

This image was created with the assistance of Co-pilot and DALL-E 3

Juni 2025

Sichere Zukunft für Menschen zu Fuss: Politische und planerische Prioritäten zur Erhaltung und Verbesserung der Fussverkehrsfreundlichkeit in einer Zukunft mit automatisierten Fahrzeugen

Policy Brief

Charlotte Hauri / Dominik Bucheli

fussverkehr.ch

modus



Impressum

Sichere Zukunft für Fussgänger: Politische und planerische Prioritäten zur Erhaltung und Verbesserung der Fussverkehrsfreundlichkeit in einer Zukunft mit automatisierten Fahrzeugen
Policy Brief

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Tel. +41 (0)43 488 40 30
info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Autor:innen: Charlotte Hauri, Dominik Bucheli

Titelbild: Erstellt mit Unterstützung von Co-Pilot und DALL·E 3

Abbildungen: Fussverkehr Schweiz
(sofern nicht anders angegeben)

Zürich, Juni 2025

1 Problemstellung

Die Technologie von automatisierten Fahrzeugen hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht. Trotzdem sind die Vorstellungen darüber, wie diese Fahrzeuge adäquat in das bestehende Verkehrssystem integriert werden sollen und welche konkreten Auswirkungen vor Ort zu erwarten sind nach wie vor unzureichend. Die aktuellen Regelanpassungen und Pilotversuche in städtischen Kontexten blenden den Einfluss des automatisierten Fahrens auf die Fussverkehrsfreundlichkeit weitgehend aus. Um offene Fragen zu klären, die sich in diesem Kontext ergeben, haben Fussverkehr Schweiz und die «International Federation of Pedestrians (IFP)» mit Unterstützung der «Fondation Modus» eine Studie erarbeitet. Ziel war es die Einstellungen zu automatisierten Fahrzeugen und Fussverkehrsfreundlichkeit besser zu verstehen und potenzielle Herausforderungen zu erkennen, die der Einsatz von automatisierten Fahrzeuge mit sich bringen kann, wenn ihre Anwendung im Verkehr nicht angemessen reguliert wird.

2 Vorgehen

Das Untersuchungsdesign beinhaltete:

- **Online-Umfrage**¹ – Sie wurde zwischen dem 20. September 2024 und dem 4. Januar 2025 durchgeführt. Ermittelt wurden das Bewusstsein und die Meinungen der Bevölkerung zu automatisierten Fahrzeugen (n=635).
- **Diskussion mit Fachleuten** – An einem Treffen einer Expertengruppe in Genf wurden die Ergebnisse der öffentlichen Umfrage diskutiert, bewertet und die daraus resultierenden Implikationen abgeleitet.
- **Präsentation vor internationalen Gremien** – Am «Global Forum for Road Traffic Safety» (WP.1) der UNECE (10. – 14. März 2025) wurden die Resultate der vorliegenden Studie präsentiert, mit dem Ziel, die öffentliche Meinung in den internationalen Regulierungsprozess für automatisierte Fahrzeuge einzubringen.

¹ Bei der Online-Umfrage handelte es sich um eine Gelegenheitsstichprobe. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ für die Bevölkerung. Dies schränkt zwar die Ergebnisse ein, liefert aber erste Einblicke in die öffentliche Stimmung und Meinung. Um die Ergebnisse zu optimieren, wurden die Antworten mithilfe von AB-Tests verglichen und wichtige Erkenntnisse gewonnen.

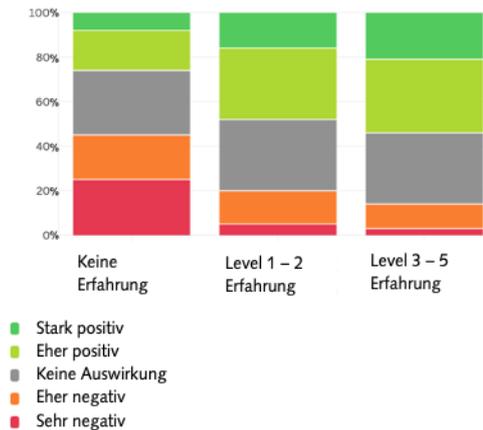
Klicken Sie [hier](#), um den vollständigen Bericht zu lesen (englisch).

3 Wichtigste Ergebnisse der Online-Umfrage

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurde mit einer öffentlich zugänglichen Online-Umfrage das Bewusstsein und die Meinungen der Bevölkerung zu automatisierten Fahrzeugen und deren möglichen Auswirkungen auf die Gehfähigkeit abgefragt.

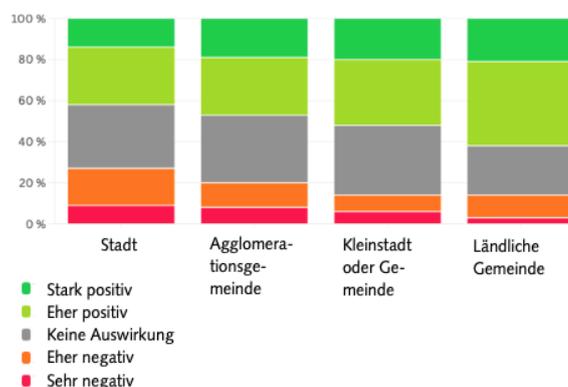
Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage waren die Folgenden:

III. 1 – Zusammenhang zwischen Erfahrungen mit automatisierter Fahrzeugtechnologie und Meinungen



1. Je mehr Erfahrung die Umfrageteilnehmenden mit der Technologie von automatisierten Fahrzeugen haben, desto optimistischer sind sie hinsichtlich der Auswirkungen.
2. Die Umfrageteilnehmenden erwarten, dass der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen die Verkehrssicherheit verbessern wird. 64% der Befragten glauben, dass die Gesamtzahl der Unfälle (einschliesslich Unfälle mit Fussgänger:innen und Velofahrer:innen) etwas oder deutlich zurückgehen wird.
3. Die Umfrageteilnehmenden erwarten, dass sie genauso einfach oder sogar einfacher zu Fuss gehen und Strassen überqueren können wie heute. 68% der Befragten glauben, dass es (ziemlich oder sehr) wahrscheinlich ist, dass selbstfahrende Fahrzeuge sie als Menschen zu Fuss erkennen und für

III. 2 – Zusammenhang zwischen Wohnort und Meinungen



sie anhalten werden, so wie es heute schon der Fall ist.

4. Die Umfrageteilnehmenden aus ländlichen Gebieten zeigten sich optimistischer gegenüber dem Einsatz von automatisierten Fahrzeugen, während die Teilnehmenden aus städtischen Gebieten eher skeptisch waren.
5. Die Umfrageteilnehmenden gehen davon aus, dass das Ausmass von Verkehrsstaus gleich bleiben oder sich sogar verschlimmern wird. 68% der Befragten glauben, dass das Stauaufkommen durch den Einsatz von automatisierten Fahrzeugen gleich bleiben oder sogar zunehmen wird.
6. Die Umfrageteilnehmenden zeigen sich mehrheitlich bereit, in Zukunft gemeinsam genutzte, automatisierte Fahrzeuge zu verwenden, anstatt automatisierte Fahrzeuge privat zu besitzen. 55 % der Befragten gaben an, dass sie eher oder sehr wahrscheinlich automatisiertes Carsharing oder Carpooling nutzen würden, anstatt ein automatisiertes Fahrzeug privat zu besitzen, sofern die Kosten gleich oder niedriger wären.

4 Wichtigste Diskussionspunkte – Expertengruppe

Im Rahmen des Projekts fand am 18. Februar 2025 in Genf eine Diskussionsrunde mit einer Fokusgruppe aus Fachleuten aus der ganzen Schweiz statt. Ziel war es, die Ergebnisse der Online-Umfrage zu diskutieren, Möglichkeiten zur Maximierung der Wirkung der Ergebnisse zu identifizieren und die politischen und planerischen Implikationen zu unterstützen. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand die Bedeutung einer künftigen Reduzierung der privaten Autonutzung (zugunsten von Sharing-Modellen) und die Bedeutung folgender Aspekte:

- **Vertrauen der Öffentlichkeit** – Die aktuell positive öffentliche Meinung kann sich schnell ändern, beispielsweise als Reaktionen auf Unfälle mit automatisierten Fahrzeugen.
- **Fahrzeugpreise** – Die Kosten von privaten automatisierten Autos werden darüber entscheiden, ob weiterhin hauptsächlich Privatautos gekauft werden.
- **Öffentliche Verkehrsmittel** – An Orten mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr gibt es global weniger Abhängigkeit vom privaten Autos und damit weniger Verkehrsstaus.
- **Geschwindigkeitsmanagement** – Wie schnell ein Fahrzeug (mit oder ohne Fahrzeuglenkenden) anhalten kann, hängt von der Geschwindigkeit ab. Durch reduzierte Geschwindigkeiten können die Anzahl der Unfälle und die Unfallschwere verringert werden.

5 Prioritäten für die Planung und die Politik

Damit die Gesellschaft vom Potenzial der selbstfahrenden Fahrzeugtechnologie profitieren kann, braucht es klare politische Vorgaben und Regeln, um die Nutzung und Auswirkungen dieser Technologie zu kontrollieren. Das ist nicht allein die Aufgabe einer Behörde – Regierung und Regulierungsbehörden müssen zusammenarbeiten:

- **Sicherheit hat höchste Priorität** – Das Vertrauen der Öffentlichkeit trägt zum Optimismus gegenüber automatisierter Fahrzeugtechnologie bei. Je mehr Erfahrungen im Umgang mit automatisierten Fahrzeugtechnologien bestehen, desto optimistischer sind die Befragten hinsichtlich der gesellschaftlichen Auswirkungen. Wie schwere und tödliche Unfälle mit automatisierten Fahrzeugen jedoch gezeigt haben, kann sich die öffentliche Meinung schnell ändern. Deshalb muss dem Aspekt der Sicherheit die höchste Priorität eingeräumt werden.
- **Ausbau der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und von Sharingsystemen** – Die Befragten zeigen sich bereit, automatisiertes Carsharing anstelle von Privatfahrzeugen zu verwenden. Dies verdeutlicht die Chance, das Mobilitätssystem neu zu gestalten. Die Politik sollte den Erfolg und die Effizienz des öffentlichen Verkehrs und den Einsatz von Sharingangeboten fördern. Damit kann die Abhängigkeit von privaten Fahrzeugen minimiert werden, die andernfalls zu Staus und Zersiedelung führen.
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit und hindernisfreie Mobilität** – Die Umfrageteilnehmenden erwarten, dass der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen die Verkehrssicherheit und die hindernisfreie Mobilität insgesamt verbessern wird. Richtlinien und Vorschriften auf allen Ebenen müssen diesen Aspekten bei der Entwicklung, dem Einsatz und den Vorschriften für automatisierte Fahrzeuge priorisieren. Dazu gehören:
 - **Geschwindigkeiten moderieren** – Auf Strassen mit Fussverkehrsaufkommen sollte das Tempolimit auf 30 km/h reduziert werden, um die Anzahl und Schwere der Unfälle zu verringern. In bestimmten Situationen, z. B. in Schulzonen oder Wohngebieten, können Geschwindigkeitsbegrenzungen unter 30 km/h angemessen sein.
 - **Hindernisfreie Mobilität** – Menschen mit Behinderungen sollte ein barrierefreier Zugang ermöglicht werden. Verbesserte Transportmöglichkeiten im ländlichen Raum sollten Priorität haben.
- **Verbesserung der Fussverkehrsfreundlichkeit** – Obwohl die Umfrageteilnehmenden erwarten, dass das Zufussgehen und das Überqueren einer Strasse zukünftig gleich einfach oder einfacher sein wird, könnte der Platzbedarf automatisierter Fahrzeuge zu einer Strassenraumgestaltung führen, die die Fussverkehrsfreundlichkeit und die städtische Lebensqualität verschlechtert, wenn dieser Faktor in der Planung nicht berücksichtigt wird. Um sich auf eine Zukunft mit automatisierten Fahrzeugen vorzubereiten, sollten staatliche Stellen, die für Infrastruktur und Verkehr zuständig sind,

fussgängerfreundliches Design priorisieren. Dazu gehört auch die Erweiterung der Gehflächen. Wenn automatisierte Fahrzeuge als Sharingangebote oder als öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, wird weniger Strassen- und Parkraum für Motorfahrzeuge benötigt – ein grosses Potenzial zur Verbesserung der Fussverkehrsfreundlichkeit und der Lebensqualität im Siedlungsraum.

² Wussten Sie schon? Im 20. Jahrhundert waren übertragbare Krankheiten die häufigste Todesursache, heute sind es nicht übertragbare Krankheiten. Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sind 6% aller Todesfälle weltweit auf Bewegungsmangel zurückzuführen (WHO, 2010). In der Schweiz werden die gesundheitlichen Folgen von Bewegungsmangel immer noch unterschätzt (Schweizerisches Gesundheitsobservatorium OBSAN: Gesundheit in der Schweiz, 2015). Planende, Gesundheitsfachleute und Politiker müssen der Förderung von Fussverkehrsinfrastrukturen im Interesse der öffentlichen Gesundheit höhere Priorität einräumen, nicht nur um das Gehen zu unterstützen, sondern um seine Vorteile in einer Zukunft mit automatisierten Fahrzeugen zu fördern (Leuba et. al., 2016).

6 Literatur

Cruise recalls all self-driving cars after grisly accident and California ban. (2023, November 8). The Guardian. <https://www.theguardian.com/technology/2023/nov/08/cruise-recall-self-driving-cars-gm>

Duarte, F., & Ratti, C. (2018). The impact of autonomous vehicles on cities: A review. *Journal of Urban Technology*, 25(4), 3-18

General Motors pulls plug on Cruise, its self-driving robotaxi company. (2024, December 11). The Guardian. <https://www.theguardian.com/us-news/2024/dec/11/general-motors-self-driving-cruise-robotaxi>

International Transport Forum (ITF) (2024). *Lost in Transmission: Communicating for safe automated vehicle interactions in cities.* OECD Publishing, Paris.

Leuba, J., Schweizer, T., Keller, C. (2016). *Der Fussweg zur Gesundheit: 150 Minuten pro Woche.* https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/dokumente/2016/Fussweg_Gesundheit_2016.pdf

Meeder, M., Bosina, E., & Weidmann, U. (2017, May). *Autonomous vehicles: Pedestrian heaven or pedestrian hell.* In *17th Swiss Transport Research Conference* (pp. 17-19).

Milakis, D., Van Arem, B., & Van Wee, B. (2017). Policy and society related implications of automated driving: A review of literature and directions for future research. *Journal of intelligent transportation systems*, 21(4), 324-348.

National Association of City Transportation Officials (2024, November 12). *Principles for Autonomous Vehicles on City Streets.* https://nacto.org/wp-content/uploads/NACTO_AV_Policy-Statement_Nov12-2024.pdf

Saleh, M., & Hatzopoulou, M. (2020). Greenhouse gas emissions attributed to empty kilometers in automated vehicles. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 88, 102567.

Schweizerisches Gesundheitsobservatorium OBSAN: *Gesundheit in der Schweiz* (2015). *Nationaler Gesundheitsbericht.* https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/gesundheitsbericht_2015_d_0.pdf

Uber halts self-driving car tests after death. (2018, March 20). BBC. <https://www.bbc.com/news/business-43459156>

Wadud, Z., MacKenzie, D., & Leiby, P. (2016). Help or hindrance? The travel, energy and carbon impacts of highly automated vehicles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 86, 1-18.

Walk21. (2024, April). *Integrating Walking + Public Transport* [Policy Brief]. <https://walk21.com/wp-content/uploads/2024/04/Walk21-Intg-Walking-and-PT-Final.pdf>

World Health Organization (WHO) (2010). *Global Recommendations on Physical Activity for Health*. https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/44399/9789241599979_eng.pdf?sequence=1

Yannis, G., & Michalaraki, E. (2024). Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



*INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS*

mofus