

# Vernehmlassung Leitbild Langsamverkehr

Verena de Baan

**Der Entwurf zur Begutachtung und definitive Stellungnahme zum "Leitbild Langsamverkehr" wurde allen Mitgliedern elektronisch zugestellt. An dieser Stelle danken wir allen für ihre Anregungen und Kommentare. Die vielen Reaktionen waren durchwegs positiv. Wir können damit guten Gewissens behaupten, dass diese Stellungnahme ein gemeinsam erarbeitetes Produkt unserer Mitglieder ist.**

Aus Platzgründen verzichten wir darauf, die definitive Stellungnahme der SVK im vollen Umfang abzudrucken. Selbstverständlich schicken wir Ihnen diese auf Anfrage in Papierform zu ([info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)).

Hier die wichtigsten Punkte:

Die im Leitbild geäusserte Absicht, den Fuss- und Veloverkehr gesamtschweizerisch zu fördern sowie diesen Verkehr zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden zu harmonisieren, wird sehr begrüsst. Die SVK wird sich dafür einsetzen, dass das Leitbild in Politik und Verwaltung zum Tragen kommt. Die nachstehenden Einwände und Vorschläge sind in diesem Sinne zu verstehen.

## **"Fuss- und Veloverkehr" statt "Langsamverkehr"**

Statt "Langsamverkehr" soll der Begriff "Fuss- und Veloverkehr", wo nötig ergänzt durch "FäG-Verkehr," verwendet werden. Zu Fuss Gehen (Teil des Menschseins) und Velofahren (erlernte Technik auf einem Verkehrsmittel) sind zwei grundverschiedene Fortbewegungsarten und sollten individuell benannt bleiben. Das künstliche Zusammenfügen unter eine Begrifflichkeit ist auch rechtlich verwirrend, denn im Strassenverkehrs- und Haftpflichtrecht werden sie unterschiedlich behandelt.

## **Das 3-Säulen-Prinzip für den Personenverkehr**

Das 3-Säulen-Prinzip wird begrüsst. Die im Leitbild als "Langsamverkehr" dargestellte Säule muss jedoch als Doppelsäule verstanden werden und entsprechend ins Leitbild einfließen. Fussverkehr und Veloverkehr haben grundsätzlich andere Rahmenbedingungen, Grundvoraussetzungen, Bedürfnisse und brauchen auch eine andere Infrastruktur.

Die meisten SVK-Mitglieder sind täglich mit den Lärm-, Luft-, Sicherheits- und Verteilungsproblemen des städtischen und des Agglomerationsverkehrs konfrontiert, deshalb gewichten sie das angestrebte Drei-Säulen-Prinzip und den gewünschten Zuwachs des Fuss- und Veloverkehrs differenziert. Sie erwarten von einem nationalen Leitbild ein deutliches Bekenntnis zu lenkenden Massnahmen, welche einen Umsteige-Effekt haben – und nicht bloss zu einem Zuwachs der einzelnen Verkehrsträger führen. Hier sind im Leitbild Anpassungen vorzunehmen.

## **Die Bedeutung des Alltagsverkehrs besser gewichten**

Der bundesrätliche Auftrag zur Leitbildentwicklung weist den Handlungsbedarf hauptsächlich im Alltagsverkehr aus (Massnahmen gegen Verkehrsüberlastung, Steigerung der Wohn- und Lebensqualität, 10% Reduktion des Verbrauchs fossiler Energie). Das Leitbild kommt dem nicht genügend entgegen, die Freizeitgestaltung (Wandern, FäG usw.) ist gegenüber dem Alltags-Fuss- und Veloverkehr überproportional gewichtet.

Soll der Fuss- und Veloverkehr im bereits gebauten Gebiet des städtischen und des Agglomerationsverkehrs gefördert werden, geht dies meist nur, indem der Strassenraum für die verschiedenen Verkehrsträger und für die zu Fuss Gehenden umverteilt wird. Diese Tatsache ist im Leitbild darzustellen.

## **Anschubprogramm: Mit einem Sandschäufelchen soll ein Berg versetzt werden**

Nirgends klaffen Anspruch des Leitbilds und vorgeschlagene Umsetzungsmassnahmen so weit auseinander wie beim Anschubprogramm: Hier stehen für sämtliche Fördermassnahmen und für die

Umsetzung von baulichen Massnahmen gesamtschweizerisch 49 Mio Franken für 7 Jahre (!) zur Verfügung.

Die SVK schlägt vor, dass die finanziellen Fördermittel verhältnismässig zum Verkehrsanteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu bemessen und aus der Mineralölsteuer zu finanzieren sind. Bei der Berücksichtigung der "förderungswürdigen" Projekte müssen zusätzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden für Regionen mit grossem Nachholbedarf aber ohne eigene Planungs- und Projektierungskapazität.

### **Mit Lenkungsmassnahmen alle Regionen der Schweiz einbeziehen**

Gerade in der welschen Schweiz und im Tessin ist der Aufholbedarf an velofördernden Massnahmen insbesondere im städtischen und im Agglomerationsverkehr gross - ihre Stimmen müssen einbezogen werden.

Die SVK schlägt zudem vor, einen Masterplan in bezug auf den Nachholbedarf nach Regionen zu erstellen. Diesen Regionen ist Hilfe bei der Projektierung von Massnahmen anzubieten.

### **Bike & Ride-Anlagen bei Bahnhöfen**

Das Leitbild spricht von kombinierter Mobilität. Damit ist alles "mitgemeint", auch private Autofahrten kombiniert mit Wandern oder Mountainbiken. Handlungsbedarf aber besteht vor allem beim Erstellen und Betreiben von Bike und Ride-Anlagen.

Die SVK schlägt deshalb vor, dass der Bund bei den Transportunternehmen neben anderen Leistungen auch genügend grosse, sichere und benutzerfreundliche Bike-&Ride-Anlagen bestellt und diese über die Mineralölsteuern finanziert.

### **Stellvertretend eine Stimme zu unserer Stellungnahme aus der französischen Schweiz:**

" Tout d'abord merci et bravo pour votre prise de position en allemand. Je l'ai lue attentivement, je partage cet avis et je pense qu'elle est très complète.

Je suis également d'avis que le terme "Locomotion douce" est mal choisi. J'ai réfléchi à la question et trouvé les suggestions suivantes: LNM Locomotion non-motorisée, **LPC Locomotion pédestre et cycliste.**

Je ne suis pas encore enthousiasmé par mes trouvailles et je serais heureux si on pouvait trouver, dans les pays francophones (France, Belgique, Canada), un terme générique à ce genre de déplacements. Les Belges sont de grands amateurs de vélo. Les Canadiens ont souvent de bonnes idées pour l'emploi de la langue française. A voir!

Pour ce qui est du contenu proposé par la Confédération, il me semble que les campagnes sont oubliées voire ignorées. On parle de villes et d'agglomérations. Où s'arrête, où commence une agglomération: 200, 500, 1000, 5000 habitants? Les problèmes de déplacement à pied et à vélo se posent aussi à la campagne même si le volume de trafic est très faible. Attention donc que le financement permette également d'intervenir dans un village.

En ce qui concerne les routes nationales, je pense que la notion de rétablissement de traversées sûrs devrait être étendu aux routes principales suisses, largement subventionnées par la Confédération."

Maurice Hennemann