

## **Die Rolle des Langsamverkehrs: Aktuelle Bedeutung für die Agglomerationsverkehrspolitik**

Anlässlich des Treffens der parlamentarischen Gruppe Langsamverkehr vom 29.9.04 haben ASTRA-Direktor R. Dieterle, G. Tobler vom ARE und E. Linder vom Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR des Kantons Bern über die Rolle des Langsamverkehrs in der Agglomerationsverkehrspolitik referiert. Das UVEK will den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Angesichts der mit dem Ja zur NFA neu eingeführten Verfassungsbestimmung zum Agglomerationsverkehr (Art. 86 Abs. 3 BV) sind diese Ausführungen sehr aktuell.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Strasse ASTRA

<http://www.langsamverkehr.ch>

## **Importance du trafic lent dans la politique du trafic d'agglomération Etat de la situation**

En marge du lunch d'information du groupe parlementaire « trafic lent », du 29 septembre 2004, M. R. Dieterle, Directeur de l'OFROU, M. G. Tobler, de l'ARE et M. E. Linder du Service des communes et de l'aménagement du territoire du canton de Berne, sont intervenus sur la question du rôle du trafic lent dans la politique du trafic d'agglomération. L'un des objectifs déclarés du DETEC est d'augmenter la part de la locomotion douce dans l'ensemble du trafic routier. Les questions soulevées par les rapports d'intervention sont particulièrement pertinentes dans le contexte de la récente approbation populaire de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

Pour plus d'informations:

Office Fédéral des Routes - OFROU

<http://www.trafic-lent.ch>

15.02.2005

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



## Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes

Dr. Rudolf Dieterle  
Direktor, Bundesamt für Strassen

Parlamentarische Gruppe Langsamverkehr  
29. September 2004



### Die Ausgangslage



- Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen an Kapazitätsgrenzen und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt
  - Alle Prognosen erwarten eine weitere Zunahme des Verkehrs
  - Die öffentlichen Finanzen sind knapp
- Langsamverkehr (LV) als Teil der Lösung



## Die Bedeutung des LV für ein nachhaltiges Verkehrssystem

- **Optimierung des Gesamtverkehrssystems:** Beitrag zur Dämpfung der Mobilitätsnachfragespitzen durch LV und / oder kombinierte Mobilität MIV/LV/ÖV
- **Wirtschaftlich:** LV ist kosteneffizient
- **Sozial:** Sicherstellung des Zugangs zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung für alle Alters- und Gesellschaftsschichten
- **Gesundheitswesen:** Erhöhung der bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils mit dem Reduktionseffekt bei den volkswirtschaftlichen Gesundheitskosten
- **Energie und Umwelt:** Positive Wirkungen zur Erreichung der umwelt- und energiepolitischen Ziele (Luft, Lärm, CO2, Flächenverbrauch)
- **Freizeit und Tourismus:** Stärkung eines ‚sanften‘ Tourismus



## LV – die gleichberechtigte 3. Säule des Personenverkehrs

*„Vor allem in den Agglomerationen ist nur der kombinierte Ansatz Erfolg versprechend: Lösungen des Agglomerationsverkehrs sind nur möglich, wenn Schiene, Strasse und Langsamverkehr gemeinsam betrachtet werden“.*

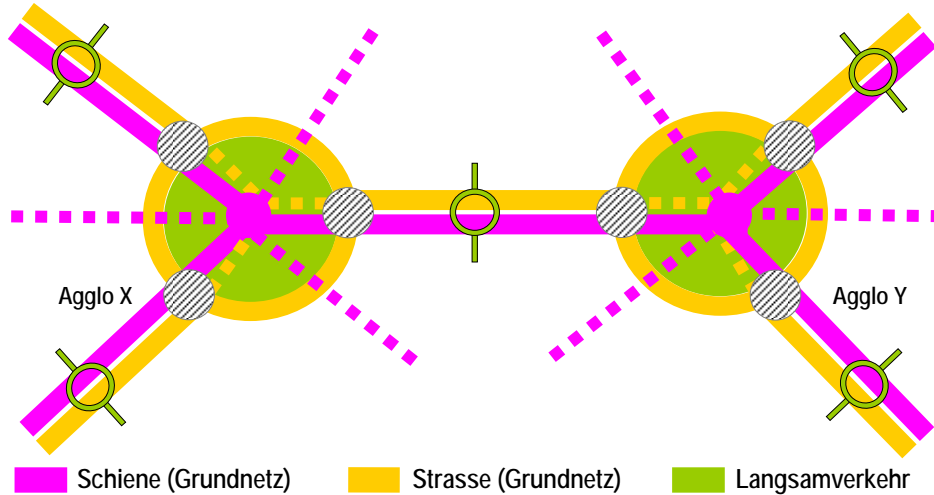
(Expertenkommission Bieri, Mai 2001)



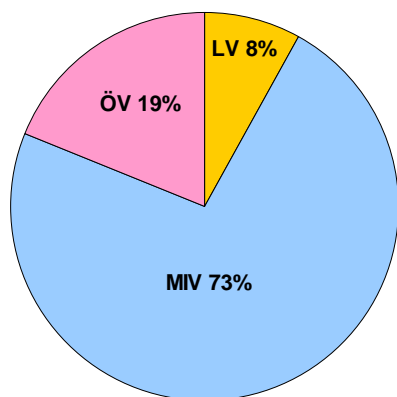
→ Bei der Unterstützung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund muss der LV seiner Bedeutung entsprechend berücksichtigt werden



### Der LV im Verkehrssystem



### Der heutige LV-Anteil am Agglomerationsverkehr



Verkehrsleistung gesamtschweizerisch  
Anteile an den Tagesdistanzen

- In den Agglomerationen kann von einem LV-Anteil an der Verkehrsleistung in der Grössenordnung von ca. 10% ausgegangen werden
- Zur volkswirtschaftlichen Effizienzsteigerung des Gesamt-Verkehrssystems muss dieser Anteil erhöht werden

Quelle: Mikrozensus 2000



### Das Potenzial zur Erhöhung des LV-Anteils

- 12% der Autofahrten und ca. 20% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 1 km  
→ ideale Fussdistanz (15' Wegzeit)
- 34% der Autofahrten sowie ca. 60% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 3 km  
→ ideale Velodistanz (10' Wegzeit)
- 50% der Autofahrten sowie ca. 80% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 5 km  
→ Velo immer noch wettbewerbsfähig (15-20' Wegzeit)

Quelle: Mikrozensus 2000



### Was braucht es für die Ausschöpfung des LV-Potenzials?

- Konsequente Integration der Grundstrategie der gleichberechtigten 3. Säule LV in allen verkehrsrelevanten Politikbereichen und auf allen Staatsebenen
- Direkte, attraktive, sichere und kohärente LV-Netze, welche auch in Sach-, Richt- und Kommunalplanungen verankert sind
- Verbesserung der Schnittstellen zum MIV und zum ÖV
- Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens für den LV
- Datengrundlagen zur Evaluation der Fördermassnahmen



## Limitierende Faktoren (Grenzen/Schwächen) bei der Erhöhung des LV-Anteils an der Gesamtverkehrsleistung?

- Distanzen länger als 1km (Fussverkehr) und 3 bis 5km (Veloverkehr)
- Transport von Gütern (ab einem gewissen Volumen und Gewicht)
- Witterung (Schnee, Eis, Regen, Kälte)
- Physis der Menschen (insbesondere in Gebieten mit relativ grossen Höhenunterschieden)
- mangelnde Attraktivität und Sicherheit der LV-Netze
- nicht kohärente, durchgehende Netze
- zu wenig kundenorientierte Umsteigestellen zu MIV / ÖV



## Die Rollen der 3 Staatsebenen bei der LV-Förderung

### Grundstrategie LV-Förderung

#### BUND

- Definition der Rolle des LV u.a. mit dem Sachplan Verkehr: Verankerung Schnittstellen zum ÖV, örtliche und fachliche Koordination (nationaler) LV-Netze
- Vermeidung negativer Auswirkungen auf LV-Netze und wo möglich Verbessern der LV-Netze bei Erneuerung und Neubau von Infrastrukturen mit einem finanziellen Engagement des Bundes (Strasse, Schiene, landw. Strukturverbesserungen usw. )
- Anpassung von Planungsverfahren, Normen und Gesetzen, so dass ein zweckmässiger LV-Förderungsanreiz auf allen Zuständigkeitsstufen geschaffen wird
- Prüfung der kantonalen Richtpläne bezüglich LV
- Mitfinanzierung der Aggloprogramme (LV sollte dort gut integriert sein)



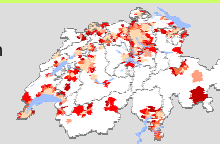
#### KANTONE

- Definition der kantonalen LV-Netze in Richtplänen und anderen Planungen
- Anpassung von Planungsverfahren und Gesetzen
- Berücksichtigung der LV-Schnittstellen (Umsteigestellen) bei der ÖV-Bestellung
- Strategische Vorgaben für die lokalen Verkehrsnetze



#### GEMEINDEN UND AGGLOMERATIONEN

- Definition, Planung und Realisierung der lokalen und regionalen LV-Netze sowie von verkehrsberuhigten Strassenräumen
- Planung, bauliche und organisatorische Verbesserung der Schnittstellen zum ÖV bzw. MIV
- Sanierung von Unfall- und Gefahrenstellen





## Handlungsfeld Bund (Auswahl)

### Aktuelle Tätigkeitsfelder ASTRA

- Verfassungsbestimmung für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs (NFA)
- Berücksichtigung des LV in der Ausführungsgesetzgebung zur NFA
- Vorgaben, Normen und Standards für LV-Planungen (Kt. Richtplanung, Aggloprogramme) und Infrastrukturen

### Zukunftsperspektiven

- Berücksichtigung des LV im Sachplan Verkehr (Netzoptimierungen für LV)
- Unterstützung Prozess VESIPO mit besonderem Gewicht auf den besonders verletzlichen LV
- Verankerung des Velos in der Bundesverfassung (Erweiterung FWG zum LVG)



## Quintessenz

1. Zweckmässige, volkswirtschaftliche Lösungen zur Reduktion der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen können gelingen. Um dies zu erreichen, gilt es den LV konsequent bei allen Planungs- und Realisierungsphasen miteinzubeziehen. Der Bund muss sich bei diesen Entscheidungsprozessen stufengerecht einbringen.
2. Das Engagement des Bundes fokussiert sich einerseits auf die Bereitstellung und Harmonisierung rechtlicher, planerischer und fachtechnischer Grundlagen...
3. ... und andererseits auf die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen, wobei er sicherstellt, dass der LV bei diesen Investitionen gebührend berücksichtigt wird.



## Informationen zum Stand Leitbild Langsamverkehr



### Stand Leitbild Langsamverkehr (LLV)

Das ASTRA hat in den Jahren 2001 und 2002 zusammen mit den interessierten Bundesämtern, Vertretungen verschiedener Kantone und Agglomerationen sowie privaten Fachorganisationen den Entwurf eines Leitbildes erarbeitet, das Vision, Grundstrategie sowie Leitsätze und Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs umfasst.

In der Anhörung, welches das UVEK zwischen Dezember 2002 und Mai 2003 durchführte, fand das Grundanliegen des Leitbildes, dass sich der LV neben dem MIV und dem ÖV zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler einer effizienten Personenverkehrspolitik entwickeln soll, breite Unterstützung. Grundsätzliche Einwände gegen die Förderung des Langsamverkehrs ergaben sich bei der Finanzierungsfrage, bei der Aufgabenteilung Bund, Kantone und Private sowie bei der Verfassungsmässigkeit einzelner Handlungsfelder.

Gegenwärtig überarbeitet das ASTRA das Leitbild, so dass es bis Herbst 2005 als Grundlage für die Beantwortung des Po 01.3402 Aeschbacher bereit liegt. Der Bericht des Bundesrates dürfte dem Parlament voraussichtlich bis Mitte 2006 zugeleitet werden können.





### Vorgesehene Dokumentationen zum Leitbild LV

- 1) Bericht des Bundesrates zur Bedeutung und Förderung des Langsamverkehrs (in Erfüllung Po 01.3402 Aeschbacher)
- 2) ein departementales Leitbild zur Förderung des LV, das Vision, grundsätzliche Handlungsfelder des Bundes sowie Prioritäten und Strategien zu deren Umsetzung festlegt. Dieses Dokument ist das Strategiepapier, welches (ohne zeitliches Verfalldatum) aus sachlicher Sicht die zentralen Anliegen und Bedürfnisse des LV festhält
- 3) ein Dokument „Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens“, das in zusammengefasster Form die wesentlichen Forderungen, Anregungen und Meinungen der Vernehmlassungsteilnehmer enthält.
- 4) Zusammenstellung aller Vernehmlassungsantworten
- 5) ein Massnahmenkatalog, der konkrete Einzelmassnahmen enthält und grobe Hinweise macht, wer, welche Aufgaben wahrnehmen sollte (unter Berücksichtigung der geltenden Aufgabenteilung Bund-Kantone!). Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen erfolgt step by step unter fortlaufender Priorisierung, in erster Linie unter Beachtung der rechtlichen und finanziellen Machbarkeit (rollende Gesamtplanung)