

Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs

Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr
des Bundes

im Auftrag des Bundesamtes für Strassen, ASTRA

Daniel Sauter
Regine Bernet
Thomas Schweizer
Fussverkehr Schweiz

Impressum

- Titel:** Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs.
Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes.
- Auftraggeber:** Bundesamt für Strassen, ASTRA
- Auftragnehmer:** Fussverkehr Schweiz
- AutorInnen:** Daniel Sauter, lic. phil. I, Soziologe (Projektleitung)
Regine Bernet, Dr. iur., Juristin
Thomas Schweizer, dipl. phil. II, Geograph
- Inputs von:** Christian Thomas, Dr. sc. techn., Zürich
Ruedi Aeschbacher, Dr. iur., Nationalrat, Zürich
Lydia Bonanomi, architecte EPFL, Lausanne
Ulrich Seewer, Dr. phil. nat., Bern
Dani Grob, Verkehrsingenieur SVI, Herzogenbuchsee
- Übersetzungen:** Anne Tissot, lic. phil. I, Neuchâtel (französisch)
Daniel Sauter, Zürich (englisch)
- Bezug:** Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 01 383 62 40 info@fussverkehr.ch
Online-Version verfügbar auf: www.fussverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	I
Résumé	III
Summary	V
Kurzfassung	K 1-8
1. Einleitung	1
2. Grundlagen	2
3. Bedeutung des Fussverkehrs.....	5
4. Potentiale und Handlungsbedarf	7
5. Vision, Ziele und Strategien	10
6. Leitsätze und Massnahmen	12
7. Kosten – Nutzen der Leitbild-Massnahmen	32
8. Übersicht über Leitsätze und Massnahmen.....	36
9. Literatur.....	38
Anhänge	A - F

Zusammenfassung

Das Bundesamt für Strassen ASTRA erarbeitet im Auftrag des Departementvorstehers UVEK, Bundesrat Moritz Leuenberger, ein Leitbild Langsamverkehr. Der vorliegende Expertenbericht bildet – zusammen mit mehreren vergleichbaren Berichten zu anderen Formen der nichtmotorisierten Mobilität – eine Grundlage für dieses Leitbild.

Fast die Hälfte aller Wege in der Schweiz werden – mindestens in Teilabschnitten – zu Fuss zurückgelegt. Der Fussverkehr ist nicht nur quantitativ, sondern auch wegen seiner Nachhaltigkeit von grosser Bedeutung: Keine andere Mobilitätsform ist so ökologisch, so sozial und so kostengünstig wie das Gehen. Die Fortbewegung zu Fuss ist zudem eine elementare Erscheinungsform des Menschseins und geniesst als Grundrecht einen besonderen Schutz.

Das Potential des Fussverkehrs ist beträchtlich: Sein Anteil an den Wegen könnte mit geeigneten Massnahmen in den nächsten zehn Jahren um 20% gesteigert werden. Verschiedene Studien zeigen zudem, dass ein grosser Teil der Bevölkerung Investitionen in den Fussverkehr für wichtig hält.

Die Alltagsprobleme der Fussgängerinnen und Fussgänger sind vielfältig: zu weite Distanzen, fehlende und gefährliche Wegverbindungen, zu lange Wartezeiten an Ampeln, Lärm, Abgase, Hindernisse auf dem Trottoir usw. Die Probleme fallen dezentral in allen Siedlungsräumen an, können aber nicht von den Kantonen und Gemeinden allein gelöst werden, denn die Rahmenbedingungen für den Verkehr setzt grösstenteils der Bund. Deshalb müssen auf Bundesebene die zahlreichen noch bestehenden institutionellen Hindernisse abgebaut und positive Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Im vorliegenden Expertenbericht wird postuliert, dass sich der Bund zum Ziel setzt, in den nächsten zehn Jahren

- die Wegnetze und Fussverkehrsinfrastruktur zusammen mit den Kantonen und Gemeinden zu verbessern
- den Fussverkehrsanteil gemessen an der Zahl der Wege um 20% zu erhöhen und
- die Sicherheit des Fussverkehrs zu verbessern, d.h. die Zahl der schwerverletzten und getöteten FussgängerInnen um 50% zu senken.

Der Bericht identifiziert die folgenden Bereiche, in denen das Engagement des Bundes notwendig und sinnvoll ist:

- Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen sowie Planung und Realisierung der Fusswegnetze
- Verbesserung der Sicherheit der FussgängerInnen
- Neuordnung Finanzierung Fussverkehr
- Verbesserung der Datengrundlagen sowie Monitoring und Evaluation
- Aus- und Weiterbildung; Forschung und Entwicklung
- Information und Marketing sowie Internationales Engagement im Fussverkehr

Die vorgeschlagenen Massnahmen haben einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen, der die Kosten um ein Mehrfaches übersteigt.

Übersicht über Leitsätze und Massnahmen

Nr.	Leitsatz (Titel)	Nr.	Massnahmen
1	„Wir sind alle Fussgänger“		(Keine Massnahmen)
2	Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen	2.1 2.2 2.3 2.4	Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr Dienstleistungen Fussverkehr Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs (Pendlerverkehr) Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für ein autofreies Leben
3	Planung und Realisierung der Fusswegnetze	3.1 3.2 3.3	Intensivierte Förderung des FWG-Vollzugs Kompetenzzentren Revision FWG, resp. Integration Fussverkehr in ein Bundesgesetz über den Langsamverkehr
4	Verbesserung der Sicherheit	4.1 4.2 4.3 4.4 4.5	Strassen- und Weginfrastruktur Fahrzeuge Umfassende Überprüfung SVG und VSS-Normen Neuausrichtung Fonds für Verkehrssicherheit Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (security) sowie Verbesserung der Orientierung im öffentl. Raum (certainty)
5	Neuordnung Finanzierung Fussverkehr	5.1	Finanzierungssystem und transparente Strassen- und Wegrechnung
6	Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr	6.1 6.2 6.3	Mobilität Sicherheit Geographisches Informationssystem
7	Monitoring und Evaluation	7.1	Entwicklungsbericht, Langfristbeobachtung und Beurteilung Fussverkehrs-Verträglichkeit
8	Bildung und Forschung	8.1 8.2	Aus- und Weiterbildung: Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung; Fachveranstaltungen und Lehrmittel Mobilität Forschung und Entwicklung: Lücken schliessen bei Praxis-Grundlagen, sozialen und ökonomischen Fragen
9	Information und Marketing	9.1	Medienarbeit, Kampagnen, Wettbewerbe, Ausstellungen etc.
10	Internationales Engagement im Fussverkehr	10.1	Politische, fachliche und PR-bezogene Vorstösse

Résumé

L'Office fédéral des routes (OFROU) travaille, sur mandat du chef du département du DETEC, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger à l'établissement d'une conception directrice sur les déplacements non motorisés. Le présent rapport d'experts, forme – avec plusieurs rapports comparables sur d'autres formes de mobilité non motorisée – une base pour cette conception directrice.

Près de la moitié de tous les trajets sont parcourus – du moins en partie – à pied. Les déplacements à pied ne sont pas seulement importants d'un point de vue quantitatif, mais ils ont aussi une signification énorme du point de vue du développement durable: la marche est la forme de mobilité la plus écologique, la plus sociale et la moins coûteuse. De plus, se déplacer à pied est une manifestation élémentaire de l'humanité et jouit en tant que droit fondamental d'une protection particulière.

Le potentiel des déplacements à pied est considérable: la part de tous les déplacements à pied pourrait être augmentée de 20% moyennant certaines mesures dans les 10 ans à venir. Diverses études montrent d'ailleurs, qu'une grande partie de la population considère comme important les investissements pour les déplacements à pied.

Les problèmes quotidiens rencontrés par les piétons et les piétonnes sont divers: grandes distances, liaisons piétonnes manquantes ou dangereuses, temps d'attente trop longs aux feux, gaz d'échappement, obstacles sur les trottoirs, etc. Les problèmes se présentent dans tous les types de tissus urbains (villes centrales, périphérie urbaine, villages, etc.), mais ils ne peuvent pas être résolus par les cantons et les communes seuls du fait que les conditions cadre pour le trafic relèvent en grande partie de la confédération. C'est pourquoi, nous devons éliminer les nombreux obstacles institutionnels existants sur le plan national et créer des conditions cadre positives.

Le présent rapport d'experts postule, que la Confédération se fixe pour les dix prochaines années les objectifs suivants:

- Améliorer, en collaboration avec les cantons et les communes, les réseaux de chemins piétons et les infrastructures piétonnes
- Augmenter de 20% la part des déplacements piétons par rapport au nombre de trajets
- Améliorer la sécurité des déplacements à pied, c'est-à-dire diminuer de 50% le nombre de piétons blessés ou tués.

Nous avons identifié les domaines suivants dans lesquels l'engagement de la Confédération est nécessaire et pertinent:

- Structures urbaines compactes, aux trajets courts ainsi que la planification et la réalisation de réseaux de chemins pour piétons
- Amélioration de la sécurité des piétons et des piétonnes
- Réorganisation du financement des déplacements à pied
- Amélioration des données de base, monitoring et évaluation
- Formation et formation continue; recherche et développement
- Information et marketing ainsi qu'un engagement international

Les mesures proposées ont une grande utilité économique qui dépasse de plusieurs fois les montants engagés.

Vue d'ensemble des principes directeurs et mesures

No.	Principe directeur (titre)	No.	Mesures
1	„Nous sommes tous piétons“		(aucune mesure)
2	Structures urbaines compactes, aux trajets courts	2.1 2.2 2.3 2.4	Garantie de l'accessibilité à pied et en transport public Services divers aux piétons Prise en compte fiscale équitable des déplacements à pied Compensations pour les piétons respectivement récompense pour vivre sans voiture
3	Planification et réalisation des réseaux piétons	3.1 3.2 3.3	Encouragement intensif de l'application de la LCPR Centres de compétences Révision de la LCPR, resp. intégration des déplacements piétons dans une loi fédérale sur les déplacements non-motorisés
4	Amélioration de la sécurité	4.1 4.2 4.3 4.4 4.5	Infrastructures routières et des chemins piétons Véhicules Large révision de la LCR et des normes VSS Changement d'orientation du Fonds de sécurité routière Protection contre les agressions et les attaques criminelles (security) et amélioration du système d'orientation (certainty)
5	Nouveau système de financement des déplacements à pied	5.1	Système de financement et compte routier transparent
6	Amélioration des données de base relative aux déplacements à pied	6.1 6.2 6.3	Mobilité Sécurité Système géographique d'informations
7	Monitoring et évaluation des déplacements à pied	7.1	Rapport d'évaluation, observation à long terme et appréciation critique des projets sur les déplacements à pied
8	Formation et recherche	8.1 8.2	Formation et formation continue: Approfondissement interdisciplinaire; journée d'étude et moyen d'enseignement sur la mobilité Recherche et développement: Comblent les lacunes dans le domaine de la pratique et dans les questions sociales et économiques
9	Information et marketing	9.1	Travail dans les médias, campagnes, concours, expositions, etc.
10	Engagement sur le plan international dans le domaine des déplacements à pied	10.1	Démarches politiques, dans les milieux de professionnels et des relations publiques

Summary

The Swiss Federal Roads Authority FEDRO is working on a departmental blueprint to promote slow transport, namely walking and cycling, on a mandate given by the Minister for the Environment, Transport, Energy and Communications DETEC, Moritz Leuenberger. The present expert report – together with several comparable reports about other forms of non-motorised mobility – forms a basis for this blueprint.

Almost half of all trips in Switzerland are made, at least partially, on foot. Walking is not only of great importance from a quantitative point of view, it is also important because of its sustainability: No other form of mobility is as ecological, as social and as economical as walking. In addition, moving on foot is an elementary manifestation of being human and thus enjoys special protection as a fundamental right.

The potential of pedestrian traffic is considerable: Its proportion of trips can be increased by 20% over the next ten years if suitable measures are taken. Furthermore, different studies show that a large part of the population considers investments in walking important.

The everyday problems for pedestrians are manifold: long distances, missing and dangerous links in the footpath network, long waiting periods at traffic lights, noise, exhaust gases, obstacles on the sidewalk etc. The problems reveal themselves in a decentralised way in all residential areas. But they cannot be solved by the cantons and municipalities alone, because it is the federal government which to a large extent sets the basic conditions for traffic. Therefore, the numerous institutional obstacles must be diminished at the federal level and positive basic conditions must be created.

In the present expert report, it is advised that the federal government set the following targets for the next ten years:

- to improve the networks of footpaths and the walking infrastructure in coordination with the cantons and municipalities
- to increase by 20% the share of walking trips in proportion to all trips and
- to improve the safety of pedestrians, i.e. lowering the number of deaths and severely injured pedestrians by 50%.

The report identifies the following areas, in which the commitment of the federal government is necessary and relevant:

- Settlement structures with short-distance access as well as planning and implementation of footpath networks
- Improvement of pedestrian safety
- Re-organization of the financing of pedestrian traffic
- Improvement of the data bases; monitoring and evaluation
- Instruction and further education; research and development
- Information and marketing as well as an international commitment to walking

The suggested measures have large economic benefits, which exceed by several times the incurred costs.

Overview of guiding principles and measures

Nr.	Guiding principle (title)	Nr.	Measures
1	„We are all pedestrians“		(no measures)
2	Settlement structures with short-distance access	2.1 2.2 2.3 2.4	Safeguarding accessibility on foot and with public transport Services for pedestrians Fiscal equality for pedestrian traffic (re: commuting) Compensation for pedestrian traffic or rewards for car-free living
3	Planning and implementation of footpath networks	3.1 3.2 3.3	Intensified promotion of executing the FWG ¹ Centres of knowledge and competence Revision of the FWG or integration of pedestrian traffic into a federal law on slow transport
4	Improvement of safety	4.1 4.2 4.3 4.4 4.5	Road and footpath infrastructure Vehicles Global examination of SVG (Traffic Code) and VSS standards (road building standards) Reorientation of Traffic Safety Fund Protection from molestations and criminal encroachments (security) and improvements of orientation (certainty)
5	Re-organization of the financing of pedestrian traffic	5.1	Financing system and transparent road cost calculations
6	Improvement of the data bases in pedestrian traffic	6.1 6.2 6.3	Mobility Safety Geographical information system
7	Monitoring und evaluation	7.1	Development report, long term traffic observation and evaluation of projects regarding pedestrian traffic compatibility
8	Education and research	8.1 8.2	Instruction and further education: interdisciplinary specialized studies; conferences; teaching materials about pedestrian mobility Research and development: closing gaps regarding the field of practice as well as social and economic questions
9	Information und marketing	9.1	Media publicity, campaigns, competitions, exhibitions etc.
10	International commitment to pedestrian traffic	10.1	Political, technical and PR-related initiatives

1 FWG = Fuss- und Wanderweggesetz; Federal law on footpaths and hiking trails

Kurzfassung

1. Einleitung

1.1. Auftrag

In seiner Departementsstrategie hat sich das UVEK zum Ziel gesetzt, den Langsamverkehr, d.h. insbesondere den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Zur Umsetzung dieses Ziels hat Bundespräsident Leuenberger das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragt, ein departementales Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten. Fussverkehr Schweiz wurde vom ASTRA eingeladen, in einem Expertenbericht die Grundlagen für den Teil Fussverkehr dieses Leitbildes aufzubereiten.

1.2. Geltungsbereich

Dieser Bericht bezieht sich auf den ganzen Fussverkehr. Gemeint sind

- alle Menschen, die zielgerichtet oder ziellos zu Fuss gehen und/oder sich im öffentlichen Raum aufhalten (Stehen, Sitzen, Spielen). Ebenfalls als Fussgängerinnen und Fussgänger zählen Personen, die sich im Rollstuhl fortbewegen.
- alle Strassen, Plätze und Wege in Siedlungsgebieten (innerorts), Naherholungswege in Siedlungsnähe (Freizeitwege im Alltag) sowie alltäglich genutzte ausserörtliche Verbindungswege zwischen Ortschaften bzw. Ortsteilen.
- alle Verkehrszwecke: Fusswege und -etappen zu Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit (Spazieren, Jogging, Kinderspiel etc.), sowie geschäftliche Wege, Service- und Begleitwege. Nicht berücksichtigt sind längere Wege zu Fuss in der nicht-alltäglichen Freizeit (Wanderungen, Orientierungslauf etc.).

2. Grundlagen

2.1. Grundlagen Recht, Politik und Forschung

Grundlagen Schweiz

- Verfassungsbestimmungen (z.B. zur Nachhaltigkeit) sowie Bundesgesetze und Verordnungen (z.B. Fuss- und Wanderweggesetz, FWG)
- Strategien wie z.B. die Departementsstrategie des UVEK und die Grundzüge der Raumordnung Schweiz
- Aktionsprogramme z.B. Umwelt und Gesundheit, EnergieSchweiz
- Projektberichte z.B. Neuer Finanzausgleich oder Finanzierung des Agglomerationsverkehrs
- Forschungsarbeiten, v.a. der Nationalen Forschungsprogrammen 25 und 41 sowie der Strassenforschung des ASTRA

Internationale Grundlagen

- Entschliessungen z.B. des Europäischen Parlaments zu einer Charta der FussgängerInnen (1988), der WHO zu einer Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ (1999) oder die Vorarbeiten für eine Rahmenkonvention zu einem nachhaltigen Verkehr
- Wiener Übereinkommen zum Strassenverkehr von 1968 sowie die Empfehlungen zur Verkehrssicherheit der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (2001) und der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (ECMT) aus dem Jahr 2000.
- Forschungsarbeiten aus dem vierten und fünften Rahmenprogramm der EU sowie relevante Forschungsberichte der OECD (1998) und der COST (2001).

2.2. Fussverkehrs-Strategien im Ausland

Bisher gibt es erst wenige ausländische Strategien zur Förderung des Fussverkehrs auf nationaler Ebene. Bekannt sind Beispiele aus Grossbritannien und den Vereinigten Staaten. In den meisten europäischen Ländern wird der Fussverkehr (inzwischen) bei einzelnen verkehrspolitischen Strategien mitberücksichtigt, v.a. bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz. In Frankreich, Italien und Belgien werden Verbesserungen für den Fussverkehr über die Mobilitätspläne angestrebt, welche Städte und Gemeinden in grösseren Agglomerationen zu erstellen haben. In Deutschland hat das Umweltbundesamt soeben einen Leitfaden mit Strategieansätzen und Modellvorhaben vorgestellt, um den Fussverkehr zu fördern. In Skandinavien wird der Fussverkehr v.a. im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt (z.B. in Schweden im Rahmen von Vision Zero) und durch entsprechende Programme auch gefördert. Dies gilt teilweise auch für die Niederlande und Dänemark. Die vorhandenen Strategien verfolgen ähnliche Ziele und Massnahmen, zu denen insbesondere zählen:

- Information, Weiterbildung und Promotion des Zufussgehens
- Verbesserung der Datengrundlagen und Förderung der Forschung
- Einbezug des Fussverkehrs in alle relevanten verkehrspolitischen Entscheide (Planung, Verkehrsentwicklung, Finanzierung etc.)
- Förderung der Fussverkehrs-Infrastruktur (mit Schwerpunkt Sicherheit)

3. Bedeutung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr macht bereits heute einen wichtigen Teil des Verkehrsgeschehens aus. Laut Mikrozensus 1994 legt die Bevölkerung 29% aller Wege ausschliesslich zu Fuss und 19% in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln zurück. Das heisst, fast die Hälfte aller Wege wird mindestens zum Teil zu Fuss zurückgelegt. Auch qualitativ ist der Fussverkehr von herausragender Bedeutung in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: ökologisch, sozial und ökonomisch. Zudem hat Zufussgehen den Charakter eines Grundrechts.

Grundrecht: Das Zufussgehens ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und voraussetzungslos. Es kostet nichts und ist deshalb für jede Person erschwinglich. Zu Fuss Gehen ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern auch eine elementare Erscheinungsform des Menschseins, eine vor-rechtliche, existentielle Notwendigkeit. Gehen ist ein Aspekt des Grundrechts der persönlichen Freiheit (Art. 10 BV). Es ist die einzige grundrechtlich geschützte Mobilitätsform.

Verkehrssystem: Mit der Förderung des Fussverkehrs werden Autofahrten substituiert. Der Fussverkehr ist der wichtigste Zubringer zum öV, womit dieser gestärkt wird. Insgesamt verbessert sich damit der Modalsplit und die Effizienz des gesamten Verkehrssystems.

Ökologie: Fussverkehr produziert keine Umweltbelastung. Mit der Umlagerung von Autofahrten und der Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems wird die Umweltqualität in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärm, Energiesparen, Raumbeanspruchung, Siedlungsqualität und Landschaftsschutz stark verbessert.

Gesellschaft: Die Förderung des Fussverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität aller Menschen (Kindern, SeniorInnen und Behinderten) und damit die individuelle Freiheit, verbessert den Zugang zum Grundbedarf und verbessert die Gesundheit und das Wohlbefinden.

Wirtschaft: Den geringen Kosten für die Förderung des Fussverkehrs steht ein Mehrfaches an Nutzen gegenüber (Verringerung der Unfall- und Gesundheitskosten, Schaffung von Arbeitsplätzen für kleinräumige Verkehrsinfrastruktur, Attraktivität für Tourismus, Standortvorteile für die Wirtschaft)

Sicherheit: Fussverkehr trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, belebt den öffentlichen Raum und erhöht damit die subjektive und objektive Sicherheit der Bevölkerung.

4. Potentiale und Handlungsbedarf

4.1. Potentiale des Fussverkehrs

Verschiedene Studien belegen, dass der Anteil der reinen Fusswege durch ein attraktives, sicheres und vernetztes Angebot von Wegen in den nächsten 10 Jahren um 20% gesteigert werden könnte. Auch bei den kombinierten Wegen Fuss/öV besteht ein grosses, noch ungenutztes Wachstumspotential. Für Zürich wurde beispielsweise ein Umlagerungspotential bei innerstädtischen Autofahrten auf den Umweltverbund von 26% ermittelt.

4.2. Die Bevölkerung unterstützt die Förderung des Fussverkehrs

In Umfragen zeigt sich regelmässig, dass die Bevölkerung mehr in den Fussverkehr investiert sehen möchte und dass bei der weiteren Planung des Verkehrssystems in erster Linie die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigt werden sollen (wird von rund drei Viertel der Bevölkerung bejaht). Rund zwei Drittel der Bevölkerung geben zudem an, dass sie in den nächsten zwei Jahren in ihrer Freizeit am Wohnort mehr zu Fuss gehen wollen. Dabei handelt es sich um den höchsten Wert von allen beabsichtigten mobilen Freizeit-Tätigkeiten.

4.3. Grundprobleme aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger

Zu den wichtigsten Problemen für die Zufussgehenden im Alltag zählen:

- Lücken im Wegnetz, ungenügende Netzdichte, Hindernisse auf dem Weg (z.B. Baustellen, parkierte Fahrzeuge), Umwege und Wartezeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen)
- Zunehmend grössere Distanzen für die alltägliche Grundversorgung und umständliche Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Mangelnde Verkehrssicherheit, vor allem für Kinder und alte Leute, sowie mangelnde Personensicherheit (Schutz vor Belästigungen)

- Grosse Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs (Lärm, Abgase etc.)
- Unattraktive Gestaltung der Strassenräume, fehlende Ausstattungen (z.B. Sitzbänke) und fehlende Möglichkeiten für unbegleitete Kinderspiel im Alltag

4.4. Institutionelle Hindernisse für den Fussverkehr

Zu den wichtigsten Problemen auf institutioneller Ebene gehören:

- Fehlende Finanzierungsmechanismen für die Infrastruktur und fiskalische Benachteiligungen des Fussverkehrs, z.B. beim steuerlichen Pendlerabzug
- Vornehmliche Ausrichtung der Verkehrspolitik, des Verkehrsrechts und der Normen auf den Fernverkehr und den motorisierten Verkehr
- Ungenügende bzw. verzerrte Datengrundlagen beim Fussverkehr
- Geringe Verankerung des Fussverkehrs in Politik und Verwaltung sowie nicht sachgerechte Zuordnung der Kompetenzen auf Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden
- Fehlendes Wissen und fehlende Sensibilisierung für die Anliegen des Fussverkehrs und mangelnder politischer Wille bei der Umsetzung von Fussverkehrs-Massnahmen, namentlich bei den Entscheidungsträgern

5. Vision, Ziele und Strategien

5.1. Vision

Die Menschen können sich im öffentlichen Raum zu Fuss sicher, frei und bequem bewegen. Alle Bevölkerungsgruppen können ihre alltäglichen Ziele ohne Hindernisse zu Fuss erreichen. Gehen ist als grundlegende Form der Mobilität anerkannt und garantiert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger geniessen eine ihrer Bedeutung entsprechende Wertschätzung sowohl im Verkehr als auch in politischen Entscheidungsprozessen und staatlichen Verfahren.

5.2. Ziele

Um der Vision näher zu kommen, sollte sich der Bund zum Ziel setzen, innerhalb der nächsten zehn Jahre

die Wegnetze und Fussverkehrs-Infrastruktur zu verbessern, das heisst,

- zusammen mit Kantonen und Gemeinden für ein Netz von sicheren, bequemen und direkten Wegen und Verbindungen zu sorgen
- eine gute Erreichbarkeit und Erschliessung aller Ziele des Grundbedarfs sicherzustellen
- zusammen mit Kantonen und Gemeinden eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes zu erreichen, in dem sich die Zufussgehenden wohlfühlen

den Fussverkehrsanteil zu erhöhen, das heisst

- den Anteil des Fussverkehrs gemessen an der Zahl der Wege um 20% zu erhöhen
- die Zahl der kurzen Autofahrten durch Fusswege zu ersetzen und längere Autofahrten auf den Umweltverbund zu verlagern (kombinierte Wege zu Fuss, mit dem Velo und dem öV).

die Sicherheit des Fussverkehrs zu erhöhen, das heisst

- die Anzahl der schwerverletzten und getöteten FussgängerInnen um 50% zu reduzieren
- Vision Zero zu realisieren, d.h. einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitspolitik zu vollziehen, damit es langfristig keine Schwerverletzten oder Getöteten im Strassenverkehr mehr gibt

die Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene zu verbessern, das heisst

- eine Verkehrspolitik zu verfolgen, die den Anliegen, den Besonderheiten und dem Grundrechtscharakter des Fussverkehrs Rechnung trägt
- die gesetzlichen und finanziellen Grundlagen zugunsten des Fussverkehrs zu verbessern
- die notwendigen personellen und institutionellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen
- den Fussverkehr in allen relevanten Politikbereichen mitzubedenken

5.3. Strategien

Zur Zielerreichung sollte der Bund die folgenden Strategien verfolgen:

Sachgerechte Ausrichtung der Massnahmen

Förderung des Fussverkehrs bedeutet vor allem das Aufheben von Einschränkungen. Gefragt sind nicht neue Infrastrukturen im grossen Stil, etwa ein nationales Netz von Fusswegen, sondern eine neue Organisation der vorhandenen Verkehrsflächen in den 3000 Gemeinden des Landes. Damit sie möglich wird, braucht es zahllose Massnahmen in den verschiedensten Sachbereichen und auf allen Stufen des Staatswesens. Das heisst auch, dass der Bund die Zusammenarbeit mit Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden sucht.

Gleichzeitige Abstützung auf drei Pfeilern

Der Bund stützt seine Massnahmen gleichgewichtig auf die folgenden drei Pfeiler ab

- *Strukturen*: Gesetzgebung, Finanzierung etc.
- *Institutionen*: personelle Ressourcen, Verankerung in den Behörden, Zusammenarbeit mit Fachorganisationen etc.
- *Bewusstseinsbildung*: Information, Ausbildung, Imageförderung, Öffentlichkeitsarbeit etc.

Die drei Pfeiler bedingen sich gegenseitig. Erst die gleichgewichtige Abstützung gibt Stabilität und setzt Synergien frei.

Integration in die gesamte Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes

Der Bund koppelt die Integration des Fussverkehrs an seine Nachhaltigkeitsstrategie mit spezifischen

- quantitativen und qualitativen Zielen zum Fussverkehr (Langfrist-, Legislatur- und Jahreszielen)
- Schlüsselindikatoren zur Messung der Zielerreichung
- Berichten über die Entwicklung des Fussverkehrs in denen auch Zielkonflikte der Verkehrspolitik thematisiert werden

6. Leitsätze und Massnahmen

Die notwendigen Massnahmen auf Bundesebene sind zehn Leitsätzen zugeordnet.

Leitsatz 1: "Wir sind alle Fussgänger"

Der Aufenthalt im öffentlichen Raum und die Fortbewegung zu Fuss muss für alle Menschen gewährleistet sein. Kein Mensch darf von der Teilnahme am Verkehr zu Fuss ausgeschlossen werden. Zu Fuss Gehen ist ein grundrechtlich geschützter Aspekt der persönlichen Freiheit und verpflichtet den Staat entsprechend zu handeln.

Leitsatz 2: Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

Der Bund trifft zusammen mit den Kantonen die notwendigen raumplanerischen, steuerlichen und finanziellen Vorkehren (Gesetze, Finanzen), damit Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen erhalten bleiben bzw. geschaffen werden und durch einen guten öffentlichen Verkehr ergänzt werden. Massnahmen:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr
- Dienstleistungen Fussverkehr
- Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs (Pendlerverkehr)
- Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für ein autofreies Leben

Leitsatz 3: Planung und Realisierung der Fusswegnetze

Der Bund intensiviert im Rahmen des bestehenden FWG die Unterstützung der Kantone bei der Planung und Realisierung der innerörtlichen Fusswegnetze und beteiligt sich an einem Netzwerk von Fachleuten, welche die Anliegen des Fussverkehrs in den lokalen Bezügen vertreten. In einer Revision des FWG bzw. in einem neuen Gesetz über den Langsamverkehr übernimmt der Bund im Sinne des Grundrechtsaspekts (Service public) mehr Verantwortung für den Fussverkehr. Er formuliert konkrete Ziele, Massnahmen und Fristen, beteiligt sich an der Finanzierung und stellt die Umsetzung im Rahmen einer Verbundaufgabe sicher. Massnahmen:

- Intensivierte Förderung des FWG-Vollzugs
- Kompetenzzentren
- Revision FWG bzw. neues Bundesgesetz über den Langsamverkehr

Leitsatz 4: Verbesserung der Sicherheit

Der Bund erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr, indem er die folgenden drei Aspekte verbessert: Reduktion der Gefahren des Strassenverkehrs (safety), Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (security) sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (certainty). Massnahmen:

- Strassen- und Weginfrastruktur
- Fahrzeuge
- Umfassende Überarbeitung Strassenverkehrsgesetz und VSS-Normen
- Neuausrichtung Fonds für Verkehrssicherheit
- Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (security) sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (certainty)

Leitsatz 5: Neuordnung Finanzierung Fussverkehr

Der Bund schafft ein Finanzierungssystem für den Fussverkehr (Langsamverkehr), um diesen finanziell dem MIV und ÖV gleichzustellen. Massnahmen:

- Finanzierungssystem
- Transparente Strassen- und Wegrechnung

Leitsatz 6: Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

Der Bund verbessert zusammen mit den Kantonen die Datengrundlagen des Fussverkehrs in den Bereichen Mobilität, Sicherheit und Geografische Informationssysteme (GIS). Massnahmen:

- Datengrundlagen Mobilität
- Datengrundlagen Sicherheit
- Datenaufbereitung Geografische Informationssysteme GIS

Leitsatz 7: Monitoring und Evaluation

Der Bund beobachtet und evaluiert im Sinne einer Daueraufgabe die Umsetzung des Leitbildes und die Entwicklung im Bereich Fussverkehr. Massnahmen:

- Fussverkehrs-Entwicklungsbericht
- Langzeitbeobachtung Innerortsverkehr (Urban Traffic Monitoring)
- Beurteilung Fussverkehrs-Verträglichkeit

Leitsatz 8: Bildung und Forschung

Der Bund – zusammen mit den Kantonen, den Fach-/Hochschulen und den privaten Fachorganisationen – verstärkt und institutionalisiert die Angebote in der Aus- und Weiterbildung sowie beim fachlichen Erfahrungsaustausch im Bereich Fussverkehr. Zudem sorgt er dafür, dass die wichtigsten Forschungslücken im Bereich Fussverkehr geschlossen werden. Massnahmen:

- Aus- und Weiterbildung: Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung an Fach-/Hochschulen; Fachveranstaltungen; Lehrmittel Mobilität und Verkehrssicherheit
- Forschung und Entwicklung: Lücken schliessen bei Praxis-Grundlagen, sozialen und ökonomischen Fragen

Leitsatz 9: Information und Marketing

Der Bund verstärkt seine Informations- und Marketinganstrengungen in der Öffentlichkeit zur Förderung der positiven Wahrnehmung des Fussverkehrs. Massnahmen:

- Medienarbeit, Kampagnen, Wettbewerbe, Ausstellungen etc

Leitsatz 10: Internationales Engagement

Die Schweiz engagiert sich international für die Förderung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs und übernimmt dabei eine führende Rolle. Massnahmen:

- Politische, fachliche und PR-bezogene Vorstösse

7. Kosten – Nutzen der Leitbild-Massnahmen

Da zu den meisten Massnahmen die Datengrundlagen über die Kosten und den erwarteten Nutzen fehlen, ist die Zusammenstellung nur in groben Annäherungen und Schätzungen möglich. Die Angaben basieren auf einem Zeithorizont bis 2012.

7.1. Kosten

Wie die Übersicht auf der nächsten Seite zeigt, betragen die Erstinvestitionen ohne bauliche Massnahmen rund 21 Millionen Franken und die laufenden Kosten rund 16 Millionen pro Jahr. Der Aufwand bei den baulichen Massnahmen (v.a. zur Hebung der Verkehrssicherheit) beläuft sich auf 40-50 Millionen Franken an Erstinvestitionen und zwischen 140 und 180 Millionen Franken an laufenden Kosten. Diese Ausgaben müssen zu den gesamten Strassenausgaben ins Verhältnis gesetzt werden. Ein Vergleich der Verkehrsausgaben der öffentlichen Hand pro Kopf zeigt, dass die Ausgaben zur Förderung des Fussverkehrs im Verhältnis bescheiden bleiben. Schon mit den kurzfristig realisierbaren Massnahmen und Instrumenten, die wenig kosten, lässt sich einiges zu Gunsten des Fussverkehrs erreichen.

7.2. Kosteneinsparungen bzw. Nutzen

Durch die Förderung des Fussverkehrs lassen sich grosse volkswirtschaftliche Kosten einsparen. Dies ist insbesondere bei den Unfall- und Gesundheitskosten der Fall. Einsparungen ergeben sich auch bei den Umwelt- und Zersiedelungskosten, bei den Strasseninfrastrukturausgaben und bei den Begleit- und Lotsendiensten. Die volkswirtschaftlichen Einsparungen betragen rund 840 bis fast eine Milliarde Franken pro Jahr. Der Vergleich zwischen Kosten und Nutzen zeigt, dass der Nutzen mit einem Faktor von 4 bis 6 überwiegt.

Übersicht über volkswirtschaftliche Einsparungen

Verminderung von Unfallkosten	360 - 390 Mio. Fr./a
Reduktion der verkehrsbedingten Gesundheitskosten	
- Inaktivität der Bevölkerung	130 - 150 Mio. Fr./a
- Strassenverkehrsbedingte Luftverschmutzung	40 - 50 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Lärmkosten	10 - 20 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Kosten für Klimaschäden (CO ₂)	20 - 30 Mio. Fr./a
Einsparungen bei der Raumbeanspruchung, Zersiedelungskosten	80 - 100 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Strassenverkehrs-Infrastrukturausgaben	20 - 40 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Staukosten (nur Zeitkosten)	20 - 30 Mio. Fr./a
Zeitkostensparnisse bei Begleit- und Lotsendiensten	150 - 200 Mio. Fr./a
Weitere Kosteneinsparungen bzw. volkswirtschaftliche Nutzen	10 - 20 Mio. Fr./a
Total Einsparungen pro Jahr	840 - 970 Mio. Fr./a

1. Einleitung

1.1. Auftrag

In seiner Departementsstrategie hat sich das UVEK zum Ziel gesetzt, den Langsamverkehr, d.h. insbesondere den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Zur Umsetzung dieses Ziels hat Bundespräsident Leuenberger das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragt, ein departementales Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten. Fussverkehr Schweiz wurde vom ASTRA eingeladen, in einem Expertenbericht die Grundlagen für den Teil Fussverkehr dieses Leitbildes aufzubereiten.

Im Zentrum des vorliegenden Expertenberichts stehen die Ziele und Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs auf Bundesebene. Dort sollen die Rahmenbedingungen verbessert werden, damit die Potentiale des Fussverkehrs besser genutzt und vorhandene Hindernisse abgebaut werden können. Der Bericht thematisiert unter anderem

- die bereits heute bestehenden Handlungsspielräume des Bundes zur Förderung des Fussverkehrs
- die auf Bundesebene bestehenden finanziellen, organisatorischen, institutionellen, fachlichen und rechtlichen Lücken im Bereich Förderung des Fussverkehrs
- die Fussverkehrs-Verträglichkeit von finanziell, fachtechnisch oder rechtlich relevanten Entscheiden mit Berührungspunkten zum Fussverkehr und
- Möglichkeiten von anderen staatlichen Ebenen, Körperschaften sowie öffentlichen und privaten Unternehmen zur Förderung des Fussverkehrs.

1.2. Geltungsbereich

Dieser Bericht bezieht sich auf den ganzen Fussverkehr. Gemeint sind

- alle Menschen, die zielgerichtet oder ziellos zu Fuss gehen und/oder sich im öffentlichen Raum aufhalten (Stehen, Sitzen, Spielen). Ebenfalls als Fussgängerinnen und Fussgänger zählen Personen, die sich im Rollstuhl fortbewegen.
- alle Strassen, Plätze und Wege in Siedlungsgebieten (innerorts), Naherholungswege in Siedlungsnähe (Freizeitwege im Alltag) sowie alltäglich genutzte ausserörtliche Verbindungswege zwischen Ortschaften bzw. Ortsteilen.
- alle Verkehrszwecke: Fusswege und -etappen zu Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit (Spazieren, Jogging, Kinderspiel etc.), sowie geschäftliche Wege, Service- und Begleitwege. Nicht berücksichtigt sind längere Wege zu Fuss in der nicht-alltäglichen Freizeit (Wanderungen, Orientierungslauf etc.).

2. Grundlagen

2.1. Grundlagen Recht, Politik und Forschung

Grundlagen Schweiz

- Bundesverfassung, insbesondere die Bestimmungen zu Nachhaltigkeit (Art. 73), Umweltschutz (Art. 74), Raumplanung (Art. 75) und Fuss- und Wanderwege (Art. 88)
- Bundesgesetze mit den entsprechenden Verordnungen, insbesondere Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)², Strassenverkehrsgesetz (SVG), Raumplanungsgesetz (RPG)
- Departementsstrategie des UVEK
- Grundzüge der Raumordnung Schweiz
- Projektberichte „Neuer Finanzausgleich“ und „Finanzierung des Agglomerationsverkehrs“
- Aktionsplan Umwelt und Gesundheit, Aktionsprogramm EnergieSchweiz
- Strategie Gesundheitsförderung durch Bewegung und Sport in der Schweiz
- Forschungsarbeiten, u.a. aus den beiden NFP 25 „Stadt und Verkehr“ und 41 „Verkehr und Umwelt“, der ASTRA-Strassenforschung (VSS/SVI) sowie Studien, die in anderen Bundesämtern (z.B. GVF/ARE), an Universitäten, in Institutionen und Fachorganisationen entstanden sind (z.B. Uni Bern, bfu, Fussverkehr Schweiz etc.).

Internationale Grundlagen

- Europäische Charta der FussgängerInnen von 1988
- Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit der WHO von 1999
- Geplante Rahmenkonvention zu einem für Gesundheit und Umwelt nachhaltigen Verkehr
- Empfehlungen der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (ECMT) zur Sicherheit im Strassenverkehr für verletzte VerkehrsteilnehmerInnen
- Wiener Übereinkommen zum Strassenverkehr von 1968 sowie die Empfehlungen zur Verkehrssicherheit der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (2001)
- Forschungsarbeiten aus dem vierten und fünften Rahmenprogramm (u.a. WALCYNG, ADONIS und PROMPT) sowie relevanter Forschungsberichte der OECD, ECMT und der COST-Aktion C6 (siehe Monheim 2000 und Fleury 2001).

2 Das 1987 in Kraft getretene FWG ist das einzige Gesetz, bei welchem sich der Bund direkt mit dem Fussverkehr befasst und welches aus der Perspektive der Menschen zu Fuss konzipiert ist.

2.2. Fussverkehrs-Strategien im Ausland

Allgemeines

Bisher gibt es erst wenige ausländische Strategien zur Förderung des Fussverkehrs auf nationaler Ebene. Bekannt sind Beispiele aus Grossbritannien und den Vereinigten Staaten. In den meisten europäischen Ländern wird der Fussverkehr (inzwischen) bei einzelnen verkehrspolitischen Strategien mitberücksichtigt, v.a. bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz. In Frankreich, Italien und Belgien werden Verbesserungen für den Fussverkehr über die Mobilitätspläne angestrebt, welche Städte und Gemeinden in grösseren Agglomerationen zu erstellen haben (z.B. PDU – Plans de déplacements urbains in Frankreich und PUT – Piani urbani del traffico in Italien). In Deutschland hat das Umweltbundesamt soeben einen Leitfaden mit Strategieansätzen und Modellvorhaben vorgestellt, um den Fussverkehr zu fördern (Umweltbundesamt 2001). In Skandinavien wird der Fussverkehr v.a. im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt (z.B. in Schweden im Rahmen von Vision Zero) und durch entsprechende Programme auch gefördert. Dies gilt teilweise auch für die Niederlande und Dänemark. Eine gute Übersicht über die Vorgehensweise in den einzelnen Ländern liefert der Bericht der COST Aktion C6: Fleury 2001. Im Folgenden werden die Strategien aus Grossbritannien und den U.S.A. etwas näher erläutert.

Grossbritannien: Encouraging walking: Advice to local authorities

Die Strategie für die Förderung des Fussverkehrs „Encouraging walking: Advice to local authorities“ (DETR 2000) basiert auf einem integrierten Bericht über die künftige Entwicklung des Verkehrs in Grossbritannien: „A New Deal for Transport. Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport.“ (DETR 1998). Auf dieser Basis wurden dann verkehrssektorielle Strategien und Vollzugshilfen geschaffen. Grossbritannien ist insofern ein Spezialfall, als die Gemeinden kaum über eigene Einnahmen verfügen. Sie sind auf die nationalen Finanzmittel angewiesen. Die nationale Ebene steuert mit der Vergabe der Mittel deren Einsatz, z.B. indem zu erfüllende Mindestanforderungen formuliert werden. So bekommen Gemeinden beispielsweise nur Geld, wenn sie den Fussverkehr in ihren Verkehrsplänen und -massnahmen adäquat berücksichtigen. Die nationale Ebene führt zudem spezielle Programme und Pilotprojekte durch (z.B. zur Gesundheit, Pilotprojekt Gloucester). Die Strategie postuliert folgende Ziele:

- Adäquate Berücksichtigung des Fussverkehrs in Politik und bei der Finanzierung
- Integration des Fussverkehrs in die Verkehrs- und Raumplanung sowie bei Neuerschliessungen
- Verbesserung der Datengrundlagen und Einbezug der Bevölkerung
- Angebot von qualitativ hochstehenden Fusswegnetzen
- Auf die Menschen zu Fuss ausgerichtete Infrastrukturen, d.h. sichere, direkte, komfortable und attraktive Wege, Plätze sowie Zugänge zu Gebäuden
- Promotion and Information, d.h. Orientierungs- und Wegweisungssysteme, Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Zufussgehens etc.

London hat bereits etwas früher eine ähnlich ausgerichtete Strategie zur Förderung des Fussverkehrs entworfen (siehe LPAC 1997).

Vereinigte Staaten: National Bicycling and Walking Study

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wurde zu Beginn der neunziger Jahre als nationales Ziel verankert. Aufgrund eines Kongressbeschlusses wurde ein Strategieplan in Auftrag gegeben, der neun Aktionen sowie sechzig Massnahmen auf der nationalen Ebene enthält und 1994 publiziert wurde (siehe Darstellung 1). 1999 wurde der erste Zwischenbericht über die erzielten Resultate vorgelegt: „National Bicycling and Walking Study: Five Year Status Report“. (U.S. Department of Transportation, 1999). Zudem wurden verschiedene Berichte publiziert, die für einzelne Strategiebereiche weitere Ziele und Umsetzungsmassnahmen enthalten wie z.B. der Bericht „Bicycle and Pedestrian Data: Sources, Needs and Gaps“ (U.S. Department of Transportation and Bureau of Transportation Statistics, 2000). Verschiedene Staaten verfügen zudem über sogenannte Trip Reduction Plans, um das Problem an der Quelle anzugehen. Diese Strategien müssen vor dem Hintergrund einer fast vollständig auf den Autoverkehr ausgerichteten Siedlungsentwicklung (urban sprawl) mit seinen negativen Auswirkungen (grosse Distanzen, Zerstörung der Städte etc.) gesehen werden. Der Fussverkehrsanteil betrug 1990 dementsprechend noch rund 7%. Dieses Modell der Siedlungsentwicklung, das eine Zeit lang auch in der Schweiz Nachahmung gefunden hat, wie die nun postulierten Strategien zur Förderung des Fussverkehrs zeigen, dass die Probleme und Massnahmen aus einer Gesamtsicht zu beurteilen sind (siehe Kapitel 6, Leitsatz 2 zu Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen).

National Bicycling and Walking Study: The Federal Action Plan

- Action Item 1:** Provide technical guidance in the interpretation of national transportation legislation and distribute other technical information.
- Action Item 2:** Fully integrate consideration of bicyclist and pedestrian needs into planning; design; operational policies and procedures; and suggested usage, accident rate, and evaluation methodologies.
- Action Item 3:** Provide funding for a bicycle and pedestrian friendly infrastructure that includes new facilities and infrastructure retrofitting and education for all road users, and enforcement programs for all road users.
- Action Item 4:** Provide initial and continuing education and training for planning and engineering professionals which encourages routine consideration of the needs of bicyclists and pedestrians.
- Action Item 5:** Conduct promotional and awareness activities, both to increase the level of bicycling and walking for all trip purposes and to legitimize these travel modes within the transportation system.
- Action Item 6:** Carry out activities that increase the safety of bicycling and walking.
- Action Item 7:** Provide outreach to other government agencies and develop new public/private partnerships to safely increase bicycling and walking usage levels.
- Action Item 8:** Conduct research and develop effective methods of technology transfer.
- Action Item 9:** Serve as positive national presence and role model.

Darstellung 1: Aktionsfelder der National Bicycling and Walking Study der Vereinigten Staaten

3. Bedeutung des Fussverkehrs

3.1. Bedeutung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr macht bereits heute einen wichtigen Teil des Verkehrsgeschehens aus. Laut Mikrozensus 1994 legt die Bevölkerung 29% aller Wege ausschliesslich zu Fuss und 19% in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln zurück. Das heisst, fast die Hälfte aller Wege wird mindestens zum Teil zu Fuss zurückgelegt. Der grösste Teil der Fusswege sind relativ kurz, was die Bedeutung von Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen zeigt. Auch qualitativ ist der Fussverkehr von herausragender Bedeutung in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: ökologisch, sozial und ökonomisch. Zudem kommt dem Fussverkehr ein Grundrechtscharakter zu (siehe Kapitel 6, Leitsatz 1).

3.2. Gründe für die Förderung des Fussverkehrs

Die Förderung des Fussverkehrs hat positive Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem, auf die Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft sowie auf die Sicherheit.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem

- **Strassenverkehrsmenge:** Der Fussverkehr substituiert Autofahrten, sei es als reine Fusswege oder als kombinierte Wege zusammen mit dem öV.
- **Transportketten:** Der Fussverkehr ist der wichtigste Zubringer zum öV. Dieser Anteil wird mit einer Förderung noch gesteigert.
- **Modal Split:** Mit der Förderung des Fussverkehrs wird der Modalsplit mehr in Richtung Umweltverbund (Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr) verschoben
- **Effizienz:** Die Förderung des Fussverkehrs erhöht damit die Effizienz des gesamten Verkehrssystems. Weniger PW-Kilometer bedeuten weniger interne und externe Kosten. Ein höherer öV-Anteil führt zu einer besseren Auslastung.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Umwelt

- **Energieverbrauch:** Fussverkehr spart Energie. Zufussgehen braucht höchstens erneuerbare Energie in Form von Nahrung.
- **Schadstoffemissionen:** Fussverkehr produziert keine Schadstoffemissionen. Die Förderung des Fussverkehrs verringert durch die Umlagerung von Autofahrten den Schadstoffaustausch, v.a. innerorts (Kaltstarts), d.h. belastete Gebiete werden entlastet.
- **Lärm:** Fussverkehr macht keinen Lärm. Der Lärm wird beträchtlich reduziert, v.a. wenn innerorts kurze Wege anstatt mit dem MIV zu Fuss zurückgelegt werden.
- **Raumbeanspruchung/Landschaftsschutz:** Der Fussverkehr ist raumsparend und schützt die Landschaft. Mehr Fussverkehr erlaubt den Rückbau von raumintensiven Verkehrsinfrastrukturen und eine Aufwertung der Siedlungsqualität (z.B. überbreite Ortsdurchfahrten).

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Gesellschaft

- **Zugang/Access (sozial):** Das Zufussgehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und voraussetzungslos. Es kostet nichts und ist deshalb für jede Person erschwinglich. Die

Förderung des Fussverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität der Menschen beträchtlich, v.a. diejenige von Kindern, SeniorInnen und Behinderten.

- **Zugang/Access (örtlich):** Die Förderung des Fussverkehrs verbessert den Zugang zum Grundbedarf sowohl im kleinsten Weiler als auch in der Stadt und ist daher kongruent mit den Zielen der Raumordnung. Der öffentliche Verkehr ist eine notwendige Ergänzung zum beschränkten Erreichbarkeits-Radius des Fussverkehrs.
- **Individueller Freiheitsgrad:** Die individuellen Freiheitsgrade nehmen mit der Förderung des Fussverkehrs markant zu. Die Verkehrsmittelwahl wird zur echten Wahl. Der Zwang zum Besitz und Gebrauch von anderen Verkehrsmitteln wird reduziert.
- **Gesundheit:** Zufussgehen fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden jedes Einzelnen. Das freie Spiel im Wohnumfeld fördert die Entwicklung der Kinder. Absenzen am Arbeitsplatz nehmen ab.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft

- **Kosten:** Die Förderung des Fussverkehrs verursacht relativ geringe Kosten
- **Nutzen:** Demgegenüber ergeben sich grosse volkswirtschaftliche Nutzen wie Zeitgewinne, Komfortgewinne und Reduktionen bei Unfall-, Gesundheits-, Infrastrukturkosten etc.
- **Kosten-Nutzen-Relation:** In der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen überwiegt die Nutzen-Relation um das 4 bis 6-fache (siehe Kapitel 7 Kosten-Nutzen).
- **Arbeitsplätze:** Studien zeigen, dass Investitionen in kleinräumige Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Verkehrsberuhigung) pro investierter Geldeinheit den höchsten Arbeitsplatzeffekt haben. Gute Erreichbarkeit schafft generell Arbeitsplätze.
- **Standortvorteile:** Die Förderung des Fussverkehrs verschafft wirtschaftliche Standortvorteile. Sowohl bezüglich Attraktivität für Tourismus (z.B. autofreie Kurorte, Innenstädte), Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen sowie für das Gewerbe, dessen Kundschaft meist zu Fuss einkauft bzw. sich z.B. in attraktiven öffentlichen Räumen oder auf Spaziergängen bewirten lässt.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Sicherheit

- **Unfallreduktion:** Weil FussgängerInnen andere Verkehrsteilnehmende nicht gefährden, tragen sie zu mehr Verkehrssicherheit bei. Die Förderung des Fussverkehrs, insbesondere Massnahmen zur Reduktion der Unfälle verhindern grosses Leid und erhöhen die Lebensfreude.
- **Reduktion der Kriminalität:** Durch die Präsenz von FussgängerInnen wird die subjektive und objektive Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht. Durch die Förderung des Zufussgehens können kriminelle Übergriffe reduziert werden.

4. Potentiale und Handlungsbedarf

4.1. Potentiale des Fussverkehrs

Schätzungen aufgrund von ausländischen Studien und Berechnungen im Rahmen des NFP 41, zeigen, dass – bezogen auf die reinen Fusswege – das Umlagerungspotential auf den Fussverkehr beträchtlich ist. Der Anteil des Fussverkehrs könnte je nach ergriffenen Massnahmen in den nächsten 10 Jahren um 20% und innerhalb von 20 Jahren um 40% steigen.

Viele Fahrten sind grundsätzlich auf den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr verlagerbar. Brög (1993) hat am Beispiel von Zürich gezeigt, dass etwa die Hälfte der PW-Fahrten innerorts auch anders als mit dem Auto zurückgelegt werden könnten, ein Drittel zu Fuss, zwei Drittel in Kombination mit dem ÖV. Wird nur jede dritte Autofahrt im Nahbereich effektiv durch einen Fussweg ersetzt, kann der Modalsplit zu Gunsten des Fussverkehrs um 5% verbessert werden. Entsprechend den Potentialen beim Modalsplit sind auch die Umweltschutz- und Energiespar- sowie die volkswirtschaftlichen Potentiale sehr gross.

Wie bei anderen Mobilitätsformen kann davon ausgegangen werden, dass ein attraktives, sicheres und vernetztes Angebot von Wegen in relativ dichter Besiedelung auch zu einer entsprechenden Nachfrage, d.h. Leuten, die Zufussgehen führt. Dieser Einfluss ist verschiedentlich an konkreten Massnahmen nachgewiesen worden (siehe z.B. Baudirektion des Kantons Bern 1995). Voraussetzung ist jedoch, dass die Ziele (Arbeit, Einkauf, Freizeit bzw. der öffentliche Verkehr, der zu diesen Zielen führt) nahe liegen.

4.2. Die Bevölkerung unterstützt die Förderung des Fussverkehrs

In Umfragen zeigt sich regelmässig, dass die Bevölkerung mehr in den Fussverkehr investiert sehen möchte und sich künftig auch mehr zu Fuss bewegen will. Dazu die folgenden Untersuchungen:

- Von 100 Franken würde die Bevölkerung im Kanton Bern rund 50 Franken zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, 30 Franken für den öffentlichen Verkehr und nur knapp 20 Franken für den motorisierten Individualverkehr einsetzen (Wyss et al. 1999).
- Gemäss der im Rahmen des SARTRE 2 Projekts durchgeführten repräsentativen Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (Ewert 1999, SARTRE 2, 1998) sollen nach Meinung der Schweizerinnen und Schweizer bei der weiteren Planung des Verkehrssystems in erster Linie die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger (von 73% bejaht) und als zweites jene der Velofahrenden (von 69% bejaht) berücksichtigt werden.
- Brög hat in zahlreichen Untersuchungen gezeigt, dass bei der Bevölkerungsmehrheit die Bevorzugung des Fussverkehrs auch auf Kosten der motorisierten Verkehrsarten gehen darf. In der Stadt Zürich z.B. würden 90% der Bevölkerung im Falle eines (angenommenen) Konflikts in der Verkehrsplanung eine Lösung wählen, die den Fussverkehr bevorzugt, auch wenn es dadurch zu Nachteilen für den Pw-Verkehr käme (Brög 1993).
- Die drei obigen Angaben werden durch Erhebungen über die Pläne und Wünsche der Bevölkerung gestützt: Gemäss einer Befragung im Rahmen des NFP 41 sagen 65%, dass sie in den nächsten zwei Jahren in ihrer Freizeit am Wohnort mehr zu Fuss gehen wollen. Da-

bei handelt es sich um den höchsten Wert von allen mobilen Freizeit-Tätigkeiten, die angegeben werden konnten (inkl. z.B. mehr Fernreisen etc.) (Cultur prospectiv 1999).

4.3. Grundprobleme aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger

Für die Zufussgehenden bestehen im Alltag zahlreiche Probleme. Sie betreffen zusammengefasst vor allem den mangelnden Komfort, die fehlende Sicherheit sowie die längeren Distanzen. Im Einzelnen sind dies:

- Lücken im Wegnetz, ungenügende Netzdichte, Zerschneidungen
- Mangelnde Verkehrssicherheit, vor allem für Kinder und alte Leute
- Zunehmend grössere Distanzen für die alltägliche Grundversorgung
- Hindernisse auf dem Weg (z.B. Baustellen, parkierte Fahrzeuge, Hinweistafeln für Motorfahrzeugverkehr, Plakatständer etc.)
- Umständliche Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Mangelnde Personensicherheit (Schutz vor Belästigungen bzw. kriminellen Übergriffen)
- Grosse Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs (Lärm, Abgase etc.)
- Unattraktive Gestaltung der Strassenräume, fehlende Ausstattungen (z.B. Sitzbänke)
- Enge Platzverhältnisse (schmale Trottoirs etc.)
- Zunehmende Benutzung von Fussgängerflächen durch Personen mit neuen, schneller verkehrenden Geräten wie Minitrottinets, Inlineskates etc.
- Umwege und Wartezeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen)
- Fehlende Möglichkeiten für unbegleitete Kinderspiel im Alltag

Diese Situation hat für die Fussgängerinnen und Fussgänger weitreichende Folgen wie z.B. die Mobilitätseinschränkungen für Betagte und die zunehmende Notwendigkeit zur Begleitung von Kindern – mit negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der Kinder, bei denen es zu sozialen und motorischen Entwicklungsrückständen kommt.

4.4. Institutionelle Hindernisse für den Fussverkehr

Auf institutioneller Ebene bestehen für den Fussverkehr u.a. die folgenden Probleme (für detailliertere Erläuterungen siehe die Leitsätze in Kapitel 6 oder z.B. Sauter 1999)

- Fehlende Finanzierungsmechanismen für die Infrastruktur und mangelnde verursachergerechte Deckung jener Kosten, die dem Fussverkehr durch den Motorfahrzeugverkehr erwachsen.
- Intransparente Verkehrskostenrechnung (v.a. auf lokaler und kantonaler Ebene) und fiskalische Benachteiligungen des Fussverkehrs (z.B. beim steuerlichen Pendlerabzug).
- Ausrichtung der Verkehrspolitik (inkl. Finanzen), des Verkehrsrechts und der Normen auf den Fernverkehr und den motorisierten Verkehr.
- Ungenügende bzw. verzerrte Datengrundlagen beim Fussverkehr. Begriffe und Definitionen, die sich häufig am motorisierten Verkehr orientieren.

- Geringe Verankerung des Fussverkehrs in Politik und Verwaltung auf allen staatlichen Ebenen; unterdotierte kantonale Fachstellen; kommunale Fachstellen nur in einigen grossen Städten; wenige Ressourcen für die Forschung etc.
- Nicht sachgerechte Zuordnung der Kompetenzen und Zuständigkeiten: Die übergeordneten politischen Ebenen fühlen sich häufig für den Fussverkehr nicht zuständig. Auf den untergeordneten Ebenen (v.a. in ländlichen, kleineren Gemeinden) andererseits ist der Handlungsspielraum für Fussverkehrsmassnahmen beschränkt.

Diese Hindernisse erklären mitunter, weshalb

- der Fussverkehr häufig unterschätzt wird und die Sensibilisierung für die Anliegen des Fussverkehrs bei Entscheidungsträgern, Fachleuten und in der Bevölkerung fehlt.
- bei der Sicherung von Wegrechten und entsprechenden Eigentumseingriffen grosse Zurückhaltung herrscht und bei der Umsetzung von effizienten und kostengünstigen Massnahmen wie z.B. der Einführung von Tempo 30 häufig der politische Wille fehlt.
- es erst in wenigen Gemeinden eine Fusswegplanung gemäss FWG gibt, die Qualität häufig ungenügend und generell ein Vollzugsrückstand in diesem Bereich festzustellen ist.
- Sicherheitsmassnahmen oft auf Kosten des Fussverkehrs gehen: Unter dem Vorwand, die Sicherheit des Fussverkehrs erhöhen zu wollen, wird häufig die Verkehrsteilnahme der FussgängerInnen eingeschränkt, z.B. bei der Eliminierung von Zebrastreifen, bei der Installation von Absperrungen, beim Bau von Unterführungen etc. Dies obwohl der Fussverkehr praktisch keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellt.
- die Vorteile des Fussverkehrs immer wieder gegen ihn verwendet und in Nachteile verwandelt werden – dies sowohl bei Planung und Realisierung von Fusswegen als auch auf der institutionellen Ebene³.
- die Zersiedelung und der Autogebrauch weiter zunimmt und die FussgängerInnen sich den oben erwähnten Grundproblemen gegenübergestellt sehen.

4.5. Generelle Verkehrs(folge-)probleme

Handlungsbedarf zur Förderung des Fussverkehrs ergibt sich auch aus den zunehmenden generellen Verkehrs(folge-)problemen:

- Probleme beim Agglomerationsverkehr (zuviel motorisierter Verkehr mit Stau- und Umweltauswirkungen).
- Belastungen der Umwelt (Klimaerwärmung, Lärm, Luftverschmutzung etc.) als Folge eines nicht nachhaltigen Verkehrs.
- Zunehmender Freizeitverkehr mit Motorfahrzeugen und Flugzeugen.
- Zunehmende Bewegungsinaktivität der Menschen mit entsprechenden Gesundheitsbeeinträchtigungen, u.a. weil bewegungsintensive Fortbewegungsmittel (Füsse, Velo) zu wenig gebraucht werden.
- Abbau der dezentralen Grundversorgung (Läden, Post usw.) aufgrund der oft auf den Motorfahrzeugverkehr ausgerichteten Erschliessungen.

³ So wird beispielsweise der Vorteil der Flexibilität und die hohe Steigfähigkeit der FussgängerInnen gegen diese gewendet, indem sie durch Unter- und Überführungen geschickt werden. Ein Beispiel auf der institutionellen Ebene ist die Fokussierung auf technische Massnahmen bei Reduktion von Schadstoffen oder Lärm. Wer, wie der Fussverkehr, keine Emissionen verursacht und keine Technik braucht, fällt bei solchen Förderprogrammen meist ausser Betracht.

5. Vision, Ziele und Strategien

5.1. Vision

Die Menschen können sich im öffentlichen Raum zu Fuss sicher, frei und bequem bewegen. Alle Bevölkerungsgruppen können ihre alltäglichen Ziele ohne Hindernisse zu Fuss erreichen. Gehen ist als grundlegende Form der Mobilität anerkannt und garantiert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger geniessen eine ihrer Bedeutung entsprechende Wertschätzung sowohl im Verkehr als auch in politischen Entscheidungsprozessen und staatlichen Verfahren.

5.2. Ziele

Um der Vision näher zu kommen, sollte sich der Bund zum Ziel setzen, innerhalb der nächsten zehn Jahre

die Wegnetze und Fussverkehrs-Infrastruktur zu verbessern, das heisst,

- zusammen mit Kantonen und Gemeinden für ein Netz von sicheren, bequemen und direkten Wegen und Verbindungen zu sorgen
- eine gute Erreichbarkeit und Erschliessung aller Ziele des Grundbedarfs sicherzustellen
- zusammen mit Kantonen und Gemeinden eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes zu erreichen, in dem sich die Zufussgehenden wohlfühlen

den Fussverkehrsanteil zu erhöhen, das heisst

- den Anteil des Fussverkehrs gemessen an der Zahl der Wege um 20% zu erhöhen
- die Zahl der kurzen Autofahrten durch Fusswege zu ersetzen und längere Autofahrten auf den Umweltverbund zu verlagern (kombinierte Wege zu Fuss, mit dem Velo und dem öV).

die Sicherheit des Fussverkehrs zu erhöhen, das heisst

- die Anzahl der schwerverletzten und getöteten Fussgängerinnen und Fussgänger um 50% zu reduzieren
- Vision Zero zu realisieren, d.h. einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitspolitik zu vollziehen, damit es langfristig keine Schwerverletzten oder Getöteten im Strassenverkehr mehr gibt

die Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene zu verbessern, das heisst

- eine Verkehrspolitik zu verfolgen, die den Anliegen, den Besonderheiten und dem Grundrechtscharakter des Fussverkehrs Rechnung trägt
- die gesetzlichen und finanziellen Grundlagen zugunsten des Fussverkehrs zu verbessern
- die notwendigen personellen und institutionellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen
- den Fussverkehr in allen relevanten Politikbereichen mit zu berücksichtigen

Erhöhung Fussverkehrsanteil (Modalsplit)	Anteil heute*	Veränderung*	Anteil 2012*
Anteil Fusswege an allen Wegen	29%	+ 20%	35%
Verbesserung Sicherheit Fussverkehr			
	Anzahl heute**	Veränderung	Anzahl 2012
Getötete FussgängerInnen	120	- 50%	60
Schwerverletzte FussgängerInnen	990	- 50%	500
* Die Ausgangs- und Zieldaten variieren je nach Lage (Stadt, Agglomeration, Land)			
** Basis für die Ausgangszahl der Unfälle ist der Durchschnitt der Jahre 1996-2000, ohne Berücksichtigung der Dunkelziffer			

Darstellung 2: Differenzierte Darstellung der Ziele zu Fussverkehrsanteil und Sicherheit

5.3. Strategien

Zur Zielerreichung sollte der Bund die folgenden Strategien verfolgen:

Sachgerechte Ausrichtung der Massnahmen

Förderung des Fussverkehrs bedeutet vor allem das Aufheben von Einschränkungen⁴. Gefragt sind nicht neue Infrastrukturen im grossen Stil, etwa ein nationales Netz von Fusswegen, sondern eine neue Organisation der vorhandenen Verkehrsflächen in den 3000 Gemeinden des Landes. Damit sie möglich wird, braucht es zahllose Massnahmen in den verschiedensten Sachbereichen und auf allen Stufen des Staatswesens. Das heisst auch, dass der Bund die Zusammenarbeit mit Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden sucht.

Gleichzeitige Abstützung auf drei Pfeilern

Der Bund stützt seine Massnahmen gleichgewichtig auf die folgenden drei Pfeiler ab

- *Strukturen*: Gesetzgebung, Finanzierung etc.
- *Institutionen*: personelle Ressourcen, Verankerung in den Behörden, Zusammenarbeit mit Fachorganisationen etc.
- *Bewusstseinsbildung*: Information, Ausbildung, Imageförderung, Öffentlichkeitsarbeit etc.

Die drei Pfeiler bedingen sich gegenseitig. Erst die gleichgewichtige Abstützung gibt Stabilität und setzt Synergien frei.

Integration in die gesamte Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes

Der Bund koppelt die Integration des Fussverkehrs an seine Nachhaltigkeitsstrategie mit spezifischen

- quantitativen und qualitativen Zielen zum Fussverkehr (Langfrist-, Legislatur- und Jahresziele; siehe Anhang A)
- Schlüsselindikatoren zur Messung der Zielerreichung
- Berichten über die Entwicklung des Fussverkehrs in denen auch Zielkonflikte der Verkehrspolitik thematisiert werden

4 Der Fussverkehr selber schafft kaum Probleme, ist voraussetzungs- und anspruchslos, anpassungsfähig und flexibel. Weil Zufussgehen die natürlichste Fortbewegungsart der Menschen ist, gehen diese jederzeit ganz selbstverständlich zu Fuss, wo es möglich ist und Sinn macht. Fussverkehr hat darum auch keine starke Lobby. Einschränkungen z.B. durch den Motorfahrzeugverkehr, durch zu grosse Distanzen, unattraktive oder gefährliche Wege führen nicht zu spektakulären Folgen, wie Staus oder Verkehrszusammenbrüche. Die Einschränkung der Mobilität bis hin zum Verzicht auf den Weg zu Fuss ist individuell und unsichtbar, aber allgegenwärtig.

6. Leitsätze und Massnahmen

Die Massnahmen auf Bundesebene sind zehn Leitsätzen zugeordnet. Sie werden im folgenden angeführt und erläutert.

Leitsatz 1: "Wir sind alle Fussgänger"

Der Aufenthalt im öffentlichen Raum und die Fortbewegung zu Fuss muss für alle Menschen gewährleistet sein. Kein Mensch darf von der Teilnahme am Verkehr zu Fuss ausgeschlossen werden. Zu Fuss Gehen ist ein grundrechtlich geschützter Aspekt der persönlichen Freiheit und verpflichtet den Staat entsprechend zu handeln.

Ein Mensch zu Fuss ist kein langsames Fahrzeug

Die Fussgängerinnen und Fussgänger unterscheiden sich in vielen Aspekten ganz grundsätzlich von den anderen Verkehrsteilnahmegruppen:

- Gehen ist häufig nicht nur das Überwinden einer Distanz von A nach B, sondern ein Seins-Zustand mit vielfältigen Funktionen wie Verweilen, Kommunizieren, Spielen, Erholen usw. Aus diesen Gründen erfahren sich FussgängerInnen häufig gar nicht als Verkehrsteilnehmende sondern sie bewegen sich einfach draussen im öffentlichen Raum. VerkehrsteilnehmerInnen sind sie nur aus dem Blickwinkel der LenkerInnen von Fahrzeugen.
- Jede(r) ist zu Fuss im Verkehr zugelassen, auch Betagte, Behinderte und Kinder. Darum gibt es keine Fussgängerprüfung.
- FussgängerInnen sind flexibel und ihre Bewegungsmuster sind vielfältig. Sie sind an keine bestimmten Bahnen gebunden und können spontan umkehren, in eine andere Richtung gehen oder das Tempo ändern.

Fussgängerinnen und Fussgänger sind also etwas anderes als langsame Fahrzeuge. In sämtlichen Bereichen, die für den Verkehr von Bedeutung sind – Raumplanung, Gestaltung des Strassenraums, Verhaltensregeln, Verkehrserziehung, Erhebung von Grundlagen usw. – müssen ihre besonderen Eigenschaften berücksichtigt werden. (vgl. Bernet, 1999). Der Staat muss dafür sorgen, dass besonders auch den Kindern, Betagten und allgemein Mobilitätsbehinderten ein Aufenthalt im öffentlichen Raum und eine Teilnahme am Verkehr zu Fuss ermöglicht wird. Ihren eingeschränkten Fähigkeiten ist dabei Rechnung zu tragen.

Gehen als Grundrecht⁵

Zu Fuss Gehen ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern auch eine elementare Erscheinungsform des Menschseins, eine vor-rechtliche, existentielle Notwendigkeit. Gehen ist ein Aspekt des Grundrechts der persönlichen Freiheit (Art. 10 BV). Es ist die einzige grundrechtlich geschützte Mobilitätsform.

5 Grundlage der folgenden Ausführungen ist der schriftliche Text der Probevorlesung von PD Dr. iur. Alain Griffel vom 7. Februar 2001 an der juristischen Fakultät der Universität Zürich. Die Bearbeitenden dieses Expertenberichts haben dafür einige Inputs geliefert. Eine wissenschaftliche Publikation auf der Basis der Probevorlesung ist geplant.

Aus dem Grundrechtsaspekt ergibt sich eine Schutzpflicht des Staates. Bund, Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, mit adäquaten Massnahmen wie Tempolimiten und einer entsprechenden Gestaltung des Strassenraumes die Sicherheit und Bewegungsmöglichkeiten der Zufussgehenden zu erhöhen. Entsprechend dem programmatischen Charakter der Grundrechte muss auch der Gesetzgeber das Grundrecht konkretisieren. Am augenfälligsten geschieht das im SVG. Auch in der Rechtsprechung, überhaupt in der gesamten staatlichen Tätigkeit muss das Bewusstsein für den Grundrechtsaspekt geschärft werden. Der Charakter des Grundrechts ist auch ein wichtiges Element, wenn es darum geht, dass sich der Bund im Rahmen einer Verbundaufgabe an der Sicherstellung der Infrastruktur finanziell beteiligt (siehe Leitsätze 3 und 5). Nicht jeder Interessenkonflikt im Verkehr, an dem die Gruppe der FussgängerInnen beteiligt ist, lässt sich unter Berufung auf den Schutz des Lebens und den Grundrechtsgehalt des Gehens lösen, aber im Rahmen der demokratisch-politischen Ausmarchungsprozesse stellen sie einen gewichtigen Faktor dar.

Leitsatz 2: Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

Der Bund trifft zusammen mit den Kantonen die notwendigen raumplanerischen, steuerlichen und finanziellen Vorkehren (Gesetze, Finanzen), damit Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen erhalten bleiben bzw. geschaffen werden und durch einen guten öffentlichen Verkehr ergänzt werden.

Es besteht eine enge Wechselwirkung zwischen der Erreichbarkeit von Verkehrszielen, den Siedlungsstrukturen und dem Modalsplit. Empirische Studien zeigen, dass bei hoher Siedlungsdichte wesentlich mehr zu Fuss gegangen wird als bei geringer Dichte, teilweise sogar unabhängig von der Qualität der Fusswege. Die zunehmend grösseren Distanzen gehören zu den grössten Bedrohungen des Fussverkehrs, denn wo die Distanzen zwischen den Zielen zu gross werden, wird die Bewegung zu Fuss praktisch unmöglich. Nur wenn für alle die Option, zu Fuss zu gehen existiert, wird niemand von der Mobilität ausgeschlossen und ist die minimale freie Wahl der Verkehrsmittel gesichert⁶. Um langfristig die Erreichbarkeit zu Fuss zu gewährleisten, müssen heute raumplanerische, verkehrspolitische, gesetzliche und fiskalische Vorkehren getroffen werden. Zugleich ist der öffentliche Verkehr als notwendige Ergänzung für Ziele, die ausserhalb der Gehdistanz liegen, zu verbessern (siehe u.a. Boesch 1992, Bonanomi 2000).

Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr

- **Mehr Kompetenzen für die Raumplanung**
Zur langfristigen Sicherstellung der Erreichbarkeiten braucht es eine Vielzahl von Massnahmen (siehe z.B. Bonanomi 2000). Grundsätzlich ist eine Aufwertung der Raumplanung und eine stärkere Rolle des Bundes notwendig, d.h. der Bund muss mehr Kompetenzen erhalten, um z.B. die Grundzüge der Raumordnung durchsetzen zu können. In einem ersten Schritt sind die Möglichkeiten zur Umsetzung von Massnahmen zu konkretisieren.
- **Erschliessungskriterien und Anforderungen für Erreichbarkeit der Grundversorgung**
Der Bund präzisiert zusammen mit den Kantonen die gesetzlichen Kriterien der Erschliessung und stellt Anforderungen für die Grundversorgung in Gehdistanz (ergänzt durch den öV) auf (siehe dazu auch Anhang B)⁷. Damit wird die Erreichbarkeit und der zweckmässige Zugang für alle Bevölkerungskreise zu Fuss (und mit dem öV) zu den Wohn-, Einkaufs-, Arbeits-, Ausbildungs-, Freizeit- und Spielplätzen gesichert. Ziel dieser Massnahme ist es, die Verdichtung in gut erschlossenen Gebieten zu fördern sowie Bauten an nicht wünschbaren Lagen zu verhindern.
- **Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs**
Zahlreiche Wege zu Fuss werden mit anderen Verkehrsmitteln, v.a. dem öffentlichen Verkehr ergänzt (Wegketten). Damit diese kombinierte Mobilität (Intermodalität) zum Tragen

6 Bonanomi (2000) hat es treffend formuliert: „Würde man eher in Begriffen der Erreichbarkeit statt der Mobilität (d.h. in zurückgelegten Kilometern) denken, so würde man erkennen, dass die Erreichbarkeit für alle optimal wäre, wenn das Zu-Fuss-Gehen als Mass für die Siedlungsentwicklung gelten würde. Im Gegensatz zu dem auf dem Autoverkehr basierenden Modell, das jene bestraft, die kein Auto besitzen, schliesst dieses Modell nämlich keine der anderen Fortbewegungsarten aus.“

7 Erreichbarkeits-Anforderungen: Für Güter des täglichen Bedarfs: weniger als 10-15 Minuten zu Fuss für Güter des gelegentlichen Bedarfs: weniger als 20-30 Minuten mit öffentlichem Verkehrsmittel (Tür zu Tür gerechnet).

kommt, sind die Zugänge zu den Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, d.h. direkte, sichere und attraktive Umsteigemöglichkeiten zu gewährleisten.

- **Politik für eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes**

Zufussgehen ist mehr als nur zielgerichtete Fortbewegung. Es besteht zu einem wesentlichen Teil aus dem Aufenthalt im öffentlichen Raum (Spazieren, Sitzen, Spielen, Sprechen etc.). Der öffentliche Raum, v.a. auch das Wohnumfeld, die Strassen und Plätze müssen diesen Ansprüchen ebenfalls genügen und können nicht allein auf ihre Transportfunktion (für den motorisierten Verkehr) reduziert werden. Diese Ausrichtung ist auch für mehr Sicherheit d.h. als Schutz vor kriminellen Übergriffen von grosser Bedeutung. Im Sinne eines Paradigmenwechsels wird die Verkehrspolitik im Siedlungsgebiet langfristig in eine zu schaffende Politik des öffentlichen Raumes integriert. Der Bund prüft zusammen mit den Kantonen, welche Rahmenbedingungen dazu nötig sind.

Dienstleistungen Fussverkehr

Damit kurze und längere Wege zu Fuss mindestens so angenehm zurückgelegt werden können wie Wege mit motorisierten oder öffentlichen Verkehrsmitteln, braucht es einen „Service Fussverkehr“. Diese wenigen Dienstleistungen, die überhaupt für den Fussverkehr notwendig sind, kommen allen FussgängerInnen, speziell jedoch den Behinderten zugute. Der Bund schafft die Voraussetzungen dafür, dass in der Schweiz die wichtigsten Dienstleistungen für den Fussverkehr im Sinne eines Service Public angeboten werden. Er unterstützt mittels Anforderungen (Vollzugshilfen), Pilotprojekten und Anschubfinanzierungen (z.B. EnergieSchweiz) diesbezüglich

- Informations- und Orientierungssysteme (Wegweisung) wie sie Art. 6 des FWG vorsieht
- Fussverkehrspläne auf Gemeindeebene mit allen relevanten Informationen (siehe z.B. Mobil in Zürich, Genf), abrufbar auch über Internet und verknüpft mit anderen Dienstleistungen
- Dezentrale Gepäckaufbewahrungsstellen (ausserhalb von Bahnstationen) sowie Hauslieferdienste
- Fussverkehrs-Dienstleistungen an Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs (Mobilstationen)
- Aufenthalts- und Ruheorte im öffentlichen Raum (Bänke, Plätze etc.). Welchen Anklang solche Sitzmöglichkeiten finden, hat z.B. die Bankaktion 2001 in Zürich gezeigt.

Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs

Zur langfristigen Sicherstellung von Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen werden Anreize für das Zufussgehen geschaffen indem steuerliche Diskriminierungen beseitigt werden. Mit dem heutigen Steuerabzug für Arbeitswegkosten werden jene bestraft, die zu Fuss zur Arbeit gehen und jene belohnt, die weit weg vom Arbeitsplatz wohnen und diesen motorisiert erreichen⁸. Die heutige Regelung kann auch als Zersiedelungsprämie bezeichnet werden. Es wird geschätzt, dass zu Fuss Pendelnde pro Kopf bis gegen tausend Franken zusätzlich an Steuern jährlich zahlen, um damit die Steuerausfälle durch die Abzüge anderer PendlerInnen (v.a. der MotorfahrzeugnutznerInnen) auszugleichen. Insgesamt betragen die Steuerausfälle für Bund und Kantone

8 „Nicht die Personen, welche in der Nähe arbeiten, und damit die mit öffentlichen Geldern finanzierten Infrastrukturen möglichst wenig belasten, werden mit dem heutigen Steuerabzug belohnt, sondern – in Umkehrung jeder Logik – diejenigen, welche auf ihrem Weg zur Arbeit Verkehrswege, Anstösser und Natur in unerwünschter Art und Weise maximal belasten. Dies ist auch deshalb falsch, weil damit noch belohnt wird, wer zulasten von Arbeitsgemeinde und Umwelt gezielt in Gemeinden mit niedrigem Steuerfuss wegzieht. Die Gesellschaft als Ganzes hat an langen Arbeitswegen überhaupt kein Interesse. Dies wurde in Raumplanung und Umweltschutz längst erkannt, wo grosse Anstrengungen unternommen werden, um den problematischen Pendlerverkehr zu minimieren und in geordnetere Bahnen zu lenken“ (Muheim 1998).

aufgrund des Pendlerabzugs rund 2,6 Milliarden Franken jährlich (Quelle: EFD 1999; siehe auch Schiesser/Messerli 1991).

Um mehr Gerechtigkeit und einen Anreiz für das Pendeln zu Fuss zu schaffen, werden die Abzüge bei den Arbeitswegkosten der direkten Bundessteuer angepasst, z.B. durch Streichung oder allenfalls Pauschalisierung der Abzüge. Denkbar ist auch eine Belohnung der zu Fuss Pendelnden indem ein umgekehrt proportionaler Steuerabzug zur zurückzulegenden Distanz gewährt oder ein allgemeiner Abzug für alle autofreien Haushalte eingeführt wird. Für den Bund (und die Kantone und Gemeinden) soll die Änderung des Steuersystems einkommensneutral sein. Mit den Kantonen werden analoge Anpassungen ihrer Steuergesetzgebung angestrebt.

Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für ein autofreies Leben

- ***Kompensation für mitfinanzierte Erschliessungs- und Parkplatzkosten***

Die Verkehrserschliessungs-Kosten einer räumlich dispersen Siedlungsentwicklung sind bis zu drei Mal und die Mobilitätskosten bis zu sieben Mal höher als bei einer verdichteten Siedlungsentwicklung. Die externen Kosten sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Der Anteil der Autowege ist in dispersen Siedlungsstrukturen übermässig gross. Die nicht verursachergerechte Anlastung der Kosten kommt der Förderung der Zersiedelung und in der Folge der Förderung des motorisierten Verkehrs gleich. Wer zu Fuss geht oder autofrei lebt, finanziert diese Strukturen in hohem Mass mit. Das Sparpotential einer effizienteren Raumordnung könnte sich allein für die Personenmobilität auf rund 10 Milliarden Franken pro Jahr belaufen (Boesch/Schmid in Netzwerk Langsamverkehr 1999, Ecoplan 2000).

Analog verhält es sich bei den Parkplatzkosten, die bei Bau und Unterhalt von Tiefgaragen und Plätzen bei Wohnhäusern, Einkaufs- und Freizeitanlagen, an Arbeitsorten sowie bei der Parkplatzinfrastruktur auf öffentlichem Grund anfallen. Weil die Kosten normalerweise nicht oder nur teilweise verursachergerecht angerechnet werden, bezahlen FussgängerInnen immer auch einen Teil an die Parkplatzkosten (über den Mietzins, die Waren- oder Dienstleistungspreise, Steuern etc.). Der zusätzliche finanzielle Aufwand pro FussgängerIn und Jahr dürfte eine vierstellige Summe ausmachen.

Um mehr Gerechtigkeit herzustellen, beseitigen Bund und Kantone die finanzielle Benachteiligung der FussgängerInnen bzw. der autofreien Haushalte. Sie schaffen damit Anreize für Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen und für das Zufussgehen. Das Bundesamt für Wohnungswesen macht im Sinne einer Vorbildfunktion die separate Kostenverrechnung (nach kaufmännischen Grundsätzen) für Wohnung und Parkplätze (inkl. Zufahrten) zu einer Bedingung für seine finanziellen Unterstützungen.

- ***Förderung von autofreien Siedlungen, Quartieren und (Tourismus)-Orten***

Der Bund fördert autofreie Siedlungen, Quartiere und Gebiete (z.B. Talschaften), z.B. indem er Pilot- und Innovationsprojekte ideell und finanziell unterstützt – aus Gründen der Nachhaltigkeit und im Sinne der oben geschilderten Kosten-Kompensation. Autofreies Wohnen ist sowohl für die öffentliche Hand als auch für die Individuen kostengünstig. Dies trifft insbesondere in verdichteten Gebieten der Agglomeration zu, in denen eine Grundausstattung mit dem öffentlichen Verkehr besteht. In Tourismusorten sind autofreie Gebiete (zeitlich und/oder räumlich eingeschränkte Autozulassung, autofreie Anreise) von grosser wirtschaftlicher Bedeutung, wie die Erfahrung zeigt.

Leitsatz 3: Planung und Realisierung der Fusswegnetze

Der Bund intensiviert im Rahmen des bestehenden FWG die Unterstützung der Kantone bei der Planung und Realisierung der innerörtlichen Fusswegnetze und beteiligt sich an einem Netzwerk von Fachleuten, welche die Anliegen des Fussverkehrs in den lokalen Bezügen vertreten.

In einer Revision des FWG bzw. in einem neuen Gesetz über den Langsamverkehr übernimmt der Bund im Sinne des Grundrechtsaspekts (Service public) mehr Verantwortung für den Fussverkehr. Er formuliert konkrete Ziele, Massnahmen und Fristen, beteiligt sich an der Finanzierung und stellt die Umsetzung im Rahmen einer Verbundaufgabe sicher.

Intensivierte Förderung

Ein lückenloses und sicheres Wegnetz für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist die erste Voraussetzung für einen funktionierenden Fussverkehrs. So banal die Einsicht ist, so wenig ist sie verwirklicht.

Gemäss FWG ist die Planung und Anlage der Fusswegnetze Aufgabe der Kantone. Damit ist mindestens das Ziel genannt, dass Fusswegnetze überhaupt entstehen sollen. Das FWG formuliert zudem gewisse Anforderungen an die Netze und ihre Planung. Trotzdem kann der Bund die Verwirklichung nicht mit dem gleichen Nachdruck einfordern wie den Vollzug einer Bundesaufgabe. 1994, vier Jahre nach Ablauf der Frist für die Erstellung der Pläne, hatten viele Kantone nicht einmal Kenntnis vom Stand der Planung in ihren Gemeinden! (vgl. Sauter/Bernet 1996)

Unter diesen Umständen muss der Bund seinen Spielraum zur Förderung der Kantone bei der Planung und Realisierung der innerörtlichen Fusswegnetze viel intensiver nutzen als bis anhin. Er sollte Vollzugsinstrumente entwickeln und ihren Einsatz begleiten (pedestrian audits, Entwicklungsbericht Fussverkehr, Prüfung der Fussverkehrs-Verträglichkeit). Er kann konkrete Planungen oder Umsetzungen im Sinn von Pilotprojekten begleiten und mitfinanzieren oder auch im Rahmen eines Wettbewerbs auszeichnen. Er muss für die Schulung der kantonalen Behörden sorgen, denen die Zusammenhänge zwischen Verkehrssicherheit, Bau und Organisation von Verkehrsanlagen, Fusswegnetzen und Fussverkehr oft noch wenig bekannt sind.

Kompetenzzentren

Fussverkehr ist lokal und braucht ein kleinräumiges Wegnetz. Entsprechend verteilt und versplittet tauchen die Probleme auf. Eine aus Sicht des Fussverkehrs gute Lösung kommt oft deshalb nicht zustande, weil dessen Perspektive von niemandem klar vertreten wird. Die Betroffenen – viele davon Kinder, Familienfrauen und Betagte – sind dazu nicht in der Lage oder werden nicht ernst genommen. Die kantonalen Fachstellen sind unterdotiert und befassen sich häufig nur mit dem Aspekt der Wanderwege. Auch Fussverkehr Schweiz oder der Bund als nationale Institutionen können diese Rolle nicht übernehmen.

Es braucht deshalb ein Netz von Fachleuten, welche die Perspektive des Fussverkehrs anwaltschaftlich vertreten. Sie müssen die lokalen räumlichen Verhältnisse kennen, das kantonale Raumplanungs- und Strassenrecht, das kantonale Einführungsrecht zum FWG sowie die politischen Institutionen und das Kräftespiel in den Verkehrsfragen. Lokalkenntnisse sind auch nötig,

wenn es darum geht, die kantonalen Behörden zu schulen oder die Vereinbarkeit von Bauprojekten des Bundes mit den lokalen Fusswegnetzen zu prüfen (Art. 10 FWG).

Funktionen, wie sie geschildert wurden, betreuen im Tessin der Gruppo per la Moderazione del Traffico nella Svizzera Italiana (GMT-SI) mit einer Unterstützung aus dem kantonalen Lotteriefonds, die Organisation "Rue de l'avenir" in der Romandie und die Kontaktstelle von Fussverkehr Schweiz im Kanton St. Gallen dank einer kantonalen Unterstützung, die bisher noch keine Nachahmung in den anderen Kantonen gefunden hat.

Struktur und Finanzierung eines solchen Netzwerkes wären in der Konzeptphase zu erarbeiten. Interessant sind dabei andere Instrumente, die sich bewährt haben, wenn es darum geht, eidgenössische Standards durchzusetzen, wo es wenig Bundeskompetenzen gibt, z.B. in den Bereichen Natur- und Heimatschutz, in der Raumplanung und bei der Gleichstellung von Frau und Mann.

Revision des FWG bzw. neues Bundesgesetz über den Langsamverkehr

Fussverkehr wird immer kleinräumiger Verkehr bleiben, und die Planung und Anlage der Wege immer eine Aufgabe der Gemeinden. Die Rahmenbedingungen werden jedoch durch den Bund definiert. Insbesondere stehen die Probleme des Fussverkehrs in Wechselwirkung mit dem motorisierten Verkehr, der seinerseits auf weite Strecken auf Bundesebene determiniert wird. Auch der öffentliche Verkehr ist nur in Kombination mit einem attraktiven Fussverkehr als Zubringer funktionsfähig. Die Förderung des Fussverkehrs muss deshalb in Abstimmung mit der gesamten Verkehrspolitik als *Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen* umgesetzt werden. Nur so ist sichergestellt, dass die engen Verflechtungen des Fussverkehrs mit dem Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Agglomerationsverkehrs, dem Bau von National- und Hauptstrassen, der Verkehrssicherheitspolitik, der Verkehrsfinanzierung, den Energiesparmassnahmen usw. ausreichend berücksichtigt werden. Und nur so kann die fiskalische Äquivalenz garantiert werden, d.h. dass die Nutzniesser, sowie v.a. die Kosten- und Entscheidungsträger deckungsgleich werden.

Weil der Bund einen grossen Teil der derzeit vorhandenen Einschränkungen des Grundrechts auf freie Bewegung zu Fuss mitverursacht, ist er verpflichtet, einerseits in seinem Zuständigkeitsbereich für fussververkehrs-verträgliche Entscheide zu sorgen, und andererseits seine früheren Entscheide wieder in Einklang mit den Grundrechtsanforderungen zu bringen. Dies bedeutet nicht zuletzt die finanzielle Unterstützung des Fussverkehrs, z.B. zur Verbesserung der Sicherheit. Die Erfahrung zeigt zudem, dass sich die Beschränkung des Bundes auf die Fernverkehrsnetze negativ auf die Nahmobilität, insbesondere den Fussverkehr, auswirkt. Im nationalen Interesse ist aber keineswegs nur der teure Ausbau des Fernverkehrs, sondern gerade auch die Aufrechterhaltung einer gutfunktionierenden kleinräumigen Mobilität.

Es braucht aus all diesen Gründen ein revidiertes FWG oder ein neues Bundesgesetz über den Langsamverkehr, in welchem die Förderung dieser Verkehrsarten, die von grossem öffentlichen Interesse sind, als *Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen* genauer geregelt werden – unter Berücksichtigung der oben genannten Wechselwirkungen. Es muss die Anforderungen an die Fusswegnetze und die Fusswegpläne präzisieren bezüglich Inhalt und Umsetzungsfristen und eine wirksame Organisation des kantonalen Vollzuges vorschreiben. Ebenfalls als Teil der Verbundaufgabe sind gesetzliche Grundlagen zur Mitfinanzierung von Planung und Realisierung der Fusswegnetze durch den Bund zu schaffen (vgl. Leitsatz 5). Mit Entwicklungsberichten und Fussverkehrs-Verträglichkeitsprüfungen muss der Vollzug abgestützt werden.

Leitsatz 4: Verbesserung der Sicherheit

Der Bund erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr, indem er die folgenden drei Aspekte verbessert: Reduktion der Gefahren des Strassenverkehrs (safety), Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (security) sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (certainty).

Mobilität setzt Sicherheit voraus

Sicherheit und Mobilität sind beim Fussverkehr untrennbar miteinander verbunden. Die Wegverbindungen wären vielfach vorhanden, sind aber zu gefährlich. So genügt eine schlecht gesicherte Querung über eine dicht und schnell befahrene Hauptstrasse, um z.B. einen Schulweg unbenutzbar zu machen. Die Verbesserung der Sicherheit ist deshalb zentral für die Förderung des Fussverkehrs insgesamt. Dabei ist vom subjektiven Sicherheitsgefühl auszugehen, denn dieses ist handlungsleitend. Ein Weg wird zu Fuss gemacht, wenn er als genügend sicher *eingestuft* wird; die tatsächliche Unfall- bzw. Kriminalstatistik ist für den Entscheid zweitrangig⁹. Ziel ist die Schaffung eines angstfrei benutzbaren öffentlichen Raumes.

A Gefahrenreduktion im Strassenverkehr (Safety)

Damit die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit dem Fussverkehr auch tatsächlich dienen, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein:

Erstens darf der Gewinn an Sicherheit nicht mit einer Einschränkung der Mobilität zu Fuss erkaufte werden. Dieser in den letzten Jahrzehnten fast standardmässig angewandte Massnahmetyp hat einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Fussverkehrs geleistet. Beispiele sind:

- Bündelung von Querungen auf wenige Übergänge, verbunden mit grossen Umwegen
- Unter- oder Überführungen, verbunden mit zusätzlichen Höhendifferenzen, fehlenden Querungsmöglichkeiten für Kinderwagen, Behinderte usw.
- Aufhebung von Fussgängerstreifen
- Ersatz von Schulwegen durch Fahrten im Schulbus oder im elterlichen Auto.

Zweitens muss das Konzept der Verkehrssicherheit auf einem realistischen Bild der Fussgängerinnen und Fussgänger basieren. Mass für verkehrspolitischen Entscheide, seien sie baulich, rechtlich oder gestalterisch, darf nicht allein der junge sportliche "verkehrstaugliche" Fussgänger sein. Die Verkehrssicherheit muss ausgelegt sein auf alle Menschen, auch Kinder, Betagte, oder allgemein Mobilitätsbehinderte.

Die Konzepte, dass die reale Leistungsfähigkeit der am Verkehr beteiligten Menschen zum Massstab gemacht werden muss, und dass die Gefahren ursächlich zu beheben sind, sind zwei zentrale Forderungen von "Vision Zero". Auf ihm basieren die vier vorgeschlagenen Massnahmenbündel zur Verkehrssicherheit: Strasseninfrastruktur, Fahrzeuge, Revision von SVG und VSS-Normen und Neuausrichtung des Fonds für Verkehrssicherheit.

⁹ Allein schon die Einschätzung, die Strasse sei zu gefährlich, führt dazu, dass Kinder nicht allein in die Schule gelassen werden, oder dass aus Angst vor sexuellen Belästigungen am Abend nicht mehr zu Fuss ausgegangen wird oder ein Quartier gemieden wird, weil man sich dort verlieren könnte.

A 1 Strassen- und Weginfrastruktur

Je sicherer die *Verkehrswege* der FussgängerInnen werden, desto intensiver werden sie genutzt. Die Ausgestaltung und das Geschwindigkeitsregime der Bereiche, wo sich Fuss- und Fahrverkehr begegnen oder Flächen teilen, ist ein wesentlicher Faktor für eine partnerschaftliche Nutzung. Der Bund sollte deshalb die Einführung von Tempo 30 auf allen Quartierstrassen in der Schweiz nicht nur vereinfachen (revidierte Signalisationsverordnung), sondern sie aktiv fördern, im Rahmen eines umfassenden Impulsprogramms. Auch die neu eingeführte Begegnungszone ist bekannt zu machen. Mit Pilotversuchen zu im SVG noch nicht vorgesehenen Verkehrsregimen, wie Begegnungszonen auf urbanen Plätzen mit viel Fahrzeugverkehr sind Erfahrungen zu sammeln. Der Bund soll zudem Vollzugshilfen für attraktive und kostengünstige Strassengestaltungsmassnahmen im Sinne der Koexistenz erstellen und Safety Audits durchführen. Bei allen diesen Punkten ist das finanzielle Engagement des Bundes sehr wichtig (siehe Leitsatz 5).

A 2 Fahrzeuge

Der Bund erhöht die Verkehrssicherheit der FussgängerInnen, indem er eine Reihe von fahrzeugseitigen Massnahmen ergreift, insbesondere indem er

- finanzielle Anreize für Personen schafft, die Sicherheitsgeräte in ihren Fahrzeugen auf freiwilliger Basis installieren lassen wie z.B. Restfahtrenschreiber, Alkoholanlasserkontrolle, Geräte zur unterstützenden Geschwindigkeitsanpassung etc.
- Pilotversuche mit fahrzeugseitigen Sicherheits-Anwendungen durchführt (z.B. Intelligente Geschwindigkeitsanpassung ISA analog wie in NL, S und GB)
- Auswirkungen von fahrzeugseitigen Geräten auf die Sicherheit der FussgängerInnen untersucht und gegebenenfalls Massnahmen ergreift (z.B. bei Navigations- und Leitsystemen, die Ausweichverkehr durch Wohngebiete bringen, bzw. von der Fahraufgabe ablenken)
- sich auf europäischer Ebene (z.B. in der ECMT) für die schnelle Einführung von fahrzeugseitigen Technologien und Standards einsetzt, die für die Fussgängersicherheit positiv sind (z.B. Intelligent Speed Adaptation ISA, Crash-Tests FussgängerInnen, siehe ETSC 2001).

A 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und VSS-Normen

Im Interesse des Fussverkehrs sind sämtliche Bereiche der Verkehrsorganisation zu überprüfen: Verkehrsregime, Signalisationen, Markierungen, Normen über Bau, Anlage und Organisation der Verkehrswege und über die Haftung des Gemeinwesens für gefährliche Strassenabschnitte. Zahlreiche Sicherheitsprobleme des Fussverkehrs gehen nämlich darauf zurück, dass das SVG und die VSS-Normen aus Sicht des Fahrverkehrs formuliert sind. Es gibt zahllose Beispiele

- Fusswegquerungen werden nicht als Kreuzung zwischen einem Fussweg und einer Fahrbahn aufgefasst sondern als Unterbrechung der Fahrbahn. So werden Fussgängerstreifen mit einem Gefahren- nicht mit einem Vortrittssignal angekündigt.
- Ausbaustandard für Fahrbahnbreiten, die für den Kreuzungsfall zweier Lastwagen dimensioniert sind, führen dazu dass heute überbreite Verkehrsflächen bestehen und auf vielen Quartierstrassen zu hohe Geschwindigkeiten gefahren werden.

Ansätze für eine bessere Integration des Fussverkehrs sind zunehmend vorhanden. Die Entwicklung geht in die Richtung der Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen unter Einbezug der Menschen zu Fuss. Damit verbunden ist das Ende des strikten Verkehrstrennungs-Denkens. Damit verbunden sind aber auch neue Probleme der verschiedenen langsamen Gruppen auf der gleichen Fläche untereinander. Die Überlagerung des alten und des neuen

Denkens hat zu immer mehr Widersprüchen geführt. Auch aus dieser Konstellation ergibt sich die Forderung nach einer systematischen Überarbeitung des SVG (für Details siehe Anhang D).

A 4 Neuausrichtung Fonds für Verkehrssicherheit

Der Fonds für Verkehrssicherheit als wichtiger Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in der Schweiz soll seine Tätigkeiten neu ausrichten. Die heute stark auf individuelle Verkehrserziehung ausgerichteten Kampagnen und Arbeiten sollen ergänzt werden durch Kampagnen und Massnahmen im Sinne von Vision Zero, mit dem Ziel ein fehlertolerantes Verkehrssystem aufzubauen. Damit werden vermehrt auch Behörden und Verkehrsplaner als Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit angesprochen. Behörden sollen als Entscheidungsträger der Verkehrssicherheit höhere Priorität einräumen und konzeptionelle und bauliche Verbesserungen rasch umsetzen.

B Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (Security)

Angstfreie öffentliche Räume sind eine wesentliche Voraussetzung, dass Leute ihre Wege zu Fuss zurücklegen. Notwendig sind Wege ohne unattraktive „Nadelöhre“ (z.B. Unterführungen), Sicht- und Hörkontakt, Belebung, geeignete und genügende Beleuchtung, saubere und in Stand gehaltene öffentliche Räume. Besonders wichtig sind dabei der Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen, die von Anpöbeleien über Diebstahl und Raub bis zu sexuellen Angriffen (Vergewaltigung) gehen können. Zu den wichtigsten Massnahmen gehören:

- eine Siedlungsplanung und Architektur, bei der die Häuser „Ohren“ und „Augen“ auf die Strasse bzw. den Wegen hin haben. Der zunehmende Motorfahrzeugverkehr und die Lärmschutzvorschriften haben unter anderem dazu geführt, dass die Wohn- und Büroräume von der Strasse abgeschirmt gebaut werden. Dies ist zu korrigieren.
- eine Planung und Detailgestaltung der Fusswege, die auf „Security“ ausgerichtet sind, z.B. gute Beleuchtung; Vermeidung von Nischen, Büschen etc. an neuralgischen Orten (z.B. Hauseingängen); Schliessung von Unterführungen – wenn nicht möglich: Ersatz mit Überführungen, jederzeit guter Unterhalt; alternative Wege, dort wo nachts die tagsüber attraktiven Wege als gefährlich angesehen werden (z.B. Wege durch Parks); Vermeidung von abweisenden Hausfassaden. Die Anforderungen sind aufgrund der vorhandenen Literatur festzusetzen (z.B. Meyer 1998, Siemonsen et al. 1991, Frauenlobby 1993)
- eine allgemeine Förderung des Fussverkehrs, denn die Präsenz von Zufussgehenden im öffentlichen Raum trägt v.a. abends zum Sicherheitsgefühl bei.
- Sensibilisierung und Weiterbildung der Verantwortlichen, v.a. der Planer und Ingenieure für diese Sicherheitsaspekte sowie Beizug von Frauen bei der Planung und Realisierung.

C Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (Certainty)

Sich zurecht zu finden, zu wissen, wo man ist, die Gewissheit haben, dass Fusswege durchgängig und wichtige Orte mit Wegweisungssystemen markiert sind, ist vor allem für Mobilitätsbehinderte und nicht ortsansässige Personen wichtig. Als Massnahmen sind hier die im Leitsatz 2 unter Dienstleistungen angeführten Punkte wie Informations- und Orientierungssysteme sowie Fussverkehrspläne notwendig. Insbesondere Sehbehinderte sind auf spezielle akustische, tastbare Leitsysteme und Informationen angewiesen. Auch Hirnverletzte und Hörbehinderte brauchen unterstützende (optische) Informationen, z.B. im Bereich der Haltestellen. Neben diesen konkreten Hilfestellungen muss Ziel der Planung und der Architektur sein, selbsterklärend zu wirken und die Zufussgehenden „automatisch“ auf direkte, sichere und attraktive Wege zu führen.

Leitsatz 5: Neuordnung Finanzierung Fussverkehr

Der Bund schafft ein Finanzierungssystem für den Fussverkehr (Langsamverkehr), um diesen finanziell dem MIV und ÖV gleichzustellen.

In vielen Agglomerationen, Kantonen und Gemeinden verhindern die fehlenden Finanzen bzw. Finanzierungsmechanismen und die fehlenden Anreize die notwendige Förderung des Fussverkehrs (Investitionen in Wege, Sicherheitsmassnahmen etc.). Zudem werden Kosten für Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs meistens aus allgemeinen Steuermitteln der Gemeinden bezahlt, obwohl die Massnahmen häufig durch den Motorfahrzeugverkehr und durch Verkehrsentscheide auf nationaler Ebene verursacht werden. Die Finanzierung des Fussverkehrs muss aus diesen Gründen als Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen gestaltet werden. Investitionen in den Fussverkehr sind zudem selten Grossprojekte, sondern bestehen vielmehr aus einer grossen Anzahl von kleineren und mittelgrossen Massnahmen. Diesem Charakter ist bei der Entwicklung des neuen Finanzierungssystems ebenfalls Rechnung zu tragen.

Das Finanzierungssystem wird so gestaltet, dass es den Kantonen und Gemeinden einen Anreiz bietet, in Fussverkehrsanlagen zu investieren und dass es die Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs ebenen- und verursachergerecht ausgleicht (für einen Vorschlag siehe Anhang E). Die Beiträge des Bundes betragen je nach Finanzkraft des Kantons zwischen 30 und 50% der Gesamtkosten. Der Bund setzt Qualitätsstandards und Anforderungen fest, die erfüllt sein müssen, damit Beiträge geleistet werden. Er gewährt die Subventionen den Kantonen global und diese sichern mit einem Controlling die Einhaltung der Standards. Vorbild dazu kann das Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) sein.

Kurzfristig kann die bereits bestehende Finanzierungsmöglichkeit für strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung LRV genutzt werden. Sie erlaubt die Mitfinanzierung von Infrastrukturen, die auch dem Fussverkehr zu Gute kommen (z.B. neu auch Begegnungszonen). Die Mittel sind dafür als Sofort- und Übergangsmassnahme aufzustocken. Die Kantone und Gemeinden sind mittels Vollzugshilfen darüber zu informieren.

Mittelfristig könnte der Bund zur Finanzierung die gesetzlichen Grundlagen der Mineralölsteuer oder der LSVA anpassen und Beiträge für motorfahrzeugverkehrsbedingte Massnahmen beim Fussverkehr leisten¹⁰. Möglich ist auch die Schaffung eines eigenen Fonds Langsamverkehr oder die Finanzierung im Rahmen der geplanten Gesetzgebung zum Agglomerationsverkehr (Fussverkehr als schwer finanzierbare Aufgabe).

Zusammen mit der Regelung der Finanzierung ist eine transparente Strassen- und Wegrechnung, z.B. nach der Methode des Least-Cost-Transportation-Planning LCTP einzuführen. Die heutige Strassenrechnung auf nationaler Ebene gibt ein unzureichendes bis verzerrendes Bild bezüglich der Aufwendungen für den Fussverkehr. Auf Gemeinde- und Kantonsebenen fehlt die entsprechende Transparenz der Verkehrsausgaben sowie der möglichen Einsparungen durch Förderung des Fussverkehrs meist ganz. Die Verbuchung von Ausgaben und Einnahmen in unterschiedlichen Departementen machen eine Übersicht schwierig.

¹⁰ Mineralölsteuergesetz: neue Ziff 7 von Art. 3 lit c: „Beiträge für motorfahrzeugverkehrsbedingte Massnahmen zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer“ (= Personenschutz in Ergänzung zum Umwelt- und Landschaftsschutz).

Leitsatz 6: Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

Der Bund verbessert zusammen mit den Kantonen die Datengrundlagen des Fussverkehrs in den Bereichen Mobilität, Sicherheit und Geografischer Informationssysteme (GIS).

Datengrundlagen Mobilität Fussverkehr

Die Datenlage zur Mobilität und den Mobilitätseinschränkungen im Fussverkehr sind ungenügend. Es fehlen inhaltliche und räumliche Differenzierungen. Verbesserungen und ergänzende Erhebungen sind inner- und/oder ausserhalb des Mikrozensus Verkehrsverhalten angezeigt, z.B. zu Aufenthaltsdauer von Kindern, Mobilitäts-Einschränkungen, Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme etc. Die Erhebungen der Volkszählung berücksichtigen den Fussverkehr höchst unzulänglich, was zu gravierenden Verzerrungen führt.

Auf Kantons-/Agglomerations- und Gemeindeebene ist der Fussverkehr noch kaum erfasst. Es fehlen z.B. systematische Fussgängerzählungen – dies im Gegensatz zu Zählungen des MIV und öV und es mangelt an Zahlen zum Verkehrsaufkommen, zur Erreichbarkeit, zu Hindernissen (Umwegen und Wartezeiten). Dies wirkt sich negativ auf die Planung des Fussverkehrs aus. Es wird deshalb ein Konzept (Erhebungsdesign) für regelmässige Fussverkehrs-Zählungen in Gemeinden, Städten und Agglomerationen ausgearbeitet. Dazu wird ein Netz von nationalen Zählstellen an „repräsentativen“ Querschnitten (z.B. Bahnhofstr./Zugangspunkt zum öV) aufgebaut.

Damit auch Kantone, Agglomerationen und Gemeinden vermehrt auf Mikrozensus-Daten zurückgreifen können, sind rotierend regional verdichtete Erhebungen anzustreben, die mindestens alle fünf Jahre Aussagen nach Gemeindetypen und für grössere Ortschaften erlauben. Dabei können auch ergänzende qualitative und quantitative Erhebungen vorgenommen werden. Kurzfristig wird eine Detailauswertung des Mikrozensus 2000 zum Fussverkehr vorgenommen mit einem Vergleich der Entwicklung seit 1994 (speziell soziodemografischer und –ökonomischer Variablen) sowie bezüglich der Wegeketten.

Überdies wird geprüft, ob und wie Fussverkehrs-Aspekte bei anderen nationalen Erhebungen (Haushaltbefragungen), zu Freizeit/Tourismus, Arbeitskräfte (Arbeitsweg), Sozialberichterstattung etc. berücksichtigt werden können. Mit einem internationalen Engagement wird zudem die Eurokompatibilität der Statistik sichergestellt.

Für alle Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden, Agglomerationen) wird eine Datenqualität beim Fussverkehr angestrebt wie sie beim MIV und ÖV bereits üblich ist (z.B. technisch und logistisch die gleiche Qualität von GIS-Datenbanken). Damit wird die Umsetzung des FWG und weiterer Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs erheblich gefördert.

Datengrundlagen Sicherheit Fussverkehr

Die heutige Erhebung und Auswertung der Fussverkehrs-Unfälle weist zahlreiche Mängel auf, die die Planung von Sicherheitsmassnahmen erschweren bzw. in eine falsche Richtung führen. Beispiele dazu sind:

- Das Ausfüllen des Datenblattes direkt an der Unfallstelle durch die Polizei hat gravierende Verzerrungen zur Folge, die sich v.a. zuungunsten der FussgängerInnen auswirken.
- Die Kenntnis des genauen Unfallorts ist für die Prävention oft ausschlaggebend, wird aber in der normalen Statistik nicht immer erhoben. Eine Expertise hat z.B. 1998 ergeben, dass rund die Hälfte der auf dem Zebrastreifen getöteten FussgängerInnen auf der zweiten Strassenhälfte überfahren wurde – und damit nichts mit der 1994 geänderten Verordnung zum Vortrittsrecht zu tun hatten.
- Bei den Angaben zu den „Mängeln und Einflüssen“ sind Ursachen und Wirkungen teilweise vermischt. Die strukturellen Umstände werden kaum systematisch erhoben bzw. aufbereitet (z.B. Fuss-, Velo- und Strasseninfrastruktur, Art und Ausstattung der Fahrzeuge)
- Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollision werden in der Statistik aus Definitionsgründen nicht berücksichtigt, obwohl sie einen nicht unbedeutenden Teil von Unfällen darstellen (siehe z.B. Hubacher 1997, Berntman 1997). Absurderweise werden solche Unfälle im öffentlichen Strassenraum statistisch als Haushaltunfälle gezählt.

Grundsätzlich drängt sich eine Neuorientierung der Unfallstatistik mit verbesserten Unfallaufnahmemethoden und Auswertungen auf. Strukturell ist die Schaffung einer unabhängigen Stelle für Unfalluntersuchungen zu prüfen, analog dem Büro für Unfalluntersuchungen beim Flugverkehr. Zudem sollen mit der Methode der Konfliktforschung die Ursachen besser erforscht werden. Die Konfliktanalyse soll Teil der Langfristbeobachtung Innerortsverkehr sein, wie sie im Leitsatz 7 zu Monitoring und Evaluation beschrieben wird.

Zudem werden regelmässige Erhebungen der Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollision sowie eine regelmässige Abschätzung und bessere Erfassung der Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle vorgenommen. Kurzfristig wird eine ergänzende Erhebung, Auswertung und Detailanalyse der Fussgängerunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten durchgeführt (z.B. genauer Ort der Unfälle am Zebrastreifen).

Verbesserte Datengrundlagen und Strukturen erlauben fundiertere Analysen zum Unfallgeschehen und zum Risiko des Zufussgehens (Exposition) und damit gezieltere Unfallverhütungsmassnahmen (Gesetze, Kampagnen). Die Umsetzung von Vision Zero sowie der verschiedenen Massnahmen im Fussverkehr wird dadurch erheblich gefördert.

Daten zu kriminellen Übergriffen und zur subjektiven Sicherheit werden noch kaum in verwertbarer Form erhoben bzw. veröffentlicht. Bei der Polizei bestehen zwar Statistiken zu Tatverdächtigen und Delikten, aber es werden kaum Angaben über die Opfer sowie Tatorte (öffentlicher bzw. privater Raum) publiziert. Zudem unterscheiden sich die Daten meist von Kanton zu Kanton. Wichtig wäre es überdies, regelmässig das subjektive Sicherheitsgefühl bezüglich aller drei Sicherheitsaspekte (safety, security und certainty) sowie das Wohlbefinden im öffentlichen Raum zu erfassen.

Datengrundlagen Geografisches Informationssystem GIS

Beim Aufbau und der Weiterentwicklung von geografischen Informationssystemen ist den Ansprüchen und spezifischen Eigenheiten des Fussverkehrs Rechnung zu tragen. Dabei sind folgende Bereiche zu untersuchen:

- GIS als Orientierungs- und Leitsystem
- GIS als Analyse- und Planungsinstrument
- Auswirkungen des Einsatzes von GIS-Produkten in anderen Verkehrsbereichen auf den Fussverkehr

- ***GIS als Orientierungs- und Leitsystem***

GIS als Grundlage für neue Orientierungs- und Leitsysteme sind im Aufbau, jedoch vorwiegend auf den MIV ausgerichtet. Für den ÖV und den LV fehlt bisher ein Angebot das die Navigation von Tür zu Tür erlaubt. Für die Ansprüche des Fussverkehrs ist ein entsprechendes Angebot noch zu definieren. Ausgehend von den Haltestellen des ÖV sind die Orientierungs- und Leitsysteme so zu entwickeln, dass das Auffinden von Adressen, wichtigen Punkten usw. auch auf reinen Fusswegen problemlos erfolgen kann. Das Angebot muss leicht zugänglich, einfach bedienbar und von hoher Qualität sein. Mittels Expertenaufträge sind die Anforderungen an ein GIS als Orientierungs- und Leitsystem aus Sicht des Fussverkehrs vertieft zu untersuchen.

- ***GIS als Analyse- und Planungsinstrument***

Die Planung wird in immer weiteren Bereichen von der Digitalisierung erfasst. Für den Fussverkehr müssen daher Grundlagen erarbeitet werden, welche Elemente in einer Datenbank aufzunehmen sind. In einer ersten Phase ist eine Machbarkeitsstudie in Verbindung mit einem Pilotprojekt in Auftrag zu geben. Es sind dabei folgende Aspekte zu untersuchen:

- Anwendungsbereiche (Richt- und Nutzungsplanung, Strassenplanung / Verkehrskonzepte, Massnahmenvollzug, Statistik, insbesondere Unfallstatistik, Mikrozensus, Grundlagendaten für Fussverkehrs-Entwicklungsbericht, usw.)
- Katalog der zu erfassenden Elemente erstellen (Fussweg, Trottoir, Belag, Wegbreite, Beleuchtung, Qualität, Attraktivität, Verkehrssicherheit, inkl. subjektive Aspekte usw.)
- Detaillierungsstufe der Elemente festlegen.(Massstab)
- Ersterfassung und Nachführung (Datenherr) bestimmen
- Kosten- Nutzen abschätzen (Finanzierungsmodell)
- Datenschutzprobleme (Verfügbarkeit)

- ***Auswirkungen des GIS-Einsatzes in anderen Verkehrsbereichen***

Die Einführung von neuen Orientierungs- und Leitsystemen auf verschiedenen Ebenen schafft neue Probleme für den Fussverkehr. Es muss daher in einer frühen Phase ein Expertenbericht erarbeitet werden. Dieser soll die Probleme möglichst umfassend darstellen und geeignete Massnahmen vorschlagen, um Nachteile für den Fussverkehr zu verhindern. (siehe auch Beurteilung Fussverkehrsverträglichkeit, Leitsatz 7). Folgende Aspekte sind genauer zu untersuchen:

- Der Einsatz von Leitsystemen und deren Benutzung während der Autofahrt führt zu vermehrter Ablenkung und damit zu neuen Unfallrisiken.
- Ein nicht reglementierter Einsatz von Autoleitsystemen kann zu unerwünschten Umlagerungen auf Alternativrouten durch Dörfer und Quartiere führen.

Leitsatz 7: Monitoring und Evaluation

Der Bund beobachtet und evaluiert im Sinne einer Daueraufgabe die Umsetzung des Leitbildes und die Entwicklung im Bereich Fussverkehr.

Der Vollzug des FWG ist bisher nicht regelmässig auf seine Umsetzung hin überprüft worden. Auch die generellen Entwicklungen im Bereich Fussverkehr wurden kaum beobachtet und evaluiert. Mit den hier vorgeschlagenen Instrumenten des Monitoring und der Evaluation misst der Bund den Grad der Umsetzung des Leitbildes und sichert die Qualität des Prozesses. Mit diesen Mitteln sind auch unerwünschte Entwicklungen und Zielkonflikte frühzeitig erkennbar. Zum Monitoring und der Evaluation sollen drei sich ergänzende Instrumente zum Einsatz kommen:

- die regelmässige Erstellung eines Entwicklungsberichts Fussverkehr
- die Langzeitbeobachtung des Innerortsverkehrs (Urban Traffic Monitoring)
- die routinemässige Beurteilung der Fussverkehrs-Verträglichkeit

Fussverkehrs-Entwicklungsbericht

Der Bereich Langsamverkehr des ASTRA erstellt mindestens alle zwei Jahre einen Entwicklungsbericht zum Fussverkehr (Status Report on Walking). Dieser informiert die Behörden aller Stufen und die Öffentlichkeit regelmässig über die Entwicklung des Fussverkehrs und dient auch für das Amt selber als Gradmesser für die Umsetzung des Leitbildes. Er enthält eine Anzahl von Indikatoren, die regelmässig erhoben werden. Der Bericht wird vom Fachbereich Langsamverkehr des ASTRA in enger Zusammenarbeit mit den andern Bundesämtern, den Kantonen, den nationalen Fachorganisationen und weiteren relevanten Institutionen erstellt und veröffentlicht (siehe Darstellung im Anhang C: Mögliche Struktur und Inhalte Entwicklungsbericht Fussverkehr).

Langzeitbeobachtung Innerortsverkehr (Urban Traffic Monitoring)

In der Schweiz fehlt ein institutionalisiertes Instrument, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden über längere Zeit zu beobachten. Es gibt zwar Einzelstudien und spezifische Daten wie die Unfallstatistik. Letztere lässt aber z.B. keine Aussagen zu Interaktionen und Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu (was passiert vor einem Unfall, wer handelt wie, wer vermeidet einen Unfall etc.?).

Langzeitbeobachtungen und -studien sind in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen längst üblich, z.B. im Gesundheitswesen (Medizin), bei den Waldschäden. Weil beim Langsamverkehr eine solche Langzeit-Grundlage fehlt, mangelt es an quantitativen und qualitativen Datengrundlagen über die Auswirkungen von baulichen, gesetzgeberischen oder anderen Verkehrs-Massnahmen auf den Fussverkehr. Beispiele von Veränderungen im Strassenverkehr, die eine systematische Konflikt- und Langzeitbeobachtung notwendig machen:

- Langzeiterfahrungen von Koexistenz-Lösungen (Begegnungszonen, T-30 etc.)
- Gebrauch von Mobiltelefonen im Strassenverkehr (von FussgängerInnen und Lenkern)
- Verhalten am Zebrastreifen (z.B. Veränderung der Anhaltequote; Untersuchung weshalb so viele FussgängerInnen auf der zweiten Fahrbahnhälfte angefahren werden; Untersuchung des Einflusses des Nicht-/Vorhandenseins und der Zahl der Streifen auf das Verhalten)
- Veränderungen bei Fahrzeuggrössen und -technik (z.B. Erhöhung der Lastwagenbreiten)
- Wirkungen von Markierungen und Signalen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

- Veränderungen wie der vermehrte Gebrauch von fahrzeugähnlichen Geräten oder die Einführung des Fahrens mit Licht am Tag
- Langfristige Entwicklung der gefahrenen Geschwindigkeiten innerorts und Auswirkungen auf Verhalten und Mobilität der Zufussgehenden
- Auswirkungen von T-30 auf Hauptstrassen auf Verkehrsablauf, Verhalten, Sicherheit etc.

Im Rahmen des Urban Traffic Monitoring werden an möglichst repräsentativ ausgewählten Standorten regelmässig Beobachtungen (mit Video) und (modulartig) Umfragen zum Innerortsverkehr durchgeführt, unter besonderer Berücksichtigung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs. Dank den Beobachtungen werden die Grundlagen für politische Entscheide (Gesetzgebung, Kampagnen, Verkehrspolitik) wesentlich verbessert, vor allem auch im Hinblick auf die Umsetzung von Vision Zero. Das Urban Traffic Monitoring bietet zudem eine Evaluationsmöglichkeit für Pilot-Massnahmen, da Vorher-Daten vorhanden sind und mit der Konfliktanalyse-Technik nicht auf Unfälle gewartet werden muss. Nicht zuletzt führt UTM zu Synergie-Effekten bei Erhebungen zu Mobilität (siehe Leitsatz 6). Im Rahmen eines dreijährigen Pilotversuchs soll das ASTRA das Urban Traffic Monitoring auf seine Tauglichkeit und sein Kosten-Nutzenverhältnis prüfen.

Beurteilung Fussverkehrs-Verträglichkeit

Die Fussverkehrs-Verträglichkeit wird bei allen Vorhaben mit spürbaren Auswirkungen auf den Fussverkehr geprüft. Mit der Beurteilung wird sichergestellt, dass bei Entscheiden die Perspektive und die relevanten Aspekte des Fussverkehrs einfließen. Die Beurteilung wird angewendet bei rechtssetzenden und rechtsanwendenden Verfahren, bei institutionellen Fragen im Bereich Verkehr, bei Infrastrukturprojekten¹¹ und der Einführung von neuen Technologien (Technology Assessment). Eine Beurteilung der Fussverkehrs-Verträglichkeit ist z.B. bei folgenden Entscheidungsprozessen notwendig:

- Gesetzgebungsprojekte mit Auswirkungen im Verkehr innerorts, z.B. Strassenverkehrsrecht inkl. Zulassungen von Fahrzeugen
- Internationale Verträge (z.B. über den Lastwagenverkehr)
- Finanzfragen im Bereich Verkehr und Raumplanung
- Institutionelle Fragen im Bereich Verkehr und Raumplanung
- Infrastrukturprojekte wie z.B. Strassenaus- und Neubauten
- Neue Technologien wie Telematik-Anwendungen

Für die Beurteilung der Verträglichkeit wird eine Liste mit den relevanten Charakteristika des Fussverkehrs erstellt. Die Tauglichkeit wird in Pilotanwendungen geprüft. Sie wird auch mit bestehenden Prüfinstrumenten wie der Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP), der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie dem Technology Assessment (TA) abgestimmt.

In Ergänzung zur Beurteilungsliste ist eine bundesinterne, begleitende Weiterbildung und Sensibilisierung für die Anliegen des Fussverkehrs sehr wichtig. Die Beurteilung der Fussverkehrs-Verträglichkeit wird für die Bundesebene entwickelt und später auch für die Anwendung in Kantonen und Gemeinden angepasst (siehe Anhang B).

11 Artikel 10 des FWG verlangt vom Bund Rücksicht zu nehmen auf die bestehenden Wegnetze im Zusammenhang mit eigenen Infrastrukturbauten und Bewilligungen oder Subventionierung von solchen. Weil das Eingriffspotential des Bundes viel weiter geht und damit gleichlaufend auch die Pflicht zum Schutz und die Förderung des Fussverkehrs, genügt diese Bestimmung nicht.

Leitsatz 8: Bildung und Forschung

Der Bund – zusammen mit den Kantonen, den Fach-/Hochschulen und den privaten Fachorganisationen – verstärkt und institutionalisiert die Angebote in der Aus- und Weiterbildung sowie beim fachlichen Erfahrungsaustausch im Bereich Fussverkehr. Zudem sorgt er dafür, dass die wichtigsten Forschungslücken im Bereich Fussverkehr geschlossen werden.

Aus- und Weiterbildung

In der Aus- und Weiterbildung von Fachleuten liegt noch ein grosses Verbesserungspotential. Gemessen an der Bedeutung des Fussverkehrs kommt die Auseinandersetzung mit dem Fussverkehr an den Fach-/Hochschulen noch immer zu kurz. Es soll deshalb in Zusammenarbeit mit einer oder mehreren Fachhochschulen und Hochschulen eine interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Langsamverkehr eingerichtet werden. Die Inter- und Transdisziplinarität, die beim Fussverkehr von grosser Bedeutung ist, kann mit einem schweizweiten und internationalen Netzwerk von Fach-/Hochschulinstitutionen sowie privaten Trägerschaften sichergestellt werden.

Für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten aus Verwaltung, Planung, Recht, Polizei etc. sowie für die Fachdiskussion von Fussverkehrsfragen fehlen zurzeit Foren und Veranstaltungen. Ebenso verbesserungswürdig ist der Austausch mit dem interessierten Publikum, z.B. Leuten, die sich für die Schulwegsicherung engagieren. Entsprechende Veranstaltungen (z.B. Tagungen, Abendkurse) sind notwendig. Es wird deshalb vorgeschlagen, dass Fussverkehr Schweiz im Rahmen eines Leistungsauftrags zusammen mit dem Bund und weiteren öffentlichen und privaten Institutionen jährlich verschiedene Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen organisiert.

In der Volksschule ist der Fussverkehr höchstens als Teil der Verkehrserziehung präsent. Es fehlen Unterrichts-Grundlagen für eine direkte Auseinandersetzung mit dem Thema von der Unter- bis zur Gymnasialstufe. Solche Grundlagen wären wichtig, sind doch gerade Kinder sehr häufig zu Fuss unterwegs. Insbesondere der Schulweg und das Kinderspiel werden allgemein als „Lehre“ für die Benützung des öffentlichen Raumes und als „Mobilitätsschule“ angesehen. Verbesserungen sind auch bei Verkehrserziehungsunterlagen notwendig, da diese den Fussverkehr noch häufig einseitig darstellen. Die Autofahrersicht ist in vielen Unterlagen vorherrschend. Die fachliche Neubearbeitung sollte mit Fachleuten (z.B. ErziehungswissenschaftlerInnen, PsychologInnen) erarbeitet werden, die vom Fussverkehr und seinen Eigenschaften aus denken.

Forschung und Entwicklung

Im Gegensatz zur eher technisch ausgerichteten allgemeinen Verkehrsforschung, bestehen die grössten Lücken beim Fussverkehr bei sozialen, psychologischen, ökonomischen und historischen Faktoren. In den NFP 25 und 41 beschränkte sich der Auftrag im Bereich Fussverkehr auf die Darstellung des state-of-the-art und die Auflistung der Forschungslücken. Die Aufarbeitung der Lücken war weder vorgesehen noch möglich und sollte nun angegangen werden. In den erarbeiteten Grundlagen sind die offenen Forschungsfragen dargestellt. Prioritärer Forschungsbedarf besteht insbesondere bei folgenden Themen:

- Praxis-Grundlagen, z.B. bezüglich Daten, Sicherheit, Gehen als Grundrecht etc. wie sie in den verschiedenen Leitsätzen beschrieben sind
- individuelle und gesellschaftliche Wahrnehmungen des Fussverkehrs: Soziologie und Psychologie des Zufussgehens – Veränderungspotentiale
- Bedeutung des Fussverkehrs für den öffentlichen Raum und die Siedlungsqualität inkl. der sozialen, kulturellen und politischen Funktion; Wandlung der Nutzung des Strassenraumes und des Wohnumfeldes aus historischer Sicht
- Veränderungen der Erreichbarkeiten zu Fuss
- Beiträge des Fussverkehrs zur psychischen und physischen Gesundheit / Prävention; dabei besondere Berücksichtigung des Kinderspiels im Wohnumfeld
- ökonomische Bedeutung und Potentiale des Fussverkehrs
- Attraktivität: Auswirkungen von Massnahmen gegen die schleichende Zerstörung von attraktiven Fusswegen durch monotone Gebäudefassaden, Zunahme des MIV oder durch PP
- Weitere Themen gemäss den Arbeiten aus NFP 25 und 41 (siehe Boesch 1992 und Netzwerk Langsamverkehr 1999)

Zur Beantwortung dieser Fragen lanciert der Bund ein Nationales Forschungsprogramm (NFP) zum Langsamverkehr und schreibt entsprechende Forschungsprojekte aus (durch ASTRA und andere Bundesämter). Die Forschungen werden international vernetzt und allenfalls koordiniert, z.B. bei Studien zu Methodik über Datenerhebungen. Inter- und Transdisziplinarität ist überall anzustreben, wo dies sinnvoll ist. Zudem soll eine möglichst grosse Transparenz im Forschungsprozess gewährleistet werden, damit Synergien sowohl unter den Forschenden als auch mit der Praxis entstehen.

Für die Forschungsarbeiten sowie die Umsetzungen stellt der Bund die notwendigen Finanzen und die institutionelle Verankerung sicher, z.B. im Rahmen eines NFP, in den jeweiligen Forschungsschwerpunkten der Ämter oder im Rahmen der entstehenden koordinierten Raumordnungsforschung.

Leitsatz 9: Information und Marketing

Der Bund verstärkt seine Informations- und Marketinganstrengungen in der Öffentlichkeit zur Förderung der positiven Wahrnehmung des Fussverkehrs.

Die Bedeutung des Fussverkehrs, sowohl bezüglich der Verkehrsanteile im Alltag als auch für das individuelle Wohlbefinden und die Gesellschaft als Ganzes sind noch kaum öffentlich bewusst. Studien zeigen immer wieder, dass der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr stark unterschätzt wird. Zudem hat der Fussverkehr trotz seiner positiven Attribute auch immer wieder das Image, rückständig und langweilig zu sein. Während das Image des Fussverkehrs in der Freizeit (z.B. als Wandern) bereits positiv besetzt ist, gilt es die positive Wahrnehmung auch auf das Zufussgehen im Alltag zu übertragen.

Während die Autoindustrie sowie die Automobilverbände jedes Jahr Hunderte von Millionen Franken investieren, um die Vorteile der motorisierten Fortbewegung zu vermitteln, gibt es kaum ein Marketing für die ökologischste und gesündeste Fortbewegung.

Ziel der Informationen und bewusstseinsbildenden Massnahmen ist die Schaffung einer positiven Fussverkehrskultur im Alltag. Das Marketing soll die Lust auf eine neue Kultur der Langsamkeit wecken und die zu gewinnende Lebensqualität in den Mittelpunkt stellen. Zufussgehen erlaubt eine neue bzw. andere Zeit-Wahrnehmung.

Die Darstellung von Fakten und Emotionen zur Bedeutung des Fussverkehrs für Individuen und Gesellschaft kann auf nationaler Ebene z.B. durch folgende Elemente erfolgen:

- kontinuierliche Medienarbeit (z.B. Leistungsauftrag Fussverkehr Schweiz)
- attraktive nationale Broschüren und Vollzugshilfen (ASTRA, BAG, ARE etc.)
- Kampagnen mit Fussverkehrs-Themen wie z.B. kurze Wege zu Fuss
- Wettbewerbe für Einzelpersonen oder für Gemeinden und Fachleute z.B. Auszeichnungen für gute Fussverkehrslösungen (Fortführung Innovationspreis Fussverkehr)
- Ausstellungen zum Fussverkehr mit aktiver Beteiligungsmöglichkeit z.B. im Verkehrshaus Luzern (neue Halle Strassenverkehr); Erlebnisparcours für Messen (MUBA, OLMA etc.)

Der Bund unternimmt nicht nur eigene Aktivitäten, sondern unterstützt auch kantonale und kommunale Informations- und Marketinganstrengungen. Dazu gehören z.B.

- Allgemeine Informationen über den Einbezug der Bevölkerung bei Fusswegfragen
- Unterstützung bei der Bekanntmachung von wenig bekannten Wegen: Quartier-, Spazier-, Kultur-, Natur und anderen Themenwegen, z.B. in Form von Broschüren
- Anwesenheit von nationalen Behördenvertretern bei besonderen Einweihungsfesten von Fussverkehrs-Infrastrukturen

Leitsatz 10: Internationales Engagement

Die Schweiz engagiert sich international für die Förderung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs und übernimmt dabei eine führende Rolle.

Die Verkehrspolitik wird immer mehr international mitbestimmt, z.B. bezüglich der Normen (vgl. Lastwagenbreiten), der eingesetzten Technologien (Telematik), der Verkehrsströme etc. Es ist deshalb angebracht, wenn die Schweiz ihr internationales Engagement auch im Bereich Fuss- bzw. Langsamverkehr verstärkt. Die Schweiz ist in diesem Bereich für eine führende Rolle prädestiniert, ist doch – um nur einige Faktoren zu nennen – der Anteil am Fussverkehr relativ gross und der öffentliche Verkehr gut ausgebaut, was den Fussverkehr begünstigt. Zudem legen im internationalen Vergleich noch immer viele Kinder ihren Schulweg zu Fuss zurück (auch wenn der Anteil abnimmt) und die Schweiz verfügt über ein wohl einzigartiges Netz von Fuss- und Wanderwegen.

Der Imagegewinn für die Schweiz bei der Propagierung dieser Vorzüge im Ausland ist bedeutend z.B. für den Tourismus oder als Standortfaktor: hohe Lebensqualität in Städten und Dörfern (Rating der lebenswerten Städte). Eine Profilierung des UVEK und des ASTRA auf internationaler Ebene zu diesem Thema fördert gleichzeitig den Fussverkehr in der Schweiz.

Der internationale Austausch ist auch deshalb sehr wichtig, da in verschiedenen Ländern im Moment die Grundlagen zur Förderung des Fussverkehrs geschaffen werden und die Chance für eine Harmonisierung der Standards z.B. bezüglich Datenerhebungen und Methoden besteht. Je mehr die Schweiz die Standards (mit-)bestimmen kann (Eurokompatibilität), desto eher gelingt ihr auch die Umsetzung des Leitbildes und ihrer Vorstellungen der Langsamverkehrs-Politik.

Das internationale Engagement sollte sich vor allem auf folgende Aspekte konzentrieren:

- Politische Vorstösse: Übereinkommen auf bilateraler und supranationaler Ebene, z.B. bei der geplanten „Rahmenkonvention zu einem Verkehr, der für Gesundheit und Umwelt nachhaltig ist“ (UN/ECE und WHO/EURO) oder im Hinblick auf die schnelle Einführung von fahrzeugseitigen Technologien und Standards, die für die Fussgängersicherheit positiv sind (z.B. im Rahmen der ECMT).
- Fachliches Engagement: Förderung des fachlichen Austausches und der Harmonisierung bezüglich der Datenerhebungen (Methodik), Nomenklatur, Qualitätssicherung etc. im Bereich Fuss- bzw. Langsamverkehr. Veranstaltung von internationalen Seminaren, Kongressen (z.B. im Rahmen von WALK21), Austausch von Studierenden (Stipendien), Mitarbeit und Initiativen im Rahmen des europäischen Forschungsaustausches COST.
- PR-bezogene Auftritte: Verweis auf gute Beispiele in der Schweiz (autofreie Tourismus-Orte bzw. Talschaften, attraktive Fussgänger-Städte) sowie auf die Vorzüge des Langsamverkehrs.

7. Kosten – Nutzen der Leitbild-Massnahmen

Da zu den meisten Massnahmen die Datengrundlagen über die Kosten und den erwarteten Nutzen fehlen, ist die Zusammenstellung nur in sehr groben Annäherungen und Schätzungen möglich. Die Angaben basieren auf einem Zeithorizont bis 2012.

7.1. Kosten

Wie die Übersicht unten zeigt, betragen die Erstinvestitionen ohne bauliche Massnahmen rund 21 Millionen Franken und die laufenden Kosten rund 16 Millionen pro Jahr. Der Aufwand bei den baulichen Massnahmen (v.a. zur Hebung der Verkehrssicherheit) beläuft sich auf 40-50 Millionen Franken an Erstinvestitionen und zwischen 140 und 180 Millionen Franken an laufenden Kosten. Umgerechnet auf zehn Jahre ist mit einem gesamten Aufwand zwischen rund 160 und 200 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Es ist zu betonen, dass schon mit den kurzfristig, d.h. auf der bestehenden gesetzlichen Basis realisierbaren Massnahmen viel zu Gunsten des Fussverkehrs erreicht werden kann. Die damit verbundene Schaffung von Grundlagen und Instrumenten erzielt eine sehr gute Hebelwirkung.

Nr.	Leitsatz	Erstinvestition in Mio. Fr.	Laufende Kosten/Jahr in Mio. Fr.	Kosten/Jahr in Mio. Fr. verteilt auf 10 J.
2	Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen	3,2	1,0	1,32
3	Planung und Realisierung der Fusswegnetze	1,4	0,8 60-80 *	0,94 60-80 *
4	Verbesserung der Sicherheit Fussverkehr	5,8 40-50 *	8,5 80-100 *	9,04 80-100 *
5	Neuordnung Finanzierung Fussverkehr	2,4	---	0,24
6	Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr	4,3	2,5	2,93
7	Monitoring und Evaluation	1,4	0,8	0,94
8	Bildung und Forschung	1,1	1,2	1,31
9	Information und Marketing	1,0	0,8	0,90
10	Internationales Engagement im Fussverkehr	0,3	0,3	0,33
	Total Aufwand pro Jahr ohne bauliche Massnahmen	20,9	15,9	17,95
	Total finanzielle Unterstützung für bauliche Massnahmen*	40-50	140-180	144-185
	Total Aufwand (gerundet)	60-70	156-196	160-200

Darstellung 3: Übersicht über Kosten der Leitbild-Massnahmen

Die Ausgaben von 160-200 Millionen Franken pro Jahr müssen zu den gesamten Strassenausgaben des Bundes ins Verhältnis gesetzt werden. Die Ausgaben für den Fussverkehr machen rund 4,5 bis 5,5% aller Strassenverkehrsausgaben aus (ohne Unterhalt) und betragen weniger als was der Bund den Kantonen für die Hauptstrassen zur Verfügung stellt (230 Mio. Franken pro Jahr). Für die Nationalstrassen gibt der Bund jährlich rund 2 Milliarden Franken aus.

Auch ein Vergleich der Verkehrsausgaben der öffentlichen Hand (inkl. Kantone und Gemeinden) pro Kopf zeigt, dass die Ausgaben zur Förderung des Fussverkehrs im Verhältnis auch mit der Umsetzung des Leitbildes bescheiden bleiben.

Kategorie	Fussverkehr	Strassenverkehr	Schienenverkehr
Investitionen in Franken bisher	6 - 15	500 - 550	300 - 350
Investitionen in Franken nach Umsetzung Leitbild	23 - 29	500 - 550	300 - 350
Gesamtaufwand in Franken unter Berücksichtigung externer Kosten	24 - 30	1'200 – 1'250	820 -860

Darstellung 4: Vergleich der durchschnittlichen Investitionen der öffentlichen Hand nach Verkehrskategorien pro EinwohnerIn und Jahr in Franken.

7.2. Kosteneinsparungen bzw. Nutzen

Mit der Förderung des Fussverkehrs lassen sich grosse volkswirtschaftliche Kosten einsparen. Sie betragen rund 840 bis fast eine Milliarde Franken pro Jahr. Die Ersparnisse wurden aufgrund der bestehenden Studien des Bundes über externe Kosten des Verkehrs grob geschätzt. Der Unsicherheitsfaktor bleibt aber sehr gross. Im folgenden werden die Ersparnisse im Einzelnen dargestellt. Der Vergleich zwischen den Leitbild-Kosten (inkl. den baulichen Massnahmen) und den Einsparungen zeigt, dass der Nutzen mit einem Faktor von 4 bis 6 überwiegt.

Verminderung von Unfallkosten

Mit der Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen für FussgängerInnen und von Vision Zero im Rahmen der Verkehrssicherheitspolitik kann die Zahl der getöteten und schwerverletzten FussgängerInnen um 50% (von 120 auf 60 Getötete und von 990 auf 500 Schwerverletzte) gesenkt werden. Diese Reduktion entspricht den Zielen der bfu und dem Rückgang der letzten zehn Jahre (letzterer allerdings erkaufte durch Mobilitätseinschränkungen beim Fussverkehr). Dank den Fussgänger-Massnahmen dürfte auch die Zahl der getöteten und schwerverletzten anderen VerkehrsteilnehmerInnen um ca. 5-6% zurückgehen (d.h. um 30-40 Getötete und 300-350 Schwerverletzte)¹². Bei durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Kosten pro getöteter Person von 1,8 Mio. Franken und pro schwerverletzter Person von 250'000 Franken ergibt sich gesamthaft eine volkswirtschaftliche Ersparnis von 360-390 Mio. Franken pro Jahr.

Reduktion der Gesundheitskosten

Studien zeigen, dass rund 37% der Bevölkerung inaktiv sind und Kosten von 1,6 Milliarden Franken verursachen. Es wird angenommen, dass mit den Massnahmen des Leitbildes rund 1/5 dieser Personen mehr zu Fuss gehen wird. Die grössere Aktivität wird sich v.a. auch psychisch und psychosomatisch positiv auswirken. Wenn zwischen 40% und 50% der anteilmässigen Kosten (8-9% der Gesamtkosten) eingespart werden können, so entspricht dies einem volkswirtschaftlichen Einsparpotential von 130 bis 150 Millionen Franken pro Jahr. Vorläufig nicht monetarisierbar ist das bessere Wohlbefinden der anderen Bevölkerungsteile, die (noch) mehr zu Fuss gehen.

Die strassenverkehrsbedingte Luftverschmutzung verursacht jährlich rund 2'000 Todesfälle, 24'000 Krankheitsfälle und 1,5 Mio. Tage eingeschränkter Aktivität, was rund 900 Mio. Franken Kosten verursacht (nur Personen-Strassenverkehr). Es wird angenommen, dass mit den Massnahmen des Leitbildes rund 5% weniger Krankheits- und Todesfälle registriert werden, wenn kurze Autofahrten auf Wege zu Fuss und längere Autofahrten dank attraktiven Fussverkehrs-Bedingungen teilweise ganz unterlassen werden. Die höchste Wirkung wird in den belasteten Agglomerationen erzielt, wo auch die Luftverschmutzung am grössten ist. Die volkswirtschaftlichen Kostenersparnisse dürften in der Grössenordnung von 40-50 Mio. Franken jährlich liegen.

Einsparungen bei Lärmkosten

Die externen, durch den Strassenverkehr verursachten Lärmkosten betragen rund 700 Millionen Franken. Bei rund 20% der 3,5 Millionen Wohnungen in der Schweiz werden die Belastungsgrenzwerte überschritten. Das BUWAL rechnet mit einer Wertverminderung von 1% des Mietzinses pro Dezibel (A). Hier wird von einem durchschnittlichen Mietzins von Fr. 1'000 ausgegangen und es wird angenommen, dass mit den Fussverkehrs-Massnahmen bei 20-30% der (stark) belasteten Wohnungen eine Reduktion von 5 db (A) und bei weiteren 30-40% eine Reduktion von 1-2 db (A) erzielt werden kann. Die volkswirtschaftlichen Ersparnisse betragen demnach rund 10-20 Mio. Franken pro Jahr. Sie dürften sich vor allem in den Agglomerationen zeigen.

Einsparungen bei Kosten für Klimaschäden (CO₂)

Die durch den Personen-Motorfahrzeugverkehr verursachten externen Kosten bezüglich des CO₂-Ausstosses, der für die Klimaänderung verantwortlich gemacht wird, betragen 571 Millionen Franken. Gemäss NFP 41 lassen sich bei der Erhöhung des Fussverkehrs um 20% und des Veloverkehrs um 50% die Emissionen um rund 8% verringern. Hier wird davon ausgegangen, dass ein guter Teil der umzusetzenden Massnahmen für den Fuss- und den Veloverkehr identisch sind und deshalb 1/2 bis 2/3 der Reduktion anfallen, was volkswirtschaftliche Ersparnisse von rund 20-30 Mio. Franken pro Jahr ausmacht.

Einsparungen bei der Raumbespruchung, Reduktion der Zersiedelungskosten

Nicht auf den Fussverkehr ausgerichtete, disperse Siedlungsstrukturen verursachen rund drei Mal grössere Kosten als kompaktere Strukturen (für Erstellung, Betrieb und Unterhalt, externe Kosten etc.). Dies kann mehrere tausend Franken pro Kopf und Jahr ausmachen. Es wird als Berechnungsbasis angenommen, dass bei rund 2,5 Mio. Personen, die in dispersen Siedlungen leben bzw. beabsichtigen zu leben, volkswirtschaftliche Zusatzkosten von 800 Franken pro Person und Jahr entstehen. Mit der Ausrichtung auf fussverkehrsgerechtere Strukturen können – so die Annahme – bis ins Jahr 2012 rund 4-5% der Kosten eingespart werden. Dies entspricht volkswirtschaftlichen Einsparungen von 80-100 Mio. Franken pro Jahr.

Einsparungen bei Strassenverkehrs-Infrastrukturausgaben

Wenn mehr Wege zu Fuss anstatt mit dem Auto gemacht werden, so bringt dies eine Entlastung der Strasseninfrastruktur mit sich. Dadurch kann teilweise auf einen Ausbau des Strassennetzes verzichtet werden bzw. dieser Ausbau hinausgeschoben werden. Es wird geplant, dass in der Schweiz in den nächsten zwanzig Jahren Strassenbauvorhaben von ca. 80 Milliarden Franken verwirklicht werden sollen. Davon werden für Gemeinde- und Kantonsstrassen (Ortsumfahrungen etc.) etwa 10-20 Milliarden ausgegeben, was pro Jahr 1-2 Milliarden Franken ausmacht. Wenn dank den Massnahmen im Fussverkehr 1-2% der Ausgaben gespart werden, so betragen die

12 Gemäss einem Expertengutachten könnte die Zahl der tödlich Verunfallten auf Haupt- und Nebenstrassen innerorts mit einer differenzierten Einführung von Tempo 30 wie sie die abgelehnte VCS-Initiative vorsah, um 45-50% abnehmen. Bei der Umsetzung mit flankierenden Massnahmen könnte der Rückgang sogar 60-70% betragen.

volkswirtschaftlichen Einsparungen rund 20-40 Millionen Franken (ohne Verrechnung der Zinsen).

Einsparungen bei Staukosten (nur Zeitkosten)

Der grösste Teil der Staukosten fällt beim Agglomerationsverkehr bzw. auf Innerortsstrecken an. Hier wird mit rund 12 Millionen Staustunden mit Folgekosten in der Grössenordnung von 480 Millionen Franken gerechnet. Bekannt ist zudem, dass viele kurze Wege mit dem Motorfahrzeug gemacht werden (10% der Wege bis 1 Kilometer). Es wird geschätzt, dass sich mit den Fussverkehrs-Massnahmen die grössten Stauspitzen brechen lassen und sich damit rund 4-6% der Staukosten, d.h. 20-30 Millionen Franken einsparen lassen.

Zeitkostensparnisse bei Begleit- und Lotsendiensten

In der Schweiz wird davon ausgegangen, dass rund 20-30 Millionen Stunden für die verkehrsbedingte Begleitung und Lotsendienste von Kindern aufgewendet. Es wird angenommen, dass rund die Hälfte dieser meist durch Eltern erbrachten Begleitstunden nach Umsetzung der Fussverkehrs-Massnahmen nicht mehr notwendig sein werden. Bei einem Ansatz von Fr. 15 pro Stunde ergibt dies volkswirtschaftliche Ersparnisse in der Grössenordnung von 150-200 Mio. Franken.

Weitere Kosteneinsparungen bzw. Nutzen

Neben den erwähnten Einsparungen fallen weitere volkswirtschaftliche Nutzen an wie eine verbesserte Nahversorgung und ein grösseres Sicherheitsgefühl, die z.B. die Selbständigkeit Betagter fördern. Generell führen die Massnahmen zu einer erhöhten Lebensqualität, höheren individuellen Freiheitsgraden und besserem Wohlbefinden. Diese Einsparungen können insgesamt bedeutend sein, sind aber sehr schwer zu quantifizieren. Hier wird global und konservativ von einem volkswirtschaftlichen Nutzen von 10-20 Millionen Franken ausgegangen. Nicht berücksichtigt sind die internalisierten Kosten wie die Förderung des Detailhandels, die Reduktion des Benzinverbrauchs, erhöhte Standortattraktivitäten (Arbeitsplätze) und die Förderung des Tourismus.

Volkswirtschaftlicher Nutzen durch Förderung des Fussverkehrs	Betrag
Verminderung von Unfallkosten	360 - 390 Mio. Fr./a
Reduktion der verkehrsbedingten Gesundheitskosten	
- Inaktivität der Bevölkerung	130 - 150 Mio. Fr./a
- Strassenverkehrsbedingte Luftverschmutzung	40 - 50 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Lärmkosten	10 - 20 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Kosten für Klimaschäden (CO ₂)	20 - 30 Mio. Fr./a
Einsparungen bei der Raumbeanspruchung, Zersiedelungskosten	80 - 100 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Strassenverkehrs-Infrastrukturausgaben	20 - 40 Mio. Fr./a
Einsparungen bei Staukosten (nur Zeitkosten)	20 - 30 Mio. Fr./a
Zeitkostensparnisse bei Begleit- und Lotsendiensten	150 - 200 Mio. Fr./a
Weitere Kosteneinsparungen bzw. volkswirtschaftliche Nutzen	10 - 20 Mio. Fr./a
Total Einsparungen pro Jahr	840 - 970 Mio. Fr./a

Darstellung 5: Übersicht über volkswirtschaftliche Einsparungen

8. Übersicht über Leitsätze und Massnahmen

8.1. Übersicht über Leitsätze

Nr	Titel	Leitsatz
1	„Wir sind alle Fussgänger“	Der Aufenthalt im öffentlichen Raum und die Fortbewegung zu Fuss muss für alle Menschen gewährleistet sein. Kein Mensch darf von der Teilnahme am Verkehr zu Fuss ausgeschlossen werden. Zu Fuss Gehen ist ein grundrechtlich geschützter Aspekt der persönlichen Freiheit und verpflichtet den Staat entsprechend zu handeln.
2	Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen	Der Bund trifft zusammen mit den Kantonen die notwendigen raumplanerischen, steuerlichen und finanziellen Vorkehren (Gesetze, Finanzen), damit Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen erhalten bleiben bzw. geschaffen werden und durch einen guten öffentlichen Verkehr ergänzt werden.
3	Planung und Realisierung der Fusswegnetze	Der Bund intensiviert im Rahmen des bestehenden FWG die Unterstützung der Kantone bei der Planung und Realisierung der innerörtlichen Fusswegnetze und beteiligt sich an einem Netzwerk von Fachleuten, welche die Anliegen des Fussverkehrs in den lokalen Bezügen vertreten. In einer Revision des FWG bzw. in einem neuen Gesetz über den Langsamverkehr übernimmt der Bund im Sinne des Grundrechtsaspekts (Service public) mehr Verantwortung für den Fussverkehr. Er formuliert konkrete Ziele, Massnahmen und Fristen, beteiligt sich an der Finanzierung und stellt die Umsetzung im Rahmen einer Verbundaufgabe sicher.
4	Sicherheit	Der Bund erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr, indem er die folgenden drei Aspekte verbessert: Reduktion der Gefahren des Strassenverkehrs (safety), Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (security) sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (certainty).
5	Neuordnung Finanzierung Fussverkehr	Der Bund schafft ein Finanzierungssystem für den Fussverkehr (Langsamverkehr), um diesen finanziell dem MIV und ÖV gleichzustellen.
6	Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr	Der Bund verbessert zusammen mit den Kantonen die Datengrundlagen des Fussverkehrs in den Bereichen Mobilität, Sicherheit und Geografischer Informationssysteme (GIS).
7	Monitoring und Evaluation	Der Bund beobachtet und evaluiert im Sinne einer Daueraufgabe die Umsetzung des Leitbildes und die Entwicklung im Bereich Fussverkehr.
8	Bildung und Forschung	Der Bund – zusammen mit den Kantonen, den Fach-/Hochschulen und den privaten Fachorganisationen – verstärkt und institutionalisiert die Angebote in der Aus- und Weiterbildung sowie beim fachlichen Erfahrungsaustausch im Bereich Fussverkehr. Zudem sorgt er dafür, dass die wichtigsten Forschungslücken im Bereich Fussverkehr geschlossen werden.
9	Information und Marketing	Der Bund verstärkt seine Informations- und Marketinganstrengungen in der Öffentlichkeit zur Förderung und positiven Wahrnehmung des Fussverkehrs.
10	Internationales Engagement	Die Schweiz engagiert sich international für die Förderung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs und übernimmt dabei eine führende Rolle.

Darstellung 6: Übersicht Leitsätze

8.2. Übersicht Massnahmen

	Leitsätze	Massnahmen	Gesetzgebung	Erstinvestition in Mio. Fr.	laufende Kosten in Mio. Fr. pro Jahr	inhaltliche Priorität	Zeitliche Priorität
2.1	Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen	Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr	Berichte nein sonst Ja	0.5	0.5	1	3
2.2		Dienstleistungen Fussverkehr	Nein	2	0.5	3	3
2.3		Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs	Ja	0.2	-	1	2
2.4		Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für ein autofreies Leben	Ja	0.5	-	1	3
3.1	Planung und Realisierung der Fusswegnetze	Intensivierte Förderung des FWG-Vollzugs	Nein	1	0.3	1	1
3.2		Kompetenzzentren	Ja	0.4	0.5	1	1
3.3		Revision FWG, resp. Integration Fussverkehr in ein neues Bundesgesetz über Langsamverkehr	Ja	-	60 - 80 ¹³	2	2
4.1	Verbesserung der Sicherheit	Strassen- und Weginfrastruktur	Bericht nein sonst Ja	1 40-50 ¹⁴	80 - 100	1	1
4.2		Fahrzeuge	für einzelne Massnahme nein sonst ja	3,5	8	1	1
4.3		Umfassende Überarbeitung SVG und VSS-Normen	für einzelne Massnahme nein sonst ja	0,6	0,5	1	1
4.4		Neuausrichtung Fonds für Verkehrssicherheit	Nein	0.3	-	2	2
4.5		Schutz vor Belästigungen u. kriminellen Übergriffen (security) und Orientierung im öff. Raum	Nein	0.4	-	1	2
5.	Neuordnung Finanzierung Fussverkehr	Finanzierungssystem und transparente Strassen- und Wegrechung	für einzelne Massnahme nein sonst ja	2,4	-	1	1
6.1	Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr	Mobilität	Nein	1.2	1.9	1	1
6.2		Sicherheit	Nein	1.8	0.6	1	1
6.3		Geographisches Informationssystem	Nein	1.3	-	3	3
7	Monitoring und Evaluation	Entwicklungsbericht, Langfristbeobachtung und Beurteilung Fussverkehrs-Verträglichkeit	Nein	1.4	0.8	1	1
8.1	Bildung und Forschung	Aus-/Weiterbildung: interdisziplinäre Vertiefungsrichtung; Fachveranstaltungen; Lehrmittel Mobilität	Nein	0.3	0.4	1	2
8.2		Forschung/Entwickl.: Lücken schliessen bei Praxis-Grundlagen, sozialen und ökonom. Fragen	Nein	0.8	0,8	2	2
9	Information und Marketing	Medienarbeit, Kampagnen, Wettbewerbe, Ausstellungen etc.	Nein	1	0.8	1	2
10	Internationales Engagement im Fussverkehr	Politische, fachliche und PR-bezogene Vorstösse	Nein	0.3	0.3	2	3
Total Aufwand ohne bauliche Massnahmen				20,9	15,9		
Total finanzielle Unterstützung für bauliche Massnahmen				40-50	140 - 180		

Darstellung 7: Übersicht Massnahmen: Kosten, Gesetzgebungsbedarf, Prioritäten

13 ca. 10% für Unterstützung der Planung, 90% für bauliche Realisierung

14 1 Mio. Fr. für Studien, 40-50 Mio. Fr. für Unterstützung von baulichen Realisierungen

9th Literatur

- ADONIS, 1998: Behavioural factors affecting modal choice. Adonis = Analysis and Development of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking. Linköping
- AG Fussverkehr, 1997: Änderungsbedarf der StVO und VwvStVO aus Sicht des Fussverkehrs, Stand: 23.9.1997, Hrsg. AG Fussverkehr von SRL und Fuss e.V., Kassel
- Amt für Kantons- und Stadtplanung des Kantons Basel Stadt 1991: Basel zu Fuss. Das Fussgängerorientierungs- und Leitsystem der Stadt Basel, Basel
- ASTRA, Bundesamt für Strassen, 1998: Staukosten im Strassenverkehr. Schlussbericht. Bern
- Apel Dieter, Lehmbrock Michael et al., 1997: Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Berlin.
- Appleyard Donald, et al, 1981: Livable Streets. Berkeley.
- BAG, Bundesamt für Gesundheit und BUWAL, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, 1997: Aktionsplan Umwelt und Gesundheit. Bern.
- Baudirektion des Kantons Bern, 1995: Luftreinhaltung und Verkehr. Grundlagen zur Wegleitung für Strassenplanung und Strassenbau. Bern.
- Baum Herbert, 1982: Beschäftigungswirkungen von Strassenbauinvestitionen. Hrsg.: Deutsche Strassenliga. Hamburg.
- Bernet Regine, 1999: Das Potential der neuen Vortrittsregelung am Zebrastreifen, in: Strasse und Verkehr Nr. 9/99, S 325-329
- Berntman M., Stahl A., 1997: Pedestrians and Cyclists in Single Accidents, 1997. In: Certu (Hrsg.): Vulnerabilis. Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation. Textes des interventions. Jan. 1997. Lyon.
- Blase Arne, 2000: Leit- und Informationssysteme für den Fussverkehr, Diplomarbeit, Trier
- Boesch Hans, 1992: Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (Hrsg.). Zürich.
- Bonanomi Lydia, 2000: Das Gute liegt so nah. Bausteine für einen gemeinsamen Weg von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Materialienband M22 des NFP 41, Bern
- Bundesrat, 2000: Botschaft zur Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“, Bern
- Burkhalter R., Wettstein Ch., 1987: Konzept für die Signalisation von Fusswegen mit Wegweisern, Bern
- BUWAL, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, 2000: Tempo 30 in der Gemeinde. Hintergründe – Erfahrungen – Vorgehen. Ein Leitfaden, Bern
- BYPAD 2001: Bicycle Policy Audit. The most efficient method for improving your local cycling policy, Brussels
- Brög Werner, 1993 Mobilität in Zürich: Verhalten und Einschätzungen (Band 1+2). Bauamt I der Stadt Zürich (Hrsg.). Zürich.
- Brög Werner, 1994: Mobilität in Zürich: Potentiale (Band 3). Bauamt I der Stadt Zürich (Hrsg.). Zürich.
- Brög Werner, Erl Erhard 1999: Kenngrößen für Fussgänger- und Fahrradverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen M 109, Bergisch Gladbach
- Carsten Oliver, Tate Fergus 2000: External Vehicle Speed Control: Final Report: Integration, University of Leeds and the Motor Industry Research Association, Leeds
- City:mobil Forschungsverbund, 1997: Stadtverträgliche Mobilität. Least-Cost Planning im Verkehr (LCTP). Ökonomische Effizienz und ökologische Verträglichkeit von Stadtverkehr. Freiburg.
- Cultur prospectiv, Institut, 1999: Die Chancen sozio-kultureller Innovation für Neuansätze im Freizeitverkehr. Bericht A5 des NFP 41, Bern
- DETR, Department of the Environment, Transport and the Regions, 1998: A New Deal for Transport. Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport, London
- DETR 2000: Encouraging walking: Advice to local authorities, London
- DETR 2000a: Framework for a local walking strategy, Traffic Advisory Leaflet 2/00, London
- DETR 2000b: Monitoring Walking, Traffic Advisory Leaflet 6/00, London
- Eberle Armin, 1996: Das Minimalkostenprinzip beim Ausbau staatlicher Infrastrukturleistungen. Optimierung zwischen Finanz- und Umweltknappheit. IWÖ-Diskussionspapier Nr. 33. St. Gallen.
- Eckhardt Anne, Seitz Esther, 1998: Wirtschaftliche Bewertung von Sicherheitsmassnahmen. bfu-Report, Bern
- ECMT 2000: Safety in Road Traffic for Vulnerable Road Users, Paris
- Ecoplan, 1991: Soziale Kosten von Verkehrsunfällen in der Schweiz. Dienst für Gesamtverkehrsfragen. Bern.
- Ecoplan 1996: Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten. Synthesebericht. Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.), Bern

- Ecoplan 2000: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturkosten. Schlussbericht, ARE, Bern
- EFD, Eidg. Finanzdirektion, 1999: Bericht über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer, veröff. 25.5.99, Bern
- Ernst Basler + Partner AG, 1998: Nachhaltigkeit: Kriterien im Verkehr. Bericht C5 des NFP 41, Bern.
- ETSC, European Transport Safety Council, 1997: Transport Accident Cost and the Value of Safety. Brussels
- ETSC, 2001: CRASH: ETSC's Newsletter on European Vehicle Crash Protection, special edition on safer car fronts for pedestrians and cyclists, February 2001, Brussels
- Europäisches Parlament 1988: Entschliessung zum Schutz der Fussgänger und zur Europäischen Charta der Fussgänger, Dokument Nr. A2-154/88, Strassburg
- Ewert Uwe 1999: Autofahrer in der Schweiz und in Europa: Meinungen und Einstellungen im Längs- und Querschnittvergleich. bfu-Report 38, Bern
- Expertengruppe Bieri 2001: Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Empfehlungen vom 1.5.01, Bern
- Fleury 2001: A city for pedestrians: Policy making and implementation. Final Report der COST-Action C6, Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians, Brussels
- Frauenlobby Städtebau, 1993: Frau – Stadt – Angst – Raum, Eine Studie über drei Stadtquartiere, Zürich
- Fussverkehr Schweiz, 2000: Charta Vision Zero. Entwurf für eine Grundlage der Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert, Zürich
- Greuter Beat, Häberli Verena, 1993: Indikatoren im Fussgängerverkehr. Forschungsauftrag 45/90 des Bundesamtes für Strassenbau. Zürich.
- GVF, Dienst für Gesamtverkehrsfragen 1993: Grundlagen zur Kostenwahrheit im Verkehr, Bericht 3/93, Bern
- GVF, BFS, Bundesamt für Statistik, 1996: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. Mikrozensus Verkehr. Bern.
- GVF, BFS, 1996a: Wege der Schweizer. Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994. GVF-Bericht 2/96. Bern.
- HEPA 2000: Gesundheitsförderung durch Bewegung und Sport in der Schweiz, Strategiedokument, Magglingen
- Hillmann Mayer, Adams John, Whitelegg, John, 1992: Keine falsche Bewegung. ILS-Schriften 69. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS (Hrsg.). Dortmund.
- Hubacher Markus, Ewert Uwe 1997: Das Unfallgeschehen bei Senioren ab 65 Jahren. bfu-Report 32. Bern
- Hüsler Willi et al., 1989: Flächensparen im Strassenverkehr. Bericht 29 des Nationalen Forschungsprogrammes „Boden“. Bern.
- Hüttenmoser Marco, Degen-Zimmermann Dorothee, 1995: Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Zürich.
- Hüttenmoser Marco, 1996: Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. in: „und Kinder“ Nr. 54, S. 21-50, März 1996.
- Infras, Econcept, Prognos, 1996: Die vergessenen Milliarden. Externe Kosten im Energie- und Verkehrsbereich. Bern.
- Infras 1997: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr. Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierrungs-Initiative. GVF-Auftrag Nr. 301, Bern.
- Infras 2001: Grobkonzept zum Aufbau einer multimodalen Verkehrsdatenbank, Forschungsauftr. SVI 40/99, Bern
- Irer, Institut de Recherches Economiques et Régionales, 1993: Coûts sociaux du trafic urbain. NFP 25 „Stadt und Verkehr“, Band 42. Zürich.
- LPAC 1997: Putting London Back on its Feet. A strategy for walking in London, London
- Libbe Jens (Hrsg.), 1997: Die sparsame Stadt: Least-Cost Planning im Verkehr. Dokumentation eines Seminars des Deutschen Instituts für Urbanistik. Forum Stadtökologie. Berlin.
- Metron 2000: Wechselwirkung Verkehr/Raumordnung, Bericht C8 des NFP 41, Bern
- Meyer Heidi, 1999: Sitzplätze statt Parkplätze. Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich, Zürich
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001: Eindrapportage praktijkproef Intelligente Snelheidsaanpassing. ISA Tilburg, Intelligente Snelheids Aanpassing in the praktijk getest. Rotterdam
- Ministry of Transport and Communications (of Sweden), 1997: Vision Zero. Information Sheet. Stockholm.
- Monheim Heiner, Monheim-Dandorfer Rita, 1990: Strassen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg.
- Monheim Heiner, 2000: Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians. State-of-the-art report, Brussels
- Muheim Peter, 1998: Vernehmlassungsantwort des VCS Luzern zur Revision des kant. Steuergesetzes. Luzern.
- Netzwerk Langsamverkehr (Hrsg.), 1999: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr. Stand des Wissens - Massnahmen - Potentiale - Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. Bericht A9 NFP 41, B.
- Netzwerk Langsamverkehr (Hrsg.), 1999: Fussgänger- und Veloverkehr. Potentiale – Massnahmen – Strategien. Tagungsdokumentation T2 des NFP 41, Bern.
- Müller & Romann 1999: Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, Bericht A2 des NFP 41, Bern

- OECD 1998: Safety of Vulnerable Road Users, Paris
- Oja Pekka, 1999: Potential of transport walking and cycling as Health-Enhancing Physical Activity (HEPA), Presentation in Magglingen, 9.9.99, Magglingen
- Pedestrians Association 2001: A Manifesto for Living Streets, London
- Pharoah Tim, 2001: Walking and Cycling Monitoring Project. Results of Research. Transport for London, Development of Transport Strategy. Llewlyn-Davies. London
- Plowden Stephen, Hillman Mayer, 1996: Speed Control and Transport Policy, London
- Prognos 2001: Auswirkungen einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 innerorts auf die Unfallzahlen in der Schweiz. Expertise im Auftrag des VCS, Basel
- PROMPT, o.J.: New means to promote pedestrian traffic in cities; laufendes Forschungsprojekt im fünften Rahmenprogramm mit Schweizer Beteiligung, <http://prompt.vtt.fi>
- Reutter Oscar, Reutter Ulrike, 1996: Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund.
- Ruesch M., Haefeli U., 1999: Technology Assessment im Verkehrswesen. Vorstudie. Forschungsauftrag SVI, 41/98, Zürich und Bern
- SARTRE 2, 1998: The Attitude and Behaviour of European Car Drivers to Road Safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam NL
- Sauter Daniel, Bernet Regine, 1996: Fusswegplanung in der Schweiz. Grundlagen, Probleme und Lösungsansätze. Studie im Auftrag des BUWAL. Zürich und Bern.
- Sauter Daniel, 1999: Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. Auszug aus dem Bericht A9 des NFP 41, Hrsg. Fussverkehr Schweiz, Zürich
- Sauter Daniel, 2000: Keine schweren Strassenunfälle mit Menschen mehr. „Vision Zero“ – Der Ruf ertönt auch in der Schweiz, Neue Zürcher Zeitung, 18. Juli 2000, Zürich
- Schaub Jürg, 2000: Spinat ist gesund, oder: Wie mache ich eine Werbekampagne? in: focus 2/2000
- Schmidt Eva, Manser Joe A., 2000: Strassen, Wege, Plätze. Richtlinien für behindertengerechte Fusswegnetze, Entwurf, Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen,
- Schiesser Hans-Kaspar, Messerli Tania, 1991: Fahrkostenabzüge im Schweizer Steuersystem. In: Spurwechsel. Informationsdienst des VCS-Zürich September 1991, Zürich
- Seewer Ulrich, 1992: Fussgängerverkehr Berner Innenstadt. Ausgewählte Methoden zur Erfassung des Fussgängerverkehrs in städtischen Räumen. Diplomarbeit, Bern
- Siemonsen Kerstin, Zauke Gabriele 1991: Sicherheit im öffentlichen Raum. Zürich
- SMARTRAQ, o.J.: Strategies for Metropolitan Atlanta's Regional Transportation and Air Quality, www.smartraq.net
- Swedish National Road Administration, 1996: The Zero Vision. A road transport system free from serious health losses. Stockholm.
- Swedish National Road Administration 2000 und 2001: ISA News, div. Nummern, Borlänge
- Transport WA 2000: Perth Walking: The Metropolitan Region Pedestrian Strategy, Perth
- Umweltbundesamt 2001: Chancen des Rad- und Fussgängerverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung (Leitfaden und Defizitanalyse), Reihe TEXTE Nr. 32/2001, Berlin
- UN/ECE, United Nations Economic Commission for Europe, 2001: Safety of Pedestrians. Revision of the Consolidated Resolutions on Road Traffic. Working Party on Road Safety, Geneva
- UN/ECE and WHO EURO, World Health Organization, Regional Office for Europe, 2001: Overview of Instruments Relevant to Transport, Environment and Health. Recommendations for Further Steps, Geneva
- U.S. Department of Transportation (DOT) o.J.: The national Bicycling and Walking Study Final Report: Transportation Choices for a Changing America, Washington
- U.S. DOT, 1999: National Bicycling and Walking Study: Five Year Status Report, Washington
- U.S. DOT and Bureau of Transportation Statistics, 2000: Bicycle and Pedestrian Data: Sources, Needs and Gaps, Washington
- UVEK, Departement für Umwelt, Verkehr, Energie u. Kommunikation, 1999: Departementsstrategie UVEK, Bern
- Várhelyi András, Comte Samantha, Mäkinen Tapani 1998: MASTER: Evaluation of in-car speed limiters. Final Report MASTER: MANaging Speeds of Traffic on European Roads. Lund, Leeds, Helsinki
- VCÖ, Verkehrsclub Österreich, 2001: Sicher gehen in Stadt und Dorf, Wien
- VCÖ 2000: Kommunikation und Marketing für sichere, umweltorientierte Mobilität, Wien
- WALCYNG, 1998: How to enhance Walking and Cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer. Final Report. Lund.
- WHO 1999: Charter on Transport, Environment and Health, London
- Wyss R., Egger M., Simon M., 1999: Kundenbefragung eines Tiefbauamtes, in: Strasse u. Verkehr Nr. 7, 253-256

Anhang Übersicht

Anhang A: Zielgrössen und Indikatoren

Anhang B: Anforderungen

**Anhang C: Mögliche Struktur und Inhalte eines Entwicklungsberichts
Fussverkehr**

**Anhang D: Elemente einer Revision von SVG und VSS-Normen aus Sicht des
Fussverkehrs**

**Anhang E: Vorschlag für einen Fonds zur Finanzierung des Fuss- bzw.
Langsam-verkehrs**

Anhang F: Massnahmenblätter

Anhang A: Zielgrössen und Indikatoren

Indikator	Kriterien / Indikatoren	Zielgrössen bis 2012	Erhebungsart
Erreichbarkeiten zu Fuss	gemessen nach - Distanz und Zeit - Altersgruppen und Geschlecht - Zielen	...% der Ziele der Grundversorgung können innerhalb von 10-15 Minuten zu Fuss erreicht werden ...% der Bevölkerung können ihre alltäglichen Ziele innerhalb von 10-15 Minuten zu Fuss erreichen.	Mikrozensus (zu konkretisieren: Ziele der Grundversorgung)
Bewegungsfreiheit... ... von Kindern	Anzahl Stunden und Wege der motorfahrzeug-verkehrsbedingten Begleitungen von Kindern nach Alter und Wegzwecken Anzahl Stunden von Eltern und Kindern für Lotsendienste zur Schulwegsicherung Anzahl/Anteil Kinder, die im Wohnumfeld unbegleitet und gefahrlos spielen können (nach Altersgruppen)	...% der Kinder werden motorfahrzeug-verkehrsbedingt begleitet ... Wege bzw. Stunden werden aufgewendet Schulweg: ...% im Kindergarten, in 1.u.2. Klasse nach Schulhaus werden begleitet ... Kinder und Eltern als Schülerlotsen sowie ... Anzahl Stunden Lotsendienste	Mikrozensus und wo nötig zusätzliche Erhebungen
... von SeniorInnen	Unterlassung von Mobilität wegen ungenügender bzw. gefährlicher Fussverkehrs-Infrastruktur	...% der SeniorInnen, die ihre Mobilität einschränken	
Fussverkehrs-Mobilität	Fussverkehrs-Anteil am Modalsplit Anzahl Wege und Etappen Zurückgelegte Distanzen und aufgewendete Zeit, nach Alter, Geschlecht	...% Anteil des Fussverkehrs am Modalsplit – unterteilt nach Wegen und Etappen ...% der Anzahl Fusswege/Person bzw. der Distanz/Zeit pro Person	Mikrozensus
Bewegungsaktive Bevölkerung	Fussgänger-Zählungen Querschnitte / Strassenraum Anteil bewegungsaktive Personen,	...% des Fussverkehrs an bestimmten Zählstellen ...% der bewegungsaktiven Bevölkerung	Sep. Erhebungen
Anteile mono-, multi- und intermodale Wege	Umlagerung bisheriger reiner Autowege auf multi- und intermodale Wege mit Fussverkehrsanteil	...% Anteil Autowege, die multi- oder intermodal sind und Fussverkehrsanteil haben	Mikrozensus
Umlagerung kurzer Autowege	Umlagerung des Autoverkehrs auf Fussverkehr: Anteil des Auto an kurzen Wegen	...% Anteil der Autowege bis 1 km ...% Anteil der Autowege bis 2 km ...% Anteil der Autowege bis 3 km	Mikrozensus
Länge des Fusswegnetzes	Länge gemessen in Kilometern (schwierige Grösse zu messen – Kriterien festlegen)	... Kilometer Wege unterschieden nach reinen Fusswegen und Trottoirs	Erhebungen in Kantonen und Gemeinden
Anzahl Tempo 30- und Begegnungszonen	Anteil Strassenkilometer mit Tempo30- und/oder Begegnungszonen	...% Anteil von Strassenkilometern mit Tempo30- und/oder Begegnungszonen gemessen am Total des Strassennetzes	Erhebungen in Kantonen und Gemeinden
Sicherheit Safety – Security - Certainty	Anzahl Unfälle (nach Schwere) Anzahl Konflikte Entwicklung des Risikos gemessen an Fussverkehrs-relevanten Grössen Anzahl und Ort von Fussgänger-Unfällen ohne Fahrzeugkollision	... schwerverletzte FussgängerInnen ... getötete FussgängerInnen ...% der Konfliktbegegnungen mit Fahrzeugverkehr bzw. fahrzeugähnlichen Geräten gemessen an der Gesamtzahl der Begegnungen ...Unfälle und Unfallopfer (nach Verletzungsschwere) gemessen an der Dauer der Verkehrsbeteiligung bzw. zurückgelegter Kilometer als FussgängerIn ... verunfallte FussgängerInnen ohne Fahrzeugkollision (nach Verletzungsschwere)	Unfallstatistik (verbessert) Konfliktanalyse Urban Traffic Monitoring (UTM) Separate Erhebungen Separate Erhebungen

Sicherheit Safety – Security – Certainty (Fortsetzung)	Unfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten Anzahl kriminelle Übergriffe im öffentlichen Raum nach Schwere, Art und Ort Orientierung: Anteil der Gemeinden mit einem Fussgänger-Informationssystem Subjektives Sicherheitsgefühl (bezügl. safety, security, certainty)	... Unfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten (nach Verletzungsschwere und Ort) ... kriminelle Übergriffe nach Schwere, Art und Ort ...% Gemeinden oder Quartiere mit einem Fussgänger-bzw, Behinderten-Informationssystem (Wegweisung, Pläne etc.) ...% Personen, die sich sicher fühlen und zurechtfinden, nach Alter, Geschlecht	Separate Erhebungen Kriminalitäts-Statistik nach Opfern Erhebung durch Gemeinden oder Kantone Separate Erhebungen
Umwege und Wartezeiten (Trennwirk.)	Stunden motorfahrzeugverkehrsbedingte Warte- und Umwegzeiten	... Stunden Warte- und Umwegzeiten ...% Anteil Warte- und	Spezielle Erhebungen
Zufriedenheit und Wohlbefinden der FG im öffentlichen Raum	Anteil der Personen, die sich im öffentlichen Raum wohl fühlen nach typisierten Orten	...% Personen, die sich im öffentlichen Raum wohlfühlen nach typisierten Orten	Spezielle Erhebungen
Image des und Kenntnisse über den Fussverkehr	Image des und Kenntnisse über den Fussverkehr bei Verkehrs- und Planungsfachleuten, PolitikerInnen, BürgerInnen	...% Personen, für die Zufussgehen ein positives Image hat und die einen zu bestimmenden Kenntnisstand haben	Spezielle Erhebungen; Teil des Mikrozensus
Fachstellen für den Fussverkehr	Anzahl, Dotierung und Ressourcen der kantonalen und kommunalen Fachstellen für den Fussverkehr	...% Kantone und Gemeinden mit gut dotierter Fachstelle für den Fussverkehr	Kantone und Gemeinden
Fusswegplanung nach FWG	Anzahl und Qualität der Fusswegplanung nach FWG in Kantonen und Gemeinden	...% Gemeinden mit Plänen nach FWG gemessen an allen Gemeinden ...% der Pläne, die die Qualitätsanforderungen erfüllen	Kantone und Gemeinden
Aus- und Weiterbildung	Anzahl Studierende (Aus- und Weiterbildung) mit Vertiefungsrichtung Fussverkehr Ausbildungsstunden	...% Studierende (Aus- und Weiterbildung) mit Vertiefungsrichtung Fussverkehr an Fach-/Hochschulen ... Stunden Ausbildung im Bereich Fussverkehr	Fach-/Hochschulen
Lehrmittel	Verwendung Lehrmittel	...% der Schulklassen, die ein Lehrmittel zum Fussverkehr verwenden	Separate Erhebungen
Kosten – Nutzen von Massnahmen (volkswirtschaftliche Ersparnisse)	Verhältnis von Kosten und Nutzen im Fussverkehr – Monetarisierung des Beitrags des Fussverkehrs an die Gesellschaft (Volkswirtschaft) bezüglich Gesundheit, Sicherheit, Energiesparen etc.	... Franken Kosten gemessen an ... Franken Nutzen (mit Berücksichtigung der externen Kosten) ... Franken als Netto-Beitrag an die Gesellschaft (monetarisierter Nutzen)	Separate Erhebungen
Finanzierung des Fussverkehrs	Ausgaben pro Kopf – zur Kompensation motorfahrzeugbedingter Kosten – sowie zur Förderung des Fussverkehrs Forschungsgelder	... Franken pro Kopf Investitionen zur Kompensation motorfahrzeugbedingter Kosten ...Franken pro Kopf zur Förderung des Fussverkehrs (Vergl. mit and. Verk.m.) ...Franken Forschungsgelder für Fussverkehr bzw. ...% gemessen an allen Forschungsausgaben Verkehr	Separate Erhebungen
Steuergerechtigkeit Erschliessungs- und Parkplatzfinanzierung	Pendlerabzug Fussverkehr Mitfinanzierung Erschliessungs- und Parkplatzkosten	...% Pendlerabzug Fussverkehr im Verhältnis zum Abzug MIV ...% Anteil von nicht-verursachergerechten Anrechnung von entspr. Kosten	Separate Erhebungen
Verkehrseffizienz	Aktivitäten und Distanzen	...% Veränderung der Zahl der Aktivitäten gemessen an den Kilometern	Mikrozensus u. separate Erheb.
Rahmenbedingungen: Angebote öV, Car-sharing etc.	Angebote öV Angebote Car-Sharing	... Anzahl Haltestellenabfahrten ...% der Bevölkerung im Einzugsgebiet einer öV-Haltestelle m. 15/30/60 Min Takt ...Anzahl Standorte und Autos, Erreichb.k	Erhebungen VöV bzw. „Mobility“

Anhang B Anforderungen

Im folgenden werden einige Anforderungselemente und Qualitätskriterien dargestellt. Sie können – entsprechend angepasst – zum Einsatz kommen:

- als Prüfelemente bei Pedestrian Audits
- als Kriterien bei der Vergabe von Bundesbeiträgen an Realisierungen von Fusswegnetzen
- als Raster für die Beurteilung der Fussverkehrs-Verträglichkeit auf der Ebene von Städten und Gemeinden

Die inhaltliche Bestimmung der Anforderungen und Qualitätskriterien ist aufgrund der vorhandenen Literatur und der Resultate von laufenden Forschungsprojekten (u.a. PROMPT, Wälti/Häberli; Grob et al.) noch vorzunehmen.

Institutionelle Anforderungen und Qualitätskriterien	
Fuss- und Wanderweggesetz, FWG	Existiert eine Fussweg-Planung und Umsetzung gemäss Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)? Wird die Planung regelmässig nachgeführt und dabei auch die Bedürfnisse und Anregungen der Bevölkerung eingeholt und berücksichtigt?
Fussverkehrs-Grundlagendaten zu Zählungen / Mobilitätskennziffern	Werden die relevanten Daten zum Fussverkehr regelmässig erhoben und in der Planung und Politik berücksichtigt? Z.B. Gibt es Fussgängerzählungen an relevanten Querschnitten bzw. Mobilitätsstatistiken (Wege, Etappen, Distanzen etc. zu Fuss)?
Sicherheit (Safety, Security, Certainty)	Wie steht es um die Verkehrssicherheit? Gibt es Statistiken zu Unfällen und Konflikten? Gibt es eine Abschätzung der Dunkelziffer und werden auch Fussgängerunfälle ohne Fahrzeugkollision berücksichtigt? Gibt es Angaben über kriminelle Übergriffe im öffentlichen Raum? Was könnte die Dunkelziffer sein? Sind besondere Orte und/oder Personen betroffen? Wie steht es um die Orientierungssicherheit?
Erreichbarkeit	Sind alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Post, Bank, Restaurants, Arzt, Schule etc.) innerhalb von 10 bis 15 Minuten Fussweg für alle Bevölkerungsgruppen erreichbar? Sind alle Einrichtungen des wöchentlichen Bedarfs zu Fuss oder mit einem öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb von 20-30 Minuten erreichbar?
Unabhängigkeit / Begleitungen	Können die Kinder unbegleitet in den Kindergarten oder die Schule gelangen? Wie gross ist der Anteil, der begleitet wird? Können alte Leute ihre Ziele ungehindert erreichen oder wird ihre Mobilität unfreiwillig eingeschränkt? Wie gross ist der Anteil Eingeschränkter?
Fussverkehrs-Infrastruktur	Welche Fussverkehrs-Infrastruktur ist vorhanden? Länge des Fusswegnetzes, (Anteil Trottoir etc.) Zebrastreifen, Tempo30-, Begegnungs- und Fussgängerzonen etc.?
Fachstelle Fussverkehr	Existiert eine Fachstelle für Fussverkehr? Über welche personellen, finanziellen und institutionellen Ressourcen verfügt sie? Ist die regelmässige Weiterbildung gesichert?
Verkehrsrechnung und Fussverkehrs-Investitionen pro Kopf	Besteht eine eigene Verkehrsrechnung, aus der Einnahmen und Ausgaben für die einzelnen Verkehrsmittel ersichtlich sind? Wieviel wird pro Kopf der Bevölkerung in den Fussverkehr investiert? Welcher Anteil davon ist motorfahrzeugverkehrsbedingt? In welchem Verhältnis stehen die Fussverkehrs-Investitionen im Vergleich zu anderen Verkehrs-Investitionen?
Siedlungsstrukturen der kurzen Wege	Ist die Siedlungsplanung auf ein möglichst dezentrales Schulsystem und eine kleinräumige Quartiersversorgung ausgerichtet (Stadt der kurzen Wege)?
Verkehrs-Politik	Verfügen die Entscheidungsträger, d.h. vor allem Politikerinnen und Politiker über alle relevanten Informationen zum Fussverkehr (Bedeutung, Anliegen)? Werden die Fussverkehrsaspekte bei allen relevanten politischen Entscheiden berücksichtigt?
Verfahren: Prinzip der Beweislastumkehr	Wird bei der Beurteilung von Verkehrsvorhaben das Prinzip der Beweislastumkehr angewandt? D.h. muss bei Vorhaben belegt werden, dass keine negativen Auswirkungen auf den Fussverkehr entstehen und nicht umgekehrt? Wird bei Vorhaben - z.B. der Evaluation von Fussgängerstreifen - vom potentiellen und nicht vom faktischen Fussverkehr ausgegangen?
Öffentlichkeitsarbeit	Wird die Bevölkerung regelmässig über Fussverkehrsaspekte informiert und zum Zufussgehen ermuntert? Sind entsprechende Unterlagen vorhanden (z.B. Pläne)?

Anforderungen an Wegnetze und Wege	
Engmaschiges Wegnetz und direkte Wege	Ist das Fusswegnetz engmaschig und sind direkte Wege möglich, z.B. auch bei grösseren Gebäuden oder aneinandergereihten Grundstücken (Einfamilienhäuser, Fabriken, Blockrandbebauung, etc.). Stehen Durchgänge und Privatwege den FussgängerInnen offen? Ist die Durchlässigkeit bei Sackgassen signalisiert?
Nutzungsbreite Fussgängerflächen	Ist die Mindest-Nutzungsbreite (d.h. ohne Kandelaber, parkierte Fahrzeuge etc.) von Fussgängerflächen (z.B. Trottoirs) so gross, dass mindestens zwei Personen (mit Gepäck, Kinderwagen etc.) nebeneinander gehen können und die das Kreuzen mit entgegenkommenden Personen ermöglicht?

Kreuzung von Fusswegen und Strassen	Sind Überquerungen von Strassen ohne Umwege möglich - v.a. an Hauptstrassen, bei dichten Nutzungen sowie in Quartierstrassen mit parkierten Fahrzeugen?
Kreuzungen von Fusswegen mit Strassen à niveau	Sind alle Strassen-Querungen niveaugleich möglich (mit Ausnahme von Auto- und Eisenbahnen sowie in speziell begründeten Fällen)?
Querungshilfen	Sind auf Hauptstrassen genügend Querungshilfen für die FussgängerInnen vorhanden, z.B. Mittelinseln, Trottoirnasen etc.?
Lichtsignalschaltungen	Sind die Warte- sowie Überquerungszeiten fussgängerfreundlich geschaltet? D.h. sind die Wartezeiten kurz, berücksichtigt die max. Querungszeit die Gehgeschwindigkeit von alten Leuten oder Mobilitätsbehinderten? Ist die Strasse in einem Zug überquerbar und die Anlage konfliktfrei geschaltet (kein gleichzeitiges Abbiegegrün für Fahrzeuge)?
Zugang öV-Haltestellen	Haben die öV-Haltestellen (Bahn, Tram, Bus) mindestens eine beidseitige Erschliessung? Ist ein direkter Zugang zur Wartefläche bei Tram und Bus vorhanden? Ist die Lichtsignalanlage mit einfahrendem Tram/Bus abgestimmt?
Behindertengerechte Gestaltung	Sind alle Wege behindertengerecht? D.h. sind sie rollstuhlgängig und auch für Seh- und Hörbehinderte gefahrlos begehbar (z.B. an Ampeln, öV-Haltestellen, Treppen etc.) Finden sich auch Menschen mit psychischen Handicaps zurecht?
Immissionen	Sind die Immissionen wie Lärm, Abgase von Seiten der Strasse oder von Gebäuden entlang der Fusswege soweit wie möglich gesenkt worden?
Beleuchtung und Alternativrouten	Sind die Wege gut beleuchtet und gibt es Alternativrouten für Wege, die nachts als unangenehm empfunden werden (z.B. einsame Fusswege, Wege durch Parks etc.) ohne dass damit ein grosser Umwege verbunden ist?
Erholungswege	Gibt es ein Netz von sicheren, attraktiven und immissionsfreien Erholungswegen, auf denen Kinder frei herumspringen können? Sind diese Netze direkt und sicher von den Wohnquartieren aus erreichbar?
Schneeräumung / Unterhalt	Sind die Fussverkehrsflächen im Einsatz-Konzept für die Schneeräumung und die Enteisierung von gleicher Priorität wie der Autoverkehr? Ist der Unterhalt sichergestellt, dass die Wege komfortabel und sicher begehbar sind?
Fahrzeugähnliche Geräte (Inlineskates, Minitrottinets etc.)	Sind die Strassen so gestaltet, dass fahrzeugähnliche Geräte möglichst auf ihnen verkehren können? Wenn dies nicht möglich ist, wird sichergestellt, dass durch die fahrzeugähnlichen Geräte die Qualität des Zufussgehens nicht eingeschränkt wird?
Orientierungs- und Wegsysteme	Gibt es ein Orientierungs- und Wegweisungssystem, das zu den wichtigsten Orten hinführt und örtliche Informationen enthält, besonders für ortsunkundige Fussgänger?
Sitzgelegenheiten / Ruheorte	Gibt es genügend Sitzgelegenheiten und Ruheorte, die teilweise auch witterungsgeschützt bzw. im Schatten sind? Gibt es öffentliche Toiletten?
Gefälle und Rampen	Sind Gefälle und Rampen so eingerichtet, dass niemand stürzen kann und Alternativwege in der Nähe vorhanden sind für mobilitätsbehinderte Personen?
Attraktivität	Sind die Wege und generell der öffentliche Raum attraktiv? Ist die umgebende Struktur kleinmassstäblich? Werden monotone Fassaden oder Strassenstücke verhindert?
Gepäckaufbewahrung und Hauslieferdienste	Sind Gepäckaufbewahrungsstellen auch ausserhalb von Bahnhöfen vorhanden? Bestehen Hauslieferdienste (zentral oder von Geschäften)?

Anforderungen an Verkehrs-, Strassenraum- und Umgebungsgestaltung

Strassenraumgestaltung und Koexistenzlösungen	Ist der Strassenraum (Haupt- u. Quartierstrassen) so gestaltet, dass ein ruhiger und langsamer Fahrzeugfluss herrscht? Wurde bei Koexistenz- oder Mischverkehrslösungen darauf geachtet, dass der Fussverkehr sicher ist und Schutzrischen hat?
Tempo 30- und Begegnungszonen; Kinderspiel auf Strassen	Sind in den Quartieren überall Tempo 30- und Begegnungszonen eingerichtet und sind auch Hauptstrassen einbezogen, wo sich dies aus Fussverkehrssicht aufdrängt (gemäss geänderter VRV)? Können die Kinder im Wohnquartier auf den Strassen spielen?
Einbahnverkehr	Können (mehrspurige) Einbahnstrassen für die Gegenrichtung geöffnet oder auf eine andere Art fussgängerfreundlicher gestaltet werden?
Kreisverkehr	Sind die Kreisverkehrsanlagen fussgängerfreundlich gestaltet? D.h. werden zurückversetzte Übergänge und mehrspurige Kreiselzufahrten vermieden, sind Fussgängerstreifen auf allen Achsen vorhanden?
Verzicht auf Ausweitung des Strassenraumes	Werden Verbesserungen für den Fussverkehr bei engen Platzverhältnissen i.S. des häuslicherischen Umgangs mit Boden ohne Ausweitung des Strassenraumes erreicht?
Sicht- und Hörverbindungen zu angrenzenden Liegenschaften	Gibt es Sicht- und Hörverbindungen zu den angrenzenden Liegenschaften? Wird angestrebt, dass der Aussenlärm generell reduziert wird, und wird darauf geachtet, dass die Wohnflächen und Balkone wieder vermehrt auf die Strasse hin gebaut werden?

Anhang C: Mögliche Struktur und Inhalte eines Entwicklungsberichts Fussverkehr

- A** *Dauer-Indikatoren Fussverkehr (Stand und Grad der Zielerreichung, Datenlage auf Bundes- und Kantonsstufe gemäss der ökologischen (Ö), sozialen (S) und wirtschaftlichen (W) Nachhaltigkeit)*
- Anteil Fussverkehr am Modalsplit, soziodemografische Aufschlüsselung (Ö, S)
 - Anzahl schwerverletzter und getöteter FussgängerInnen (S)
 - Erreichbarkeiten zu Fuss (S)
 - Bewegungsfreiheit von Kindern, Seniorinnen und Senioren, Behinderte(S)
 - Anteil der bewegungsaktiven Bevölkerung (S)
 - Anteile mono-, multi- und intermodale Wege (beim Fussverkehr und generell) (S, Ö)
 - Anteil der kurzen Autowege, eingesparte Energie, Lärm- und Emissionsrückgang (Ö)
 - Länge des Fusswegnetzes
 - Anzahl und Ausdehnung Tempo 30- und Begegnungszonen
 - Sicherheit in Bezug auf die Unfallgefahr, kriminelle Übergriffe und Orientierung (S)
 - Trennwirkung: Umwege und Wartezeiten (S, Ö, W)
 - Zufriedenheit / Wohlbefinden der FussgängerInnen im öffentlichen Raum (S)
 - Image des und Kenntnisse über den Fussverkehr bei Verkehrs- und Planungsfachleuten, Politikerinnen/Politiker, Bürgerinnen/Bürger (S)
 - Kosten-Nutzen von Massnahmen (volkswirtschaftliche Ersparnisse bezüglich Gesundheit, Sicherheit, Energiesparen etc.) (W)
 - Finanzierung des Fussverkehrs: Ausgaben pro Kopf – zur Kompensation motorfahrzeugbedingter Kosten sowie zur direkten Förderung (W)
 - Stand der Steuergerechtigkeit und Mitfinanzierung Zersiedelung durch Fussverkehr (W, S)
 - Entwicklung der Verkehrseffizienz (W, Ö)
- B** *Stand der Legislatur- und Jahresziele sowie der institutionellen Entwicklung auf Bundesebene*
- Stand der Legislatur- und Jahresziele, am Ende und Anfang Bilanz und Ausblick
 - Aktuelle Bundesprogramme mit Bezug zum Fussverkehr
 - Institutionelle Verankerung (inkl. personelle Dotierung) und Finanzierung auf Bundesebene
 - Wichtige Bundesgesetze (Veränderungen)
 - Entwicklung der verkehrspolitischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen: (z.B. Strassenbau, Angebote öffentlicher Verkehr, Car-sharing etc.)
 - Internationales Engagement des Bundes, Veränderungen
- C** *Stand des Fussverkehrs in den Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden*
- Kantonale Gesetze und Kredite, allg. Entwicklung in Kantonen und Agglomerationen
 - Anzahl, Dotierung und Ressourcen der kantonalen und kommunalen Fachstellen für den Fussverkehr
 - Anzahl und Qualität der Fusswegplanung nach FWG in Kantonen und Gemeinden
 - Bestand Fusswegnetze in den Kantonen und Gemeinden
- D** *Spezielle Themen, z.B. Thematisierung von Zielkonfliktfeldern wie:*
- zwischen Entwicklung der Sicherheit und Ermöglichung von Mobilität bzw. Bewegungsfreiheit der FussgängerInnen
 - zwischen den verschiedenen Langsamverkehrsarten (fahrzeugähnliche Geräte, Velos und FussgängerInnen)
 - zwischen allgemeiner Mobilitätsförderung (Ausbau Verkehrssystem) und der Förderung von mobilitätssparenden Strukturen (z.B. attraktives Wohnumfeld).
 - zwischen der von der Lärmschutzverordnung geforderten Bauweise (Wohnräume der Strasse abgewandt) und den Sicherheitsansprüchen des Fussverkehrs

Anhang D: Elemente einer Revision von SVG und VSS-Normen aus Sicht des Fussverkehrs

Allgemeines

Aus Sicht des Fussverkehrs ist jede Revision positiv, welche den Verkehr sicherer macht. Dazu gehören alle Massnahmen auf Seiten der LenkerInnen, wie die Bekämpfung des alkoholisierten Fahrens und die Verschärfung der Strafen und des Führerausweisentzuges (vgl. z.B. die laufende SVG-Revision). Die Perspektive des Fussverkehrs führt hier zu klareren Fragestellung und Forderungen, weil die Selbstzensur der Autoperspektive entfällt ("die Massnahme könnte mich ja selber treffen"). Die Fachstelle des Bundes für Langsamverkehr, die Parlamentsgruppe FussgängerInnen und die privaten Fachorganisationen sind deshalb wichtige Promotoren eines Strassenverkehrsrechts mit Schwergewicht auf der Sicherheit.

Das SVG und die VSS-Normen müssen jedoch zusätzlich spezifisch aus der Perspektive des Fussverkehrs überarbeitet werden. Im Sinne von Vision Zero müssen die realen Eigenschaften der Menschen, die zu Fuss am Verkehr teilnehmen, und die Besonderheiten der Mobilität zu Fuss auch den rechtlichen Normen zu Grunde gelegt werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger unterscheiden sich in vielen Aspekten ganz grundsätzlich von den anderen Verkehrsteilnahmegruppen:

- Jede Art von Mensch ist zu Fuss im Verkehr zugelassen, auch Betagte, Behinderte und Kinder. Darum gibt es keine Fussgängerprüfung.
- Viele von ihnen verfügen nicht über die Eigenschaften, die zur Bewältigung des schnellen motorisierten Verkehrs nötig wären.
- Sie können nur in sehr engen Grenzen "erzogen" werden.
- FussgängerInnen sind flexibel und ihre Bewegungsmuster sind unberechenbar. Sie sind an keine bestimmten Bahnen gebunden und können das Tempo spontan ändern.
- FussgängerInnen sind für sich allein nicht gefährlich.
- Gehen ist häufig nicht nur das Absolvieren eines Weges von A nach B, sondern ein Seins-Zustand mit vielfältigen Funktionen. Aus diesen Gründen erfahren FussgängerInnen sich häufig gar nicht als am Verkehr teilnehmend. Sie sind es dann nur aus dem Blickwinkel des motorisierten Verkehrs.

Nachstehend werden einige Revisionsvorschläge aufgeführt, welche ihren Hintergrund in dieser realistischen und damit respektvollen Bewertung der FussgängerInnen haben. Sie sind gegliedert in fünf Themenfelder und erheben keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit

Feld 1 "Zu Fuss gehen ist Verkehr"

- Eine Fussgängerquerung ist eine Kreuzung von Fussweg und Fahrbahn. Der Begriff "Querungen" versetzt den Fussgänger in die Rolle des Unterbrechers oder Störers und verschleiern, dass er ja auf einem eigenen Weg unterwegs ist. "Querung" sollte deshalb ersetzt werden durch "Kreuzungen" (von Fussweg und Fahrbahn). Dementsprechend sollten Haifischzähne am Fussgängerstreifen als Markierungen zulässig werden.
- Das Signal 1.22 "Achtung Fussgängerstreifen" ist auf die Spitze zu stellen, sodass es ein Vortrittssignal wird und nicht länger ein Gefahrensignal ist. Menschen zu Fuss sind nicht gefährlich, nur weil ihr Weg über eine Strasse führt. Aber sie haben beim Streifen Vortritt.
- Das Geschehen auf den Verkehrsflächen der FussgängerInnen ausserhalb der Fahrbahn, z.B. auf dem Trottoir, gehört zum Verkehr und geht die BenutzerInnen der Fahrbahn etwas an. Diese Betrachtungsweise verschärft die Anforderungen an die LenkerInnen bezüglich Aufmerksamkeit und angemessene Fahrweise (Tempo). Möglicherweise betrifft diese Frage nur die Rechtsprechung, nicht die Gesetzgebung und Normierung.
- Das Signal 4.09 "Sackgasse" sollte darüber informieren, ob der Fussweg am Ende der geschlossenen Strasse weiterführt.

Feld 2 "Gehen ist eine Mobilitätsform mit spezifischen Eigenschaften"

FussgängerInnen und Fussgänger sind nicht einfach besonders langsame Fahrzeuge, sondern haben spezifische Eigenschaften und Verhaltensformen und sind im Falle eines Zusammenstosses mit einem Automobil unterlegen. Aus diesen Besonderheiten ergibt sich eine Reihe von Forderungen.

- Im Bereich von Kreuzungen von Fusswegen und Fahrbahnen, z.B. bei Fussgängerstreifen, und auf Flächen, welche Fussgänger mit Fahrzeugen und Benutzern von fahrzeugähnlichen Gräten teilen (gemeinsame Verkehrsbereiche) muss das gefahrene Tempo niedrig sein. Primär müssen die Fahrzeuge die Verantwortung für die Sicherheit tragen, Rücksicht nehmen und anhalten oder ausweichen. Der Fussverkehr muss Vortritt haben, weil er sonst – da flexibel und "schwächer" – verdrängt wird.
- Die Anforderungen an die LenkerInnen bezüglich Aufmerksamkeit und angemessene Fahrweise (Tempo) muss die tatsächlichen Eigenschaften des Fussverkehrs berücksichtigen. Dadurch wird z.B. der Begriff der "Überraschung" im Zusammenhang mit FussgängerInnen im Strassenverkehr neu definiert werden. Mit Fussgängern, die sich auch wie solche betragen, ist nun einmal zu rechnen. Damit die LenkerInnen und Lenker den daraus resultierenden hohen Anforderungen gerecht werden können, muss der Strassenverkehr entsprechend organisiert sein (Förderung von wirksamen Zonenregelungen, Reduktion der Höchstgeschwindigkeit Innerorts usw. "forgiving roads" gemäss Vision Zero).
- Auch die Anforderungen an die FussgängerInnen und Fussgänger müssen realistisch sein. Nach dem Konzept von "Vision Zero" muss die Fiktion vom "verkehrstauglichen" Fussgänger aufgegeben werden. Das normale Verhalten von z.B. Betagten als FussgängerInnen darf nicht mehr als Fehlverhalten gewertet werden. Die Konsequenzen sind die gleichen wie im vorhergehend genannten Punkt.
- Das Verhalten eines Menschen zu Fuss, das zu einem Verkehrsunfall beiträgt, ist gemessen an den Gefahren, welche vom Betrieb eines Automobils ausgehen, als Ursache für den Unfall von geringer Bedeutung und sollte im Grundsatz keine rechtlichen Konsequenzen haben. Die Angst vor dem Unfall bildet nämlich eine natürliche Schranke gegen riskantes Benehmen. Kommt es trotzdem zum Unfall, so führte ein normales menschliches Verhalten ("Versagen") des Fussgängers zur Katastrophe nur deshalb, weil es im Kontext des motorisierten Verkehrs stattfindet. Rechtlich wird dieser Fehler aber je nach Umständen als "Unterbrechung des Kausalzusammenhanges" (zwischen dem Unfall und der immanenten Gefahr des Automobils) gewertet. Das kann zu einer Einbusse oder zum Verlust des Schadenersatzes für den "fehlbaren" Fussgänger führen (vgl. z.B. Praxis des Bundesgerichts 79/1999 S. 57 ff.)

Die französische "loi Badinter" erklärt bei Jugendlichen unter 16 und bei Betagten über 70 Jahren jedes Mitverschulden als Fussgänger oder Fussgängerin haftpflichtrechtlich für irrelevant und kennt auch bei der Altersgruppe dazwischen sehr strenge Voraussetzungen. Die dahinterstehende Grundüberlegung ist überzeugend, weshalb eine Übernahme des Konzeptes ins schweizerische oder das internationale Recht geprüft werden sollte.

- Einer kritischen Überprüfung muss schliesslich die Vorschrift unterzogen werden, wonach der Fussgänger den Streifen nicht mehr betreten darf, wenn das Fahrzeug so nahe ist, dass es nicht mehr Anhalten kann (Art. 47 VRV). Weil nur Selbstmörder den Streifen betreten, wenn sie gemerkt haben, dass es eigentlich zu spät ist, hat diese Norm einzig den Sinn, die Verantwortung für die Einschätzung der Situation mit allen straf- und haftpflichtrechtlichen Konsequenzen dem Fussgänger zu übertragen. Die direkte Anwendung des Vertrauensgrundsatzes in der Ausprägung von Art. 26 Abs. 2 SVG (Rücksicht auf das falsche Verhalten - hier des Automobilisten, der am Streifen voraussichtlich nicht anhalten wird) ist aber im Verhältnis zwischen Fussgänger und Lenker nicht möglich. Sie führt direkt dazu, dass der Stärkere über das Recht des Schwächeren bestimmt, auch wenn er und indem er selber Recht verletzt. Deshalb muss der Grundsatz zur Anwendung kommen, dass Ungleiches auch Ungleich zu behandeln ist.

Feld 3 "Fussgängerflächen erhalten und ausweiten. Koexistenz"

- Im Verfahren um die Bewilligung von Fussgängerstreifen oder um ihre Aufhebung muss die Position der gehenden Anwohner/BenutzerInnen gestärkt werden. Das gilt auch für andere Signalisationsänderungen, z.B. die Aufhebung von Fahrverboten, die Markieren von Parkfeldern auf dem Trottoir usw. Weil die Wege der FussgängerInnen oft keine eigene Infrastruktur benötigen sondern Teil des Strassennetzes sind, werden sie häufig nicht als solche erkannt. Markierungen oder Signalisationen können aber darüber entscheiden, ob ein Fussweg besser oder schlechter ist oder vollständig unbrauchbar wird. Es muss deshalb eine rechtliche Brücke geschaffen werden zwischen den Entscheiden der zuständigen Polizei gestützt auf das

SVG und der Planung, Anlage und Realisierung von Fusswegnetzen gemäss FWG, sodass die betroffene gehende Bevölkerung mehr Einfluss nehmen kann.

- Die Erkenntnisse über den Flächenbedarf von FussgängerInnen, besonders wenn sie bereits in VSS-Normen festgehalten sind, sollten durch die Anwendung des SVG nicht unterlaufen werden dürfen. So hat z.B. die immer mehr sich verbreitende Sitte, beim Markieren von Parkplätzen auf dem Trottoir eine Restbreite von 1.50 m als genügend anzusehen, dazu geführt, dass diese 1.50 m zu einem generellen Standard werden. Eine solche Entwicklung ist nicht kompatibel mit den Erkenntnissen über den Flächenbedarf von FussgängerInnen. Auch hier ist über die Bewilligungsverfahren sicherzustellen, dass die Anforderungen an das Fusswegnetz gemäss FWG und VSS-Normen erfüllt werden.
- Generell werden Flächen für den Fussverkehr erhalten und gewonnen durch die Förderung der Koexistenz., insbesondere der Koexistenz aller rollenden Verkehrsteilnehmergruppe auf der Fahrbahn und auf Flächen für den Veloverkehr und die fahrzeugähnlichen Geräte. Wichtig ist deshalb eine grosszügige Auslegung und eine Weiterentwicklung der neuen Verordnung über die Tempozonen. Eine zentrale Forderung ist dabei, dass Tempo 30 und Begegnungszonen auf Hauptstrassen möglich werden müssen, da in vielen kleineren Ortschaften die Bereiche mit dem grössten Begegnungs-Potential und dem grössten Sicherheitsbedarf auf der Hauptstrasse zu finden sind.

Verhindert werden muss, dass unter dem Titel "Koexistenz" Fussgängerflächen verloren gehen, weil sie neu mit den schnelleren Velos und fahrzeugähnlichen Geräten geteilt werden müssen. Das ist der Fall, wenn Fussgängerflächen missbraucht werden als Lösung der durch den MIV verursachten Sicherheitsprobleme des nichtmotorisierten rollenden Verkehrs und Velos und diese auf das Trottoir verlegt werden.

Feld 4 "Fussgängerflächen und -wege sicherer machen"

- Die besten Sicherheitsmassnahmen sind Massnahmen, welche die FussgängerInnen zu Verkehrsteilnehmenden machen und LenkerInnen zwingen, die Menschen zu Fuss als Teil des Verkehrs und unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Eigenschaften wahrzunehmen. Sicherheit, die durch Einschränkung der Mobilität gewonnen wird, ist häufig Scheinsicherheit (z.B. nicht benutzte Unterführungen, entfernte Fussgängerstreifen) und widerspricht dem Ziel des Leitbildes Langsamverkehr, den Fussverkehr zu fördern. Wirksam sind alle Massnahmen, die das Gefährlichkeitspotential der Fahrzeuge jenem der Menschen zu Fuss annähern, insbesondere durch Temporeduktion.
- Anwendungsfall Fussgängerstreifen: Positiv wäre die Zulassung der Markierung von Haifischzähnen ("Kein Vortritt") vor Streifen und die Korrektur des Signals (s.o.)
- Anwendungsfall Koexistenz (gemeinsame Verkehrsflächen). Wo FussgängerInnen Flächen mit anderen Verkehrsteilnehmergruppen teilen müssen, muss ihre Sicherheit garantiert werden, indem ihnen die Priorität eingeräumt wird.

Feld 5 "Kompetenzabgrenzung Bund – Kantone – Agglomerationen/Städte – Gemeinden"

- Der Bund schafft günstige Rahmenbedingungen im eigenen Bereich (z.B. Regeln über Verhalten im Verkehr, Höchstgeschwindigkeiten, Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen, Blutalkohol) Er schöpft seine Möglichkeiten aus, bei der Übertragung von Vollzugsaufgaben an die Kantone fortschrittliche Lösungen zu fördern, z.B. durch Impulsprogramme für Tempozonen.
- Er sorgt dafür, dass die Gemeinden möglichst weitgehende Freiheiten in der Gestaltung des lokalen Verkehrs haben und verzichtet auf starre Vorschriften beim Einsatz von Signalen, Markierungen und Zonen. Vorzuziehen sind Zielvorgaben, denn Fussverkehr ist lokal und kleinräumig.
- Besonders auf innerörtlichen Hauptstrassen bestehen regelmässig Interessenkonflikte zwischen dem motorisierten Durchgangsverkehr und dem lokalen Fuss- und Veloverkehr. Im Rahmen des SVG sollte der Bund nicht länger den Kantonen Vorschriften machen, die den Durchgangsverkehr bevorzugen, sondern sich ebenso stark für den lokalen und nichtmotorisierten Verkehr verantwortlich fühlen. So sollten z.B. Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen erlaubt sein. Zu prüfen ist generell, wie stark das Strassenrecht den Fernverkehr bevorzugt, indem immer die groberen, auf grosse Distanzen ausgelegten Netze den feinen, lokalen übergeordnet werden. Die Entwicklung der Verkehrsprobleme wird hier teilweise zu einer Umkehr der Hierarchie der "öffentlichen Interessen" führen und die Entscheide der Gemeinden jenen der Kantone und des Bundes überordnen müssen.

Anhang E: Vorschlag für einen Fonds zur Finanzierung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs

Die Schaffung eines eigenständigen Fonds zur Finanzierung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs ist die umfassendste, aber wahrscheinlich auch die am schwierigsten zu realisierende Lösung. Umso mehr muss der Finanzierungsmechanismus plausibel sein. Im folgenden wird in rudimentärer Form die Funktionsweise eines zu schaffenden Fonds skizziert. Ein wesentliches Kennzeichen des Vorschlags besteht darin, dass er stark auf einem Anreizsystem basiert und sich langfristig selber abschafft, wenn die entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden und greifen. Die Darstellung versteht sich in erster Linie als Diskussionsbeitrag und nicht als ausgereiftes Konzept.

Der Fonds könnte aus zwei Elementen bestehen, einem *Ausgleichs-Pool* für motorfahrzeugverkehrsbedingte Massnahmen und einem *Förder-Pool* zur generellen Förderung des Langsamverkehrs.

Der Ausgleichs-Pool

Die Höhe der Gelder, die in den Ausgleichs-Pool eingelegt werden, bestimmt sich durch die Kosten, welche dem Langsamverkehr durch den MIV erwachsen. Die wichtigsten Kosten sind die Unfälle, die Begleit- und Lotsendienste sowie die Trennwirkung. Diese Kosten werden dem Motorfahrzeugverkehr belastet. In Frage kommen hier anteilmässige Einnahmen aus den Mineralölsteuern, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), den Versicherungsprämien (Haftpflichtversicherungen), den Ordnungsbussen und/oder einer Abgabe auf dem Verkauf von Motorfahrzeugen, deren Bauweise die FussgängerInnen und VelofahrerInnen übermässig gefährden¹⁵. Der Einfachheit halber und aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, ist es wohl am einfachsten, wenn der Ausgleichs-Pool aus Mineralölsteuern und der LSVA gespeisen wird.

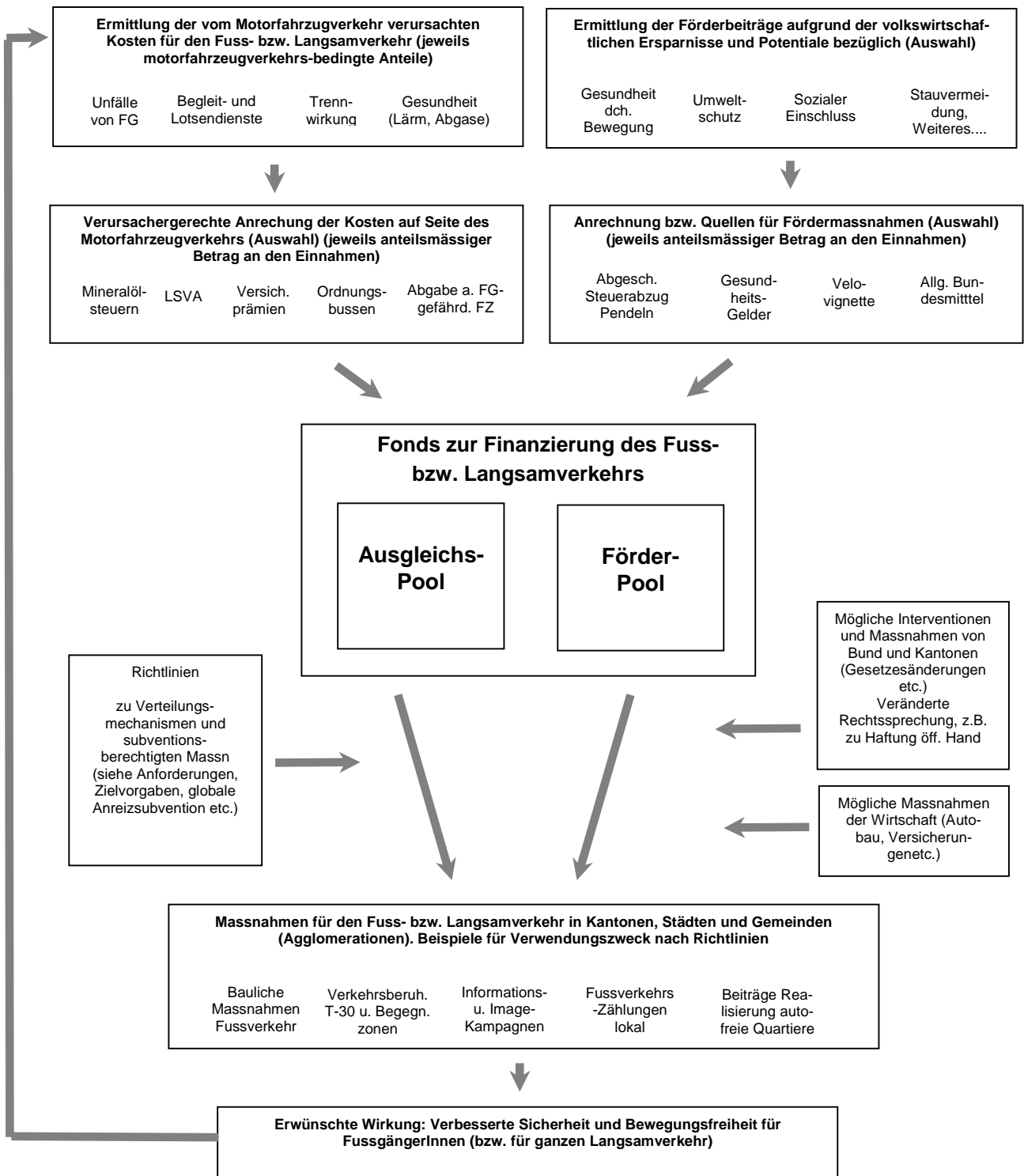
Der Förder-Pool

In den Förderpool werden Gelder eingelegt, die dank volkswirtschaftlichen Ersparnissen und Potentialen einen Gesamtnutzen bringen, der höher ist als die Kosten. D.h. was in den Pool zur Förderung des Fussverkehrs fliesst, führt andernorts zu Kostenersparnissen. Wenn mehr zu Fuss gegangen wird, so lassen sich z.B. Gesundheits-, Stau-, Umwelt- oder Energiekosten sparen. Diesem Pool zugerechnet werden auch langsamverkehrsspezifische Massnahmen aus Programmen wie EnergieSchweiz, Aktionsplan Umwelt und Gesundheit etc. Einlagen können aus allgemeinen Bundesmitteln oder z.B. von der Abschaffung der Steuerabzüge für Pendler, von Krankenkassengeldern getätigt werden. Zudem ist denkbar, dass ein Beitrag auch direkt von den NutzerInnen kommt, z.B. via Velovignette von den RadfahrerInnen. Für den Fussverkehr als allen zugängliche Grundmobilität kommen jedoch keine solchen Beiträge in Frage.

Die Gelder in den beiden Pools können von den Agglomerationen, Kantonen und Gemeinden abgerufen werden. Der Bund richtet Beiträge von 30-50% aus, je nach Finanzkraft des Kantons bzw. der Gemeinde und speziellen Gegebenheiten. Möglich sind Beiträge an bauliche Massnahmen (z.B. für die Einrichtung von Begegnungszonen u.ä.) als auch an Informations- und Imagekampagnen, für Fussgänger-Zählungen auf lokaler Ebene und für Beiträge zur Realisierung von autofreien Quartieren. Diese Anreizsubventionierung wird aufgrund bestimmter Richtlinien ausgerichtet. Dazu werden einerseits generelle Zielvorgaben und andererseits auch langsamverkehrsfreundliche Minimalstandards definiert. Fördermassnahmen im Bereich Fussverkehr sind meist keine Grossprojekte, sondern eine Summe von mittleren und kleinen Massnahmen. Deshalb werden Pauschalbeiträge ausgerichtet und durch ein Controlling in den Kantonen deren korrekte Verwendungsweise geprüft.

Wenn die Massnahmen von den Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden umgesetzt werden, sinken die Folgekosten, weil sich der Langsamverkehr wieder sicherer und freier bewegen kann. Damit muss weniger in den Ausgleichs-Pool eingelegt werden und dieser wird so mittel- bis langfristig leer und damit überflüssig. Gleichzeitig sinken auch die Potentiale, was auch den Förderpool langfristig schrumpfen lässt. Das ganze System ist so aufgebaut, dass es auf seine Abschaffung hin arbeitet und nur solange funktioniert, als Massnahmen für den Langsamverkehr notwendig sind. Der ganze Prozess kann auch durch Interventionen des Bundes und die Privatwirtschaft beschleunigt werden.

15 Die Abgabe auf Motorfahrzeugen würde als Anreiz für die Automobilhersteller dienen, nicht nur Autos zu bauen, die für die Insassen, sondern auch für die Zufussgehenden und Velofahrenden sicher sind.



Darstellung 8: Skizze eines Finanzierungsmodells für den Fuss- bzw. Langsamverkehr (eigene Darstellung).

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 1

I. Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr

Beschreibung	<p>Der Bund trifft zusammen mit den Kantonen die notwendigen raumplanerischen Vorkehren (Gesetze, Finanzen), damit Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen erhalten bleiben bzw. geschaffen und durch einen guten öffentlichen Verkehr ergänzt werden. Der Bund prüft dazu</p> <ul style="list-style-type: none"> - wie die Kompetenzen des Bundes in der Raumplanung verstärkt, die Raumplanung selber aufgewertet und bereits bekannte Massnahmen umgesetzt werden können (Grundlagenbericht) - wie die gesetzlichen Kriterien der Erschliessung zu ändern und welche Anforderungen zu stellen sind, damit die Grundversorgung in Gehdistanz, ergänzt durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann und wie die Zugänge zu den Haltestellen verbessert werden können - welche Rahmenbedingungen (Gesetze, Finanzen etc.) zu ändern sind, um die Verkehrspolitik in eine zu schaffende Politik des öffentlichen Raumes zu integrieren (Paradigmenwechsel zur Steigerung der Qualität des Zufussgehens). In Pilotprojekten werden zudem Integrations-Lösungen erprobt.
Rechtsetzungsbedarf	<p>Ja (aber nicht für Erstellung der Grundlagenberichte)</p> <p>Beschreibung: Diverse Gesetzesgrundlagen (u.a. Raumplanungsgesetz)</p>
Beteiligte	<p>Bund: ARE, ASTRA, EFD</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinden: Ja, kantonale Anschlussgesetzgebungen; Agglomerationen: Einbezug sehr wichtig</p> <p>Verbände / Dritte: nein</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: 500'000 (für Analyse und Grundlagenberichte)</p> <p>Finanzierungsmodell: Kredite ARE bzw. ASTRA</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: 500'000 (v.a. Pilotprojekte)</p> <p>Finanzierungsmodell:</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2005 (Grundlagenberichte)</p> <p>realisiert bis: 2012 (Gesetzesänderungen)</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Kanton Bern 1992: Berner S-Bahn / Siedlung</p> <p>international: GB: Living Streets; Planning Policy Guidance 13, 1994</p>
Wirkungspotential	<p>Gross v.a. langfristig: Aufrechterhaltung der Möglichkeit, zu Fuss zu gehen, bezüglich der Erschliessung, der Qualität des Zufussgehens sowie des Zugangs zum öffentlichen Raum für alle. Positive Auswirkungen auf lokales Gewerbe und auf die Umwelt.</p> <p>Eine fussgängergerechte Siedlungsstruktur zusammen mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr erlauben es zudem mehr Haushaltungen auf das Auto zu verzichten.</p>
Diffusionspotential	<p>Betrifft langfristig die gesamte Bevölkerung</p>

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 1

I. Sicherstellung der Erreichbarkeit zu Fuss und mit öffentlichem Verkehr

Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Positiv. Eine dichte und gemischte Siedlungsstruktur sowie eine auf den Fuss- und den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Erschliessung und Zugänglichkeit, spart grosse volkswirtschaftliche Kosten (Infrastruktur, Betreuung etc.)
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Mit allen anderen Massnahmen dieses Berichts
Priorität (1-5)	3 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Bonanomi 2000, Apel et al. 1997, Boesch 1992, Netzwerk Langsamverkehr 1999, darin insbesondere Boesch/Schmid und Bonanomi, Metron 2000, Ecoplan 2000
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 2

II. Dienstleistungen Fussverkehr

Beschreibung	<p>Der Bund schafft die konzeptionellen und finanziellen Voraussetzungen, dass in der Schweiz die wichtigsten Dienstleistungen für den Fussverkehr im Sinne eines Service Public angeboten werden. Besonders berücksichtigt werden die Bedürfnisse der Mobilitäts-Behinderten. Der Bund unterstützt mittels Anforderungen (Vollzugshilfen), Beiträgen und Pilotprojekten diesbezüglich</p> <p>a) Informations- und Orientierungssysteme (Wegweisung, GIS-Anwendungen), wie sie Art. 6 des FWG vorsieht (Aufnahme der Grundelemente in Signalisationsverordnung und Normierung VSS)</p> <p>b) Fussverkehrs-Dienstleistungen an Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs (Intermodalität; Mobilstationen)</p> <p>c) Fussverkehrspläne auf Gemeindeebene mit allen relevanten Informationen (siehe z.B. Mobil in Zürich, Genf), abrufbar auch über Internet und verknüpft mit anderen Dienstleistungen (öffentl. Verkehr, Car-Sharing etc.)</p> <p>d) Dezentrale Gepäckaufbewahrung (ausserhalb von Bahnstationen), Hauslieferdienste</p> <p>e) Aufenthalts- und Ruheorte im öffentlichen Raum</p>
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein, sofern sie in bestehende Programme eingebettet werden (z.B. EnergieSchweiz) oder als Vollzugshilfen gestaltet werden. Für die Wegweisung ist die rechtliche Grundlage im FWG bereits vorhanden.</p> <p>Beschreibung:</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, BEW</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: Ja</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz, Verband öffentl. Verkehr, lokale Verkehrsbetriebe, SBB, lokales Gewerbe (Detailhandel etc.) weitere</p> <p>Public Private Partnership: teilweise möglich mit Bestimmungen von Mindeststandards im Sinne des Service Public</p> <p>Leistungsvereinbarung: Fussverkehr Schweiz und andere</p>
Erstinvestition	<p>Insgesamt: Fr. 2 Mio. Fr.</p> <p>a) bis e): jeweils Konzept und Proberealisierung je rund Fr. 400'000</p> <p>Finanzierungsmodell: ASTRA, BEW, BAV</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: 500'000 Fr. für Realisierungsbeiträge Bund</p> <p>Finanzierungsmodell: Bund (Realisierungsbeiträge); Kantone, Gemeinden, SBB</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2006, vorher Synergien nutzen, z.B. bei Umsetzung SBB-Konzept Regionalbahnhöfe, oder Umsetzung Behindertengesetz</p> <p>realisiert bis: 2010 (Konzeptphase abgeschlossen bis 2008, anschliessend Umsetzung)</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wegweisung: Wanderwege, einzelne CH-Städte: Basel, Monthey etc. - Hauslieferdienst: Burgdorf - Pläne: Mobil in Zürich, Genf

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 2

II. Dienstleistungen Fussverkehr

	international: Wegweisung: Beispiele aus englischen und französischen Städten; Gesetzliche Grundlagen für Behinderte: Italien
Wirkungspotential	Mittel. Die Qualität und die Sicherheit (v.a. „Certainty“) des Zufussgehens nehmen zu (siehe LS 4, Massnahme 5).
Diffusionspotential	Gross für alle, besonders für die behinderte Bevölkerung (Mobilitätsbehinderte); Mittel für das lokale Gewerbe.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Positiv. Der Qualitätsgewinn ist gemessen am Aufwand bedeutend
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 4.5; 3.1; 3.3; 4.1; 5.1; 7.1; 9.1
Priorität (1-5)	3 (zeitlich und Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Blase 2000, Burkhalter et al. 1987; Schmidt/Manser 2000;: Erfahrungsbericht Burgdorf zum Hauslieferdienst, Konzept SchweizMobil
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 4, 1.10.01

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 3

III. Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs

Beschreibung	Das Steuersystem wird so geändert, dass Personen, die ihren Arbeitsweg zu Fuss zurücklegen, nicht mehr finanziell bestraft werden, sondern vielmehr einen Anreiz erhalten, weiterhin nachhaltig zu pendeln. Dazu werden die Abzüge bei den Arbeitswegkosten der direkten Bundessteuer angepasst. Mit den Kantonen werden analoge Anpassungen ihrer Steuergesetzgebung angestrebt. Die Änderung soll für die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) einkommensneutral umgesetzt werden.
Rechtsetzungsbedarf	Ja Beschreibung: Anpassung des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (DBG) sowie der Verordnung über den Abzug von Berufskosten der unselbständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer.
Beteiligte	Bund: EFD Kantone: Ja, eigene Gesetzesänderungen Verbände / Dritte: nein Public Private Partnership: nein Leistungsvereinbarung: nein
Erstinvestition	insgesamt: Fr. 200'000 (für Ausarbeitung Studie) Finanzierungsmodell: EFD
Laufende Kosten	pro Jahr: Keine. Verwaltungsmässig ist mit keinem Mehraufwand zu rechnen, da die Steuereinschätzung normal weiterläuft. Finanzierungsmodell: keines notwendig
Zeithorizont	initiiert bis: Ende 2004 realisiert bis: 2008 (auf Bundesebene; parallel / anschliessend auf Kantons-ebene)
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: international: Problem wird in versch. europäischen Ländern thematisiert, bisher aber noch kaum realisiert.
Wirkungspotential	Mittel. Bedeutend ist vor allem die geschaffene Steuer-Gerechtigkeit und der psychologische Faktor, dass sich zu Fuss gehen lohnt und nicht vom Staat im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten bestraft wird.
Diffusionspotential	Gross – betrifft alle Steuerpflichtigen; profitieren werden v.a. diejenigen, die zu Fuss zur Arbeit pendeln oder pendeln können, negativ betroffen sind je nach Ausgestaltung bisherige Abzugsberechtigte.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist positiv – einerseits langfristig bezogen auf die neu gesetzten Anreize (Einsparungen bei der Infrastruktur) und andererseits in Bezug auf den qualitativen Aspekt der Steuergerechtigkeit. Für den Staat sollte der Wechsel einkommensneutral ausfallen. Falls der Pendlerabzug ganz abgeschafft würde, könnten dank der Mehreinnahmen (Bund mehrere hundert Millionen Franken, Kantone ca. 2 Milliarden) die Steuern generell gesenkt werden.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 2.4; 3.1; 5.1; 7.1; 9.1

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 3

III. Steuerliche Gleichberechtigung des Fussverkehrs

Priorität (1-5)	2 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	Wie können die Kantone ebenfalls zur steuerlichen Gleichberechtigung des Fussverkehrs veranlasst werden?
Literatur / andere Quellen	EFD 1999, Muheim 1998, Schiesser/Messerli 1991
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 4

IV. Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für autofreies Leben

Beschreibung	<p>Der Bund und die Kantone schaffen die rechtlichen Grundlagen für eine verursachergerechte Anrechnung der Zersiedelungsfolgekosten sowie der Autoerschliessungs- und Parkplatzkosten. Geprüft wird bei Neubauten z.B. eine Anrechnung im Rahmen von Baubewilligungsverfahren; bei Altbauten und Einrichtungen mit publikumsintensivem Verkehr sowie bei Arbeitsplätzen eine solche mit Parkplatzbewirtschaftung. Alternativ wird eine steuerliche Kompensation bzw. Belohnung für autofreie Haushalte bzw. FussgängerInnen geprüft.</p> <p>Der Bund fördert zudem autofreie Siedlungen, Quartiere und (Tourismus-)Orte – sowohl aus Gründen der Nachhaltigkeit wie im Sinne eines Subventionsausgleichs.</p> <p>Das Bundesamt für Wohnungswesen führt in seinem Kompetenzbereich entsprechende Pilotprojekt durch.</p>
Rechtsetzungsbedarf	<p>Ja</p> <p>Beschreibung: Relevante Gesetze abzuklären</p>
Beteiligte	<p>Bund: ARE, Bundesamt für Wohnungswesen (BWO), BFE (EnergieSchweiz), EFD u. ev. weitere</p> <p>Kantone: Ja</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz (Teilprojekt, Begleitung)</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: Fr. 500'000 (für Umsetzungs-Studien und Pilotprojekte)</p> <p>Finanzierungsmodell: ARE, BA für Wohnungswesen, BFE</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Keine</p> <p>Bei einer Alternativ- bzw. Übergangslösung mit Steuerabzügen wäre mit Kosten (d.h. Steuerausfällen) pro Jahr von 200 Mio. Franken zu rechnen (Abzug von Fr. 1'500 bei 600'000 Haushalten bei marginalem Steuersatz von 24%). Die 200 Mio. sind jedoch in den weiteren Berechnungen nicht berücksichtigt.</p> <p>Finanzierungsmodell: ---</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: Ende 2006</p> <p>realisiert bis: 2012</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Massnahmen im Rahmen von E2000</p> <p>international: Ist in verschiedenen Ländern ein Thema; Umsetzungen von autofreiem Wohnen v.a. in Deutschland</p>
Wirkungspotential	<p>Mittel, langfristig gross. Die Umsetzung führt zu einer veränderten, d.h. schonenderen Raumnutzung. Die Wirkung ist in allen Dimensionen der Nachhaltigkeit von Bedeutung – sozial (mehr Gerechtigkeit, bessere Erreichbarkeit), ökologisch (weniger Fahrten, weniger Boden- und Energieverbrauch), ökonomisch (volkswirtschaftlich grosse Ersparnisse). Insgesamt entstehen zahlreiche Anreize für das Zufussgehen mit einem Umsteigeeffekt.</p>

Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen

LS 2

M 4

IV. Kompensationen für den Fussverkehr bzw. Belohnung für autofreies Leben

Diffusionspotential	Gross – betrifft im Sinne eines globalen Anreizsystems die ganze Bevölkerung. Sowohl die Individuen, die sich nachhaltig verhalten als auch die Kantone und Gemeinden sowie die Gesellschaft als ganzes profitieren von einer solchen Veränderung. Negativ betroffen sind bisherige EmpfängerInnen von Privilegien bzw. Subventionen.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Grosses volkswirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis, v.a. langfristig. Das Sparpotential wird auf mehrere Milliarden Franken pro Jahr geschätzt, bei geringem Umsetzungsaufwand.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 2.3; 5.1; 7.1
Priorität (1-5)	3 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	Wie sind die Kantone involviert?
Literatur / andere Quellen	Netzwerk Langsamverkehr 1999 insbesondere Boesch/Schmid und Bonanomi, Ecoplan 2000, Müller/Romann 1999, Reutter 1996, Bonanomi 2000
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Planung und Realisierung der Fusswegnetze

LS 3

M 1

I. Intensivierte Förderung des FWG-Vollzuges

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Bund intensiviert seine Förderung der Umsetzung des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege FWG mit zusätzlichen Vollzugshilfen und einer Verstärkung des Druckes auf die Kantone.</p> <p>Mittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wegleitung zu den qualitativen Anforderungen an Fusswege (z.B. an Distanzen/Erreichbarkeit, Netzdichte, direkte Wege, Sicherheit, Nutzungsbreiten, Attraktivität, Beleuchtung, Ersatzmassnahmen usw.). b) Anleitung für die Durchführung von pedestrian audits. Pilotprojekte. c) Förderung und Finanzierung von Pilotprojekten und Auszeichnung fortschrittlicher Gemeinden (z.B. in Wettbewerben). d) Anleitung für jährliche Entwicklungsberichte Fussverkehr für die Gemeinde- und Kantonebene. e) Einforderung der kantonalen Anschlussgesetzgebungen und die Erstellung der definitiven Wegnetzpläne gemäss Art. 4 FWG, wo diese noch fehlen. Der Bund setzt eine neue Frist von drei Jahren zur Erreichung dieser Ziele. Vorarbeiten: Abklärung status quo. <p>sowie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzept und Anforderungen für die Markierung von Fusswegen (Orientierungs- und Leitsysteme) (siehe Massnahme 2.2) - Kompetenzzentren (siehe Massnahme 3.2). - Aus- und Weiterbildung von Fachleuten (Planung, Recht, Polizei etc.) und kantonalen Fachstellen mittels Tagungen (siehe 8.1) - Kriterienraster für die Prüfung der Fussverkehrs-Verträglichkeit staatlicher Massnahmen durch die Kantone und den Bund selber (siehe Massn. 7.1)
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Nein</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Beschreibung: ---</p>
<p>Bund: ASTRA</p>	<p>Bund: ASTRA</p>
<p>Kanton / Gemeinde: als EmpfängerInnen der Unterstützungsleistung</p>	<p>Kanton / Gemeinde: als EmpfängerInnen der Unterstützungsleistung</p>
<p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz als Auftragnehmer (a – d) ev. Energie Schweiz als Mit-Auftraggeber (Wettbewerbe)</p>	<p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz als Auftragnehmer (a – d) ev. Energie Schweiz als Mit-Auftraggeber (Wettbewerbe)</p>
<p>Public Private Partnership: Nein</p>	<p>Public Private Partnership: Nein</p>
<p>Leistungsvereinbarung: Fussverkehr Schweiz: c), Pilotprojekte und Begleitung der Kantone bei a), b), d)</p>	<p>Leistungsvereinbarung: Fussverkehr Schweiz: c), Pilotprojekte und Begleitung der Kantone bei a), b), d)</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>Fr. 1 Mio. d.h. je Fr. 200'000 für die Massnahmen a – e</p>
<p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr, Energie Schweiz (Wettbewerbe)</p>	<p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr, Energie Schweiz (Wettbewerbe)</p>
<p>Laufende Kosten</p>	<p>pro Jahr: Fr. 300'000 (v.a. für Begleitung, Evaluation, Pilotprojekte)</p>
<p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr, Energie Schweiz (Wettbewerbe)</p>	<p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr, Energie Schweiz (Wettbewerbe)</p>
<p>Zeithorizont</p>	<p>initiiert bis: Ende 2002 (einzelne Elemente können stufenweise, d.h. nacheinander umgesetzt werden)</p>

Planung und Realisierung der Fusswegnetze

LS 3

M 1

I. Intensivierte Förderung des FWG-Vollzuges

	realisiert bis: 2005
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bisherige Umsetzung des FWG in den Kantonen - Bisherige Richtlinien und Empfehlungen - Innovationspreis Fussverkehr (Fussverkehr Schweiz, VCS, Energie-Schweiz) <p>international: GB, Schweden (Pedestrian Audits)</p>
Wirkungspotential	Mittel: Die präzisierten Anforderungen/Wegleitungen helfen den Kantonen und Gemeinden beim Vollzug (bisher ein institutionelles Hindernis) und zeigen, dass es der Bund mit dem Fussverkehr ernst meint. Zusammen mit anderen Massnahmen z.B. Finanzierung ist die Wirkung gross.
Diffusionspotential	gross: alle Kantone, zahlreiche Gemeinden
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Die Kosten-Nutzen-Relation ist gut, da mit den Vollzugshilfen auf ein bestehendes Gesetz und teilweise bestehende Strukturen (kantonale Fachstellen, Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz) aufgebaut werden kann. Da die Kantone verschiedene Male solche Vollzugsunterstützung gewünscht haben, ist der Nutzen für die Umsetzung des FWG bedeutend.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 2.2; 3.2; 3.3; 4.1; 4.5: 7.1; 8.1; 9.1
Priorität (1-5)	1 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Sauter/Bernet 1996, PROMPT o.J., Netzwerk Langsamverkehr 1999, Sauter 1999, BYPAD 2001
AutorIn / Version / Datum	Regine Bernet, Version 2 vom 6.9.01

Planung und Realisierung der Fusswegnetze

LS 3

M 2

II. Kompetenzzentren

Beschreibung	<p>Der Bund unterstützt den Betrieb eines Netzes von Fachleuten, die in jedem Kanton unabhängig und anwaltschaftlich die Perspektive des lokalen Fussverkehrs vertreten. Eine Ausdehnung auf den gesamten Langsamverkehr ist denkbar. Funktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stellungnahme im Rahmen von Mitwirkungs- und Beschwerdeverfahren (FWG, RPG, kant. Recht) zu Plänen und anderen Vorhaben mit Auswirkungen für den Fussverkehr - Beratung, Vermittlung, Audits, Unterstützung von lokalen Initiativen von Anwohnern und Behörden - Übernahme von Mandaten von Gemeinden, Kantonen für Vollzugsaufgaben (Planungen, Planbeurteilungen, Entwicklungsberichte) - Übernahme von Mandaten des Bundes wie Unterstützung des Vollzugs in den Kantonen, Evaluation und Monitoring
Rechtsetzungsbedarf	<p>Ja</p> <p>Beschreibung: Verordnung zum FWG</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, BFE (EnergieSchweiz)</p> <p>Kantone: nach Wunsch als Auftraggeber</p> <p>Verbände / Dritte:</p> <p>Public Private Partnership: ev. mit Fussverkehr Schweiz</p> <p>Leistungsvereinbarung: ev. mit Fussverkehr Schweiz</p>
Erstinvestition	<p>400'000.- für Konzept und Startphase</p> <p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr</p>
Laufende Kosten	<p>500'000.- (Fr. 20'000.-/pro Kanton plus zentrale Vernetzung, Schulung usw.)</p> <p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: Ende 2002</p> <p>realisiert: Daueraufgabe, ev. als Übergangslösung, bis die Vollzugsstruktur eines neuen Langsamverkehrsgesetzes aufgebaut ist.</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national:</p> <p>TI: "Gruppo per la moderazione del Traffico nella Svizzera Italiana-GMTSI" (finanziert aus dem kantonalen Lotteriefonds).</p> <p>SG: Beitrag des Kantons an die lokale Arbeit von Fussverkehr Schweiz.</p> <p>Anwaltschaftliche Strukturen in anderen Themenbereichen: SL=Stiftung Landschaft Schweiz, Gleichstellungsbüros</p> <p>international:</p>
Wirkungspotential	<p>Gross. Die lokale Zersplitterung der Problemfälle ist ein Hauptgrund für die schlechte Betreuung des Fussverkehrs</p>
Diffusionspotential	<p>Gross. Wirkung in allen Gemeinden. Direkt abhängig von der Grösse der gesprochenen Kredite.</p>

Planung und Realisierung der Fusswegnetze

LS 3

M 2

II. Kompetenzzentren

Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Gut
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 3.1; 3.3; 7.1; 8.1
Priorität (1-5)	1 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	Positionierung der Kompetenzzentren zwischen Bund, Kantonen und Fachverband Fussverkehr ist noch zu klären.
Literatur / andere Quellen	
AutorIn / Version / Datum	Regine Bernet, Version 2, 6.9.01

Planung und Realisierung der Fusswegnetze

LS 3

M 3

III. Revision FWG, resp. Integration Fussverkehr in ein neues Bundesgesetz über Langsamverkehr

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Bund erweitert und vertieft das FWG und baut es ev. zu einem Bundesgesetz über den Langsamverkehr aus. Die Förderung des Fussverkehrs/Langsamverkehrs wird als Bundesaufgabe behandelt, und Finanzierung, Verantwortlichkeiten, Aufgaben sowie Qualitätskriterien verbindlich geregelt. Das FWG wird mindestens um die folgenden Punkte ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung und Verschärfung der Anforderungen an die Fusswegplanung: Massstäbe und Massnahmenpläne, obligatorische Nutzungspläne, neue Fristen, rollende Planung mit Audits und Einbezug der Kompetenzzentren - Präzisierung und Verschärfung der Anforderungen an die Fusswegnetze: Qualität, Wegkategorien, Gestaltung des öffentlichen Raums, Ersatzmassnahmen (Fussgängerstreifen), Fristen für die Realisierung, Haftung des Gemeinwesens bei ausgewiesenen Lücken, - Bessere Abstimmung des Gesetzes mit anderen Gesetzen und Massnahmen: öffentlicher Verkehr und Agglomerationsverkehr, Verkehrssicherheitspolitik, Energiesparmassnahmen usw. - Kantonale Organisation: Aufwertung der Fachstellen, obligatorischer Anschluss an ein "Verkehrsamt". Definition der Aufgaben, Zusammenarbeit mit Kompetenzzentren. - Finanzielle Beteiligung des Bundes an der Planung und Realisierung von Fusswegnetzen (siehe LS 4 und 5). - Ausbau der Überprüfung von Auswirkungen staatlicher Massnahmen auf den Fussverkehr auf Bundesebene und kantonaler Ebene (siehe Massnahme 7.1) - Erstellung jährlicher Entwicklungsberichte durch die Kantone und den Bund (siehe Massnahme 7.1)
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Ja</p> <hr/> <p>Beschreibung: Ergänzung des FWG und der Verordnung oder neues Bundesgesetz für Langsamverkehr mit Teilbereich Fussverkehr</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Bund: ASTRA</p> <hr/> <p>Kanton: ja (Anschlussgesetzgebung)</p> <hr/> <p>Verbände / Dritte: nein</p> <hr/> <p>Public Private Partnership: nein</p> <hr/> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>---</p> <hr/> <p>Finanzierungsmodell: ---</p>
<p>Laufende Kosten</p>	<p>pro Jahr: Fr. 60-80 Mio für Beiträge an Planung (10%) und Realisierung der Fusswegnetze (90%), d.h. durchschnittlich pro Kanton 3-4 Mio./Jahr.</p> <hr/> <p>Finanzierungsmodell: siehe Leitsatz 5, Bundesbeiträge zwischen 30-50% je nach Finanzkraft des Kantons und speziellen Umständen.</p>
<p>Zeithorizont</p>	<p>initiiert bis: 2004</p>

Planung und Realisierung der Fusswegnetze		LS 3	M 3
III. Revision FWG, resp. Integration Fussverkehr in ein neues Bundesgesetz über Langsamverkehr			
	realisiert bis: 2010 (Gesetzgebung)		
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)		
	international:		
Wirkungspotential	Sehr gross bei vollständiger Umsetzung		
Diffusionspotential	Alle Gemeinden		
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Bei vollständiger Umsetzung der Inhalt gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, bei nur teilweiser Umsetzung abhängig von der Art der Massnahme		
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 3.1; 3.2; 4.3; 4.5; 5.1; 7.1; 8.1; 9.1		
Priorität (1-5)	2 (zeitlich); 2 (Wichtigkeit)		
Offene Fragen			
Literatur / andere Quellen			
AutorIn / Version / Datum	Regine Bernet, Version 2, 6.9.01		

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 1

I. Strassen- und Weginfrastruktur

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Bund erhöht die Verkehrssicherheit der FussgängerInnen und fördert die Koexistenz im Strassenverkehr, indem er eine Reihe von infrastrukturellen Massnahmen ergreift, insbesondere indem er</p> <ul style="list-style-type: none"> a) finanzielle Beiträge leistet an Sicherheitsmassnahmen auf dem Fusswegnetz (z.B. bei Querungen von Fahrbahnen), bei der Einrichtung von Tempo-30-, Begegnungs- und Fussgängerzonen sowie generellen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Strassenraumgestaltung i.S. „forgiving roads“). Die Beiträge (30-50%) werden unter der Bedingung gewährt, dass die Projekte definierten Anforderungen der Fussverkehrsfreundlichkeit genügen (siehe Neuordnung Finanzierung Fussverkehr). b) mit Pilotversuchen fussgängerfreundliche Koexistenz-Massnahmen in der Praxis erprobt, die bisher rechtlich nicht oder nur beschränkt zulässig sind, z.B. Begegnungszonen auf urbanen Plätzen mit viel Fahrzeugverkehr bzw. auf Hauptstrassen mit viel Fussverkehr, Tempo 30 auf Hauptstrassen, etc. c) die Mittel für strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung erhöht und diese auch für die Einführung von Begegnungsstrassen zur Verfügung stellt d) Vollzugshilfen für attraktive und kostengünstige Strassengestaltungsmassnahmen im Sinne der Koexistenz bereitstellt e) die Durchführung von Safety Audits fördert, speziell zur Verbesserung der Fussgänger-Sicherheit (inkl. Schutz vor Kriminalität)
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Ja, für finanzielle Beiträge aus Mineralölsteuer Nein, für die Massnahmen b – e</p> <p>Beschreibung: Anpassung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer sowie der Verordnung über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Bund: ASTRA</p> <p>Kantone: ja</p> <p>Verbände / Dritte: nein</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>insgesamt: 41-51 Mio. Fr., davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Mio. Fr. für Vollzugshilfen und Safety Audits - 40-50 Mio. Fr. für Pilotprojekte Koexistenz, Aufstockung Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen LRV <p>Finanzierungsmodell: siehe Leitsatz 5, Bundesbeiträge zwischen 30-50%</p>
<p>Laufende Kosten</p>	<p>pro Jahr: max. 80-100 Mio. Fr. über 10 Jahre (d.h. total Fr. 0,8-1 Mrd.)</p> <p>Finanzierungsmodell: siehe Leitsatz 5, Bundesbeiträge zwischen 30-50% je nach Finanzkraft des Kantons und speziellen Umständen</p>
<p>Zeithorizont</p>	<p>initiiert bis: Massnahme a bis 2005; Massnahmen b – e bis 2004</p> <p>realisiert bis: Massnahme a bis 2010, Massnahmen b – e bis 2006</p>

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 1

I. Strassen- und Weginfrastruktur

Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss LRV international:
Wirkungspotential	Gross – eine erhöhte Sicherheit für den Fussverkehr verbessert die Qualität des Zufussgehens und der Wegnetze in hohem Masse und fördert damit das Zufussgehen. Zudem bringen die Massnahmen grosse soziale Vorteile (weniger Leid, Rückgewinnung der Bewegungsfreiheit von Kindern und Betagten) sowie volkswirtschaftliche Ersparnisse (siehe unten)
Diffusionspotential	Gross – betrifft die ganze Bevölkerung, als FussgängerInnen, als Eltern, als Steuer- und Prämienzahlende, v.a. in den Agglomerationen
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Aufgrund der Literatur kann von einem finanziellen Nutzen dank weniger Getöteten und Verletzten im Strassenverkehr von 360 bis 390 Millionen Franken pro Jahr ausgegangen werden. Dazu kommen noch Ersparnisse bei externen Kosten (Begleit- und Lotsendienste, Gesundheit, Energie) etc. Die Ausgaben von 80-100 Millionen Franken pro Jahr – so hoch sie im ersten Moment auch scheinen mögen – entsprechen nur rund 2 bis 3% der gesamten Ausgaben für den Strassenverkehr resp. 4 bis 5% der Ausgaben allein für die Nationalstrassen.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 3.1; 4.2; 4.3; 4.5; 5.1; 6.2; 7.1
Priorität (1-5)	1 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Bundesrat 2000, Prognos 2001, BUWAL 2000, Fussverkehr Schweiz 2000; Swedish National Road Administration 1996, VCÖ 2001, Eckhardt/Seitz 1998
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 2

II. Fahrzeuge

Beschreibung	<p>Der Bund erhöht die Verkehrssicherheit der FussgängerInnen, indem er eine Reihe von fahrzeugseitigen Massnahmen ergreift, insbesondere indem er</p> <ul style="list-style-type: none"> - finanzielle Anreize für Personen schafft, die Sicherheitsgeräte in ihren Fahrzeugen auf freiwilliger Basis installieren lassen wie z.B. Restfahrentschreiber, Alkoholanlasserkontrolle, Geräte zur unterstützenden Geschwindigkeitsanpassung etc. (im Sinne eines Pilotprojekts) Zusammenarbeit mit Versicherungen und Garagengewerbe. - Pilotversuche mit fahrzeugseitigen Sicherheits-Anwendungen durchführt (z.B. Intelligente Geschwindigkeitsanpassung ISA analog wie NL, S und GB) - die Auswirkungen von fahrzeugseitigen Geräten auf die Sicherheit der FussgängerInnen untersucht und gegebenenfalls Massnahmen ergreift (z.B. bei Navigations- und Leitsystemen, die Ausweichverkehr durch Wohngebiete bringen, bzw. von der Fahraufgabe ablenken etc.) - sich auf europäischer Ebene (z.B. in der ECMT) für die schnelle Einführung von fahrzeugseitigen Technologien und Standards einsetzt, die für die Fussgängersicherheit positiv sind (z.B. Intelligent Speed Adaptation ISA, Crash-Tests FussgängerInnen EuroNCap etc.).
Rechtsetzungsbedarf	<p>Ja, bei finanziellen Anreizen gemäss a</p> <p>Nein, für übrige Massnahmen</p> <p>Beschreibung: ---</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA</p> <p>Kantone: nein</p> <p>Verbände / Dritte: Versicherungen, Garagengewerbe etc.</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: Fr. 3,5 Mio., davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des freiwilligen Geräteeinbaus (Pilotphase): Fr. 700'000 - Pilotversuche fahrzeugseitiger Sicherheitsanwendungen: Fr. 2,5 Mio. - Studie über Auswirkungen fahrzeugseitiger Geräte auf Fussverkehr Fr. 300'000 <p>Finanzierungsmodell: ASTRA, teilweise Forschungskredite</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Fr. 8 Mio. für Installation fahrzeugseitiger Sicherheitsanwendungen inkl. Förderung freiwilligen Geräteeinbaus</p> <p>Finanzierungsmodell: ASTRA</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: Pilotversuche bis 2005</p> <p>realisiert bis: 2008</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Pilotversuche LEV (für Bereich Energiesparen)</p> <p>international: Versuche in Schweden, Niederlande und Grossbritannien</p>

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 2

II. Fahrzeuge

Wirkungspotential	Gross – das Potential einer beim Fahrzeug ansetzenden Strategie zur Erhöhung der Sicherheit für die FussgängerInnen (und für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen) ist relativ gross, und wird durch neue technologische Entwicklungen stark erleichtert. Je nach Umsetzungsgrad, profitieren die FussgängerInnen stark von mehr Sicherheit, was zugleich ihre Mobilität erhöht.
Diffusionspotential	Gross – von den Massnahmen profitieren nicht nur die FussgängerInnen, sondern auch andere VerkehrsteilnehmerInnen sowie durch reduzierte Unfallkosten alle Steuer- und Prämienzahlende.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	<p>Aufgrund der Literatur kann von einem grossen finanziellen Nutzen dank weniger Getöteten und Verletzten im Strassenverkehr ausgegangen werden. Die volkswirtschaftlichen Ersparnisse betragen geschätzt 30-40 Mio. Fr. wenn 20% der AutobesitzerInnen die empfohlenen Geräte freiwillig installieren und dadurch 15-20 weniger Personen getötet und 150-200 weniger verletzt werden. Dazu kommen noch Ersparnisse bei den externen Kosten (Begleit- und Lotsendienste, Gesundheit, Energie). Längerfristig fallen zudem die Ersparnisse für weniger Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Polizeikontrollen ins Gewicht. Im Zeitraum nach 10 Jahren dürften diese Ersparnisse ebenfalls mehrere Mio. Franken pro Jahr betragen.</p> <p>Bei jährlichen Aufwendungen von 8 Mio. Fr. pro Jahr für freiwillige Massnahmen, sind die Kosten schon bei vier verhinderten tödlichen Unfällen amortisiert. Insgesamt kann kurzfristig mit Ersparnissen von mehreren Millionen Franken, mittel- bis langfristig von mehreren Dutzend Millionen Franken gerechnet werden.</p> <p>Zum Vergleich: Für das 5jährige Projekt der Lightweight Electric Vehicles (LEV) hat der Bund rund 11 Millionen Franken ausgegeben; der Kanton Tessin und die Gemeinde Mendrisio zusammen nochmals 3 Millionen Franken.</p>
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 3.1; 4.1; 4.2; 4.4; 5.1; 6.2; 7.1
Priorität (1-5)	1 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Eckhardt/Seitz 1998, Bundesrat 2000, Prognos 2001, BUWAL 2000, Fussverkehr Schweiz 2000; Swedish National Road Administration 1996, VCÖ 2001, ETSC 2001, Plowden/Hillman 1996, Carsten/Tate 2000, Várhelyi et al. 1998, Ministerie van Verkeer 2001
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 4, 1.10.01

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 3

III. Umfassende Überprüfung SVG und VSS-Normen

Beschreibung	Der Bund überarbeitet das SVG und die VSS-Normen. Leitidee ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne von Vision Zero. Gleichzeitig wird die Stellung des Fussverkehrs gestärkt. Erster Schritt ist die Erarbeitung eines Grundlagenberichts.
Rechtsetzungsbedarf	Grundlagenbericht nein, sonst Ja Beschreibung: Strassenverkehrsgesetz und Verordnungen, VSS-Normen
Beteiligte	Bund: ASTRA Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: nein Verbände / Dritte: Schweiz. Verband der Strassen und Verkehrsfachleute VSS Public Private Partnership: nein Leistungsvereinbarung: nein
Erstinvestition	insgesamt: Fr. 600'000.- (Grundlagenbericht) Finanzierungsmodell: ASTRA-Forschung
Laufende Kosten	pro Jahr: Fr. 500'000 (Aufstockung bestehendes Budget für Beschleunigung Anpassungen VSS-Normen und entsprechende Forschungsarbeiten) Finanzierungsmodell: ASTRA
Zeithorizont	initiiert bis: 2003 realisiert bis: 2004 (Grundlagenbericht) bzw. 2010 (Revision)
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: international: Deutschland (Private Initiative der Arbeitsgruppe Fussverkehr SRL/Fuss e.V.): Bericht mit einzelnen begründeten Revisionsvorschlägen (s.u. Literatur)
Wirkungspotential	Potentiell sehr gross. Die Sicherheit des Fussverkehrs ist direkt abhängig von den Regelungen des SVG und der VSS-Normen.
Diffusionspotential	Sehr gross. Beeinflusst wird die Gestaltung und Organisation des Strassenraums im ganzen Land und das Verhalten aller am Verkehr Teilnehmenden.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Gut. Wichtiger Baustein zur Senkung der Unfallzahlen und zur Stärkung des Fussverkehrs.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Zentrales Anliegen mit Bezügen zu sämtlichen Massnahmen, insbesondere zum LS 3, Planung und Realisierung der Fusswegnetze
Priorität (1-5)	1 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	politische Widerstände gegen eine wirksame SVG-Revision
Literatur / andere Quellen	Postulat NR Vreni Hubmann vom 21. Juni 2001; AG Fussverkehr 1997; Sauter 1999
AutorIn / Version / Datum	Regine Bernet, Version 1.10.01

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 4

IV. Neuausrichtung Fonds für Verkehrssicherheit

Beschreibung	Der Bund definiert Leitplanken, die sicherstellen, dass die Arbeit des Fonds für Verkehrssicherheit vermehrt auf das Konzept von Vision Zero ausgerichtet wird. Im Interesse der Sicherheit des Fussverkehrs muss der Fonds die fehler-tolerante Gestaltung des Strassenraums und die entsprechende Verantwortung des Gemeinwesens neben der Verkehrserziehung zu einem wichtigen Thema machen.
Rechtsetzungsbedarf	Abhängig von VESIPO wenn ja: Unfallverhütungsbeitragsgesetz
Beteiligte	Bund: ASTRA: als Auftraggeber für aussenstehenden ExpertInnen Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: nein (ja bei der Umsetzung) Verbände / Dritte: nein (ja bei der Umsetzung) Public Private Partnership: nein (ev. ja bei der Umsetzung) Leistungsvereinbarung: nein (ev. ja bei der Umsetzung)
Erstinvestition	Fr. 300'000.- (Grundlagenbericht) Finanzierungsmodell:
Laufende Kosten	pro Jahr: Finanzierungsmodell:
Zeithorizont	initiiert bis: 2002 realisiert bis: 2004 (Grundlagenbericht) bzw. 2006 (Reform)
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: international:
Wirkungspotential	Der Fonds verteilt jährlich Fr. Mio. 15 - 20. Davon sollten 50% in die Promotion von fehlertoleranten Strassen investiert werden (Aufklärung, Pilotprojekte, Forschung).
Diffusionspotential	Mittel
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Sehr gut: Höhere Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 3.1; 4.1; 4.2; 4.3; 6.2, 7.1
Priorität (1-5)	2 (zeitlich), 2 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	
AutorIn / Version / Datum	Regine Bernet, Version 1.10.01

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 5

**V. Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (Security)
sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (Certainty)**

Beschreibung	<p>Der Bund trägt zu mehr Wohlbefinden und Sicherheit im öffentlichen Raum bei. Er verbessert insbesondere den Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (Anpöbeleien, Diebstahl, Raub, sexuelle Angriffe, Vergewaltigung) sowie die Orientierung im öffentlichen Raum (certainty) indem er</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Anforderungen an die Siedlungsplanung und Architektur darauf ausrichtet, dass die Häuser „Ohren“ und „Augen“ auf die Strasse bzw. den Wegen hin bekommen. Ein Grundlagenbericht soll die Themen und Handlungsfelder aufzeigen - insbesondere die „Schnittstelle“ an der öffentlicher Raum und private Grundstücksgestaltung zusammenkommen. Gegebenenfalls ist die Lärmschutzverordnung zu ändern bzw. zu ergänzen - die Anforderungen an die Fusswege bezüglich der „Security“ und der „Certainty“ aufgrund der vorhandenen Literatur und zusammen mit den Fachverbänden verbindlich festsetzt und bekannt macht - die Verantwortlichen, v.a. Planer, Ingenieure und Architekten für die beiden Sicherheitsaspekte in Weiterbildungen und mit Vollzugshilfen sensibilisiert - sicherstellt, dass bei der Planung und Realisierung von Fusswegen von Anfang an Frauen und Mobilitäts-Behinderte beigezogen werden
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein, nach Abklärungen ev. Lärmschutzverordnung ergänzen</p> <p>wenn ja: ---</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA: als Auftraggeber für Grundlagenbericht und Anforderungskatalog</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: nein (ja bei der Umsetzung)</p> <p>Verbände / Dritte: ja, Erarbeitung Anforderungskatalog</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
Erstinvestition	<p>Fr. 400'000.- (Grundlagenbericht und Anforderungen)</p> <p>Finanzierungsmodell:</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Weiterbildung siehe Leitsatz 8</p> <p>Finanzierungsmodell:</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2004</p> <p>realisiert bis: 2006 (Grundlagenbericht und Anforderungen)</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national:</p> <p>international:</p>
Wirkungspotential	<p>Mittel: Bessere Umsetzung der Anliegen „Security“ und „Certainty“ führen zu einem höheren Sicherheitsgefühl und damit zu mehr Wegen, die zu Fuss zurückgelegt werden. Nötig sind aber Massnahmen, die über den Verkehrsbereich hinausgehen, um mehr Sicherheit zu erreichen.</p>
Diffusionspotential	<p>Hoch: Von den Massnahmen profitiert ein Grossteil der Bevölkerung</p>

Verbesserung der Fussverkehrs-Sicherheit

LS 4

M 5

**V. Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen (Security)
sowie Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (Certainty)**

Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Positiv. Die Massnahmen kosten verhältnismässig wenig und haben eine gute Wirkung
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 2.2; 3.1; 3.2; 4.1; 4.3; 6.2, 7.1; 8.1
Priorität (1-5)	2 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Auswahl: Meyer 1998, Siemonsen et al. 1991, Frauenlobby Städtebau 1993
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 11.12.01

Neuordnung Finanzierung Fussverkehr

LS 5

M 1

I. Finanzierungssystem und transparente Strassen- und Wegrechnung

Beschreibung	<p>Der Bund schafft ein Finanzierungssystem für den Fussverkehr (Langsamverkehr), um diesen finanziell dem MIV und ÖV gleichzustellen. Das Finanzierungssystem wird so gestaltet, dass es den Kantonen und Gemeinden einen Anreiz bietet, in Fussverkehrsanlagen zu investieren und dass es die Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs ebenen- und verursachergerecht ausgleicht. Die Beiträge des Bundes betragen je nach Finanzkraft des Kantons zwischen 30 und 50% der Gesamtkosten. Der Bund setzt Qualitätsstandards und Anforderungen fest, die erfüllt sein müssen, damit Beiträge geleistet werden. Er gewährt die Subventionen den Kantonen global und diese sichern mit einem Controlling die Einhaltung der Standards.</p> <p>Als Sofortmassnahme sind die Mittel für strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss LRV zu erhöhen.</p> <p>Zusammen mit der Regelung der Finanzierung ist eine transparente Strassen- und Wegrechnung, z.B. nach der Methode des Least-Cost-Transportation-Planning LCTP einzuführen.</p>
Rechtsetzungsbedarf	<p>Ja; nicht jedoch für Sofortmassnahme</p> <p>Beschreibung: verschiedene Möglichkeiten:</p> <p>Anpassung des Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer oder die LSVA</p> <p>Verfassungsgrundlage für Fonds Langsamverkehr</p> <p>Geplante Gesetzgebung im Agglomerationsverkehr</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, ARE, BFS</p> <p>Kantone: Ja (Antragsteller beim Bund für Beiträge)</p> <p>Städte/Gemeinde/Agglomerationen: als Gesuchsteller und Beitragsempfänger</p> <p>Verbände / Dritte: nein</p> <p>Public Private Partnership: nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: nein</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: 2,4 Mio. Fr., davon</p> <p>2 Mio. Fr. Ausarbeitung Finanzierungsmodell</p> <p>400'000 Fr. Grundlagenstudie LCTP</p> <p>Finanzierungsmodell: ASTRA Forschung, Kredit Langsamverkehr</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Keine (Umlagerung der Finanzmittel)</p> <p>Finanzierungsmodell: ---</p> <p>Für die Massnahmenfinanzierung: Anreizsubventionierung, Bundesbeiträge zw. 30 und 50%, insbesondere für die Massnahmen 3.3, 4.1 und 4.2</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2004 (Grundlagenstudien)</p> <p>realisiert bis: 2012</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Luftreinhalteverordnung, NHG, Beiträge an Forststrassen</p> <p>international:</p>

Neuordnung Finanzierung Fussverkehr

LS 5

M 1

I. Finanzierungssystem und transparente Strassen- und Wegrechnung

Wirkungspotential	Gross. Die Anreizsubventionierung verbessert in grossem Mass die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Zufussgehens, da die fehlenden Finanzen bzw. der fehlende Finanzierungsmechanismus für die vielen kleinen Massnahmen ein grosses Hindernis ist.
Diffusionspotential	Alle Kantone und Gemeinden der Schweiz und in der Folge die gesamte Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt profitieren von der Massnahme.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Ausgezeichnet. Sie Kosten-Nutzen-Analyse im Haupttext
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 3.3; 4.1; 4.2 direkt und mit allen anderen Massnahmen indirekt
Priorität (1-5)	1 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Libbe 1997, City:mobil 1997, Eberle 1996, Sauter 1999
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 1

I. Mobilität

<p>Beschreibung</p>	<p>Die Datengrundlagen zur Mobilität und den Mobilitätseinschränkungen im Fussverkehr werden verbessert und regelmässig nachgeführt. Angestrebt wird eine Datenqualität wie beim MIV und ÖV auf allen Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden, Agglomerationen). Die Umsetzung des FWG und weiterer Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs wird dadurch erheblich gefördert. Elemente der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mikrozensus: Detailauswertung Fussverkehr 2000 mit einem Vergleich der Entwicklung seit 1994 (speziell soziodemografischer und -ökonomischer Variablen) sowie bezüglich der Wegeketten - Verdichtete Erhebungen Fussverkehr bei künftigen, permanenten Mikrozensusen sowie diesen ergänzende Erhebungen von fussverkehrsspezifischen qualitativen und quantitativen Daten (z.B. Aufenthaltsdauer von Kindern, Mobilitäts-Einschränkungen etc.): Piloterhebung - Konzept für regelmässige Fussverkehrs-Zählungen in Gemeinden, Städten und Agglomerationen mit einem Netz von nationalen Zählstellen an „repräsentativen“ Querschnitten (z.B. Bahnhofstr./Zugangspunkt zum öV) Erarbeitung eines Erhebungsdesigns für Normierung (GIS-Datenbanken). - Konzept für Erhebungen zu Umwegen und Wartezeiten gekoppelt mit einer Infrastrukturerfassung Fussverkehr (Verlustzeiten für den Fussverkehr, analog MIV - Stau - und ÖV): Piloterhebung - Berücksichtigung der Fussverkehrs-Aspekte in anderen nationalen Erhebungen (Haushaltbefragungen), z.B. zu Freizeit/Tourismus, Arbeitskräfte (Arbeitsweg), Sozialberichterstattung etc.. Zudem: internationales Engagement zur Sicherstellung der Europakompatibilität der Statistik
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Nein</p> <p>Beschreibung: ---</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Bund: ARE, ASTRA und BFS</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: ja, bei Verdichtungen Mikrozensus, Pilotprojekte Fussgängerzählungen</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz</p> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: Ja, Fussverkehr Schweiz</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>insgesamt: Fr. 1,2 Mio. (Bund) davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detailauswertung Mikrozensus 2000 mit Vergleich 1994: Fr. 300'000 - Konzept für verdichtete Erhebungen Fussverkehr Mikrozensus sowie Konzept und Durchführung ergänzender, qualitativer Erhebungen: Fr. 450'000 - Konzept und Probelauf für Fussverkehrs-Zählungen: Fr. 200'000 - Konzept u. Piloterhebungen zu Verlustzeiten im Fussverkehr: Fr. 150'000 - Berücksichtigung Fussverkehrs-Aspekte in anderen nationalen Erhebungen (Konzept) Fr. 100'000 <p>Finanzierungsmodell: Bund (ASTRA, ARE- und BFS- Forschungskredite)</p>

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 1

I. Mobilität

Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Fr. 1,9 Mio., davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund Fr. 1 Mio., v.a. für verdichtete Erhebungen Mikrozensus, nationaler Anteil Fussverkehrszählungen und ergänzende Erhebungen zum Mikrozensus sowie zu Verlustzeiten. - Gemeinden/Städte/Agglomerationen Fr. 0,9 Mio. (teilw. rotierend) <p>Finanzierungsmodell:</p> <p>Durch Bund: Regelmässige nationale Erhebungen vollständig sowie Beiträge von mind. 50% an regionale/lokale Erhebungen (Verdichtungen Mikrozensus, Fussverkehrszählungen)</p> <p>Durch Kantone/Gemeinden/Städte/Agglomerationen: Restl. Beiträge für Verdichtungen Mikrozensus u. Fussverkehrszählungen</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: Erste Arbeiten bis Ende 2002 auslösen, Rest gestaffelt</p> <p>realisiert bis: 2006 (erste Runde, d.h. v.a. Konzepte)</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Mikrozensus Verkehrsverhalten</p> <p>international: GB für permanente Erhebungen Verkehrsverhalten</p>
Wirkungspotential	<p>Grosse Hebelwirkung. Gezählter Fussverkehr wird besser wahrgenommen und damit weniger übergangen als bisher. Die verbesserten Daten sind eine Voraussetzung für verschiedene Umsetzungsprojekte im Fussverkehr.</p>
Diffusionspotential	<p>Unter Fachleuten gross; in der Öffentlichkeit bezüglich Bewusstsein mittel und bezüglich einzelner Daten gering</p>
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	<p>Gute Kosten-Nutzen-Relation – v.a. dank der Hebelwirkung</p> <p>Vgl. Kosten der Zählungen des ASTRA an National- und Hauptstrassen sowie zu Verkehrszählungen in Kantonen und Gemeinden.</p>
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	<p>Massnahmen 3.1; 3.3; 4.1; 7.1; 8.1; 9.1</p>
Priorität (1-5)	<p>1 (zeitlich), 1 (Wichtigkeit)</p>
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	<p>Brög/Erl 1999, Netzwerk Langsamverkehr 1999, Monheim 2000, Seewer 1992, SMARTRAQ (www.smartraq.net)</p>
AutorIn / Version / Datum	<p>Daniel Sauter, Version 4, 1.10.01</p>

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 2

II. Sicherheit

<p>Beschreibung</p>	<p>Die Datenerhebung und Auswertung der Strassenverkehrsunfälle werden grundlegend verbessert und Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollisionen werden regelmässig erhoben. Zudem werden bis zur Umsetzung dieser Elemente ergänzende Erhebungen zu Fussverkehrsunfällen durchgeführt. Ein Pilotversuch soll das Potential von Konfliktanalysen für die Fussverkehrssicherheit klären. Die verbesserten Datengrundlagen erlauben fundiertere Analysen zum Unfallgeschehen und zum Risiko des Zufussgehens (Exposition) und damit gezieltere Unfallverhütungsaktionen (Umsetzung von Vision Zero). Nicht zuletzt sind geeignete Daten zu kriminellen Übergriffen sowie zum subjektiven Sicherheitsgefühl notwendig. Elemente der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende Erhebung der Fussgängerunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten (zu wichtigen Daten, die in BFS-Statistik fehlen) - Neuorientierung der Datenerhebung und Auswertung der Strassenverkehrsunfälle, ev. langfristig Einrichtung eines Büros für Unfalluntersuchungen im Strassenverkehr (analog Flugverkehr) - Konfliktforschung: Konzept und Pilotversuch (siehe dazu auch Langfrist-Beobachtung Innerortsverkehr, Massnahme 7.1) - Regelmässige Erhebung der Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollision (z.B. alle 5 Jahre) - Regelmässige Abschätzung der Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle und Verbesserung der Erfassung - Geeignete Datenerhebungen und -auswertungen zu kriminellen Übergriffen (Verletzungsschwere, Ort etc.) sowie zum subjektiven Sicherheitsgefühl)
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Nein</p>
	<p>Beschreibung: ---</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Bund: ASTRA, Bundesamt für Statistik (BFS)</p> <hr/> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: Ja</p> <hr/> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Kantonale Polizeikorps, VSS (Normanpassung)</p> <hr/> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <hr/> <p>Leistungsvereinbarung: Ja, mit Fussverkehr Schweiz (z.B. regelmässige Ergänzungserhebungen und Detailauswertung Fussgängerunfälle)</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>insgesamt: Fr. 1,8 Mio., davon für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende Erhebungen Fussgängerunfälle: Fr. 300'000 - Konzept für Neuorientierung Datenerhebung: Fr. 400'000 - Konfliktforschung (Konzept und Pilotversuch – nur Aspekt Verkehrssicherheit der Langfristbeobachtung) Fr. 300'000 - Erste Erhebung Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollision: Fr. 300'000 - Erste Erhebung Dunkelziffer Fr. 300'000 - Datengrundlagen zu kriminellen Übergriffen sowie subjektivem Sicherheitsgefühl: Fr. 200'000

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 2

II. Sicherheit

	Finanzierungsmodell: ASTRA, ev. BFS: Nationale Auswertungen und Ausarbeitung einheitlicher Konzepte durch den Bund
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Fr. 600'000</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmässige ergänzende Erhebungen (bis neues Konzept eingeführt ist): Fr. 200'000 - Konfliktforschung (bei positivem Ausgang Pilotstudie): Fr. 300'000 - Regelmässige Erhebung Fussgänger-Unfälle ohne Fahrzeugkollision sowie Dunkelziffer je Fr. 2500'000 (alle 5 Jahre, d.h. total Fr. 100'000 jährlich) <p>Finanzierungsmodell: ASTRA und ev. BFS für ergänzende Erhebungen; Auswertungen Strassenverkehrsunfälle finanziert wie bisher</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: Mitte 2003</p> <p>realisiert bis: 2004: Ergänzende Erhebungen; bis 2005: Konfliktforschung und Unfälle ohne Fahrzeugkollision, Daten zu kriminellen Übergriffen, subj. Sicherheitsgefühl; bis 2006: Umsetzung Neuorientierung Datenerhebung</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Kantone und einzelne Städte</p> <p>international: Schweden, Norwegen (FG-Unfälle ohne Fahrzeug-Kollision sowie Konfliktforschung)</p>
Wirkungspotential	Grosse Hebelwirkung. Die verbesserten Daten sind eine Voraussetzung für zahlreiche Sicherheitsmassnahmen zugunsten des Fussverkehrs und die Umsetzung von Vision Zero.
Diffusionspotential	Unter Fachleuten und der Polizei gross; in der Öffentlichkeit bezüglich Bewusstsein mittel, bezüglich einzelner Daten gering.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Gute Kosten-Nutzen-Relation. Das unfallverhütende Potential guter statistischer Grundlagen wirkt zwar indirekt, darf aber nicht unterschätzt werden: Wenn nur schon ein Unfall mit tödlichem Ausgang aufgrund guter Daten und entsprechender Massnahmen verhindert werden kann, sind die laufenden Kosten amortisiert. Das gesamte volkswirtschaftliche Sparpotential beträgt zwischen 6 und 10 Mio. Fr. (Annahme: mit verbesserten Grundlagen und damit angepassten Massnahmen lassen sich pro Jahr 3-5 getötete und 20-30 verletzte FussgängerInnen verhindern).
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Massnahmen 2.1; 3.1; 3.3; 4.1; 4.2; 4.3; 4.4; 4.5; 6.1; 7.1
Priorität (1-5)	1 (zeitlich) 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Netzwerk Langsamverkehr 1999
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 11.12.01

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 3

III. Neukonzipierung Datengrundlage Fusswege mittels eines Geographischen Informationssystems (GIS-Fusswege)

Beschreibung	<p>Der Bund erarbeitet Vorgaben für einen einheitlichen GIS Datensatz über alle relevanten Aspekte der Fusswege in der Schweiz. Als erster Schritt wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Es sind dabei folgende Aspekte zu untersuchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) GIS als Orientierungs- und Leitsystem b) GIS als Analyse- und Planungsinstrument c) Auswirkungen des Einsatzes von GIS-Produkten in anderen Verkehrsbereichen auf den Fussverkehr <p>Die Aspekte, die sich für die Aufnahme in ein GIS eignen, werden im Rahmen eines Pilotprojektes verfeinert und validiert.</p> <p>Ziel ist ein gesamtschweizerischer Datensatz aller Fusswege mit einheitlichem Aufbau. Der Bund unterstützt die Kantone und Gemeinden bei der Erarbeitung der Daten.</p>
Rechtsetzungsbedarf	Für die Pilotphase: Nein später vermutlich ja
	Beschreibung:
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA / L+T,</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: Kantonale und städtische Fussverkehrs-Fachstellen, GIS-Stellen</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz</p> <p>Public Private Partnership:</p> <p>Leistungsvereinbarung:</p>
Erstinvestition	<p>Machbarkeitsstudie: GIS-Fusswege, Fr. 300'000</p> <p>Pilotprojekt: 1 Mio. Fr.</p> <p>Finanzierungsmodell: Machbarkeitsstudie Bund; Pilotprojekt Co-Finanzierung durch Kanton mit Pilotprojekt</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Kosten für Gesamtprojekt wird im Rahmen des Pilotprojektes festgelegt.</p> <p>Finanzierungsmodell: noch auszuarbeiten im Rahmen Pilotprojekt</p>
Zeithorizont	<p>Machbarkeitsstudie initiiert bis: 2003; Pilotprojekt bis 2004</p> <p>Machbarkeitsstudie realisiert bis: 2004; Pilotprojekt bis 2006</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: -</p> <p>international: -</p>
Wirkungspotential	kurzfristig gering, langfristig ev. unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzung von Fördermassnahmen
Diffusionspotential	Aufarbeitung von Fussverkehrsrelevanten Informationen in der ganzen Schweiz
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	werden im Rahmen des Pilotprojektes erarbeitet
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Umsetzung FWG

Verbesserung der Datengrundlagen Fussverkehr

LS 6

M 3

III. Neukonzipierung Datengrundlage Fusswege mittels eines Geographischen Informationssystems (GIS-Fusswege)

Priorität (1-5)	3
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	Infras 2001
AutorIn / Version / Datum	Thomas Schweizer / Version 2/ 14.9.01

Monitoring und Evaluation Fussverkehr

LS 7

M 1

**I. Entwicklungsbericht, Langfristbeobachtung und Beurteilung
Fussverkehrs-Verträglichkeit**

Beschreibung	<p>Mit Monitoring- und Evaluationsinstrumenten begleitet der Bund die Umsetzung des Leitbildes im Bereich Fussverkehr. Dies ermöglicht nicht nur die Messung der erzielten Umsetzung, sondern auch die Qualitätssicherung, das frühzeitige Erkennen von unerwünschten Entwicklungen bzw. Auswirkungen sowie von Zielkonflikten und Widersprüchen. Elemente der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungsbericht Fussverkehr (alle zwei Jahre) - Langfrist-Beobachtung Innerortsverkehr (Urban Traffic Monitoring) - Beurteilung Fussverkehrs-Verträglichkeit
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein</p> <p>Beschreibung: ---</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, ARE, BFS, BFE</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: als Datenlieferanten</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz (als Auftragnehmer)</p> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: Fussverkehr Schweiz (Entwicklungsbericht)</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: Fr. 1,4 Mio. davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - für ersten Entwicklungsbericht inkl. Konzept Fr. 300'000 - für 3jährige Testphase Urban Traffic Monitoring: Fr. 800'000 - für Beurteilungsliste Fussverkehrs-Verträglichkeit inkl. Pilotanwendungen: Fr. 300'000 <p>Finanzierungsmodell: Das nationale Monitoring und die Evaluation werden durch den Bund finanziert.</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Fr. 800'000 davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - laufende Erstellung Entwicklungsbericht Fr. 300'000 - Urban Traffic Monitoring Fr. 500'000 <p>Finanzierungsmodell: Das nationale Monitoring und die Evaluation werden durch den Bund finanziert</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2003 (stufenweiser Aufbau möglich)</p> <p>realisiert bis: 2005; Testphase Urban Traffic Monitoring 2003-2006</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Sanasilva-Berichte, Umweltberichte (Ebene Bund, Kantone, Städte), Biodiversitäts-Monitoring</p> <p>international: Monitoring in GB, USA (siehe Literatur)</p>
Wirkungspotential	<p>Monitoring und Evaluation sind wichtige Instrumente der Umsetzung mit einer grossen, meist indirekten Wirkung.</p>
Diffusionspotential	<p>Als Instrumente für Fachleute wichtig d.h. entsprechend grosses Diffusionspotential; für Bevölkerung indirekt, mittel.</p>

Monitoring und Evaluation Fussverkehr

LS 7

M 1

**I. Entwicklungsbericht, Langfristbeobachtung und Beurteilung
Fussverkehrs-Verträglichkeit**

Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	<p>Gutes Monitoring und eine gute Evaluation spart Kosten und bewahrt vor Fehl-investitionen – allgemein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Da das Urban Traffic Monitoring sich wesentlich auch auf die Sicherheit bezieht, sind die Investitions- und Betriebskosten allein schon amortisiert, wenn pro Jahr ein/e Verkehrsteilnehmer/in vor einer schweren Verletzung oder dem Tod bewahrt werden kann.</p> <p>Die Kosten von Fr. 800'000 für die Investition und Fr. 500'000 für die laufende Beobachtung sind bescheiden im Vergleich zur Verkehrsüberwachung des motorisierten Verkehrs. Der Bund z.B. hat für die Erneuerung des Zürcher Verkehrs- und Betriebsleitsystems rund Fr. 13 Mio. bewilligt. Darin nicht eingeschlossen sind die Betriebskosten.</p>
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Diese Massnahmen hängt mit allen anderen Massnahmen direkt zusammen.
Priorität (1-5)	1 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	DETR 2000; U.S. Department of Transportation 1999
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Bildung und Forschung	LS 8	M 1
I. Aus- und Weiterbildung: Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Fach-/Hochschule, Fachveranstaltungen und Lehrmittel Mobilität		
Beschreibung	<p>Die Aus- und Weiterbildung im Bereich Fussverkehr wird verstärkt und institutionalisiert. In Zusammenarbeit mit den Fachhochschulen und Hochschulen wird eine interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Langsamverkehr eingerichtet und die Weiterbildung (Fachtagungen) von Fachleuten aus Verwaltung, Planung, Recht, Polizei etc. wird im Rahmen eines Leistungsauftrags von Fussverkehr Schweiz vorangetrieben. Darüber hinaus werden Lehrmittel für die Volksschule im Bereich Fussverkehrs-Mobilität und der Verkehrserziehung erarbeitet bzw. verbessert. Elemente der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Fuss- bzw. Langsamverkehr an einer oder mehreren Fach-/Hochschulen - Fachveranstaltungen und Foren zum Thema Fussverkehr - Neue Lehrmittel Mobilität und Überarbeitung von Verkehrserziehungsunterlagen 	
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein / ev. ja für Kanton, an dessen Fachhochschule Vertiefungsrichtung etabliert wird</p> <p>Beschreibung: ---</p>	
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, BBW (Eidg. Hochschulen)</p> <p>Kantone: Fachhochschulen, Universitäten, Polizeistellen</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Vereinigung für Landesplanung, Polizeigremien, Autofahrlehrerverbände, Lehrerverbände etc.</p> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: Ja, mit Fussverkehr Schweiz</p>	
Erstinvestition	<p>insgesamt: Fr. 300'000, davon</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Fr. 100'000 - Fachveranstaltungen Fr. 100'000 - Lehrmittel Mobilität und Verkehrserziehung Fr. 100'000 <p>Finanzierungsmodell: Das ASTRA finanziert das Konzept und den Anschub für die interdisziplinäre Vertiefungsrichtung sowie via Leistungsauftrag den Nettobetrag für Fachveranstaltungen und Ausarbeitung von Lehrmitteln Fussverkehr (hierbei Drittbeteiligung bei der Finanzierung).</p>	
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: Fr. 400'000</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Fr. 300'000 - Fachveranstaltungen Fr. 100'000 <p>Finanzierungsmodell: ASTRA (via Leistungsauftrag für Fachtagungen), Kantone oder Bund, je nach Fachhochschule oder Hochschule (für interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Langsamverkehr), ev. mit Bundesbeitrag</p>	
Zeithorizont	<p>initiiert bis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vertiefungsrichtung bis Ende 2004 (stufenweiser Aufbau möglich) - Fachtagungen bis 2002 	

Bildung und Forschung		LS 8	M 1
I. Aus- und Weiterbildung: Interdisziplinäre Vertiefungsrichtung Fach-/Hochschule, Fachveranstaltungen und Lehrmittel Mobilität			
	realisiert bis: 2006 (Vertiefungsrichtung)		
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: Vertiefungsrichtung Umwelt-Naturwissenschaften		
	international: CAST – Centre for Alternative Sustainable Transport (GB)		
Wirkungspotential	Aus- und Weiterbildung haben v.a. langfristig ein gutes Wirkungspotential für die Verbesserungen im Fussverkehr. Da dem Fuss- bzw. Langsamverkehr in Zukunft wieder mehr Bedeutung zukommen wird, braucht es auch genügend, gut ausgebildete Fachleute (siehe negative Erfahrung z.Z. in GB).		
Diffusionspotential	V.a. (angehende) Fachleute aus den Bereichen Verwaltung, Polizei, Planung, Recht usw. – hier ist das Diffusionspotential gross; für Bevölkerung (offene Tagung) ist das Diffusionspotential gering bis mittel.		
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Die Etablierung einer interdisziplinären Vertiefungsrichtung als auch die Aus- und Weiterbildung haben v.a. langfristig gesehen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Erfahrungen aus andern Bereichen und aus dem Ausland zeigen, dass eine institutionalisierte Weiterbildung eine bedeutende Hebelwirkung entfaltet.		
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Diese Massnahmen hängt mit allen anderen Massnahmen direkt zusammen.		
Priorität (1-5)	2 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)		
Offene Fragen			
Literatur / andere Quellen			
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01		

Bildung und Forschung

LS 8

M 2

II. Forschung und Entwicklung: Lücken schliessen: Praxis-Grundlagen, soziale und ökonomische Fragen

Beschreibung	<p>Der Bund schliesst die wichtigsten Forschungslücken im Bereich Fussverkehr. Im Gegensatz zur eher technisch ausgerichteten allgemeinen Verkehrsforschung, bestehen die grössten Lücken beim Fussverkehr bei sozialen, psychologischen, ökonomischen und historischen Faktoren. Der Bund schreibt Forschungsprojekte aus und lanciert ein Nationales Forschungsprogramm (NFP) zum Fuss- bzw. Langsamverkehr. Er stellt für die Umsetzung die notwendigen Finanzen und die institutionelle Verankerung sicher. Zu bearbeiten sind insbesondere folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Praxis-Grundlagen, z.B. bezüglich Daten, Sicherheit, Gehen als Grundrecht etc. wie sie in den verschiedenen Leitsätzen beschrieben sind - soziale und ökonomische Bedeutung und Potentiale des Fussverkehrs - Soziologie und Psychologie des Fussverkehrs, individuelle und gesellschaftliche Wahrnehmungen, Potentiale der Förderung - Bedeutung des Fussverkehrs für den öffentlichen Raum, für die Lebensqualität in den Siedlungen inkl. der sozialen, kulturellen und politischen Funktion; Wandlung der Nutzung des Strassenraumes - Veränderungen der Erreichbarkeiten zu Fuss - Attraktivität: Auswirkungen von Massnahmen gegen die schleichende Zerstörung von attraktiven Fusswegen durch Zunahme des MIV oder durch PP in Vorgärten
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein</p> <p>Beschreibung: ---</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, BBW (Nationalfonds), koordinierte Raumordnungsforschung (Bund, Kantone, Agglomerationen)</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: Nein</p> <p>Verbände / Dritte: Hochschulen, SVI und VSS (Ausschreibungen), private Forschungsbüros, Fussverkehr Schweiz</p> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: Nein</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: 800'000 (ohne Forschung aus anderen Leitsätzen)</p> <p>Nationales Forschungsprogramm für gesamten Langsamverkehr: Fr. 15 Mio.</p> <p>Finanzierungsmodell: Forschungskredite ASTRA, andere Bundesämter, NF</p>
Laufende Kosten	<p>pro Jahr: mind. 800'000 (für laufende Grundlagenforschung)</p> <p>Finanzierungsmodell: Forschungskredite ASTRA, andere Bundesämter, NF</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2004</p> <p>realisiert bis: 2010, dann normale Programmfortführung</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: NFP 41, Bericht A9, ASTRA- und ARE- bzw. SVI- und VSS-Forschungen</p> <p>international:</p>

Bildung und Forschung

LS 8

M 2

II. Forschung und Entwicklung: Lücken schliessen: Praxis-Grundlagen, soziale und ökonomische Fragen

Wirkungspotential	Je nach Forschungsthema ist mit direkten, praxisnahen und umsetzungsfähigen Resultaten zu rechnen und sind positive Auswirkungen auf die Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft zu erwarten.
Diffusionspotential	Die Ausschreibungen und das Erstellen von Forschungsarbeiten betrifft eine kleine Gruppe von Fachleuten; die Resultate betreffen je nach dem einen grösseren oder kleineren Kreis der Bevölkerung.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Es besteht ein Bezug zu allen anderen Massnahmen
Priorität (1-5)	1-3 je nach Forschungsfrage (zeitlich und Wichtigkeit)
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Information und Marketing Fussverkehr

LS 9

M 1

I. Medienarbeit, Kampagnen, Wettbewerbe, Ausstellungen etc.

<p>Beschreibung</p>	<p>Der Bund verstärkt seine Informations- und Marketinganstrengungen. Ziel ist die Schaffung einer positiven Fussverkehrskultur im Alltag, einer positiven Wahrnehmung des Fussverkehrs in der Öffentlichkeit und die Bekanntmachung von guten Infrastrukturen (Wegen etc.) mit dem Resultat, dass mehr Menschen öfter zu Fuss gehen. Ansatzpunkte sollen wenn immer möglich die Verbesserung der Lebensqualität und die Lust am Gehen sein.</p> <p>Die Darstellung von Fakten und Emotionen zur Bedeutung des Fussverkehrs für Individuen und Gesellschaft kann auf nationaler Ebene z.B. durch folgende Elemente erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kontinuierliche Medienarbeit (z.B. Leistungsauftrag Fussverkehr Schweiz) - attraktive nationale Broschüren (ASTRA, BAG, etc.) - Kampagnen wie z.B. „Kurze Wege zu Fuss“ - Wettbewerbe (für Einzelpersonen oder für Gemeinden und Fachleute): Bekanntmachung von beispielhaften Lösungen; (vgl. bisherigen Innovationspreis Fussverkehr) - Ausstellungen zum Fussverkehr mit aktiver Beteiligungsmöglichkeit z.B. im Verkehrshaus Luzern (neue Halle Strassenverkehr); Erlebnisparcours für Messen (MUBA, OLMA etc.) - Der Bund unterstützt auch kantonale und kommunale Informations- und Marketinganstrengungen, dazu gehören: - Allgemeine Informationen über den Einbezug der Bevölkerung bei Fusswegfragen - Unterstützung bei der Bekanntmachung von wenig bekannten Wegen: Quartier-, Spazier-, Kultur-, Natur und anderen Themenwegen, z.B. in Form von Broschüren - Anwesenheit von nationalen Behördenvertretern bei besonderen Einweihungsfesten von Fussverkehrs-Infrastrukturen
<p>Rechtsetzungsbedarf</p>	<p>Nein</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Bund: ASTRA, BAG, BASPO, BUWAL, ARE</p> <hr/> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: ja, Zusammenarbeit erwünscht, aber nicht Bedingung</p> <hr/> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz, Stiftung 19, SOV, Krankenkassen, lokales Gewerbe, öffentlicher Verkehr etc.</p> <hr/> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <hr/> <p>Leistungsvereinbarung:</p>
<p>Erstinvestition</p>	<p>insgesamt: Fr. 1 Mio.</p> <hr/> <p>Finanzierungsmodell: aus regulären bzw. aufgestockten Budgets der angeschlossenen Bundesstellen, Institutionen und Unternehmen</p>

Information und Marketing Fussverkehr

LS 9

M 1

I. Medienarbeit, Kampagnen, Wettbewerbe, Ausstellungen etc.

Laufende Kosten	pro Jahr: Fr. 800'000
	Finanzierungsmodell: aus regulären bzw. aufgestockten Budgets der angeschlossenen Bundesstellen, Institutionen und Unternehmen
Zeithorizont	initiiert bis: 2004
	realisiert bis: 2007
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	national: LOVELO-Kampagne; Genève à pied; Lausanne: Promotion des piétons à Lausanne
	international: Diverse Kampagnen aus GB zur Gesundheit, Living Streets etc.
Wirkungspotential	Informations- und Marketing-Massnahmen sind eine wichtige, unabdingbare Ergänzung für jede Infrastrukturmassnahme – das Selbstverständliche und das Neue muss bekannt gemacht und dessen Vorteile herausgestrichen werden. Informationsmassnahmen allein bringen wenig, aber in Kombination mit anderen Massnahmen entfalten sie eine bedeutende Wirkung.
Diffusionspotential	Je nach Zielgruppen werden nur einzelne Bevölkerungsteile oder die ganze Bevölkerung angesprochen.
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	Weil mit Infrastrukturmassnahmen allein das Ziel nicht erreicht werden kann, erhalten synergetische Informations- und Marketingmassnahmen insgesamt eine gute Kosten-Nutzen-Relation.
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	Diese Massnahmen hängt mit allen anderen Massnahmen direkt zusammen.
Priorität (1-5)	2 (zeitlich); 1 (Wichtigkeit)
Offene Fragen	Zu bestimmen: Erfolgsmessung / Indikatoren
Literatur / andere Quellen	Brög 1994; Schaub 2000, VCÖ 2000
AutorIn / Version / Datum	Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01

Internationales Engagement im Fussverkehr LS 10 M 1

I. Politische, fachliche und PR-bezogene Vorstösse

Beschreibung	<p>Die Schweiz engagiert sich international für die Förderung des Fuss- bzw. Langsamverkehrs und übernimmt eine führende Rolle, da sie aus verschiedenen Gründen dazu prädestiniert ist (öffentlicher Verkehr, Anteil Schulwege zu Fuss, Wanderwegnetz etc.) Der Imagegewinn für die Schweiz ist bedeutend z.B. für den Tourismus, aber auch als Beispiel für Lebensqualität in Städten und Dörfern (Rating der lebenswerten Städte). Der Bund engagiert sich v.a. in Bezug auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Politisch: Übereinkommen auf bilateraler und supranationaler Ebene, z.B. Engagement bei der geplanten „Rahmenkonvention zu einem Verkehr, der für Gesundheit und Umwelt nachhaltig ist“ (UN/ECE und WHO/EURO) oder im Hinblick auf die schnelle Einführung von fahrzeugseitigen Technologien und Standards, die für die Fussgängersicherheit positiv sind (z.B. im Rahmen der ECMT). - Fachlich: Förderung des fachlichen Austausches und der Harmonisierung bezüglich der Datenerhebungen (Methodik), Nomenklatur, Qualitätssicherung etc. im Bereich Fuss- bzw. Langsamverkehr. Veranstaltung von internationalen Seminaren, Kongressen (z.B. im Rahmen von WALK21), Austausch von Studierenden (Stipendien) etc. - Werbemässig: Der Auftritt im Ausland (z.B. Tourismus) weist auf gute Beispiele und die Vorzüge für den Langsamverkehr hin.
Rechtsetzungsbedarf	<p>Nein</p> <p>Beschreibung: ---</p>
Beteiligte	<p>Bund: ASTRA, ARE, BBW, BAG, BFE, EVD und andere</p> <p>Kanton / Städte / Gemeinde / Agglomerationen: Nein</p> <p>Verbände / Dritte: Fussverkehr Schweiz</p> <p>Public Private Partnership: Nein</p> <p>Leistungsvereinbarung: Fussverkehr Schweiz, v.a. bezüglich Fachaustausch</p>
Erstinvestition	<p>insgesamt: Fr. 300'000 (Kosten in- und ausserhalb Verwaltung)</p> <p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr und andere Kredite BAG, BBW, EDA, EVD (Tourismus) etc.</p>
Laufende Kosten	<p>Pro Jahr: 300'000 (ohne Forschungskredite zur Erarbeitung der Inhalte)</p> <p>Finanzierungsmodell: Kredit Langsamverkehr und andere Kredite BAG, BBW etc.</p>
Zeithorizont	<p>initiiert bis: 2003</p> <p>realisiert bis: 2005</p>
Erfahrungen / Umsetzungsbeispiele	<p>national: Velo-City-Kongress Basel</p> <p>international: WALK21-Kongresse, Velo-City-Kongresse, COST-Aktion C6, Aktivitäten von FEPA und IFP</p>

Internationales Engagement im Fussverkehr

LS 10

M 1

I. Politische, fachliche und PR-bezogene Vorstösse

Wirkungspotential	<p>Bei guter Vorbereitung und guter Kommunikation ist die Wirkung für die angesprochenen Fachleute und Behörden sehr gross, v.a. auch langfristig. Je mehr die Schweiz die Standards (mit-)bestimmen kann (Eurokompatibilität), desto eher gelingt ihr auch die Umsetzung des Leitbildes und ihrer Vorstellungen der Langsamverkehrs-Politik.</p> <p>Ein gutes Marketing im Tourismus-Bereich (z.B. autofreie Kurorte) bringt gute Resultate (höhere Wachstumsraten als andere Destinationen)</p>
Diffusionspotential	<p>Von den Fach-Aktivitäten profitieren v.a. Fachleute auf nationaler Ebene; Behörden, private Fachorganisationen und private Büros.</p> <p>Bei den Marketing-Massnahmen sind breitere Bevölkerungsgruppen angesprochen.</p>
Kosten-Nutzen-Relation (inkl. qualitative Aspekte)	<p>Gut, sofern sich das Engagement nicht einfach in schönen Worten erschöpft, sondern substantiell ist.</p>
Synergiepotential mit anderen Massnahmen	<p>Diese Massnahmen hängt direkt oder indirekt mit den anderen Massnahmen zusammen</p>
Priorität (1-5)	<p>3 (zeitlich); 2 (Wichtigkeit)</p>
Offene Fragen	
Literatur / andere Quellen	
AutorIn / Version / Datum	<p>Daniel Sauter, Version 5, 1.10.01</p>