

Salon de la Mobilité Fachkongress Freitag, 27. April 2007 Mobilitätsinnovationen und Wirkungen

09.30 Uhr Beginn der Veranstaltung

Begrüssung zum ersten "Salon de la Mobilité"

Monika Tschannen, EnergieSchweiz für Gemeinden / Rémy Zinder, Ville de Neuchâtel

Grusswort der Stadt Neuchâtel und des Kantons Neuchâtel

M. Antoine Grandjean, Conseiller communal de la Ville de Neuchâtel, Directeur de la Police et des services Industriels
Sylvie Perrinjaquet, présidente du Conseil d'Etat, cheffe du Département de l'éducation, de la culture et des sports

Die Mobilität im Programm von EnergieSchweiz für Gemeinden

Kur Egger, Leiter des Programms EnergieSchweiz für Gemeinden

Innovative und nachhaltige Mobilität: Ansatz des Bundes

Pierre-Alain Rumley, Direktor des Bundesamtes für Raumplanung, ARE

Der Langsamverkehr im Siedlungsgebiet: Handlungsfelder des Bundes

Gottlieb Witzig, Bereichsleiter Langsamverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA

Erkenntnisse aus 10 Jahren Modellstadt in der Schweiz; Bilanz und Fazit zur FuVeMo Burgdorf

Markus Grimm, Mitglied der Exekutive, Ressortverantwortlicher Baudirektion 1, Hochbau, Stadtentwicklung und Bewilligungen

11.00 – 11.30 Uhr Pause mit Ausstellungsbesichtigung

Workshop-Block A / Arbeit in 5 Workshops / Auswahl bei der Anmeldung

A1	Urbanisation et transport dans les projets d'agglomération: l'exemple du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) Moderation: M. Sylvain Guillaume-Gentil, Transitec	MS Béroche Französisch
A2	Mobilitätsmanagement bei Planungen von grösseren Neubauprojekten. Ansätze und Rahmenbedingungen, Beispiele: Fahrtenmodell Sihlcity; Projekt Sihlbogen in Zürich Moderation: Stefan Schneider, Jud AG und Roberto de Tommasi, Synergo	MS Béroche Deutsch
A3	Mobilitätskonzepte in Gemeinden und Regionen. Beispiele: Stadt Bern, Gemeinde Freienbach und Region Emmental Moderation: Stephanie Fankhauser, Ernst Basler + Partner AG	MS Fribourg Deutsch
A5	Begegnungszonen, Beispiele aus der Deutschen und Französischen Schweiz; Erfahrungsaustausch Moderation: Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz	MS Béroche Simultanübersetzung

13.00 Uhr Mittagspause und Ausstellungsbesichtigung

14.00 Uhr Workshop-Block B / Arbeit in 5 Workshops / Auswahl bei Anmeldung

B1	„Städtenetz Mobilität“. Aus den Erfahrungen in Burgdorf lernen; Vernetzung aktiver und innovativer Gemeinden? Moderation: Aline Renard und Peter Hänsenberger, Stadtentwicklung Burgdorf	MS Fribourg Deutsch und französisch
B2	Stratégie et concept de communication. L'exemple de la Ville de Neuchâtel et échanges d'expériences Moderation: Rémy Zinder, Ville de Neuchâtel	MS Béroche Französisch
B3	Mobilitätsprodukte für Gemeinden. Auswahl von bewährten Produkten und ihre Umsetzung Moderation: Ursula Gertsch, Rundum mobil, Büro für Mobilität	MS Béroche Deutsch
B5	RideShare ein Carpooling-System wird eingeführt. Projekteingaben bei der Stiftung Klimarappen am Beispiel von RideShare Moderation: Franz Mühlethaler, PTV SWISS AG, RideShare	MS Béroche Deutsch

15.30 Uhr Kaffeepause und Besichtigung Ausstellung

16.00 Uhr Schlussrunde im Plenum, Resultate aus den Workshops, Ausblick „Salon de la Mobilité“ 08

17.00 Uhr Schluss der Veranstaltung

"Salon de la Mobilité" Fachkongress vom 27. April 2007

Mobilitätsinnovationen mit Wirkung

Innovative und nachhaltige Mobilität: Ansätze des Bundes

Pierre-Alain Rumley, Direktor Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Zusammenfassung

Die schweizerische Verkehrspolitik zielt wie der Verfassungsauftrag für eine nachhaltige Entwicklung auf eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des gesamten Verkehrssystems. Im Vordergrund steht dabei eine räumlich abgestimmte Weiterentwicklung der Strassen- und Schieneninfrastruktur. In Ergänzung zur Infrastrukturpolitik unterstützt das UVEK aber auch innovative und nachhaltige Projekte.

Es ist Aufgabe des Bundes, die Rahmenbedingungen für die Raum- und Verkehrsentwicklung so zu gestalten, dass die Raum- und Verkehrsentwicklung möglichst optimal koordiniert wird. Dabei hat der Bund in den letzten Jahren auch verschiedene innovative Ansätze verfolgt. Der Sachplan Verkehr legt als strategisches Planungsinstrument des Bundes erstmals verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten für eine koordinierte räumliche Entwicklung sämtlicher Infrastrukturen fest. Die Agglomerationsprogramme stärken die für die wirtschaftliche Entwicklung bedeutenden Agglomerationen und der Infrastrukturfonds sichert die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs langfristig.

In Ergänzung zur Infrastrukturpolitik unterstützen Ämter das UVEK in beschränktem Umfang auch innovative Projekte. Das bedeutendste Projekt ist SchweizMobil. Bis 2008 entsteht ein europaweit einzigartiges nationales Netz für das Velofahren, Wandern, Mountainbiken, Skaten und Paddeln. Über Internet sind zugleich alle relevanten Routen-, Fahrplan- und Hotelinformationen zugänglich.

Seit 2006 werden viel versprechende Mobilitätsvorhaben im Rahmen eines Pilotprojektes vom „Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK“ unterstützt werden. Ziel ist u.a. die Erprobung von neuen Ansätzen für eine nachhaltige Mobilität mit guten Marktchancen. Nur wer neue Ideen konkret erprobt, erkennt die Chancen und Risiken eines Ansatzes für die Zukunft. Gefördert werden interessante Ansätze mit nationalem Multiplikationspotenzial von Kantonen, Gemeinden und Privaten. Über Ausschreibungen werden interessierte Akteure eingeladen, Projekte einzureichen. Die Auswahl erfolgt auf der Basis eines Kriterienkatalogs. 2006 konnten 7 Projekte unterstützt werden und demnächst fallen die Entscheide der zweiten Ausschreibungsrunde. Weitere Informationen zum Dienstleistungszentrum finden sich in der Rubrik Dienstleistungen unter www.aren.admin.ch

Salon de la Mobilité, vendredi 27 avril 2007

Congrès : Solutions innovantes de mobilité

Mobilité novatrice et durable : les approches de la Confédération

Pierre-Alain Rumley, directeur de l'Office fédéral du développement territorial, ARE

Résumé

Conformément au mandat constitutionnel de développement durable, la politique des transports menée en Suisse vise à poursuivre le développement de l'ensemble du système de transports d'une manière appropriée pour l'avenir. Au premier plan de cette approche figure le développement des infrastructures, routière et ferroviaire, coordonné sous l'angle spatial. Pour compléter la politique des infrastructures, le DETEC soutient toutefois aussi des projets innovants et durables.

Il incombe à la Confédération de créer les conditions-cadres du développement du territoire et des transports de telle sorte que ces deux aspects puissent être coordonnés de manière optimale. Durant les dernières années, la Confédération s'est également engagée en faveur de plusieurs approches innovantes. Le plan sectoriel des transports est un instrument de planification stratégique de la Confédération qui fixe pour la première fois des objectifs, des principes et des priorités contraignants pour que toutes les infrastructures suivent un développement coordonné du point de vue du territoire. Les projets d'agglomération renforcent les agglomérations en tant que moteurs du développement économique et le fonds d'infrastructure assure à long terme le financement du trafic d'agglomération.

En complément à la politique des infrastructures, certains offices du DETEC soutiennent aussi, dans une moindre mesure, des projets innovants. Le plus important à cet égard est SuisseMobile. D'ici à 2008 sera balisé un réseau national unique en Europe pour le vélo, la marche, le VTT, le roller et la rame. Parallèlement, toutes les informations utiles sur les itinéraires, les horaires de transports publics et l'hébergement sont mises à disposition sur Internet.

Depuis 2006, des idées très prometteuses en matière de mobilité reçoivent un soutien dans le cadre d'un projet-pilote du « Centre de services du DETEC pour une mobilité novatrice et durable ». L'un des objectifs est de lancer à l'essai de nouvelles approches dotées d'un bon potentiel sur le marché et visant une mobilité durable. Seule la mise à l'épreuve concrète de nouvelles idées peut nous révéler les chances et les risques inhérents à une approche tournée vers le futur. Les approches encouragées émanent de cantons, de communes et de particuliers et présentent notamment l'intérêt de pouvoir être démultipliées à l'échelle du pays. Les acteurs intéressés sont invités à soumettre leurs projets. La sélection s'appuie sur une liste de critères. Sept projets ont reçu un soutien en 2006 et les résultats de la deuxième série de soumissions seront bientôt connus. Des informations plus complètes sur le Centre de services peuvent être consultées à la rubrique Services du site www.are.admin.ch.

Salon de la Mobilité 26 / 27 avril 2007 à Neuchâtel

Salon de la Mobilité 26. / 27. April 2007 in Neuchâtel

Der Langsamverkehr im Siedlungsgebiet - Handlungsfelder des Bundes

Gottlieb Witzig, Bereichsleiter Langsamverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA

Der Langsamverkehr als 3. Säule der Personenmobilität

Im Siedlungsgebiet sind viele Wege kurz und in 10-20 Minuten gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar. Der Langsamverkehr ist als eigenständige Mobilitätsform und als wichtigster Zubringer zum öffentlichen Verkehr (first and last mile) eine unabdingbare Basis unserer täglichen Mobilität.

Die Bedeutung des Langsamverkehrs (LV) für ein nachhaltiges Verkehrssystem ist bekannt: Der LV trägt zur Entlastung von Strassen- und Schienenverkehr während der Nachfragespitzen bei, er ist kosteneffizient, hat positive Wirkungen auf Energie und Umwelt (Luft, Lärm, CO₂, Flächenverbrauch), erhöht den Anteil der bewegungsaktiven Bevölkerung, sichert allen Bevölkerungsteilen eine selbständige Mobilität und stärkt den sanften Tourismus.

Ungeachtet dieser vielen Vorteile werden heute viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt (12% der Autofahrten < 1 km; 34% < 3 km, 50 % < 5 km). Hier liegt für den Langsamverkehr ein grosses Potenzial, das nur ausgeschöpft werden kann, wenn

- der LV konsequent als gleichberechtigte 3. Säule der Personenmobilität betrachtet wird (auf allen Staatsebenen)
- attraktive, sichere, kohärente und gut signalisierte LV-Netze geschaffen werden, die in den entsprechenden Planungen verankert sind (z.B. Richtpläne, Nutzungszonenpläne)
- sichere und attraktive Schnittstellen zum ÖV und MIV bestehen
- die objektive Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert werden.

Langsamverkehr ist mehrheitlich lokaler Verkehr - wo liegen die Handlungsfelder auf Bundesebene?

Auf Bundesebene sind möglichst günstige Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Stärkung des LV zu schaffen, z.B.: Der LV ist Teil des Sachplans Verkehr; Massnahmen zugunsten des LV sind unverzichtbarer Bestandteil der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr - das Infrastrukturfondsgesetz IFG bietet erstmals die Möglichkeit, Bundesbeiträge für Infrastrukturen des LV zu erhalten; der LV wird in den kantonalen Richtplanungen adäquat behandelt und verankert; das Strassenverkehrsgesetz SVG und dessen Ausführungsrecht wird zugunsten des LV umsichtig und grosszügig angewendet (z.B. Tempo 30- und Begegnungszonen); die historischen Verkehrswege werden geschützt und in das Langsamverkehrs- vorab das Wanderwegnetz integriert; mit Normen, Richtlinien, Vollzugshilfen und Materialien unterstützt der Bund eine einheitliche Planungs- und Umsetzungspraxis im Langsamverkehr.

Stärkung des Langsamverkehrs auf Bundesebene ↔ Umsetzung in der Gemeinde

Für die Gemeinden direkt umsetzbar sind u.a. folgende Dokumente, die aktuell oder demnächst verfügbar sind:

- Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs
- Problemstellenkataster Langsamverkehr
- Richtlinie Velowegweisung
- Arbeitshilfe Langsamverkehr in Agglomerationsprogrammen
- Handbuch Veloparkierung
- Erhebungskonzept für öffentliche Veloabstellplätze

Auf unserer neu gestalteten Website sind alle diese Vollzugshilfen, Grundlagen von strategischer Bedeutung und Materialien sowie weiterführende Links zu finden. Nutzen Sie unsere Arbeit - und unterstützen Sie die Anliegen des Langsamverkehrs auf der Gemeindeebene.

www.langsamverkehr.ch; www.mobilite-douce.ch; www.traffico-lento.ch

Salon de la Mobilité 26 / 27 avril 2007 à Neuchâtel

Salon de la Mobilité 26. / 27. April 2007 in Neuchâtel

Gottlieb Witzig, Responsable du domaine Mobilité douce, office fédéral des routes OFROU

La mobilité douce dans les agglomérations : champs d'application de la Confédération

La mobilité douce, 3^e pilier de la mobilité individuelle

En milieu urbain, la majorité des trajets sont courts, effectués en 10 ou 20 minutes à pied ou à vélo. La mobilité douce est une forme de mobilité à part entière et l'un des principaux moyens d'accès aux transports en commun (premier et dernier kilomètres). Il s'agit donc d'une pierre angulaire dans la mobilité quotidienne.

La mobilité douce (MD) représente un potentiel considérable dans un système de transports durable : Elle permet de réduire la demande en transports sur route ou sur rail durant les heures de pointes, et présente une formule financièrement avantageuse, peu coûteuse en énergie et écologique (air, bruit, émissions CO₂, besoin de peu d'espace), qui stimule la santé publique, garantit une mobilité individuelle à chacun et renforce l'écotourisme.

En dépit de ces avantages incontestables, trop de ces trajets courts sont parcourus en voiture aujourd'hui (12 % des automobilistes circulent sur moins d'1 km ; 34 % circulent sur moins de 3 km ; 50 % sur moins de 5 km). Le potentiel de la MD est donc immense. Or il ne pourra être exploité que :

- si l'on considère systématiquement la MD comme 3^e pilier à part entière dans la mobilité individuelle (à tous les niveaux de l'État)
- si l'on met à disposition du public un réseau de MD attrayant, sûr, continu et bien signalisé, qui s'inscrit dans la planification générale (p. ex. dans les plans directeurs, les plans de zones d'affectation)
- si l'on prévoit des espaces de transition aux TP ou au TIM sûrs et attrayants
- si l'on réussit à améliorer la sécurité des transports (paramètre objectif) ainsi que le sentiment de sécurité (paramètre subjectif).

La MD est essentiellement locale – quels sont les champs d'application de la Confédération ?

De nombreux efforts sont déployés pour mettre en place, au niveau fédéral, des conditions les plus avantageuses possible pour promouvoir la MD, comme p. ex. son intégration dans le plan sectoriel des transports. Les mesures favorisant la MD font partie intégrante des projets d'agglomération transport et urbanisation ; d'ailleurs, la loi sur le fonds d'infrastructure (LFI_{Inf}) offre la possibilité de percevoir des contributions fédérales pour les infrastructures de MD, première en la matière ; la MD s'est aussi forgé une place dans les plans directeurs cantonaux ; de plus, la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et la législation d'exécution qui en découle est appliquée en favorisant la MD (cf. zones limitées à 30 km/h ou zones de rencontre) ; autre réalité : les voies de communication historiques sont protégées et intégrées au réseau des chemins de randonnée pédestre et seront ensuite absorbées dans le réseau de la MD ; enfin, la Confédération s'appuie sur des normes, des directives et autres guides pour assurer une uniformité dans la planification et la mise en œuvre des projets de MD.

Renforcement de la MD au niveau fédéral <-> Mise en œuvre dans les communes

Les communes peuvent mettre en œuvre le contenu des documents cités ci-dessous, certains d'entre eux sont disponibles aujourd'hui, d'autres le seront sous peu :

- Enquête sur le trafic piétonnier et cycliste
- Inventaire des problèmes touchant à la mobilité douce
- Directive Signalisation de direction pour les vélos en Suisse
- Guide de la mobilité douce dans les projets d'agglomération
- Manuel concernant le stationnement des vélos
- Concept de recensements des parkings publics pour vélos

Notre nouveau site internet contient le guide de recommandations, les dossiers stratégiques pour la MD, la documentation relative au domaine et d'autres liens intéressants.

Profitez-en... Et participez à la MD au niveau communal !

www.langsamverkehr.ch; www.mobilite-douce.ch; www.traffico-lento.ch



Fazit nach 10 Jahren „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“



Referat von Markus Grimm, Gemeinderat, Burgdorf
1. Salon de la Mobilité, Neuchâtel, 27. April 2007

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

1



Rückblick



Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

2

Fussgänger- und Velomodellstadt?

- Ein **Pilotprojekt** zur Förderung des Langsamverkehrs mit innovativen Ansätzen und Angeboten
- Eine Modellstadt als **Versuchslabor** und Schaufenster für Anschauungsunterricht
- Positionierung im Rahmen des Aktionsprogramms „**Energie2000**“, dann „EnergieSchweiz“ -> Zusammenarbeit Bundesamt für Energie – VCS
- **Burgdorf** 1995 nach mehrstufigem Auswahlverfahren zur Modellstadt gekürt
- **Altes FuVeMo-Logo einbauen!!**



Zielsetzung der FuVeMo Burgdorf

Vertraglich:

- „...die Grenzen und Möglichkeiten des nicht motorisierten Verkehrs zur Einsparung von Energie umfassend aufzeigen...“

Quantitativ (selbst festgelegte Ziele):

- + 1/3 Fussverkehr
- + 1/5 Veloverkehr
- -10% Energie im Binnenverkehr
- -10% Unfälle

Zusätzlich:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Attraktivierung des Langsamverkehrs für Kurzdistanzen)
- Federführung bei lokalen Akteuren

FuVeMo Burgdorf

- 10 Jahre und 2 Phasen (1996 – 2001; 2002 – 2006)
- breit abgestützte Trägerschaft (Politik/Verwaltung, lokales Gewerbe, nationale Verkehrsverbände)
- Eigene Projektorganisation und -abläufe
- rund 40 Projekte
- 2 Aushängeschilder:
 - Begegnungszone
 - Hauslieferdienst per Elektrovelo
- 1.9 Mio. Finanzmittel und Arbeitsstunden für 1.3 Mio.



Gesamtevaluation 2006

Fragestellungen / Evaluationskriterien

- Strategie/Konzept:
Massnahmenmix und –kohärenz, Innovationsgehalt
- Umsetzung: Ressourcen, Strukturen, Abläufe
- Akzeptanz und Wahrnehmung (lokal)
- Multiplikatorwirkung (national, international)
- Verkehrlich-energetische Wirkungen
- Weitere (induzierte) Wirkungen
(Verkehrsverhalten, Umwelt, Sicherheit, Wirtschaft, ...)
- Zielerreichung
- Kostenwirksamkeit

Durchgeführte Arbeiten

- Auswertung bisheriger Studien
- Interviews mit Exponenten der beteiligten Kreise
- Bevölkerungsbefragung
- Gemeindebefragung
- Statistische Auswertungen (Unfälle, Verkehr, Pendler, Luftqualität)
- Verkehrsmodellierung

-> umfangreicher Bericht

Wesentliche Ergebnisse

Akzeptanz und Wahrnehmung (lokal)

- Bevölkerung insgesamt zufrieden
- Wahrnehmung und Nutzung von Begegnungszone / Velostation / Hauslieferdienst (weniger Phase 2)

„Die Begegnungszone wird insbesondere als innovative Alternative zu verkehrsfreien Städten heute sehr positiv wahrgenommen.“

Multiplikatorwirkung

- Stark aber nicht quantifizierbar

Wesentliche Ergebnisse

Positive Wirkungen in Burgdorf

- Attraktivierung Bahnhofsquartier (dank Begegnungszone) zum Einkaufen
- Qualitative Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Beitrag zur Erhaltung des Detailhandels

„Zumindest dürfte die Begegnungszone den Läden nicht geschadet haben.“

- Stadtmarketing – Bekanntheit und Ausstrahlung auf andere Gemeinden

„Hinsichtlich nationaler Ausstrahlung ist FuVeMo eine Erfolgsgeschichte“

Wesentliche Ergebnisse

Verkehr

- Umsteigeeffekt beim Einkaufsverkehr im Bahnquartier (1% der Gesamtfahrleistung)
- mutmasslicher weiterer Umsteigeeffekt (1 – 3 %)
- Rücksichtsvolleres Verhalten im Verkehr (Koexistenz)

Ansatz

- Guter Massnahmenmix (v.a. Phase 1)
- Effiziente Projektabwicklung
- Breit abgestützte Trägerschaft (Konsens möglich)

„Sehr wichtig und gleichzeitig faszinierend war die Koalition VCS-SVP/Gewerbe in der Phase 1.“

Gesamtbilanz

- Möglichkeiten und Grenzen des nicht motorisierten Verkehrs aufgezeigt
- Hoher Stellenwert des Langsamverkehrs
- Quantitative Ziele nicht erreicht, aber:
 - Gewisse Verlagerung
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Angenehmeres Verkehrsklima
- Starke Ausstrahlung auf andere Gemeinden und Städte
- Effizienter Ressourceneinsatz



Fazit und Ausblick



Fazit aus Sicht der Stadt Burgdorf

- Innovation auch im Langsamverkehr möglich
-> ein Versuchslabor nötig auch in Zukunft!
- Vom Langsamverkehr zur Gesamtmobilität
-> verkehrsträgendübergreifende Strategien!
- Die Grenzen eines einzigen Labors:
 - Die Konzentration der „Lasten“
 - Die nicht immer „richtige“ Grösse
 - Die aufkommende Müdigkeit
 - Der Innovationsdruck
 - Die fehlenden Vergleichsmöglichkeiten
- Die Bedeutung der Begleituntersuchungen

Ausblick

- FuVeMo wird keine dritte Phase erleben
- Der FuVeMo-Geist wird in Burgdorf gepflegt
- **Und:** wie wäre es mit einem „**Städtenetz Mobilität**“?!

Die Diskussion eröffnen wir am Nachmittag mit dem Workshop „Städtenetz Mobilität“



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Postkartenbild mit der Flanierzone-Steile
einbauen!**