

## **Mobilitätsberatung für Sportvereine Ein Pilotprojekt der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf**

Der motorisierte Freizeitverkehr wächst rasch und bringt zunehmend Probleme mit sich. Die „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“ hat deshalb zusammen mit den lokalen Sportvereinen eine mehrmonatige Sensibilisierungskampagne für einen umweltfreundlicheren Sportverkehr durchgeführt. Das Projekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ beinhaltete nebst einer Untersuchung des Verkehrsverhaltens im Trainingsverkehr die Kommunikation von Mobilitätstipps und Umsteigepotenzialen an die einzelnen SportlerInnen. Die Resultate der Kampagne liegen nun in einem Schlussbericht vor. Dieser zeigt unter anderem, dass der Anteil Autofahrender im Verlauf des Projekts von 38 auf 32 Prozent gesenkt werden konnte. Die Anzahl VelofahrerInnen nahm zu, ebenso die Sensibilisierung für ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten im Freizeit- und im Alltagsverkehr.

### Weitere Informationen:

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

[www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

28. August 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Büro für Mobilität AG  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>



# „Sportlich unterwegs in Burgdorf“



## **Mobilitätsberatung bei Sportvereinen**

Ein Pilotprojekt der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

# Schlussbericht

August 2002

## Impressum:

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf  
Stadtbauamt Burgdorf  
Postfach 512  
3401 Burgdorf

Tel 034 429 42 11  
Fax 034 422 93 58

E-Mail [info@modelcity.ch](mailto:info@modelcity.ch)  
Web [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

Projektleitung: Hans Kaspar Schiesser (Mitglied Projektleitung  
Fussgänger- und Velomodellstadt, Verkehrs-Club der  
Schweiz)

Projektbearbeitung: Florian Boller (Zivildienstleistender)

Redaktion Schlussbericht: Büro für Mobilität AG, Bern  
Florian Boller, Andreas Blumenstein

Trägerorganisationen Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf:



Kanton Bern

# Pilotprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“

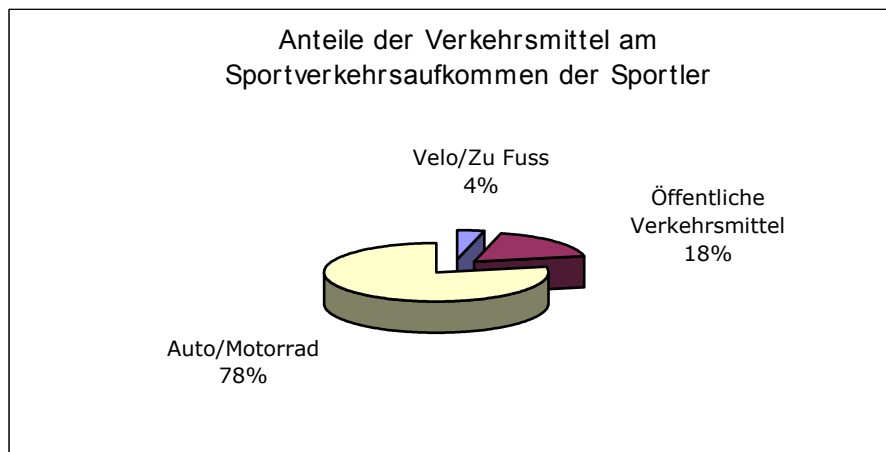
## Schlussbericht

### Inhaltsverzeichnis:

<b>1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Ablauf von „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ .....</b>	<b>4</b>
2.1	Phase 1: Untersuchung des Ist-Zustandes im Trainingsverkehr .....	4
2.2	Phase 2: Mobilitätsberatung .....	5
2.3	Phase 3: Erfassung des Trainingsverkehrs (Evaluation).....	9
<b>3</b>	<b>Resultate .....</b>	<b>9</b>
3.1	Resultate der 1. Erhebung.....	9
3.2	Resultate der 2. Erhebung; Bilanz des Pilotprojektes im Trainingsverkehr .....	12
3.3	GewinnerInnen der Wettbewerbe .....	13
3.4	Auswirkungen des Projektes auf das Mobilitätsverhalten im Alltagsverkehr... ..	14
3.5	Extern ausgelöste Aktivitäten .....	14
<b>4</b>	<b>Was hat sich bewährt, was könnte man besser machen?</b>	
	<b>Rück- und Ausblick .....</b>	<b>15</b>
4.1	Was hat sich bewährt? .....	15
4.2	Was könnte man besser machen?.....	17
<b>5</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>19</b>

# 1 Ausgangslage

Bei der Analyse der Verkehrsmittelwahl von Sporttreibenden in der Schweiz (siehe Grafik) fällt auf, dass das Auto mit einem Anteil von 78% der für den Sportverkehr zurückgelegten Kilometern <sup>1</sup> mit Abstand am meisten gebraucht wird. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben einen Anteil von 18%, zu Fuss bzw. mit dem Velo werden lediglich 4% der Distanzen zurückgelegt.



Mehr als zwei Drittel (68%) der zurückgelegten Distanzen im Sportverkehr wird durch die Trainings verursacht, weshalb sich die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf im Frühling 2000 entschied, ein Pilotprojekt zum Thema „Trainingsverkehr“ durchzuführen. Der Trainingsverkehr bot eine vergleichsweise einfache Ausgangslage für Befragungen und Beratungen, da regelmässig gleiche Wege zurückgelegt werden. Zudem konnte davon ausgegangen werden, dass im Wettkampfverkehr Ansätze, den Autoverkehr zu reduzieren (durch Car-Pooling), bei den Vereinen bereits verbreitet sind.

Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf startete das Pilotprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ mit einem Zivildienstleistenden als Projektbearbeiter. Dabei handelte es sich um das erste Mobilitätsberatungs-Vorhaben dieser Art in der Schweiz.

Die Projektleitung hat dabei folgende Ziele definiert:

- Ist-Zustand des Mobilitätsverhaltens:  
Zu dieser Erhebung wurden sämtliche mitmachbereiten Vereine aus Burgdorf zugezogen. Daraus sollten Daten über den Zustand des Trainingsverkehrs und das Potenzial für Mobilitätsberatungen gewonnen werden.
- Mobilitätsberatung:  
Aufzeigen von neuen Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl (Velo, zu Fuss Gehen, Skating, öffentlicher Verkehr, Car-Pooling) und Förderung des Umsteigens von motorisierten auf andere Verkehrsmittel.
- Evaluation:

---

<sup>1</sup> Unter dem Begriff "Sportverkehr" wird diejenige Mobilität verstanden, welche sich im Zusammenhang mit der Ausübung einer Sportart (inkl. Zuschauerverkehr) abspielt. Der Sportverkehr macht 12% aller gefahrenen Personenkilometer in der Schweiz aus.

Erfolgskontrolle durch eine 2. Erhebung des Mobilitätsverhaltens nach der Beratungs-Phase.

- Multiplizierbarkeit:

Das Pilotprojekt soll auch andernorts Bemühungen in Richtung Mobilitätsberatung bei Sportvereinen auslösen.

Die Zielgruppe von „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ bestand aus allen aktiven, über 18jährigen Sportlerinnen und Sportlern, die regelmässig in Burgdorfer Vereinen trainieren.

Die Burgdorfer Sportszene darf als repräsentativ für zahlreiche weitere Schweizer Gemeinden und (Klein-)Städte betrachtet werden. Ein breites Spektrum an Sportarten ist darin vertreten; die meisten Vereine haben ein lokales oder regionales Einzugsgebiet, einige wenige aufgrund des Erfolges bzw. der Ausstrahlung auf schweizerischer Ebene auch ein nationales.

Sämtliche Vereine werden im Milizsystem geführt, was bei vielen Präsidentinnen und Präsidenten zu einer grossen zeitlichen Belastung führt. So gesehen war das Pilotprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ für die ehrenamtlichen Vereinsverantwortlichen eine weitere Aufgabe in ihrem sowieso schon umfangreichen „Pflichtenheft“. Umso erfreulicher war es, dass 32 von 48 angefragten und hier aufgeführten Vereinen bereit waren, am Pilotprojekt teilzunehmen:

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| - Arbeiterschützen Burgdorf                    | - Karateclub Goju-Ryu                |
| - Armbrustschützen Burgdorf                    | - Lehrerturnverein                   |
| - Badmintonclub Burgdorf                       | - Militärschützen Burgdorf           |
| - Boccia-Club Burgdorf*                        | - Minigolfclub Burgdorf              |
| - Bogenclub Burgdorf*                          | - Pétanque-Club Burgdorf             |
| - Burgdorf Knights Basket                      | - Platzgerclub Burgdorf              |
| - Curlingclub Burgdorf                         | - SATUS Burgdorf                     |
| - Damenturnverein Burgdorf                     | - Schwimmclub Burgdorf               |
| - Eishockeyclub Burgdorf                       | - Schwingclub Burgdorf               |
| - Eislaufclub Burgdorf                         | - Sportclub Burgdorf                 |
| - Feldschützengesellschaft Burgdorf*           | - Stadtschützen Burgdorf             |
| - FC Kyburg*                                   | - Strassenhockeyclub Burgdorf Tigers |
| - Frauenturnverein Burgdorf                    | - Tennisclub Burgdorf                |
| - Gymnastikgruppe Burgdorf                     | - UOV Läufergruppe/ UOV Alte Garde   |
| - Hockey-Sektion Burgdorf                      | - Volleyballclub Burgdorf**          |
| - Hornussergesellschaft Burgdorf-<br>Eintracht |                                      |
| - Hornussergesellschaft<br>Grafenscheuren      |                                      |

\*= An Fragebogen-Aktion nicht teilgenommen

\*\*=Nur Broschüren verteilt (keine Fragebögen)

Der Schlussbericht zeigt Ablauf und Resultate des Pilotprojekts auf. Beabsichtigt wird damit einerseits die Information der Projektbeteiligten über den Ausgang von „Sportlich unterwegs in Burgdorf“, andererseits soll er ein Input für ähnliche Vorhaben andernorts sein.

## 2 Ablauf von „Sportlich unterwegs in Burgdorf“

Das Projekt war in 3 Phasen gegliedert:

Phase 1 (März bis Juni 2000)	Untersuchung des Ist-Zustandes des Trainingsverkehrs bei Burgdorfer Sportvereinen
Phase 2 (Juni bis August 2000)	Mobilitätsberatung
Phase 3 (September 2000)	2. Erfassung des Trainingsverkehrs (Evaluation)

Um die SportlerInnen für ein umweltbewussteres Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren und motivieren, wurde eine Informationsstrategie (Information über den Ist-Zustand und das Potenzial zur Verhaltensänderung, Broschüre, Medien) mit Anreizen (Wettbewerb, Rabatt beim Velohändler) gewählt.

### 2.1 Phase 1: Untersuchung des Ist-Zustandes im Trainingsverkehr

In einer Vorphase zur Untersuchung des Ist-Zustandes fanden insgesamt 26 persönliche Beratungs- und Motivationsgespräche mit Vereinsverantwortlichen statt. Diese können ausnahmslos als gelungen betrachtet werden. Das Gesprächsklima war gut; es konnte offen über die Thematik „Sport und Verkehr“ diskutiert werden. Das Projekt kann also als sehr konsensfähig betrachtet werden. Die Einbindung und Motivation der PräsidentInnen der Sportvereine war sehr wichtig, waren doch diese eigentliche MultiplikatorInnen des Projektes innerhalb ihrer Vereine. Die Idee war, dass die PräsidentInnen die TrainerInnen der verschiedenen Teams innerhalb des Vereins informierten und diese anschliessend an die einzelnen SportlerInnen gelangten. So war gewährleistet, dass die Idee des Projekts nicht von „externen Experten“, sondern von „internen“, bekannten Personen an die Zielgruppen herangetragen wurde.

Dabei zeigte sich, dass die verschiedenen Vereine sehr unterschiedliche Prämissen haben. Das Einzugsgebiet (Anfahrtswege ins Training), die Transport-Bedürfnisse (z.B. Waffen bei Schützenvereinen, Hockey-Ausrüstung), Trainingsorte (einige sehr peripher gelegen) unterscheiden sich von Club zu Club stark. Auch die Trainingsform (individuell z.B. beim Tennisclub; immer in Gruppen beim Fussballverein) variiert stark. All diese Unterschiede machten es auch seitens der Projektleitung und –bearbeitung nötig, sich flexibel zu zeigen und bei einzelnen Vereinen kleinere Anpassungen vorzunehmen.

Nachdem persönliche und telefonische Gespräche mit den Vereinsverantwortlichen stattgefunden hatten, wurde diesen die entsprechende Anzahl Fragebögen zum Mobilitätsverhalten im Trainingsverkehr zugeschickt. Die Bögen, welche anonym ausgefüllt wurden, beinhalteten Fragen zum Geschlecht der befragten Person, zur Länge des Trainingsweges, zur Verkehrsmittelwahl sowie dazu, ob der Trainingsweg direkt oder indirekt (Restaurantbesuch, Abholen von Kollegen) zurückgelegt wird. Sie machten die teilnehmenden SportlerInnen bereits ein erstes Mal auf das Thema „Trainingsverkehr“ aufmerksam.

Die Daten wurden für jede Mannschaft einzeln (also nicht für den Gesamt-Verein) erhoben und ausgewertet. So konnte sicher gestellt werden, dass alle Mannschaften die gleichen Voraussetzungen für den Wettbewerb (siehe 2.2) besaßen. Die Resultate der Erhebung werden im Kapitel 3.2 vorgestellt. Der Fragebogen findet sich im Anhang.

## 2.2 Phase 2: Mobilitätsberatung

Verschiedene Informations- und Anreiz-Instrumente bildeten die Grundlage für die Mobilitätsberatung, welche gerade vor oder kurz nach den Sommerferien 2000 (je nach Trainingsplan) durchgeführt wurde. Meistens wurde die Beratung von den Präsidentinnen und Präsidenten bzw. den Trainerinnen und Trainern selber übernommen. In einzelnen Fällen übernahm der Projektbearbeiter diese Aufgabe.

Im Folgenden werden die einzelnen Elemente der Mobilitätsberatung vorgestellt:

- **Mobilitätsprofil**

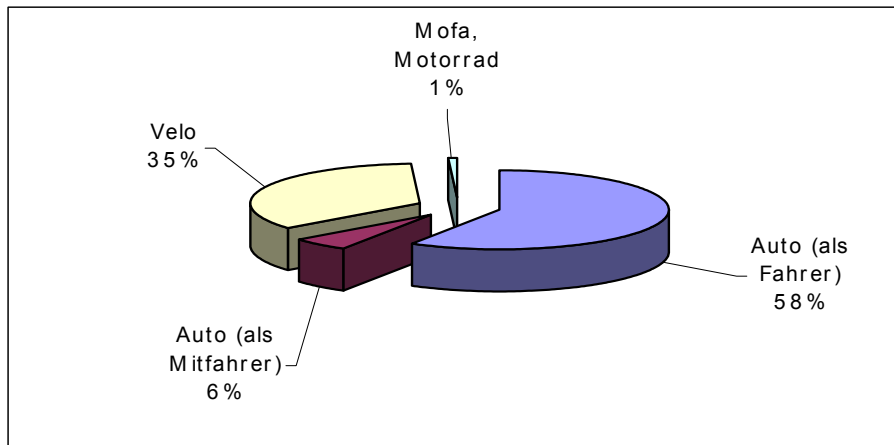
Aufgrund der ausgefüllten Fragebogen wurde für jede Mannschaft ein Mobilitätsprofil erstellt, in welchem die zentralen Daten der Befragung, die Länge der Trainingswege sowie die Verkehrsmittelwahl ersichtlich sind. Die Daten wurden in farbige, ansprechende Diagramme umgesetzt, so dass diese schnell und einfach zu Beginn eines Trainings präsentiert werden konnten. Im weiteren wurde für jedes Mobilitätsprofil eine individuelle Kurz-Analyse des Mobilitätsverhaltens sowie des „Umsteige-Potenzials“ von motorisierten auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel oder Car-Pooling verfasst. Dies erleichterte die Aufgabe der MobilitätsberaterInnen in den Vereinen.

Das Mobilitätsprofil war wohl das wichtigste Beratungs-Instrument. Ein fiktives Beispiel eines Mobilitätsprofils ist im folgenden dargestellt.

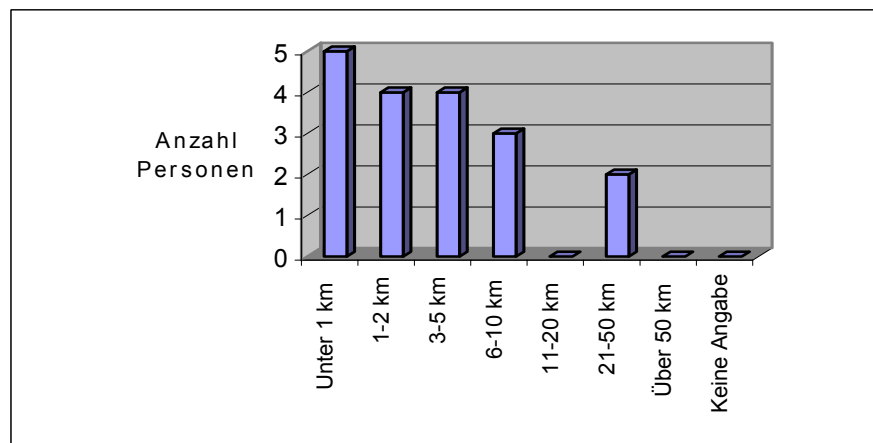


# Fiktives Mobilitätsprofil einer 4. Liga-Fussballmannschaft

## 1) Wahl des Verkehrsmittels (im Durchschnitt)



## 2) Länge des Trainingsweges nach Anzahl Personen



### Kurzanalyse des Mobilitätsprofils und des „Umsteige-Potenzials“

Es fällt auf, dass der Anteil der motorisierten Selbst-Fahrer mit 58 % recht gross ist, was sicher zu einem guten Teil an der relativ dezentralen Lage der Trainingsanlage liegt.

Im Nahverkehrsbereich könnten noch einige Fahrten mit dem Velo statt mit dem Auto zurückgelegt werden; vom Zentrum aus etwa ist die Trainingsanlage problemlos in 10 Velo-Minuten zu erreichen. Für weitere Distanzen besteht eventuell auch noch ein Potenzial für Car-Pooling.

**Fazit:** Im Nahverkehrsbereich besteht noch ein Potenzial zum Umsteigen von Auto aufs Velo. Auf längeren Distanzen könnte wahrscheinlich in einigen Fällen durch Car-Pooling motorisierte Mobilität vermieden werden.

- **Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“**

Um ein geeignetes Informations-Medium zum Thema „Mobilität in Burgdorf“ für die am Projekt teilnehmenden Sportlerinnen und Sportler zur Verfügung zu haben, wurde beschlossen, eine ansprechend gestaltete, bebilderte Broschüre zu entwerfen, die praktische, Burgdorf-bezogene Mobilitätstipps beinhaltet. Sie wird hier kurz beschrieben und ist im Anhang zu finden.

*„Sportlich unterwegs ins Training mit dem Velo/ zu Fuss/ mit den Skates“*

In diesem ersten Teil wurde auf die Vorzüge der sportlichen Verkehrsmittel hingewiesen. Der angenehme „Aufwärm-Effekt“, der die Verletzungsgefahr der Sporttreibenden zu verringern vermag, sowie die geringen Kosten und die Schnelligkeit dieser Verkehrsmittel im Innerorts-Bereich wurden hervorgehoben. Auf „moralisierende“ Argumente (Umweltschutz, schädliche Auswirkungen des Autofahrens) wurde grösstenteils verzichtet; es kann davon ausgegangen werden, dass diese den Sportlerinnen und Sportlern zum grössten Teil bekannt sind.

*„Car-Pooling anstatt alleine unterwegs“*

Die Vorteile des Car-Poolings als „schlaue Alternative zum Alleine-Fahren“ wurden in einem weiteren Teil der Broschüre dargelegt. Neben der finanziellen Ersparnis dürfte für viele Sportler auch die Motivation, tatsächlich regelmässig ins Trainings zu kommen, wenn sie abgeholt werden, eine wichtige Rolle spielen. Zudem wurde auf das Gemeinschaftserlebnis des Car-Poolings hingewiesen.

*„Gepäcktransport mit Velo und Inline-Skates: No problem“*

Dieser Abschnitt beinhaltete praktische Hinweise auf die Möglichkeiten des Gepäcktransports mit dem Velo, der kein unüberwindbares Hindernis darstellt. Dank Spanngurten oder Bike-Rucksäcken können auch grössere Mengen an Material transportiert werden.

*„Veloplan „Burgdorf à la minute“*

Wie kann einfach dargestellt werden, wie schnell man mit dem Velo in Burgdorf vorwärts kommt? Diese Frage wird im Veloplan „Burgdorf à la minute“ mit „Zeit-Isobaren“ beantwortet, welche anzeigen, wie weit man mit dem Velo von einer zentralen Burgdorfer Turnhalle aus in 5 bzw. 10 Minuten kommt. So können sich die Sportlerinnen und Sportler ausrechnen, wieviel Zeit sie benötigen, um mit dem Velo ins Training zu fahren.

*Veloservice*

Auf der hintersten Seite wurde auf zwei Velo-Service-Angebote aufmerksam gemacht, das „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ den teilnehmenden Sportlerinnen und Sportlern bot:

- Die Velostation Burgdorf stellte den Mitgliedern von Sportvereinen einen Gratis-Velo-Check zur Verfügung.
- Der „Velolade Burgdorf“ gewährte 10% Rabatt auf Reparaturen und Service-Leistungen.

Diese Angebote waren nur gegen Vorweisen der Broschüre gültig, was gleichzeitig garantierte, dass diese längere Zeit aufbewahrt wurde.

- **Wettbewerbe**

Als Anreiz-Instrument für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl wurden 3 Wettbewerbs-Preise (je Fr. 1000.- in bar für die Mannschaftskasse) ausgesetzt.

Folgende Leistungen wurden prämiert:

- Tiefster Anteil an motorisierten Selbst-Fahrern bei der 1. Erhebung. Damit konnte man diejenigen Mannschaften prämiieren, die schon ohne die Mobilitätsberatung durch die Fussgänger- und Velomodellstadt ein sehr umweltfreundliches, „sportliches“ Mobilitätsverhalten aufwiesen.
- Tiefster Anteil an motorisierten Selbst-Fahrern bei der 2. Erhebung.
- Grösste Senkung des Anteils an motorisierten Selbstfahrern bei der zweiten Erhebung im Vergleich mit der ersten.

Die Wettbewerbs-Ranglisten sind im Kapitel 4 zu finden.

- **Medienberichterstattung**

Die Medienberichte über das Projekt in der Lokalpresse können auch als Teil der Mobilitätsberatung betrachtet werden, da diese vom entsprechenden Zielpublikum (Mitglieder von Sportvereinen) gut gelesen wird.

- Am 4. Juli 2000 fand eine Pressekonferenz der Fussgänger- und Velomodellstadt statt, an der u.a. das Projekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ vorgestellt wurde. Daraus resultierten Berichte in den Zeitungen in Burgdorf und Umgebung.
- Im Juli und August 2000 wurde in Zusammenarbeit mit dem „Burgdorfer Tagblatt“ eine 4teilige Serie zu „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ durchgeführt. Dabei erschienen Interviews mit vier im Projekt involvierten Vereinspräsidenten, sowie je einem Hintergrundbericht z.B. zum Thema „Gepäcktransport mit dem Velo“ oder „Velofahren ist gesund“. Die Interviews wurden von der Fussgänger- und Velomodellstadt sowie vom Projektbearbeiter durchgeführt. Diese vier Zeitungsartikel aus dem „Burgdorfer Tagblatt“ sind im Anhang einsehbar.
- Am „Radspektakel“ vom 23.9. in Burgdorf wurde das Projekt in der Sendung „Sportmix“ des Lokalradios „Emme“ durch ein Interview mit dem Projektbearbeitenden vorgestellt.
- Zur Abschlussveranstaltung des Projekts am 23.10. mit Preisverleihung der Wettbewerbe wurden ebenfalls zahlreiche Medien eingeladen, die z.T. ausführlich über die Resultate berichteten.

- **Internet**

Auf der Homepage der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf ([www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)), welche im Sommer 2000 aufgeschaltet wurde, waren Hintergründe und News zu „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ abrufbar. Zudem wurden Links auf die Homepages der beteiligten Sportvereine eingerichtet, von denen einige einen Gegenlink schalteten.

### **2.3 Phase 3: Erfassung des Trainingsverkehrs (Evaluation)**

Auf dem Fragebogen der 2. Erhebung (siehe Anhang), der wiederum eine Seite umfasste, wurden folgende Daten erfragt:

- Geschlecht
- Verkehrsmittelwahl im letzten Monat
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens im Alltagsverkehr sowie allfällige Einsparung an Autokilometern (in Prozent)

Durch die Frage zum Thema „Alltagsverkehr“ wollte man herausfinden, ob sich auch in diesem Gebiet das Mobilitätsverhalten der teilnehmenden Sportlerinnen und Sportler verändert hat.

Die 2. Erhebung musste aufgrund des Zeitdruckes bei allen Vereinen zum gleichen Zeitpunkt, zwischen Ende August und Ende September 2000, durchgeführt werden. Dies führte dazu, dass einige Mannschaften an der zweiten Erhebung nicht teilnehmen konnten (z.B. weil in dieser Zeit bei einzelnen Vereinen gar kein Trainingsbetrieb stattfand): Während bei der ersten Befragung 40 Mannschaften dabei waren, so waren es beim zweiten Mal nur noch 24.

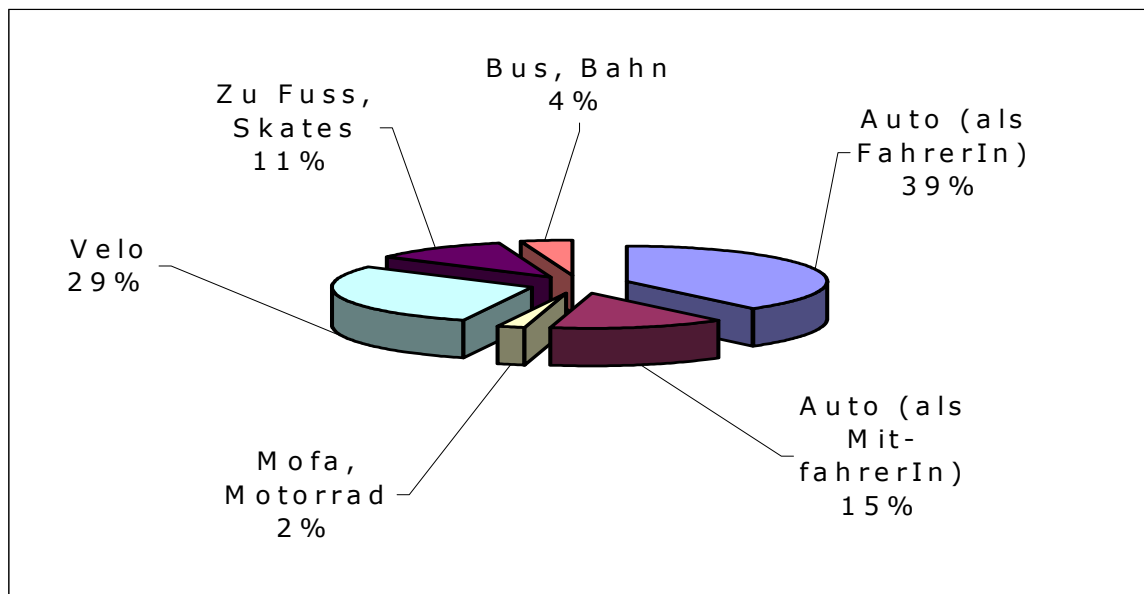
## **3 Resultate**

Bevor die Resultate der Erhebungen in Burgdorf einzeln dargelegt werden, sei an dieser Stelle noch auf die beschränkte statistische Validität der Daten hingewiesen. Sämtliche Auswertungen basieren auf „subjektiven“ Angaben der Sporttreibenden, nicht etwa auf Verkehrszählungen. Es kann aber dennoch aufgrund der hohen Anzahl Teilnehmerinnen und Teilnehmer davon ausgegangen werden, dass die Daten einen guten, wenn auch nicht auf das Zehntel Prozent genauen Überblick über das Mobilitätsverhalten im Trainingsverkehr verschaffen.

### **3.1 Resultate der 1. Erhebung**

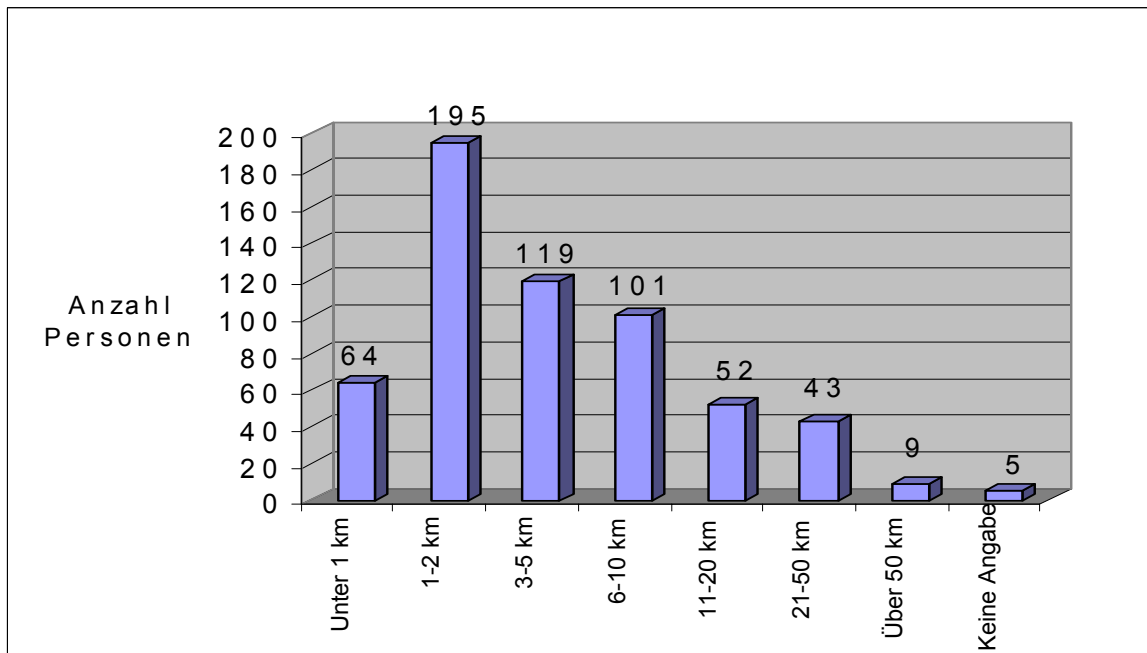
Grundlage für die Auswertung der 1. Erhebung zum Mobilitätsverhalten im Trainingsverkehr sind die Angaben von 588 über 18jährigen Burgdorfer Sportvereins-Mitgliedern aus 40 Mannschaften.

## Wahl des Verkehrsmittels (im Durchschnitt):



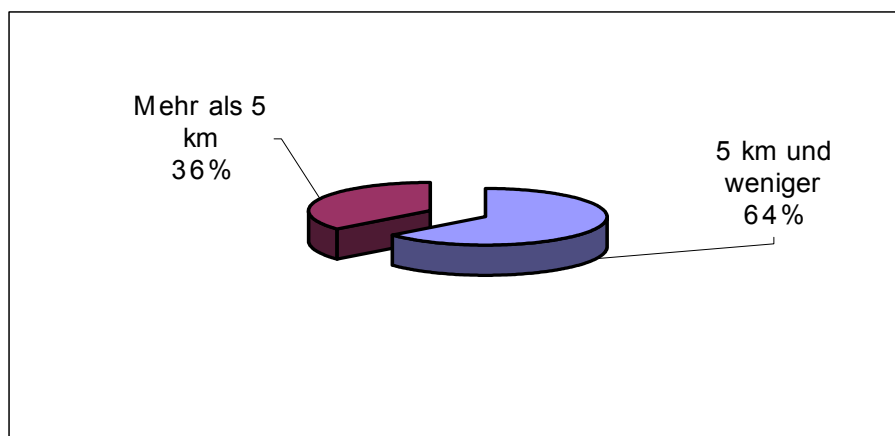
Bei der Analyse der Verkehrsmittelwahl fällt auf, dass der Anteil der motorisierten SelbstfahrerInnen (Auto als FahrerIn plus Mofa, Motorrad) „nur“ 42 Prozent ausmacht, weniger als aufgrund der schweizweiten Daten (Kapitel 1) erwartet wurde. Immerhin 58 Prozent der Burgdorfer Sporttreibenden kamen also schon vor der Mobilitätsberatung „sportlich“ (mit dem Velo, zu Fuss oder auf Skates), mit dem öffentlichen Verkehr oder als Mitfahrende ins Training.

## Länge des Trainingsweges (nach Anzahl Personen)



Die Mehrheit der Mitglieder von Burgdorfer Sportvereinen haben eher kurze Distanzen für die Trainings zurückzulegen. Bei einigen Vereinen mit einem regionalen oder aufgrund des Erfolgs auch nationalen Einzugsgebietes kommen auch sehr lange Anfahrtswege vor.

Untenstehende Grafik verdeutlicht die Aufteilung der Trainingswege in Distanzen von bis und über 5 km.



### „Umsteige-Potenzial“

Aufgrund der Daten zur Verkehrsmittelwahl und zur Länge der Trainingswege konnte für jeden Verein ein „Umsteige-Potenzial“ von Auto auf Velo/zu Fuss bzw. von Auto auf öffentlichen Verkehr und Car-Pooling bestimmt werden.

Dabei gilt zu bedenken, dass dies bei den Langdistanzen nicht einfach war, da nicht bekannt war, woher die SportlerInnen genau anreisen. So konnten über das Potenzial für Car-Pooling sowie den öffentlichen Verkehr nur Mutmassungen angestellt werden.

Untenstehende Tabellen zeigen eine Übersicht zum Umsteige-Potenzial der Mannschaften im Kurz- sowie Langstreckenbereich.

A) Umsteige-Potenzial von Auto auf Velo/zu Fuss auf Kurzdistanzen (1-3 km):

Grad des Potenzials	Anzahl Teams	In Prozent
Mittel bis gross	16	40 %
Gering bis sehr gering	16	40 %
Nicht vorhanden	8	20%

B) Umsteige-Potenzial von Auto als FahrerIn auf Car-Pooling oder öffentlichen Verkehr auf Langdistanzen (4 km und mehr)

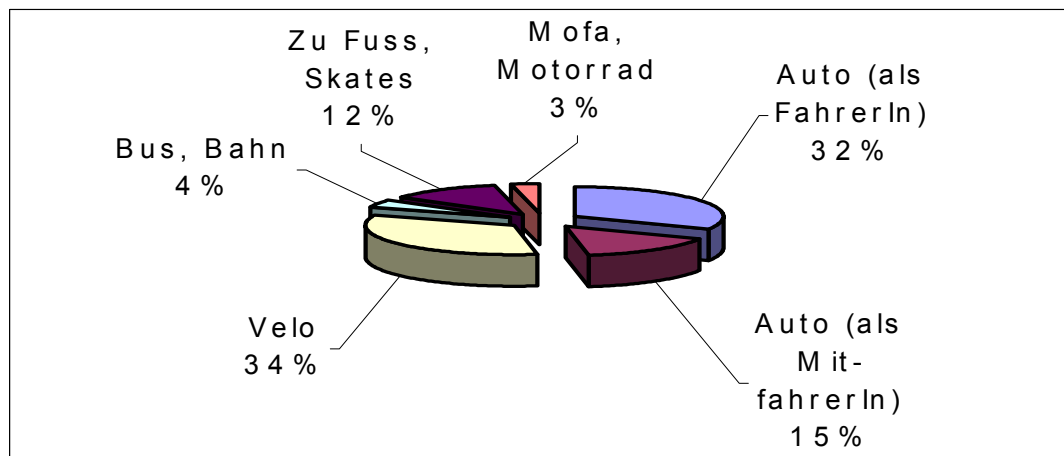
Grad des Potenzials	Anzahl Teams	In Prozent
Mittel bis gross	15	37,5 %
Gering bis sehr gering	16	40 %
Nicht vorhanden	9	22.5 %

Aus diesen Daten wird ersichtlich, dass bei den meisten Vereinen noch Umsteige-Potenziale bestehen. Allerdings gibt es auch eine nicht zu vernachlässigende Anzahl Teams, die ihr Potenzial ganz oder fast ausgeschöpft haben, was aufgrund der nationalen Daten ebenfalls nicht unbedingt zu erwarten war.

### 3.2 Resultate der 2. Erhebung; Bilanz des Pilotprojektes im Trainingsverkehr

Grundlage für die Auswertung der 2. Erhebung sind 289 ausgefüllte Fragebögen aus 24 Mannschaften. Für die Bilanz wurden nur Mannschaften berücksichtigt, die an beiden Erhebungen zum Mobilitätsverhalten beteiligt waren.

#### Verkehrsmittelwahl bei der 2. Erhebung



#### Bilanz des Mobilitätsverhaltens im Trainingsverkehr – Vergleich zwischen erster und zweiter Erhebung

Verkehrsmittel	1. Erhebung (Juni 2000)	2. Erhebung (September 2000)	Differenz
Auto (als FahrerIn)	38%	32%	-6%
Mofa, Motorrad	3%	3%	0
<b>Total mot.</b>	<b>41%</b>	<b>35%</b>	<b>-6%</b>
<b>SelbstfahrerInnen</b>			
Auto (als MitfahrerIn)	15%	15%	0
Bus, Bahn	4%	4%	0
Velo	26%	34%	+8%
Zu Fuss, Skates	14%	12%	-2%
<b>Total nicht-mot. + Car-Pooling</b>	<b>59%</b>	<b>65%</b>	<b>+6%</b>

Der Anteil motorisierter SelbstfahrerInnen konnte während der Mobilitätsberatungs-Phase um 6% gesenkt werden. Gleichzeitig stieg der Velo-Anteil um 8%. Keine Veränderung konnte im Bereich Car-Pooling (Mitfahrende) erzielt werden.

Insgesamt kann aber von einem guten Ergebnis gesprochen werden, da der motorisierte Anteil bei der Verkehrsmittelwahl schon bei der 1. Erhebung „nur“ 41% betrug.

### 3.3 GewinnerInnen der Wettbewerbe

Im Folgenden sind die Ranglisten der drei Wettbewerbe aufgeführt. Die Erstplatzierten jedes Wettbewerbs erhielten Fr. 1000.- in bar für die Mannschaftskasse.

- **Wettbewerb 1: „Welche Burgdorfer Sportmannschaft ist am sportlichsten unterwegs?“**

Platzierung	Mannschaft	Anteil motorisierte SelbstfahrerInnen
Rang 1	Gruppe Turner des SATUS Burgdorf	3%
Rang 2	Gruppe Frauen 1 des Frauenturnvereins Burgdorf	5.7%
Rang 3	Gruppe Seniorinnen des Frauenturnvereins Burgdorf	6.2%
Rang 4	Pétanque-Club Burgdorf	11 %
Rang 5	Schwimmclub Burgdorf	16 %

- **Wettbewerb 2: "Welche Burgdorfer Sportmannschaft konnte ihr Mobilitätsverhalten am besten sportlicher gestalten?"**

Platzierung	Mannschaft	Senkung des Anteils an motorisierten SelbstfahrerInnen
Rang 1	Kleinkalibersektion der Stadtschützen Burgdorf	45%
Rang 2	Gruppe Senioren Mixed des Frauenturnvereins Burgdorf	35%
Rang 3	Pistolensektion der Stadtschützen Burgdorf	25%
Rang 4	Gymnastikgruppe Burgdorf	16%
Rang 5	Badmintonclub Burgdorf	15%

- **Wettbewerb 3: "Welche Burgdorfer Sportmannschaft ist bei der 2. Erhebung des Mobilitätsverhaltens am sportlichsten unterwegs?"**

Platzierung	Mannschaft	Anteil motorisierte SelbstfahrerInnen
<b>Rang 1</b>	Gruppe Frauen 1 des Frauenturnvereins Burgdorf	1%
<b>Rang 2</b>	Gruppe Senioren Mixed des Frauenturnvereins Burgdorf	5%



<b>Rang 3</b>	Gruppe Seniorinnen des Frauenturnvereins Burgdorf	6%
<b>Rang 4</b>	Schwimmclub Burgdorf	7%
<b>Rang 5</b>	Kleinkalibersektion der Stadtschützen Burgdorf	12%

### 3.4 Auswirkungen des Projektes auf das Mobilitätsverhalten im Alltagsverkehr

In den Fragebögen zur 2. Erhebung (siehe Anhang) wurde die Frage gestellt, ob sich das Mobilitätsverhalten zusätzlich zum Trainingsverkehr auch im Alltagsverkehr verändert habe. Zudem wurde, bei bejahender Antwort, auch eine Schätzung der Einsparung an Autokilometern erfragt.

Untenstehende Tabellen zeigen die Ergebnisse dieser Fragen zum Thema „Alltagsverkehr“.

#### Hat sich das Mobilitätsverhalten auch im Alltagsverkehr verändert?

Antwort	Anzahl	In Prozent
Ja	49	18%
Nein	225	82%

<b>Einsparung an Autokilometern (insgesamt; in Prozent)</b>	<b>6.26%</b>
---	--------------

Obwohl das Pilotprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ an und für sich nur das Mobilitätsverhalten im Trainingsverkehr zu beeinflussen versuchte, ergab sich erfreulicherweise auch ein Effekt im Alltagsverkehr. Fast jede fünfte befragte Person (18%) gab an, ihr Mobilitätsverhalten auch im Einkaufs-, Arbeits- und sonstigen Freizeitverkehr verändert zu haben, woraus insgesamt (auf alle Befragten berechnet) eine Einsparung von 6.26% an Autokilometern resultierte.

### 3.5 Extern ausgelöste Aktivitäten

Erfreulicherweise löste das Pilotprojekt auch einige externe Aktivitäten, die eine Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens im Auge haben, aus. Drei Beispiele sind im folgenden kurz beschrieben.

- **„Velo-Bonus“**

Claudio Gereon, Präsident des Karate-Clubs Burgdorf, führt für die Mitglieder seines Vereins sowie die Kundinnen und Kunden seines Fitness-Centers in Burgdorf einen „Velo-Bonus“ ein. Das heisst, dass Trainierende, die regelmässig mit dem Fahrrad ins Center kommen, ein verbilligtes Abonnement erhalten. Damit wird nicht etwa eine Bestrafung der Autofahrenden eingeführt, sondern vielmehr eine Belohnung der Velofahrenden, was genau der Philosophie des Pilotprojekts entspricht.

Die Idee von Herrn Gereon hat seinen Ursprung auch in den regelmässig hoffnungslos überfüllten Parkplätzen bei der Sportanlage.

- **Moderne Velo-Abstellplätze für neues Fussballstadion**

Das Fussballstadion Neumatt des Sportclubs Burgdorf (SCB) wird im Sommer und Herbst 2000 saniert. Der Präsident des SCB, Josef Horky, möchte sichere und komfortable Abstellplätze für Velos, da der Velodiebstahl ein ernsthaftes Problem darstellt. Er stellt deshalb einen Antrag auf finanzielle Unterstützung seitens des Kantons Bern.

- **Sportlerehrung: Preis für umweltfreundliches Mobilitätsverhalten**

In Burgdorf findet eine jährliche Sportlerehrung statt. Der Präsident der „Burgdorf Knights Basket“, Agrippino Mangiarratti, lancierte in einem Interview, das im „Burgdorfer Tagblatt“ veröffentlicht wurde (siehe Anhang), die Idee, im Rahmen dieser Ehrung einen Preis für umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu verleihen. Dieser Vorschlag wurde an die Stadt weitergeleitet, welche diese Ehrungen organisiert.

#### **4 Was hat sich bewährt, was könnte man besser machen? Rück- und Ausblick**

Da „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ ein Pilotprojekt war, das auch andernorts Bestrebungen für einen sinnvolleren Sportverkehr auslösen soll, werden die positiven und negativen Aspekte im folgenden zusammenfassend beleuchtet.

##### **4.1 Was hat sich bewährt?**

- **Persönliche Kontakte/Gespräche mit Vereinsverantwortlichen**

Die zahlreichen individuellen Beratungs- und Motivationsgespräche mit den VereinspräsidentInnen zu Beginn des Pilotprojektes sind rückblickend als äusserst wertvoll zu betrachten. Dadurch konnte auf die vereinspezifischen Begebenheiten (Transportbedürfnisse, Einzugsgebiet, Trainingsform, Terminkalender) eingegangen werden. Zudem konnten die Vereinsverantwortlichen motiviert werden, das Anliegen des Projekts selber an die Mitglieder ihrer Vereine heranzutragen, was für den späteren Verlauf des Projekts sehr wichtig war. Auffällig war auch, dass kein Präsident die Teilnahme am Projekt ablehnte; allfällige Probleme konnten besprochen und eine gemeinsame Lösung gefunden werden. Die Bereitschaft, an einem Gespräch teilzunehmen, wofür die Teilnehmer einen Teil ihrer Freizeit opfern mussten, war erfreulich hoch.

- **Fragebögen zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens**

Dadurch, dass die Fragebögen bewusst kurz und einfach gehalten wurden, war einerseits gewährleistet, dass sie gut verstanden und entsprechend korrekt ausgefüllt wurden. Andererseits war damit die Hemmschwelle, zu Beginn eines Trainings einen Fragebogen auszufüllen, relativ tief.

- **Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“**

Durch die ansprechende grafische Gestaltung und die anschaulichen Inhalte der Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“ kam diese bei den Sportlerinnen und Sportlern gut an. Insbesondere der Velo-Plan „Burgdorf à la minute“ war gut geeignet, die Schnelligkeit des Velos in Burgdorf konkret aufzuzeigen. Dieser löste bei einigen einen „Aha-Effekt“ aus: „Aha, so schnell wäre ich also mit dem Velo in der Turnhalle...“ Im Allgemeinen wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Projekts nicht mit (Papier-)Material überschwemmt. Die Fragebögen, die Diagramme (Mobilitätsprofile) sowie die Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“ wurden ansprechend gestaltet und verständlich formuliert.

- **Angebote der Velostation bzw. des „Velolade Burgdorf“**

Durch die beiden Service-Angebote für Sportvereinsmitglieder, ein Gratis-Check bei der Velostation sowie 10% Rabatt beim „Velolade Burgdorf“, konnte aufgezeigt werden, dass nicht nur etwas gefordert, sondern auch eine Dienstleistung angeboten wird. Deshalb kann dieses Angebot als gelungen betrachtet werden, auch wenn es nur minim benutzt wurde.

- **Medienarbeit**

Durch eine Pressekonferenz im Juni 2000, vor allem aber durch eine vierteilige Serie über das Pilotprojekt im „Burgdorfer Tagblatt“ mit Interviews und Hintergrundberichten (siehe Anhang), war „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ in der Lokalpresse, die vor allem von Mitgliedern der Vereine gut gelesen wird, gut präsent. Dies erleichterte die Arbeit der MobilitätsberaterInnen sehr, indem das Projekt so schon im Voraus den Sportlerinnen und Sportler bekannt war.

Diese vierteilige Serie wurde in Zusammenarbeit mit dem „Burgdorfer Tagblatt“ aufgebaut. Seitens der Projektbetreuung wurden die Interviews und die Hintergrundberichte inklusive Bilder „geliefert“.

- **Internet**

Durch die Aufschaltung einer Homepage für die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf ([www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)) war es möglich, aktuell und „trendig“ über „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ zu berichten. Sportlerinnen und Sportler konnten sich via Internet, auf das auch in der Broschüre „Mobilitätstipps“ aufmerksam gemacht wurde, über das Projekt informieren und u.a. einsehen, welche anderen Burgdorfer Vereine ins Projekt involviert waren.

- **Flexibilität**

Dank der erwähnten persönlichen Gespräche mit den Vereinsverantwortlichen und der relativ langen Dauer des Projektes (6 Monate) konnte, insbesondere bei der 1. Erhebung sowie bei der Mobilitätsberatung, stark Rücksicht auf die individuellen Bedürfnisse der Vereine genommen werden (v.a. Terminkalender). Es zeigte sich schon sehr bald, dass das Projekt nicht überall auf die exakt gleiche Weise durchgeführt werden konnte; in einigen Fällen musste z.B. aus Termingründen auf die 2. Erhebung verzichtet werden; bei anderen Teams wurden die 1. Erhebung und die Mobilitätsberatung in einem Schritt durchgeführt, usw.

- **Lokaler Charakter des Projektes**

Durch den Einbezug sämtlicher Sportvereine einer Ortschaft war gewährleistet, dass das Projekt auch innerhalb der Burgdorfer Sportszene zu einem Thema wurde. In Burgdorf „kennt man einander“, was auch bei den Sportvereinen der Fall ist. Diese sind im Übrigen in der „Turn- und Sportvereinigung Burgdorf“ zusammengeschlossen, mit welcher die Abschlussveranstaltung gemeinsam durchgeführt wurde. Auch um eine Wettbewerbs-Situation unter den Vereinen zu schaffen, war der lokale Charakter des Projekts von Vorteil.

Als günstig ist auch die Tatsache zu betrachten, dass „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ unter dem Dach der „Fussgänger- und Velomodelstadt Burgdorf“ durchgeführt wurde, welche seit 1996 existiert und mit der „Flanierzone“ über Gemeinde-, Kantons-, und gar Landesgrenzen hinaus einen hohen Bekanntheitsgrad aufweist.

Der lokale Charakter ermöglichte also eine Identifikation der Teilnehmenden mit „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ als „Burgdorfer Projekt“.

## **4.2 Was könnte man besser machen?**

- **Schwierige Kontrolle der Ergebnisse der Befragungen zum Mobilitätsverhalten**

Die Angaben aus den Fragebogen zum Mobilitätsverhalten bauen auf der Selbst-Deklaration der Mitglieder von Sportvereinen auf. Eine Überprüfung der Plausibilität durch Stichproben wurde deshalb zu Beginn des Projektes ins Auge gefasst.

Bei einigen Tests stellte sich aber dann heraus, dass Plausibilitäts-Überprüfungen im Rahmen von Trainingsbesuchen schwierig bis undurchführbar sind. Die Bestimmung der Sportler zu einem bestimmten Verein etwa bei Hallen, welche von mehreren Mannschaften gleichzeitig benützt werden, erwies sich als grosse Schwierigkeit. Oder auch das Feststellen des Verkehrsmittels, welches eine Person für den Trainingsweg gebraucht hat, ist schwierig; wenn jemand zu Fuss die Halle betritt, heisst dies noch nicht, dass er nicht seinen Wagen gleich um die Ecke geparkt hat.

Als weitere Schwierigkeit erwies sich die Tatsache, dass die Trainings-Teilnehmenden oft in einer längeren Zeitphase von 30 bis 45 Minuten bei der Sportanlage einfanden.

Aufgrund dieser Schwierigkeiten und des hohen Aufwandes entschloss man sich, nur bei denjenigen Teams, welche bei den Wettbewerben gut abgeschlossen haben, Stichproben durchzuführen. Diese ergaben, dass die Fragebogen wahrheitsgetreu ausgefüllt wurden.

- **Thema „Trainingsverkehr bei Kindern und Jugendlichen“**

Für „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ wurden bewusst nur die erwachsenen Aktiv-Mitglieder der Vereine berücksichtigt. Seitens der PräsidentInnen der Vereine wurde aber verschiedentlich darauf hingewiesen, dass auch das Mobilitätsverhalten bei Kindern und Jugendlichen zu einem Projekt Anlass gäbe. Elterliche Taxifahrten sind offenbar weit verbreitet.

Zudem würde die Selbständigkeit und das Sozialverhalten der unter 18jährigen gefördert, wenn sie den Weg zum und vom Training selber organisieren müssten.

Allerdings müssten, will man das Mobilitätsverhalten der Juniorinnen und Junioren behandeln, auch die Eltern miteinbezogen werden. Damit wäre eine Art „zweites Projekt“ für die Juniorenabteilungen nötig.

- **Fehlender „optischer Reminder“**

Um „Sportlich unterwegs in Burgdorf“ bei den Trainierenden ständig im Gespräch bzw. in den Gedanken zu halten, wäre es von Vorteil gewesen, neben den Presseberichten in Turnhallen, Sportanlagen oder Fitnesscentern sogenannte „Reminder“ (also „Erinnerer“) z.B. in Form von Plakaten zu platzieren.

Dies wurde in Burgdorf lediglich in einer Turnhalle (Gsteighof) umgesetzt, wo der Velo-Plan „Burgdorf à la minute“ gut sichtbar aufgehängt wurde.

- **Schwache Beteiligung an der 2. Erhebung**

Während bei der 1. Erhebung des Mobilitätsverhaltens 40 Mannschaften teilnahmen, beteiligten sich bei der 2. Erhebung nur noch 24 Teams. Dies lag zum grössten Teil am Zeitpunkt der 2. Erhebung, der auf Ende August bzw. Anfang September fiel. Viele Vereine hatten zu diesem Zeitpunkt ihr Training eingestellt, was aber schwer voraussehbar war. Hilfreich wäre eine längere Zeitphase gewesen, in der die Erhebung stattfindet; so hätte man besser auf die Trainingspläne der Clubs eingehen können, was bei der 1. Erhebung möglich war. Der Zeitdruck, welcher durch die klar definierte Einsatzlänge des Projektbearbeiters gegeben war, verunmöglichte dies.

## **5 Anhang**

- Fragebogen der 1. Erhebung
- Fragebogen der 2. Erhebung
- Personenregister der am Projekt beteiligten Personen
- Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“
- 4 Artikel aus Serie im „Burgdorfer Tagblatt“ (Juli und August 2000)

# Fragebogen zum Trainingsverkehr des Sportvereins Burgdorf

**Liebe Sportlerin, Lieber Sportler**

"Sportlich unterwegs in Burgdorf" ist ein Pilotprojekt der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, welches sich mit der Mobilität von Sportvereinen befasst. Sinn und Zweck dieses Projektes ist es, den Ist-Zustand des trainingsbedingten Verkehrs von Sportvereinen zu erfassen, um anschliessend mittels einer Mobilitätsberatung neue Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl aufzuzeigen. Nach einer gewissen Zeitspanne soll durch eine zweite Untersuchung des Trainingsverkehrs ein Eindruck darüber gewonnen werden, was durch das Pilotprojekt erreicht wurde.

Wir bitten Sie, sich kurz Zeit zu nehmen, um diesen für unsere Arbeit sehr wichtigen Fragebogen auszufüllen. Dafür danken wir Ihnen herzlich.

P.S.: Ihre Mannschaft nimmt durch das Ausfüllen dieses Fragebogens an einem **Wettbewerb** teil, bei dem es einen attraktiven Preis zu gewinnen gibt.

**1) In welcher Mannschaft trainieren Sie? (z.B. "Unihockey Herren 3.Liga" oder "Frauengymnastik")**

.....

**2) Ihr Geschlecht:**

- Weiblich                       Männlich

**3) Wie lange ist Ihr Weg von der Wohnung/Haus zur Turnhalle?**

**(in km):**.....

**4) Welches Verkehrsmittel wählen Sie für den Weg ins Training? (nach Häufigkeit; zutreffende Felder bitte ankreuzen):**

	Auto (als FahrerIn)	Auto (als MitfahrerIn)	Mofa, Motorrad	Bus, Bahn	Velo	Zu Fuss, Skates
<b>Immer</b>						
<b>Häufig</b>						
<b>Selten</b>						
<b>Nie</b>						

**5) Absolvieren Sie die Wegstrecken ins Training und zurück direkt oder fahren bzw. laufen Sie noch andere Ziele an (z.B.: Kollegen abholen vor dem Training, Restaurantbesuch nach dem Training)?**

- Ich lege die Hin- und Rückfahrt ins Training ohne Zwischenstopps zurück.  
 Ich fahre nicht direkt zum Training und zurück, sondern lege Zwischenhalte ein, **nämlich in** (bitte Lokalität oder Ortschaft angeben):

.....

## 2. Erhebung des Trainingsverkehrs beim Sportverein Burgdorf

**Liebe Sportlerin, Lieber Sportler**

In den vergangenen Wochen haben Sie am Pilotprojekt « Sportlich unterwegs in Burgdorf » der Fussgänger- und Velomodellstadt teilgenommen. Wir möchten Sie nun bitten, im Rahmen des letzten Schrittes des Projektes diesen Fragebogen auszufüllen. Dies ermöglicht es uns, « Sportlich unterwegs in Burgdorf » auf geeignete Weise auszuwerten. Daher ist es für uns sehr wichtig, dass Sie sich kurz Zeit nehmen, um die nachfolgenden Fragen zu beantworten.

Besten Dank!

P.S.: Ihre Mannschaft nimmt durch das Ausfüllen dieses Fragebogens an einem zweiten **Wettbewerb** teil, bei dem es wiederum einen attraktiven Preis zu gewinnen gibt.

---

**2) In welcher Mannschaft trainieren Sie? (z.B. "Unihockey Herren 3. Liga" oder "Frauengymnastik")**

.....

**2) Ihr Geschlecht:**

Weiblich       Männlich

**3) Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie im letzten Monat für den Weg ins Training benutzt? (nach Häufigkeit ; zutreffende Felder bitte ankreuzen)**

	Auto (als FahrerIn)	Auto (als MitfahrerIn)	Mofa, Motorrad	Bus, Bahn	Velo	Zu Fuss, Skates
<b>Immer</b>						
<b>Häufig</b>						
<b>Selten</b>						
<b>Nie</b>						

**4) a) Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten aufgrund des Projektes auch im Alltagsverkehr, also zusätzlich zum Trainingsverkehr, verändert ?**       Ja       Nein

**b) Wenn ja, auf wieviel Prozent Einsparung an Autokilometern schätzen Sie diese Veränderung ?**      ..... %



## **Personenregister der am Projekt beteiligten Personen**

- **Projektbearbeiter**

Florian Boller (Februar bis Oktober 2000)

Otti Kocsis (August bis September 2000)

- **Projektleitung der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf**

Hans Kaspar Schiesser (Energie 2000, private Verbände)

Kurt Schürch (Stadt Burgdorf)

Alfred Lussi (Gewerbe Burgdorf)

- **Projektkommission der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf**

Rosmarie Kieliger (Stadtpolizei Burgdorf)

Max Gehrig (Stadtpolizei Burgdorf)

Markus Gloor (Gewerbe Burgdorf)

Daniel Grob (Fussverkehr Schweiz)

Peter Hänsenberger (Stadtbauamt Burgdorf)

Daniel Leupi (Energie 2000)

Martin Leuzinger (Gewerbe Burgdorf)

Paul J. Loosli (Kanton Bern)

Alfred Lussi (Gewerbe Burgdorf)

Willy Michel (Gemeinderat Burgdorf)

Hans Kaspar Schiesser (Verkehrs-Club der Schweiz)

Kurt Schürch (Stadtbauamt Burgdorf)

Ulrich Steiner (Stadtbauamt Burgdorf)

Heinrich Tschanz (Gewerbe Burgdorf)

- **GesprächspartnerInnen bei den Sportvereinen**

Peter Bichsel (Präsident Hockey-Sektion Burgdorf)

Walter Brünisholz (Präsident Boccia-Club)

Stefan Buri (Präsident Hornussergesellschaft Grafenscheuren)

Urs Fischer (Präsident Eislaufclub Burgdorf)

Benedikt Fritz (Präsident Stadtschützen Burgdorf)

Claudio Gereon (Präsident Karate-Club Goju-Ryu)

Dominique Hofer (Präsident Badmintonclub Burgdorf)

Josef Horky (Präsident Sportclub Burgdorf)

Rolf Ingold (Präsident Schwimmclub Burgdorf)

Ruedi Kämpfer (Präsident Militärschützen)

Pia Käser (Präsidentin Pétanque-Club)

Elisabeth Knutti (Präsidentin SATUS Burgdorf)

Hans-Peter Lüthi (Aktivmitglied Feldschützengesellschaft)

Agrippino Mangiarratti (Präsident Burgdorf Knights Basket)

Matthias Müller (Aktivmitglied Minigolf-Club Burgdorf)

Käthi Oswald (Präsidentin Frauenturnverein Burgdorf)

Edith Gammenthaler (Vorsteherin Abteilung Seniorinnen des Frauenturnvereins Burgdorf)

Guido Reber (Präsident Lehrerturnverein Burgdorf)

Urs Röthlisberger (Präsident Platzgerclub Burgdorf)

Gisela Ruch (Präsidentin Damenturnverein Burgdorf)  
Kurt Schaad (Präsident Bogenclub Emme)  
Martin Schaub (Trainer der 1. Mannschaft des Eishockey-Clubs Burgdorf)  
Jakob Schmid (Präsident Hornussergesellschaft Burgdorf-Eintracht)  
Thomas Schüpbach (Präsident Strassenhockeyclub Burgdorf-Tigers)  
Hans Siegenthaler (Präsident Schwingclub Burgdorf)  
Eduard Ulli (Präsident Tennisclub Burgdorf)

• **Weitere beteiligte Personen**

Dan Ammon und Mitarbeiter der bewachten Velostation Burgdorf  
Fam. Fischer, Velolade Burgdorf  
Hans-Peter, Christian, Sebastian und Samuel Knüsel (Veloplan „Burgdorf à la minute“)  
Benjamin Pfäffli (Grafik Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“)  
Urs Geiser (Lektorat/Inhaltliche Inputs Broschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“)  
Simone Luder (OL-Läuferin, Referentin an Abschluss-Medienkonferenz)  
Urs Häberli (Gemeinderat Burgdorf, Referent an Abschluss-Medienkonferenz)  
Pascal Regli (Planungsbüro Dietiker)  
Marco Rupp (Ecoptima AG; Projektleiter „Sportverkehr in der Region Bern“)  
MitarbeiterInnen des VCS-Zentralsekretariats in Bern  
MitarbeiterInnen des Stadtbauamts Burgdorf

**Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf dankt allen Beteiligten für ihr Engagement im Rahmen von „Sportlich unterwegs in Burgdorf“!**

## Faltbroschüre „Mobilitätstipps für Trainierende“

### Steht Ihr Velo verstaubt im Keller und hätte dringend einen Service nötig?

Dann holen Sie es doch wieder hervor und benutzen Sie das bis am 30. September 2000 gültige Angebot, das «Sportlich unterwegs in Burgdorf» Ihnen bietet:

- Mitglieder von Sportvereinen, die bei «Sportlich unterwegs in Burgdorf» mitmachen, können ihr Velo gegen Vorweisen dieses Faltblattes in der bewachten Velostation am Bahnhof gratis einem Check unterziehen lassen (u.a. Licht kontrollieren, Bremsen testen, Pneu aufpumpen).
- Auf Reparaturen und für einen Velo-Service bekommen Trainierende, die an «Sportlich unterwegs in Burgdorf» teilnehmen, beim «Velolade Burgdorf» an der Bernstrasse 10% Rabatt, wenn sie dieses Faltblatt vorweisen.



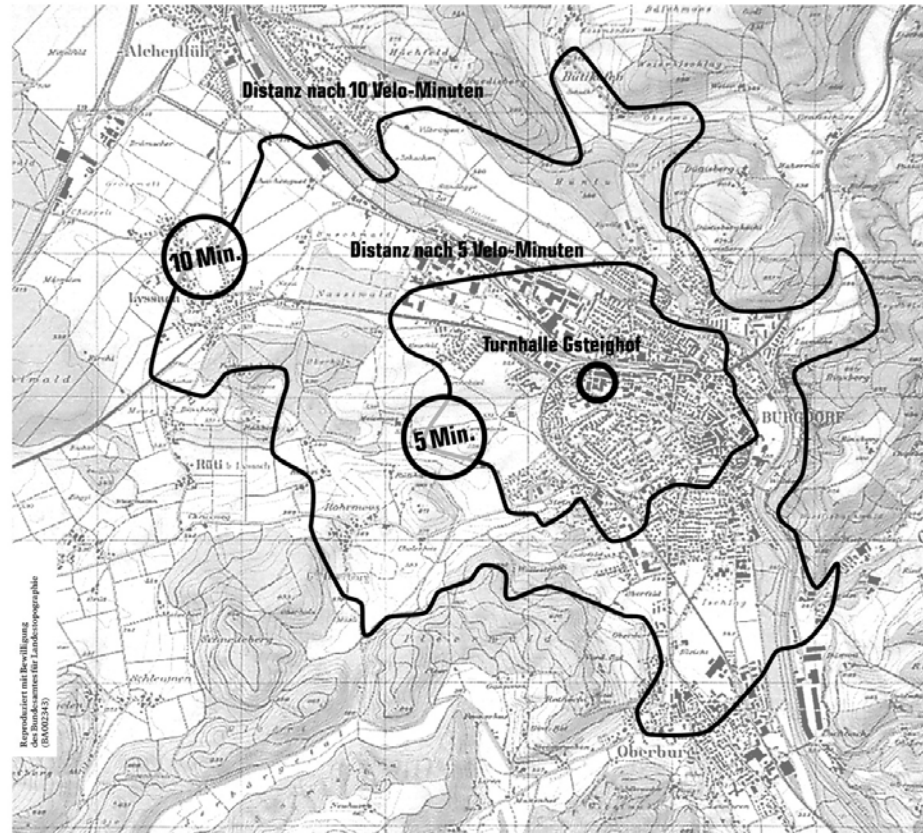
**Fussgänger- und Velomodellstadt**  
<http://www.modelcity.ch>

**Mobilitäts-Hotline**  
 Auskünfte und Beratung:  
 Florian Boller,  
 Projektbearbeiter  
 «Sportlich unterwegs  
 in Burgdorf»  
 Tel. 031-328 82 59  
 e-mail: f.boller@vcs-ate.ch



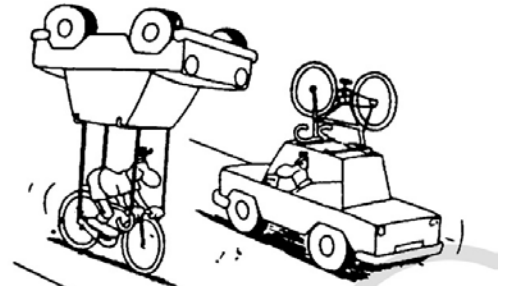
### «Burgdorf à la minute»

oder «Wie weit komme ich mit meinem Velo in 5 bzw. 10 Minuten von der Turnhalle Gsteighof aus?»



### Sportlich unterwegs in Burgdorf

Mobilitätstipps für Trainierende



Ein Pilotprojekt der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf in Zusammenarbeit mit Burgdorfer Sportvereinen



## Sportlich ins Training...

### ...mit dem Velo

Innerorts und generell auf Distanzen unter 5 km sind Velofahrende fast konkurrenzlos schnell. Was zählt, ist die «Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit». Hier nimmt es das Velo locker mit dem Auto auf. Ein Blick in den Veloplan «Burgdorf à la minute» bestätigt dies eindrücklich.

- Die meisten Burgdorfer Sportanlagen sind mit sicheren Veloverbindungen gut erschlossen. Auch Veloabstellplätze stehen meistens in unmittelbarer Nähe zur Verfügung.
- Velofahrende sind mit eigener Kraft unterwegs und leisten damit einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz.

- Velofahrende sparen viel Geld, weil sie weder Benzin noch Billett und nur geringe Unterhaltskosten zu berappen haben.
- Velofahren fördert die Fitness in idealer Weise. Wer ins Training pedalt, kommt bereits aufgewärmt an und minimiert damit das Verletzungsrisiko.



### ...zu Fuss

Für Distanzen unter 1 km lohnt es sich, zu Fuss ins Training zu kommen: Schuhe anziehen und los. Keine lästige Parkplatzsuche, kein Kramen nach dem Schlüsselbund, kein Verkehrsstress.

### ...mit den Skates

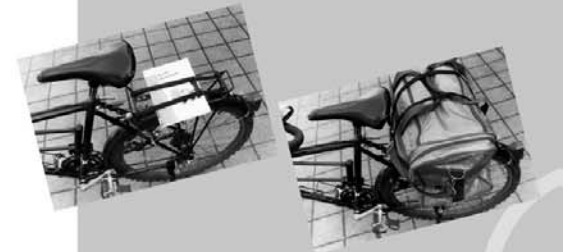
Mit den Skates kommt man auf kurzen Strecken erstaunlich schnell vorwärts. Auch beim Skating ergibt sich ein angenehmer «Anwärm- und Auslauf-Effekt». Zudem macht Skating Spass und liegt voll im Trend.

- Etwas frische Luft vor und nach dem Aufenthalt in einer Turnhalle, wo es naturgemäss oft eher schwül und stickig ist, kann gewiss nicht schaden.
- Zu Fuss oder auf Skates entdeckt man ganz neue, bisher unbeachtete Seiten seiner Stadt.
- Wie beim Velofahren ergibt sich auch beim Gehen ein «Anwärmeffekt» vor dem Training, der Muskeln und Gelenken gut tut und möglichem Muskelkater vorbeugt.
- Auf dem Rückweg findet automatisch ein für Muskeln und Gelenke wohltuendes, Muskelkater vorbeugendes Auslaufen statt.

### Car-Pooling anstatt alleine unterwegs

Für grössere Distanzen und wenn öffentliche Verkehrsmittel fehlen, ist Car-Pooling eine schlaue Alternative zum Alleine-Fahren. Das Gleiche gilt auch für Fahrten an auswärtige Wettkämpfe.

- Wenn mehrere Personen in einem Auto unterwegs sind, statt dass jeder alleine fährt, schonen sie nicht nur die Umwelt, sondern auch das eigene Portemonnaie.
- Gemeinsame Fahrten sind auch ein Gemeinschaftserlebnis, das für gute Stimmung auf der Hin- und Rückfahrt sorgen kann.
- Wenn ein Kollege oder eine Kollegin abgeholt werden muss, erhöht sich die Motivation zusätzlich, regelmässig ins Training zu gehen.
- Zumindest für die Mitfahrenden besteht die Möglichkeit, beim Umtrunk nach dem Training allenfalls auch etwas Alkoholisches zu geniessen.



### Gepäcktransport mit Velo und Inline-Skates: No problem

Für den Gepäcktransport auf Velo und Skates gibt es einfache und praktische Möglichkeiten.

- Grössere Sporttaschen können auf herkömmlichen Gepäckträgern mit Federbügeln oft nur instabil befestigt werden. Preiswerte Abhilfe schaffen Spanngummis, die in fast jeder Länge und zu Preisen zwischen 3 und 10 Franken zu haben sind.
- Die ideale Kombination für regelmässige schwerere Gepäcktransporte auf dem Velo sind Alu-Heckgepäckträger mit drei Streben und einem nach Länge einstellbaren Doppelspanngurt.
- Eine gute Lösung für all jene, welche zusätzliches Material (Bälle, Trikots) auf dem Velo oder den Skates transportieren wollen, sind die schicken Bike- oder Skate-Rucksäcke, die es in praktisch allen Grössen gibt.

10 Min.

10 Min.

5 Min.

# «Das Velo ist für Sportler eine ideale Alternative»

Interview / Claudio Gereon, Präsident Karate-Club Goju-Ryu, ist einer jener bisher 28 Burgdorfer Club-Verantwortlichen, die dem Projekt «Sportlich unterwegs in Burgdorf» positiv gegenüberstehen. Denjenigen seiner Clubmitglieder, die per Velo ins Training fahren, offeriert Gereon Vergünstigungen in seinem Fitnessclub. Probleme für den Veloverkehr ortet Gereon besonders im hohen Tempo, das Autofahrer in den Kreiseln anschlagen.

**Burgdorfer Tagblatt:** Sportverkehr trägt nach verschiedenen Untersuchungen erheblich zum Autoverkehr bei. Und interessanterweise sind es eher bescheidene Zahlen von Sportlerinnen und Sportlern, die den Weg zum Training aus eigener Kraft, also mit dem Velo oder zu Fuss, zurücklegen. Sind Sportler Umweltmuffel?

**Claudio Gereon:** So kann mans nicht sagen. Es ist eher eine Frage der Bequemlichkeit und des Zeit-Habens. Sportler wollen rasch zum Training und rasch wieder nach Hause.

**BT:** Das Burgdorfer Projekt «Sportlich unterwegs in Burgdorf» will das Velofahren und das Zu-Fuss-Gehen fördern. Welche Vorteile könnte das denn haben?

**Gereon:** Ein Vorteil ist sehr aktuell: Benzinsparen ist bei den hohen Treibstoffpreisen natürlich interessant. Das Velo ist dazu eine ideale Alternative. Ich war lange Zeit tatsächlich ein bisschen ein Muffel und habe für meine tägliche, nur gerade einen Kilometer lange Strecke das Auto genommen. Gleich zu Beginn des Burgdorfer Sportverkehrsprojektes habe ich mir denn ein Velo gekauft. Weil mir bisher vier Mal das alte Velo geklaut wurde, erstand ich gleich noch ein stabiles Veloschloss dazu.

**BT:** Sie haben im Rahmen des Projekts eine Reihe interessanter, eigener Gedanken und Projektideen entwickelt.

**Gereon:** Für die Mitglieder des Karate-Clubs, die nicht mit dem Auto, sondern mit dem Velo ins Training kommen, geben wir eine Vergünstigung im Fitnesscenter, einen Umweltbonus.

Nach den Sommerferien führen wir das ein. Ich beobachte, dass schon in jüngster Zeit vermehrt Trainierende mit dem Velo kommen. Vielleicht ist das wetterbedingt, aber immerhin. Wenn es regnet, hat das Velo hier allerdings keine Chance. Ganz im Gegensatz zu Japan, wo es nicht nur viele Velofahrerinnen und Velofahrer im Sportverkehr gibt, sondern auch viele, die ebenso bei Regen – mit Schirm – auf ihrem Zweirad kommen. Das sollte man hier vielleicht auch stärker propagieren...

**BT:** ...wozu aber das Strassenverkehrsgesetz geändert werden müsste, da einhändiges Fahren hierzulande nicht gestattet ist.

**Gereon:** Okay, aber fürs Velofahren bei Regen gibts ja auch bei uns gute Ausrüstung. Jedenfalls hoffe ich auf einen Erfolg der Vergünstigungsaktion. Die Eishockeyspieler, die hier zum Konditionstraining kommen, rollen auch schon vermehrt aus eigener Kraft, nämlich auf Inline-Skates, an.

**BT:** Wie gross schätzen Sie das Umsteige-Potenzial ein?

**Gereon:** Seit ich selber mit dem Velo komme, sind mir mindestens zehn Personen aufgefallen, die auch wieder mit dem Velo ins Training fahren. Vielleicht hat hier die Vorbildfunktion gespielt. Es ist ja echt nicht vernünftig, für 500 Meter, etwa zur Bäckerei, das Auto zu nehmen.

**BT:** Was ist eine zumutbare Velo-Weglänge? Bitte legen Sie, als Spitzensportler, nicht gerade Tour-de-France-Massstäbe an...

**Gereon:** Innerhalb Burgdorf sind eigentlich alle Distanzen zumutbar, also ein bis höchstens drei Kilometer. Das Bad in



Fährt mit dem Velo zum Training: Claudio Gereon, Präsident des Karate-Clubs Goju-Ryu. (zvg)

Kirchberg dürfte schon ausserhalb dieses Radius' sein. Dann wird es vielen bereits zu mühsam.

**BT:** Sie haben früher schon Anregungen für Infrastrukturverbesserungen zugunsten der Velofahrer gemacht. Was ist das im Detail?

**Gereon:** Fast alles sind Sicherheitsfragen. Die Einfahrten in die Kirchbergstrasse z.B. sind heikel. Viele Autos oder Lastwagen halten direkt auf dem Veloweg an und versperren ihn. Das Tempo in den Kreiseln, etwa beim Tiergartenkreisel, ist mittags und abends um fünf

oder sechs äusserst hoch. Gelegentlich sieht man Autos mit gegen 50 dort durchfahren. Das reizt natürlich keinen Vater oder keine Mutter, die Kinder dann um diese Zeit mit dem Velo auf die Strasse zu lassen. Aus meiner Sicht sollten wir auch dazu kommen, gewisse Trottoirs auch für Velos zu öffnen. In Japan funktioniert das, und der Verkehr ist dort eher dichter. Ganz allgemein sollten wir wegkommen von unserem aggressiven Verkehrsklima hin zu mehr Gemeinsamkeit und Toleranz.

Interview: hks

## 300 000 Mal um die Welt

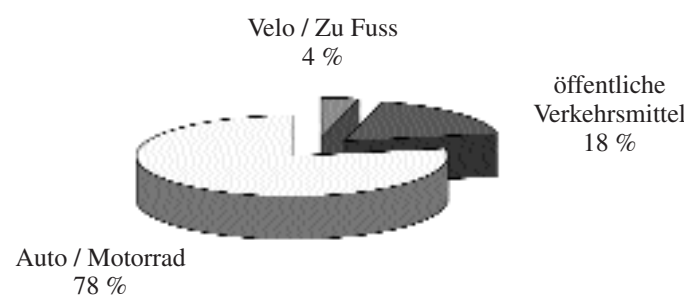
Unter dem Begriff «Sportverkehr» versteht man diejenige Mobilität, welche sich im Zusammenhang mit der aktiven und passiven Ausübung einer Sportart abspielt. Insgesamt verursacht der Sportverkehr in der Schweiz rund 12,3 Milliarden Personenkilometer pro Jahr, was einer Strecke 300 000 Mal um die Welt entspricht. Der Sportverkehr macht damit zwölf Prozent des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz aus. Mehr als zwei Drittel (68 Prozent) des gesamten Sportverkehrsaufkommens wird durch die Trainings verursacht.

Bei der Analyse der Verkehrsmittelwahl von Sport-

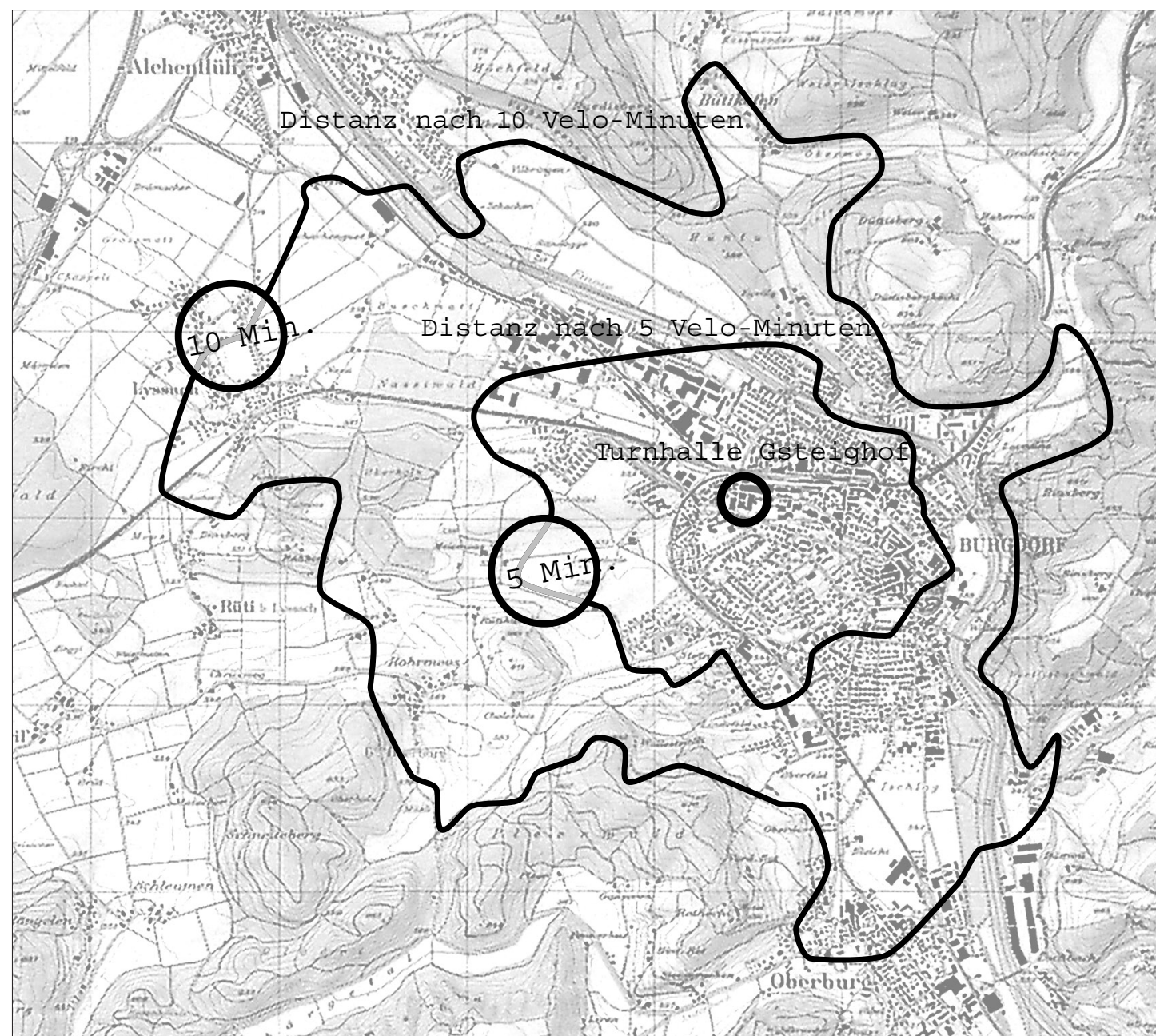
treibenden (siehe Grafik) fällt auf, dass das Auto mit einem Anteil von 78 Prozent am gesamten Sportverkehrsaufkommen mit Abstand am meisten gebraucht wird. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben einen Anteil von 18 Prozent, und zu Fuss bzw. mit dem Velo werden lediglich vier Prozent der Distanzen zurückgelegt.

Die Umweltbelastungen, die hauptsächlich vom motorisierten abgewickelten Sportverkehr verursacht werden, sind also sehr hoch. Schätzungen gehen davon aus, dass der Sportverkehr bis ins Jahr 2010 nochmals um neun Prozent zunehmen wird. *pd*

### Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Sportverkehrsaufkommen



Wer mit dem Velo zum Training fährt hat sich bereits gut aufgewärmt. (zvg)



## Teilnehmende Sportvereine

- Arbeiterschützen Burgdorf
- Armbrustschützen Burgdorf
- Badmintonclub Burgdorf
- Boccia-Club Burgdorf\*
- Bogenclub Burgdorf\*
- Burgdorf Knights Basket
- Curlingclub Burgdorf
- Damenturnverein Burgdorf
- Eishockeyclub Burgdorf
- Eislaufclub Burgdorf
- Feldschützengesellschaft Burgdorf\*
- FC Kyburg
- Frauenturnverein Burgdorf
- Gymnastikgruppe Burgdorf
- Hockey-Sektion Burgdorf
- Hornussersgesellschaft Burgdorf
- Eintracht Burgdorf
- Hornussersgesellschaft Grafenschuren
- Karateclub Goju-Kan
- Lehrerturnverein
- Militärschützen Burgdorf
- Minigolfclub Burgdorf
- Petanque-Club Burgdorf
- Platzgerclub Burgdorf
- SATUS Burgdorf
- Schwimmclub Burgdorf
- Schwingclub Burgdorf
- Sportclub Burgdorf
- Stadtschützen Burgdorf
- Strassenhockeyclub Burgdorf Tigers
- Tennisclub Burgdorf
- UOV Läufergruppe/UOV Alte Garde

\*An Fragebogen-Aktion vorläufig nicht teilgenommen

**GESCHMÖKERT**

**Ein Buch mit Herzblut**



Kurt Wallander, das wissen wir, ist ein guter Mensch; ein schwieriger zwar, ein melancholischer, einer, der oft an sich selber leidet, der dabei aber trotzdem nie das Leid und das Leiden seiner Mitmenschen vergisst.

Ein guter Mensch, so denkt man sich, müsste eigentlich auch Wallanders Erfinder sein. Henning Mankells Wallander-Krimis sind nicht nur spannendes Lesefutter; in ihnen steckt viel mehr. Vor allem immer wieder die ernsthafte Sorge um den Zustand der Gesellschaft und um die Opfer, die sie fordert.

In seinem neusten Buch beweist Henning Mankell nun definitiv, wieviel ihm Mitmenschlichkeit, Solidarität und Engagement bedeuten. Mankell macht nichts weiter, als dass er Nelio, ein zehnjähriges Strassenkind aus Afrika, sein Leben erzählen lässt. Dieses Leben ist so aufwühlend, Nelios Geschichte so traurig, dass es eine wahre Schande, eigentlich schon ein handfester Skandal ist. Und weil Mankell ein hervorragender Autor ist, weiss er auch, wie man eine solche Sache anpackt, dass sie sitzt und nicht ins Banale abgleitet. Er begleitet Nelio durch die letzten zehn Nächte seines jungen Lebens, denn Nelio liegt im Sterben.

Er wurde bei einer wilden Schiesserei getroffen und verblutet nun allmählich irgendwo auf einer Matratze, irgendwo auf einem Dach, wo ab und zu ein kühler Wind seinen fiebrigen Körper streift. Tagsüber döst er vor sich hin, nachts legt er Zeugnis ab von seinem Leben erst in den afrikanischen Bergen, dann in der Stadt; er erzählt von Grausamkeit, Einsamkeit und vom Überlebenskampf, aber auch von Kinderspielen, Kinderfreuden und Kinderfreundschaften. Und grad dies geht so unter die Haut, diese Diskrepanz zwischen unmenschlichsten Lebensbedingungen und der farbenfrohen Erlebniswelt eines ganz normalen Kinderlebens. Henning Mankell hat mit der Figur von Nelio den Millionen von Strassenkindern ein wunderbares, ein echtes und überzeitliches Denkmal geschaffen.

Natürlich braucht ein solches Buch nicht in literarischen Runden besprochen zu werden. Es ist kein Kunstwerk, aber es ist eine ehrliche Überzeugungstat, ein Buch, das wider die Gleichgültigkeit anschreibt und – ich möchte wetten – alle echt und zutiefst berührt. Denn Mankell weiss, wovon er schreibt. Er lebt seit Jahrzehnten meist in Maputu, der Hauptstadt von Moçambique, und kennt die Kinder der Strasse nur zu gut. Auf dieses Buch angesprochen meinte er einmal: «Natürlich stehe ich zu allen meinen Büchern, aber dieser Roman hat einen besonderen Platz in meinem Herzen.» In meinem auch.

*Elisabeth Zäch, Bücher Langlois*

Henning Mankell, Der Chronist der Winde, Zsolnay Verlag, 34.80 Franken

**WIR GRATULIEREN**

**Moritz Mächler, Burgdorf.** Am 23. Juli kann Moritz Mächler mit seiner Familie den 80. Geburtstag feiern. Zu diesem Ereignis gratulieren wir dem Jubilaren recht herzlich.



pd

# «Lange tat die Stadt zu wenig für Vereine»

**Interview / Pia Käser, Präsidentin des Pétanque-Clubs, fährt fast immer mit dem Velo zum Pétanque-Platz. Ebenfalls mit dem Velo oder zu Fuss erreichen die anderen Mitglieder den Platz. Der Fussgänger- und Velomodellstadt gehe es um ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten, findet Käser. Lange sei zu wenig für die Sportvereine getan worden.**

**Burgdorfer Tagblatt:** Die Mitglieder des Pétanque-Clubs kommen fast alle zu Fuss, einige mit dem Velo, zum Training. Geschieht das, damit die Sportlerinnen und Sportler bei der Ankunft schon «warm gelaufen» sind?

**Pia Käser:** Nein. Das hängt einfach damit zusammen, dass wir den Platz zum Spielen wollen. Die meisten wohnen eh innerhalb eines Radius' von 500 Metern. Da

ist sogar der Aufwand, das Velo hervor zu holen, schon fast zu gross, ganz zu schweigen vom Auto.

**BT:** Wie erreichen Sie persönlich den Platz?

**Käser:** Praktisch immer mit dem Velo.

**BT:** Auch bei Regen und Schnee?

**Käser:** Bei Regen und Schnee spielen wir nicht. Pétanque

stammt aus Südfrankreich. Wetter wie wir es in diesem Sommer hier haben, war bei der Erfindung des Spiels nicht vorgesehen. Die Bäume, die es bei einem Pétanque-Platz braucht, sollen Schatten spenden, nicht den Regen abhalten.

**BT:** Ein reines Schönwetter-Spiel also.

**Käser:** Auch wenn wir normalerweise nur bei trockenem Wetter spielen: Turniere werden natürlich bei jeder Witterung durchgeführt. Und bei den Turnieren können nicht alle Teilnehmerinnen mit dem Velo kommen, etwa von Bern, Herzogenbuchsee, Biel, Thun, Zofingen oder gar Zürich. Die meisten erreichen Burgdorf mit dem Zug, ausser beim Nachtturnier. Weil dieses Turnier morgens um vier zu Ende ist, bestehen mit dem öffentlichen Verkehr keine Rückkehrchancen. Das nächste Nachtturnier findet übrigens in der Nacht vom 29. auf den 30. Juli auf der Brüder-Schnell-Terrasse statt.

**BT:** Sie selbst besitzen auch ein Auto. Haben Sie den Eindruck, dass die Fussgänger- und Velomodellstadt tendenziell autofeindlich ist?

**Käser:** Nein, wie ich es in der Stadt als Verkehrsteilnehmerin direkt, aber auch im Stadtrat erlebe, geht es um ein gutes Miteinander oder zumindest Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten, nicht um ein Entweder-Oder.

**BT:** Was müsste in Burgdorf für diejenigen noch verbessert werden, welche mit dem Velo oder zu Fuss zu ihren Sporttrainings kommen?

**Käser:** Die Strassen-Infrastruktur hier in Burgdorf scheint mir in Ordnung zu sein. Natürlich gibt es mal eine Fahrbahn, die eine etwas



**Pia Käser besitzt zwar ein Auto, fährt aber praktisch immer mit dem Velo zum Pétanque-Platz.** (hks)

rauhere Oberfläche hat, aber das ist mit modernen Velos ja kein Problem. Das Velonetz ist gut, die Wege sind kurz. Die Gründe, warum viele statt des Velos das Auto nehmen, liegen wohl eher beim Wetter. Wenn es wie jetzt wochenlang regnet, hat man vielleicht einfach einmal genug von nassen Velofahrten.

**BT:** Tut Burgdorf genug für seine Sportvereine?

**Käser:** Lange ist sicher zu wenig gelaufen. Ich habe z.B. 1993 eine

Motion eingereicht zur Sanierung des Schwimmbades; jetzt endlich ist der Kredit bewilligt, sieben Jahre später. Ebenfalls in diesem Jahr ist der Kredit fürs Fussballstadion gesprochen worden. In der nächsten Stadtratssitzung werden wir über den Beitrag für ein neues Eisfeld beraten, weil das bisherige einige gefährliche Stellen aufweist. Wir hatten lange eine Art Investitionsstau, aber ich denke, jetzt läuft es an, und das ist richtig so.

Interview: hks

## Sportmaterialtransporte sind ohne Auto möglich

Sportlerinnen und Sportler schleppen oft grössere Mengen an Ausrüstung zum Training: Eishockeyschläger, Bälle, Armbrüste. Einige dieser Gegenstände sind so gross und empfindlich, dass sich der Auto-Kofferraum als beste Lösung anbietet.

Anderes kann durchaus problemlos mit dem Velo transportiert werden. (In Vietnam hat eine Armee fast ihr ganzes Material vom Norden nach Süden unter dem schützenden Dschungeldach mit dem Velo transportiert, vom Minenwerfer bis zur Flabmunitionskiste.)

### So wird Ihr Velo zum Transportmittel

Hier einige Tipps, wie das Velo zum Transportmittel wird:

- Velorucksäcke sind schick, praktisch (mit Fächern für den Helm und die Trinkflaschen) und in allen Volumina erhältlich. Viele verfügen über Aussehbefestigungen, an denen sich z.B. auch ein Badmintonschläger festmachen lässt.

- Velogepäckträger sollten eher Spanngurten als den herkömmlichen Metallfederbügel aufweisen. Die Nachrüstung ist einfach und billig (ca. sechs bis zwölf Franken). Damit lassen sich dann auch dickbauchige Sporttaschen rutschsicher hinter dem Sattel befestigen.

- Für gewisse Trendsportarten gibt es gar spezielle Halterungen, etwa für Tennisschläger (am Vorderrad). Wer regelmässig sperrige Sportgeräte wie Eishockeyschläger mit dem Velo transportiert, kann sich auch mit kleinem Aufwand selbst eine Halterung, z.B. mit Ösen am Oberrohr, basteln oder vom Velohändler herrichten lassen.

- Veloanhänger sind leichter und trendiger, als viele annehmen. Mit dem sieben Kilo schweren «Camping» können z.B. rund 60 Kilo transportiert werden, fast egal wie sperrig. (Nähere Infos z.B. in der Gratis-Broschüre «Velo-Anhänger» machen mehr aus Ihrem Velo!»; VCS, Ressort Velo, Postfach, 3000 Bern 2). hks

# Trab und Galopp beim Ferienpass-Ponyreiten

**Ferienpass / Eine Riesenanzahl Kinder hatte sich angemeldet. Schliesslich konnten an vier Nachmittagen je zehn Kinder dabei sein. Das Ponyreiten auf dem Binzberg liess die Kinderherzen höher schlagen. Doch auch die Mithilfe beim Putzen und Satteln der kleinen Pferdchen hatte ihren Reiz.**

Das Ponyreiten ist und bleibt der Renner des diesjährigen Ferienpasses. Das bestätigen jedenfalls all diejenigen Kinder, die das Glück hatten, dabei zu sein. Die vier mal zehn Kinder wurden per Computer für die Teilnahme ausgelost (das BT berichtete). Eine

grosse Anzahl Anmeldungen konnte nicht berücksichtigt werden.

### Mit Leib und Seele dabei

«Nie hätte ich einen derartigen Ansturm erwartet», kommentiert Hannes Gasser sein erstes Mit-

machen beim Ferienpass. «Alle sind mit Leib und Seele dabei. Dadurch macht es auch für alle Spass», begründet er das eifrige Mitmachen beim Satteln und beim Putzen der kleinen Pferdchen.

### Jedermann durfte Hand anlegen

Vor dem Reiten halfen die Kinder, nach genauer Anweisung von Hannes Gasser und seinen Helferinnen und Helfern, die Tiere für ihren Ausritt vorzubereiten. Satteln und zäumen wollen gelernt sein, das wurde allen rasch klar. Nicht immer lassen die Tiere alles ohne aufzumucken über sich ergehen.

Nachdem auch die Mähnen der fünf Ponys gestriegelt waren, gings schliesslich los in den nahen Wald. Die Tiere sind sich sehr an Kinder gewöhnt und liessen sich keineswegs vom aufgeregten Geplapper aus der Ruhe bringen.

### «Trab, Bianca»

Auf einem speziell vorbereiteten Platz durften alle Mädchen und Buben ihre Runden reiten. Zuerst



**Zuerst noch zaghaft, dann immer selbstsicherer gaben die Kinder den Ponys die Befehle.**

noch zaghaft, dann immer selbstsicherer gaben sie den Ponys ihre Befehle. «Trab, Bianca», tönete es bestimmt, und siehe da, das Pony gehorchte sogar.

Richtig hungrig von so viel Arbeit hatten sich alle ein feines

Zvieri verdient, bevor es wieder zurück zum Binzberghof ging. Dort wurden alle Tiere wieder geputzt und im Stall versorgt. Nun hatten auch sie sich einen Happen verdient.

Erika Friedli



**Nicht nur das Reiten, sondern auch die Pflege der Pferde gehörte dazu.** (Bilder: efb)

Einst und jetzt
Nicht autoritär

Während ich mich im Kaufhaus per Rolltreppe in den ersten Stock befördern lasse, zieht ein empörter Ausrufer aus Kindermund meine Aufmerksamkeit auf sich...



Doch hier geschieht nichts dergleichen. Unten angekommen, unterhält sich die Mutter mit dem protestierenden Kind...

Der Kleine beruhigt sich und scheint nachzudenken - dann kommt es überzeugt: «Und gäll, we Du rückwärts fallsch, de fange i Di uf.»

Jeanne Mathez-Kaeser (Jahrgang 1918) ging in Burgdorf zur Schule und wohnte lange Jahre in der Emmestadt.

1. AUGUST
Offene Türen im Bundeshaus

Am Nationalfeiertag öffnet das Bundeshaus von 09.30 bis 15.30 Uhr seine Pforten der Öffentlichkeit.

«Gut, dass hier zusammen agiert wird»

Interview / Es sei leichter, Geld für Velowege zu bekommen als Geld für Sportvereine, findet Josef Horky, Präsident SCB. Dennoch macht sein Fussballclub bei der Burgdorfer Sportverkehrsaktion mit.

Burgdorfer Tagblatt: Was hat Sie bewegt, beim Sportverkehrsprojekt mitzumachen?
Horky: Unsere Sportler beim SCB sind natürlich nicht gegen die Umwelt oder gegen die Natur...

BT: Was hiesse das konkret?
Horky: Um es noch in der ersten Phase, also beim jetzigen Umbau zu realisieren, müssten wir wohl Kontakt mit der Besitzerin...

BT: Wie gross ist denn das Umsteigepotenzial beim SCB?
Horky: Es ist nicht mehr riesig. Diejenigen, die in Burgdorf wohnen und arbeiten...



«Veloparkplätze innerhalb des Stadions wären ein Anreiz zum Umsteigen», findet SCB-Präsident Josef Horky. (zvg)

lativ komplizierte Weg, den ich oben beschrieben habe, ist mit dem öffentlichen Verkehr in zumutbarer Zeit nicht zu bewältigen.

entsprechend gewürdigt werden.
BT: Grosse Fussballclubs werden oft durch Leibchenwerbung von Autofirmen finanziert...

Horky: Hier in der dritten Liga hat das überhaupt keinen Einfluss. Wir haben drei Hauptsponsoren...

Car-Pooling statt alleine fahren

Für grössere Distanzen und wenn öffentliche Verkehrsmittel fehlen, ist Car-Pooling eine schlaue Alternative zum Alleine-Fahren.

- Gemeinsame Fahrten sind auch ein Gemeinschaftserlebnis, das für gute Stimmung auf der Hin- und Rückfahrt sorgen kann.

BT: Das Stadion liegt etwas peripher im Industriegebiet. Gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten für die Fussgänger und VelofahrerInnen?
Horky: Ich denke nicht. Das Stadion ist gut und sicher erschlossen.

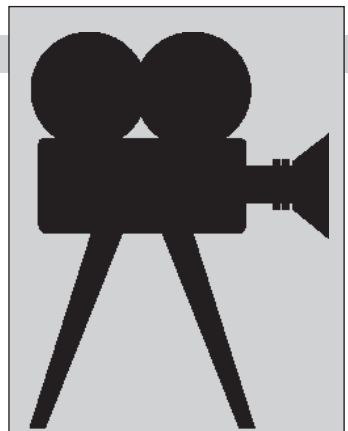
BT: Sind Fussballer skeptischer oder weniger skeptisch, wenn es um Aktionen wie diejenige geht, die wir hier diskutieren?
Horky: Ich sehe hier keinen Unterschied zu andern Sportarten.

Interview: hks

Mission: Impossible II

Ethan Hunt ist ein Held unserer Zeit. In seinem neuen Abenteuer rettet er die Welt vor einem verheerenden Krankheitserreger.

zum nächsten. Da fährt er auf kurvenreichen Strassen verwegen Auto, um einer Diebin habhaft zu werden.



Treffpunkt Kino

- Von Helmut Zipperlen
Diese Woche:
Mission: Impossible II
The Patriot
Tiggers grosses Abenteuer
Pane e Tulipani
Runaway Bride
Diva

Auseinandersetzungen zwischen den Franzosen und den Indianern hatte er genug.
Aber in South Carolina, wo er Frieden zu finden hofft, wird er in den Krieg der Kolonie gegen Mutterland England hineingezogen.

nimmt sich der Frau an. Sie übernimmt einen Job bei einem etwas skurrilen Blumenhändler.
Cinétié, Donnerstag, 27. Juli
Runaway Bride
Diva

## WIR GRATULIEREN

**Martha Ammann, Trub.** Im Be-tagthenheim in Trub feiert heute Martha Ammann ihren 85. Geburtstag. Die bis 1998 in Heimswil wohnhaft gewesene Jubilarin ist, bedingt durch ihren gegenwärtigen Gesundheitszustand, auf Hilfe angewiesen. Angesichts dieser Tatsache fühlt sich die lebenswürdige Jubilarin im jetzigen Wohndomizil in Trub glücklich und geborgen. Für das ihr täglich von Neuem entgegengebrachte Verständnis und Einfühlungsvermögen zeigt sich die Hochbetagte sehr dankbar. Obwohl Martha nun in Trub wohnt, wird sie von den Heimswiler Freunden und Bekannten nicht vergessen. Und so darf sich das Geburtstagskind immer wieder von Neuem auf lieben Besuch freuen. Alle, die Martha kennen, gratulieren ihr zu ihrem Ehrentag ganz herzlich und wünschen ihr für die Zukunft viel Durchhaltevermögen, die nötige Kraft zur Bewältigung ihrer altersbedingten Beschwerden und Gottes reichen Segen. *cs*

**Anna Joost-Leuenberger, Burgdorf.** Bei geradezu beneidenswerter körperlicher Frische und lebensbejahender Einstellung zum Alltag feiert Anna Joost-Leuenberger in Burgdorf am Sonntag, 6. August ihren 85. Geburtstag. Die bis Oktober 1999 im Längenbächli in Heimswil wohnhaft gewesene Jubilarin hat sich im jetzigen Wohnort gut eingelebt und fühlt sich dort richtig zu Hause. Dass Mutter Joost sich im Bürgerheim auch gleich in den Ferien wohnt, hat nebst der guten Betreuung einen weiteren Grund: Die Gewissheit, dass ihre Tochter Verena im Heim arbeitet und bei Gelegenheit bei Mutter vorbeischauf, vermag die Jubilarin zusätzlich zu motivieren. Auch für ein Autofährtli mit Marianne ist die Hochbetagte nie abgeneigt. Begeistert zeigt sich s' Müeti beim alljährlichen Solätteumzug. Zu ihrem Ehrentag gratuliert ihr die ganze Familie herzlich, ebenso wie die ehemaligen Heimswiler Nachbarn, und wünschen ihr gute Gesundheit und noch viele schöne Stunden in ihrem neuen Zuhause: Dem Bürgerheim Burgdorf. *cs*

**Elise Geissbühler-Meister, Ramsei.** Am Sonntag, 6. August feiert an der Hauptstrasse in Ramsei Elise Geissbühler-Meister ihren 93. Geburtstag. Sie darf sich nach wie vor einer beneidenswerten Gesundheit erfreuen. Elise nimmt es als Gnadengeschenk entgegen. Ihre Kontaktfreudigkeit öffnet ihr viele Tore und Türen. Gerne unternimmt sie spontan Carfahrten, dazu beteiligt sie sich mit Freude an den SeniorInnen- und Witwenveranstaltungen des Pfarrkreises Grüenmatt. Elise wohnt fünf Treppen hoch. Wenn nötig, darf sie die Hilfe eines Nachbarehepaares beanspruchen. Viel Freude bereiten ihr ihre Angehörigen, die ihr ebenfalls «unter die Arme greifen» wenn das «Grosi» ruft. Wir wünschen der Jubilarin weiterhin volle Gesundheit und viel Gefreutes beim gemeinsamen Geniessen der Freuden des Lebens. *fsf*

## HANDELSREGISTER

**Squash-Hallen Lindenfeld AG, in Burgdorf,** Bau und Betrieb einer Squashanlage im Tenniszentrum Burgdorf, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 96 vom 23.05.1997, S. 3450). Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Suter Treuhand AG, in Burgdorf, Revisionsstelle. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Koster Consulting AG, in Hombrechtikon, Revisionsstelle.

# «Mit dem Velo ist man oft schneller als mit dem Auto»

Burgdorf / «Die enorme Hallenknappheit ist für Burgdorfer Vereine ein existenzielles Problem», sagt Pino Mangiarratti, Präsident Burgdorf Knights Basket. Und er regt an, dass die Stadt – analog zu den Sportlerehrungen – einen Preis für die im Bereich Mobilität umweltfreundlichste Mannschaft vergibt.

**Burgdorfer Tagblatt:** Herr Mangiarratti, welches Verkehrsmittel benutzen Sie für den Weg ins Basketball-Training?  
**Pino Mangiarratti:** Ich komme immer mit dem Velo, bei jedem Wetter.

**BT:** Welche Vorteile hat denn für Sie das Velo? Wäre das Auto nicht viel bequemer?

**Mangiarratti:** Als ich noch in Burgdorf gewohnt habe, nahm ich aus Überzeugung das Velo. Zusätzlich war dies auch stets ein «Einlaufen», das ganz einfach der Fitness gut tat. Ich ging auch im Winter mit dem Velo, was auch eine gewisse Herausforderung darstellte. Ich hatte das Gefühl, schneller zu sein mit dem Velo als mit dem Auto. Zudem hat man als Trainer auch eine Vorbildfunktion für seine Mitglieder; dies war sicher auch der Hintergedanke.

Heute wohne ich in Bern und komme kombiniert ins Training: Zuerst fahre ich mit dem Zug nach Burgdorf, wo ich dann für die Strecke zur Turnhalle noch das Velo nehme.

**BT:** Gemäss bisheriger Untersuchungen sind Sportler auch auf zumutbaren Velo-Distanzen meist mit dem Auto unterwegs. Wie sieht dies in der 1. Mannschaft Ihres Vereins aus?

**Mangiarratti:** Das Durchschnittsalter meiner Mannschaft liegt zwischen 18 und 20 Jahren. Dies ist genau das Alter, in welchem man die Autoprüfung absolviert und dann möglichst schnell ein Auto besitzt. In diesem Alter ist das Auto ein Stück weit ein Statussymbol. Ich kann mir gut vorstellen, dass einige später wieder das Velo nehmen werden.

Viele Trainierende bei den

## Velofahren ist gesund

«Der sicherste Weg zur Gesundheit ist es, jedem Menschen möglichst genau die erforderliche Dosis an Nahrung und Belastung zu verordnen, nicht zuviel und nicht zuwenig.» (Hippokrates 460 - 377 v.Chr.)

Eine gleichmässige Beanspruchung des Körpers ohne plötzliche, grosse Belastungsspitzen ist sowohl für den Bewegungsapparat als auch für den Kreislauf günstig.

Ein harmonischer Ablauf der Bewegungen hat Vorteile für eine zweckmässige Arbeit der Muskulatur und Beanspruchung der Gelenke.

Diese Voraussetzungen sind bei vernünftig betriebenen Aktivitäten wie Velofahren, Wandern, Schwimmen etc. auf ideale Weise erfüllt.

Belasten Sie Ihren Körper mit Mass. Sie haben nur einen, und dieser muss für Ihr ganzes Leben lang reichen.»

Hanspeter Knüsel,  
Facharzt für Orthopädie,  
Regionalspital Emmental,  
Burgdorf



«Jeder Velofahrer ist auch Fussgänger»: Pino Mangiarratti, Präsident der Burgdorf Knights Basket, plädiert für Rücksichtnahme. (fb)

Burgdorf Knights Basket reisen aber auch von weit her an; unser Einzugsgebiet umfasst das ganze Emmental. Deshalb ist es z.T. schon verständlich, wenn das Auto für den Trainingsweg benützt wird. Die Trainingszeiten sind schliesslich auch nicht so angesetzt, dass man gerade «Anschluss» an einen Zug hat.

**BT:** Könnte man denn die Trainingszeiten nicht auf die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs abstimmen?

**Mangiarratti:** Aufgrund der enormen Hallenknappheit in Burgdorf ist dies unmöglich. Man muss eher froh sein, wenn man überhaupt eine Halle zur Verfügung hat! Hier orte ich in Burgdorf ein grosses Manko: Es gibt schlicht zu wenig Sportanlagen, und diese sind oft in einem veralteten Zustand. Das Hallenproblem ist für die Burgdorfer Vereine ein existenzielles Problem. Davon sind vor allem auch die grossen Juniorenabteilungen der Vereine betroffen, die erwiesenermassen eine grosse Leistung für die Gesellschaft erbringen. Hier wären vor allem die Politiker gefordert, etwas zu unternehmen.

**BT:** Wo gibt es noch ein Potenzial für die Umlagerung von motorisierten auf andere Verkehrsmittel?

**Mangiarratti:** Für Trainierende, die aus Burgdorf anreisen,

ist es kein Problem, mit dem Velo statt mit dem Auto ins Training zu kommen, oder sich von jemandem abholen zu lassen. Zu den längeren Distanzen ist anzumerken, dass die meisten, die heute mit dem Auto kommen, als Junior ja auch einmal mit öffentlichem Verkehr und Velos erschienen sind. Also müsste dies ja auch heute noch möglich sein. Doch offenbar ist die Bequemlichkeit eben oft zu gross.

Ich arbeite in meinem Verein stark daran, dass vor allem Trainer aufgrund ihrer Vorbildfunktion wenn möglich nicht motorisiert ins Training kommen. Dies ist aber paradoxerweise schwierig, da diese oft viel Material (Bälle usw.) mittransportieren müssen.

**BT:** Welche zusätzlichen Massnahmen zum Burgdorfer Sportverkehrsprojekt könnten denn noch ergriffen werden, um die «sportliche Mobilität» noch stärker zu fördern?

**Mangiarratti:** In Burgdorf gibt es ja jedes Jahr eine Sportler- und Vereins-Ehrung. Ich würde vorschlagen, dass man an dieser Veranstaltung regelmässig im Sinne eines «Fairplay-Preises» eine Art «Modellstadt-Preis» für die im Bereich Mobilität tatkräftigste und umweltfreundlichste Mannschaft vergibt. Da könnte die Stadt vielleicht in Form von Materialien (z.B. Bälle) einen kleinen

Zustupf leisten.

**BT:** Haben Sie einen Wunsch an die Fussgänger- und Velomodellstadt, was im Bereich Veloverkehr in Burgdorf noch getan werden müsste?

**Mangiarratti:** Es gibt einige nutzlose Velo-Verbote, wie zum Beispiel am Oberstadtweg, die aufgehoben werden müssten. Ich finde es lächerlich, wenn sich Fussgänger und Velofahrende noch gegenseitig bekämpfen. An gefährlichen Stellen, wie zum Beispiel auf der Kirchbergstrasse, fahre ich mit dem Velo lieber «verbotenerweise» auf dem sichereren Trottoir.

Jeder Velofahrer ist doch auch Fussgänger und umgekehrt. Mit gegenseitiger Rücksichtnahme kann dieser Konflikt problemlos beseitigt werden. Ich persönlich steige auch ab, wenn ich auf dem Trottoir einer alten Frau oder kleinen Kindern begegne.

Gefährlich für Velofahrende ist es auf der Nord-Süd-Achse Autobahn-Emmental, die durch Burgdorf führt und gerade auch von Lastwagen stark frequentiert ist. Hier könnte vielleicht die geplante Umfahrungsstrasse für Entlastung sorgen. Eine kostengünstigere und einfachere Lösung wäre die Verbreiterung der Trottoirs, so dass man diese zumindest auf der einen Strassenseite auch für Velofahrende öffnen könnte.

Interview: fb

## GESCHMÖKERT

## Keine Angst vorm Stammtisch!



Zur Zeit tobt ein hässlicher Streit in Deutschlands (vermeintlicher) Literaturszene. Ausgerechnet der

grosse Meisterkritiker Marcel Reich-Ranicki hat sich in eine unmögliche Situation manövriert, verheddert sich schon fast täglich aufs Neue und setzt sich ein ganz und gar unsympathisches Denkmal. Sie haben sicher darüber gelesen: Er ist im Literarischen Quartett seiner Mitkritikerin Sigrid Löffler dermassen derb und vor allem dermassen sexistisch übers Maul gefahren, dass dieser nur noch der Rückzug aus der TV-Sendung übrigblieb. Wie schade um diese Kritikerin, wie schade auch um MRR und seine gerissenen Leistungen und vor allem wie schade für die Literatur.

Man kennt dies ja zwar von sich selber auch. Man hat sich stundenlang durch ein Buch gelesen, hat es von Tisch, ans Bett, ins Büro und manchmal sogar fast bis unter die Dusche bei sich gehabt und Nachtschichten eingebaut. Und endlich kommt man ans Ende, klappt das «Meisterwerk» zu, atmet durch und will der ganzen Welt von diesem Lese-Erlebnis der besonderen Art vorschwärmen. Geht nun also z.B. an den Stammtisch und beginnt mit der Lobeshymne. Eisiges Schweigen. Man schaut um sich, nur gähnende Langeweile, gleichgültiges Achselzucken, und lediglich einer wagt sich vor «Sprechen wir wirklich vom selben Buch», wirft er vielleicht ein, und das ist noch höflich. Vielleicht sagt er aber: «Dieses Buch ist doch ein Quatsch, landete bei mir nach den ersten 50 Seiten auf der Beige neben dem Bett und wandert dann irgendwann wohl ins Brockenhaus.» Das ist schon etwas unhöflicher. Und noch schlimmer wirds, wenn literarisch argumentiert wird. «Die Sprache ist doch unmöglich, die Geschichte ungläubwürdig, die Personen nur schludrig dargestellt!» In solchen Fällen, das gebe ich zu, bestelle ich meist kein zweites Bier, sondern schleiche mich geschlagen wie ein Hund von dannen, nachdem ich noch zwei, drei Mal hässig gekläfft habe. Und dabei fallen dann auch nicht gerade die qualifiziertesten Ausdrücke.

Nicht dass ich damit Meisterkritiker MRR entschuldigen möchte, ganz im Gegenteil, es geht nur darum, dass wir uns bei Diskussionen um Bücher vielleicht auch ein bisschen um Kultur bemühen sollten. Natürlich gibts zwei, drei objektive Kriterien für die Qualität eines Buches, aber es gibt tausendmal mehr subjektive, die letztlich fürs Leseerlebnis ausschlaggebend sind.

Also Leute, sind wir ab sofort am Stammtisch selbstbewusst, schwärmen von «Winnetou 1» oder von Pilchers «Heimkehr» oder von «Wilhelm Meisters Lehr- und Wanderjahren!» Und es spielt absolut keine Rolle, wenn die Runde das eine oder andere Werk zerfetzt! Schön wars eben doch, ganz allein mit Winnetou und Old Shatterhand über die Prarie ins Abendrot zu reiten...

Elisabeth Zäch  
Bücher Langlois

Beim Streit im Literarischen Quartett ging's übrigens ums Buch «Gefährliche Geliebte» von Haruki Murakami, bei Dumont erschienen (37 Franken) und meiner Meinung nach nicht nur wegen des Prominenten-Zwists lesenswert.