 105'000 Franken investiert. «Ich gehe davon aus», erläuterte Kurt Schürch an der Flanierzonentagung 2001, «dass wir damit rund 75 Prozent der verkehrstechnisch angestrebten Wirkung erzielt haben.»

Die Modellstadt-Macherinnen nahmen nur ungern Abschied von dieser ersten Phase, welche praktisch keine baulichen Veränderungen vorgesehen hatte. Gemäss der Modellstadt-Philosophie sollten Flanierzonen auch in Gemeinden eingerichtet werden können, die bloss über kleine Budgets für Infrastrukturen verfügen, aber mit Marketingmassnahmen dennoch viel Aufmerksamkeit und eine hohe Verkehrssicherheit erzielen wollen.

Die Auseinandersetzung vor allem mit dem Bundesamt für Polizeiwesen (später Bundesamt für Strassen) liess der Projektkommission kostenmässig jedoch keine Wahl. Ausserdem wurde deutlich, dass die anfänglich provisorischen Massnahmen, vor allem die Transparente, auf Dauer nicht geeignet waren. Alfred Lüssi sagte später der deutschen Journalistin Heike Leitschuh-Fecht: «Irgendwann ist dann das Provisorium einfach nicht mehr gut genug.» Soweit war es Mitte 1998. Jürg Iseli vom Burgdorfer «Büro B» legte zu diesem Zeitpunkt ein 14-seitiges Papier mit dem Titel «Das neue Gesicht der Flanierzone» vor, in dem die Flanierzone a) ein «prägnantes Erscheinungsbild, mehr

- Zusätzliche, fussgängergerechte Beleuchtungen vor allem in der Bahnhofstrasse West;
- Vermehrte Aussenbestuhlungen von Restaurants;
- Die Aufwertung der verschiedenen Brunnen.

Vor allem die Eingangspforten und die niveaugleiche Ausgestaltung der Lyssachstrasse im Raum «Mergel» gehörten zu den Bedingungen, unter denen der Bund einem neuen, jetzt gar unbefristeten Verkehrsversuch im Sinne einer Flanierzone zugestimmt hatte. Rechtlich läuft dieser Versuch (jetzt bis Ende 2001 bewilligt) immer noch unter dem Stichwort «Wohnstrassenzone». Noch im Dezember 1998 wurden die alten Flanierzonen-Signalisationen entfernt und durch die Wohnstrassenzone-Schilder ersetzt. Im März 1999 erhielt die Flanierzone noch provisorische Eingengungen mit Profilblocksteinen. Im Laufe des Jahres 1999 folgten in der Lyssachstrasse kleinere Umgestaltungen. Der bisherige südseitige Grünstreifen, der den Trottoirbereich von der Fahrbahn abtrennte, war schon im Laufe der ersten Flanierzonenjahre mit improvisierten Fusswegen durchbrochen worden. Jetzt sollte er vollumfänglich einer erweiterten Fussgängerfläche Platz machen, welche neben alleartigen Bäumen auch Parkbänke (im rechten Winkel zu Strasse) vorsah. Um das zu realisieren, musste die Stadt aber noch die Eigentümerin des Geschäftshauses «Mergel» überzeugen, was die Umsetzung der vom Bundesamt



Transparente, modifizierte Wohnstrassenschilder, Plakate und auf die Strasse gespritzte Modellstadt-Logos waren die gestalterischen Mittel der ersten Stunde

Selbstverständlichkeit» und b) einige kleinere Infrastrukturverbesserungen bekommen sollte. Dazu gehörten:

- Grossformatige Stelen an den Eingängen;
- Fahrbahnverengungen bei drei Eingangspforten (Lyssachstrasse Ost und West, Poststrasse);
- «Füsse und Schuhspuren» kreuz und quer auf den Boden gespritzt;
- Ein veränderter Vorplatz Mergel mit niveaugleichem Strassen- und Trottoirbereich;

für Polizeiwesen verordneten Massnahmen verzögerte.

Ihr weitgehend definitives Gesicht erhielt die Flanierzone erst im Oktober 2000, also knapp vier Jahre nach Versuchsbeginn. Im Gefolge einer grösseren privaten Investition längs der Bahnhofstrasse West, zu welcher der Bau des Hotels Berchtold gehörte, entschloss sich die Stadt zur Sanierung der Strasse im Sinne von Iselis «neuem Gesicht der Flanierzone». Zusammen mit dem grösseren Teil der Lyssachstrasse wurde in der Bahnhofstrasse Niveau-

gleichheit zwischen Fahrbahn und Trottoir geschaffen. Der Strassenverlauf wurde mit einem horizontalen Versatz gestaltet. Die gestalterisch reizvolle Eingangssituation von der Bahnhofstrasse West in die Lyssachstrasse reduziert mit optischen Elementen nochmals das Tempo. Sie nimmt die Pflasterung des den FussgängerInnen vorbehaltenen Platzes vor dem Migros Neumarkt auf. Mit Finanzmitteln des Bundes und privater Kostenbeteiligung sind in dieser Phase 735'000 Franken investiert worden. «Damit», so Schürch abschliessend, «haben wir wohl gegen 90 Prozent der gewünschten Wirkung, auch in städtebaulicher Hinsicht, erzielt».

Von den Elementen aus Iselis 98er-Planung wurden die Stelen als Identifikationssignal sehr überzeugend umgesetzt, während die Aufwertung der Brunnen noch aussteht und die Fusspuren-Idee fallengelassen wurde. Mittlerweile wurden auch noch die systemfremden Fussgängerstreifen am Bahnhof entfernt.

Die Flanierzone ist damit noch nicht vollendet. Nach wie vor unzureichend im Sinne einer für die FussgängerInnen ansprechenden und zum Einkaufen einladenden Umgebung ist die Bahnhofstrasse Nord sowie der Pseudokreislauf am Bahnhofplatz. Falls es in den nächsten Jahren zum Umbau des Bahnhofbereichs durch die Verlegung der jetzigen drei Gleise des Regionalverkehrs Mittelland (hinter dem Bankhochhaus) kommt, besteht eine gute Chance, auch diesen letzten Teil der Flanierzone überzeugend zu gestalten. Die Bahnhofstrasse Ost weist zwar auch keine vollendete Niveaugleichheit zwischen Strasse und Gehbereich auf, entspricht aber durch ihre Gestaltung dem Erfordernis einer Langsamverkehrszone bereits weitgehend. Die Lücken, wie es Schürch in seinem Tagungstext «Mut zur Lücke» ausgedrückt hatte, gibt es somit immer noch, auch wenn sie in jetzt fünf Jahren Flanierzone deutlich kleiner geworden sind.

Fotos: HKS



Flanierzonen-Chronologie

- 1995 Oktober**
Burgdorf wird, ausgewählt von E 2000, «Fussgänger- und Velomodellstadt»
- 1996 März**
An der ersten Projektklausur entsteht die Idee einer neuen Langsamverkehrszone
- 1996 Oktober**
Das SVSA bewilligt den Flanierzonenversuch, der Gemeinderat gibt grünes Licht
- Dezember**
Eröffnung der Flanierzone (Entfernung Zebrastreifen; Transparente, Plakate)
- 1997 Januar**
Die erste Mitwirkung in Burgdorf ergibt eine knappe Zustimmung zur Flanierzone
- Februar**
Zur wirksameren Tempobremmung werden mehrere 3M-Schwellen installiert
- Mai**
Der Stadtrat genehmigt total 350'000 Franken für das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt, davon 100'000 Franken für die Weiterentwicklung der Idee mit der Flanierzone.
- Juni**
Die ersten Tempomessungen ergeben Reduktionen von bis zu 22 km/h
- Oktober**
Das Bundesamt für Polizeiwesen BAP kündigt den Abbruch des Versuchs an
- November**
Der Gemeinderat beschliesst dennoch die Weiterführung; das kantonale SVSA macht mit
- 1998 Mai**
Ein Teil der Schwellen wird auf Intervention der Ortsbusgesellschaft entfernt
- Juni**
SVP-Nationalrat Hermann Weyeneth reicht sein Flanierzonenpostulat ein
- Juli**
Die zweite Tempomessung bestätigt die Resultate vom Juni 97: V85 = 29-30 km/h
- August**
Das BAP schlägt einen neuen Versuch mit mehr baulichen Massnahmen vor
- Dezember**
Die Flanierzone ist neu ein unbefristeter Versuch mit dem Segen des BAP
- 1999 März**
Die provisorischen baulichen Massnahmen (Lyssachstr.) werden installiert
- September**
Die ersten definitiven Gestaltungselemente (Lyssachstr.) sind fertig
- November**
Die Modellstadt schlägt dem Bundesamt für Strassen ASTRA (früher BAP) eine Verordnungslösung vor
- 2000 Oktober**
Die Flanierzone (Lyssachstr., Bahnhofstr. Ost) ist weitgehend definitiv gestaltet
- Dezember**
Der Stadtrat verwirft wuchtig ein flanierzonenkritisches Postulat
- 2001 Januar**
Der Bundesrat gibt eine Verordnung zur «Begegnungszone» in die Vernehmlassung
- März**
Eine Tagung zur Flanierzone stösst schweizweit auf riesiges Interesse
- April**
Die Modellstadt will Begegnungszonen auch auf Hauptstrassen – und scheitert
- 2002 Januar**
Die neue Verordnung mit der Begegnungszone (Ex-Flanierzone) tritt in Kraft

Kurzzeitig sistierte Basisdemokratie

95 Prozent stehen heute hinter der Flanierzone

Die Flanierzonen-Idee hätte zu Beginn wohl keine Mehrheit an der Urne bekommen. Was damals mit «Ausnahmerecht» eingeführt wurde, gewänne aber heute deutliche Zustimmung. Dafür sorgten nicht nur die Fakten, z.B. die weitgehende Unfallfreiheit, sondern auch ein begleitendes Marketing und konsequente Medienarbeit. Das lange skeptische Gewerbe im Bahnhofquartier steht heute zu 95 Prozent hinter der Flanierzone. Nur beim Einbezug breiter Kreise ins aktive Unterstützen der Flanierzonenaktivitäten scheiterten die ModellstadtmacherInnen.

Einer der ersten Leserbriefe, am 25. November 1996 im Burgdorfer Tagblatt erschienen, warf der Modellstadt «Demokratie nur auf dem Papier» vor. Die Leserbrief-Schreiberin hatte recht. Die Flanierzone war in einer Klausur in sozusagen geschlossener Gesellschaft ausgetüftelt worden. Als sie publiziert wurde, gab es bloss ein formales Recht auf Einsprachen. Wären solche eingetroffen, hätten sie die Eröffnung nicht verhindert. Die aufschiebende Wirkung wäre ihnen vom Statthalter entzogen worden.

Wie ist dieser Umstand aus heutiger Sicht zu beurteilen? Muss angenommen werden, dass in einem breit diskutierten Verfahren die Flanierzone obsiegt hätte? Eher nicht, wenn man die Diskussionen und Kommentare 1996 mit denen von 2001 vergleicht. Die ModellstadtmacherInnen würden sich heute beruhigt auf die Äste einer Volksabstimmung über die Flanierzone hinauswagen können. Damals hätten sie wohl verloren. Heiligt also der Zweck, etwas Innovatives verwirklichen zu wollen, die nicht gerade basisdemokratischen, wenngleich natürlich legalen Mittel beim Vorgehen?

Die Eröffnung der Burgdorfer Flanierzone wurde von weit mehr Öffentlichkeitsarbeit begleitet als die Einführung anderer Zonen. An der Vorbereitung waren immerhin führende Exponenten des betroffenen Bahnhofquartiers beteiligt, wenn auch nicht alle. Am Eröffnungstag selbst und im ersten Jahr noch mehrmals wurden Flugblätter verteilt. Dabei bedankten sich die Initianten einmal bei den Autofahrerinnen fürs Verständnis und baten ein anderes Mal die Fussgänger um Rücksichtnahme gegenüber dem rollenden Verkehr.

Gleich mit der Eröffnung liess die Modellstadt in sämtliche Haushaltungen 7500 mal eine bewusst einfach zu handhabende Mitwirkungspostkarte streuen. Gefragt wurde ganz grundsätzlich nach Ideen für eine Fussgänger- und Velomodellstadt, nach Mängeln an der bestehenden Infrastruktur und nach der Beurteilung der neu eingerichteten Flanierzone. Der Rücklauf fiel mit rund 140 Antworten, darunter 20 Briefen, eher enttäuschend aus. Sechs von zehn Feedbacks befassten sich ausschliesslich oder hauptsächlich mit der Flanierzone. So-

wohl bei Gesprächen auf der Strasse als auch in Leserbriefen oder eben in der Mitwirkung wurde immer wieder die zunehmende Gefahr des Flanierzonenregimes für die FussgängerInnen, vor allem aber für die Kinder, beschworen. Grössere Unfälle seien nur eine Frage der Zeit.

Bezogen auf die Zone allein hielten sich befürwortende, kritische, kritisch-solidarische und kritisch-ablehnende Stimmen etwa die Waage. Bloss abgestützt auf die Mitwirkung hätten Projektkommission und Projektleitung höchstens einen Zittersieg errungen. Paul Dominik Hasler zog in seiner marketing-gestützten Analyse des Mitwirkungsverfahrens auch Bilanz über die vorgeschlagenen Innovationen: «An Ideen kamen etwa 50–100 zum Vorschein, wobei 20 davon als ergänzend zu den bereits intern gesammelten Projektideen angesehen werden können. Als modellhaft können davon etwa 10 bezeichnet werden.»

Foto: Paul Dominik Hasler



Schweisstreibende Verständnistour bei Fussgängern und Autofahrerinnen

Die Ideen fanden wie schon diejenigen der Klausur und der professionellen Ideenentwickler Aufnahme in den Ideenblätterkatalog (4.3). Die aufgelistete verkehrstechnische Kritik wurde in die im Auftrag der Modellstadt erarbeitete Problemanalyse des Ingenieurbüros Markwalder & Partner aufgenommen.

Als Fazit aber war deutlich geworden, dass in der Bevölkerung weniger Aufbruchstimmung sichtbar war als bei den ModellstadtmacherInnen. Sowohl die Medienechos als auch

die Mitwirkungsantworten zielten auf kleinere, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssituation, und dabei keineswegs allein fussgänger- oder velofördernde. Grosse Visionen haben es in demokratischen Verfahren offenbar schwer. Die wenig grundsätzliche Diskussion führte Hasler in seiner Analyse aber auch auf zu wenig begleitende Veranstaltungen wie z.B. Orientierungsabende zurück. Hasler schlug darauf vor, sowohl die Medienarbeit zu verstärken als auch breitere Kreise in die Modellstadtarbeit einzubeziehen. Während das erste gelang, blieb das zweite während der ganzen fünf Jahre ein kritischer Aspekt der Modellstadt.

Die Medien, vor allem die lokalen und kantonlaen, liessen sich mustergültig für die Modellstadtbelange, vor allem für die spektakuläreren Teile wie die Flanierzone, motivieren. Das Interesse, ausgedrückt in ein- bis zweihundert Artikeln zur Flanierzone, hatte gar die nachteilige Wirkung, dass viele BurgdorferInnen selbst nur noch die Spitze des Eisberges, nämlich die Arbeiten rund um dieses Modellstadtsymbol wahrnahmen und weniger ausstrahlende Unterprojekte wie den Bericht zur Sicherheit im öffentlichen Raum kaum oder gar nicht bemerkten. Das trug den ModellstadtmacherInnen den unverdienten – aber teilweise fatalen – Ruf ein, sie setzten sich nur gerade für das Bahnhofquartier ein. Ohne Erfolg blieb im Übrigen auch der

Die Druckmedien jedoch nahmen sich der neuen Verkehrsberuhigung anhaltend an. Eine Auswahl von Schlagzeilen bzw. Titeln zu vier verschiedenen Aspekten, jeweils in einer Fünf-Bestenliste zusammengefasst:

Top Five der besten Flanierzonen-Charakterisierungen

- «Rücksicht ist das oberste Gebot in der Flanierzone», Berner Zeitung 20. 2. 97
- «Flanieren, aber Finger weg von den Parkplätzen!», Bund 30. 3. 00
- «Roter Teppich für Burgdorfs Fussgänger», Basler Zeitung 5. 2. 97
- «Der Verkehrsrieden soll in Burgdorf ausbrechen», Berner Rundschau 8. 11. 96
- «In der Flanierzone soll die Vernunft siegen», Burgdorfer Tagblatt 6. 2. 97

Top Five der sprachlichen High-Lights

- «Frühling in Burgdorf: Farbe für Flanierzone», Burgdorfer Tagblatt 15. 5. 98
- «Der Fort-Schritt zählt auf die FussgängerInnen», Berner Tagwacht 4. 2. 97
- «Flanierzone vom Winde verweht», Burgdorfer Tagblatt 14. 2. 97
- «Mit Siebenmeilenstiefeln in die Flanierzone», Berner Rundschau 15. 12. 98
- «Flanierzone: Was Bern will, hat Burgdorf schon lange»,

Foto: HKS



Versuch, das überregionale Fernsehen für die Flanierzone zu interessieren. TV DRS blieb bis heute äusserst zurückhaltend und nahm, im Gegensatz zu den lokalen Sendern, das nationale Ereignis «Flanierzone» nicht zur Kenntnis. Das ist in einem gesellschaftlichen Umfeld, in dem viele Menschen ihrem eigenen Urteil nicht mehr trauen, sondern die Bedeutung von Ereignissen erst nach dem Filter des Fernsehens zu ermassen in der Lage sind, natürlich bedeutungsvoll.

Burgdorfer Tagblatt 14. 11. 00

Top Five der Kritischen

- «Signalisierzone», Burgdorfer Tagblatt 5. 2. 97
- «Flanierzone: Ei des Kolumbus?», Touring 6. 5. 99
- «In der bis heute unfallfreien Burgdorfer Flanierzone spaziert die Unsicherheit mit», Berner Rundschau 5. 2. 97

- «Flanierzone: Ärgernis Schwellen», Bund 28. 5. 98
- «Zu schnell durch die Flanierzone: 1600 Franken Busse», Berner Zeitung 27. 1. 98
- **Top-Five zum Thema Exportartikel**
- «Luege, lose – flaniere?», Bund 3. 7. 97 (bezogen auf Moosseedorf)
- «Flanier-Aussichten für die Basler Innenstadt», Basler Zeitung 3. 2. 00
- «Wird eine Burgdorfer Idee exportiert?», Burgdorfer Tagblatt 16. 10. 97
- «Pioniere in Sachen Langsamverkehr», Luzerner Zeitung 12. 9. 97
- «Flanierzone stösst auf positives Echo», Bund 24. 10. 00 (bezogen auf Lyss)

Die Projektkommission schuf sich ihre Ereignisse auch immer wieder selber. So trat die Modellstadt bei der Eröffnung der Velostation am entsprechenden Fest im April 1997 auf. Die Umgestaltung der «Flanierzone» in die «Zone» mit dem öffentlich zelebrierten Signalwechsel war ebenso ein Medienereignis wie das grosse Radspektakel vom 23. September 2000, das Florian Boller zur Feier der Eröffnung der neuen Gestaltung an der Lyssachstrasse und der Bahnhofstrasse West organisiert hatte. Optisch vielleicht am originellsten war der Auftritt der Modellstadt-Leute, als Schaumstoff-Sandwichmen am ersten Jahrestag der Flanierzonen-Eröffnung. Wie später auch wieder, verteilten die AktivistInnen, damals bei strömendem Regen, hunderte von Bonsai-Lebkuchen mit dem Modellstadt-Logo.

Mittlerweile hat niemand mehr ernsthafte Zweifel, dass die Flanierzone in Burgdorf akzeptiert ist. Auch improvisierte Umfragen der Zeitungen haben selbst unter AutofahrerInnen immer klar überwiegende Zustimmungen ergeben. Ein Kandidat der Gemeindewahlen vom Oktober 2000 hatte völlig chancenlos als inhaltlichen Wahlhit die «Aufhebung der Flanierzone» angegeben.

Wie sehr der politische Konsens vor allem im Jahre 1998 in Burgdorf Realität wurde, als seitens des Bundes immer wieder mit negativen Überraschungen «von oben» zu rechnen war, zeigte sich in der Stadtratsdebatte über die Weiterführung des Modellstadtprojektes. «Rarität im Stadtrat: Einhellige Einigkeit» titelte der Bund vom 26. Mai 1998. Für einmal verfolgten politische Kontrahenten zusammen mit dem für das Projekt zuständigen Gemeinderat Willy Michel die gleichen Interessen. Michel gelang es, sämtliche Fraktionen hinter den Kredit zu scharen; am Schluss gab es lediglich zwei Enthaltungen für den Kredit von 350'000 Franken.

Während es nie ein direktes Plebiszit der Burgdorfer Bevölkerung zur Flanierzone gab, erfasste im Frühling 2001 im Auftrag der Modellstadt der Zivildienstleistende und Erwachsenenbildner Michael Perler nach wissenschaftlichen Grundsätzen die Stimmung beim Gewerbe des Bahnhofquartiers. Von den insgesamt 85 angeschriebenen Betrieben nahmen 76 im Rahmen eines dreiseitigen Fragebogens Stellung, darunter 13 Geschäfte der Branche Bekleidung, Schuhe und Lederwaren und 11 der Branche Kosmetik und Körperpflege. Ausserdem äusserten sich Inhaber oder Geschäftsführerinnen von sieben Gastgewerbe- und Hotelierbetrieben sowie von sieben Blumengeschäften. Der Meinungsumschwung konnte dabei deutlich nachgewiesen werden. Im Juni 1997 hatte Jérôme Vonarburg von der Uni Bern 50 Fragebogen ausgewertet, in denen die Flanierzone beurteilt wurde. Dabei äusserten sich 40 Prozent skeptisch, 24 mehrheitlich dafür und 10 Prozent neutral. Diese überwiegende Skepsis war im April 2001 fast völlig verschwunden. Bei situationsbedingt leicht umgestalteten Fragen wollten 55 Prozent die Flanierzone beibehalten und noch verbessern, 40 Prozent wollten sie in der jetzigen Form beibehalten, und nur 5 Prozent votierten für eine Aufhebung. Die meisten Verbesserungsvorschläge betrafen die Signalisation (21 von 76) sowie die konsequentere Durchsetzung des Tempolimits (17 Nennungen).

Perlers Schlussfolgerung: «Die Flanierzone/Begegnungszone ist aus der Sicht der betroffenen Gewerbetreibenden ein gutes Mittel, um Einkäufe im Ort attraktiv zu machen. Weder für die Kunden im Auto noch auf dem Fahrrad ergeben sich gemäss der Befragung merkbare Nachteile, was sich positiv auf die Gesamtkundenzahl auswirkt. Die Einführung eines Verkehrsmixes allein scheint aber keine grosse Änderung des Geschäftsganges zu bewirken. Sofern die Befragten Änderungen feststellten, so tendenziell mehr positive. Der Nutzen einer solchen Verkehrsregelung für das lokale Gewerbe zeigt sich nicht unmittelbar nach einer Änderung, sondern erst nachdem sich die Gewohnheiten der Kunden langsam an die neue Situation angepasst haben.»

Bern gegen «Bern»

Knackpunkt Haftungsfrage

Eine mutige Burgdorfer Exekutive und ein mutiges Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern waren entscheidend dafür, dass die Flanierzone nicht nach einem beziehungsweise zwei Versuchsjahren am Widerstand der Signalisationsjuristen im zuständigen Bundesamt scheiterte. Der Zwist zwischen Bern und «Bern», in Burgdorf noch durch die Haftungsfrage überlagert, absorbierte jahrelang wesentliche Kapazitäten der Modellstadt. Ob das Postulat des SVP-Politikers Weyeneth zum Durchbruch verhalf, oder der fussgängerfreundliche Geist des Sozialdemokraten Leuenberger im UVEK-Chefbüro für den Umschwung sorgte, ist nicht abschliessend zu entscheiden. Positives Resultat: Bis zum Inkrafttreten der Begegnungszonenverordnung ist der Burgdorfer Flanierzonen-Versuch unbefristet gültig.

Der Beginn der Flanierzone lag lange im juristischen Nebel. Was auch immer als Rechtsgrundlage ins Auge gefasst wurde, wies deutliche, womöglich unüberwindbare Mängel auf.

- Die erste Idee war so simpel und einleuchtend wie untauglich und gestalterischer Horror: Die Flanierzonenfläche sollte als gigantischer, flächendeckender Fussgängerstreifen ausgestaltet sein. Unüberwindbare Nachteile: Auf Fussgängerstreifen darf nicht angehalten werden und die Abmessungen sind genau definiert. Fussballfeldgrösse ist nicht vorgesehen.
- Nach Gesprächen mit dem zuständigen Chef des Bundesamtes für Polizeiwesen, Hans-Peter Bloch, favorisierte die Projektleitung die Lösung auf der Basis der Fussgängerzone mit grosszügigen Ausnahmen. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA lehnte diese Variante am 27. September 1996 ab. Der entscheidende Mangel lag darin, dass Fussgängerzonen nur Schrittempo zulassen, also 6 km/h gegenüber z.B. 20 km/h bei der Wohnstrasse. Jedenfalls klar zu wenig, als dass sie sich für die rund 600 m im ganzen Geviert der Flanierzone und vor allem für den 140 m langen Lyssachstrassenanteil geeignet hätte.
- Nun wurde die Zeit bis zur Eröffnung im Dezember knapp, zumal die Flanierzone amtlich publiziert werden musste. Paul Loosli vom SVSA sah den Ausweg darin, die Gemeinde selbst eine Verfügung, diesmal auf der Grundlage der Wohnstrasse, machen zu lassen. Mit allen politischen Abläufen gelang es innert der kürzestmöglichen Frist bis zum 28. Oktober, den entsprechend redigierten Antrag vom Gemeinderat (Exekutive) beschliessen zu lassen. Bereits am 31. Oktober lag die Zustimmungsverfügung des Kantons Bern fast auf die Stunde genau vor und ermöglichte die erforderliche Publikation. Der Versuch war für ein Jahr bewilligt; allfälligen Einsprachen gegen den Versuch wurde die aufschiebende Wirkung entzogen. Makel der Vorlage: Wohnstrassen sind für Wohnquartiere mit minimalem Verkehr vorgesehen. Zudem erfordern sie im Normalfall (teure) Infrastrukturanpassungen.

Der Versuch wurde ohne Genehmigung des Bundes gestartet. Das Bundesamt für Polizeiwesen BAP, grundsätz-

lich in die Vorbereitungen einbezogen, verweigerte seinerseits eine offizielle Zustimmung, duldete aber auf Zusehen hin den Versuch. Der Kanton Bern ging damit ein gewisses Risiko ein, das sich zeitweise in Schriftwechseln zwischen SVSA und BAP in eher rauher Tonart äusserte. Paul Loosli erinnerte sich im Jahre 2000 so: «Ich habe dem politischen Willen der Gemeinde zugestimmt, weil

- die Möglichkeit, unter wissenschaftlicher Begleitung in kontrolliertem Rahmen Neues auszuprobieren, nicht vorzeitig durch den Kanton abgeblockt werden sollte;
- die Idee, nicht nur mit baulichen Massnahmen, sondern auch mit gestalterischen und aufklärerischen Mitteln das gewünschte Regime zu erreichen, unter Versuchsbedingungen getestet werden konnte;
- genau die vorgesehenen Elemente – Gemischtverkehr mit Fussgängervortritt und Maximalgeschwindigkeit 20 km/h, sollten sie sich wider vieler Experten-Erwartungen bewähren – einer gesetzlichen «Marktlücke» entsprochen.»

Die Frage der Rechtmässigkeit schien dem SVSA trotz fehlender Absegnung durch den Bund eindeutig. In der Antwort auf eine Interpellation von Kurt Heizmann im Stadtrat Anfang Februar 1997 antwortete der Kanton Bern auf die Frage der Legalität hin: «Mit dem Versuch werden, entgegen der Behauptung des Interpellanten, keine gültigen Verkehrsregeln verletzt. In der Tat neu und deshalb versuchsweise eingesetzt, ist die Signalisation eines Geschäftsviertels mit Durchgangsverkehr als Wohnstrasse. Wissenschaftlich begleitete Versuche lässt der Gesetzgeber unter bestimmten Bedingungen zu.»

Die im Frühjahr aktuelle Änderung der Signalisationsverordnung SSV regte Projektleitung und Gemeinderat dazu an, hier auch gleich noch die Flanierzone rechtlich zu verankern. Die Flanierzone sollte dabei auch auf Geschäftsbereiche ausgedehnt werden können, Durchgangsstrassen einbeziehen, Fussgängervortritt und Höchsttempo 20 haben. Die Frist erwies sich aber als knapp und das Bewusstsein für Looslis «Marktlücke» beim Bund als noch zu klein, als dass die günstige Gelegenheit hätte genutzt werden können. Nach entsprechend entmutigenden Antworten seitens des BAP verzichtete die Modellstadt auf politischen Druck.

Im September wurden die Aktivitäten um die Rechtsform der Flanierzone im Hinblick auf das ablaufende erste Versuchsjahr wieder hektischer. Paul Loosli und Hans Kaspar Schiesser hatten erneut beim BAP vorgeschoben, um eine längerfristige Lösung zu suchen, bei der Burgdorf juristisch gesehen nicht bloss von der Hand in den Mund leben sollte. Das mit dem BAP eng zusammenarbeitende IVT der ETH Zürich favorisierte bis im September eine Lösung, welche die Flanierzone aufheben und in zwei Fussgängerzonen (Bahnhofstrassen) und eine Tempo 30-Zone (Lyssachstrasse) umwandeln wollte. Das BAP schrieb in der Folge am 17. Oktober 1997 an die Stadt Burgdorf, dass es «aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen» sei, den Versuch «Flanierzone» in Burgdorf weiterzuführen. Immerhin gab Hans-Peter Bloch seiner Hoffnung Ausdruck, «dass damit die Wirkung der Flanierzone mit den bestehenden Signalisationen auch nach Ablauf des Versuchs weiterbestehen können wird.»

Burgdorf ignorierte faktisch die Konfusion des BAP, das seine konservative Rolle auch damit begründete, eventuell Beschwerdeinstanz bezüglich der Flanierzone spielen zu müssen. Weil lokale Flanierzonengegner mit wachsendem Druck das Haftungsproblem für die Stadt bei eventuellen Unfällen in der Flanierzone in den Vordergrund schoben, versuchte Burgdorf das BAP zu einer klaren Stellungnahme zu bringen, durchaus in der Annahme, dass das BAP es nicht wagen werde, den Versuch gegen die mittlerweile überwiegende Volksmeinung und bei ermutigenden Resultaten bei den Tempomessungen und der Unfallsituation abbrechen zu lassen. So setzte der Gemeinderat dem BAP am 4. November eine dreitägige Frist, um eine «verbindliche Stellungnahme» zu bekommen. Am 8. November kam die Antwort per Fax: «Wir haben bereits zum Ausdruck gegeben, dass auf der Grundlage der Signalisationsverordnung eine Verlängerung der Versuchsdauer ausgeschlossen ist. (...) Eine Stellungnahme kann deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht erwartet werden.»

Die inzwischen zum Politikum Nummer eins bei der Flanierzone gewordene Haftungsfrage sollte ein sehr kurzfristig erstelltes Gutachten des Büros Andreas A. Roth in Bern abklären. Roth war ausgewählt worden, weil er als dem ACS nahestehend keine positiven Vorurteile zum Produkt Flanierzone hatte, das unter anderem – und eben zu Unrecht – das Stigma einer rot-grünen Erfindung trug. Nach Gesprächen mit Gemeinderat Franz Haldimann, Peter Friedli vom BAP (später ASTRA), Paul Loosli vom SVSA, Andreas Wirth vom Stadtbauamt sowie Kurt Schürch und Hans Kaspar Schiesser von der Projektleitung kam Roth zum Ergebnis, «dass der Gemeinderat Burgdorf formell ermächtigt ist, die fragliche Versuchsverlängerung anzuordnen, auch wenn sie rechtlich mindestens fragwürdig ist». Pikanter war noch die Frage, ob das BAP selbst Beschwerde gegen die Flanierzone führen dürfte, eine Beschwerde, über die es genaugenommen auch selbst hät-

te urteilen müssen. Bei der Haftungsfrage blieb Roth eher unbestimmt. «Auch wenn sich bis heute keine Unfälle ereignet haben, so sind sie doch nicht auszuschliessen und sie könnten wegen nicht gesetzeskonformer Signalisation zur Haftung des Gemeinwesens führen, wobei freilich fast in jedem nur denkbaren Fall ein wesentliches Mitverschulden auch in Betracht zu ziehen wäre.»

Roths Gutachten vom 10. November wirkte so verunsichernd, dass Kurt Schürch dem Gemeinderat zwei Versionen der Verfügung unterbreitete: eine für den Abbruch des Flanierzonen-Versuchs, eine für die Verlängerung. Nach intensiver Information des Gemeinderates, unter anderem auch über weitere Ausweggespräche mit dem BAP und einer für Burgdorf positiven Stellungnahme der «Winterthurer Versicherung» betreffend Werkhaftung, entschied die Exekutive mit Rückendeckung des Kantons einmal mehr zu Gunsten des Versuches im Bahnhofquartier. Mit knappster Not war ein weiteres Hindernis genommen. Aber es blieb fraglich, ob die Kraft ausreichte, die immer grösser scheinenden Hindernisse auch künftig zu überwinden.

Eine unter anderem auch vom BAP vorgeschlagene Zusammenarbeit mit dem IVT der ETH Zürich kam am 20. Januar 1998 zu Stande. An Stelle von Prof. Dietrich nahm Hans Peter Lindemann seitens der Hochschule teil.

Foto: HKS



Ein historischer Moment: Paul Loosli, Alfred Lussi, Willi Michel und Urs Werth

Ausserdem dabei waren Christian Huber von der bfu, Jérôme Vonarburg von der Uni Bern, Chantal Disler-Rihm vom ASTRA und eine Reihe von ModellstadtvertreterInnen. «Die Stimmung war am Anfang skeptisch, veränderte sich aber im Verlaufe des Nachmittags. Die unternommenen Anstrengungen und die Versuchsergebnisse seien bemerkenswert, fanden die Experten. Es zeichnete sich aber ab, dass das Bundesamt für Polizeiwesen keine Bewilligung auf der Basis der Wohnzonensignalisierung

geben würde. Als neue juristische Grundlage könnte allenfalls eine Tempo 30-Zone mit Fussgängervortritt in Frage kommen», fasste Heidi Eggenchwilers Protokoll der Projektkommission vom 21. Januar 1998 das für die Flanierzone durchaus schicksalhafte Gespräch zusammen.

Getreu der wenig positiven Stimmung der ASTRA-Vertreterin am Januar-Augenschein blieb auch Dislers Chef Hans-Peter Bloch hart. Am 29. April schrieb er ans SVSA: «Aus den genannten Gründen lehnen wir die in Burgdorf eingeführte Verkehrsmassnahme sowie insbesondere die Verlängerung des Versuchs ab. Bis zum Vorliegen einer neuen Lösung, welche u. E. umgehend ausgearbeitet und nach einem Vernehmlassungsverfahren eingeführt werden sollte, darf die heutige Signalisierung nicht mehr verwendet werden.» Loosli widerlegte zwei Wochen später praktisch alle Punkte des ASTRA-Briefs und kam zu folgendem Fazit: «Abschliessend und zusammenfassend wollen wir unsere Enttäuschung über die formal-juristisch harte Haltung des ASTRA nicht verbergen. Das ASTRA geht davon aus, dass für Burgdorf eine Speziallösung unter Missbrauch der Versuchsklausel gesucht wird. Das SVSA ist am Versuch interessiert, weil das getestete Verkehrsregime einem breiten gesellschaftlichen Bedürfnis entspricht. Darum wird der Versuch auch vom Polizeidirektor des Kantons Bern unterstützt.» In ähnlicher Weise hatten

rat Hermann Weyeneth zu einem Postulat motivieren, welches den Bundesrat einlud, Regelungen wie die Flanierzone ins geltende Recht zu überführen und bis zu diesem Zeitpunkt den Burgdorfer Test als Versuch weiterzuführen. Mitunterzeichner waren Durrer, Föhn, Freund, Hochreutener, Rychen, Schenk, Semadeni, Wyss und Zwygart. «Im Sinne einer Lösung», begründeten Weyeneth und die überwiegend dem konservativen Teil des Parlaments angehörenden MitunterzeichnerInnen den Vorstoss, «erwarten die Unterzeichner, dass sich der Bund einer Aufwertung der Zentren, der Verkehrssicherheit und eines friedlichen Nebeneinanders der Verkehrsmittel nicht entgegensetzt.»

Als der Bundesrat am 21. Oktober antwortete, klang der Bescheid zwar noch zurückhaltend knapp. Aber die Lösung war dennoch bereits in Sicht: «Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegen zu nehmen, wobei er darauf beharrt, dass der heutige Versuch «Flanierzone Burgdorf» abgebrochen wird, bevor die nahtlos anschliessende modifizierte Versuchsvariante beginnt.»

Dieser modifizierte Versuch, ab Mitte Dezember 1998 neu unbefristet, bedeutete, dass die alten Flanierzonen-Tafeln durch fast identische Wohnzonen-Tafeln ersetzt werden mussten und sich Burgdorf zu verpflichten hatte, infrastrukturell nachzurüsten. (siehe 7.2).

Der lange Zwist zwischen Kanton Bern sowie Modell-

stadt und dem BAP bzw. dem ASTRA wirkte sich über die von Weyeneth skizzierte «Lösung» hinaus belastend aus. Als das ASTRA im Herbst 1998 beschloss, eine eigene Flanierzonen-Arbeitsgruppe einzusetzen und einen zweiten Versuch im neuenburgischen St. Blaise zu starten, vermutete die Projektleitung nicht nur Positives. Der St. Blaise-Versuch, so die Befürchtung, könnte auch dem «Nachweis» dienen, dass Flanierzonen zwar für Dörfer wie St. Blaise mit mittelalterlichem Kern und verkehrsarmen Strassen, nicht aber für Geschäftsviertel wie Burgdorf mit der Lyssachstrasse geeignet seien. Diesem Verdacht stand immerhin entgegen, dass das ASTRA Vertreter von Fussverkehr Schweiz mit der Versuchsdurchführung betraute, wohl wissend,

Foto: Paul Dominik Hasler



montieren das «Zone»-Signal

sich gelegentlich auch Vertreter des Bundesamtes für Energie BFE für die Flanierzone eingesetzt, die ja genau genommen ein Produkt «ihrer» Modellstadt war.

Die Auseinandersetzung um die Flanierzone war spätestens zu diesem Zeitpunkt zu einer Prestigeangelegenheit zwischen Kanton und Bund geworden. Auf diesem Hintergrund konnte Hans Kaspar Schiesser SVP-National-

dass die beauftragten Verkehrsingenieure dem Burgdorfer Versuch positiv gesinnt waren.

So kam es, dass nach rund zweijähriger Auseinandersetzung die Flanierzone zwar offiziell ihren Namen verlor, aber den Existenzkampf letztlich gewonnen hatte.

Tempo: sinkend; Risiko: minimal

Das Miteinander im Flanierzonenverkehr ist gelungen

Im Vergleich zu vielen anderen Städten mit Massnahmen für Temposenkungen erreichte Burgdorf dieses Ziel überzeugend, auch wenn das angestrebte Ziel, 20 km/h, noch nicht verwirklicht ist. Im Schnitt sanken die Tempi in der Flanierzone gegenüber vorher um 16 km/h. Die vielen und schweren Unfälle, welche Flanierzonengegner 1996 und 1997 dem Versuch prophezeiten, traten dagegen nicht ein. Das angestrebte Miteinander im Flanierzonenverkehr ist gelungen. Problematisch bleiben die zu hohen Geschwindigkeiten vor allem in den Nachtstunden und am Wochenende.

Tempo 20 wurde nicht in der Flanierzone erfunden. Seit 1984 gilt auf Schweizer Wohnstrassen Velofahrertempo, was aber bloss einer Minderheit der Autofahrenden bewusst ist. Bei der äusserst geringen Zahl der Schweizer Wohnstrassen konnte jenes Tempo, bei dem Kinder ohne Gefahr auch auf der Strasse spielen können, kaum je trainiert werden.

Mit der Flanierzone sollte erstmals in der Schweiz auch auf einer verkehrsreichen Strasse Tempo 20 durchgesetzt werden. Gemeinderätin Beatrix Rechner schilderte die Erlebnisse der Polizei in der Anfangsphase so: «Die ersten Erfahrungen, welche wir mit Automobilisten machten, sind auch in die Polizeigeschichte eingegangen: Die empfohlene Tempolimit 20 und das Vortrittsrecht der Fussgänger schien die Autofahrer richtiggehend zu schockieren. «Seid Ihr verrückt geworden?», «Jetzt ist die Polizei von allen guten Geistern verlassen!», «Spinnt Ihr denn, was sol-

Die Resultate der Tempomessungen zwischen 1996 und 2001 (in km/h)

	Nov. 1996	Juni 1997	Juli 1998	Juli 2001
Lyssachstrasse Dienstag 9–11 Uhr (V ₈₅)	52.5	30.7	31.2	30.4
Lyssachstrasse Freitag 17–19 Uhr (V ₈₅)	51.3	29.3	30.0	30.6
Bahnhofstrasse West Dienstag 9–11 Uhr (V ₈₅)	39.0	31.3	27.9	28.1
Bahnhofstrasse West Freitag 17–19 Uhr (V ₈₅)	37.5	32.5	29.3	28.0
Durchschnitt (V ₈₅)	45.1	30.9	29.6	29.3

Fotos: Paul Dominik Hasler



len die komischen Bildli auf der Fahrbahn?», «Da hat die Polizei ein rechtes Ei gelegt!», «Habt Ihr nichts Besseres zu tun?»»

Die Polizei hat zumindest anderes zu tun. Von den jährlich ca. 30 Tempokontrollen werden nur wenige in der Flanierzone durchgeführt. Bis zum Frühling 1999, so Stadtpolizei-Korporal Hanspeter Röthlisberger zum Burgdorfer Tagblatt, seien Tempokontrollen in der Flanierzone eh schwierig gewesen. «Mit dem herkömmlichen Radargerät

6F war es uns nicht möglich, Geschwindigkeiten unter 25 Stundenkilometern zu messen». Die Laserpistole «Laveg», die das kann, kam erst ab März 1999 zum Einsatz, in der Regel aber für Kontrollen und nicht für Einsätze mit Bussenfolge. Beatrix Rechner: «Wir sind äusserst zurückhaltend mit Geschwindigkeitsmessungen, weil in der Regel langsam gefahren wird. Wollte man die 20 km/h wirklich durchsetzen, würden vermutlich mehr als die Hälfte der Fahrer hängen bleiben.» Deshalb hat die Polizei bei den ersten

Kontrollen 1999 geringfügige Überschreitungen toleriert. Wer aber etwa mit 37 km/h erwischt und gefilmt wurde, für den wurde es mit 250 Franken teuer. Eine 1'600-Franken-Busse, die für einen jungen Fahrer anfangs 1998 aufgrund einer Zeugenaussage eines Polizisten ausgesprochen wurde, hatte aber nur am Rande mit einer Geschwindigkeitsübertretung zu tun. Der Fahrer hatte sich insgesamt rowdy-mässig verhalten und war wegen verschiedener Übertretungen wie forciertem Drängeln gebüsst worden.

Dass die Polizei zu Recht davon ausging, die Disziplin der Autofahrer sei «nicht schlecht», wie es die Chefin der Burgdorfer Stadtpolizei, Rosmarie Kieliger und Max Gehrig, der beste Polizei-Kenner der Flanierzonen-Situation, ausdrückten, wiesen vier umfangreiche Tempountersuchungen der Firma Markwalder & Partner nach.

Die Bilanz: Kaum eine Verkehrsberuhigungsmassnahme dürfte innerhalb so kurzer Zeit ohne rigide Polizeikontrollen so nachhaltig, zuerst um 15, inzwischen um 16 km/h!, das Tempo gesenkt haben.

Koni Kunz, Geschäftsführer des Modehauses Vestita, hatte an der Flanierzonentagung im März 2001 berichtet, dass ihm 1996 zahlreiche AutofahrerInnen versichert hätten, es sei «mit den heutigen Autos» technisch gar nicht möglich, Tempo 20 zu fahren. Bei der Kontrolle am 6. Juli 2001 fuhren nachweislich 199 von 429 Fahrzeugen höchstens 24.9 km/h,

kommen als Tempobremser nicht in Frage. Sie sind durch minimale Anrampungen bei den Aufpflasterungen und durch die Einengungen ersetzt worden. Weitere massgebliche Infrastrukturveränderungen stehen nicht mehr an. Zusätzliche Temposenkungen müssten mithin anders herbeigeführt werden. Gewisse Hoffnungen knüpfen sich daran, dass sich die langsame Fahrweise ohne Hektik und ohne Ärger mit andern VerkehrsteilnehmerInnen im Sinne einer neuen Fahrkultur allmählich immer mehr durchsetzt. Wenn sich ab 2002 das Burgdorfer Modell in diversen Schweizer Städten etabliert, wird der Gewöhnungseffekt ausserdem zunehmen. Um gelegentliche Polizeikontrollen oder den Einsatz des Sichtradargerätes «Visi-Speed» (nur visuelle Anzeige ohne Bussen) wird man in Burgdorf aber auch künftig nicht herumkommen.

Weniger eindeutige Aussagen sind im Bereich der Verkehrssicherheit möglich. Zu den sechs Versuchszielen der Flanierzone gehörte laut gemeinderätlichem Gesuch um Versuchsverlängerung vom 3. November 1997 auch der Punkt, dass «die Verkehrssicherheit vor allem für die Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet ist oder sogar gesteigert wird». Vor der Anordnung der Flanierzone hatte es jedoch im betroffenen Perimeter keine grösseren Unfälle gegeben. Auch die Zahl der Bagatellunfälle war so gering, dass Vergleiche mit der Periode 1997–2001 keine



136 sogar höchstens 19.9 km/h. Ausreisser, also solche über 35 km/h, gibt es offenbar nur noch abends und am Wochenende. Gewerbevertreter Kunz, der mit vielen seiner Kollegen nach anfänglicher Skepsis von der Flanierzone heute überzeugt ist, hat Zweifel, ob die Tempolimiten in den Randstunden Sinn macht. «Nachts um 23 Uhr ist es in Burgdorf ruhig. Dann noch mit 20 km/h zu fahren, macht keinen Sinn.»

Für die ModellstadtmacherInnen und speziell für das SVSA ist das Resultat noch nicht befriedigend. Schwellen

verlässlichen statistischen Aussagen zulassen. In der Stadt kursierten vor allem zu Versuchsbeginn Gerüchte über nicht gemeldete oder gar unterschlagene Unfälle in der Flanierzone. Dabei wurde bis im April 1998 ein einziger Fall aktenkundig, bei dem pikanterweise ein Velofahrer mit einem Fussgänger kollidierte.

Ganz generell wies Hans Ulrich Büschi, der Präsident des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates, in seinem Referat an der Flanierzonentagung darauf hin, dass «der

Sicherheitsgewinn in «verkehrsberuhigten Zonen» ausgewiesen» sei. «Laut Hochrechnungen der bfu beträgt hier das verkehrsbedingte Todesfallrisiko noch 0.3 Getötete/100 Mio. Kilometer gegenüber 1.2/100 Mio. km auf Innerortsstrecken und 1.7/100 Mio. km auf Ausserortsstrecken. Solche Zonen weisen in etwa den gleichen Sicherheitsstandard auf wie Autobahnen (0.34 Getötete/100 Mio. km). Damit wird verdeutlicht, dass in den Verkehrsräumen mit «gemischtem» Verkehr die Geschwindigkeit der Fahrzeuge für die Sicherheit der «schwächeren» bzw. verletzlicheren Verkehrsteilnehmenden von entscheidender Bedeutung ist.»

Der spektakulärste Unfall im Umfeld, aber eben doch klar ausserhalb der Flanierzone, ereignete sich in der Anfangsphase. Beim Fussgängerstreifen nahe der Einmündung der Bucherstrasse in die Lyssachstrasse wurde ein älterer Mann auf dem Fussgängerstreifen angefahren und tödlich verletzt. Die polizeiliche Untersuchung brachte aber

keinerlei Hinweise darauf, dass, wie Flanierzonengegner behaupteten, der zonenbedingte «Tempostau» Autofahrer ausserhalb des Signalbereichs dann erst recht aufs Gas treten und unvorsichtig fahren lässt.

Den rund 50 Delegationen anderer Gemeinden aus der Schweiz, welche Burgdorfs Flanierzone im Hinblick auf eigene Planungen bis 2001 besichtigten, konnte deshalb nur eine verhältnismässig unpräzise Angabe zur Sicherheit gemacht werden: Weil die Zahl der Bagatellunfälle bereits vorher gering war und gering blieb, ist die Verkehrssicherheit zumindest auf einem guten Niveau gewährleistet. Da die Verkehrsdichte aber vor allem bei den FussgängerInnen gemäss der Begleituntersuchung Zimmermann vom Juni 2000 leicht zugenommen hat, kann bei weiterhin nicht vorkommenden schweren Unfällen von einer leicht gestiegenen Sicherheit ausgegangen werden.

Werthmüllers Vision

Die Flanierzone neu als Begegnungszone im Schweizer Verkehrsrecht

Die Flanierzone ist unter dem neuen Namen «Begegnungszone» seit Neujahr 2002 Teil des Schweizer Verkehrsrechts. Burgdorfs Idee, nämlich Fussgängervortritt, Tempo 20 und gegenseitige Rücksichtnahme, hat sich damit fast genau fünf Jahre nach dem Flanierzonen-Start im Bahnhofviertel auch auf eidgenössischer Ebene durchgesetzt. Der letzte Lobbyversuch der Modellstadt, im Ausnahmefall die Begegnungszone auch auf Hauptstrassen einrichten zu können, scheiterte aber.

Die seit 1. Januar 2002 geltende Rechtsgrundlage heisst mit exaktem Namen «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen». Die entsprechend angepasste Signalisationsverordnung SSV vereinfacht das Verfahren für die Kantone und Gemeinden, um Massnahmen einzurichten, die sicherstellen sollen, dass tatsächlich langsamer gefahren wird. Dabei wird ihnen grösstmögliche Freiheit eingeräumt. So drückt es der Brief des ASTRA vom 1. Oktober 2001 an die Strassenverkehrsämter der Kantone aus. Auf den Einbezug von Hauptstrassen in eine Begegnungszone wurde hingegen verzichtet.

Mit dieser Entscheidung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ist die Burgdorfer Flanierzone endlich geltendes Recht. Ihre als Kompromiss zwischen Gewerbe und Langsamverkehrsorganisationen geborene Grundidee hat sich erfolgreich behauptet.

Bereits Ende 1998 machten Fussverkehr Schweiz (damals noch Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF) und VCS dem ASTRA Vorschläge für die rechtliche Ausgestaltung der Flanierzone. Die Flanierzone hatte sich zu diesem Zeitpunkt zwei Jahre lang bewährt, und es war deutlich, dass die Burgdorfer Bevölkerung nicht mehr darauf verzichten würde. Einige Dutzend Gemeinden hatten sich per Augenschein auch bereits vom Funktionieren der Zone überzeugt und waren teils direkt, teils über Umwege ans ASTRA gelangt, selber Flanierzonen einrichten zu können. Der VCS-Vorschlag innerhalb dieses Vorvernehmlassungsverfahrens sah eine Regelung vor, bei der «die Fussgänger die Fahrbahn nicht überraschend betreten» und auch «nicht ohne zwingenden Grund auf der Fahrbahn verweilen dürfen». Die Flanierzone wäre damit in Abkehr von der Wohnstrassen-Regelung ein flächig ausgedehnter Fussgängerstreifen geworden. Paul Dominik Hasler hatte

dafür bereits ein Schild entworfen, welches auf das spielende Kind verzichtete, an seiner Stelle eine einkaufende Frau (mit Einkaufskorb) zeigte und das Temposignal in das Schild integrierte.

Bereits zu diesem Zeitpunkt war klar, dass das ASTRA den Namen «Flanierzone» nicht genehmigen würde. Behördenkritische Stimmen vermuteten, dass das Bundesamt keinen Burgdorfer Namen akzeptieren könne. Tatsächlich gibt es auch sachliche Gründe gegen die Flanierzone, ist doch auf der Fahrbahn im engeren Sinne Flanieren (samt Stehenbleiben) nicht erwünscht. Namens-Alternativen wie «Zentrumszone», «freundliche Mischverkehrszone» und ähnliches waren in Diskussion. Zwischen Vertretern der Modellstadt und dem ASTRA fanden einige Lobbygespräche statt. Sie deuteten darauf hin, dass damit gerechnet werden konnte, dass die Flanierzone ca. ab 2001/2002 offiziellen Status bekommen könnte. Es blieb aber unklar, mit welcher Detailregelung: Tempo 30 oder Tempo 20? Unter Einbezug der Hauptstrassen oder nicht? Eine gemeinsame neue Zone oder je separat eine Wohnstrassenzone für Wohnquartiere und eine für Geschäftsviertel?

Der offizielle Vernehmlassungsentwurf vom 22. Januar 2001 definierte die Begegnungszonen als Gebiete, bei welchen «die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen

ans UVEK. «Gemeinden, welche den politischen Konsens erfolgreich hergestellt haben, dürfen durch den Hauptstrassenpassus in der Verordnung nicht entweder finanziell bestraft oder aber ihrer Begegnungszonen-Möglichkeit beraubt werden.»

Hintergrund dieser Bemerkung war der mögliche Ausweg, die heutigen Hauptstrassen, z.B. durch Arbon/TG oder Brunnen/SZ, bei welchen es mittlerweile Umfahrungsmöglichkeiten gibt, aus dem entsprechenden Verzeichnis streichen zu lassen. Dieses aufwändige Verfahren hätte aber wohl zur Konsequenz, dass Bau und Unterhalt der entsprechenden Strassenstücke voll zu Lasten der Gemeinden gingen, auch wenn der Begriff der «Hauptstrasse» im bundesrechtlichen Sinne und derjenige der «Kantonsstrasse» nicht deckungsgleich sind.

Die Modellstadt schlug, wie einige andere Vernehmlasser auch, vor, restriktiv Ausnahmen zu ermöglichen. «Hauptstrassen dürfen nicht Bestandteil einer Begegnungszone sein, es sei denn in Stadtzentren, wo Haupt- und Nebenstrassen schwer unterscheidbar sind, sowie in Altstadtgebieten.» Der VCS doppelte mit einer ausführlichen Farbdokumentation über ein halbes Dutzend Gemeinden wie Arbon, Aarburg, Büren an der Aare und Willisau nach, welche mit der restriktiveren Regelung keine Begegnungszonen einrichten könnten. Pikanterweise war der Passus

Foto: Paul Dominik Hasler



dürfen und gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt sind. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.» Sowohl Tempo 30 als auch Begegnungszonen sollten nur auf Nebenstrassen möglich sein. Die Antwort der Modellstadt fiel insgesamt natürlich zustimmend aus. Allerdings kämpften die ModellstadtmacherInnen bei «ihrer» Begegnungszone für eine weniger restriktive Auslegung. «Gerade Altstadtsituationen sind hervorragend für die Einrichtung von Begegnungszonen geeignet», schrieben sie am 9. April

mit der Ausnahmeregelung, der sich auf eine «provisorische Richtlinie für die Signalisation der Hauptstrassen» vom April 1964 abstützte, vom ASTRA selbst in die Diskussion eingebracht worden.

Der Entscheid fiel aber anders aus. Begegnungszonen sind auch im Ausnahmefall auf Hauptstrassen nicht möglich. Abweichend von der Januar-Vorlage aber ist Tempo 30 im Ausnahmefall auf Hauptstrassen möglich, und zwar «bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem

Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet)». Der vorgeschlagene Wortlaut der Modellstadt hatte damit bei der Begegnungszone zwar keine Wirkung, wohl aber bei der Tempo 30-Zone.

Im Wortlaut heisst die neue Regelung in der geänderten Signalisationsverordnung so:

SSV Art. 22b Begegnungszone

- ¹ Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- ² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- ³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Um eine Zone einzurichten ist es nötig, die Ziele der Zone zu umschreiben, einen Übersichtsplan zu liefern, die Sicherheitslage zu beurteilen samt Plan zur Behebung allfälliger Defizite, Tempomessungen durchzuführen, die bestehenden und angestrebten Nutzungen der Zone zu beschreiben und die Massnahmen aufzulisten, mit welchen die Zonen-Ziele erreicht werden können. Fussgängerstreifen innerhalb der Begegnungszone sind unzulässig. Die Tore sollen eine kontrastreiche Gestaltung aufweisen; besondere Markierungen sind möglich. Damit hat der Bund mindestens teilweise die Flanierzonen-Idee übernommen, gemäss welcher Massnahmen in Form von Beton auch durch Marketing-Massnahmen ersetzt werden könnten. Die bestehende Zone in Burgdorf erfüllt alle diese Bedingungen.

«Als Modellstadt müssen wir bereit sein, verkehrs- und signalisationstechnische Massnahmen zu überdenken und auszutesten, um zu neuen Erkenntnissen bezüglich Sicherheit und Minderbelastungen in der Umwelt zu gelangen», schrieb SVP-Gemeinderat Urs Werthmüller für die Medienorientierung im November 1996. «Wir sind optimistisch und zuversichtlich, dass dies uns bis ins Jahr 2000 gelingen wird.» Als Mitinitiant, steter Motivator und politischer Motor hat er, mit geringer zeitlicher Verzögerung, Recht behalten.



Kanton Bern

Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA des Kantons Bern ist zuständig für Zulassungen im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs und Schiffsverkehrs. Ausserdem ist das SVSA auch die Signalisationsbehörde des Kantons Bern. Die Dienstleistungen im Signalisationsbereich dienen den Interessen der Verkehrssicherheit. Sie bezwecken ausserdem die Förderung eines schonenden Umgangs mit der Umwelt und die Gewährleistung der individuellen Mobilität unter Berücksichtigung eines möglichst effizienten und sicheren Verkehrsflusses für alle.

Signalisierte Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind massgeblich durch eine «abweichende Höchstgeschwindigkeit» definiert: Fussgängerzonen, Wohnstrassen und Tempo-30 Zonen. Im Kanton Bern braucht die Genehmigung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindestrassen eine Verfügung der zuständigen Gemeinde und die Zustimmung durch das SVSA.

Die Erfahrungen mit der Fussgänger- und Velomodellstadt

Die Motivation, den Flanierzonenversuch im Sinne unseres Auftrages zu unterstützen, basierte auf der Einschätzung, dass sich das mittlerweile während fünf Jahren getestete Verkehrsregime, sollte es sich bewähren, einem zunehmenden Bedürfnis unserer Mittel- und Kleinstädte entspricht. Gerade diese Orte können sich teure Umfahrungsstrassen nicht leisten und möchten trotzdem in ihren Zentren flanieren und sich auf der Strasse begegnen können, ohne das Auto zu verbannen.

Mit der Revision der eidgenössischen Signalisationsverordnung wird die Einrichtung von Begegnungszonen vom Gesetzgeber seit dem 1. Januar 2002 nun landesweit ermöglicht. Ausserdem wird den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen grösstmögliche Freiheit zugestanden. Neu eingeführt wurde auch eine obligatorische Nachmessung der effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten innerhalb von 12 Monaten nach Einführung der Verkehrsberuhigungsmassnahme. Dies ist eine Art Qualitätskontrolle, ebenfalls ein wichtiger Schritt in Richtung «Vision Zero» und damit eines hochwertigen Verkehrs ohne schlimme Unfälle.

Mit dem Flanierzonenversuch hat die Modellstadt Burgdorf das «Unmögliche» gewagt – und so gezeigt, dass es möglich gemacht werden kann.

Der Burgdorfer Türmligeist

Das Fussgängerleitsystem

Fussgängerinnen und Fussgänger sollen mit einfachen und klaren Orientierungshilfen an ihre Zielorte gelenkt werden: So steht es im Richtplan Stadtentwicklung.

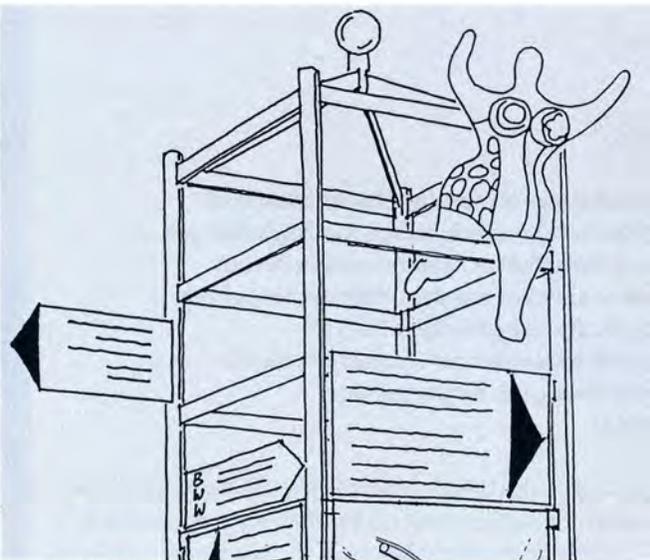
Was einfach klingt, ist jedoch nicht ganz leicht in die Tat umzusetzen.

Ein weiteres Element im ohnehin mit wenig Konzept möblierten Strassenraum ist kaum mehr verkraftbar. Mit dem Infotürmli des Architekten Jürg Iseli hat die Fussgänger- und Velomodellstadt jedoch einen eleganten Ausweg gefunden.

«Der Möblierungswildwuchs in einer Stadt kennt vermutlich keine Grenzen.» Kurt Schürch, Mitglied der Projektleitung der Modellstadt und oberster städtischer Tiefbauer, weiss als scharfer Beobachter, wovon er spricht: Verkehrsschilder, Wegweiser, Abfallkörbe, Briefkästen und Beleuch-

orten das Stadtbild prägt. Die Metallstele mit quadratischem Grundriss ist unübersehbar und filigran zugleich. Sie kann vom Schaukasten für den Quartierverein bis zur normierten Tempo 30-Signalisation alles Erdenkliche aufnehmen und sorgt damit für die Vereinheitlichung des ein-

Foto: Jürg Iseli



Das Infotürmli schafft Klarheit und Übersicht

tungen aller Art füllen den Burgdorfer Strassenraum in grosser Zahl, aber mit wenig Konzept. Für die Entwicklung eines Leitsystems für Fussgängerinnen und Fussgänger, wie es der Richtplan Stadtentwicklung vorsieht und wie es sich die Modellstadt zur Aufgabe gemacht hat, musste deshalb statt nach einer Erweiterung des Schilderwaldes nach einer anderen Lösung Ausschau gehalten werden. Gefunden wurde sie im Infotürmli des Burgdorfer Architekten Jürg Iseli, dessen Idee bereits heute an verschiedenen Stand-



gangs erwähnten Möblierungs- und Schilderwirrwarms. Aus diesen Gründen wurde sie von der Fussgänger- und Velomodellstadt als Träger des angestrebten Fussgängerleitsystems auserkoren. Mit einer ersten Realisierungsetappe mit fünf Infosäulen im Bahnhofquartier soll sich ab 2002 der Türmligeist endgültig über die Stadt Burgdorf ausbreiten.

Ein Leitsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger richtet sich vor allem an Ortsunkundige, die entweder vom

Bahnhof aus nach dem Weg zu ihrem Zielort Ausschau halten oder aus der Region nach Burgdorf wandern und sich in der Stadt orientieren wollen. Es braucht aber auch für die Ortsansässigen augenfällige Wegführungen. Mit attraktiven Wegangeboten, so die Autoren des Leitsystem-Konzeptes vom Büro B, könnten auch die Einheimischen auf wünschbare Achsen gelockt werden. Die Anforderungen an das Leitsystem haben sie wie folgt definiert: Es soll

- eine sofortige Orientierung ermöglichen;
- die Fussgängerinnen und Fussgänger zu den attraktiven Orten leiten und damit die Stadt beleben;
- zum zu Fuss gehen animieren;
- für Burgdorf als Modellstadt werben;
- attraktiver Blickfang im Strassenbild sein.

Folgende mögliche Ziele wurden aufgelistet: Objekte der als Schul-, Sport- und Kulturstadt, aber auch mögliche Ferienzele. Die Liste umfasst zudem alle öffentlichen und sozialen Institutionen sowie die Verwaltungsstellen.

Den guten Vorsätzen zum Trotz entsteht ein gutes Fusswegnetz nicht durch Orientierungshilfen alleine. Entschei-

dend für die Akzeptanz von Fusswegen sind Qualitäten, die die Fussgängerinnen und Fussgänger auf ihren Wegen antreffen. Solche bauliche und qualitative Verbesserungen sind im Zuge des Leitsystemaufbaus ebenso geplant. Dabei gelten für attraktive Verbindungen folgende Qualitätskriterien:

- Sie werden nicht entlang stark befahrener Strassen geführt;
- Sie werden über attraktive Orte geleitet;
- Unterwegs müssen soziale Sicherheit und Kontrolle möglichst gewährleistet sein;
- Die Hauptachsen müssen sicher überquert werden können;
- Hindernisse werden aus dem Weg geräumt;
- Die Wege verlaufen möglichst direkt zum Ziel.

Velofahrende vertrauenswürdig?

Die Teilöffnung des Oberstadtweges

Der Oberstadtweg ist die kürzeste Verbindung zwischen Bahnhofquartier und Oberstadt, ist bergabwärts jedoch mit einem Fahrverbot belegt. Künftig sollen auf der als unattraktiv geltenden Verbindung mehr Einkaufende zu einem Besuch in der Oberstadt oder im Kornhausquartier animiert werden. Knackpunkt bei der Neugestaltung sind die Velofahrenden, die den abschüssigen Weg oft benutzen. Eine «Mischverkehrslösung» mit Analogien zur Flanierzone steckt in der Pipeline – realisiert wird vor der Eröffnung des angrenzenden Franz-Gertsch-Museums 2002 indes nichts.

Wer mit offenen Sinnen zu Fuss oder mit dem Velo von der Flanierzone im Bahnhofquartier aus einen Abstecher in die Oberstadt macht, den überraschen mit Sicherheit einige Begebenheiten. So führen die Schritte von der belebten und geschäftigen Flanierzone in den Stadtpark zu einem ruhenden Gegenpol. Mit der Ruhe ist es jedoch bald vorbei – es folgt die Grossbaustelle für das Franz Gertsch-Museum, das 2002 eröffnet werden soll. Im Anstieg auf dem schmalen werdenden Weg begegnen sich Zufussgehende und Velofahrende auf engem Raum – obwohl den Velos das Befahren bergabwärts verboten ist. Und die Vorstellung, diese baumüberdachte Verbindung im Dunkeln zu beschreiten, kann angsterregend sein. Die Altstadt empfängt

schliesslich den Besucher mit beschaulich-historischer Atmosphäre, oftmals aber fast ein bisschen verlassen wirkend.

Diese Eindrücke haben auch die Fussgänger- und Velomodellstadt beschäftigt. Eine eigens eingesetzte und breit abgestützte Arbeitsgruppe «Verbindung Bahnhofquartier – Oberstadt» hat im Winter 1998/1999 unter der Leitung von Alfred Lussi in mehreren Sitzungen über Verbesserungsvorschläge debattiert, die im Rahmen einer Umfrage eingegangen waren. Die Attraktivität des Oberstadtweges sollte verbessert werden, als eines von mehreren Mitteln, um der von den grossen Kundenströmen heute eher abgeschnittenen Oberstadt wieder mehr Leben einzuhauchen. Im Zentrum stand die Frage, ob die Velofahrenden die Ver-



bindung in beide Richtungen befahren dürfen oder nicht. Konsens herrschte insofern, als dass eine getrennte Wegführung «mit Priorität weiterbearbeitet soll», wie dem Protokoll vom 2. Februar 1999 zu entnehmen ist. Und weiter steht: «Wegen dem grossen Gefälle und den damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten wird von einer gemeinsamen Nutzung des Oberstadtweges für Velofahrer und Fussgänger abgeraten.» Nur eine kleine Minderheit, darunter die IG Velo Burgdorf, konnte sich damals mit geeigneter Umgestaltung ein Nebeneinander von Zufussgehenden und Velofahrenden vorstellen. Diese Lösung mit der Zulassung für die Velos, so sahen es auch die Gegner, würde mehr Leute in die Oberstadt locken. Nicht zuletzt deshalb sprach sich die Arbeitsgruppe schliesslich dafür aus, zwei Varianten – eine mit und eine ohne Velo – zu verfolgen.

Von den anderen Ideen und Forderungen, die zur Attraktivierung an die Arbeitsgruppe herangetragen worden sind, wurden die meisten fallengelassen. Ein klingendes Treppengeländer, eine Rutschbahn, eine Mini-Trambahn, ein Velolift oder eine Teilüberdachung des Oberstadtweges, ein «Obelix-Parcours» erhielten keine Empfehlung zur Weiterbearbeitung. Dagegen kamen eine Wetterstation, eine Rolltreppe-Verbindung zum ehemaligen Gebäude der Bank AEK sowie das erlaubte Aufwärtsfahren mit dem Velo in die Kränze. Den Publikumsmagneten Gertsch-Museum mit einem attrakti-

- Die BurgdorferInnen sind verantwortungsbewusst: Sie beachten die anderen VerkehrsteilnehmerInnen und nehmen auf sie Rücksicht;
- Die BurgdorferInnen sind lernfähig: Sie adaptieren ein gleichberechtigtes Nebeneinander von verschiedenen starken und schnellen Verkehrsteilnehmenden;
- Die BurgdorferInnen sind offen: Sie werden den Oberstadtweg als attraktive Verbindung zwischen zwei Stadtteilen neu entdecken und entsprechend mehr frequentieren.

Ausgehend von diesem Vertrauen in die Burgdorfer Bevölkerung, Neues zu adaptieren, skizzierte Wälti Lösungen, die in drei aufeinander aufbauenden Stufen realisiert werden könnten. Die Umgestaltung des Oberstadtweges sollte möglichst einfach, zugleich aber wirksam sein. Dies soll mit folgenden Ansätzen erreicht werden:

- Lenkung der Velofahrenden durch Information (z. B. beschriftete Tafeln mit Verhaltensregeln);
- Vorzeichnen des Weges (z. B. Infoturm, Bodengemälde bei den Eingangspforten);
- Fussgängerbezogene Gestaltung (z. B. Sitzbänke).

Die erste Stufe sieht keine bauliche Verbreiterung des Oberstadtweges vor, sondern beruht auf optisch wirkungsvollen Veränderungen. Das Nebeneinander von Zufussgehenden und Velofahrenden soll mit dieser einfachen und ko-

Fotos: Markwalder & Partner AG



Welche gestalterischen Elemente ermöglichen das Nebeneinander auf dem Oberstadtweg?

ven Laden oder einer McDonald's-Filiale zu ergänzen, wollte die Arbeitsgruppe zumindest «im Auge behalten».

Das Studium verschiedener Varianten mit getrennter und gemischter Verkehrsführung wurde 1999 dem Verkehrsplaner Martin Wälti in Auftrag gegeben. Er war dem «Flanierweg» – der Mischverkehrslösung analog der Flanierzone im Bahnhofquartier – grundsätzlich zugetan. Aufgrund der Erfahrungen mit dem Experiment Flanierzone stellte er folgende Thesen auf:

stengünstigen Lösung getestet werden. Erst wenn sich aufgrund von Umfragen und Videoaufzeichnungen herausstellen sollte, dass sich dies nicht bewährt, soll darauf aufbauend der Oberstadtweg verbreitert oder in einer dritten Phase schliesslich die Verkehrstrennung mit einem separaten Radweg realisiert werden. Die einfache Umgestaltung des Oberstadtweges hätte analog zur Flanierzone Modellcharakter. Nicht nur, dass der Verzicht auf Signale und Verbote die Einschätzung der jeweiligen Situation und da-

mit die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmenden gross schreiben würde. Modellcharakter hätte auch die Gestaltung: Aufgemalte Bilder in den Eingangsbereichen des Oberstadtweges – etwa ein Gertsch-Bild vor dem geplanten Museum – wären in der Verkehrslenkung und der Strassenraumgestaltung bisher einzigartig.

So weit ist es noch nicht gekommen: An einer Begehung im Februar 2000 sprachen sich die anwesenden Mitglieder der Projektkommission zwar für die vorgeschlagene Umgestaltung ohne Verbreiterung aus. Laut ihrem Beschluss sollen die baulichen Anpassungen versuchsartig und mit möglichst kleinem Kostenrisiko realisiert werden. Der Erfolg der zum Teil auch provisorischen Gestaltungs-

elemente soll evaluiert werden. Ein entsprechender Antrag aus dem Stadtbauamt Burgdorf an den Gemeinderat wurde aber vorläufig auf Eis gelegt. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten am Franz Gertsch-Museum, das voraussichtlich 2002 eröffnet wird, hat die Stadtregierung den Versuch zurückgestellt.

Der Beitrag der Modellstadt zur Kunst

Ein Museum als Distanzverkürzer

Als im Frühling 2000 das geplante Gertsch-Museum in Burgdorf gefährdet war, riefen die Modellstadtverantwortlichen zu einer Solidaritätsaktion auf. Fast 1'200 Postkarten mit Franz Gertschs Bild «Silvia» gingen zu Gunsten des geplanten Museums am Oberstadtweg ein. Das Museum wird 2002 an bester Fussgängerlage eröffnet.

Burgdorf tut sich nicht immer leicht mit Geschenken. Während Bern die Paul Klee-Stiftung grosszügig aufstockte und den Trend zur Kunst verstärken will, war Burgdorf zurückhaltender, als Disetronic-Unternehmer Willy Michel 1999 mit dem Plan an die Öffentlichkeit trat, in Burgdorf ein Franz Gertsch-Museum zu errichten. Im Januar 1999 waren es zwar noch rund 400 Prominente aus Kunst und Politik, die sich in der Burgdorfer Stadtkirche vom Projekt begeistern liessen. Aber als es auf dem Milka-Areal, bestens gelegen an der Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhofquartier und Oberstadt, konkret wurde, hatte Michel, damals gleichzeitig auch Mitglied des Gemeinderates, mit hartnäckigen Einsprachen zu kämpfen und wirkte zermürbt. «Meine Schmerzgrenze ist nicht mehr allzu weit entfernt», äusserte er sich damals im Burgdorfer Tagblatt. Im Februar 2000 wurde klar, dass sich andere Städte, vor allem Solothurn, intensiv für das Museumsgeschenk des Burgdorfer Unternehmers interessierten und mit aktivem Marketing darum buhlten.

Den Modellstadtplanern war zu diesem Zeitpunkt bereits klar, dass frühere Visionen für eine Attraktivierung des Oberstadtweges wohl nicht realisierbar waren, sei es aus finanziellen, aber auch aus politischen Gründen. Das

Museumsprojekt versprach auf der anderen Seite ganz ohne eigene Anstrengung und fast zum Nulltarif das, was man sich für den Oberstadtweg immer erhofft hatte: eine massive Aufwertung der leicht bis stark ansteigenden ca. 220 m langen Fussgängerstrecke. Vorgesehen war nicht nur das Museum, das einen wichtigen Teil des Werkes des damals 69-jährigen, vor allem in den USA bekannten Berner Künstlers Franz Gertsch zeigen sollte, sondern auch ein Restaurant, genau auf halbem Weg zwischen Unter- und Oberstadt. Die Gefährdung der geplanten Attraktion, welche für die Modellstadtplaner wie ein «Deus ex Machina» im Liebesfilm erschien, liess deshalb in der Projektleitung die Alarmglocken klingeln. Am 8. Februar 2000 beschloss die Projektleitung unter Alfred Lussi eine grosse Postkartenaktion, um Michel und Gertsch solidarisch bei ihren Burgdorfer Plänen zu unterstützen. Hans Kaspar Schiesser und Maxe Sommer von der Kunsthalle, beraten von Arno Stein, organisierten zusammen mit dem Burgdorfer Tagblatt innerhalb weniger Tage die Aktion, bei der einige tausend Postkarten in Burgdorf verteilt wurden. «Lieber Franz Gertsch», hiess es darauf, «herzlichen Glückwunsch zum 70. Geburtstag. Und wir möchten, dass Ihr Museum bald in Burgdorf steht».

Nur drei Wochen später übergaben Lussi, Schiesser, Sommer und der Tagblatt-Chefredaktor Gerhard Enggist im schwarzenburgischen Rüscheegg Franz Gertsch fast 1'200 unterschriebene Postkarten. Zu einer rührenden Szene kam es, als unter den Gratulierenden auch Sylvia S. war, eine der jungen Frauen, deren Portrait Gertsch 1998 auf knapp neun Quadratmetern Fläche mehrfach gemalt hatte. Gertsch hatte Sylvia über zwei Jahre nicht mehr gesehen. Und Sylvia S. sah zu ihrer völligen Verblüffung an einer der Atelierwände ein wiederum gigantisches, aber erst zu etwa 40 Prozent fertiges neues «Sylvia»-Bild, auf der Basis der Diapositive von 1998.

Das Gertsch-Museum wird momentan in Burgdorf fertiggestellt und 2002 eröffnet. Ein 2001 unternommener Versuch, die Strecke zwischen Bahnhofquartier und Oberstadt mit dem Ausbau der sogenannten Stalden-Kurve bzw. des «Chilebord» zu einer kleinen Festspielarena aufzuwerten, scheiterte im November dagegen vor allem aus finanziellen Gründen.

Franz Gertsch, Fotorealist aus dem Schwarzenburgerland

Der 1930 in Möringen geborene Franz Gertsch gehört zu Europas bedeutendsten Fotorealisten. Ähnlich den Amerikanern Alex Colville, Chuck Close oder Richard Estes malte er ab Ende der sechziger Jahre nach Dia-Vorlagen Bilder in riesigen Dimensionen (oft mehr als 3 mal 3 Meter). Die Wirkung entsteht neben der Grösse vor allem durch die Akribie und Präzision, mit der die einzelnen Bildpunkte und Striche, so fein wie auf einem Druck, auf die Leinwand gebracht werden. In den siebziger Jahren dominierten Bilder der Rock- und Hippieszene, etwa «Medici» (1971, 4 mal 6 Meter). Die achtziger Jahre waren geprägt von eigenartig intensiven Frauenportraits wie den Kult-Bildern «Johanna» oder «Sylvia». In den Neunzigern spezialisierte sich Gertsch dann vorwiegend auf grossformatige Holzschnitte. Gertsch gehört zu den bedeutendsten lebenden Schweizer Künstlern und ist in den USA und Nordeuropa sehr populär. Grössere Sammlungen gehören vor allem dem Auslandschweizer Donald Hess (Napa Valley) und Willy Michel.

Fotomontage: Jörg & Sturm Architekten AG



Das Gertsch-Museum von der Lyssachstrasse aus (Fotomontage)

Neunundneunzig kritische Punkte

Die Schulwegsicherheit

Sechs, genau genommen sogar sieben, mehrstündige Begehungen waren nötig, bis Burgdorf im Jahre 2000 seine Massnahmen für 70 kritische Punkte auf dem Schulwegnetz ermittelt hatte. Die wohl noch immer grossflächigste Sicherheitsaktion für die Kinder einer Schweizer Stadt basiert auf 1'274 ausgefüllten Fragebogen als Ergebnis einer Umfrage unter rund 1600 Burgdorfer Schülerinnen und Schülern. Bis zum Jahre 2004 sollen die gefährlichsten Punkte saniert sein, darunter vor allem der Übergang über die Bernstrasse beim Friedhofweg und mehrere Übergänge über die Staatsstrasse 23 (Ortsdurchfahrt), deren Umbau bereits projektiert ist.

«Die Kinder haben sich den Strassenverkehr nicht gewünscht», hält der 23-seitige Schulwegsicherheitsbericht in der Einleitung fest. «Und sie verursachen ihn nur zu einem geringen Teil. Aber sie sind überdurchschnittlich Opfer davon. Unter anderem deshalb, weil der heutige Strassenverkehr weder von seinen Geschwindigkeiten noch von seiner Menge her kindergerecht ist.»

Statistisch gesehen erleidet eines von 445 Schulkindern pro Jahr eine oder gar mehrere polizeilich registrierte Verletzungen. Bezogen auf Burgdorfs Schülerzahlen sind das fünf bis sechs, der grössere Teil davon ereignet sich auf Schulwegen. Die Gründe sind vor allem bei den kleineren Schülern bis zur zweiten Klasse altersbedingt und durch Erziehung kaum zu ändern:

- Kinder leben auch im Verkehr ihre spontanen Impulse schnell und schlecht vorhersehbar aus;

Wie kein anderes Projekt im Rahmen der Modellstadt-Arbeiten bezog sich die Aktion Schulwegsicherheit auf das gesamte Burgdorfer Ortsgebiet. Die Initianten handelten sich gar handfesten Protest ein, als sie aus Darstellungsgründen auf dem Ortsplan des DIN A3 grossen Fragebogens das Gebiet an der Grenze zu Oberburg abschnitten. Die zuerst 115 Gefahrenpunkte, welche die Fragebogenaktion zu Tage förderte, verteilten sich jedenfalls fast gleichmässig über das ganze Stadtgebiet.

Bezeichnenderweise sind die wirklich gefährlichen Stellen keineswegs mit jenen identisch, die aus Autofahrersicht am kritischsten eingestuft werden, wie etwa der Rössliplatz. Generell sind es eher die wenig oder nicht gesicherten Übergänge über Hauptstrassen. Dort können höhere Tempi gefahren werden oder sie verleiten wegen ihres Ausbaugrades oder der Topographie zu nicht angepassten Fahrgeschwindigkeiten.

Foto: Fotoatelier Spring



- Kinder haben durch ihre geringe Körpergrösse ein wesentlich eingeschränkteres Sichtfeld als Erwachsene, etwa wenn sie hinter parkierten Autos warten müssen;
- Kinder entwickeln erst ab ca. acht Jahren ein ausgeprägteres Gefahrenbewusstsein, vital für das Verhalten im Strassenverkehr;
- Kinder können Distanzen und Fahrgeschwindigkeiten objektiv schlecht einschätzen und erlernen diese Fähigkeit erst im Laufe ihrer Primarschulzeit.

Der Fragebogen wurde im Frühsommer 1998 von einem kleinen Team innerhalb der Arbeitsgruppe Sicherheit (siehe Anhang) zusammengestellt und an 1'604 Schulkinder verteilt. Im Herbst 1998 konnten 1'274 ausgefüllte Fragenbogen wieder eingesammelt werden (eine rund 80-prozentige Rücklaufquote). Erika Friedli (Schulkommission) und Marianna Müller (Primarschule), welche die Auswertung vornahmen, ermittelten die folgenden vorherrschend benutzten Verkehrsarten auf den Burgdorfer Schulwegen (ohne Gymnasium):

- zu Fuss: 55 Prozent
- Velofahrten: 38 Prozent
- Fahrten mit Bus und Schulbus: 2 Prozent
- Doppelnennungen (inkl. Servicefahrten): 5 Prozent

70,5 Prozent der antwortenden 178 Kindergärtler, 993 Primarschüler und 433 Real- bzw. Sekundarschüler sahen keine Gefahren auf ihren Schulwegen. Jene 376 Fragebogen, auf denen Gefahrenstellen mittels Einträgen auf der Karte lokalisiert waren, listeten rund 161 Punkte auf, die in der Auswertung zuerst zu 115 verschiedenen Stellen, dann bei den Begehungen zu schliesslich 99 Örtlichkeiten zusammengefasst wurden. Drei Stellen kamen auf den 1'274 ausgefüllten Fragebogen 20 mal oder öfters vor: die Kreuzung Eybrücke/Felseggstrasse, der Übergang über die Bernstrasse beim Friedhofweg und die Kreuzung Elfenweg/Oberburgstrasse. 40 Punkte wurden nur je einmal genannt.

Zwischen dem 15. August und dem 11. Oktober 2000 fanden unter Leitung von Hans Kaspar Schiesser sechs rund dreistündige Begehungen mit je etwa 10 Teilnehmenden statt. Ergänzt durch eine siebte Begehung zu den Punkten entlang der Oberburgstrasse durch ein kleineres Team, wurden damit sämtliche 99 Punkte vor Ort im Schnitt etwa acht Minuten lang begutachtet. Die möglichen Massnahmen wurden teilweise sehr kontrovers diskutiert und provisorisch beschlossen. Ein knappes halbes Dutzend Gefahrenpunkte kamen neben den auf den Fragebogen genannten während der Begehungen durch die Teilnehmenden selbst noch dazu. Den massvollen Geist dieser Diskussionen fasste Schulkommissionspräsidentin Erika Friedli, die einen Teil der Begehungen mitgemacht hatte, bezogen auf die vielen vorgeschlagenen «Schachbretter», so zusammen: «Allzuviel ist aber auch hier ungesund. Das Schlossmattquartier soll ja nicht plötzlich in «Schachbrettquartier» umbenannt werden.»

Der definitive Vorschlag über die Art der Massnahmen und die zeitliche Priorisierung fiel im Herbst 2000 bzw. an einer Endredaktionssitzung zwischen Ines Walter Grimm (Elternvertretung), Kurt Schürch (Stadtbauamt) und Hans Kaspar Schiesser (Leitung des Unterprojektes).

Die Massnahmen selbst wurden unterteilt in

- Ampelmassnahmen 4
- Fussgängerstreifenmassnahmen 10
- Tempobegrenzungsmaßnahmen inklusive Tempo 30-Zonen 10
- Bauliche Massnahmen inkl. Verbesserung der Beleuchtung 10

- Alternative Verkehrsführungen, z.B. Zulassung von Velos auf Fusswegen 9
- Grünpflegerische Massnahmen wie Zurückschneiden von sichtbehindernden Büschen und Bäumen 7
- Klassische Markierungen inkl. Kernfahrbahnen 8
- Massnahmen im Bereich der polizeilichen Arbeit, v. a. Kontrollen 4
- Unkonventionelle Markierungen wie das Burgdorfer «Schachbrett» 4
- Pädagogisch-aufklärerische und Marketing-Massnahmen 4

Zu 29 Örtlichkeiten gab es keine Massnahmenempfehlung. Beispiel: Der Übergang Bernstrasse/Steinhofstrasse erschien der Arbeitsgruppe als zwar nicht vollumfänglich befriedigend. Eine Sanierung wäre aber mit hohen Kosten verbunden, während die Strasse an dieser Stelle nur von einer minimalen Anzahl Schulkinder gequert wird. Einige Begehungen wurden deshalb verworfen, weil Ausweichmöglichkeiten bestehen oder Sanierungen wie Trottoirverbreiterungen kurz vor der Befragung vorgenommen wurden.

Eine typische (gefährliche) Situation wird im Bericht folgendermassen beschrieben:

Ort

31. Kreuzung

Felseggstr./Neumattschacheweg/Willestrasse

Kategorie I

Lösungsvorschlag

Verlegung der Bushaltestelle

Bemerkungen

Die jetzige Haltestelle schafft auch für den Schulweg beträchtliche Probleme. Eine rundum befriedigende Lösung ist kaum realisierbar. Eine Verlegung der Haltestelle in die Eystrasse (vis-à-vis Haltestelle in der Gegenrichtung) erscheint aber als das kleinere Übel.

Die Kategorien in der ersten Spalte geben Auskunft über die zeitliche Dringlichkeit der Massnahmen:

S = Sofortmassnahmen

I = Kurzfristmassnahmen bis spätestens 2004

II = Mittelfristmassnahmen bis spätestens 2010

III = Langfristmassnahmen nach 2010

Die Priorisierung durch die Arbeitsgruppe sah fünf Massnahmen auf den vordersten Plätzen: den Übergang über die Bernstrasse beim Friedhofweg, die Öffnung der Dammstrasse für Velos, die Schulwegübergänge auf der Staatsstrasse 23 (Ortsdurchfahrt) und die Sichtbereinigung bei der Einmündung Tunnelweg/Gyrischachenstrasse.

Die Projektkommission hat im Juni 2001 vor allem über den immer wieder als zentrale Gefahrenquelle auf dem Schulwegnetz aufgetauchten Punkt «Übergang Bernstrasse» beim Friedhofweg diskutiert. Typischerweise gehört dieser Punkt zu den Stellen, welche eher schwierig zu sa-



nieren sind, denn die meisten der leichter zu sanierenden Stellen in Burgdorf waren bereits vor der Befragung bereinigt worden. Bis Ende 2002 soll nun ein Doppelfussgängerstreifen je mit einer Mittelinsel realisiert werden, wobei die Bauherrin der neuen Überbauung am Mälchplatzweg («Steinhof II») in die Finanzierung einbezogen werden muss. Auf Provisorien, welche die Verkehrssicherheit möglicherweise nur scheinbar erhöhen, soll deshalb verzichtet werden.

In einer eher komfortablen Situation ist Burgdorf betreffend der Sanierung der Übergänge über die stark verkehrsbelastete Ortsdurchfahrt (Oberburgstrasse, Emmentalstrasse, Sägegasse, Gotthelfstrasse, Kirchbergstrasse). Die Gefahrenpunkte dort sind der kantonalen Arbeitsgruppe, welche für die Realisierung dieses 7 Millionen-Projektes zuständig ist, übermittelt worden. Bis zum Abschluss dieser Arbeiten wird der Einsatz eines professionell organisierten, bezahlten Elternlotsendienstes vorgeschlagen. Noch offen ist, ob die Idee des «Anhaltspunktes» (siehe 9.2) im Sinne von zusätzlicher Schulwegsicherheit die markierungsrechtlichen Hürden nehmen und erfolgreich umgesetzt werden kann.

Die 70 Massnahmen, davon 32 als Sofortmassnahmen, eine einzige als Massnahme über den Zeithorizont von 2010 hinaus, werden integrierende Bestandteile des Burgdorfer Verkehrsrichtplans, der sich zur Zeit in Bearbeitung befindet. Die Projektleitung der Modellstadt wird in der zweiten Phase des Projektes (ab Mitte 2001) festlegen, wie das periodische Controlling der Massnahmenumsetzung aussehen könnte.



Das Gewerbe von Burgdorf

Das Gewerbe von Burgdorf ist sehr vielfältig, was sich auch in seinen organisatorischen Strukturen widerspiegelt. Die Geschäftsleute des Detailhandels haben sich unter dem Namen «Pro Burgdorf» zusammengeschlossen, die Handwerker und das übrige Gewerbe formieren sich im Handwerker- und Gewerbeverein HG. Handel und Industrie bilden zusammen den Handels- und Industrieverein HIV.

Diese verschiedenen Interessenverbände haben natürlich auch gemeinsame Ziele. Hier ergeben sich jeweils die Anknüpfungspunkte für ein gemeinsames Vorgehen. Dies war denn auch der Anlass, sich von Gewerbeseite im Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt zu engagieren.

Die Erfahrungen mit der Fussgänger- und Velomodellstadt

Misstrauen und Angst vor Verkehrsveränderungen prägten seitens des Gewerbes zu Beginn die Teilnahme in der Arbeitsgruppe der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Pro Burgdorf, der HG. sowie der HIV stellten je ein Mitglied. So war man sicher, «das Schlimmste» verhindern zu können. Der VCS, auftretend als Partner der Stadt, stand ja nicht im Ruf, in unserem Sinne verkehrsfreundlich zu agieren. Im Lauf der Sitzungen und Tagesseminare wichen die Vorurteile jedoch langsam. Mittlerweile sind wir vom Erreichten positiv überrascht und nicht ohne Stolz. Die Verkehrssituation im Bahnhofquartier hat sich erfreulich entwickelt. Die Gleichberechtigung aller, der Nichtmotorisierten und der Autofahrenden, hat sich grösstenteils durchgesetzt. Entgegen aller Ängste gibt es immer noch Parkplätze und Verkehr. Erfreulich: Burgdorf hat hier für die ganze Schweiz eine modellhafte Verkehrssituation vorleben können, die mittlerweile von andern Städten ebenfalls eingeführt wird. Schön für Burgdorf, Modellstadt zu sein!

Martin Leuzinger, Pro Burgdorf

Von der Tugend, auf den Zug zu rennen

Das Mobilitätsberatungsprojekt «Sportlich unterwegs in Burgdorf»

Burgdorf führte im Rahmen der Modellstadt die erste eine ganze Stadt umfassende Mobilitätsberatung für Sportvereine durch. Das Resultat fiel bei hohem Aufwand verhalten positiv aus: Etwa jeder sechste Autofahrer stieg aufs Velo um, während alle anderen Mobilitätsarten zur Erreichung der Sporthalle oder des Sportplatzes anteilmässig unverändert blieben. Da fast ein Fünftel der TeilnehmerInnen angaben, ihr Verhalten auch im Alltagsverkehr geändert zu haben, resultiert daraus eine rechnerische Energieeinsparung von gut sechs Prozent.

Die Kurven gleicher Minutenentfernung für Velofahrten ab einem zentralen Punkt wurden nicht in Burgdorf erfunden. Dennoch gehören sie unter dem Namen «Iso-Boller» zur Legendenbildung der Modellstadt. Zu Recht: Nicht der Fussverkehr konnte nach Abschluss des Erhebungs- und Beratungsprojektes die grössten Zuwachsraten verzeichnen, sondern der Veloverkehr.

Das ganze Modellstadt-Projekt war von Beginn weg auf «weiche» Massnahmen angelegt. Dass schliesslich der gegen aussen erfolgreichste Teil, die Flanierzone, zumindest bei Beginn keine «weiche» Massnahme war, sondern «verfügt» wurde, hat beinahe ironischen Charakter. Im Zentrum der «weichen» Massnahmen standen in der Modellstadtplanung immer auch Beratungen mit dem Ziel freiwilliger Verhaltensänderungen. Mangels Arbeitskapazität mussten die Projekte aber seit 1998 immer wieder hinausgeschoben werden. Denn alle drei geplanten Projekte, Beratung im Zusammenhang mit motorisiertem Pendlerverkehr zu den Burgdorfer Betrieben, Beratung im Zusammenhang mit motorisiertem Verkehr zum Gymnasium und zur Fachhochschule sowie Beratung im Zusammenhang mit Trainingsverkehr, setzten Kapazitäten voraus, welche die Projektleitung alleine nicht aufbringen konnte. Umgekehrt war das Projekt als externer Auftrag realistischweise nicht zu bezahlen.

Als deutlich wurde, dass Arbeitskapazität verfügbar war, fiel in der Modellstadt nicht ganz untypisch der Entscheid für das Sportverkehrsprojekt aus. Die Disetronic, eine rasch wachsende Burgdorfer Firma im Medizintechnikbereich (Infusionssysteme), hatte intern bereits eine differenzierte und wirksame Parkraumbewirtschaftung an ihren Burgdorfer Standorten unabhängig vom Modellstadt-Projekt eingeführt. Unter den verbleibenden Teilpro-

jekten, (Schule oder Sport), erschien dasjenige mit dem ausgeprägten Freizeitverkehrscharakter als das ehrgeizigere und pionierhaftere. Die Projektleitung gab ihm mit Unterstützung der Kommission den zeitlichen Vorzug.

Das schon seit längerem ausgearbeitete Konzept, den Sportverkehr gleichzeitig zu erfassen und ihn im Hinblick aufs Umsteigen vom Auto aufs Velo oder Zufussgehen zu beeinflussen, bekam seine Chance dann im Jahre 2000. Der VCS hatte während fast des ganzen Jahres 1999 um die Anerkennung kämpfen müssen, Zivildienstleistende beschäftigen zu dürfen. Der positive Entscheid fiel erst Ende Jahr und eine Anstellung war ab Anfang 2000 möglich. Die Projektleitung wählte den jungen Zürcher Studenten Florian Boller, der gerade seine Maturaprüfung erfolgreich absolviert hatte. Boller mietete sich in den sieben Monaten seiner Zivildienstzeit im Gsteig-Quartier ein, schloss sich einer kleinen Zahl von Sportvereinen an und bearbeitete teils von Bern, teils von Burgdorf aus die diversen Feinkonzepte, Flyer, Umfragen und Auswertungen.

Nun galt es, die Umsteigemöglichkeiten im Sportverkehr, der im Projekt auf den Trainingsverkehr reduziert wurde, aufzuzeigen, obschon dem Vorhaben gewisse Hindernisse im Weg standen:

- In diversen Sportarten nehmen die SportlerInnen ihre Trainingsgeräte jeweils mit. «Wir haben es noch ab und zu mit kleinen Eishockeyspielern zu tun, deren Taschen grösser sind als sie selber», umschrieb Rolf Ingold, Präsident der Turn- und Sportvereinigung, das Problem;
- der öffentliche Verkehr bietet nur sehr beschränkte Alternativen. Viele Trainierende kommen aus kleineren Dörfern im Umland und kehren abends spät wieder dorthin zurück;

- für viele SportlerInnen handelt es sich nicht um einen Retourweg Wohnung-Sporthalle-Wohnung. Manche von ihnen kommen direkt von der Arbeit und deshalb oft mit dem Auto. Noch häufiger sind die ans Training anschliessenden Restaurantbesuche, was die Wege komplizierter und länger macht.
- Die Dringlichkeit des Problems war national, spätestens seit der Arbeit von Jürg Stettler über den Sportverkehr bekannt. Jeder achte Kilometer in der Schweiz wird im Zusammenhang mit Sport zurückgelegt, zwei Drittel davon als Trainingsverkehr. Fast 80 Prozent wickeln sich mit dem Auto ab, lediglich 4 Prozent mit dem Velo. Bis 2010, so Stettler, sei nochmals eine Steigerung um fast 10 Prozent zu erwarten.

So lauteten die Ziele im Konzept «Sportlich unterwegs in Burgdorf» folgendermassen: Erfassung des Ist-Zustandes des trainingsbedingten Sportverkehrs der Burgdorfer Vereine (1), Aufzeigen von neuen Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl (2), Förderung des Umsteigens von motorisierten auf nichtmotorisierte, von privaten auf öffentliche oder teil-öffentliche Verkehrsmittel (3). Der ausführliche Informationsprospekt (Flyer) mit den Umsteigetipps konzentrierte sich vor allem auf fünf Bereiche: das Umsteigen vom Auto aufs Velo, Car-Pooling (Mitnahme von Kollegen auf dem Weg zum Trainingsort), Umsteigen vom Auto aufs Zufussgehen, Umsteigen vom Auto auf Skates und Tipps für den Gepäcktransport für SportlerInnen mit Velo und Inline-Skates. Tipp-Beispiel: «Velofahren fördert die Fitness in idealer Weise. Wer ins Training pedalt, kommt bereits aufgewärmt an und minimiert das Verletzungsrisiko.»

Das Projekt durchlief seine aktivste Phase vom Frühling bis zum Herbst 2000. Im Laufe dieser Zeit wurden

- knapp 50 Sportvereine persönlich kontaktiert, mit mehreren Dutzend Präsidentinnen und Präsidenten persönliche Gespräche zur Motivation und über Details der Durchführung geführt (Florian Boller und Hans Kaspar Schiesser);
- mehrere tausend Flyer mit Mobilitätstipps durch die TrainerInnen selbst an die SportlerInnen verteilt;
- ein erster Fragebogen zum Trainingsverkehr vor den Sommerferien, ein zweiter nach dem Verteilen der Mobilitätstipps und teilweiser Beratung nach den Sommerferien verteilt;
- diverse Besuche bei Trainingsanlässen direkt gemacht (Boller);
- vier ganzseitige Interviews mit sportseitig im Projekt Engagierten geführt und im Burgdorfer Tagblatt ver-

öffentlicht (Josef Horky/Fussballclub SCB, Pia Käser/Pétanque Club, Claudio Gereon/Karate-Club Goju-Ryu, Pino Mangiaratti/Knights Basket);

- Vergünstigungen bei Velohändlern für Teilnehmende an der Mobilitätsberatung organisiert.

Der Anreiz zum Mitmachen wurde mittels eines Wettbewerbs verstärkt, bei dem in drei Kategorien Preise bis zu 1'000 Franken vergeben wurden. Unter den 48 lokalen Sportvereinen wollten zehn auch nach persönlicher Kontaktnahme nicht mitmachen, sechs waren aus technischen Gründen nicht dabei, 31 machten schliesslich mit, von A wie Arbeiterschützen bis V wie Volleyballclub Burgdorf. Damit gelang es zum ersten Mal in der Schweiz, eine namhafte und sportartengemischte Zahl von SportlerInnen in einer (kleineren) Stadt in eine Mobilitätsberatung aktiv einzubeziehen.

An der publikumsmässig umfangreichsten Aktion der fünf Modellstadtjahre nahmen insgesamt 588 Personen und 40 Mannschaften teil. Die Resultate bestätigten im Trend die stettlerschen Erhebungen, wenn auch bereits bei der ersten Erhebung der Anteil der Velofahrenden mit 29 Prozent und derjenige der FussgängerInnen und SkaterInnen mit 11 Prozent in Burgdorf höher als im schweizerischen Schnitt lag. Rechnet man die MitfahrerInnen in Autos zum nicht-(eigen-)motorisierten Verkehr, so kamen bereits vor der Mobilitätsberatung 58 Prozent auf energie-

Foto: Paul Dominik Hasler



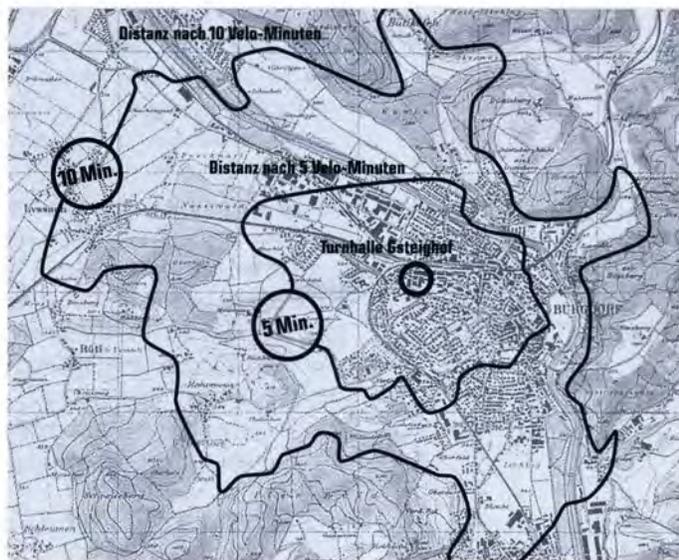
schonende Weise zum Training. Dies, obwohl für 36 Prozent aller Trainierenden der Weg von zu Hause zur Halle oder zum Platz mehr als fünf Kilometer beträgt. Wie schwierig die Umsetzung des Projektes war, erhellen die Zahlen über die Einschätzung der Sportvereine zum Umsteigen. In nur 40 Prozent der Mannschaften wurde das Potenzial fürs Umsteigen als mittel bis gross erklärt, in 60 Prozent hingegen als nicht vorhanden oder gering bis sehr gering.

Die Resultate der Vorher-Nachher-Untersuchung (Selbsteinschätzung per Fragebogen) ergab bei 289 Antwortenden, bei denen ein direkter Vergleich möglich war, die folgenden Resultate:

- Der Anteil der SelbstfahrerInnen im Auto ging von 38 auf 32 Prozent zurück;
- Der Anteil der MitfahrerInnen im Auto blieb mit 15 Prozent ebenso identisch wie derjenige der Bus-/Bahn-BenutzerInnen und der Mofa-FahrerInnen;
- Der Anteil der Zufussgehenden und SkaterInnen sank leicht von 14 auf 12 Prozent;
- Der Anteil der VelofahrerInnen stieg merkbar von 26 auf 34 Prozent.

Im Wesentlichen hatte also auf bereits relativ hohem Niveau ein zusätzliches Umsteigen vom Auto aufs Velo stattgefunden. Immerhin 18 Prozent der Antwortenden gab an, sich auch im Alltagsverkehr entsprechend zu verhalten. Eine gewichtete Umrechnung dieses Umsteigeeffekts auf die durchschnittlich dabei gefahrenen Kilometer ergibt einen Energiespareffekt von 6,3 Prozent.

Bei der Siegerehrung am 23. Oktober 2000 schwangen der SATUS Burgdorf, die Kleinkalibersektion der Stadtschützen und die Gruppe I des Frauenturnvereins obenaus. Die Kleinkalibersektion hatte den Anteil an motorisierten SelbstfahrerInnen um 45 Prozent, die Gruppe Senioren Mixed des Frauenturnvereins ihren um 35 Prozent senken können. Neben den Referenten Rolf Ingold (Sportvereine), Urs Häberli (Gemeinderat) und Florian Boller (Projektleitung) versuchte auch die nachmalige OL-Weltmeisterin Simone Luder die Burgdorfer SportlerInnen vom Wert nicht-motorisierter Trainingswege zu überzeugen. Nachträglicher Kommentar der «Berner Zeitung» dazu: «Als gutes Beispiel hielt die Orientierungsläuferin Simone Luder ein Plädoyer für die Umwelt. Trotz zahlreicher Trainings und Wettkämpfe verzichtet sie auf ein Auto. Ob ihr gerade das häufige Zumbahnhof-Rennen zu ihrer EM-Silbermedaille verholfen hat?»



Minuten gleicher Minutenentfernung für VelofahrerInnen (Iso-Boller)

Auf den Punkt gebracht

Burgdorfs modellhafte Hauptstrassenquerung

Im Rahmen des Wettbewerbs zur Umgestaltung der Hauptverkehrsachse Nr. 23 durch Burgdorf wünschten sich die Fussgänger- und Velomodellstadt, die Stadt Burgdorf und der Kanton Bern «auch modellhafte, innovative Gestaltungsvorschläge» zur besseren Durchlässigkeit der Querungen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen. Der Vorschlag des Siegerprojekts ist einfach und überraschend zugleich: So genannte «Anhaltspunkte», aufgemalte kreisförmige Flächen in variierenden Farben, sollen sowohl für Sicherheit als auch für bessere Orientierung sorgen. Ein Versuch soll nun über deren effektive Wirkung Aufschluss geben.

«Nach dem blauen Punkt links.» So oder ähnlich könnte es in Burgdorf schon bald tönen, wenn die Idee der farbigen «Anhaltspunkte» realisiert ist. Konkret wird die Burgdorfer Ortsdurchfahrt im Rahmen ihrer Umgestaltung ein unverwechselbares Gesicht erhalten. Es sollen 33 Fussgänger- und Veloquerungen als bis in den Trottoirbereich ragende kreisrunde Farbtupfer gestaltet werden. Die Idee der Medienkünstlerin Chantal Michel, die in den Projektvorschlag des Siegerprojektes eingeflossen ist, erhielt von der Jury höchste Noten: «Die vorgeschlagenen Gestaltungselemente werden konsequent eingesetzt und als innovativer, künstlerischer Beitrag sehr geschätzt – insbesondere auch deswegen, weil der Spielraum für bauliche Veränderungen des Strassenraumes eng ist», heisst es in der Bewertung der eingegangenen Studien von fünf Projektteams.

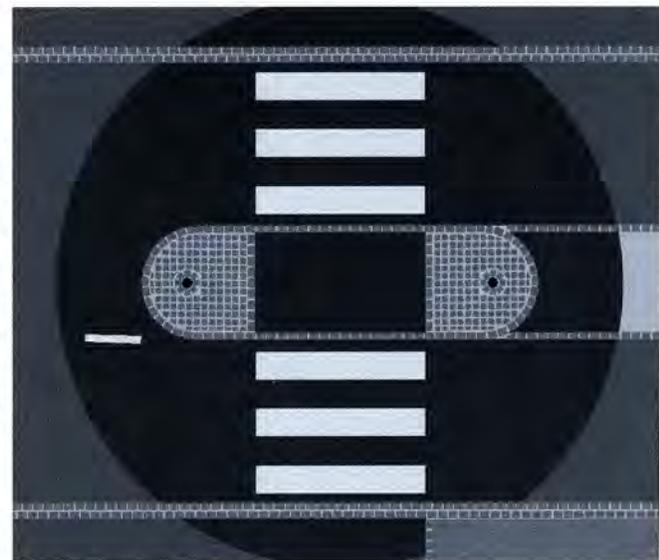
Die «Anhaltspunkte» erfüllen auch gleich vier wichtige Funktionen aufs Mal:

- Zum einen erhöhen sie die Durchlässigkeit der Querungen für die FussgängerInnen und VelofahrerInnen und machen sie sicherer;
- Sie werden zu eigentlichen «Warnpunkten» für die AutomobilistInnen und halten diese an, viel eher als bei herkömmlichen Fussgänger- und Veloübergängen das Tempo zu drosseln, nimmt die Jury an. Der motorisierte Individualverkehr soll zwar verlangsamt, aber nicht behindert werden;
- Neue Wege bieten die Anhaltspunkte auch für die Orientierung: Burgdorf wird zur ersten Stadt, in der die Leute nicht primär anhand von Strassennamen den Weg finden, sondern sich durch Farben ans Ziel leiten lassen können. Analog zum Monopoly-Spielboard werden die farbigen Punkte zu strategisch wichtigen Elementen im Raum;
- Und schliesslich dürfte die täglich von bis zu 17'000 Fahrzeugen befahrene Ortsdurchfahrt rund um den Schlosshügel auch in gestalterischer Hinsicht gewinnen, indem der Strasse ein Teil ihrer Gleichförmigkeit genommen wird.

Die Kunst sieht die Künstlerin jedoch nicht im Vordergrund. Im Gegenteil: «Ob die «Anhaltspunkte» als Kunst wahrgenommen werden oder nicht, spielt eine untergeordnete Rolle», sagt sie. Schliesslich ertrage der zu gestaltende Verkehrsbereich kein Freiluftmuseum für Kunst. Die Leute sollen nicht durch künstlerische Botschaften abgelenkt, sondern gelenkt werden. Die künstlerische und ge-

stalterische Wirkung der «Anhaltspunkte» will das Siegerteam dagegen nicht herunterspielen. Es sieht in den Farbtupfern «einen unverwechselbaren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Raums in Burgdorf».

Die Fussgänger- und Velomodellstadt hatte zwar zusammen mit der Stadt und dem Kanton in den Rahmenbedingungen für den Studienauftrag klar formuliert, dass modellhafte und innovative Gestaltungsvorschläge für die verbesserte Durchlässigkeit der Querungen explizit gesucht seien. Sie müssten aber, so der Zusatz, mit den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang gebracht werden können. Davon, dass sich neue Ideen, die einen direkten Einfluss auf das Verkehrsverhalten ausüben, sofort in der Grauzone des juristisch Möglichen bewegen, wurde nicht explizit erwähnt. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass die zuständigen Stellen des Kantons dem neuerlichen «Wurf»



Chantal Michels Haltepunktidee

aus Burgdorf mit Skepsis begegneten. Insbesondere stellt sich auch die Frage, ob die dünn-schichtigen Farbeläge die Dauerbelastung aushalten werden und ob sie im Rahmen des städtischen Unterhaltes genügend gut vor Verdreckung und Verlotterung geschützt werden könnten. Im Mai 2000 ist jedoch der Entscheid zu Gunsten eines Versuches gefallen. Die Verantwortung liegt dabei beim Tiefbauamt, begleitet wird er von einer für «besondere Markierungen» zuständigen Arbeitsgruppe des Bundesamtes für Strassen.

«Spanische Treppe» gegen die Angst

Die Sicherheit im öffentlichen Raum

Im ersten flächendeckenden Programm einer Schweizer Stadt zur systematischen Eliminierung von «Angsträumen» evaluierte eine Modellstadt-Arbeitsgruppe ein 41-teiliges Massnahmenpaket. Neben zahlreichen kleineren Massnahmen wie bessere Beleuchtung oder zusätzliche Toiletten empfiehlt die Arbeitsgruppe bei der «Mergel» eine «spanische Treppe», durch einen offenen gestalteten Raum angstfreier ins Gsteig-Quartier zu gelangen.

Ende 1997 übernahm das Modellstadtprojekt von der Stadt Burgdorf den Auftrag, einen Bericht auszuarbeiten, der samt Massnahmenvorschlägen schliesslich zu einer «schrittweisen Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum inklusive Schulwegsicherheit» führen sollte. So ist der Auftrag im Richtplan Stadtentwicklung umschrieben.

Für die Ausarbeitung der Massnahmenvorschläge zur Schulwegsicherheit lagen aus verschiedenen Städten Erfahrungen vor. Offensichtlich aber war die Sicherheit im öffentlichen Raum noch in keiner Schweizer Stadt flächendeckend und unter massgeblicher Beteiligung der Betroffenen erarbeitet worden. Die Projektleitung entschied sich deshalb dafür, die beiden Teilaufgaben zu trennen und das schwierigere Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum separat anzupacken. Der Handlungsbedarf hatte sich bereits vor Beginn der eigentlichen Untersuchung des Modellstadtprojektes abgezeichnet. Die Stadtpolizei führte 1998 im Rahmen ihrer Sicherheitsmarketingkampagne

Auch die folgende Untersuchung der Modellstadt stellte ausdrücklich auf das subjektive Empfinden der Burgdorferinnen und Burgdorfer ab. Öffentlicher Raum ist dabei die Summe aller Orte ausserhalb der eigenen Wohnung, an denen man sich aufhalten kann oder die man passieren will. Damit sind in erster Linie Plätze, Wege, Strassen und das Umfeld von Gebäuden (Bahnhof, Turnhallen) gemeint. Diese Orte sollen jederzeit angstfrei begangen werden können, ausdrücklich auch durch Frauen, Seniorinnen und Senioren und insbesondere in der Nacht. Das ist das Ziel.

Unter engem Einbezug der lokalen Pro Senectute erarbeitete eine kleine Gruppe mit Lilo Brand und Heidi de Quervain im Herbst 1998 einen Fragebogen, der in Geschäften, Quartiervereinen oder Altersgruppierungen gestreut wurde. Trotz Ankündigung des Projekts auch in den lokalen Medien gingen bis Ende Januar 1999 nur 100 ausgefüllte Fragebogen ein. Dazu kamen gut ein halbes Dutzend

Foto: Paul Dominik Hasler



eine Umfrage durch und ermittelte bei 60 Antwortenden, dass sich insgesamt 85 Prozent sehr sicher, sicher oder eher sicher fühlten. Ein Ergebnis, welches überrascht, bringt es ein noch intaktes Sicherheitsgefühl zum Ausdruck. Als wirkliche Angsträume wurden Plätze, das Parkhaus sowie einzelne Geschäfte identifiziert. Die Befragten, nur zu etwa einem Viertel Ältere, fühlten sich am ehesten durch Ausländer, Diebstähle, Drogen und mangelhafte Beleuchtung im öffentlichen Raum verunsichert.

Stellungnahmen von Organisationen wie den Quartiervereinen oder dem Gemeinnützigen Frauenverein, die ausserhalb des Fragebogens teilweise ausführlich im Sinne einer Vernehmlassung Stellung bezogen. Einzelfragebogen und Organisationsstimmungen wurden in der Eingabepalette gleichwertig behandelt. Die fünf meistgenannten unter den total 52 einzeln definierten Angsträumen waren:

- Bahnhausunterführung Ost (38 Nennungen);
- Bahnhausunterführung West (22 Nennungen);
- Raum Mergel-Neumarkt-Coop-Parkplatz (18 Nennungen);
- Oberstadtweg mit dem Park und dem Ententeich (18 Nennungen);
- Veloweg entlang von Schützenmatte und Friedhof (11 Nennungen).

Am 26. August und am 9. September 1999 fanden mit je acht Beteiligten, darunter Vertretern der Stadtpolizei, knapp vierstündige nächtliche Begehungen aller 52 Orte statt. Elf Orte schieden im Laufe der Begehung aus, weil die Anliegen der Befragten eindeutig normale Sicherheitsfragen im Verkehr betrafen. Diese Örtlichkeiten wurden im Projekt Schulwegsicherheit berücksichtigt.

Der Tenor der Gruppe lautete nach beiden Begehungen gleich: Es gibt in Burgdorf kaum besorgniserregende Situationen im Zusammenhang mit der Sicherheit im öffentlichen Raum. Die 41 relevanten Situationen sind im Detail aber durchaus verbesserungswürdig. In ihren Massnahmen unterschied die Arbeitsgruppe drei Typen:

Planerische Massnahmen wie

die verbesserte Übersichtlichkeit von Anlagen oder die verbesserte Ausleuchtung. Der weitaus grösste Teil der ge-

Die meisten Vorschläge sind bescheiden. Sie fordern die Verbesserung von Beleuchtungen oder sind durch Zurückschneiden von Bäumen oder Büschen einfach zu erreichen. Hingegen empfiehlt die Arbeitsgruppe beim Bereich Mergel eine grundlegende, baulich relevante und damit eine eher langfristig realisierbare neue Anlage. Die Massnahme im wörtlichen Vorschlag des Berichtes:

37. Eingangsbereich zur Mergelstäge

Beschreibung

Der Einstieg zur Mergelstäge hinter der Migros ist lauschtig, aber auch unübersichtlich.

Problem

Es handelt sich um einen klassischen Angstraum, der wegen des stumpfen Winkels, in dem die Mergelstäge nach rechts oben führt, nicht vollständig eliminiert werden kann. Die weissen Stufen-Streifen für Sehbehinderte fehlen.

Massnahmen

Die Bäume sollen stehen gelassen, die Büsche vor allem in den Kurven bis allenfalls auf wenige Reste vollständig entfernt werden. In Zusammenarbeit mit den Blinden soll das Anbringen weisser Stufen-Streifen geklärt werden. Den Idealfall einer Sanierung stellt eine breite, gradlinig (also genau südwärts) nach oben füh-

Foto: Paul Dominik Hasler



nannten Orte, nämlich 33 von 41, gehören zu dieser Kategorie. Beispiele: Bahnhausunterführung West. Der düster wirkende Ort soll durch das Zurückschneiden der Bäume so aufgehellt werden, dass die Lampen den Weberweg ausreichend ausleuchten können. Gotthelfpark: In der Umgebung des vor allem von Müttern mit Kindern frequentierten Parks fehlt eine öffentliche Toilettenanlage. Die Arbeitsgruppe schlägt die Einrichtung einer neuen Toilette auf dem Areal der angrenzenden Kinderkrippe (Aussenbereich) vor.

rende Treppe in der Achse der Bahnhofstrasse bis auf die Höhe der Friedeggstrasse dar. Die Arbeitsgruppe regt bei der Ingenieurschule an, die Gestaltung innerhalb einer Diplom- oder Semesterarbeit anzugehen.

Priorität

Zurückschneiden und Ausholzen der Büsche sofort; Errichtung einer kurzen «spanischen Treppe» zur Friedeggstrasse langfristig.

Service public-Massnahmen wie

sichtbare Polizeipräsenz oder Transportangebote für gefährdete Gruppen. Lediglich drei der 41 Massnahmen gehören zu dieser Gruppe. Beispiel: Bei den Massnahmen zur «Hofstatt», einem lauschigen Zentrum des Restaurant- und Nachtlebens in der Oberstadt, empfiehlt die Arbeitsgruppe die «Prüfung eines Nachttaxis im Rahmen der Überarbeitung des Konzeptes für den öffentlichen Verkehr».

Gesellschaftliche Massnahmen wie

die Ächtung von machohaftem Verhalten oder Stärkung des Selbstbewusstseins von gefährdeten Gruppen. Hierzu gibt es keine konkreten Empfehlungen.

Nach Abgabe des so genannten Angstraum-Berichtes an die Stadt im Sommer 1999 machte es sich Heidi de Quervain zur Aufgabe, periodisch zu prüfen, wie die Vorschläge

umgesetzt werden. Bis heute sind eine ganze Reihe von Aufgaben erledigt worden, welche vor allem grünpflegerischer Natur sind, also Zurückschneiden von Bäumen und Büschen, welche die Sicht oder die Beleuchtung behindern, jedoch wenig andere. Allerdings ist auch festzuhalten, dass keine der gesellschaftlichen Gruppen Burgdorfs (Parteien, Frauenvereine, Seniorenvereinigungen) Anschlussprogramme etwa im Sinne von Selbsthilfemassnahmen (Trillerpfeifen, Taschenalarm, Handy-Benutzung) aufgenommen hat. Hingegen hat sich die Stadt in jüngster Zeit auf innovative Weise mit dem Aktionsprogramm «COURAGE» einen guten Ruf im Umgang mit Gewalt unter Jugendlichen verschafft.

Vom Anschluss an die Schweiz

Die «Herzroute» für Velotouristen

Die neun populären Schweizer Velolandrouten lassen Burgdorf links liegen. Das Emmental auch. Dies soll sich ändern. Mit der «Herzroute» gibt es einen ausgetesteten neuen Routenvorschlag über emmentalische Nebenstrassen. Bis die Route zur Velolandroute Nr. 10 wird, muss jedoch noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Burgdorf, nicht direkt an der «Herzroute» gelegen, will mit diversen attraktiven Angeboten dennoch die VelotouristInnen anziehen – etwa mit Übernachtungen auf dem Schloss.

Veloland Schweiz mit seinen neun touristischen Routen zwischen Genfer-, Boden- und Comerseer hat riesigen Erfolg: 155 Millionen Personenkilometer wurden im Jahr 2000 auf dem zwei Jahre zuvor eröffneten Wegnetz zurückgelegt. Der wirtschaftliche Nutzen für die an das Netz angebotenen Regionen ist mit insgesamt 140 Millionen Franken immens. Dass bei der Festlegung der Strecken die pittoreske Emmentaler Landschaft ausgeklammert wurde, wurmte natürlich nicht nur das touristische Gewerbe, sondern auch die Verantwortlichen der Fussgänger- und Velomodellstadt. «Wo ist die Schweiz?», fragte der in Burgdorf ansässige Innovator Paul Dominik Hasler. Er analysierte mit Unterstützung der Modellstadt die bestehenden Routen, studierte Karten und schwang sich schliesslich selber in den Sattel. Seine Auseinandersetzung mit der Schweiz als Veloland mündete in einen Streckenvorschlag, der auch das Emmental gebührend berücksichtigt: Die «Herzroute».

Der Name ist Programm: Auf der Suche nach der Schweiz hat Paul Dominik Hasler nach dem Herzen des

Landes gesucht, das er auf den bestehenden Routen des Velolandes Schweiz vermisst. Das typisch schweizerische Alpenvorland, kleine und kleinste Strassen ohne Verkehr, Kleinstädte und Orte mit historischem Charme und dazu eine Route durch ästhetische Landschaften ohne grossen Steigungen waren die «Herzstücke», nach denen Hasler Ausschau hielt. In Romanshorn beginnend, führt die «Herzroute» durch den Thurgau, das Appenzellerland und das Zürcher Oberland nach Zürich, durchs Luzerner Hinterland, via Emmental in die Region Bern, weiter ins Freiburgerland und schliesslich in die Waadt mit Lausanne als Endpunkt. «Mit erstaunlich wenig Steigungen kann die Schweiz zu einem schönen Teil aus der Panorama-Sicht bewundert werden. Die Strassen schlängeln sich meist um Hügel und Höfe herum. Dazwischen finden sich die kleinen Schweizer Rosinenstädtchen als Auflockerung», schreibt Paul Dominik Hasler in seinem Konzept. Bei der Routenwahl hat er zudem darauf geachtet, dass auch ungeübtere VelofahrerInnen und Kinder die Strecke problemlos bewältigen können.

Warum Veloland Schweiz das Emmental nicht berücksichtigt hat, kann sich Hasler nur aus praktischen Überlegungen erklären: «Unmöglich, sich dem Charme des Emmentals entziehen zu wollen. Schwierig aber, ihn auf einfache Weise mit dem Rad einzufangen.» Auf einer einzigartigen Höhenroute mit 20 Kilometern ohne Anzeichen von störender Zivilisation eröffnen sich jedoch mitten in der Schweiz ungeahnte Aus- und Einsichten. Wo aber bleibt Burgdorf, die Velomodellstadt? Hasler ringt sichtlich mit sich selbst: «Schade, dass die Streckenführung Burgdorf nicht direkt einschliesst.» Das Verkehrsaufkommen an Wochenenden über die Lueg und die wenig attraktive direkte Verbindung von der Emme an die Aare haben ihn bewogen, auf den Einbezug der Stadt Burgdorf zu verzichten. Zudem wirbt mit dem neuen Veloweg von Lützelflüh nach Walkringen eine wundervolle Strecke um die Gunst der Velofahrenden.

Burgdorf sollte aber trotzdem Etappenort werden: Wem eine Übernachtung auf Schloss Burgdorf warte, der nehme den kurzen Abstecher von Lützelflüh aus noch so gerne in Kauf, lautet eine der möglichen Attraktionen, die Hasler in seinem Kopf herumträgt.

Die Umsetzung der Route ist indes noch nicht geglückt: Eine 10. Velolandroute durch die Schweiz gehört nicht zum Kerngeschäft der Modellstadt, Emmental Tourismus hat bisher auf andere Pferde gesetzt und Veloland Schweiz will die Erweiterung seines Angebotes nicht überstürzen. Weitere Verhandlungsrunden sind jedoch im Gang – auf dass auswärtige Velofahrende bald auch die Fussgänger- und Velomodellstadt kennenlernen!

Fotos: Paul Dominik Hasler



Gescheiterte Projekte

Die Sonne, die nicht aufging

Das Projekt «Burgdorfer Kreisel» beim Nationalplatz

Eine zündende Idee aus der Anfangszeit der Modellstadt bestand darin, einen Kreisel zu «erfinden», der den bekannten Fussgängernachteil der überlangen Wege vermeiden könnte. Der Einfall, das Problem mit einem sonnenstrahlenartigen Rundumfussgängerstreifen auf der Kreiselfahrbahn beim Nationalplatz zu lösen, scheiterte 1998 an der Zurückhaltung der Projektkommission.

Verkehrskreisel verwirklichen sozusagen die Quadratur des Zirkels. Sie erhöhen die Kapazität von Kreuzungen und sind gleichzeitig umweltschonender als Ampelanlagen. Ihr wesentlicher Nachteil sind neben den Umbaukosten die längeren Wege, die die FussgängerInnen zurückzulegen haben, weil die Zebrastreifen an Kreiseln meist weiter vom

Kreuzungsmittelpunkt entfernt angelegt werden. Bei grossen Durchmessern von Kreiseln müssen die Zufussgehenden gegenüber einer Querung durch die Mitte mehr als die andert-halb-fache Distanz zurücklegen, um auf die andere Seite zu gelangen.

Bereits in der März-Klausur von 1996 drängte der damalige Stadtbaumeister Andreas Wirth deshalb auf einen fussgängerfreundlicheren Kreisel, in der Folge «Burgdorfer Kreisel» genannt. Die damalige Skizze zeigt in der Mitte der Kreuzung ein Rechteck, das von den Autos aussen zu umfahren ist, während die FussgängerInnen auf vier herkömmlichen Zebrastreifen direkt in die Kreiselmitte gelangen. Sie können in dieser Skizze die Kreuzung selbstverständlich vortrittsberechtigt, in jeder beliebigen Kombination und damit auch diagonal queren.

Dass der National-Platz ausgewählt wurde, um den ersten Burgdorfer Kreisel einzuführen, hatte damals fünf Gründe:

- Der Nationalplatz ist eine komplizierte Kreuzung mit insgesamt fünf leicht versetzt aufeinander treffenden Strassen. Er wird täglich schätzungsweise von 12'000 bis 14'000 Fahrzeugen angesteuert;

- Für Zufussgehende sind die Querungswege heute lang. An entscheidenden Stellen fehlen Zebrastreifen, weil sichere Aufenthaltsräume am Strassenrand bisher nicht zu realisieren waren (private Vorgärten, Parkplätze). Auch für Fahrräder ist die Verkehrssituation heute unbefriedigend. Der Knoten befindet sich zudem in der Nähe eines Schulhauses;
- Die Verkehrshierarchie mit dem Rechtsvortritt ist auch den AutofahrerInnen oft nicht auf Anhieb klar;
- Die Markierungen sind schlecht sichtbar, die Fahrbahn oft geflickt, was allerdings unbeabsichtigt auch eine bremsende Wirkung hat;
- Der Platz liegt am Weg zwischen Bahnhof und Stadtbauamt. Für alle, die im Laufe der Modellstadt-Aktivitäten das Stadtbauamt zu Fuss erreichten, stellte er eine ungelöste Knacknuss und damit eine greifbare Herausforderung dar.

Dennoch wurde es 1998, bis man an dieser Stelle aktiv wurde. Der Nationalplatz gehört zum Strassennetz des Kantons Bern. Im Mai entschloss sich die Projektleitung nach Rücksprache mit dem zuständigen Kantonalen Tiefbauamt Kreis IV, eine Machbarkeitsstudie zur Idee des Burgdorfer Kreisels machen zu lassen. Zwei einheimische Büros (Markwalder & Partner, Steiner & Buschor) wurden eingeladen, Lösungsansätze aufzuzeigen. Die Idee von Steiner & Buschor benötigte weniger Eingriffe ins private Eigentum beim Restaurant National und traf die Ideallinie der Fussgänger auf innovative Art besser. Sie erhielt den Zuschlag für die definitive Machbarkeitsstudie, welche anfangs Oktober 1998 vorlag.

«Die Grundidee des Burgdorfer-Kreisels besteht darin, dem Fussgänger die Querung in der Diagonalen ohne Umwege zu ermöglichen. Bekanntlich haben auf einen Kreisel zufahrende Fahrzeuge keinen Vortritt (Linksvortritt). Einmal im Burgdorfer-Kreisel drin, geniessen nun querende



FussgängerInnen vor durchfahrenden Fahrzeugen Vortritt. Das Planungsbüro schlug einen Kreislauf vor, der ausgehend von der Mittelinsel aus fussgängerstreifenähnlichen, gelben Markierungen zu den umgebenden Trottoirs bestand, einen Kreislauf mit Sonnenstrahlen. Die fünf bisherigen Strassenäste wurden auf drei reduziert, indem der Lerchenbühlweg und die Technikumsstrasse vom Kreislauf weggeschoben wurden. Die geschätzten Kosten hielten sich mit 450'000 Franken im Rahmen anderer Umgestaltungen von Kreuzungen zu Kreiseln.

Heikel stellte sich die Rechtsfrage bezüglich der vortrittsberechtigten Zufussgehenden innerhalb des Kreisels. Diese Neuerung würde von allen Verkehrsteilnehmenden, allerdings im Kreislauf bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau, zusätzliche Aufmerksamkeit erfordern. Die Fussgängerstreifen-Situation würde das Zufussgehen klar privilegieren. Während auf konventionellen Fussgängerstreifen Anhalten verboten ist, käme es im Burgdorfer Kreislauf zwangsläufig zu diesem gesetzwidrigen Verhalten. In der Praxis würde jedoch diese Situation nach Meinung der Planer nur in den Spitzenstunden (Mittagsverkehr) auftreten. Eine langsame Fahrweise würde genügen, um im Kreislauf die Begegnung von fahrendem Verkehr und FussgängerInnen bei einer guten Durchlässigkeit zuzulassen.

Selbstverständlich wurde eine Marketingbegleitung vor und während der Inbetriebnahme vorgeschlagen.

Die Diskussion in der Projektkommission am 14. Oktober 1998 kumulierte eher die gegnerischen Stimmen zur Sonnenstrahlen-Lösung. Die Befürchtungen betrafen vor allem die Frage, ob nicht zur Mittagszeit Fussgänger- und Auto-Ströme sich gegenseitig blockieren könnten. Während der Kanton signalisierte, dass der Burgdorfer Kreislauf als Versuch gestartet werden und bei Nicht-Bewährung mit geringem Aufwand in einen konventionellen Kreislauf verwandelt werden könnte, überwog schliesslich doch die skeptische Zurückhaltung. Was mit der Flanierzone 1996 noch gelungen war, juristisches und verkehrstechnisches Neuland bei insgesamt geringem Sicherheitsrisiko zu betreten, scheiterte bei der neuen Kreislaufidee. Die «Sonne» ging nicht auf, das Projekt wurde sistiert und erwachte bis zum Ende der ersten Modellstadt-Phase nicht mehr. Eine Lösung am Nationalplatz drängt sich aber nicht nur seitens der Modellstadt auf. Auch der Richtplan Stadtentwicklung verlangt eine Verbesserung der heutigen Situation. Es bleibt aber offen, ob es in der zweiten Phase des Modellstadtprojektes zu einer Pilot-Lösung oder einer herkömmlichen Lösung kommen wird.



Der Entwurf des «Rundum-Fussgängerstreifens»

Kreative Malaktionen bleiben auf der Strecke

Der umgezeichnete Zebrastreifen

Statt zur Strassenüberquerung einladend, wirkt der herkömmliche Fussgängerstreifen mit seinen Querbalken auf die FussgängerInnen wie eine Barriere. Dies sei ein grundlegend falscher Ansatz, befand eine Klausurtagung der Fussgänger- und Velomodellstadt im März 1996 und machte sich ans Studium von Alternativen.

Die Umkehrung – die Balken des Fussgängerstreifens quer zur Fahrbahn zu legen – hat die Fussgänger- und Velomodellstadt auf dem Einschlagweg in Burgdorf getestet. Aus Sicherheitsgründen hat sie die Idee jedoch fallen lassen.

Seit 1995 haben FussgängerInnen am Zebrastreifen unbedingtes Vortrittsrecht, wie schon längere Zeit vorher in Deutschland. Und wie dort hatte das kurz nach der Umstellung einen problematischen Effekt: Die Auffahrunfälle und auch die Kollisionen mit FussgängerInnen nahmen zu. Nach kurzer Zeit «normalisierte» sich die Unfallstatistik wieder und blieb etwa auf dem alten Niveau stabil, bei deutlich erhöhter Anhaltebereitschaft der Lenkerinnen und Lenker. Ist dieses Resultat sicherheitsmässig nochmals zu verbessern, wenn der Zebrastreifen auffälliger wird, fragte sich die Projektleitung? Und wie kann der Fussgängervortritt optisch klarer dokumentiert werden?

Die heutige Form mit den gelben Balken in Längsrichtung der Fahrbahn sei jedenfalls falsch, würden die Zufussgehenden doch auf ein Hindernis in Form einer Barriere zu laufen, statt über die Strasse geleitet zu werden. Auf der Suche nach neuen Formen von Fussgängerstreifen sind die Mo-

und Formen in realer Grösse. Die von der Projektleitung als bestechendste Lösung aufgegriffene Idee erlitt beim Feldtest jedoch Schiffbruch: Der Fussgängerstreifen in Querrichtung, der dem Fussgängervortritt hätte Nachdruck verleihen können, erwies sich aus Distanz als weniger gut erkennbar als die längsgerichteten Balken. Die Barrierewirkung sei vom Autofahrer zwar spürbar, doch der Streifen könne auf Distanz weniger gut erkannt werden als heute, schrieben die beteiligten Ingenieure im abschliessenden Werkstattbericht. «Das kann für Fussgänger und Velofahrer zur Gefahr werden», lautete das eindeutige Fazit. Die Fussgänger- und Velomodellstadt hat sich deshalb von dieser Idee verabschiedet. Auf der einen Seite wollte sie sich aus Sicherheitsgründen nicht auf die Äste hinauswagen, auf der anderen Seite wäre ihre Idee laut eigener Einschätzung bei den verantwortlichen Stellen bei Bund und Kanton nie auf fruchtbaren Boden gefallen.

Foto: Manfred Steiner



dellstadt-Planer im Ausland auf zwei realisierte Beispiele gestossen. Einerseits fanden sie in Gütersloh (Deutschland) einen quer zur Fahrbahn verlaufenden Streifen mit einer zusätzlichen Velofurt, in Andorra La Vella trafen sie den in der Schweiz üblichen Übergang in leuchtendes Rot gehüllt.

Max Gehriger, Postenchef der Stadtpolizei Burgdorf, stand der Projektleitung daraufhin mit Rat und Tat zur Seite. Er ermöglichte auf dem Einschlagweg in Burgdorf die Einfärbung des Belages in allen gewünschten Farben

Auf dem Einschlagweg wurde temporär auch die Idee des zweifarbigen Streifens längs der Fahrbahn in Form eines Teppichs vom Papier auf den Asphalt gebracht. Sowohl bei weissen Balken in gelbem Feld als auch umgekehrt konnte ein Unterschied in der Wahrnehmung festgestellt werden, wenn die umgebende Farbe weit über die Balken hinausragt. Auf eine grössere Versuchsanlage wurde jedoch für keines dieser pragmatischen Modelle durchgeführt – zu gering war der Effekt, den man sich ursprünglich erhofft hatte.

Wie breit ist zu schmal?

Die gescheiterte Kernfahrbahn auf der Lyssachstrasse

Eine sichere Veloverbindung zwischen Bahnhofquartier und Burgdorfs Westen lässt sich nur mit einem teuren Veloweg-Neubau verwirklichen. Als erste Kernfahrbahn-Projekte entstanden, welche den Velofahrenden auch auf schmalen Innerortsstrassen mehr Schutz geben sollten, griff die Modellstadt diese Idee auf. Zur Enttäuschung der Burgdorfer lehnte der Kanton das Projekt ab.

Unter «Kernfahrbahn» wird eine durch Radstreifen begrenzte, jedoch weniger als 6 m breite Fahrbahn ohne Mittellinie mit Gegenverkehr verstanden. Die Frage, welche Breite sie aufzuweisen hat, hängt von der Verkehrsmenge, der Verkehrszusammensetzung und der maximal zulässigen Geschwindigkeit ab. Beidseitig der Kernfahrbahn können zwei Radstreifen von je 1,25 m Breite angeordnet werden.

Diese Begriffsbestimmung der Kernfahrbahn, die Ende der neunziger Jahre in der Schweiz vor allem für enge Strassenverhältnisse mit beträchtlichem Veloanteil geschaffen wurde, faszinierte naturgemäss die MacherInnen der Fussgänger- und Velomodellstadt. Infolge hängiger Überbauungsprojekte Privater (Mergeleport) rückte die geplante Ergänzung des Velowegnetzes zwischen Bahnhofquartier (Flanierzone) und den westlich gelegenen Wohn- und Industrievierteln in weite Ferne. Die Lyssachstrasse übernimmt aber heute für die Fahrradfahrenden bereits diese Funktion. Sie weist der Berufspendler zur Maschinenfabrik Aebi und zum Hauptbahnhof und auch der zahlreichen

Die Modellstadtmachenden liessen nach diesem negativen Bescheid eine Dokumentation über bereits existierende Kernfahrbahnen vor allem in den Kantonen Zug und Bern sowie in Deutschland ausarbeiten. Aus dieser Dokumentation war gemäss der Projektleitung abzuleiten, dass die Kernfahrbahn auf der Lyssachstrasse wegen der knappen Breite zwar keine Ideallösung darstellte, aber gegenüber dem heute nicht vorhandenen Schutz der Velofahrenden deren Sicherheit zumindest partiell erhöhte. Der Antrag von Kurt Schürch an den Kanton schlug auf der Lyssachstrasse eine Kernfahrbahn von 3.60 m Breite mit je 1.20 m breiten Radstreifen gegenüber 1.25 m in der offiziellen Kernfahrbahnempfehlung vor. Der auf der Basis der Dokumentation zusammengestellte Antrag der Stadt Burgdorf umfasste zusätzlich das Angebot der Modellstadt, die Begleitforschung zu organisieren und zu bezahlen.

Die Fachstelle Velo des Kantons Bern liess sich aber nicht umstimmen. «Eine solche Lösung (nämlich diejenige von Troisdorf/D, die Red.) unbesehen auf den Fall Lyssachstrasse in Burgdorf zu übertragen, wäre insbesondere mit dem Risiko verbunden, die Situation der Velofahrerinnen und Velofahrer gegenüber dem Ist-Zustand zu verschlechtern. Um diese Aussage belegen zu können, ist der Kanton Bern nicht auf Deutschland angewiesen, existieren doch bei uns genügend Beispiele (Gemeinden Thierarchern, Port und andere), welche dazu Anschauungsunterricht liefern können.» Zusammenfassend: «Würde die Lyssachstrasse mit der Markierung einer Kernfahrbahn versehen, hätte dies unseres Erachtens schwerwiegend negative Auswirkungen:

- Die Akzeptanz der Führer von Motorfahrzeugen den Radstreifen gegenüber nähme ab;
- Während der Hauptverkehrszeit wären Überholvorgänge zwischen Velofahrenden nur bei Missachtung vorgenannter Vortrittsregel möglich;
- Statt gegenseitiger Rücksichtnahme würde Revierdenken gefördert;
- Im Bereich des Engpasses würden Velofahrende zwischen Fahrzeugen und Stützmauer bzw. Einfriedung eingeklemmt.»

Aufs (bezahlte) Angebot der Begleitforschung ging die Fachstelle nicht ein, und die Frage, was für eine Kernfahrbahn wirklich als zu schmal zu bewerten ist, bleibt unbeantwortet. Heute fehlt deshalb auf dieser wichtigen Verbindung nach wie vor ein Angebot, welches Velofahrenden entgegenkommt und deren Sicherheitsansprüchen gerecht wird.

Foto: Tiefbauamt Thun



Realisierte Kernfahrbahn in Thun

jungen Familien im Lerchebühl oder im Meiefeld-Quartierwegen regen Veloverkehr auf.

Um diesen Velofahrenden zumindest etwas mehr Schutz auf der mit 5'000 bis 6'000 Motorfahrzeugen dicht befahrenen Lyssachstrasse zu gewähren, entschied sich die Projektleitung unter diversen Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit für die Kernfahrbahnidee. Allerdings lehnten die Strassenaufsichtsbehörden des Kantons Bern den Burgdorfer Vorschlag im ersten Anlauf schon im Februar 1998 ab.

Pilotprojekte im Umfeld der Modellstadt

Der Ersatz des Kofferraums

Der Velo-Hauslieferdienst

Sie gehören unterdessen zum Burgdorfer Stadtbild wie das altherwürdige Gemäuer auf dem Schlosshügel: Die Männer der Velostation Burgdorf, die während den Geschäftsöffnungszeiten mit dem Elektrovelo «Flyer» samt Anhänger Waren durch die Stadt transportieren. Der Erfolg des Gratis-Hauslieferdienstes, dem heute rund 50 Burgdorfer Geschäfte angeschlossen sind, ist bemerkenswert: Ende 2001, rund vier Jahre nach der Lancierung des Projektes durch die Fussgänger- und Velomodellstadt und die Velostation Burgdorf, ist der 25'000-ste Einkauf gratis an die Haustüre geliefert worden. Von der grossen Nachfrage beflügelt, hat die Velostation Ende 2000 zusätzlich einen kostenpflichtigen Kurierdienst ins Leben gerufen.

«Unbeschwertes Einkaufen in Burgdorf»: So titelte das Burgdorfer Tagblatt am Tag nach der Lancierung des Gratis-Hauslieferdienstes per Velo im Oktober 1997.

Die Idee ist bestechend und unkompliziert zugleich: Das Geschäft nimmt die eingekaufte Ware entgegen, versieht sie mit einem Lieferschein und kontaktiert die Velostation. Innert drei Stunden, so garantieren die Betreiber, wird die Ware an der Haustüre abgeliefert, während die Kundin oder der Kunde unbeschwert weitere Einkäufe tätigen, durch die Strassen bummeln oder zu Fuss nach Hause oder ins Büro gehen kann.

Einkaufen, ohne mühselig schwere Taschen schleppen zu müssen, ist in Burgdorf unterdessen bekannt und beliebt zugleich. Bei einer Befragung, die 2001 im Rahmen einer Forschungsarbeit der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI durchgeführt wurde, gaben zwei Drittel von den 568 in Burgdorf wohnhaften Zufussgehenden und Velofahrenden an, den Hauslieferdienst gut zu kennen. 11 Prozent dieser 379 Personen benutzen das Angebot «fast immer», weitere 17 Prozent «ab und zu». Diese Nachfrage bestätigt sich beim Blick in die Statistik: Ende 2001 konnte der insgesamt 25'000-ste Einkauf ausgeliefert werden, pro Tag wurde der Hauslieferdienst 2001 rund 25 Mal in Anspruch genommen.

Mit dem Gratis-Hauslieferdienst hat die Fussgänger- und Velomodellstadt eine Dienstleistung ins Leben gerufen, die

Foto: Fotoatelier Spring



einerseits den Zufussgehenden Erleichterungen bringt und andererseits den Verzicht aufs Auto fürs Einkaufen nahe legt. Gleichzeitig ist es mit dem Hauslieferdienst gelungen, das Gewerbe – den nicht alltäglichen Ideen der Modellstadt anzufangen eher skeptisch gesinnt – besser in die Modellstadt einzubinden. Dies ist dank dem schnellen Erfolg und viel Überzeugungsarbeit gelungen, machen heute doch rund 50 Burgdorfer Geschäfte mit. Das lokale Gewerbe wird durch dieses attraktive Angebot gestärkt, indem es etwa

der «autolosen Hausfrau» den Wocheneinkauf auch unter der Woche ermöglicht. Die Konkurrenzfähigkeit, so sind die Betreiber des «Kofferraum-Ersatzes» überzeugt, ist gegenüber den grossen, fast ausschliesslich mit dem Auto erreichbaren Einkaufszentren gestiegen.

Für die erfolgreiche Umsetzung des Gratis-Hauslieferdienstes war und ist die bewachte Velostation Burgdorf als Trägerin des Projektes ein Glücksfall. Als Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose im Frühling 1997 ins Leben gerufen, bietet sie ideale Voraussetzungen, um den Hauslieferdienst zuverlässig und kostengünstig zu betreiben. Entsprechend gross ist auch die Abhängigkeit: Als die Velostationen 1999 vom Kanton auf Geheiss des Bundes hin aus den anerkannten Beschäftigungsprogrammen gekippt wurden, stand in Burgdorf auch der Weiterbetrieb des Hauslieferdienstes in der Schwebe. Die Rettung ermöglicht hat die Partnerschaft zwischen der IG Velo Burgdorf und der Gemeinde, die sich mit Erfolg gemeinsam für kantonale Gelder für die Wiedereingliederung nicht mehr versicherter Erwerbsloser einsetzten. So konnte eine neue Finanzierungsbasis geschaffen werden. Als Folge davon wird die Velostation seit Anfang 2000 mit Sozialhilfeempfängern betrieben. Für die Integration der Langzeitarbeitslosen – 2001 konnten 18 Plätze zur Verfügung gestellt werden – ist die Auslieferung von Waren sowohl eine sinnvolle

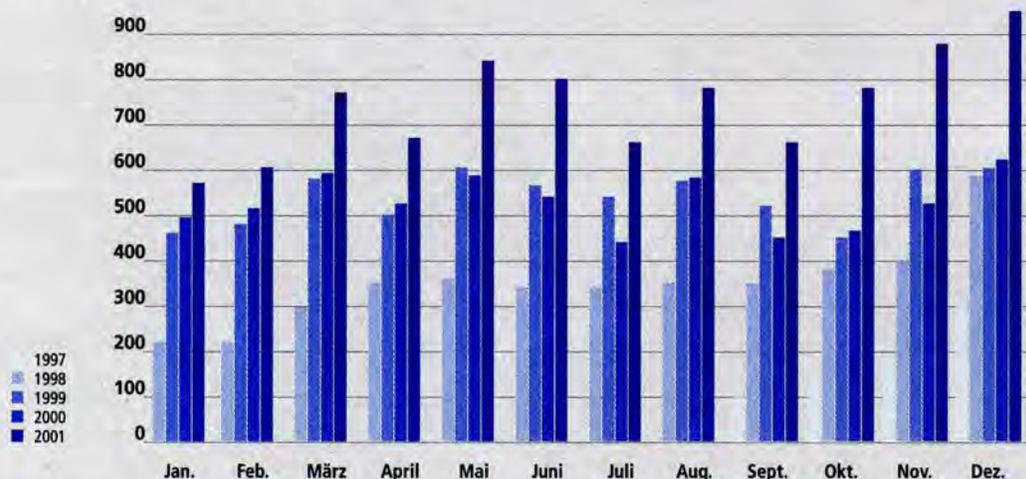
leute umfasste. Mit beachtlichem Erfolg gelang es ihnen, eine genügend grosse Anzahl Geschäfte hinter das Projekt zu scharen. Dadurch konnten die Wünsche des Gewerbes von Beginn weg einbezogen, die Dienstleistung als sein Produkt etabliert und dem Hauslieferdienst von Beginn weg genügend Gewicht verliehen werden. Heute leistet das Gewerbe ideell und finanziell wesentliche Beiträge zum Betrieb des Hauslieferdienstes.

Die Reaktionen von KundInnen und Medien waren von Anfang an äusserst positiv. «Gefragtes Burgdorfer Modell», «Nicht mehr wegzudenken», «Verkehrszukunft» oder «riesiges Netzwerk» sind Schlagwörter, mit denen die Medien den Hauslieferdienst immer wieder bedacht haben. Nicht nur in der Region Burgdorf sorgte und sorgt das Projekt für Aufsehen, es gilt schweizweit und sogar im Ausland als Vorzeigeprojekt. Bisher haben über 50 auswärtige Delegationen die Velostation Burgdorf besucht; Chur und Thun sind die ersten Nachahmer des Hauslieferdienstes, weitere Städte sind dabei, die Idee ebenfalls zu adaptieren.

Dass mit bis zu 40 Kilogramm schweren Warenladungen, der Burgdorfer Topografie und den teils veloungeübten Lenkern der Velostation eine rein muskelbetriebene Lösung problematisch sein könnte, war von Anfang an klar. Der Hauslieferdienst hat deshalb auch auf technischer Seite eine weitere, im Raum Burgdorf ausgeheckte Innovation integriert: das Elektrovelo «Flyer» der Firma BKTech (heute Biketec AG) aus Kirchberg. Der Flyer ist ein Velo mit Elektromotor, das die eingesetzte Muskelkraft unterstützt. Bei langsamer Drehung und viel Kraftaufwand gibt der Motor viel, bei schneller Kurbeldrehung und kleinerem Druck wenig Leistung ab. Kombiniert mit einem Anhänger, hat sich der Flyer – auch dies ein Glücksfall – als das ideale Gefährt für die Lieferungen entpuppt. Ende 2001 waren drei Gespanne im Einsatz, weitere kommen ab 2002 dazu.

Wer sich an die Vorzüge des Hauslieferdienstes gewöhnt hat, der möchte alsbald auch die Jukapalme per Velo transportieren oder sich geschäftlich Unterlagen zuliefern lassen. Dieses Bedürfnis wurde immer wieder an die Verantwortlichen der Velostation herangetragen – und sie haben mit der Lancierung eines kostenpflichtigen Kurierdienstes reagiert. Bei längeren Strecken und schweren Waren kann ausnahmsweise auf die Wagen von Mobility Carsharing zurückgegriffen werden – ansonsten wird, wie gehabt, mit dem Flyer ausgefahren.

Anzahl Hauslieferungen der Velostation



Beschäftigung als auch die Möglichkeit zu vielfältigen sozialen Kontakten. Die Lieferungen können jedoch nur von einem Teil der Beschäftigten ausgeführt werden, weil nicht alle den Anforderungen genügen.

Für den Erfolg des Hauslieferdienstes war ausschlaggebend, dass gleich zu Beginn eine Vielzahl von Geschäften für die Idee gewonnen werden konnte. Um dies zu erreichen, wurde eine «Gruppe Hauslieferdienst» ins Leben gerufen, die zu Beginn acht von der Idee begeisterte Geschäfts-

Mit Autostopp zum Bauernhof

Carlos: das intelligente Mitnahmesystem

Die Mitnahme anderer Personen im Privatwagen soll wieder Mode werden: Das Mitnahmesystem Carlos startet im April 2002 im Raum Burgdorf einen dreijährigen Pilotversuch. Mit einem Haltestellennetz, Anzeigetafeln für das Fahrziel und einem Sicherheitssystem bietet Carlos Gewähr für eine sichere und unkomplizierte Art der Mitnahme und die bessere Auslastung von Privatwagen. Carlos unterstützt und ergänzt den öffentlichen Verkehr in Nacht- und Randstunden, in Taktlücken, als Zubringer zu einem ÖV-Knoten oder als Vorstufe zu einem späteren Busbetrieb. Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf versucht, dem Projekt ideell und in geringem Masse auch finanziell den Rücken zu stärken.

«Der öffentliche Verkehr darf sich heute eine Dosis Innovation und Kreativität gönnen.» Martin Selz, Direktor des Regionalverkehrs Mittelland RM mit Sitz in Burgdorf, machte an einer eigens für das Mitnahmesystem Carlos organisierten Tagung des Verbandes öffentlicher Verkehr im Juni 2001 klar, in welche Richtung sich die Spirale auf der Suche nach neuen Lösungen im Mobilitätsbereich drehen muss. Nicht nur vom System her interessiert der neue Ansatz die Fachwelt, sondern auch von seiner Innovationskraft und Ausstrahlung her.

Das Mitnahmesystem Carlos nimmt den ökonomisch, ökologisch und sozial sinnvollen Gedanken des Autostopps wieder auf und setzt ihn in einem einfachen, qualitativ aber hochstehenden System mit geschützten Haltestellen, moderner Anzeigetechnik und ausgeklügeltem Sicherheitssystem in

- Sie zahlt einen Benutzungsbeitrag von zwei Franken und erhält dafür einen Gutschein als Quittung;
- Jede Lenkerin und jeder Lenker ist berechtigt, an der Carlos-Haltestelle anzuhaltend und Personen mitzunehmen;
- Die mitfahrende Person übergibt der Fahrerin oder dem Fahrer den Gutschein als Dank für die Mitnahme.

Die Idee für Carlos gründet auf der einen Seite auf der Tatsache, dass es in Schweizer Autos mit einer durchschnittlichen Belegungsdichte von rund 1,5 Personen genügend Platz hat. Auf der anderen Seite ist es aus primär finanziellen Gründen trotz gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangeboten in der Schweiz nicht möglich, die Mobilitätsbedürfnisse in Randregionen und Randzeiten befriedigend abzudecken. Carlos füllt hier mit einem dichten Fahrplan eine Lücke.

Foto: Martin Wälti



Prototyp Carlos-Haltesäule

eine unkompliziert funktionierende Ergänzung des öffentlichen Verkehrs um. Ein spontanes Mitnahmesystem mit hohem Komfort und Sicherheitsstandard, wie es in der Region Burgdorf ab Frühling 2002 zum Einsatz kommen soll, ist bisher einzigartig. Dabei funktioniert Carlos sehr einfach:

- Die mitfahrwillige Person sucht die nächste Carlos-Haltestelle auf;
- Sie wählt am Automaten ihr Fahrziel, das via Display angezeigt wird;

Der dreijährige Pilotversuch, der im Frühling 2002 startet, wird ein fixes Netz von elf Haltestellen in der Region Burgdorf umfassen. Daran beteiligen sich die Gemeinden Burgdorf (3 Haltepunkte), Fraubrunnen, Kirchberg (2), Koppigen, Höchstetten, Lyssach (2) und Krauchthal. Entwicklung und Durchführung des Versuches kosten rund 1,3 Millionen Franken und werden von einer unabhängigen Forschungsgruppe begleitet. Seinen Ursprung hat das Mitnahmesystem Carlos im Ideenlabor des Büro für Utopien

(Burgdorf). Anschliessend wurde es innerhalb einer Studie zur Reorganisation des öffentlichen Verkehrs in der Region Burgdorf 1997 aufgegriffen. Es folgte eine Machbarkeitsstudie 1998 und schliesslich der Vorschlag für einen Pilotbetrieb 1999. Carlos ist ein Produkt von Paul Dominik Hasler und Martin Wälti. Die gleichnamige Firma will den Pilotbetrieb und später die Verbreitung des Systems Carlos ermöglichen.

Zur Frage, ob Carlos zufällig im Raum Burgdorf entsteht, lässt sich keine schlüssige Antwort finden. Tatsache ist immerhin, dass sich die Burgdorfer Bevölkerung durch die Projekte der Fussgänger- und Velomodellstadt über die

Jahre an neue, ungewöhnliche und gleichzeitig innovative Ideen gewöhnt hat. Zu diesem Klima, in dem «verrückten» Ideen und «Laborexperimenten» nicht zum Vornherein das Genick gebrochen wird, hat die Fussgänger- und Velomodellstadt wesentlich beigetragen. Der ideelle Rückenwind aus dem Umfeld der Modellstadt könnte bei der Akzeptanz des Systems eine nicht unwesentliche Rolle spielen. Oder anders ausgedrückt: «Ausgefallenen Ideen fehlt fast ein wenig die Brisanz», resümiert Kurt Schürch, Mitglied der Projektleitung.



STADT BURGDORF

Stadt Burgdorf

Die Stadt Burgdorf liegt eingebettet in einer natürlichen Umgebung. Die markanten Sandsteinflühe und die sanften Hügel des Emmentals bilden den Rahmen, in der Ferne runden die Alpen und der Jura das Panorama ab. In der oberen und unteren Altstadt ist unser historisches Erbe präsent. Darin stehen unsere herausragenden Wahrzeichen, das Schloss und die Stadtkirche.

Burgdorf als Modellstadt

Die Erhaltung der Lebensqualität in Burgdorf ist und bleibt ein vorrangiges Ziel. Die Möglichkeit, diese mit einem einzigartigen Projekt – in der für uns alle so wichtigen Verkehrsproblematik – nachhaltig beeinflussen zu können, liessen wir uns nicht entgehen.

Dank dem Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt haben wir schleichende Entwicklungen, die uns beeinträchtigen, in verschiedenen Bereichen positiv beeinflussen können. Auch konnte die Bevölkerung für Verkehrsfragen sensibilisiert werden. Mit der Begegnungszone im Bahnhofquartier wurde eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer geschaffen, die für die ganze Schweiz wegweisenden Charakter hat. Die ausgewogene Projektorganisation war bis heute Garant für die rasche Umsetzung von modellhaften und konsensfähigen Verkehrsprojekten. Sie bildet auch weiterhin eine Plattform für zukünftige Entwicklungen.

Dass sich Burgdorf bei diesem Projekt den Ruf einer «Modellstadt» aufbauen konnte, freut uns natürlich ausserordentlich. An dieser Stelle möchte ich allen Beteiligten bestens danken.

Die Finanzen der Modellstadt

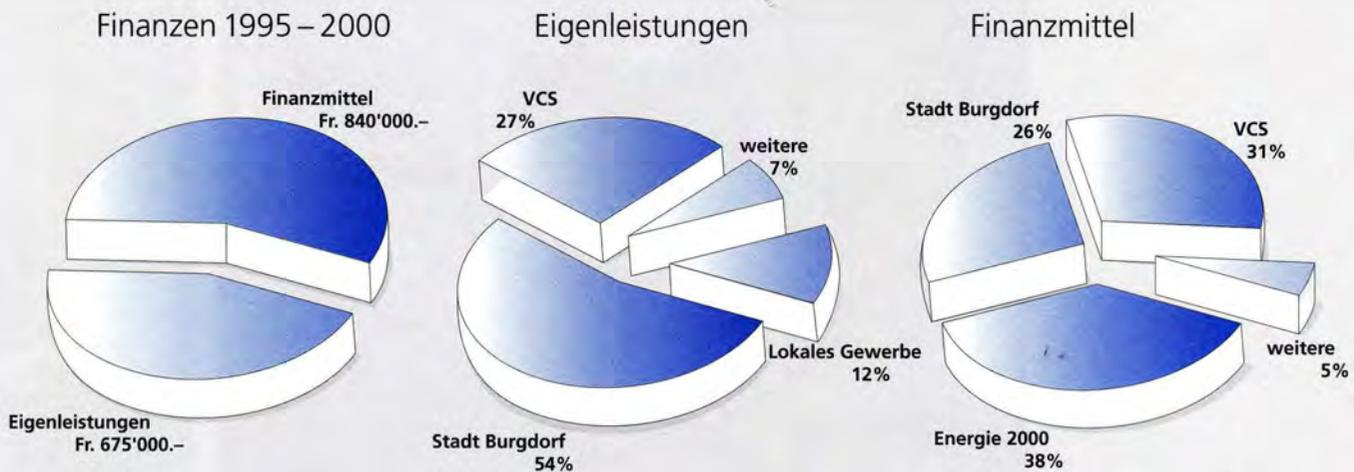
Mit einfacher Multiplikation zum Ziel

Die Finanzierung mit Eigenleistungen verdoppelt

Die Träger der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf – Energie 2000, VCS, Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern, Stadt Burgdorf und Burgdorfer Gewerbe – haben in den sechs Jahren zwischen 1995 und 2000 nicht allein durch offene Schatullen Innovatives zu Gunsten der Zufussgehenden und Velofahrenden ermöglicht. Mit Eigenleistungen in fast gleicher Höhe haben sie die Projekte der Modellstadt personell und fachlich unterstützt. Erst durch den Multiplikatoreffekt und das persönliche Engagement konnte eine genügend breite Basis für erspriessliches Arbeiten geschaffen werden.

Gut 1,5 Millionen Franken hat die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf zwischen 1995 und 2000 für ihre Projekte eingesetzt – pro Jahr also durchschnittlich eine Vier-

stungen erbracht. Will heissen: Mit jedem investierten Franken konnte Arbeit für einen zweiten Franken generiert werden. Dieser Multiplikatoreffekt hat nicht nur zu einer



telmillion Franken. Dieser stattliche Betrag ist jedoch nicht vom Himmel gefallen: Alle beteiligten Träger der Modellstadt – die nationalen mit Energie 2000, Verkehrs-Club der Schweiz VCS und Fussverkehr Schweiz und die lokalen mit dem Kanton Bern, der Stadt Burgdorf und dem Burgdorfer Gewerbe – haben nach ihren jeweiligen Möglichkeiten Geld und Geist in die Projekte der Fussgänger- und Velomodellstadt gesteckt. Dabei haben die beteiligten Partner fast die Hälfte des Aufwandes in Form von Eigenlei-

Verdoppelung der Arbeitsleistung geführt, sondern hat viel dazu beigetragen, die Modellstadt breiter abzustützen.

An die finanziellen Mittel von insgesamt rund 840'000 Franken haben im Wesentlichen das bundesrätliche Energiesparprogramm Energie 2000 (38%), der Verkehrs-Club der Schweiz VCS (31%) und die Stadt Burgdorf (26%) beigetragen. Anders bei den Eigenleistungen: Von den knapp 675'000 Franken, die in der Buchhaltung auftauchen, hat die Stadt Burgdorf mehr als die Hälfte eingebracht (54%);

der VCS steuerte einen weiteren Viertel (27%) bei. Auffällig ist auch das Engagement des Burgdorfer Gewerbes (12%): Anfangs auf breiter Basis gegenüber den «verrückten», ungewöhnlichen Modellstadtideen skeptisch, präsierte mit dem ehemaligen Bijoutier Alfred Lussi plötzlich einer von ihnen die Projektleitung. Die aktive Einbindung des Gewerbes, darin sind sich die Macherinnen und Macher der Modellstadt einig, hat viel zum Erfolg und zur Akzeptanz der Fussgänger- und Velomodellstadt beigetragen.

Die Legitimation, die sich die Fussgänger- und Velomodellstadt bei den Trägern, der Politik und der Bevölkerung über die Jahre erworben hat, gründet nicht nur auf den Veränderungen auf und neben der Strasse, sondern auch

auf dem sorgsamem Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln. Auf der einen Seite war jede Idee willkommen, so unkonventionell sie auch war; auf der anderen Seite wurde nur dasjenige angepackt, das aus finanzieller Sicht auch realisierbar war. So ist es wenig erstaunlich, dass die Fussgänger- und Velomodellstadt jeweils mit einem Polster ins neue Jahr gestartet ist. 2001 waren es fast 180'000 Franken.

Videoausschnitt aus Studie von Ulrich Seewer



Untersuchung mit Videokamera zum Verkehrsaufkommen und -verhalten in der Flanierzone

Die Organisation der Begleitforschung

Fussverkehr – kein Fremdwort mehr

Von Forschungslücken und deren teilweiser Auffüllung

Das Modellstadtprojekt hat die anfänglich hoch gesteckten Erwartungen bezüglich Begleitforschung nicht einhalten können. Mustergültig sind jedoch die Tempountersuchungen der Flanierzone 1996–2001. Die Gewerbebefragung und die Verkehrszählungen zur Ermittlung des Energieverbrauches wurden gemäss Vorlagen der Universität Bern im Jahre 2001 von Zivildienstleistenden durchgeführt.

Der Bericht A9 des nationalen Forschungsprogrammes NFP 41 zur Fussgängerforschung hielt 1999 fest: «Bis heute gibt es in der Schweiz keine Forschungsinstitute, die sich vorwiegend mit dem Fussgänger- und Veloverkehr beschäftigen. Gerade bei den traditionellen Verkehrsplanungsinstituten an den Eidgenössischen Hochschulen, aber auch an

menevaluation und Erfolgskontrolle für eine angepasste Begleitforschung aufgestellt. Die fünf Module, Energieverbrauch und Verkehrsmittelwahl, Verkehrssicherheit, öffentlicher Raum, Marketing sowie Handel und Gewerbe, hätten dabei insgesamt ungefähr 170'000 Franken gekostet. Das stellte die Modellstadt gerade nach der Deutschlandreise

nicht in Frage, weil dort in einigen Städten zwar die Resultate unkonventioneller Verkehrsberuhigungen fürs Auge offensichtlich schienen, aber harte Zahlen dazu nicht vorlagen. Die Burgdorfer Modellstadt wollte das anders machen.

Der Start der Begleitforschung war denn auch bemerkenswert:

- eine Untersuchung über den Energieverbrauch im kommunalen Verkehr der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Metron, Mai 1996);
- eine umfangreiche Vorheruntersuchung des Mischverkehrszone Bahnhofstrasse (Geographisches Institut der Universität Bern, November 1996) samt Verkehrszählung auf Videobasis;
- eine erste Tempountersuchung im Bahnhofquartier (Markwalder & Partner, November 1996).

Foto: Adrian Aeschlimann



Das System «Visispeed» zeigt dem Autofahrenden das gefahrene Tempo an

den Fachhochschulen sind die beiden Verkehrsarten noch Fremdwörter. ... Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Tatsache, dass bis heute kaum finanzielle Mittel für die Forschung im Bereich des Fussgänger- und Veloverkehrs gesprochen worden sind.»

Diese zweifellos bestehende Lücke wollte das Modellstadtprojekt 1996 zu füllen beginnen. Im September 1995 hatte Ueli Seewer von der Abteilung für Kulturgeographie der Universität Bern ein zwölfseitiges Papier zur Massnah-

Die Uni Bern löste ihr Versprechen ein, Diplomarbeiten vorzugsweise zu Modellstadtthemen verfassen zu lassen. So kamen unter anderem die Arbeiten von Victor Bandi («Der Fussgängerverkehr in der Innenstadt von Burgdorf», 1997) und diejenige von Jérôme Vonarburg («Flanierzone im Burgdorfer Bahnhofquartier: eine Erfolgskontrolle», 1998) zustande. Der politische Konflikt um die Flanierzone hätte allerdings zeitweise schnellere und gezielter auf einzelne

Fragestellungen hin erarbeitete Studien notwendig gemacht. So stand lange Zeit nicht so sehr im Mittelpunkt, was die GIUB-Studien sorgfältig recherchierten, nämlich die möglichen konfliktbeladenen Begegnungen der verschiedenen Verkehrsarten in der Flanierzone, unabhängig vom Umstand eines Unfalls. Entscheidend war nur noch, wieviele Unfälle es konkret gegeben hatte und vor allem, in welcher Weise die Stadt Burgdorf hätte haftbar gemacht werden können für echt vorkommende Sach- und Personenschäden, solange der Versuch vom Bund nicht anerkannt war. Das Rechtsgutachten Roth brachte hierbei auch nur bedingt Klärung.

Die grössten Anstrengungen unternahm die Projektleitung nicht zuletzt auf Druck des bernischen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes im Hinblick auf die Tempomessungen in der Flanierzone. Die heute vorliegenden vier Messreihen zwischen 1996 und 2001 bilden die Entwicklung sehr gut ab und wurden nach einheitlichem Muster und von der gleichen Firma (Markwalder & Partner) durchgeführt. Die beiden Zivildienstleistenden Michael Perler und Simon Zimmermann unternahmen 2001 durchaus ehrgeizige Nachuntersuchungen der ersten Enquête von Seewer 1996, nachdem die Uni Bern ihre Schwerpunkte etwas weg vom Fussgängerverkehr verlagert hatte und deshalb nicht mehr so stark an Burgdorf interessiert war. Da die Fragestellungen, Methoden und Beobachtungszeitpunkte bzw. -längen direkt aus den 96er-Arbeiten der

Berner Geografen übernommen wurden, hält die Modellstadt die Resultate der Untersuchungen über die Einstellung des Gewerbes und der Fussgänger-, Velo- und Autozählungen in der Bahnhof- und der Lyssachstrasse für wissenschaftlich vertretbar. Da es Arbeiten von (dafür qualifizierten) Zivildienstleistenden waren, liessen sie sich im Rahmen des bis zum Schluss eher bescheidenen Modellstadt-Budgets vertreten.

Die noch im November 2000 ins Auge gefasste Haushaltbefragung in Burgdorf («Akzeptanzbefragung bezüglich Sicherheit, neuer Verkehrskultur und Einkaufsverhalten») bleibt ebenso eine Aufgabe für die folgende Modellstadt-Phase wie die Befragung zum Thema «Senioren und Flanierzone». Aus heutiger Sicht darf man auch bedauern, dass die soziologisch bzw. politologisch reizvollen Aspekte der Entwicklungen in der Modellstadt nur essayistisch, nicht aber empirisch belegbar sind. Immerhin hat alles dazu beigetragen, dass Fussverkehr in Burgdorf kein Fremdwort mehr ist.



Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Der VCS ist eine Umweltschutzorganisation und engagiert sich seit über zwanzig Jahren für menschen – und umweltgerechten Verkehr. Er setzt sich ein für ein gefahrloses Miteinander der verschiedensten VerkehrsteilnehmerInnen. Der VCS richtet seine Verkehrssicherheitspolitik am Ziel Vision Zero (Null Tote im Verkehr) aus und engagiert sich insbesondere im Bereich Koexistenz und tiefere Geschwindigkeiten.

Die Erfahrungen mit der Fussgänger- und Velomodellstadt

Die Fussgänger- und Velomodellstadt war und ist ein Ort, um innovative Ideen eins zu eins umzusetzen, zu probieren, zu ändern, zu verwerfen und gemeinsam Erfolge zu feiern. Das Bestechende an Burgdorf ist für mich als Aussenstehende das Miteinander der verschiedensten Akteure, welche die unterschiedlichsten Interessen vertreten. Das hat mir immer Eindruck gemacht, und ich hoffe, dass dieser Geist in Burgdorf auch in Zukunft erhalten bleibt.

Ich stosse für die zweite Phase neu zur Projektleitung und wünsche mir viele innovative Ideen, die wir in Burgdorf testen können. Ich wünsche mir für Burgdorf weiterhin den Mut, auch unkonventionelle Ideen anzupacken. Ich gratuliere den Beteiligten für die grossartige erste Phase und freue mich, in Zukunft selber kreativ in Burgdorf mitdenken und mitarbeiten zu können.

Soziologische Aspekte des Modellstadtprojektes

Wie sich Meinungen wirklich ändern können

Vom $\frac{2}{3}$ -Nein zum $\frac{9}{10}$ -Ja

Die fünfjährige Modellstadt-Arbeit hat die darin Engagierten teilweise nachhaltig verändert. Die freiwillig auferlegte Pflicht zum Konsens verlagerte die Konflikte tendenziell gegen aussen und verwischte alte Fronten. Ausgerechnet mit den nicht-professionellen Zivildienstleistenden erlebte das Gesamtprojekt einen späten – und willkommenen – Professionalisierungs-Schub.

Neben den bemerkenswerten energetischen und rechtsetzenden Impulsen, welche das Burgdorfer Modellstadtprojekt vermittelte, können für die fünfjährige Entwicklung eine Reihe von Phänomenen festgehalten werden, welche am ehesten allgemein als gesellschaftliche Effekte zu umschreiben sind. Das Gesamtprojekt hat dazu zwar keine soziologischen Untersuchungen im engeren Sinne gemacht. Dennoch sind diese Aspekte äusserst interessant und aufschlussreich.

Der Effekt des nachhaltigen Meinungsumschwunges

Vor allem beim Projekt Flanierzone kam es zwischen 1996 und 2001 zu einem klassischen und vor allem auch im Detail nachweisbaren Meinungsumschwung. Jérôme Vonarburg hatte im Rahmen einer Diplomarbeit der Universität Bern 1997 nachgewiesen, dass «aus der Sicht der Gewerbetreibenden die Kunden die Flanierzone nur zu 12 Prozent positiv beurteilen und zu 50 Prozent negativ. ... Die Gewerbetreibenden erwarten, dass die Flanierzone im Hinblick auf die wirtschaftliche Lage ohne Auswirkungen bleibt.» Von 64 befragten Gewerbetreibenden des Bahnhofquartiers waren nach eigenen Angaben beim Start der neuen Lösung 40 skeptisch oder mehrheitlich gegen die Flanierzone, 24, also nur etwas mehr als ein Drittel, mehrheitlich dafür. Die zweite Befragung mit einem etwas vereinfachten Fragebogen, aber einer um knapp 20 Prozent vergrösserten Befragtengruppe, kehrte dieses Resultat im Frühsommer 2001 völlig um. 72 von 76 Befragten wollten jetzt die Flanierzone in der jetzigen Form beibehalten, allenfalls verbessern, nur noch 4 Personen (also 5 Prozent) wollten sie wieder aufheben. 89 Prozent der Befragten konnten keine umsatzverändernden Effekte in der Einführung der Flanierzone erkennen, 7 Prozent machten umsatzsteigernde, 4 Prozent umsatzsenkende Einflüsse aus. Soweit die Gewerbler Verbesserungsvorschläge zur Flanier-

zone machten, kamen sie zu drei Vierteln den Fussgängern und nur zu einem Viertel den Autofahrern zugute. Die Untersuchung von Michael Perler listet bei den Verbesserungsvorschlägen folgende Spitzenreiter auf:

- Bessere Signalisation der Zone vor allem für Ortsunkundige (das ist mit der Verankerung der Zone im Schweizer Recht verwirklicht);
- Konsequenter durchgesetzte Tempokontrollen (sujet à suivre);
- Stärkere Belebung der Zone durch Aktivitäten des Gewerbes selbst (Strassencafés).

Beim ganzen Meinungsumschwung erweist sich aber auch, dass er nicht innerhalb eines halben oder eines Jahres erwartet werden kann. Das Fazit des Perler-Berichtes: «Der Nutzen einer solchen Verkehrsregelung für das lokale Gewerbe zeigt sich nicht unmittelbar nach der Änderung, sondern erst, nachdem sich die Gewohnheiten der Kunden langsam der neuen Situation angepasst haben.»

Der Effekt der In-Group-Verschiebung

Der Modellstadt-Präsident Alfred Lussi startete klar deklariert als Gewerbevertreter ins Projekt. Mit seiner Wahl zum Präsidenten wurde erwartet, dass er das Gewerbe vertritt, umgekehrt aber auch die Werte des Projektes gegenüber dem Gewerbe zu vermitteln bereit war. Auf der andern Seite hatte Hans Kaspar Schiesser als Vertreter des Verkehrs-Clubs der Schweiz im Leitungsgremium Einsitz genommen. Auch von ihm wurde erwartet, dass er gemeinsame und mutmasslich einen Kompromiss darstellende Modellstadt-Beschlüsse dem VCS verständlich zu machen versuchte. Diese durchaus von Anfang an erkannten Doppelrollen der zentralen Akteure wirkten sich oft in voller Härte aus. Sie traf auch auf das dritte GL-Mitglied Kurt Schürch zu, allerdings etwas weniger direkt, da die Stadt definitionsgemäss eine Mittlerrolle einnehmen sollte und

wollte. Lussi wuchs mit zunehmender Dauer in die Aufgaben der Modellstadt hinein und wurde zu einem engagierten Spezialisten für Verkehrssicherheit und vor allem für die Umsetzung von Ideen. Zögern seitens des Gewerbes, ab und zu lediglich durch die schwierige Zersplitterung bedingt, liess ihn zum Mahner für Geschäftsinhaberinnen und Gastwirte werden. Entsprechende Kritik hatte er einzustecken. Eindrücklich war für die Beteiligten immer wieder Lussis Engagement für die – durchaus nicht leisen – Skateboarder mehr oder weniger direkt unter seinem Wohnzimmer. Der pensionierte Privatier Lussi verteidigte mit Erfolg die Rollbrett-Aktivitäten gegen Reklamationen der Nachbarn, weil seiner Meinung nach die Flanierzone genau diese Form der vielfältigen Nutzung garantieren sollte. Auf der andern Seite geriet auch Schiesser wegen des Verzichtes auf eine prononcierte Politik der Parkplatzreduzierung unter Druck und musste sich wegen vermuteten Abweichens von der energiepolitischen Ideallinie oder Kompromissen in der Verkehrssicherheit innerhalb des VCS rechtfertigen. Der alle drei Projektleitungsmitglieder treffende Druck von aussen aus (früher oder später) fast allen Richtungen löste erwartungsgemäss einen Druck zu stärkerer Gruppenbildung im Innern des Projektes aus. Zumindest im Modellstadtprojekt wechselten Lussi und Schiesser ihre In-Group bzw. verschoben ihre Solidarität im Zweifelsfall in die Projektleitung hinein. Da vor allem die Flanierzone, das gegen aussen spektakulärste Einzelprojekt, letztlich zur erwarteten Win-Win-Situation wurde, liessen sich diese Konflikte aushalten oder lösten sich gegen Ende von selbst auf. Die verschobene Solidarität wies nach, dass Meinungswandel in einem erklärten Konsensprojekt in erheblichem Ausmass möglich ist. Mutmasslicherweise ist sie auch der einzige Weg, längerfristig Glaubwürdigkeit bei anfänglich sich befehdenden Gruppen zu sichern.

Der Erkenntniseffekt der am wenigsten schlechten Lösung

Im diffusen Gefühl, es gebe für den persönlichen Vorteil sicher eine bessere allgemeine Lösung als diejenige, die grad real existiere, steigern sich zahlreiche Menschen oft in harte ablehnende Haltungen hinein. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die allgemeine Lösung, also etwa ein Verkehrsregime, für persönliche Nachteile wie Zeitverluste oder Umstatzeinbussen verantwortlich gemacht werden kann, ohne dass dafür ein Nachweis zu bringen wäre. Erst die Umkehrung der Taktik, nämlich die Abschaffung des Status quo zugunsten eines neuen, ebenfalls riskanten Zustandes, kann diese innere Spannung lösen. Im Zusammenhang mit der Flanierzone gibt es dazu zwei bemerkenswerte Illustrationen.

Beispiel 1: Die für den Durchgangsverkehr gesperrte Oberstadt. Bei zahlreichen Gelegenheiten hatten Gewerbetreibende der Oberstadt das Durchfahrverbot für Autos und die damit verbundene eingeschränkte Parkierung für

Umsatzrückgänge mitverantwortlich gemacht. Das an der Oberstadt-Peripherie gelegene Parkhaus Schmiedenrain sei für die Autofahrer zu wenig bequem, um sie zum Einkauf in den Gassen rund um Kronenplatz, Hofstatt und Kirchbühl zu bewegen. Was lag näher, als in der Oberstadt eine Flanierzone einzurichten, mit freiem Zugang für Autos, aber Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger? Nur: Vor die Alternative gestellt, schien der autofreie Ist-Zustand plötzlich doch attraktiver. Der Oberstadtleist mochte sich – unter der «Drohung» der Flanierzone – nicht für die Wiederzulassung der Fahrzeuge engagieren. Die Oberstadt bleibt damit – diesmal auch von den Geschäften ausdrücklich gewünscht – autofrei.

Beispiel 2: Quartiersversammlung des Bahnhofquartiers im Restaurant «Touring Bernerhof» im November 1998. Alfred Lussi hat es (noch) nicht leicht, die Vorteile der Flanierzone allen zu vermitteln. Die gelegentlich nörgelnde Kritik am Flanierzonen-Regime beginnt ihn zu ärgern. «Was wollt Ihr denn? Wollt Ihr zurück zum alten Zustand?» Klare Signale aus dem Saal: nein. «Was wollt Ihr denn stattdessen, etwa eine Fussgängerzone ohne Autos?» Ebenso klar: nein. «Wenn ich Euch richtig verstehe, heisst das doch ganz einfach, dass Ihr die Flanierzone behalten wollt!» Der Widerspruch bleibt aus. Der Flanierzone wird nicht länger widersprochen.



Mit Dankeskarten wurden auch die Autofahrenden motiviert

Der Professionalisierungs-Effekt durch die Nicht-Profis

Das Burgdorfer Projekt litt knappe vier Jahre an einem empfindlichen Mangel an personeller Kapazität. Die Mitglieder der Projektleitung waren mehrheitlich in ihren beruflichen Aufgaben durch andere Projekte besetzt und konnten im Schnitt etwa einen Drittel ihrer Arbeitskraft in die Modellstadt-Aktivitäten einbringen. Externe Beauftragte umgekehrt waren für arbeitsintensive Projekte beinahe

unbezahlbar. Der Druck von aussen, dass das Projekt möglichst wenige Steuermittel zu kosten habe, war dabei ebenso stark wie der Druck von innen, mit bloss kleinem finanziellem Aufwand grosse Wirkung zu erzielen. Dabei hatte sich die Hoffnung der ModellstadtmacherInnen nicht erfüllt, in Burgdorf eine breite Basis-Bewegung zugunsten des Gesamtprojektes auslösen zu können. Bei Strassenaktionen wie der Einweihung der Velostation oder dem Radspektakel konnten zwar ca. 15 bis 20 Freiwillige zur Mitarbeit gewonnen werden. Auch in Projekten wie der Schulsicherheitsfahrt wurden etwa 20 bis 30 Personen zur Mitarbeit motiviert, wobei lediglich symbolische Entschädigungen bezahlt wurden, entsprechend den Ansätzen von städtischen Kommissionssitzungen. Eine selbstverständliche Unterstützung des Projektes gab es nicht; Gruppierungen ausserhalb erwarteten einen professionellen Organisationsservice der Projektleitung, der nicht immer geboten wurde. Diese Situation änderte sich erst mit der Anstellung des ersten Zivildienstleistenden anfangs 2000. Florian Bolter, frisch maturierter Zürcher Student, verpflichtete sich für sieben Monate dem Modellstadtprojekt und übernahm dabei fast vollumfänglich die Aufgabe der Enquête und Mobilitätsberatung im Zusammenhang mit dem Trainingsverkehr. Die Funktion der Projektleitung konnte sich ab diesem Moment auf Einführungen, Know-how-Vermitt-

Angestellter eines Umweltbüros brachte Kocsis tatsächlich auch professionelles Know-how ein. Bei den andern, die teilweise in ihrer Freizeit bzw. in vorherigen Berufen bereits mit Verkehrspolitik zu tun hatten, hatte das nicht-professionelle (aber durchaus qualifizierte) Engagement bemerkenswerterweise eine professionelle Wirkung. Eins-zu-eins-Betreuung von SportvereinspräsidentInnen oder Gewerbetreibenden und Ventil-situationen für Unzufriedene waren nun plötzlich möglich und schufen Vertrauen in das Gesamtprojekt. Es entwickelte sich eine kreative Feedback-Möglichkeit für die Projektleitung und es könnte vermutet werden, dass die Modellstadt mit den vier Zivildienstleistenden ganz einfach nur Glück gehabt hat. Wahrscheinlicher ist, dass a) die Qualifikation der «Zivis» grundsätzlich relativ hoch ist, sie sich b) aktiv für genau dieses Projekt entschieden und beworben haben und damit hochmotiviert waren, und c) das Projekt ideale Voraussetzungen für den Einsatz bot. Denn es war nicht nur abwechslungsreich, sondern bot auch die Chance für eine abgeschlossene Leistung, die persönlich geprägt werden konnte, und erfüllte mit Abend- und Wochenendeinsätzen auch die an den Militärdienst angelehnten Kriterien des zuteilenden Amtes. Der Umstand, dass einer der «Zivis» durch Kontakte, die er während des Einsatzes in Burgdorf knüpfen konnte, in der Zwischenzeit in ein Mobilitätsbüro ein-



Foto: Paul Dominik Hasler



lung während der Laufzeit des Projektes, Supervision und fallweise Mithilfen bei Engpässen bzw. Repräsentationsfunktionen beschränken. Statt wie bisher 30 Prozent standen einem einzelnen Projekt nun sieben Monate lang 130 Prozent zur Verfügung. Dieser gleiche Effekt trat auch bei den deutlich kürzeren Zivildienst-Engagements von Oti Kocsis, Michael Perler und Simon Zimmermann ein. Als

gestiegen ist, zeigt, dass der Gewinn beidseitig war. Bei der Fortsetzung des Projektes müsste der Einsatz Zivildienstleistender in arbeitsreichen Teilen der Modellstadtarbeit früher und konsequenter umgesetzt werden.

«Me mues halt rede mitenand»

Die zentralen Modellstadtkonflikte

Es ist das Verdienst des Burgdorfer Modellstadtprojektes, sonst übliche Konflikte vor allem innerhalb des Projektes vermieden zu haben. Die Konflikte gegen aussen umgekehrt waren gelegentlich aufreibend oder gar projektbedrohend.

Als gemeinsame Lehre ist festzuhalten: Der Aufwand für Konfliktregelungen wird normalerweise unterschätzt. Bestandteil jedes Teilprojekts müsste die Frage sein: Welche Konflikte könnten mit wem entstehen und wie wären sie allenfalls durch vorausgehende Einigungssitzungen zu vermeiden?

In diesem Kapitel müssen Wertungen gemacht werden. Niemand wird sich daran stossen, wenn hier die Projektleitung eigenkritisch ihre Arbeit hinterfragt und dabei zweifellos Mängel, Unterlassungen oder Fehleinschätzungen feststellt. Einige dieser Mängel liegen auch in der Arbeitsweise der ModellstadtmacherInnen begründet und damit natürlich auch in ihren Persönlichkeiten. Dieser Rechenschaftsbericht darf kein Heldenepos sein. Also ist Eigenkritik auch an den zentralen MacherInnen erlaubt.

Erträgt es darüberhinaus auch Kritik an Aussenstehenden? Im Laufe der Arbeit haben verschiedene Konflikte mit ihnen eine zentrale Rolle gespielt, denn sie waren oft entscheidend für Motivationsdurchhänger vor allem der Projektleitung. Und sie haben in einigen Fällen beinahe zum Abbruch der gesamten Projektarbeiten geführt. Aus dieser Sicht muss es gestattet sein, diese Konflikte anzusprechen – nicht zur nachträglichen Genugtuung, aber im

Bundesamt für Strassen ASTRA, in das die zuständigen Abteilungen im Rahmen einer Ämterreform integriert wurden. Streitpunkte waren dabei die Frage nach den minimalen Einrichtungen für eine Flanierzone, die Eignung auf Durchgangsachsen wie der Lyssachstrasse sowie die formalrechtliche Verankerung. Hätte der Konflikt vor dem Druck, der durch das Postulat Weyeneth in der vielleicht kritischsten Phase des Flanierzonen-Projektes auf das ASTRA zustandekam, gelöst werden können? Möglicherweise ja, wenn auch vielleicht auf einem Umweg. Denn es mangelte keineswegs an durchaus guten Kontakten zwischen der Modellstadt und ASTRA-ExponentInnen. Nur: Die Modellstadt arbeitete im Forschungsbereich praktisch ausschliesslich mit der Universität Bern zusammen. Das ASTRA umgekehrt liess sich in Verkehrssicherheitsfragen in der Regel von der ETH Zürich beraten. Die monopolartige Ausrichtung der Modellstadt auf die Berner Forscher bezog zwei-

Foto: HKS



Hinblick auf künftige Projekte, die mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Womöglich können in einer weiteren Phase oder in ähnlichen Projekten einige dieser Konflikte vermieden werden.

Der Konflikt mit BAP und ASTRA

Sicher zentral, umgekehrt oft auch identitätsstiftend im Innern des Projektes war bis etwa 1998 der Konflikt mit dem Bundesamt für Polizeiwesen BAP, später mit dem

fellos die ETH zu wenig mit ein. Als der Kontakt später gesucht wurde, waren die Positionen längst bezogen. Die Auftragsvergabe auch im Bereich wissenschaftlicher Begleituntersuchungen ist im komplizierten Wirkungsgefüge zwischen Verwaltung, Hochschulen und Verbänden womöglich nicht bloss an Preisen auszurichten.

Der Konflikt mit dem bernischen Velobeauftragten

Rückwirkend betrachtet, gab es beim einen oder andern Thema eine eigenartige Distanz zwischen den normalen Hauptakteuren in diesen Bereichen und der Modellstadt. Das womöglich eindrucklichste Beispiel ist die Velofrage. Die Modellstadt gelangte im Laufe ihrer Geschichte nie aktiv an den schweizweit als Pionier anerkannten Velobeauftragten des Kantons Bern, Oskar Balsiger. Umgekehrt hat auch er nie die Gelegenheit zu einem aktiven Kontakt benutzt. Als es schliesslich zu einem zwangsläufigen Kontakt im Rahmen eines Bewilligungsverfahrens bei der Kernfahrbahn Lyssachstrasse kam, hat der Kanton auf Beratung des Velobeauftragten hin gegen die Interessen der Projektleitung und der Projektkommission entschieden. Ein vorheriges Gespräch fand nicht statt: Der Bescheid von Bern nach Burgdorf erfolgte schriftlich. Was war schiefgelaufen? Haben offizielle Einladungen gefehlt, vorherige Anfragen, welche die Autorität des Velobeauftragten hätten bestätigen können? Womöglich war die Modellstadt hier zu wenig aktiv und zu zurückhaltend in der Einbindung von Experten. Umgekehrt: Die entsprechenden Kontakte zum ASTRA sind in reichem Masse von der Modellstadt gesucht und wahrgenommen worden. Sie haben – siehe oben – bis 1998 zu keinen Ergebnissen geführt, welche die positive Wirkung des kern-eidgenössischen

Foto: Paul Dominik Hasler



Grundsatzes «me muess halt rede mitenand» hätten bestätigen können. Würde man die beiden unterschiedlichen Vorgehensweisen gegenüber externen Ämtern mit dem gleichen Resultat, nämlich keine offensive Unterstützung sondern eher zurückhaltende Abwehr, als typisch ansehen, müsste man zum Schluss kommen: Nur wenn Ämter direkt in die Projektkommission eingebunden wurden, haben sie kooperiert. Das geschah auf mustergültige Weise mit dem bernischen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt

und dem Bundesamt für Energie. Genügen vier Beispiele, eine soziologische Aussage zur Kooperation in Public-Private-Partnership-Projekten zu begründen? Im wissenschaftlichen Sinne sicher nicht. Liesse sich die These aber erhärten, wäre natürlich weiter zu fragen, welche organisatorischen Massnahmen zu finden wären, um alle bei einem komplexen Projekt tatsächlich oder potenziell involvierten Ämter oder Fachstellen einzubinden, ohne grosse Entscheid-Gremien noch grösser zu machen.

Die Konflikte mit Bürgerorganisationen im Verkehrssicherheitsbereich

Klar vor der Modellstadt-Zeit hatte es in Burgdorf pointierte Auseinandersetzungen um die Fussgänger- und Schüler-sicherheit vor allem im Bereich der Übergänge über die Oberburgstrasse (Hauptstrasse aus dem Emmental Richtung A1) gegeben. In den Augen der BürgerinitiativenvertreterInnen war die Stadt zu wenig aktiv, zu wenig schnell und zu wenig kooperativ aufgetreten. Als im Rahmen des Modellstadtprojektes genau diese Sicherheitsfragen prominent thematisiert wurden, gab es nicht etwa in erster Linie erlösende Genugtuung auf Seiten der Bürgervertretung. Der alte Konflikt lebte vielmehr wieder auf und belastete ein Vorhaben, das von ganz anderer Richtung her gestartet war und die Chance geboten hätte, diese Frontenbildung zu vermeiden. Der Leitung der Arbeitsgruppe umgekehrt gelang es nicht, ihre Unabhängigkeit von der Verwaltung deutlich zu machen und geriet in diesem Konflikt in eine frühe Defensive. Auch wenn es nach und nach zu einer gewissen Lockerung kam, wurden die alten Ressentiments nie ganz aufgehoben. Möglicherweise gibt es nur zwei Auswege aus ähnlich historisch belasteten Situationen: Entweder ist mit bewusstem Aufwand und zeitlichem Vorlauf eine Art Vergangenheitsbewältigung unter den alten Konfliktparteien zu leisten. Oder keine der alten Konfliktparteien darf in das neue Projekt einbezogen werden. Da in Städten der Grössenordnung Burgdorfs sich nur ein begrenzter Teil der BürgerInnen aktiv für die Verkehrssicherheit einsetzt, dürfte im Regelfall der erste Weg vorzuziehen sein, auch wenn er teurer und zeitaufwändiger ist. Die Projektleitung hatte diesen Aufwand vermeiden wollen und ist beinahe gescheitert. Die zwangsläufig etappenweise Realisierung der 99 Verkehrssicherheitsvorhaben weckt bis heute den verwaltungskritischen Argwohn, dass auch in diesem Fall nur geredet und Papier produziert wurde, aber kaum oder nur wenige Taten sichtbar werden.

Der Konflikt um den Burgdorfer Kreisel

In der entscheidenden Diskussion in der Projektkommission wurde 1998 gelegentlich bedauert, dass nicht im Detail bekannt sei, wieviele Fussgänger wann und wo die «National»-Kreuzung heute queren bzw. mit der Kreisel-Lösung queren würden. Wahrscheinlich hätte das Vorliegen dieser Zahlen das Blatt nicht wenden können. Möglicherweise

hat ein Projekt wie dasjenige der Modellstadt eine Art endliches Potenzial an Innovationsbereitschaft. Nach den langwierigen und damals noch nicht abgeschlossenen Auseinandersetzungen mit dem ASTRA um juristische Fragen bei der Flanierzone gab es vor allem bei den Einheimischen in der Projektleitung eine nur noch minimale Experimentierfreude. Wenn die obige These vom begrenzten Innovationspotenzial nicht stimmt, wenn Innovationsbereitschaft wie ein Muskel trainiert werden kann und dann immer stärker wird, dann müsste die Aussage gewagt werden, dass das Modellstadtprojekt in gewissen Phasen dieses Training vernachlässigte. Dann hätte es womöglich vorher nochmals einer Visions-Klausur oder eines andern Motivationsschubes seitens der Projektleitung bedurft, um dem «Burgdorfer Kreisel» zum Durchbruch zu verhelfen. Aus dieser Sicht heraus war das Scheitern nicht zwingend, aber wohl erklärbar. Die Abnutzungerscheinungen und der «Trainingsmangel» infolge aufgezwungener anderer Prioritäten sowohl in der Kommission als auch in der Projektleitung waren 1998 schon so gross, dass man nicht mehr bereit war, ein zweites massgebliches, aber auch mühsames Experiment zu starten.



STADT BURGDORF

Portrait Stadt Burgdorf

Knapp 25 km vor Bern im Mittelland und am Ausgang des Emmentals gelegen, gehört Burgdorf zu den schweizerischen Landstädtchen. Es zählt 14'500 Einwohner, darunter knapp 16 Prozent AusländerInnen. Bei einer gesamten Ausdehnung von 15.6 km² sind 3.3 km² überbaut und 1.2 km² Verkehrsfläche. Burgdorf liegt an der wichtigsten schweizerischen Bahnlinie Zürich – Bern (ab 1857), ist Eisenbahnknotenpunkt und von der Autobahn A1 ca. fünf Minuten entfernt.

Sein wirtschaftliches Schwergewicht bilden zahlreiche KMU, darunter die nach wie vor rasant wachsende Dysetronic Medical Systems und die im Kommunalfahrzeugbau tätige AeBi Maschinenfabrik. 2500 WegpendlerInnen stehen 5100 ZugpendlerInnen gegenüber. Burgdorf gilt als Pionierstadt der Photovoltaik in der Schweiz und trägt das Energiestadt-Label. Neben der dabei massgebenden Fachhochschule für Technik und Architektur machen eine Kaufmännische Berufsschule und ein Gymnasium Burgdorf auch zum Schulzentrum.

Die erste historische Erwähnung von «Burtorf» (französisch: «Berthoud») geht aufs Jahr 1175 und die Herzöge von Zähringen zurück, welche die Oberstadt mit dem mächtigen Schloss bauen liessen. Ab etwa 1220 kommt unter den Herzögen von Kyburg die Unterstadt dazu. Mit dem Boom der Eisenbahn, von dem Burgdorf massiv profitiert, entsteht das heute gewerblich dominierende Bahnhofquartier. 1899 ist Burgdorf Ausgangspunkt der ersten elektrischen Vollbahn Europas (nach Thun). Die berühmtesten historischen Burgdorfer sind der weltweit bekannte Erzieher Heinrich Pestalozzi, der spätere Begründer des kalifornischen Goldrushs Johann August Sutter und die drei bernischen Politreformer Gebrüder Schnell.

Burgdorf beherbergt das schweizerische Zentrum für Volkskultur (im Kornhaus) und das helvetische Goldmuseum (im Schloss), das u.a. das Goldwaschen im Emmental dokumentiert sowie ab 2002 das Museum Franz Gertsch. Die Stadt verfügt meist über SVP-FDP-dominierte Mehrheiten in der Exekutive, wird aber momentan rot-grün regiert.

Über das Erreichen der Ziele

Vorgabe Bundesprogramm: erfüllt

Ehrgeizige Eigenziele im Energiesparen nicht vollständig erreicht

Die Modellstadt-Initianten hatten sich ambitionierte quantitative Ziele gesetzt. Sie wurden im Burgdorfer Projekt übernommen, waren aber, da Burgdorf bereits günstige Energiekennziffern im Verkehr ausweisen konnte, kaum zu erreichen. Soweit quantifizierte Ergebnisse vorliegen, zeigen sie, dass Flanierzone und Mobilitätsberatung Sportverkehr zwar messbare Erfolge aufweisen können, aber wohl nicht zum Gesamtparziel von 10 Prozent im innerstädtischen Verkehr geführt haben. Die offiziellen Vertragsziele sowie das Drei-Säulen-Ziel des Aktionsprogramms wurden jedoch vollumfänglich erfüllt. Einziger Wermutstropfen: Die Westschweizer Modellstadt ist nicht zustande gekommen.

Gegen aussen ist es die «Erfindung» der Flanierzone, die dem Modellstadtprojekt seine sichtbare Rechtfertigung gibt. Die Burgdorfer Aktionen beschränkten sich aber weder inhaltlich noch energetisch auf das Bahnhofquartier. Sechs von acht realisierten grösseren Projekten betreffen in ihren Auswirkungen das ganze Stadtgebiet, wengleich

der nachweisbare Energiespareffekt bei der Flanierzone am eindrucklichsten ist. Zu erfüllen hatte das Burgdorfer Grossprojekt aber nicht nur – eigengesetzte – zahlenmässige, sondern ebenso qualitative Ziele auf dem Hintergrund des Energie 2000-Vertrages und der allgemeinen Energie 2000-Zielsetzungen.

Offizielles Modellstadt-Ziel gemäss Vertrag BEW-VCS

Vertragsziel

«...in einem eins-zu-eins-Versuch die Möglichkeiten und Grenzen des nicht-motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzeigen»

«... in je einer Stadt der Deutsch- und Westschweiz...»

Resultat der Modellstadt

Das Ziel ist erreicht durch:

- Mehr als ein Dutzend umfassender oder zumindest grösserer Einzelprojekte mit den vorgegebenen Versuchszielen;
- Davon mindestens zwei (Flanierzone und Mobilitätsberatung Sportverkehr) mit nachweisbarem Energiespareffekt;
- Eine Fülle von Beschreibungen und Untersuchungen zu den Einzelprojekten.

Das Ziel ist nicht erreicht, da es zu keinem umfassenden Modellstadtprojekt in der Westschweiz kam.

Indirekte Wirkungen gab es dennoch. In Genf wurden Verkehrsberuhigungsmassnahmen zugunsten der FussgängerInnen in einem Kleinauftrag von E 2000 und mit Begleitung eines Mitgliedes der Burgdorfer Projektleitung unterstützt und deren Begleitforschung mitfinanziert. Und die Burgdorfer Flanierzone wurde vom Bundesamt für Strassen ASTRA im neuenburgischen St. Blaise unter leicht veränderter Situation validiert.

Drei-Säulen-Prinzip von Energie 2000

E 2000-Ziel

«Freiwillige Massnahmen zur rationellen Energieverwendung und zum Einsatz erneuerbarer Energien»

«Staatliche Rahmenbedingungen für... einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch»

«Dialog über umstrittene Themen unter den Betroffenen»

Resultat der Modellstadt

Das Ziel ist erreicht durch:

- Zahlreiche Einzelprojekte mit Anreiz-, Motivations-, Beratungs- und Ermutigungscharakter (wie Fussgängerleitsystem, flächendeckende Verbesserung der Schulwegsicherheit, Velohauslieferdienst).

Das Ziel ist erreicht durch:

- Die Initialzündung und das erste Praxisbeispiel für eine neue Zone (Begegnungszone) im Schweizer Verkehrsrecht, welche durch Verkürzung motorisierter Wege und Energieeinsparungen durch langsames Fahren bei gleichzeitiger Förderung des Zufussgehens und Velofahrens einen messbaren Energieminderungseffekt bringt.

Das Ziel ist erreicht, unter anderem durch:

- Mehrere Klausuren zur Zieldefinition und Massnahmenfindung;
- Gegen 200 Sitzungen mit oft kontroversen Themen der Verkehrspolitik;
- Die Zusammenarbeit von sich sonst eher misstrauisch gegenüberstehenden Gruppierungen in konkreten Energie-sparprojekten im Verkehr;
- Initiierung verschiedenster Dialoge in Ämtern des Kantons und des Bundes sowie der lokalen Exekutive und Legislative mit teilweise ausführlicher Medienbegleitung
- Eine Studienreise mit eindrücklich vorurteilsmindernder Wirkung für alle Beteiligten.

Die selbstgesetzten quantitativen Ziele sind mit Sicherheit weniger vollständig erfüllt worden als die offiziellen qualitativen. Ihnen entsprechend waren die Fussgängerzahlen um 33 Prozent, diejenigen der Velofahrten innerstädtisch um 20 Prozent zu steigern. Der Energiebedarf für den Verkehr und die Unfallzahlen sollten um zehn Prozent sinken.

Erich Willi hatte in der Metron-Studie zum Energieverbrauch im kommunalen Verkehr bereits 1996 festgehalten, dass das spezifische Sparpotenzial in Burgdorf kleiner als in Vergleichsgemeinden war. Der durchschnittliche Energieverbrauch der Personenwagen, gemessen in Mega-Joule pro Einwohner, ergab zu Beginn des Projektes 20'300 in Zug, 16'800 in Münsingen, 16'600 in Arlesheim und nur 13'100 in Burgdorf. Willi hielt dennoch fest: «1. Vom gesamten Verkehrsenergieverbrauch lassen sich rund 60 Prozent im Rahmen des Projektes beeinflussen. 2. Die ange-

strebten Energieeinsparungen sind deshalb nicht am gesamten, der Stadt Burgdorf zuzuordnenden Verkehrsenergieverbrauch, sondern an dessen effektiv beeinflussbaren Teilen zu messen. 3. Um das dem Projekt zu Grunde liegende Ziel von zehn Prozent Energieeinsparung im kommunalen Verkehr zu erreichen, sind jährlich ca. 20 Tera-Joule einzusparen. Dies entspricht dem Inhalt von rund sieben vierachsigen Bahnzisternenwagen.»

Der Energiespareffekt kann nur bei einer kleinen Zahl von Einzelprojekten zahlenmässig sicher bewertet werden. Immerhin ist bei anderen Projekten plausiblerweise von einer erreichten, aber schwer abschätzbaren Einsparung auszugehen. Weitere Projekte haben allerdings keine direkten Minderungs-Wirkungen erzielt. Die Nachweisbarkeit des Energiespareffektes bei den acht wichtigsten realisierten Projekten im Einzelnen:

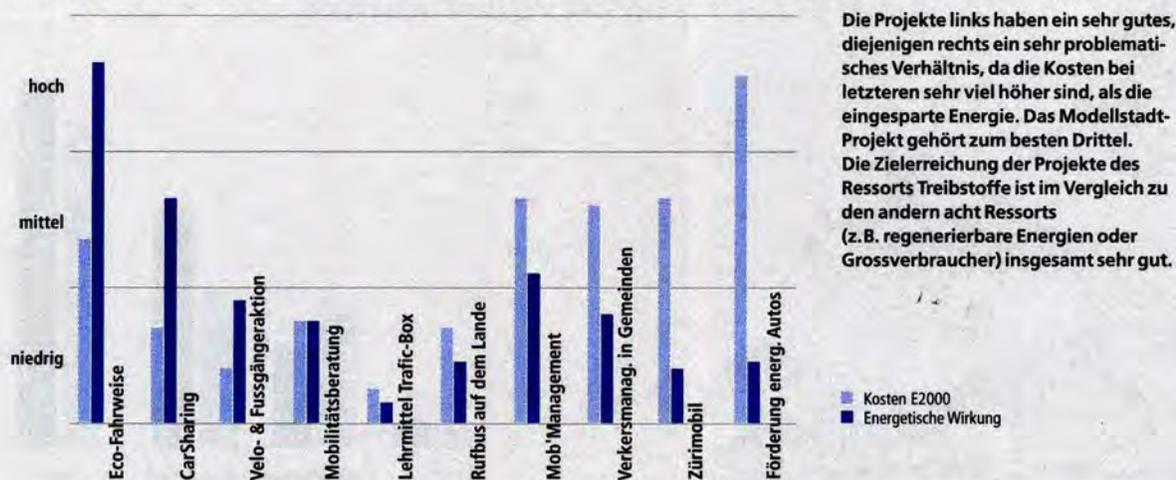
Projekt	Nachweisbarkeit	quantifiziert
1. Flanierzone	Nachgewiesen	- 16.4 %
2. Mobilitätsberatung Trainingsverkehr	Nachgewiesen	- 6.3 %
3. Öffnung Einbahnstrassen für Velos	Angenommen	
4. Velohauslieferdienst	Angenommen	
5. Programm Schulwegsicherheit	Angenommen	
6. Velostation	Angenommen	
7. Programm Sicherheit im öffentlichen Raum	nicht relevant	
8. Teilöffnung Oberstadtweg für Velos	nicht relevant	

Von den in Realisierung begriffenen Projekten sind nur noch geringfügige Spareffekte zu erwarten. Etwa bei der Attraktivierung des Oberstadtweges durch das Gertsch-Museum und die dazugehörige Galerie sowie durch das Fussgängerleitsystem. Ein grösseres Einsparpotenzial bahnt sich durch das Mitnahmesystem Carlos an, das voraussichtlich im April 2002 starten wird.

Die Begleituntersuchung zum Verkehr im Bereich der Flanierzone, kurz vor dem Ende der ersten Projektphase, lässt bei Motorfahrzeugen und Velos eindeutige Schlüsse zu. Die Anzahl der Motorfahrzeuge nahm an den Zähl-

Bahnhofplatz drastisch von 1'600 auf 2'437, also um glatt 52 Prozent zu. Im Bereich Mergel/Neumarkt jedoch sank sie ebenso eindrücklich um 42 Prozent von 2'692 auf 1'562. Das Resultat ist allerdings auf eine Eigentümlichkeit bei der Zählweise zurückzuführen. Im Jahr 2001 wurde korrekterweise für die Zählung der identische, schmale Korridor um den ehemaligen Fussgängerstreifen vor der Migros übernommen. Das ergab für 1996 ein korrektes Resultat, da aus verkehrsrechtlichen und Sicherheitsgründen die Querungshilfe benutzt werden musste. Fünf Jahre später bestand infolge des neuen Flanierzonen-Regimes dieser Zwang nicht

Relative Verbrauchsreduktionskosten bei den Projekten des Ressorts Treibstoffe von Energie 2000



stellen Bahnhofplatz und Neumarkt/Mergel an den insgesamt vier Zähltagen zusammen um 16,4 Prozent von 4'444 auf 3'716 ab. Mit minus 29 Prozent fiel die Abnahme am Bahnhofplatz deutlich stärker aus als an der Lyssachstrasse (minus 1 Prozent). Die Zahl der Velofahrenden stieg im gleichen Zeitraum um 6,7 Prozent von 656 auf total 700 an allen drei Zählstellen.

Weniger eindeutig lässt sich das Resultat bei den FussgängerInnen interpretieren. Zwar nahm deren Zahl am

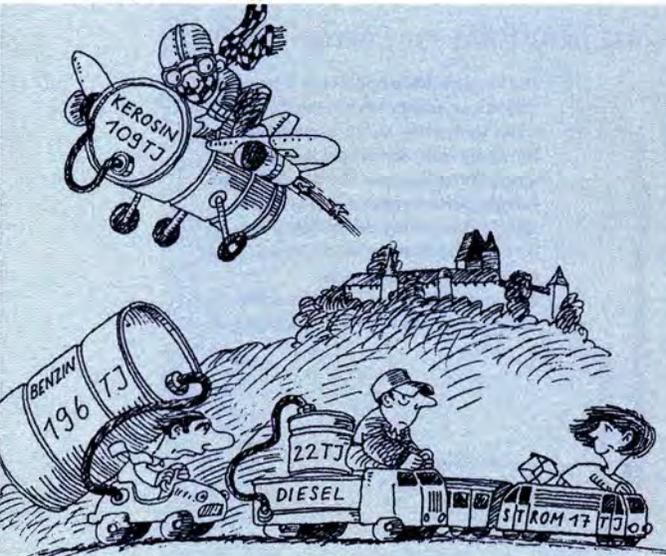
mehr. Die Querungen konnten auf der ganzen Lyssachstrassenlänge passieren, also auch ausserhalb des Zählkorridors. Damit entging eine unbekannt grosse Zahl von FussgängerInnen der vergleichenden Zählung. Geht man davon aus, dass der weitaus grösste Teil der FussgängerInnen, welche sich vom Bahnhof her Richtung Mergel, Neumarkt oder Coop bewegt, dort auch irgendwann ankommt, ist sogar eine leichte Steigerung der Fussgängerzahlen im Bereich der Lyssachstrasse wahrscheinlich.

Legt man der Gesamtbetrachtung nur die Zahlen des Bahnhofplatzes, die eine vollständige Vergleichbarkeit ermöglichen, zugrunde, erkennt man auch eine Verkehrssteigerung. Insgesamt 3'295 Bewegungen 1996 stehen 3'727 Bewegungen 2001 gegenüber, eine Steigerung um 13 Prozent. Der Rückgang bei den Autos wurde damit durch die Steigerung des Velo- und Fussgängerverkehrs weit mehr als wettgemacht.

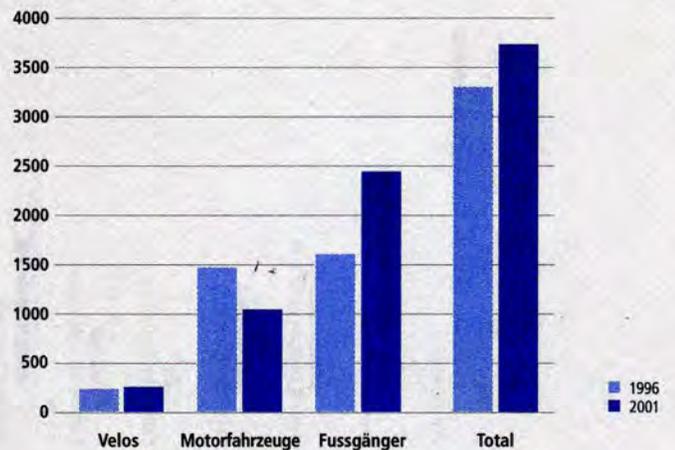
Da die gefahrenen Geschwindigkeiten in den Bahnhofstrassen um ca. 9 km/h (V85) und in der Lyssachstrasse um ca. 21 km/h sanken, kann von einem zusätzlichen Energiespareffekt durch sparsamere Fahrweise ausgegangen werden. Beobachtungen, wonach diese langsamere Verkehrskultur auch auf das übrige Stadtgebiet ausstrahlen, konnten mit dem leistbaren Forschungsaufwand nicht näher abgeklärt werden.

In der Zusammenfassung der Ergebnisse ging der Schlussbericht des Aktionsprogrammes im Dezember 2000 von einer energetischen Wirkung des Modellstadtprojektes von unter 10 Prozent aus, was die damals vorliegenden und späteren Detailuntersuchungen stützen. Bei den sehr günstigen Kostenverhältnissen der Modellstadtprojekte ergibt sich insgesamt aber ein für das Ressort Treibstoffe und erst recht für das Gesamtprogramm Energie 2000 ein überdurchschnittlich gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Zeichnung: Metron AG, Brugg



Verkehrsaufkommen am Bahnhofplatz vor und nach Einrichtung der Flanierzone



Erfolge der Modellstadt

Die unsichtbaren Spuren

Partnerschaften über ideologische Grenzen hinweg

Die konkreten oder noch in der Planung steckenden Verbesserungen zu Gunsten der Zufussgehenden und Velofahrenden sind nur die eine Seite des Leistungsausweises der Fussgänger- und Velomodellstadt. Die sechsjährige Knochenarbeit weist auch eine Reihe von «unsichtbaren», aber wirkungsvollen Erfolgen auf: Innovative Lösungen, rücksichtsvolle Verkehrskultur oder Partnerschaften über ideologische Grenzen hinweg sind Stichworte, die in der Verkehrsplanung und -organisation weit über Burgdorf hinaus neue Akzente setzen. Für den in den vergangenen Jahren aufgewerteten Status des Fuss- und Veloverkehrs in der Schweiz hat die Modellstadt einen neuen Stil erarbeitet.

Das Aushängeschild der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf ist zweifelsohne die Erfindung der Flanierzone und deren Verankerung in den entsprechenden Verordnungen des Bundes. Daneben sind andere, ebenfalls neuartige und zukunftssträchtige Ideen und Projekte fast ein bisschen aus dem Licht der Öffentlichkeit gedrängt worden. So oder so ist aber vieles, das in Burgdorf in den vergangenen Jahren zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs realisiert worden ist, nicht mehr wegzudenken. Unter Fachleuten aus der ganzen Schweiz gehört dieser mit Erfolg praktizierte Pragmatismus, der am Beispiel der Flanierzone am besten nachzuvollziehen ist, zu den erstaunlichen Ergebnissen aus der sechsjährigen Geschichte der Modellstadt. Innovation, der Prozess von der zündenden Idee bis zur hohen Akzeptanz des Produktes, ist in Burgdorf keine Worthülse geblieben.

Neben allen erleb- und fassbaren Lösungen hat die Fussgänger- und Velomodellstadt auch eine Reihe von weniger gut sichtbaren, aber nicht minder bedeutsamen Spuren hinterlassen. Für die möglichst weite Verbreitung von erfolgreich umgesetzten Ideen, für das Ansehen und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie für neue Entwicklungen in diesem Bereich entfalten diese unsichtbaren, nachfolgend aufgeführten Initiativen nicht zu unterschätzende Wirkungen:

Konsensfähiges Klima

«Sorgen Sie dafür, dass das Gewerbe das Projekt zu seinem Anliegen macht», sagte Projektleitungsmitglied Hans Kaspar Schiesser an den Tagungen zur Flanier- und Begegnungszone im Frühjahr 2001. Diese in Burgdorf praktizierte

Taktik, die als Skeptiker der Fussgänger- und Veloförderung geltenden Kräfte in konkrete Projekte einzubinden, war

Foto: HKS



wichtige Voraussetzung für die Erfolge, an denen sich heute alle beteiligten Partner freuen. Über politische und weltanschauliche Gräben hinweg sind Partnerschaften, welche zu inhaltlichen Diskussionen bis zum Konsens willens und fähig sind, zu einer nachahmenswerten Strategie geworden.

Innovation im Verkehr

Jahrzehntelang hat sich die Verkehrspolitik und -planung auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den

motorisierten Individualverkehr konzentriert. Innovativ war und ist deshalb hauptsächlich die Automobilindustrie. Mit der zunehmenden Anerkennung des Fuss- und Veloverkehrs als stadtgerechte Fortbewegungsarten hat die Fussgänger- und Velomodelldstadt Burgdorf Akzente setzen können: Neue und zukunftssträchtige Lösungen gibt es anerkanntermassen nun auch im Langsamverkehr.

Experimentierfreudiges Klima

Die Modellstadt hat in ihrem «Labor» für neue Fuss- und Veloverkehrslösungen rasch und effizient ein experimentierfreudiges Klima schaffen können. Sie hat es verstanden, ihre Projekte der Burgdorfer Bevölkerung als ein Stück Lebensgefühl und Lebensqualität anzupreisen und kann dafür eine hohe Akzeptanz ernten.

Anerkennung des Fuss- und Veloverkehrs

Verschiedene Kräfte ziehen heute am gleichen Strick, um die prognostizierte weitere Zunahme der Mobilität für die Bevölkerung, die Wirtschaft, die Finanzen der öffentlichen Hand und die Umwelt möglichst verträglich zu gestalten. Der Status der Fussgängerin und des Velofahrers hat sich dadurch in den vergangenen Jahren verbessert. Die Fussgänger- und Velomodelldstadt hat durch ihr Engagement einen Beitrag zur besseren gesellschaftlichen Anerkennung des Langsamverkehrs geleistet.

Stadtmarketing

Die Fussgänger- und Velomodelldstadt hat den Bekanntheitsgrad der Stadt Burgdorf weitherum erhöht. Gleichzeitig hat sich das Bild der historischen, altehrwürdigen Stadt dank innovativen Elementen erweitert. Das Ansehen ist gestiegen. Dutzende von Delegationen aus dem In- und Ausland sind bisher nach Burgdorf gereist, um sich die Flanierzone und andere Projekte der «Mobilitätsstadt Burgdorf» vor Ort anzusehen. Die Website der Modellstadt (www.modelldstadt.ch) wurde 2001 über 9'000 mal besucht. Zwei Tagungen zur Flanierzone im März und Mai 2001 wurden von rund 250 Personen besucht. Auch eine Vielzahl telefonischer Auskünfte und der Versand zahlreicher, schriftlicher Dokumentationen beweisen das grosse Interesse und die neue Bekanntheit Burgdorfs. In diesem Sinn hat sich Burgdorf eine gewisse Vorbildfunktion für andere Städte und Gemeinden erschaffen.

Die Modellstadt hat die ihr zugeordnete Rolle als Erfinderin und Promotorin neuer und zukunftssträchtiger Verkehrslösungen bestmöglich wahrgenommen. Dadurch zeigt sie anderen Städten und Gemeinden aber nicht nur praktikable Lösungen auf. Sie hat, wie die unzähligen Reaktionen und Anfragen zeigen, verantwortlichen und veränderungswilligen Personen 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 in Burgdorf – Hartnäckigkeit und einen langen Atem.



Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, besteht seit 1975 und ist eine vom Bund anerkannte Organisation. Fussverkehr Schweiz unterstützt Bund und Kantone bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der FussgängerInnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik und richtet sich vor allem an Politiker, Behörden, Fachleute, Medien und Interessierte.

Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger

Die Förderung des Fussverkehrs steht als Zielsetzung in allen fortschrittlichen Verkehrskonzepten. In fast allen politischen Grundsatzpapieren findet sich unter Stichworten wie Nachhaltigkeit, Umwelt, Energie, Gesundheit oder Verkehrssicherheit die Forderung, dass die «Fortbewegung zu Fuss» gefördert und attraktiver gemacht werden müsse. Obwohl sich hier anscheinend alle einig sind und Dutzende von Konzepten und Strategien sowohl auf Bundes- als auch auf kantonaler oder lokaler Ebene bestehen, bleiben die Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Umsetzung in der Praxis meist auf der Strecke. Bei der Formulierung konkreter Massnahmen beschränken sich die Aussagen oft auf Leerformeln wie «Aufwertungen» zu Gunsten der FussgängerInnen, ohne zu sagen wie. Umso verdienstvoller ist es, dass nun mit der in Burgdorf erprobten und vom Bund mit seinen Weihen versehenen Begegnungszone eine klare konkrete Umsetzungsidee vorhanden ist: Zulassung aller Verkehrsarten, aber Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger. Es bleibt zu hoffen, dass die Idee bei vielen Gemeinden auf fruchtbaren Boden fällt, denn es gibt Hunderte von Strassenzügen, die sich für Fussgängervortritt eignen.

Short answers on frequently asked questions

Was ist «die Modellstadt» genau?

Das Energiespar- und Fussgänger- bzw. Veloförderungs-Projekt wurde im Rahmen des Bundesprogrammes Energie 2000 unter Bundesrat Adolf Ogi initiiert. Seit der Wahl Burgdorfs tragen E 2000, die Stadt Burgdorf, der Verkehrs-Club der Schweiz, das Gewerbe von Burgdorf, Fussverkehr Schweiz und der Kanton Bern das Projekt gemeinsam. Eine Projektkommission, in der jeder Träger eine Stimme hat, bestimmt die strategische Ausrichtung, eine dreiköpfige Projektleitung unter Alfred Lussi führt das Gesamt-Projekt operativ. Pro Jahr konnten im bisherigen Projektverlauf Gelder im Umfang zwischen 100'000 und 300'000 Franken eingesetzt werden. Grössere Objektkredite bewilligte der Burgdorfer Stadtrat (Parlament). Gelder für Marketingmassnahmen, Begleitforschung oder Projekte ohne Infrastrukturkosten genehmigte die Projektkommission. Zur Modellstadt gehören zirka ein Dutzend grössere Einzelprojekte, von denen zwei Drittel abgeschlossen sind.

Welches sind die drei wichtigsten Erfolge der Modellstadt?

Gemäss ihrer energetischen Wirkung sind es:

- Flanierzone mit Fussgängervortritt und Tempo 20;
- Mobilitätsberatung zum Sportverkehr;
- Hauslieferdienst (durch IG Velo, nicht quantifiziert).

Ausstrahlung als Pilotprojekte hatten ausserdem in erheblichem Ausmasse die Untersuchung der Schulwege und der Angsträume sowie die Velostation (IG Velo).

Welche Energieeinsparung haben all die vielen Projekte nun wirklich gebracht?

Der isolierte Energiespareffekt der einzelnen Teilprojekte ist ausserordentlich schwer zu messen. Die Begleitforschung ergibt eine Treibstoffverminderung von ca. 16 Prozent in der Flanierzone infolge Ersatz von Autofahrten durch Velofahrten bzw. Fusswege sowie durch langsames Fahren. Der im Jahre 2000 erhobene Energiespar-Effekt des Projektes Mobilitätsberatung im lokalen Trainingsverkehr (Sportvereine) beträgt ca. 6 Prozent. Spareffekte im niedrigen Prozentbereich haben sich mit hoher Wahrscheinlichkeit auch mit dem Hauslieferdienst und einer Reihe von Verkehrsberuhigungen im direkten oder indirekten Zusammenhang mit den Modellstadt-Aktivitäten ergeben.

Ist die Modellstadt nicht bloss ein Projekt zur Bahnhofquartier-Aufwertung?

Mit der Flanierzone ist das Bahnhofquartier medienmässig klar im Mittelpunkt gestanden. Die Eröffnung von Velowegen, die Untersuchungen zur Schulwegsicherheit und zur Angsträum-Beseitigung, der Hauslieferdienst oder das Projekt zum Sportverkehr kommen aber allen Quartieren zu gut. Die Ausdehnung der Flanierzone bzw. der Begegnungszone auf das Kornhausquartier (Unterstadt) wird momentan geplant.

Wie weit wurde Burgdorfs Bevölkerung in die Modellstadt-Aktivitäten einbezogen?

Zu wichtigen Projekten der Modellstadt gab es Mitwirkungen (Grundsatz, Flanierzone) oder ausgedehnte Fragebogenaktionen (Schulwegsicherheit, Angsträume). Wichtige Kreditbeschlüsse (Rahmenkredit Modellstadtprojekt, Umgestaltung Bahnhofstrasse West) fielen im Stadtparlament. Die Einrichtung des Verkehrsversuches für die Flanierzone wurde zwecks Gewährung der Einsprachemöglichkeit amtlich publiziert. Die ModellstadtmacherInnen haben bei zahlreichen Diskussionen in Parteien, Vereinen und anderen Gruppierungen in Burgdorf Ziele, Motive und Massnahmen erläutert. Nur gerade der Entscheid für den ersten Flanierzonenversuch wurde ohne demokratische Kontrolle, aber mit Billigung durch den Gemeinderat (Exekutive) gefällt. Die Flanierzone wäre sonst wohl nicht zustande gekommen. Die Begleituntersuchungen zeigen jedenfalls, dass die heute überwältigende Zustimmung noch anfangs 1996 als breite Skepsis, bei genauerer Untersuchung wohl sogar noch als mehrheitliche Ablehnung aufgetreten war.

Was haben die AutofahrerInnen von der Flanierzone?

Das langsame Fahren ist insgesamt stressfreier. Weil der Autoverkehr abgenommen hat, behindern sich die Autos, z.B. bei der Einfahrt in die Tiefgarage(n) gegenseitig weniger. Die Bahnhofstrasse Ost ist dank der Flanierzone wieder im Durchgangsverkehr befahrbar. Das Auto, das auf der Lyssachstrasse immer noch dominiert, wird gut akzeptiert. Statt Konkurrenz im Strassenraum gibt es friedliche Koexistenz, und die Flanierzone garantiert freien Zugang für alle Fahrzeuge.

Fussgänger müssen in der Flanierzone nicht mehr aufpassen. Erhöhen sie nicht gerade dadurch die Gefahren für sich selbst?

Die Flanierzone ist für Fussgänger so sicher wie ein Fussgängerstreifen. Auch dort darf man oder frau nicht bar jeder Vorsicht einfach auf die Fahrbahn treten. In Burgdorf haben sich Fussgänger und Autofahrerinnen aneinander gewöhnt und nehmen Rücksicht. Dies hängt sicher auch damit zusammen, dass sehr viele BesucherInnen des Bahnhofquartiers zu unterschiedlichen Zeitpunkten beides sind: mal Autofahrer, mal Fussgänger. Heikler wird es in anderen Städten, die Flanierzonenähnliche Situationen kennen, aber rechtlich gesehen keinen Fussgängervortritt haben. Wer hier, gewohnt von Burgdorf her, locker die Strasse irgendwo überquert, kann ganz schön ernüchtert werden, wenn ihn die Autofahrer von der Fahrbahn hupen oder keine Anstalten zum Bremsen machen. Das wird sich aber mit der weiteren Verbreitung der Begegnungszonen ändern.

Wie bewährt sich die Flanierzone abends und nachts?

Der Fussgängerverkehr in der Flanierzone bricht nach Geschäftsschluss deutlich ein. Bahnhof, Kino, Restaurants und das Hotel sorgen dafür, dass das Quartier abends sozial wach bleibt. Dennoch sind die gefahrenen Geschwindigkeiten infolge der weniger dichten Fussgängerbewegungen zu hoch. Im Sommer tolerieren die Anwohner trotz dem damit verbundenen Lärm die abendlichen Aktivitäten von Jugendlichen z. B. mit Rollbrettern im Bahnhofstrassenbereich, die auf den Fahrzeugverkehr bremsend wirken. In der Lyssachstrasse dürfte das Problem nur mit Bussen zu lösen sein.

Wie büsst die Polizei die Autofahrer mit zu hohem Tempo in der Flanierzone?

In den ersten Versuchsjahren der Flanierzone, genau genommen bis 1999, gab es keine Tempo-Bussen. Das erwünschte Geschwindigkeitsniveau wurde mit (zeitweiligen) Schwellen, mit dem Einsatz des Sichtradors und mit Aufklärungsaktionen angestrebt. Bussen wurden nur im seltenen Ausnahmefall für rowdyhaftes Fahren bzw. Überholen verteilt, nicht anders als im Tempo 50-Regime. Mit der definitiven Anerkennung des Versuchs seitens des Bundes entschied sich die Stadt fürs Büssen, blieb aber dennoch äusserst zurückhaltend. Heute kommen Tempokontrollen samt Bussen gelegentlich vor.

Warum heisst die Flanierzone im Gesetz «Begegnungszone»?

Der Gesetzgeber wollte mit dem Namen nicht den Eindruck vermitteln, dass auf der Fahrbahn regelrecht «flanier» werden könne. Dazu kommt, dass «Begegnungszone» unmissverständlicher ins Französische und Italienische übersetzt werden kann. Womöglich wollte das Bundesamt für Strassen mit dem Begriff «Flanierzone» nicht eine Burg-

dorfer Eigenkreation im Gesetz verankern. Aus Sicht der Projektleitung trifft der Begriff «Begegnungszone» den Charakter der Burgdorfer Erfindung durchaus präzis.

Wie teuer kamen in den ersten fünf Jahren Modellstadt und Flanierzone die Steuerzahler zu stehen?

Von den 840'000 Franken, die cash bis 2001 ins Projekt geflossen sind, kommen rund 320'000 Franken aus Bundessteuermitteln (Energie 2000) und 220'000 Franken aus Burgdorfer Steuermitteln. Fast der gesamte Rest wurde privat finanziert, vor allem vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS und von Fussverkehr Schweiz. Die Stadt hat ausserdem in erheblichem Masse mit städtischem Personal Eigenleistungen im Wert von ungefähr 360'000 Franken, der VCS von etwa 180'000 Franken erbracht. Die Flanierzone erforderte in ihrer provisorischen Fassung in den ersten vier Jahren lediglich rund 105'000 Franken. Die definitive Gestaltung vor allem der Bahnhofstrasse Ost und der Lyssachstrasse kosteten ab dem Jahr 2000 zusammen 735'000 Franken.

Wie kam der Konsens zwischen Gewerbe und den Organisationen der Verkehrssicherheit und der Ökologie zustande?

Nach einer ersten Phase der gegenseitigen Angewöhnung auf einer dreitägigen Studienreise kam es in der ersten gemeinsamen Ziel- und Massnahmen-Klausur 1996 zu einer Art «Burgfrieden»: Die Öko- und Verkehrssicherheitsorganisationen verpflichteten sich, keine Parkplatzbeschränkungen durchsetzen zu wollen. Das Gewerbe liess beispielhafte Tempobeschränkungen zugunsten der Fussgänger zu. Während einer gewissen Zeit schweissten die Kontroversen mit dem Bundesamt für Strassen und die sich manchmal in Burgdorf zu Wort meldende Gegnerschaft die Projektakteure – Gewerbe, Stadtbauamt, VCS, Fussverkehr Schweiz und die kantonalen Exponenten – zusammen. Der gemeinsame Kampf, die gemeinsam erlebten Hochs und Tiefs bilden noch heute den notwendigen Kitt.

Wie geht es mit dem Modellstadt-Projekt weiter?

Das Motto der Fussgänger- und Velomodellstadt heisst «natürlich unterwegs». Das bedeutet auch, dass es kein Ausruhen auf allfälligen Lorbeeren gibt. Diverse Projekte sind noch nicht vollendet, zum Beispiel das Fussgängerleitsystem, die Umsetzung verschiedener Massnahmen bei der Schulwegsicherheit und den Angsträumen, die freie Velofahrt auf dem Oberstadtweg oder der Burgdorfer Kreisel. Neues ist im Jahre 2001 entworfen worden: Ein Projekt für mustergültige Mobilitätsangebote für Senioren, Anreize für die weitere Verbreitung von Elektro-Velos wie dem einheimischen «Flyer», die Verkehrsberuhigung in einer Reihe von Wohnquartieren. Die Aussichten, dass Energie Schweiz, das Nachfolgeprogramm von Energie 2000, weitere mustergültige Projekte wiederum mit Bundesgeldern mitfinanziert, stehen gut.

Die Zukunft der Modellstadt

Von der Last des Erfolges

Neue Projekte und ein neues Leitbild

Ab Anfang 2002 steht das Modellstadtprojekt nach sechsjähriger Arbeit vor keiner leichten Aufgabe. Die zweite Phase beginnt. Ein «bahnbrechendes» Projekt, wie es mit der Flanierzone in die Tat umgesetzt worden ist, zeichnet sich zur Zeit nicht ab. Ohne durchschlagende «Erfolgsstory» dieses Ausmasses wird sich die Fussgänger- und Velomodellstadt in der Öffentlichkeit und bei den Geldgebern umso mehr behaupten müssen. Eine Reihe von bescheideneren Projektvorschlägen, über welche die Projektkommission im Frühjahr 2002 entscheiden wird, liegt jedoch bereits vor. Für den Aufbruch in die Zukunft erarbeitet die Modellstadt zur Zeit ein neues Leitbild.

Zwischen der an Neujahr 2001 abgelaufenen ersten Projektphase und dem Beginn der zweiten Epoche steht die Fussgänger- und Velomodellstadt in einem Dilemma. Die Erfindung der Flanierzone ragt beim Blick zurück über alles andere hinaus, für die Zukunft zeichnet sich dagegen kein solcher Höhepunkt ab. Gleichzeitig erfordern einige Projektideen, die sich mitten in der Planungs- und Umsetzungsphase befinden, noch einiges an Knochenarbeit und binden deshalb Kräfte und Finanzen für neue Taten. Trotz diesen nicht einfachen Rahmenbedingungen geht die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf mit Elan in die zweite Phase: Die Projektleitung hat im Sommer 2001 sechs mögliche Tätigkeitsfelder definiert. Durch vertiefte Abklärungen und Hearings ist ein Strauss von insgesamt 22 konkreten Ideen entstanden, der nun von der Projektkommission unter die Lupe genommen wird. Daraus wird die Kommission im Frühjahr 2002 eine Auswahl treffen und das weitere Vorgehen definieren. Die sechs ins Auge gefassten Tätigkeitsfelder sind:

Externer Parkplatz

Stünde das eigene Auto nicht direkt vor der Haustüre, würden vermehrt auch andere Verkehrsarten bevorzugt. Um diese These zu überprüfen, stehen verschiedene Ansätze zur Auswahl: Autofreie Siedlungen, Carsharing im Quartier und in der Verwaltung sowie die Schaffung eines Autopools bei einem Garagisten.

Ökobonus

Zufussgehende und Velofahrende erhalten für ihr Verhalten in der Regel wenig Beachtung. Mit «Belohnungsaktionen»

könnten sie für ihr Tun vermehrt ermuntert werden, sei es mit Spielen wie einem Jackpot am Arbeitsplatz oder einem einarmigen Banditen, sei es mit Gratis-Schliessfächern bei Grossverteilern oder mit einer weiteren Attraktivierung des Hauslieferdienstes.

Mobilität für alle

Der tägliche Verkehr und die bestehenden Mobilitätsangebote sind meistens auf gesunde und leistungsfähige Menschen «im besten Alter» ausgerichtet. Insbesondere die zunehmende Zahl der SeniorInnen fühlt sich dagegen oft überfordert, gefährdet und an den Rand gedrängt. Für sie ist beruhigter Strassenverkehr eines der grössten Anliegen. Mit der Sicherung von Fussgängerquerungen, mit Mobilitätsberatungen oder mit der Einrichtung eines Senioren-Shuttle könnten zusätzliche hilfreiche Angebote geschaffen werden.

Elektrovelo

Das Elektrovelo, an sich eine «geniale» Erfindung, wird als Verkehrsmittel noch wenig eingesetzt. Mit der Vermietung von Elektrovelos mit Anhängern, der gezielten Förderung im Freizeit- und Arbeitsverkehr sowie dem Einsatz bei der Post Burgdorf soll das Elektrovelo in Zukunft eine grössere Verbreitung und Akzeptanz finden. Rückenwind erhalten diese Ideen vom kantonalen Förderungsprojekt «Newride» und geniessen deshalb für die Modellstadt hohe Priorität.

Velo in der Schule

Schülerinnen und Schüler ab der 8. Klasse erhalten heute keinen Verkehrsunterricht. In der Schule können sich Kinder und Jugendliche jedoch an das Velo als praktisches und

alltagstaugliches Verkehrsmittel gewöhnen. Mit der Förderung des Verständnisses für Technik und Sicherheit sowie mit erlebnisorientierten Elementen im Unterricht soll das Velo einen höheren Stellenwert erlangen. Mit einem höheren Qualitätsstandard der Veloabstellanlagen, der insbesondere dem grassierenden Vandalismus vorbeugen müsste, könnte das Velofahren zusätzlich gefördert werden.

Verkehrsberuhigung

Für die Modellstadt ist unbestritten, dass eine «flächendeckende» Verkehrsberuhigung für Burgdorf zwingend ist. Diese soll im Verkehrsrichtplan 2002 auch festgeschrieben werden. Als modellhaft gälte dabei nicht die Verkehrsberuhigung an sich, sondern die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit dank einer zu entwickelnden Qualitätssicherung. Im Zuge weiterer Verkehrsberuhigungen könnten auch temporäre Tempo 30-Zonen mit Wechselsignalisationen – etwa bei Schulhäusern – getestet werden.

Wie bei der Mehrzahl der bisherigen Projekte der Modellstadt wird sich die Projektkommission bei der Auswahl neuer Ideen danach richten, ob sie erstmalig und multiplizierbar sind sowie mittel- bis langfristig auf der Basis einer

selbständigen Trägerschaft funktionieren können. All die formulierten Ansätze zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, die noch unausgegoren im Raum stehen, werden zudem in ein Leitbild eingebettet, das die Modellstadt zur Zeit erarbeitet. Mit diesem Leitbild will die Modellstadt sich und der Öffentlichkeit aufzeigen, wie das Modellstadtprojekt weiterleben wird und mit welchen Zielen dies geschehen soll. Das Potenzial für die weitere Förderung des Langsamverkehrs in Burgdorf wird unter Einbezug der Erfahrungen der ersten Projektphase reflektiert und abgeschätzt. Nach der Aufbauarbeit der ersten sechs Jahre ist das geschaffene Klima günstig. In der Stadt Burgdorf ist ein Umfeld entstanden, in dem weitere unkonventionelle und mutige Ideen aufgegriffen und umgesetzt werden können. Das weitere Gelingen der ursprünglichen Projektidee einer Verkehrsmodellstadt wird vom guten Zusammenspiel aller und insbesondere auch kleiner und unspektakulärer Massnahmen abhängen. Wir bleiben am Ball.

Foto: Paul Dominik Hasleer



Detailunterlagen zur Modellstadt

- Auswahl und Ansprache der beiden Modellgemeinden; (VCS); Bern, Februar 1995
- Begegnungszonen made in Switzerland – 23 realisierte und geplante Flanier-/Begegnungszonen in der Schweiz; Bern, März 2001
- Begegnungszonen vor dem Durchbruch – Unterlagen zur Tagung Flanierzone/Begegnungszone vom 9. März 2001 in Burgdorf; Burgdorf, März 2001
- Bericht der Arbeitsgruppe Bahnhofquartier-Oberstadt, Burgdorf, März 1999
- Bericht der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit Burgdorf; Burgdorf, Juni 2001
- Bericht der Arbeitsgruppe Sicherheit im öffentlichen Raum; Burgdorf, Juli 2000
- Bericht Studienreise Deutschland; Burgdorf, März 1996
- Die Burgdorfer Flanierzone; Burgdorf, April 1999
- Einladung zum Mitwirken; Burgdorf, Dezember 1996
- Der Energieverbrauch im kommunalen Verkehr der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf; (Metron Verkehrsplanung); Brugg, Mai 1996
- Erfolgskontrolle Geschwindigkeitsuntersuchung im Bahnhofquartier vom Mai 1997; (Markwalder & Partner); Burgdorf, Juni 1997
- Flanierzone Burgdorf – Eine Auswertung der kommerziellen Einflüsse nach fünf Jahren Betrieb aus gewerblicher Sicht; Bern, Mai 2001
- Flanierzone Burgdorf – Nachheruntersuchung zum Verkehrsaufkommen; Bern, Juli 2001
- Flanierzone Burgdorf – Verlängerung des laufenden Versuches; (Rechtsgutachten Andreas A. Roth); Bern, November 1997
- Ein Fussgängerleitsystem; (Büro B); Burgdorf, Februar 1998
- Fuss- und Veloverbindung Oberstadtweg Burgdorf; (Markwalder & Partner); Burgdorf, November 1999
- Geschwindigkeitsuntersuchungen im Bahnhofquartier vom November 1996; (Markwalder & Partner); Burgdorf, Dezember 1996
- Geschwindigkeitsuntersuchung im Bahnhofquartier vom Juni/Juli 1998; (Markwalder & Partner); Burgdorf, Juli 1998
- Geschwindigkeitsuntersuchungen im Bahnhofquartier; (Markwalder & Partner); Burgdorf, Juli 2001
- Der Gratis-Hauslieferdienst; Burgdorf, November 1998
- Jahresbericht 1996/1997 der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf; Burgdorf, Februar 1998
- Klausurbericht Visionen vom 29. März 1996; Burgdorf, April 1996
- Machbarkeitsstudie Burgdorfer Kreisel; (Markwalder & Partner); Burgdorf, Oktober 1998
- Massnahmenkatalog mit generellen Kostenangaben; (Steiner & Buschor); Burgd., März 1996
- Mitwirkungsbericht; Burgdorf, August 1997
- Nationalplatz – Machbarkeitsstudie Burgdorferkreisel; (Steiner & Buschor); Burgdorf, Oktober 1998
- Das neue Gesicht der Flanierzone; (Büro B); Burgdorf, Juli 1998
- Notizen zur Studienreise Fussgängeranlagen in ausgewählten deutschen Städten, 6. bis 8. März 1996
- Problemanalyse, Massnahmenkatalog, Marketingkonzept; (büro für utopien, Markwalder & Partner); Burgdorf, Februar 1997
- Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt; (Metron Verkehrsplanung); Brugg, Mai 1995
- Protokoll der Lueg-Strategieklausur vom 16. Februar 2000

- Sportlich unterwegs in Burgdorf: Mobilitätstipps für Trainierende; Burgdorf, 2000
- Sportverkehr in der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf – praxisnahes Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr; Bern, November 2000
- Überlegungen zur Marketingkommunikation Fussgängermodellstadt; (Tschärner); Zürich, Januar 1995
- Vorschlag für eine angepasste Begleitforschung: Massnahmenevaluation und Erfolgskontrolle; Geographisches Institut der Universität Bern; Bern, Juli 1996
- Voruntersuchung im Gebiet der geplanten Geschäfts- und Flanierzone im Bahnhofquartier; (Geographisches Institut der Universität Bern); Bern, November 1996
- Werkstattbericht Fussgängerstreifen; (Arbeitsgemeinschaft Metron, Steiner & Buschor); Burgdorf, August 1996 (mit Nachtrag der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger)
- Zwischenbericht 1996–1998 der Fussgänger-/Velomodellstadt Burgdorf; Burgd., Mai 1999

Begleitende und weiterführende Literatur

- Bandi, Victor: Der Fussgängerverkehr in der Burgdorfer Innenstadt – Umfrage und Analyse; (Diplomarbeit an der Universität Bern); Bern, Juni 1998
- Baudepartement des Kantons Basel-Stadt: Mehr Sicherheit im öffentlichen Raum; Basel, 1998
- Bundesamt für Statistik/Bundesamt für Raumentwicklung: Mobilität in der Schweiz; Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten; Bern, Dezember 2001
- Egli, Hans-Rudolf, Seewer, Ulrich: Das Quartier als Lebensraum – Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf; in: Spuren, Wege und Verkehr. Festschrift für Klaus Aerni (Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern, Band 60; Bern, 1997
- Emch + Berger: Verkehrsuntersuchungen in der Stadt Burgdorf- Zwischenbericht; Burgdorf, Oktober 1994
- Energie 2000: Schlussbericht und 10. Jahresbericht des Aktionsprogramms Energie 2000; Bern, Dezember 2000
- Kanton Bern: Sicher und angstfrei – Grundsätze und Fallbeispiele für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum – eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung; Bern, 1999
- Leitschuh-Fecht, Heike: Lust auf Stadt- Konzepte und Ideen für urbane Mobilität; (darin: «Chance für Kleinstädte – Die Flanierzone kann Autos mit Fussgängern versöhnen»); Berlin/Bern, März 2002
- Lohner & Marbach: Umgestaltung und Lärmschutz Ortsdurchfahrt Burgdorf – Projektbeschreibung aus Studienauftrag; Thun, 1998
- Meyer, Heidi: Sitzplätze statt Parkplätze – Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich; Chur/Zürich, 1999
- Stadtbauamt Burgdorf: Richtplan Stadtentwicklung Burgdorf; Burgdorf, September 1997
- Stadtbauamt Burgdorf: Schulwege und Verkehrssicherheit – Standortuntersuchung für ein neues Schulhaus; (Berner Fachhochschule für Technik und Architektur); Burgdorf, Februar 2001
- Stadtpolizei/Kantonspolizei: Sicherheitsmarketing; Burgdorf, 1998
- Stadt Winterthur: Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen und halböffentlichen Raum; Winterthur, 1997
- Stettler, Jürg: Sport und Verkehr; Bern, 1997
- «Strasse und Verkehr», 3/2001 (Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute); diverse Artikel zu Burgdorf und der Begegnungszone unter dem Stichwort «Koexistenz der Strassenbenützer»; Zürich, März 2001
- UVEK: Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung, zur Teilrevision der Verkehrsregelnverordnung sowie zum Entwurf der Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen; Bern, Januar 2001
- VCÖ: Sicher gehen in Stadt und Dorf; Wien, 2001
- Vonarburg, Jérôme: Flanierzone im Burgdorfer Bahnhofquartier: eine Erfolgskontrolle; Diplomarbeit der Universität Bern; Bern, 1998

Mitglieder der Projektkommission, der Arbeitsgruppen und Teilnehmenden der Deutschlandreise und der Projektklausuren

- **Projektkommission (zum Startzeitpunkt November 1995)**

Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Markus Gloor (Handels- und Industrieverein); Rudolf Gloor (Verkehrsverein), Peter Hänsenberger (Stadtbauamt), Daniel Leupi (Energie 2000/Synergo), Martin Leuzinger (Pro Burgdorf), Hans Kaspar Schiesser (Verkehrs-Club der Schweiz VCS), Kurt Schürch (Stadtbauamt), Heinrich Tschanz (Handwerker- und Gewerbeverein), Urs Werthmüller (Gemeinderat), Andreas Wirth (Stadtbauamt; Vorsitz)

- **Teilnehmende der Studienreise vom 6. bis 8. März 1996**

Marianne Brunner Dätwyler (VCS), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), David Fritz (Fernsehen DRS), Peter Hänsenberger (Stadtbauamt), Paul Dominik Hasler (Projektbegleitung Marketing), Heinz Kurz (Fernsehen DRS), Thierry Laillard (Projektbegleitung Marketing), Daniela Lehmann (VCS), Daniel Leupi (Energie 2000/Ecoprocess), Martin Leuzinger (Gewerbe/ Detaillisten), Paul J. Loosli (SVSA Kt. Bern), Alfred Lussi (Gewerbe, Vorsitzender Projektleitung), Ruedi Nyffeler (Fernsehen DRS), Daniel Sauter (ARF), Hans Kaspar Schiesser (VCS, Reiseleitung), Ulrich Seewer (Uni Bern, Begleitforschung), Ingrid Schmid (Projektbegleitung Ingenieurwesen), Kurt Schürch (Stadtbauamt), Andreas Stäheli (Basel), Manfred Steiner (Projektbegleitung Ingenieurwesen), Urs Werthmüller (Gemeinderat Burgdorf), Andreas Wirth (Stadtbauamt), Adrian Zaugg (Burgdorfer Tagblatt).

- **Teilnehmende der Sommerhaus-Klausur vom 29. März 1996**

Marianne Brunner Dätwyler (VCS), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Rudolf Gloor (Verkehrsverein), Markus Gloor (Handels- und Industrieverein), Peter Hänsenberger (Stadtbauamt), Paul Dominik Hasler (Projektmarketing), Thierry Laillard (Projektmarketing), Daniel Leupi (Energie 2000/Ecoprocess), Martin Leuzinger (Pro Burgdorf), Paul J. Loosli (SVSA Kt. Bern), Alfred Lussi (Gewerbe Burgdorf), Daniel Sauter (ARF), Hans Kaspar Schiesser (VCS), Erich Willi (Projektbegleitung Ingenieurwesen), Kurt Schürch (Stadtbauamt), Ueli Seewer (Uni Bern, Begleitforschung), Manfred Steiner (Projektbegleitung Ingenieurwesen), Heinrich Tschanz (Handwerker- und Gewerbeverein), Urs Werthmüller (Gemeinderat), Andreas Wirth (Stadtbauamt, Leitung der Klausur), Adrian Zaugg (Burgdorfer Tagblatt).

- **Arbeitsgruppe Verbindung Bahnhofquartier-Oberstadt (1998–1999)**

Susanne Albrecht (IG Velo), Margrit Böhlen (IG Begegnungs- und Spieloasen), Käthy Dätwyler (IG Kornhausquartier), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Joachim Frank (Grundeigentümer/Anstösser), Max Gehriger (Stadtpolizei), Hansuëli Jörg (Architekturbüro Jörg & Sturm), Fritz Keusen (Stadtbauamt), Romy Kieliger (Chefin Polizeiwesen), Alfred Lussi (Präsident Fussgänger- und Velomodellstadt, Leitung der Arbeitsgruppe), Peter Ryser (Bahnhofquartierleist), Arno Stein (Vertreter Bauherrschaft Milka-Areal), Martin Wälti (IG Velo), Elisabeth Zäch (Oberstadtleist)

- **Teilnehmende der Lueg-Strategieklausur vom 16. Februar 2000**

Paul Dominik Hasler (Projektmarketing), Jürg Iseli (Projektbegleitung Ingenieurwesen), Paul J. Loosli (SVSA Kt. Bern), Alfred Lussi (Vorsitzender Projektleitung, Klausur-Leitung), Willy Michel (Gemeinderat Burgdorf), Hans Kaspar Schiesser (VCS), Kurt Schürch (Stadtbauamt), Ueli Steiner (Stadtbauamt).

- **Arbeitsgruppe «Sicherheit im öffentlichen Raum»**

(inkl. Teilnehmende der Angsträum-Begehungen, 1998–2000)
Lilo Brand (Pro Senectute), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Erika Friedli (Schulkommission), Edith Gammenthaler, Peter Gehrig (Polizei), Max Gehriger (Polizei), Urs Häberli (Gemeinderat), Nicole Heller (Vertreterin Schule), Alfred Lussi (Modellstadt), Marianna Müller (Vertreterin Schule), Judith Osterberger, Kinder-

gartenkommission, Elterngruppe Oberburgstrasse), Heidi de Quervain (AGFra), Alfred Ramseier, Stadt Burgdorf), Hans Jörg Riesen (Stadtbauamt), Hans Rüegg, Fritz Schär (Polizei), Hans Kaspar Schiesser (Modellstadt, Leitung), Barbara Schudel (externe Beraterin), Kurt Schürch (Modellstadt), Ines Walter Grimm (Elterngruppe Oberburgstrasse, AGFra).

• **Teilnehmende der Begehungen Schulwegsicherheit (August bis Oktober 2000)**

Annemarie Arnet (Vertreterin Schule), Florian Boller (Modellstadt), Sibylle Eckert (VCS), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Erika Friedli (Schulkommission), Klaus Gfeller (Vertreter Schule), Matthias Hasler (Vertreter Schule), Nicole Jan (Vertreterin Schule), Alfred Lussi (Modellstadt), Edith Müller (Vertreterin Schule), Judith Osterberger (Kindergartenkommission, Elterngruppe Oberburgstrasse), Bruno Rosser (Polizei), Fritz Schär (Polizei), Hans Kaspar Schiesser (Modellstadt, Leitung), Kurt Schürch (Modellstadt), Peter Tschannen (Pro Senectute), Ines Walter Grimm (Elterngruppe Oberburgstrasse, AGFra), Annemarie Zürcher (Vertreterin Schule).

• **ReferentInnen an der Tagung «Flanierzone/Begegnungszone» vom 9. März 2001 in der Fachhochschule Burgdorf**

Franz Haldimann (Stadtpräsident Burgdorf), Ernst Reinhardt (Energie Schweiz), Klaus Zweibrücken (Hochschule Rapperswil), Daniel Grob (Verkehrs- und Raumplaner), Yolanda Schreier (Bundesamt für Strassen ASTRA), Hans Kaspar Schiesser (VCS), Kathrin Bucher Aebischer und Johanna Tinner (Fussgängerinnen), Koni Kunz (Gewerbe Burgdorf), Hans G. Blaser (ACS), Pierre-Alain Rumley (Direktor Bundesamt für Raumentwicklung ARE), Jürg Iseli (Stadtplaner Grenchen), Hans U. Büschi (Präsident Verkehrssicherheitsrat VSR), Kurt Schürch (Stadtbauamt Burgdorf), Beatrix Rechner (Gemeinderätin Burgdorf), Paul J. Loosli (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, SVSA), Alfred Lussi (Präsident Fussgänger- und Velomodellstadt).

• **Projektkommission (30. Sitzung vom 13. Juni 2001)**

Alfred Lussi (Vorsitz), Heidi Eggenschwiler (Stadtbauamt), Max Gehrig (Stadtpolizei), Peter Gfeller (Gemeinderat), Markus Gloor (Handels- und Industrieverein), Daniel Grob (Fussverkehr Schweiz), Peter Hänsenberger (Stadtbauamt), Rosmarie Kieliger (Chefin Stadtpolizei), Daniel Leupi (Energie Schweiz), Martin Leuzinger (Pro Burgdorf), Paul J. Loosli (Strassenverkehrsamt Kt. Bern), Beatrix Rechner (Gemeinderätin), Hans Kaspar Schiesser (VCS), Kurt Schürch (Stadtbauamt), Ulrich Steiner (Stadtbaumeister), Heinrich Tschanz (Handwerker- und Gewerbeverein).

Die Modellstadt-MacherInnen

Eveline Beyeler	Jahrgang 1944, wohnhaft in Roggwil/BE
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektleitung (1997)
Ausbildungsberuf	Primarlehrerin, dipl. Übersetzerin
Berufliche Funktion	Sachbearbeiterin Verkehrspolitik VCS Schweiz
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Ein pensionierter Bijoutier, der Behörden, Gewerbe, alternative Gruppierungen, einen grünen Verkehrsverband an einen Tisch bringt und mit unendlicher Geduld, viel politischem Gespür und einer grossen Konsensfähigkeit ein verkehrspolitisches Projekt zum Erfolg führt.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Die Stadt Graz, die sich nicht an das österreichische Prinzip hielt «Da soll me was mochen, aber da kann mer nix mochen...», sondern mit viel Weitsicht und ohne grossen Formalismus auf pragmatischem Weg Tempo 30 flächendeckend auf allen Nebenstrassen einführte.»
Florian Boller	Jahrgang 1980, wohnhaft in Zürich
Funktion in der Modellstadt	Zivildienstleistender Fuvemo 2000, Webmaster Fuvemo seit 2000
Ausbildungsberuf	Maturand
Berufliche Funktion	Geographie-Student, Mitarbeiter in Mobilitäts-Büro
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Die Offenheit und der Mut zum Unkonventionellen bei den ModellstadtmacherInnen, besonders im Burgdorfer Stadtbauamt»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Freiburg im Breisgau mit seinem Verkehrskonzept, das den schlaun Verkehr (Velo, Fuss, öV) konsequent bevorzugt und fördert»
Heidi Eggenschwiler	Jahrgang 1955, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Sekretärin der Projektkommission
Ausbildungsberuf	Kaufmännische Angestellte, Zusatzausbildung als Bauinspektorin
Berufliche Funktion	Seit 1987 Sachbearbeiterin Protokolle/Vorlagen im Stadtbauamt Burgdorf
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Die Art und Weise, wie sich zu Beginn der Modellstadtaktivitäten die aus den verschiedensten Richtungen kommenden Interessenvertreter zu einer Art «verschwoener Gruppe» zusammen gerauft haben.»
Erika Friedli-Leisi	Jahrgang 1962, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Arbeitsgruppe «Schulwegsicherheit», delegiert durch die Primarstufenkommission
Ausbildungsberuf	Kaufmännische Angestellte
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Der Einbezug unserer kleinsten Verkehrsteilnehmer: der Kinder. Ihnen zur nötigen Sicherheit auf dem Schulweg zu verhelfen.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Ich habe kein Vorbild. Für mich ist Mobilität, in welcher Form auch immer, wichtig.»
Max Gehriger	Jahrgang 1945, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Mitstreiter in der Projektkommission
Ausbildungsberuf	Fernseh- und Maschinenmechaniker
Berufliche Funktion	Seit 14 Jahren Leiter der Stadtpolizei, seit 1970 als Uniformierter bei der Stadt
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Mit Hartnäckigkeit und auf Umwegen kommt man zum Ziel, auch wenn anfänglich der Flanierzonen-Glaube fehlte.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Burgdorf, Burgdorf, Burgdorf, Burgdorf»
Paul Dominik Hasler	Jahrgang 1963, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Kreativpartner
Ausbildungsberuf	«Dipl. Visionär ETH»
Berufliche Funktion	Leitet das «büro für utopien», einen Think Tank für gesellschaftliche Entwicklungen
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Mit riesigen Schaumstoffsigneten an Bauch und Rücken auf Flanierzone-Verständnis-Tour bei den Autofahrern.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Eindrücklichstes Anti-Vorbild: Unsere jährlichen 700 Verkehrsopter.»

Jürg Iseli	Jahrgang 1948, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Beratende Funktion Strassenraumgestaltung und Möblierung
Ausbildungsberuf	Architekt HTL/Raumplaner FSU
Berufliche Funktion	Mitinhhaber Büro B, Architektur und Raumplanung, Burgdorf, seit September 2000 Stadtplaner in Grenchen/SO
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Das Urteil von Konrad Kunz, Geschäftsführer der Vestita, Modegeschäft in Burgdorf: «... die meisten Geschäftsleute im Bahnhofquartier sind heute überzeugt, dass die Flanierzone der Geschäftstätigkeit förderlich ist...»»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Chambéry mit der französischen Selbstverständlichkeit, über einen Kreisel zu flanieren...»
Romy Kieliger	Jahrgang 1951, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektkommission
Ausbildungsberuf	Direktionssekretärin
Berufliche Funktion	Seit 1997 Chefin Polizeiwesen Stadt Burgdorf
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Meine eigene Wandlung von der Skeptikerin zum überzeugten Modellstadt-Fan.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Burgdorf»
Daniel Leupi	Jahrgang 1965, wohnhaft in Zürich
Funktion in der Modellstadt	Projektleiter Ressort Treibstoffe, Energie 2000, Mitglied der Projektkommission
Ausbildungsberuf	Lic. rer. pol. Volkswirtschaftler
Berufliche Funktion	Bis 1997 Projektleiter bei ecoprocess (Zürich), ab 1998 Mitinhhaber Velobüro (Olten)
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Die Projektanlage, das Projekt mit dem Gewerbe zu entwickeln, hat sich als genau richtig erwiesen. Und mit Burgdorf haben wir die wohl bestmögliche Gemeinde ausgewählt.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Die ruhige Hand, mit der Alfred Lussi das Projekt führt und verkörpert.»
Paul (Pablo) J. Loosli	Jahrgang 1953, wohnhaft in Fraubrunnen/BE
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektkommission
Ausbildungsberuf	lic. phil. II Geograf
Berufliche Funktion	Seit 1992 Vorsteher der Abteilung Verkehrsorganisation und Schifffahrt des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes des Kantons Bern (SVSA)
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Am erstaunlichsten war für mich der Durchhaltewillen der Projektleitung und die politi- sche Rückendeckung (der projektbezogenen VCS/SVP-Allianz) auf allen Ebenen.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Ich hatte tatsächlich kein Vorbild. Triebfeder des persönlichen Engagements war die frühe Erkenntnis, dass das Bedürfnis eines innerstädtischen effizienten Mischverkehrs mit hoher Sicherheit und Komfort (Vortritt) für den Fussverkehr wegen gesetzlichen Lücken bis anhin nicht befriedigt werden konnte und ganz klar nicht nur in Burgdorf bestand/besteht.»
Alfred Lussi	Jahrgang 1932, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Präsident der Projektleitung
Ausbildungsberuf	Bijoutier, Uhrmacher, Augenoptiker, Gemmologe D gem. G
Berufliche Funktion	Bis 1991 Inhaber des gleichnamigen Uhren- und Bijouteriegeschäftes in Burgdorf; seither Privatier
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Die namhafte Verbesserung der Verkehrskultur innerhalb der Flanierzone.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Hennef: Die verkehrsberuhigte Frankfurter Strasse, die als Hauptstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen mitten durch die Kernzone führt.»
Heidi de Quervain	Jahrgang 1933, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Arbeitsgruppe "Sicherheit im öffentlichen Raum", delegiert durch AG für Frauenanliegen
Ausbildungsberuf	Sekretärin/Übersetzerin
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Der Wandel von anfänglich grösserer Skepsis zu ebenso grosser Akzeptanz in der Bevölkerung gegenüber dem Projekt «Flanierzone». Andererseits: Im Bereich «Sicherheit» ist das meiste erst Bericht und harrt noch der Umsetzung.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Neuenburg, wo das Problem Fussgänger/Velofahrer sehr unkompliziert angegangen wird: Allgemeines Fahrverbot, darunter der Text «Excepté: «Cyclotourisme» à l'allure du pas.»

Ernst Reinhardt	Jahrgang 1944, wohnhaft in Weesen/SG
Funktion in der Modellstadt	Ressortleiter Verkehr und Mobilität bei Energie 2000, Begleitung und wohlwollende Unterstützung
Ausbildungsberuf	Dipl. Forstingenieur ETH, Raumplaner ETH, M.B.A.
Berufliche Funktion	Seit 2000 Geschäftsführer Quality Alliance Eco-Drive, Inhaber ecoprocess Zürich
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Schaffung einheitlicher Rechtsgrundlagen für Begegnungszonen, die die Gemeinden stärken; ABC-Analyse von Kurt Schürch betreffend Input-Leistung-Wirkung.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Burgdorf»
Daniel Sauter	Jahrgang 1961, wohnhaft in Zürich
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektkommission (bis 1999)
Ausbildungsberuf	Lic. phil. I Soziologe
Berufliche Funktion	Bis Sommer 2001 Leitung des Ressorts Forschung bei Fussverkehr Schweiz (vormals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger), seither eigenes Forschungsbüro «Urban Mobility Research».
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Burgdorf als Pionier für die älteste und grundlegendste Form der Mobilität: Dass die Bevölkerung, die Behörden und das Gewerbe von Burgdorf das selbstverständliche und deshalb vernachlässigte Zufussgehen zu einem wichtigen Anliegen gemacht haben, ist eindrucklich und verdient all die Anerkennung, die sich Burgdorf in der ganzen Schweiz und auch international geholt hat.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Die abwartende Offenheit der Menschen, die ich im Rahmen des Projektes in Burgdorf kennengelernt habe, hat mich beeindruckt. Für die Zukunft der Fussgängerinnen und Fussgänger in Burgdorf (und anderswo) lässt diese Haltung noch einiges erhoffen.»
Hans Kaspar Schiesser	Jahrgang 1948, wohnhaft in Herzogenbuchsee/BE
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektleitung, Auftragnehmer E2000
Ausbildungsberuf	M.A. Soziologie und Politologie
Berufliche Funktion	1988–2001 Leiter Verkehrspolitik VCS
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Ich finde es toll, wie Projektkommission und Projektleitung auch zu ihren Flops wie dem Querfussgängerstreifen gestanden sind.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Aachen, weil diese Stadt als vielleicht erste mit einem «Verkehrskonsens» kreative Bewegung in eine sonst lähmend polarisierte Verkehrspolitik gebracht hat.»
Kurt Schürch	Jahrgang 1954, wohnhaft in Schüpfen/BE
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektleitung
Ausbildungsberuf	Kulturingenieur ETH
Berufliche Funktion	Seit 1989 Abteilungsleiter Tiefbau Stadtbauamt Burgdorf
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Am bemerkenswertesten war für mich das Konsens-Klima im Projekt, das schliesslich den Erfolg möglich machte.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Die holländische Gestaltung der Bahnhöfe mit ihren sensationellen Velostationen, z.B. in s'Hertogenbosch.»
Ulrich Steiner	Jahrgang 1952, wohnhaft in Schliern/BE
Funktion in der Modellstadt	Mitglied der Projektkommission
Ausbildungsberuf	dipl. Kulturingenieur ETH
Berufliche Funktion	seit 1999 Stadtbaumeister, Burgdorf. Vorher in der Privatwirtschaft tätig.
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Das Radspektakel im September 2000, mit dem auf gelungene und lustvolle Art die bauliche Neugestaltung der Planierzone gefeiert wurde.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Florian Boller, ein Zivildienstleistender der Spitzenklasse.»

Urs Werthmüller	Jahrgang 1946, wohnhaft in Burgdorf
Funktion in der Modellstadt	Gemeinderat (bis 1996; Ressort Polizei und Tiefbau)
Ausbildungsberuf	Dipl. Schreinermeister
Berufliche Funktion	Leiter einer eigenen Schreinerei
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Innerhalb kürzester Zeit konnte eine Vision zum Versuch und später zum ausgereiften Verkehrskonzept umgesetzt werden.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«In Hennef hat mich beeindruckt, dass es möglich ist, auf einer vielbefahrenen Durchgangsstrasse alle Verkehrsarten zuzulassen. Dank verschiedener Massnahmen, etwa des geschützten und voll durchgezogenen Mittelstreifens, funktioniert das mit geringem Tempo und höchster Durchlässigkeit für Autos ebenso wie für Fussgänger.»
Andreas Wirth	Jahrgang 1949, wohnhaft in Bern
Funktion in der Modellstadt	Mitmacher im Rahmen des Projekts Richtplan Stadtentwicklung
Ausbildungsberuf	Dipl. Arch. ETH/SIA/BSP
Berufliche Funktion	Stadtbaumeister Burgdorf (1993–1999)
Eindrücklichstes Modellstadt-Detail	«Der Verbund von Politik, Verwaltung, Fachleuten, Interessenverbänden und der Bevölkerung bei der Realisierung dieser Vision.»
Eindrücklichstes Modellstadt-Vorbild	«Die Stadt Burgdorf mit ihrer guten Ausgangslage: Richtplan Stadtentwicklung als Stadtstrategie für Politik, Verwaltung und Bevölkerung – verknüpft mit der Finanzplanung – so dass sowohl die Vision als auch die Mittel zur Umsetzung bekannt und kommunizierbar sind.»

Kontaktadressen der Fussgänger- und Velomodellstadt

Stadtbauamt Burgdorf

Kurt Schürch

Lyssachstrasse 92, Postfach 512, CH-3401 Burgdorf
Tel. 0041 (0)34 429 42 31, Fax 0041 (0)34 422 93 58
kurt.schuerch@burgdorf.ch

Alfred Lussi

Präsident Fussgängermodellstadt
Farbweg 11, CH-3401 Burgdorf
Tel. 0041 (0)34 423 39 09, Fax 0041 (0)34 423 37 45
lussi.burgdorf@freesurf.ch

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Daniela Lehmann

Aarberggasse 61, Postfach, CH-3000 Bern 2
Tel. 0041 (0)31 328 82 00, Fax 0041 (0)31 328 82 01
dlehm@vcs-ate.ch

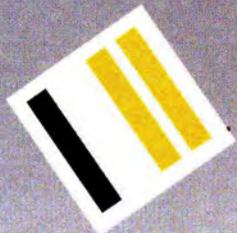
Bundesamt für Energie

Aktionsprogramm EnergieSchweiz

Hermann Scherrer

CH-3003 Bern
Tel. 0041 (0)31 322 56 11, Fax 0041 (0)31 323 25 00
hermann.scherrer@bfe.admin.ch

www.modelcity.ch



 **STADT
BURGDORF**

 **energieschweiz**

 **VCS**

 **Fussverkehr
Schweiz**

