



FUSS- UND WANDERWEGE - STIEFKIND DER OEFFENTLICHEN HAND UND DER PLANER ?

1. Verfassungsinitiative und Gegenvorschlag

Am 21. Februar 1974 wurde eine mit 123'000 Unterschriften versehene Verfassungsinitiative zur "Förderung der Fuss- und Wanderwege" eingereicht. Der von der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Fuss- und Wanderwege (SAW), Zürich, ausgearbeitete Initiativtext hat folgenden Wortlaut:

- ¹Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Planung, die Errichtung und den Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie die Koordination, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuss- und Wanderwegnetze in der ganzen Schweiz sicherstellen.
- ²Er fördert die Anlage und den Ausbau lokaler Fusswegnetze.
- ³Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen."

Das Eidg. Departement des Innern bestellte daraufhin eine Expertenkommission, welche einen Gegenvorschlag zur Initiative ausarbeitete. Nach Abschluss dieser Arbeiten beantragte der Gesamtbundesrat dem Parlament jedoch, den Vorstoss ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Die äusserst schwierige finanzielle Lage zwinge den Bund, bei der Uebernahme neuer Aufgaben grösste Zurückhaltung zu üben. Planung, Anlage und Unterhalt von Wanderwegnetzen seien eine typisch kantonale Aufgabe, wurde u.a. argumentiert.

Im Plenum des Nationalrates wurde demgegenüber am 19. September 1977 mit deutlichem Mehr von 123 : 32 Stimmen der folgende Gegenvorschlag der Zürcher Nationalrätin Martha Ribi gutgeheissen:

- ¹Der Bund stellt Grundsätze auf für Fuss- und Wanderwegnetze sowie von Fahrradwegen.
- ^{1bis}Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen sowie von Fahrradwegen ist Sache der Kantone. Der Bund kann diese Tätigkeit unterstützen und koordinieren.
- ²In Erfüllung seiner Aufgaben nimmt der Bund auf Fuss-, Wander- und Fahrradwegnetze Rücksicht und sorgt für Ersatzwege.
- ³Bund und Kantone arbeiten mit privaten Organisationen zusammen."

Als Erweiterung gegenüber der Initiative wurden in den Gegenvorschlag auch die Fahrradwegnetze aufgenommen. Im übrigen ist der Vorschlag Ribi aber ein Kompromissvorschlag, der für den Bund vor allem in finanzieller Hinsicht weniger weitgehende Konsequenzen hat als die Initiative. Der Bund hat danach lediglich Grundsätze aufzustellen, während Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen klar in den Aufgabenbereich der Kantone fallen. Der Bund kann deren Tätigkeiten aber unterstützen und koordinieren.

2. Fuss- und Wanderwege - ein gesamtschweizerisches Problem ¹⁾

Das von den Initianten vertretene Anliegen erschien vielen anfänglich als unbedeutend, da und dort begegnete man ihm sogar mit Spott. Bei näherem Zusehen zeigt es sich aber, dass die Fuss- und Wanderwege in der Schweiz tatsächlich bedroht sind. Gerade der Bund, dem die rechtlichen Grundlagen für ein positives Gestalten in diesem Bereich fehlen, übt in zahlreichen Fällen einen negativen Einfluss aus. Aufgrund einiger Beispiele soll nachstehend aufgezeigt werden, dass bei vielen vom Bund unterstützten Massnahmen aus den Bereichen Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Raumplanung mit einem geringen finanziellen und administrativen Mehraufwand die Fuss- und Wanderwegnetze erhalten oder sogar verbessert werden könnten. In vielen Fällen würde bereits eine koordinierende Tätigkeit des Bundes genügen.

2.1 Was sind Fuss- und Wanderwege ?

Fussweg: Innerörtliche oder siedlungsnahe Fussgänger Verbindung mit Fussgängerverkehrs- oder Naherholungsfunktion.
Ein Fussweg soll einen Naturbelag oder allenfalls auch einen Hartbelag aufweisen. Es soll kein Fahrverkehr zugelassen sein, mit Ausnahme des Bewirtschaftungsverkehrs.

Wanderweg: Ausserörtliche Fussgänger Verbindung mit überwiegender Erholungsfunktion.
Ein Wanderweg kann ein einfacher Trampelpfad, ein naturchaussierter rund 50 bis 150 cm breiter Weg oder auch ein Bewirtschaftungsweg mit Naturbelag sein, der nur land- und forstwirtschaftlichen Fahrverkehr aufweist.

Viele Wegstrecken des heute bestehenden gelb markierten und ca. 45'000 km messenden Fuss- und Wanderwegnetzes entsprechen nicht mehr dem, was man sich unter solchen Wegen vorstellt:

- Ungefähr 55 % dieses Wegnetzes sind dem allgemeinen Fahrverkehr geöffnet. Fussgänger und Wanderer sind dauernd Gefahren ausgesetzt.
- 30 bis 40 % des Wegnetzes sind asphaltiert oder betoniert. Sie weisen also eine Qualität auf, welche das Wandern über grössere Distanzen zur Plage macht.

Zudem ist der Bestand dieses Netzes keineswegs gesichert, sondern sowohl quantitativ wie auch qualitativ stark bedroht:

- Fuss- und Wanderwege werden aufgehoben im Zusammenhang mit neuen Verkehrsbauten (Autobahnen, Hauptstrassen, Bahnlinien) oder bei einer Sanierung von Niveauübergängen Strasse - Bahn.
- Wanderwege werden aufgehoben oder verstrast im Zusammenhang mit land- und forstwirtschaftlichen Strukturverbesserungen.
- Oft verfallen Wanderwege, weil sie nicht mehr unterhalten werden.
- Zusammenhängende Wegnetze werden durch Verstrassung von Teilstücken zersplittert.
- Die Qualität der Fuss- und Wanderwege nimmt ständig ab; immer mehr Wege werden mit einem Hartbelag versehen, entlang von Strassen geführt, durch bauliche Eingriffe unterbrochen.

Insgesamt verschwinden heute jährlich über 1'000 km Fuss- und Wanderwege, ohne dass für den Fussgänger Ersatz geschaffen wird.

1) Es handelt sich hier um eine vom SFV erstellte Zusammenfassung der Publikation "Fuss- und Wanderwege - ein gesamtschweizerisches Problem", hrgs. von der Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF), Zürich 1977.

2.2 Heutiger Einfluss des Bundes auf das Fuss- und Wanderwegnetz

Ein Ausbau des Strassennetzes zugunsten des motorisierten Verkehrs ist oft notwendig, doch darf dieser nicht zulasten des Fussgängerverkehrs realisiert werden. Wie die Praxis zeigt, werden "fussgängerfreundliche" Lösungen jedoch erschwert, weil einerseits für Fuss- und Wanderwege weder Rechtsgrundlagen noch Mittel zur Verfügung stehen, andererseits die heutigen Subventionen streng zweckgebunden sind und dadurch günstige Gesamtlösungen verhindern.

. Auswirkungen des Nationalstrassenbaus auf Fuss- und Wanderwege

Der Nationalstrassenbau ist eine Aktivität des Bundes, die die Interessen des Fussgängers einschneidend berührt. Seit 1959 belaufen sich die Bundesausgaben für Nationalstrassen auf insgesamt 13,6 Mia Franken, wobei bis heute 975 km Nationalstrassen in Betrieb stehen. Der Anteil des Bundes an den Erstellungskosten von Nationalstrassen inkl. Anpassungen des Wegnetzes beträgt je nach Ort und Kanton 50 bis 97 %. Beim Nationalstrassenbau entscheidet weitgehend der Projektant über die Notwendigkeit von Anpassungen des bisherigen Wegnetzes. Im Vernehmlassungsverfahren werden die Interessen der Fussgänger und Wanderer nicht vertreten, weil ideelle Organisationen, mit Ausnahme der Stelle für Natur- und Heimatschutz, nicht einspracheberechtigt sind. Im Zuge des Nationalstrassenbaues werden die vorgängig vorhandenen, verschiedenen Strassen- und Wegkategorien nicht mehr gleichwertig ersetzt. Die Wege werden zu Strassen ausgebaut oder mit Strassen zusammengefasst. Kleinunterführungen für Fussgänger kommen höchst selten zur Ausführung, obwohl sie in kurzer Montagezeit und ohne besondere bautechnische Probleme einzubauen sind.

. Verbesserungen für die Fussgänger beim Ausbau von Hauptstrassen

Der Aus- und Neubau von Hauptstrassen wird vom Bund aufgrund des Bundesbeschlusses über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils (60 %) am Treibstoffzollertrag mit 19 % dieses Anteils mitfinanziert. Trottoirs entlang von Hauptstrassen sind beitragsberechtigt und werden deshalb auch ausserorts immer wieder gebaut. Trottoirs sind die teuersten und gleichzeitig auch die unattraktivsten Fussgängerwege, weil die Lärmbelästigung und der Hartbelag das Wandern zur Plage machen. Die unabhängige Linienführung von Fuss- und Wanderwegen anstelle eines Trottoirs kann vom Bund mangels einer Rechtsgrundlage nicht unterstützt werden, auch wenn der Weg die gleiche Funktion wie das Trottoir erfüllt. Entlang von natürlichen Geländelinien, wie Waldrändern und Bachläufen, verursacht ein Weg auch ausserorts keine zusätzliche Parzellierung der Grundstücke.

. Bundessubventionen an Landwirtschaftsstrassen

Der Bund gewährt Anteile von 20 bis 50 % an den Aus- und Neubau von Güter-, Reb- und Alpwegen, Zufahrten zu Höfen sowie Verbindungsstrassen. Er hat unter diesem Titel folgende Beiträge zugesichert:

Im Mittel der Jahre 1968/74 :	12,3 Mio Fr./Jahr für 192 km Strassen/Jahr
im Jahre 1975 :	19,4 Mio Fr./Jahr für 316 km Strassen.

Ziel des vom Bund subventionierten Wegbaus ist die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität. Dabei werden vom Bund aber auch gewisse, in der Bundesverfassung verankerte Nebenziele berücksichtigt: Grundwasserschutz, Natur- und Heimatschutz, Fischerei, Jagd. Das Nebenziel Fuss- und Wanderwegverbindungen ist nicht erwähnt. Eine gemeinsame Benützung derselben Wege durch Landwirtschaft und Wanderer ist volkswirtschaftlich aber die weitaus günstigste Lösung. Aufgrund einer Verfassungsgrundlage wäre es dem Bund möglich, z.B. im Rahmen der landwirtschaftlichen Bodenverbesserungen, gewisse Landwirtschaftsstrassen als Wanderwege zu erhalten. Dabei wird kaum mit Mehrkosten zu rechnen sein. Allfällige Ergänzungen des Wegnetzes durch die Schliessung von Lücken werden sich in bescheidenem Rahmen halten.

. Bundessubventionen an Waldstrassen

Zurzeit werden gesamthaft pro Jahr rund 400 km Forststrassen gebaut. Der Bund hat in den Jahren 1963 - 1972 total etwa 100 Mio Franken Bundesbeiträge an die Anlagen von Abfuhrwegen bezahlt. Hiezu kommen noch die Bundesbeiträge für Waldzusammenlegungen, in denen Erschliessungen mit inbegriffen sind. Der Aus- und Neubau von Waldstrassen ist erforderlich, um bessere Bewirtschaftungsbedingungen zu schaffen. Als negative Folgen ziehen gut ausgebaute Waldstrassen jedoch mancherorts zweckfremden Verkehr an und sind darum für den Fussgänger nicht mehr geeignet. Ergänzungen des Wegnetzes zugunsten der Wanderer andererseits sind heute nur bei allseitigem Einverständnis und viel Goodwill möglich, weil jede permanente Einrichtung im Wald, die nicht primär der Bewirtschaftung dient, einer Rodungsbewilligung bedarf.

. Fusswege in der Siedlungserschliessung

Aufgrund des 1975 ausgelaufenen Bundesgesetzes über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues gewährte der Bund Darlehen an die Grob- und Feinerschliessung von Siedlungsgebieten. Bis zum März 1977 kamen 26 Mio Franken Bundesdarlehen zur Auszahlung, weitere 145 Mio Franken waren zugesichert. Nach der Verordnung zum neuen Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz ist der Bund im Gegensatz zum alten Gesetz nicht mehr berechtigt, Vergünstigungen für Weganlagen auszurichten, während die Finanzhilfe des Bundes für Strassen und ihre Nebenanlagen unverändert weiterläuft. Wie vereinzelte, positive Anstrengungen zeigen, könnte jedoch z.B. die Attraktivität der Bahnen mit Fusswegen von nahen Wohnquartieren zum Bahnhof wesentlich gesteigert werden.

. Sanierung von Niveauübergängen

Der Bund übernimmt aufgrund des Bundesbeschlusses über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen von den Gesamtkosten einen Anteil zwischen 30 bis 50 %. Im Durchschnitt des letzten Jahres wurden für diesen Zweck jährlich 15 Mio Franken aus zweckgebundenen Bundesmitteln bezahlt (Treibstoffzollertrag). Im Jahre 1976 waren es 23 Mio Franken.

Leider muss auch hier festgestellt werden, dass der Bund einseitig die Verhältnisse für den motorisierten Verkehr verbessert, während sich die Situation für die Leute zu Fuss oft verschlechtert.

Bei der Sanierung wird besonders für Bewirtschaftungsstrassen die Linienführung nach Möglichkeit so verändert, dass nicht jeder Niveauübergang durch eine Ueber- oder Unterführung ersetzt werden muss. Damit fallen jedoch oftmals wertvolle Fussgängerverbindungen dahin. Abgesehen von der Erschwernis, bringt der Umweg über die nächste, verkehrsreiche Unterführung oft eine höhere Gefährdung für den Fussgänger mit sich als wenn er weiterhin über einen ehemaligen, für den Fahrverkehr geschlossenen Niveauübergang passieren könnte. Die Schliessung von Niveauübergängen für Fussgänger bleibt deshalb solange fragwürdig, als für den Fussgänger keine sicheren Wege als Ersatz angelegt werden.

. Uferwege bei Gewässerkorrekturen

Die Nahtstellen von Land und Gewässern sind für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung meist von geringem Wert. Fuss- und Wanderwege an Ufern entlang werden von den Erholungssuchenden besonders geschätzt. Mit dieser Linienführung entsteht auch keine zusätzliche Parzellierung der Bewirtschaftungsfläche. Problemlos ergänzen sich hier die Interessen von Land- und Forstwirtschaft mit denjenigen des Menschen zu Fuss.

An Gewässerkorrekturen erbrachte der Bund im Durchschnitt der letzten Jahre Beiträge in der Höhe von jährlich rund 25 Mio Franken. Im Jahr 1976 waren es 37 Mio Franken.

Die von den Kantonen ausgearbeiteten Projekte prüft der Bund in erster Linie auf ihre gewässertechnische Zweckmässigkeit. Neben diesem Hauptziel werden die Belange der Fischerei und des Naturschutzes in Betracht gezogen. Die Interessen der Fussgänger und Wanderer können jedoch nicht wahrgenommen werden, da keine

Rechtsgrundlage besteht. So wird manche Gelegenheit verpasst, gleichzeitig mit der Gewässerkorrektur einen Uferweg zu schaffen, der zudem im Interesse des Gewässerunterhaltes und der Fischerei liegen würde.

• Orts- und Regionalplanung bisher ohne Wirkung auf Fuss- und Wanderwege

Aufgrund von Art. 65 Abs. 3 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes gewährt der Bund Beiträge an die Kosten der Landesplanung und der Regional- und Ortsplanungen.

Gemäss heutiger Praxis werden die Orts- und Regionalplanungen erst nach der Genehmigung durch die Kantone an die Raumplanungsorgane des Bundes weitergeleitet. Die Ueberprüfung des Bundes beschränkt sich auf die Verhinderung grober Unstimmigkeiten. Im Bereich der Fuss- und Wanderwege besteht heute vom Bund her praktisch keine Einflussmöglichkeit. Aufgrund einer Verfassungsbestimmung für Fuss- und Wanderwege hätte der Bund mit der Raumplanung aber ein Instrument, um die Planung von Fussgängerverbindungen ohne besondere Mehraufwendungen sicherzustellen.

• Bahnbau und Militärstrassen verändern Fuss- und Wanderwegnetz

Die SBB und die durch den Bund subventionierten Privatbahnen verursachen im Rahmen des Bahnbaues Veränderungen lokaler Wegnetze. Im Falle der Privatbahnen bezahlt der Bund Beiträge bis zu 85 %.

Zur Erschliessung von Schiess- und Uebungsplätzen baut das Militär mit Bundesgeldern Strassenanlagen, die sich auf das lokale Fuss- und Wanderwegnetz auswirken.

Fazit: Die meisten baulichen Veränderungen, die das Fuss- und Wanderwegnetz ungünstig beeinflussen, geschehen mit finanzieller Unterstützung des Bundes. Der Bund ist nicht verpflichtet, teilweise nicht einmal berechtigt, bei den geförderten Bau- und Planungswerken auch für eine angemessene Berücksichtigung der Fussgängerbedürfnisse zu sorgen.

2.3 Warum sich der Bund mit Fuss- und Wanderwegen befassen soll

Wie unter 2.2 gezeigt wurde, übt der Bund heute bei vielen baulichen Veränderungen der Umwelt einen grossen und oft bestimmenden Einfluss aus. Dabei ist er aber nicht verpflichtet, ja häufig sogar nicht einmal berechtigt, die Interessen des Menschen zu Fuss angemessen zu berücksichtigen. Der Grund ist das Fehlen wirksamer Rechtsgrundlagen. Die These, Fuss- und Wanderwege seien allein eine Angelegenheit der Kantone und Gemeinden und gingen den Bund nichts an, ist daher völlig unhaltbar.

- Die Stellung der Fuss- und Wanderwege innerhalb der gesamten Verkehrspolitik

Eine sinnvolle Verkehrspolitik muss versuchen, einen optimalen Ausgleich zwischen drei sich konkurrierenden Teilzielen zu finden:

- . maximale Mobilität
- . maximale Wirtschaftlichkeit
- . minimale Umweltbelastung.

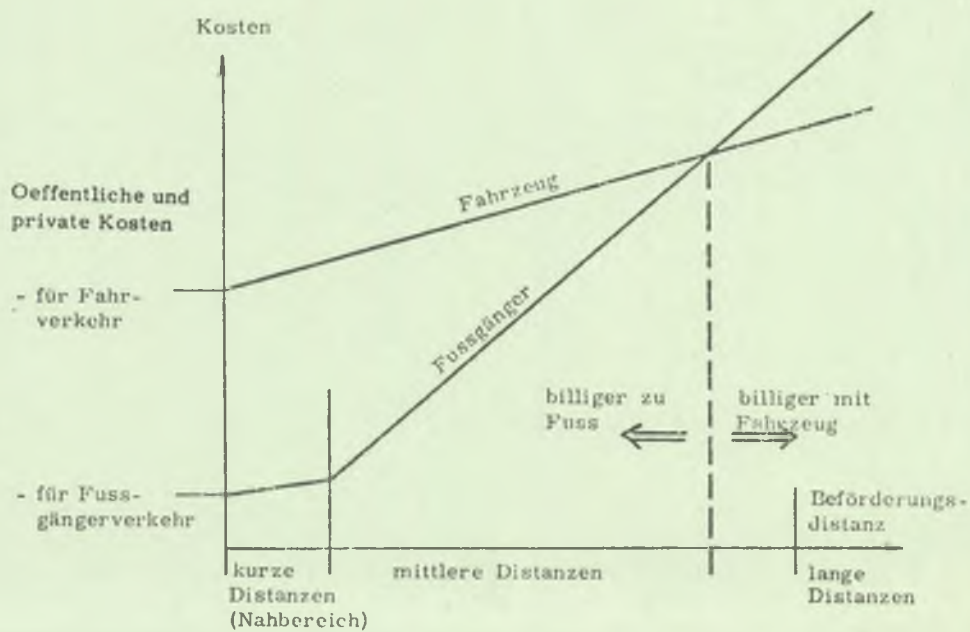
Im folgenden wird der Fussgängerverkehr in bezug auf diese drei Ziele mit dem Fahrverkehr verglichen, wobei allein die Verkehrsfunktion betrachtet wird.

- Maximale Mobilität des Fussgängers im Nahbereich

Zunehmende Mobilität zeigt sich in der Abnahme der notwendigen Reisezeit.

Der Fussgänger ist je nach den örtlichen Verhältnissen im engeren oder weiteren Nahbereich deutlich mobiler als der Personenwagen. Das Fahrzeug muss aus der Garage geholt werden, muss in der Regel auf der Strasse einen Umweg zurücklegen und in der Nähe des Zieles einen Parkplatz suchen. In dieser Zeit kann sich der Fussgänger meistens direkt und ohne Zeitverzug zum Ziel begeben. Man ersieht daraus, wie wichtig gute Fusswege im Siedlungsgebiet sind, z.B. zum nahen Geschäft, zum Bahnhof, usw.

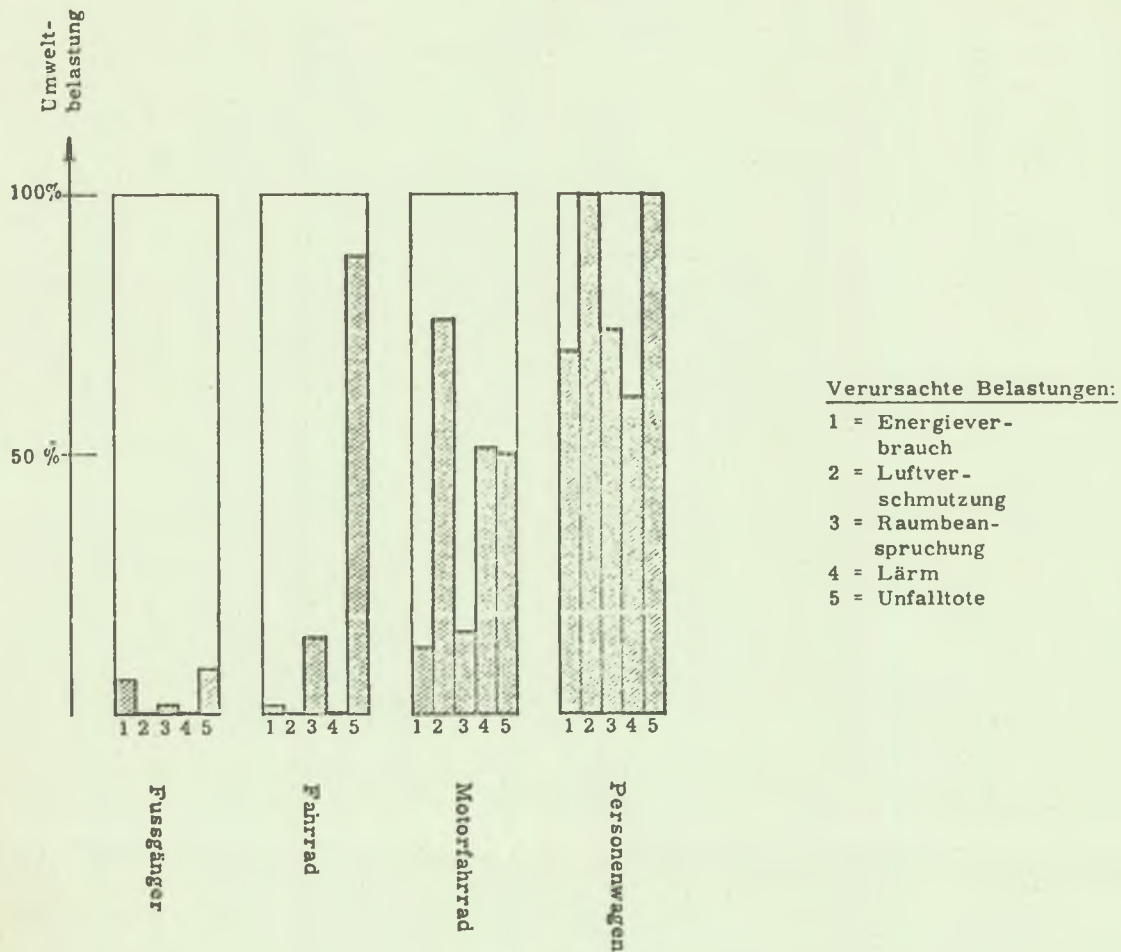
- Maximale Wirtschaftlichkeit des Fussgängers auf kürzere bis mittlere Strecken
Neben den Investitionen und Betriebsaufwendungen des Fahrzeughalters entstehen der öffentlichen Hand gewaltige Aufwendungen für die Infrastruktur des motorisierten Verkehrs. Demgegenüber benötigt der Fussgängerverkehr nur einen Bruchteil dieser Investitionen. Auch wenn der Zeitbedarf für die Beförderung als Kostenaufwand mitgerechnet wird, ist Gehen auf kürzere bis mittlere Distanzen wirtschaftlicher als Autofahren (Figur 1).



Figur 1: Vereinfachter Kostenverlauf für den Fussgänger- und Fahrzeugverkehr in Abhängigkeit der Beförderungsdistanz. Auf kürzere bis mittlere Strecken ist die Fortbewegung zu Fuss bedeutend wirtschaftlicher als der Fahrverkehr.

- Minimale Umweltbelastung durch Fussgänger
Eine Studie, die im Auftrag des Eidg. Amtes für Verkehr erarbeitet wurde, enthält den folgenden Vergleich über die Umweltbelastung verschiedener Arten des Personenverkehrs. (Siehe S. 7)

Personenverkehr in Agglomerationen:



Figur 2: Vergleich der durch die einzelnen Verkehrsmittel im Personenverkehr verursachten Belastungen. Die schraffierten Flächen sind ein Mass für die Umweltbelastung durch ein Verkehrsmittel.

- Der Fussgänger im Unfallgeschehen

Ein Viertel aller Verkehrstoten sind Fussgänger. Dies geht aus den Erhebungen des Eidg. Stat. Amtes über die Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1975 hervor, denen auch die folgenden Angaben entnommen sind:

	getötete und verletzte Fussgänger	
Ausserorts	100 Tote	459 Verletzte
Innerorts	212 Tote	4'298 Verletzte
Gesamthaft	312 Tote	4'757 Verletzte
Davon beim Zusammenstoss mit Personen- und Lastwagen	244 Tote	3'494 Verletzte

Besonders gefährdete Fussgänger sind Kinder, Jugendliche und Personen im Alter über 60 Jahre. 1975 wurden 1'850 Kinder als Fussgänger verletzt, 69 wurden getötet.

Von den 100 ausserorts getöteten Fussgängern erlitten über drei Viertel den Tod auf gerader, kreuzungsfreier Strasse.

Aus den genannten Unfallzahlen lassen sich verschiedene Schlüsse ziehen:

- . Besonders innerorts ist der Fussgänger durch den Fahrverkehr gefährdet. Ein Schutz der Fussgänger durch getrennt geführte Fusswege ist auch aus der Sicht der Unfallverhütung vordringlich und verdient die Unterstützung des Bundes wie viele andere Massnahmen zugunsten der Sicherheit im Strassenverkehr.
- . Das Unfallgeschehen ausserorts zeigt, dass eine unabhängige Linienführung des Fussweges einem Trottoir vorzuziehen und deshalb vom Bund bei der Beitragszuteilung mindestens gleichzustellen ist.
- . Mit der Schaffung sicherer und angenehmer Fusswege wird die Fortbewegung zu Fuss bedeutend attraktiver. In der Umlagerung vom motorisierten Verkehr zum Fussgängerverkehr liegt noch ein gewaltiges Potential zur Unfallverhütung. Dies ist ein für den Bund förderungswürdiges Ziel - auch im Hinblick auf die enormen Unfallkosten. Dazu ist aber mindestens die rechtliche Gleichstellung der verschiedenen Verkehrssysteme erforderlich.

- Bedeutung des Wanderns für die Volksgesundheit

Der Bund macht namhafte Anstrengungen zur Erhaltung der Volksgesundheit, u.a, durch finanzielle Förderung von Turnen und Sport. Im Durchschnitt bezahlte der Bund von 1973 bis 1975 jährlich folgende Beiträge:

. an Sportanlagen	ca. Fr. 5,0 Mio
. an zivile Turn- und Sportverbände	ca. Fr. 3,5 Mio
. an Turnen und Sport in der Schule	ca. Fr. 1,5 Mio
. an Jugend und Sport	<u>ca. Fr. 18,0 Mio</u>

Total jährliche Bundesbeiträge für Sport ca. Fr. 28,0 Mio

Die heutigen Beiträge kommen hauptsächlich jüngeren Kreisen der Bevölkerung zugute. Demgegenüber ist Wandern unabhängig vom Alter eine erstklassige Erholung für Körper und Geist und wird von breitesten Bevölkerungskreisen ausgeübt.

Die Fussgänger haben den Bund bisher wenig gekostet, für die Folgen der Bewegungsarmut aber bezahlt der Bund jährliche riesige Summen. Daher sollte er das Zu-Fuss-Gehen nicht durch seine eigene Tätigkeit einschränken und damit gegen die von ihm selbst geförderte Volksgesundheit arbeiten. Käme es letztlich nicht bedeutend billiger, für die Volksgesundheit vorbeugend etwas zu unternehmen - durch Förderung von Fuss- und Wanderwegen - als nur Milliarden für die Heilung von Gesundheitsschäden infolge von Bewegungsarmut und Fussgängerunfällen auszugeben ?

- Die Raumplanung genügt nicht

Zugunsten der Strassen existieren drei Verfassungsartikel, eidgenössische und kantonale Strassenbaugesetze, Verordnungen usw. Durch den Erlass eines eidgenössischen bzw. kantonaler Raumplanungsgesetze werden diese Rechtsgrundlagen für die Strassen keineswegs überflüssig, denn sie regeln vor allem die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für Bau, Finanzierung und Unterhalt, wohingegen die Raumplanung auf dem Gebiete des Verkehrs nur eine koordinative Funktion hat.

Daher würde mit der Raumplanung allein auch noch kein einziger Meter Fuss- und Wanderweg gebaut, bzw. unterhalten ! Vielmehr braucht es für die Fuss- und Wanderwege - genau wie für die Strassen - besondere Rechtsgrundlagen, welche die entscheidenden Fragen von Bau, Finanzierung und Unterhalt behandeln. Andererseits ist die Raumplanung Voraussetzung, um für die Zukunft ansprechende, immisionsarme Siedlungs- und Erholungsräume zu erhalten.