



Vernehmlassung zum Leitbild Langsamverkehr (LLV)

Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission für Frauenfragen (März 2003)

I. Grundsätzliches

Die Eidgenössische Kommission für Frauenfragen (EKF) begrüsst die Absicht des Bundes, ein Leitbild Langsamverkehr¹ zu entwickeln. Das Leitbild soll die Basis für eine zukunftsorientierte und zeitgemässe Entwicklung der Verkehrspolitik schaffen. Deshalb ist es grundlegend, dass die Leitsätze des Leitbildes die verschiedenen Themenbereiche abdecken und konkrete Massnahmen zur Umsetzung formuliert werden. Der Vernehmlassungsentwurf genügt diesen Kriterien nicht; er ist sehr technokratisch und abstrakt formuliert. Es fehlen Aussagen zu zentralen Themen. Die Alltagsbedürfnisse, insbesondere von Frauen und Kindern, werden nur am Rande ins Konzept einbezogen.

Anspruch des Leitbildes ist es, den Stellenwert des Langsamverkehrs zu betonen und ihn mit geeigneten Strategien zu fördern und zu unterstützen. Die Gewichtung der einzelnen Bereiche überzeugt aber nicht. Zum Langsamverkehr gehören nicht nur die Fussgängerinnen und Fussgänger (Fussverkehr), Velofahrerinnen und Velofahrer etc., sondern auch Kinder, die sich im Freien bewegen und spielen. Ebenfalls zum Thema gehören die Wohnumfeldmobilität, die Strassenverkehrssicherheit und die Sicherheit der Menschen im öffentlichen Raum. Wenn von Bewegungsfreiheit und Mobilität die Rede ist, müssen die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt werden. Das heisst, dass ein zukunftsweisendes Leitbild als zentrale Aussage enthalten muss, dass auf die Bedürfnisse von Kindern sowie von Menschen mit (dauerhaften oder zeitweisen) Behinderungen, von Menschen, die mit Kinderwagen etc. unterwegs sind, besonders Rücksicht genommen werden muss. Der Langsamverkehr ist so zu gestalten, dass auch sie sich sicher und soweit möglich selbständig bewegen können.

Als Kernaussage muss dieses Bedürfnis deshalb in einem eigenen Leitsatz festgehalten und den übrigen Leitsätzen vorangestellt werden. Des weiteren sind daraus explizit auch Massnahmen zur Umsetzung zu entwickeln. Staatliche Massnahmen sollen dazu beitragen, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Mitglieder der Gesellschaft gleichberechtigt berücksichtigt werden. Die EKF hat unter anderem auch in ihrer Stellungnahme zum Behindertengesetz (vgl. Beilage, publiziert in «Frauenfragen» Nr. 2/2000) darauf hingewiesen.

Dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend legt das vorliegende Leitbild den Schwerpunkt auf den Handlungsbedarf und den Handlungsspielraum des Bundes. Das Leitbild ist jedoch von zentraler Bedeutung für die vertikale Koordination der Verkehrspolitik (Bund, Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden) im Bereich des Langsamverkehrs. Es ist zu begrüssen, dass der Bund eine strategische Rolle übernimmt, und mit einem Anschubprogramm auf den unmittelbaren Handlungsbedarf reagiert.

¹ Die EKF verwendet in ihrer Stellungnahme der Einfachheit halber jeweils den Begriff Langsamverkehr, obschon sie diesen Begriff nicht als geeignet betrachtet (vgl. Punkt 7 des Fragebogens).

Die EKF beantragt eine grundsätzliche Überarbeitung des Leitbildes. In einem wirklich zukunftsweisenden Leitbild muss die Alltags- und Wohnumfeldmobilität berücksichtigt werden. Die Bedürfnisse von Frauen, Kindern, Personen mit Kindern, älteren Menschen und Menschen mit zeitweiligen oder dauerhaften Behinderungen (z.B. Krücken, Rollstuhl) müssen einbezogen werden. Bei der Ausarbeitung eines solchen Leitbildes sind die entsprechenden Fachleute beizuziehen.

II. Die einzelnen Leitsätze und Massnahmen

Wie bereits unter Punkt I Grundsätzliches erwähnt, beantragen wir einen neuen Leitsatz 1:

«Die Förderung des Langsamverkehrs hat zum Ziel, allen Bevölkerungsgruppen den Zugang zur Mobilität zu gewährleisten. Besonders berücksichtigt werden dabei die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, Betagten und Behinderten.»

Zu 2. Infrastruktur

Leitsatz

Die Weiterentwicklung der LV-Infrastruktur im Sinne einer Gewährleistung des Zugangs für Kinder, ältere Personen und Menschen, welche die öffentlichen Mobilitäts-Dienstleistungen bisher nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen nutzen können (z.B. Personen mit Kinderwagen) ist zu begrüssen. Wie bereits betont, muss dieses Bedürfnis jedoch in einem eigenen Leitsatz aufgenommen werden und es müssen konkrete Massnahmen formuliert werden.

Personen mit Kinderwagen sind nicht mobilitätsbehindert! Sie werden behindert durch eine gedankenlose Planung und Gestaltung des Verkehrs sowie unseres Wohn- und Arbeitsumfeldes. Der Zugang zu vielen Orten ist für sie erschwert oder gar verunmöglicht (Treppen, zu schmale Türen und Lifte).

Die EKF beantragt, dass Personen mit Kinderwagen nicht als mobilitätsbehinderte Personen zu bezeichnen sind, der Leitsatz muss dementsprechend überarbeitet werden.

Massnahmen

Leider geht aus Massnahme 5 nicht deutlich hervor, ob die bestehenden Anlagen des Bundes sowie seiner Anstalten und Betriebe lediglich hinsichtlich kohärenten Wegnetzen, Nebenanlagen und Aufenthaltsräumen saniert werden sollen, oder ob auch die objektive und subjektive Sicherheit überprüft und gegebenenfalls verbessert werden soll.

Die EKF beantragt, dass in Massnahme 5 auch die Überprüfung der objektiven und subjektiven Sicherheit bestehender Anlagen des Bundes sowie seiner Anstalten und Betriebe aufgeführt ist: (z.B. Veloabstellplätze, Garderoben und Duschen, *objektive und subjektive Sicherheit der Anlagen*).

Zu 3. Städte und Agglomerationen

Leitsatz, Massnahmen

Das Bedürfnis der Bevölkerung nach selbständiger Mobilität wird hier lediglich als «positive Wirkung» und im Zusammenhang mit der Förderung des Langsamverkehrs in den Städten und Agglomerationen erwähnt. Dies genügt nicht (vgl. die Ausführungen unter Punkt I Grundsätzliches und den Antrag zu einem neuen Leitsatz 1).

Zu 5. Sicherheit

Leitsatz

Die Ausgestaltung einer Sicherheit vermittelnden und gewährleistenden Infrastruktur als Grundvoraussetzung des Langsamverkehrs ist zu begrüssen. Die Erwähnung der Strassenverkehrssicherheit im Leitsatz erscheint als wichtiger Teil des Konzeptes, wird dann aber ausgeklammert. Es heisst, dass «die Massnahmen mit der primären Zielsetzung, die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden zu erhöhen, nicht Gegenstand dieses Leitbilds» (sind). Sie sollen im Rahmen des Projekts Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO) erarbeitet werden. Wie die Kohärenz zwischen dem Projekt Langsamverkehr und dem Projekt Strassenverkehrssicherheitspolitik gewährleistet sein soll, geht aus dem Leitbild nicht genügend hervor. Dies zeigt auch die Kann-Formulierung bei der Erläuterung des Projektes VESIPO: «Die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden **kann** im Rahmen von VESIPO insbesondere durch folgende Massnahmen erhöht werden: Sanierung von Stellen mit einer Häufung von Unfällen [usw.]».

Die EKF beantragt, diese Lücke zu schliessen und die Kohärenz zwischen den beiden Projekten Langsamverkehr und Verkehrssicherheitspolitik sicherzustellen.

Massnahmen

Frauen sind aufgrund ihrer vielfältigen Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Familie und im Beruf speziell auf den Langsamverkehr und den Anschluss an den öffentlichen Verkehr angewiesen. Frauen benützen häufiger den öffentlichen Verkehr und sind weit weniger als Männer per motorisiertem Individualverkehr unterwegs.

Aufgrund ihres subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheit ist ihre Bewegungsfreiheit jedoch – vor allem abends und nachts – eingeschränkt. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf. Die Hälfte der Bevölkerung sind Frauen (51.1%)², ihre Bedürfnisse müssen ausdrücklich berücksichtigt werden. Dies beinhaltet auch eine angemessene Vertretung von Frauen (Fachfrauen, Benützerinnen) bei der Konzeption und Überprüfung der Massnahmen³.

² Stand 2001, Quelle: Bundesamt für Statistik.

³ Vgl. Aktionsplattform der 4. UNO-Weltfrauenkonferenz (Aktionsplattform der 4. UNO-Weltfrauenkonferenz 1995, Kapitel K, §253 lit. a, §256 lit. a und c), in der Umsetzung des Aktionsplans durch die Schweiz (Aktionsplan der Schweiz, Kapitel K, Massnahme 7) sowie Art. 7 des Übereinkommens zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau und Art. 8 Abs. 3 BV

Die EKF beantragt, dass bei der Konzeption und Überprüfung der Massnahmen Frauen angemessen vertreten sind und Massnahmen zum Abbau ungleichwertiger Mobilitätschancen vorgesehen werden.

Zu 6. Kombinierte Mobilität

Massnahmen

Siehe zu 5., Massnahmen.

Zu 8. Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen

Leitsatz

Eine zielgerichtete Forschung und Entwicklung im Bereich des Langsamverkehrs ist zu begrüssen. Es sind jedoch auch hier nicht nur die sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Förderung des Langsamverkehrs zu untersuchen, sondern es soll im Sinne von Gender Mainstreaming auch der Gleichstellungsbezug hergestellt, insbesondere die Mobilitätschancenungleichheit untersucht werden.⁴

Die EKF beantragt, dass nicht nur die sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen des Langsamverkehrs untersucht werden, sondern bei der Förderung des Langsamverkehrs im Sinne von Gender Mainstreaming auch der Gleichstellungsbezug hergestellt wird.

Zu 9. Statistik und Evaluation

Massnahmen

Gemäss Art. 3 Abs. 2 lit. d Bundesstatistikgesetz dient die Bundesstatistik der Beurteilung der Erfüllung des Verfassungsauftrages zur Gleichstellung von Mann und Frau.

Im Mikrozensus Verkehrsverhalten wird keine Aufschlüsselung nach Geschlecht durchgeführt. Diese Daten sind jedoch grundlegend für die Entwicklung und Planung gleichstellungsorientierter Massnahmen im Langsamverkehr.⁵

Die EKF beantragt, dass die Angaben zum Verkehrsverhalten regelmässig nach Geschlecht aufgeschlüsselt werden, d.h. gemäss Massnahme 1 zu den Bedürfnissen einer LV-Statistik zählen.

⁴ Aktionsplattform der 4. UNO-Weltfrauenkonferenz (Aktionsplattform der 4. UNO-Weltfrauenkonferenz 1995, Kapitel K, §253 lit. a, §256 lit. a und c), in der Umsetzung des Aktionsplans durch die Schweiz (Aktionsplan der Schweiz, Kapitel K, Massnahme 7) sowie in Art. 7 des Übereinkommens zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau explizit verlangt wird und Art. 8 Abs. 3 BV entspricht.

⁵Die Erstellung und Veröffentlichung von nach dem Geschlecht aufgeschlüsselten Daten und Informationen für Planungs- und Bewertungszwecke wird im Aktionsplan der 4. UNO-Weltfrauenkonferenz 1995, Kapitel H, Strategisches Ziel H.3, sowie im Aktionsplan der Schweiz, Kapitel H, Massnahme 8, gefordert.