

SVI PRÄSENTATION

Bern / 20. August 2020

Die Fête des Vignerons 2019 Fussgänger-Management an einer Grossveranstaltung

Fête des 20
Vignerons 19



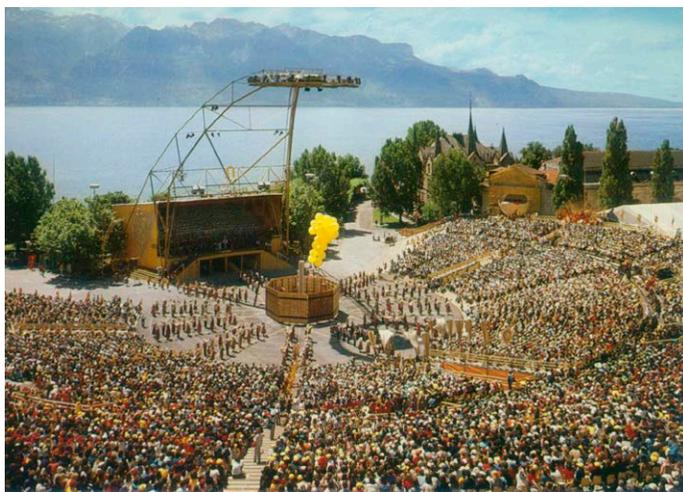
Quelle : L. Carmagnola

Allgemeines



Ursprung und Besonderheiten

- Die erste Fête wurde 1797 von der Confrérie des Vignerons organisiert
- Höchstens **fünf mal pro Jahrhundert** (1905, 1927, 1955, 1977, 1999, 2019...)
- Seit 2016 **UNESCO** immaterielles UNESCO-Weltkulturerbe
- **Mitten in** Vevey (~20'000 Einwohner / +35'000 bis 100'000 FeVi-Besucher/Tag)
- Eine Mischung aus **öffentlicher und geschlossener Veranstaltung** (Aufführungen in der Arena, Krönung der Winzer, Festzüge, Ville en Fête)
- **Grösste Schweizer Veranstaltung 2019**



1977

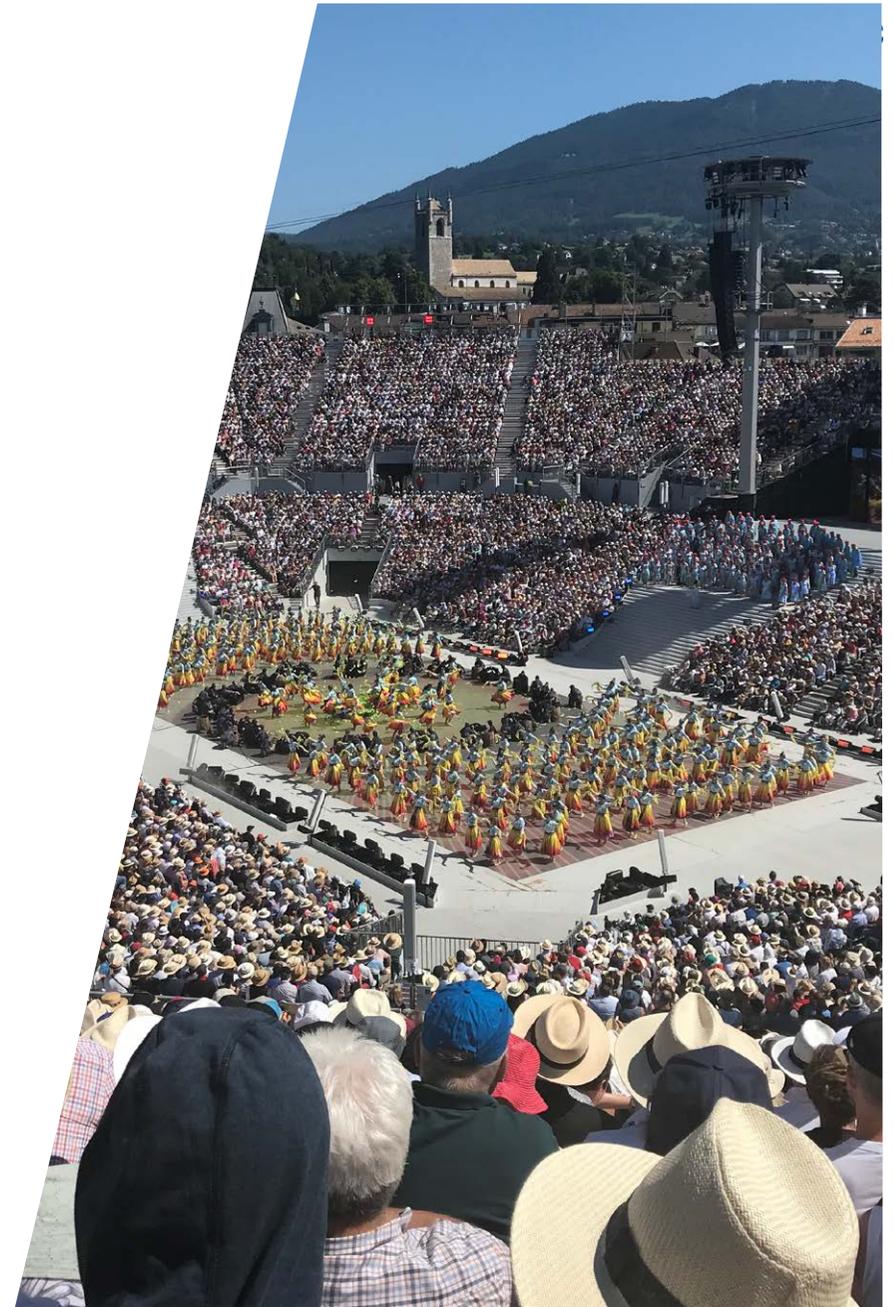


1999

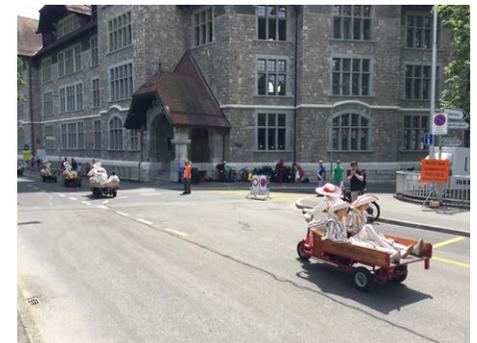


2019

Das Event



Eine multimodale Fête des Vignerons!



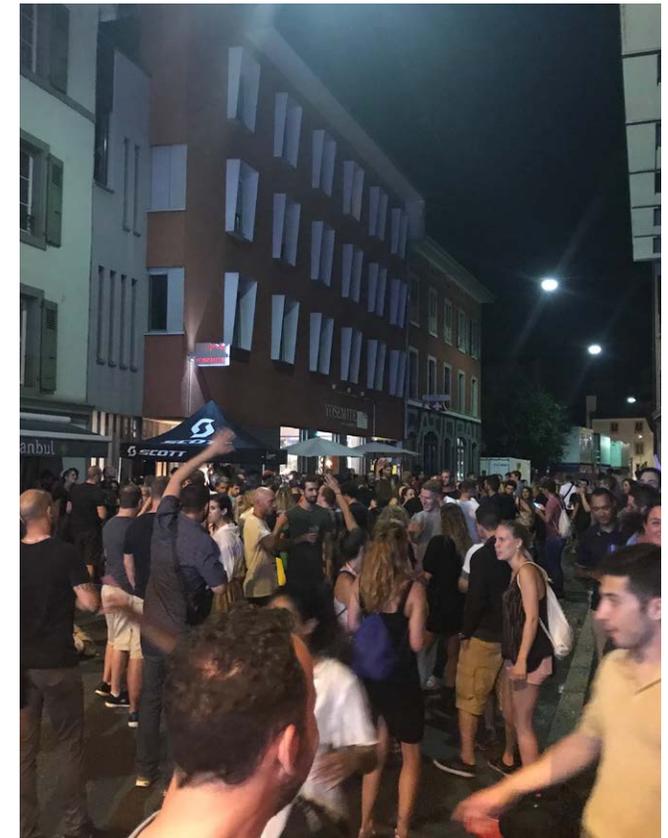
Das Publikum bei der Fête des Vignerons



Erwachsen (25% Rentner, 50% zwischen 25 und 64) und **traditionsbewusst...**

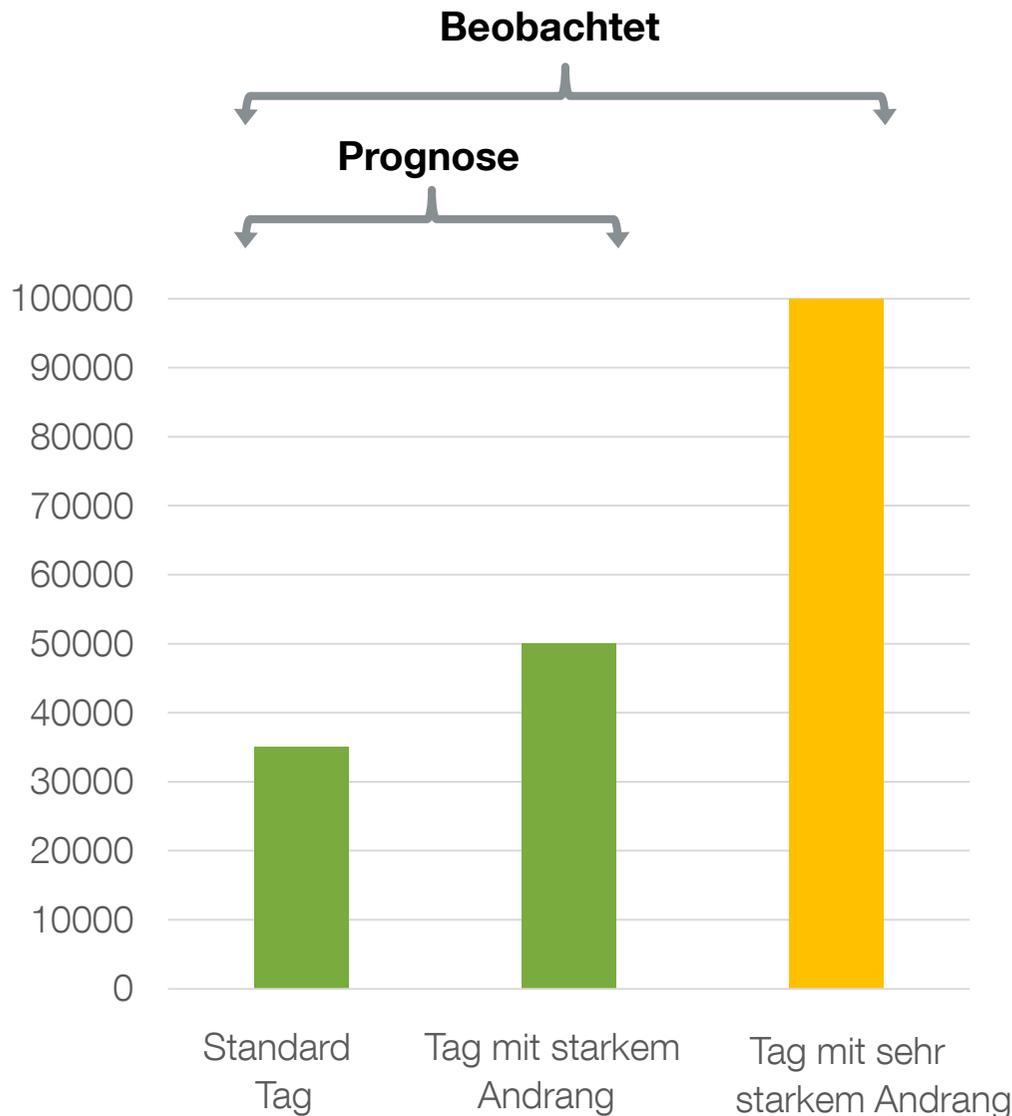


Statisten wohin man **schaut** (~15% der Besucher an einem Standard-Tag)



Mehr Partystimmung zu später Stunde und jüngeres Publikum (~20% 19 bis 24 jährige)

Tägliche Besucherzahlen



- Ein von den Organisatoren unterschätzter Andrang: **Tage mit sehr hohem Andrang** (bis zu 100'000 Besucher am 1. August)
- Am **Wochenende** ziehen die **Festzüge** alleine um die **35'000 Besucher** an
- **Ein paar Tage mit schwachem Andrang** (~25'000 Besucher zu Wochenbeginn oder bei schlechtem Wetter)



Cortège du Couronnement, 18 juillet 2019

Sprunghaftes Wetter?

Wie andere Open-Air-Veranstaltungen auch, war die Fête des Vignerons dem **Wetter** und dessen **Auswirkungen auf die Mobilität** ausgeliefert:

- Eine lange **sehr trockene Phase** hat zu erhöhtem **Brandrisiko** auf Grasparkplätzen geführt und diese so unbrauchbar gemacht
- Eine mögliche Hitze-Evakuierung während der **Hitzewelle** musste von den Mobilitätsverantwortlichen ebenfalls berücksichtigt werden
- Das **starke Unwetter** vom 25. Juli hat zur Evakuierung der Arena geführt
- Auf Grund von **Regenfällen** musste die Arena einmal evakuiert werden (9. August). Der «Diluvio-» Plan ist 3 mal zum Einsatz gekommen



Source : patpatch1618

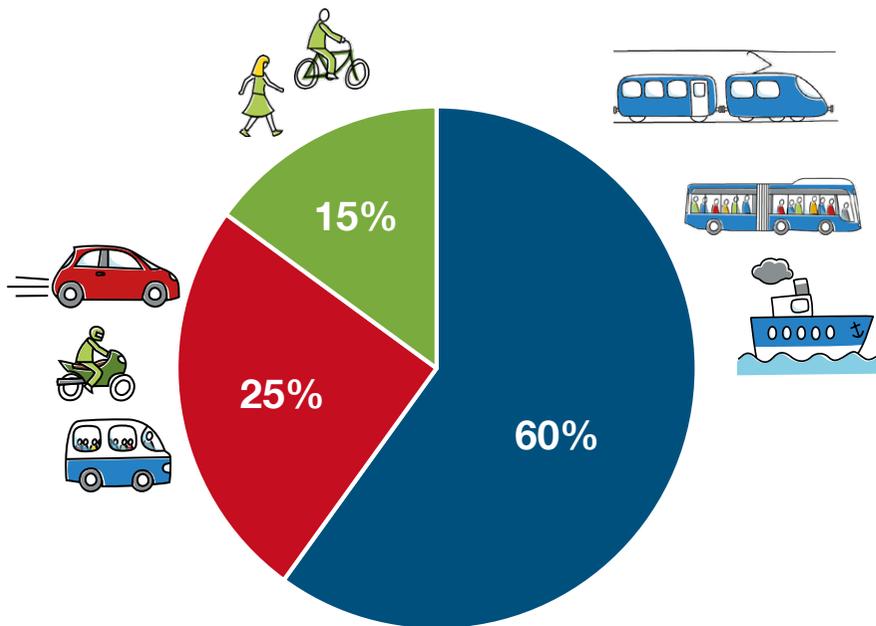


Source : RTS

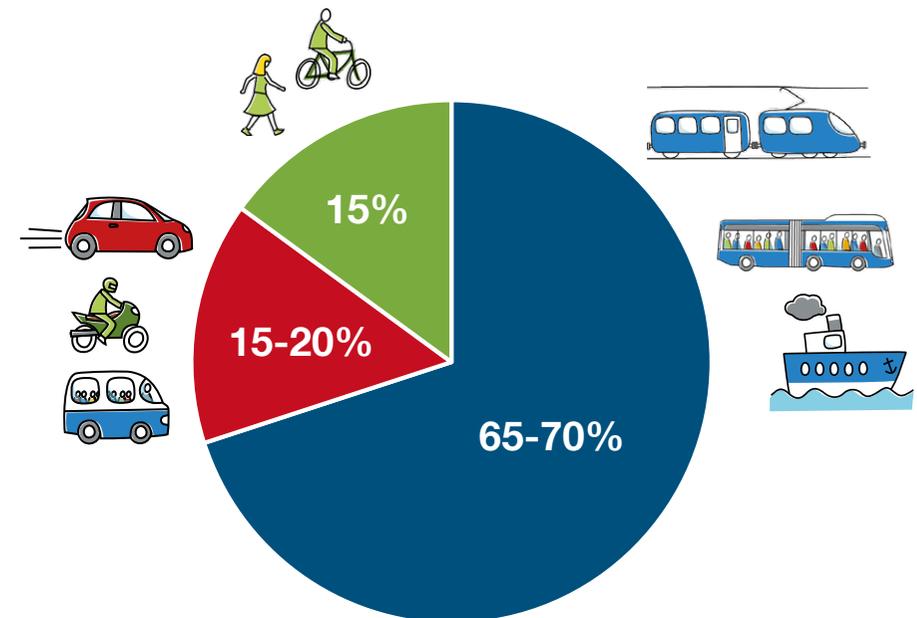


Der Modalsplit

Prognose



Beobachtet



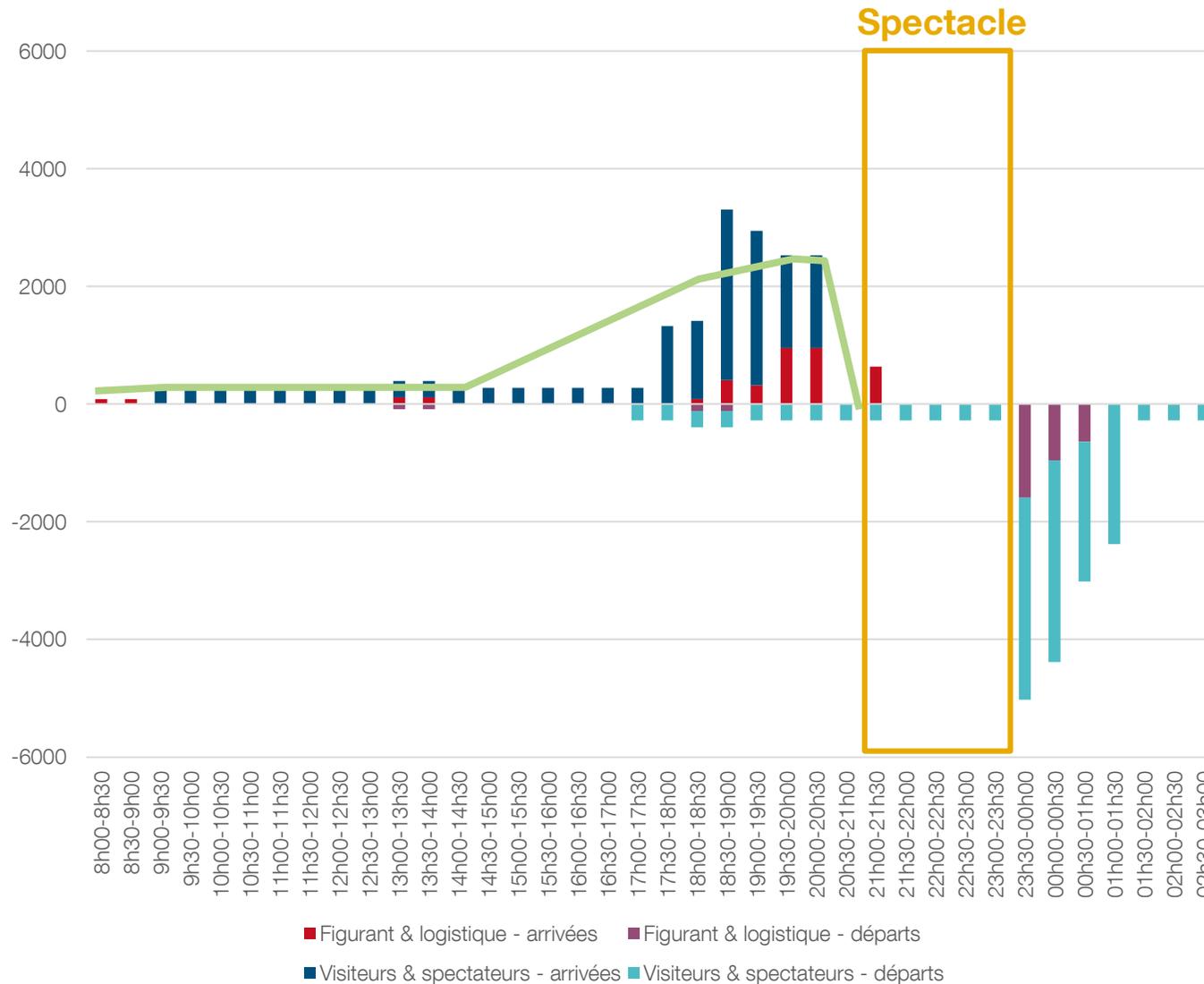
- **Ehrgeizige Ziele zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel** (öV und Langsamverkehr) **wurden** übertroffen, das Potenzial wurde jedoch nicht vollends ausgeschöpft (kostenlose Nutzung des öV, Verbesserung der Kommunikation)
- **Besucher entscheiden sich spät für ein Verkehrsmittel** (neue Technologien, aktuelle Gewohnheiten...)

Herkunft der Zuschauer



- Im Vergleich zur Prognose (Grundlage: FeVi 1999) :
 - **Geringerer Besucheranteil aus dem Kanton Waadt (-16%)**
 - **Grösserer Besucheranteil aus der restlichen Schweiz(+12%)**
 - **Erstmals auch internationale Besucher(+2%)**
- **Nichtsdestotrotz bleibt die FeVi ein welsches Event (79%)**

Verteilung der Ankunfts- und Abreisezeiten



- **Die zeitliche Verteilung** (in grün) **stimmt mit der Prognose überein** (Diagramm). Die Ankünfte verteilen sich jedoch etwas mehr
- **Tagsüber**, sind Andrangs-Maxima selten, die **Nachfrage verteilt sich stark**
- **Abends**, bei Vorstellungsende, konnten sehr hohe Abreisezahlen beobachtet werden. Diese Höchstwerte verschwinden nach weniger als einer Stunde.

Sehr hohe öV-Beanspruchung



Ein **robustes System** seitens Transportunternehmen, dass jedoch (zu) oft seine **Flexibilität** unter Beweis stellen musste, damit der sehr grosser Andrang und Programm-änderungen (Verspätungen, Verschiebungen, Absagen...) erfolgreich gemanagt werden konnten.

Der Bahnhofplatz wird zum Warteraum



Der Bahnhofplatz wird zum Warteraum

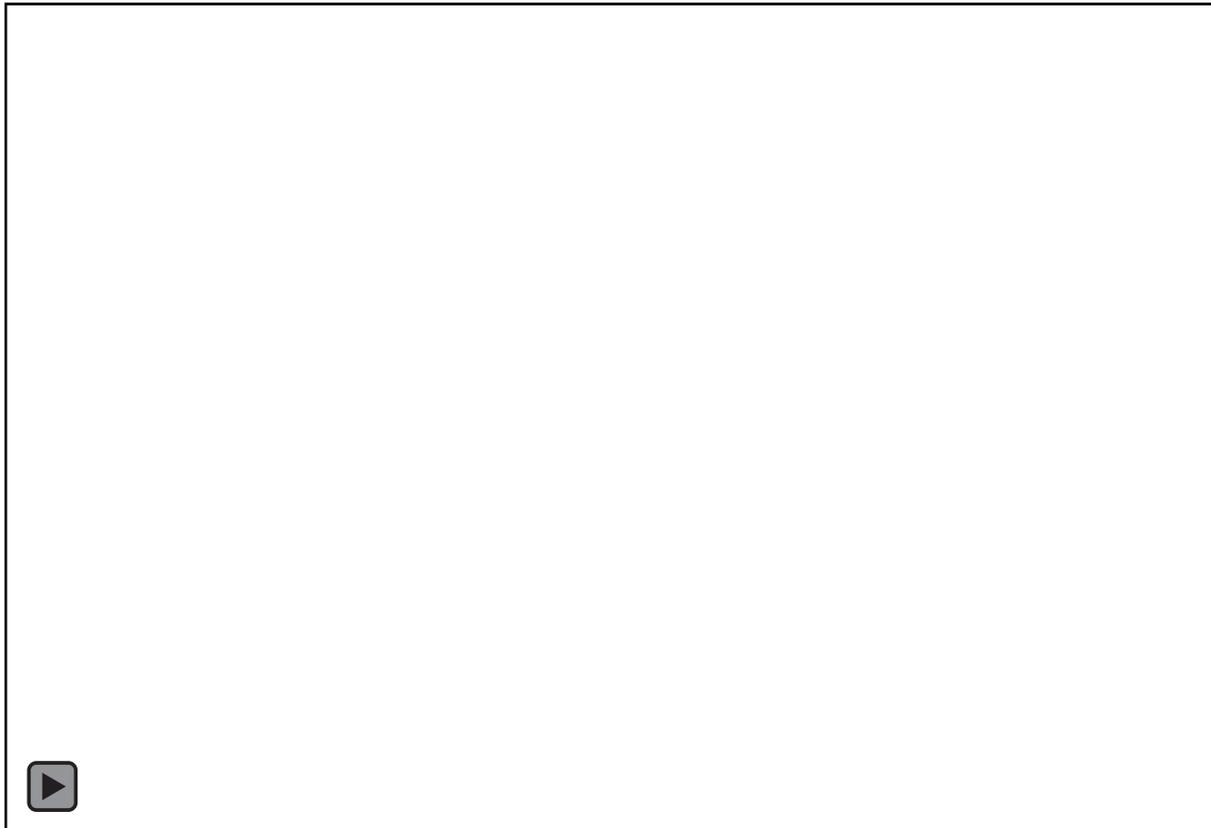


Diese leicht vereinfachte **Wartezone**, war nötig, um die **Andrangshöhepunkte effizient und sicher managen zu können.**

Ruhiges Management der Menschenmassen



Busse und Fussgänger – ein bemerkenswertes Miteinander



Die **Zwischenfallslose Querung der Bahnhof-Marché Axe** mit dem VMCV-Bus setzt grosse Erfahrung bei den professionellen Fahrern voraus

Angebote für Personen mit Gehbehinderungen



Reservierter Parkbereich (~20 Pl.)

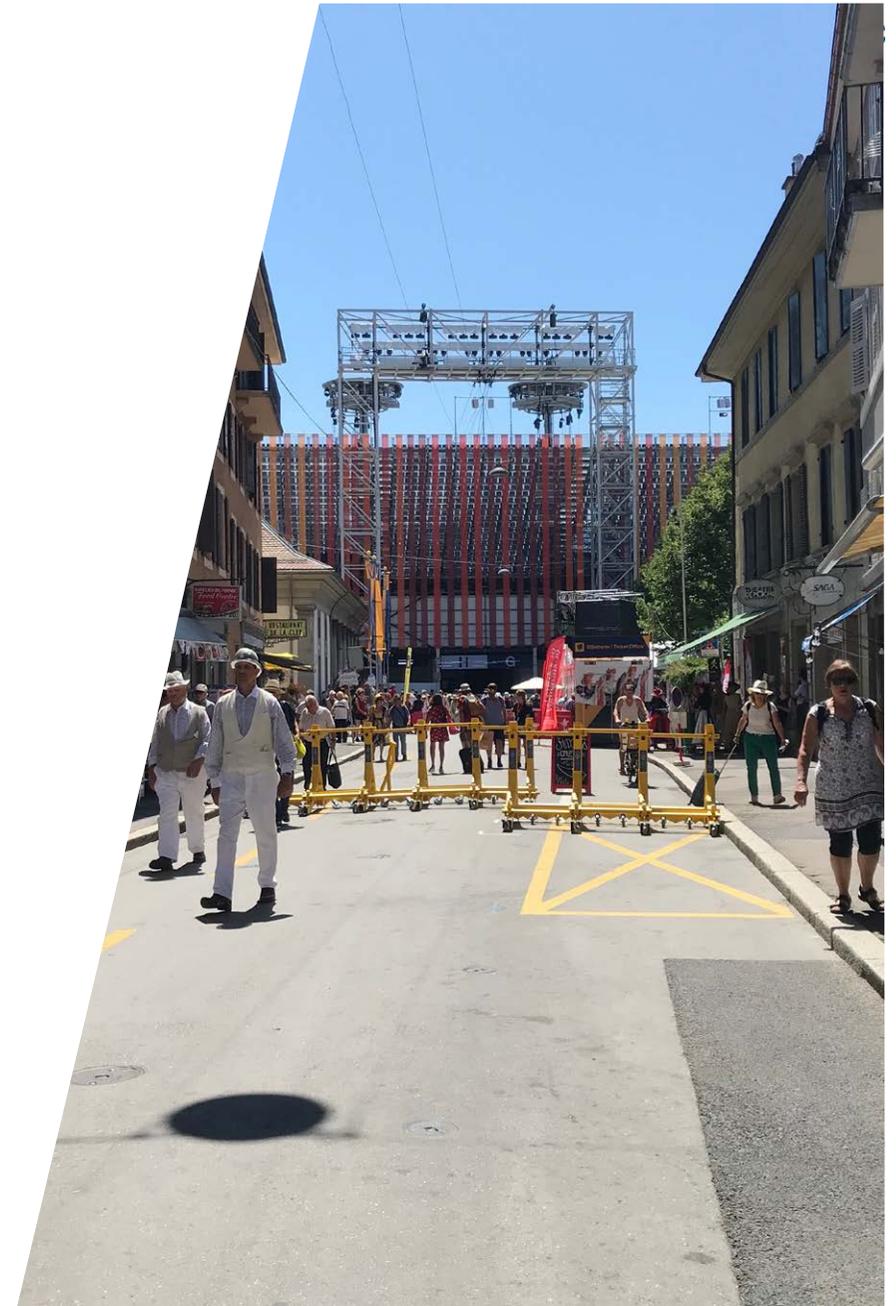


Kiss and Ride Bereich mit fachkundiger Betreuung

- **Ein vielfältiges Angebot** (offizielle Parkplätze, Spezialparkplätze im Stadtzentrum, Kiss and Ride Bereich), macht es möglich die verschiedenen Bedürfnisse von (geh-)behinderten Personen zu berücksichtigen
- Die reservierten Plätze im Stadtzentrum (20 Pl.) waren häufig **alle belegt** (durch Gehbehinderte?)
- Das Angebot im Zentrum muss die Nachfrage stillen. Ein **Reservierungssystem** mit Zusatzangebot wird empfohlen. Vorort ist eine Berechtigungsprüfung nötig.
- Die **Webseite** muss allumfassend Auskunft geben.

Das Event

Die letzten «500» Meter

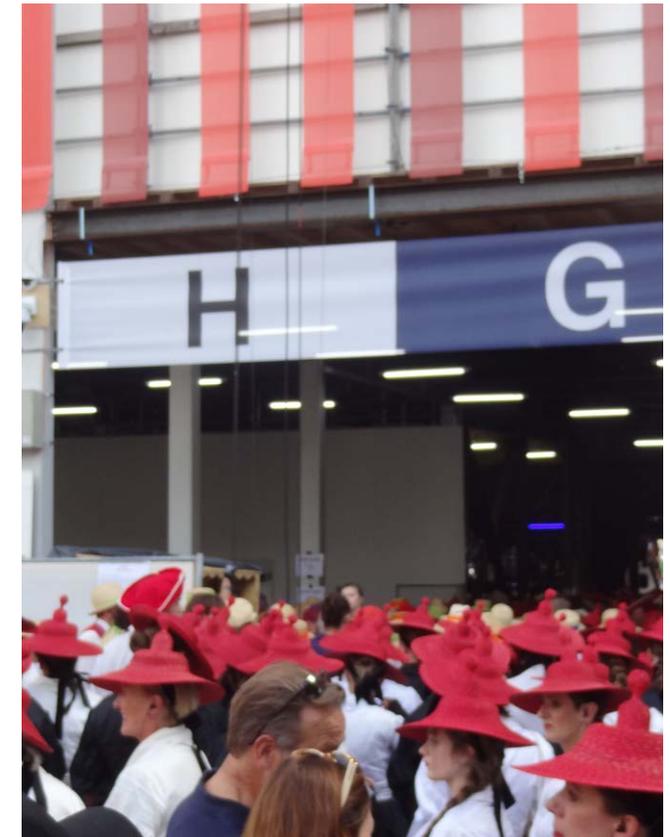


(Neue) Sicherheitsanforderungen



- Ein für den motorisierten Verkehr **undurchlässiger Arenabereich** und eine **fast undurchlässige Ville en Fête**
- Die **hermetische** (für den öV sehr einschränkend) **Abriegelung des Bahnhofbereichs** war glücklicherweise **nie notwendig**.
- Neues Sicherheitsmaterial (Rammschutz), dessen **Stabilität/Einsatzflexibilität noch verbessert werden muss**
- Die **abgesprochene, kluge Positionierung der Rammschutzanlagen** hat den Fussgängerfluss nicht beeinflusst.
- Notfallachsen wurden stets gewährleistet

Aufwendige Beschilderung für Fussgänger



- Beachtliche Kosten
- Das System stützt sich auf das Fussgängerkonzept der Mobilitätskommission und wurde intern von der FeVi entwickelt
- Auf den Hauptachsen und den offensichtlichen Wegen (z.B. Weg vom Bahnhof zur Arena), achten Fussgänger nur begrenzt auf die Beschilderung und folgen den Ortskundigen.

Sind hohe Fussgängerdichten unvermeidbar?

- Häufige Fussgängerengpässe (vorallem zwischen Eingang H+A und den Confrérie-Terrassen)
- Der **Fussgängerfluss** konnte durch gutes Engpass-Management vor Ort gewährleistet werden
- Das neue Tool zur Messung von Fussgängerdichten hat Potenzial, muss jedoch noch feiner kalibriert werden



Das Event

Operative Führung



Mobilität in der Kommandozentrale



- Ein **Mobilitätskoordinator** sorgt durch seinen **multimodale Sichtweise** für die **notwendige Transversalität** zwischen den verschiedenen Fachkompetenzen
- Die Einbeziehung des Mobilitätsteams in die **Planungsphase erhöht** die **Effizienz und Genauigkeit der Entscheidungen** in der Betriebsphase
- **Unvollendete Planungen** (Reisebusse, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Zweiräder usw.) haben zu zahlreichen Eingriffen/Korrekturen während der Betriebsphase geführt und erhebliche Ressourcen beansprucht

Merci für Ihre Aufmerksamkeit



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
4, avenue Auguste-Tissot · CH-1006 LAUSANNE
T +41 (0) 21 652 55 55
lausanne@transitec.net · www.transitec.net

TRANSITEC Beratende Ingenieure
Aarberggasse 30 · CH-3011 BERN
T +41 (0) 31 381 69 12
bern@transitec.net · www.transitec.net

Florian Meyer
Co-Direktor Schweiz
Leiter der Mobilitätskommission für die Fête des Vignerons 2019
florian.meyer@transitec.net

