


Bundesamt für Strassen




## Zwischenstand Leitbild LV

### Perspektiven für Bundesbeiträge an Velostationen

Infotreffen Velostationen, Bern, 24. März 2004

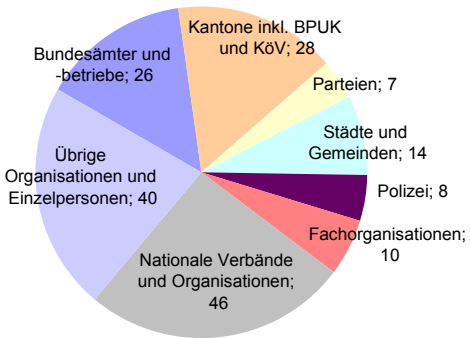


[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)


Bundesamt für Strassen


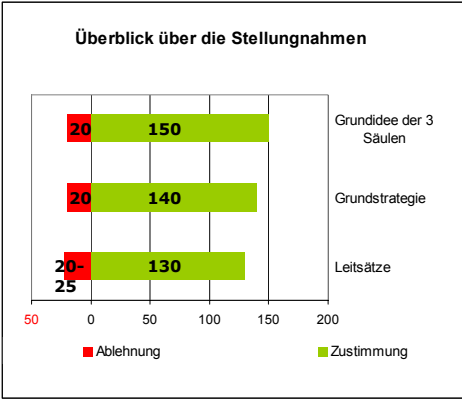
## Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

**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 Stellungen**

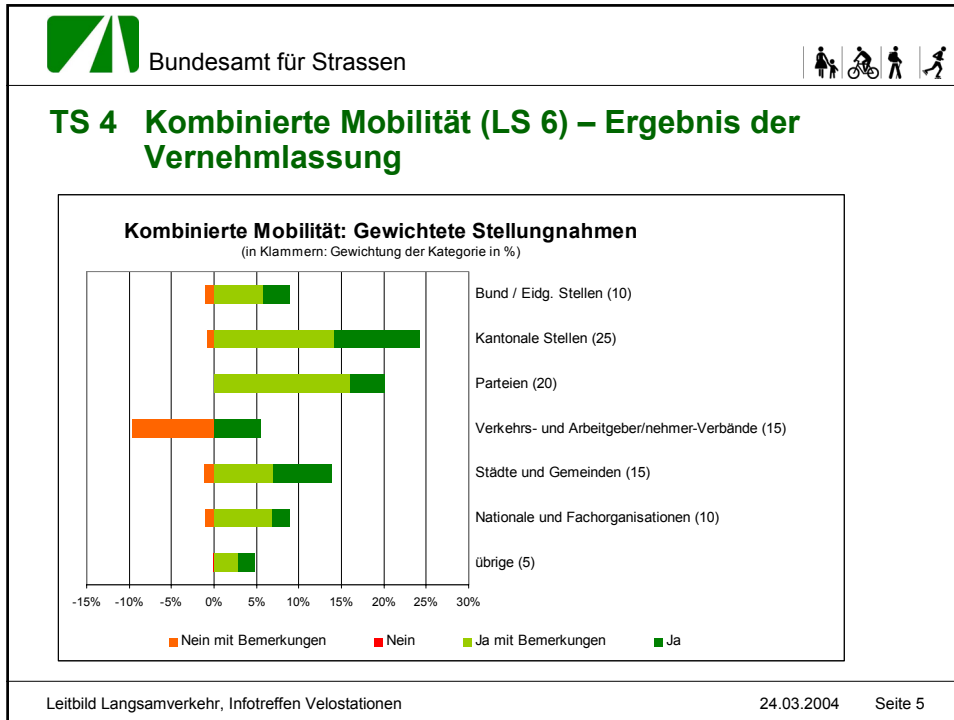


| Stellungnahme          | Ablehnung | Zustimmung |
|------------------------|-----------|------------|
| Grundidee der 3 Säulen | 20        | 150        |
| Grundstrategie         | 20        | 140        |
| Leitsätze              | 25        | 130        |

Leitbild Langsamverkehr, Infotreffen Velostationen
24.03.2004 Seite 2

|   |   |
|---|---|
|  Bundesamt für Strassen  |  |
| <b>Ergebnisse fachlich</b>  |   |
| <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   |  |
| <b>Ergebnisse politisch</b>  |   |
| <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


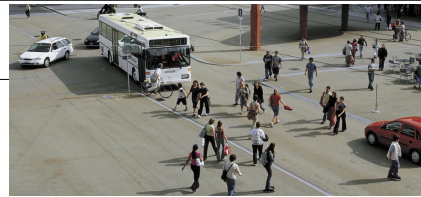
### Terminplan

|             |  |
|-------------|--|
| 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"> <li>a) Auftrag an UVEK, eine Botschaft zur Totalrevision des FWG zu erarbeiten</li> <li>b) Bericht mit Beilage LLV des UVEK z.K. an Parlament</li> </ul> |

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)