

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Aus dem Bauch heraus zu Fuss gehen und Velo fahren



POSITIONEN DER STÄDTEKONFERENZ MOBILITÄT
FUSS- UND VELOVERKEHR

Der Fussverkehr und der Veloverkehr sind zusammen mit dem öffentlichen Verkehr die prioritären Säulen des flächen- und energieeffizienten Personenverkehrs in den Schweizer Städten. Sie tragen dazu bei, den öffentlichen Raum aufzuwerten, die Mobilität auch für jene Personen zu gewährleisten, die auf das Auto angewiesen sind und die Erreichbarkeit der Städte zu gewährleisten.

Die Angebote von Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichem Verkehr sind untereinander bestens vernetzt. Angesichts der Tatsache, dass den Kernagglomerationen ein überproportionales Wachstum prognostiziert wird, der Verkehrsraum aber beschränkt ist, werden diese Mobilitätsformen in den kommenden Jahren noch bedeutender.

Die Städtekonferenz Mobilität unterstützt die Bestrebungen des Bundes und der Kantone, durchgehende und sichere Fussweg- und Velowegnetze zu schaffen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheit der Bevölkerung.

Durch...

- politische Bekenntnisse wie den Verfassungsartikel Velo auf Bundesebene und Velostrategien auf kantonaler und kommunaler Ebene,
- Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs auf kantonaler und städtischer Ebene wie zum Beispiel vom übrigen Verkehrsraum getrennte Velowege oder Veloschnellrouten,
- Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Fussverkehrs auf kantonaler und städtischer Ebene, wie zum Beispiel breite Trottoirs, sichere Fussgängerstreifen, Plätze und Begegnungszonen,
- das Aufkommen von Velos, deren Fahrerinnen und Fahrer durch elektrische Antriebe unterstützt werden, sowie von sogenannten Trendfahrzeugen wie elektrische Trottinette und
- neue technische Möglichkeiten, die es erlauben, einfach Transportketten aus verschiedenen Verkehrsmitteln zusammenzustellen,

...entwickelt sich zudem eine Dynamik, die den Fuss- und Veloverkehr gleichermaßen tangiert.

Basierend auf der «Charta für eine nachhaltige Mobilität» formuliert die Städtekonferenz Mobilität (SKM) Grundsätze, die dazu beitragen sollen, die Chancen dieser Entwicklungen auszuschöpfen und die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern – dies unter Berücksichtigung der erst schwer abschätzbaren dauerhaften Verbreitung neuer fahrzeugähnlicher Geräte.

Die SKM strebt nach höheren Anteilen des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität in den Städten und Agglomerationen, um dort eine hohe Lebensqualität und ein einfach zugängliches Mobilitätsangebot zu gewährleisten. Diese beiden Formen der urbanen Mobilität sollen alltagstauglich bleiben und für breite Bevölkerungsschichten attraktiv sein.

Unter Fussverkehr versteht die SKM ausschliesslich das zu Fuss gehen.

Unter Veloverkehr versteht die SKM die Fortbewegung mit nicht motorisierten und elektrisch motorisierten Velos. Dabei ist die maximal gefahrene Geschwindigkeit zu berücksichtigen. Sie soll in Bereichen, die spezifisch dem Veloverkehr vorbehalten sind, 30 km/h nicht übersteigen.

1. **Der Fussverkehr** kann seine Stärken vor allem in Stadt- und Ortszentren sowie innerhalb von Quartieren entfalten, wo die Dichte an Menschen und Bauten hoch ist. Er ist dort auch eine Alternative zum öffentlichen Verkehr und kann diesen in Spitzenzeiten entlasten.
2. **Der Veloverkehr** kann seine Trümpfe zwischen Stadtzentren, Quartieren und den umliegenden Gemeinden der Kernagglomerationen ausspielen. Er eignet sich auch für die Fortbewegung in Gebieten mit einer geringeren Dichte an Menschen und Bauten und kann so Autofahrten ersetzen.
3. Insbesondere in dicht bebauten Gebieten kann der Fuss- und Veloverkehr durch eine attraktive Gestaltung der Wege dazu beitragen, **nahe Ziele** beispielsweise zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten gegenüber fernerer Destinationen **attraktiver zu machen**.
4. **Die Netze** für die beiden Fortbewegungsarten sind bewusst zu gestalten, und zwar so engmaschig und benutzerfreundlich, dass die Menschen in Stadt und Agglomeration intuitiv, das heisst: aus dem Bauch heraus in den dafür geeigneten Räumen zu Fuss gehen oder das Velo benützen und dabei sicher unterwegs sind. Das heisst:
 - a. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer sind möglichst offensichtliche oder gut erkennbare und hindernisfreie Wege sowie Routen anzulegen.
 - b. Wo die Intuition nicht unmittelbar gegeben ist, sind die Wege bzw. Routen unmissverständlich zu markieren bzw. zu signalisieren. Durch den offenen Zugang zu den entsprechenden Daten ist eine Grundlage zu schaffen für Apps, welche die Kenntnis über diese Angebote unterstützen.
 - c. Bei der Planung von Velorouten ist das durch Fahrräder mit Hilfsaggregaten gegebene distanzmässige Potenzial zu berücksichtigen. Innerhalb von Metropolregionen liegen grössere, mittlere und kleine Zentren oft rund 25 Kilometer auseinander und können so auch per Velo miteinander verbunden werden.
 - d. Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer sind von den anderen Verkehrsmitteln möglichst zu trennen.
 - e. Wo die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs jenem des Veloverkehrs entspricht oder sein Aufkommen gering ist, können Veloverkehr und motorisierter Verkehr gemischt geführt werden.
 - f. Wo die Platzverhältnisse keine andere Lösung zulassen oder das Aufkommen des Fuss- oder des Veloverkehrs so gering ist, dass diese Form des Mischverkehrs vertretbar ist, können Mischverkehrszonen von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrerinnen und Velofahrern angelegt werden.

5. Zu den Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr gehören nicht nur Wege und Routen, sondern auch **Aufenthaltsräume** bzw. **Abstellplätze**. Aufenthaltsräume für Fussgängerinnen und Fussgänger sind attraktiv zu gestalten, und Abstellplätze für Velos sind in ausreichender Zahl, angemessener Qualität und insbesondere auch an zentralen Orten bereitzustellen.
6. Der Fuss- und der Veloverkehr, insbesondere auch Mietveloangebote, die im nationalen Kontext als Angebote auf der ersten und letzten Meile verstanden werden können, sind in Mobilitätsdienstleistungs-Applikationen (**«Mobility-as-a-service»-Apps**) zu integrieren, die attraktive Transportketten verschiedener Mobilitätsformen vermitteln. Gerade in Kombination können diese Formen der Mobilität ihre Stärken ausspielen und zu einer hohen Flächeneffizienz im Verkehr beitragen.
7. Für **Trendfahrzeuge** wie beispielsweise elektrisch unterstützte Trottinette sind angemessene fahrzeugseitige Kategorisierungen und strassenverkehrsrechtliche Regulierungen zu finden. Fussverkehrsflächen müssen von ihnen frei bleiben, und bei Velowegen und -abstellplätzen sind konkrete Benützungsvoraussetzungen zu definieren. Bis es so weit ist, gelten für solche Fahrzeuge die gleichen Regeln wie für Velos. Diese sind zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger als den schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durchzusetzen und der Bevölkerung gut zu kommunizieren.
8. Was die **Umsetzung der Verfassungsbestimmung** über den Fuss- und Veloverkehr angeht, erwartet die SKM vom Bund:
 - a. Dass er die strassenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen so setzt, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer als vollwertige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer respektiert werden.
 - b. Dass er mit diesen Rahmenbedingungen auch die Voraussetzungen schafft, um auf eine einfache und unbürokratische Weise Pilotprojekte durchführen zu können. Diese können anschaulich machen, welche Lösungen bei der Infrastruktur jenseits des Gewohnten auch möglich wären.
 - c. Dass er sein finanzielles Engagement im Rahmen von Agglomerationsprogrammen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verstärkt, um die Realisierung von attraktiven Fusswegen und Velorouten inklusive Veloabstellplätze zu beschleunigen. Heute besteht eine Diskrepanz zwischen den verkehrspolitischen Zielen von Städten und Agglomerationen und der konkreten Umsetzung entsprechender Infrastrukturen und weiterer Massnahmen.
 - d. Dass er insbesondere bei den Autobahnanschlüssen und Autobahnzubringern in Städten und Agglomerationen, die auch wichtige Achsen für den Fuss- und Veloverkehr sind, auf Lösungen hinwirkt, die dort auch den Bedürfnissen der zu Fuss Gehenden sowie der Velofahrerinnen und Velofahrer entsprechen.
 - e. Dass er eine konkrete Realisierungsfrist für die Umsetzung der von ihm zu definierenden Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze setzt, um den Vollzug sicherzustellen.