



Mobilität Emmental

Nachhaltige Mobilitätsangebote
im ländlichen Raum

Innovation – Synergie – Partizipation

*Beitragsgesuch an das seco
Vorprojekt*

büro für mobilität ag

Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern

Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67

Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf

mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Projektleitung/ -bearbeitung:

Büro für Mobilität AG, Bern und Burgdorf
Martin Wälti, Verkehrsingenieur SVI, Raumplaner
FSU, Bauingenieur FH, Burgdorf
Martina Dvoracek, Geographin, Mobilitätsberaterin ESfG, Bern
Ellen Schulze, Umweltwissenschaftlerin, Bern

Auftraggeber:

Verein Mobilität Emmental

Mitfinanzierung:

Bundesamt für Raumentwicklung, beco – Berner
Wirtschaft Kt. Bern, Wasser- und Energiewirtschaftsamt Kt. Bern, Stadt Burgdorf, VCS Sektion
Bern, IG Velo Burgdorf, Heit Sorg zum Ämmital,
Pro Natura, WWF

Titelbild:

Palette von Mobilitätsangeboten,
Büro für Mobilität AG
Bern/Burgdorf, 25. Februar 2005

*„Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum ist
aus sozialer, ökologischer und ökonomischer
Sicht von zentraler Bedeutung [...].“¹*

¹ BMBF [Hrsg.] (2004): Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin.

Vorwort

Das Emmental ist keine Randregion. Der Napf thront im Zentrum der Schweiz und Bern, die Hauptstadt, liegt an der Schwelle zum Emmental. Auch wirtschaftlich ist das Emmental keine Randregion. Zahlreiche exportorientierte KMUs haben sich entlang von Emme, Ilfis und Grünen angesiedelt oder entwickelten sich aus kleinen traditionellen Handwerksbetrieben. Diese Unternehmungen sind international wettbewerbsfähig, weil sie mit hochmodernen Technologien Spitzenprodukte und ausgefeilte Spezialitäten herstellen, weil sie flexibel auf Kundenwünsche eingehen und einen ausgezeichneten Service bieten. Dies ist dank der gut qualifizierten und motivierten einheimischen Arbeitskräfte möglich, die aus der handwerklichen Tradition heraus gelernt haben, zuverlässig und exakt zu arbeiten.

Das Emmental weist eine hohe Lebensqualität auf. In den Tälern findet sich eine gepflegte bäuerliche Kulturlandschaft; auf den stotzigen Eggen und engen Graben blieb die Natur weitgehend sich selber überlassen. Ruhe, saubere Luft, kaum Nebel, schöne Landschaften und ein breites Wanderwegnetz machen das Emmental zum attraktiven Naherholungsgebiet mit hoher Wohnqualität für die Einheimischen. Das Nebeneinander von „Hightech-Produktion“ und „Gotthelf-Idylle“ in den Flusstälern und „Wildnis“ in engen Schluchten und steilen Nagelfluh-Wänden ist besonders reizvoll.

Ohne Mobilität keine Entwicklung. Doch Mobilität mit unzweckmässigen Mitteln und am falschen Ort kann die Lebensqualität des Emmmentals zerstören. Deshalb ist die Studie „Mobilität Emmental – Nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ wichtig. Es gilt, effiziente Mobilitätsprodukte herzuleiten und ihre Brauchbarkeit empirisch zu testen. Obschon das Emmental einmalig ist, sind seine Verkehrsprobleme nicht einzigartig. Deshalb kann das mit diesem Projekt initiierte ausgebaute nachhaltige Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zum Modell werden, das auf andere ländliche Räume übertragbar ist.

Heidi Schelbert

em. Prof. Volkswirtschaftslehre, Wasen i. E.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Inhaltsverzeichnis	7
Abbildungsverzeichnis	8
Tabellenverzeichnis.....	9
1 Zusammenfassung	10
2 Einleitung	12
3 Konzept.....	17
3.1 Vorgehensmodell.....	17
3.2 Zweck.....	19
3.3 Projektziele	21
3.4 Arbeits- und Zeitprogramm.....	22
3.5 Organisation Vorprojekt.....	24
3.6 Organisation Umsetzungsphase	25
3.7 Qualifikationen der Beteiligten.....	26
3.8 Budget.....	27
3.9 Evaluation.....	30
4 Systemabgrenzung	34
4.1 Räumliche Kriterien.....	34
4.2 Verkehrsarten	37
5 Bestandesaufnahme	38
5.1 Öffentlicher Verkehr	41
5.2 Motorisierter Individualverkehr.....	43
5.3 Langsamverkehr.....	44
5.4 Mobilitätsmarketing.....	45
5.5 Warentransport	47
6 Modellcharakter	48
6.1 Innovative Elemente.....	48
6.2 Multiplizierbarkeit	50
7 Empfohlene Umsetzungsetappen.....	52
7.1 Produktpakete	52
7.2 Produktquantifizierung und dessen räumliche Ausstrahlung	55
7.3 Start in Langnau und Burgdorf.....	59
8 Auswirkungen des Projektes	63
8.1 Arbeitsmarkt.....	63
8.2 Regionale Wirtschaftsstruktur	63
8.3 Umweltqualität.....	64
8.4 Risikoanalyse.....	66
9 Marktorientierung	68
9.1 Marketing.....	68
9.2 Kommunikation	70
9.3 Mobilitätsanbieter als Projektpartner.....	71
10 Fazit.....	73
11 Weiteres Vorgehen	74
12 Quellenverzeichnis	75
12.1 Literaturverzeichnis	75
12.2 Gesprächsverzeichnis	77
13 Anhang	78

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Vereinfachtes Vorgehensmodell.....	11
Abb. 2: Vorgehensmodell.....	18
Abb. 3: Die drei Dimensionen der Nachhaltigen Entwicklung	20
Abb. 4: Beteiligte im Vorprojekt	24
Abb. 5: Beteiligte in der Aufbau- und Umsetzungsphase.....	25
Abb. 6: Oberziele von NISTRA	32
Abb. 7: Teilziele von NISTRA.....	33
Abb. 8: Systemabgrenzung - räumlich.....	36
Abb. 9: Systemabgrenzung nach Verkehrsarten	37
Abb. 10: Mobilitäts-Angebote im Emmental – Ist-Zustand.....	39
Abb. 11: Modal Split Personenverkehr, Abschätzung Personenfahrten bzw. Wege an einem durchschnittlichen Werktag (gerundet), Querschnitt Burgdorf-Oberburg	40
Abb. 12: Produktarten und ihre Bestandteile.....	49
Abb. 13: Schematische Darstellung von Kombinationsmöglichkeiten	50
Abb. 14: Vorgeschlagene Produktgruppen für das Emmental.....	54
Abb. 15: Übersicht Car-Sharing-Fahrzeuge, Mitglieder und gewünschte Entwicklung...	57
Abb. 16: Etappen, Zeit, Raum und Inhalt der Produktpakete	60
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl in South Perth.....	69
Abb. 18: Marketing-Psychogramm	70
Abb. 19: Der Gewinn des Emmentals aus der Optik der Nachhaltigkeit.....	73
Abb. 20: Ablaufschema einer Selbstevaluation, Gesundheitsförderung Schweiz).....	82
Abb. 21: Überblick über die NISTRA-Indikatoren.	83
Abb. 22: Flyer (Ausschnitt), aufdemland.mobil	84
Abb. 23: Plakat zur Bekanntgabe einer Informationsveranstaltung in Südtirol	85
Abb. 24: Verkehrsparen Wienerwald.....	86

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Verkehrsentwicklung Region Burgdorf. Korridor Burgdorf-Oberburg, gemäss Szenario C	15
Tab. 2: Partizipation: Voraussetzung für den Projekterfolg, Erfahrungen aus dem UNESCO-Biosphärenreservat Entlebuch.....	19
Tab. 3: Arbeits- und Zeitprogramm	22
Tab. 4: Arbeits- und Zeitprogramm für das 1. Jahr der Realisierungsdauer (Aufbauphase, Juni 2005 – Mai 2006).....	23
Tab. 5: Übersicht der anfallenden Kosten der Aufbauphase (Juni 2005-Mai 2006)	27
Tab. 6: Übersicht der anfallenden Kosten in Fr. für die einzelnen Umsetzungsräume nach Investitions- und Betriebskosten ohne Basisprojekte (gemäss. Tab. im Anhang).....	28
Tab. 7: Übersicht der anfallenden Kosten in Fr. für die einzelnen Umsetzungsräume nach Kostengruppe und Betriebsjahr ohne Basisprojekte	28
Tab. 8: Kostenübersicht in Fr. für die Aufbauphase und das erste Betriebsjahr mit Finanzierungsvorschlag	29
Tab. 9: Beispiele von möglichen Evaluationsindikatoren.....	31
Tab. 10: Einbezogene Gemeinden des Emmentals.....	35
Tab. 11: Angebot u. Nachfrage auf den Bahnlinien in der Region Burgdorf/Emmental ..	41
Tab. 12: Angebot und Nachfrage auf den Burgdorfer Buslinien.....	42
Tab. 13: Anzahl Park&Ride und Bike&Ride Plätze: heutiger sowie erwünschter mittel- bis längerfristiger Zustand	55
Tab. 14: Bestand und Interessierte am Elektro-Velo „Flyer“	58
Tab. 15: Abschätzung der Verbesserungen der Umweltqualität während Umsetzungsphase.....	65
Tab. 16: Interne Risiken und Einzelmassnahmen.....	66
Tab. 17: Externe Risiken und Einzelmassnahmen	67

1 Zusammenfassung

Das Projekt „Mobilität Emmental“ positioniert die Region Burgdorf / Emmental als Modellregion für integrierte Mobilitätsdienstleistungen. Während einer Pilotphase von fünf Jahren (2006 – 2010) werden **innovative, energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilitätsangebote**, verbunden mit einer **gezielten Marketing- und Kommunikationsstrategie**, siedlungstyp- und bedarfsorientiert eingeführt und deren Nutzung evaluiert. Die räumlich und zeitlich gestaffelte Einführung von zusätzlichen Mobilitätsangeboten führt zu einer synergetischer Wirkungssteigerung. Die Ergebnisse dieser Pilotphase sind sowohl für die genannte Pilotregion als auch für weitere **ländliche und agglomerationsnahe Räume** ab einer gewissen Bevölkerungsdichte bezüglich Reduktion der Verkehrsprobleme relevant und im Sinne einer **Modellhaftigkeit** situationsangepasst übertragbar.

Der engen Kooperation mit praxiserprobten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen wird ein starkes Gewicht beigemessen. Ebenso wichtig ist die **Partizipation** von Gemeinde- und RegionalvertreterInnen, denn sie sind wichtige Multiplikatoren gegenüber der Bevölkerung. Dabei ist auch die **Solidarität zwischen den Gemeinden** ausschlaggebend; nur ein gemeinsamer Effort führt zu einer Entlastung für alle.

Der Fokus des Betrachtungsraums liegt auf jenen 7 Siedlungsräumen, in denen **75% der Emmentaler Bevölkerung lebt**. Diese Personen haben die besten Voraussetzungen, um in kurzer Fuss- und Velo-Distanz (max. ca. 5km) zur nächsten ÖV-Haltestelle zu gelangen. Die Einführung der 1. räumlichen und zeitlichen Umsetzungsetappe (2006 - 2010) ist für Sommer 2006 in Langnau vorgesehen. Im selben Zeitraum sollen auch die Mobilitätsangebote im Raum Burgdorf weiter ausgebaut werden. Auch für die 2. und 3. Umsetzungsetappen (2007 - 2010, resp. 2008 - 2010) folgt sowohl ein **sukzessiver Ausbau der Mobilitätsangebote**, als auch ein räumlicher Ausbau der Angebote in Hasle-Rüegsau und Zollbrück, resp. Kirchberg, Signau und Sumiswald. Der Betrieb der soll, wenn möglich, auch nach der Pilotphase gewährleistet bleiben.

Quantitativ können mit den vorgeschlagenen Mobilitätsangeboten während der 5-jährigen Pilotphase: 17'500 Tonnen CO₂, 45 Mio. Autokilometer und 226 TeraJoule eingespart werden. Dies bei einer Energieeffizienz von - 6,0 MJ/Fr. Die Kosten belaufen sich für die gesamte Projektdauer auf 26,6 Mio. Fr. Es können rund 60 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Folgende **Ziele** sind im Rahmen des gesamten Pilotprojekts (inkl. Vorbereitung und Evaluation, 2005 – 2011) zu erhärten:

1. Grössere Auswahl an Bewegungsoptionen mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten.
2. Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund.
3. Schaffung von Arbeitsplätzen zur Stärkung des Emmentals als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum.
4. Partizipation, Kommunikation und Marketing zur Erhöhung der Akzeptanz und damit der Nutzung der Mobilitätsangebote.
5. Reduktion des Energie- und CO₂-verbrauchs.
6. Modellhaftigkeit für weitere ländliche und agglomerationsnahe Räume.

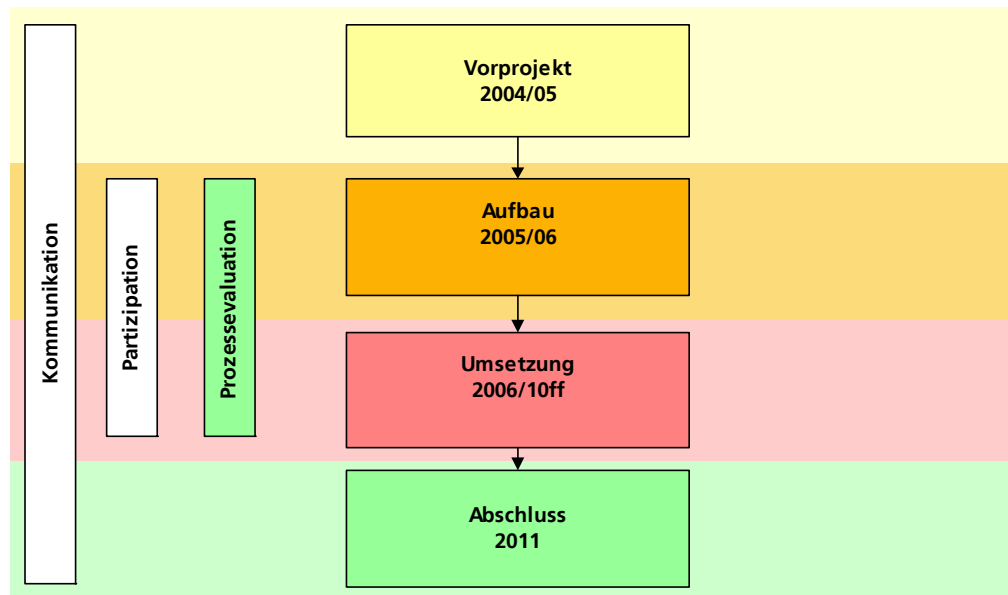


Abb. 1: Vereinfachtes Vorgehensmodell

Das vorliegende Vorprojekt bildet das **seco-Beitragsgesuch für RegioPlus**, dem Impulsprogramm zur Unterstützung des Strukturwandels im ländlichen Raum des Bundes.

Finanziert und begleitet wurde es durch das Bundesamt für Raumentwicklung (are), das beco - Berner Wirtschaft Kanton Bern, das Wasser- und Energiewirtschaftsamt Kanton Bern, die Stadt Burgdorf sowie als Auftraggeberin durch den Verein Mobilität Emmental, in der die regionalen Umweltverbände, Unternehmen und Private organisiert sind.

2 Einleitung

Das Projekt „Mobilität Emmental – Nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ will mit der Umsetzung eines innovativen Mobilitätsmanagements – verbunden mit neuen und bewährten umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (CarSharing, Elektro-Velos, Bahn, Bus, Mitnahmesysteme, Lieferdienste usw.) – einen substantiellen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsprobleme in der Region Burgdorf / Emmental leisten. „Mobilität Emmental“ ist damit die konsequente Weiterführung und Vernetzung erfolgreicher Ansätze im Bereich Verkehr und Mobilität, die die Region Burgdorf seit Jahren landesweit und auch darüber hinaus ins öffentliche und interessierte Bewusstsein rücken. In erster Linie sollen aber bestehende Mobilitätsangebote intensiver genutzt und erweitert werden.

Mobilität wird dabei ausdrücklich im eigentlichen Sinne von „Beweglichkeit“ und „Vorhandensein von Bewegungsoptionen“ verstanden. Es geht somit nicht um die grenzenlose Befriedigung aller Mobilitätsbedürfnisse, sondern vielmehr um die Frage, wie die vorhandenen Bedürfnisse koordiniert, allenfalls gebündelt und in ihrer Gesamtheit auf nachhaltige Art befriedigt werden können.

Das Projekt ist keine Gesamt-Mobilitätsbetrachtung. Die Ressourcen schränken von vornherein die räumlichen und inhaltlichen Möglichkeiten ein. Grundlage für das Projekt „Mobilität Emmental“ ist eine Ideenskizze², welche von verschiedenen regionalen Organisationen und der Stadt Burgdorf finanziert wurde und die sich auf die Beschreibung und Gewichtung geeigneter Mobilitätsprodukte beschränkt.

Ländliche Räume tendieren dazu, relativ schlecht mit benachbarten Zentren oder Agglomerationsräumen verbunden zu sein. Oft bricht am Rand von Agglomerationen die Dichte und Qualität der Verkehrsinfrastrukturen und -angebote schlagartig ein. Als Folge davon entwickelt sich ein markantes strukturelles Gefälle, bzw. werden vorhandene Strukturschwächen zementiert. Auch wirtschaftliche, soziale und gesellschaftspolitische Disparitäten akzentuieren sich oft besonders stark an solchen Grenzen. Das Projekt soll über diese oft wenig durchlässige Grenze zwischen einem Agglomerationsraum einerseits und einem ländlichen Raum andererseits Vernetzungen und Beziehungen in Form neuer Mobilitätsstrukturen schaffen.

Das vorliegende Beitragsgesuch an das seco lehnt sich an das Raster für die Projektbeschreibung von RegioPlus. Es lässt sich ausserdem inhaltlich in verschiedene lokale, regionale, kantonale und nationale Strategien und Programme der öffentlichen Hand

² Ideenskizze Mobilität Emmental, Büro für Mobilität AG, April 2002 im Auftrag regionaler Umweltverbände (IG Velo Burgdorf, IG Velo Kanton Bern, VCS Kanton Bern, Pro Natura Regionalsektion Unteremmental, WWF Sektion Bern, Heit Sorg zum Aemmital) mit finanzieller Unterstützung der Stadt Burgdorf

und privater Organisationen einbetten und bildet damit eine sinnvolle und integrierbare Ergänzung:

Lokale Strategien

1. Verkehrsrichtplan Burgdorf, Stadtbauamt Burgdorf, 2002 (noch nicht genehmigte Version)

Der Verkehrsrichtplan Burgdorf beschreibt vier Punkte, die für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Burgdorf Bild bestimmend sein sollen:

- Fortsetzung der Anstrengungen des Projektes Fussgänger- und Velomodellstadt, da nur eine Erhöhung des vorhandenen Potenzials für den Langsamverkehr die Realisierung der Ziele der Stadtentwicklung ohne übermässigen Anstieg des Autoverkehrs erlaubt.
- Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr.
- Bei der Bewilligung grösserer Bauvorhaben ist darauf hinzuwirken, dass die Zahl der Parkplätze – insbesondere für die Beschäftigten – gering gehalten wird.
- Der Entscheid über die „Zufahrt Emmental“ wird mit dem Verkehrsrichtplan Burgdorf nicht vorweg genommen, sondern er zeigt auf, mit welchen Konsequenzen mit bzw. ohne Realisierung dieser Projektidee zu rechnen ist.

Regionale Strategien

2. Agglomerationsprogramm Burgdorf, Abstimmung Siedlung und Verkehr, Regionalverband Burgdorf, 2005

Aufgrund des Agglomerationsprogrammes des Bundes hat der Regionalverband Burgdorf ein entsprechendes „Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S)“ für die Region Burgdorf erarbeitet, das sich zurzeit in Vernehmlassung befindet. Das AP V+S ist ein Teilprojekt des gleichzeitig geplanten Schwerpunktprogramms (SPP) der Region Burgdorf. Ziele des Agglomerationsprogramms Burgdorf sind:

- Die langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in der Agglomeration Burgdorf.
- Die Steigerung der Effizienz des gesamten Verkehrssystems in der Agglomeration Burgdorf und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft und Umwelt reduzieren.
- Die weitgehende Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im öffentlichen Verkehr.

In den Massnahmenblättern LV 1-3 sind die Stärkung des Langsamverkehrs und der schonenden Mobilitätsarten, Ausbau der kantonalen und regionalen Velowegnetze sowie Velostationen / Veloparkierung aufgeführt. Die Gesamtkosten Infrastruktur belaufen sich auf 14 Mio. Fr und sind im Zeithorizont 2007 – 2010ff geplant. Im Bereich kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr sind Massnahmen zu Park & Ride und Stärkung öffentlicher Agglomerationsverkehr (Bus und Bahn) aufgeführt. Somit stimmt ein Teil der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf sowohl inhaltlich, zeitlich als auch finanziell mit dem vorliegenden Vorprojekt überein.

3. Leitbild Netzwerk Mobilität von Pro Emmental, 2004

Das Netzwerk Mobilität vom Verein Pro Emmental setzt sich im Wesentlichen aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener regionaler Verkehrsverbänden und Mobilitätsanbietern zusammen. Einzelne Mitglieder sind in den Vorstand von Pro Emmental delegiert. Im kürzlich erarbeitete Leitbild des Netzwerks Mobilität (vgl. Anhang) steht ein Angebot im Vordergrund, das nachhaltig, koordiniert und kombiniert das Emmental als bevorzugtes Wohngebiet, als interessanten und gefragten Freizeit-, Sport- und Tourismusraum und gesunden Wirtschaftsraum unterstützt und allen Bewohnerinnen und Besuchern des Emmentals optimale Bewegungsmöglichkeiten gewährleistet. Des Weiteren gilt es, den Ausbau des Mobilitätsangebots unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger unter dem Kriterium der Effizienz und in Verknüpfung mit der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

Kantonale Strategien

4. Gesamtverkehrsstudie (GVS) Region Burgdorf / Emmental, Kanton Bern, 2003

Die 2003 erstellte Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental hat das Ziel:

- Verkehrsprobleme der Region Burgdorf und die Erreichbarkeit des Emmentals als weiträumige Probleme zu erkennen und zu analysieren.
- mögliche Massnahmen aus einer ganzheitlichen Sicht, bei welcher alle Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Langsamverkehr) in die Analyse einbezogen werden zu berücksichtigen.
- mögliche Massnahmenpaketen hinsichtlich Terminierung und Kosten/Finanzierung zu bilden.

Mit folgenden Zielsetzungen sollen oben genannte Ziele erreicht werden:

- Ortsdurchfahrten entlasten, Reduktion der Immissionen
- Verbesserung Verkehrsfluss
- Ausbau/Attraktivitätssteigerung ÖV
- Mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer
- Bahnübergänge aufheben/ausweichen

- Verhinderung Abwanderung Industrie und Gewerbe, wirtschaftliche Stärkung
- Neue Zufahrt Emmental realisieren
- Umweltverträglichen Verkehr fördern
- Erschliessung Emmental verbessern
- Projekt Ortsdurchfahrt Burgdorf realisieren
- Kostenverträgliche Verkehrsführung realisieren
- Verkehrsprobleme analysieren, Lösungsansätze aufzeigen
- Kreative Lösungen für Güterverkehrsleistungen suchen

Diese Studie diene als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Burgdorf. Die Umweltverbände kritisierten den Bericht in methodischer und finanzpolitischer Hinsicht sowie hinsichtlich der Umweltverträglichkeit. Das Agglomerationsprogramm Burgdorf beurteilt das Gesamtmassnahmenpaket als schwierig finanzierbar.

Inhaltlich sind Teile des vorliegenden Vorprojekts ansatzweise in räumlicher und angebotsseitiger Sicht in der GVS bereits vorhanden. Ein in der GVS vorgestelltes Szenario beschreibt Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr ohne Ausbau der Strasseninfrastruktur. Dieses würde für die Verkehrsentwicklung in der Region Burgdorf bedeuten (vgl. Tab. 1: Verkehrsentwicklung Region Burgdorf. Korridor Burgdorf-Oberburg, gemäss Szenario C), dass sich der derzeitige MIV-Anteil (Anzahl Wege) beispielsweise im Korridor Burgdorf-Oberburg von aktuell 72 % auf 65% im Jahre 2020 reduzieren würde.³

Wege	Ausgangslage Anteil	Zukunft (2020) Anteil
Langsamverkehr	10%	13%
öffentlicher Verkehr	18%	22%
motorisierter Individualverkehr	72%	65%
	100%	100%

Tab. 1: Verkehrsentwicklung Region Burgdorf. Korridor Burgdorf-Oberburg, gemäss Szenario C

Nationale Strategien

5. Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes (2001, 2005)

2001 hat der Bund beschlossen, die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen. Voraussetzung ist die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen, in denen die Agglomerationen die Abstimmung von Verkehrs und Siedlungsentwicklungen aufweisen. Auf Grundlage des Neuen Finanzausgleichs (NFA) wird der Bundesrat im 2005 eine neue Vorlage zur Bewältigung des Agglomerationsverkehrs vorstellen. Im Zentrum steht dabei laut des Organs des Städteverbandes „die

³ BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. Muttenz.

stadt – les villes“ (1/05) „die Schaffung eines Infrastrukturfonds, der unter anderem auch Bundesmittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stellen wird.“ Als Übergangslösung bis zur Schaffung des Infrastrukturfonds steht auch ein kurzfristiger Härtefallfonds zur Diskussion. Der Bundesrat wird voraussichtlich auch flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Randregionen und Berggebieten vorschlagen. Dabei geht es weniger um neue Infrastrukturen, als vielmehr um eine Substanzerhaltung der vorhandenen guten Erschliessungen.

6. Leitbild Nachhaltige Entwicklung, IDARio, Bund, 2002

Nach den übergeordneten Vorgaben der Bundesverfassung sollen unsere Handlungen im Sinne der Nachhaltigen Entwicklung erfolgen. In Artikel 73 („Nachhaltigkeit“) fordert die Bundesverfassung Bund und Kantone dazu auf, „ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits“ anzustreben. Davon ausgehend ist auch die nachhaltige Organisation der Mobilität im ländlichen Raum, eine der Bundesverfassung entsprechende Strategie und Umsetzungsform. Der interdepartementale Ausschuss Rio (IDARio) formuliert in seinem aktuellen Bericht zehn Handlungsfelder mit 22 Massnahmen. Das Handlungsfeld Mobilität beschreibt die drei Massnahmen:

- Leitbild Nachhaltige Mobilität
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs und
- Neue Strassenverkehrssicherheitspolitik.

Das Projekt „Nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ fügt sich inhaltlich in den Kontext des vom Bundesrat zur Kenntnis genommenen Zwischenberichts und versteht sich demnach als konkreter Beitrag.

Eingebettet in die oben beschriebenen übergeordnete Strategien gilt es, mit den in diesem Bericht vorgeschlagenen Mobilitätspaketen räumlich abgestimmte, bedürfnisorientierte und nachhaltige Lösungen umzusetzen, die von der öffentlichen Hand und weiteren Partner realistischerweise auch finanziert werden können. Einen wichtigen Beitrag dazu kann jede und jeder Einzelne mit seinem individuellen Verkehrsverhalten leisten. Mit partizipativen Methoden, frühzeitigem Einbinden und Begeistern von AkteurInnen und MultiplikatorInnen, Kooperationen mit Mobilitätsanbietern und zielgruppenspezifischem Marketing ist eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl möglich und damit auch die Erreichung einer Verkehrssituation, die für alle – Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt – zufrieden stellend ist.

3 Konzept

3.1 Vorgehensmodell

Das Projekt „Mobilität Emmental- nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ positioniert sich im Umfeld einer Reihe von vorhandenen Konzepten, Strategien und Leitbildern (vgl. Kap. 2) auf lokaler, regionaler, kantonaler und nationaler Ebene. Inhaltlich stellt das Projekt neue Akzente bezüglich nachhaltiger Mobilität.

Zur Formulierung von Zielwerten, dient die **Bestandesaufnahme** über bereits vorhandene Mobilitätsangebote im Emmental. Eine **Kategorisierung der Siedlungsgebiete** unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller Voraussetzungen dient als Grundlage für die Bildung von **Produktarten und Produktgruppen**, die für die jeweiligen Verkehrsarten, Siedlungsräume und Bedürfnisse geeignet sind (vgl. Abb. 12: Produktarten und ihre Bestandteile) und ihrerseits untereinander synergetische Wirkungen aufzeigen. Die Produktgruppen lassen sich nach informations-, dienstleistungs- und infrastrukturorientiertem Charakter unterscheiden. Daraus erfolgt eine Zuordnung und Quantifizierung von **Produktpaketen** (vgl. Abb. 16: Etappen, Zeit, Raum und Inhalt der Produktpakete), die für die Siedlungsräume individuell zusammengestellt werden können.

Das Vorgehensmodell (vgl. Abb. 2: Vorgehensmodell) zeigt die vier Hauptbearbeitungsphase des Projekts. Die **Kommunikation** hat bereits in der laufenden **Vorprojektphase** eingesetzt und wird über alle Phasen des Projekts in unterschiedlicher Intensität fortgeführt. Ebenso zeitlich übergreifend ist die **Partizipation** und die **Prozessevaluation**, die bereits in der **Aufbauphase** beginnen, resp. bereits begonnen haben. Der Aufbau (Sommer 2005 bis Sommer 2006) beinhaltet das Detailkonzept und den Start eines Zielgruppenspezifisches Marketings. Die **Umsetzungsphase** beinhaltet die siedlungsraum- und bedürfnisgerechte, zeitlich und räumlich gestaffelte Realisierung der Produktpakete in drei Umsetzungsetappen. Die **Evaluationsphase** bildet mit den Handlungsempfehlungen für die Organisation der Mobilität in ländlichen Regionen im Allgemeinen und im Emmental im Speziellen (ab 2011), den Schluss des Pilotprojektes.

Eine Beibehaltung der neuen und ausgebauten Mobilitätsangebote ist je nach Benutzungsintensität in allen Siedlungsräumen vorgesehen, kann aber auch angepasst werden.

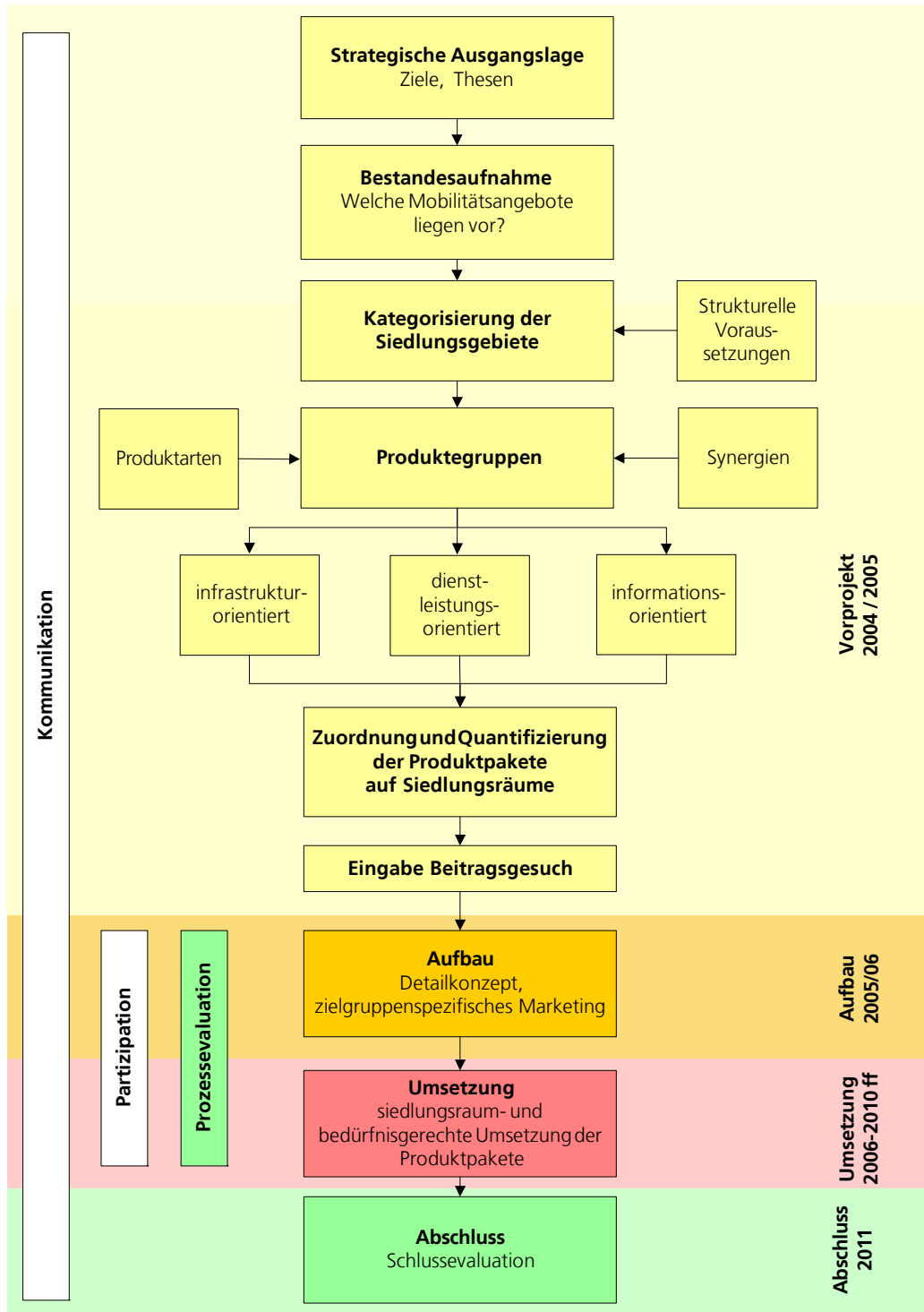


Abb. 2: Vorgehensmodell

Ein besonderes Augenmerk ist auf die **Mitgestaltung des Prozesses durch die Bevölkerung** und lokale, politische EntscheidungsträgerInnen zu setzen. Wie am Beispiel des UNESCO-Biosphärenreservats Entlebuch (LU) ersichtlich wird, konnte erst durch die intensive Auseinandersetzung mit Landwirten, Förstern, TourismusvertreterInnen etc. ein Label entstehen, bei dem sie am Ende des Prozesses ihren persönlichen und den gemeinsamen Nutzen sehen konnten. Um nicht an den Nutzern und Nutzerinnen der neuen Angebote vorbei zu organisieren, sind diese partizipativen Prozesse unerlässlich.

Voraussetzungen für die ideale Partizipation:	Das darf nicht passieren:
Zielgruppe muss immer die lokale Bevölkerung sein	wichtige Entscheide fallen, bevor sich die Betroffenen zum Projekt geäußert haben
genügend Zeit fürs Zuhören und für Gespräche	Partizipation als Instrument: Betroffene werden nur zum Schein angehört, von der Politik aber nicht Ernst genommen
Beteiligung aller Interessengruppen schon bei der Zielformulierung	einzelne Bevölkerungsgruppen werden ausgeschlossen
klare Entscheidungswege und Zuordnung der Kompetenzen	einige Teilnehmer führen Verhandlungen, die nicht transparent kommuniziert werden
kontinuierliche, transparente, ehrliche Kommunikation	die Bevölkerung wird zu spät einbezogen
unabhängige Prozesssteuerung und kontinuierliche Reflexion	die falschen Personen haben Schlüsselpositionen
personelle Kontinuität	Skepsis und negative Grundeinstellung dominieren die Diskussion

Tab. 2: Partizipation: Voraussetzung für den Projekterfolg, Erfahrungen aus dem UNESCO-Biosphärenreservat Entlebuch

(Quelle: RegioPlus-Net-News, Nr. 11, Dezember2004)

Im Rahmen der Erarbeitung dieses Beitragsbuches wurde bereits anlässlich dreier Veranstaltungen in Lützelflüh, Burgdorf und Langnau mit ca. 50 Personen aus den jeweiligen Regionen über die Optionen und Verfahren des Projektes diskutiert.

3.2 Zweck

Das vorliegende Projekt bezweckt die **Förderung einer nachhaltig orientierten Mobilität im ländlichen Raum am Beispiel des Emmentals**. Der strukturelle Wandel im ländlichen Raum, finanziell enger werdende Rahmenbedingungen der öffentlichen Hand und der prognostizierte Wachstum des Verkehrsaufkommens bis 2020 um bis zu 17%⁴ bedürfen neuer Lösungsansätze beim Umgang mit der Mobilität. Bichsel (2003) schreibt dazu über den „Bedarf an (einer) gemeindeübergreifenden Mobilitätsstudie“ im Emmen-

⁴ Regionalverband Burgdorf. Burgdorf (2005): Agglomerationsprogramm Burgdorf, Abstimmung Verkehr und Siedlung.

tal⁵. Dabei gelte es, die Beeinflussungsfähigkeit der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel zu bestätigen.

Ökonomische, gesellschaftliche und ökologische Faktoren sollen dabei gleich stark gewichtet werden, um den Nutzen aus der Sicht der Nachhaltigkeit zu gewährleisten.

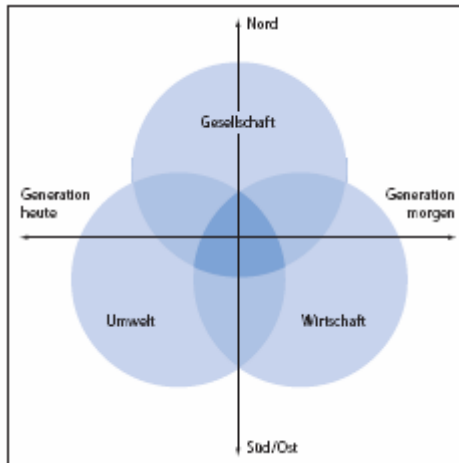


Abb. 3: Die drei Dimensionen der Nachhaltigen Entwicklung

(Quelle: Kantonale Richtplanung und Nachhaltige Entwicklung (2001): Eine Arbeitshilfe.)

Gemäss der Brundtland-Kommission ist eine Entwicklung nachhaltig, wenn die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt werden, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. Nachhaltigkeit besteht aus den Faktoren der gesellschaftlichen Solidarität, der wirtschaftlichen Effizienz und dem Schutz der natürlichen Umwelt.

Nachhaltiger Nutzen des Projekts:

- Gesellschaft: Attraktive Mobilitätsangebote zur Erfüllung der erforderlichen Bewegungsoptionen für die Bevölkerung im Emmental. Multiplizierbarer Versuch für das Mobilitätsmanagement in ländlichen Räumen.
- Wirtschaft: Förderung eines innovativen Projektes mit wirtschaftlichem Potenzial zur Sicherung und Schaffung regionaler Arbeitsplätze sowie nationaler und internationaler Ausstrahlung. Investitionen in den Langsamverkehr haben nachhaltige Wirkung.⁶
- Umwelt: Natürliche Ressourcen werden geschützt, das Landschaftsbild erhalten, der Energieverbrauch und die Luftverschmutzung reduziert und somit die Lebensqualität gefördert.

⁵ Bichsel, Simon (2003): Wohnqualität im Emmental am Beispiel des Amtbezirks Signau. Diplomarbeit. Bern.

⁶ Bundesamt für Strassen ASTRA (2003): Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Bern.

3.3 Projektziele

Das Projekt „Mobilität Emmental – nachhaltige Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ stellt die folgenden sechs übergeordneten **Projekt- und Qualitätsziele** auf:

1. Den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung stehen massgeschneiderte Angebote zur Verfügung. Damit haben die Emmentalerinnen und Emmentaler eine **grössere Auswahl an Bewegungsoptionen** und sind bereit, vermehrt nachhaltige Mobilitätsangebote für ihre Arbeits- und Einkaufswege zu benutzen.
2. Marketingorientierte Mobilitätsangebote mit Fokus auf der **Verkehrsverlagerung** vom MIV auf den Umweltverbund (Velo-, Fuss- sowie öffentlicher Verkehr) und die kombinierte Mobilität sind kostengünstiger und effizienter als räumliche Infrastrukturmassnahmen. Unter der Annahme, dass die implementierten Mobilitätsangebote auch nach 2010 weitergeführt und genutzt werden, ist davon auszugehen, dass bis 2020, je nach Abschnitt, 15 - 20% des Anteils an motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand reduziert werden kann.
3. **Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen** als Beitrag zur Stärkung des Emmmentals als Lebens- und Wirtschaftsraum.
4. **Partizipation, Kommunikation und Marketing** erhöhen die Synergien zwischen den Mobilitätsangeboten, schaffen Akzeptanz und tragen somit zu deren intensiveren Nutzung bei.
5. Umwelt und Landschaftsbild des Emmmentals profitieren als nachhaltiger Erholungs- und Lebensraum von der Verkehrsverlagerung, indem der **Energie- und CO₂-verbrauch reduziert** und keine neuen Landschaften zerschnitten werden.
6. Die Kombination der nachhaltigen Mobilitätsangebote können **modellhaft** von anderen AkteurlInnen aus ländlichen und agglomerationsnahen Räumen in der Schweiz übernommen werden.
Denkbar ist auch eine transnationale Zusammenarbeit im Rahmen des europäischen Förderprogramms (Interreg III, B), um gegenseitige Erfahrungen gewinnbringend auszutauschen.

Nach Abwarten der seco-Antwort auf das Beitragsgesuch, das voraussichtlich im Verlauf des Frühlings 2005 erwartet werden darf, dauert das 1. Bearbeitungsjahr voraussichtlich vom Juni 2005 bis Mai 2006. Die anschliessende Tabelle zeigt das Bearbeitungsprogramm für diese Zeitspanne auf.

Arbeitschritte	Ma 05	Ju 05	Jul 05	Au 05	Se 05	Ok 05	No 05	De 05	Ja 06	Fe 06	Mä 06	Ap 06	Ma 06
Antwort seco auf Beitragsgesuch													
Gesamtprojektleitung und -koordination													
Erarbeitung Detailkonzept: - Kooperation mit Gemeinden u. Region "Solidaritätsvereinbarung" - Verhandlungen mit Mobilitätsanbietern - def. Regelung der Finanzierung (Erweiterung Trägerschaften) - Festlegung der Organisation (Verantwortlichkeiten, Pflichtenhefte)													
Untersuchung durch Diplomarbeit: Eignung der einzelnen Mobilitätsangebote für div. Zielgruppen mit untersch. Potential (Demoscop). Aufbau Befragung (Sozialdata). Verkaufsstrategie.													
Kommunikation (Kommunikationskonzept, Öffentlichkeitsarbeit, Infostände, Präsenz im öff. Raum)													
Konzept Prozessevaluation													
Partizipation der Bevölkerung - je 1 Workshop in Langnau und Burgdorf - Vorbereitung, Moderation, Auswertung													
Vorbereitung der 1. Umsetzungsetappe in Langnau und Burgdorf													
Organisation/Durchführung Eröffnungsevent in Langnau													
Marketing (Broschüren, Website, PR, etc.)													

Tab. 4: Arbeits- und Zeitprogramm für das 1. Jahr der Realisierungsdauer (Aufbauphase, Juni 2005 – Mai 2006)

3.5 Organisation Vorprojekt

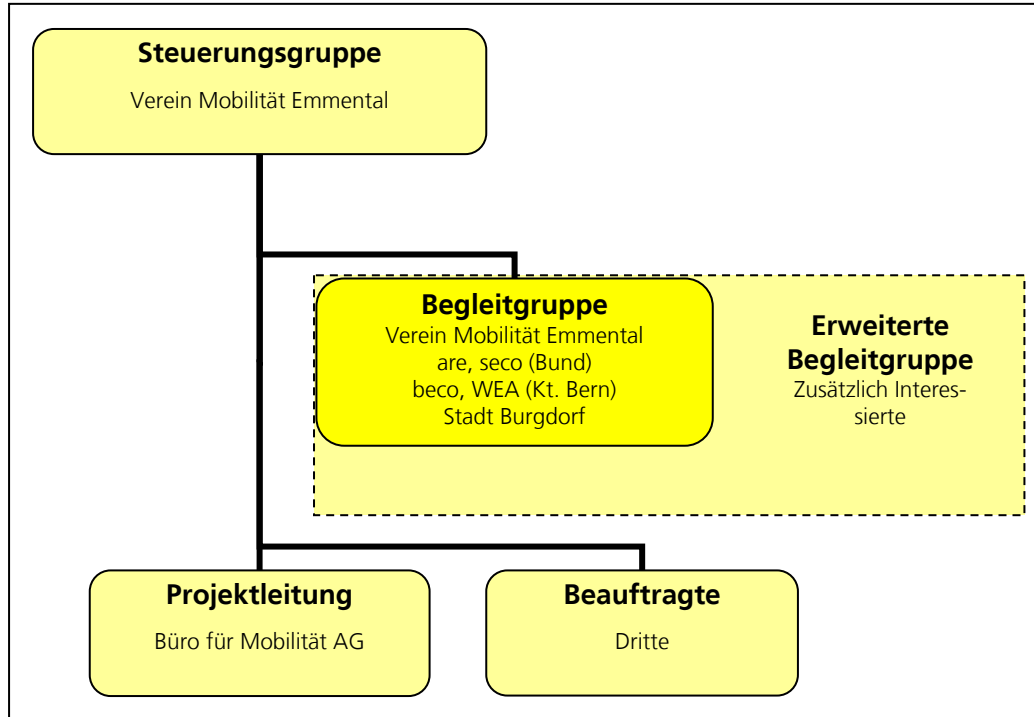


Abb. 4: Beteiligte im Vorprojekt

Zum Zweck der Umsetzung des Projektes „Mobilität Emmental“ wurde der gleichnamige Verein⁷ gegründet, auf dessen Initiative sich im Verlaufe des Jahres 2003 das Netzwerk Mobilität von Pro Emmental mit der Thematik befasst hat. Dieses möchte das Konzept fördern, weil es darin eine **Chance** sieht, in der Region Burgdorf / Emmental die **nachhaltige Mobilität zu fördern**. Der Vorstand von Pro Emmental selbst wartet die Ergebnisse weiterer verkehrspolitischer Diskussionen ab, bevor die Art der Projektunterstützung festgelegt wird. In der Gesamtverkehrsstudie sind Elemente der Ideenskizze „Mobilität Emmental – Lust statt Frust beim Unterwegssein“ bereits aufgenommen worden. Der Projektträgerschaft ist es ein grosses Anliegen den koordinierten Mobilitätsmanagements - Versuch in enger Zusammenarbeit mit den verschiedensten Stellen, Verbänden und Gruppierungen in diesem abgegrenzten Raum durchzuführen.

⁷ www.mobilitaet-emmental.ch

3.6 Organisation Umsetzungsphase

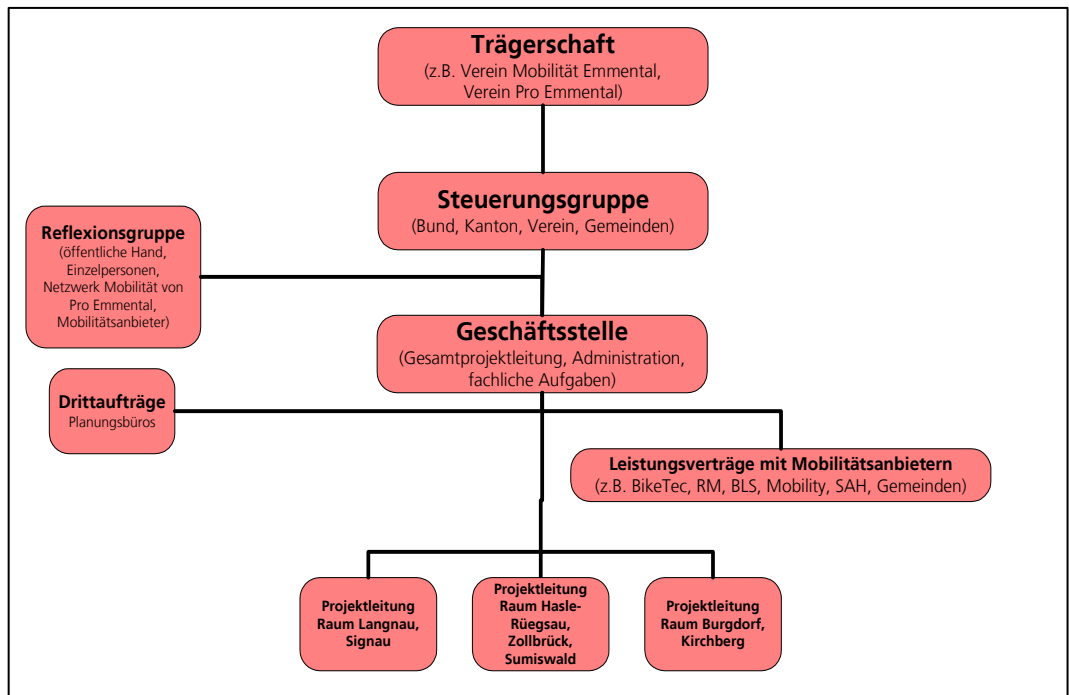


Abb. 5: Beteiligte in der Aufbau- und Umsetzungsphase

Ausgehend von der **Trägerschaft** wird in der Umsetzungsphase eine **Steuerungsgruppe** einzurichten sein, die aus Vertretern von Seiten Bund, Kanton, dem Verein Mobilität Emmental und den Gemeinden besteht (vgl. Abb. 5: Beteiligte in der Aufbau- und Umsetzungsphase). Die **Reflexionsgruppe** als institutionalisierte Form kritischen Mitdenkens rekrutiert sich aus der öffentlichen Hand, den Mobilitätsanbietern (Transport-, CarSharing-Unternehmen etc.), VertreterInnen des Netzwerks Mobilität von Pro Emmental und interessierten Einzelpersonen. Die **Geschäftsstelle** teilt sich in administrative und fachliche Aufgaben und vergibt Drittaufträge z. B. an regionale Planungsbüros und beschliesst Leistungsverträge mit Mobilitätsanbietern.

3.7 Qualifikationen der Beteiligten

In der jetzigen Organisationsform während der **Vorprojektphase** sind die Qualifikationen wie folgt abgedeckt:

Steuerungsgruppe/Trägerschaft

Verein Mobilität Emmental: Theophil Bucher⁸, Geograph, Gymnasiallehrer; Christian Hendinger, Umweltspezialist; Daniel Kettiger, Rechtsanwalt, Verwaltungswissenschaftler, Organisationsberater

Projektleitung und –bearbeitung

Durch die Büro für Mobilität AG sind die folgenden Qualifikationen abgedeckt. Martina Dvoracek, Geographin, Mobilitätsberaterin EnergieSchweiz für Gemeinden, Bern; Ellen Schulze, Umweltwissenschaftlerin, Bern; Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, Verkehrsingenieur SVI, Raumplaner FSU, Mobilitätsberater, Burgdorf

Aufbau-, Umsetzungs- und Evaluationsphasen

Die Schlüsselqualifikationen verändern sich für die weiteren Phasen schrittweise; das Projektteam muss kontinuierlich angepasst werden. Die wichtigsten Funktionen, mit zeitlich hohem Ressourcenbedarf, sind die Gesamtprojektleitung in der Geschäftsstelle und die Projektleitungen für die drei Umsetzungsstapen. Diese müssen primär gute Erfahrung im Projektmanagement und Marketing sowie Interesse an der Mobilität mitbringen.

⁸ Mitarbeit NFP 41

3.8 Budget

Arbeitschritte	Kosten in Fr. (inkl. MwSt.)
Gesamtprojektleitung und -koordination	30'000.00
Erarbeitung Detailkonzept: - Kooperation mit Gemeinden u. Region "Solidaritätsvereinbarung" - Verhandlungen mit Mobilitätsanbietern - def. Regelung der Finanzierung (Erweiterung Trägerschaften) - Festlegung der Organisation (Verantwortlichkeiten, Pflichtenhefte)	70'000.00
Untersuchung in Diplomarbeit: Eignung der einzelnen Mobilitätsangebote für div. Zielgruppen mit untersch. Potential (Demoscop). Befragung (Sozialdata). Verkaufsstrategie.	20'000.00
Kommunikation (Kommunikationskonzept, Öffentlichkeitsarbeit, Infostände, Präsenz im öff. Raum)	20'000.00
Konzept Prozessevaluation	40'000.00
Partizipation der Bevölkerung - je 1 Workshop in Langnau und Burgdorf - Vorbereitung, Moderation, Auswertung	10'000.00
Vorbereitung der 1. Umsetzungsetappe in Langnau und Burgdorf	30'000.00
Organisation/Durchführung Eröffnungsevent in Langnau	20'000.00
Marketing (Broschüren, Website, PR, etc.)	20'000.00
Aufbau Interreg III - Programm	40'000.00
Total	300'000.00

Tab. 5: Übersicht der anfallenden Kosten der Aufbauphase (Juni 2005-Mai 2006)

Im Rahmen dieses Vorprojektes wurden Kosten für die vorwiegend betrieblich orientierten Angebote geschätzt. Als Referenzraum wurde Langnau gewählt. Die für diesen Raum Einzelangebotsweise berechneten Kosten wurden anschliessend für die anderen Räume über die Einwohnerzahl hochgerechnet.

Nicht in die Kostenschätzung und damit auch nicht in die Wirkungsberechnung aufgenommen wurden die Basisprojekte⁹. Diese alleine können gemäss GVS Burgdorf Kosten von Fr. 159,1 Mio.¹⁰ verursachen.

⁹ Bus und Bahn, Park & Ride, Infrastruktur Velowege, Langsamverkehrszonen

¹⁰ Fr. 149,1 Mio. Ausbauelemente öffentlicher Verkehr; Fr. 10 Mio. Ausbauelemente Langsamverkehr (Fussgänger- und Velomodellstadt Fr. 1,5 Mio.; regionale Velowegnetze Fr. 5,0 Mio.; Velohochstrasse Fr. 3,5 Mio.)

	Raum Langnau	Raum Burgdorf	Raum Hasle- Rüegsau, Zollbrück	Raum Kirchberg, Signau, Sumiswald	Total
Zusätzliche Investitionen zur Kostendeckung (in Fr.)	1'640'000	2'760'000	2'365'000	3'154'000	9'919'000
Zusätzliche Betriebskosten zur Kostendeckung (in Fr.)	584'000	983'000	842'000	1'123'000	3'532'000
Zusätzliche Betriebskosten zur Kostendeckung (in Fr.) in 5/4/3 Jahren ('06-'10)	2'920'000	4'913'000	3'369'600	3'369'000	14'571'600
		proportionale Aufrechnung			
Relevante Einwohnerzahl	10'400	17'500	15'000	20'000	62'900

Tab. 6: Übersicht der anfallenden Kosten in Fr. für die einzelnen Umsetzungsräume nach Investitions- und Betriebskosten ohne Basisprojekte (gemäss. Tab. im Anhang)

Nicht in die Kostendarstellung aufgenommen sind die für dieses Projekt zu erbringenden Eigenleistungen der einzelnen Anbieter sowie der Gemeinden, welche erhebliche personelle Leistungen in Verwaltung und Politik zur Verstärkung des Marketings erbringen müssen. Diese können erst im Rahmen des Detailkonzeptes gesamthaft monetarisiert werden.

	Aufbau	1. Betriebsjahr	2. Betriebsjahr	3. Betriebsjahr	4. Betriebsjahr	5. Betriebsjahr	Abschluss
		Räume Langnau, Burgdorf					
			Räume Hasle-Rüegsau, Zollbrück				
Kostengruppe				Räume Kirchberg, Signau, Sumiswald			
Gesamtprojektleitung in Fr.	30'000	30'000	40'000	40'000	40'000	40'000	40'000
Lokale Projektleitung in Fr.	30'000	105'000	160'000	235'000	235'000	235'000	100'000
Betrieb, Marketing in Fr.	180'000	1'567'000	2'409'000	3'532'000	3'532'000	3'532'000	
Infrastruktur in Fr.	20'000	4'400'000	2'365'000	3'154'000			
Evaluation in Fr.	40'000	50'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
Total in Fr.	300'000	6'152'000	5'074'000	7'061'000	3'907'000	3'907'000	240'000
Gesamttotal in Fr.							26'641'000

Tab. 7: Übersicht der anfallenden Kosten in Fr. für die einzelnen Umsetzungsräume nach Kostengruppe und Betriebsjahr ohne Basisprojekte

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rund Fr. 26,6 Mio. Als bleibender monetärer Wert kann ohne Abschreibungen die Investition in die Infrastruktur von total Fr. 9'939'000.- bezeichnet werden; diese Kosten dürften zugleich auch mit den nicht-anrechenbare Kosten für dieses Gesuch identisch sein.

Mit verschiedenen Stellen wurden nähere Gespräche über die Projektträgerschaft und die mögliche Finanzierung geführt. Bereits heute haben sich die Geschäftsleitungen von Mobility CarSharing Schweiz, BikeTec und Velostation Burgdorf mit starkem Interesse für die Teilnahme am Projekt ausgesprochen. Eine Ko-Finanzierung wurde im Rahmen des Vorprojektes noch nicht konkret zugesichert.

Die Eigenleistung des Gesuchstellers liegt im Kostenbeitrag und in den Marketingleistungen der Gemeinden in den relevanten Räumen. Diese könnten vertreten werden durch Pro Emmental als spätere Projektträgerin. Die Eigenleistungen der betroffenen Emmentaler Gemeinden liegen bei etwa einem Viertel der Gesamtkosten. Werden die nicht monetären Leistungen der Gemeinden hinzugerechnet, erhöht sich dieser Anteil.

Für die Finanzierungsüberlegungen wurden die Projektkosten für das Aufbau- und 1. Betriebsjahr betrachtet.

Kosten	Aufbaujahr	1.	Finanzierung				
		Betriebsjahr					
		Räume Langnau, Burgdorf	SECO	BUWAL, BASPO, BAG, Private Stiftung	Gemeinden in den Räumen	Kt. Bern	Bund, z.B. Härte- fallfonds
Kostengruppe							
Gesamtprojektleitung	30'000	30'000	60'000				
Lokale Projektleitung	30'000	105'000	135'000				
Betrieb, Marketing	180'000	1'567'000	155'000	92'000	1'500'000		
Infrastruktur	20'000	4'400'000		20'000		2'200'000	2'200'000
Evaluation	40'000	50'000		90'000			
Total	300'000	6'152'000	350'000	202'000	1'500'000	2'200'000	2'200'000
Gesamttotale		6'452'000					6'452'000

Tab. 8: Kostenübersicht in Fr. für die Aufbauphase und das erste Betriebsjahr mit Finanzierungsvorschlag

Einige Elemente im vorliegenden Projekt haben **gesundheitsfördernde Wirkung**. Verschiedene Bundesämter unterstützen vor allem die Evaluation für bevorstehende zielähnliche Projekte (z.B. bike to work) zur Förderung der Bewegung. Der Gemeindebeitrag ist analog vergleichbarer Investitionen mit ca. Fr. 5.- je EinwohnerIn für die Gemeinden in den jeweiligen Räumen berechnet. Das Projekt hat **bedeutende energiesparende und umweltschonende Wirkung** (vgl. Kap. 8.3 Umweltqualität) und weist einen **hohen Multiplikationsgrad** auf. Dies dürfte deshalb sowohl für den Kanton, wie auch den Bund gleichermaßen von hohem Interesse sein.

Für den Projektaufbau ist der **Initialbeitrag durch das Programm RegioPlus** entscheidend. Er ermöglicht die professionelle Leitung des Projektes, die intensive Einführung in den verschiedenen Entscheidgremien und die Schaffung der ersten Angebote.

Für die Finanzierung der weiteren Projektphasen ist ein ähnlicher Verteilschlüssel wie oben denkbar. Zusätzlich wünschenswert ist die Einbindung des Projektes in ein transnationales Interreg-Programm. Erste Kontakte wurden für die Gebiete Schwarzwald, Vorarlberg, Niederösterreich und Südtirol aufgenommen.

Zurzeit laufen die Vernehmlassungen zum Schwerpunktprogramm und zum Agglomerationsprogramm Burgdorf. Die Vernehmlassungsberichte müssen aufgrund der Erkenntnisse aus diesem Vorprojekt geprüft werden, damit eine langfristige Projektfinanzierung erfolgen kann.

Die Gespräche mit dem beco für eine Ko-Finanzierung im Rahmen arbeitsmarktlicher Massnahmen sind weiter zu führen.

Für die Buchführung und Revision ist die Trägerschaft verantwortlich; also im Aufbaujahr der Verein Mobilität Emmental und anschliessend vorzugsweise Pro Emmental. Für das Controlling ist die Geschäftsstelle zuständig.

3.9 Evaluation

Um die qualitative und quantitative Überprüfung der gesteckten Projektziele überprüfen zu können, sind entsprechende Evaluationsinstrumente nötig. Da in dem vorliegenden Projekt sowohl sozial-, wirtschafts- als auch naturwissenschaftliche Fragestellungen zu beantworten sind, braucht es eine differenzierte Herangehensweise mit unterschiedlichen Indikatoren und Evaluationsinstrumenten.

3.9.1 Evaluation nach quint-essenz

Die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz hat mit quint-essenz ein in erster Linie qualitatives Evaluationsinstrument erarbeitet. Es steht für Projekte zur Verfügung, die sich mit der Planung und Durchführung von Projekten in den Bereichen Prävention und Gesundheitsförderung beschäftigen. Quint-essenz enthält Elemente aus dem Projekt- und Qualitätsmanagement sowie der Gesundheitsförderung und bietet Instrumente für die Planung und Umsetzung von Projekten.

Eine erste Zusammenstellung möglicher Indikatoren zu den festgelegten Projektzielen und die Methode zur Erreichung der Ergebnisse dieser Indikatoren stellt die unten aufgeführte Tab. 9: Beispiele von möglichen Evaluationsindikatoren auf. Im Rahmen des Detailkonzepts werden diese Indikatoren umfassend erarbeitet.

	Ziel	Indikator	Methodik	Ergebnis (Ziel gar nicht erreicht – Ziel vollständig erreicht)													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
1	Stärkung des Lebensraumes Emmental	Anzahl Fortzüge aus dem Emmental	Befragung Gemeindeverwaltungen														
2	Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split	Modal Split	Verkehrszählungen, Vergleich mit Angaben in GVS														
3	Reduktion Energieverbrauch Luftmissionen	CO ₂ -Einsparungen MJ-Einsparungen	Befragung: Gemeindeverwaltungen														
4	Erhöhung der Mobilitätsangebote	Anzahl der Möglichkeiten, von A nach B zu gelangen	Umsetzung der Massnahmen														
5	Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen	Anzahl Arbeitsplätze/EW	Befragung Gemeindeverwaltungen														
6	Partizipation, Kommunikation, Marketing	Anzahl der öffentlichen Veranstaltungen / Mitwirkung	Durchführungen von Veranstaltungen														
7	weitere														

Tab. 9: Beispiele von möglichen Evaluationsindikatoren

3.9.2 Evaluation nach NISTRA

Um Strasseninfrastrukturprojekte bezüglich ihrer Nachhaltigkeit bewerten zu können, lancierte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Februar 2001 das Projekt "Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA)". Das Instrument umfasst ein Ziel- und Indikatorensystem und eine Aggregationsmethode.¹¹

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich nicht um ein Strasseninfrastrukturprojekt. Da es aber auch um die **Organisation der Mobilitätsbedürfnisse** geht, dürfte es möglich sein, im Rahmen des Detailkonzeptes (Aufbauphase) zumindest einen Teil der NISTRA-Nachhaltigkeitsindikatoren für die Anwendung zu überprüfen. Im Wesentlichen werden die Oberziele überprüft und in einzelnen Bereichen wird voraussichtlich eine Kontrolle mit ausgewählten Indikatoren vorgenommen werden können. Diesbezüglich sei auf die Wirkungsabschätzung (vgl. Abb. 21: Überblick über die NISTRA-Indikatoren. im Anhang) verwiesen, die auch vergleichbare Indikatoren des NISTRA (W 112, U 311, U 211) zum Inhalt hat.

¹¹ Das Zielsystem beruht auf dem bestehenden departementübergreifenden Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr (ZINV UVEK). Die Aggregationsmethode bereitet die verschiedenen Informationen so auf, dass sich die Entscheidungsträger ein gesamtheitliches Bild des Projektes machen und dessen Vor- und Nachteile würdigen können. Unterschieden wird zwischen Oberzielen, Teilzielen und Indikatoren.

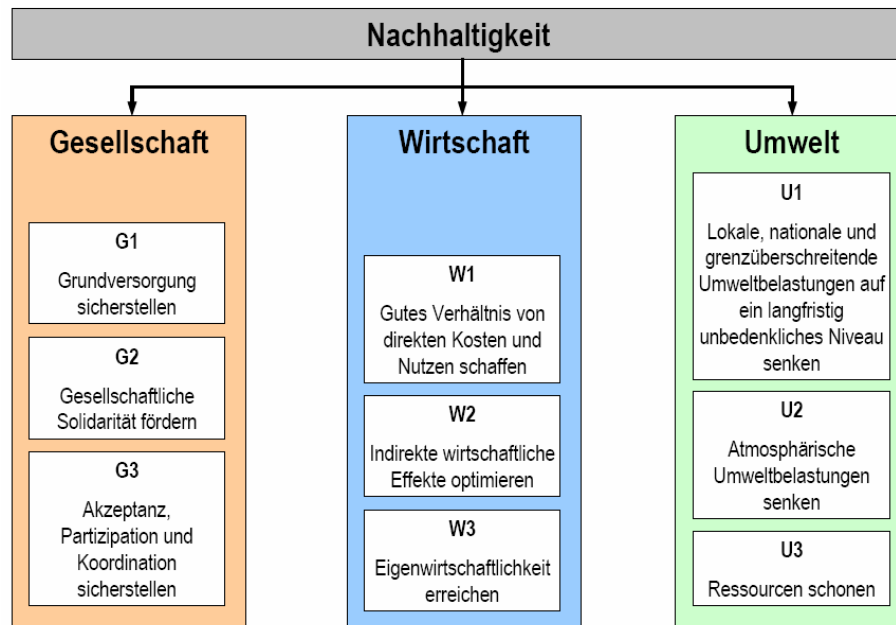


Abb. 6: Oberziele von NISTRA
(Quelle: ASTRA (2003): NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. Bern.)

Durch das Projekt Mobilität Emmental wird

Gesellschaft (G)

- die Grundversorgung sichergestellt (G1).
Es wird ein wesentlicher Beitrag geleistet, die Möglichkeiten der Mobilität und damit auch den Zugang zu Regionalzentren zu verbessern. Des Weiteren werden Verbesserungen (z.B. Einführung eines Velo-HLD, Velostationen, Mobilitätszentralen, etc.) für die Situation der Fussgänger- und VelofahrerInnen und der NutzerInnen der kombinierten Mobilität geschaffen.
- die gesellschaftliche Solidarität gefördert (G2).
Mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum wird die Unabhängigkeit der Menschen und die Solidarität unter den Gemeinden erhalten und gefördert. Mit der Förderung der nachhaltigen Mobilitätsangebote wird auch dazu beigetragen, wohnliche Siedlungen in den urbanen Räumen und Zentren des ländlichen Raumes zu erhalten. Das Projekt hat einen Anspruch, Kosten und Nutzen fair zu verteilen.
- die Akzeptanz, Partizipation und Koordination (G3) der Bevölkerung ermöglicht. In der Vorbereitungszeit der drei Umsetzungsetappen (2005, resp. 2006 und 2007) ist eine aktive Partizipation mit der Bevölkerung in der Projektregion geplant.

Wirtschaft (W):

- ein gutes Verhältnis von direkten Kosten und Nutzen geschaffen (W1).
- der indirekte wirtschaftliche Effekt optimiert (W2).
Durch die Verdichtung der ÖV-Fahrpläne sowie durch das breitere Angebot an Car-Sharing Fahrzeugen und Elektro-Velos verbessert sich die Reisezeit zwischen Ziel- und Quellort. Durch die Modellhaftigkeit der Region kommt es zu Innovationseffekten im Verkehrsbereich.
- die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht (W3).
Beispielsweise ist die Einrichtung einer Velostation so konzipiert, dass sie sich nach der Etablierungsphase selbst finanzieren kann.

Umwelt (U):

- die lokale, nationale und grenzüberschreitende Umweltbelastung auf ein langfristig unbedenkliches Niveau gesenkt (U1).
Durch das mittelfristige Ziel, gegenüber heute ca. 10-20% der Autofahrten zu substituieren, werden die Luftschadstoffe gesenkt. Durch die nachhaltigen Mobilitätsangebote wird die Lärmbelastung um ca. 1 dB(A) gesenkt. Da keine Bauvorhaben geplant sind, findet auch keine Bodenversiegelung statt. Somit wird keine weitere Belastung von Landschaften, Lebensräumen und Gewässern verursacht.
- die atmosphärische Umweltbelastung gesenkt (U2).
Durch die geplante Autofahrten-Reduktion werden die Treibhausgas-Emissionen gesenkt.
- Ressourcenschonung betrieben (U3).
Durch den Einsatz nachhaltiger Mobilitätsangebote wird der Energieverbrauch gesenkt.

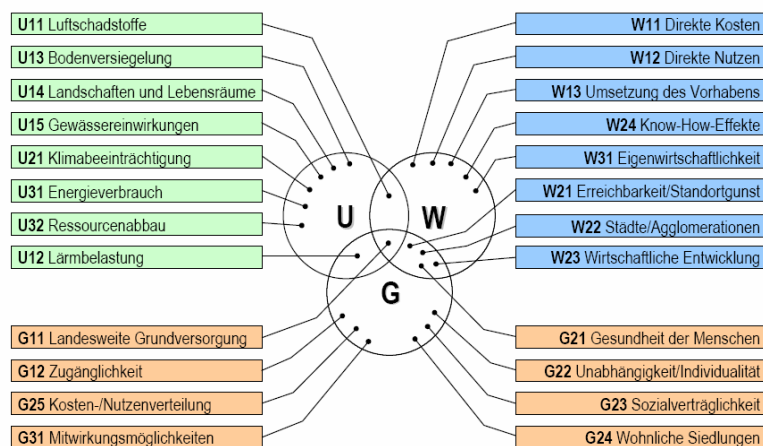


Abb. 7: Teilziele von NISTRA
(Quelle: ASTRA(2003): NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte, Bern)

4 Systemabgrenzung

4.1 Räumliche Kriterien

Bisher fand die Entwicklung und Realisierung von neuen, kombinierten, bedarfsorientierten Mobilitätsdienstleistungen in erster Linie in urbanen Siedlungsräumen statt. Ausgelöst durch das Bedürfnis nach hoher Lebensqualität und ruhiger, grüner Wohnumgebung entwickelt sich der Siedlungsraum in den äusseren Agglomerationsgürtel – und noch weiter. Das BFS (2004) schreibt dazu „Durch diesen Prozess wird ehemals ländlicher Raum verstädtert, das Land zersiedelt. Hauptursache ist dabei die Zunahme der Einfamilienhäuser im Agglo-Gürtel und im umliegenden Land (seit 1970 plus 158 resp. 155%).“ Folge davon ist der zunehmende motorisierte Individualverkehr (insb. Pendlerverkehr), der sich vermehrt auch im ländlichen Siedlungsraum als ernst zu nehmender Problembereich manifestiert.

Nachhaltige Mobilitätslösungen sind demnach auch ausserhalb der Städte zu suchen, um eine noch weiter gehendere Zersiedlung zu stoppen, resp. die Lebensqualität auch in den ländlichen Siedlungsräumen zu bewahren.

Die in der Ideenskizze Mobilität Emmental¹² vorgeschlagene Konzentration des Betrachtungsperimeters auf die bevölkerungsrelevanten Gebiete („starker Rückgrat für breiten Rücken“) wird im Vorprojekt in differenzierter Weise fortgesetzt. Eine **dichte Siedlungszusammensetzung in relativ flacher Topographie, mit guter ÖV-Anbindung** (mind. ½-Stundentakt) und **ausreichender Infrastruktur** (Einkauf, medizinische Verpflegung, Freizeitangebote etc.) bieten gute Voraussetzungen, um den (potentiellen) NutzerInnen in konzentrierter und damit wirksamer Weise (neue) Mobilitätsangebote anzubieten und zu kommunizieren.

Je mehr die Bevölkerungsdichte, das Infrastruktur- und ÖV-Angebot abnimmt, resp. die topographischen Verhältnisse schwieriger werden (Steigungen bilden Hürden z.B. für den Langsamverkehr), desto höher wird im Gegenzug der finanzielle und personelle Aufwand pro EinwohnerIn. Um die finanziellen Ressourcen des Projekts und damit auch die Wirksamkeit im Sinne der Zielformulierung möglichst gewinnbringend einzusetzen, konzentriert sich das Projekt „Mobilität Emmental - Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“ in erster Linie auf die Talsohle des Emmentals. Abweichungen von diesem „Paretto“-Prinzip (20% Aufwand – 80% Nutzen) finden in jenen Fällen statt, bei denen hinsichtlich Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilitätsangebote mehr als ein Positiv-Kriterium (z.B.

¹² Büro für Mobilität AG (2002): Ideenskizze. Mobilität Emmental. Lust statt Frust beim Unterwegssein. Bern.

Bevölkerungsdichte, Infrastruktur) ein Negativ-Kriterium (z.B. Topographie) überwiegt (z.B. Raum Sumiswald).

Die Karte (vgl. Abb. 8: Systemabgrenzung - räumlich) zeigt die räumliche Systemabgrenzung des Projektes. Die sieben Siedlungsräume (rot) entsprechen Raumeinheiten, die, unabhängig von Gemeindegrenzen (grün), bezüglich Distanz zu Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs aus der Optik der Nutzerinnen und Nutzer nachhaltiger Mobilitätsangebote zusammengehören (Stichwort: kombinierte Mobilität, Wegketten). Der Perimeter zeigt die einbezogenen Gemeinden (orange). Der abgebildete Untersuchungsraum versteht sich als Synthese des Untersuchungsperimeters (rosa) und des Betrachtungsperimeters (rosa) der Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental (2004) sowie der Ideenskizze Mobilität Emmental (2002).

Siedlungsräume	Gemeinden				
Kirchberg	Aefligen	Ersigen	Kirchberg	Lyssach	Rüdtligen-Alchenflüh
Burgdorf	Burgdorf	Oberburg			
Hasle-Rüegsau	Hasle	Lützelflüh	Rüegsau		
Sumiswald	Sumiswald	Trachselwald			
Zollbrück	Lauperswil	Rüderswil	Zollbrück		
Signau	Signau				
Langnau	Langnau	Trubschachen			

Tab. 10: Einbezogene Gemeinden des Emmentals

Hinsichtlich der konkreten Umsetzungsanalyse von einzelnen Produkten oder Produktgruppen erfolgen auf der Ebene (Gemeinde-) Quartier die Feinzuteilungen der Siedlungsschwerpunkte im Vorfeld der Umsetzungsphase in Absprache mit den zuständigen Gemeindeorganen.

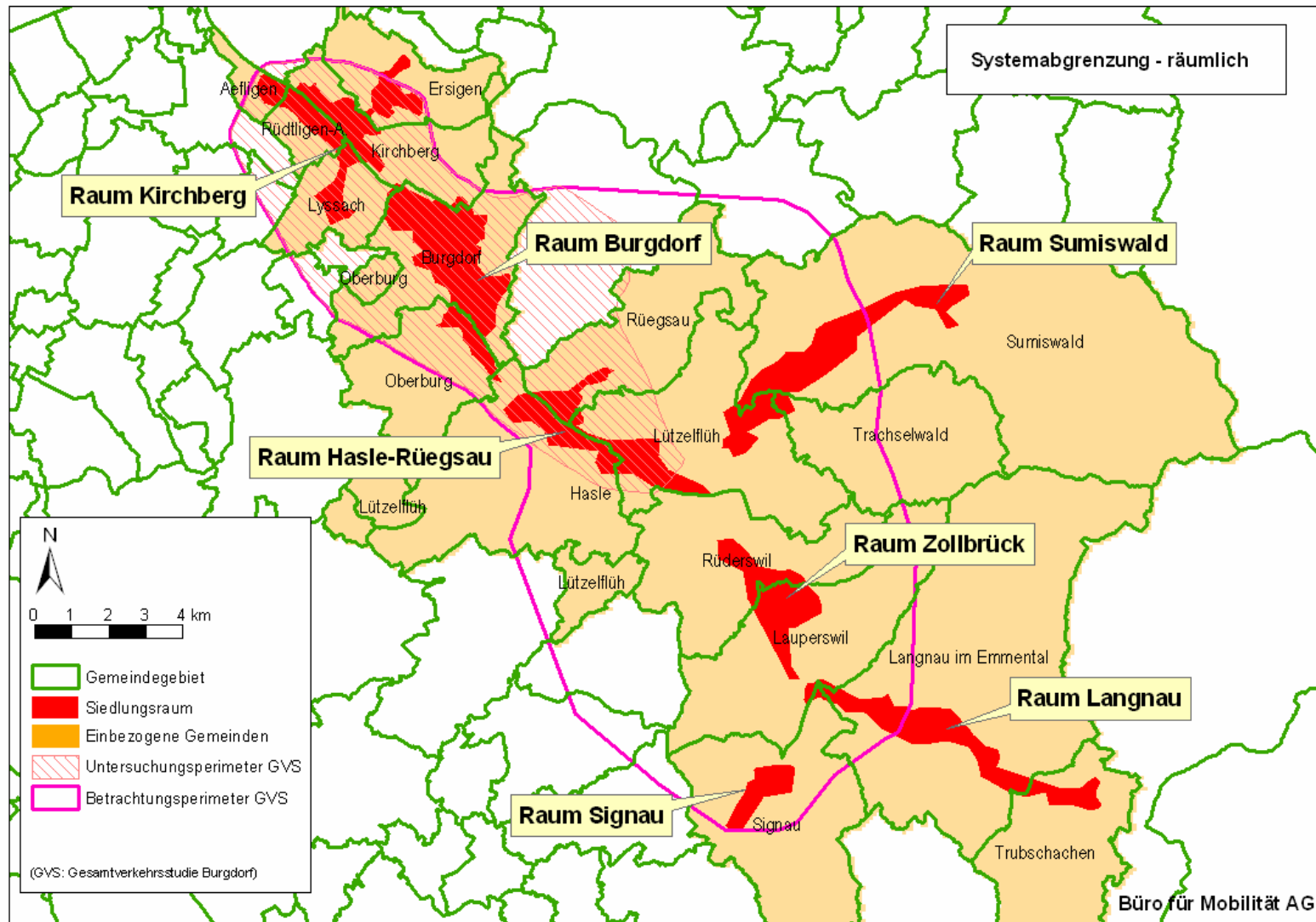


Abb. 8: Systemabgrenzung - räumlich

4.2 Verkehrsarten

Der Fokus bei den Verkehrsarten liegt beim vorliegenden Projekt

- beim **Pendlerverkehr** und
- beim **Einkaufsverkehr**

und in 2. Priorität beim Nutz- und Serviceverkehr sowie beim Freizeitverkehr.

Die Konzentration auf Pendler- und Einkaufsverkehr lässt sich damit begründen, dass in diesem Bereich Kosten und Nutzen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen und die Anteile an Verkehrsvolumen zu Spitzenzeiten besonders durch den Pendlerverkehr verursacht werden.

Verkehrsarten
Pendlerverkehr
Einkaufsverkehr
Nutzverkehr
Serviceverkehr
Freizeitverkehr
Güterverkehr
Tourismusverkehr

	1. Priorität
	2. Priorität

Abb. 9: Systemabgrenzung nach Verkehrsarten

Mittels Multiplikatoren (z.B. Unternehmen setzen Massnahmen des Mobilitätsmanagements ein und wirken dadurch vorbildhaft/motivierend auf weitere Unternehmen) und Partnern (z.B. Burgdorfer Detaillisten informieren Langnauer Detaillisten über die Vorzüge des Velo-Hauslieferdienstes) können Ziel gerichtet und vernetzt Projekte angegangen werden. Lokales und regionales Knowhow bildet eine wichtige, vertrauensbildende Plattform für den Erfahrungsaustausch und damit die Voraussetzung für die Umsetzung von Produkten.

Güter- und Tourismusverkehr, besonders aber der Freizeit-, Service- und Nutzverkehr, können von den umzusetzenden Angeboten teilweise indirekt profitieren. Diese Verkehrsarten werden in einer ersten Projektphase bewusst ausgeklammert. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass diese zu einem späteren Zeitpunkt auch bewirtschaftet werden. Im Bereich **Güterverkehr** bestehen aufgrund einer kürzlich im Auftrag des Vereins Mobilität Emmental durchgeführten Studie¹³ Ideen und Vorschläge aus analogen Erfahrungen (SpediBeO, etc.), die mittel- bis längerfristig ebenfalls umgesetzt werden können.

¹³ Büro für Mobilität AG (2004): Gütermobilität Emmental. Qualitative Potenzialabschätzung Gütertransporte Burgdorf/Emmental. Bern.

Das Bundesamt für Raumentwicklung zeigt Interesse, den Bereich **Freizeitverkehr** in einem Parallelprojekt zu bearbeiten.

5 Bestandesaufnahme

Nachhaltige Mobilitätsangebote sind heute bereits in einem gewissen Umfang in den Gemeinden vorhanden. Das Projekt wird die Angebote räumlich und zeitlich konzentriert spürbar erhöhen. Der Status quo ist in Abb. 10: Mobilitäts-Angebote im Emmental – Ist-Zustand bildlich und im anschliessenden Abschnitt schriftlich beschrieben.

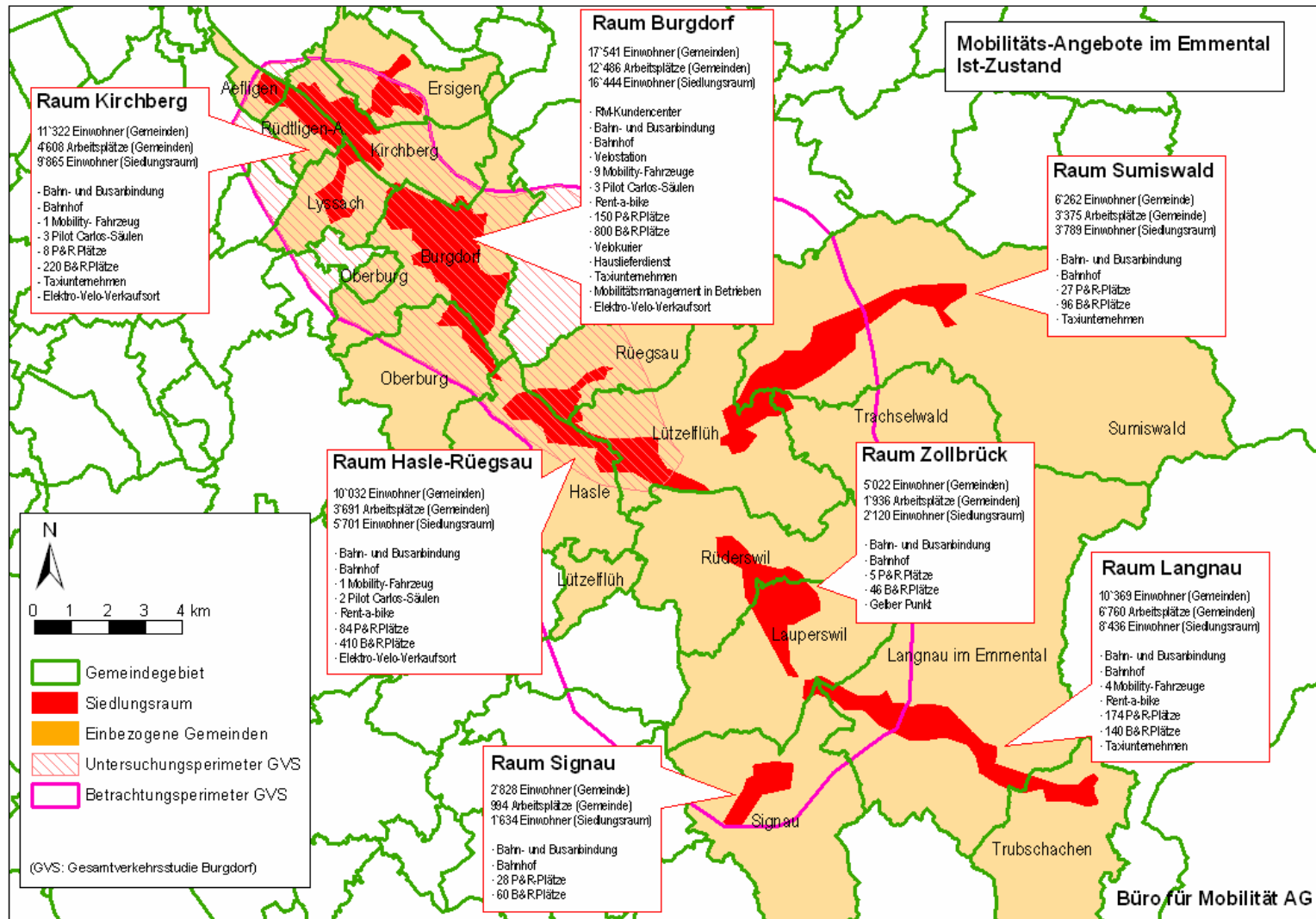


Abb. 10: Mobilitäts-Angebote im Emmental – Ist-Zustand

Die untenstehende Abbildung zeigt den Modal Split Personenverkehr am Querschnitt Burgdorf-Oberburg. Der MIV-Anteil beträgt 72%, der Langsamverkehr 10%. Durchgeführte Zählungen im Querschnitt Kirchberg-Burgdorf zeigen, dass der MIV-Anteil hier bei 73%, der ÖV-Anteil bei 24% und der Langsamverkehrs-Anteil bei 3% liegt. Im Querschnitt Oberburg-Hasle b.B. liegt der MIV-Anteil bei 77%, der ÖV-Anteil bei 19% und der Langsamverkehrs-Anteil bei 4%.¹⁴ Insgesamt ist somit der MIV-Anteil mit 72-77% auf diesen Transitstrecken als relativ hoch und der Langsamverkehr mit 3-10% als relativ gering zu bewerten. Anders sehen die Werte für den innerörtlichen Verkehr aus: Der Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf zeigt, dass im Binnenverkehr 30% Langsamverkehr, 10% öffentlicher Verkehr und 60% MIV-Anteil vorliegt.

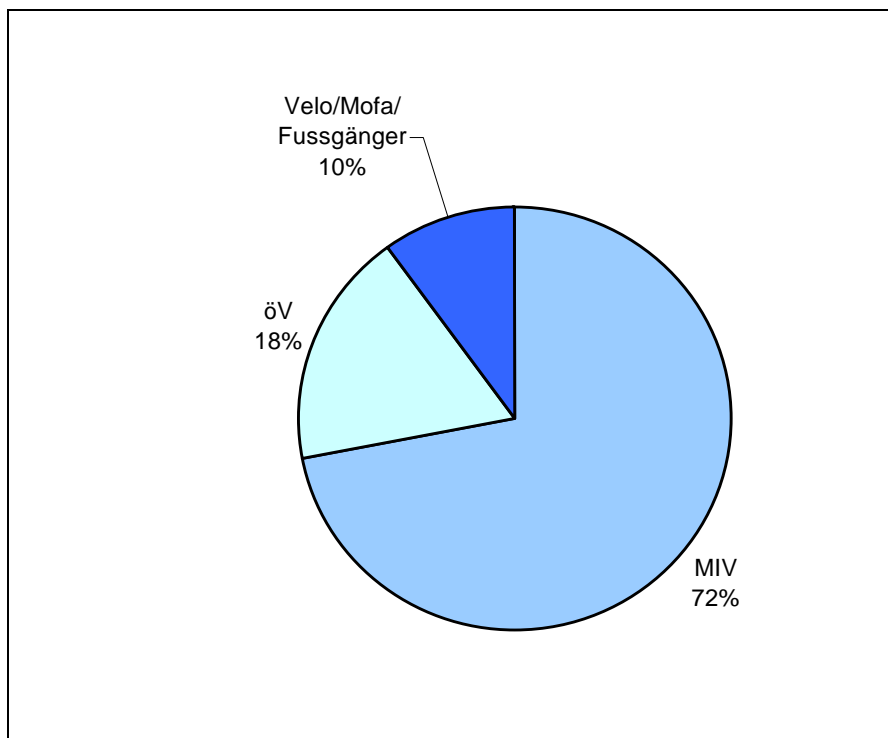


Abb. 11: Modal Split Personenverkehr, Abschätzung Personenfahrten bzw. Wege an einem durchschnittlichen Werktag (gerundet), Querschnitt Burgdorf-Oberburg

In den folgenden Unterkapiteln werden die Mobilitätsangebote vorgestellt, die derzeit im Emmental bestehen.

¹⁴ BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. Muttenz.

5.1 Öffentlicher Verkehr

Bahnverbindungen

Linie	Strecke	Fahrplan-Intervall	Maximale Querschnittsnutzung (Fahrgäste/Tag)
RE, S4, S44	Burgdorf – Hasle-Rüegsau (von Mo-Sa., ca. 05.00 bis 00.40 Uhr) – Langnau i.E. (von ca. 05.00 bis 23.40 Uhr), teilweise auch Langnau – Sumiswald-Grünen und Huttwil	ca. 20` ca. 30`	4'200 (Burgdorf an/ab Richtung Hasle-Rüegsau)
S4, S44, RE, S7	Burgdorf – Ramsei - Huttwil	ca. 60`	2'400 (Hasle-Rüegsau an/ab Richtung Ramsei)
Buskurse als Ergänzung zum Bahnangebot	Ramsei – Sumiswald-Grünen (Buslinie 341.10 Ramsei – Sumiswald – Wasen i.E.)	ca. 30` ca. 60`	

Tab. 11: Angebot u. Nachfrage auf den Bahnlinien in der Region Burgdorf/Emmental
(Quelle: BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. S. 72.)

Die Nachfrage auf der Bahn ist mittels Verkehrserhebungssystem der SBB erhoben worden. Dabei wurde jeder Kurs an einzelnen Querschnitten („Zählpunkten“) ca. 50 Mal pro Jahr erfasst (30 x Mo-Fr, 10 x Sa, 10 x So).

Im stärksten Querschnitt (Burgdorf an/ab Richtung Hasle-Rüegsau) benützen heute rund 4'200 Personen pro Werktag die Bahn.

Im Querschnitt Hasle-Rüegsau an/ab Richtung Ramsei benützen rund 2'400 Personen pro Werktag die Bahn (Ramsei an ca. 2'000 Personen pro Werktag).

Park&Ride und Bike&Ride Plätze

Bei den Bahnhofsvorständen ist eine schriftliche Umfrage bezüglich der heutigen P&R- und B&R - Plätze durchgeführt worden.¹⁵ Zurzeit gibt es ca. 480 P&R-Plätze und ca. 1'800 B&R-Plätze im Untersuchungsraum (vgl. Tab. 13: Anzahl Park&Ride und Bike&Ride Plätze: heutiger sowie erwünschter mittel- bis längerfristiger Zustand).

¹⁵ BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. S. 74

Busverbindungen

Linie	Strecke	Fahrplan-Intervall	Maximale Querschnittsbenutzung (Fahrgäste/Tag)
1	Fraubrunnen-Burgdorf-Oberburg-Tschamerie	30' (bis Lyssach IKEA)	520 (Kornhaus-Bahnhof)
(41)	(Bahnhof – Fabrikweg)	(einzelne Kurse in Spitzenstd.)	
2	Koppigen–Kirchberg–Burgdorf-Lueg	30'(Koppigen-Burgdorf) 60'(Burgdorf-Kaltacker)	600 (Aebi-Bahnhof)
(21)	(via Neuhof)	(einzelne Kurse)	
3	Gyrischachen-Burgdorf-Bahnhof-Meiefeld	30'	260 (Kornhaus-Bahnhof)
4	Bahnhof-Oberstadt-Steinhof/Gymnasium-Bahnhof	15'	280 (City-Bahnhof)
5	Burgdorf-Hindelbank-Krauchthal-Bolligen	Einzelne Kurse in Spitzenstunden	Keine Zählung vorhanden

Tab. 12: Angebot und Nachfrage auf den Burgdorfer Buslinien
(Quelle: BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. S. 44)

Das Busnetz wird vom Regionalverkehr Mittelland (RM) betrieben. Die neue Buslinie Burgdorf-Fraubrunnen wurde als Versuchsbetrieb eingeführt, die übrigen Linien wurden zu einem Gesamtkonzept namens „dr BUS“ zusammengefasst. Die wichtigsten Ergebnisse des Gesamtkonzeptes sind:

- Der Betrieb der neuen Linie Burgdorf-Fraubrunnen ist sehr gut angelaufen und hat sich in das Gesamtkonzept „dr BUS“ integriert.
- Das System „dr BUS“ hat sich bewährt und entspricht den Anforderungen der Benutzer. Die Minimalanforderungen gemäss AGV konnten überall erreicht werden.
- Eine Kundenbefragung vom März 2001 hat gezeigt, dass die BenutzerInnen mit Angebot, Pünktlichkeit, Komfort und Personal zufrieden bis sehr zufrieden sind.

Die heutige Nachfrage wird an zahlreichen Querschnitten an verschiedenen Zähltagen erfasst. Die stärksten Belastungszahlen ergeben sich in der Stadt Burgdorf. Auf den regionalen Achsen sind im Querschnitt folgende Passagierzahlen vorhanden (Grössenordnung):

- Burgdorf – Kirchberg (L2): ca. 600 Fahrgäste/Tag
- Burgdorf – Oberburg (L1): ca. 350 Fahrgäste/Tag
- Burgdorf – Lyssach (L1): ca. 200 Fahrgäste/Tag
- Burgdorf – Heimiswil (L2): ca. 100 Fahrgäste/Tag

5.2 Motorisierter Individualverkehr

CarSharing

CarSharing basiert auf der Idee der kombinierten Mobilität: Mit CarSharing ist es möglich, Bus, Bahn, Tram, Velo und Auto auf einfache Art in beliebiger Reihenfolge zu kombinieren und somit das Auto gezielter einsetzen zu können. Für lange Strecken benutzt der Reisende die öffentlichen Verkehrsmittel, für kurze Strecken steht ihm ein Auto vor Ort zur Verfügung. Mobility, das grösste CarSharing-Unternehmen der Schweiz, stellt dafür landesweit rund 1'700 Fahrzeuge an über 1'000 Standorten zur Verfügung. Für Verwaltungen und Firmen besteht zudem mit Business CarSharing ein attraktives Angebot, das Geschäftsfahrten markant verbilligt. Untersuchungen zeigen, dass Mobility-Kunden ihre Verkehrsmittelwahl verstärkt auf ÖV und Velos ausrichten: Wer infolge von CarSharing sein Auto aufgibt, reduziert seine Autoverkehrsleistung massiv, um 6'700 km oder 72 % im Jahr¹⁶.

Im Untersuchungsraum gibt es zuzeit 15 (Stand: Januar 2005) Mobility-Fahrzeuge (inkl. RailLink und M-Budget) (vgl. Abb. 15: Übersicht Car-Sharing-Fahrzeuge, Mitglieder und gewünschte Entwicklung), davon neun in Burgdorf. In Verbindung mit Business CarSharing kann deren Auslastung generell als gut bezeichnet werden.

Taxiunternehmen

Im Untersuchungsraum gibt es fünf Taxiunternehmen. Neben der Beförderung von Einzelgästen arbeiten sie auch mit Schulen zusammen und fahren regelmässig Schulkinder. Ihre Betriebszeiten sind den üblichen allgemeinen Arbeitszeiten angepasst. Die Anzahl der Fahrten pro Tag schwankt täglich, somit lässt sich diese Angabe schwer quantifizieren.

Spontanes Mitnahmesystem

Das spontane Mitnahmesystem CARLOS ist ein Pilotprojekt in der Region Burgdorf. Im Untersuchungsraum gibt es acht Pilot CARLOS-Säulen. Die stärkste Nachfrage besteht freitags, im Zeitraum von 10-12h, 14-16h und 19-20h. Viele Nutzungen sind in den Rand- und Nachtzeiten zu verzeichnen. 12% der CARLOS-Nutzer und Nutzerinnen benutzen CARLOS zwischen 23h und 05h nachts, vor allem die Haltepunkte Lyssach IKEA und Burgdorf, Kirchbergstrasse werden oft nachts benutzt. Während den üblichen Hauptverkehrszeiten ist die Benutzerfrequenz vergleichsweise tief.¹⁷

¹⁶ Bundesamt für Energie (1998): CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität.

¹⁷ Matti, D., Haefeli, U. u.a. (2004): Evaluation CARLOS, Zusammenfassung der CARLOS-Nutzungsanalyse M8. Luzern.

Seit 1999 gibt es je einen von ca. einem Meter Durchmesser gelben Punkt auf der Strasse in Rüderswil und Zollbrück. Personen, die in den nächsten Ort möchten, stellen sich auf den Punkt und ein vorbeifahrendes Fahrzeug kann sie mitnehmen. Ca. vier Personen nutzen dieses System zwischen Zollbrück und Rüderswil täglich¹⁸.

5.3 Langsamverkehr

In der Schweiz sind im Durchschnitt 34% der Autofahrten nicht länger als 3 km, jede achte Autofahrt endet gar bereits nach einem Kilometer.¹⁹

Der Langsamverkehr nimmt eine wichtigere Bedeutung ein, als gemeinhin angenommen. Welche Möglichkeiten bereits im Emmental bestehen, werden im Folgenden vorgestellt. In Burgdorf gibt es zwei Begegnungszonen. Hier besteht Tempo 20 und mit Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Auch besitzt die Stadt Burgdorf ein gutes Radwegnetz. Es zeigt sich, dass entlang der regionalen Hauptpendlerströme (z.B. Hasle b.B. – Oberburg – Burgdorf) abseits der Hauptverkehrsachsen ein gutes Netz von sicheren Radverkehrsverbindungen zur Verfügung steht, wobei nicht alle diese Wege allwettertauglich sind.

Mit einer umfassenden Langsamverkehrszählung wurden die heutigen Frequenzen (getrennt nach Velo/ Mofa + Roller / Fussgänger) an drei ausgewählten Korridoren erhoben. Insgesamt wurde folgende Anzahl Personen erfasst (wobei der Veloanteil rund die Hälfte bis 2/3 Drittel ausmacht):

- Korridor Kirchberg – Burgdorf: 1`091 Personen/Tag
- Korridor Burgdorf – Oberburg: 2`516 Personen/Tag
- Korridor Oberburg – Hasle-Rüegsau: 924 Personen/Tag.²⁰

Verkaufsorte von Elektro-Velos

Im Untersuchungsraum gibt es vier Velohändler (Burgdorf, Hasle-Rüegsau, Ersigen, Arni), die Elektro-Velos der Firma BikeTec im Angebot haben. Der derzeitige Bestand an Elektro-Velos der Marke „Flyer“ im Untersuchungsraum beläuft sich auf 87 (vgl.Tab. 14: Bestand und Interessierte am Elektro-Velo „Flyer“).

¹⁸ lt. Telefon mit Frau Siegenthaler, Gemeinde Zollbrück, 17.08.2004

¹⁹ Bundesamt für Raumentwicklung (2001) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Neuenburg.

²⁰ BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. S. 13

Velostation der IG Velo Burgdorf

In der Velostation in Burgdorf besteht die Möglichkeit, von früh bis spät zuverlässig das Velo abzustellen. Bis zu 250 Velos haben darin Platz. Des Weiteren können Elektro-Velos, Transportanhänger sowie Kinderanhänger ausgeliehen werden.

Vier bis sechs Vermietungen via RM-Kundencenter kommen pro Woche auf zwei Elektro-Velos.²¹ In der Velostation Burgdorf²² wurden 2004 20 Vermietungen verbucht.

Rent-a-bike

Rent-a-bike ist ein nationaler Fahrradverleiher. Zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen sowie Hotels und Camping betreibt Rent-a-bike ein Netz von rund 100 Vermietstationen und 3'500 Velos. Im Emmental gibt es zurzeit drei Standorte (Burgdorf, Langnau, Lützelflüh), an denen Velos ausgeliehen werden können. In Burgdorf stehen insgesamt sechs Velos (5 Countrybikes und 1 Kindervelo), in Langnau 22 Velos (15 Countrybikes, 5 Mountainbikes und 2 Kindervelos) und in Lützelflüh ebenso sechs Velos (5 Countrybikes und 1 Kindervelo) zur Verfügung (Stand: Dezember 2004).

5.4 Mobilitätsmarketing

Mobilitätszentrale (RM Kundencenter) Burgdorf

Die Dienstleistungen im RM Kundencenter umfassen

- Mobilitätsberatung - umfassendes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen in der Region
- Beratung und Verkauf von Bahn- und Busreisen
- RM-Kundendienst
- Kundencenter CARLOS und Mobility CarSharing
- Nostalgie- und Extrazüge etc.

In der Mobilitätszentrale sind täglich ca. 95 Kundenkontakte zu verzeichnen. Davon kommen ca. 30 Personen ins Kundencenter, 40 Personen tätigen ihre Anfragen telefonisch, ca. 20 per Email und ca. fünf Anfragen gelangen per Fax in das Kundencenter.²³

Mobilitätsmanagement in Betrieben

- NewRide Betriebe im der Region Burgdorf

Mit dem Programm NewRide fördern Kantone und Gemeinden in Zusammenarbeit mit EnergieSchweiz und anderen Bundesstellen den Einsatz von energieeffizienten Fahrzeu-

²¹ lt. Telefon S. Galli, RM Kundencenter, 13.10.2004

²² lt. Telefon Frau Rucinenti Velostation, 10.01.2005

²³ lt. Telefon S. Galli, RM Kundencenter, 28.09.2004

gen. NewRide ergänzt die Förderung von „Human Powered Mobility“ (HPM) und öffentlichem Verkehr und konkurrenziert diese nicht.

Elektro-Zweiräder kommen im Pendler- und innerbetrieblichen Verkehr bei der Firma Ypsomed und bei der Baudirektion der Stadt Burgdorf zum Einsatz.

- Parkplatzbewirtschaftung

Die Firma Ypsomed (ehem. Disetronic Medical Systems AG) in Burgdorf erhebt Gebühren für die Benützung der Parkplätze. Die Einnahmen werden dafür verwendet, für alle MitarbeiterInnen (ca. 400) Reka-Checks (pro Mitarbeiter im Wert von Fr. 150.-/a) zur Verfügung zu stellen.

In der Gemeinde Sumiswald werden die Parkplätze „noch“ nicht bewirtschaftet. Anstrengungen diesbezüglich sind jedoch vorhanden. Firmen mit Parkplatzbewirtschaftung gibt es nur wenige (Temmentec= gedeckte Plätze ca. Fr. 40.-/Mt.)²⁴.

In Kirchberg wird der Gemeinderat auf den 1. November 2004 im Bereich des Ladenzentrums eine "Blaue Zone" einführen. Diese Verkehrsmassnahme wird ergriffen, da vielfach Dauerparkierer die Parkplätze benutzten und diese eigentlich zum Tätigen von Einkäufen gedacht sind. Die in der bereits ausgearbeiteten Parkierungsverordnung eingeschlossenen Zonen können, falls erwünscht oder notwendig, schrittweise zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden.²⁵

In Langnau existiert im Dorfkern eine "Blaue Zone", Bewirtschaftung durch die Securitas sowie weisse Parkplätze mit Ticketautomaten. Die Grossverteiler Coop und Migros haben ebenso die "Blaue Zone" und betreiben hierbei eine eigene Bewirtschaftung. Am Regionalspital Langnau gibt es auch die "Blaue Zone". Das Spital betreibt eine eigene Bewirtschaftung.²⁶

Die Stadt Burgdorf erarbeitet zurzeit ein neues Parkplatzreglement mit Kostenpflicht für die Verwaltung.

- JobTicket

Die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung werden bei Ypsomed dafür verwendet, für alle MitarbeiterInnen (ca. 400) Reka-Checks (pro Mitarbeiter im Wert von Fr. 150.-/a) zur Verfügung zu stellen. Hierdurch haben sie die Möglichkeit, ein Halbtax für ein Jahr zu erwerben.

²⁴ lt. schriftl. Aussage F. Schwarz, Sumiswald, 20.10.2004

²⁵ lt. schriftl. Aussage A. Cadonau, Kirchberg, 27.10.2004

²⁶ lt. schriftl. Aussage M. Germann, Langnau, 27.10.2004

5.5 Warentransport

Hauslieferdienst (HLD) der Velostation Burgdorf

Seit 1997 betreibt die Velostation der IG Velo Burgdorf den ökonomisch und ökologisch sinnvollen Hauslieferdienst. KundInnen kaufen ein und können in fast 50 Geschäften (alle Grossverteiler eingeschlossen) ihre Ware an der Kasse stehen lassen und den Heimweg antreten. Die Waren werden den KundInnen innerhalb von drei Stunden vor die Haustüre gestellt oder nach Wunsch persönlich abgegeben. Leergut in Form von PET, Blechdosen und Altglas werden auf Anfrage entsorgt. Die Lieferung erfolgt durch das Beschäftigungsprogramm für Langzeitarbeitslose mit modernen Elektro-Velos und Transportanhängern und kostet den Kundinnen und Kunden Fr. 2.-. Die Geschäfte leisten heute einen Beitrag von Fr. 1.- je Lieferung.

Der Hauslieferdienst ist in Burgdorf ausserordentlich beliebt. Heute erfolgen in der rund 15'000 Einwohner zählenden Kleinstadt monatlich bereits bis 2'000 Lieferungen (täglich, ca. 60) – Tendenz stark steigend. Eine im Herbst 2002 durchgeführte umfangreiche Kundenbefragung zeigt eine ausserordentlich positive Resonanz bei NichtnutzerInnen und NutzerInnen.

Ab Mitte 2005 soll der Hauslieferdienst auf die Nachbargemeinden Oberburg und Lys-sach und später auch auf Kirchberg ausgeweitet werden.

Velokurier der Velostation Burgdorf

Im Oktober 2003 wurde das neue Pilotprojekt „Velokurier“ gestartet (Ablösung des Kurrierdienstes). Seither haben Betriebe und Privatpersonen die Möglichkeit, Waren in Stadt und Region Burgdorf abholen und bringen zu lassen. Im Jahr 2004 wurden bereits bis zu 25 Aufträge pro Tag ausgeliefert. Das Potenzial scheint noch nicht ausgeschöpft.

6 Modellcharakter

Bei diesem Projekt handelt es sich um den schweizweit ersten Versuch der Umsetzung integrierter Mobilitätsdienstleistungen in einem agglomerationsnahen ländlichen Raum. Wie andere ländliche Gebiete bietet sich dem Emmental die Chance, die negativen Auswirkungen der Mobilität in bedeutendem Masse selbst zu regulieren (wenig Durchgangsverkehr). Ähnliche Ausgangslagen sind vom Waadtland bis in das Bündnerland zu finden. Eine in Bezug auf die geografischen und demografischen Randbedingungen sowie den Problemlösungsprozess nahezu identische Situation stellt beispielsweise das Glarnerland dar²⁷. Ein probates Mittel sind innovative Ansätze systemischer Mobilitätslösungen. Innovation in der Mobilität bringt neue, interessante Arbeit ins Emmental.

6.1 Innovative Elemente

Der Personenverkehr im ländlichen Raum bewirkt zahlreiche Herausforderungen. Die geringe Siedlungsdichte und die eingeschränkte Bündelungsfähigkeit einzelner Mobilitätswünsche lassen ein Mobilitätsangebot wie in städtischen Räumen nicht zu. Als Folge sinkt die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen und somit auch die Erträge der Transportunternehmen. Daraus resultiert eine Angebotsverkleinerung, was wiederum zu weiteren Fahrgastrückgängen führt.²⁸

Nachhaltige Mobilitätsangebote auch für den ländlichen Raum einzuführen, sind aus sozialer, ökologischer und ökonomischer Sicht von zentraler Bedeutung. Es gilt, Mobilitätsprodukte im Verbund einzuführen, die der Bevölkerung Ergänzungen zum herkömmlichen Auto bieten (z.B. Velo-Hauslieferdienst als Kofferraumersatz).

Mit der Einführung innovativer Mobilitätsangebote kann das Emmental einen besonderen Stellenwert erlangen. Es ist das Ziel dieses Projektes, nicht nur die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, als „Tor zum Emmental“²⁹, mit weiteren Mobilitätsangeboten zu stärken, sondern zukünftig auch in diesem ländlichen und agglomerationsnahen Regionen innovative Mobilitätsangebote zu integrieren und das Emmental zu einer **Modellregion** zu positionieren. Eine telefonische Umfrage bei 10 ausgewählten PolitikerInnen und zufällig ausgewählten Laien brachte dazu interessante Aussagen (vgl. Anhang).

²⁷ „Glarus bewegt“, Beitrag zu einem nachhaltigen Mobilitätskonzept, Büro für Mobilität AG, Bern, August 04

²⁸ BMBF [Hrsg.] (2004): Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin. S.3.

²⁹ vgl. Interview-Aufzeichnungen mit Laien und PolitikerInnen aus dem Emmental. November 2004

Flexible Nahverkehrsangebote	Informationskanäle	Kurier- und Lieferdienste	Kombinierte Mobilität	Fuss- und Veloverkehr
Mitfahrzentrale	Mobilitätsplan f. Betriebe	Velo-Hauslieferdienst	Bus und Bahn	Tempo 30- und Begegnungszonen
Privates Carpooling	Mobilitätsortsplan	Velokurier	Business Car-Sharing	Bike & Ride
Rufbus/Bürgerbus	Mobilitätszentrale		Car-Sharing	Velostation
Spontanes Mitnahmesystem			Park & Ride	Veloverleih
				Velowege / -infrastruktur
				

Abb. 12: Produktarten und ihre Bestandteile

Zur Strukturierung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote wird zwischen fünf verschiedenen Produktarten (vgl. Abb. 12: Produktarten und ihre Bestandteile) unterschieden:

- flexible Nahverkehrsangebote
- Informationskanäle
- Kurier- und Lieferdienste
- Kombinierte Mobilität
- Fuss- und Veloverkehr

Diese Produktarten bestehen aus unterschiedlichen Bestandteilen, die unter einander auch synergetisch wirken.

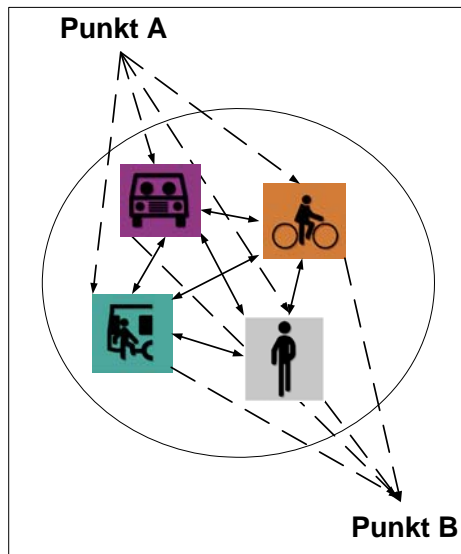


Abb. 13: Schematische Darstellung von Kombinationsmöglichkeiten

Eine wesentliche Produktart ist die Kombinierte Mobilität. Mit oben stehender Grafik (Abb. 13: Schematische Darstellung von Kombinationsmöglichkeiten) werden verschiedene Kombinationsmöglichkeiten, um auf einem Weg von Punkt A nach Punkt B zu gelangen, dargestellt. Ein Weg besteht meist aus verschiedenen Etappen, die zusammen eine Mobilitätskette bilden. Jedes Verkehrsmittel wird optimal eingesetzt, beispielsweise die Füsse von der Firma zur Bushaltestelle, dann Bus und Zug vom Arbeitsort bis an den Bahnhof im Wohnort und dann das Velo für die „letzte Meile“ bis zur Haustür. So können Wege zweckmässig zurückgelegt werden, ohne für die gesamte Strecke das eigene Auto einzusetzen. Aus diesem Grund ist die Förderung der Kombinierten Mobilität ein wichtiges Element zur Stärkung des LV und des ÖV und damit der nachhaltigen Mobilität insgesamt. Bei der Kombinierten Mobilität sind die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln von grosser Bedeutung.

6.2 Multiplizierbarkeit

Das vorliegende Projekt beschäftigt sich nicht mit einzigartigen Problemen. Allein in der näheren Umgebung sind vergleichbare Regionen oder Rahmenbedingungen, in denen ähnliche Projekte realisiert werden könnten (z.B. Gürbetal, Entlebuch, Klus Balsthal). Darüber hinaus laufen auch in Glarus analoge Diskussionen. Schweizweit lassen sich zahlreiche weitere vergleichbare Regionen finden, die durch den hier vorgestellten Mobilitätsansatz finanziell und ökologisch profitieren könnten.

Auch in den benachbarten Ländern setzen sich die öffentliche Hand und private Organisationen mit vergleichbaren Problemfeldern auseinander.

Im Rahmen des vom deutschen Bundesministeriums für Bildung und Forschung lancierten Förderschwerpunktes (2001-2004) „Personennahverkehr für die Region“ ist das Projekt **aufdemland.mobil** (vgl. Abb. 22: Flyer (Ausschnitt), aufdemland.mobil) in ausgewählten Landkreisen von den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen durchgeführt worden. Dabei ging es insbesondere um die verkehrsmittelübergreifende Bündelung lokalbezogener Projekte für die Mobilität ohne eigenes Auto.

So ist zum Beispiel im niederösterreichischen **Langenlois**, einer touristisch geprägten Stadtgemeinde mit ca. 7'000 EinwohnerInnen, während einer vierjährigen Verkehrspar-Modellphase (1998 - 2002) durch bewusstseinsbildende Maßnahmen sanfte Mobilitätsformen schmackhaft gemacht und die Vorteile für den Einzelnen und für die Allgemeinheit verdeutlicht worden. In der Evaluation konnte eine Reduktion der Autofahrten an allen Wegen nachgewiesen werden.³⁰

Im österreichischen **Wienerwald** haben sich 26 Gemeinden zusammengeschlossen. Sie haben sich mit Unterstützung des Landes Niederösterreich auf regionaler Ebene zum Ziel gesetzt, innerhalb von vier Jahren (2003 – 2006) durch den Einsatz von Marketingmassnahmen 10% der Autofahrten zu ersetzen (vgl. Abb. 23: Plakat zur Bekanntgabe einer Informationsveranstaltung in Südtirol).

Im **Pustertal** (Südtirol) befasst sich die Bozener „Initiative für mehr Demokratie“ und lokale AkteurInnen mit den Möglichkeiten umweltfreundlicher Verkehrspolitik. Mit dem Pustertal besteht bereits ein enger Austausch (Abb. 23: Plakat zur Bekanntgabe einer Informationsveranstaltung in Südtirol), so dass eine transnationale Zusammenarbeit (z.B. im Rahmen des europäischen Interreg-Programms) eine interessante Option wäre.

³⁰ Im Zuge des vierjährigen Modellprojektes konnte der Anteil der Autofahrten an allen Wegen der Bevölkerung ab 18 Jahre von 63% auf 54% gesenkt werden. Der Anteil der Radfahrten stieg hingegen von 3% auf 14%. Die als Pkw-Lenker erbrachte Verkehrsleistung – d.h. die mit dem Pkw zurückgelegten Entfernung – der Langenloiser Bevölkerung ging um rund 4% zurück. Legten die Langenloiser 1998 noch insgesamt 158'000 km pro Werktag mit dem Auto zurück, so waren es im Jahr 2002 nur mehr 152'000 km. Der CO₂-Ausstoss konnte von 33 Tonnen auf 31 Tonnen pro Werktag vermindert werden.

7 Empfohlene Umsetzungsetappen

7.1 Produktpakete

Abgeleitet von der Fokussierung auf die dicht besiedelten Gebiete der Talsohle innerhalb des Betrachtungsperimeters kristallisieren sich sieben Siedlungsräume heraus. Voraussetzung für einen wirksamen Einsatz der vorgeschlagenen Mobilitätsangebote sind neben Topographie und Siedlungsdichte auch Kriterien wie das vorhandene ÖV-Angebot und die Infrastruktur für den täglichen Bedarf in Fuss- und Velodistanz. Entsprechend diesen vier strukturellen Voraussetzungen gruppieren sich die Siedlungsräume einerseits in drei Kategorien.

In Wert gesetzt mit den priorisierten Verkehrsarten Pendlerverkehr und Einkaufsverkehr ergeben sich andererseits die drei Bereiche

- infrastrukturorientiert
- dienstleistungsorientiert
- informationsorientiert

In der Tabelle (Abb. 14: Vorgeschlagene Produktgruppe) sind entsprechend Mobilitätsprodukte vorgeschlagen.

Einige Mobilitätsprodukte, die es schon in einzelnen Räumen gibt, wurden bereits im Kapitel 5 beschrieben. Die bislang noch unerwähnten Produkte werden im Folgenden erläutert.

Der **Rufbus / Bürgerbus** ist ein öffentliches Verkehrsmittel, das auf „Abruf“ eine Person von einer gewünschten Haltestelle zur nächsten bringt. Hierdurch können Fahrten mit dem MIV vermieden werden.

Mit **Eco-Drive** (www.eco-drive.ch) werden dem Automobilisten in Kursen Techniken einer umweltfreundlichen Fahrweise beigebracht. Eco-Drive trägt somit nicht zur Reduzierung des MIV bei, bewirkt jedoch eine Sensibilisierung der AutolenkerInnen und eine Reduktion des Energieverbrauchs.

Ein **Mobilitätsplan für Betriebe** zeigt Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements in Betrieben auf. Er trägt dazu bei, den Pendlerverkehr sowie den Geschäftsverkehr nachhaltiger abzuwickeln.

Indem Fahrgemeinschaften (**Privates Carpooling**) gebildet werden, kann der MIV-Anteil des Pendlerverkehrs reduziert werden, beispielsweise über Aushänge in Aufenthaltsräumen von Betrieben oder über eine pendlerorientierte elektronische Fahrtenvermittlung.

Mobilitätskurse (www.mobilsein-mobilbleiben.ch) tragen dazu bei, dass ältere Menschen wieder mehr Mut haben, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. In diesen Kursen wird erklärt, wie beispielsweise ein Billetautomat funktioniert oder mit welchen Tricks ein sicheres Fahren auf dem Velo möglich ist. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass somit Mobilitätskurse auch Umwelteffekte haben.³¹

Der europaweite Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ ist ein **Mobilitätstag** (www.energiestadt.ch), der der Bevölkerung zeigt, welche Möglichkeiten der Fortbewegung sich neben dem Auto bieten.

Personen, die in eine Gemeinde neu zuziehen erhalten mit dem **Neuzuzüger-Set** ein Angebot, welches ihnen Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort aufzeigt. Hierdurch können Alternativen zum MIV aufgezeigt werden.

Mit Hilfe eines **Mobilitätsortsplanes** wird dargestellt, an welchem Ort welches Mobilitätsangebot zu finden ist. Hierdurch wird der Zugang zu öffentlichen Verkehrsangeboten wesentlich erleichtert.

Spezial ÖV-Angebote leisten einen wesentlichen Beitrag, damit bei Freizeitanlässen (z.B. ein Sportanlass) ein geringerer MIV-Anteil zu verzeichnen ist.

Die unter Kap. 5 erwähnten Basisprojekte sind wichtige Voraussetzungen für die zusätzliche Erhöhung der Wirkung obiger Angebote. Nachstehend sind zwei Beispiele aufgeführt:

Das Produkt **Velowege/ -infrastruktur** beinhaltet neben den infrastrukturorientierten Massnahmen auch die Aufnahme und Behebung von Netzwideständen.

Tempo 30 – und Begegnungszonen tragen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum bei und leisten somit auch einen Umwelteffekt.

Unabdingbar für alle Mobilitätsangebote ist eine übergeordnete sowohl zielgruppenspezifische als auch eine für die Öffentlichkeit wahrnehmbare, verständliche und motivierende Kommunikation sowie Partizipation.

³¹ Büro rundum) (2004): Evaluation. Kursangebot „mobil sein – mobil bleiben“ Training von verschiedenen Mobilitätsarten für ältere Menschen. Thun

Kat.	Raum	Strukturelle Voraussetzungen	Pendlerverkehr	Einkaufsverkehr	Nutz- und Serviceverkehr	Freizeitverkehr	
			Kommunikation (Werbung, IndiMark,...) und Partizipation				
I	Burgdorf Langnau	Topographie: flach	- Bike & Ride - Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Velostation - Velowege/-infrastruktur***	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Rufbus / Bürgerbus - Tempo 30- und Begegnungszonen*** - ...	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Velokurier - ...	- Bus und Bahn*** - Spontanes Mitnahmesystem - Velostation - Velowege/-infrastruktur***	infrastrukturorientiert
		ÖV-Erschliessung: gut					
	Hasle-Rüegsau (z.T.)	Bevölkerungsdichte: hoch Infrastruktur*: gut	- Eco-Drive - JobTicket - Mobilitätsplan f. Betriebe - Mobilitätszentrale - Parkplatzwirtschaftung - Privates Carpooling	- Eco-Drive - Car-Sharing - Velo-HLD** - ...	- Business Car-Sharing - Velo-HLD** - ...	- click, call + pool - Mobilitätsbörse - Mobilitätskurs - Veloverleih - ...	dienstleistungsorientiert
			- Mobilitätstag	- Neuzuzüger-Set	- Mobilitätsortsplan	- ...	informationsorientiert
II	Kirchberg Signau	Topographie: flach	- Bike & Ride - Bus und Bahn*** - Park & Ride - Elektro-Velo - Rufbus / Bürgerbus - Velostation - Velowege/-infrastruktur***	- Bike & Ride - Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Rufbus / Bürgerbus - Tempo 30- und Begegnungszonen*** - Velostation - Velowege/-infrastruktur	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - ...	- Bus und Bahn*** - Rufbus / Bürgerbus - Spontanes Mitnahmesystem - ...	infrastrukturorientiert
		ÖV-Erschliessung: mittelmässig					
	Zollbrück	Bevölkerungsdichte: mittelmässig Infrastruktur*: mittelmässig	- Eco-Drive - JobTicket - Mobilitätsplan f. Betriebe - Mobilitätssubzentrale - Parkplatzwirtschaftung - Privates Carpooling	- Eco-Drive - Car-Sharing - Velo-HLD** - ...	- Business Car-Sharing - Velo-HLD** - ...	- click, call + pool - Mobilitätsbörse - Mobilitätskurs - ...	dienstleistungsorientiert
			- Mobilitätstag	- Neuzuzüger-Set	- Mobilitätsortsplan	- ...	informationsorientiert
III	Sumiswald	Topographie: steil	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Park & Ride*** - ...	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - Rufbus / Bürgerbus - Tempo 30- und Begegnungszonen***	- Bus und Bahn*** - Elektro-Velo - ...	- Bus und Bahn*** - Rufbus / Bürgerbus - Spontanes Mitnahmesystem - ...	infrastrukturorientiert
		ÖV-Erschliessung: mittelmässig					
		Bevölkerungsdichte: mittelmässig	- Eco-Drive - Privates Carpooling	- Eco-Drive - Car-Sharing	- ...	- Spezial ÖV-Angebote - ...	dienstleistungsorientiert
		Infrastruktur*: mittelmässig	- ...	- ...	- Mobilitätsortsplan	- ...	informationsorientiert

*Nahversorgung (Waren d. tgl. Bedarfs), Schule, medizinische Versorgung, ** HLD: Hauslieferdienst, *** Basisprojekt
Abb. 14: Vorgeschlagene Produktgruppen für das Emmental

7.2 Produktquantifizierung und dessen räumliche Ausstrahlung

Der Modal Split im Personenverkehr beläuft sich zurzeit auf über 70% für den MIV (vgl. Abb. 11: Modal Split Personenverkehr, Abschätzung Personenfahrten bzw. Wege an einem durchschnittlichen Werktag (gerundet), Querschnitt Burgdorf-Oberburg). In den nächsten fünf bis zehn Jahren ist es anzustreben, dass sich der MIV-Anteil zugunsten des Umweltverbundes um 10-20% verringert.

Park&Ride (P&R) und Bike&Ride (B&R)

In dünn besiedelten Gebieten wohnen zum Teil Personen, die für das Erreichen ihres Wohnortes keine Alternative zum Auto haben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Bevölkerungsteile vom ÖV-Potenzial auszuschliessen sind. Die Möglichkeit besteht im Bereitstellen von Autoparkplätzen an Bahnhöfen (Park&Ride). Wer abgelegen wohnt und trotzdem bequem, pünktlich und erholt mit dem Zug zur Arbeit gelangen möchte, muss nicht die gesamte Strecke mit dem Auto zurücklegen, sondern nur bis zum nächsten Bahnhof fahren. **Park&Ride** macht aber nur dort Sinn, wo die Feinverteilung mit Bussen nicht gewährleistet ist, sonst kommt es zu einer Konkurrenzierung des öffentlichen Nahverkehrs.

Das Velo und der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum bilden eine intermodale Vernetzung. Hierdurch ist es möglich, schnell und flexibel grössere Distanzen bequem zu überwinden. Vor allem für PendlerInnen und SchülerInnen ist **Bike&Ride** eine attraktive Alternative zum Auto. Durch die Installation von modernen Veloabstellanlagen an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, kann die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel erhöht werden.

	Heutiger Zustand		Mittel- bis längerfristiger Zustand	
	Anzahl P&R Plätze	Anzahl B&R Plätze	Anzahl P&R Plätze	Anzahl B&R Plätze
Raum Kirchberg	8	220	30	280
Raum Burgdorf	150	800	230	1200
Raum Sumiswald	27	96	40	96
Raum Zollbrück	5	46	20	46
Raum Hasle-Rüegsau	84	410	130	410
Raum Signau	28	60	40	150
Raum Langnau	174	140	230	370

Tab. 13: Anzahl Park&Ride und Bike&Ride Plätze: heutiger sowie erwünschter mittel- bis längerfristiger Zustand

(Quelle: BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. MuttENZ. S. 75)

Mobility CarSharing

Richtwert für die Mindestzahl von Mobility-Mitgliedern, um das Fahrzeug betriebswirtschaftlich führen zu können sind nach Angaben von Mobility-CarSharing mind. 25 Mitglieder. Bei gedeckter Defizitgarantie (Fr. 12'000.-/Fahrzeug/Jahr) ist eine Stationierung zusätzlicher Fahrzeuge denkbar.

Ausgehend von der Annahme, dass pro 1'000 Personen und pro 1'000 Arbeitsplätze die Nutzung je eines Car-Sharing -Fahrzeuges realistisch ist, resultieren daraus die folgenden angestrebten Zahlen an Fahrzeugen. Eine Überprüfung der Anzahl Fahrzeuge, bzw. der genauen Platzierung der Fahrzeuge erfolgt im Rahmen Detailbearbeitung. Selbstverständlich ist eine etappierte Vorgehensweise mit laufendem Controlling der Auslastung vorgesehen. Bei einer Implementierung von 37 neuen Fahrzeugen in den Pilotjahren 1-3 und zusätzlichen 37 Fahrzeugen für die Jahre 4, 5 resultiert eine maximale Defizitgarantie von max. Fr. 3,1 Mio. (3 Jahre x 37 Fahrzeuge x Fr. 12'000.- + 2 Jahre x 74 Fahrzeuge x 12'000.-).

Siedlungsraum	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl Mitglieder										
<p>Kirchberg i. E.:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Standort</th> <th>Fahrzeug</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnhof</td> <td>1 Combi</td> </tr> </tbody> </table>	Standort	Fahrzeug	Bahnhof	1 Combi	<p>Bisher: 1 Fahrzeug</p> <p>Pilot: 11 Fahrzeuge 4 BCS (Business CarSharing) + 14 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 168'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: 18 Mitglieder</p> <p>Pilot: mind. 275 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>						
Standort	Fahrzeug											
Bahnhof	1 Combi											
<p>Burgdorf</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Standort</th> <th>Fahrzeug</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnhof</td> <td>2 Combi 1 Economy 1 Micro</td> </tr> <tr> <td>Neumarkt</td> <td>1 M-Budget 1 Economy</td> </tr> <tr> <td>Schlossmatte</td> <td>1 Comfort</td> </tr> <tr> <td>Steinhof</td> <td>1 Combi 1 Economy</td> </tr> </tbody> </table>	Standort	Fahrzeug	Bahnhof	2 Combi 1 Economy 1 Micro	Neumarkt	1 M-Budget 1 Economy	Schlossmatte	1 Comfort	Steinhof	1 Combi 1 Economy	<p>Bisher: 9 Fahrzeuge</p> <p>Pilot: 17 Fahrzeuge 12 BCS + 20 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 240'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: 313 (44/Auto) Mitglieder</p> <p>Pilot: mind. 425 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>
Standort	Fahrzeug											
Bahnhof	2 Combi 1 Economy 1 Micro											
Neumarkt	1 M-Budget 1 Economy											
Schlossmatte	1 Comfort											
Steinhof	1 Combi 1 Economy											
<p>Hasle-Rüegsau</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Standort</th> <th>Fahrzeug</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnhof</td> <td>1 Combi</td> </tr> </tbody> </table>	Standort	Fahrzeug	Bahnhof	1 Combi	<p>Bisher: 1 Fahrzeug</p> <p>Pilot: 10 Fahrzeuge 3 BCS + 12 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 144'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: 27 Mitglieder</p> <p>Pilot: mind. 250 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>						
Standort	Fahrzeug											
Bahnhof	1 Combi											
<p>Zollbrück</p>	<p>Bisher: kein Fahrzeug</p> <p>Pilot: 5 Fahrzeuge 1 BCS + 6 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 72'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: keine Mitglieder (?)</p> <p>Pilot: mind. 150 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>										
<p>Sumiswald</p>	<p>Bisher: kein Fahrzeug</p> <p>Pilot: 5 Fahrzeuge 2 BCS + 7 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 84'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: keine Mitglieder (?)</p> <p>Pilot: mind. 125 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>										
<p>Langnau i. E</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Standort</th> <th>Fahrzeug</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnhof, Langnau</td> <td>2 Combi 1 Economy</td> </tr> <tr> <td>Bahnhof, Trubschachen</td> <td>1 Combi</td> </tr> </tbody> </table>	Standort	Fahrzeug	Bahnhof, Langnau	2 Combi 1 Economy	Bahnhof, Trubschachen	1 Combi	<p>Bisher: 4 Fahrzeuge</p> <p>Pilot: 10 Fahrzeuge 7 BCS + 12 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 144'000.-/Jahr</p>	<p>Bisher: 104 Mitglieder</p> <p>Pilot: mind. 250 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>				
Standort	Fahrzeug											
Bahnhof, Langnau	2 Combi 1 Economy											
Bahnhof, Trubschachen	1 Combi											
<p>Signau</p>	<p>Bisher: kein Fahrzeug</p> <p>Pilot: 2 Fahrzeuge 1 BCS + 3 neue Fahrzeuge Benötigte Defizitgarantie 36'000.-/Jahr</p>	<p>Pilot: mind. 50 Mitglieder plus BCS-Firmen</p>										

Abb. 15: Übersicht Car-Sharing-Fahrzeuge, Mitglieder und gewünschte Entwicklung

Elektro-Velo

Als Zielgruppen für die Benützung des Elektro-Velos eignen sich Privatpersonen. Firmen brauchen erfahrungsgemäss eine längere Überzeugungsphase, da sie andere häufig dringendere Schwerpunkte als die Förderung als nachhaltige Verkehrsmittel für ihre MitarbeiterInnen haben³².

Bei der Frage, wie schliesslich der potenzielle Nutzer in den nächsten Projektjahren zu seinem Elektro-Velo gelangt, ist festzustellen, dass Modelle zur vergünstigtem Erwerb existieren. So kann beispielsweise der regionale Energieanbieter die für das Elektro-Velo benötigten Batterien finanzieren und der potenzielle Besitzer des Elektro-Velos erhält das Produkt für ca. 2/3 des Gesamtpreises.

In der Stadt Basel mit ca. 165'000 Einwohnern, einer hohen Bevölkerungsdichte, einer sehr guten Infrastruktur und einem guten ÖV-Angebot tragen ebenso einige Förderprojekte dazu bei, dass das Elektro-Velo für den potenziellen Besitzer auch wirtschaftlich interessant wird. Insgesamt gibt es hier ca. 600 Elektro-Velos. Dieses Verhältnis auf das Emmental übertragen, bedeutet ca. 250 (oder mehr) Fahrzeuge für diese Region in den nächsten Jahren zum Einsatz zu bringen.

Die Produktion von ca. 250 Elektro-Velos wird von einer halben Arbeitsstelle pro Jahr bei der Firma BikeTec AG geleistet.

Die nachfolgende Tabelle liefert eine Übersicht über die derzeitige Anzahl am Elektro-Velo „Flyer“ und der Anzahl an interessierten Personen an Elektro-Velos. Insgesamt gibt es bereits ca. 90 Flyer im Emmental und ca. 100 Personen sind am Besitz eines Flyers interessiert. Zu beachten ist, dass diese Angaben um ca. 10-20% zum tatsächlichen Bestand variieren können. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass es neben der Marke Flyer ebenso andere Elektro-Velos im Raum gibt, über die jedoch keine Angaben vorliegen.

Gemeinde	Bestand Flyer	Interessierte
Burgdorf	35	66
Oberburg	8	6
Kirchberg	10	10
Rüdtligen-Alchenflüh	1	2
Aefligen	1	4
Ersigen	3	3
Lyssach	4	2
Hasle u. Rüegsau	8	3
Lützelflüh	5	-
Zollbrück	1	-
Rüderswil	-	-
Lauperswil	1	-
Sumiswald	2	1
Trachselwald	-	1
Langnau	5	5
Trubschachen	3	-
Signau	-	-
Total	87	103

Tab. 14: Bestand und Interessierte am Elektro-Velo „Flyer“

³² Gespräch mit Kurt Schär, Geschäftsführer der BikeTec AG, Kirchberg, 12/2004

7.3 Start in Langnau und Burgdorf

Ausgehend von drei räumlichen Umsetzungsetappen wird die erste Phase der Produkteinführung in Langnau, dem zweitgrössten Raum im südlichen Teil des Emmentals, vorgenommen. Gleichzeitig werden einige Mobilitätsangebote in Burgdorf auf die Gemeinde Oberburg ausgeweitet. Die Gründe für die Auswahl der Start-Standorte liegen in den geeigneten Rahmenbedingungen bezüglich Bevölkerungsdichte, Topographie, ÖV-Anschluss und dem Infrastrukturangebot für den täglichen Bedarf. Burgdorf als Fussgänger- und Velomodellstadt verfügt bereits über eine breite Palette an nachhaltigen und gut funktionierenden Mobilitätsangeboten. Dies kann allerdings noch weiter ausgebaut werden. Als räumliches Gegengewicht dazu ist Langnau am „anderen Ende“ des Emmental ein prädestinierter Raum für zusätzliche Mobilitätsprodukte.

Aus den vorgestellten Mobilitätsprodukten (vgl. Abb. 14: Vorgeschlagene Produktgruppe) ist ein Vorschlag für die Siedlungsräume entwickelt worden. Diese nach Siedlungsraum, Dauer und Umfang der Mobilitätsangebote differenzierten Umsetzungsetappen sind in folgender Abbildung dargestellt. In der Abbildung sind jeweils die Produkte pro Jahr erwähnt die im entsprechenden Startjahr beginnen. Zum Beispiel kann im Jahr 2008 in Langnau ein Mobilitätskurs für Senioren angeboten werden und der erwähnte Mobilitätstag im Jahr 2006 findet ab dem Startjahr jedes Jahr statt. Das heisst die erstmalig gestarteten Produkte laufen dann Jahr für Jahr weiter. Zu beachten ist auch, dass jeweils ein Jahr vor Beginn der Produkteinführung das Vorbereitungsjahr des Produktes ist.

Das Produktpaket mit der Mobilitätszentrale, der Velostation, den Elektro-Velos und einem Velo-HLD sollen als erstes in Langnau eingerichtet werden. Nach einer Einführungsphase, ist sukzessive eine Verdichtung mit weiteren Mobilitätsangeboten geplant. In der zweiten Phase (2007 – 2010) folgt eine Produkteinführung im Raum Hasle-Rüegsau und Zollbrück. Die dritte Umsetzungsphase (2008 – 2010) wird in den Räumen Kirchberg, Signau und Sumiswald vorgenommen.

Jahr	Start 2006 ff	Start 2007 ff	Start 2008 ff	Start 2009 ff	Start 2010 ff
<p>Langnau, Burgdorf</p> <p>(Dauer der Umsetzungsphase: mind. 5 Jahre)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bike & Ride / Velostation - Elektro-Velo - Velokurier - Mobilitätsplan f. Betriebe - Mobilitätszentrale - Mobilitätstag - CarSharing - Velo-HLD - Business Car-Sharing 	<ul style="list-style-type: none"> - Bus und Bahn - Eco-Drive - JobTicket - Velowege/ - infrastruktur - Tempo 30- und Begegnungszonen - Parkplatzbewirtschaftung - Neuzuzüger-Set 	<ul style="list-style-type: none"> - click, call+pool - Mobilitätsbörse - Mobilitätskurs - Spontanes Mitnahmesystem 	<ul style="list-style-type: none"> - Rufbus / Bürgerbus - Privates Carpooling - Veloverleih 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsortsplan
<p>Hasle-Rüegsau, Zollbrück</p> <p>(Dauer der Umsetzungsphase: mind. 4 Jahre)</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Bike & Ride / Velostation - Elektro-Velo - Mobilitätsplan f. Betriebe - Mobilitätssubzentrale^o - Mobilitätstag - Car-Sharing - Business Car-Sharing 	<ul style="list-style-type: none"> - Bus und Bahn - Eco-Drive - JobTicket - Velowege/ - infrastruktur - Tempo 30- und Begegnungszonen - Parkplatzbewirtschaftung - Neuzuzüger-Set 	<ul style="list-style-type: none"> - Rufbus / Bürgerbus - Privates Carpooling - Mobilitätsbörse - Mobilitätskurs - Spontanes Mitnahmesystem 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsortsplan
<p>Kirchberg, Signau, Sumiswald</p> <p>(Dauer der Umsetzungsphase: mind. 3 Jahre)</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Bike & Ride / Velostation** - Elektro-Velo - Rufbus / Bürgerbus - Mobilitätsplan f. Betriebe - Mobilitätssubzentrale* - Mobilitätstag** - Car-Sharing - Spontanes Mitnahmesystem - Velo-HLD* - Business Car-Sharing** 	<ul style="list-style-type: none"> - Bus und Bahn - Eco-Drive - JobTicket** - Parkplatzbewirtschaftung** - Neuzuzüger-Set - Velowege/ - infrastruktur** - Tempo30- und Begegnungszonen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsortsplan - Spezial ÖV-Angebote

^o für Hasle-Rüegsau

* für Kirchberg

** für Kirchberg und Signau

Abb. 16: Etappen, Zeit, Raum und Inhalt der Produktpakete (Vorschlag – mit Gemeinden und Bevölkerung definitiv festzulegen)

Bike & Ride / Velostation in Langnau

Eine vergleichbare Velostation, wie sie bereits in Burgdorf vorhanden ist (vgl. Kap. 5.3) könnte auch in Langnau einrichtet werden. Die mittel- bis längerfristige Anzahl der Bike & Ride Plätze (vgl. Tab. 13: Anzahl Park&Ride und Bike&Ride Plätze: heutiger sowie erwünschter mittel- bis längerfristiger Zustand) ist sukzessive auszubauen.

Elektro-Velo in Langnau

Entsprechend dem Verhältnis Anzahl Einwohner-Anzahl Flyer in der Stadt Basel auf das Langnau übertragen, würde bedeuten, ca. 40-50 Elektro-Velos zu generieren. Derzeit gibt es in Langnau ca. 5 Elektro-Velos (vgl. Tab. 14: Bestand und Interessierte am Elektro-Velo „Flyer“).

Velokurier in Langnau

Ein vergleichbarer Velokurier wie er bereits in Burgdorf erfolgreich betrieben wird (vgl. Velokurier der Velostation Burgdorf) könnte auch in Langnau einrichten werden.

Mobilitätsplan für Betriebe in Langnau

Für die Betriebe in Langnau kann ein Mobilitätsplan angefertigt werden. Er trägt dazu bei, den Pendlerverkehr sowie den Geschäftsverkehr nachhaltig zu organisieren.

Mobilitätszentrale in Langnau

Es ist vorstellbar, eine vergleichbare Mobilitätszentrale, wie es sie in Burgdorf gibt (vgl. Kap. 5.4) auch in Langnau einzurichten.

Mobilitätstag in Langnau

Ein Aktionstag, wie er in zahlreichen Städten und Gemeinden der Schweiz durchgeführt wird, ist auch auf Langnau übertragbar. An einem Aktionstag werden auf spielerische Art Alternativen zum Auto aufgezeigt.

CarSharing für Langnau

Bisher gibt es im Raum Langnau fünf Car-Sharing-Fahrzeuge. Für die Pilotphase ist geplant, zwölf weitere Fahrzeuge zur Verfügung (vgl. Abb. 15: Übersicht Car-Sharing-Fahrzeuge, Mitglieder und gewünschte Entwicklung) zu stellen. Mobility CarSharing³³ berechnet für ein Fahrzeug eine Defizitgarantie von 12'000.-/Jahr.

³³ Gespräch mit Jürg Emmenegger, Mobility CarSharing, 10.2004

Business CarSharing in Langnau

Firmen, die nicht regelmässig ein Auto benötigen, können mit Business CarSharing kostengünstig ein Auto benützen. Für Langnau können an den bereits vorhandenen Standorten (vgl. Mobility CarSharing) weitere Fahrzeuge für Betriebe zur Verfügung gestellt werden.

Velo-Hauslieferdienst (HLD) in Langnau

Die Investitionskosten für den Hauslieferdienst in Langnau beinhalten Konzept, Projekt-aufbau, Fahrzeuge, persönliche Ausrüstungen und Raumeinrichtungen. Der HLD kann bei Einbindung in ein Beschäftigungsprogramm für Langzeitarbeitslose weitgehend kostendeckend betrieben werden. Für die Koordination und das Marketing sind zusätzliche Kosten zu erwarten.

8 Auswirkungen des Projektes

8.1 Arbeitsmarkt

Für die einzelnen Produkte wurde aufgrund der berechneten direkten Kosten³⁴ und die Herstellung der Produkte³⁵, sofern sie sich auf die Gemeinden des Projekteinzugsgebietes beziehen, die Anzahl der Arbeitsplätze abgeschätzt (vgl. Wirkungsabschätzung im Anhang). Die zu erwartenden neuen Arbeitsplätze wurden für die fünf Pilotjahre berechnet. Die Berechnung erfolgte wiederum für den Raum Langnau und wurde über die Einwohnerzahlen auf den Gesamttraum hochgerechnet.

	Raum Langnau	Raum Burgdorf	Raum Hasle-Rüegsau, Zollbrück	Raum Kirchberg, Signau, Sumiswald	Total
Anzahl Arbeitsplätze in den fünf Pilotjahren	9.5	16	14	18	57
	proportionale Aufrechnung				
Relevante Einwohnerzahl	10'400	17'500	15'000	20'000	62'900
Nur Basisprojekte (gemäss. Tab. im Anhang)					

Abb. 19: Übersicht der zu erwarteten neuen dauerhaften Arbeitsplätze

Infolge Sekundärleistungen darf mit einer Verdoppelung der **57 Arbeitsplätze** auf rund 100 gerechnet werden. Genauer können diese im Rahmen des Detailprojektes nachgewiesen werden. Die Dienstleistungen sollen im Rahmen des Projektes in Abhängigkeit der Marktakzeptanz kontinuierlich in lebensfähige Strukturen übergeführt werden (z.B. Velokurier GmbH). Es ist Ziel dieses Projektes, die geschaffenen Arbeitsplätze auch nach dem Projektende zu erhalten. Es darf davon ausgegangen werden, dass sich unter der veränderten Mobilitätshaltung in den Entscheidebenen der öffentlichen Hand und Wirtschaft die Bedingungen für den Markt solcher Angebote weiter öffnet und somit die Zahl der Arbeitsplätze nochmals ansteigt.

8.2 Regionale Wirtschaftsstruktur

Die neu geschaffenen Arbeitsplätze entstehen in einem neuen Umfeld. Die Transportunternehmen RM/BLS/SBB werden durch die ÖV-ergänzenden Dienstleistungen einen deutlichen Kundenzufluss verspüren. Der Umsatz bei den Detailhandelsgeschäften^{36 37} in den beteiligten Gemeinden wird zunehmen. Die Förderung des Langsamverkehrs wird sich

³⁴ Vermietung von Velos im Raum

³⁵ z.B. Produktion von Elektrovelos

³⁶ Bichsel, Simon (2003): Wohnqualität im Emmental am Beispiel des Amtbezirks Signau. Diplomarbeit. Bern.

³⁷ Kundenbindung Hauslieferdienst Burgdorf, 1997-2005

speziell auch positiv auf die Fahrradbranche und den Verkauf von Bekleidung auswirken. Emmentaler KMU's erhalten die Chance neue Produkte (vom Regenschutz bis zum Automaten) für einen neuen Markt zu entwickeln und später zu multiplizieren.

Wesentliche Synergien können auch im Sozialbereich gewonnen werden. Einige Angebote können mit Beschäftigungsprogrammen für Langzeitarbeitslose betrieben werden (z.B. Velostation).

Zudem ist nachgewiesen, dass im Sinne der Stadt, resp. des Dorfs der Kurzen Wege, die Förderung und der Erhalt von Dorfläden die Wohnqualität beeinflusst, ebenfalls die Vermarktung direkt ab Hof oder lokale Dorfmärkte das Einkaufserlebnis stärken.³⁸

8.3 Umweltqualität

Als „Umweltqualität“ (ökologischer Ist-Zustand) im engeren Sinne wird die Gesamtheit der Strukturen und Funktionen eines Ökosystems bezeichnet, wobei sowohl die natürlichen biologischen und nicht-biologischen Bedingungen als auch die anthropogenen Einwirkungen (z.B. Nutzungen) Berücksichtigung finden. Im allgemeinen Sprachgebrauch stellt der Begriff zudem eine Verbindung von wissenschaftlichen Informationen mit gesellschaftlichen Zielen und Werthaltungen dar.³⁹

Das Emmental verfügt grundsätzlich über eine einmalige Umweltqualität. Wesentliche Vorteile, sogenannte komparativen Vorteile⁴⁰, gegenüber der Bevölkerung, die in der Stadt lebt, sind im grossen Erholungsnutzen, bei der intakten Natur- und Kulturlandschaft und bei der mehrheitlich ruhigen Wohnlage mit sauberer Atemluft zu sehen. Es gilt, diese hohe Lebensqualität mit neuen, innovativen Impulsen zu bewahren. „Der monetäre Wert für die Umweltqualität ist hoch, aber im Bewusstsein von Bevölkerung und Behörden kaum vorhanden.“⁴¹

„Die Umwelt wird erst nach den exakten Berechnungen von Infrastruktur, Verbindungen zum Zentrum, Arbeitsplätzen, Steuerbelastung usw. unter dem Strich als qualitativer Faktor angehängt.“⁴² Eine Quantifizierung der „weichen“ Umwelt ist von besonderer Bedeutung und für die Bewusstseinsbildung mit Hilfe bestimmter Methoden gut möglich. Mit einer Befragung zur Zahlungsbereitschaft (contingent valuation) liesse sich, wie auch schon an anderen Orten (z.B. Zürcher Weinland⁴³), in einer weiteren Phase eine Abschätzung treffen, wie wertvoll den EmmentalerInnen ihre Umwelt ist.

³⁸ Bichsel, Simon (2003): Wohnqualität im Emmental am Beispiel des Amtbezirks Signau. Diplomarbeit. Bern.

³⁹ <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/umweltqualitaetsziele/glossar.html#u>

⁴⁰ Gespräch mit Prof. Dr. Heidi Schelbert, 11/2004

⁴¹ Bichsel, Simon (2003): Wohnqualität im Emmental am Beispiel des Amtbezirks Signau. Diplomarbeit. Bern.

⁴² Standort-News Emmental 1/2004: Aus der Wissenschaft. Interview mit Prof. Dr. Heidi Schelbert. Wasen i.E.

⁴³ Roschevitz, A. (1999): Der monetäre Wert der Kulturlandschaft. Eine Contingent Valuation Studie. Kiel.

Bei Berücksichtigung der Wirkungsabschätzung (vgl. Anhang) lässt sich feststellen, dass mit diesem Projekt, sich die Umweltqualität im Emmental relevant verbessern liesse. Auch an dieser Stelle werden in der nachfolgenden Tabelle die Werte aus dem Referenzraum Langnau hochgerechnet. Dabei wurde berücksichtigt, dass sich bei etwa einem Drittel der Einzelprojekte jährlich zusätzlich zu den alten neue Kunden generieren lassen, sich die Wirkung also kumuliert.

		Einsparung Referenzraum Langnau/a	1. Betriebsjahr	2. Betriebsjahr	3. Betriebsjahr	4. Betriebsjahr	5. Betriebsjahr	Total Einsparung während Projektdauer
			Räume Langnau, Burgdorf					
				Räume Hasle-Rüegsau, Zollbrück				
					Räume Kirchberg, Signau, Sumiswald			
Wirkungsüberlagerung			1.00	1.20	1.30	1.40	1.50	
CO ₂ -Einsparung	kg	530'000	1'421'827	2'612'798	4'167'125	4'487'673	4'808'221	17'497'644
Autokilometer	km	1'375'000	3'688'702	6'778'486	10'810'938	11'642'548	12'474'159	45'394'832
Energie	MJ	6'850'000	18'376'422	33'769'183	53'858'125	58'001'058	62'143'990	226'148'798
Relevante Einwohnerzahl		10'400	27'900	42'900	62'900	62'900	62'900	

Tab. 15: Abschätzung der Verbesserungen der Umweltqualität während Umsetzungsphase

Die Berechnung in der Wirkungsabschätzung erfolgte durch den Bezug von „best practice“ - Werten. Diese dürften durch den gleichzeitigen und dichten Einsatz mehrerer Angebote erreicht oder übertroffen werden.

Für den gesamten Raum liessen sich alleine während dem Pilotversuch über **45 Mio. Autokilometer einsparen**. Dies entspricht einer Reduktion von ca. 3'500 Autos während der Pilotphase mit einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung 13'000 km. Diese Zahl berücksichtigt weder die Basisprojekte noch die spezielle Marketingwirkung von Politik und Verwaltung. Nach der Realisierung der Basisprojekte über den Betrag von Fr. 159,1 Mio.⁴⁴ ist ein Verkehrsverlagerungseffekt von 10 bis 20 % zu Gunsten des Langsamverkehrs und des ÖV möglich. Die **Energieeinsparung von 226 TeraJoule** während 5 Jahren ist ein grosser Beitrag an die Energiesparziele des Bundes und des Kantons und die **Einsparung von 17'500 Tonnen CO₂** ein bedeutender Schritt der Region zur Einhaltung des Klimaschutzes.

Zur Beurteilung der Effizienz wurde die Untersuchung „Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr“⁴⁵ beigezogen. Darin sind folgende Bewertungskategorien zum „Umwelteffekt“ aufgeführt:

- 0 - 1 MJ/Fr. geringer Nutzen
- 1 - 4 MJ/Fr. mittlerer Nutzen
- > 4 MJ/Fr. grosser Nutzen

⁴⁴ BVE (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. Muttenz. S.

⁴⁵ ASTRA: Infrac Zürich/Bern, 2003

Der für das vorliegende Projekt berechnete Wert liegt bei Belastung der vollen Kosten auf die ersten fünf Betriebsjahre bei 6.0 MJ/Fr. auf 15 Betriebsjahre bei etwa 25 MJ/Fr. Vergleichbare Werte für Investitionen in Infrastrukturen (Fussweg, Radstreifen, Ortsdurchfahrt, Umfahrungsstrasse ...⁴⁶) liegen fast ausschliesslich tiefer.

8.4 Risikoanalyse

Die Erfolgchancen des Projektes sind im Wesentlichen abhängig von der Motivierbarkeit der Gemeinden lokal Dienstleistungen aufbauen zu wollen für einen gemeinsamen Erfolg. Nachfolgend sind nach heutigem Projektstand wichtigste erkennbare Risiken und die entsprechenden Reaktionsmöglichkeiten aufgeführt (nicht abschliessend).

	Mögliches Risiko	Massnahmen
Organisation	Mangelnde Leistungsfähigkeit beim Verein Mobilität Emmental	Erweiterung und/oder Professionalisierung des Vorstandes Beschleunigung der Trägerschaftsweitergabe
	Keine Übernahme der Trägerschaft durch Pro Emmental	Verlängerung der Trägerschaft beim Verein Mobilität Emmental Längerfristig Aufbau einer neuen Organisation
	Eine oder mehrere Gemeinden verzichten auf ein Engagement	Redimensionierung des Projektes unter Berücksichtigung des Kosten-/Nutzenverhältnisses und der Evaluation Anpassung des Terminplanes
	Akzeptanz bei den Gemeindevertretern fehlt	Anpassung der Organisation / Trägerschaft
Arbeitsprogramm	Kann nicht eingehalten werden	Projektumfang reduzieren (Produkte, Raum) Prüfung der Leistungsfähigkeit der Projektleitung/Organisation

Tab. 16: Interne Risiken und Einzelmassnahmen

⁴⁶ ASTRA: Infras Zürich/Bern, 2003

	Mögliches Risiko	Mögliche Massnahme
Finanzierung	<p>Finanzielle Mittel sind nicht programmgemäss beschaffbar</p> <p>Finanzielle Mittel sind nicht beschaffbar, bzw. werden gekürzt</p>	<p>Anpassung des Arbeitsprogrammes</p> <p>Redimensionierung des Projektes (Produkte, Raum)</p> <p>Erschliessung neuer Beitragsquellen</p> <p>Überprüfung / Nachweis des Projektnutzens</p>
Konkurrenz	Konkurrenzprojekt mit ähnlichem Angebot	<p>Zusammenarbeit / Synergien mit Anbieter suchen</p> <p>Anpassung der Projektinhalte</p>
Umwälzungen in Wirtschaft und Politik	Projektabzeptanz auf Ebene Bund oder Kanton ist rückläufig	<p>Anpassung der Projektinhalte</p> <p>Verbesserung der Information und des Einbezuges in das Projekt</p> <p>Überprüfung / Nachweis des Projektnutzens</p>
Konkurrenzierung der Anbieter	Vertragspartner verlieren Ressourcen	<p>Überprüfung der Verträge</p> <p>Verhandlung mit Konkurrenzanbietern</p> <p>Überprüfung der Angebote im einzelnen und im Verbund</p>
Lokale Akzeptanz	Akzeptanz in der Bevölkerung fehlt	<p>Verbesserung der Information, Aufzeigen des Nutzens</p> <p>Verstärkung der Motivation durch die Gemeindevertreter</p>

Tab. 17: Externe Risiken und Einzelmassnahmen

9 Marktorientierung

9.1 Marketing

Marketing hat die Gewinnung von Kundinnen und Kunden zum Ziel und bestimmt Zielgrößen, die innerhalb bestimmter Zeiträume erlangt werden sollen. Es liegt im Aufgabenbereich des Marketings, die Erreichung der Ziele zu kontrollieren und den Erfolg der Produkte zu bewerten. Marketing bedeutet im Rahmen dieses Projektes, die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsangebote in der allgemeinen Öffentlichkeit und auf administrativer Ebene zu **kommunizieren** sowie die in der Region eingeführten Produkte beim potenziellen Kundschaft zu unterstützen. Zu unterscheiden ist zwischen dem externen Marketing, das sich an die Kundschaft wendet und dem internen Marketing, das der Akquisition von Kooperationspartnern dient.

Zu differenzieren ist weiter zwischen Projekt- und Produktmarketing. **Projektmarketing** besteht im Wesentlichen darin, über die Ziele, Rahmenbedingungen und Umsetzung des Projektes zu informieren, um bei Multiplikatoren Akzeptanz und Unterstützung zu erfahren. So ist von Bedeutung, den PolitikerInnen mitzuteilen, dass Rahmenbedingungen zu schaffen sind, sodass die Projektidee auch umgesetzt werden kann. Ebenso sollten Auftraggeber und ProjektpartnerInnen der Öffentlichkeit vorgestellt werden, um die Übermittlung des Wissens zu gewährleisten. Somit werden neben potenziellen Kunden auch Dienstleistungsunternehmen und Interessenverbände motiviert.

Für das **Produktmarketing** sind grundsätzlich drei verschiedene Zielgruppentypen zu unterscheiden.

- **Öffentlichkeit** in der Projektregion: Diese ist über die Neueinführung eines Mobilitätsangebots zu informieren.
- **Spezielle Zielgruppen**: je nach Produkt stehen unterschiedliche Zielgruppen im Mittelpunkt der Kommunikationsmassnahmen, für die eine Nutzung des Mobilitätsangebots besonders interessant erscheint. Analog dem Schwergewicht der Verkehrsarten sind die speziellen Zielgruppen die PendlerInnen, Einkaufenden und die BenützerInnen des Nutz- und Serviceverkehrs.
- **Opinionleaders und Multiplikatoren**: VertreterInnen aus Medien, Politik, Wirtschaft und Verbänden, die Einfluss auf die ausgewählten Zielgruppen oder die Öffentlichkeit haben, können den Aufbau eines positiven Produktimages unterstützen.⁴⁷

Eine erfolgreiche Möglichkeit, die speziellen Zielgruppen anzusprechen, wird in einem von der Münchner Firma Socialdata entwickelten Verfahren, des so genannten **Individu-**

⁴⁷ vgl. BMBF[Hrsg.] (2004): Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin. S. 62 ff.

alisierten Marketing⁴⁸ gesehen. Übertragen auf die Projektregion Emmental würde das bedeuten, mit Haushalten persönlichen Kontakt aufzunehmen. Durch die Befragung liessen sich die Haushalte nach zum Beispiel „an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Interessierte“ und „weniger Interessierte“ unterscheiden. Besondere Beachtung ginge somit an die erste Gruppe. Sie kann in einem weiteren Schritt mit Informationsmaterialien und persönlichen Fahrplänen sowie Testtickets ausgestattet werden.

Eine Evaluation, die unmittelbar nach einer durchgeführten Kampagne in Australien gemacht wurde, zeigt, dass Individualisiertes Marketing ein effektives Mittel ist, um die Nutzung der nachhaltigen Verkehrsmittel zu steigern und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu verringern.

Der Fussweganteil zeigte sich konstant bei 14%, wie in 1997 nach der IndiMark®-Kampagne, verglichen mit 12% vorher. Die Fahrradnutzung verdoppelte sich von 2 auf 4% und konnte diesen Anteil beibehalten. Der Pkw-Fahreranteil ging von 60 auf 54% unmittelbar nach der IndiMark®-Kampagne zurück und blieb dann auf diesem Level. Die Anteile von Pkw-Mitfahrer und ÖPNV veränderten sich nach dem IndiMark® in 1997 und blieben dann bis zum Februar 2000 konstant. Es wird hiermit deutlich, dass IndiMark® anhaltende und nachhaltige Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl hat.

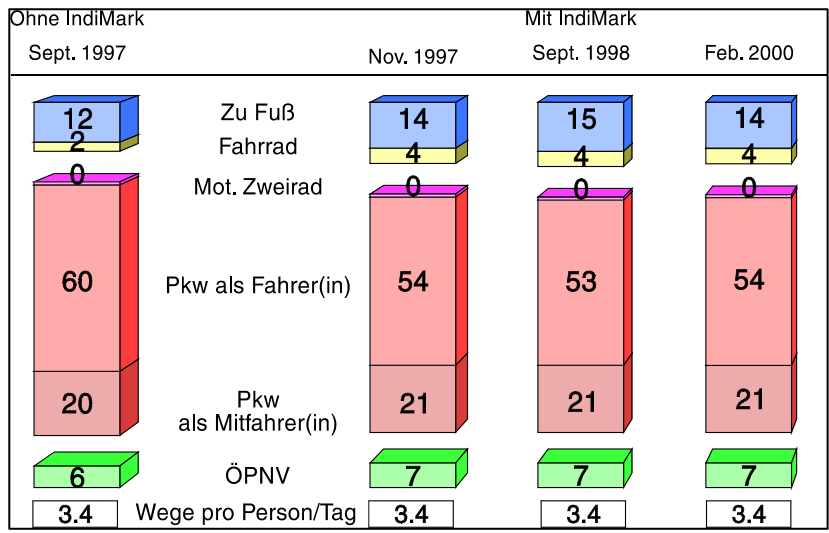


Abb. 17: Verkehrsmittelwahl in South Perth

(Quelle: Brög, W., Erl, E (2002): Nachhaltige Mobilität durch Dialog-Marketing. Erfolgreiche Beispiele für Stadt und Land. München.)

⁴⁸ Brög, W., Erl, E (2002): Nachhaltige Mobilität durch Dialog-Marketing. Erfolgreiche Beispiele für Stadt und Land. München.

Für die Aufbauphase und insbesondere auch für die Umsetzungsphase ist ein professionelles Marketing- und Kommunikationskonzept vorgesehen, in der sowohl das Instrument IndiMark[®] als auch ein spezifisches Marketing nach Zielgruppen nach dem Marketing-Psychogramm von Demoscope (vgl Abb. unten) einbezogen werden soll.

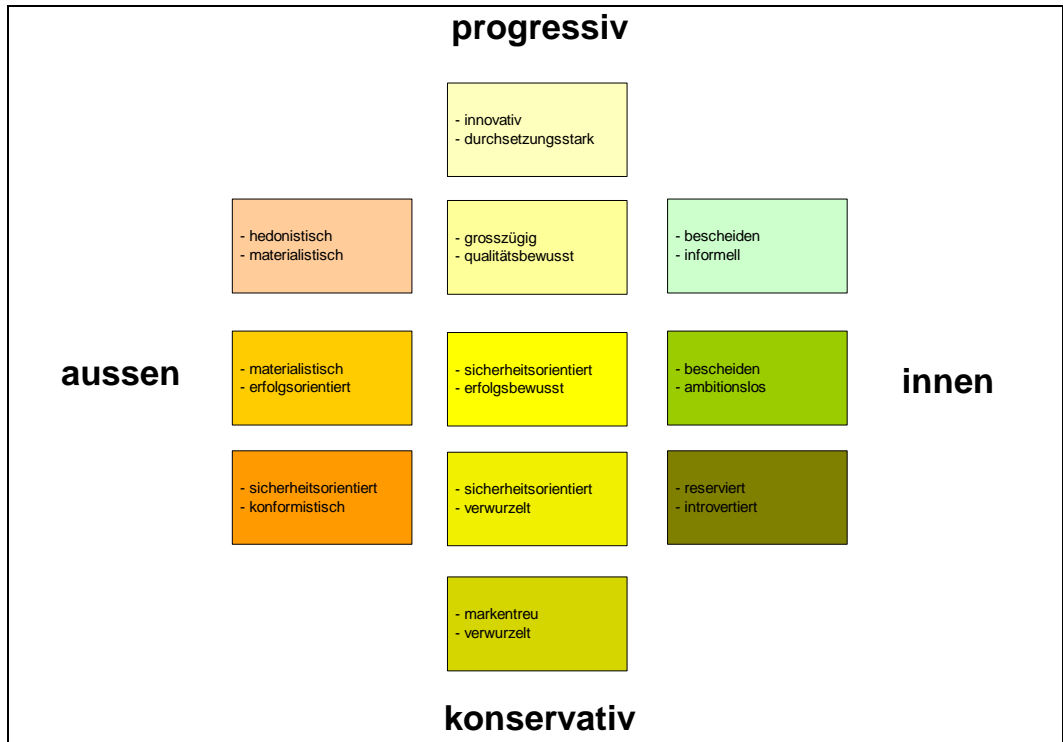


Abb. 18: Marketing-Psychogramm
(Quelle: Demoscope)

9.2 Kommunikation

Im Rahmen des deutschen Förderschwerpunkts „Personennahverkehr für die Region“ hat sich gezeigt, dass die Aufmerksamkeit auf eine Projektarbeit in der Region durch die Verwendung eines **Logos und Slogans** besonders unterstützt werden kann. Sie dienen der Wiedererkennung von Produkten und den damit verbundenen Qualitätsstandards. Auch die Mischung von Kommunikationsmassnahmen spielt ebenso eine wesentliche Rolle. So müssen Flyer (vgl. Abb. 22: Flyer (Ausschnitt), aufdemland.mobil), Plakate und regelmässige Berichterstattungen in der lokalen, regionalen und nationalen Tageszeitung, in Wochen- und Amtsblättern und Beiträge bei lokalen bzw. regionalen Radio- und Fernsehveranstaltungen erscheinen. Regionale Anlässe und Informationsveranstaltungen können die

Zielgruppen direkt ansprechen. Events können „Türöffner“⁴⁹ sein. Zum Beispiel kann die Einführung neuer Mobilitätsdienstleistungen an einem Dorffest, grosse Aufmerksamkeit erregen.

Da die Ansprache von **Opinionleaders und Multiplikatoren** häufig eine grosse Wirkung auf spezielle Zielgruppen hat, ist die intensive Kooperation mit ihnen sehr entscheidend. Wie auch bei der Abschlussveranstaltung des Projektes des BMBF „Personennahverkehr für die Region“ deutlich geworden ist, spielt die Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit eine entscheidende Rolle.

In der Aufbau- sowie der Umsetzungsphase ist es zudem von grosser Bedeutung, den potenziellen KundInnen die individuellen Vorteile, die durch die Nutzung des neuen Mobilitätsangebots entstehen, zu kommunizieren.

9.3 Mobilitätsanbieter als Projektpartner

Mit folgenden Institutionen findet bereits eine Zusammenarbeit statt, die im Rahmen des Projekts weiter ausgebaut werden kann.

Mobility CarSharing Schweiz

Als führender Car-Sharing-Anbieter stellt Mobility eine vielfältige Autopalette mit dem schweizweit grössten Netz (rund 1'000 Standorte) zur Verfügung. Diese Dienstleistungen beruhen auf ökonomischer, technologischer und ökologischer Effizienz. Die Geschäftsleitung von Mobility CarSharing Schweiz findet das Projekt sehr interessant und würde eine Kooperation ernsthaft prüfen. Eine mögliche Zusammenarbeit mit der Migros Genossenschaft (M-Budget) und Mobility CarSharing Schweiz im Rahmen dieses Projektes ist im Gespräch.

(www.mobility.ch)

Regionalverkehr Mittelland

Die Regionalverkehr Mittelland AG mit Hauptsitz in Burgdorf spielt im öffentlichen Verkehrssystem des Kantons Bern eine bedeutende Rolle. Im Personenverkehr als Direktverbindung des Regionalverkehrs zu Zentren wie Bern oder als Zubringer zu den Hauptlinien der SBB mit internationalen Anschlussmöglichkeiten. Gespräche mit der Regionalverkehr Mittelland stehen an, um ein RM-Kundencenter auch im Süden der Projektregion, in Langnau, zu realisieren.

(www.regionalverkehr.ch)

⁴⁹ BMBF[Hrsg.] (2004): Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin. S. 64.

BLS Lötschbergbahn AG

Die BLS Lötschbergbahn AG ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes Unternehmen, das sich im regionalen Personenverkehr in der Grossregion Bern erfolgreich positioniert. Seit 12.12.2004 ist die BLS auch Träger der S-Bahn Bern.

Ziel der BLS ist es, mit ihren Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene eine führende Rolle einzunehmen und dabei den verkehrs- und wettbewerbspolitischen Spielraum voll auszunutzen. Es ist geplant, mit der BLS Lötschbergbahn AG die Verhandlungen zur Zusammenarbeit aufzunehmen. Dazu müssen die laufenden Fusionsverhandlungen mit der RM verfolgt werden.

(www.bls.ch)

BikeTec AG

Die Firma BikeTec AG mit Sitz in Kirchberg hat zum Geschäftszweck die Entwicklung, Herstellung und Vertrieb des Elektro-Velos „FLYER“ sowie weiterer innovativer Produkte der effizienten Zweirad-Mobilität. Eine intensive Zusammenarbeit zur Ausweitung der Benützung des Flyers für die EmmentalerInnen ist geplant.

(www.flyer.ch)

Velostation Burgdorf

Die Velostation Burgdorf entstand im Frühjahr 1997 auf Initiative der IG Velo Burgdorf und in Zusammenarbeit mit den Stadtbehörden und den Verantwortlichen des Projektes Fussgänger- und Velomodellstadt. Bis 1999 wurde das Programm massgeblich durch den Bund finanziell unterstützt, seither kompensiert die Stadt Burgdorf die Fehlbeträge. Zählte die Velostation anfangs ein Dutzend Mitarbeiter, sind es heute über 60 Personen. Unter der Verantwortung der IG Velo ist eine umfassende Dienstleistungszentrale entstanden: Es ist geplant, die Dienstleistungen Bewachung der Fahrräder, Hauslieferdienst, Velokurier, Vermietung von Velos, Pro Senum, Velowerkstatt, Velorecycling in der Projektregion auszuweiten.

(www.wir-bringens.ch)

10 Fazit

Die eingangs formulierten Projektziele sind nur mit einem Effort aller Beteiligten erreichbar. Das Verkehrsaufkommen und die damit verknüpfte Verkehrsmittelwahl, ist - wie verschiedene Studien belegen – keine feste, unveränderliche Grösse. Jede Bewohnerin, jeder Bewohner des Emmentals, insbesondere jene 75%, die in den 7 genannten Siedlungsräumen leben, jede Zupendlerin und jeder Besucher kann einen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsprobleme leisten. Die Rahmenbedingungen dazu sind günstig: Das Emmental ist keine Transitachse. Das Verkehrsvolumen ist somit grossmehrheitlich „hausgemacht“. Damit kann das Emmental seine Mobilität selbst bestimmen.

Wenn die Gemeinden mit Region, Kanton und Bund einerseits und mit der Bevölkerung andererseits solidarisch zusammenspannen, können gemeinsam Erfolge erzielt werden, wie die folgende Abbildung illustriert:

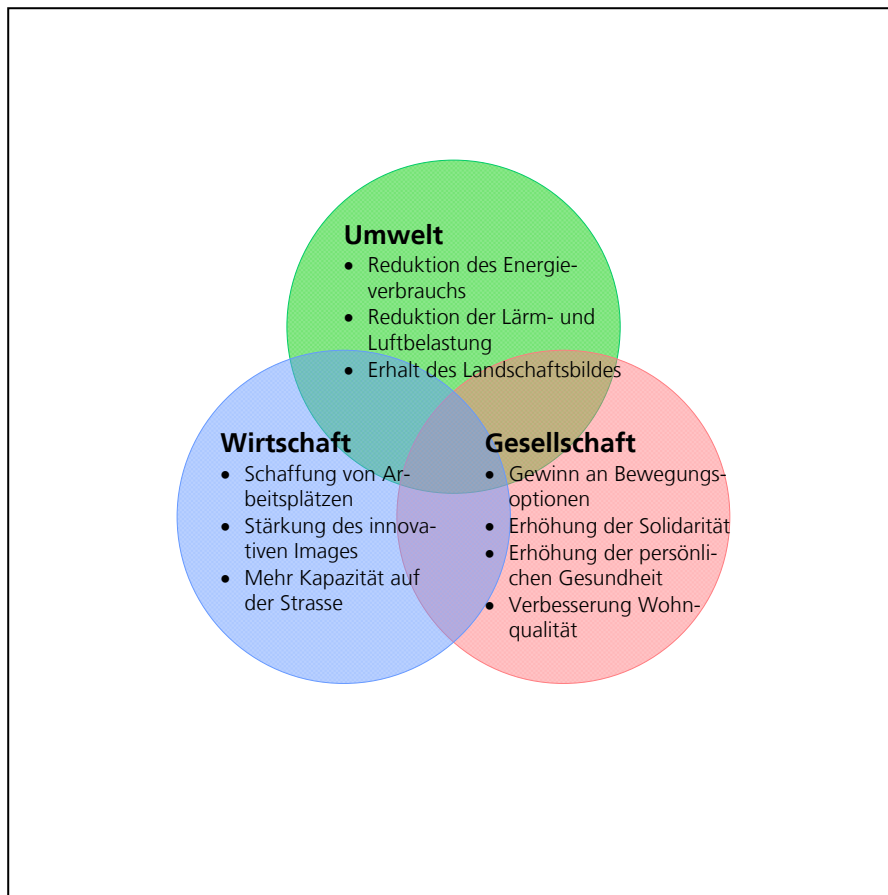


Abb. 19: Der Gewinn des Emmentals aus der Optik der Nachhaltigkeit

Besten Dank an alle, die mit engagierten Gesprächen, sachlichen Hintergrundinformationen und fachlicher Unterstützung zu diesem Beitragsgesuch beigetragen haben.

11 Weiteres Vorgehen

Die **Orientierung der künftigen Partner und Partnerinnen** (Pro Emmental, insb. Netzwerk Mobilität, Mobilitätsanbieter etc.) über den aktuellen Stand der Arbeiten und die nun vorliegenden Erkenntnisse zum Projekt Mobilität Emmental liegt an erster Stelle

Das neu erstellte **Agglomerationsprogramm Burgdorf** – Abstimmung Verkehr und Siedlung befindet sich zurzeit in Vernehmlassung. Sowohl aus inhaltlichen als auch aus finanziellen Gründen ist die **Integration** des vorliegenden Vorprojektes durch den Verein Mobilität Emmental sehr sinnvoll. Inhaltlich, weil dadurch die hier vorgeschlagenen Massnahmen in laufenden regionalen und kantonalen Entwicklungsstrategien diskutiert und eingebettet werden können. Finanziell, weil durch das Agglomerationsprogramm des Bundes die Möglichkeit besteht für Projekte in einem Teil des Betrachtungsperimeters finanzielle Unterstützung zu erhalten. Abklärungen hinsichtlich des Aufbaus eines transnationalen Interreg III – Programms bieten gleichfalls eine weitere Finanzierungsperspektive.

Für die Aufbau- und Umsetzungsphase sind bezüglich **Finanzierungsmöglichkeiten** dieses Modellprojekts verschiedene **Bundesstellen** zu kontaktieren.

Diskussionen mit der kantonalen **Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE** bezüglich Anschubfinanzierung sowie dem **beco – Berner Wirtschaft** zu arbeitsmarktrechtlichen Perspektiven stehen an. Das Emmental wäre hierbei als Modellregion zu betrachten, dessen Erfahrungen sich optional auch in weiteren Regionen des Kantons Bern übertragen liessen – auch zum finanziellen Vorteil für den Kanton.

Nach einer positiven Antwort des seco auf das Beitragsgesuch im Rahmen des RegioPlus-Programms ist eine vertiefere **Verankerung des Projekts bei Gemeinden und der Bevölkerung erforderlich**. Dazu ist die Gewinnung von **Opinionleaders aus Politik und Wirtschaft** unerlässlich. Im Sommer 2005 ist auch ein Entscheid von Pro Emmental auf die Frage des Zeitpunkts und der Form der Trägerschaft für das Projekt Mobilität Emmental zu erwarten.

Sind diese Gespräche abgeschlossen ist schliesslich der vorliegende **Zeitplan zu überprüfen** und gegebenenfalls anzupassen.

12 Quellenverzeichnis

12.1 Literaturverzeichnis

- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) (2003): Mobilitätsstrategie Region Bern. Synthese. Bern.
- ARTS (2004): Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum. Handbuch.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (2004): Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental. Muttenz.
- Bichsel, Simon (2003): Wohnqualität im Emmental am Beispiel des Amtbezirks Signau. Diplomarbeit. Bern.
- BMBF [Hrsg.] (2004): Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin.
- Brög, W., Erl, E (2002): Nachhaltige Mobilität durch Dialog-Marketing. Erfolgreiche Beispiele für Stadt und Land. München.
- Bundesamt für Energie (1998): CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Ideen zur Schweiz von morgen. Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2003): Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2002): Nachhaltige Mobilität. Vom Zauberwort zur Umsetzung. Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs. Vision für den öffentlichen Verkehr. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Neuenburg.
- Bundesamt für Strassen ASTRA (2003): NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. Ein Instrument zur Beurteilung von Strasseninfrastrukturprojekten unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele. Methodenbericht. Bern
- Bundesamt für Strassen ASTRA (2003): Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Bern.
- Büro für Mobilität AG (2002): Ideenskizze. Mobilität Emmental. Lust statt Frust beim Unterwegssein. Bern.

Büro Rundum) (2004): Evaluation. Kursangebot „mobil sein – mobil bleiben“ Training von verschiedenen Mobilitätsarten für ältere Menschen. Thun.

EnergieSchweiz (2004): Studie „Energieeffizienz von P+R-Anlagen“ Schlussfolgerungen des BFE zu P+R-Anlagen zuhanden von Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmungen. Ittigen.

Kagermeier, A., Schmidt, R. u.a. (2004): IMAGO. Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen. Berichte aus einem Projekt im BMBF-Förderschwerpunkt „Personennahverkehr für die Region“. Paderborn.

Matti, D., Haefeli, U. u.a. (2004): Evaluation CARLOS, Zusammenfassung der CARLOS-Nutzungsanalyse M8. Luzern.

De Tommasi, R., Arend, M. (2000): Mobilitätsmanagement im Personenverkehr. Teilsynthese des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Teilsynthese S1. Bern.

Regionalverband Burgdorf (2005): Agglomerationsprogramm Burgdorf. Abstimmung Verkehr und Siedlung. Entwurf. Burgdorf.

Roschevitz, A. (1999): Der monetäre Wert der Kulturlandschaft. Eine Contingent Valuation Studie. Kiel.

Stadtbauamt Burgdorf (2002): Verkehrsrichtplan Burgdorf. Wege zu einer Gesamtlösung im Mobilitätsbereich. Burgdorf.

Umweltbundesamt (2000): Verkehr im Umweltmanagement. Anleitung zur betrieblichen Erfassung verkehrsbedingter Umwelteinwirkungen. Berlin.

VCS (1991): Umwelt Verkehr. Umweltgerechtes Verkehrsleitbild für die Schweiz. Herzogenbuchsee.

Vester, F. (1990) : Ausfahrt Zukunft. Strategien für den Verkehr von morgen. München.

12.2 Gesprächsverzeichnis

Privater Sektor:

- Mobility CarSharing, Luzern, Emmenegger, Jürg (10/2004): Abteilung Marketing
- Velostation Burgdorf (IG Velo Burgdorf), Burgdorf, Bucher, Theophil (10/2004), Präsident IG Velo
- Schelbert, Heidi (11/2004): em. Professorin für Umweltökonomie, Wasen i. E..
- BikeTec, Kirchberg; Schär, Kurt (12/2004): Geschäftsführer der BikeTec AG
- RM, Burgdorf, z.Zt. in Fusionsverhandlung, Soyka, Martina (01/2005): Marketingleiterin
- Masciadri-communication&design AG, Bern, Masciadri, Peter (01/2005): Geschäftsführer
- BernMobil. Bern, Zollinger, Dieter (01/2005): Marketing

Öffentlicher Sektor:

- Gemeinderat Stadt Burgdorf (Mitfinanzierung Vorprojekt, Stützung der Strategie)
- Kt. Bern, Regierungsrätin Egger-Jenzer, Barbara / Seewer, Ueli
- Kt. Bern, beco Abt. Immissionsschutz, Nejedly, Gerrit
- Kt. Bern, beco Vorsitzender Geschäftsleitung, Studer, Adrian
- Bundesamt für RAumentwicklung, Frau Dey, Céline, Bern
- Sozialforschungsstelle Uni Zürich, Artho, Jürg, Zürich
- Vorstand Pro Emmental, Langnau
- Netzwerk Mobilität Pro Emmental, Langnau
- Verein Mobilität Emmental, Burgdorf

(nicht abschliessend)

13 Anhang

Zusammenfassung der telefonischen Befragung zur Verkehrs- und Mobilitätssituation im Emmental

Anzahl der Befragten (PolitikerInnen und Leihen (n=10, November 2004))

Nachhaltigkeit bedeutet für die Befragten etwas langfristiges und umweltbewusstes. Dass es Entscheidungen gibt, die heute getroffen werden und sich schliesslich in 5-10 Jahren als richtig erwiesen haben. Des Weiteren ist Nachhaltigkeit objektbezogen und bedeutet den optimalen Einsatz der Ressourcen. Auch sollte es niemandem schaden, sondern nur nutzen. Es wird eine gewisse Beständigkeit und etwas profundes darunter verstanden und dass nicht nur an unsere Generation zu denken ist, sondern auch an weitere.

Als **Möglichkeiten für nachhaltige Mobilitätsangebote im Emmental** werden der ÖV, der private Verkehr und der Ausbau des Radwegnetzes verstanden. Auch wird mehr Selbstverantwortung gewünscht, in dem kurze Strecken nicht mit dem Auto, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. An den Endpunkten der Bahn müssten Mobility-Autos stehen und es müsste an den Bahnhöfen mehr Auto-Parkplätze geben. Des Weiteren sollten nicht noch mehr Busslinien gestrichen werden und es dürften auch keine Poststellen geschlossen werden, sonst müsse immer noch mehr auf das Auto zurückgegriffen werden.

Für vier von zehn Befragte ist das Auto das **Verkehrsmittel, welches sie allgemein benützen**. Einige begründen es mit ihrer beruflichen Tätigkeit und ihrem Wohnort. Andere erwähnen, dass die Benützung davon abhängt, was sie zu erledigen haben.

Vier Personen kennen den **Velo-Hauslieferdienst (HLD)** in Burgdorf. Zwei Befragte wissen nicht, ob der HLD aus Burgdorf auch in andere Orte liefert. Sechs Befragte schätzen, dass der Hauslieferdienst von maximal 400 Haushalten (7000 Haushalte in Burgdorf insgesamt) in Anspruch genommen wird. Vier Befragte erwähnen, dass sie im fortgeschrittenen Alter den HLD nutzen würden.

Neun von zehn Befragte kennen **Mobility CarSharing**. Zwei Befragte sind Mitglied. Fünf Befragte würden Mobility nicht nutzen, weil sie selbst ein Auto haben. Die übrigen könnten sich die Nutzung vorstellen, wenn das Fahrzeug fussläufig erreichbar wäre und sich die Kosten eines Autos um die Hälfte reduzieren könnten.

Die derzeitige **Verkehrs- und Mobilitätssituation** wird von neun Personen als schlecht bezeichnet. Drei Personen sehen die Ursache dafür in der Burgdorfer Verkehrspolitik, da diese nicht ans Hinterland denken. Speziell Burgdorf-Oberburg und der durchfahrende Schwerverkehr wird als problematisch gesehen.

Fragenkatalog für die qualitative Telefonbefragung

1. Was verstehen Sie unter Nachhaltigkeit?
2. Welche Möglichkeiten für nachhaltige Mobilitätsangebote sehen Sie im Emmental?
3. Welches Verkehrsmittel nehmen Sie im allgemeinen?(die Füsse eingeschlossen)
4. Kennen Sie einen kostengünstigen und zuverlässigen Hauslieferdienst? Wenn ja, welchen und wo?
5. Was glauben Sie, wie viele Haushalte (von insgesamt 7'000) benutzen in Burgdorf den Hauslieferdienst?
6. Unter welchen Voraussetzungen würden Sie einen Hauslieferdienst in Ihrer Gemeinde in Anspruch nehmen?
7. Kennen Sie Mobility CarSharing?
8. Benutzen Sie Mobility?
9. Wenn Mobility-Fahrzeuge fussläufig von Ihnen innerhalb einer Minute erreichbar wären und die Kosten für einen PKW um 50% reduziert werden könnten, würden Sie dann Mobility nutzen?
10. Wie beurteilen Sie die derzeitige Verkehrs- und Mobilitätssituation im Emmental?

Pro Emmental, Netzwerk Mobilität

Überlegungen und Anträge für das Leitbild des Netzwerks Mobilität von Pro Emmental

Zur Definition des Emmentals

Was ist das Emmental und will es bleiben und fördern:	Was ist das Emmental nicht und was ist nicht erstrebenswert:
Eine schöne, gepflegte und naturnahe Landschaft	Ein Heidiland.
Geeignet für Wohnen in naturnaher Umgebung und überschaubaren Wohngebieten	Grossüberbauungen, die zur Verstädterung der Dörfer führen.
Ein Gebiet mit vielen spannenden und innovativen Freizeit-, Sport- und Tourismusangeboten	Massentourismus, grosse Freizeitparks oder Unterhaltungsanlagen.
Ein Wirtschaftsraum, der genügend Arbeitsplätze in diversifizierten, flexiblen und in der Region verankerten KMU's anbietet	Grossindustrien, die viele Zupendler erfordern und Branchenbildung als Klumpenrisiko für die ganze Region.
Eine Struktur von Dienstleistungsbetrieben, welche möglichst alle Leistungen in der Region erbringen kann.	Zentralisation aller Dienstleistungen ausserhalb des Emmentals.
Eine Landwirtschaft, die mit innovativen Produkten und der Sorge zur Landschaft der Attraktivität der Region Rechnung trägt	Grosse, intensive landwirtschaftliche Produktionsbetriebe
Vielseitige, bedürfnisgerechte und möglichst wiederkehrende Kulturanlässe für alle Bevölkerungsschichten.	Einzelne Grossanlässe ohne Bezug zum Emmental.

Zur Mobilität im Emmental

Visionen

Ein Mobilitätsangebot, das nachhaltig, koordiniert und kombiniert das Emmental als bevorzugtes Wohngebiet, als interessanten und gefragten Freizeit-, Sport- und Tourismusraum und gesunden Wirtschaftsraum unterstützt.

- Ein Mobilitätsangebot, das allen Bewohnern und Besuchern des Emmentals optimale Bewegungsmöglichkeiten gewährleistet.

Ziele

Erhalt und Ausbau des Mobilitätsangebots unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger unter dem Kriterium der Effizienz und in Verknüpfung mit der Siedlungsentwicklung.

- Koordination aller diesbezüglichen Anstrengungen und Bündelung der Kräfte gegenüber politischen Behörden und Dritten.
- Offene, intensive und konstruktive Kommunikation und Zusammenarbeit unter allen Netzwerkteilnehmern.

Strategien

- Sicherstellung einer modernen und sinnvoll ausgebauten Infrastruktur für den privaten und öffentlichen Verkehr mit einem angemessenen Grundangebot.
- Konsequente Förderung der Verkehrskette als Ganzes.
- Förderung einer sicheren und verträglichen Gestaltung des Verkehrs.
- Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs, wo dies sinnvoll ist.
- Initiieren, fördern und begleiten von Ideen und Projekten, die neue Ansätze für die Gestaltung einer auch lustvollen Mobilität im Emmental anstreben.
- Förderung von attraktiven Zugangssystemen zu den Verkehrsknoten.

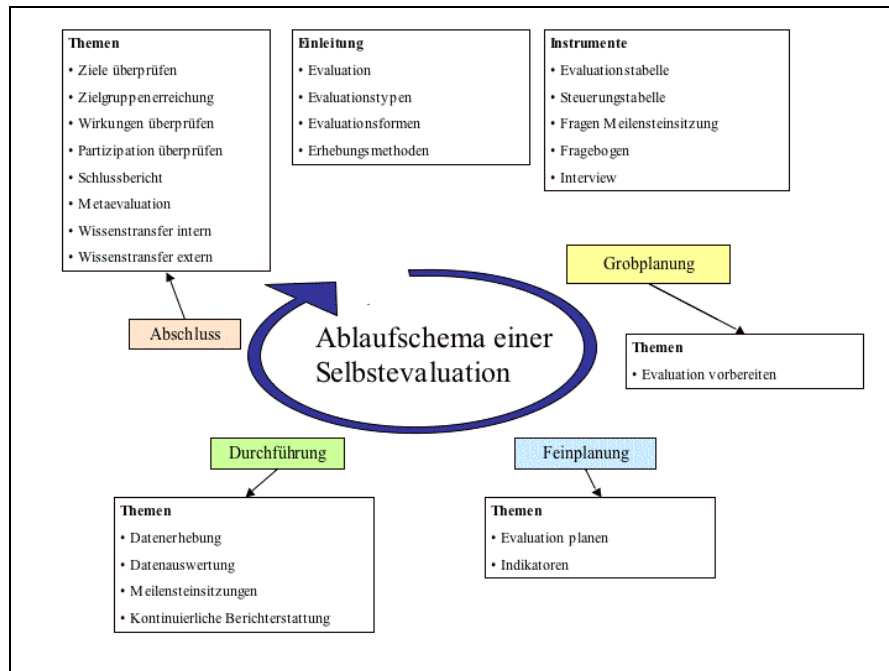


Abb. 20: Ablaufschema einer Selbstevaluation (Gesundheitsförderung Schweiz)

Indikator	Einheit	KNA	NWA	DES
G111 Einwohnergewichtete Fahrdauer zum Regionalzentrum für IHG-Regionen	Personenminuten		■	
G121 Attraktivität des Fussverkehrs	Punkte		■	
G122 Attraktivität des Veloverkehrs	Punkte		■	
G123 Attraktivität des öffentlichen Verkehrs	Punkte		■	
G211 Unfälle	Anzahl / Jahr	■		
G212 Verunfallte (Verletzte und Getötete)	Personen / Jahr	■		
G241 Wohnlichkeit in den urbanen Räumen und Zentren des ländlichen Raums	Punkte		■	
G251 Räumliche Verteilungseffekte	Qualitativ beschreibend			■
G311 Gestaltung der Partizipation der Bevölkerung	Punkte		■	
G312 Grad der Abstimmung mit der Siedlungsplanung	Punkte		■	
W111 Durchschnittliche jährliche Kapitalkosten	CHF / Jahr	■		
W112 Betriebskosten	CHF / Jahr	■		
W113 Unterhaltskosten	CHF / Jahr	■		
W121 Veränderung der Reisezeit im Einzugsgebiet für den Personenverkehr	Personenstunden / Jahr	■		
W122 Veränderung der Fahrzeit im Einzugsgebiet für den Güterverkehr	Personenstunden / Jahr	■		
W123 Veränderung der fixen Fahrzeugkosten für den Güter- und Geschäftsverkehr	Einsatzstunden / Jahr	■		
W124 Veränderung der variablen Fahrzeugkosten für den Personen- und Güterverkehr	Fahrzeugkilometer bzw. Liter / Jahr	■		
W125 Staurisiko/Reservezeit	Fahrzeugkilometer / Jahr		■	
W126 Ausbaustandard/Fahrkomfort	Fahrzeugkilometer / Jahr		■	
W131 Realisierungszeit	Qualitativ beschreibend bzw. Jahre			■
W132 Risiko von Kostenüberschreitungen	CHF / Jahr	■		
W133 Bautechnisches Risiko	Qualitativ beschreibend			■
W134 Etappierbarkeit	Qualitativ beschreibend			■
W211 Attraktivitätsmass basierend auf Reisezeitveränderungen	Punkte		■	
W221 Einwohnergewichtete Reisezeit zwischen Zentrumsstädten	Punkte		■	
W231 Vor- und Nachteile aus der verbesserten Erschliessung	Qualitativ beschreibend			■
W241 Innovationseffekte in der Bauwirtschaft bzw. im Verkehrsbe- reich	Qualitativ beschreibend			■
U111 NOx -Emissionen	Tonnen NOx / Jahr	■		
U112 PM10 -Emissionen	Tonnen PM10 / Jahr	■		
U121 Übermässig lärmbelastete Personen am Wohnort	Personen	■		
U122 Übermässig lärmbelastete Flächen in Schutz- und Erho- lungsgebieten	Hektaren		■	
U131 Bodenversiegelung	Hektaren	■		
U141 Zerschneidungseffekte ausserhalb des Siedlungsgebietes	Kilometer		■	
U142 Landschafts- und Ortsbild	Punkte	■		
U151 Beeinträchtigungen von Gewässern	Fahrzeugkilometer TGG / Jahr		■	
U211 Treibhausgas-Emissionen	Tonnen CO2 / Jahr	■		
U311 Energieverbrauch	MWh / Jahr	■		
U321 Verbrauch von Rundkies	Kubikmeter		■	

Abb. 21: Überblick über die NISTRA-Indikatoren.
(Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA (2003): NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte.)



Abb. 22: Flyer (Ausschnitt), aufdemland.mobil

Initiative für mehr Demokratie



**Montag, 31.1.
20 Uhr,
Bruneck,
Alte Turnhalle**

Eine gute Verkehrspolitik ist möglich... wenn Bürger mitentscheiden!

Ein Vortragsabend mit zwei praktischen
Beispielen und Diskussion

- **Wenn das Volk in Verkehrsfragen abstimmt**
Andreas Weissen, WWF Schweiz
- **Projekt Mobilität Emmental -
ein Beispiel fürs Pustertal? -**
Martina Dvoracek, Büro für Mobilität AG, Bern



mit der finanziellen Unterstützung
der Südtiroler Landesregierung



Mostra - Foto - Ausstellung Naturfotografen Südtirol Alte Turnhalle Bruneck

Eröffnung 19.01.05, 19 Uhr
Diavortrag
Lebensraum Dolomiten
19.01.05, 20 Uhr
Ausstellung vom 20. Jänner
bis 2. Februar
an Wochentagen
10 - 12.30, 16 - 19 Uhr
an Wochenenden
10 - 12.30 Uhr



Abb. 23: Plakat zur Bekanntgabe einer Informationsveranstaltung in Südtirol

verkehrsparen wienerwald

Modellprojekt 2003 bis 2006

10% weniger Autofahrten in der Wienerwaldregion!

26 Wienerwaldgemeinden wollen beweisen, dass der **dramatische Verkehrsanstieg** mit etwas gutem Willen aller Betroffenen auch ohne Zwang und ohne hohe Kosten gebremst werden kann. Nur so kann der Wienerwald als **Wohn- und Freizeitparadies** und vielgepreisene **Grüne Lunge** der Niederösterreicher und Wiener erhalten werden.

10% weniger Autofahrten

Verkehrspargemeinden im Wienerwald:

Alland	Gablitz	Klosterneuburg	Pottenstein
Bad Vöslau	Gießhübl	Königstetten	Pressbaum
Baden	Gumpoldskirchen	Maria-Anzbach	Purkersdorf
Breitenfurt	Guntramsdorf	Mödling	Tulln
Brunn am Gebirge	Hinterbrühl	Neulengbach	Wolfgraben
Eichgraben	Kaltenleutgeben	Perchtoldsdorf	
Gaaden	Klausen-Leopoldsdorf	Pfaffstätten	

www.vspar.at

Abb. 24: Verkehrsparen Wienerwald
(Quelle: <http://www.vspar.at/www/>)