



# Langsamverkehrsstatistik auf Bundesebene

**Heidi Meyer**  
**Bereich Langsamverkehr**  
**Bundesamt für Strassen**

Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt - Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, Rapperswil, 8. Juni 2010



## Inhaltsübersicht

1. **Einführung**
2. **Bestehende Grundlagen**
  - 2.1 Mikrozensus Mobilität und Verkehr
3. **Konzepte für die Zukunft**
  - 3.1 Konzept Langsamverkehrsstatistik
4. **Strategische Überlegungen**
  - 4.1 LV-Infrastruktur
    - Netzlänge
    - Tempo 30- und Begegnungszonen
    - Veloabstellanlagen
    - Fahrzeuge / Verkehrsmittel
  - 4.2 Strassenverkehrsunfälle – Langsamverkehrsunfälle?
  - 4.3 Kosten und Nutzen des Langsamverkehrs
  - 4.4 Kommunikation des Themas
    - Irreführende Kommunikation
    - Unvollständige Kommunikation
5. **Fazit**



# 1. Einführung

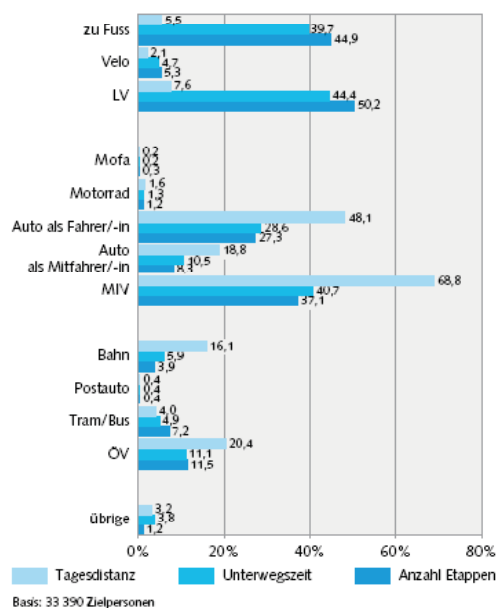
- ÖV – LV – MIV: 3 Säulen des Personenlandverkehrs
- LV als eigenständige Verkehrsform
- LV als erste und letzte Meile in Kombination mit ÖV (und MIV)
- Querschnittsbeziehungen
  - Mobilität – Bewegung – Gesundheit – Sport
  - Verkehrsflächen – öffentlicher Raum – Raum-/Stadtentwicklung
  - „Null“ – Emissionen – Energie – Umwelt
  - kostengünstig – effizient – öffentliche Finanzen
  - Wandern /Velowandern – SchweizMobil – Tourismus



## 2.1 Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Kennziffern zum Modalsplit

G 4.1





## 3.1 Konzept Langsamverkehrsstatistik



- Stark auf Bedürfnisse und Prioritäten der LV-Fachorganisationen ausgerichtet
- Schrittweise Umsetzung entsprechend personellen Kapazitäten
- Schwerpunkt: Grundlagedaten zur Bedeutung des LV im gesamten Personenverkehr



## 4.1.1 LV-Infrastruktur Netzlänge

- Freizeitnetze
  - 60'000 km Wanderwege
  - 8'000 km signalisierte Velorouten (national und regional)
- Alltagsnetze
  - ? km Strassen mit Trottoirs, Fusswege
  - ? km Velowege
  - ? km Velostreifen
  - ? Fussgängerstreifen, Begegnungszonen

→ MISTRA-FA LV (Fachapplikation Langsamverkehr)



## 4.1.2 LV-Infrastruktur Tempo 30- und Begegnungszonen

- ? km<sup>2</sup> Zonen mit Tempobeschränkungen
- Neuer Indikator im Rahmen des Monitorings /  
Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme Verkehr und  
Siedlung
- Mangel: nur Agglomerationsperimeter



## 4.1.3 LV-Infrastruktur Veloabstellanlagen

- Qualitativ hochwertige  
Veloparkierung für Wahl des  
Verkehrsmittels ebenso  
entscheidend wie Qualität des  
Wegnetzes
- ? öffentliche Veloabstellplätze
- Indikator im Rahmen des  
Monitorings/Wirkungskontrolle  
Agglomerationsprogramme  
Verkehr und Siedlung
- Mangel: nur  
Agglomerationsperimeter





## 4.1.4 LV-Infrastruktur Fahrzeuge / Verkehrsmittel

- Anzahl Velos seit 1990 (19 Jahre) aufgrund Studie errechnet, nicht mehr erhoben
- Keine Angaben zu E-Bikes (ausser Verkaufszahlen)
- Rund 4 Mio Velos vs 636'000 Motorräder (Anzahl monatlich aktualisiert)
- Rund 7 Mio FussgängerInnen, die Verkehrsgeschehen stark mitprägen (vorab innerorts)



## 4.2 Strassenverkehrsunfälle = Langsam- verkehrsunfälle?

- Strassenverkehrsunfälle: hohe Unfallkosten im Langsamverkehr
- Strassenverkehrsunfallstatistik: hohe Dunkelziffer bezüglich LV
  - Velounfälle: bfu-Berechnungen
  - Fussverkehr: Unfall auf vereistem Trottoir?

→ bfu-Berechnungen als Grundlage für Unfallfolgekosten



## 4.3 Kosten und Nutzen des Langsamverkehrs

- Transportrechnung
  - Kosten- und Ertragsseite des Verkehrs
  - LV heute in 2 Fussnoten behandelt
  - Motorräder z.B. hingegen bei Kosten, Kostendeckungsgrad, Kostensatz und Verkehrsleistung (obwohl nur 1/4 der Verkehrsleistung LV)

→ LV als Teil der Transportrechnung 2010 TRAKOS



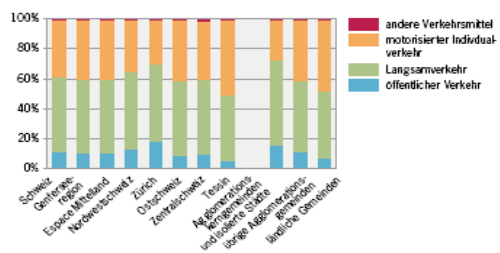
### 4.4.1 Irreführende Kommunikation zum Langsamverkehr (Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

#### 8 Leistungen im Personenverkehr

Steigender Anteil des privaten Motorfahrzeugverkehrs

Jährlich von in der Schweiz wohnenden Personen zurückgelegte Strecke (In- und Ausland)	19 100 km pro Jahr	2005
Mittlere tägliche Unterwegszeit (In- u. Ausland)	93 min.	2005
Anteil öffentlicher Verkehr am Total der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (inklusive Langsamverkehr)	18%	2006

Regionale Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl (in % der Verkehrsetappen, Jahr 2005)

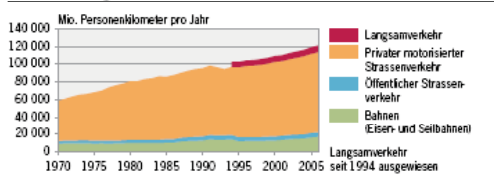


Quelle: BFS, ARE

© BFS

Seite 18

Verkehrsleistungen im Personenverkehr

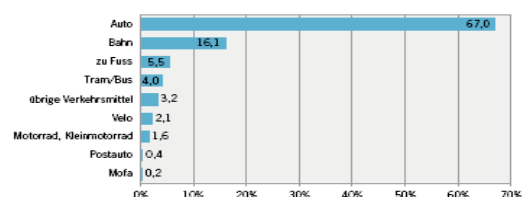


Quelle: BFS

© BFS

Seite 17

Verkehrsmittelwahl (Anteil der mittleren Tagesdistanzen, Jahr 2005)



Mittlere Tagesdistanz pro Person in der Schweiz: 37,3 km

Quelle: BFS, ARE

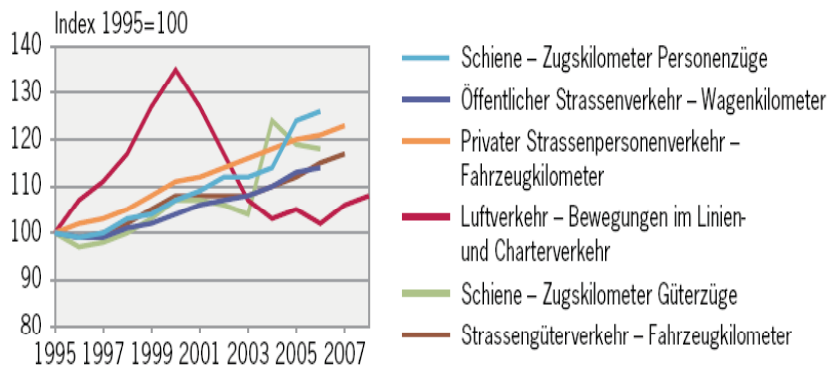
© BFS



## 4.4.2 Unvollständige Kommunikation zum Langsamverkehr (1/2)

(Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

### Fahrleistungen



Quelle: BFS

© BFS

Und der Langsamverkehr? (Angaben vorhanden für 1995, 2000 und 2005)

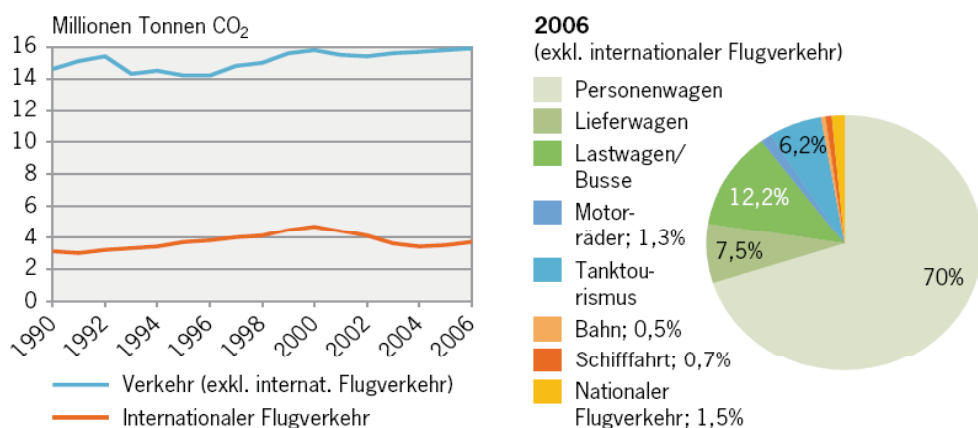
Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt – Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, 8. 6. 2010  
Bundesaamt für Strassen ASTRA



## 4.4.3 Unvollständige Kommunikation zum Langsamverkehr (2/2)

(Bsp. Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2009)

### CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs



Quelle: BAFU

© BFS

Und der Langsamverkehr?

→ LV mit 0% in der Legende aufführen

Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt – Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr, 8. 6. 2010  
Bundesaamt für Strassen ASTRA



## 5. Fazit

- Die Lücken in der Langsamverkehrsstatistik sind bekannt und anerkannt
- Bedeutende Schritte zu einer adäquaten Berücksichtigung des LV in der Bundesstatik:
  - Adäquate Kommunikation des LV (Energie – Umwelt – Kosten)
  - MISTRA Fachapplikation LV
  - Monitoring Agglomerationsprogramme
    - Tempo 30- und Begegnungszonen
    - Öffentliche Veloabstellplätze
  - Transportrechnung 2010 TRAKOS
- Bestehende Lücken:
  - Strassenverkehrsunfallstatistik
  - Fahrzeugstatistik