

UVEK

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

are...

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



Autofreie Tage

Entstehungsgeschichte,
Beispiele und Umsetzung



Impressum



Bundesamt für
Raumentwicklung
ARE



Stiftung
Veloland Schweiz

Schweiz Tourismus.
MySwitzerland.com



Schweiz Tourismus

Herausgeber

ARE Bundesamt für Raumentwicklung

Partner

Trägerschaft slowUp
Stiftung Veloland Schweiz
Schweiz Tourismus

Texte und Redaktion

Céline Dey Sektion Verkehrspolitik, ARE
Ueli Balmer Sektion Verkehrspolitik, ARE
Samantha Garbani Sektion Verkehrspolitik, ARE
Ueli Seewer Sektion Verkehrspolitik, ARE
Daniel Leupi Velobüro, Stiftung Veloland Schweiz (slowUp)
Sandra Piriz Ville de Genève (22. September und Woche der Mobilität)

Übersetzung

Irène Minder-Jeanneret Französisch
Helen Glaser Deutsch
Cinzia Corda Italienisch
Übersetzungsdienste des ARE und des UVEK

Produktion

Rudolf Menzi Stabsstelle Information ARE

Grafische Gestaltung

Desk Design Hinterkappelen
Atelier Grünig Bern

Fotos

Atelier Grünig, Bern Titelblatt
Christof Sonderegger,
Rheineck slowUp, S. 5, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 22
Umwelt- und Gesund-
heitsschutz (UGZ),
Zürich S. 10, 13, 21
Markus Capirone und
Beatrice Nünlist,
Velobüro Olten S. 15

Bezugsquelle

BBL BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Fax 031 325 50 58
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr.: 812.033.d (f, i)
Auch Französisch und Italienisch erhältlich
ISBN Nummer 3-905410-10-9
In elektronischer
Form www.are.ch
www.freizeitverkehr.ch
www.slowUp.ch

Autofreie Tage

Entstehungsgeschichte,
Beispiele und Umsetzung

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Autofreie Tage: eine erfolgreiche Idee	5
2 Der politische Werdegang der Idee autofreier Tage in der Schweiz	6
3 Beispiele autofreier Tage	8
3.1 slowUp	8
3.2 22. September: Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto»	9
3.3 Weitere autofreie Tage in Europa	10
3.31 Deutschland	10
3.32 Italien	10
4 Organisation und Umsetzung	12
4.1 Aktionstag 22. September und Woche der Mobilität	12
4.11 Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto»	12
4.12 Europäische Woche der Mobilität	12
4.2 slowUp	14
5 Praktische Hinweise	15
5.1 Rechtliche Voraussetzungen für die Durchführung autofreier Tage in der Schweiz	15
5.11 Generell	15
5.12 Hinweise zu temporären Verkehrsbeschränkungen	16
5.2 Weitere Angaben zu slowUp (Auszug aus dem Manual)	17
5.21 Trägerschaft und Organisation	17
5.22 Aufgaben nationale Trägerschaft	17
5.23 Aufgaben regionale Trägerschaft	18
5.24 Qualitätsstandards slowUp	18
5.25 Markenschutz und Corporate Design (CD)	19
5.26 Finanzen	19
5.27 Sponsoring	20
5.3 Kontaktadressen und Arbeitshilfen	21
5.31 Kontaktadressen	21
5.32 Arbeitshilfen	22
Quellen	23

Vorwort

Obschon die Einführung autofreier Sonntage auf eidgenössischer Ebene an der Urne abgelehnt wurde, befindet sich die Idee autofreier Tage im Aufwind. Die auf lokaler und regionaler Ebene durchgeführten Anlässe nehmen laufend zu und erfreuen sich steigender Beliebtheit bei einem immer zahlreicher werdenden Publikum.

Mit dieser Broschüre will unser Amt zur Förderung autofreier Tage beitragen, weil sie unserer Absicht entsprechen, den Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten. Sie stellen eine ideale Gelegenheit dar, ein breites Publikum mit Alternativen zur motorisierten Mobilität vertraut zu machen. Sie bieten zudem die Möglichkeit, die eigene Region oder die eigene Stadt auf eine neue Art – ohne die lästigen Begleiterscheinungen des motorisierten Verkehrs – zu entdecken und veranlassen Einzelne vielleicht sogar dazu, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Die nachfolgenden Ausführungen dienen aber nicht nur dazu, die Idee autofreier Tage besser kennen zu lernen, sondern vermitteln auch wichtige Informationen zur Organisation solcher Anlässe. Die Broschüre enthält einen Überblick über die Entwicklung der Idee autofreier Tage auf politischer Ebene, liefert praktische Beispiele autofreier Anlässe und gibt Hinweise zu deren Durchführung (rechtlicher Rahmen, Adressen).

Wir hoffen, mit dieser Broschüre das Interesse der Leserinnen und Leser an autofreien Tagen geweckt zu haben und den Organisatoren solcher Anlässe nützliche Grundlagen zu liefern. Gelingt es, auf diesem Weg die Idee autofreier Tage weiter zu fördern, so ist das Ziel der Broschüre erreicht.



Prof. Pierre-Alain Rumley
Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)





1 Autofreie Tage: eine erfolgreiche Idee

Autofreie Tage sind möglich. Zahlreiche Beispiele aus Europa und der Schweiz zeigen dies. Private Initianten, Gemeinden und Regionen haben es selber in der Hand, an bestimmten Tagen einzelne Strassenzüge, Quartiere, Innenstädte oder attraktive Tourismusregionen für den motorisierten Verkehr zu sperren und so Platz zu schaffen für sanftere Formen der Mobilität. Im Vordergrund steht dabei die Bewegung zu Fuss, mit dem Velo und auf Skates, das Geniessen, die Freude, seine Stadt oder seine Region neu zu entdecken.

Diese Broschüre illustriert die Idee und die Entstehungsgeschichte autofreier Veranstaltungen und Orte. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass das Spektrum hier sehr breit ist. Zudem gibt sie Gemeinden und Städten sowie privaten Institutionen, die in ihrer Region einen autofreien Tag planen, ganz konkrete Hinweise für die Umsetzung. Damit verbunden ist die Erwartung, dass die Zahl der Anlässe in der Schweiz in den nächsten Jahren zunehmen wird und so ein grosser Teil der Bevölkerung einbezogen werden kann. Diese Broschüre richtet sich aber nicht nur an mögliche Organisatoren, sondern auch an all diejenigen, die sich mit dem Thema vertraut machen möchten. So möchten wir die Lust wecken, an einer der nächsten Veranstaltung selber teilzunehmen.

Autofreie Tage betreffen vor allem den Freizeitverkehr. Sie bilden deshalb einen

Bestandteil der Strategie des ARE zu diesem Verkehrsbereich. Mit der Strategie Freizeitverkehr will das ARE Akzente setzen und zeigen, wie dieser Bereich nachhaltiger als heute werden kann.¹ Folgende Handlungsansätze sollen dazu beitragen: Optimierung, Verlagerung, Reduktion, Raumentwicklung und Schaffung attraktiver Angebote. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Generell verträglichere Freizeitmobilität
- Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr
- Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Chancen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind, in allen Landesteilen
- Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, der kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs als Voraussetzung für einen attraktiven Freizeitstandort Schweiz
- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.

Es ist klar, dass im Freizeitverkehr nicht in erster Linie mit Geboten und Verboten gearbeitet werden kann. Vielmehr sind attraktive Angebote gefragt, die Lust und Spass an nachhaltiger Mobilität vermitteln. Die vorliegende Broschüre ist in diesem Kontext zu verstehen: Autofreie Tage bieten auf freiwilliger Basis die Möglichkeit, den urbanen Raum und die Landschaft anders zu er-

leben und dazu erst noch etwas für die eigene Gesundheit zu tun. Es werden Anlässe näher vorgestellt, die nach anfänglicher Skepsis bereits bemerkenswert populär sind.

Autofreie Tage sind aber nicht nur ein spezielles Freizeitangebot, das sich übrigens auch für die Tourismuswirtschaft auszahlt. Ob sie nun in der Stadt oder auf dem Land, am Wochenende oder aber unter der Woche stattfinden, ermöglichen sie es breiten Kreisen, Alternativen zum Auto kennen zu lernen, die dann auch im Alltag vermehrt eingesetzt werden². Wenn die Leute aufgrund der guten Erfahrungen an solchen Tagen auch sonst mehr zu Fuss oder per Velo unterwegs sind, dann haben wir unser Ziel erreicht.

¹ Die Strategie Freizeitverkehr entsteht im Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Auftrag der Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) des UVEK und im Rahmen der Beantwortung des Postulats vom Ständerat Bieri, Freizeitverkehr, Bericht. Gemäss Zeitplan wird die definitive Strategie Mitte 2004 vorliegen. Weitere Angaben sind zu finden unter www.freizeitverkehr.ch.

² Diese Zielsetzung ist auch im Leitbild Langsamverkehr des UVEK formuliert. Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 2002: Entwurf Leitbild Langsamverkehr.

Bezugsquelle: stradok@astra.admin.ch

2 Der politische Werdegang der Idee autofreier Tage in der Schweiz

Die Idee der autofreien Tage ist auf politischer Ebene schon lange ein Thema.

Die ersten Vorstösse erfolgten bereits in den dreissiger Jahren zur Zeit des ersten Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Sie hatten zum Ziel, den Motorfahrzeugverkehr an gewissen Sonntagen, insbesondere am eidgenössischen Betttag, zu verbieten. Sie blieben jedoch erfolglos.

Im Anschluss an die Erdölkrise von 1973 wurden zwei Volksinitiativen eingereicht: Eine Volksinitiative für zwölf motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr (Burgdorfer Initiative³) sowie eine parlamentarische Initiative von Nationalrat Jaeger⁴ für ein allgemeines Sonntagsfahrverbot. Grundlage bildeten die Erfahrungen mit drei autofreien Sonntagen, die gestützt auf das Bundesgesetz von 1955 über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge erlassen worden waren.

Die Burgdorfer Initiative wurde in der Abstimmung von 1978 von Volk und Ständen verworfen. Die Initiative Jaeger, die ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge an mindestens acht Sonntagen im Jahr verlangte, wurde vom Nationalrat zugunsten eines Gegenvorschlags von Nationalrat Kaufmann verworfen; der Gegenvorschlag forderte eine Änderung von Art. 2 Abs. 2 SVG im Sinne eines Motorfahrzeugverbots mindestens für den Eidgenössischen Betttag. Laut der Kommission hätte mit dieser Initiative ein wichtiges Ziel erreicht werden können: Der autofreie eidgenössische Betttag hätte mitgeholfen, die Einstellung und das Verhältnis der Menschen zur Technik zu verändern; zudem wäre dies ein Zeichen dafür gewesen, dass das Recht auf Erholung und Freizeit gesellschaftlich an Bedeutung gewinnen sollte. Die Vernehmlassung in den Kantonen ergab jedoch eine klare Ablehnung: Nur sechs Kantone sprachen sich für einen autofreien eidgenössischen Betttag aus.

Nach 1988 wurden von den Kantonen Bern und Basel-Landschaft ähnliche Standesinitiativen sowie von Nationalrat Schmid⁵ und von der Jugendsession

1994 weitere Vorstösse zu diesem Thema eingereicht. Diese hatten die Einführung von einem oder mehreren autofreien Sonntag(en) zum Ziel. Sie sollten ein Umdenken in Richtung eines bewussten, umweltschonenden Verhaltens im Umgang mit dem motorisierten Verkehr bewirken, fanden jedoch ebenfalls keine Zustimmung.

1996 forderte Nationalrätin Teuscher⁶ die Einführung von zwei landesweiten, autofreien «Erlebnistagen» pro Jahr. Der Nationalrat beschloss jedoch in der Wintersession 1997, der Initiative keine Folge zu geben.

Die 1998 eingereichte Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre»⁷ verlangte, dass vier Mal pro Jahr alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr offen stehen sollen. Ausgenommen davon wäre der öffentliche Verkehr gewesen. Nach vier Jahren sollten Volk und Stände nochmals darüber abstimmen, ob diese Sonntage beibehalten werden sollten oder nicht.

Nachdem das Parlament die Möglichkeit eines Gegenvorschlages geprüft hatte, empfahl es die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. Der Nationalrat schlug vor, jeweils am eidgenössischen Betttag einen autofreien Sonntag pro Jahr einzuführen. In der Folge wurde die Initiative vom 18. Mai 2003 vom Volk mit 63% Neinstimmen abgelehnt.



³ Volksinitiative. Abstimmung: BBl 1978 II 364

⁴ Parlamentarische Initiative 76.225

⁵ Peter Schmid. Siehe Botschaft 99.094, BBl 2000 503

⁶ Parlamentarische Initiative 96.408

⁷ Volksinitiative 99.094

1938

Der Schweizerische Heimatschutz verlangt vom Bundesrat, am eidgenössischen Betttag jeglichen Motorfahrzeugverkehr zu verbieten.

1974

Volksinitiative für zwölf motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr (Burgdorfer Initiative).

1977

Parlamentarische Initiative für ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge (an mindestens acht Sonntagen im Jahr; Initiative Jaeger).

1996

Parlamentarische Initiative, mit der die Einführung von zwei landesweiten, autofreien Erlebnistagen pro Jahr verlangt wird (Initiative Teuscher).

1998

Volksinitiative für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative).



3 Beispiele autofreier Tage

Als Reaktion auf die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sind verschiedene Möglichkeiten entstanden, autofreie Räume zu schaffen. Dabei handelt es sich nicht nur um autofreie Tage: Immer mehr Städte haben ihre Zentren in Fussgängerzonen verwandelt. Gewisse Ortschaften sind für den motorisierten Individualverkehr das ganze Jahr über nicht zugänglich und manchmal werden Strassen aufgrund einer Veranstaltung für den Autoverkehr gesperrt, unabhängig davon, ob diese Veranstaltung nur einmal oder wiederholt durchgeführt wird.

Generell kann man zwischen zwei Arten der Beschränkung des Strassenverkehrs unterscheiden: Einer örtlichen und einer zeitlichen Beschränkung. Zur ersten Art gehören die Fussgängerzonen oder die Ortschaften, die für den motorisierten Verkehr gesperrt sind. Bei der zweiten Art handelt es sich um ein zeitlich begrenztes Verbot. Dies kann ein Tag, ein Wochenende oder auch nur ein paar Stunden sein.

Die vorliegende Broschüre ist den autofreien Tagen gewidmet (vgl. Kapitel 3.1–3.3). Für Informationen zu örtlichen Beschränkungen und anderen Formen zeitlicher Beschränkungen vgl. Kasten auf den Seiten 8, 10 und 11.

3.1 slowUp

slowUp⁸ sind aktive Erlebnistage für jedermann. In einer touristisch attraktiven Region steht die Hauptstrasse einen Tag den Velofahrenden, Skatenden und den Wandernden zur Verfügung. Für Motorfahrzeuge ist sie gesperrt. Entlang der Strecke lädt ein kulinarisch, kulturell und sportlich vielfältiges Rahmenprogramm zum Verweilen ein.

slowUp sind in der Regel rund 30 Kilometer lang und möglichst flach. Tempo, Distanz und Pausen können individuell gewählt werden. Ein slowUp soll in erster Linie die Bevölkerung im Umkreis von 30 bis 50 Kilometer ansprechen, damit möglichst viele Teilnehmende direkt mit Velos oder Skates anreisen. Wichtig ist auch eine gute und bequeme Erschliessung des slowUp mit dem öffentlichen Verkehr.

slowUp sind für Jung und Alt, Singles und Paare, Familien und Gruppen, Untrainierte und Sportliche. Losgelöst von der Alltags-Hektik entspannt man sich in der freien Natur, geniesst eine abwechslungsreiche Landschaft und tut der eigenen Gesundheit etwas Gutes. Je nach Einzugsgebiet, Streckenlänge und Tradition, aber auch Wetter, ist ein slowUp ein Fest mit 10 000 bis über 60 000 Teilnehmenden.

Die Idee für slowUp ist inspiriert durch die über 40 autofreien Erlebnistage in Deutschland (s. Kapitel 3.3). Im Jahre 2000 fand der erste slowUp am Murtensee statt. 2002 folgte der zweite slowUp am Bodensee, 2003 der dritte am Sempachersee. Mittlerweile sind in der ganzen Schweiz slowUp in Planung. Die Angaben mit den aktuellen Orten und Terminen finden sich im Internet unter www.slowUp.ch.

Nationale Träger von slowUp sind die Stiftung Veloland Schweiz und Schweiz Tourismus. Sie koordinieren die beste-

Beispiele für örtliche Beschränkungen

Autofreie Tourismusorte

Die autofreien Ferienregionen haben sich in einer Vereinigung zusammengeschlossen (Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte GAST⁹), die sich für Umweltsachen einsetzt und sich um eine attraktive Dienstleistungsqualität bemüht. Zusätzlich zum Verbot oder zur Beschränkung des motorisierten Verkehrs im Ort ermutigen diese Regionen die Touristen und Touristinnen dazu, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Sie organisieren einen effizienten Gepäcktransport und vergrössern das Angebot an Ausflügen, für die man kein Auto braucht.

Das Beispiel Zermatt

Im Ferienort am Fuss des Matterhorns gilt ein allgemeines Fahrverbot für Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren. Die Gemeinde hat ein allgemeines Fahrverbot erlassen, da sie zuviel Verkehr nicht verkraftet hätte. Damit die Ordnung und die Ruhe der Bevölkerung garantiert und aufrechterhalten werden können, dürfen im Dorf zudem nur die Fahrzeuge verkehren, die unbedingt notwendig sind.

So hat die Gemeindeversammlung auf der Grundlage von:

- Art. 3 Abs. 4 SVG¹⁰ und Art. 107 ff. SSV¹¹,
- Art. 8 und 9 des kantonalen Ausführungsgesetzes über das SVG¹² und
- Art. 6, 15 und 16 des kantonalen Gesetzes über die Gemeindeordnung¹³, ein «Verkehrsreglement»¹⁴ erlassen, mit dem durch die Beschränkung des Fahrzeugverkehrs die Sicherheit der Fussgänger und Fahrzeuge gewährleistet werden soll.

Dieses Reglement wird auf öffentlichen Strassen und Wegen der Gemeinde Zermatt angewendet. Motorfahrzeuge und Pferdefuhrwerke dürfen auf den öffentlichen Strassen und Wegen nur mit einer Bewilligung der Gemeinde verkehren.

⁸ Siehe auch Kapitel 4.2, 5.2

⁹ GAST Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte; Mitglieder: Bettmeralp, Braunwald, Mürren, Riederalp, Rigi Kaltbad, Saas-Fee, Stoos, Wengen und Zermatt. <http://www.gast.org>

¹⁰ SR 741.01

¹¹ SR 741.21

¹² <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=741.1.htm>

¹³ <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=175.1.htm>

¹⁴ <http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/reglement/verkehrsreglement.pdf>



henden slowUp, initiieren weitere Anlässe und überwachen die Qualität der einzelnen Anlässe. slowUp ist eine geschützte Marke. Wer einen slowUp durchführen will, muss bestimmte Voraussetzungen erfüllen und ein Gesuch mit Veranstaltungskonzept bei der nationalen Trägerschaft einreichen.

Träger der regionalen Anlässe sind in der Regel Vereine, in denen die Gemeinden, der Tourismus und die Politik vertreten sind. Die Durchführung basiert zum grössten Teil auf ehrenamtlicher Arbeit. Die regionalen Träger sind vollumfänglich für die Projektierung, Finanzierung und Durchführung ihrer slowUp verantwortlich.

3.2 22. September: Aktionstag «in die Stadt ohne mein Auto»

Jedes Jahr am gleichen Tag, nämlich am 22. September, sind in den europäischen Städten, die am Aktionstag mitmachen, ausgewählte Quartiere oder Strassenzüge für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Es geht dabei nicht allein darum, den Verkehr an bestimmten Orten zu beschränken. Vielmehr erhält die Bevölkerung die Möglichkeit alternative Verkehrsmittel zu entdecken und an diesem Tag zu versuchen, auf das Auto zu verzichten, ohne ihre Mobilität stark einzuschränken. Da der Tag immer am gleichen Datum durchgeführt wird, ist je nach Wochentag der Freizeitverkehr oder der städti-

sche Verkehr unter der Woche betroffen (Arbeit, Einkauf, Lieferungen etc.).

Der Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto» wertet städtische Räume auf und trägt so zur Stadterneuerung bei. Mit dem Aktionstag soll die Öffentlichkeit für Verhaltensmuster sensibilisiert werden, die mit einer verträglicheren städtischen Mobilität und dem Umweltschutz vereinbar sind. Die Hauptziele bestehen einerseits in einem verstärkten Bewusstsein für die Belastungen, die durch einen zu häufigen Gebrauch des Autos in der Stadt verursacht werden. Andererseits werden Gemeinden darin unterstützt, Zonen für Langsamverkehr und öffentliche städtische Verkehrsmittel auszuscheiden.

Nach einem ersten Versuchstag 1999 in Frankreich, Italien und in Genf wurde «In die Stadt ohne mein Auto» in ganz Europa lanciert. Im Jahr 2000 machten etwa zehn Länder mit, wobei in einigen Ländern ein grosser Teil der Bevölkerung von der Aktion betroffen war. An der Spitze lag Spanien mit 215 Städten, was mehr als 45% der dort wohnhaften Bevölkerung entspricht. Seither hat die Veranstaltung immer mehr an Bedeu-

tung gewonnen und wird heute nicht mehr nur europa-, sondern weltweit durchgeführt. Auch in der Schweiz hat dieser Aktionstag einen beachtlichen Aufschwung erlebt. Seit 2002 wird er vom BFE¹⁵ unterstützt. Im Jahr 2003 beteiligten sich 57 Gemeinden und zusätzlich 275 Betriebe an der Aktion.

Was die Bevölkerung in den Städten an diesem Tag am meisten schätzt, ist der tiefere Lärmpegel. In den Gebieten, die für den Verkehr gesperrt waren, betrug die Abnahme im Vergleich zu einem Tag mit normalem Verkehr 6 Dezibel. Dies entspricht einer Lärmreduktion von über 50%. Gleichzeitig wurde die Luftverschmutzung in den verkehrsfreien Zonen zwischen 20 und 50% gesenkt. Aufgrund des befristeten Zeitrahmens ist es jedoch nicht möglich, für alle betroffenen Zonen in den teilnehmenden Städten aussagekräftige Ergebnisse auszuweisen. Mit diesem Aktionstag können zudem jedes Jahr neue Massnahmen zur Optimierung und Verminderung des städtischen Verkehrs eingeführt werden. Beispiele dafür sind neue Buslinien, Radstreifen, Fussgängerzonen, Programme für Fahrgemeinschaften oder eine Fahrradvermietung.



¹⁵ Bundesamt für Energie, EnergieSchweiz



3.3 Weitere Beispiele autofreier Tage in Europa

3.31 Deutschland

In Deutschland ist nicht nur der europaweite Aktionstag vom 22. September beliebt, auch andere autofreie Anlässe sind vergleichsweise gut besucht und werden sehr geschätzt. Sie nahmen ihren Anfang 1986, als die Tourismusfachleute den Vorschlag machten, die «Deutsche Weinstrasse» anlässlich ihres fünfzigjährigen Jubiläums für einen Tag für den motorisierten Verkehr zu sperren. Die Idee war so erfolgreich, dass die Veranstaltung seither jedes Jahr durchgeführt wird und in den Nachbarkätern aufgenommen wurde.

Das Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg UPI untersucht das Thema seit mehreren Jahren. Es veröffentlicht zusätzlich zum Dossier, das die verschiedenen Aspekte der autofreien Tage enthält, eine Auflistung aller autofreien Tage, die in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz stattfinden.¹⁶

«Mobil ohne Auto»¹⁷ ist eine dezentrale Aktion, die von verschiedenen Vereinigungen getragen wird und an der sich je länger je mehr Ortschaften beteiligen. Neben einem alljährlichen nationalen, autofreien Aktionstag werden verschiedene weitere Veranstaltungen angeboten. Für Konferenzen, Ausflüge und Feste werden eine oder auch mehrere Strassen gesperrt. Mit diesem breiten Veranstaltungsangebot versucht «Mobil ohne Auto», Öffentlichkeit und Politik langfristig so zu sensibilisieren, dass sie die Entwicklung hin zu einem neuen Lebensstil unterstützen.

3.32 Italien

Italien spielt bei den autofreien Tagen eine ziemlich aktive Rolle. Wie im Rest von Europa sperren viele Städte am 22. September ihre Zentren für den Verkehr. Zusätzlich werden aber jedes Jahr noch zwei andere Arten von Aktionstagen

Beispiele für andere Formen zeitlicher Beschränkungen

In immer mehr Städten werden Strassenabschnitte während der Sommermonate gesperrt, damit Fussgänger und Velofahrende diese besser nutzen können. Zudem haben Feste und Veranstaltungen ja schon immer auf der Strasse stattgefunden.

Lungolago in Lugano¹⁸

Jeden Sommer werden die Uferstrassen im Stadtzentrum von Lugano jeweils am Freitag- und Samstagabend für den Verkehr gesperrt; dasselbe gilt für den einen oder anderen Nachmittag, wenn spezielle Veranstaltungen stattfinden, wie etwa das Jazzfestival.

Monday Night Skate¹⁹

Der Verein NightSkate wurde 1999 gegründet und organisiert von Mai bis Oktober jeden Montagabend von 19 Uhr bis etwa 22 Uhr Inlineskate-Anlässe in Schweizer Städten. Die Veranstaltung begann in Zürich, wo der Anlass seit 2000 von der Polizei begleitet wird; die Begeisterung griff schon sehr bald auf andere Städte über. Seit 2003 organisieren auch Winterthur, Bern, Basel, St. Gallen, Luzern, Genf und Lugano Monday Night Skate-Anlässe und es ist beeindruckend, wie rasch die Zahl der Teilnehmenden zunimmt.

An den Ufern der Seine in Paris

Bereits seit mehreren Jahren treffen sich die Skater und Skaterinnen von Paris (mittlerweile sind es durchschnittlich 12000) einmal pro Woche, um durch die Boulevards der Hauptstadt zu fahren, wobei der übrige Verkehr umgeleitet wird.

Zudem sind die Uferstrassen der Seine von Mai bis Oktober jeweils am Sonntag gesperrt und dürfen nur von Zweirädern, Rollerskatern und -skaterinnen sowie von Spaziergängern und Spaziergängerinnen benutzt werden.

¹⁶ UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e. V.: UPI-Bericht 37: Autofreie Sonntage. <http://www.upi-institut.de/upi37.htm>

¹⁷ Mobile ohne Auto. <http://www.mobilohne-auto.de>

¹⁸ <http://www.lugano.ch/giovani/welcome.cfm?ID=09001003&DOCID=85CC27272DF0EFE2C1256D590020761A>

¹⁹ <http://www.nightskate.ch>

organisiert, beide im Hinblick auf den Kampf gegen die Luftbelastung in den Stadtzentren Italiens:

- «**100 strade per giocare**» ist eine Veranstaltung, die von der Vereinigung Legambiente organisiert wird; an diesem Tag werden die Strassen und Plätze für den Verkehr gesperrt, um den Kindern Gelegenheit zu geben dort zu spielen. Begleitend werden zahlreiche Unterhaltungsveranstaltungen organisiert.
- Die Veranstaltung «**domeniche ecologiche**» war ein Projekt, mit dem versucht wurde, den Gebrauch der Privatautos in den Stadtzentren zu verringern. Sie wurde ursprünglich vom italienischen Umweltministerium unterstützt. Das Projekt verfolgte das Ziel, die Luftqualität in den Städten zu verbessern. Während den Veranstaltungen waren Sensibilisierungsprogramme vorgesehen; dabei sollte die Bevölkerung über die Probleme in Zusammenhang mit der Luftbelastung, über neue Mobilitätsangebote sowie den Begriff der nachhaltigen Entwicklung informiert werden.

Mit dem Regierungswechsel änderte das Umweltministerium jedoch seine Politik. Es entschied, solche Veranstaltungen nicht mehr zu organisieren und die teilnehmenden Gemeinden auch nicht mehr finanziell zu unterstützen. Seither müssen diese ihre autofreien Tage selber organisieren. Die Aktionstage haben dadurch an Bedeutung verloren, dennoch führen die grössten Städte wie Venedig, Rom, Florenz, Palermo, Genua, Messina und Neapel weiterhin autofreie Sonntage durch.

Weiter entsteht seit 2002 an den Uferstrassen der Seine von Juli bis August während etwa einem Monat «**Paris-Plage**»²⁰, der Strand von Paris. Während dieser Zeit ist das Gebiet für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt.

Gesperrte Strassen wegen Festen/Veranstaltungen

Es gibt zahlreiche Gelegenheiten, um eine Strasse, einen Platz oder ein Quartier für einige Stunden zu sperren: Street Parade, Basler Fasnacht, Demonstrationen, Umzüge (zum Beispiel Winzerfest), Quartierfeste etc.

Die Absicht ist zwar nicht dieselbe. In diesem Fall braucht es hauptsächlich genügend Raum, um die Veranstaltung durchführen zu können, doch trägt die Tatsache, dass die Strasse in Anspruch genommen und dem motorisierten Verkehr dadurch der Zugang verwehrt wird, oft massgeblich zur Stimmung einer Veranstaltung bei, die auf der Strasse durchgeführt wird. Die Strasse wird von den Fussgängern und Fussgängerinnen eingenommen und während der Veranstaltung aus ihrer Sicht erlebt.



²⁰ http://www.paris.fr/FR/actualites/paris_plage/default.htm



4 Organisation und Umsetzung

4.1 Aktionstag 22. September und Woche der Mobilität

4.1.1 Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto»

Der erste Schritt bei der Organisation eines Aktionstages «In die Stadt ohne mein Auto» besteht darin, sich auf der Internetsite www.mobilityweek-europe.org mit den Zielen und den Auswirkungen vertraut zu machen. Man kann eine Teilnahmeurkunde unterzeichnen, mit der sich die Stadt oder die Gemeinde verpflichtet, an diesem Tag eine gewisse Anzahl Aktionen durchzuführen. Gleichzeitig kann sie sich auf der europäischen Site ins Verzeichnis der teilnehmenden Städte aufnehmen lassen.

In einem zweiten Schritt wird festgelegt, wie viele Personen an der Organisation teilnehmen und wie gross das zur Verfügung stehende Budget ist. Auch mit einem kleinen Budget (einige tausend Franken) kann ein Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto» organisiert werden, das gab es alles schon! Zahlreiche Akteure im Bereich der sanften oder kombinierten Mobilität könnten an der Organisation von Aktivitäten interessiert sein. Eine andere Möglichkeit besteht darin, sich um ein Sponsoring zu bemühen (Sportartikel-, Fahrradgeschäfte etc.). Zudem unterstützt das Bundesamt für Energie den Aktionstag

«In die Stadt ohne mein Auto» seit 2002 und zahlt Beiträge an die teilnehmenden Gemeinden.²¹

Zu Beginn gilt es, alle potenziellen Partner und Partnerinnen in einer oder mehreren Themengruppen zusammenzufassen. Je mehr Partner und Partnerinnen mitmachen, um so zahlreicher sind die Ideen für Aktivitäten und die Personen, die bei der Organisation mithelfen.

Beispiele möglicher Partnerschaften:

- Die öffentliche Hand: Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Gemeinden, zusammen mit den kantonalen Behörden
- Transportunternehmungen gemeinsam (SBB, städtische Verkehrsbetriebe etc.)
- Akteure im Bereich der sanften oder kombinierten Mobilität: Verkehrs- und Umweltverbände wie VCS, IG Velo, Fussverkehr Schweiz, WWF oder Fahrradvermietungen wie «Bern rollt» sowie Mobility CarSharing etc.
- Quartiertreffs- und -vereinigungen
- Detailhandel

Während des Aktionstages «In die Stadt ohne mein Auto» werden Quartiere oder Strassenzüge, die normalerweise von Autos dominiert werden, für den motorisierten Verkehr gesperrt. Als Alternative werden Aktivitäten angeboten, damit die entstandenen Freiräume wieder von sanfteren Formen der Mobilität (Fussgänger und Fussgängerinnen, Radfahrer und Radfahrerinnen etc.) genutzt werden.

Dazu sind Bewilligungen notwendig:

- um bestimmte Gebiete zu sperren
- um Aktivitäten wie Musik, Theater, Wettrennen etc. organisieren zu können
- um Essen, Getränke und Nonfood-Artikel verkaufen zu können

Schliesslich muss die Öffentlichkeit informiert werden. Das Hauptziel des Aktionstages besteht darin, der Bevölkerung bewusst zu machen, welche Auswirkungen die Wahl des eigenen Verkehrsmittels hat und welche Bedeutung die sanfte Mobilität im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung hat.

Wichtig ist die Zusammenarbeit mit den lokalen Medien. Deshalb sollte mindestens eine Pressekonferenz organisiert werden. Mit einem mobilen Informationsstand in den Quartieren kann die Sensibilisierung zusätzlich unterstützt werden.

Folgende Kommunikationsmittel lassen sich einsetzen: Plakate, Fahnen, Spruchbänder, Zeitungen, Flugblätter, eine Internetsite. In der Woche vor dem Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto» sollte unbedingt eine Hotline eingerichtet werden.

4.12 Europäische Woche der Mobilität

Seit 2002 wird der Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto» im Rahmen der «Europäischen Woche der Mobilität» durchgeführt, die vom 16. bis am 22. September stattfindet. Wenn die Aktivitäten über mehrere Tage verteilt wer-

²¹ www.energie-schweiz.ch

den, können die Anliegen der sanften Mobilität besser kommuniziert werden, als wenn sich der Anlass auf einen Tag konzentriert.

Die Sensibilisierung ist zudem stärker, wenn die Bevölkerung eine ganze Woche Zeit hat, andere Verkehrsmittel auszuprobieren, sich den verloren gegangenen Strassenraum wieder anzueignen und dabei das eigene, alltägliche Mobilitätsverhalten in Frage zu stellen.

Informationen:
www.mobilityweek-europe.org



Beispiel einer Aktion in Genf

Seit drei aufeinanderfolgenden Jahren gestaltet die Stadt Genf bestimmte Quartiere und Strassenzüge für eine gewisse Zeit um. Entstanden ist diese Idee in Zusammenhang mit dem Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto»; seit 2002 wird sie im Rahmen der «Europäischen Woche der Mobilität» umgesetzt. Vom 28. Juni bis am 22. September 2003 wurden dazu sieben Räume vorübergehend umgestaltet.

Wie schon in den vergangenen Jahren wurden die Orte nicht zufällig ausgewählt. Die vorübergehende Umgestaltung spiegelt den Willen wider, einem Ort einen anderen Charakter zu geben. Vereine, Architekten und Architektinnen, Kunstschaffende und kommunale Stellen nehmen eine Umgestaltung zusammen dort vor, wo mit einem längerfristigeren Projekt bereits begonnen wurde. Neue Ideen können live getestet werden; fällt der Versuch überzeugend aus, kann die gestalterische Lösung anschliessend definitiv umgesetzt werden. Den ganzen Sommer über werden in den umgestalteten Strassen Veranstaltungen organisiert. Diese Orte stehen vor allem den Anwohnern und Anwohnerinnen zur Verfügung, die eingeladen sind, sie zu nutzen und zu neuem Leben zu erwecken.

Informationen:
www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_amena_ephemere/index.htm

4.2 slowUp

Die Stiftung Veloland Schweiz ist die erste Ansprechpartnerin für alle Initianten, die in ihrer Region einen slowUp durchführen möchten. Ein slowUp-Folder hält die wichtigsten Punkte fest. Aufschlussreich sind auch Schlussberichte verschiedener slowUp. Einen guten Einblick über die einzelnen Events vermittelt die Internet-Seite www.slowUp.ch.

Für Organisationskomitees bietet die Stiftung Veloland Schweiz ein Coaching und ein detailliertes Manual an. Der Coach berät die Initianten beim Vorgehen. Hilfsmittel ist das Manual, das alle wesentlichen Fragen zum Aufbau und zur Durchführung eines slowUp beleuchtet. Es enthält rund ein Dutzend Checklisten als Planungshilfen. Ermöglicht wurden das Coaching-Angebot und die Erarbeitung des Manuals durch die Unterstützung des slowUp-Hauptpartners Gesundheitsförderung Schweiz.

In der Aufbauphase empfehlen die nationalen Träger den Besuch eines slowUp. Sie organisiert einmal jährlich einen Schnuppertag für slowUp-Initianten. Diese spüren so direkt das Ambiente, sammeln erste persönliche Erfahrungen und profitieren von der Möglichkeit, von den regionalen Organisatoren Informationen aus erster Hand zu erhalten.

Die Vorbereitung, Durchführung und Erfolgskontrolle eines slowUp gliedert sich in fünf Phasen:

Phase 1: Projektidee

Kontakte mit möglichen Trägerorganisationen und Partnern in der Region

Vorkontakte mit den Behörden, den Transportunternehmen und der nationalen Trägerschaft

Kontakte mit möglichen OK-Mitgliedern

→ Milestone 1

ca. 16 Monate vor slowUp: Entscheid über Ausarbeitung eines Vorprojektes

Phase 2: Vorprojekt und Veranstaltungskonzept

Erarbeitung Vorprojekt

Veranstaltungskonzept mit Termin, Organisation, Streckenführung, Verkehrs- und Sicherheitskonzept, Rahmenprogramm, Budget und Finanzierung, Kommunikation erarbeiten

Gesuche bei den Behörden einreichen

→ Milestone 2

ca. 12 Monate vor slowUp: Gesuch bei der nationalen Trägerschaft einreichen

Phase 3: Planung

Ausarbeitung Teilkonzepte

Sicherung der Finanzierung

Kommunikation in der Region

Vereinbarung mit nationaler Trägerschaft

→ Milestone 3

ca. 9 Monate vor slowUp: Entscheid über die Durchführung

Phase 4: Umsetzung

Umsetzung der Planung

Überprüfung der Abläufe und allfällige Korrekturen

Schlusskontrolle

→ Milestone 4

ca. 1 Woche vor slowUp: Organisation bereit

Phase 5: Evaluation

Stärken-/Schwächen-Analyse

Formulierung des Schlussberichtes mit Verbesserungsmassnahmen

→ Milestone 5

ca. 3 Monate nach dem slowUp: Formeller Abschluss



5 Praktische Hinweise

5.1 Rechtliche Voraussetzungen für die Durchführung autofreier Tage in der Schweiz

5.1.1 Generell

Die rechtlichen Voraussetzungen zum Erlass räumlich begrenzter autofreier Tage, wie sie in dieser Broschüre vorgeschlagen werden, sind nicht speziell geregelt. Gemäss geltender Praxis fallen räumlich und zeitlich begrenzte Fahrverbote unter den Begriff der so genannten funktionellen Verkehrsanordnungen. Diese sind in Art. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (Befugnisse der Kantone und Gemeinden) im vierten Absatz wie folgt geregelt:

«Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder

andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig. Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.»

Der Absatz enthält so genannte unbestimmte Rechtsbegriffe, die der Auslegung zugänglich sind. Gerade mit der Formulierung «andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe» lässt der Gesetzgeber den Kantonen und Gemeinden einen grossen Ermessensspielraum, öffentliche Interessen verschiedenster Art zu berücksichtigen.

Die Rechtsprechung hat die unbestimmten Rechtsbegriffe stets weit ausgelegt: Verkehrsanordnungen sind aus ästhetischen, denkmalpflegerischen Gründen und Gründen des Ortsbildschutzes ebenso zulässig wie aus raumplanerischen Interessen.²²

Art. 6a der Verordnung über die Strassenpolizei und Strassensignalisation des Kantons Bern

¹ *Berührt die Anordnung von Verkehrsmassnahmen im Rahmen von örtlichen oder regionalen motorfahrzeugfreien Tagen den Verkehr auf dem Kantons- oder Durchgangsstrassennetz, sind die Massnahmen zur Sicherung des Verkehrs sowie der erforderlichen Umleitungen und des Ordnungsdienstes in einem Verkehrskonzept festzulegen und dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt mindestens drei Monate im Voraus zur Bewilligung zu unterbreiten.*

² *Das Strassenverkehrs und Schifffahrtsamt erteilt die notwendige Bewilligung zur Anordnung der temporären Verkehrsmassnahmen im Einvernehmen mit der Kantonspolizei und dem Tiefbauamt und legt die erforderlichen Bedingungen fest.*

³ *Die Bewilligung wird nur erteilt, wenn für den Verkehr auf den Kantons- und Durchgangsstrassen im Hinblick auf Verkehrslenkung, Verkehrssicherheit und Umweltschutz verhältnismässige und zumutbare Umwegfahrten durch die erforderlichen Umleitungen sichergestellt werden können.*

⁴ *Die Gesuchstellenden sorgen im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Einholung der erforderlichen Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden. Sie tragen die Kosten für die Abklärungen im Zusammenhang mit der Bewilligungserteilung, der Umsetzung der verkehrstechnischen Massnahmen und deren nachträglichen Beseitigung sowie des Ordnungsdienstes.*

⁵ *Die Kantonspolizei erteilt die notwendigen Weisungen zur temporären Signalisation auf den Kantons- und Durchgangsstrassen.*

²² BGE 102 Ia 115; Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 46.36; 51.51; Entscheid des Bundesrates vom 31. Mai 1995 betreffend Erhaltung historischer Kulturgüter in St. Gallen

Dies zeigt, dass Verkehrsordnungen generell für gegenüber dem Strassenverkehr höherrangige Interessen, deren Schutz sich in einer bestimmten örtlichen Situation aufdrängt, angeordnet werden können²³; nicht zulässig sind dagegen finanzielle, wirtschafts- und transportpolitische Gründe²⁴.

Bezüglich lokal beschränkter autofreier Tage (in den nachstehend zitierten Fällen ging es um Fahrverbote an Sonntagen) hatte der Bundesrat verschiedentlich Gelegenheit in Beschwerdeentscheiden Stellung zu nehmen: In VPB 60.82 hat der Bundesrat ein versuchsweises Wochenendfahrverbot in Brunnen sanktioniert. Betroffen war hier sogar eine Durchgangsstrasse. Weiter hat er solche Versuche in Interlaken und Sursee gutgeheissen.²⁵ Alle diese Verkehrsordnungen wurden u. a. mit der Steigerung der Attraktivität im betroffenen Gebiet begründet. Schliesslich hat er ein Sonntagfahrverbot auf Strassen in einem Waldgebiet zum Schutz von Wanderern und Fussgängern (Erholungsfunktion des Waldes) als mit Artikel 3 Absatz 4 SVG vereinbar betrachtet.

Örtlich und zeitlich begrenzte Motorfahrzeugfahrverbote, die der Steigerung der Attraktivität des betroffenen Gebietes, der «Wohnlichkeit» und der Lebensqualität dienen und die dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung gerade an Sonntagen entgegenkommen, sind durch den geltenden Artikel 3 Absatz 4 SVG grundsätzlich gedeckt.

Im Einzelfall bleibt daher einzig die Verhältnismässigkeit der Anordnung zu prü-

fen. Hier ist v. a. auf den Aspekt des Durchgangsverkehrs hinzuweisen. Es muss eine angemessene Umfahrungsmöglichkeit bestehen, gegebenenfalls müssten einzelne Strassen mit Verbindungsfunktion (Hauptstrassen oder auch Nebenstrassen) offen bleiben. Dies gilt namentlich für Gemeinden, die in oder am Eingang von abgeschlossenen Talchaften liegen. Besteht eine solche Umfahrungsmöglichkeit, so ist die Sperrung zumindest von Innenstädten oder grösseren Quartieren zulässig. Dabei sind, aus Gründen der Verhältnismässigkeit, die Interessen der Anwohner gebührend zu berücksichtigen und Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungsdienste u.ä. nach Möglichkeit zu gewährleisten.

5.12 Hinweise zu temporären Verkehrsbeschränkungen

Wie oben dargestellt, ergeben sich die bei der Durchführung räumlich beschränkter autofreier Tage zu beachtenden Einschränkungen aus dem eidgenössischen Recht, insbesondere aus Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes. Zuständig für den Erlass der erforderlichen Verkehrsbeschränkungen sind, je nach den betroffenen Strassen, ein oder mehrere Kantone resp. Gemeinden. Sind, was i.d.R. der Fall sein dürfte, sowohl Gemeinde- als auch Kantonsstrassen betroffen, sind dementsprechend auch beide Ebenen einzubeziehen. Als Beispiel einer entsprechenden kantonalen Regelung wird im Kasten auf der Vorderseite Art. 6a der Verordnung über die Strassenpolizei und Strassensignalsation des Kantons Bern wiedergegeben (dieser Artikel bezieht sich explizit auf die Durchführung motorfahrzeugfreier Tage).²⁶



²³ BGE 106 IV 201

²⁴ vgl. auch Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955 II 1, S. 11

²⁵ Entscheide vom 22. Januar und 29. Oktober 1997

²⁶ Bernische systematische Gesetzesammlung:
<http://www.sta.be.ch/belex/d/home7.htm>

5.2 Weitere Angaben zu slowUp²⁷

5.21 Trägerschaft und Organisation Nationale Trägerschaft

Die Stiftung Veloland Schweiz und Schweiz Tourismus bilden gemeinsam die nationale Trägerschaft von slowUp. Ihr gehört die geschützte Wort- und Bildmarke «slowUp». Diese dürfen nur mit schriftlicher Bewilligung verwendet werden. Die nationale Trägerschaft ist verantwortlich für die Strategie auf nationaler Ebene. Mit der operativen Umsetzung hat sie die Stiftung Veloland Schweiz beauftragt. Die Stiftung hat dafür eine Projektleitung und eine Geschäftsstelle eingesetzt.

Die nationale Trägerschaft:

- ist Adressatin für slowUp-Gesuche; sie genehmigt die Gesuche und schliesst die Verträge mit den regionalen Trägerschaften ab
- richtet nach Möglichkeit einen Beitrag an die regionalen Anlässe aus und stellt ein Projekt-Coaching für neue slowUp zur Verfügung
- koordiniert die wichtigsten Schnittstellen zwischen den einzelnen slowUp
- legt die Qualitätsstandards fest und überwacht die Qualität der Durchführungen
- betreut die nationale Kommunikation
- ist Ansprechpartnerin für kommunikative Belange
- akquiriert nationale Sponsoren und stellt Kontaktmöglichkeiten zwischen Sponsoren und regionalen Trägerschaften her.

Sponsoring-, Service- und Medienpartner unterstützen die nationale Trägerschaft.

Regionale Trägerschaft

Die regionale Trägerschaft trägt die Gesamtverantwortung für ihren slowUp. Für den Gebrauch der Marke slowUp richtet sie einen Antrag mit Veranstal-

tungskonzept an die nationale Geschäftsstelle.

Die regionale Trägerschaft ist verantwortlich für:

- Antrag zur Durchführung eines slowUp an die nationale Trägerschaft, mit Beilage des Veranstaltungskonzeptes (Inhalte: Trägerschaft und Organisation, Umfeld Region und Rahmenprogramm, Zeitplan, Datum der Durchführung, Strecke, Programm, Verkehr und Sicherheit, Budget, Finanzierung inkl. Sponsoring, Kommunikation)
- Einholen der notwendigen kantonalen und kommunalen Bewilligungen
- Finanzierung
- regionale Kommunikation (Koordination mit nationaler Kommunikation)
- Durchführung
- Evaluation und Berichterstattung gegenüber der nationalen Trägerschaft.

Die Einzelheiten regelt ein Vertrag zwischen der nationalen und der regionalen Trägerschaft, der jährlich erneuert wird.

5.22 Aufgaben nationale Trägerschaft

Organisation Trägerschaft

- Vertraglich geregelte Zusammenarbeit von Stiftung Veloland Schweiz und Schweiz Tourismus
- Einsetzen der Projektleitung und der Geschäftsstelle slowUp

Projektmanagement

- Entwicklung slowUp in der Schweiz
- Koordination (Veranstaltungsorte und -termine) auf nationaler Ebene
- Prüfung und Genehmigung der Gesuche/Veranstaltungskonzepte der regionalen Trägerschaften
- Verträge mit den regionalen Trägerschaften
- Aktualisierung und Distribution Manual und Corporate Design (CD)

Kommunikation

- Ansprechpartner für interessierte Kreise

- Ansprechpartner der regionalen Trägerschaften, insbesondere für Koordination der nationalen Kommunikation von Daten, Orten und Kontakten
- Nationale Medienarbeit
- Bereitstellen von Bildmaterial
- Unterhalt Internet-Portal www.slowup.ch, Links zu regionalen Trägern, Auftritt in www.veloland.ch und www.myswitzerland.com

Finanzen und Sponsoring

- Entwicklung Sponsoring-Plattformen für nationale Sponsoring-Partner
- Akquisition und Koordination Sponsoring-Partner für Qualitätssicherung und Anschubfinanzierung regionale Träger
- Sicherung der regionalen Sponsoring Plattformen für die Sponsoring-Partner

Entwicklung und Evaluation

- Verbreitung der Idee/Initiierung weiterer regionaler slowUp
- Coaching der regionalen Trägerschaften (Aufbauphase)
- Förderung des Erfahrungsaustausches zwischen den regionalen Trägerschaften
- Qualitätsentwicklung, basierend auf den Schlussberichten der regionalen Trägerschaften und eigenen Evaluationen
- Kontakte zu Bund, Kantonen und nationalen Organisationen, bei Bedarf auch zu thematisch ähnlichen Veranstaltungen
- Erarbeitung und Aktualisierung von Qualitätsstandards, Manual und CD.

²⁷ Das Kapitel 5.2. ist ein Auszug aus dem slowUp-Manual. Weitere Angaben bezüglich Erhältlichkeit von Manual und anderen slowUp-Dokumenten finden sich im Kapitel 5.3. unter «Arbeitshilfen».

5.23 Aufgaben regionale Trägerschaft

Organisation Trägerschaft

- Bildung regionale Trägerorganisation (Gesuchstellerin und Vertragspartnerin gegenüber nationaler Trägerschaft)
- Einsetzung eines Organisationskomitees (OK)
- Einbindung und Koordination der regionalen und lokalen Partner und Sponsoren (Behörden, Bevölkerung, Wirtschaft, regionale Sponsoren, Medien)

Projektmanagement

- Erarbeitung Projektidee und Vorprojekt (Abklärung Machbarkeit)
- Einholen der Bewilligungen bei kantonalen und kommunalen Behörden
- Ausarbeitung Veranstaltungskonzept als Bestandteil des Gesuches an die nationale Trägerschaft
- Einreichung Gesuch bei nationaler Trägerschaft
- Organisation und Durchführung des slowUp

Kommunikation

- Vorinformation in der Region (Gemeinden, Bevölkerung, Tourismusorganisationen, Unternehmen u.a.)
- Bezeichnung verantwortliche Kontaktperson im OK
- Kommunikationskonzept
- Regionale Medienpartnerschaften
- Aufbau und Betrieb regionale Internet-Information mit Link zur Einstiegsseite www.slowup.ch
- Information Bevölkerung nach Vorliegen der Bewilligungen
- Verkehrssignalisation zusammen mit Polizei (gesperrte Strassen für motorisierten Individualverkehr)
- Kommunikation Tagesprogramm
- Koordination Kommunikationsmassnahmen mit nationaler Trägerschaft
- Sicherstellung der Auftritte von nationaler Trägerschaft und Sponsoren
- Sicherstellung der korrekten Anwendung des gültigen CD

Finanzen und Sponsoring

- Erstellung Budget (Aufwand, Ertrag, Liquiditätsplan)
- Konzept Sponsoring-Plattformen
- Akquisition und Verträge regionale Sponsoring-Partner
- Abrechnung

Evaluation und Entwicklung

- Erfolgskontrolle, Medienspiegel und Schlussbericht an nationale Trägerschaft
- Teilnahme an den Koordinationsmeetings der nationalen Trägerschaft

5.24 Qualitätsstandards slowUp

Die nationale Trägerschaft knüpft das Recht zur Benützung der Bild- und Wortmarke slowUp an die Erfüllung folgender Kriterien:

Trägerschaft und Organisation

- Bildung einer tragfähigen regionalen Trägerschaft
- Einsetzung eines klar strukturierten OK und einer funktionstüchtigen Geschäftsstelle
- Erarbeitung des vollständigen Gesuchs an die nationale Trägerschaft

Datum der Durchführung und Zeitplan

- Jährliche Durchführung zum selben Zeitpunkt
- Keine zeitliche Konkurrenz zu bestehenden slowUp
- Realistische Zeit- und Terminplanung
- Klar definierter «Point of no return»

Strecke

- Routenführung weitgehend auf Hauptstrassen
- «Logischer» Routenverlauf
- Empfohlene Mindestlänge: 25 km
- Empfohlene Mindestbreite der Strasse: 6 Meter. Abweichung in Abhängigkeit der Teilnehmerzahl, der Routenlänge und örtlicher Gegebenheiten möglich

- Durchgehend asphaltiert, kein Kopfsteinpflaster in Abfahrten (wegen Inlineskates, Trottinetts)
- Die Höhendifferenz sollte 25 Meter pro 10 km nicht übersteigen, Maximalsteigung/-gefälle 6%
- Möglichst wenig Kreuzungen mit nicht gesperrten Strassen und Bahnübergängen
- Evtl. empfohlene Fahrtrichtung

Umfeld Region und Rahmenprogramm

- Touristisch interessante und landschaftlich reizvolle Region
- Kulinarische, kulturelle und sportliche Angebote entlang der Route
- Standortdossiers für Villages (Standflächen, Sponsoren und Partner, verantwortliche Person, Anschlüsse, Zufahrt etc.)

Verkehr, Sicherheit, Verbindungen

- Ziel: Für Anreise möglichst hoher Anteil von HPM²⁸ und öffentlichem Verkehr (ÖV)
- HPM-Zufahrtsrouten aus der Nahregion nutzen und aktiv kommunizieren
- ausreichende Erschliessung durch den ÖV
- Velovermietung
- Pikett Reparaturdienst

Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr

- Umleitungskonzept
- Parkplatzkonzept
- Sicherung der Kreuzungspunkte, nicht gesperrter Strassen und exponierter Stellen
- Frühzeitige Bekanntmachung der Strassensperrungen und Umfahrrouten

Sicherheit, Arzt- und Samariterdienst

- Einrichtung von Samariterposten
- Zufahrtsrouten für Rettungsfahrzeuge

²⁸ Human Powered Mobility

Versicherungen

- Abklärung der Versicherungssituation
- Abschluss Veranstalter-Haftpflichtversicherung

Verpflegung, Entsorgung

- Verpflegung
- vielfältiges und ausreichendes Verpflegungsangebot
- regionale Spezialitäten und Direktverkauf

Sanitäre Einrichtungen und Entsorgung

- Toilettenkonzept (Anzahl Standorte, Signalisierung, Angebot für Behinderte)
- Abfallkonzept (z.B. Abfallvermeidung, Abfallsammlung, Abfallentsorgung)

Kommunikation

- Konzept interne Kommunikation
- Konzept externe Kommunikation (Medien, nationale Trägerschaft, insbesondere frühzeitige Information der Behörden, Bevölkerung und der betroffenen Unternehmen in der Region)
- Korrekte Anwendung des aktuellen slowUp-CD

Finanzen

- ausgeglichenes Budget
- gesicherte Erträge
- aussagekräftige Rechnung

Sponsoring

- attraktive, definierte Sponsoringplattformen
- gesicherte Auftritte für die nationalen Partner

Evaluation und Entwicklung

- Erstellung eines Schlussbericht mit Medienspiegel (Auszug)
- Formeller jährlicher Rechnungsabschluss der Veranstaltung

5.25 Markenschutz und Corporate Design (CD)

Markenschutz

Zentraler Teil der Identität des slowUp ist das Label. Die Wort- und die Bildmarke sind geschützt und zusammen mit dem Domain-Namen im Besitz der nationalen Träger. Ohne schriftliche Erlaubnis der nationalen Träger darf die Marke «slowUp» weder allein noch als Teil der Werbung einer anderen touristischen oder nicht-touristischen Marke eingesetzt werden.

Verwendung durch regionale Träger

Die Verwendung der Marke slowUp bedarf der schriftlichen Bewilligung der nationalen Träger. Für das Recht zur Verwendung der Marke slowUp ist grundsätzlich eine Lizenzgebühr zu bezahlen. Die Gebühr kann von der nationalen Trägerschaft erlassen werden, sofern es ihre finanziellen Verhältnisse gestatten. Die Konditionen und die Weitergabe des Logos an die Partner der regionalen Trägerschaft werden vertraglich festgelegt. Für Dritte ist die Anwendung für nicht-kommerzielle Publikationen und dergleichen gestattet, die in direktem Zusammenhang mit einem regionalen slowUp stehen. Kommerzielle Anwendungen und solchen, die nicht in direktem Zusammenhang mit einem regionalen slowUp stehen, sind durch die nationale Trägerschaft zu genehmigen.

Anwendung des slowUp-CD

Das slowUp-Logo darf nur in der von der nationalen Trägerschaft vorgeschriebenen Form eingesetzt werden. Für die Anwendung des slowUp-Logos (zusammen mit den Logos der nationalen Trägerschaft Stiftung Veloland Schweiz und Schweiz Tourismus und der Partner) existiert ein CD mit Anwendungsbeispielen, Abläufen und Terminvorgaben.

Kommunikation

Die **nationalen Träger** unterstützen die Kommunikation aller regionalen Anlässe

generell durch nationale und internationale Kommunikationsplattformen. Ziel ist es, über die einzelnen Anlässe, aber auch über die Idee generell zu informieren. Kommunikationsplattformen der nationalen Trägerschaft sind:

- Medienarbeit
- Imprimat der nationalen Trägerschaft
- www.slowup.ch und weitere Internetseite der Trägerschaft und der Partner
- Informationen an Marktvertretungen von Schweiz Tourismus

Die Internetseite **www.slowUp.ch** ist die einzige Zugangsseite für slowUp. Von ihr führen Links zu den Seiten mit den regionalen Informationen. Die Adressen dieser regionalen Seiten dürfen nicht kommuniziert werden.

Die **regionalen Träger** sind für die spezifische Kommunikation ihrer slowUp mit eigenen Mitteln und Kommunikationsplattformen besorgt. Sie informieren über die nationalen slowUp-Ziele.

Regionale und nationale Trägerschaft informieren sich gegenseitig über ihre Tätigkeiten.

5.26 Finanzen

Jede regionale Trägerschaft ist für die Finanzierung ihres slowUp verantwortlich. Aufgrund der Erfahrungen muss für einen slowUp mit einem Budget ab rund CHF 100 000 ausgegangen werden. Dies ist abhängig davon,

- ob und in welchem Ausmass die Organisation (Sekretariat etc.) durch Eigenleistungen regionaler Träger (Kanton, Gemeinden, Vereine etc.) erbracht wird
- ob für die Durchführung (Strassen-sperrungen, Verkehrslenkung, Sicherheitspersonal, Sanitätsposten etc.) auf Eigenleistungen regionaler Organisationen und Institutionen (Kanton, Gemeinden, Vereine etc.) zurückgegriffen werden kann

- welche Kommunikationsmassnahmen ergriffen werden (Broschüre, Werbung etc.) und welche Sponsorenbeiträge damit ausgelöst werden.

Wichtige Budgetposten sind:

Aufwand	Ertrag
Sekretariat und Spesen	Beiträge Gemeinden und Kanton
Bewilligungen, Gebühren (z.B. SUISA)	Beiträge regionaler Organisationen
Einrichtungen (WC, Gitter, Entsorgung etc.)	Sponsoring regional
Medienarbeit (Honorar, Sponsoring national Veranstaltungen)	
Eröffnungsanlass	Merchandising
Programmheft (Gestaltung, Druck, Vertrieb)	Inserate Programmheft
Lizenzgebühr slowUp	Beiträge Restaurants/ Standbesitzer
Veranstalter-Haftpflicht	Sponsoring national
MWST	

Bemerkungen:

- Es empfiehlt sich, keine Teilnahmegebühr zu erheben (schwierige Umsetzung, negatives Signal)
- Die Einnahmen aus Sponsoring, Merchandising und aus den Inseraten des Programmheftes unterliegen den Bestimmungen des Mehrwertsteuer-Gesetzes.

5.27 Sponsoring

(Vorbemerkung: Nachfolgend sind zur besseren Lesbarkeit Service-, Sponsoring- und Medien-Partner unter dem Begriff Sponsoring-Partner zusammengefasst.)

Die **nationale Trägerschaft** akquiriert nationale Sponsoring-Partner, die die Idee des SlowUp schweizweit fördern und finanziell unterstützen wollen. Das Engagement eines nationalen Sponsoring-Partners soll sich über mehrere, mindestens aber über drei Jahre erstrecken. Neben der Akquisition von nationalen Sponsoring-Partnern versucht die nationale Trägerschaft die Aktivitäten der regionalen Trägerschaften zu ko-

ordinieren bzw. Gefässe für den Informationsaustausch zwischen den regionalen Trägerschaften und potentiellen Sponsoring-Partnern zu schaffen.

Das nationale Sponsoring soll die Kosten der Aufgaben der nationalen Trägerschaft decken. Die regionale Trägerschaft profitiert von einem allfälligen nationalen Sponsoring durch:

- die Kommunikation auf nationaler Ebene (Kommunikationskanäle der nationalen Träger und denjenigen der nationalen Sponsoring-Partner)
- die Koordination und Qualitätssicherung durch die nationale Trägerschaft
- direkte finanzielle Beiträge (je nach finanziellem Engagement der nationalen Partner)
- Engagement der nationalen Sponsoring-Partner auf regionaler Ebene
- Stärkung des Bekanntheitsgrades der Marke slowUp.

Im CD sind die Auftritte der nationalen Sponsoring-Partner auf den Plattformen der nationalen und regionalen Trägerschaft festgehalten.

Die **regionale Trägerschaft** ist für die Finanzierung ihres slowUp verantwortlich (siehe Finanzen). Sie sucht dazu Partner und definiert die dafür geeigneten Sponsoring-Plattformen (Inserate, Plakate, Auftritte im Sponsorenvillage, Sampling, Bandenwerbung etc.).

Eine **Koordination** zwischen der nationalen und den regionalen Trägerschaften ist nötig, da den nationalen Sponsoring-Partnern in der Regel Branchenexklusivität zugesprochen wird und potentielle Konflikte zwischen nationalen und regionalen Sponsoring-Partnern vermieden werden sollen. Die regionale Trägerschaft informiert die nationale Trägerschaft vorgängig, mit welchen Sponsoring-Partnern sie Kontakt aufnehmen will. Allfällige Einschränkungen der regionalen Träger bei der Akquisition von Sponsoring-Partnern durch die

nationalen Träger werden vertraglich festgehalten.



5.3 Kontaktadressen und Arbeits- hilfen

5.3.1 Kontaktadressen

Bundesstellen

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Strategie Freizeitverkehr
Ueli Seewer
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern
T: 031 322 55 66
F: 031 322 78 69
www.freizeitverkehr.ch

EnergieSchweiz

Ansprechperson slowUp
Hermann Scherrer
Ansprechperson 22. September
Aline Brüllhardt
Bundesamt für Energie
Postfach
3003 Bern
T: 031 322 56 11
F: 031 323 25 00
www.energie-schweiz.ch

Nationale Trägerschaft slowUp

slowUp

c/o Stiftung Veloland Schweiz
Postfach 8275
Finkenhübelweg 11
3001 Bern
T: 031 307 47 40
F: 031 307 47 48
info@slowup.ch
www.slowup.ch

Schweiz Tourismus

Jörg Krebs
Tödistrasse 7
Postfach
8027 Zürich
T: 01 288 11 11
F: 01 288 12 05
joerg.krebs@switzerland.com

Projektleitung

Peter Anrig
Stiftung Veloland
T: 031 307 47 42
peter.anrig@veloland.ch

Daniel Leupi
Velobüro
T: 062 205 99 03
daniel.leupi@velobuero.ch

Jörg Stäuble
CEO GmbH
T: 031 852 00 20
mail@ceo-stauble.ch

Hauptpartner slowUp

Gesundheitsförderung Schweiz

Peter Burri
Dufourstrasse 30
Postfach 311
3000 Bern 6
T: 031 350 04 26
F: 031 368 17 00
peter.burri@healthprom.ch

Regionale Trägerschaften slowUp

slowUp Murtensee

Brigitte Lüthi
c/o Association des communes du
district de Lac
rte de la Ritta 1
1789 Lugnorre
T: 026 672 13 14
F: 026 673 02 26
sekretariat@see-lac.ch

slowUp Euregio Bodensee

Clemens Wäger
Wäger & Partner GmbH
Rheinstrasse 1, Postfach
8501 Frauenfeld
T: 052 722 27 90
F: 052 722 27 91
clemens.waeger@waegerpartner.ch

slowUp Sempachersee

Kontaktstelle
Ursula Bachmann
Infostelle Seminarhotel SRK
6207 Nottwil
T: 041 939 23 23 oder 079 216 23 49
F: –
info@slowup-sempachersee.ch

slowUp Gruyère

Christophe Maurer
Jeune Chambre Economique de la
Gruyère
Rue du Tir 12
1636 Broc
T: 026 912 42 58
F: 026 912 14 06
rocpan@swissonline.ch

Fachstellen

Schweizerische Bundesbahnen

SBB AG

Regionalverkehr, First- & Last-Mile
Florentin Abächerli
Brückfeldstr. 16
3000 Bern 65
T: 051 220 51 29
F: 051 220 27 22
florentin.fa.abaecherli@sbb.ch

5.32 Arbeitshilfen

slowUp

- Folder «slowUp»
- slowUp-Manual
- Checklisten slowUp
- Corporate Design slowUp
- Mustervertrag
- Schlussberichte verschiedener slowUp

Alle diese Dokumente sind von den Seiten www.slowUp.ch und www.freizeitverkehr.ch in pdf-Format herunterladbar.

Woche der Mobilität

«Europäisches Handbuch für Kommunen»
«Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003»

In pdf-Format herunterladbar von den Seiten www.mobilservice.ch und www.freizeitverkehr.ch.

Swiss Olympic

CD-ROM «sportverein»
«sportverein – 1000 praktische Tipps für die Vereinsarbeit»
Postfach 202
3000 Bern 32
<http://www.swissolympic.ch/d/publikationen/index.cfm?tid=51>



Quellen

Internetadressen

(Internetadressen aktuell im August 2003)

- 22. September: <http://www.22september.org>
- Autofreie Sonntage Deutschland: UPI-Institut (Bericht 37): <http://www.upi-institut.de/upi37.htm#UPI37SA>
- Bundesamt für Energie (BFE): <http://www.energie-schweiz.ch>
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Freizeitverkehr: <http://www.freizeitverkehr.ch>
- Comune di Lugano: <http://www.lugano.ch>
- Commune de Paris: <http://www.paris.fr>
- Ecotrasporti: <http://www.ecotrasporti.it>
- Europäische Woche der Mobilität: <http://www.mobilityweek-europe.org>
- GAST: <http://www.gast.org>
- Sonntagsinitiative: <http://www.sonntags-initiative.ch>
- Legambiente: <http://www.legambiente.it>
- Ministero dell’Ambiente: <http://www.minambiente.it>
- Mobil ohne Auto: <http://www.mobilohneauto.de>
- Monday Night Skate: <http://www.nightskate.ch>
- slowUp: <http://www.slowUp.ch>

Recht und Geschäfte der eidgenössischen Räte

(Systematische Sammlung des Bundesrechts)

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) SR 741.01
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) SR 741.21

(Curia Vista – Geschäftsdatenbank des schweizerischen Parlaments)

- 76.225 Parlamentarische Initiative Franz Jaeger «Autofreie Sonntage», 1977

- 96.408 Parlamentarische Initiative Franziska Teuscher «Autofreie Erlebnistage», 1996
- 99.094 Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)», 1999
- 00.1037 Einfache Anfrage Pia Hollenstein «Unterstützung der Städte für Projekte «Ohne Auto in die Stadt!», 2000
- Kanton Bern: Verordnung vom 11. Januar 1978 über die Strassenpolizei und Strassensignalisation (Strassenpolizeiverordnung)
- Kanton Luzern: Merkblatt Strassenveranstaltungen der Kantonspolizei Luzern
- Staat Wallis: Ausführungsgesetz über die Bundesgesetzgebung betreffend den Strassenverkehr vom 30. September 1987 (741.1)
- Staat Wallis Gesetz über die Gemeindeordnung vom 13. November 1980 (175.1)
- Gemeinde Zermatt: Verkehrsreglement vom 23. September 1990
- «En ville, sans ma voiture!» au centre-ville de Genève». Resultate 22. September 2002, Genf 2002
- Stiftung Veloland Schweiz: «Schlussbericht slowUp Murtensee 2000», Murten/Bern 2001
- Stiftung Veloland Schweiz: «slowUp Manual», Bern 2003
- Zürich Multimobil: «Aktionstag «Zürich multimobil – die bewegte Stadt»: Positive Bilanz». Medienmitteilung vom 22. September 2002

Weitere

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): «Projet pour des journées sans voiture au niveau local et régional». Praktikumsarbeit von Samantha Garbani. Nicht publiziert, Bern 2001
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK): «Leitbild Langsamverkehr». In die Vernehmlassung gegeben, Bern 2002
- Europäische Mobilitätswoche, Klimabündnis: «Europäisches Handbuch für Kommunen. Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003 mit dem Schwerpunktthema barrierefreie Mobilität», Brüssel 2003
- Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM): «Monitoring de la journée