



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT

# STRATEGIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG 2012–2015

*Auszug Langsamverkehr*



### 3. Eine nachhaltige Raumentwicklung gewährleisten

#### Herausforderungen und Zielsetzungen

Die Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung sind einerseits in den noch immer gültigen «Grundzügen der Raumordnung Schweiz» des Bundesrates aus dem Jahr 1996 sowie auch im weit fortgeschrittenen «Raumkonzept Schweiz» festgehalten. Dieses soll die Grundzüge ab etwa 2013 ablösen. Es wird eine polyzentrische Raumentwicklung mit über das ganze Territorium verteilten, möglichst kompakten, flächensparenden Siedlungen angestrebt. Dadurch sollen die wirtschaftlichen (Standortvoraussetzungen für die Wirtschaft, Infrastrukturausstattung, ausgewogene Entwicklung der Teilräume, Erschliessung), die gesellschaftlichen (hochwertige, attraktive Siedlungs- und Erholungsräume, Schutz vor Naturgefahren) und die ökologischen Ansprüche an den Raum (haushälterische Bodennutzung, Weiterentwicklung einer wertvollen Kulturlandschaft, Erhalt der verbleibenden Naturräume) umfassend abgestimmt werden.

---

Es wird eine polyzentrische Raumentwicklung mit über das ganze Territorium verteilten, möglichst kompakten, flächensparenden Siedlungen angestrebt.

Wie zahlreiche Analysen und Untersuchungen zeigen, folgt die Raumentwicklung noch nicht dieser Zielvorstellung und ist somit nicht nachhaltig. Deutlichste Zeichen sind der nach wie vor kaum gebremste Rückgang von Kulturland von knapp einem Quadratmeter pro Sekunde und die fortschreitende Zerschneidung und Zersiedlung der Landschaft. Der anhaltende Qualitätsverlust von Landschaften beeinträchtigt die Biodiversität, die Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen sowie die Lebensqualität und das Potenzial für Erholung, Freizeit und Tourismus. Die Erhebung 2004/2009 der Arealstatistik und der Vergleich mit den beiden vorangehenden Erhebungen zeigen, dass in der Schweiz über einen Zeitraum von 24 Jahren die Siedlungsflächen um über 23 % zugenommen haben, dies hauptsächlich zulasten der landwirtschaftlichen Nutzfläche, welche sich um 5 % verringerte. Nebst dem wirtschaftlichen Wohlstand (steigende Flächenansprüche pro Kopf) und gesellschaftlichen Veränderungen, wie beispielsweise einer weiteren Zunahme der Einpersonenhaushalte, ist auch die einwanderungsbedingt steigende Bevölkerungszahl auf mittlerweile beinahe acht Millionen als Ursache zu nennen. Diese stellt eine der grössten Herausforderungen der Raumplanung in der Schweiz dar.

Die Mobilität ist Rückgrat und zentrale Einflussgrösse der Raumentwicklung. Nachhaltiger Verkehr heisst, die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu befriedigen, die Teilräume sachgerecht zu erschliessen und gleichzeitig die Beeinträchtigungen auf Mensch und Umwelt zu vermindern. Die Umwelteffizienz des Verkehrs hat sich in den letzten Jahrzehnten insgesamt verbessert. Beim Energieverbrauch und den Treibhausgasemissionen hat jedoch noch keine Trendwende im erforderlichen Ausmass stattgefunden.

Der «Modal Split», also die Verteilung auf motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr, hat sich in den letzten Jahren leicht zugunsten der beiden letztgenannten Verkehrsträger verbessert. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Personenverkehr lag 2009 dank grossen Investitionen mit 21 % zwar höher als Mitte der 1980er Jahre (16 %), aber immer noch markant tiefer als der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, dessen Infrastrukturen ebenfalls verbessert wurden. Das Verkehrsvolumen steigt nach wie vor im Gleichschritt mit dem Bruttoinlandsprodukt, im Güterverkehr sogar überproportional.

Es gilt, die Anstrengungen für eine haushälterische Bodennutzung zu verstärken und die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen zu lenken. Im Sinne einer Referenzgrösse soll die Siedlungsfläche bei 400 m<sup>2</sup> pro Kopf der Bevölkerung stabilisiert werden. Eine ausgewogene Entwicklung der Teilräume des Landes ist sicherzustellen und ein Verkehrssystem zu erhalten, das den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung genügt und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerung, Umwelt und Wirtschaft reduziert.

Hinweise zu aktuellen Trendentwicklungen geben unter anderem die folgenden Indikatoren:

Indikator	Ziel	Trend	Bewertung
Siedlungsfläche	→	↗	–
Siedlungsfläche pro Kopf	→	↗	–
<b>Modal Split im Personenverkehr</b>	↗	↗	<b>+</b>
Lärmbetroffene Personen (durch Verkehr)	↘	↗	–
Gütertransportintensität	↘	↗	–

### Laufende Massnahmen

#### 3a Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf der Schiene soll gesteigert werden oder mindestens gleich bleiben. Um das Ziel zu erreichen, sollen Ausbauvorhaben ausgearbeitet, die Finanzierung nachhaltig sichergestellt, der diskriminierungsfreie Netzzugang im transeuropäischen Güterverkehr gewährleistet und das Verlagerungsziel erreicht werden.

#### 3b Massnahmenplan Langsamverkehr

Der Langsamverkehr hat sich erfolgreich als dritte Säule des Personenverkehrs etabliert. Der Massnahmenplan zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und zur Förderung des Langsamverkehrs soll weitergeführt und konkretisiert werden.

#### 3c Innovative Mobilität und Freizeitverkehr

Der Bundesrat fördert die nachhaltige Mobilität durch gezielte Massnahmen. Mit der «Strategie Freizeitverkehr» schafft der Bund Anreize und attraktive Angebote im Bereich dieses gewichtigen Verkehrssegments. Das «Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK» schliesslich unterstützt zukunftsweisende Modellprojekte in Ergänzung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes.

#### 3d Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik

Mit der Agglomerationspolitik trägt der Bund seit 2001 zur Nachhaltigen Entwicklung der Städte und Agglomerationen bei. Bisher konzentrierte sich diese stark auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie auf die Verbesserung der institutionellen Zusammenarbeit in Agglomerationsräumen und zwischen den Staatsebenen. Bis Ende 2014 finden Abklärungen zur Weiterentwicklung



## Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012-2015

Schlüsselherausforderung 3 «Eine nachhaltige Raumentwicklung gewährleisten»

### Massnahme 3b: Massnahmenplan Langsamverkehr

Der Langsamverkehr hat sich erfolgreich als dritte Säule des Personenverkehrs etabliert. Der Massnahmenplan zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und zur Förderung des Langsamverkehrs soll weitergeführt und konkretisiert werden.

#### 1 Inhalte

##### 1.1 Problem/Herausforderungen

Die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse soll nachhaltiger erfolgen und das Verkehrssystem effizienter werden. Der Entwicklung des Langsamverkehrs (LV) und dessen Erhöhung am Verkehrsanteil kommt dabei eine wichtige Rolle zu, insbesondere im Agglomerations- und Freizeitverkehr. Langsamverkehr steht vorab für das zu Fuss Gehen, Velofahren und Wandern, umfasst aber auch alle anderen Formen der Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, die in erster Linie mit menschlicher Muskelkraft ausgeübt werden.

Im Alltagsverkehr liegen die Stärken des LV im Kurzstreckenbereich bis rund 15 Minuten (zu Fuss bis 1 km; mit dem Velo bis 5 km; mit dem E-Bike bis 7 km). Das gilt sowohl für den LV als eigenständige Mobilitätsform (von «Tür-zu-Tür») als auch in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln (kombinierte Mobilität / Transportkette). Bei diesen Reisezeiten und Distanzen besteht ein grosses, noch nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotenzial. Im Freizeitverkehr liegen die grössten Verlagerungspotenziale zu Gunsten des LV bei der Naherholung in und um Städte sowie Agglomerationen sowie beim Wandern, Velowandern und Skaten in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln, vorab dem öffentlichen Verkehr.

Zur Ausschöpfung dieses Potenzials benötigt der LV attraktive, sichere, zusammenhängende sowie – wegen seiner hohen Umwegsensibilität – möglichst engmaschige Netze. Von gleichrangiger Bedeutung sind eine verlässliche Wegweisung, eine optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln (vorab zum ÖV) sowie attraktive und sichere Nebenanlagen (z.B. Veloabstellplätze und ein öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität).

Im dichtbesiedelten städtischen ebenso wie im ländlichen Raum, innerorts wie ausserorts, weisen die vorhandenen LV-Netze und -Infrastrukturen heute oft noch verschiedene Schwachstellen und Mängel auf: So beeinträchtigen unter anderem eigentliche Netzlücken, Gefahrenstellen, zu lange Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen, fehlende oder unklare Signalisationen, fehlende oder mangelhafte Anbindung an den öffentlichen Verkehr ein sicheres und attraktives LV-Angebot und beeinflussen die Wahl zugunsten der motorisierten und deshalb weniger nachhaltigen Verkehrsmittel.

##### 1.2 Beschreibung der Massnahme und wichtigste Ziele

Der Massnahmenplan zur Stärkung des LV stellt zweckmässige Massnahmen zusammen, die auf Bundesebene für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und Stärkung des LV sorgen. Die LV-Massnahmen, die in die Zuständigkeit der anderen Staatsebenen fallen, sind nicht bzw. nur indirekt Gegenstand des Massnahmenplans.

Hauptziel ist es, den LV noch breiter als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrssystems auf allen Staatsebenen zu etablieren, sowohl als eigenständige Kurzstreckenmobilitätsform als auch in Kombination mit den andern Verkehrsmitteln, vorab dem öffentlichen Verkehr.

Die Massnahmenpalette soll grundsätzlich breit und ergebnisoffen sein: Sie umfasst Massnahmen, die über das engere Handlungsfeld Verkehr hinausweisen (z.B. Raumentwicklung, Energieeffizienz/CO<sub>2</sub>-Reduktion, Gesundheit, Sport, Umwelt, Tourismus, historische Verkehrswege, Landschaftsqualität). Sie beinhaltet Vorschläge zur Änderung der Bundesverfassung (z.B. Ergänzung von Art. 88 BV über

die Fuss- und Wanderwege mit Velowegen und einer anschliessenden Weiterentwicklung des Fuss- und Wanderweggesetzes zu einem umfassenden Langsamverkehrsgesetz) wie auch eher untergeordnete Rechtsänderungen. Der Massnahmenplan enthält auch Vorschläge zur Integration des LV in Leitbilder und Konzepte anderer Politikbereiche sowie planerische, finanzielle, institutionelle und personelle Massnahmen, die oft ohne Rechtsänderungen möglich sind (z.B. in den Bereichen Forschung, Statistik, Richtplanung, die Bereitstellung gedruckter oder digitaler Vollzugshilfen, Fach- und Hintergrundinformationen zuhanden der kantonalen Vollzugsbehörden, Normierungen usw.).

### 1.3 Erwartete Wirkungen

Der Anteil des LV beim Personenverkehr (Etappen gemäss Modal Split) wächst, vorab beim Agglomerations- und Freizeitverkehr. Die Mobilitätsform LV und die zugehörige Infrastruktur wird als wichtiger Teil der räumlichen Grundversorgung (service public) anerkannt und gestärkt.

### 1.4 Beitrag zur Nachhaltigen Entwicklung

Der LV ist nicht nur für das Funktionieren des Personenverkehrssystems von grosser Bedeutung; die Erhöhung seines Verkehrsanteils hat zahlreiche, weitere Vorteile. Der LV erfüllt in fast idealtypischer Weise alle Ansprüche einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilität, vorab im Nahverkehrsbereich der Städte und Agglomerationen sowie beim Freizeitverkehr.

#### a) Wirtschaft

Investitionen der öffentlichen Hand zugunsten des LV weisen eine hohe Effizienz aus; für die Nutzenenden ist der LV kostengünstig und grundsätzlich allen zugänglich. Der nachhaltige Freizeitverkehr (Wandern, Velo, MTB) trägt massgeblich zur touristischen Wertschöpfung bei. Ein gutes LV-Angebot für die Naherholung ist ein wesentlicher Bestandteil der urbanen Standortattraktivität.

#### b) Umwelt

Der LV als nicht motorisierte Mobilität schont die nicht erneuerbaren Ressourcen, emittiert kein CO<sub>2</sub>, reduziert die Luftschadstoffbelastung, verursacht keinen Lärm und hat einen geringen Flächenbedarf.

#### c) Gesellschaft

Der LV trägt zu einem gesundheitsfördernden Mass an Bewegung bei. Belebte Wohnumfelder und Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen tragen dank geringen Immissionen und der Möglichkeit spontaner sozialer Kontakte zu einer hohen Lebensqualität bei. Mit Blick auf die demographische Entwicklung akzentuiert sich das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Langsamverkehrsnetzen.

### 1.5 Grundlagen/Referenzrahmen

- Massnahmenplan LV (in Erarbeitung; Publikation geplant 2015)
- Keller, H.; Hauser, M. (2006): Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs. Bundesamt für Strassen (Hrsg.). Materialien Langsamverkehr Nr. 111. Bern
- Infrac (2005): CO<sub>2</sub>-Potenzial des Langsamverkehrs. Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten. Bundesamt für Strassen (Hrsg.). Materialien Langsamverkehr Nr. 109. Bern
- Infrac (2003): Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Bundesamt für Strassen (Hrsg.). Materialien Langsamverkehr Nr. 105. Bern
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2002): Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung). Materialien Langsamverkehr Nr. 104. Bern
- Bundesamt für Statistik (2012): Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel

### 1.6 Synergien mit weiteren Massnahmen

Mit anderen Massnahmen des Aktionsplans: 1-1 Klimapolitik Schweiz nach 2012; 2a Programm Energie Schweiz; 2-1 Energiestrategie 2050; 3a Stärkung des öffentlichen Verkehrs; 3c Innovative Mobilität und Freizeitverkehr; 3d Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik; 3-1 Revision des Raumplanungsgesetzes; 3-2 Mobility Pricing; 4f Nachhaltige Entwicklung in der Tourismuspolitik; 7a Allgemeine Sport- und Bewegungsförderung; 7b Nationales Programm Ernährung und Bewegung; 9-1 Ökologisierung des Steuersystems

## 2 Organisation und Ressourcen

### 2.1 Projektleiter/Kontaktperson

Projektleiter: ASTRA, Strassennetze, Bereich Langsamverkehr, Gottlieb Witzig

Kontaktperson: ASTRA, Heidi Meyer [[heidi.meyer@astra.admin.ch](mailto:heidi.meyer@astra.admin.ch)]

### 2.2 Mitbeteiligte Stellen und Personen

Bundesämter und andere Bundesstellen, vorab aus dem UVEK: Für jede der unterschiedlichen Massnahmen müssen die entsprechenden Mitwirkenden oder Federführenden im Einzelfall bezeichnet werden.

### 2.3 Gesamtkosten und Kostenträger

Die Kosten fallen auf unterschiedlichen Ebenen an und sind wie folgt gedeckt:

- Die Kosten für Rechtsetzungsprojekte sind im allgemeinen Verwaltungsaufwand enthalten.
- Die Kosten für Konzepte, Vollzugs- und Arbeitshilfen, Forschung und Entwicklung werden über die LV-spezifische Budgetrubrik des ASTRA abgewickelt.
- Bundesbeiträge an Langsamverkehrsinfrastrukturen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen werden über Finanzmittel des Infrastrukturfondsgesetzes gedeckt.
- Im Rahmen der Umsetzung des Sachplans Verkehr sind die Infrastrukturprojekte zugunsten des Langsamverkehrs in der Regel Teil der Massnahmen anderer Bundesinfrastrukturen wie Nationalstrassen oder Eisenbahnanlagen (siehe auch die Antwort des Bundesrates zur Ip 07.3175 «Umsetzung Sachplan Verkehr im Bereich des Langsamverkehrs»).
- Die Gesetzgebungen der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsmittel regeln die Finanzierung dieser Massnahmen.

Zusammen mit der Erstellung des Massnahmenplans sind in einer Gesamtschau die für die rasche, sorgfältige und wirkungsvolle Umsetzung notwendigen personellen und finanziellen Bedürfnisse aufzuzeigen.

### 2.4 Institutionelle Zusammenhänge

## 3 Umsetzung

### 3.1 Stand der Umsetzung

Der Massnahmenplan Langsamverkehr wird entsprechend den personellen und finanziellen Ressourcen laufend umgesetzt.

Ziel der vorliegenden Massnahme ist es, die laufenden und geplanten Massnahmen in einem Dokument festzuhalten und zu kommunizieren.

Massnahmenplan in Erarbeitung; Publikation geplant 2015.

Mit einem angemessenen Anteil der Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds soll im Rahmen der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung beim Langsamverkehr ein Qualitätssprung im dicht besiedelten Gebiet erzielt werden (BBI 2009 8307).

«SchweizMobil - das nationale Netzwerk zum Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus» (Wandern, Velowandern, Mountainbiken, Skating), wird seit seiner Eröffnung 2008 weiterentwickelt. Durch die infrastrukturell und kommunikativ optimale Verknüpfung aller LV-Routen mit dem öffentlichen Verkehr wird die kombinierte Mobilität gefördert.

In den letzten Jahren hat das ASTRA vorab folgende Vollzugs- und Arbeitshilfen publiziert:

- Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen
- Planung von Velorouten
- Signalisation Wanderwege
- Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb
- Erhaltung historischer Verkehrswege
- Bau und Unterhalt von Wanderwegen
- Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte
- Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots
- Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz – Analyse und Empfehlungen

- Ersatzpflicht für Wanderwege

Am 14. April 2010 hat der Bundesrat die Verordnung über das Bundesinventar der Historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS; SR 451.13) erlassen.

Zudem sind unter Mitwirkung des ASTRA-LV mehrere VSS-Normen erarbeitet und in Kraft gesetzt worden:

- SN 640 829a Strassensignale - Signalisation Langsamverkehr
- SN 640 070 Fussgängerkehr - Grundnorm
- SN 640 065 Leichter Zweiradverkehr - Abstellanlagen, Bedarfsermittlung
- SN 640 066 Leichter Zweiradverkehr - Abstellanlagen, Geometrie und Ausstattung

### 3.2 Projektphasen, Meilensteine und Entscheide bis 2015

Monat/Jahr	Entscheidungsträger	Entscheid
2012-2015	ASTRA (evtl. UVEK)	Laufende Umsetzung der Massnahmen entsprechend der personellen und finanziellen Ressourcen
12/2014	ASTRA (evtl. UVEK)	Konzipierung des Massnahmenplans 1
bis 12/2015	ASTRA (evtl. UVEK)	Veröffentlichung des Massnahmenplans 1
nach 2015	ASTRA (evtl. UVEK)	Konzipierung des Massnahmenplans 2

### 3.3 Controllingsystem

#### a) Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB)

Durchführung nicht vorgesehen.

#### b) Controlling

Die Massnahmen des Massnahmenplans mit der jeweils höchsten Priorität werden entsprechend der personellen und finanziellen Ressourcen im Rahmen der FLAG-Leistungszielvereinbarungen jährlich festgelegt und kontrolliert. Jährliche Überprüfung der vereinbarten Ziele gemäss FLAG-Vorgaben.

#### c) Wirksamkeitsprüfung/Evaluation

Der Anteil der LV-Etappen (Modal Split) wird anhand des Mikrozensus 2010 überprüft. Mit der Fortschreibung der Zeitreihe "Mobilität von Kindern und Jugendlichen" wird insbesondere die Entwicklung des LV bei den Heranwachsenden weiterverfolgt.

## 4 Weiterführende Informationen

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

Stand: 25.09.2013