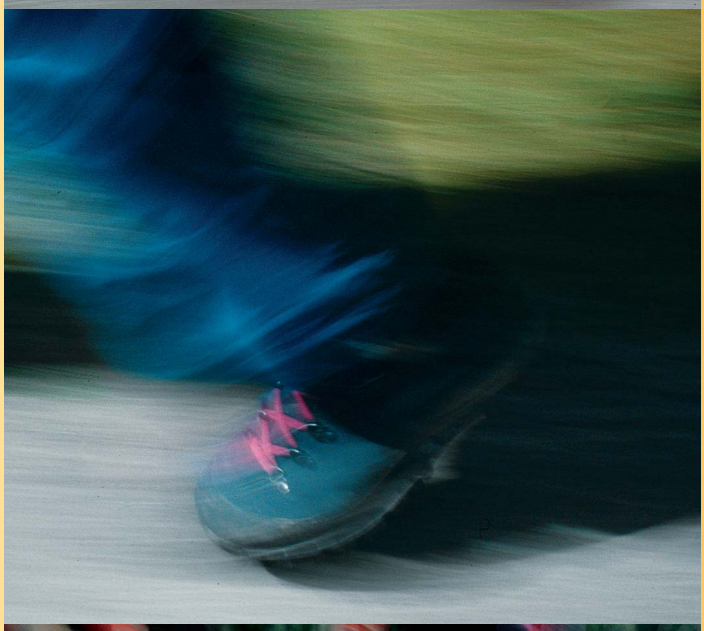
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

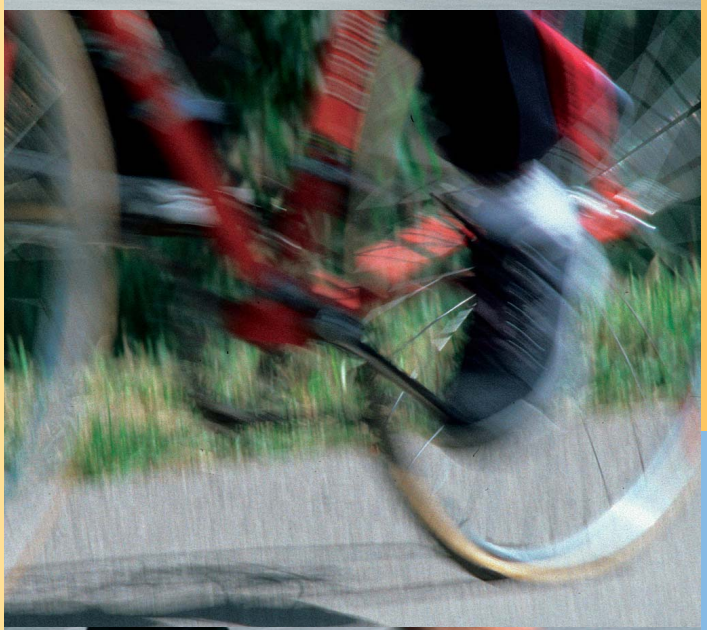
U V E K
E T E C
A T E C

Entwurf

Leitbild Langsamverkehr

Auftrag
Vision
Grundstrategie
Leitsätze
Massnahmen





Inhaltsverzeichnis

1. Warum der Bund den Langsamverkehr fördern will 3
   Was ist Langsamverkehr? 3
   Verbindlichkeit des Leitbildes 3
2. Bundesverfassung als Auftrag 4
3. Ausgangslage 5
4. Vision 6
5. Neues Grundverständnis 8
6. Grundstrategie 10
7. Leitsätze 12
   - LS 1 Raumplanung und Planung 12
     Massnahmen 32
   - LS 2 Infrastruktur 13
     Massnahmen 34
   - LS 3 Städte und Agglomerationen 14
     Massnahmen 36
   - LS 4 Leit- und Informationssystem 15
     Massnahmen 38
   - LS 5 Sicherheit 16
     Massnahmen 40
   - LS 6 Kombinierte Mobilität 17
     Massnahmen 42
   - LS 7 Bildung und Öffentlichkeitsarbeit 18
     Massnahmen 44
   - LS 8 Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen 19
     Massnahmen 46
   - LS 9 Statistik und Evaluation 20
     Massnahmen 48
   - LS 10 Mobilinfosystem Schweiz 21
     Massnahmen 50
   - LS 11 Zusammenarbeit und Zuständigkeiten 22
     Massnahmen 52
   - LS 12 Finanzierung 23
     Massnahmen 54
   - LS 13 Anschubprogramm 24
     Massnahmen 56
8. Umsetzung des Leitbildes 25

Massnahmenkatalog *27*

Das Leitbild enthält in konzentrierter Form die Vision, die Grundstrategie und dreizehn Leitsätze zur langfristigen Förderung des Langsamverkehrs in der Schweiz. Zur Vertiefung und Ergänzung dieser allgemeinen und teilweise abstrakten Aussagen wurde der vorliegende Massnahmenkatalog mit folgendem Inhalt erstellt:

Auftrag von Bundesrat Leuenberger 28
Begründungen und Erläuterungen zu den Leitsätzen 32
Auflistung der wichtigsten konkreten Massnahmen zu den Leitsätzen 32
Abkürzungsverzeichnis 59

Wer hinter dem Leitbild Langsamverkehr steht 61

1. Warum der Bund den Langsamverkehr fördern will

Bundesrat Moritz Leuenberger beauftragte das ASTRA am 10. Mai 2001 mit der Ausarbeitung eines departementalen Leitbilds zur Förderung des Langsamverkehrs (LV). Aufgrund der wachsenden Verkehrsprobleme (insbesondere in Agglomerationen und Städten) ist der Anteil des LV (am Gesamtverkehr) zu erhöhen. Mit einer koordinierten Verkehrspolitik sollen die einzelnen Verkehrsträger nach ihren Stärken optimal eingesetzt und miteinander verknüpft werden. Mittelfristig soll der Langsamverkehr denselben Status wie der öffentliche und der motorisierte Individualverkehr erreichen, damit sich die Mobilität in der Schweiz in Richtung Nachhaltigkeit entwickelt.

Das vorliegende Leitbild zeigt, wie der **Bund** den Langsamverkehr fördern will. Die vielen, sehr wichtigen LV-Förderungsmassnahmen, die alleine in die Zuständigkeit der Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden sowie der Privaten fallen, sind damit nicht Gegenstand des vorliegenden Leitbilds.

Die fachliche Grundlage für dieses Leitbild besteht aus sieben Teilberichten, welche durch Experten des Langsamverkehrs im Auftrag des ASTRA erstellt wurden (siehe Seite 61). Dabei wurden die Themenbereiche Fussverkehr, Wandern, Velo fahren (Alltag und Freizeit), Historische Verkehrswege, Geographische Informationssysteme sowie LV-Anliegen der Agglomerationen/Städte/Gemeinden spezifisch aufgearbeitet. Diese Expertenberichte müssen nicht mit der Bundesmeinung übereinstimmen. Sie dienten jedoch als ausgezeichnete Auslegeordnung für die Erarbeitung des Leitbildes. Zusammen mit einschlägigen Fachorganisationen, Behindertenorganisationen, der Beratungsstelle für Unfallverhütung sowie mit verschiedenen Bundes- und Kantonsvertretern konnte auf dieser Basis das Leitbild entwickelt und aufgebaut werden.

Was ist Langsamverkehr (LV)?

Langsamverkehr steht für Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft.

Langsamverkehr im Sinne dieses Leitbildes umfasst insbesondere Fussverkehr und Wandern, Velo fahren (auch mit Mountainbikes, Renn- und Liegevelos), sowie Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie z.B. Inline-Skaten.

Ausgenommen sind Wasser- und Luftverkehrsformen, Reiten, von Motoren angetriebene oder unterstützte Fortbewegungsarten (z.B. mit Elektrovelos) und wintersportliche Aktivitäten wie Skilanglauf, Winterwandern oder Schneeschuhlaufen.

Im Marketing wird als Synonym für Langsamverkehr der Begriff «Human Powered Mobility» verwendet.

Verbindlichkeit des Leitbildes

Das Leitbild Langsamverkehr und der Massnahmenkatalog sind eine Handlungsgrundlage für alle Beteiligten und Betroffenen. Im Rahmen der bundesbehördlichen Zuständigkeiten soll das Leitbild verbindlich werden. Es definiert die Vorgaben für künftige Weisungen und Rechtsetzungsprozesse. Zudem schlägt das Leitbild neue Zuständigkeiten der beteiligten Akteure vor. Im Weiteren schafft der Bund mit diesem Leitbild verlässliche Rahmenbedingungen für alle am Prozess der LV-Förderung Mitwirkenden. Für die Partner des Bundes hat das Leitbild demzufolge einen empfehlenden Charakter.

2. Bundesverfassung als Auftrag

Auftrag

Die aktuellen gesellschaftlichen Bedürfnisse bezüglich Langsamverkehr sind mit einem neuen verkehrspolitischen Verständnis anzugehen. Das vorliegende Leitbild des Bundes soll in diesem Sinne eine Grundlage zur zeitgemässen und zukunftsorientierten Entwicklung einer kohärenten Verkehrspolitik bilden. Der Anteil der Langsamverkehrsetappen ist innerhalb von 10 Jahren um 15% zu erhöhen. Basierend auf der aktuellen Bundesverfassung kann der Langsamverkehr bereits heute unter verschiedenen Titeln durch den Bund gefördert werden.

Nachhaltige Entwicklung

Gesundheit und Sport

Umwelt

Raumplanung

Verkehr

Fussverkehr und Wandern

Energie

Tourismus

Gewinnpotenzial

Der Langsamverkehr weist ein erhebliches, derzeit ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Gesamtsystems Personenverkehr, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, Energie) und zur Förderung der Gesundheit auf. Überdies stärkt er den sanften Tourismus und trägt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben im Bereich Verkehr bei. Diese Vorteile des Langsamverkehrs gilt es zu nutzen. Namentlich:

- seinen Beitrag zur verbesserten Wohn- und Lebensqualität sowohl in dichtbesiedelten Gebieten als auch im ländlichen Raum;
- seinen komparativen Vorteil beim Personenverkehr über kurze Distanzen, den sich insbesondere die Gemeinden, Städte und Agglomerationen zunutze machen sollten;
- sein Potenzial, allen den Zugang zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung zu ermöglichen;
- seine hohe volkswirtschaftliche Effizienz, die bei einer Vernetzung mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr besonders in den Agglomerationen zum Tragen kommt;
- seine positiven Wirkungen auf die Erreichung der energie- und umweltpolitischen Ziele;
- seinen Beitrag zur Erhöhung des bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils im Alltag und in der Freizeit, womit sich die volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens senken lassen;
- seine volkswirtschaftlichen Impulse in der Freizeit- und Tourismusbranche.

Innerhalb von 10 Jahren soll der Anteil der Langsamverkehrsetappen von heute 47% auf rund 54% aller Verkehrsetappen steigen.

+15%

3. Ausgangslage

Langsamverkehr ist die Nummer Eins bei der Verkehrsmittelwahl

In der Schweiz sind durchschnittlich 90% der Bevölkerung täglich mindestens einmal unterwegs. Sie wählen sowohl im Alltag als auch in der Freizeit am häufigsten ein Verkehrsmittel ohne Motor: Die eigenen Füsse oder das Velo (47%). Damit sind sie fast ebenso lange (42% der täglichen Wegzeit) unterwegs wie mit dem eigenen motorisierten Verkehrsmittel (46%). Acht Prozent der durchschnittlichen Tagesdistanz werden mit eigener Muskelkraft zurückgelegt. Der Langsamverkehr prägt daher in hohem Masse das Verkehrsgeschehen.

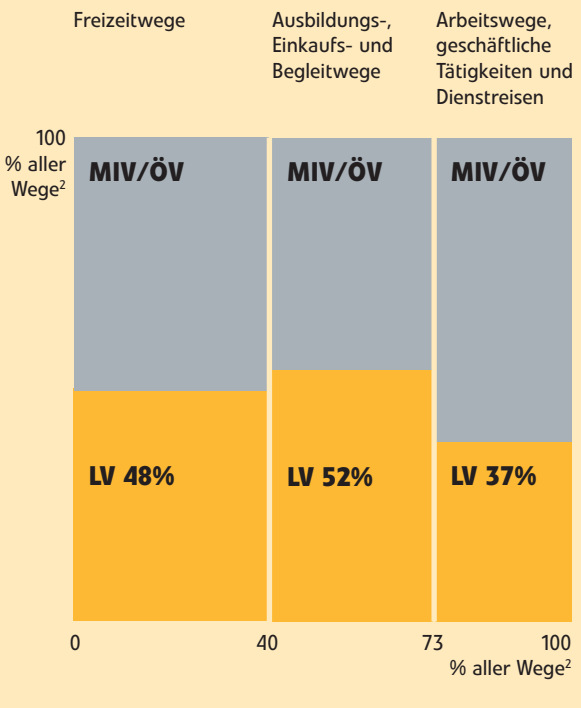
Der höchste Langsamverkehrsanteil für Einkaufs- und Ausbildungswege

Verkehr entsteht immer dort, wo die Standorte der unterschiedlichen Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen etc.) auseinander liegen. Durch die Bereitschaft und die Möglichkeit, immer grössere Distanzen in kürzerer Zeit zwischen den einzelnen Aktivitäten zurückzulegen, nimmt das Verkehrsaufkommen stetig zu. Ein markanter Teil verursacht der Freizeitverkehr, nämlich 40% aller Wege (und 49% der Wegzeit bzw. 44% der zurückgelegten Distanzen). Dieser hohe Anteil erklärt sich dadurch, dass die gesamte Bevölkerung in ihrer Freizeit unterwegs sein kann. Ausbildungs-, Einkaufs- und Begleitwege verursachen 33% aller Wege. Die restlichen 27% entfallen auf Arbeitswege, geschäftliche Tätigkeit und Dienstreisen der erwerbstätigen Bevölkerung. Der Anteil des Langsamverkehrs ist mit 52% beim Ausbildungs-, Einkaufs- und Begleitverkehr am höchsten und damit unwesentlich höher als beim Freizeitverkehr (48%). Arbeitswege hingegen werden nur zu 37% mit Langsamverkehrsmitteln zurückgelegt.

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr

	Anzahl Etappen[1] (%)	Unterwegszeit (%)	Tagesdistanz (%)
Langsamverkehr LV	**47**	42	8
Zu Fuss	**41**	36	5
Velo	**6**	6	3
Mot. Individualverkehr MIV	**42**	46	73
Öff. Verkehr ÖV	**11**	12	19

Der LV-Anteil der verschiedenen Verkehrszwecke



[1]Etappe: Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

[2]Weg: Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Quelle Tabelle und Grafik: Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

4. Vision:
Mit Langsamverkehr schwungvoll durch Alltag und Freizeit

1. Eine bewegungsaktive Bevölkerung geniesst den Langsamverkehr im Alltag wie in der Freizeit als wesentliches Element ihrer Lebensqualität.

2. Alle Personen – unabhängig von Alter und Fähigkeiten – können in der Schweiz jederzeit attraktive, sichere und zusammenhängende Wegnetze, Aufenthaltsräume und Nebenanlagen nutzen.

3. Die LV-Benutzerinnen und -Benutzer können sich in der Schweiz auf eine einheitliche Signalisation der Infrastruktur verlassen und haben über ein integrales, modernes Mobilitätsinfosystem freien Zugriff auf alle langsamverkehrsrelevanten Daten.

4. Der Langsamverkehr bildet zusammen mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr ein leistungsfähiges und volkswirtschaftlich effizientes Gesamtsystem für den Personenverkehr.

5. Neues Grundverständnis: Drei statt zwei Säulen für den Personenverkehr

Motorisierter Individual-verkehr	*Langsam-verkehr*	*Öffentlicher Verkehr*
MIV	**LV**	**ÖV**
Personenwagen	*Fussverkehr*	*Eisenbahn*
Lastwagen	*Velo fahren (inkl. Mountainbikes, Renn- und Liegevelos)*	*Tram*
Motorräder	*Wandern*	*öffentliche Busse*
Mofas	*Fortbewegung mit fahrzeug-ähnlichen Geräten (z.B. Inline-Skaten)*	*Seilbahnen*
E-Bikes		*Schiffe*
		Luftverkehr

Die drei Säulen des Personenverkehrs

Dem Langsamverkehr wird jene Bedeutung beigemessen, die ihm aufgrund der wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile sowie den positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität zusteht. Bei der Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume sowie der Infrastrukturen sind die Anliegen des LV entsprechend zu berücksichtigen.

Die Verkehrssicherheit wird entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO kontinuierlich erhöht. Im Zuge dieser Entwicklung werden gleichzeitig die bestehenden infrastrukturellen Einschränkungen des LV-Angebots aufgehoben. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die allen eine freie Wahl der Verkehrsmittel ermöglicht.

Drei grundlegende Prinzipien prägen das Mobilitätsangebot in der gesamten Schweiz:

- **konkurrenzfähige Transportketten von LV im Verbund mit ÖV und/oder MIV,**
- **gleichberechtigtes Nebeneinander aller Mobilitätsformen auf sicher ausgestalteten Mischverkehrsflächen,**
- **die Raumentwicklung orientiert sich vermehrt an einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege.**

6. Grundstrategie

10 **Damit die Vision Realität werden kann, hat der Bund das vorliegende Leitbild erarbeitet. Es ist ein Bekenntnis des Bundes zu einer Förderung und Weiterentwicklung des Langsamverkehrs in der Schweiz – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit – innerhalb wie auch ausserhalb der besiedelten Gebiete.**

Gesamtschweizerisch werden flächendeckend günstige Rahmenbedingungen und Handlungsgrundlagen geschaffen, welche dem LV als drittem Element des Gesamtsystems Personenverkehr Rechnung tragen. Auf dieser Basis stimmen Bund, Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden ihre Verkehrspolitik und deren Umsetzung aufeinander ab.

Verschiedene Projekte des Bundes sollen abgestimmt auf dieses Leitbild Verbesserungen gegenüber der heutigen Verkehrssituation bewirken. Das erhebliche Synergiepotenzial der folgenden Vorhaben soll zu Gunsten des Langsamverkehrs genutzt werden:

- Das **Agglomerationsprogramm** umfasst Massnahmen zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Städten und Agglomerationen.
- Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO soll eine **Strassenverkehrssicherheitspolitik** umgesetzt werden, welche die Zahl der schwer verunfallten und getöteten Personen drastisch senkt.
- Mit dem **Sachplan Strasse** werden die langfristigen raumrelevanten Eckwerte unserer künftigen Mobilität auf den Strassen festgelegt und die dafür erforderlichen Zuständigkeiten geregelt.
- **EnergieSchweiz** unterstützt u.a. die kombinierte Mobilität: Mittels Konzepten, Projekten und Produkten wird ein modernes, energieeffizientes Mobilitätsmanagement in Unternehmungen, Institutionen, Verwaltungen und Gemeinden gefördert.

Dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend legt das vorliegende Leitbild den Schwerpunkt auf den Handlungsbedarf und den Handlungsspielraum des Bundes. Die ebenso bedeutenden regionalen und lokalen LV-Aufgaben (z.B. Errichtung von Begegnungszonen) oder Elemente mit ausschliesslich privatwirtschaftlicher Nutzung werden daher an dieser Stelle nicht behandelt. Das Leitbild ist jedoch von zentraler Bedeutung für die vertikale Koordination der Verkehrspolitik (Bund, Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden) im Bereich des Langsamverkehrs.

Die Grundstrategie (LV-Politik) legt die «Marschrichtung» für die kommenden zehn Jahre fest. Sie beinhaltet die Absichten des Bundes und hält fest, wie er gemeinsam mit allen Partnern vorgehen will, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Leitsätze und die dazugehörenden Massnahmen konkretisieren die Strategie in abgegrenzten Handlungsfeldern (siehe Massnahmenkatalog, Seite 27).

Die Grundstrategie basiert auf fünf Pfeilern:

1. Neue Angebote und Dienstleistungen

Bund, Kantone und Dritte gewährleisten die Grundversorgung mit LV-Infrastrukturen und -Dienstleistungen. Dazu gehören namentlich Wege und Wegnetze, optimierte Umsteigeanlagen zu den privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln, sowie der Einsatz moderner Informations- und Kommunikationsmittel zur Nutzung der LV-Angebote.

Die LV-Infrastrukturen sind attraktiv und sicher ausgestaltet. Sie wachsen zu lückenlosen Netzen zusammen. Diese Infrastruktur ist sowohl auf die Nutzung im Alltag als auch auf die freizeitorientierten Formen des Langsamverkehrs ausgerichtet. Damit leistet der Langsamverkehr einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in den Siedlungsräumen und fördert gleichzeitig eine Regionalentwicklung mit sanftem Tourismus.

Alle Personen und Regionen des Landes haben Anspruch auf ein kostenloses Grundversorgungsangebot an LV-Infrastruktur und -Dienstleistungen. Die flächendeckende Grundversorgung erfolgt in der ganzen Schweiz nach denselben Grundsätzen. Der Umfang und die Qualität dieses Service Public wird durch einen breit abgestützten politischen Entscheidprozess neu definiert.

▲ siehe Leitsätze 1 bis 6 und 10

2. Evaluation, Weiterentwicklung und intensivere Kommunikation

Der Langsamverkehr wird durch kontinuierliche Information, Beratung und Motivation der Öffentlichkeit gefördert. Die Aus- und Weiterbildung zum Thema LV ist auf allen Bildungsstufen intensiver zu betreiben. Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich LV und der multimodalen Transportketten werden unterstützt.

▲ siehe Leitsätze 7, 8 und 9

3. Neue Kooperationen und Zuständigkeiten

Die Umsetzung des Leitbilds verlangt neue Formen der Zusammenarbeit und Zuständigkeiten. Der Bund übernimmt eine strategische Rolle, indem er u.a. Normen und Standards erarbeitet, Beitragsbedingungen festlegt sowie den Vollzug beratend unterstützt. Die Kantone sind für die operative Umsetzung zuständig. Mit privaten Institutionen, die sich auf nationaler Ebene kontinuierlich im LV-Bereich engagiert haben, werden neue Partnerschaften entwickelt und aufgebaut.

▲ siehe Leitsatz 11

4. Neue finanzielle Basis für den LV

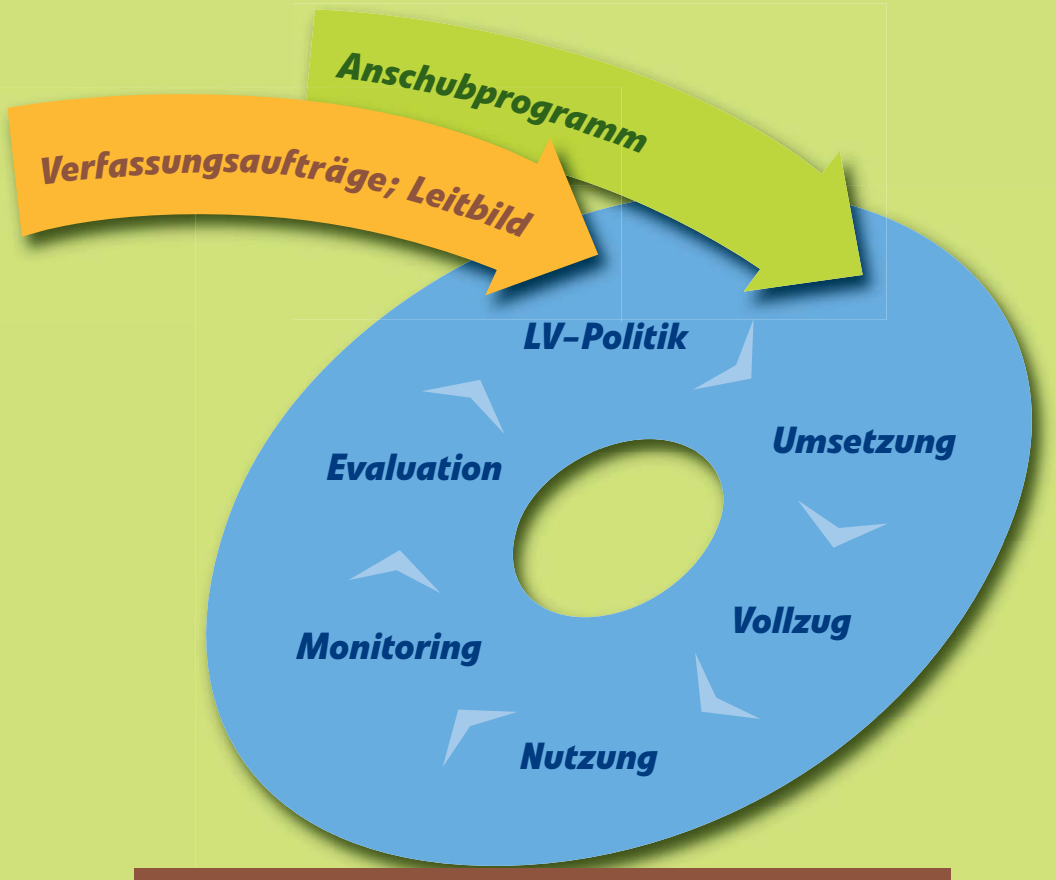
Bund, Kantone und Dritte engagieren sich gemeinsam für den Langsamverkehr. Der Bund sieht zweckgebundene Beiträge an die Errichtung und den Unterhalt von LV-Infrastrukturen sowie für bestimmte LV-Dienstleistungen vor.

▲ siehe Leitsatz 12

5. Anschubprogramm

Um auf den unmittelbaren Handlungsbedarf reagieren zu können, wird ein spezielles Anschubprogramm lanciert. Es umfasst umsetzungsreife Massnahmen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Im Zentrum stehen die Sanierung von Unfallschwerpunkten und die Förderung von LV-Anlagen im Agglomerationsverkehr (einschliesslich kombinierte Anlagen). Zudem sind mit diesem Programm Planungsgrundlagen zu schaffen, welche den bestehenden Nachholbedarf aufzeigen und dessen Beseitigung ermöglichen.

▲ siehe Leitsatz 13



Wie der Bund den Langsamverkehr fördert

5. Die Kernaussagen als Leitsätze

LS 1 Raumplanung und Planung

Planerische Grundlagen und die Instrumente der Raumplanung sollen dazu beitragen, die Infrastruktur und die Dienstleistungen beim Langsamverkehr kontinuierlich zu verbessern. Es werden kommunal-lokale, kantonal-regionale und nationale Infrastrukturen unterschieden. Jede Kategorie hat spezifischen Anforderungen zu genügen.

LS 2 Infrastruktur

Sowohl inner- als auch ausserhalb der Siedlungsgebiete sind für den Langsamverkehr kohärente Wegnetze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume zu bauen, betreiben, unterhalten und erneuern. Dabei ist sicherzustellen, dass die LV-Infrastruktur entsprechend der potenziellen Nachfrage zu jeder Tages- und Jahreszeit attraktiv und sicher ist.

LS 3 Städte und Agglomerationen

Eine umfassende Ausschöpfung des LV-Potenzials, unterstützt von einer Raumentwicklung gegen «innen», trägt erheblich zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten bei. Diese Entwicklung in Richtung eines effizienten Gesamtverkehrssystems geht einher mit der Steigerung der Lebens- und Standortqualität sowie einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Agglomerationen.

LS 4 Leit- und Informationssystem

Basierend auf der Strassenverkehrsgesetzgebung wird gesamtschweizerisch ein einheitliches Leit- und Informationssystem zur Förderung des Langsamverkehrs geschaffen. Dieses System stützt sich auf ein ganzheitliches Konzept und umfasst alle Formen des Langsamverkehrs. Soweit erforderlich wird das Signalisationskonzept auf verwandte Signalisationssysteme abgestimmt.

LS 5 Sicherheit

Die LV-Anlagen entsprechen den Bedürfnissen eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und Übergriffe auf LV-Benutzerinnen und -Benutzer).

Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO gibt es keine toten oder schwer verletzten Langsamverkehrsteilnehmenden mehr. In diesem Sinne wird das Strassenverkehrssystem so ausgestaltet, dass es tolerant ist gegenüber unvermeidbarem, menschlichem Fehlverhalten.

Die LV-Infrastrukturen ausserhalb des Geltungsbereichs des Strassenverkehrsgesetzes (z.B. Wanderwege oder Aufenthaltsräume für LV) werden nach hohen sicherheitstechnischen Standards geplant, gebaut, betrieben, unterhalten und erneuert. Die Benutzerinnen und Benutzer dieser Anlagen sind durch geeignete Leit- und Informationssysteme auf potenzielle Gefahren aufmerksam zu machen.

LS 6 Kombinierte Mobilität

Die optimale Verknüpfung der Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit jenen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel ermöglicht allen einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel (multimodaler Verkehr).

LS 7 Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit über die Bedeutung, die Möglichkeiten und die Anforderungen des Langsamverkehrs trägt zur LV-Förderung bei. Der rege Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene sowie die praxisnahe Aus- und Weiterbildung auf allen Bildungsstufen gewährleistet flächendeckend das erforderliche Fachwissen für die Realisierung von Massnahmen zur LV-Förderung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

LS 8 Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen

Die Forschung und Entwicklung sowie die Erstellung von Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich des Langsamverkehrs und der multimodalen Transportketten werden intensiviert. Die Schweiz steigert die Aktivitäten auf nationaler und internationaler Ebene hinsichtlich...

...Forschung und Entwicklung in den Bereichen Infrastruktur, volkswirtschaftliche Effekte, Evaluation der LV-Förderung, objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden, Verkehrsregelungen, Dienstleistungen für die Bildungs- und Informationsbelange sowie für die Weiterentwicklung technischer Normen;

...Pilot- und Demonstrationsanlagen als publikumswirksames Informationsinstrument und für die Erlangung von Praxiserfahrungen als Basis der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur.

LS 9 Statistik und Evaluation

Die Langsamverkehrsstatistik ist als gleichwertiger Teil in die offizielle Verkehrsstatistik zu integrieren. Der Bund erhebt regelmässig die relevanten Daten aller Formen des LV. Die Daten werden quantitativ und qualitativ so erhoben, dass sie für die Planung und Evaluation von Fördermassnahmen geeignet sind. Der Langsamverkehr wird in alle sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen.

LS 10 Mobilinfosystem Schweiz

Sämtliche räumlichen Informationen zum Langsamverkehr sind in einem national einheitlichen geographischen Informationssystem integriert. Mit einer flächendeckenden Kooperation zwischen Bund, Kantonen, Agglomerationen und Dritten wird sichergestellt, dass sämtliche LV-relevanten Geoinformationen in einem allgemein anerkannten Standard verknüpft sind. Die Resultate sind Teil eines «Mobilinfosystems Schweiz» und stehen als Service public dauerhaft zur Verfügung.

LS 11 Zusammenarbeit und Zuständigkeiten

Die öffentliche Hand schafft günstige Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Langsamverkehrs. Zu diesem Zweck sind volkswirtschaftlich sinnvolle Formen der Zusammenarbeit auf den Ebenen Public-Public und Public-Private zu realisieren.

LS 12 Finanzierung

Der Bund leistet Beiträge an die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von LV-Infrastrukturen sowie für die Erbringung von bestimmten LV-Dienstleistungen. Er verwendet dazu zweckgebundene Mineralölsteuererträge.

LS 13 Anschubprogramm

Der Bund startet zur Initialisierung der Fördermassnahmen ein mehrjähriges Anschubprogramm. Die Programmteile müssen drei Ansprüchen genügen: es muss ein grosser und akuter Handlungsbedarf bestehen, es muss ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen werden, und es müssen umsetzungsreife Massnahmen vorliegen.

8. Umsetzung des Leitbildes

Die Förderung des Langsamverkehrs wird durch den Bund stufenweise und nach Massgabe der zusätzlich verfügbaren personellen und finanziellen Mittel intensiviert. Es ist geplant, das Leitbild auf der Basis von folgenden Grundmodulen umzusetzen:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K
E T E C
A T E C

Entwurf

Massnahmen-katalog Langsamverkehr

Auftrag

Erläuterungen und Massnahmen

Abkürzungsverzeichnis

Auftrag von Bundesrat Leuenberger

28

Herrn Direktor

Olivier Michaud

Bundesamt für Strassen

3000 Bern

3003 Bern, 10. Mai 2001

Auftrag an den Direktor ASTRA:

Erarbeitung eines departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs

Sehr geehrter Herr Direktor

Ausgehend von den folgenden Ausführungen erteile ich Ihnen den Auftrag, den Entwurf eines departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten:

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Handlungsbedarf

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr soll der Langsamverkehr so weiterentwickelt werden, dass der gesamte Landverkehr sich in Richtung der Nachhaltigkeit entfaltet. Der Handlungsbedarf zur Förderung des Langsamverkehrs zeigt sich namentlich durch

- die in der Departementsstrategie des UVEK verankerte Zielsetzung, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen,
- verschiedene parlamentarische Vorstösse, welche eine aktivere Haltung des Bundes fordern (z.B. Ip Vollmer: «Finanzierung der Veloförderung»; EA Hollenstein: Unterstützung der Städte für Projekte «Ohne Auto in die Stadt»; P Onken: «Wahrung der übergeordneten Interessen- und Koordinationsaufgaben beim Fuss- und Wanderwegnetz»; Ip Eymann: «Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer auch für Verkehrsinfrastruktur-Einrichtungen in Agglomerationen und Städten»),
- die Verkehrsüberlastung, insbesondere der Agglomerationen und Städte, aufgrund der bestehenden räumlichen, ökonomischen und ökologischen Grenzen der Mobilitätssysteme,
- den Wunsch nach vermehrter Wohn- und Lebensqualität sowohl in dichtbesiedelten Gebieten als auch im ländlichen Raum,
- den hohen und immer noch zunehmenden Anteil der Bevölkerung, der sich aus gesundheitlicher Sicht zu wenig bewegt, dadurch Gesundheitskosten von zweieinhalb Milliarden Franken jährlich verursacht und bei dem der Langsamverkehr ein besonderes Potenzial zur Gesundheitsförderung hat, und
- das Programm EnergieSchweiz und das CO_2-Gesetz, welche eine etwa 10%ige Reduktion des Verbrauchs fossiler Energien im Mobilitätssektor vorgeben. Dabei kann die Förderung des Langsamverkehrs einen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs leisten.

1.2 Bearbeitungsraum

Im vorliegenden Auftrag werden unter Langsamverkehr folgende nicht-motorisierte Fortbewegungsformen verstanden:

- Fussverkehr (innerhalb des Siedlungsgebiets; Art. 2 Fuss- und Wanderweggesetz, FWG, SR 704)
- Wandern (ausserhalb des Siedlungsgebiets; Art. 3 FWG)
- Velo fahren
- Neue Mobilitätsformen (wie Inlineskates, Skateboards, Kickbords usw.)

Der Auftrag konzentriert sich somit grundsätzlich auf die Behandlung derjenigen Fortbewegungsformen, welche allein auf der menschlichen Muskelkraft (human powered mobility) basieren (vgl. Ziff. 4.2. betr. besonderer Abgrenzungs- und Verknüpfungsfragen).

Dabei gilt es, insbesondere alle relevanten Fragen zu bearbeiten, die den Bewegungs- und Aufenthaltsraum des Langsamverkehrs betreffen (inkl. die für eine erfolgreiche Intermodalität erforderlichen Umsteigebeziehungen sowie unter bestmöglichem Einbezug der historischen Verkehrswege der Schweiz (vgl. Art. 3 Abs. 2 FWG)).

2 ZIEL

Entsprechend der Zielsetzung des UVEK, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, und dem Wissen, dass die Förderung des Langsamverkehrs eine Querschnittaufgabe ist, die zahlreiche Fachgebiete

der Politik tangiert und sämtliche staatlichen Organisationsebenen (Bund, Kantone, Regionen/Agglomerationen, Gemeinden) einbezieht, sollen überall möglichst günstige Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr geschaffen werden. Mit dem vorliegenden Auftrag sollen die vielfältigen, möglichen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs erarbeitet werden. Damit sind namentlich

- die bereits heute bestehenden Handlungsspielräume des Bundes zur Förderung des Langsamverkehrs aufzuzeigen und entsprechende Massnahmen zu treffen bzw. vorzuschlagen,
- die auf Bundesebene bestehenden finanziellen, organisatorischen, institutionellen, fachlichen und rechtlichen Lücken im Bereich Förderung des Langsamverkehrs aufzuzeigen und gegebenenfalls Massnahmen vorzuschlagen, mit denen diese künftig geschlossen werden sollen,
- die finanziell, fachtechnisch oder rechtlich relevanten Entscheide mit Berührungspunkten zum Langsamverkehr auf ihre Langsamverkehrs-Verträglichkeit hin zu überprüfen und
- Massnahmen aufzuzeigen und vorzuschlagen, wie die anderen staatlichen Ebenen und Körperschaften, öffentliche und private Unternehmen angehalten und unterstützt werden können, damit auch sie vermehrt geeignete Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs treffen.

3 AUFTRAG AN DEN DIREKTOR ASTRA

Bis Ende März 2002 ist der Entwurf eines Leitbildes des UVEK zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten. Im Kompetenzbereich des Bundes soll dieses Leitbild die Handlungsfelder aufzeigen, Prioritäten und Strategien festlegen sowie die konkrete Umsetzung der bearbeiteten Massnahmen vorschlagen.

Mit dem zu erarbeitenden Leitbild des UVEK will ich insbesondere

ökonomische Dimension

- die finanziellen Lücken zur effizienten Förderung des Langsamverkehrs schliessen und Lösungsvorschläge erarbeiten, welche ein langfristiges Finanzierungssystem für den Langsamverkehr darstellen könnten (z.B. analog dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs),
- mit der Schaffung günstiger Voraussetzungen für den freizeit- und tourismusorientierten Langsamverkehr wirtschaftliche Impulse, insbesondere in wirtschaftlichen Randgebieten und touristischen Regionen, geben,
- die Bedürfnisse des Langsamverkehrs in die Raumplanung einbinden und damit u.a. auch den Vollzug und die Unterstützung der gesetzlichen Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden stärken und

ökologische Dimension

- einen Beitrag zur Entlastung der Agglomerationen und anderer verkehrsbelasteter Gebiete vom motorisierten Verkehr leisten und damit die Lebensqualität verbessern,
- einen mittelbaren Beitrag leisten an die Reduktion der durch den motorisierten Verkehr bedingten Umweltbelastungen sowie den Verbrauch fossiler Energien, z.B. durch die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl mittels zweckmässiger Verkehrsinformationssysteme, welche den Langsamverkehr miteinbeziehen,
- multimodale (alle Verkehrsträger betreffende) und intermodale (zwischen Verkehrsmitteln betreffende) Transportketten fördern, mit besonderer Beachtung der Schnitt- und Umsteigestellen,

soziale Dimension

- die freie Mobilitätswahl auch künftigen Generationen sichern, indem die drei Grundformen der Mobilität im Landverkehr (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) auf allen staatlichen Ebenen grundsätzlich gleichwertig behandelt werden,
- allen Bevölkerungskreisen (insbesondere auch Kindern, Jugendlichen, Betagten oder Behinderten) in allen Landesteilen und Regionen einen zweckmässigen Zugang zu ihren Wohn-, Einkaufs-, Arbeits-, Ausbildungs-, Freizeit- und Spielplätzen (Nahverkehr) dauerhaft sicherstellen,
- beitragen zur kontinuierlichen Erhöhung des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung mit der positiven Wirkung auf die Volksgesundheit.

4 RAHMENBEDINGUNGEN

4.1 Erarbeitungsgrundsätze

4.1.1 Durch eine ämterübergreifende Kooperation ist sicherzustellen, dass die oben aufgeführten Gesichtspunkte und Anliegen bei der Erarbeitung des Leitbildes frühzeitig einbezogen werden.

4.1.2 Gemeinsam mit externen Partnern inner- und ausserhalb der Bundesverwaltung sind tragfähige Lösungen zu suchen; allfällige Zielkonflikte sind dabei offenzulegen und die getroffenen Wertungen zu begründen.

4.2 Abgrenzungen und Verknüpfungen

Bezüglich Aufgabenteilung und Zusammenarbeit mit den Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden sind die Erkenntnisse des Projektes «Neuer Finanzausgleich» zu berücksichtigen und stufengerechte Entscheidstrukturen vorzuschlagen.

Die energiepolitisch motivierte Förderung von Mischformen, wie Elektrovelos und Ähnlichem, soll in diesem Leitbild nicht behandelt werden. Hingegen sind die rechtlichen Aspekte der Koexistenz dieser Mobilitätsformen mit dem Langsamverkehr zu beleuchten.

Die angestrebte Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse in Richtung nachhaltiger Mobilität hat Wechselwirkungen mit der Raumentwicklung. Im Bereich der Gesamtverkehrs- und Raumordnungspolitik gilt es deshalb, ebenfalls eine Abgrenzung der Arbeiten vorzunehmen: Die Koordination aller Verkehrsträger oder beispielsweise die Schaffung neuer Raumstrukturen, welche weniger motorisierten Individualverkehr erzeugen, stehen nicht im Zentrum der Arbeiten. Dazu können allenfalls Hinweise gegeben werden.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, namentlich für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, ist eines der wichtigsten Anliegen zur Förderung des Langsamverkehrs. Für den gesamten öffentlichen Strassenraum ist dieser Aspekt indessen im Rahmen des Auftrags «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes» zweckmässige Massnahmen zu behandeln und die entsprechenden Massnahmen vorzuschlagen. Verkehrssicherheitsfragen sind damit grundsätzlich nicht Gegenstand des vorliegenden Auftrags. Hingegen sind im vorliegenden Auftrag spezifische Aspekte bezüglich der Sicherheit des Langsamverkehrs, die im Bericht Strassenverkehrssicherheit nicht oder nur am Rande behandelt werden, zu bearbeiten (z.B. Wandern und Mountainbiken).

5 FOLGEARBEITEN NACH PROJEKTENDE

Im Anschluss an die Erarbeitung des Leitbildes (erste Phase) sollen ab Frühjahr 2002 die genehmigten Massnahmen nach Massgabe der zusätzlich verfügbaren personellen und finanziellen Mittel sukzessive umgesetzt werden.

In dieser zweiten Phase der Arbeiten zur Förderung des Langsamverkehrs sollen alle beteiligten Partner des Langsamverkehrs stärker miteinbezogen werden. Diese Phase umfasst damit vier Elemente:

1. Umsetzen der Massnahmen gemäss Leitbild,
2. Breite Vernehmlassung zum Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs,
3. Vertiefende Abklärungen von Massnahmen, die noch nicht umsetzungsreif sind und
4. Rechtliche Änderungen bis auf die Kompetenzstufe Bundesrat.

In der dritten Phase sollen die gemäss dem Leitbild erforderlichen gesetzlichen Bestimmungen vorbereitet und den zuständigen Organen zur Beratung und Beschlussfassung unterbreitet werden.

6 TERMINE

Zwischenbericht	**Dezember 2001**
Entwurf Leitbild (Phase I) abgeschlossen mit dem Vorlegen des Entwurfs des departementalen Leitbildes zur Förderung des LV	**März 2002**
Umsetzung des Leitbildes (Phase II) Gemäss Anträgen des Projektausschusses, bzw. gemäss Entscheid des Vorstehers des UVEK, u.a. Vernehmlassung bei Kantonen, Institutionen und Verbänden usw.	**ab Juni 2002**
Abschluss Leitbildumsetzung (Phase III)	**Etwa 10 Jahre nach Leitbildgenehmigung**

Einzelne, bereits früher reife Teilvorhaben zur Förderung des Langsamverkehrs sind laufend und nach Massgabe der vorhandenen Ressourcen zu realisieren.

Mit freundlichen Grüssen

sig. den 10. Mai 2001

Moritz Leuenberger

Kopie z. K.:

ARE, BAG, BASPO, BAV, BFE, BFS, BUWAL, EFV, SECO, L+T

1. Raumplanung und Planung

32 **Leitsatz**

Planerische Grundlagen und die Instrumente der Raumplanung sollen dazu beitragen, die Infrastruktur und die Dienstleistungen beim Langsamverkehr kontinuierlich zu verbessern. Es werden kommunal-lokale, kantonal-regionale und nationale Infrastrukturen unterschieden. Jede Kategorie hat spezifischen Anforderungen zu genügen.

Erläuterung

Die räumliche Anordnung von Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort bestimmt im Alltag massgeblich die Wahl des Verkehrsmittels. Mit raumplanerischen Instrumenten – kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen sowie Sachplänen bzw. Konzepten des Bundes – soll eine Raum- und städtebauliche Entwicklung unterstützt werden, die den Langsamverkehr als Teil des gesamten Systems des Personenverkehrs stärkt. Aus diesem Grund sind die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kantonen und Bund auf dieses Ziel hin aufeinander abzustimmen und zu harmonisieren.

Durch die Einteilung der Infrastrukturanlagen und Dienstleistungen des Langsamverkehrs in die verschiedenen Kategorien ist es möglich, für die Erfüllung der Sachaufgaben aller staatlichen Ebenen die Ziele stufengerecht festzulegen. Gegebenenfalls können auch räumlich konkrete Anweisungen gemacht werden. So lassen sich die verfolgten Ziele, die eingesetzten Mittel sowie die Prioritäten zur Förderung des Langsamverkehrs innerhalb des Gesamtverkehrssystems ganzheitlich planen. Der konsequente Einbezug des Langsamverkehrs bei planerischen Arbeiten trägt dazu bei, dass der öffentliche Mobilitätsraum sich auf kohärente Weise und abgestimmt auf die vorhandenen Bedürfnisse weiterentwickelt. Attraktive und sichere Netze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume für den Langsamverkehr können auf diese Weise im Zuge von anstehenden Bau-, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten im Strassenraum kontinuierlich geschaffen werden.

Planungsgrundlagen in Form von Vollzugshilfen, Normen und Weisungen des Bundes definieren stufengerecht die funktionalen Ziele und die qualitativen Anforderungen des Langsamverkehrs an den öffentlichen Mobilitäts- und Aufenthaltsraum.

Massnahmen

1. **Bund und Kantone überprüfen im Rahmen der Revisionen der kantonalen Richtpläne, ob diese Planungen die raumplanerischen Ziele und Grundsätze zur Förderung des Langsamverkehrs erfüllen.**
2. **Es wird eine rechtliche Grundlage geschaffen, um die Planung im Bereich Langsamverkehr auf dem Niveau von Sachplänen oder Konzepten des Bundes zu ermöglichen.**
3. **Der Bund erarbeitet zusammen mit den Kantonen, Agglomerationen und Fachorganisationen Vollzugshilfen und Normen für die Planung von attraktiven und sicheren Wegnetzen, Nebenanlagen und Aufenthaltsräumen des Langsamverkehrs.**

Sachplan Strasse

Der Sachplan Strasse stellt die aktuelle Situation, die Ziele und die konzeptionellen Bedingungen der schweizerischen Strassenverkehrspolitik dar. Er definiert Grundsätze und Grundlagen in den verschiedenen von der individuellen Mobilität betroffenen Bereichen. Mit dem Sachplan wird auch ein neues Bundesstrassennetz festgelegt und dieses für den Planungshorizont 2020 auf seine Funktion überprüft. Der Sachplan wird in zwei Phasen umgesetzt:

- die konzeptionellen Inhalte werden im Herbst 2002 in die Vernehmlassung gegeben;
- die Koordinationsblätter zu den Infrastrukturprojekten werden 2003 bis 2004 erarbeitet.

Das Vernehmlassungsdokument vom Herbst 2002 enthält noch keine Festlegungen zum Langsamverkehr. Diese sollen erst in der bereinigten Fassung aufgrund der definitiven Version des Leitbilds Langsamverkehr integriert werden. Der konzeptionelle Teil des Sachplans enthält aber Grundsätze, welche indirekte Auswirkungen auf den Langsamverkehr zur Folge haben. Dazu gehören:

- eine koordinierte Verkehrspolitik, welche die Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr erleichtert;
- die Förderung von Verkehrssystemlösungen, bei denen für alle Verkehrsformen gleichwertige Bedingungen bestehen.

2. Infrastruktur

Leitsatz

Sowohl inner- als auch ausserhalb der Siedlungsgebiete sind für den Langsamverkehr kohärente Wegnetze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume zu bauen, betreiben, unterhalten und erneuern. Dabei ist sicherzustellen, dass die LV-Infrastruktur entsprechend der potenziellen Nachfrage zu jeder Tages- und Jahreszeit attraktiv und sicher ist.

Erläuterung

Die Förderung des Langsamverkehrs setzt eine qualitativ gute Infrastruktur und ein attraktives Umsteigeangebot auf andere Verkehrsmittel voraus. Grundsätzlich sind folgende Bedingungen beim Ausbau und der Weiterentwicklung von LV-Infrastrukturen zu erfüllen:

- lückenlose Wegnetze für jede Form des LV;
- ein der Kategorie entsprechendes, homogenes Qualitäts-Niveau;
- leicht verständliche Signalisation (vgl. LS 4);
- eine architektonische Gestaltung der LV-Infrastruktur, die bei der Instrumentalisierung von Siedlung und Landschaft die lokalen Gegebenheiten (Siedlungs- und Landschaftsarchitektur) berücksichtigt.

Darüber hinaus sind innerhalb des Siedlungsgebietes insbesondere folgende Elemente bei der Weiterentwicklung der LV-Infrastruktur zu berücksichtigen:

- eine auf die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ausgerichtete Gestaltung des öffentlichen Strassenraums;
- durch eine zweckmässige Gestaltung der LV-Anlagen ist auch der Zugang für Kinder, ältere Personen sowie mobilitätsbehinderte Menschen zu gewährleisten. Als mobilitätsbehindert gelten Menschen, welche die öffentlichen Mobilitäts-Dienstleistungen nicht, oder nur unter erschwerten Bedingungen nutzen können. Dazu zählen Menschen mit einer dauernden physischen oder psychischen Behinderung, ältere Personen oder solche mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder einer zeitlich begrenzten Behinderung (z.B. durch Beinbruch);
- in Städten und Agglomerationen ist die Weiterentwicklung der LV-Infrastruktur zu Gunsten eines kohärenten Gesamtverkehrssystems zu fördern (vgl. LS 3). Dabei sind insbesondere auch benutzerfreundliche LV-Anlagen zu erstellen, die einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg auf andere Mobilitätsformen erlauben;
- es braucht genügend zweckmässige Anlagen für den «ruhenden Langsamverkehr» wie Veloabstell- und Gepäckanlagen.

Massnahmen

1. **Der Bund legt die planerischen Grundsätze und Vorgaben an die LV-Infrastruktur fest und erlässt die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen.**
2. **Der Bund stellt den Kantonen zweckgebundene Globalbeiträge für Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der LV-Infrastruktur zur Verfügung.**
3. **Müssen der Bund oder die Kantone aufgrund anderer Interessen bestehende LV-Infrastrukturanlagen aufheben oder verändern, ist für angemessenen und zweckmässigen Ersatz zu sorgen, der einem beispielhaften Standard entspricht.**
4. **Der Bund sowie seine Anstalten und Betriebe berücksichtigen bei der Planung, beim Bau, Betrieb, Unterhalt und der Erneuerung ihrer eigenen Anlagen (Nationalstrassen, Meliorationsvorhaben, militärische Anlagen, Flugplätze, Bürogebäude etc.) die Anliegen und Bedürfnisse des LV in vorbildlicher Weise.**
5. **Bestehende Anlagen des Bundes sowie seiner Anstalten und Betriebe werden hinsichtlich Erfüllung der LV-Anforderungen (z.B. Veloabstellplätze, Garderoben und Duschen) überprüft und im Fall vorhandener Mängel saniert.**

3. Städte und Agglomerationen

Leitsatz

Eine umfassende Ausschöpfung des LV-Potenzials, unterstützt von einer Raumentwicklung gegen «innen», trägt erheblich zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten bei. Diese Entwicklung in Richtung eines effizienten Gesamtverkehrssystems geht einher mit der Steigerung der Lebens- und Standortqualität sowie einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Agglomerationen.

Erläuterung

Die Lebensqualität einer Agglomeration, aber auch ihre Standortgunst für Dienstleistungs- und Industriebetriebe wird zu einem erheblichen Teil von der erfolgreichen Bewältigung des Personenverkehrs bestimmt. Aus diesem Grund sind in den Agglomerationen effiziente Gesamtverkehrssyteme auszubauen und qualitativ zu verbessern.

Zwischen Siedlungsstruktur, Erreichbarkeit und Modal Split (die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel) gibt es eine enge Wechselwirkung. Derzeit besteht ein ungenutztes Potenzial von rund 20% beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer bzw. rund 50% beim Veloverkehr bei Distanzen unter drei Kilometern (bezogen auf den Modal Split). Solche Potenziale sollen ausgeschöpft werden. Der Langsamverkehr ist deshalb bei der Raum- und Verkehrsentwicklung seiner aktuellen und zukünftigen Bedeutung entsprechend zu fördern. Die positiven Wirkungen kommen insbesondere in Städten und Agglomerationen zum Tragen:

- Für Kinder, ältere Menschen und Mobilitätsbehinderte ist der Langsamverkehr in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oft der einzige Zugang zur Mobilität.
- Der öffentliche Raum – und die Strasse ist ein bedeutender Teil dieses Raums – übernimmt eine wichtige Funktion für die sozialen Kontakte aller Bevölkerungsschichten.
- Der LV trägt insbesondere in Städten und Agglomerationen zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und des Energiesparens bei.
- Durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs für Distanzen unter drei Kilometern kann nicht nur eine effiziente Mobilität erreicht werden, sondern auch eine Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung.
- Der LV weist einen geringen Infrastruktur- und Raumbedarf aus. In den Städten und Agglomerationen erreichen Investitionen in den LV daher ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Massnahmen

1. **Der Verkehr in den Städten und Agglomerationen ist unter Einbezug aller Verkehrsarten (d.h. ÖV, MIV und LV) sowie den räumlichen und umweltpolitischen Aspekten durch zweckmässige Trägerschaften zu planen. Dabei sind die Mobilitätsbedürfnisse aller in einer wirtschaftlich tragbaren und volkswirtschaftlich möglichst effizienten Form zu befriedigen.**
2. **Der Bund beteiligt sich im Rahmen von Agglomerationsprogrammen an der Planung und Realisierung solcher Gesamtverkehrssysteme. Eine Unterstützung durch den Bund erfolgt nur dann, wenn die planerischen und umsetzungsorientierten Anforderungen zugunsten des ÖV, MIV und LV sowie deren Verknüpfung erfüllt und dauerhaft sichergestellt sind.**
3. **Die Finanzhilfe des Bundes zugunsten des Agglomerationsverkehr wird u.a. mit folgenden, spezifischen Anforderungen bezüglich dem Langsamverkehr verknüpft:**
   - **zusammenhängende, attraktive und sichere Fuss- und Velowegnetze;**
   - **direkte, sichere und attraktive Umsteigemöglichkeiten zum ÖV und MIV;**
   - **eine ausreichende Anzahl sicherer und attraktiver Veloabstellanlagen;**
   - **Ausgestaltung des öffentlichen Raums, so dass allen Bevölkerungsgruppen der Zugang zur Mobilität gewährleistet ist.**

Finanzierung und Koordination Agglomerationsverkehr

Das UVEK hat im Jahre 2000 eine Expertengruppe unter Leitung des Ständerates Dr. Peter Bieri eingesetzt und ihr den Auftrag erteilt, politisch tragfähige und umsetzbare Vorschläge zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Agglomerationen zu erarbeiten. Ende Mai 2002 veröffentlichte diese Expertengruppe ihre Empfehlungen und den erläuternden Bericht, mit u.a. folgenden Ausführungen: «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.»

Die wichtigste Massnahme dabei ist eine Verfassungsänderung, die es erlaubt, aus zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen Schienen- und Strasseninvestitionen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen. Diese Änderung ist in der Botschaft vom 14. November 2001 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) enthalten. Nach Antrag des Bundesrates soll in Artikel 86 Absatz 3 Bundesverfassung ein neuer Buchstabe bis mit folgendem Wortlaut eingefügt werden: «Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen».

Die Expertengruppe schlägt im Weiteren vor, mittels einer Programmfinanzierung Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr zu leisten. Die Agglomerationen müssen sich dabei in Trägerschaften für den Agglomerationsverkehr organisieren. Diese Trägerschaften sollen Agglomerationsprogramme ausarbeiten, welche alle Verkehrsarten – d.h. ÖV, MIV und LV – sowie auch räumliche und umweltpolitische Aspekte berücksichtigen. Der Bund sieht vor, seine Finanzbeiträge auf der Basis dieser Agglomerationsprogramme zu bemessen. Die Förderung des Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen soll in diesem Sinne explizit durch den Bund mitfinanziert werden.

4. Leit- und Informationssystem

38 **Leitsatz**

Basierend auf der Strassenverkehrsgesetzgebung wird gesamtschweizerisch ein einheitliches Leit- und Informationssystem zur Förderung des Langsamverkehrs geschaffen. Dieses System stützt sich auf ein ganzheitliches Konzept und umfasst alle Formen des Langsamverkehrs. Soweit erforderlich sind auch verwandte Signalisationssysteme in das System miteinzubeziehen.

Erläuterung

Ein gesamtschweizerisch einheitliches Leit- und Informationssystem trägt wesentlich zur Förderung des Langsamverkehrs bei. Die Umsetzung erfolgt inner- und ausserorts in Form von Wegweisungen, Zusatztafeln, Bodenmarkierungen, Informationstafeln etc. Das Leit- und Informationssystem soll der Bevölkerung sowie der Tourismus- und Freizeitbranche das ganze LV-Angebot leicht zugänglich machen (bezüglich digitale Informationssysteme, vgl. LS 10):

- Eine professionell aufgebaute und unterhaltene Signalisation führt sowohl inner- als auch ausserhalb des Siedlungsraums zu einem wesentlichen Qualitätssprung des LV-Angebotes.
- Mit einem nationalen Leit- und Informationssystem kann die Bildung eines marktfähigen Labels für den LV vereinfacht werden. Damit kann das Marktpotenzial des LV – vor allem, aber nicht nur im Tourismus- und Freizeitbereich voll ausgeschöpft werden.
- Mit der Einheitlichkeit der Leit- und Informationssysteme verbessern sich die Orientierungsmöglichkeiten. Dies führt besonders in unübersichtlichen Situationen zu einer erhöhten Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer.
- Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl lassen sich durch die Vermittlung von Wissen und Werten beeinflussen. Alle wissen sofort, was beim Benutzen von signalisierten Wegen oder Aufenthaltsräumen zu erwarten ist. Beispiele sind: Inlineskating-Routen, ein Bergwander-, Velo- oder Mountainbikeweg, gedeckte Veloabstellplätze. Zugangsschwellen lassen sich auf diese Weise abbauen. Leit- und Informationssysteme für den LV wirken in verschiedener Weise in diese Richtung: Sie sind eine permanente Werbung für das LV-Angebot, sie dienen als Identifikationsmerkmal und tragen zum Imagegewinn der LV-Benutzerinnen und Benutzer bei.
- Leit- und Informationssysteme vermitteln bisher kaum bekannte oder nicht wahrgenommene Wegnetzzusammenhänge. Dies insbesondere im Verbund mit dem ÖV und dem MIV. Der LV ist dabei ein zentraler Teil der intermodalen Transportketten eines optimierten Systems «Personenverkehr».

Massnahmen

1. **Der Bund erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den Fachorganisationen ein Konzept für ein alle LV-Formen umfassendes Leit- und Informationssystem. Angrenzende Signalisationskonzepte (z.B. Signalisation der Parahotellerie, Jagdbannbezirke, Reitwege, Winterwanderwege, Langlaufloipen-Netze etc.) sind dabei zu berücksichtigen. Er setzt dieses Konzept auf der zweckmässigen Rechtssetzungsebene (Signalisationsverordnung, Fuss- und Wanderweggesetz, etc.) um.**
2. **Der Bund erarbeitet auf der neuen rechtlichen Basis gemeinsam mit den interessierten Organen einschlägige Fachnormen (VSS SN) und allfällig erforderliche Vollzugshilfen.**
3. **Die Kantone sind für die Umsetzung der neuen Rechtsvorschriften und Normen verantwortlich. Der Bund unterstützt sie bei dieser Aufgabe, sofern konzeptionelle und planerische Vorgaben im Sinne einer nationalen Signalisation eingehalten werden. Im Sinne einer Anschubinvestition unterstützt der Bund die Kantone zum Beispiel durch die Zurverfügungstellung von Signalisationsmaterial.**

5. Sicherheit

Leitsatz

Die LV-Anlagen entsprechen den Bedürfnissen eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und Übergriffe auf LV-Benutzerinnen und -Benutzer).

Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO gibt es keine toten oder schwerverletzten Langsamverkehrsteilnehmenden mehr. In diesem Sinne wird das Strassenverkehrssystem so ausgestaltet, dass es tolerant ist gegenüber unvermeidbarem, menschlichem Fehlverhalten.

Die LV-Infrastrukturen ausserhalb des Geltungsbereichs des Strassenverkehrsgesetzes (z.B. Wanderwege oder Aufenthaltsräume für LV) werden nach hohen sicherheitstechnischen Standards geplant, gebaut, betrieben, unterhalten und erneuert. Darüber hinaus sind die Benutzerinnen und Benutzer dieser Anlagen durch geeignete Leit- und Informationssysteme auf potenzielle Gefahren aufmerksam zu machen.

Erläuterung

Eine Sicherheit vermittelnde und gewährleistende Infrastruktur ist für die Förderung des LV eine unabdingbare Grundvoraussetzung. Unsichere oder als unsicher empfundene Infrastrukturen werden durch LV-Teilnehmende nicht oder nur beschränkt genutzt. Dies gilt sowohl bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und andere Übergriffe) als auch bezüglich der objektiven Verkehrssicherheit.

Massnahmen mit der primären Zielsetzung, die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden zu erhöhen, sind nicht Gegenstand dieses Leitbilds. Beruhend auf der Sicherheitsphilosophie VISION ZERO werden diese Massnahmen im Rahmen der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik weiter verfolgt. Im Zentrum der neuen Sicherheitsphilosophie steht dabei die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht – auch im Strassenverkehr. Als Folge davon muss sich das Strassenverkehrssystem so weit als möglich den Fähigkeiten der Menschen – besonders auch älterer Menschen, Kinder und Mobilitätsbehinderter – anpassen. Es sind deshalb Voraussetzungen zu schaffen, die nach Möglichkeit ein Fehlverhalten der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden auffangen. Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit dürfen indessen nicht zu Einschränkungen oder Erschwernissen beim LV führen (z.B. Unter- oder Überführungen, Umwege durch Beseitigung von Fussgängerstreifen etc.).

LV-Infrastrukturen ausserhalb des öffentlichen Strassenraums (z.B. Wanderwege, Mountainbike-Routen) können und sollen nicht nach den Grundsätzen von VISION ZERO ausgebaut und betrieben werden. Bei diesen Infrastrukturen muss primär die Eigenverantwortung der Benutzenden zum Tragen kommen. Der Erholungswert dieser Räume würde durch die erforderlichen sicherheitstechnischen Infrastrukturbauten zu stark eingeschränkt. Zudem wäre die Realisierung eines solchen Sicherheitsniveaus weder effizient noch volkswirtschaftlich tragbar. Dennoch sollen auch bei diesen Infrastrukturen einheitliche technische Standards angewandt und zweckdienliche, zeitgemässe Informations- und Leitsysteme aufgebaut werden, welche allen Benutzerinnen und Benutzern eine angemessene Sicherheit bieten.

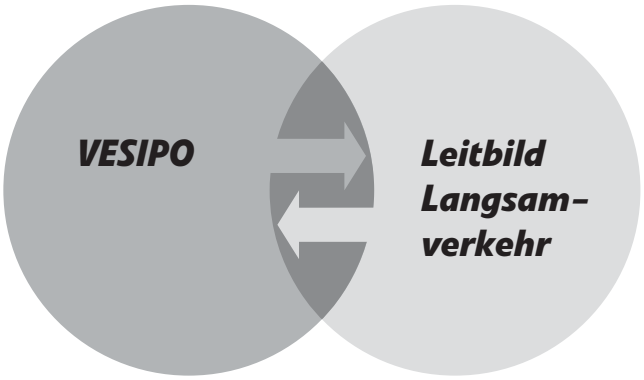
Massnahmen

1. **Das Sicherheitsempfinden und das Wohlbefinden im öffentlichen Raum werden zu einem zentralen Aufgabengebiet der Raum- und städtebaulichen Planung. Der Bund konzipiert entsprechende Massnahmenpakete und überprüft diese anhand von Pilot- und Demonstrationsanlagen. Die Resultate sind für allfällige Verbesserungen auf rechtlicher und technischer Ebene einzusetzen. Daraufhin erarbeitet der Bund Vollzugshilfen für Kantone und Gemeinden.**
2. **Der Bund erarbeitet technische Normen zur sicherheitsoptimierten Ausgestaltung der LV-Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums, eine Haftungsregelung der öffentlichen Hand für diese Anlagen sowie das Leit- und Informationssystem (vgl. LS 4) zur Erhöhung der Sicherheit der LV-Teilnehmenden.**
3. **Im Rahmen des Projekts VESIPO formuliert der Bund zusammen mit den Kantonen und den interessierten Kreisen eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik. Die Umsetzung und Finanzierung von VESIPO erfolgt ausserhalb des Anschubprogramms des vorliegenden Leitbilds (vgl. LS 13).**

Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO)

Nach den Grundsätzen von VISION ZERO formuliert der Bund zusammen mit den Kantonen und interessierten Kreisen eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik. Er erarbeitet im Rahmen des Projekts VESIPO die erforderlichen Massnahmen zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit. Damit soll das Ziel erreicht werden, die Zahl der schwer verunfallten und getöteten Personen im Strassenverkehr drastisch – als Vision sogar auf Null – zu senken. Selbstverständlich ist diese Stossrichtung auch ein zentrales Anliegen zur Förderung des Langsamverkehrs. Es geht in erster Linie darum, die Unfallrate der LV-Teilnehmenden drastisch zu senken und Unfallschwerpunkte zu sanieren. Dies sowohl inner- und ausserorts auf den Strassen als auch auf Fuss- und Wanderwegen sowie auf Velowegen. Die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden kann im Rahmen von VESIPO insbesondere durch folgende Massnahmen erhöht werden:

- Sanierung von Stellen mit einer Häufung von Unfällen;
- Sicherung von Fussgänger-Querungen;
- Sicherung von Querungen und Linksabbiegemanövern für den leichten Zweiradverkehr;
- Massnahmen zur Verbesserung der Schulwege;
- Mobilitätsausbildung und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen;
- Kampagne für das Tragen von Velohelmen; Velohelmtragpflicht.



6. Kombinierte Mobilität

Leitsatz

Die optimale Verknüpfung der Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit jenen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel ermöglicht allen einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel (multimodaler Verkehr).

Erläuterung

Der Langsamverkehr, vor allem der Fussverkehr, ist für einen grossen Teil der Bevölkerung der primäre und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr der einzig mögliche Zugang zur Mobilität. Daher sind die zentralen Elemente für die Bildung von frei wählbaren, modularen Wegketten zu verbessern:

- Die Schaffung direkter, attraktiver und sicherer Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsmittel (Haltestellen, Bahnhöfe, Mobil-Centers etc.). Dazu gehören diebstahlsichere und wettergeschützte Anlagen für den ruhenden Langsamverkehr (Veloabstell- und Gepäckaufbewahrungsanlagen, Sitzgelegenheiten etc.).
- Die Schaffung eines Angebots mit einfachen und attraktiven Transportmöglichkeiten für Velos, Kinderwagen und Gepäck in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Die Erarbeitung kundengerechter Zugriffsmöglichkeiten zu interaktiven Mobilitätsinformationen (vor und während der Reise) wie Fahrpläne, Angaben zu den einzelnen LV-Netzen, Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen, Berichte über den Strassenzustand und zu den aktuellsten Verhältnissen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. LS 10).

Massnahmen

1. **Der Bund legt die allgemein verbindlichen, gesamtschweizerischen Grundlagen für die Planung, den Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung von Anlagen für die kombinierte Mobilität fest. Bei Bedarf erarbeitet er zusammen mit den interessierten Kreisen entsprechende Vollzugshilfen.**
2. **Bund und Kantone sorgen dafür, dass im Rahmen der Bestellungen der Verkehrsleistungen beim öffentlichen Verkehr und der Leistungsvereinbarungen für die Infrastrukturen des ÖV die Anliegen der kombinierten Mobilität integriert werden. Dazu gehören beispielsweise Anlagen für den ruhenden Langsamverkehr oder Mitnahmemöglichkeiten für Velos und Kinderwagen.**

Programm EnergieSchweiz

EnergieSchweiz trägt zur energieeffizienten Mobilität und zur Senkung der CO_2-Emissionen des Verkehrs bei. Dazu gehören Massnahmen wie die Verbesserung der Fahrzeuge und des Fahrverhaltens sowie die Förderung der kombinierten Mobilität. Ziel des Programmteils Mobilität ist es, vor allem den Modal Split hin zum öffentlichem Verkehr und zum Langsamverkehr zu beeinflussen. Zentrale Punkte sind hierzu bedürfnisgerechte Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und attraktive Wegketten. Schwerpunktbereiche von EnergieSchweiz mit Bezug zum Langsamverkehr sind:

- Freizeitmobilität (z.B. nachhaltiger Sportverkehr, «sanfter» Tourismus),
- Schnittstellen und Wegketten (z.B. Mobilitätszentralen, Velostationen),
- Kommunikation und Information (z.B. Mobilitätsradio, www.mobilservice.ch),
- Modellvorhaben (z.B. Modellkanton TI, Modellstadt Burgdorf, Modellquartier Gundeldingerfeld Basel),
- Label «Energiestadt» mit Mobilitätsberatung für Gemeinden,
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Gemeinden.

7. Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Leitsatz

Eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit über die Bedeutung, die Möglichkeiten und die Anforderungen des Langsamverkehrs trägt zur LV-Förderung bei. Der rege Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene sowie die praxisnahe Aus- und Weiterbildung auf allen Bildungsstufen gewährleistet flächendeckend das erforderliche Fachwissen für die Realisierung von Massnahmen zur LV-Förderung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Erläuterung

Fachwissen bei Behörden und Privaten verbessert das Verständnis für verkehrspolitische, -technische und -planerische Gesamtzusammenhänge. Nur so ist die Weiterentwicklung des Strassen- und Wegnetzes sowie des Aufenthaltraums im Sinne einer attraktiven und sicheren LV-Infrastruktur und -Dienstleistung möglich. Information, Aus- und Weiterbildung spielen daher eine zentrale Rolle bei der langfristigen Förderung des Langsamverkehrs.

Um das Potenzial des Langsamverkehrs auszuschöpfen braucht es eine grundsätzliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Deshalb sind das Image, die Wertschätzung und die Bedeutung des LV im Alltag und in der Freizeit zu steigern. Die Vermittlung diesbezüglicher Informationen und das Aufzeigen des konkreten Nutzens der LV-Förderung sind dabei von zentraler Bedeutung.

Massnahmen

1. **Der Bund verstärkt gemeinsam mit den Kantonen und Fachorganisationen die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer flächendeckenden Vermittlung der wesentlichsten Informationen über den Langsamverkehr. Im Vordergrund stehen Fachtagungen, Kongresse, Ausstellungen, Informationsbroschüren, Preisverleihungen für beispielhafte LV-Förderungsmassnahmen etc.**
2. **Der Bund stellt mit Vollzugshilfen und Beratungen sicher, dass alle Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden ihre LV-Aufgaben fachgerecht und nach dem aktuellsten Stand der Technik wahrnehmen können.**
3. **Gemeinsam mit den Kantonen verstärkt und institutionalisiert der Bund die Angebote im Bereich der Aus- und Weiterbildung zum Thema Langsamverkehr. Dies insbesondere durch:**
   - **interdisziplinäre Vertiefungsrichtungen an Fachhochschulen und Universitäten;**
   - **Lehrmittel zur Mobilität mit dem Fokus auf den Langsamverkehr.**

8. Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen

Leitsatz

Die Forschung und Entwicklung sowie die Erstellung von Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich des Langsamverkehrs und der multimodalen Transportketten werden intensiviert. Die Schweiz steigert die Aktivitäten auf nationaler und internationaler Ebene hinsichtlich...

... Forschung und Entwicklung in den Bereichen Infrastruktur, volkswirtschaftliche Effekte und Evaluation der LV-Förderung, objektive Sicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden, Verkehrsregelungen, Dienstleistungen für die Bildungs- und Informationsbelange sowie für die Weiterentwicklung technischer Normen;

... Pilot- und Demonstrationsanlagen als publikumswirksames Informationsinstrument und für die Erlangung von Praxiserfahrungen als Basis der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur.

Erläuterung

Eine zielgerichtete Forschung und Entwicklung übt einen starken Einfluss auf die Wirksamkeit der LV-Förderung aus. Deshalb sind die positiven Auswirkungen der Förderung des Langsamverkehrs in ihrer sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimension vertieft zu untersuchen. Die erzielten Ergebnisse sollen jeweils auf einem geeigneten Weg partnerschaftlich umgesetzt werden. Dabei gilt es auch die internationalen Verbindungen und Weiterentwicklungen aktiv mitzuverfolgen und sich – wo eine Umsetzung in der Praxis Erfolg verspricht – zu beteiligen. Ein Bedarf nach vermehrtem Fachwissen zeichnet sich insbesondere in folgenden Handlungsfeldern ab:

- Technische und rechtliche Optimierung von Infrastruktur und Verkehrsregeln hinsichtlich der Bedürfnisse des Langsamverkehrs sowie der Verknüpfung des LV mit dem ÖV und MIV;
- Forschung zum Langsamverkehr im Alltag bezüglich sozialer, psychologischer, ökonomischer und historischer Fakten (Schliessen der vorhandenen Wissenslücken);
- Erforschung des Freizeitmarktes, da sich die Motive und Bedürfnisse für die Ausübung des freizeitorientierten Langsamverkehrs stark gewandelt haben;
- Verbesserung der technischen Verkehrssicherheit der Velos und der fahrzeugähnlichen Geräte wie Inline-Skates, Trottinette, Kinderräder etc.;
- Neuentwicklung der Instrumente zur Evaluation der Fördermassnahmen (vgl. LS 9);
- Weiterentwicklung der interaktiven Informationssysteme, um allen einen modernen Zugang zu aktuellen LV-Informationen zu ermöglichen (vgl. LS 10).

Massnahmen

1. **Der Bund stellt sicher, dass der Bedarf an Forschung & Entwicklung (F&E) beim Langsamverkehr umfassend und kontinuierlich abgedeckt wird. Er berücksichtigt dabei die Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene. Er arbeitet eng mit Partnern aus der Privatwirtschaft sowie nationalen Institutionen und Organisationen zusammen.**
2. **Der Bund realisiert zusammen mit Kantonen, Agglomerationen, Städten, Gemeinden und der Wirtschaft Pilot- und Demonstrationsanlagen (P&D). Er stellt sicher, dass die zuständigen Behörden und die Wirtschaft über die neuen Erkenntnisse kontinuierlich informiert und bei deren Umsetzung beraten werden. Der effiziente und effektive Einsatz der F&E-Mittel ist zu gewährleisten, indem die Praxiserfahrungen von P&D-Anlagen die Zielrichtung der künftigen F&E im Bereich des LV vorgeben.**

9. Statistik und Evaluation

48 **Leitsatz**

Die Langsamverkehrsstatistik ist als gleichwertiger Teil in die offizielle Verkehrsstatistik zu integrieren. Der Bund erhebt regelmässig die relevanten Daten aller Formen des LV. Die Daten werden quantitativ und qualitativ so erhoben, dass sie für die Planung und Evaluation von Fördermassnahmen geeignet sind. Der Langsamverkehr wird in alle sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen.

Erläuterung

Quantitativ und qualitativ geeignete Datengrundlagen sind die Basis für die Evaluation und Umsetzung von Fördermassnahmen. Der Anteil des LV am gesamten Personenverkehr und seine Bedeutung für den intermodalen Verkehr wurden bis zur Bekanntgabe der neuesten Mobilitätskennzahlen des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten massiv unterschätzt. Deshalb soll die Statistik zum LV in folgende Richtung ausgebaut werden:

- genaue Definition der einzelnen Formen von Langsamverkehr;
- separate Erfassung jeder Form von LV;
- keine Festlegung einer unteren Altersgrenze bei der Erfassung der Mobilität;
- Erhebung des quantitativen und qualitativen Angebots im LV ergänzend zu den Daten des Verkehrsnachfrageverhaltens; insbesondere sind Daten wie Netzlänge und -qualität, Anlagen für ruhenden LV etc. zu erfassen;
- periodische Verkehrszählungen in jeder Form von LV;
- Erhebung des Anteils des LV an Wegketten oder am intermodalen Verkehr.

Massnahmen

1. **Die Angaben zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus 2000 und folgende) werden speziell aus der Sicht des Langsamverkehrs ausgewertet und hinsichtlich der Bedürfnisse einer LV-Statistik überprüft.**
2. **Der Langsamverkehr wird in die behördliche Statistik des Bundes (BFS) aufgenommen. Gemeinsam mit den Kantonen und den Fachorganisationen erarbeitet der Bund ein Konzept für eine LV-Statistik.**
3. **Dieses Konzept wird durch den Bund umgesetzt und in die bestehenden statistischen Erhebungen integriert. Damit wird die regelmässige Erhebung der relevanten LV-Statistikdaten sichergestellt.**
4. **Der Bund erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den Fachverbänden ein Evaluationskonzept für die laufende Beurteilung der ergriffenen Massnahmen zur Förderung des LV.**
5. **Die statistisch relevanten Daten zum Langsamverkehr werden periodisch in Spezialpublikationen für die Öffentlichkeit aufbereitet. Die Publikationen weisen die positiven und negativen Aspekte des LV aus, beispielsweise**
   - **Vergleiche mit anderen Verkehrsarten,**
   - **Unfälle, Unfallgeschehen, Unfallverhütung,**
   - **Auswirkungen auf den Energieverbrauch und auf die Umwelt,**
   - **Stellenwert für die Gesundheit der Bevölkerung,**
   - **Bedeutung für den Tourismus,**
   - **volkswirtschaftliche Kosten und Nutzen,**
   - **Evaluation der staatlichen Förderung des LV.**

Mikrozensus Verkehrsverhalten

Alle fünf Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 wurden 27'918 Haushalte bzw. 29'407 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnementen; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Reisen mit Übernachtungen und Flugreisen; Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertieftere Analysen der Verkehrsentwicklung.

Diese Ergebnisse des Mikrozensus Verkehrsverhalten liefern zur Zeit die einzigen gesamtschweizerischen Angaben zum Langsamverkehr. Die erhobenen Daten erlauben detaillierte soziodemografisch und regionalisiert differenzierte Aussagen zu den zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wegen. Der nächste Mikrozensus soll im Jahre 2005 durchgeführt werden.

10. Mobilinfosystem Schweiz

Leitsatz

Sämtliche räumlichen Informationen zum Langsamverkehr sind in einem national einheitlichen geographischen Informationssystem integriert. Mit einer flächendeckenden Kooperation zwischen Bund, Kantonen, Agglomerationen und Dritten wird sichergestellt, dass sämtliche LV-relevanten Geoinformationen in einem allgemein anerkannten Standard verknüpft sind. Die Resultate sind Teil eines «Mobilinfosystems Schweiz» und stehen als Service public dauerhaft zur Verfügung.

Erläuterung

Im Sinne der Strategie des Bundesrats für eine Informationsgesellschaft in der Schweiz sollen die Möglichkeiten der neuen Informations- und Kommunikationstechnologie (NIKT) zugunsten der Förderung des Langsamverkehrs genutzt werden. Die nationale Zusammenführung der räumlichen Informationen zum LV bewirkt erhebliche Synergieeffekte für seine Förderung. So können günstige Voraussetzungen zur Erzielung volkswirtschaftlicher Mehrwerte geschaffen werden. Damit dies möglich wird, müssen alle Geoinformationen mit direktem und indirektem Bezug zum LV uneingeschränkt miteinander vernetzt werden. Nebst der Verbesserung des Vollzugs durch die öffentlichen Hand ermöglicht dies der Privatwirtschaft eine kundenorientierte Aufbereitung von attraktiven LV-Produkten.

Aus diesen Gründen ist ein qualitativ hochwertiges, interaktives Mobilitätsinformationssystem für den Langsamverkehr aufzubauen. Dieses beinhaltet mindestens die Geoinformationen zu den nationalen und kantonal-regionalen sowie eventuell den kommunalen LV-Wegnetzen und zu den historischen Verkehrswegen. Im Weiteren bietet es Zusatzinformationen wie Passierbarkeit von Wanderwegen, aktuelle Gefahrenhinweise zu Wander- und Velowegen infolge Umweltereignissen, Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, P&R- und B&R-Anlagen, Mietangebote für Autos und Velos etc.

Miteinander vernetzte Geodaten zum LV erzeugen volkswirtschaftliche Mehrwerte, weil damit die Förderung des LV auf allen staatlichen Ebenen bezüglich Qualität und Effektivität besser wahrgenommen werden kann. Damit werden unter anderem folgende Ziele angestrebt:

- nationaler Verbund der georeferenzierten Informationen und Vereinheitlichung der Daten der LV-Netze mit den Kategorien national, kantonal-regional sowie eventuell kommunal-lokal;
- einheitliches Planen, Bauen, Betreiben, Unterhalten und Erneuern von Infrastrukturen des Langsamverkehrs, beispielsweise in den Bereichen der Planung der Wegnetze und der Realisierung der Signalisation;
- einfache und rechtzeitige Berücksichtigung der Anliegen des LV bei sämtlichen raumwirksamen Vorhaben wie Meliorationen, Eisenbahn- und Strassenbau, Ausbau ÖV, Siedlungsplanung etc.;
- zielgerichteter Einsatz der Finanzmittel der öffentlichen Hand und zweckmässige Evaluation des staatlichen Handelns;
- LV-Geoinformationen können zudem für touristische Angebote und auch weitere Dienstleistungen der Privatwirtschaft genutzt werden. Damit entstehen weitere Mehrwerte. Es lassen sich neue Märkte rund

um den LV erschliessen und als Folge davon resultieren wiederum Innovationen und beschäftigungswirksame Investitionen.

Bei der Umsetzung des Mobilinfosystems Schweiz – Teil Förderung des LV – gelten folgende Grundsätze:

- Alle haben den gleichen Zugang zu den LV-Informationen. Dies unabhängig von Ort und Zeit sowie auf allen Ebenen. Die Nutzung der Informationen ist kostenlos oder zu Niedrigpreisen möglich.
- Die Geoinformationen zum LV werden der Wirtschaft frei zugänglich gemacht. Damit wird ein fairer Wettbewerb (insbesondere der Bereiche Freizeit und Tourismus sowie Planungs- und Bauwirtschaft) gefördert.
- Verlässliche Rahmenbedingungen für die Nutzung der LV-Geoinformationen schaffen Akzeptanz und Vertrauen bei den Endkunden und der Wirtschaft.
- Die LV-Geoinformationen werden parallel zur digitalen Diffusionsform auch über die bestehenden, konventionellen Kommunikationskanäle (z.B. Stadtpläne, Wanderkarten, Bücher zum LV-Angebot usw.) verbreitet.

1. **Der Bund erarbeitet in enger Kooperation mit Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden ein Konzept für den Aufbau und die Nachführung der LV-relevanten Geoinformationen. Der Bund legt die Vorgaben für eine standardisierte Erfassung und Beschreibung dieser Daten so fest, dass sie als Teil der nationalen Geodaten-Infrastruktur der Schweiz (NGDI-CH) auch anderweitig und dauerhaft nutzbar sind.**
2. **In der Form von Partnerschaften – innerhalb der öffentlichen Hand und mit Privaten – wird das Konzept stufenweise umgesetzt. Der Bund sorgt für eine hohe Qualität und Homogenität der integrierten LV-Daten. Zudem stellt er zusammen mit allen Partnern eine zweckmässige Nachführung und Weiterentwicklung der räumlichen LV-Informationen (Data Warehousing) sicher.**
3. **Die verschiedenen Ersteller der Geoinformationen (die sogenannten Datenherren wie Kantone, Städte, Gemeinden oder Fachorganisationen) sorgen gemeinsam mit dem Bund für eine kontinuierliche Promotion der verfügbaren Informationen zum LV.**
4. **Der Bund erstellt und betreibt eine flächendeckende Grunddienstleistung als Service public, der allen einen einfachen Zugang zu den LV-Geoinformationen ermöglicht. Dazu gehört insbesondere die Verknüpfung des LV mit den Angeboten von ÖV und MIV.**

11. Zusammenarbeit und Zuständigkeiten

52

Leitsatz

Die öffentliche Hand schafft günstige Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Langsamverkehrs. Zu diesem Zweck sind volkswirtschaftlich sinnvolle Formen der Zusammenarbeit auf den Ebenen Public-Public und Public-Private zu realisieren.

Erläuterung

Für eine erfolgreiche gesamtschweizerische Förderung des LV-Grundangebots müssen die Zuständigkeiten und Rahmenbedingungen teilweise ergänzt oder neu geschaffen werden. Die Zuweisung der Zuständigkeiten soll dabei gemäss dem Subsidiaritätsprinzip erfolgen. Es gilt also zu berücksichtigen, dass die verschiedenen im Zusammenhang mit der Förderung des LV anfallenden staatlichen Aufgaben derjenigen staatlichen Ebene zugewiesen werden, die sie am besten zu lösen vermag. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass die bereits heute erfolgreichen Vollzugspartnerschaften mit oft ehrenamtlich tätigen privaten Vereinigungen weitergeführt und weiterentwickelt werden können.

Der Bau, Betrieb, Unterhalt und die Erneuerung der LV-Infrastruktur ist und bleibt eine Aufgabe der Kantone, Städte, Gemeinden und Agglomerationen. Sie können diese Aufgaben in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen wahrnehmen. Die Fachorganisationen leisten bereits heute vielerorts wertvolle, oft ehrenamtliche Vereinsarbeit, welche keinesfalls gefährdet werden soll. Im Gegenteil: Der Nachwuchsförderung ist im Rahmen der Umsetzung des Leitbilds genügend Beachtung zu schenken. Zur Sicherstellung des LV-Grundangebots muss die Zuständigkeitsordnung trotzdem teilweise ergänzt, weiterentwickelt oder neu geschaffen werden, weil...

Erläuterung

...die Förderung des Langsamverkehrs nur aus einem ganzheitlichen Ansatz heraus Synergieeffekte und damit das volkswirtschaftliche Optimum erbringen kann.

...die Konzeption, Planung und Umsetzung der Massnahmen in der heutigen Zeit ein immer professionelleres Vorgehen verlangen (neue Technologien und Instrumente, veränderte Nachfrage nach Freizeitaktivitäten etc.).

...die Leistung nur dann bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbracht werden kann, wenn die Nutzniesser mit den Kosten- und Entscheidungsträgern optimal zusammenwirken.

Die institutionellen Rahmenbedingungen zur Förderung des Langsamverkehrs werden massgeblich von folgenden, politisch zu beantwortenden Fragen definiert:

- Welche LV-Dienstleistungen sind durch den Bund zu erbringen oder mitzutragen?
- Welchen Anteil soll der Bund selber anbieten?
- Welche Dienstleistungen soll der Bund in Zusammenarbeit mit anderen staatlichen Ebenen oder mit Dritten erbringen?

Der vorliegende Entwurf des Leitbilds und der Massnahmenkatalog zeigen auf, in welche Richtung sich der Bund im Bereich der Förderung des Langsamverkehrs engagieren kann und will. Dies impliziert, dass die zahlreichen und wichtigen LV-Förderungsmassnahmen im Zuständigkeitsbereich der Kantone, Städte, Gemeinden und Agglomerationen sowie der Privatwirtschaft nicht Gegenstand des Leitbilds sein können.

1. **Der Bund übernimmt bei der LV-Förderung im Sinne der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben eine strategische Rolle. Diese Zuständigkeit beinhaltet unter anderem:**
   - **die Erarbeitung und den Erlass von planerischen und technischen Vorgaben, Normen und Standards;**
   - **die Unterstützung und Beratung der Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden beim Vollzug;**
   - **Anschubfinanzierungen;**
   - **die partnerschaftlich ausgehandelte Förderung von LV-Programmen;**
   - **Global- bzw. Pauschalbeiträge an kantonale oder durch Agglomerationsträgerschaften vorgesehene LV-Förderungsmassnahmen (vgl. auch LS 3).**
2. **Die Kantone sind für die operative Umsetzung der Aufgaben im Bereich des Langsamverkehrs zuständig. Die entsprechenden institutionellen und personellen Voraussetzungen sind in allen Kantonen auf gleichwertigem Niveau zu schaffen. Die Kantone können analog zur Bundesebene die LV-Dienstleistungen in Partnerschaft mit Wirtschaft und Fachorganisationen erbringen.**
3. **Der Langsamverkehr ist ein Service public, der die unterschiedlichsten Partner betrifft. Der Bund schafft zweckmässige institutionelle Rahmenbedingungen, um die effiziente Erfüllung dieser öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten. Aufgrund der Kriterien «flächendeckende Grundversorgung», «Qualität» und «Preis» sind jeweils Vereinbarungen zur spezifischen Leistungserbringung zwischen Bund, Kantonen, Fachverbänden und Dritten auszuhandeln.**
4. **Der Bund errichtet für die Koordination sowie den Wissens- und Erfahrungsaustausch eine nationale LV-Plattform. Hier sind Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden sowie Fachorganisationen vertreten.**

12. Finanzierung

54 **Leitsatz**

Der Bund leistet Beiträge an die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von LV-Infrastrukturen sowie für die Erbringung von bestimmten LV-Dienstleistungen. Er verwendet dazu zweckgebundene Mineralölsteuererträge.

Erläuterung

Mit dem Leitbild und dessen Umsetzung wird der LV neben dem ÖV und MIV ein gleichwertiger Teil der Verkehrsgrundversorgung. Eine kontinuierliche Förderung des Langsamverkehrs setzt jedoch voraus, dass die Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen auf eine sichere, dauerhafte Basis gestellt wird. Das Leitbild weist dabei dem Bund eine strategische Rolle zu. Damit verbunden ist der Grundsatz der Mitfinanzierung. So entspricht die Förderung des Langsamverkehrs den Prinzipien zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben. Mit dem vorliegenden Leitbild werden Bund und Kantone gestärkt, indem die Aufgabenerfüllung beim LV immer jener staatlichen Ebene zugeteilt wird, die sie am besten zu erfüllen vermag (vgl. LS 11).

Im Weiteren erfolgt die LV-Förderung durch den Bund im Rahmen der übergeordneten ordnungs-, wettbewerbs- und finanzpolitischen Grundsätze und unter Beachtung folgender Prinzipien:

- Für alle Dienstleistungen gilt grundsätzlich, dass die Benutzerinnen und Benutzer für die Kosten der Leistungen aufkommen sollen. Wo die Ziele des Service public dies erfordern, sind gemeinwirtschaftliche Leistungen zu definieren und finanziell abzugelten. Ein Service public muss den folgenden Prinzipien entsprechen:

  die Grundversorgung hat flächendeckend allen zur Verfügung zu stehen;

  das Angebot muss dauerhaft in einer definierten Qualität gewährleistet werden;

  die Leistungen müssen für alle erschwinglich sein oder gratis zur Verfügung stehen.

- Die Umsetzung von Massnahmen zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit und zur Bewältigung der Herausforderungen im Agglomerationsverkehr ist eng mit den Fördermassnahmen des Fuss- und Veloverkehrs verknüpft. Das Aufsplitten der Kosten auf die Verkehrsträger LV, ÖV und MIV ist allerdings nicht überall möglich und auch nicht immer sinnvoll. In diesen Fällen ist der Langsamverkehr im Sinne des Leitbilds als eigenständiger Teil des Gesamtverkehrssystems zu behandeln. Spezifische Massnahmen zu Gunsten des LV sind dort von Anfang an in die Gesamtprogramme einzubinden und im gleichen Zug finanziell sicherzustellen.

- Die Bundesbeiträge erfolgen ausschliesslich in der Form von programmorientierten Globalsubventionen oder Pauschalbeiträgen. Dabei darf der Bundesanteil bei Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der LV-Infrastruktur insgesamt i.d.R. nicht mehr als 50 Prozent betragen.

Der Langsamverkehr – vor allem der Fussverkehr – hat Züge eines Grundrechts. Dieses Angebot muss demzufolge überall gratis benützt werden können. Konflikte und qualitative Beeinträchtigungen beim LV entstehen oft durch die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel. Bisher wurden die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zu wenig berücksichtigt. Die Folge waren eine geringere Attraktivität und Sicherheit. Gemäss dem Verursacherprinzip soll daher ein Teil der zweckgebundenen Einnahmen des Strassenverkehrs auch für die Finanzierung des LV bereitgestellt werden.

Die erweiterten Dienstleistungen des Langsamverkehrs – z.B. die Schaffung besserer Voraussetzungen für das Wandern oder Velofahren, Informationssysteme, Veloabstellanlagen und Umsteigedienstleistungen zum ÖV und MIV etc. – müssen zu vergleichbar günstigen Bedingungen oder gratis angeboten werden. Nur auf diese Weise lässt sich ein optimaler Förderungseffekt erreichen. Trotzdem hat der Bund zu überprüfen, ob eine obligatorische Veloabgabe und/oder eine freiwillige Abgabe wie zum Beispiel ein «Wanderpass» als ergänzende Finanzierungsquelle in Frage kommt.

Massnahmen

1. **Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament einen Bundesbeschluss (Anschubprogramm, vgl. LS 13) zur Förderung des Langsamverkehrs.**
2. **Der Bund leistet im Rahmen von Agglomerationsprogrammen Finanzhilfen an den Agglomerationsverkehr, sofern ein koordiniertes Management von Verkehr und Siedlungsentwicklung sichergestellt ist und die spezifischen Anliegen des LV dabei im Sinne des Leitbilds berücksichtigt sind (Städte und Agglomerationen, vgl. LS 3).**
3. **Bei der Überführung des Anschubprogramms in das ordentliche Recht wird die Finanzhilfe des Bundes zur Förderung des LV unter Berücksichtigung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben neu ausgestaltet. Dem Parlament sind die entsprechenden rechtlichen Regelungen im Rahmen der vorgesehenen Änderung des Fuss- und Wanderweggesetzes vom 4. Oktober 1985 zu unterbreiten.**

13. Anschubprogramm

Leitsatz

Der Bund startet zur Initialisierung der Fördermassnahmen ein mehrjähriges Anschubprogramm. Die Programmteile müssen drei Ansprüchen genügen: es muss ein grosser und akuter Handlungsbedarf bestehen, es muss ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen werden, und es müssen umsetzungsreife Massnahmen vorliegen.

Erläuterung

Das sukzessive und modulare Umsetzen der Massnahmen des Leitbilds erlaubt eine strukturelle Nachbesserung und Aufwertung des Langsamverkehrs. Zudem besteht heute ein grosser Nachholbedarf. Deshalb soll mit einem besonderen Anschubprogramm die Aufwertung des LV in der Schweiz beschleunigt werden. Ein Teil der Massnahmen ist zudem auch bereits in anderen Programmen enthalten. (Projekt Verkehrssicherheitspolitik, Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs, EnergieSchweiz). Das LV-Anschubprogramm bildet in diesem System das «Dach» für die gesamte LV-Förderung. Insgesamt soll dafür ein Betrag von rund 50 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. In einem Zeitraum von etwa sieben Jahren sind damit spezifische Aktivitäten in verschiedenen Bereichen zu initialisieren und umzusetzen. Das Anschubprogramm soll sichtbare Zeichen setzen, wo...

...ein akuter, spürbarer Handlungsbedarf ausgewiesen ist,

...Kosten und Nutzen in einem günstigen Verhältnis stehen,

...konkrete und umsetzungsreife Projekte und Massnahmen vorliegen.

Allgemeine Massnahmen*	Beitrag Bund	Beschreibung/Bemerkungen
Förderung des LV in Agglomerationen im Rahmen der Agglomerationsprogramme (vgl. LS 3)	k.A.	Betrag offen, Finanzierung über zweckgebundene Mineralölsteuererträge gemäss Programm «Finanzierung und Koordination Agglomerationsverkehr»
Förderung des LV im Rahmen von EnergieSchweiz	k.A.	gemäss Programmfinanzierung EnergieSchweiz
Sanierung von Unfallhäufungsstellen; Veloland Schweiz	(ca. 30 Mio.)	Finanzierung gemäss Verteilschlüssel für die Verwendung von zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen abhängig von den Ergebnissen und der Umsetzung von VESIPO

Massnahmen Leitbild*	Beitrag Bund	Beschreibung/Bemerkungen
Optimierung Fuss- und Wanderwegnetz (vgl. LS 1 und LS 4)	16 Mio.	Insbesondere Planung und Signalisation
Optimierung Veloland Schweiz/Skatingland (vgl. LS 1 und LS 4)	8 Mio.	Insbesondere Planung und Signalisation (ohne Sanierung Unfallhäufungsstellen, da diese Massnahmen durch VESIPO abgedeckt werden sollen, siehe oben)
Kombinierte Mobilität/Velostationen (vgl. LS 3)	17 Mio.	Grosser Nachholbedarf auch bei Städten ausserhalb der Agglomerationen (ländlicher Raum); in Abstimmung mit Programm EnergieSchweiz und dem Agglomerationsprogramm
Aufbau eines nationalen Mobilinfosystems (vgl. LS 10)	8 Mio.	Dimensionierung auf das Notwendige für den effizienten und effektiven Vollzug des IVS, des FWG sowie des Veloland Schweiz auf den Stufen Bund, Kantone und Gemeinden sowie Fachorganisationen
Anschubprogramm TOTAL:	**49 Mio.**	

*Die Einzelmassnahmen sind jeweils unter den Leitsätzen konkretisiert.

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAG	Bundesamt für Gesundheit
BASPO	Bundesamt für Sport
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
B&R	Bike and Ride
EFV	Eidg. Finanzverwaltung
F&E	Forschung und Entwicklung
FWG	Fuss- und Wanderweggesetz
GIS	Geographisches Informationssystem
HPM	Human Powered Mobility
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
KOGIS	Koordinationsstelle für GI und GIS des Bundes
LV	Langsamverkehr
L+T	Bundesamt für Landestopographie
NIKT	Neue Informations- und Kommunikationstechniken
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&D	Pilot- und Demonstrationsanlagen
P&R	Park und Ride
SAW	Schweizer Wanderwege
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
seco	Staatssekretariat für Wirtschaft
SN	Schweizer Norm
SVG	Strassenverkehrsgesetz
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VESIPO	Strassenverkehrssicherheitspolitik
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Wer hinter dem Leitbild Langsamverkehr steht

Auftraggeber:

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Erstellt durch:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Mitwirkende Bundesämter:

Bundesamt für Energie (BFE)

Bundesamt für Gesundheit (BAG)

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Bundesamt für Sport (BASPO)

Bundesamt für Statistik (BFS)

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Staatssekretariat für Wirtschaft (seco)

Im Weiteren haben an der Erarbeitung des Leitbilds mitgewirkt:

Kantonsvertreterinnen und -vertreter

Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Procap (vormals Schweizerischer Invalidenverband SIV)

Expertenberichte:

In den sieben Expertenberichten sind umfassend jene Massnahmen zusammengestellt die aus der jeweiligen spezifischen Sicht einer Fachorganisation zugunsten der LV-Förderung ergriffen werden sollten. Diese Expertenberichte müssen nicht mit der Bundesmeinung übereinstimmen. Sie dienten jedoch als ausgezeichnete Auslegeordnung für die Erarbeitung des Leitbildes sowie des Massnahmenkatalogs. Diese Expertenberichte sind im Internet unter *www.langsamverkehr.ch* abrufbar.

Fachstelle	Expertenbericht
Fussverkehr Schweiz	LV-Leitbild: Expertenbericht Fussverkehr
Schweizer Wanderwege (SAW)	LV-Leitbild: Teilbereich Wandern
IG Velo Schweiz	Elemente einer Strategie des Bundes für den Veloverkehr
Stiftung Veloland Schweiz	Elemente einer Strategie zur Förderung der Human Powered Mobility (HPM) und der kombinierten Mobilität, insbesondere für Schweiz-Mobil und Veloland Schweiz (Velowandern)
Geographisches Institut der Universität Bern, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	LV-Leitbild: Teilbereich Historische Verkehrswege
Bundesamt für Landestopographie (L+T), Koordinationsstelle für Geoinformationen und geographische Informationssysteme beim Bund (KOGIS)	LV-Leitbild: Expertenbericht Geografische Information und Geografisches Informationssystem für den LV (GI & GIS LV)
Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS): Fachgruppe der Stadt- und Gemeindeingenieure, Tiefbauamt der Stadt Bern	Elemente einer Strategie zur LV-Förderung aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden

Impressum:

Lektorat und Gestaltung:
Bruckert/Wüthrich, Olten;
Velobüro Olten;
Aebi, Schlup & Partner AG, Grenchen.

Bilderquellen:
Velobüro Olten: S.2 alle, S.6/7 oben links, oben rechts und unten links, S.15, Umschlag-Rückseite; Bildagentur AURA, Luzern: S.6/7 unten mitte und rechts, S.20/21 und 24; VCS/ Karen Cordes: Titelseite rechts, S.12; Markus Senn, Biel: Titelseite links, S.19 und S.23; Bildagentur blue planet, Zürich: S.14 (David P. Hall); Photofuture Tanner, Murten: S.13; Modellstadt/Hans-Kaspar Schiesser, Herzogenbuchsee: S.16; Fotoservice-SBB: S.17; IG Velo CH/Kurt Egli, Winterthur: S.18; Schweizer Wanderwege (SAW), Riehen: S.22.

Bezugsquelle:
ASTRA
STRADOK
3003 Bern
Fax: 031 323 23 03
E-Mail: stradok@astra.admin.ch

Das Leitbild kann auch in elektronischer Form unter www.langsamverkehr.ch heruntergeladen werden.

Bundesamt für Strassen ASTRA
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern
www.astra.admin.ch