

Beispiel Burgdorf

Für alle Gruppen

1. *Lest zuerst die markierten Stellen durch und danach den ganzen Text.*
2. *Streicht Worte an, die ihr nicht versteht, fragt andere oder die Lehrperson.*
3. *Tauscht gemeinsam aus, was ihr verstanden habt.*
4. *Beantwortet anschliessend gemeinsam die Fragen zum Text!*

Auf der Webseite von Burgdorf wurden die nachfolgenden Textabschnitte veröffentlicht (Zugriff am 20.6.2015).

Projekt «Velohochstrasse»

4. *Fragen zum Text:*

- *Was beabsichtigte das Teilprojekt «Velo-Hochstrasse»?*
- *Welche Idee hatten die Projektplaner zur Verwirklichung der Velo-Hochstrasse?*
- *Weshalb wurde das Projekt zu jenem Zeitpunkt wohl nicht weiterverfolgt?*
Was denkst du?

Das Projekt «Velohochstrasse» will bequeme und verkehrsarme Velorouten entlang von Bahngleisen planen und ausführen.

Fast die Hälfte der Autofahrten in Burgdorf bleibt innerhalb der Stadtgrenzen (Binnenverkehr). Es gäbe also noch viele, die für den Weg in die Stadt das Velo nutzen könnten.

Täglich rollen zwischen 18 000 und 20 000 Autos über Burgdorfs Hauptstrassen. Auch die Lyssach- und Tiergartenstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf und sind somit eigentliche Barrieren für Velofahrerinnen. Es ist einzig die Eisenbahn, die ohne Steigung all diese Hindernisse überbrückt. – Warum nicht auch die Velos?

Die «Pro Velo Burgdorf» und das «Büro für Utopien» (Utopien sind Traumwelten) machten die Idee einer speziellen Velo-Hochstrasse bekannt, einer Fuss- und Radwegverbindung in erhöhter Lage auf dem Bahndamm neben den Bahngleisen. Damit hätte sowohl das Gyrischachen- als auch das Meiefeld-Quartier eine direkte und sichere Langsamverkehrsverbindung ins Zentrum zum Bahnhof.

Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental empfahl, das Projekt weiter voranzutreiben. Die Organisation «FuVeMo» (Fussgänger- und Velo-Modellstadt) zahlten die Abklärungen, ob das überhaupt möglich wäre. Die ursprünglich vorgeschlagene Linienführung der Velo-Hochstrasse wurde als machbar beurteilt, notwendig seien eine Reihe von Brückenbauten und einzelne grössere Eingriffe, namentlich die Korrektur des Gysnauweges. Die Kosten wurden auf 3,5 Mio. Franken geschätzt.

Der Gemeinderat hat das Projekt nicht weiterverfolgt. Man will aber die Aussenquartiere über den Langsamverkehr mit dem Zentrum verbinden. Dazu will man die Verkehrsplanung anpassen.

Projekt «Schulwegsicherheit»

4. Fragen zum Text:

- Was beabsichtigte das Teilprojekt «Schulwegsicherheit»?
- Was wollte die «FuVeMo» in ihrer Befragung von den Kindern wissen?
- Was war das Ergebnis dieser Kinderbefragung?
- Wie reagierte die Stadt Burgdorf auf das Ergebnis der Kinderbefragung?

Kinder sollen sich möglichst gefahrenfrei auf den Strassen bewegen können. Neben der Sicherheit geht es auch um die Förderung der Selbstständigkeit von Kindern: sichere Schulwege verhindern zum Beispiel, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren müssen, weil das Zufussgehen zu gefährlich ist.

In Burgdorf wurde eine grosse Aktion zur Sicherheit für Kinder gestartet. Die «FuVeMo» (Fussgänger- und Velo-Modellstadt) hat die Schülerinnen und Schülern selber gefragt, wo es für sie gefährlich ist in Burgdorf. Die «FuVeMo» hat daraus Massnahmen zur Gefahrenminderung erarbeitet. 1998 wurde unter allen 1600 Primar-, Real- und Sekundarschülerinnen und -schülern sowie den Kindergartenkindern ab sechs Jahren eine Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis: 3 von 10 Burgdorfer Kindern fühlten sich auf ihrem Schulweg gefährdet. Insgesamt 115 Orte wurden als gefährlich taxiert.

Sechs mehrstündige Begehungen durch Fachleute und Schulbehörden dieser Orte haben einen Massnahmenkatalog für 70 kritische Punkte ergeben. Diese hat man der Stadt übergeben. Die schlimmsten Gefahren wurden sofort behoben. Die verbleibenden Gefahrenstellen werden im Rahmen mit anderen Bauvorhaben an den Strassen schrittweise verändert.

Projekt «Elektro-Velos»

4. Fragen zum Text:

- Womit sollte der Langsamverkehr in Burgdorf ergänzt werden?
- Welches Ziel verfolgte die «FuVeMo» mit den Elektro-Velos?
- Drei verschiedene Massnahmen sollen die Förderung der Elektro-Velos vorantreiben. Welche? Beschreibt sie!

Elektrovelos, je nach Bedarf auch mit einem Transportanhänger (für Kinder oder schwere Waren), sind eine Ergänzung des Angebots für den gesunden Langsamverkehr. Mit dem Anhänger kann auf umweltfreundliche Art der Kofferraum eines Autos ersetzt werden.

Die «FuVeMo» (Fussgänger- und Velo-Modellstadt) hatte sich zum Ziel gesetzt, das bequeme und zugleich sportliche Elektro-Velo im Alltag und in der Freizeit als übliches Verkehrsmittel zu fördern. Drei Punkte sollen dazu verhelfen:

1) Ausleihbetrieb

2003 wurde ein Ausleihbetrieb für Elektro-Velos mit Anhängern in der Velostation vorangetrieben. Mit der Broschüre «Fliegen Sie aus» wurden drei aufregende oder erholsame Routenvorschläge mitgeliefert.

2) Solartankstelle

Am 14. Juni 2003 wurde bei der Velostation am Burgdorfer Bahnhof eine Solartankstelle eingerichtet, an welcher die Akkus der Elektro-Velos auf umweltverträgliche Weise aufgeladen werden können. Die Stadt Burgdorf ist nämlich nicht nur Fussgänger- und Velo-Modellstadt, sie macht sich auch für die Förderung der Solarenergie, namentlich für Solardächer, stark.

3) burgdorf by ebike – Burgdorf macht mobil

Unter dem Motto «burgdorf by ebike – Burgdorf macht mobil» wurden im Herbst 2005 und im Frühjahr 2006 in Zusammenarbeit mit dem Tourist Office Burgdorf verschiedene Touren angeboten: die SurpriseTour (jeweils am Feierabend, ca. 1,5h, zu einem nicht vorgängig kommunizierten Ziel in der Region) und die VitamineTour (Sonntagsausflug kombiniert mit Brunch auf dem Bauernhof mit regionalen Produkten). Die Touren stiessen auf Interesse. Das Tourist Office plant eine Weiterführung von «burgdorf by ebike» als touristisches Angebot.

Im August 2006 stand während drei Wochen eine Flotte von 20 Elektro-Velos zur Verfügung: eine Woche lang konnten Interessierte gratis mit den Elektro-Velos fahren und so diese ausgiebig testen. Auch dieses Angebot wurde rege benutzt.