

Fußverkehrsstrategie der Schweiz

In der Schweiz wurde 2002 der Entwurf für die nationale Strategie "Leitbild Langsamverkehr" (Fussverkehr Schweiz 2016) vorgelegt. Dieses wurde 2006 aktualisiert. Festgesetzt wurde es im Rahmen der "Strategie nachhaltige Entwicklung" (Fussverkehr Schweiz 2016) und wird periodisch aktualisiert. (vgl. ebd.)

Der Langsamverkehr ist der Verkehr, der aus eigener Kraft betrieben wird, also zu Fuß gehen und der Verkehr auf Rädern und Rollen betrieben aus menschlicher Muskelkraft. Die Themenbereiche decken das zu Fuß gehen, das Wandern und das Velo fahren im Alltag und in der Freizeit ab. (vgl. Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2002: 3¹)

Einschlägige Fachorganisationen, Behindertenorganisationen, die Beratungsstelle für Unfallverhütung sowie Bundes- und Kantonsvertreter haben das Leitbild entwickelt und aufgebaut. Das **mittelfristige Ziel** besteht darin, dass der Langsamverkehr den gleichen Status wie der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr erreicht. Das Leitbild ist zusammen mit dem Maßnahmenkatalog für Beteiligte und Betroffene eine Handlungsgrundlage. Für bundesbehördliche Zuständigkeiten soll es **verbindlich** sein. Es entstehen durch das Leitbild neue Zuständigkeiten der beteiligten Akteure und es werden neue Rahmenbedingungen für alle Mitwirkenden geschaffen. Partner des Bundes können das Leitbild als Empfehlung ansehen. (vgl. ebd.: 3)

Hauptziel: Der Anteil der Langsamverkehrsetappen soll um 15% innerhalb von 10 Jahren erhöht werden (von 47% auf 54% am Gesamtverkehr). Es werden dadurch folgende verschiedene positive Effekte erwartet: Eine bessere Lebensqualität und Gesundheit der Menschen sowie eine verbesserte Zugänglichkeit soll für alle entstehen. Eine höhere volkswirtschaftliche Effizienz soll durch die Erhöhung des Langsamverkehrsanteil erreicht werden. Energie- und umweltpolitische Ziele werden durch einen höheren Langsamverkehrsanteil leichter erreicht. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Ge-

1 Die Zahl nach dem Doppelpunkt bei der Angabe der Quelle bezieht sich auf die Seite des Quelldokuments.

sundheitswesens sollen durch einen höheren Anteil des Langsamverkehrs abgesenkt werden. Zudem werden sich mit einem höherem Anteil mehr wirtschaftliche Impulse für die Freizeit- und Tourismusbranche erhofft. (vgl. ebd.: 4)

Folgewirkung: Die folgenden Projekte des Bundes der Schweiz sind auf die Grundziele des Leitbilds abgestimmt: das *Agglomerationsprogramm*, eine *Strassenverkehrssicherheitspolitik* im Zuge von *VISION ZERO*, der *Sachplan Strasse* und diverse Projekte von *EnergieSchweiz*. Das Leitbild hat große Bedeutung bei der vertikalen Koordination der Verkehrspolitik im Bereich des Langsamverkehrs. Die Grundstrategie des Leitbilds wird für zehn Jahre festgelegt. Räume werden anhand kurzer und direkte Wege sowie der Siedlungsstruktur entwickelt. Jede Person und Region hat in der Schweiz Anspruch auf ein kostenloses Grundversorgungsangebot an Langsamverkehrsinfrasturkur und -dienstleistung. (vgl. ebd.: 9)

Umsetzung: Normen und Standards werden vom Bund erarbeitet; er legt Beitragsbedingungen fest und unterstützt den Vollzug beratend. Die operative Umsetzung übernehmen die Kantone. Neue Partnerschaften sollen mit Unternehmen entwickelt und aufgebaut werden, die mit Langsamverkehr zu tun haben. (vgl. ebd.: 11)

Unterziele:

Langsamverkehr ist bei der Planung kontinuierlich zu verbessern. Jede Kategorie (kantonal-regional und national) muss den jeweiligen spezifischen Anforderungen genügen. (vgl. ebd.: 12)

Verknüpfende Langsamverkehrswege inner- und außerhalb von Siedlungsbereichen müssen erbaut, erneuert oder angepasst werden. Dabei muss sich an der Nachfrage und der Menge des Verkehrs sowie der Tages- und Nachtzeit der potenziellen Nachfrage orientiert werden. (vgl. ebd.: 13)

In Städten und Agglomerationen muss das Langsamverkehrspotential ausgeschöpft werden, um eine Effizienz des Gesamtverkehrs zu erreichen. Die Lebens- und Standortqualität sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Agglomerationen soll dadurch erhöht werden. (vgl. ebd.: 14)

Ein Leit- und Informationssystem soll einheitlich für die Schweiz erfolgen. Dies soll ein gesamtheitliches Konzept sein und alle Langsamverkehrsarten umfassen. (vgl. ebd.: 15)

Ein Ziel für die Sicherheit besteht darin, dass es keine toten oder schwer verletzten Langsamverkehrsteilnehmer mehr geben wird (*VISION ZERO*). So sollen die Straßeninfrastrukturen gegenüber menschlichem unvermeidbaren Fehlverhalten tolerant sein. Wanderwege sollen nach höchsten Sicherheitsstandards geplant werden und dann auch sicher bleiben. Auf Gefahren ist aufmerksam zu machen. (vgl. ebd.: 16)

Der multimodale Verkehr wird gefördert. Dabei sollen die Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit denen des öffentlichen und privaten Verkehrsmittel miteinander verbunden werden. Umstiege sollen direkt, attraktiv und sicher sein. (vgl. ebd.: 17)

Eine praxisnahe Aus- und Weiterbildung für alle Bildungsstufen sowie eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit im Bezug auf den Langsamverkehr erhöht die Verkehrssicherheit und fördert den Langsamverkehr. Ein Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene gewährleistet erforderliches Fachwissen. (vgl. ebd.: 18)

Pilot- und Demonstrationsanlagen dienen der Gewinnung praktischer Erfahrung und der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur. Dabei soll die objektive und subjektive Verkehrssicherheit gesteigert werden. Aktivitäten rund um volkswirtschaftliche Effekte sollen gesteigert werden. Alle Effekte sollen evaluiert werden. (vgl. ebd.: 19) Die Evaluation erfolgt qualitativ und quantitativ und ist die Grundlage für Fördermaßnahmen. Die Statistik des Langsamverkehrs ist ein gleichwertiger Teil der Verkehrsstatistik und wird in sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen. (vgl. ebd.: 20)

Sämtliche Informationen zum Langsamverkehr sind im *Mobilinfosystem Schweiz* (geographisches Informationssystem) integriert. Die Ergebnisse sind öffentlich einsehbar und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. (vgl. ebd.: 21)

Die öffentliche Hand fördert den Langsamverkehr. Formen wie die Partner-

schaften Public-Public und Public-Private werden realisiert. (vgl. ebd.: 22)
Durch ein mehrjähriges Anschubprogramm werden Fördermaßnahmen vom Bund initialisiert. Folgende Bedingungen müssen für dieses Programm erfüllt sein: ein großer und akuter Handlungsbedarf, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und das Vorliegen von umsetzungsreifen Maßnahmen. (vgl. ebd.: 24)

Finanzierung: Für die Erbringung und Dienstleistung für Planung, Bau, Betrieb und Erneuerung von Langsamverkehrsinfrastrukturen kommt der Staat auf. Die Finanzierung erfolgt durch zweckgebundene Mineralölsteuerbeiträge. (vgl. ebd.: 23)

Rechtliche Vereinbarkeit: Im Jahr 2006 wurden folgende Fragen vom *Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA* mit juristischer Unterstützung geklärt:

"Inwieweit verfügt der Bund über eine Kompetenz zur Regelung und Förderung des Langsamverkehrs aufgrund der bestehenden Verfassung?
Für welche Bereiche wäre eine Verfassungsänderung notwendig?"
(Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: 2)

Der Bund besitzt bereits Möglichkeiten zur Regelung und Förderung des Langsamverkehrs. Er kann Vorschriften zum Langsamverkehr treffen, sofern sich dieser auf Straßen abspielt. Die Bereiche Zulassung, Verhaltenskodex, Haftpflicht, Versicherung, strafrechtliche Bestimmungen und Verkehrsinformation fallen unter den Begriff straßenverkehrliche Vorschriften, die Sache des Bundes sind. Der Bund hat jedoch keine Kompetenzen im Bereich der Straßenhoheit. Diese ist Sache der Kantone. Durch die Verkehrsvorschriften des Bundes hat letzterer aber auch hier Regelungsmöglichkeiten, die er noch stärker nutzen kann. Der Bund kann somit Mindestanforderungen an den Langsamverkehr stellen (z.B. im Bereich Signalisation bei Haupt- und Nebenanlagen). Für ein nationales Netz an Langsamverkehrswegen hat der Bund keine Kompetenzen. Er kann aber einzelne Kantone rügen, wenn bspw. Velorouten von Nationaler Bedeutung im schlechten Zustand sind. (Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: 28-29)

Quellenverzeichnis

Fussverkehr Schweiz 2016: Fussgängerpolitik: Strategien Fußverkehr. Abgerufen von <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/fussgaengerpolitik/strategien-fussverkehr/> (zugegriffen am 17.02.2016)

Schweiz

Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2002: Entwurf Leitbild Langsamverkehr. Bern, 3-4, 9, 11-24 (zuletzt aktualisiert am 29.11.2006)

Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs. Bern, 2, 28-29

Norwegen

Norwegian public Roads for Administration 2012: Walking for life: The Norwegian Walking Strategy. Oslo, 1-5

Scotland

The Scottish Government 2014: Let's Get Scotland Walking: The National Walking Strategy. 3-5, 7-9, [10-17], 18-21, 23-25

Westaustralien

Government of Western Australia, Department of Sport and Recreation, Premier's Physical Activity Taskforce, Walk WA 2007: A Walking Strategy for Western Australia 2007 – 2020.