

 Bundesamt für Strassen 



Zwischenstand Leitbild LV

Perspektiven für Bundesbeiträge an Velostationen

Infotreffen Velostationen, Bern, 24. März 2004

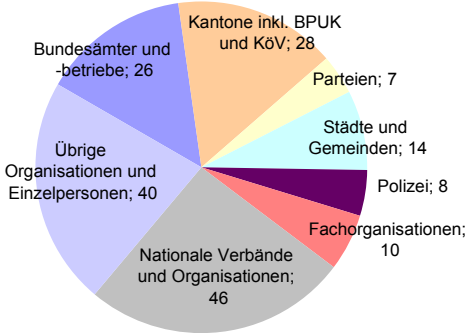


www.langsamverkehr.ch

 Bundesamt für Strassen 

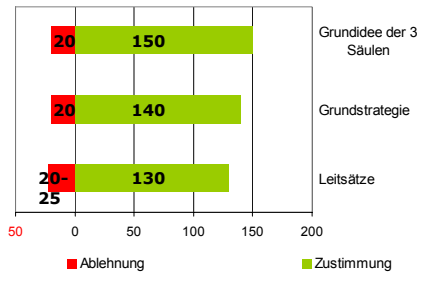
Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

179 Vernehmlassungsstellungen zum Leitbild LV





Kategorie	Anzahl
Kantone inkl. BPUK und KöV	28
Parteien	7
Städte und Gemeinden	14
Polizei	8
Fachorganisationen	10
Nationale Verbände und Organisationen	46
Übrige Organisationen und Einzelpersonen	40
Bundesämter und -betriebe	26



Überblick über die Stellungnahmen

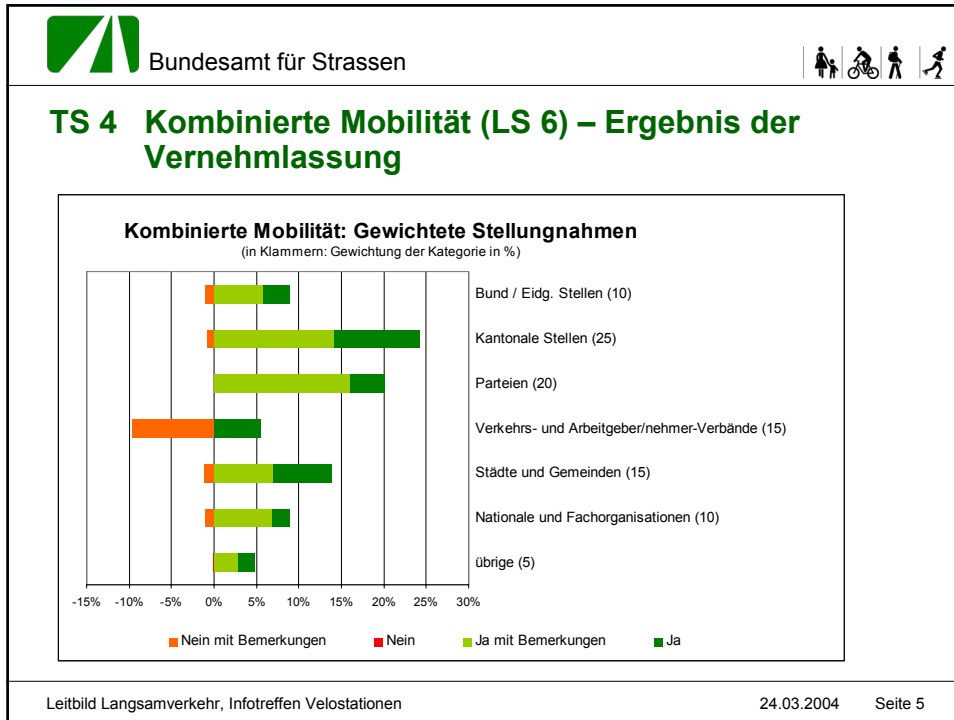




Stellungnahme	Ablehnung	Zustimmung
Grundidee der 3 Säulen	20	150
Grundstrategie	20	140
Leitsätze	25	130

Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen 24.03.2004 Seite 2

 Bundesamt für Strassen	
Ergebnisse fachlich	
<p>Aus fachlicher Sicht fanden sowohl die vorgeschlagenen Leitsätze und Massnahmen als auch das Grundanliegen des Leitbildes, dass sich der LV neben dem MIV und dem ÖV zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler einer effizienten Personenverkehrspolitik entwickeln soll, breite Unterstützung. Die Bedeutung des Langsamverkehrs bestätigte sich dabei nicht nur als eigenständige Mobilitätsform sondern auch als Zubringer zu den anderen Verkehrsträgern (kombinierte Mobilität). Aus fachlicher Sicht besteht deshalb nur ein geringer Überarbeitungsbedarf. Detailanpassungen und sprachliche Präzisierungen sind verschiedener Orts erforderlich.</p>	
Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen	24.03.2004 Seite 3


 Bundesamt für Strassen	
Ergebnisse politisch	
<p>Grundsätzliche politische Einwände gegen die Förderung des Langsamverkehrs ergaben sich bei der Finanzierungsfrage (Zweckbindung Mineralölsteuer), bei der Aufgabenteilung Bund, Kantone, Private (NFA-Kompatibilität / Subsidiaritätsprinzip) sowie bei der Verfassungsmässigkeit einzelner Handlungsfelder (Finanzen, Velo). Mitunter angefügt wurde der generelle Hinweis, dass bereits aufgrund des geringen Verkehrsanteils des LVs (8–10% Personenverkehrskilometer) keine Förderungswürdigkeit bestünde.</p>	
Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen	24.03.2004 Seite 4





 Bundesamt für Strassen 

TS 4 Kombinierte Mobilität – Formulierung wie bisher

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.





Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen 24.03.2004 Seite 6


Bundesamt für Strassen


TS 4 Kombinierte Mobilität – Massnahmen

- Das UVEK erarbeitet allgemein verbindliche, gesamtschweizerische Grundlagen für die Planung, den Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung von Anlagen für die kombinierte Mobilität. Bei Bedarf erarbeitet es zusammen mit den interessierten Kreisen entsprechende Vollzugshilfen.
- Das UVEK setzt sich zusammen mit den Kantonen dafür ein, 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, Mitnahmemöglichkeiten für Velos und Kinderwagen.
- Das ASTRA erarbeitet zusammen mit den Kantonen, Städten, Agglomerationen, SBB und KTU sowie Fachorganisationen ein Fachkonzept mit empfehlendem Charakter für die Förderung von Bike+Ride beziehungsweise Velostationen. Darin integriert ist auch ein Finanzierungsschema, welches im Rahmen der Agglomerationsprogramme und der Bahnreform II übernommen werden kann.
- BAV & ASTRA erarbeiten zusammen mit den Kantonen, Städten, Agglomerationen, SBB und KTU sowie Fachorganisationen ein Massnahmenkatalog mit empfehlendem Charakter zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (direkt, sicher, attraktiv). Die besonderen Anforderungen Kinder, älterer Menschen und der Mobilitätsbehinderten wird dabei Rechnung getragen.

Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen
24.03.2004 Seite 7


Bundesamt für Strassen


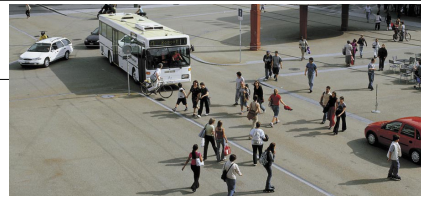
Terminplan

Juli 2004	Überarbeitetes LLV zur definitiven Stellungnahme an GS UVEK erstellt
August 2004	Genehmigung des GS UVEK zum überarbeiteten LLV
Nov. 2004	Gestalterische Finalisierung LLV und Inkraftsetzung UVEK (d/f/i)
Dez. 2004	Promotion für LLV in Parlamentarischer Gruppe LV
Mai 2005	BRB bezüglich Bericht an Parlament in Erfüllung Po Aeschbacher mit folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> a) Auftrag an UVEK, eine Botschaft zur Totalrevision des FWG zu erarbeiten b) Bericht mit Beilage LLV des UVEK z.K. an Parlament

Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen
24.03.2004 Seite 8



Bundesamt für Strassen



Agglomerationsprogramme als Finanzierungsmöglichkeit?

1. Trotz Ablehnung GV Avanti: ab 200X Bundesgelder für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs (NFA, parl. Vorstösse)
2. Bundesanteil max. 50%
3. Voraussetzung: Vorliegen eines „Agglomerationsprogramms“ (Gesamtverkehrskonzept)
4. 300–350 Mio./Jahr (NFA ca. 30–40 Mio. p/a?)
5. Davon ca. 10% für LV-Projekte (entsprechend der LV-Verkehrsleistung)