



INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

**Förderung des Fuss- und
Veloverkehrs**

Netzwerk Langsamverkehr

Materialienband M31 des Nationalen

Forschungsprogramms 41 «Verkehr
und Umwelt»

Human Powered Mobility[®]



Brachliegende Potenziale beim Fuss- und Veloverkehr nutzen



Jede und jeder geht täglich zu Fuss. Fast alle haben zu Hause ein Velo. Und trotzdem kommen diese beiden Verkehrsmittel in den Statistiken kaum vor und werden in der Planung nur so am Rande berücksichtigt. Zu Unrecht, wie die Bestandesaufnahme des Nationalen Forschungsprogrammes 41 «Verkehr und Umwelt» belegt. Denn Fuss- und Veloverkehr schont die Umwelt, braucht wenig Raum und ist mit allen anderen Verkehrsmitteln ideal vernetzbar. In Zeiten des überbordenden Strassenverkehrs bieten sich hier effiziente Ansätze. Kommt hinzu, dass die Mobilitätskosten bei einer optimierten Verkehrsmittelwahl sowohl für den einzelnen Haushalt als auch für die öffentliche Hand massiv gesenkt werden könnten. Dass die Lebensqualität mit einem optimalen Mix der Verkehrsmittel auch steigt, liegt auf der Hand. Fuss- und Veloverkehr ist lautlos und verursacht keine Umweltbelastung. Zudem kann mit etwas körperlicher Bewegung die Gesundheit ohne grossen Aufwand gefördert werden. Mit einer einseitig auf den motorisierten individuellen und öffentlichen Verkehr ausgerichteten Planung steigt die Luft- und Lärmbelastung drastisch an.

Bei so vielen Vorteilen ist es umso erstaunlicher, wie stiefmütterlich der Fuss- und Veloverkehr bisher auf allen Ebenen der öffentlichen Hand, aber auch in der breiten Öffentlichkeit, behandelt worden ist.

Was braucht es, um das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs optimal nutzen zu können? In erster Linie braucht es ein flächendeckendes Netz, das eine hohe Verkehrssicherheit garantiert, das jedoch auch sozial sicher ist. Vor allem für die Frauen sind Belästigungen auf offener Strasse noch immer Alltag. Das Netz muss über direkte Verbindungen von den wichtigsten Ausgangs- zu den wichtigsten Zielpunkten verfügen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, sind natürlich Investitionen nötig. Diese lohnen sich jedoch. Denn nicht nur die Umwelt profitiert. Die Wirtschaft und die Kasse der öffentlichen Hand werden dafür längerfristig von Aufwänden entlastet.

Inhalt

Fussverkehr: die natürlichste Form der Mobilität	4
Sicherheit und direkte Verbindungen	5
Schrittweise Verbesserungen statt spektakuläre Würfe	6
Das Velo – gutes Freizeitimage – schlechte Akzeptanz im Alltag	8
Die Netzdichte ist meist ungenügend und verunmöglicht dadurch ein schnelles und direktes Erreichen der Ziele	9
Lösungen sind bekannt	10
Vorteile...	12
...für die Agglomerationen	13
...für die Umwelt	14
...für die individuelle Gesundheit	14
...für die Volkswirtschaft	15
...für die Kinder	16
...für die Frauen	17
...für die Betagten	17
Das ist die Zukunft: effiziente, lautlose und umweltschonende Mobilität	18
Raumplanung und Stadtentwicklung	19
Bessere Verankerung in der Verwaltung	20
Fuss- und Veloverkehr 2000PLUS	22

Diese Broschüre fasst den Bericht A9 des Nationalen Forschungsprogramms 41 «Verkehr und Umwelt» zusammen, siehe Impressum auf der letzten Seite.

Fussverkehr: die natürlichste Form der Mobilität

Zu Fuss gehen, das ist die Urform der Mobilität. Sie ist als einzige Fortbewegungsart vollständig im Einklang mit unserem Körper. Daher braucht es wenig Infrastruktur. Ein fester Untergrund reicht eigentlich aus. Doch mit der motorisierten Verkehrsflut wurde dieses natürlichste Verkehrsmittel vollständig an den Rand gedrängt. Dies, obwohl jede und jeder tagtäglich Wege zu Fuss zurücklegen muss. Zudem wäre der Fussverkehr sowohl für die öffentliche Hand als auch für den Einzelnen die günstigste Form der Mobilität.

Wer zu Fuss gehen will, kann heute kaum auf ein durchgehendes Fusswegnetz zählen. Im Gegenteil: immer wieder werden Umwege aufgenötigt, Hindernisse wie die Überquerung stark befahrener Strassen in den Weg gelegt sowie triste, angsteinflössende Unterführungen als Alternative angeboten. Dass auch die Wegweiser für Fussgänger oft ganz fehlen oder ungenügend sind, zeugt ebenso von der Geringschätzung dieses Verkehrsmittels wie die oft ungenügende Beleuchtung. In dieses Umfeld passt denn auch, dass kaum zuverlässige Daten vorhanden sind. Wer geht wie oft und in welchem Ausmass und zu welchem Zweck zu Fuss? Welche Anforderungen werden an die Infrastrukturen gestellt? Kaum eine Statistik beantwortet diese Fragen und keine Umfrageergebnisse geben Aufschluss. Dabei sind es genau diese Daten, die den Handlungsbedarf für die Verkehrsplanung aufzeigen. Aber auch die Unfallstatistik vernachlässigt die Fussgängerinnen und Fussgänger, so dass die kritischen Faktoren kaum herausgearbeitet werden.

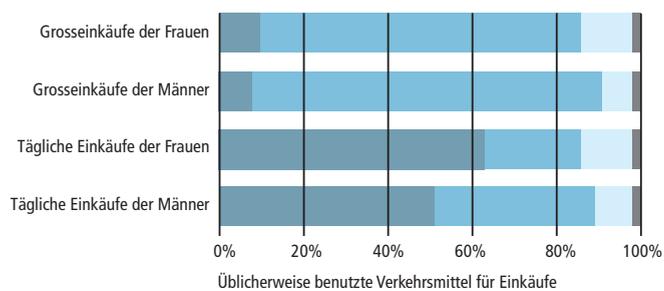
Der Fussverkehr ist nur als Freizeitvergnügen voll akzeptiert. Wandern gilt als lustvolle und erholungsreiche Betätigung. Und das Flanieren in der Stadt, das «Lädele» wird als genussreiche Abwechslung betrachtet. Wo aber bleibt der zielgerichtete Fussverkehr? Obwohl besonders effizient – mit einfachsten Mitteln realisierbar und kaum Kosten verursachend – werden Anliegen in diesem Bereich von den politischen Behörden noch zu oft als «Wunschbedarf» eingestuft, weit hinter dem Strassenbau und der Erstellung von Parkplätzen.

Sicherheit und direkte Verbindungen

Wie gesagt: es gibt kaum Umfragen über die Bedürfnisse und Anliegen des Fussverkehrs. Beobachtungen und Erfahrungen zeigen aber, dass gezielte Verbesserungen an den bestehenden Fusswegnetzen dringend nötig sind, um die Attraktivität steigern und die vorhandenen Potenziale nutzen zu können. Hauptsächlich sind direkte, attraktive Verbindungen auf einem lückenlosen Netz zu realisieren. Und auf den Fusswegen muss eine umfassende Sicherheit gewährleistet werden. Das heisst, dass nicht «nur» die Verkehrssicherheit gemeint ist, sondern auch die soziale Sicherheit. Sexuelle Belästigungen, Anpöbelungen und Überfälle sorgen für ein Gefühl der Unsicherheit und für ein Klima der Angst. Die Folge ist ein für alle Beteiligten kostenintensives Umsteigen auf den motorisierten Verkehr.

Die optimale Vernetzung der Fusswege mit den anderen Verkehrsmitteln – sowohl zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Veloabstellplätzen und zum motorisierten Verkehr (Verbindungen von und zu den öffentlichen Parkhäusern) – ist ebenfalls ein Faktor, um das grosse Potenzial, das im Fussverkehr schlummert, besser zu nutzen. Je attraktiver die Gestaltung der Fusswege und die Routenwahl ist, umso grösser ist die Bereitschaft, gewisse Strecken zu Fuss zurückzulegen. Dies ist im Interesse der Gesundheit der Einzelnen. Eine gesunde Bevölkerung ist natürlich auch der beste Weg, das kränkelnde Gesundheitswesen zu entlasten. Und die Wirtschaft profitiert von leistungsfähigeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die zudem weniger krankheitsbedingt fehlen.

Einkaufsverhalten



- Zu Fuss/Velo
- MIV (Motorisierter Individualverkehr)
- öV (öffentlicher Verkehr)
- MIV/öV

Der Fuss- und Veloverkehr ist für den täglichen Einkauf noch immer das Hauptverkehrsmittel. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 111 nach Mikrozensus, 1994).



Die beliebten Berner Lauben sind ein klassisches Beispiel für abwechslungsreiche Fusswege, die auch gerne benützt werden.

Schrittweise Verbesserungen, statt spektakuläre Würfe

Verbesserungen im Fussverkehr sind kaum mit spektakulären Massnahmen realisierbar. Die Attraktivität wird ja auch durch viele kleine Elemente bestimmt. Und damit solche Verbesserungen ins Schwarze treffen, muss zuerst einmal der konkrete Bedarf ermittelt werden. Zum Beispiel mit Befragungen oder Verkehrszählungen. Ohne Datengrundlagen droht eine Planung ins Leere hinaus zu gehen. Ganz allgemein muss der Strassenraum jedoch als öffentlicher Raum gesehen werden, der verschiedene, gleichberechtigte Nutzungen zuzulassen hat und nicht allein auf den rollenden Verkehr ausgerichtet ist.

Folgende Elemente stehen auf Gemeindeebene für die Förderung des Fussverkehrs im Zentrum:

Separate Fusswege

Wo genügend Raum zur Verfügung steht, sind separate Fusswege sinnvoll. Zum Beispiel in Parks, entlang von stark befahrenen Hauptverkehrsachsen oder wenn neben dem Fussverkehr keine anderen Verkehrsmittel passieren können. In einem solchen Umfeld ist dem Aspekt der sozialen Sicherheit höchste Beachtung zu schenken. Ein wichtiger Faktor ist eine optimale Beleuchtung und eine gute Zugänglichkeit. Da separate Fusswege meist nur auf einzelnen Strecken realisierbar sind, müssen sie mit geeigneten Fusswegen auf dem Strassennetz verbunden sein.



Aufpflasterungen ermöglichen durchgehende Verbindungen ohne Schwellen und Tritte. Nur so sind Fusswege für alle nutzbar.

Trottoir

Ein zentrales Element des Fussverkehrs ist das Trottoir. Dieses muss genügend breit sein und dem Fussverkehr ist hier wirklich absolute Priorität zuzugestehen. Kritische Punkte sind Ausfahrten, die über den Fussweg führen. Ganz grundsätzlich müssten Trottoirs bei Einmündungen von Seitenstrassen aufgepflastert werden. Hohe Absätze und Kanten sind nicht nur für Behinderte und ältere Menschen ein Hindernis, sondern auch für Eltern mit Kinderwagen. Verkehrstafeln, Ampeln, Parkuhren und Strassenlampen sind bei engen Platzverhältnissen ebenfalls problematisch. Dagegen sorgen Auslagen von Geschäften, Marktstände, Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen oder Strassencafés bei genügend Raum für eine Steigerung der Attraktivität und bilden Anreize für den Fussverkehr.

Überquerungen von Fahrbahnen

Stark befahrene Hauptverkehrsachsen wirken in einem Fussverkehrsnetz wie trennende Schluchten. Unter- und Überführungen sind hier keine geeignete Lösung. Sie werden nur sehr ungern benutzt und Frauen fühlen sich hier vor allem in der Nacht bedroht. Zudem werden damit neue Hindernisse für Behinderte, Betagte oder für Eltern mit Kinderwagen aufgebaut. Die Höhenunterschiede machen solche Passagen zusätzlich unattraktiv. Als mögliche Lösungen präsentieren sich – neben den klassischen Fussgängerstreifen – multifunktionale Mittelstreifen, welche die Überquerung erleichtern. Mittelinseln, Aufpflasterungen, neue Formen von Zebrastreifen wären weitere Ansätze, die derzeit von der Strassenverkehrsgesetzgebung noch nicht zugelassen werden. Ampeln bieten noch immer die höchste Sicherheit vor Unfällen. Allerdings müssten die Grünphasen genügend Zeit lassen, damit auch behinderte und ältere Personen die Strasse überqueren können.



Die Vorteile der Kreisel nutzen, ohne dass dem Fussverkehr zusätzliche Umwege aufgezwungen werden: Das gut gelungene Beispiel in Chambéry in Frankreich zeigt, dass dies durchaus möglich ist.



Die Flanierzone von Burgdorf hat bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern viel Anklang gefunden.

Wenn von Überquerungen die Rede ist, müssen auch die Fussgängerführungen an Kreuzungen diskutiert werden. Oft wird der Fussverkehr an ampelgesicherten Kreuzungen von Rechtsabbiegern gefährdet. Bei Kreiseln müssen sehr oft grössere Umwege in Kauf genommen werden. Bereits wurden Lösungsansätze erfolgreich umgesetzt: die Ausgestaltung des Kreisverkehrs als Mischverkehrszone mit einem begehbaren Kreisellzentrum. Damit kann der Fussverkehr ohne zusätzliche Umwege direkt über den Kreisell geführt werden.

Verbindungen zu anderen Verkehrsmitteln

Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, aber auch Mobilitätszentren wie Bahnhöfe mit Velo- und Autovermietung, sind wichtige Schnittstellen für eine effiziente Mobilität. Sie müssen vom Fusswegnetz aus optimal und direkt erschlossen sein.



Hier können sich auch wieder Kinder auf der Strasse aufhalten.

Fussgänger- und Flanierzonen

Fussgängerzonen in Stadtzentren sind heute akzeptiert. Dadurch ergeben sich jedoch einseitige Nutzungen mit dem Nachteil, dass nachts und an Sonntagen die Zentren fast menschenleer sind. Zeitlich beschränkte Fussgängerzonen, in welchen zu bestimmten Stunden auch der motorisierte Verkehr über ein Durchgangsrecht verfügt oder verkehrsarme Zonen mit Priorität für den Fussverkehr sind wirksame Zwischenlösungen. Sie lassen eine grössere Mischung des Verkehrs zu und damit auch zusätzliche Nutzungsarten in den Zentren. Noch in der Testphase ist die «Flanierzone». Hier haben die Fussgänger grundsätzlich den Vortritt, für den übrigen Verkehr gilt Tempo 20. Der Fussverkehr hat damit immer Priorität, ohne den motorisierten Verkehr allzu sehr einzuschränken.

Verkehrsberuhigung

Die Tempo 30-Zonen – oft in Kombination mit kleineren baulichen Massnahmen oder regelmässigen Kontrollen – zeigen in der Praxis eindeutig die erhoffte Wirkung. Die Gefährdung geht zurück, auch die Lärm- und Schadstoffbelastung sinkt. Dass dadurch eine bessere Lebensqualität erreicht wird, ist unbestritten. Verschiedene Studien, unter anderem vom TCS, belegen die Wirksamkeit solcher verkehrsberuhigender Massnahmen.



Ein Beispiel für eine gute Fussgängerwegweisung: In Basel finden sich alle schnell zurecht.

Attraktivität und Komfort

Der öffentliche Raum braucht eine Gestaltung, die sich in das vorhandene Umfeld einfügt und dazu beiträgt, eine lokale Identität zu schaffen. Die Wege für den Fussverkehr sollen abwechslungsreich sein und auf den vielbegangenen Strecken eine feste Oberfläche aufweisen. Ein Winterdienst, der die Fusswege mindestens gleichzeitig mit den Fahrbahnen vom Schnee befreit, gehört ebenfalls zu einem minimalen Komfort. Hindernisse sollten möglichst vermieden werden. Eine minimale Breite des Fussweges ist einfach notwendig. Eine ausreichende, angenehme Beleuchtung ist die Basis für ein Gefühl der Sicherheit. Die Lampen sind im Idealfall nicht zu hoch angeordnet und leuchten den gesamten Weg aus.

Zusätzliche Dienstleistungen könnten die Attraktivität sehr direkt erhöhen: Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten, Brunnen zur Erfrischung, schattenspendende Bäume und so weiter. Damit wird der öffentliche Raum endlich wieder zum Ort der Begegnung und der sozialen Kontakte. Mit der steigenden Attraktivität wird der Fussverkehr zunehmen und dadurch automatisch auch wieder sicherer sein. Denn je mehr Personen zu Fuss unterwegs sind, desto geringer ist die Gefährdung des Einzelnen.

Eine einheitliche, auf den Fussverkehr zugeschnittene Weginformation und die Signalisation der wichtigsten Zielpunkte (Ämter, Spitäler, Freizeiteinrichtungen etc.) sind ebenfalls wichtige Elemente.

Das Velo – gutes Freizeitimage – schlechte Akzeptanz im Alltag



Velobestand in der Schweiz



Seit Jahren können wachsende Velobestände festgestellt werden. Auch wenn es zwischen den Regionen noch grössere Abweichungen gibt, existieren doch überall deutlich mehr Velos als Autos. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 22 nach Dienst für Gesamtverkehrsfragen, 1997b: Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr)



Mit der Förderung des Veloverkehrs könnten die Mobilitätsprobleme in den Agglomerationen entschärft werden: das Velo ist effizient, kostengünstig und umweltfreundlich.



Radstreifen und -wege werden nicht immer sehr ernst genommen. Wo solche Hindernisse in den Weg gelegt werden, muss der Veloverkehr unnötigerweise zusätzliche Risiken auf sich nehmen.



Dichter, lärmender und stinkender Motorfahrzeugverkehr macht das Velofahren in den Agglomerationen unattraktiv. Entsprechend viele resignieren und steigen selber wieder auf das eigene Auto um. Ein Teufelskreis, der durchbrochen werden kann.

Es wäre alles so einfach: Das Velo als umweltfreundliches, geräuschloses und flexibles Verkehrsmittel könnte vor allem im Nah- und Agglomerationsverkehr in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und einem flächendeckenden Fusswegnetz eine wichtige Rolle bei der Lösung der zunehmenden Probleme spielen. Aber so hoch der Freizeitnutzen für das Velo eingestuft wird, so wenig wird zur Zeit noch der gesellschaftliche Nutzen für den Alltag anerkannt. Entsprechend präsentiert sich denn auch die Situation für den Veloverkehr:

Die Netzdichte ist meist ungenügend und verunmöglicht dadurch ein schnelles und direktes Erreichen der Ziele.

Zu schmale Radstreifen, zu lange Wartezeiten an den Ampeln, steile Rampen im Velonetz oder ungenügender Winterdienst machen das Velo als Verkehrsmittel unattraktiv. Gerade Radstreifen auf der Fahrbahn verschwinden im Winter unter dem an die Strassenränder gepflügten Schnee. Nach Unfällen bleiben die Scherben oft am Rand liegen. Für Velofahrende ist das stets mit Schäden und daher mit Kosten verbunden. Vom Ärger und den zusätzlichen Umtrieben ganz zu schweigen.

Verbindungen zu anderen Verkehrsmitteln sind abhängig von geschützten und gesicherten Abstellplätzen an den Schnittstellen. Ein Faktor, der zur Zeit nur vereinzelt erfüllt wird. Derzeit werden vor allem die ältesten Velos für die Fahrt zum Bahnhof oder zur Schule eingesetzt. Velodiebstahl und Vandalenakte schrecken vom Einsatz der hochwertigen Räder ab. Damit ist der technologische Fortschritt für die Velofahrenden im Alltag nicht mehr nutzbar, was die Attraktivität dieses höchst effizienten Verkehrsmittels vermindert.

Eine vollständige Wegweisung und gute Beleuchtung ist für die Velowege wichtig. Was im Veloland Schweiz auf den touristisch reizvollen Routen begonnen wurde, muss sich in den Agglomerationen auf die wichtigsten Zielpunkte ausgerichtet fortsetzen.

Die geringe Wertschätzung des Veloverkehrs im Alltag findet in einer entsprechenden Planung und vor allem in deren fehlenden Umsetzung ihren Niederschlag. Das im Veloverkehr schlummernde Potenzial kann jedoch nur genutzt werden, wenn dieser mindestens die gleiche Priorität genießt wie der motorisierte Individualverkehr.

Ein anderer Faktor ist die zunehmende Dichte des motorisierten Verkehrs, verbunden mit zunehmenden Aggressionen und Gefahren. Von Rücksichtnahme auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ist im Alltag wenig zu spüren. Beim Überholen von Velos durch Autos ist in mehr als der Hälfte der Fälle der seitliche Abstand zu gering. Dieses Gefahrenpotenzial schmälert natürlich die Attraktivität des Veloverkehrs zusätzlich.

Lösungen sind bekannt

Das Velo ist – kombiniert mit anderen Verkehrsmitteln – eine optimale Lösung für verschiedene Verkehrsprobleme der Agglomerationen. Um das Potenzial nutzen zu können, müssen jedoch gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. Eine rein auf die Infrastruktur bezogene Strategie reicht allein nicht aus. Es braucht ganzheitliche Lösungen, die Anreize setzen, auf kurzen Distanzen nicht mit dem Auto zu fahren (zum Beispiel mit einer Beschränkung der Parkplätze für Autos und gleichzeitigem Ausbau der Abstellplätze für Velos), eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit und eine Verbesserung des Stellenwertes des Velos im Verkehr. Nicht zu vergessen ist auch eine verbesserte Sicherheit. Es gilt die Unfallrisiken zu minimieren und die soziale Sicherheit zu erhöhen.

Zu den strategischen Überlegungen gehören auch die optimalen Vernetzungen vor allem zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies durch eine optimale Infrastruktur bei den Haltestellen oder durch einen verbesserten Velotransport der öffentlichen Verkehrsmittel.

Für den Ausbau des Radverkehrsnetzes liegen Planungshandbücher aus verschiedenen Ländern vor. Der Erfahrungsschatz ist reich und wird von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) derzeit für die Erarbeitung von Normen genutzt. Was aber kann eine Gemeinde zur Förderung des Veloverkehrs konkret unternehmen?

Radwege

Diese Lösung drängt sich bei sehr stark befahrenen Strassen auf. Vor allem entlang von Hauptstrassen ausserorts ist es die sicherste Variante, die auch den grössten Komfort für den Veloverkehr bietet. Allerdings muss ein solcher Radweg über eine längere Strecke führen und soll gegenüber Zufahrten vortrittsberechtigt sein.

Radstreifen

Auf Innerortshauptstrassen sind Radstreifen eine häufig anzutreffende Lösung, die durchaus zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl führt. Zu beachten ist, dass damit der Autoverkehr allenfalls beschleunigt wird, ein kontraproduktiver Effekt, den es zu vermeiden gilt.

Mischverkehr auf der Fahrbahn

Innerorts sind die räumlichen Restriktionen oft das Haupthindernis für velospezifische Anlagen. In solchen Fällen gilt es primär, das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs zu senken.

Kernfahrbahnen

Erhöhte Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs lässt sich auf nicht allzu breiten Strassen erreichen, indem auf die Markierung des Mittelstreifens verzichtet wird. Lediglich die Radstreifen sind aufgezeichnet. Solche sogenannte Kernfahrbahnen haben sich bereits oft als sehr einfach umzusetzende Massnahmen zur Förderung der Sicherheit des Veloverkehrs bewährt.



Sichere Radwege müssen – so, wie hier in Emmen – stets vortrittsberechtigt sein.



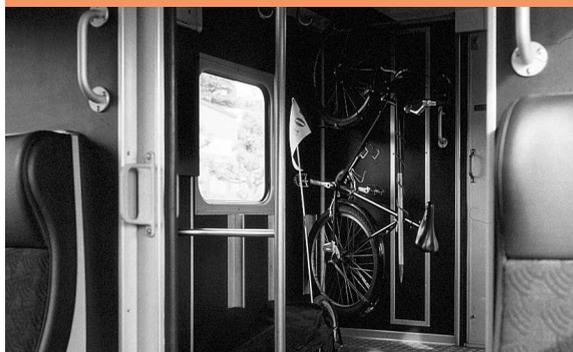
Ein besonders einfaches Mittel für eine verbesserte Sicherheit ist die so genannte «Kernfahrbahn». Ohne Mittelstreifen wird erfahrungsgemäss weniger schnell gefahren.



Untersuchungen beweisen es: In Tempo 30-Zonen gibt es mehr Sicherheit für alle (hier das Beispiel in Carouge/GE).



Effizienz pur: der Veloverkehr erhöht als Zubringer das Einzugsgebiet einer Haltestelle um ein Vielfaches.



Die Kombination zwischen Velo und öffentlichem Verkehr ermöglicht optimale Lösungen. Dazu braucht es benutzerfreundliches Rollmaterial mit niedrigem Einstieg und breiten Türen.



Klare Wegweiser bedeuten sichere Veloverbindungen.

Verkehrsberuhigung

Um einen sicheren und steten Verkehrsfluss zu erzielen, ist eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 beim Autoverkehr das beste Mittel. Mit einer geringeren Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Velo- und Autoverkehr reduzieren sich die Konfliktpotenziale markant.

Abstellanlagen

Parkplätze spielen in der Planung eine wichtige Rolle. Dasselbe kann leider von den Veloabstellplätzen noch immer nicht gesagt werden. Abstellanlagen im Wohn- und Arbeitsbereich, bei wichtigen Zielpunkten (öffentliche Gebäude, Einkaufsgelegenheiten, Bahnhöfen, Busstationen etc.) sind jedoch unabdingbare Voraussetzungen, um dem Veloverkehr eine Chance zu geben. Und diese Abstellplätze müssen auch klare Anforderungen erfüllen: Sie müssen witterungsgeschützt sein, denn niemand sitzt gerne auf einen plitschnassen Velosattel. Im Weiteren müssen sie vor Vandalen und Dieben sicher sein. Das Zeitalter der berüchtigten «Bahnhofvelos» sollte doch endlich vorbei sein. Wenn schon neue Technologien für eine bequemere, umweltverträgliche Mobilität sorgen, dann sollte sie auch im Alltag genutzt werden können, ohne dass das Velo sofort gestohlen oder zerstört wird. Zudem müssen die Abstellanlagen möglichst zentral angeordnet sein. Noch immer werden Veloparkplätze am Schluss etwas planlos am Rand platziert, weil sie in der Planungsphase schlicht vergessen worden sind.

Öffentlicher Verkehr

Wie der Fussverkehr lässt sich auch der Veloverkehr optimal mit den anderen, vor allem den öffentlichen Verkehrsmitteln, kombinieren. Diese Vernetzung birgt die Lösung für so manches Verkehrsproblem in den Agglomerationen. Zum einen sind hier «Bike and Ride»-Lösungen angesprochen. Zum andern erhöht die Benutzung des Velos als Zubringer das Einzugsgebiet einer Haltestelle um das Sechsfache. Abstellanlagen wurden bereits angesprochen. Wünschenswert wäre zudem ein Service für die Gepäckaufbewahrung. So können Regenkleidung und Velohelm eingeschlossen werden. Eine wichtige Rolle spielt auch die Velomitnahme im öffentlichen Verkehrsmittel. Hier gibt es Probleme mit den Kapazitäten und dem umständlichen Ein- und Ausladen. Nur wenn die Zugänge zu den Perrons und Haltestellen optimiert werden und eine genügende Kapazität bei den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs gewährleistet ist, kann diese Schnittstelle ideal genutzt werden.

Dienstleistungen

Gut signalisierte Routen erhöhen die Sicherheit des Veloverkehrs. Im Freizeitbereich ist das weitgehend auf guten Wegen. Schliesslich genießt das Velo als Freizeitgerät ein hohes Ansehen. Im Alltagsverkehr hingegen steckt diese Entwicklung noch in den Kinderschuhen. Es braucht zusätzliche Anstrengungen, um diese Defizite decken zu können.

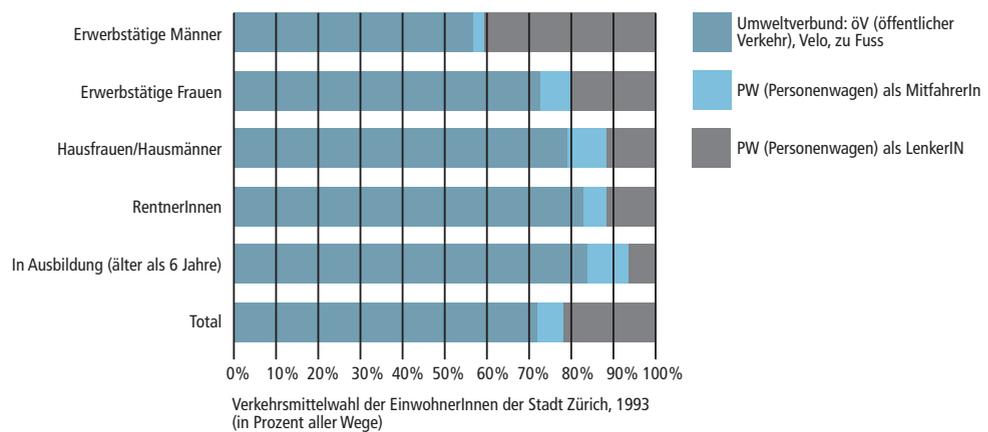
Massnahmenpakete

Die Erfahrungen zeigen, dass Einzelmassnahmen isoliert wenig Wirkung zeigen. Sollen die Potenziale genutzt werden, muss ein Bündel von Massnahmen ergriffen werden. Eine wichtige Rolle spielt die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Doch ohne ein attraktives, flächendeckendes Veloverkehrsnetz mit sicheren Veloabstellanlagen an den wichtigsten Zielpunkten und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, nützt die kreativste Kampagne nichts.

Vorteile...



Mobilitätsverhalten in der Stadt



Die meisten Bevölkerungsgruppen in den Agglomerationen sind zu Fuss, mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Nur die erwerbstätigen Männer benutzen häufig das Auto.
(Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 115 nach Bauamt der Stadt Zürich, 1993: Mobilität in Zürich)



...für die Agglomerationen

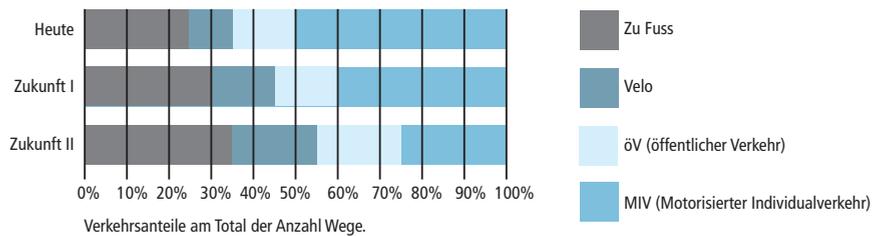
Derzeit werden in den Schweizer Städten und Agglomerationen rund 15 bis 30 Prozent der Wege zu Fuss und zwischen sieben und 25 Prozent per Velo zurückgelegt. Dieser umweltschonende, fast lautlose Verkehr wird noch nicht umfassend genutzt. Verschiedene Studien aus Europa zeigen auf, welches Potenzial hier noch ungenutzt bleibt: Innert rund zehn Jahren lässt sich eine Steigerung des Anteils auf durchschnittlich rund 30 Prozent beim Fuss- und 15 Prozent beim Veloverkehr erreichen. Allerdings nur, wenn entsprechende Massnahmen bei der Infrastruktur und der Verkehrsordnung ergriffen werden. Es braucht gezielte Anreize zu Gunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs sowie gleichzeitig restriktive Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (z.B. durch die Parkplatzbewirtschaftung), um innerhalb von zwanzig Jahren den Anteil des Fussverkehrs auf 35 Prozent, jener des Veloverkehrs auf 20 Prozent und jener des öffentlichen Verkehrs von heute 15 auf neu 20 Prozent zu erhöhen. In diesem Fall würde der motorisierte Individualverkehr noch einen Anteil von 25 Prozent (heute 50 Prozent) ausmachen. Bei diesen Zahlen handelt es sich um die Anteile an sämtlichen zurückgelegten Wegen in der Schweiz.

Die Agglomerationen könnten auf diese Weise mehrere Fliegen auf einen Schlag treffen: die Lebensqualität in der Stadt steigt und damit auch die Standortgunst. Es muss weniger Raum für den weiteren Ausbau der Verkehrsanlagen geopfert werden und die Mobilitätskosten sinken. Dass dabei auch die individuelle Gesundheit der Bewohner steigen wird und dadurch geringere Gesundheitskosten anfallen, ist eine willkommene Begleiterscheinung. Und nicht zuletzt: mit einer Förderung des Fuss- und Veloverkehrs kann eine wichtige Aufgabe der Luftreinhaltemassnahmenplanung erfüllt werden.

Potenziale

		zu Fuss	Velo
Mittlere Städte	Basel	●	●●
	Bern	●	●●
	Zürich	●	●●
	Lausanne	●●	●
	Genf	●	●●
kleinere Städte	Biel	●●	●●
	St. Gallen	●●	●
	Winterthur	●	●●
	Burgdorf	●●	●

- mittleres Potenzial
- hohes Potenzial



Zukunft I: bei Realisierung von Fördermassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs
 Zukunft II: bei Realisierung von Fördermassnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs und einschränkenden Massnahmen zugunsten des MIV

Gesamtschweizerisch schlummern beträchtliche Potenziale im Fuss- und Veloverkehr. Von deren konsequenten Nutzung könnten vor allem die Agglomerationen profitieren. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 159–160)

Vorteile...

...für die Umwelt

Die Umsetzung der notwendigen Luftreinhaltmassnahmen ist auch nach Jahren immer noch ein hindernisreiches Unterfangen. Die Luftqualität hat sich zwar etwas verbessert. Eine Entwarnung ist aber sicher noch nicht möglich. Mit einem höheren Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit kann nicht nur das Verkehrsproblem in seiner Dimension reduziert, sondern auch ein wirksamer Schritt für eine Verbesserung der Luftqualität gemacht werden. Studien weisen ein Reduktionspotential bei den gefahrenen Autokilometern von bis zu 30 Prozent aus. Gehen wir von einem Anteil des Fuss- und Veloverkehrs von 30 bzw. 15 Prozent aus, bedeutet dies eine Reduktion der gefahrenen Autokilometer von zehn Prozent. Damit liesse sich eine Reduktion des Benzinverbrauchs von 300'000 Tonnen pro Jahr erzielen, was einer Abnahme der Schadstoffbelastung von fast 5'000 Tonnen Stickoxide und fast 6'000 Tonnen Kohlenwasserstoffe (HC) gleichkommt. Beeindruckende Möglichkeiten, die wohlgerne nicht auf einer Reduktion der Mobilität, sondern durch eine reine Optimierung des Modalsplits im Agglomerationsverkehr basieren.

...für die individuelle Gesundheit

Klar ist: je gesünder die Umwelt, desto besser die Voraussetzungen für die Menschen. Weniger Luftbelastung ist gleichzusetzen mit einer geringeren Anzahl von vielen Beschwerden, vor allem bei Kindern und Betagten. Gehen wir jedoch einen Schritt weiter, stellen wir fest, dass derzeit Herz- und Kreislauferkrankungen die häufigste Todesursache sind. Wer rund dreissig Minuten täglich Bewegung in mittlerer Intensität absolviert – es braucht nur ein leicht beschleunigtes Atmen und keine sportliche Aktivität – der legt bereits die Grundlage für eine wesentliche Verbesserung der eigenen Gesundheit. Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs für kürzere Distanzen lässt sich daher Gesundheit und Mobilität ideal kombinieren. Angesichts der innert weniger Jahre mehr als verdoppelten Gesundheitskosten in der Schweiz ist eine Entlastung des Gesundheitswesens und der einzelnen Haushaltungen sicher ein lohnendes Ziel. Bei der Annahme, dass eine Senkung der Krankheitsfälle um zehn Prozent möglich ist, ergibt sich ein Sparpotenzial von sage und schreibe zehn Millionen Franken pro Tag. Eine rentable Investition also.



Die Fortbewegung durch eigene Muskelkraft ist nicht nur effizient, umweltschonend und gesund, sondern macht vor allem auch Spass.

Umweltpotenzial

Bereich	Verbrauch/Emissionen Personenverkehr 1993	Potenzial I	Potenzial II
Benzinverbrauch	3,13 Mio. t	0,3 Mio. t	0,9 Mio. t
Klima (CO ₂)	12,6 Mio. t	1 Mio. t	3 Mio. t
Luftschadstoff NO _x	49'790 t/a	4'979 t/a	14'937 t/a
Luftschadstoff HC	59'851 t/a	5'985 t/a	17'955 t/a
Lärm	Für den Lärm sind keine direkten Aussagen möglich. Es ist aber davon auszugehen, dass gerade in dicht besiedelten Gebieten eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung erzielt werden könnte.		
Flächenverbrauch	Die Verkehrsfläche würde kaum zunehmen. Bisher für den motorisierten Individualverkehr genutzte Flächen könnten dem Fussgänger- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden. Velerorts wäre gar eine Reduktion der Verkehrsfläche möglich.		

Ein grosses Energie- und Umweltschutzpotenzial lässt sich durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erschliessen. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 162)

Potenzial I: bei Realisierung von Fördermassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs
 Potenzial II: bei Realisierung von Fördermassnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs und einschränken den Massnahmen zugunsten des MIV



... für die Volkswirtschaft

Die Gesamtbetrachtung der bisher erwähnten Auswirkungen ergibt insgesamt erstaunliche Vorteile: Die kostenintensiven Verkehrsprobleme in den Agglomerationen lassen sich entschärfen. Mit den positiven Folgen auf die Gesundheit verfügt die Wirtschaft über leistungsfähigere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit weniger krankheitsbedingten Ausfalltagen. Das Gesundheitswesen und die einzelnen Haushaltungen werden entlastet. Dadurch stehen zusätzliche Mittel für den privaten Konsum zur Verfügung. Kommt hinzu, dass die öffentliche Hand von Umweltkosten entlastet wird, was zur nachhaltigen Gesundung der Finanzen beiträgt.

Mit einer optimalen Raumplanung – das heisst einer besseren Nutzungsmischung und einer verdichteten Siedlungsentwicklung – sinken die Mobilitätskosten, die von der öffentlichen Hand zu tragen sind, markant. In der Schweiz kann mit einer jährlichen Entlastung von insgesamt rund 10 Milliarden Franken gerechnet werden.

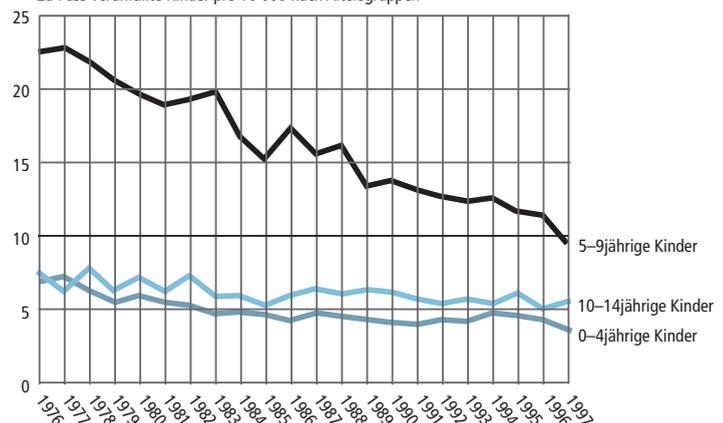
Wie alles, hat auch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zwei Seiten. Die Vorteile sind eindeutig. Es gibt jedoch auch die Kostenseite. Der gezielte Auf- und Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur setzt entsprechende Investitionen voraus. Da auf diese Weise der Druck auf eine nachfrageorientierte Strassenverkehrspolitik abnimmt und dadurch geringere Investitionen für den Ausbau von Strassen- und Parkieranlagen nötig werden, fällt diese Zusatzbelastung jedoch nicht mehr entscheidend ins Gewicht. Langfristig kann in jedem Fall auch ohne die Internalisierung der Umweltkosten mit einem wirtschaftlich positiven Effekt aus der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gerechnet werden.

... für die Kinder

Was früher selbstverständlich war, ist heute die Ausnahme: Unbeschwerte Kinder, die fröhlich auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule sind oder die zusammen im Quartier spielen. Heute sind die Risiken des Strassenverkehrs so gross, dass die Eltern ihre Kinder auf dem Schulweg begleiten müssen. Immer öfter geschieht dies mit dem Auto. Logischerweise führt das zu einem noch dichteren Verkehr verbunden mit einer zusätzlichen Gefährdung der Kinder. Das Spiel auf den Quartierstrassen ist zum tödlichen Risiko geworden. Die Kinder haben damit einen der wichtigsten Erlebnisräume verloren. Das bleibt nicht ohne Folgen. Beobachtungen zeigen deutlich, dass solche Kinder sozial und motorisch hinter jenen, die in einem günstigen Umfeld aufwachsen, zurück liegen. Zudem wurde bei Kindern, die aufgrund der Verkehrssituation nicht mehr selbständig zur Schule gehen können, vermehrt eine Neigung zu Aggressionen festgestellt. Wer an die eigene Jugend zurückdenkt, wird auch sehr schnell begreifen, welche Opfer heute die «Sachzwänge» des Verkehrs von unseren Kindern verlangen. Die Kinder sind aus dem Strassenraum verdrängt worden. Damit erreichte man zwar schliesslich geringere Unfallzahlen. Doch hier täuschen die Statistiken bloss eine verbesserte Sicherheit vor. Die Präsenz der Kinder im Strassenraum hat sich weit stärker reduziert als die Zahl der Unfälle. Das Risiko für Kinder bleibt überdurchschnittlich gross, weil der motorisierte Verkehr sich ihnen gegenüber weiterhin nicht angemessen verhält. Als Unfallursachen werden jedoch stets nur «unvorsichtiges Überqueren», «Springen über die Fahrbahn», «Spielen an der Fahrbahn» genannt und kaum einmal die unangepasste Fahrweise.

Verkehrsunfälle mit Kindern

Zu Fuss verunfallte Kinder pro 10'000 nach Altersgruppen



Ein nur scheinbarer Erfolg: die Unfälle mit Kindern gingen zwar deutlich zurück. Dies jedoch vor allem deshalb, weil Kinder kaum mehr unbegleitet auf die Strasse dürfen.

(Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 94)

... für die Frauen

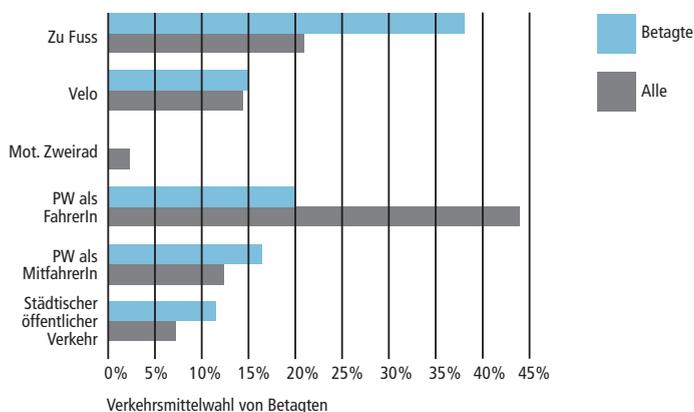
Frauen haben im Alltag oft komplizierte Mobilitätsbedürfnisse zu koordinieren. Sei es als Hausfrau und Mutter mit den Einkäufen, für die Begleitung der Kinder auf ihrem Schulweg oder bei deren Freizeitaktivitäten. Kommt hinzu, dass meist die Frauen sich der Betagtenpflege widmen. Mit der immer weitergehenden Nutzungsentflechtung wurden die dazu notwendigen Wege immer länger. In den letzten dreissig Jahren nahmen sie um 60 Prozent zu. Dabei haben die Frauen eine wesentlich geringere Autoverfügbarkeit als die Männer. Das heisst, Frauen sind weit häufiger auf den Fuss- und Veloverkehr angewiesen als die Männer.

Die immer länger werdenden Wege gehen einher mit handfesten Mobilitätsbehinderungen. Eine davon ist die bekannte Gefahr, auf offener Strasse belästigt zu werden. Hinzu kommt die Angst um die Kinder und der damit verbundene Zwang, Kinder auf dem Kindergarten- oder Schulweg begleiten zu müssen. Bauliche Hindernisse für Kinderwagen bei Über- und Unterführungen, Trottoirs usw. gehören ebenfalls noch immer zum Alltag.

... für die Betagten

Die mit zunehmendem Alter abnehmende Gehgeschwindigkeit, Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit macht die Betagten zu überdurchschnittlich häufigen Opfern im Strassenverkehr. Entsprechend gross ist ihre Unsicherheit und Angst. Das persönliche Gefühl der Gefährdung führte auch dazu, dass sich eine grosse Gruppe älterer Menschen nachts nicht mehr auf die Strasse getraut. Aus Angst vor dem hektischen Strassenverkehr bleiben sie vermehrt in den eigenen vier Wänden. Damit verbunden ist eine soziale Isolation, die auch die Gesundheit beeinträchtigt. Der öffentliche Raum – und die Strasse ist ein wichtiger Teil davon – verliert damit für die Betagten die wichtige Funktion für soziale Kontakte. Wie bereits die Kinder, werden auch die älteren Menschen aus dem Strassenraum verdrängt.

Mobilitätsverhalten von Betagten



Betagte gehen häufig zu Fuss oder benützen das Velo.
(Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 116)

Das ist die Zukunft: effiziente, lautlose und umwelt- schonende Mobilität



Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine zukunftssträchtige Investition. Die Agglomerationen leiden derzeit alle unter einer kaum mehr verkraftbaren Verkehrsflut. Die Optimierung der Verkehrsplanung ist vor allem durch die gleichgewichtige Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs möglich. Damit kann einerseits der kostenintensive motorisierte Individualverkehr etwas eingedämmt, andererseits die Umwelt- und Lärmbelastung reduziert und dadurch die Lebensqualität im Siedlungsraum gesteigert werden. Hinzu kommen handfeste wirtschaftliche Vorteile: Die Mobilitätskosten sinken, die Gesundheit und das individuelle Wohlbefinden steigen, was wiederum das arg angeschlagene Gesundheitswesen entlasten hilft. Ganz zu schweigen davon, dass die Standortqualität der Städte mit dem Erfolg der Fördermassnahmen aufgewertet wird.



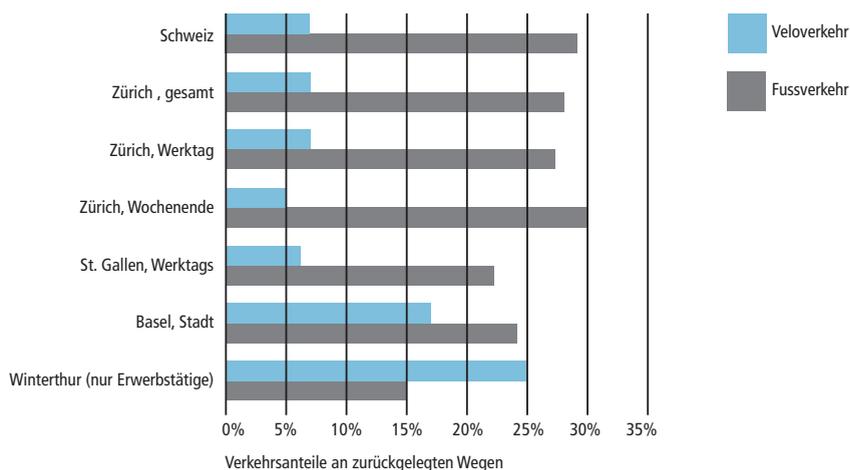
Mit einer fundierten Daten- und Planungsgrundlage kann darauf hingewirkt werden, dass die Mittel für den Aufbau der Infrastruktur für die effizientesten Verkehrsmittel im politischen Alltag nicht mehr nur als «Wunschbedarf» eingestuft und damit weniger stiefmütterlich behandelt werden.

Werden gleichzeitig Anreize zur bewussten Verkehrsmittelwahl gesetzt, so lassen sich jährlich gesamtschweizerisch Kosten in Milliardenhöhe einsparen. Mittel, die so für sinnvollere Anliegen der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen und die den Gemeinden zusätzlichen Handlungsspielraum schaffen.

Um die im Fuss- und Veloverkehr vorhandenen Potenziale vollständig nutzen zu können, ist der politische Wille eine entscheidende Voraussetzung. Es braucht ein positives Klima für den Fuss- und Veloverkehr, um die richtigen Weichenstellungen vornehmen zu können.

So könnte die Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme in den Agglomerationen aussehen: effiziente, lautlose und umweltschonende Mobilität.

“Marktanteile” der einzelnen Verkehrsmittel



Bereits heute liegt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erstaunlich hoch: rund 30 bis 40 Prozent aller zurückgelegten Wege werden so bestritten. Das Potenzial ist damit jedoch noch bei weitem nicht ausgeschöpft.

(Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 26 nach GVF, BFS 1996a, Bauamt 1994, Ecoplan 1993, Baudepartement Stadt Basel 1995, Stadt Winterthur 1995)

Raumplanung und Stadtentwicklung

In der Raumplanung und im Städtebau werden die Weichen auch für das Verkehrsverhalten gestellt. Hier werden die Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsorte definiert. Damit werden logischerweise auch die Verbindungswege festgelegt und die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Die Raumplanung steckt die Leitplanken für die künftige Entwicklung ab und legt dadurch auch die Siedlungsform fest. In zersiedelten Gebieten werden die Wege sofort wesentlich länger und der Anteil des motorisierten Verkehrs grösser als in dicht bebauten Gebieten. Im urbanen Umfeld sind die Wege kürzer und ein grosser Anteil kann zu Fuss, mit dem Velo oder in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Nur in solchen Siedlungsstrukturen können jene, die über kein Auto verfügen, alle Ziele leicht erreichen. In zersiedelten Gebieten sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf ein Auto angewiesen, um die gewünschte Mobilität erreichen zu können. Dafür müssen die entsprechenden Strassen erstellt werden, was Landschaften beeinträchtigt und Lebensräume zerschneidet. Ganz zu schweigen von der Lärm- und Luftbelastung, die vom motorisierten Individualverkehr verursacht werden. Die Lebensqualität wird dadurch negativ beeinflusst.

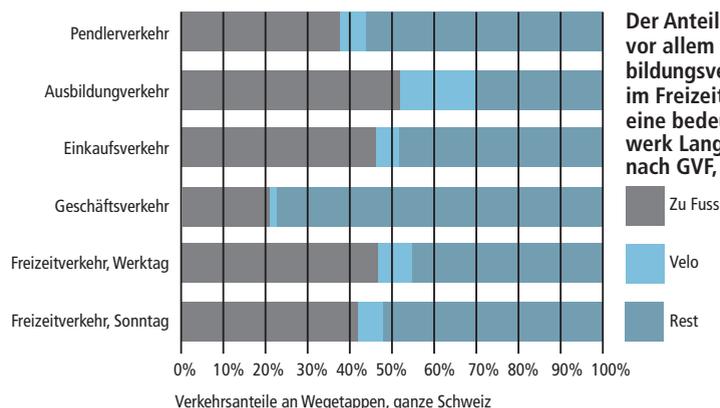
Basierend auf der übergeordneten Raumplanung schafft auch die Stadtentwicklung wichtige Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl. Wo mit grosser Sicherheit Parkplätze vorhanden sind oder gut ausgebaute Strassen hinführen, dort wird der motorisierte Verkehr zwangsläufig zunehmen. Die Optimierung des Verkehrs geht Hand in Hand mit einer gezielten Stadtentwicklung und einer vernünftigen Nutzungsmischung. Dies gelingt jedoch nur, wenn bei der Erhebung der Datengrundlagen der Fuss- und Veloverkehr gleichwertig mit dem motorisierten Individualverkehr behandelt wird.

Mit der Raumplanung und Stadtentwicklung verfügen wir über einen Schlüssel zur Lösung der komplexen Verkehrsprobleme. In diesem Bereich kann langfristig die nachhaltigste Wirkung für die Förderung der effizientesten Verkehrsmittel erreicht werden. Davon würden vor allem Frauen, Kinder und Betagte profitieren. Dazu ist jedoch der politische Wille der stimmberechtigten Bevölkerung notwendig. Der direkte Bezug zwischen Raumplanung und der Lösung akuter Probleme ist derzeit in der breiten Öffentlichkeit allerdings noch zu wenig bekannt. Mit der Erarbeitung beziehungsweise der Anpassung der kantonalen Richtpläne und der kommunalen Ortspläne könnte jedoch diese Diskussion lanciert werden.



Eine weitsichtige Stadtentwicklung ist die Basis für eine Verkehrsoptimierung.

Verkehrsmittel-Wahl in verschiedenen Bereichen



Der Anteil des Fussverkehrs ist heute vor allem beim Einkaufs- und Ausbildungsverkehr hoch. Das Velo spielt im Freizeit- und Ausbildungsverkehr eine bedeutende Rolle. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 29 nach GVF, BFS 1996a)



Bessere Verankerung in der Verwaltung

Auf die Frage, warum sich der Fuss- und Veloverkehr trotz den klar ersichtlichen ökologischen, raumplanerischen und ökonomischen Vorteilen im Alltag nicht mehr durchsetzen konnte, gibt es verschiedene Antworten. Zum einen wird das Zu-Fuss-Gehen als Last empfunden, zum andern nimmt «man» das Velo, wenn ein Auto finanziell nicht drinliegt.... Mit Blick auf diese psychologischen Barrieren sind auch die noch heute festzustellenden institutionellen Hindernisse keineswegs mehr erstaunlich. Es besteht jedoch ein dringender Handlungsbedarf, um dieses Handicap wettzumachen:



Daten

Es braucht verlässliche Fakten über den Fuss- und Veloverkehr, welche für die politische Entscheidungsfindung eine fachliche Basis bieten.

Fachstellen

In der Verwaltung braucht es auf allen Ebenen (Bund, Kantone und Gemeinden) gut dotierte Fachstellen, welche die Erarbeitung der fachlichen Grundlagen veranlassen und begleiten. Dazu sind entsprechende Mittel bereitzustellen.



Finanzierung

Die Verkehrspolitik ist auf den Fernverkehr ausgerichtet. Der grösste Teil der Investitionen fliesst in diesen Mobilitätsbereich. Weil dadurch auch die meisten finanziellen Mittel gebunden sind, fehlen sie beim Fuss- und Veloverkehr. Der Strassenbau verfügt über einen Finanzierungsmechanismus über die Treibstoffzölle. Für den Fuss- und Veloverkehr fehlen solche Geldquellen gänzlich. Umso wichtiger ist eine Korrektur. Dem Auf- und Ausbau der Fuss- und Veloverkehrs-Infrastruktur muss eine gleichwertige Priorität zukommen. Auf Gemeindestufe muss derzeit noch im Rahmen der ordentlichen Budgets die Finanzierung sichergestellt werden.

Verkehrsrecht

Das geltende Verkehrsrecht orientiert sich primär am Motorfahrzeugverkehr. Sobald bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen ergriffen werden sollen, stösst man an Grenzen. Eine Öffnung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist daher dringend notwendig. Bis es soweit ist, gilt es, wenigstens den vorhandenen Spielraum voll auszuschöpfen.



Normen

Die Strassenbaunormen richten sich fast ausschliesslich an den motorisierten Individualverkehr, was bei der Umsetzung innovativer Konzepte hemmend wirkt. Diese Denkstruktur ist nicht mehr zeitgemäss und entspricht keineswegs der Komplexität der Verkehrsprobleme. Heute sind fortschrittsfördernde statt -hemmende Normen gefragt.

Aufgabenteilung

Die übergeordnete Bundesebene fühlt sich für den Fuss- und Veloverkehr nur am Rande zuständig. Allerdings sind nun mit der Schaffung der Fachstelle für Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen erste Anzeichen einer Korrektur dieser seltsamen Situation zu erkennen. Dagegen bleibt der finanzielle Spielraum der Kantone und Gemeinden derzeit noch sehr eng. Nicht zuletzt aufgrund der oben erwähnten Finanzierungsmechanismen. Die heutige Arbeitsteilung hat sich nicht bewährt. Wie beim motorisierten Strassenverkehr muss der Bund seine Verantwortung wahrnehmen und verstärkt bessere Rahmenbedingungen definieren.

Zu-Fuss-Gehen und Velofahren sind Faktoren für einen effizienten Agglomerationsverkehr. Entsprechend wichtig ist eine bessere Verankerung in der öffentlichen Verwaltung.



Image

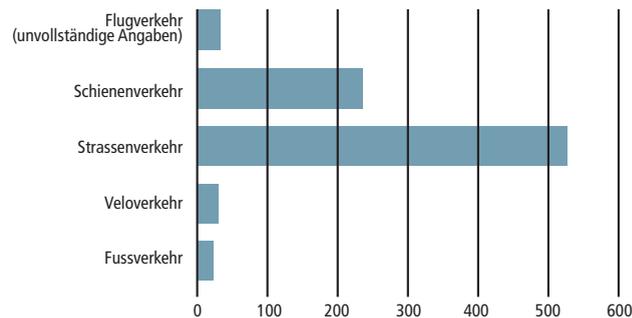
Das Image des Fuss- und Veloverkehrs im Alltag entspricht nicht seiner Bedeutung. Hier sind Massnahmen zu ergreifen, welche diese effizienten Verkehrsmittel auch vom Image her neu positionieren.

Investitionen

Von Nichts kommt nichts: wer die unübersehbaren ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Vorteile des Langsamverkehrs in den Agglomerationen voll nutzen will, muss auch entsprechende Investitionen tätigen. Es besteht auf allen Ebenen ein dringender Handlungsbedarf.

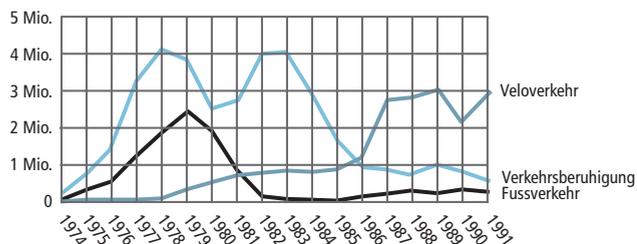
Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen

Schätzung der durchschnittlichen Investitionen der öffentlichen Hand nach Verkehrskategorie pro EinwohnerIn und Jahr (in SFr.)



Eine paradoxe Situation: Trotz der grossen Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs für die Agglomerationen werden hier bis heute kaum namhafte Investitionen getätigt. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 274)

Investitionen für den Fuss- und Veloverkehr in Basel



Selbst in der velofreundlichen Stadt Basel wurde bisher nur in bescheidenem Umfang in den Fuss- und Veloverkehr investiert. (Quelle: Netzwerk Langsamverkehr, 1999, S. 273 nach Klemm, 1996: Welche Mobilität wollen wir?)

Fuss- und Veloverkehr 2000PLUS

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, die zahlreiche Fachgebiete der Politik tangiert und sämtliche Ebenen (Bund, Kantone und Gemeinden) einbezieht. Auf kommunaler und kantonaler Stufe lassen sich jedoch entscheidende Impulse geben. Voraussetzung ist ein umfassendes Fuss- und Veloverkehrsprogramm. Wenn Sie folgende **Checkliste** durchgehen, können Sie den Handlungsbedarf in Ihrem Bereich relativ einfach eingrenzen:

Wird in Ihrer Gemeinde Fuss- und Veloverkehr regelmässig gezählt oder durch Umfragen ermittelt?



Wie hoch ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Verhältnis zu den zurückgelegten Wegen?



Gibt es Datengrundlagen, welche die Entwicklung der zu Fuss oder per Velo zurückgelegten Wege in Ihrer Gemeinde aufzeigt?



Befasst sich der Gemeinderat regelmässig mit den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs?



Informieren sich der Gemeinderat und die für Verkehr und Tiefbau zuständigen Kommissionen regelmässig über die Entwicklungstrends im Fuss- und Veloverkehr?



Gibt es in Ihrer Gemeindeverwaltung Fachleute für den Fuss- und Veloverkehr? Wird Ihr Personal in diesem Bereich regelmässig weitergebildet?



Arbeitet die Gemeinde in der Verkehrsplanung mit externen Fachleuten zusammen? Sind diese im Bereich Fuss- und Veloverkehr kompetent und erfahren?



Gibt es in Ihrer Gemeinde eine Fusswegplanung gemäss Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) und eine Radwegplanung?



Welche Projekte wurden in den letzten Jahren zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in Angriff genommen, welche wurden effektiv umgesetzt?



Die Distanzen zwischen Wohnort und Einkaufsgelegenheiten sowie Dienstleister nimmt ständig zu. Dadurch können grosse Teile der Bevölkerung ihre alltäglichen Besorgungen immer weniger zu Fuss oder mit dem Velo machen. Gibt es in Ihrer Gemeinde entsprechende Gegenstrategien der Orts- und Verkehrsplanung?





Können die Kinder in Ihrer Gemeinde unbegleitet die Schule, Sportplätze und Freizeiteinrichtungen sicher erreichen?



Können sich die Kinder in der Freizeit in Ihrer Gemeinde auf Strassen und Plätzen aufhalten und auch ihren Bewegungsdrang ohne grosse Risiken ausleben?



Kennen Sie die Beurteilung der Betagten und Behinderten in Ihrer Gemeinde über die Möglichkeiten, zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr sicher die anvisierten Zielorte erreichen zu können?



Fühlen sich die Frauen in Ihrer Gemeinde auch nachts sicher? Gibt es noch unbeleuchtete Fuss- oder Velowegabschnitte ohne Alternativen?



Wieviel investiert Ihre Gemeinde in den Fuss- und Veloverkehr? Welcher Anteil muss lediglich zum Ausgleich der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs eingesetzt werden (Sanierung von Strassenübergängen etc.)?



Welche Sicherheitsmassnahmen ergreift Ihre Gemeinde für den Fuss- und Veloverkehr? Muss dafür die Bewegungsfreiheit der Fussgängerinnen und Fussgänger eingeschränkt werden?



Wieviele Fussgängerinnen und Fussgänger stürzen in Ihrer Gemeinde pro Jahr auf öffentlichem Grund (z.B. bei Eis und Schnee)? Wie hoch ist die Dunkelziffer? Gibt es in Ihrer Gemeinde Statistiken über verunfallte Velofahrerinnen und -fahrer?



Können Sie in Ihrer Gemeinde aufgrund von Auskünften von Spitälern, Ärzten oder anderen Quellen eine entsprechende Situationsanalyse vornehmen?



Die Gemeinden können entscheidende Schritte unabhängig von den Massnahmen des Kantons oder des Bundes ergreifen. Dies ist sogar sinnvoll, um endlich die notwendige Dynamik in diesem Bereich erreichen zu können. Allerdings bietet vor allem das Ineinandergreifen der Massnahmen über alle Ebenen die Gewähr einer optimalen Wirksamkeit. Vor allem der Bund hat im Bereich Verkehrspolitik, Finanzpolitik (Finanzierungsmechanismen für die Infrastrukturen) oder im Verkehrsrecht und bei den Normen entscheidende Weichenstellungen vor sich. Aber auch die Kantone werden in diesen Bereichen gefordert sein. Die Belohnung für die Anstrengungen sind auch wirtschaftlich höchst interessante Synergien in den Bereichen Umwelt- und Gesundheitspolitik, wo langfristig jährliche Einsparungen in Milliardenhöhe winken.

Impressum



Nationales Forschungsprogramm 41
Verkehr und Umwelt



energie schweiz

was treibt dich an?



**AKTIONSPLAN
UMWELT UND GESUNDHEIT**



**Fussverkehr
Schweiz**

Velobüro

Autoren Netzwerk Langsamverkehr
Titel Investitionen in die Zukunft
Untertitel Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
Reihe Materialien des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Materialienband M31
Ort, Jahr Bern, 2001
Herausgeber Programmleitung NFP 41 (Nationales Forschungsprogramm "Verkehr und Umwelt, Wechselwirkungen Schweiz-Europa")
Gesamtleitung Velobüro, Solothurnerstrasse 107, 4600 Olten
Gestaltung Beatrice Nünlist, Velobüro, Solothurnerstrasse 107, 4600 Olten
Text Aebi, Schlup & Partner, Postfach 160, 2540 Grenchen
Fotos Velobüro, Ueli Seewer, Bernhard Kägi, VCS Genf, Martin Wälti
Bezug BBL/EDMZ, CH-3003 Bern, Fax +41 (0)31 325 50 58, www.admin.ch/edmoz, EDMZ-Bestellnummer 801.702.d
Download www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m31.html
www.fussverkehr.ch/projekte.htm
www.velobuero.ch/downloads.html

Version française Réseau piétons-vélos, 2001: Investissements dans l'avenir. Promotion de la circulation des piétons et des bicyclettes. Dossiers du PNR 41 "Transport et environnement", volume M32, No de commande EDMZ: 801.703.f
www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m32.html

Finanzierung Diese Broschüre wurde unterstützt durch das Nationale Forschungsprogramm NFP 41 "Verkehr und Umwelt", das Bundesamt für Gesundheit, Energie-Schweiz, Fussverkehr Schweiz und das Velobüro. Sie gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen der Finanzierungspartner übereinstimmen muss.

Forschungsbericht • Netzwerk Langsamverkehr (Hg.), 1999: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr. Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale – Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. Berichte des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht A9. Bern.
(EDMZ-Bestellnummer 801.610.df, Bezug siehe oben), Kurzfassung verfügbar bei www.nfp41.ch/reports/projects/kf-a09.html

Teilberichte • Netzwerk Langsamverkehr (Hg.), 1999: Fussgänger- und Veloverkehr: Potentiale - Massnahmen - Strategien. Tagung vom 6.11.1998. Berichte des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Tagungsdokumentation T2. Bern. (EDMZ-Bestellnummer 801.613.df, Bezug siehe oben)
• Bonanomi Lydia, 2000: Das Gute liegt so nah. Bausteine für einen gemeinsamen Weg von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Materialien des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Materialienband M22. Bern. (EDMZ-Bestellnummer 801.668.d, Bezug siehe oben)
• Sauter Daniel, 1999: Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. Fussverkehr Schweiz (Hg.), Zürich. (Bezug: Fussverkehr Schweiz, Zürich, Fax +41 (0)1 383 97 88, www.fussverkehr.ch, ISBN 3-9520290-2-5)

Forschungsteam-Netzwerk Langsamverkehr

Dr. Ulrich Seewer (Bundesamt für Raumentwicklung, Bern); Prof. Dr. Martin Boesch, Susanne Schmid-Keller (Forschungsstelle für Wirtschaftsgeografie und Raumplanung der Universität St. Gallen FWR HSG); Lydia Bonanomi, Dr. Philippe Favarger, Eric Brandt (Institut de recherche sur l'environnement construit IREC de l'EPFL); Dr. Marco Hüttenmoser (Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt" KUM, Muri AG); Daniel Leupi (Ecoprozess, Zürich); Daniel Sauter (Fussverkehr Schweiz, Zürich); Martin Utiger, Daniel Leupi (Velobüro, Olten); Gisela Vollmer (Büro für Raum- und Sozialplanung, Bern)