



Langsamverkehrsstatistik auf Bundesebene

Heidi Meyer
Bereich Langsamverkehr
Bundesamt für Strassen

Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt - Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, Rapperswil, 8. Juni 2010



Inhaltsübersicht

1. **Einführung**
2. **Bestehende Grundlagen**
 - 2.1 Mikrozensus Mobilität und Verkehr
3. **Konzepte für die Zukunft**
 - 3.1 Konzept Langsamverkehrsstatistik
4. **Strategische Überlegungen**
 - 4.1 LV-Infrastruktur
 - Netzlänge
 - Tempo 30- und Begegnungszonen
 - Veloabstellanlagen
 - Fahrzeuge / Verkehrsmittel
 - 4.2 Strassenverkehrsunfälle – Langsamverkehrsunfälle?
 - 4.3 Kosten und Nutzen des Langsamverkehrs
 - 4.4 Kommunikation des Themas
 - Irreführende Kommunikation
 - Unvollständige Kommunikation
5. **Fazit**



1. Einführung

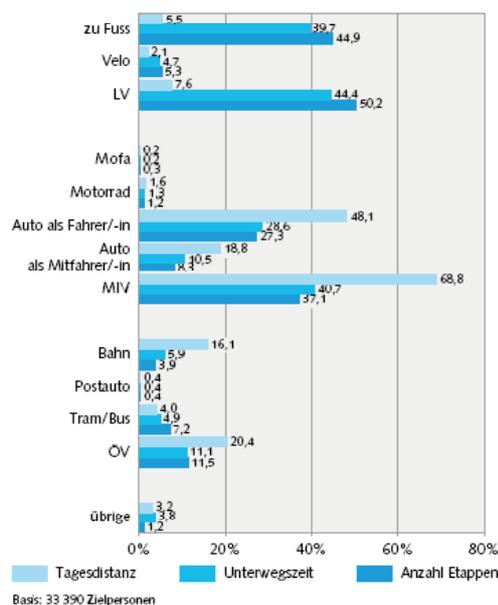
- ÖV – LV – MIV: 3 Säulen des Personenlandverkehrs
- LV als eigenständige Verkehrsform
- LV als erste und letzte Meile in Kombination mit ÖV (und MIV)
- Querschnittsbeziehungen
 - Mobilität – Bewegung – Gesundheit – Sport
 - Verkehrsflächen – öffentlicher Raum – Raum-/Stadtentwicklung
 - „Null“ – Emissionen – Energie – Umwelt
 - kostengünstig – effizient – öffentliche Finanzen
 - Wandern /Velowandern – SchweizMobil – Tourismus



2.1 Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Kennziffern zum Modalsplit

G 4.1



© BFS/ARE



3.1 Konzept Langsamverkehrsstatistik



- Stark auf Bedürfnisse und Prioritäten der LV-Fachorganisationen ausgerichtet
- Schrittweise Umsetzung entsprechend personellen Kapazitäten
- Schwerpunkt: Grundlagedaten zur Bedeutung des LV im gesamten Personenverkehr



4.1.1 LV-Infrastruktur Netzlänge

- Freizeitnetze
 - 60'000 km Wanderwege
 - 8'000 km signalisierte Velorouten (national und regional)
- Alltagsnetze
 - ? km Strassen mit Trottoirs, Fusswege
 - ? km Velowege
 - ? km Velostreifen
 - ? Fussgängerstreifen, Begegnungszonen

→ MISTRA-FA LV (Fachapplikation Langsamverkehr)



4.1.2 LV-Infrastruktur Tempo 30- und Begegnungszonen

- ? km² Zonen mit Tempobeschränkungen
- Neuer Indikator im Rahmen des Monitorings /
Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme Verkehr und
Siedlung
- Mangel: nur Agglomerationsperimeter



4.1.3 LV-Infrastruktur Veloabstellanlagen

- Qualitativ hochwertige
Veloparkierung für Wahl des
Verkehrsmittels ebenso
entscheidend wie Qualität des
Wegnetzes
- ? öffentliche Veloabstellplätze
- Indikator im Rahmen des
Monitorings/Wirkungskontrolle
Agglomerationsprogramme
Verkehr und Siedlung
- Mangel: nur
Agglomerationsperimeter





4.1.4 LV-Infrastruktur Fahrzeuge / Verkehrsmittel

- Anzahl Velos seit 1990 (19 Jahre) aufgrund Studie errechnet, nicht mehr erhoben
- Keine Angaben zu E-Bikes (ausser Verkaufszahlen)
- Rund 4 Mio Velos vs 636'000 Motorräder (Anzahl monatlich aktualisiert)
- Rund 7 Mio FussgängerInnen, die Verkehrsgeschehen stark mitprägen (vorab innerorts)



4.2 Strassenverkehrsunfälle = Langsam- verkehrsunfälle?

- Strassenverkehrsunfälle: hohe Unfallkosten im Langsamverkehr
- Strassenverkehrsunfallstatistik: hohe Dunkelziffer bezüglich LV
 - Velounfälle: bfu-Berechnungen
 - Fussverkehr: Unfall auf vereistem Trottoir?

→ bfu-Berechnungen als Grundlage für Unfallfolgekosten



4.3 Kosten und Nutzen des Langsamverkehrs

- Transportrechnung
 - Kosten- und Ertragsseite des Verkehrs
 - LV heute in 2 Fussnoten behandelt
 - Motorräder z.B. hingegen bei Kosten, Kostendeckungsgrad, Kostensatz und Verkehrsleistung (obwohl nur 1/4 der Verkehrsleistung LV)

→ LV als Teil der Transportrechnung 2010 TRAKOS



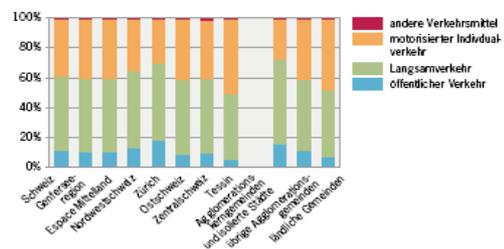
4.4.1 Irreführende Kommunikation zum Langsamverkehr (Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

8 Leistungen im Personenverkehr

Steigender Anteil des privaten Motorfahrzeugverkehrs

Jährlich von in der Schweiz wohnenden Personen zurückgelegte Strecke (In- und Ausland)	19 100 km pro Jahr	2005
Mittlere tägliche Unterwegszeit (In- u. Ausland)	93 min.	2005
Anteil öffentlicher Verkehr am Total der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (inklusive Langsamverkehr)	18%	2006

Regionale Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl
(in % der Verkehrsetappen, Jahr 2005)

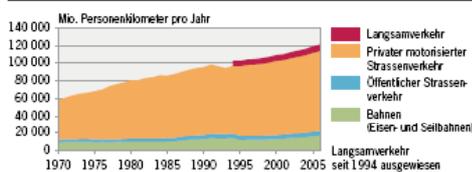


Quelle: BFS, ARE

© BFS

Seite 18

Verkehrsleistungen im Personenverkehr

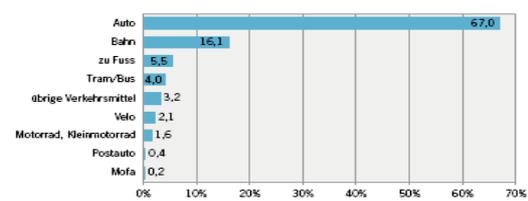


Quelle: BFS

© BFS

Seite 17

Verkehrsmittelwahl
(Anteil der mittleren Tagesdistanzen, Jahr 2005)



Mittlere Tagesdistanz pro Person in der Schweiz: 37,3 km

Quelle: BFS, ARE

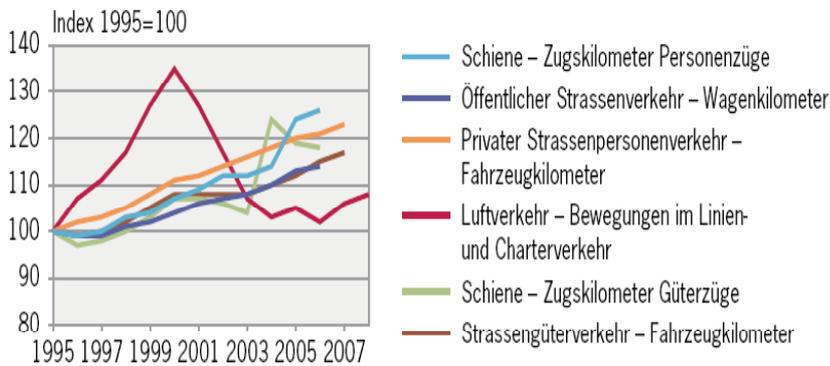
© BFS



4.4.2 Unvollständige Kommunikation zum Langsamverkehr (1/2)

(Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

Fahrleistungen



Quelle: BFS

© BFS

Und der Langsamverkehr? (Angaben vorhanden für 1995, 2000 und 2005)

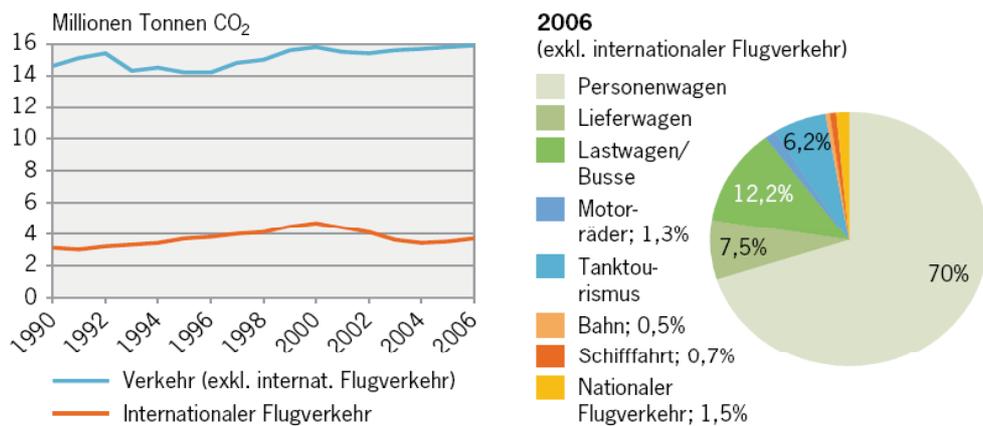
Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt – Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, 8. 6. 2010
Bundesaamt für Strassen ASTRA



4.4.3 Unvollständige Kommunikation zum Langsamverkehr (2/2)

(Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

CO₂-Emissionen des Verkehrs



Quelle: BAFU

© BFS

Und der Langsamverkehr?

→ LV mit 0% in der Legende aufführen

Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt – Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, 8. 6. 2010
Bundesaamt für Strassen ASTRA



5. Fazit

- Die Lücken in der Langsamverkehrsstatistik sind bekannt und anerkannt
- Bedeutende Schritte zu einer adäquaten Berücksichtigung des LV in der Bundesstatik:
 - Adäquate Kommunikation des LV (Energie – Umwelt – Kosten)
 - MISTRA Fachapplikation LV
 - Monitoring Agglomerationsprogramme
 - Tempo 30- und Begegnungszonen
 - Öffentliche Veloabstellplätze
 - Transportrechnung 2010 TRAKOS
- Bestehende Lücken:
 - Strassenverkehrsunfallstatistik
 - Fahrzeugstatistik