



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

TEILSTRATEGIE LANGSAMVERKEHR

Juni 2025 V1.00



Inhalt

Einleitung	4
Das strategische Instrumentarium des ASTRA	5
Teilstrategien	6
Die Teilstrategie Langsamverkehr auf einen Blick	7
Hintergrund und Trends	8
Hohe Bedeutung und grosses Potenzial des Langsamverkehrs	8
Verbesserungsbedarf bei der Sicherheit des Veloverkehrs	8
Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege	9
Deutlicher Anstieg der Nationalstrasseninfrastrukturen mit Langsamverkehr	9
Neue Herausforderungen bei den Wanderwegen	9
Ungenügende Fusswegnetzplanung	10
ASTRA 2030-Ziele, die durch diese Teilstrategie unterstützt werden	11
Massnahmen	12
Überblick	12
Meilensteine und Fristen	13
Umsetzung, Monitoring und Bewertung	14
Anhänge	15
Weitergehende Dokumentationen	16
Kontakte für weitere Informationen	16
Ziele-Massnahmen-Matrix	17

Einleitung

Seit seiner Gründung im Jahr 1998 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr¹. Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt es für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

Das ASTRA arbeitet mit kantonalen, nationalen und internationalen Partnern zusammen, erarbeitet Grundlagen und bereitet Entscheidungen für eine nachhaltige Politik des Bundes im Bereich des Strassenverkehrs vor. Es entwirft, fördert, koordiniert und kontrolliert entsprechende Massnahmen auf nationaler und internationaler Ebene.

Das ASTRA kann sich zur Steuerung seiner Aktivitäten auf ein umfassendes [strategisches Instrumentarium](#) stützen. Dazu gehören die [Strategische Ausrichtung](#) mit Vision, Mission, Leitsätzen und Zielen bis 2030 sowie [Teilstrategien](#) mit spezifischen Massnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden.

Das ASTRA ist die Fachstelle des Bundes für den Langsamverkehr². Das Amt legt die Strategie fest, betreibt Grundlagenforschung und begleitet die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss-, Wander- und Velowegnetzen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Teilstrategie Langsamverkehr entwickelt. Diese ist so konzipiert, dass sie die verschiedenen Risiken und Chancen des Themas berücksichtigt und mehrere Zielwerte 2030 der strategischen Ausrichtung des ASTRA unterstützt.

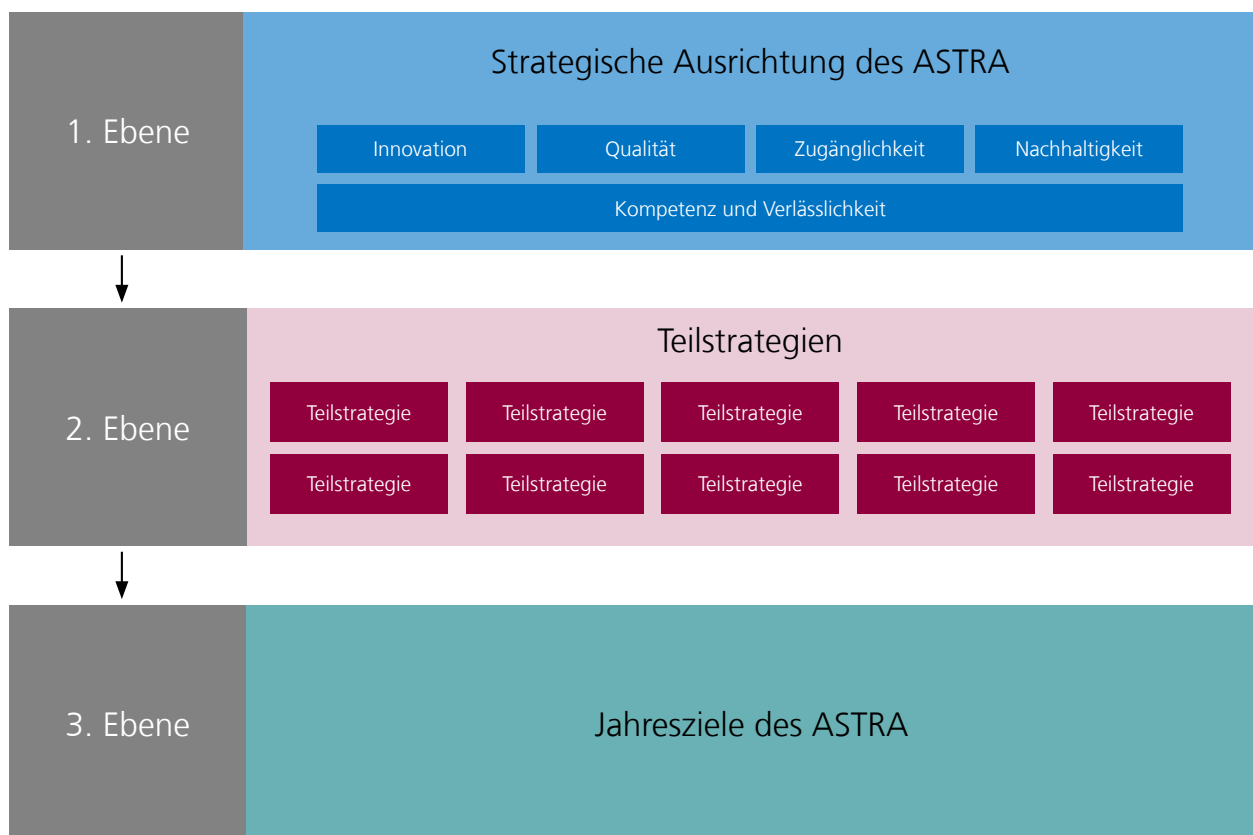
Das Dokument enthält eine detaillierte Beschreibung der Teilstrategie. Nach einer Einführung in die Hintergründe und Trends des Themas werden die unterstützten Ziele für 2030 erläutert, gefolgt von einer Liste der geplanten Massnahmen mit Meilensteinen und Fristen. Im Anschluss daran werden die Umsetzungsprozesse beschrieben und schliesslich Hinweise auf Referenzdokumente und Ansprechpartner für Fragen gegeben.

¹ Quelle: SR 172.217.1 - Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Art. 10.

² Langsamverkehr (LV) steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahrräder, namentlich Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung (E-Bikes), zum LV gezählt.

Das strategische Instrumentarium des ASTRA

Das strategische Instrumentarium des Amtes besteht aus drei Ebenen. Die erste umfasst die Strategische Ausrichtung, in der die Vision, die Mission, die Leitsätze und die langfristigen Ziele für das gesamte Amt festgelegt sind. Die zweite Ebene beinhaltet die Teilstrategien. Diese fungieren als mehrjährige themenspezifische Programme, die aufzeigen, wie die strategische Ausrichtung umgesetzt werden soll. Die dritte Ebene enthält die vereinbarten Jahresziele des Amtes.



Teilstrategien

Entwicklung des Nationalstrassennetzes und des Strassenverkehrs

Verkehrsfluss

Netz-
entwicklung

Intelligente
Mobilität

Langsamverkehr

Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur

Building
Information
Modelling (BIM)

Innovation /
Baumanagement

Erhaltungs-
management

Betriebseffizienz

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrs-
sicherheit

Förderung der Nachhaltigkeit

Umwelt und
Energieeffizienz

Finanzierung

Optimierung der operativen Verwaltung des Amtes

Daten

Digitale
Ausrichtung

Personal

Qualitäts-
management

Beschaffung

Kommunikation

Die Teilstrategie Langsamverkehr auf einen Blick

Angestrebte Ziele für 2030

Ziel A1.1 und A1.2

max. 2500 bzw. 100 Schwerverletzte und Getötete/Jahr.

Ziel A1.3

110 Unfallschwerpunkte auf dem Nationalstrassennetz.

Ziel A3.1

4735 Mio. mit Velos zurückgelegten Personenkilometer.

Ziel A3.2

5400 Mio. zu Fuss zurückgelegten Personenkilometer.

Ziel A4.1

25% Anteil der Wege, die eine Kombination aus mehreren Verkehrsmitteln beinhalten.

Ziel A4.2

90% Verfügbarkeit von Velos (immer verfügbar oder nach Absprache).

Ziel A4.3

20% Anteil der Personen, die Fahrzeug-Sharing-Angebote nutzen (Ridesharing, Ridehailing oder Mitfahrssysteme).

Handlungsfelder für die Massnahmen

Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente

Förderung der Fuss- und Velowegnetze, Begleitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme und Integration des Langsamverkehrs (LV) in die Korridorstudien.

Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen

Grundlagen für eine sichere und attraktivere Veloinfrastruktur und Pilotprojekte.

Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes

Standards, Schwachstellenanalysen und Berücksichtigung des LV bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen.

Steuerung, Koordination und Rechtsetzung

Roadmap Velo und Verbesserung der Rahmenbedingungen für den LV im Strassenverkehrsrecht.

Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken

Weiterentwicklung von Fachapplikationen, Datenmodellen und LV-Statistiken.

Hintergrund und Trends

Der Langsamverkehr ist von einem dynamischen Umfeld geprägt, mit vielen Chancen, aber auch zahlreichen Risiken, die vom ASTRA ein Handeln erfordern.

Hohe Bedeutung und grosses Potenzial des Langsamverkehrs

Der Langsamverkehr ist platzsparend, schont die Umwelt und leistet einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung. Er ist mit einem Anteil von 48 Prozent an allen Wegetappen, davon 42 Prozent Fuss- und 6 Prozent Veloverkehr, bereits heute das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel³. Dennoch besteht insbesondere in den Städten und Agglomerationen Potenzial für weiteres Wachstum. Dort sind jede dreizehnte Autofahrt und jede siebte Bus- oder Tramfahrt kürzer als 1 Kilometer, was einem Fussweg von weniger als einer Viertelstunde entspricht. Knapp 43 Prozent der Autofahrten sowie rund 80 Prozent der Tram- und der Busfahrten sind kürzer als 5 Kilometer, was mit dem Velo in einer Viertelstunde zurückgelegt werden kann. E-Bikes werden häufig auf noch längeren Distanzen bis 10 Kilometer verwendet. Mit dieser Distanz decken die E-Bikes fast zwei Drittel der Autofahrten und 95 Prozent der Tram- und der Busfahrten ab⁴. Vor dem Hintergrund der wachsenden Mobilität und der begrenzten Verkehrsflächen in den dicht besiedelten Gebieten ist eine weitere Entwicklung des Langsamverkehrs, insbesondere des Veloverkehrs inklusive des E-Bikeverkehrs, angezeigt.

Verbesserungsbedarf bei der Sicherheit des Veloverkehrs

Ein kürzlich veröffentlichter Bericht des ASTRA zeigt⁵, dass die Unfallzahlen im Langsamverkehr trotz wichtiger und wirksamer Massnahmen angestiegen sind. Zwischen 2013 und 2022 wurden jährlich durchschnittlich 6935 Personen im Langsamverkehr verletzt oder getötet. Dies entspricht rund 32 Prozent aller Verunfallten (Leichtverletzte, Schwerverletzte und Getötete) im Strassenverkehr und einem Anstieg von rund 39 Prozent im genannten Zeitraum. Die Zunahme der Unfälle im Langsamverkehr ist vor allem auf E-Bikes und Elektro-Trottinette zurückzuführen. Die Sicherheit in diesem Bereich muss verbessert werden.

³ Quelle: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2023), [Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr](#), Tabelle T3.3.1.1.

⁴ Quelle: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2023), ebd., Tabelle G3.3.1.7.

⁵ Quelle: Bundesamt für Strassen (2023), Analyse der [Unfallzahlen im Langsamverkehr](#), S. 2.

Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege

Am 23. September 2018 haben Volk und alle Stände mit 73,6 Prozent Ja-Stimmen dem Bundesbeschluss über die Velowege (Art. 88 der Bundesverfassung; BV) zugestimmt. Mit der deutlichen Annahme des Bundesbeschlusses brachte die Bevölkerung ihre Erwartung zum Ausdruck, dass die Velowege sicherer und attraktiver werden. Mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege sowie der gleichzeitigen Aktualisierung des Fuss- und Wanderweggesetzes wird der Auftrag an Bund, Kantone und Gemeinden zur Planung und Erstellung von LV-Wegnetzen konkretisiert. Die Kantone werden verpflichtet, ihre Netzplanungen sowohl für den Alltagsveloverkehr wie auch für den Freizeitveloverkehr in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Es werden Planungsgrundsätze formuliert und die Ersatzpflicht festgelegt. Der Bund verpflichtet sich, über die Velowegnetze und deren Bedeutung zu informieren sowie die Kantone und Dritte bei deren Information zu unterstützen. Das ASTRA muss die Aufgaben in seiner Zuständigkeit umsetzen und die Kantone sowie die Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Im Weiteren nimmt das deutliche Volksmehr das ASTRA in die Pflicht, auf den Nationalstrasseninfrastrukturen mit gutem Beispiel voranzugehen.

Deutlicher Anstieg der Nationalstrasseninfrastrukturen mit Langsamverkehr

Diese Verpflichtungen haben in den letzten Jahren in substanziellem Umfang zugenommen: Mit einer Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz hat der Bund auf den 1. Januar 2020 die Verantwortung für zusätzliche 370 Kilometer Nationalstrassen dritter Klasse von den Kantonen übernommen. Auf diesen verkehrt auch der Langsamverkehr. Weitere Anforderungen ergeben sich aus den Präzisierungen von Artikel 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, die die eidgenössischen Räte im Rahmen des Veloweggesetzes beschlossen haben. Ab Inkrafttreten des Veloweggesetzes übernimmt der Bund die Verantwortung für die Flächen des Fuss- und Veloverkehrs bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse. Das ASTRA muss die Standards für den Langsamverkehr auf den Infrastrukturen in seiner Zuständigkeit definieren und die von den Kantonen übernommenen Strecken in angemessener Frist auf den angestrebten Stand bringen.

Neue Herausforderungen bei den Wanderwegen

Das Wandern erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Durch die Zunahme von neuen Natursportarten, insbesondere dem Mountainbiken, erhöht sich der Nutzungsdruck auf die Wanderwege zusätzlich. Diese Entwicklung ist nicht konfliktfrei; die Toleranz der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wird strapaziert und Konflikte zwischen den einzelnen Natursportarten, dem Naturschutz, der Jagd und den Interessen des Tourismus nehmen zu. Umso mehr sind koordinierende Planungen notwendig. Muttertierhaltungen sowie der Einsatz von Herdenschutzhunden erfordern neue Massnahmen und die Klimaerwärmung führt zu neuen Herausforderungen betreffend Gefahrenprävention. Die Kantone und Dritte sollen bei der Bewältigung dieser neuen Herausforderungen unterstützt werden.

Ungenügende Fusswegnetzplanung

Umfragen bei den Kantonen zeigen, dass das Fuss- und Wanderweggesetz im Bereich der Wanderwegnetze gut umgesetzt wurde. Die Planungen der Fusswegnetze sind jedoch oft noch unbefriedigend. Der Grund dafür ist, dass die Kantone diese Planungen vielfach an die Gemeinden delegieren, deren Umsetzung jedoch häufig nicht überwachen. Das ASTRA muss mehr dafür tun, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Fusswegnetzplanungen umgesetzt werden.



ASTRA 2030-Ziele, die durch diese Teilstrategie unterstützt werden

Die Teilstrategie soll die folgenden Ziele der strategischen Ausrichtung des ASTRA unterstützen:

OBJ A1: Die Zusammenarbeit im Amt orientiert sich an übergeordneten Vorgaben und effizientem Mitteleinsatz.

OBJ A3: Das Potenzial des Langsamverkehrs ist ausgeschöpft.

OBJ A4: Multimodalität ist auf dem Vormarsch, in all ihren Formen.

Insbesondere soll die Teilstrategie die Erreichung der Zielwerte 2030 für die nachstehend aufgeführten Indikatoren unterstützen.

KPI	2023 (Referenz)	2024	2025	2026	2030
A1.1: Schwerverletzte (Anzahl, max.)	4096	3100	3000	2900	2500
A1.2: Verkehrstote (Anzahl, max.)	236	160	150	140	100
A1.3: Anzahl Unfallschwerpunkte (USP) auf Nationalstrassennetz (max.)	108	110	110	110	110
A3.1: Anzahl der mit Velos zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer, in Mio.)	3146	3373	3600	3827	4735
A3.2: Anzahl der zu Fuss zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer, in Mio.)	4958	5021	5084	5147	5400
A4.1: Anteil der Wege, die eine Kombination aus mehreren Verkehrsmitteln beinhalten, in % ⁶	18,2 %	19,2 %	20,2 %	21,1 %	25 %
A4.2: Verfügbarkeit von Velos (immer verfügbar oder nach Absprache), in %	76,8 %	78,7 %	80,6 %	82,4 %	90 %
A4.3: Anteil der Personen, die Fahrzeug-Sharing-Angebote nutzen (Ridesharing, Ridehailing oder Mitfahrssysteme), in %	N/A	N/A	N/A	N/A	20 %

⁶ Es gibt folgende Kombinationen von Verkehrsmitteln (gemäss Grafik G3.3.1.8 des Mikrozensus 2021): «Zu Fuss + öffentlicher Verkehr» (9,5 %); «Zu Fuss + motorisierter Individualverkehr» (3,3 %); «Zu Fuss + motorisierter Individualverkehr + öffentlicher Verkehr» (0,6 %); «Zu Fuss + Velo + öffentlicher Verkehr» (0,5 %); «Zu Fuss + Velo» (0,2 %); «Übrige Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen» (2,2 %).



Massnahmen

Überblick

Im Rahmen der Teilstrategie sind fünf strategische Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen für den Zeitraum 2024–2030 vorgesehen.

Das erste Handlungsfeld betrifft die **Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente** des Bundes, um den Langsamverkehr voranzubringen und den Vollzug des Veloweggesetzes sowie des Gesetzes über die Fuss- und Wanderwege sicherzustellen. Es handelt sich um drei Massnahmen in Bezug auf die Förderung der Fuss- und Velowegnetze (M1.1), die Begleitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme (M1.2) und die Integration des Langsamverkehrs in die Korridorstudien (M1.3).

Das zweite Handlungsfeld beschäftigt sich mit der **Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen** mit dem Ziel, sicherzustellen, dass die Infrastruktur für Langsamverkehr attraktiv, durchgängig, direkt und sicher ist. Zwei Massnahmen sind in diesem Zusammenhang geplant: Grundlagen für eine sichere und attraktivere Veloinfrastruktur (M2.1) und Pilotprojekte (M2.2).

Das dritte Handlungsfeld betrifft die **Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes** durch drei Massnahmen: Standards (M3.1), Schwachstellenanalysen (M3.2) und die vorbildliche Berücksichtigung des Langsamverkehrs bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen (M3.3).

Das vierte Handlungsfeld bezieht sich auf **die Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken** insbesondere durch die Bereitstellung von Geodaten und Fachapplikationen. Fünf Massnahmen sind vorgesehen, nämlich die Weiterentwicklung der Fachapplikation Langsamverkehr (M4.1), die etappierte Weiterentwicklung eines Datenmodells für den Alltagsveloverkehr (M4.2), die Aggregation und Harmonisierung der Velodaten der Kantone (M4.3), die Erarbeitung einer Velozählzentrale und Statistiken zum Langsamverkehr (M4.4) und die Erarbeitung eines minimalen Geodatenmodells (MGDM) für den Fussverkehr, das die Fachinformationsgemeinschaft (FIG) genehmigt hat (M4.5).

Das letzte Handlungsfeld umfasst Fragen der **Steuerung, Koordination und Rechtsetzung** durch zwei Massnahmen: die Roadmap Velo (M5.1) und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr im Strassenverkehrsrecht (M5.2).

Meilensteine und Fristen

Die Meilensteine und die Fristen für die Massnahmen sind in den folgenden Tabellen aufgeführt.

Handlungsfeld 1 – Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
M1.1 Planung der Wander-, Fuss- und Velowegnetze gefördert	×	×	×	×
M1.2 Agglomerationsprogramme geprüft und begleitet		×	×	
M1.3 Belange des Langsamverkehrs in Korridorstudien eingebracht	×	×		

Handlungsfeld 2 – Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
M2.1 Grundlagen für eine sichere und attraktivere Veloinfrastruktur erarbeitet	×	×	×	×
M2.2 Pilotprojekte lanciert und begleitet		×	×	

Handlungsfeld 3 – Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
M3.1 Eigene Standards definiert und für die Filialen verbindlich	×	×	×	×
M3.2 Schwachstellen analysiert	×	×		
M3.3 Langsamverkehr bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen vorbildlich berücksichtigt	×	×	×	×

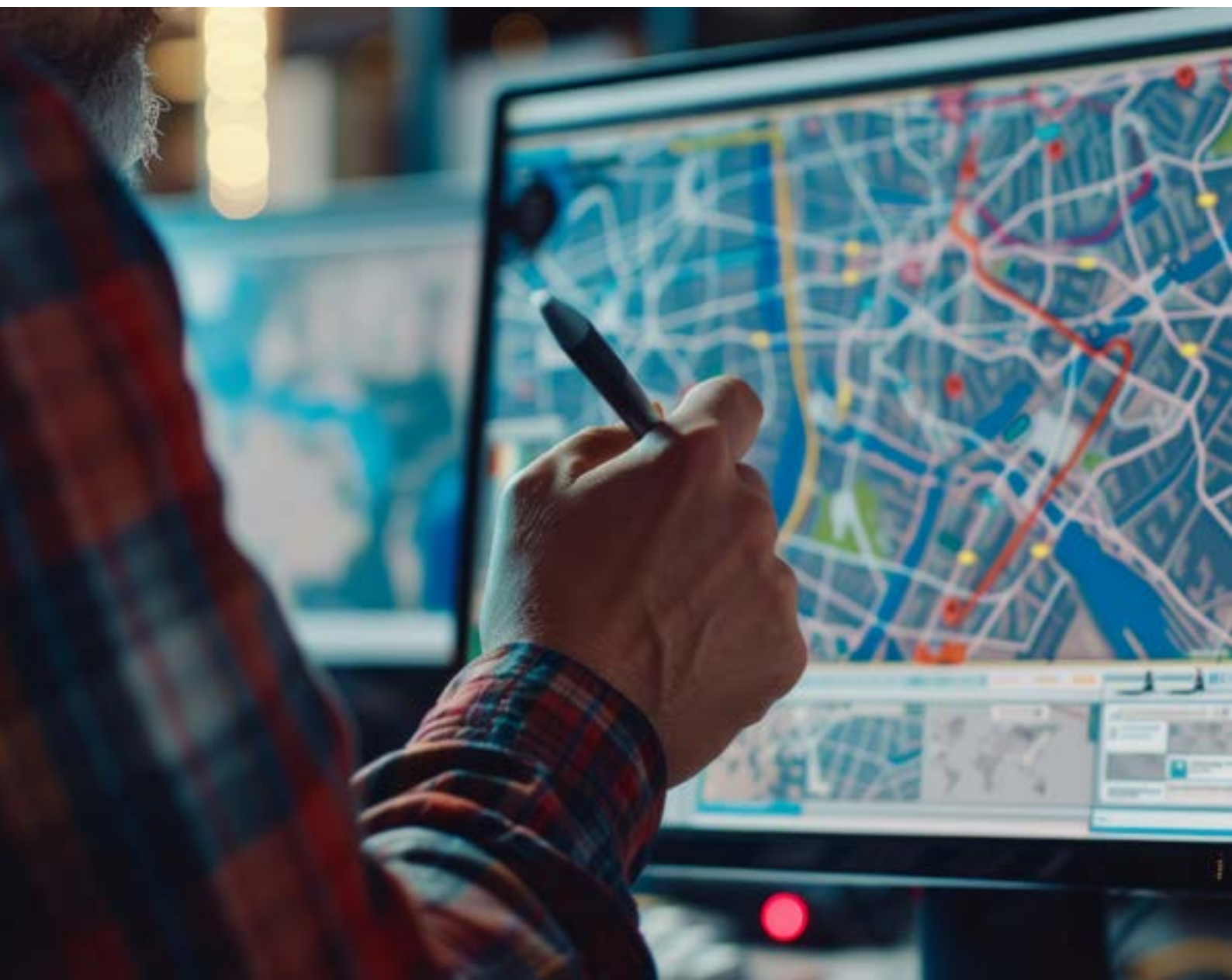
Handlungsfeld 4 – Bereitstellung besserer Planungsrundlagen und Statistiken	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
M4.1 Fachapplikation Langsamverkehr weiterentwickelt	×	×	×	×
M4.2 Geodatenmodell Velo weiterentwickelt		×	×	×
M4.3 Velogeodaten der Kantone harmonisiert und aggregiert			×	×
M4.4 Velozählzentrale aufgebaut und Statistiken zum Langsamverkehr publiziert	×	×	×	×
M4.5 MGDm Fussverkehr von der Fachinformationsgemeinschaft (FIG) genehmigt		×	×	×

Handlungsfeld 5 – Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung	Q4-2024	Q4-2025	Q4-2026	Q4-2027
M5.1 Aktivitäten über die «Roadmap Velo» gesteuert und koordiniert	×	×	×	×
M5.2 Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr im Strassenverkehrsrecht verbessert	×	×	×	×

Umsetzung, Monitoring und Bewertung

In der strategischen Ausrichtung des ASTRA sind die Teilstrategien als Mehrjahrespläne konzipiert, die die Umsetzung der strategischen Ausrichtung erleichtern sollen. Die Jahresziele der Abteilungen sollen sich an ihnen orientieren.

Einmal jährlich soll ein Bericht über die Umsetzung aller Teilstrategien erstellt werden, der alle oben beschriebenen Aspekte (Meilensteine und Fristen) abdeckt. Die Ergebnisse des Monitorings sollen wiederum den Weg ebnen für mögliche Änderungen der Teilstrategien (z. B. Hinzufügen neuer Massnahmen, Überprüfung der Fristen und/oder Ressourcen) und die Festlegung zusätzlicher Jahresziele für die Abteilungen des Amtes.



Anhänge

Weitergehende Dokumentationen

Weitere Informationen zu den Aktivitäten des ASTRA zum Thema Langsamverkehr sind in den folgenden Dokumentationen zu finden:

- [Roadmap Velo](#)
- [Analyse der Unfallzahlen im Langsamverkehr \(2024\)](#)
- [Geodaten Langsamverkehr und historische Verkehrswege](#)
- [Seiten zum Thema Langsamverkehr auf der ASTRA-Website](#)

Kontakte für weitere Informationen

Für weitere Informationen über diese Teilstrategie kann man sich an die Verantwortlichen des Bereichs Langsamverkehr (LV) der Abteilung Strassennetze (N) des ASTRA wenden:

Martin Urwyler

Bereichsleiter
martin.urwyler@astra.admin.ch
+41 58 468 77 33

Urs Walter

Stv. Bereichsleiter
Fachverantwortlicher Veloverkehr
und Programmleiter Roadmap Velo
urs.walter@astra.admin.ch
+41 58 463 42 86



Ziele-Massnahmen-Matrix

Alle Massnahmen dieser Teilstrategie unterstützen die Erreichung von drei Zielen (A1, A3 und A4) unter dem Pfeiler «Zugänglichkeit» der strategischen Ausrichtung des Amtes (in der nachstehenden Tabelle grün markiert).

Leitsätze	Innovation				Qualität				Zugänglichkeit				Nachhaltigkeit				Kompetenz und Verlässlichkeit				
Ziele	OBJ I1: Automatisiertes Fahren und Innovation im Strassenverkehr gefördert	OBJ I2: Moderne Methoden und nachhaltige Materialien verwendet	OBJ I3: Gezielte, kostengünstige und effiziente Infrastrukturüberwachung	OBJ I4: Chancen der Digitalisierung genutzt	OBJ Q1: Leistungsstarkes und effizientes Netzwerk, das den Verkehr kanalisiert	OBJ Q2: Optimierter Zustand und Werterhaltung des Netzes	OBJ Q3: Hohe Verfügbarkeit und minimierte Störungen	OBJ Q4: Hohe Zufriedenheit der Nutzer/innen	OBJ A1: Hohes Sicherheitsniveau im gesamten Netzwerk gewährleistet	OBJ A2: Betriebssicherheit der Fahrzeuge sichergestellt	OBJ A3: Potenzial des Langsamverkehrs ausgeschöpft	OBJ A4: Multimodalität auf dem Vormarsch	OBJ D1: Geringere Umweltbelastung	OBJ D2: Höhere Energieeffizienz	OBJ D3: Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel	OBJ D4: Neue Finanzierungsmodelle für das Netz entwickelt	OBJ CF1: Notwendige Kompetenzen	OBJ CF2: Diversität, Ruf und Respekt	OBJ CF3: Zusammenarbeit und effizienter Mitteleinsatz	OBJ CF4: Effizienz, Formalisierung und Digitalisierung von Prozessen	OBJ CF5: Effektive und qualitativ hochwertige Kommunikation
Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen																					
1. Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente									X		X	X									
2. Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen									X		X	X									
3. Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes									X		X	X									
4. Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken									X		X	X									
5. Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung									X		X	X									

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA

Konzept, Inhalt, Text, Gestaltung

Abteilung Strassennetze (N) –
Bereich Langsamverkehr und historische Verkehrswege
Martin Urwyler und Urs Walter

Abteilung Strassennetze (N) –
Bereich Strategie und Forschung (STF)

Abteilung Direktionsgeschäfte (DG) –
Bereich Information und Kommunikation (I+K)

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strassennetze –
Bereich Langsamverkehr und historische Verkehrswege
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

Pulverstrasse 13
3003 Bern

+41 58 462 94 11
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch