FUSS- UND WANDERWEGE

EIN GESAMTSCHWEIZERISCHES PROBLEM

ARBEITSGEMEINSCHAFT
RECHTSGRUNDLAGEN FÜR FUSS- UND WANDERWEGE (ARF)

ASSOCIATION EN FAVEUR DE BASES LÉGALES
POUR LES SENTIERS ET CHEMINS PÉDESTRES (ALP)

FUSS- UND WANDERWEGE

EIN GESAMTSCHWEIZERISCHES PROBLEM

VORWORT Nationalrat Dr. S. Widmer
Stadtpräsident Zürich

VERFASSER Prof. Dr. Hugo Bachmann, Präsident ARF
Ferdinand Notter, Geschäftsführer ARF
Jürg Welti, lic. oec. publ.
Theo Hegetschweiler, dipl. Forsting. ETH

SACHBEARBEITUNG In Zusammenarbeit mit Basler & Hofmann,
Ingenieure und Planer AG,
Forchstrasse 395, 8029 Zürich

HERAUSGEBER Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen
für Fuss- und Wanderwege (ARF)
Geschäftsstelle:
Beethovenstrasse 11, 8002 Zürich
Tel. 01-201 13 92

ARBEITSGEMEINSCHAFT
RECHTSGRUNDLAGEN FÜR FUSS- UND WANDERWEGE (ARF)

ASSOCIATION EN FAVEUR DE BASES LÉGALES
POUR LES SENTIERS ET CHEMINS PÉDESTRES (ALP)

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

ANHANG

VORWORT

Vor vielen Jahren las Prof. H. Bachmann in einer Zeitschrift einen kleinen Artikel, in dem die Idee eines gesamtschweizerischen Fussgänger-Wegnetzes vertreten wurde. Die Sache liess ihm keine Ruhe. Er setzte sich mit dem Autor in Verbindung. So entstand eine kleine Arbeitsgruppe, die nach rechtlichen Formen für diesen Gedanken suchte. Vorerst dachte man natürlich an ein Gesetz. Es zeigte sich aber bald, dass eine Verfassungsänderung unumgänglich war. Man machte sich also auf, eine Verfassungsinitiative zu starten. Zur grossen Ueberraschung des kleinen Häufleins Aktiver gingen die Unterschriften wie eine Lawine ein. 50'000 wären nötig gewesen. Gegen 150'000 Schweizer und Schweizerinnen unterzeichneten die Unterschriftenbogen. Um das umständliche Beglaubigungsverfahren abzukürzen, begnügte man sich damit, 123'000 gültige Unterschriften in Bern einzureichen. Anfänglich begegnete man im Bundeshaus dem neuen Anliegen mit Skepsis, wenn nicht gar mit Spott. Der zuständige Bundesrat Hürlimann nahm sich aber der Sache an und bestellte eine Expertenkommission, welche einen Gegenvorschlag zur Initiative ausarbeitete. Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren, lehnte jedoch der Gesamtbundesrat den Vorstoss ohne Gegenvorschlag ab. Dem Parlament wurde ein entsprechender Antrag gestellt. Im Nationalrat ging es aber zur Ueberraschung mancher Politiker ganz anders. Schon in der vorberatenden Kommission meldeten sich die "Wandervögel" und Fussgängerfreunde zu Wort. Und

im Plenum des Nationalrates wurde am 19. September 1977 mit dem überaus deutlichen Mehr von 124:32 Stimmen ein Gegenvorschlag zur Initiative gutgeheissen. Das Anliegen erfuhr sogar Verstärkung, indem man auch die Radwege in die Verfassungsänderung zugunsten der Fuss- und Wanderwege aufnahm. Ausschlaggebend für diesen Entscheid waren wohl zwei Ueberlegungen: Erstens ist es offenkundig, dass fortlaufend zum Teil prächtige Wanderwege in Autostrassen umgewandelt werden oder ganz einfach verfallen. Zum zweiten veranlasst die heutige Subventionspraxis die Kantone dazu, die Fussgänger auf asphaltierten Trottoirs längs stark befahrenen Autostrassen zu führen, statt sie mit viel weniger finanziellem Aufwand auf einfache Fusswege zu leiten. Es ist also unbedingt nötig, neue Rechtsgrundlagen zu schaffen.

Lynn Cidem

I. DIE AKTUELLE SITUATION

1. Verstrassung und Verfall der Fuss- und Wanderwege

Grosse Teile der einstigen Fuss- und Wanderwege sind in befahrbare Strassen umgewandelt worden. Jährlich verschwinden über 1'000 km Fuss- und Wanderwege, ohne dass für den Fussgänger Ersatz geschaffen wird.

Begriffe

Die Initiative verwendet die folgenden Begriffe:

Fussweg: Innerörtliche oder siedlungsnahe Fussgängerverbindung 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 Fussgängerverbindung 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 Fussgängerwege haben sowohl eine Erholungs- wie auch eine Verkehrsfunktion. Sie lassen sich nicht eindeutig der einen oder anderen Kategorie zuteilen. Das Anliegen der Initiative betrifft allgemein Wege, die für den Menschen zu Fuss geeignet sind, und die zu sinnvoll zusammenhängenden Netzen gehören.

Beeinträchtigung der Fuss- und Wanderwege

Viele Wegstrecken des 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 - 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 verstrasst 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.

Zerstörung lokaler Fusswegverbindungen

Auch innerorts, im lokalen Bereich, haben sich die Verhältnisse für die Fussgänger beträchtlich verschlechtert. Vielerorts sind sie überhaupt unzumutbar geworden, besonders für Kinder und ältere Leute. Nur in wenigen Gemeinden besteht ein gut ausgebautes Fusswegnetz, das es dem Fussgänger ermöglicht, das Schulhaus, das Dorfzentrum oder den Arbeitsplatz gefahrlos zu erreichen.

2. Mangelnde Rechtsgrundlagen

Es bestehen heute keine genügenden Rechtsgrundlagen für den Schutz und Ausbau der Fuss- und Wanderwege. Darum werden solche Wege immer wieder ersatzlos liquidiert.

Dies ist der Hauptgrund für die negative Entwicklung: Es gibt keine genügenden rechtlichen Grundlagen für Schutz und Förderung der Fuss- und Wanderwege. Während für alle möglichen Arten von Strassen die rechtlichen Grundlagen geschaffen, Netze definiert und Stück um Stück planmässig finanziert und realisiert wurden - man denke an Landwirtschaftsstrassen, Waldstrassen, Gemeindestrassen, Kantonsstrassen verschiedener Klassen, Hochleistungsstrassen, Nationalstrassen - ist dies bei den Fuss- und Wanderwegen nicht geschehen. Daher konnten und können diese Wege bei den baulichen Veränderungen aller Art als Quantité négligeable behandelt werden.

3. Die Wanderweg-Organisationen am Bettelstab

Die Wanderweg-Organisationen arbeiten auf völlig ungenügender Basis: Gegen die Verstrassung und den Verfall der Wege sind sie mangels Rechtsgrundlagen machtlos. Und die bescheidenen finanziellen Mittel müssen sie mühsam zusammenbetteln.

Private Organisationen, vor allem die schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege und deren kantonale Sektionen, Verkehrsvereine, usw. bemühen sich unablässig und in hingebungsvoller Tätigkeit um die Wanderwege. Dank ihrer auf freiwilliger und idealistischer Basis geleisteten Arbeit besteht heute in der Schweiz ein markiertes Wegnetz von rund 45'000 km Länge. Und es gibt Wanderwegkarten und Wanderbücher. Der Unbeteiligte könnte daraus schliessen, dass ja eigentlich alles zum Besten bestellt sei. Dem ist leider nicht so. Das Gegenteil ist der Fall. Die Wanderwegorganisationen arbeiten unter völlig ungenügenden Voraussetzungen. Die vorwiegend für das Anbringen von Wegweisern verwendeten finanziellen Mittel müssen sie mühsam zusammenbetteln. Dies wirkt sich in der heutigen Rezession besonders negativ aus, indem viele Spenden ausbleiben oder drastisch gekürzt werden. Noch viel schlimmer aber ist das Fehlen rechtlicher Grundlagen. Wohl können über einem Fussgängerweg Wanderweg-

weiser angebracht werden. Irgendeine Garantie, dass dieser Weg nicht eines Tages ersatzlos zur Strasse ausgebaut wird oder mangels Unterhalt verfällt, besteht nicht. Gegen die Verstrassung und den Verfall der Wege sind private Organisationen machtlos.

4. Wichtige Erkenntnisse

Trotz der Motorisierung sollte man sich noch zu Fuss menschenwürdig fortbewegen können. Fuss- und Wanderwege kommen jedermann zugute. Die Förderung der Fuss- und Wanderwege hätte für Volksgesundheit und Volkswirtschaft grosse Vorteile.

Der krassen negativen Entwicklung stehen die folgenden Erkenntnisse gegenüber:

- Der Mensch sollte sich auch im Zeitalter der Motorisierung noch auf allernatürlichste Art fortbewegen können, und zwar in menschenwürdiger Weise, d.h. auf für ihn geeigneten Wegen.
- Es käme der Oeffentlichkeit bedeutend billiger, für die Volksgesundheit vorbeugend etwas zu unternehmen - durch die Förderung von Fuss- und Wanderwegen - als nur Millionen und Milliarden auszugeben für die Behandlung von Gesundheitsschäden infolge Bewegungsarmut und Fussgängerunfällen.
- Wird das Spazieren als Wandern auf kurze Distanz einbezogen, suchen 90 % der Bevölkerung auf diese Weise Erholung. Eine Förderung der Fuss- und Wanderwege kommt praktisch jedermann zugute.
- Das Gehen zu Fuss ist auch gesamtwirtschaftlich die weitaus billigste Fortbewegungsart. Wo durch gute Fusswege auf die Benützung von Motorfahrzeugen verzichtet werden kann, resultieren beträchtliche Einsparungen bei Strassen, Parkplätzen, Umweltschutzmassnahmen, usw.

II. HEUTIGER EINFLUSS DES BUNDES AUF DAS FUSS- UND WANDERWEGNETZ

1. Vorbemerkung

Der Bund übt heute auf den verschiedensten Gebieten einen grossen - leider meist sehr negativen - Einfluss auf die Fuss- und Wanderwege aus. Vor allem durch Subventionsverordnungen hindert der Bund die Kantone daran, Gesamtlösungen zu realisieren, die auch dem Fussgänger dienen.

Der Bund beeinflusst das heutige Fuss- und Wanderwegnetz im Rahmen seiner eigenen Tätigkeiten, durch seine Subventionsverordnungen, aber auch über die Kantone. Weil es heute keine Verfassungsgrundlage zugunsten der Fuss- und Wanderwege gibt, werden diese als Quantité négligeable übergangen. Dies geschieht insbesondere im Rahmen

- des Nationalstrassenbaus
- des Ausbaus der Tal- und Alpenstrassen
- der Strukturverbesserungsmassnahmen in Land- und Forstwirtschaft
- der Vorschriften über die Siedlungserschliessung
- der Sanierung von Niveauübergängen
- der Gewässerkorrektionen
- der Raumplanung
- des Bahnbaues
- des Baues von Militärstrassen.

Ein Ausbau des Strassennetzes zugunsten des motorisierten Verkehrs ist oft notwendig, doch darf dieser nicht zulasten des Fussgängerverkehrs realisiert werden. Um eine effektive Verbesserung der Gesamtsituation zu erzielen, sind alle Beteiligten mitzuberücksichtigen. Dabei wären oft Lösungen möglich, die ohne oder mit äusserst geringen Mehrkosten wesentliche Verbesserungen für den Menschen zu Fuss brächten. In nicht wenigen Fällen würden wünschenswerte Lösungen sogar zu finanziellen Einsparungen führen (siehe Abschnitt 3).

Wie die Praxis zeigt, werden solche "fussgängerfreundlichen" Lösungen jedoch verunmöglicht, 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.
Beim heutigen Subventionssystem setzen Beiträge des Bundes Eigenleistungen untergeordneter Gemeinwesen voraus. Diese haben daher dem Beispiel des Bundes zu folgen, wollen sie nicht der Subventionen verlustig gehen. Daraus ergibt sich, dass der Bund als Subventionsgeber einen wesentlich grösseren Einfluss hat, als seinen tatsächlichen Beiträgen entsprechen würde.

2. Auswirkung des Nationalstrassenbaues auf Fuss- und Wanderwege

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 Organsationen, mit Ausnahme der Stelle für Natur- und Heimatschutz, nicht einspracheberechtigt sind. Daher kommt es, dass der Bund heute Nationalstrassenbauten auch dann finanziert, wenn den Interessen des Fussgängers ungenügend oder gar nicht Rechnung getragen wird.

Bundeseinfluss

Der Nationalstrassenbau ist eine Aktivität des Bundes, die die Interessen der Fussgänger 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 %.

Einseitiges Vernehmlassungsverfahren

Beeinträchtigt eine neue Nationalstrasse bestehende Verkehrswege, fallen die Kosten aller Massnahmen, die zur Behebung der Beeinträchtigung erforderlich sind, auf die neue Anlage (Art. 45 BG über die Nationalstrassen*). Worin die "Behebung der Beeinträchtigung" besteht, ist jedoch weitgehend den Projektverfassern überlassen. Notwendige Korrekturen am Projekt sollen über das Vernehmlassungsverfahren bereinigt werden. Die generellen Projekte werden gemäss Art. 26 Nationalstrassen-BG und Art. 14 der Verordnung über den Nationalstrassenbau*) lediglich dem Kanton, den Gemeinden sowie den Verantwortlichen für Natur- und Heimatschutz zur Vernehmlassung vorgelegt. In allgemeinen Bauprojekten dürfen zudem Grundeigentümer im Einflussbereich der Autobahn Stellung nehmen (Art. 19 BG über die Nationalstrassen*). Ideelle Organisationen, wie Quartiervereine, Wanderwegorganisationen usw. sind jedoch nicht zur Einsprache berechtigt, da sie nicht als direkt Betroffene gelten. Sie können lediglich versuchen, die Gemeinde zur Geltendmachung ihrer Interessen zu bewegen.

Zu grosser Ermessensspielraum

Nach Art. 37 der Nationalstrassen-Verordnung*) hat der Bund die Kompetenz, Richtlinien über die bautechnische Ausführung der Nationalstrassen zu erlassen. Diese Kompetenz reicht nicht aus, um den Ermessensspielraum des Projektanten über den Ersatz von Fusswegen zu Gunsten der Fussgänger und Wanderer einzuschränken.

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 (z.B. Wellstahlkonstruktionen). Zudem stehen ihre Kosten in verschwindendem Verhältnis zu den Gesamtkosten des Nationalstrassenbaues.

Der Bund soll hier in seinem eigenen Einflussbereich die Bedürfnisse des Menschen zu Fuss besser wahrnehmen und auch rechtlich anerkennen.

---

*) siehe Anhang

3. Verbesserungen für die Fussgänger beim Ausbau von Hauptstrassen (Tal- und Alpenstrassen)

Bundesbeiträge aus dem Treibstoffzollertrag sollten nicht wie bisher nur an strassenparallele Trottoirs ausgerichtet werden, sondern auch an unabhängig geführte Fuss- und Wanderwege, sofern sie die gleiche Funktion wie das Trottoir erfüllen, für Leute zu Fuss aber wertvoller sind.

Bundesbeiträge mit inkonsequenter Zielsetzung

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 muss 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.

Verschwendung von Bundesmitteln

Es sind Beispiele bekannt, wo infolge der geschilderten, einseitigen Rechtslage sogar hohe Stützmauern gebaut wurden, um den Gehweg unmittelbar der Strasse entlang führen zu können. Mit 10 - 20 % der getätigten Ausgaben für den Fussgänger hätten ideale Wege geschaffen werden können, was durch die heutigen gesetzlichen Grundlagen verunmöglicht wurde.

Eine gesamtheitlichere, rechtlich verankerte Zielsetzung des Bundes beim Einsatz seiner Beiträge könnte in diesem Bereich die ungünstige Entwicklung für Fussgänger und Finanzen verhindern.

---

*) siehe Anhang

4. Bundessubventionen an Landwirtschaftsstrassen

Landwirtschaftsstrassen können auch in Zukunft ein wichtiger Teil des Fuss- und Wanderwegnetzes sein. Die Mehrfachnutzung derselben Wege durch Bewirtschafter und Fussgänger liegt sowohl im Interesse der Volkswirtschaft wie der Bewirtschafter selbst. Daher ist eine Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Menschen zu Fuss bei der Planung, dem Bau und dem Unterhalt der Landwirtschaftsstrassen mit Abstand die billigste Lösung. Diese wird jedoch durch die heutigen gesetzlichen Bestimmungen verunmöglicht.

Bundeseinfluss

In der Bodenverbesserungs-Verordnung werden als beitragsberechtigte Massnahmen auch Güter-, Reb- und Alpwege, Zufahrten zu Höfen sowie Verbindungsstrassen erwähnt. Gemäss fünftem Landwirtschaftsbericht hat der Bund unter diesem Titel folgende Beiträge zugesichert:

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

Bei Bundesbeiträgen zwischen 20 und 50 % betrug der durchschnittliche Subventionsanteil 1975 32,6 %. Diese Zahlen zeigen deutlich, dass die Veränderung der Landwirtschaftsstrassen ganz wesentlich durch den Bund beeinflusst wird. Variabel sind dabei sowohl Netzgestaltung wie Bauart.

Einseitige Zielsetzung

Ziel des vom Bund subventionierten Wegebaues ist heute die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität (Landwirtschaftsgesetz Art. 77 - 79*). Dabei werden vom Bund aber auch gewisse Nebenziele berücksichtigt: Grundwasserschutz, Natur- und Heimatschutz, Fischerei, Jagd. Zugunsten all dieser Nebenziele gibt es heute eine Verfassungsgrundlage. Das Nebenziel Fuss- und Wanderwegverbindungen ist nicht erwähnt, denn dafür gibt es keine Verfassungsgrundlage. Eine gemeinsame Benützung derselben Wege durch Landwirtschaft und Wanderer ist volkswirtschaftlich die weitaus günstigste Lösung.

*) siehe Anhang

Damit der Bund im Rahmen seiner bisherigen Tätigkeiten auch die Anliegen der Menschen zu Fuss angemessen berücksichtigen muss, ist eine Verfassungsgrundlage erforderlich. Es muss festgehalten werden, dass hie und da bereits heute versucht wird, den berechtigten Anliegen des Menschen zu Fuss Rechnung zu tragen. Andererseits gibt es leider unzählige Beispiele dafür, dass beim Neu- und Ausbau von Landwirtschaftsstrassen keinerlei Rücksicht genommen wird auf bestehende Fusswegverbindungen, oder dass trotz gutem Willen gute Lösungen durch die heutigen Bestimmungen verunmöglicht werden.

Aufgrund einer solchen Verfassungsgrundlage wäre es dem Bund möglich, z.B. im Rahmen der landwirtschaftlichen Bodenverbesserungen, gewisse Landwirtschaftsstrassen als Wanderwege zu erhalten. Eine Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Wanderer bei der detaillierten Linienführung, dem Belag oder der Ausgestaltung wird kaum Mehrkosten verursachen. Allfällige Ergänzungen des Wegnetzes durch die Schliessung von Lücken werden sich in bescheidenem Rahmen halten. Die finanzielle Mehrbelastung des Bundes ist daher gering, gesamtwirtschaftlich ergeben sich aber grosse Einsparungen.

5. Bundessubventionen an Waldstrassen

Wanderwegrouten verlaufen heute zu einem grossen Teil über Waldstrassen. Diese eignen sich als Wanderwege, sofern sie nicht mit einem Hartbelag versehen sind und nur forstwirtschaftlichen Fahrverkehr aufweisen. Bei der generellen Wegnetzplanung sollen auch die Bedürfnisse der Fussgänger berücksichtigt werden. Oft wären kurze, nicht befahrbare Verbindungsstücke notwendig, um Sackgassen zu verbinden. Beides wird durch die heutige Gesetzgebung erschwert oder verunmöglicht.

Bundeseinfluss

Gemäss der Gesamtkonzeption für eine schweizerische Wald- und Holzwirtschaftspolitik von 1975, hat der Bund in den Jahren 1963 - 1972 total etwa 100 Mio. Franken Bundesbeiträge an die Anlagen von Abfuhrwegen bezahlt. Damit konnten rund 3'000 km Wege neu erstellt bzw. ausgebaut werden. Hiezu kommen noch die Bundesbeiträge für Waldzusammenlegungen. In diesen Projekten ist immer auch die Erschliessung mit inbegriffen und macht in vielen Fällen sogar den Grossteil der Aufwendungen aus. Zur Zeit werden gesamthaft pro Jahr rund 400 km Forststrassen gebaut.

Einseitige Zielsetzung

Ziel des vom Bund subventionierten Wegebaus ist eine zweckmässige Erschliessung für den Holztransport. Dabei wird dem Bundesrat im Forstgesetz grundsätzlich die Kompetenz erteilt, nähere Bedingungen an die Bundesbeiträge zu knüpfen. Da es aber keine Verfassungsgrundlage zugunsten der Fussgänger und Wanderer gibt, kann der Bund deren Anliegen nicht durchsetzen. Ergänzungen des Wegnetzes zugunsten der Wanderer 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. Dies gilt bei strenger Auslegung auch für permanente Fusswege, trotz der freien Begehbarkeit des Waldes.

Rechtsschutz gegen negative Folgen fehlt

Der Aus- und Neubau von Waldstrassen ist erforderlich, um bessere Bewirtschaftungsbedingungen zu schaffen. Als negative Folge ziehen gut ausgebaute Waldstrassen jedoch mancherorts zweckfremden Verkehr an und sind darum für den Fussgänger nicht mehr geeignet. Die sich aufdrängenden polizeirechtlichen Massnahmen bleiben leider allzuoft aus. Mit einer Rechtsgrundlage könnte der Bund seine Beiträge an die Erfüllung polizeilicher Massnahmen knüpfen, die eine Beeinträchtigung des Erholungswertes durch Fahrverkehr im Wald verhindern.

6. Fusswege in der Siedlungserschliessung

Fusswege werden im Gegensatz zu früher bei der Erschliessungshilfe des Bundes für Siedlungsgebiete nicht mehr berücksichtigt. Diese Entwicklung widerspricht der zunehmenden Bedeutung, die neue Erkenntnisse dem Fussgängerverkehr zuweisen.

Bundeseinfluss

Aufgrund des 1975 ausgelaufenen Bundesgesetzes über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues vom 19. März 1965 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.

Neue Rechtslage benachteiligt den Fussgänger

Bis 1975 galten öffentliche Verbindungswege zwar als beitragsberechtigt, aber die bewusste Wahrung der Fussgängerbelange wurde mangels einer Rechtsgrundlage nicht zur Bedingung für die Bundeshilfe. 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. Fusswege gelten nicht als Erschliessungsvoraussetzung für die Erstellung der Wohnbauten. Darin zeigt sich einmal mehr die fortschreitende Benachteiligung des Fussgängers gegenüber dem Fahrverkehr. Wie vereinzelte, positive Anstrengungen zeigen, könnte jedoch z. B. die Attraktivität der Bahnen mit Fusswegen von nahen Wohnquartieren zum Bahnhof wesentlich gesteigert werden. Die Fortbewegung zu Fuss verursacht im Gegensatz zum Fahrverkehr praktisch keine sozialen Kosten und sollte deshalb vom Bund, nicht wie bisher benachteiligt, sondern mindestens im Bereich seiner bisherigen, eigenen Tätigkeit gefördert werden. Dazu ist auf Bundesebene eine rechtliche Verankerung dringend notwendig.

7. Sanierung von Niveauübergängen

Die Sanierung von Niveauübergängen wird mit Bundesgeldern aus dem Treibstoffzollertrag unterstützt, ohne dass der Bund bei den notwendigen Anpassungen die Fussgängerinteressen berücksichtigen muss.

Bundeseinfluss

Der Bund übernimmt aufgrund des Bundesbeschlusses über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen*) von den Gesamtkosten einen Anteil zwischen 30 - 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.

Das Ziel dieser Sanierungsanstrengungen ist rechtlich nicht umschrieben, dürfte aber in der Vermeidung von Unfällen und Verkehrsstokkungen liegen.

*) siehe Anhang

Keine Gewährleistung einer fussgängerfreundlichen Lösung

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.

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. Rechtsgrundlagen zugunsten der Fuss- und Wanderwege sind notwendig, damit der Bund die Erhaltung von Fussgängerverbindungen als Zielsetzung in seine bisherige Tätigkeit einbezieht, indem er z. B. die Auszahlung seiner Beiträge an entsprechende Bedingungen knüpft.

8. Uferwege bei Gewässerkorrektionen

Mit wenig Mehraufwand könnten in Verbindung mit Gewässerkorrektionen wertvolle Uferwege geschaffen werden, wenn der Bund die Zielsetzung der Förderung von Fuss- und Wanderwegen einbeziehen würde. Damit könnten die Bundesgelder einen grösseren Gesamtnutzen bewirken.

Wertvolle Uferwege

Die Nahtstellen von Land und Gewässern sind für die 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 Bewirtschaftungsflächen. Problemlos ergänzen sich hier die Interessen von Land- und Forstwirtschaft mit denjenigen des Menschen zu Fuss.

Bundeseinfluss

Nach Art. 5 des Bundesgesetzes über die Wasserbaupolizei*) sollen Gewässerverbauungen und Korrektionen ausgeführt werden, soweit sie aus öffentlichem Interesse verlangt werden. Ferner sind nach Möglichkeit Bodenbewegungen zu verhindern. Andere Ziele der Bundeshilfe sind nicht genannt.

An Gewässerkorrektionen 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.

Erweiterte Zielsetzung notwendig

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 Gewässerkorrektion einen Uferweg zu schaffen, der zudem im Interesse des Gewässerunterhaltes und der Fischerei liegen würde.

Der Bund sollte die Zielsetzung der Förderung von Fuss- und Wanderwegen in seine bisherige Tätigkeit miteinbeziehen, damit seine Beiträge nicht nur für einseitige Verbesserungen verwendet werden, sondern einen grösstmöglichen, gesamtwirtschaftlichen Nutzen bewirken.

9. Weitere Einflussbereiche des Bundes auf das Fuss- und Wanderwegnetz

Das Fuss- und Wanderwegnetz wird, wie Beispiele zeigen, noch durch weitere Tätigkeiten des Bundes beeinträchtigt, etwa den Bahnbau oder den Strassenbau des Militärs. Ferner hat der Bund über die Raumplanung nur einen geringen Einfluss auf die Erhaltung von Fussgängerverbindungen. Auch aus dieser Sicht sind Rechtsgrundlagen zugunsten des Fussgängers dringlich.

*) siehe Anhang

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

Aufgrund von Art. 65 Abs. 3 des Wohnbau- und Eigentumförderungsgesetzes*) 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.

10. Folgerungen

> Damit der Bund auf all diesen Gebieten die Interessen des Menschen zu Fuss angemessen berücksichtigen kann und muss, braucht es eine Verfassungsgrundlage für Fuss- und Wanderwegnetze.

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.

---

*) siehe Anhang

III. WARUM SICH DER BUND MIT FUSS- UND WANDERWEGEN BEFASSEN SOLL

1. Bundeseinfluss auf das Fuss- und Wanderwegnetz

Der Bund achtet bei den baulichen Veränderungen der Umwelt, die er oft massgeblich beeinflusst, nur ungenügend auf die Bedürfnisse des Fussgängers. Er ist dazu nicht verpflichtet, teilweise sogar nicht einmal berechtigt.

Wie im Teil II gezeigt wurde, übt der Bund heute bei vielen baulichen Veränderungen der Umwelt einen grossen und oft bestimmenden Einfluss aus. Dabei ist aber der Bund 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 eine Angelegenheit der Kantone und Gemeinden und gingen den Bund nichts an, ist daher völlig unhaltbar.

2. Vorteile des Fussgängerverkehrs

Der Fussgängerverkehr hat im Nahbereich eine maximale Mobilität und bis auf mittlere Strecken maximale Wirtschaftlichkeit. Er verursacht mit Abstand die kleinste Umweltbelastung. Der Oeffentlichkeit, darunter dem Bund, bleiben durch die Förderung des Fussgängerverkehrs gewaltige Aufwendungen erspart.

Eine sinnvolle Verkehrspolitik muss versuchen, einen optimalen Ausgleich zwischen drei sich konkurrenzierenden 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.

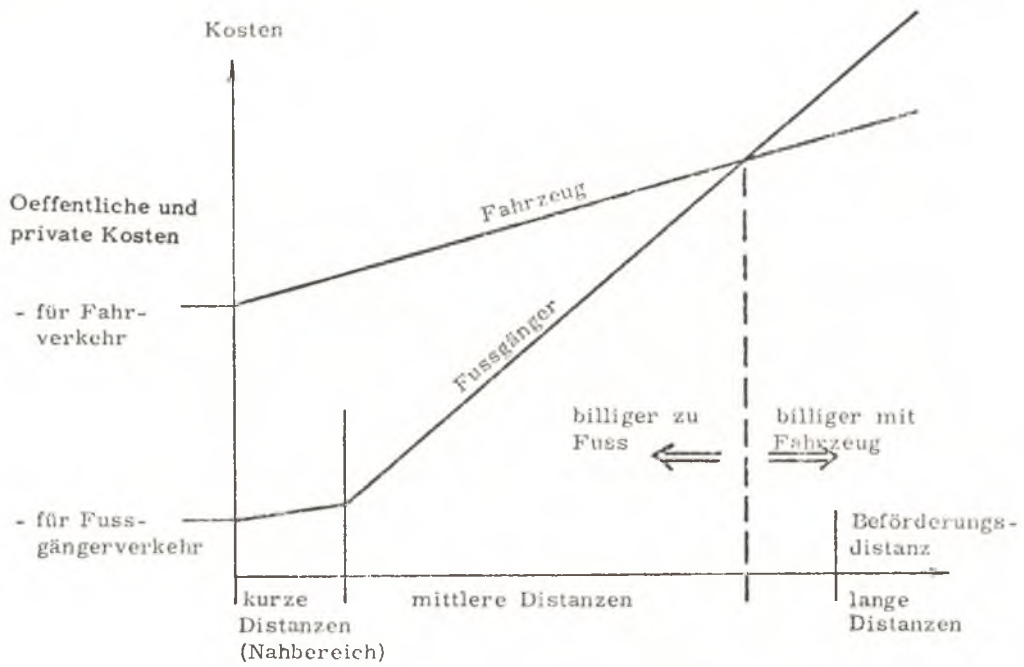
Maximale Mobilität des Fussgängers im Nahbereich

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 direkter 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).



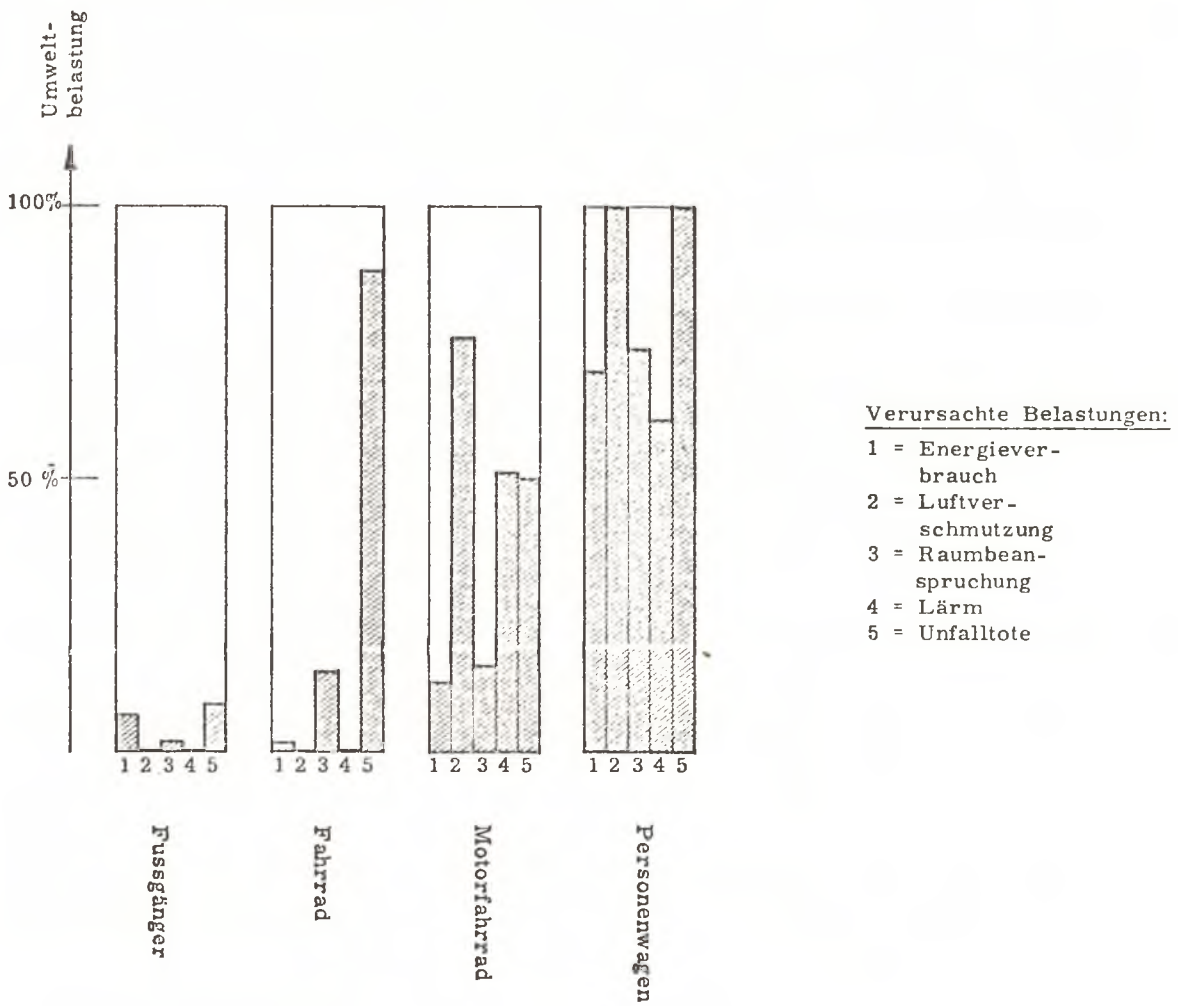
Figur 1: Vereinfachter Kostenverlauf für den Fussgänger- und Fahrzeugverkehr in Abhängigkeit der Beförderungsdistanz. Auf kürzere bis mittlere Strecken ist die Fortbewegung zu Fuss bedeutend wirtschaftlicher als der Fahrverkehr.

Diese Tatsache zeigt, dass der Fussgängerverkehr gerade im Interesse öffentlicher Einsparungen eine gezielte Förderung verdient, mindestens aber eine rechtliche Gleichstellung mit den übrigen Verkehrsarten. Die Fortbewegung zu Fuss ist für den Einzelnen wie die öffentliche Hand das billigste Verkehrssystem.

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:

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.

Gegenüber dem Motorfahrzeug verursacht der Fussgänger eine bedeutend geringere Umweltbelastung bezüglich Energieverbrauch, Luftverschmutzung, Raumbeanspruchung, Lärm und Unfalltote. Da die Umweltbelastung vor allem zulasten der Oeffentlichkeit, auch zulasten des Bundes geht, sollte er, auch aus finanziellen Erwägungen, den Fussgängerverkehr fördern und seine rechtlichen Bestimmungen entsprechend anpassen.

3. Verhütung von Verkehrsunfällen

Die Fussgänger stehen unter grosser Bedrohung durch den motorisierten Verkehr. Deshalb sind vom Fahrverkehr getrennte Fusswege innerorts wie ausserorts ein entscheidender Beitrag zur Verhütung von Verkehrsunfällen.

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.

Folgerungen:

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.

4. Bedeutung des Wanderns für die Volksgesundheit

Die Fortbewegung zu Fuss ist gesund. Breiteste Bevölkerungskreise erholen sich beim Wandern und Spazieren. Der Bund kann die Volksgesundheit entscheidend fördern, wenn er die Bedürfnisse des Menschen zu Fuss besser berücksichtigt.

Einseitige Förderung der Volksgesundheit

Der Bund macht namhafte Anstrengungen zur Erhaltung der Volksgesundheit, u. a. durch finanzielle Förderung von Turnen und Sport. Im Durchschnitt von 1973 - 75 bezahlte der Bund jährlich folgende Beiträge:

- an Sportanlagen	ca. Fr. 5,0 Mio
- an zivile Turn- und Sportverbände	ca. Fr. 3,5 "
- an Turnen und Sport in der Schule	ca. Fr. 1,5 "
- an Jugend und Sport	ca. Fr. 18,0 "
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. Spazieren ist eine ideale Freizeitbetätigung für die ganze Familie. Die positive Auswirkung des Zu-Fuss-Gehens auf die Volksgesundheit kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Förderung des Fussgängerverkehrs heisst Förderung der Volksgesundheit

Die Fussgänger haben den Bund bisher wenig gekostet, für die Folgen der Bewegungsarmut aber bezahlt der Bund jährlich 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?

5. Folgerungen

Die verschiedenen Aktivitäten des Bundes im Strassenbau, im Umweltschutz, zur Unfallverhütung, für die Volksgesundheit, usw. erbringen erst dann den gesamtwirtschaftlich grössten Nutzen, wenn auch die Bedürfnisse des Menschen zu Fuss mitberücksichtigt werden. Dazu bedarf der Bund einer Verfassungsgrundlage.

Fuss- und Wanderwege sind auch eine Bundesaufgabe

Aus dem Vorangehenden ergibt sich klar, dass der Bund mit der rechtlichen Aufwertung des Fussgängerverkehrs eine dringende Aufgabe zu lösen hat.

Dazu braucht es wirksame Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwegnetze sowohl auf kantonaler als auch auf Bundesebene, die Bau, Unterhalt und rechtliche Sicherung definierter Fuss- und Wanderwegnetze in ähnlicher Weise behandeln wie dies bei Strassen und anderen Verkehrsträgern schon längst selbstverständlich ist. Warum soll es nur Rechtsgrundlagen geben zugunsten von allen möglichen Arten der me-

chanischen Fortbewegung, nicht aber für eine Infrastruktur, die es dem Menschen ermöglicht, auf allernatürlichste Weise sich gefahrlos in der Umwelt zu bewegen? Es ist dringend notwendig, dass die Fuss- und Wanderwege gleichberechtigt neben die Strassen und andere Verkehrsträger treten können.

Die Fuss- und Wanderweg-Initiative fordert einen Artikel zugunsten von Fuss- und Wanderwegnetzen in der Bundesverfassung. Warum ist nicht eine Lösung auf Gesetzesebene möglich? Die Antwort ist einfach: Weil es in der heutigen Bundesverfassung keine Bestimmung gibt, auf die eine gesetzliche Lösung abgestützt werden könnte. Es fehlt eine genügende Verfassungsbasis. Diese muss zuerst geschaffen werden. Erst anschliessend ist eine gesetzliche Lösung möglich.

Konsequenzen einer Ablehnung der Fuss- und Wanderweg-Initiative

Bei einer allfälligen Ablehnung der Fuss- und Wanderweg-Initiative sind folgende Entwicklungen denkbar:

a) Es bleibt bei den heutigen Aktivitäten, d. h. auch in Zukunft werden Jahr für Jahr über 1'000 km Fuss- und Wanderwege verschwinden. Das Gehen zu Fuss wird dadurch an Attraktivität stets einbüssen. Dabei ist Wandern und Spazieren diejenige Erholungstätigkeit mit der grössten Beteiligungsquote ($>$ 90 %). Die Forderungen nach anderen Freizeiteinrichtungen werden entsprechend zunehmen.

b) Durch die Tatsache, dass mit Bundessubventionen jährlich gegen 1000 km Wege zu Strassen ausgebaut werden und so für den Menschen zu Fuss weitgehend verloren gehen, werden die Kantone früher oder später dazu genötigt, unabhängige Fussgängerwege zu bauen. Die volkswirtschaftlich günstige Nutzungsüberlagerung ginge so verloren und den Kantonen entstünden derartige Mehrkosten, dass es nur wenigen möglich sein wird, ein Netz von angenehmen Fuss- und Wanderwegen bereitzustellen.

IV. ZIELE UND REALISIERUNG DER INITIATIVE

1. Breitabgestützte Zielsetzung

Die Fuss- und Wanderweg-Initiative bezweckt die Schaffung wirksamer Rechtsgrundlagen für Fussgängerwegnetze. Sie wird von zahlreichen Organisationen unterstützt. Innert nur 4 Monaten kamen 123'000 Unterschriften zusammen.

Ziel der Fuss- und Wanderweg-Inititative ist die Schaffung wirksamer Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwegnetze. Vorgängig der Lancierung ist in einer Untersuchung durch Verfassungsjuristen bestätigt worden, dass heute keine genügende Verfassungsbasis für eine wirksame Förderung der Fuss- und Wanderwege existiert. Dies gilt auch bei sehr extensiver Interpretation gültiger oder konkret geplanter Bestimmungen wie Umweltschutzartikel, Natur- und Heimatschutzartikel, Artikel über Turnen und Sport, Raumplanung, etc.

Der vorgeschlagene Text für einen neuen Verfassungsartikel lautet:

> "Der Bund wird auf dem Wege der Gestzgebung 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.
>
> Er fördert die Anlage und den Ausbau lokaler Fusswegnetze.
>
> Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen."

Das Begehren wurde ausgearbeitet und lanciert von einer Arbeitsgruppe, aus der später die "Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF)" hervorgegangen ist. Es wurde unterstützt durch die Vereinigungen

- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW)
- Schweizer Alpenclub (SAC)
- Schweizerischer Bund für Naturschutz (SBN)
- Schweizerischer Touristenverein Naturfreunde (TVN)
- Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)
- Rheinaubund
- Juraverein
- Schweizerischer Frauenalpenclub (SFAC)

und durch ein Initiativkomitee, dem Persönlichkeiten aus allen Parteien und Landesgegenden angehören. Die Unterschriftensammlung dauerte rund vier Monate, zwei Monate wurden für die Beglaubigung benötigt. Die Initiative wurde Ende Februar 1974 mit 123'000 beglaubigten Unterschriften im Bundeshaus eingereicht. Die Unterschriftensammlung zeigte, dass die Idee einer wirkungsvollen Förderung der Fuss- und Wanderwege breite Unterstützung in allen Kreisen unseres Volkes geniesst.

2. Definition von Wegnetzen

Es können nicht alle heute noch bestehenden Fuss- und Wanderwege erhalten werden. Darum sollen bestimmte Wege ausgewählt und zu sinnvollen Netzen verbunden werden.

Regionale Netze

Der Initiativtext erwähnt drei verschiedene Netzarten*). Von grosser Bedeutung sind die regionalen Fuss- und Wanderwegnetze. Sie entsprechen den heute mit gelben Wegweisern markierten Netzen mit einer mittleren Dichte von 1 bis 2 km pro km2 Fläche je nach Erholungswert der Region. Die regionalen Wegnetze sind an den Regions- bzw. Kantonsgrenzen unter sich zu koordinieren. Die regionalen Wege sollen als Fusswege in die Siedlungsgebiete hinein und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln hinführen, womit innerhalb der Ortschaften bereits ein grobmaschiges Fusswegnetz entsteht.

Lokale Netze

In den meisten Ortschaften und deren unmittelbaren Umgebung besteht das Bedürfnis, die regionalen Wege durch verhältnismässig engmaschige lokale Fusswegnetze mit optimalem Knotenabstand von 100 bis 300 m zu ergänzen. Diese Netze dienen dem örtlichen Fussgängerverkehr sowie der Naherholung.

*) siehe Plänchen im Anhang

Nationales Netz

Das nationale Wanderwegnetz ist ein weitmaschiges Netz mit einer durchschnittlichen Dichte von ca. 0.1 km Weg pro km2 Fläche. Es soll aus speziell markierten Wegen der unter sich koordinierten regionalen Netze gebildet werden. Daher muss für das nationale Wanderwegnetz kein besonderes Recht geschaffen werden. Und es ist hiefür - abgesehen von den Planungs- und Markierungskosten - auch kein besonderer Aufwand erforderlich.

3. Die Aufgaben des Bundes

Der Initiativtext ermöglicht eine weitgehende Delegation der Aufgaben an die Kantone und privaten Organisationen und somit eine föderalistische Lösung.

Der Bund soll künftig in Erfüllung seiner vielfältigen Aufgaben auch die Fuss- und Wanderwege wirksam berücksichtigen müssen. Darum ist es notwendig, zahlreiche bestehende Gesetze und Verordnungen anzupassen.

Neu zu schaffende bundesrechtliche Bestimmungen sollen den Rahmen setzen für den Erlass von Rechtsnormen der Kantone zur Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen.

Es braucht kein Bundesamt für Wanderwege

Das Initiativbegehren ist gelegentlich als Grundlage zu einer zentralistischen und damit doch eher unschweizerischen Lösung missverstanden worden. Wer den Text jedoch genau liest, bemerkt im Passus über das nationale und die regionalen Netze das Verb "sicherstellen". Dieses wie auch andere Ausdrücke wurden bei der Abfassung des Initiativtextes unter Mitwirkung von Verfassungsjuristen sehr sorgfältig gewählt. Es heisst nicht etwa "ist Sache des Bundes" oder "Der Bund baut" oder dergleichen, sondern eben "sicherstellen". Dies ermöglicht eine weitgehende Delegation der Aufgaben des Bundes und somit eine förderalistische Lösung. Der Bund hat keine Wege zu bauen.

Die wesentlichsten Arbeiten zugunsten der Fuss- und Wanderwege müssen auf kantonaler Ebene und in den Gemeinden stattfinden, d.h. direkt dort, wo sich die Probleme stellen und wo sie auch gelöst werden müssen. Die verbleibenden Bundesaufgaben könnten beispielsweise durch eine Eidgenössische Fuss- und Wanderwegkommission wahrgenommen werden. Diese Kommission hätte ihren Auftrag in Zusammenarbeit mit den Kanto-

nen und privaten Organisationen zu erfüllen (Schweizerische Arbeitsg meinschaft für Wanderwege, Schweizerischer Fussgängerverband, Ve kehrsvereine usw.). Die hierzu erforderliche Stabsarbeit könnte eine privaten Organisation oder einer bestehenden Amtsstelle übertragen werden.

Anpassen der Bundesgesetzgebung

Der Bund hilft heute mit - siehe Teil II - viele für den Fussgänger g eignete Wege zum Verschwinden zu bringen. Dies geschieht vor allem über Subventionen an den Bau von Strassen und Fahrwegen. Da die Su ventionen aufgrund entsprechender Rechtsgrundlagen streng zweckgeb sind und andere Mittel nicht zur Verfügung stehen, ist oft keine Lösu möglich, die auch dem Menschen zu Fuss dient.

Demgegenüber sollte der Bund in Erfüllung seiner zahlreichen Aufgabe auch die Fuss- und Wanderwege angemessen berücksichtigen. Damit e dies darf und muss, sind zahlreiche Bundesgesetze und Verordnungen en sprechend abzuandern.

Rahmenbestimmungen zuhanden der Kantone

Neu zu schaffende bundesrechtliche Bestimmungen sollen den Rahmen setzen für den Erlass von Rechtsgrundlagen der Kantone zur Anlage un Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen. Ferner sollen sie die Unte stützung und Koordination der Tätigkeit der Kantone ordnen sowie die Zusammenarbeit von Bund und Kantonen mit geeigneten privaten Organi sationen umschreiben.

Damit entstehen in der ganzen Schweiz für die Fuss- und Wanderwege analoge Rechtsgrundlagen, wie sie für die Strassen und anderen Verkeh träger schon längst selbstverständlich sind.

4. Die Aufgaben der Kantone

Es sind regionale und lokale Wegnetze zu definieren und in rechtsverbindlichen Plänen auszuweisen.

Die geplanten Fuss- und Wanderwegnetze sollen aufgrund von Ergänzunge und Aenderungen der kantonalen Gesetze systematisch realisiert werden.

Die den Fuss- und Wanderwegnetzen angehörenden Wege sollen vor baulicher Beeinträchtigung (Verstrassung) sowie vor Verfall infolge mangelnd Unterhalt geschützt werden.

Planung der Wegnetze

Die regionalen Wegnetze sind auf kantonaler Ebene in rechtsverbindlichen Plänen festzuhalten. Die Planung der Wegnetze ist in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Kooperationen, privaten Organisationen usw. vorzunehmen. Sie kann sich weitgehend auf die gelb markierten Fuss- und Wanderwegnetze abstützen. Als Planungsrichtlinien können die Normen der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege dienen.

Bei der Planung der lokalen Wegnetze ist auf analoge Weise vorzugehen.

Errichtung der Wegnetze

Die heutigen Fuss- und Wanderwegnetze enthalten zahlreiche Teilstrecken aus asphaltierten Strassen (siehe Teil I). Hier sollten die Fussgängerrouten verlegt werden. Dies ist häufig möglich durch Ausweichen auf bereits bestehende, etwa parallel verlaufende Wege, sofern kurze Teilstrecken neu erstellt werden können. Auf diese Weise lassen sich viele verstrasste Fuss- und Wanderwege durch den Bau eines Bruchteils neuer Wege ausmerzen. Die Kosten sind im Verhältnis zum Nutzen gering. Voraussetzung dazu ist die Schaffung wirksamer Rechtsgrundlagen für die Errichtung von Fuss- und Wanderwegnetzen. Dies kann durch Aenderung und Ergänzung kantonaler Gesetze geschehen.

Erhaltung der Wegnetze

Wird ein zu einem definierten Netz gehörender Fuss- und Wanderweg zu einer Strasse ausgebaut, so ist nach dem Verursacherprinzip für den Fussgänger Ersatz zu schaffen. Dabei sollen nicht teure Trottoirs, sondern sichere Fussgängerwege abseits befahrener Strassen erstellt werden. Ferner sind Fuss- und Wanderwege so zu unterhalten, dass sie nicht im Laufe der Zeit verfallen.

5. Aufwertung der privaten Organisationen

Durch die Schaffung von Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege können die privaten Organisationen gesetzlich anerkannt und besser unterstützt werden.

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege, zahlreiche Verkehrsvereine sowie weitere private Organisationen verfügen über eine jahrzehntelange Erfahrung auf dem Gebiete des Fuss- und Wanderwegwesens. Deren Bemühungen sind die heute bestehenden Wegnetze, die Wanderkarten und Wanderbücher zu verdanken. Vor allem die Planung, Koordination und Markierung der Netze sollte daher den Wanderwegorganisationen übertragen werden. Denn es wäre unsinnig, eine solche Aufgabe durch den Staat lösen zu wollen, wenn hiefür leistungsfähige Organisationen bereits bestehen. Damit würde ja bloss die äusserst wertvolle private Initiative gelähmt, und das Ganze käme erst noch wesentlich teurer zu stehen. Das Gegenteil muss der Fall sein. Mit der weitestmöglichen Uebertragung der anstehenden Aufgaben an die privaten Organisationen würden diese ein ähnliches öffentliches Mandat erhalten wie die Natur- und Heimatschutzvereinigungen, die Sportvereinigungen usw. Hier hat sich ja die Zusammenarbeit zwischen Oeffentlichkeit und privaten Organisationen bereits vielfach bewährt.

6. Warum genügt nicht die Raumplanung?

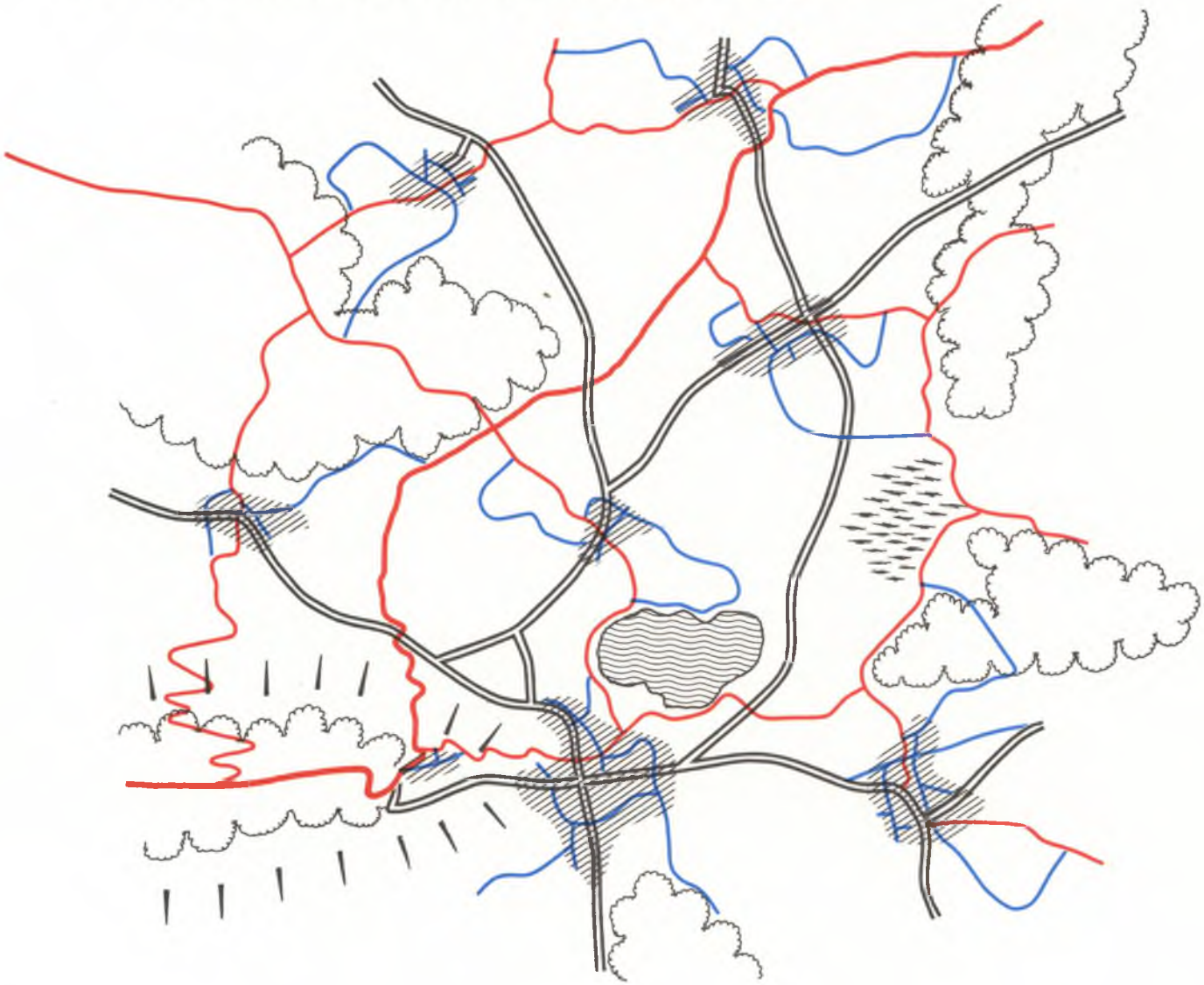
Durch die Raumplanung kann nur die Planung von Wegnetzen gefordert werden. Die entscheidenden Fragen wie Bau, Finanzierung und Unterhalt der Wege können von der Raumplanung nicht behandelt werden.

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, immissionsarme Siedlungs- und Erholungsräume zu erhalten.

ANHANG

A DIE DREI ARTEN VON WEGNETZEN



NATIONALES WANDERWEGNETZ
RESEAU NATIONAL DES SENTIERS

REGIONALES FUSS- UND WANDERWEGNETZ
RESEAU REGIONAL DES SENTIERS
ET CHEMINS PEDESTRES

LOKALES FUSSWEGNETZ
RESEAU LOCAL DES CHEMINS
PEDESTRES

LANDSTRASSEN
ROUTES

ORTSCHAFTEN
LOCALITES

SUMPF
MARECAGE

SEE
LAC

WALD
FORET

B RECHTSGRUNDLAGEN ZU TEIL II

RECHTSGRUNDLAGEN NATIONALSTRASSEN

- BG über die Nationalstrassen vom 8. März 1960

Art. 19, Abs. 1	Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau unterbreitet die generellen Projekte den interessierten Kantonen. Diese laden die durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden und allenfalls die Grundeigentümer zur Stellungnahme ein. Die Kantone übermitteln ihre Vorschläge unter Beilage der Vernehmlassungen der Gemeinden dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau.
Abs. 2	Aufgrund der Vernehmlassung bereinigt das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen die generellen Projekte.
Art. 45, Abs. 1	Beeinträchtigt eine neue Nationalstrasse bestehende Verkehrswege, Leitungen und ähnliche Anlagen oder beeinträchtigen neue derartige Anlagen eine bestehende Nationalstrasse, so fallen die Kosten aller Massnahmen, die zur Behebung der Beeinträchtigung erforderlich sind, auf die neue Anlage.

- Verordnung über die Nationalstrassen vom 24. März 1964

Art. 14

Zur Bereinigung der generellen Projekte sind beim Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau neben der Stellungnahme des Kantons und den Vernehmlassungen der Gemeinden einzureichen:

a) Mitbericht der vom Kanton mit der Pflege des Natur- und Heimatschutzes betrauten Stelle;

b) Mitbericht der vom Kanton mit der Regionalplanung betrauten Stelle;

c) Mitbericht der für die Wahrung der archäologischen Interessen bezeichneten Stellen.

Art. 37 — Das Eidg. Departement des Innern erlässt nach Anhören der Kantone Richtlinien und Normalien für die bautechnische Ausführung der Nationalstrassen.

RECHTSGRUNDLAGEN LANDWIRTSCHAFTSSTRASSEN

- Landwirtschaftsgesetz

Art. 77, Abs. 1 — Bodenverbesserungen im Sinne dieses Gesetzes sind Massnahmen oder Werke, die den Zweck haben, die Ertragsfähigkeit des Bodens zu erhalten oder zu steigern, seine Bewirtschaftung zu erleichtern oder ihn vor Verwüstungen oder Zerstörungen durch Naturereignisse zu schützen.

Art. 78, Abs. 2 — Der Bundesrat erlässt durch Verordnungen die Richtlinien für die technische Durchführung der vom Bund unterstützten Bodenverbesserungen.

Art. 79, Abs. 1 — Den allgemeinen Interessen der Umwelt, insbesondere der Erhaltung des Grundwassers und der damit verbundenen Trinkwasserversorgung sowie dem Schutze der Natur und der Wahrung des Landschaftsbildes ist Rechnung zu tragen.

Abs. 2 — Auf die Interessen der Fischerei, der Jagd und der Bienenzucht sowie auf den Schutz der Vögel ist Rücksicht zu nehmen:

Grundlagen: BV Art. 24: Wasserwirtschaft
BV Art. 24 sexies: Natur- und Heimatschutz
BV Art. 25: Fischerei, Jagd

- Bodenverbesserungsordnung

Art. 1, Abs. 5 — Bei der Durchführung der Unternehmen ist auf die in Artikel 79 des Landwirtschaftsgesetzes genannten Interessen sowie auf die Orts-, Regional- und Landesplanung Rücksicht zu nehmen.

Art. 6, Abs. 1	Die zuständige Behörde prüft, ob das vorgelegte Projekt unter den gegebenen Umständen die wirtschaftlichste Lösung darstellt.
Abs. 2	Sie kann Projekte zurückweisen, die so unwirtschaftlich sind, dass sich der Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen der Zielsetzungen des Landwirtschaftsgesetzes nicht rechtfertigt.
Art. 52	Bei der Ermittlung des Bundesbeitrages werden insbesondere nicht berücksichtigt: g. Kosten aus der Mitberücksichtigung von Massnahmen, die nicht durch die Zielsetzungen der Artikel 77 und 79 des Landwirtschaftsgesetzes geboten sind. h. Kosten für Betrieb und Unterhalt der unterstützten Anlagen.

RECHTSGRUNDLAGEN WALDSTRASSEN

- Forstgesetz, Art. 25, Abs. 1	Der Bund kann in Schutzwaldungen die Anlage von Abfuhrwegen oder sonstigen zweckentsprechenden ständigen Einrichtungen für den Holztransport durch Beiträge unterstützen (Art. 42, Ziff. 4^3).
- Vollzugsverordnung, Art. 21, Abs. 3	Wünscht die Bauherrschaft aus irgendeinem Grund die Weganlage besser auszustatten oder den Weg länger anzulegen, als für die Ausführung der Verbauungs- und Aufforstungsarbeiten nötig ist, so fallen die dadurch verursachten Mehrkosten für die Berechnung des Bundesbeitrages nach Artikel 42bis des Gesetzes nicht in Betracht.

RECHTSGRUNDLAGEN ERSCHLIESSUNG VON SIEDLUNGSGEBIET

- Vollzugsverordnung III zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues (Erschliessungshilfe) vom 16. September 1970 (seit 1975 nicht mehr in Kraft):

  Art. 2, Abs. 2 — Im einzelnen bezieht sich die Hilfe des Bundes insbesondere auf die Kosten von:

  a) Strassen und Wegen
  b) Wasser-, Elektrizitäts- und Gasleitungen
  c) Abwasserleitungen

- Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (vom 4. Oktober 1974)

  Art. 65, Abs. 3 — Bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Raumplanung gewährt der Bund aufgrund dieses Gesetzes Beiträge an die Kosten der Landesplanung und der Regional- und Ortsplanungen, soweit sie der Förderung einer auf längere Sicht zweckmässigen Besiedlung dienen.

- Verordnung zum Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz vom 20. August 1975 (in Kraft seit 1. September 1975)

  Art. 3, Abs. 1 — Die Hilfe des Bundes bezieht sich auf jene Anlagen, die eine Erschliessungsvoraussetzung für die Erstellung der Bauten und die Erteilung der Baubewilligung bilden.

  Abs. 2 — Im einzelnen bezieht sich die Hilfe des Bundes insbesondere auf die Kosten von

  a) Strassen und Nebenanlagen
  b) Leitungen zur Versorgung der Wohnbauten mit Wasser und Energie
  c) Abwasserleitungen

RECHTSGRUNDLAGEN SANIERUNG VON NIVEAUUEBERGAENGEN

- Bundesbeschluss über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen vom 21. Februar 1964

Art. 2	Der Bund fördert die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen durch Beiträge an die nach der Eisenbahngesetzgebung vom Strasseneigentümer zu tragenden Kosten.
Art. 3, Abs. 1	Der Bund leistet seine Beiträge aus dem für den Strassenbau bestimmten Anteil am Treibstoffzollertrag (Anteil für allgemeine Beiträge).

RECHTSGRUNDLAGEN GEWAESSERKORREKTIONEN (UFERWEGE)

- Bundesgesetz über die Wasserbaupolizei vom 22. Juni 1877

Art. 5, Abs. 1	An Gewässern, welche unter die Oberaufsicht des Bundes fallen, sollen mit tunlicher Beförderung die vom öffentlichen Interesse verlangten Verbauungen, Eindämmungen und Korrektionen ausgeführt werden sowie alle übrigen Vorkehrungen, welche geeignet sind, Bodenbewegungen zu verhindern.
Art. 9, Abs. 1	Der Bund beteiligt sich an den im vorliegenden Gesetze vorgesehenen Bauwerken durch Beiträge aus der Bundeskasse.
Abs. 2	Unterstützungsbegehren müssen stets durch die Kantonsregierung dem Bundesrat, mit den nötigen Angaben über die Beschaffenheit und Wichtigkeit sowie über die Kosten der auszuführenden Arbeiten versehen, eingereicht werden.

C INITIATIVTEXT

Begründung

Die Fuss- und Wanderwege in der Schweiz sind heute aufs äusserste gefährdet. Trotz grossen Bemühungen an einzelnen Orten verschwinden jährlich weite Strecken solcher Wege. Überall werden Fuss- und Wanderwege ohne Ersatz zu Fahrstrassen ausgebaut. Viele Wege verfallen infolge mangelnden Unterhalts. Den Wanderweg-Vereinigungen fehlen meist die rechtlichen und finanziellen Mittel, um wirksam einzugreifen. Die Initiative soll die verfassungsrechtliche Grundlage schaffen, damit die in der Schweiz vorhandenen Fuss- und Wanderwege erhalten und tatkräftig ausgebaut werden können. Insbesondere sollen durchgehende Routen sowie Rundwege angelegt werden. Auch innerhalb der Ortschaften sind abseits vom Strassenverkehr separate und bequeme Fusswege zu erstellen.

Das Volksbegehren wird von folgenden Persönlichkeiten unterstützt:

Arbeitsgruppe

Prof. Dr. sc. techn. H. Bachmann, Dübendorf (Präsident); H. Ehrismann, Lehrer, Wetzikon (Vizepräsident); Prof. dipl. Ing. K. Dietrich, Zürich; Frau D. Gisler, Redaktorin, Herrliberg; Prof. Dr. jur. M. Lendi, Küsnacht; P. Schäublin, Präsident der Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege, Bettingen BS; Dr. phil. S. Widmer, Stadtpräsident, Zürich.

Initiativkomitee

Dr. S. Widmer, Stadtpräsident, Zürich (Präsident); C. Ketterer, maire de la ville de Genève (1. Vizepräsident); H. Weiss, dipl. Ing. ETH, Geschäftsführer der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz, Bern (2. Vizepräsident); Dr. K. Bachtold, Ständerat, Schaffhausen; Prof. Dr. Ing. J.-C. Badoux, Lausanne; Prof. Dr. med. K. Bättig, Dübendorf; Dr. h.c. O. Beyeler, alt Präsident der Berner Wanderwege, Oppligen; W. Bringolf, alt Nationalrat und Stadtpräsident, Schaffhausen; K. Buchmann, Präsident des Schweizerischen Verbandes der Bürgergemeinden, St. Gallen; Prof. Dr. H. Burkhardt, Stadtrat, Zürich; J. P. Delamuraz, directeur des Travaux de la ville de Lausanne, Lausanne; S. Dutoit, lic. oec., vice-président de l'Association suisse de tourisme pédestre, Genève; F. Fischer, Landratspräsident, Präsident des Verkehrsvereins Glarnerland und Walensee, Glarus; F. Hauser, Regierungsrat, Basel; A. Jeanneret, ingénieur rural cantonal, Neuchâtel; Dr. W. Kämpfen, Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich; Prof. Dr. A. Knöpfli, Leiter des Instituts für Denkmalpflege an der ETH, Aadorf; Dr. W. Kuhn, Oberforstmeister, Andelfingen; Dr. phil. L. Kunz, Seminardirektor, Zug; Dr. jur. F. X. Leu, Ständerat, Luzern; Dr. E. Lieberherr, Stadträtin, Zürich; H. Meier, alt Präsident des Schweizer Alpenclubs, Horgen; E. Morand, président de la ville de Martigny, Martigny; J. Neuhaus, Direktor, Präsident des Verbandes der Zentralschweizerischen Verkehrsunternehmungen, Stansstad; E. Neukomm, Regierungsrat, Schaffhausen; Dr. G. Papa, presidente Sezione Ticino, Lega svizzera per la protezione della natura, Lugano; A. Pfyl, Departementssekretär, Brunnen; Prof. Dr. W. A. Plattner, Präsident des Schweizerischen Bundes für Naturschutz, St. Gallen; M. Ribi, lic. oec. publ., Nationalrätin, Zürich; Dr. oec. W. Rohner, alt Ständerat, Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, Altstätten; W. Ryser, dipl. Ing.-Agr. ETH, Leiter der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung, Brugg; Dr. J. Schalchli, Generalsekretär des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes, Bern; Prof. Dr. med. M. Schär, Präsident der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, Zürich; Dr. R. Schatz, Präsident der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz, St. Gallen; M. Solari, direttore, Ente ticinese per il turismo, Bellinzona; H. Stüssi, dipl. Ing. ETH, Kantonsingenieur, Erlenbach; Dr. H. Tschumi, Regierungsrat und Nationalrat, Bern; Dr. A. Theus, Ständerat, Chur; Dr. L. Uchtenhagen, Nationalrätin, Zürich; W. Weber, Zentralsekretär des Schweizerischen Touristen-Vereins Die Naturfreunde, Zumikon; P. Wyss, Architekt, Obmann der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz, Dielsdorf; Prof. Dr. Jean Ziegler, conseiller national, Genève.

Wir brauchen nicht nur Strassen und Autobahnen. Die Fuss- und Wanderwege bilden eine sinnvolle und unentbehrliche Ergänzung des Strassennetzes. Sie müssen ausgebaut und dauernd unterhalten werden.

Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege

Die Bundesverfassung soll durch einen neuen Artikel mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

> «Der 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.
>
> Er fördert die Anlage und den Ausbau lokaler Fusswegnetze.
>
> Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen.»

Der deutsche Text ist massgebend.

Die Unterzeichner dieser Initiative (siehe Rückseite) ermächtigen die nachstehend aufgeführten, mitunterzeichnenden Mitglieder der «Arbeitsgruppe zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege», das Volksbegehren zugunsten eines Gegenentwurfes der Bundesversammlung oder vorbehaltlos zurückzuziehen:

Prof. Dr. H. Bachmann, Sonnhaldenstrasse 19, Dübendorf; H. Ehrismann, Leisihaldenstrasse 4, Wetzikon; Prof. K. Dietrich, In Böden 169, Zürich; D. Gisler, Ob dem Hof, Herrliberg; Prof. Dr. M. Lendi, Seestrasse 187, Küsnacht; P. Schäublin, Hauptstrasse 103, Bettingen BS; Dr. S. Widmer, Gloriastrasse 60, Zürich.