

# Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes

Referat Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen  
Parlamentarische Gruppe LV, 29.9.04,

Folie Nr. 1



Bundesamt für Strassen



ASTRA



## Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes

Dr. Rudolf Dieterle  
Direktor, Bundesamt für Strassen


Parlamentarische Gruppe Langsamverkehr  
29. September 2004

	Bundesamt für Strassen	ASTRA
<b>Die Ausgangslage</b>		
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen an Kapazitätsgrenzen und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt</li><li>• Alle Prognosen erwarten eine weitere Zunahme des Verkehrs</li><li>• Die öffentlichen Finanzen sind knapp</li></ul> <p>→ Langsamverkehr (LV) als Teil der Lösung</p>	
Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen		PG LV 29. September 2004 2

Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen sind heute vielerorts an Kapazitätsgrenzen gestossen und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt.

Für die Zukunft wird aber eine weitere Zunahme des Verkehrs erwartet.

Auf der Suche nach politisch und finanziell tragfähigen Lösungen für dieses Problem ist deshalb auch der Langsamverkehr ins Blickfeld geraten.

	Bundesamt für Strassen	ASTRA
<b>Die Bedeutung des LV für ein nachhaltiges Verkehrssystem</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Optimierung des Gesamtverkehrssystems:</b> Beitrag zur Dämpfung der Mobilitätsnachfragespitzen durch LV und / oder kombinierte Mobilität MIV/LV/ÖV</li><li>• <b>Wirtschaftlich:</b> LV ist kosteneffizient</li><li>• <b>Sozial:</b> Sicherstellung des Zugangs zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung für alle Alters- und Gesellschaftsschichten</li><li>• <b>Gesundheitswesen:</b> Erhöhung der bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils mit dem Reduktionseffekt bei den volkswirtschaftlichen Gesundheitskosten</li><li>• <b>Energie und Umwelt:</b> Positive Wirkungen zur Erreichung der umwelt- und energiepolitischen Ziele (Luft, Lärm, CO<sub>2</sub>, Flächenverbrauch)</li><li>• <b>Freizeit und Tourismus:</b> Stärkung eines ‚sanften‘ Tourismus</li></ul>		
Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen		PG LV 29. September 2004 3

## Optimierung des Gesamtverkehrssystems

In den stärksten belasteten Verkehrszonen der Schweiz – vor allem den Agglomerationen – ermöglicht der Langsamverkehr zusammen mit dem ÖV kombinierte Wegeketten. Dadurch wird der zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossende MIV entlastet. Oder wenigstens kann dabei die voraussehbare Zunahme der Mobilitätsnachfrage zumindest teilweise ohne neue Strassenausbauten aufgefangen werden. Ein besonderer Vorteil des LV liegt dabei primär im geringen spezifischen Flächen- / Raumbedarf pro Leitsungseinheit (pkm). Dies ist eine Eigenschaft welche in den Agglomerationen oftmals der kritische Erfolgsfaktor für zukunftsgerichtete Lösungen darstellt.

### Wirtschaftlich

Die Kosteneffizienz von Investitionen in den LV ist in der Regel besser als beim MIV oder beim ÖV.

### Sozial

Rund ein Drittel der Bevölkerung können oder dürfen aus verschiedenen Gründen kein Motorfahrzeug führen und sind deshalb auf LV und/oder ÖV angewiesen.

### Gesundheitswesen

...

### Energie / Umwelt

Die Vorteile des LV gegenüber MIV und ÖV in Sachen Energieverbrauch und Umweltbelastung sind unbestritten.

### Freizeit und Tourismus


...

Bundesamt für StrassenASTRA

## LV – die gleichberechtigte 3. Säule des Personenverkehrs

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

(Expertenkommission Bieri, Mai 2001)



Kombinierter Verkehr		
<b>MIV</b> <small>Motorisierter Individualverkehr</small>	<b>LV</b> <small>Langsamverkehr</small>	<b>ÖV</b> <small>Öffentlicher Verkehr</small>
<small>Personenwagen Lastwagen Motorräder Mofas E-Bikes</small>	<small>Fussverkehr Hufe fahren (inkl. Mountainbikes, Renn- und Langweles) Wandern Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten (z.B. Inlineskating)</small>	<small>Eisenbahn Tram öffentliche Busse Seilbahnen Schiffe Luftverkehr</small>
Personenverkehr		

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

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für StrassenPG LV 29. September 20044

Aus diesen Gründen kam auch die Expertenkommission Bieri in ihrem Bericht zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vom Mai 2001 zum Schluss:

*„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“.*

Der Langsamverkehr muss deshalb neben dem MIV und dem ÖV als gleichwertiger dritter Pfeiler des Personenverkehrs verankert werden

-> 3 Säulen nun auch in der Verkehrspolitik!

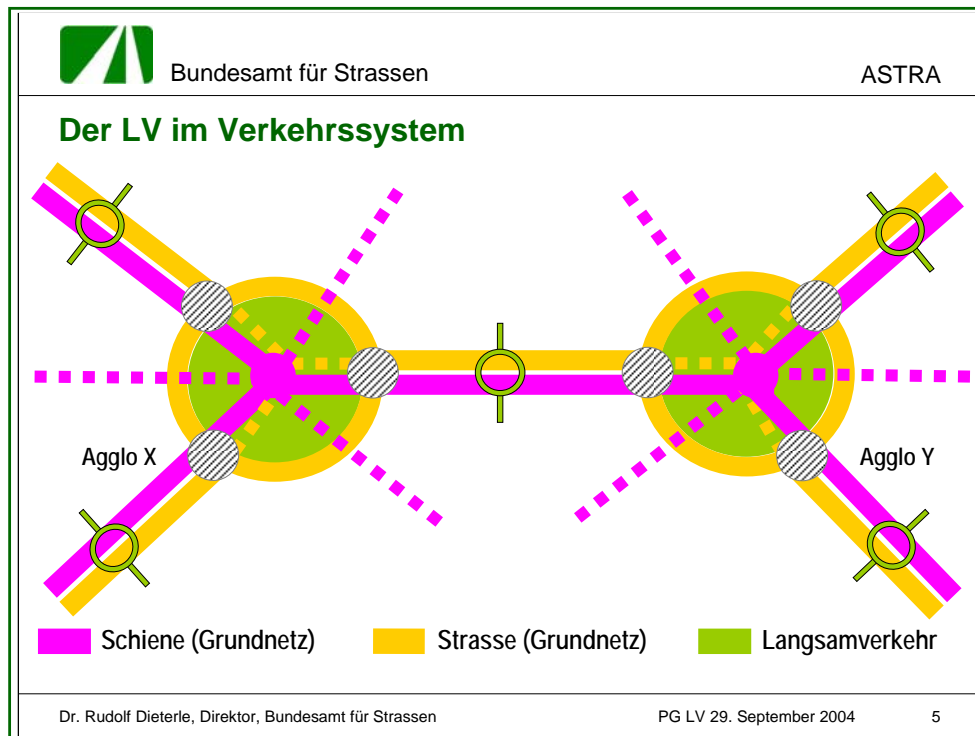
So ist es heute politisch unbestritten, dass sich der Bund im Agglomerationsverkehr engagieren muss. Angesichts der dargelegten Rolle des LV's ist es deshalb nur folgerichtig, dass sich der Bund auch für den LV im Agglomerationsverkehr engagieren muss – sonst läuft er Gefahr, ineffiziente Personentransportsysteme mit seinen Beiträgen zu unterstützen.

Folge davon: Staatliches Anreizsystem mit volkswirtschaftlich unerwünschten Effekten – gerade zu Zeiten wo die Finanzen immer knapper werden!

# Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes

Referat Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen  
Parlamentarische Gruppe LV, 29.9.04,

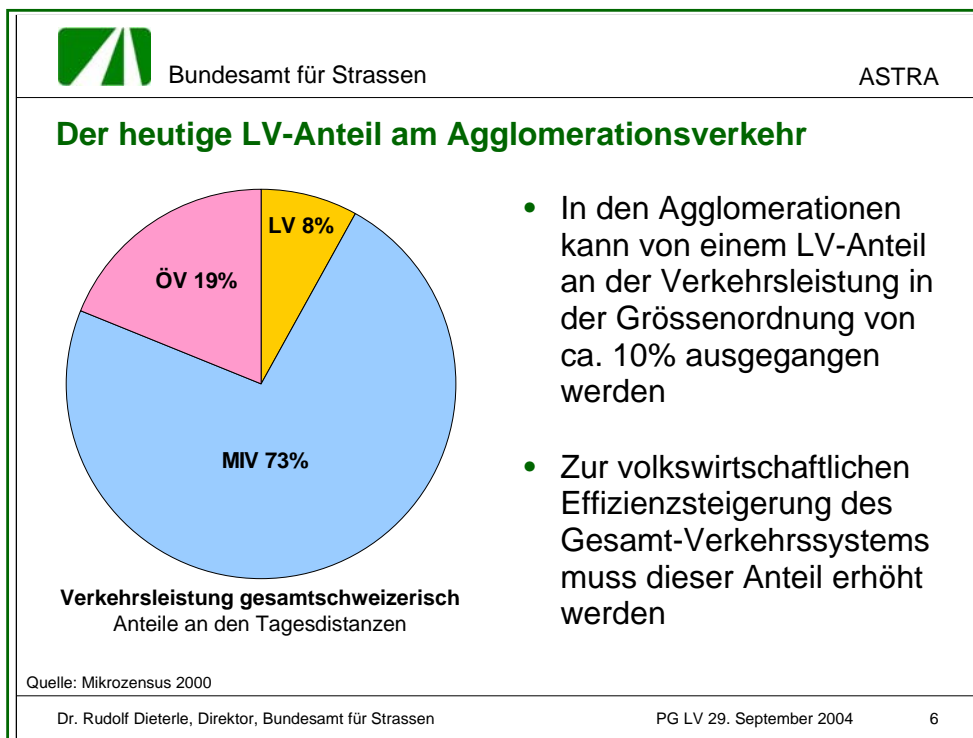
Folie Nr. 5



In den Agglomerationen kann der Langsamverkehr einen beträchtlichen Anteil der Kurzstreckenmobilität direkt abdecken.


Bei längeren Strecken ist er als flächendeckende Feinerschliessung der entscheidende Faktor für die Konkurrenzfähigkeit des ÖV.

Der LV als ‚first and last mile‘ bei Kurzdistanzen und beim multimodalen Verkehr!



Genauere Zahlen zur LV-Verkehrsleistung innerhalb der Agglomerationen liegen derzeit noch nicht vor. Aus den bekannten Daten lässt sich aber mit hinlänglicher Genauigkeit eine Grössenordnung von mindestens 10% der gesamten Personenkilometer abschätzen. Dies ist ein Durchschnittswert und dürfte in gewissen Agglomerationen bereits heute klar überschritten sein.

Wenn nun der LV zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems bei steigender Verkehrsleistung beitragen soll, muss sein Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden.

	Bundesamt für Strassen	ASTRA
<b>Das Potenzial zur Erhöhung des LV-Anteils</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• 12% der Autofahrten und ca. 20% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 1 km → ideale Fussdistanz (15' Wegzeit)</li><li>• 34% der Autofahrten sowie ca. 60% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 3 km → ideale Velodistanz (10' Wegzeit)</li><li>• 50% der Autofahrten sowie ca. 80% der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als 5 km → Velo immer noch wettbewerbsfähig (15-20' Wegzeit)</li></ul>		
Quelle: Mikrozensus 2000		
Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen	PG LV 29. September 2004	7

Die Potenziale zur Erhöhung des LV-Anteils sind vorhanden:


Es gibt genügend Auto-, Tram- und Bus-Fahrten, welche relativ einfach durch den LV ersetzt werden könnten:

Bis 1 km Distanz ist der Fussverkehr sehr wettbewerbsfähig (max. 15 Minuten Wegzeit).

Bis 3 km Distanz ist das Velo äusserst stark (max. 10 Minuten Wegzeit).

Bis 5 km Distanz ist das Velo immer noch sehr gut (max. 20 Minuten Wegzeit).

Solche kurze Wege sind in Agglomerationsgebieten aufgrund der dichteren Siedlungsstrukturen sogar noch häufiger als im Landesdurchschnitt.

	Bundesamt für Strassen	ASTRA
<b>Was braucht es für die Ausschöpfung des LV-Potenzials?</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsequente Integration der Grundstrategie der gleichberechtigten 3. Säule LV in allen verkehrsrelevanten Politikbereichen und auf allen Staatsebenen</li><li>• Direkte, attraktive, sichere und kohärente LV-Netze, welche auch in Sach-, Richt- und Kommunalplanungen verankert sind</li><li>• Verbesserung der Schnittstellen zum MIV und zum ÖV</li><li>• Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens für den LV</li><li>• Datengrundlagen zur Evaluation der Fördermassnahmen</li></ul>		
Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für Strassen		PG LV 29. September 2004 8

Zur Ausschöpfung des Potenzials braucht es aber Anpassungen in der Verkehrspolitik insgesamt und in den Agglomerationsprogrammen im Besonderen:


- Das Grundverständnis der gleichberechtigten 3. Säule LV muss konsequent in allen verkehrsrelevanten Politikbereichen integriert werden.
- Der LV benötigt zusammenhängende, direkte und hinreichend dichte Netze – inklusive optimaler Anbindung der übrigen öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit senkt eine wichtige Einstiegsschwelle zum LV – Velofahren in der Stadt wird z.B. von breiten Kreisen als gefährlich erachtet.
- Die heutige Datenlage zum LV ist ungenügend und muss dringend verbessert werden – nur so können wir die Potentiale beim LV genauer beziffern und die getroffenen Massnahmen zur LV-Förderung evaluieren.







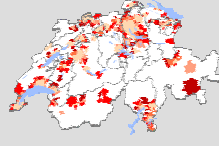
## Limitierende Faktoren (Grenzen/Schwächen) bei der Erhöhung des LV-Anteils an der Gesamtverkehrsleistung?

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

Bundesamt für StrassenASTRA

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

Grundstrategie LV-Förderung

→	<p><b>BUND</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Definition der Rolle des LV u.a. mit dem Sachplan Verkehr: Verankerung Schnittstellen zum ÖV, örtliche und fachliche Koordination (nationaler) LV-Netze</li><li>• Vermeidung negativer Auswirkungen auf LV-Netze und wo möglich Verbessern der LV-Netze bei Erneuerung und Neubau von Infrastrukturen mit einem finanziellen Engagement des Bundes (Strasse, Schiene, landw. Strukturverbesserungen usw. )</li><li>• Anpassung von Planungsverfahren, Normen und Gesetzen, so dass ein zweckmässiger LV-Förderungsanreiz auf allen Zuständigkeitsstufen geschaffen wird</li><li>• Prüfung der kantonalen Richtpläne bezüglich LV</li><li>• Mitfinanzierung der Aggloprogramme (LV sollte dort gut integriert sein)</li></ul>	
→	<p><b>KANTONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Definition der kantonalen LV-Netze in Richtplänen und anderen Planungen</li><li>• Anpassung von Planungsverfahren und Gesetzen</li><li>• Berücksichtigung der LV-Schnittstellen (Umsteigestellen) bei der ÖV-Bestellung</li><li>• Strategische Vorgaben für die lokalen Verkehrsnetze</li></ul>	
→	<p><b>GEMEINDEN UND AGGLOMERATIONEN</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Definition, Planung und Realisierung der lokalen und regionalen LV-Netze sowie von verkehrsberuhigten Strassenräumen</li><li>• Planung, bauliche und organisatorische Verbesserung der Schnittstellen zum ÖV bzw. MIV</li><li>• Sanierung von Unfall- und Gefahrenstellen</li></ul>	

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor, Bundesamt für StrassenPG LV 29. September 200410

Jede Staatsebene kann und soll stufengerecht zur Förderung des LV beitragen.



Bundesamt für Strassen

ASTRA

## Handlungsfeld Bund (Auswahl)

### Aktuelle Tätigkeitsfelder ASTRA

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

### Zukunftsperspektiven

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



## Quintessenz

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