



**MEDIENMITTEILUNG**

Bern, 29. Mai 2020

## **Eine Umsetzungsfrist, angepasste Normen und mehr Geld: die Förderung von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden ist zu beschleunigen**

**Die Städtekonferenz Mobilität (SKM) begrüsst das Veloweggesetz, das der Bund in die Vernehmlassung gegeben hat. Die SKM ist aber der Meinung, dass eine konkrete Umsetzungsfrist und mehr finanzielle Mittel nötig sind, wenn das Ziel durchgehender und sicherer Velowege nicht auf der langen Bank enden soll. Die Mitglieder der SKM fordern zudem vom Bund und den Kantonen Rahmenbedingungen, die es ihnen erleichtern, dem Fuss- und Veloverkehr einen grösseren Anteil am öffentlichen Raum zuzumessen. Der Schub, den die beiden platzsparenden, gesundheitsfördernden und leisen Fortbewegungsarten in der Corona-Krise erfahren haben, soll genutzt werden, um ihnen dauerhaft ein grösseres Gewicht zu geben.**

«Aus dem Bauch heraus Velofahren und zu Fuss» gehen: Unter diesem Titel fasst die SKM die Positionen zusammen, die sie als Leitlinien für ihre Mitglieder erarbeitet hat. Ziel soll es sein, den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrenden im öffentlichen Raum jenen Platz einzuräumen, den sie als Protagonisten der städtischen Mobilität verdienen. An zu vielen Orten müssen sich Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende immer noch mit Restmengen des Strassenraums zufriedengeben. Das muss sich ändern: Die Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sind sicher und nachvollziehbar zu gestalten, so dass sie die Menschen intuitiv dazu einladen, sich für diese beiden elementaren Fortbewegungsarten zu entscheiden. Die SKM begrüsst denn auch das Veloweggesetz, das der Bundesrat in die Vernehmlassung gegeben hat. Die Planungspflicht, die dort verankert werden soll, bietet Gewähr dafür, dass nicht nur Fussweg-, sondern auch Velowegnetze zusammenhängend und grenzüberschreitend geplant werden, was vor allem in Agglomerationen wichtig ist.

### **Umsetzungsfrist, mehr Mittel und Integration in Apps**

Die Erfahrungen mit dem schleppenden Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes, das Vorbild für das Veloweggesetz ist, legen es aber nahe, eine konkrete Umsetzungsfrist für durchgehende Netze und ausreichende Mittel für ihre Finanzierung zu fordern. Als Finanzierungsinstrument stehen die Agglomerationsprogramme im Vordergrund, die dafür mit mehr Mitteln auszustatten sind. Neben durchgehenden Routen sind im öffentlichen Raum auch mehr Abstellplätze für Velos und Aufenthaltsräume für Fussgängerinnen und Fussgänger vorzusehen – beide Faktoren sind für die Attraktivität dieser Fortbewegungsarten wesentlich. Hier sind auch Normen anzupassen. Zudem sollen Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs sowie Mietvelos wenn immer möglich in Apps eingebunden werden, die Transportketten aus verschiedenen Verkehrsträgern vermitteln. Sie können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass alle Fortbewegungsarten ihre Stärken entfalten können.

Die Corona-Krise in den vergangenen Wochen, in denen die Menschen angehalten waren, sich auf einen relativ engen Bewegungsradius um ihre Wohnungen zu beschränken, hat nicht nur die wirklichen Potenziale des Zu-Fuss-Gehens und des Velofahrens deutlich gemacht, sondern auch, dass die beiden elementaren Fortbewegungsarten einen grösseren Anteil an den Verkehrsflächen erhalten



müssen, wenn sie auf Dauer Hauptrollen in der Mobilität in Städten und Agglomerationen spielen sollen, was angesichts ihrer Umweltfreundlichkeit und ihrer hohen Flächeneffizienz angezeigt ist. Die SKM erwartet vom Bund, dass er sich bei temporären Massnahmen der Städte zum Beispiel zugunsten eines ausreichenden Abstandes der Passanten kulant zeigt.

In der umstrittenen Frage des Mischverkehrs ist die SKM der Auffassung, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende von den übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern möglichst zu trennen sind. Wo die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs jenem des Veloverkehrs entspricht oder sein Aufkommen gering ist, lassen sich Veloverkehr und motorisierter Verkehr aber durchaus gemischt führen. Wo die Platzverhältnisse keine andere Lösung zulassen oder der Fuss- und Veloverkehr so gering ist, dass ein Nebeneinander vertretbar ist, lassen sich Mischverkehrszonen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende anlegen.

### **Geltende Regeln durchsetzen, um Fussgänger zu schützen**

Was Trendfahrzeuge, wie elektrisch unterstützte Trottinette angeht, plädiert die SKM für angemessene fahrzeugrechtliche Kategorisierungen und strassenverkehrsrechtliche Regulierungen. Fussverkehrsflächen sind konsequent von E-Trottinetten frei zu halten, und für Velowege und Veloabstellplätze sind konkrete Benützungsvoraussetzungen zu definieren. Bis es so weit ist, gelten für solche Fahrzeuge dieselben Regeln wie für Velos. Und diese sind zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger als den schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern konsequent durchzusetzen.

### **Neuer Präsident**

**Adrian Borgula** ist neuer Präsident der SKM. Die Mitglieder haben im April den Luzerner Stadtrat und Vorsteher der Direktion für Umwelt und Mobilität auf dem Korrespondenzweg zu ihrem neuen Präsidenten gewählt. Die bisherige Präsidentin **Ursula Wyss** hat auf eine erneute Kandidatur verzichtet, da sie bei den Gemeinderatswahlen 2020 in der Stadt Bern nicht mehr antreten wird.

### **20 Jahre Städtekonferenz Mobilität**

Die Städtekonferenz Mobilität (SKM) ist ein Zusammenschluss von 20 der insgesamt 54 Schweizer Städten, die 2010 die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» als Grundlage für einen stadtverträglichen Verkehr unterzeichnet haben. Die SKM nimmt seither zu verkehrspolitischen Fragen Stellung und betreibt mit Studien und Fachveranstaltungen Grundlagenarbeiten und Wissensvermittlung.

<https://skm-cvm.ch/de/Info/Aktuell>

### **Weitere Informationen:**

Adrian Borgula, Präsident SKM, 041 208 83 22

Christine Gaillard, vice-présidente CVM, 079 565 93 94