



Absender:

Eidg. Koordinationskommission für Familienfragen EKFF

Zentralstelle für Familienfragen

Bundesamt für Sozialversicherung

Effingerstr. 20

3003 Bern

Ort und Datum: Bern, 28. April 2003

Bundesamt für Strassen

(ASTRA)

3003 Bern

**Vernehmlassung zum Leitbild Langsamverkehr (LLV):**

**Ein Förderprogramm für Fussverkehr, Wandern, Velo fahren sowie Inline-Skaten**

## Fragebogen

### 1. Stimmen Sie der Grundidee des Leitbildes Langsamverkehr zu?

Entsprechend dem neuen Grundverständnis bilden drei statt zwei Säulen die Basis für den Personenverkehr (Leitbild S. 8).



grundsätzlich  
befürwortend



grundsätzlich  
ablehnend



Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Welches Ziel wird mit dem Drei-Säulen-Prinzip verfolgt? (1) Umverlagerung des bestehenden Verkehrsaufkommens? (2) Kapazitätserweiterung für zukünftigen "Mehr-Verkehr"? (3) Sensibilisierung der Bevölkerung nach dem Motto: "Man könnte ja auch zu Fuss gehen"? (vgl. auch Antwort auf 8. Frage).

## 2. Stimmen Sie der Grundstrategie zu?

Neue Angebote und Dienstleistungen, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und intensivere Ausbildung, neue Kooperationen und Zuständigkeiten, eine neue finanzielle Basis und ein Anschubprogramm bilden die 5 Pfeiler der LV-Förderung auf Seiten des Bundes (Leitbild S. 10/11).

grundsätzlich befürwortend     grundsätzlich ablehnend     Keine Stellungnahme; wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Es braucht spezifische ANGEBOTE für bestimmte gesellschaftliche Gruppen von "Langsamverkehren" (Eltern [mit Kinderwagen], Kinder, Jugendliche, Behinderte, Betagte). Entsprechend müssen auch KOOPERATIONEN mit den jeweiligen Interessenverbänden eingegangen werden.

## 3. Stimmen Sie den einzelnen Leitsätzen und den zugehörigen Massnahmen zu?

**LS 1: Raumplanung und Planung** (Massnahmenkatalog S. 32/33)

JA     NEIN     Keine Stellungnahme; wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

-

**LS 2: Infrastruktur** (Massnahmenkatalog S. 34/35)

JA     NEIN     Keine Stellungnahme; wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Infrastruktur beinhaltet materielle und institutionelle Komponenten. Im Leitbild fehlen die institutionellen Massnahmen. Der Schulweg zu Fuss kann zum Beispiel mit dem gemeinsamen, angeleiteten und fahrplanmässigen "Zur-Schule-Gehen" (dem sog. Pédibus) gefördert und sicherer gemacht werden. Massnahmen wie der Pédibus müssen als Teil der institutionellen Infrastrukturleistungen gefördert und angeboten werden.

**LS 3: Städte und Agglomerationen** (Massnahmenkatalog S. 36/37)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Aus der Sicht von Familien, Kindern und Jugendlichen begrüßen wir insbesondere folgende Massnahmen unter Punkt 3:

- zusammenhängende, attraktive und SICHERE Fuss- und Velowegnetze
- Ausgestaltung des öffentlichen Raums, so dass allen Bevölkerungsgruppen der Zugang zur Mobilität gewährleistet ist.

**LS 4: Leit- und Informationssystem** (Massnahmenkatalog S.38/39)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Informationssysteme müssen leicht verständlich und Leitsysteme allgemein zugänglich sein. Insbesondere Kinder müssen Informations- und Leitsysteme lesen und interpretieren können. Zudem darf der Zugang zu Informationen über den LV nicht durch soziale Barrieren behindert werden. Das Internet ist zum Beispiel noch kein Massenmedium. Sozial benachteiligte Personen haben keinen oder keinen direkten Zugang zum Web. Informationen über den LV dürfen also nicht ausschliesslich über das Web verbreitet werden.

**LS 5: Sicherheit** (Massnahmenkatalog S. 40/41)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Sicherheit hängt auch vom individuellen und sozialen Empfinden ab. Demzufolge kann Sicherheit nur beschränkt mit materiellen, raumplanerischen Elementen realisiert werden. Angebote wie Pédibus (vgl. LS 2) können die Sicherheit ohne zusätzlichen materiellen Aufwand erhöhen. Solche Massnahmen sind zwingend in den Massnahmenkatalog aufzunehmen.

Aus der Sicht von Familien, Kindern und Jugendlichen befürworten wir insbesondere die erste Massnahme zum LS 5: "Das Sicherheitsempfinden und das Wohlbefinden im öffentlichen Raum werden zu einem zentralen Aufgabengebiet der Raum- und städtebaulichen Planung."

**LS 6: Kombinierte Mobilität** (Massnahmenkatalog S. 42/43)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Teilnahme an multimodalem Verkehr erfordert beim Umsteigen viele Fähigkeiten und Fertigkeiten. Nicht nur das Tragen schweren Gepäcks erschwert das Umsteigen. Auch das Lesen von Piktogrammen, Wegweisern und Anleitungen bei Billettautomaten ist nicht für alle gleich einfach. Insbesondere Kinder, Betagte und Behinderte brauchen "Umsteigehilfen", beispielsweise Begleitservices für Kinder.

Aus der Sicht Familien, Kinder, Jugendlichen befürworten wir insbesondere die unter Massnahme zwei erwähnten Anlagen für den ruhenden Langsamverkehr oder die Mitnahmemöglichkeiten für Velos und KINDERWAGEN.

**LS 7: Bildung und Öffentlichkeitsarbeit** (Massnahmenkatalog S. 44/45)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Nicht zu vergessen ist die Ausbildung von MultiplikatorInnen wie KindergärtnerInnen, Lehrpersonen etc.

Wir begrüßen insbesondere die vorgeschlagenen Preisverleihungen für beispielhafte LV-Förderungsmaßnahmen.

**LS 8: Forschung und Entwicklung, Pilot- & Demonstrationsanlagen**

(Massnahmenkatalog S. 46/47)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Forschung und Entwicklung müssen gewährleisten, dass Bevölkerungsgruppen, für die der LV praktisch die einzige Verkehrsform darstellt, durch die gewinnorientierte Förderung des LV nicht ausgeschlossen werden (vgl. auch zusätzlicher Leitsatz, 5.Frage).

Es dürfen nicht nur Pilot- und Demonstrationsanlagen gefördert werden, denen ausschliesslich wirtschaftliche bzw. effizienz-/effektivitätssteigernde Überlegungen zu Grunde liegen (vgl. Erläuterungen S. 46 im Leitbild). Anlagen, die "nur" der Sicherheit dienen, müssen erforscht und weiterentwickelt werden.

**LS 9: Statistik und Evaluation** (Massnahmenkatalog S. 48/49)

JA

NEIN

Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Wir unterstützen den LS 9, falls auch die Motivation für die Teilnahme am LV oder die Art der Teilnahme am LV erhoben wird (zum Beispiel Kinder auf dem Schulweg, Jugendliche in der Freizeit, Eltern mit Kinderwagen auf dem Weg zum Einkaufen). Reine Massenstromerhebungen sind für uns nicht relevant.

**LS 10: Mobilinfosystem Schweiz** (Massnahmenkatalog S. 50/51)

JA       NEIN       Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

-

**LS 11: Zusammenarbeit und Zuständigkeiten** (Massnahmenkatalog S. 52/53)

JA       NEIN       Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

-

**LS 12: Finanzierung** (Massnahmenkatalog S. 54/55)

JA       NEIN       Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

-

**LS 13: Anschubprogramm** (Massnahmenkatalog S. 56/57)

JA       NEIN       Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Die Anschubfinanzierung sollte auch die Unterstützung von Modell- und Demonstrationsanlagen (Realisierung von Wegnetzen, sichere Übergangszonen zwischen Haustür und Strasse etc.) gewährleisten (vgl. auch LS 8). Ansonsten besteht die Gefahr, dass ausschliesslich wirtschaftlich rentable Anlagen realisiert werden.

**4. Stimmen Sie dem vorgesehenen Vorgehen zur Umsetzung des Leitbildes zu?**

(Leitbild S. 25)



grundsätzlich  
befürwortend



grundsätzlich  
ablehnend



Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Bemerkung(en)

Bei der Umsetzung des Anschubprogrammes ist zu bemängeln, dass nur Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis gefördert werden sollen. Soll ein "sichtbares Zeichen der Förderung gesetzt werden" (Leitbild, S. 25), müssen auch Massnahmen ergriffen werden, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht im Voraus ausgewiesen werden kann (Förderung von innovativen Pilotprojekten)

## 5. Sind zusätzliche Leitsätze im Leitbild erforderlich?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> Keine Stellungnahme
<b>Vorschlag Leitsatz:</b> Der Zugang zum LV ist für Bevölkerungsgruppen mit spezifischen Bedürfnissen gewährleistet.		
<b>Erläuterung:</b> "Für Kinder, ältere Menschen und Mobilitätsbehinderte ist der Langsamverkehr in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oft der einzige Zugang zur Mobilität" (LLV, S. 36, Erläuterung zum LS 3). Daraus folgern wir: Es ist sicherzustellen, dass Personen, die unter besonderen Bedingungen am Langsamverkehr partizipieren, dies auch in Zukunft tun können und deren spezifische Bedürfnisse berücksichtigt werden. Durch die Gleichstellung des LV mit dem ÖV und dem MIV besteht die Gefahr, dass der LV – wie der ÖV und MIV heute – vermehrt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet wird. Darin verbirgt sich die Gefahr, dass Personen, die unter besonderen individuellen Bedingungen am LV (und ÖV) partizipieren an den Rand gedrängt werden.		
<b>Vorschlag Leitsatz:</b>		
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Vorschlag Leitsatz:</b>		
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Vorschlag Leitsatz:</b>		
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Vorschlag Leitsatz:</b>		
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Vorschlag Leitsatz:</b>		
<b>Erläuterung:</b>		



**Vorschlag Leitsatz:**

**Erläuterung:**

**Vorschlag Leitsatz:**

**Erläuterung:**

**6. Sind zusätzliche Massnahmen seitens des Bundes erforderlich?  
Wenn ja: Zu welchem Leitsatz gehört diese Massnahme?**

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> Keine Stellungnahme
<b>Massnahmenbeschrieb:</b> Anschubprogramm für Pilot- und Demonstrationsanlagen.		<b>Gehört zu LS 13</b>
<b>Erläuterung:</b> Es ist wichtig, dass die Anschubfinanzierung auch die Unterstützung von Modell- und Demonstrationsanlagen vorsieht (vgl. Anmerkungen zu LS 8 und LS 13).		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb:</b>		<b>Gehört zu LS</b>
<b>Erläuterung:</b>		

## 7. Begriff Langsamverkehr

Über die Sinn- und Zweckmässigkeit des Begriffs „Langsamverkehr“ wird hin und wieder diskutiert. Aufgrund dieser Vernehmlassung wollen wir infolgedessen den übergeordneten Begriff für die Mobilitätsformen Fussverkehr, Velo fahren, Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten und das Wandern definitiv festlegen. Ein allfällig neuer Begriff sollte folgende Kriterien erfüllen:

- Selbsterklärend
- Nicht anderweitig bereits besetzt
- In alle Landessprachen und in Englisch übersetzbar

Sind Sie mit dem Begriff "Langsamverkehr" einverstanden?



grundsätzlich  
befürwortend



grundsätzlich  
ablehnend



Keine Stellungnahme;  
wir sind nicht direkt betroffen

Vorschlag für einen zutreffenderen Begriff oder Bemerkung(en):

## 8. Haben Sie weitere Bemerkungen, Anregungen oder Hinweise zum Leitbild oder zum Massnahmenkatalog?

Unseres Erachtens sind drei Dinge anzumerken:

1) Es ist nicht klar, welches das Ziel des Leitbildes respektive der darin skizzierten Massnahmen ist:

I) Umverlagerung/Neuverteilung des bestehenden Verkehrsaufkommens?

II) Kapazitätserweiterung für zukünftigen "Mehr-Verkehr"?

III) Sensibilisierung der Bevölkerung nach dem Motto: "Man könnte ja auch zu Fuss gehen"?

2) Das Leitbild ist aus einer mehrheitlich ökonomischen Position verfasst (Priorisierung der ökonomischen Dimension). Demzufolge sind (volks-)wirtschaftlicher Nutzen, Effizienz und gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis entscheidende Merkmale der skizzierten Massnahmen. Was fehlt, ist die soziologisch-psychologische Sicht (Berücksichtigung der sozialen Dimension): Menschen ändern ihre (Verkehrs-)Gewohnheiten nur langsam. Eine Verkehrsform, die unpopulär ist, wird nicht benutzt. Menschen befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht nur auf Grund von ökonomischen Überlegungen sondern auch nach dem Lustprinzip. Der Biker-Boom in den 90er Jahren und der Scooter-Trend der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Mobilität auch Modeströmungen unterliegt. In diesem Sinn sollte das ganze Leitbild nochmals überarbeitet werden. (vgl. auch Expertenbereich IG Velo).

3) Die skizzierten Massnahmen beziehen sich fast ausschliesslich auf die materielle Infrastruktur. Es fehlen soziokulturelle Massnahmen:

a) Förderung einer "neuen" Mobilitätskultur mittels geeigneter Kampagnen; Imageförderung des Velo- und Fussverkehrs; Promotion eines Lebensstils, bei dem es als "in" gilt multi-mobil zu verkehren. (vgl. auch Expertenbericht IG Velo).

b) Die institutionelle Infrastruktur muss im Leitbild explizit erwähnt und bei den Massnahmen zwingend vorgesehen werden (vgl. auch Anmerkung zu LS 2).

**Bitte um Rücksendung bis spätestens 30. April 2003**