Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

PRO VELO SCHWEIZ

Fuss- und Veloverkehr - ein gemeinsames Positionspapier

Fuss- und Veloverkehr haben vieles gemeinsam: Beide Mobilitätsformen sind effizient, energiesparend, stadt- und umweltgerecht, gesund sowie kostengünstig. Sie sind bescheiden im Flächenverbrauch und tragen wesentlich zu Wohn- und Lebensqualität bei. Es ist das Bestreben von Pro Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz, die Infrastruktur- und Rahmenbedingungen für die Fortbewegung aus eigener Kraft zu verbessern und sicherer zu gestalten.

Zu Fuss gehen ist die ursprünglichste und für viele Menschen einzige Form der selbständigen Mobilität. FussgängerInnen haben Anspruch auf ein attraktives, engmaschiges Netz von Wegen, Plätzen und Flächen, auf denen ihre Sicherheit gewährleistet ist, sie sich aufhalten und verweilen können. Die Ansprüche älterer Menschen, von Menschen mit Behinderung und Kindern sowie das subjektive Sicherheitsgefühl müssen dabei als Massstab gelten.

Auch Velofahrende haben Anspruch auf ein Netz von sicheren und durchgehenden Routen und möglichst direkten und attraktiven Verbindungen zu allen wichtigen Zielen, ergänzt durch ein genügendes Angebot an attraktiven und sicheren Abstellanlagen. Besondere Berücksichtigung brauchen hier Kinder, die mit dem Velo erste Erfahrungen im Strassenverkehr sammeln müssen.

Beide Verkehrsteilnehmergruppen haben folgende Bedürfnisse:

- direkte und attraktive Wege zu ihren Zielen
- engmaschige Wegverbindungen in Quartieren und Ortszentren
- siedlungsverträgliche Strassen ohne trennende Wirkung
- minimale Gefährdung durch andere VerkehrsteilnehmerInnen

Diese Bedürfnisse erfordern namentlich

- mehr Platz im Strassenraum für den nicht motorisierten Verkehr.
- eine Optimierung der Organisation und der baulichen Ausgestaltung der Knoten und Querungsstellen.
- Flächen, die dem Fussverkehr vorbehalten sind oder wo Fussgänger Vortritt haben (Trottoirs, Fusswege, Fussgänger- und Begegnungszonen).
- Flächen, die für den Radverkehr vorbehalten sind oder wo Radfahrer Vortritt haben (Radwege und Radstreifen).
- verkehrsberuhigte Bereiche (Tempo 30- und Begegnungs-Zonen).
- Strassenraumgestaltung und ein Geschwindigkeitsregime, das die Belange des Fuss- und Veloverkehrs höher gewichtet.

Neue Herausforderungen

- Das Velo hat bei Kindern und Jugendlichen an Bedeutung verloren. Es braucht Strategien, um das Velofahren bei diesen und deren Eltern wieder attraktiv und sicher zu machen.
- Der demografische Wandel verlangt eine Verkehrskultur, welche stärker auf die Bedürfnisse der älteren Leute ausgerichtet ist.
- Das E-Bike gewinnt an Bedeutung und erfordert neue Konzepte bei der Planung und dem Betrieb von konfliktarmen Verkehrsanlagen.

- Die Behindertengleichstellung muss als Chance genutzt und mit dem Konzept des «Design für Alle» verknüpft werden.

- Das Bevölkerungswachstum, die angestrebte innere Verdichtung der Siedlungsräume, sowie die damit verbundene Verkehrsentwicklung erfordern neue Prioritäten in der Gestaltung des öffentlichen Raumes. Mit kurzen Wegen und einer hohen Priorität des Fuss- und Veloverkehrs soll das Verkehrssystem optimiert und effizienter ausgestaltet werden.

Neue Chancen

- Höhere Gewichtung des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb von Agglomerationsprogrammen und Infrastrukturfonds
- Verankerung des Fuss- und Veloverkehrs als Beitrag zur Gesundheitsförderung; Entwicklung und Förderung entsprechender Massnahmen
- Aufzeigen des Potenzials von Fuss- und Veloverkehrs in der Neuausrichtung der Umwelt- und Energiepolitik (Energie, Klima (CO2), Lärm)

übergeordnete Forderungen

- Höhere Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs in Politik und Verwaltung
- Durchsetzung der bestehenden gesetzlichen Grundlagen im Bereich Fussverkehr (Fuss- und Wanderweggesetz FWG) und Schaffung neuer gesetzlicher Grundlagen für die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Aufbau von geeigneten Strukturen mit kompetenten Fachleuten in Verwaltung und Planungsbüros.
- Schaffung von Finanzierungsstrukturen auf Ebene Bund, Kanton und Gemeinde für die Umsetzung von Infrastruktur- und Kommunikationsmassnahmen.
- Verbesserung des Bildungsangebotes für Fachleute im Bereich Fuss- und Veloverkehr
- Sensibilisierung der Bevölkerung für die Belange des Fuss- und Veloverkehrs.
- Verstärkte Ausrichtung der Verkehrssicherheitspolitik auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden

Infrastrukturelle Forderungen

- Forcierte Umsetzung von zusammenhängenden und sicheren Netzen für den Fussverkehr und ebensolchen Netzen für den Veloverkehr.
- Die Veloförderung soll nicht zulasten des Fussverkehrs und die Fussverkehrsförderung nicht zu Lasten des Velos erfolgen.
- Das Velo wird innerorts grundsätzlich auf der Fahrbahn oder auf eigenen Flächen geführt.
- Gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sind innerorts die Ausnahme und sind so organisiert, dass Konflikte verhindert werden können.
- Schulwege müssen so organisiert sein, dass sie selbständig zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.

Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz als unabhängige zielverwandte Verbände sind bestrebt, ihr Engagement im Interesse des Fuss- bzw. Veloverkehrs aufeinander abzustimmen. Es besteht eine Koordination der Tätigkeit auf den Ebenen Geschäftsstelle, Vorstand und parlamentarische Gruppe.
Sie äussert sich ferner im regelmässigen Austausch von Informationen und der Erörterung aktueller verkehrspolitischer Fragen.

Zürich, den 20.03.2014

Thomas Hardegger
Präsident Fussverkehr Schweiz

Bern, den 20.03.2014

Jean-François Steiert
Präsident Pro Velo Schweiz