

**Zeitschrift:** Energie extra  
**Band:** - (2003)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Flanieren zum Glück  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-638335>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Begegnungszonen

# Flanieren zum Glück



«Flanier-  
zonenvater»  
Alfred Lussi  
mit dem Burg-  
dorfer Stapi  
Franz Haldi-  
mann

## EnergieSchweiz für Gemeinden lanciert eine nationale Kampagne zur Förderung von Tempo 30 und Begegnungszonen.

Seit dem 1. Januar 2002 sind in der Schweiz neue gesetzliche Bestimmungen in Kraft: Den Tempo 30-Zonen wurden einige Hürden aus dem Weg geräumt, Gemeinden können neu *Begegnungszonen* einführen mit Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger. Die *Begegnungszone* wurde aufgrund der erfolgreichen Pilotversuche mit den so genannten Flanierzonen in Burgdorf (BE) und St-Blaise (NE) geschaffen. Nicht zuletzt dank dieser Pionierleistung ist Burgdorf seit 1999 Energiestadt.

**Lebensqualität.** «Ziel war eine Verbesserung der Verkehrskultur ohne einschneidende bauliche Massnahmen», erinnert sich Alfred Lussi, einer der Väter der Burgdorfer Flanierzone. Er führte bis zum Rückzug ins Privatleben eine Bijouterie im Gebiet um den Bahnhof und stellt heute fest: «Der Umgang im täglichen Verkehr ist rücksichtsvoller und entspannter geworden.» Nebenbei resultiert gar ein nachweisbarer Energiespareffekt von 16,4 Prozent.

Für den Burgdorfer Stadtpräsidenten Franz Haldimann hat die Verkehrspolitik hohe Priorität:

## Energiestadt

Mit dem Label *Energiestadt*® im Programm «EnergieSchweiz für Gemeinden» steht den Städten und Gemeinden ein attraktiver Handlungsansatz zur Verfügung. Dabei ist *Energiestadt*® nicht nur ein Markenzeichen, sondern ein umfassender Prozess, der die Gemeinde über verschiedene Stufen zum Label führt. In der Schweiz gibt es 84 Energiestädte mit etwa 1,5 Millionen Einwohnern. Mehr Informationen unter [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch).

«Langsam aber stetig – miteinander statt gegeneinander, so lauten unsere Mottos!» Resultat sind sicherere Strassen für alle Verkehrsteilnehmer, weniger Lärm, attraktive Strassenräume und eine angenehme Atmosphäre. Das Resultat: «Mehr Wohn- und Lebensqualität!»

Im Bereich Mobilität machte die innovative Stadt am Tor zum Emmental jüngst mit dem Mitnahmeprojekt CARLOS von sich reden: An elf Standorten in der Region können Passanten bei einer Haltesäule ihr Fahrziel eingeben, das danach auf einer grossen Anzeigetafel aufleuchtet. Im Schnitt werden sie schon nach sechs Minuten von einem freundlichen Zeitgenossen mitgenommen. «CARLOS sollte noch stärker benutzt werden», fordert Haldimann.

**Dienstleistungen.** *EnergieSchweiz* organisiert dieses Jahr Infoveranstaltungen in allen Regionen des Landes: Kommunale Behörden sollen motiviert werden, *Begegnungszonen* nach dem Burgdorfer Vorbild einzuführen. Parallel dazu wird über die vereinfachte Einführung von Tempo 30-Zonen informiert.

«*EnergieSchweiz* für Gemeinden» bietet im Mobilitätsbereich verschiedene Dienstleistungen an, die den Mitgliedgemeinden des Trägervereins *Energiestadt*® schon ab dem ersten Kontakt konkrete Vorteile bringen, zum Beispiel:

- kostenlose Teilnahme an Infoveranstaltungen über «Zonen für Tempobeschränkungen»
- kostenlose Beratung über «Zonen für Tempobeschränkungen»
- nationale und internationale Tagungen zum Erfahrungsaustausch
- finanzielle Unterstützung innovativer Lösungen im Bereich Mobilität: Planungsarbeiten bis Stufe Vorprojekt sowie Umsetzungen (Mobilitätsmarketing).

## AGGLOMERATIONSPOLITIK

## Modelle für die Zukunft

**Bund, Gemeinden und Kantone sind gemeinsam gefordert, wenn es um die Bedürfnisse der Städte geht – zumal in Verkehrsfragen.**

Die Agglomerationen dehnen sich immer weiter in den ländlichen Raum aus. Rund 70 Prozent der schweizerischen Wohnbevölkerung leben heute in städtischen Gebieten. Wirtschaftliche Entwicklung und billige Mobilität führen dazu, dass Arbeits- und Wohnort immer weiter auseinander liegen, was auch auf Umwelt und Energieverbrauch negative Auswirkungen hat.

**Netzwerk.** Ende 2001 genehmigte der Bundesrat den Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes». Zentrales Ziel des Bundes ist die nachhaltige Entwicklung des urbanen Raumes. Dazu sind Massnahmen auf den Ebenen Bund, Kantone, Gemeinden und Quartiere erforderlich. Die Problemlösung darf nicht an den bestehenden politischen Grenzen Halt machen.

Das Anliegen einer verstärkten Zusammenarbeit aller drei Staatsebenen wird im Rahmen von *EnergieSchweiz* schon konsequent praktiziert. Zudem braucht es auch auf Stufe Bund eine stärkere Vernetzung der Tätigkeiten, damit der Bund auf die Bedürfnisse der Städte und Agglomerationen besser einge-



Agglomeration  
Bethlehem bei Bern

hen kann. Auch das Bundesamt für Energie (BFE) wirkt im dafür geschaffenen bundesinternen Netzwerk mit. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit in den Agglomerationen arbeiten das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft *seco* unter anderem mit Anreizen: Sie unterstützen zurzeit 25 innovative Projekte aus allen Regionen der Schweiz als Modellvorhaben der Agglomerationspolitik ([www.aren.ch](http://www.aren.ch)). Die Modellvorhaben bilden gleichzeitig auch eine Basis für den Aufbau eines Erfahrungsaustausches zwischen den Agglomerationen.