



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

# TEILSTRATEGIE LANGSAMVERKEHR

---

*Ausgabe 2022 V1.0*



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Ziele des Langsamverkehrs bis 2030</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Strategische Handlungsfelder</b>	<b>7</b>
4.1.	Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente	7
4.2.	Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen	7
4.3.	Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes	7
4.4.	Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken	8
4.5.	Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung	8
<b>5.</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>8</b>
5.1.	Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente	8
5.1.1.	Planung der Fussweg- und Velonetze fördern	8
5.1.2.	Agglomerationsprogramme prüfen und begleiten	9
5.1.3.	Finanzierungsinstrumente für LV-Infrastrukturen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindestufe analysieren und optimieren	9
5.1.4.	Belange des Langsamverkehrs in Korridorstudien einbringen	9
5.2.	Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen	9
5.2.1.	Agglomerationsprogramme prüfen und begleiten	9
5.2.2.	Pilotprojekte lancieren und begleiten	9
5.2.3.	ISSI-Instrumente weiterentwickeln	9
5.3.	Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes	10
5.3.1.	Eigene Standards definieren und umsetzen	10
5.3.2.	Schwachstellen beheben	10
5.3.3.	Langsamverkehr bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen vorbildlich berücksichtigen	10
5.4.	Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken	11
5.4.1.	Harmonisierte Geodaten zu den für den Fuss- und Veloverkehr geeigneten Verkehrsflächen bereitstellen	11
5.5.	Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung	11
5.5.1.	Aktivitäten über die «Roadmap Velo» steuern und koordinieren	11
5.5.2.	Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr im Strassenverkehrsrecht verbessern	11
<b>6.</b>	<b>Weitergehende Themenfelder</b>	<b>12</b>
<b>7.</b>	<b>Fortschreibung</b>	<b>12</b>
<b>8.</b>	<b>Kontakte für weitere Informationen</b>	<b>12</b>

## 1. Einleitung

Die strategische Ausrichtung des ASTRA (Dezember 2016) strebt für den Langsamverkehr eine Erhöhung des Verkehrsanteils sowie der Verkehrssicherheit an.

In der «Teilstrategie Langsamverkehr» werden die notwendigen Massnahmen zur Erreichung dieser beiden Ziele abgeleitet. Die einzelnen Teilstrategien des ASTRA sind integraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung und bilden zusammen die Massnahmenpakete zur Zielerreichung des Amtes bis 2030.

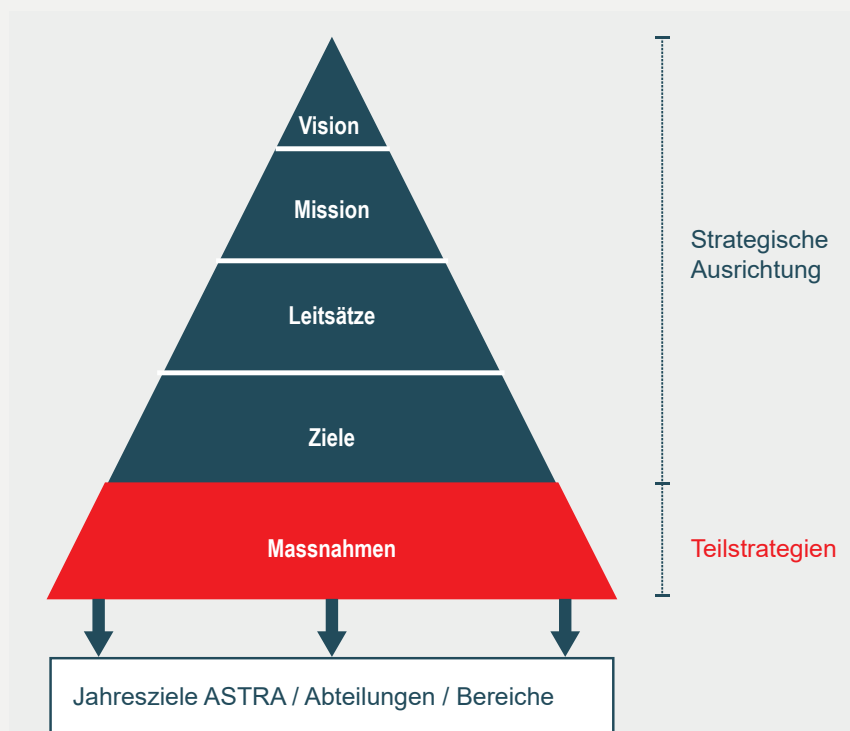
Das vorliegende Dokument zeigt die Ziele des Langsamverkehrs bis ins Jahr 2030 auf, die sich daraus ergebenden strategischen Handlungsfelder sowie die davon abgeleiteten Massnahmen.

### **Amtsstrategie: eine Übersicht**

Die strategische Ausrichtung des ASTRA ist eine amtspolitische Orientierungshilfe zur Erreichung der langfristigen Ziele des Amtes und dient den Mitarbeitenden dazu, in einem grösseren Zusammenhang, zukunftsorientiert agieren zu können. Sie ergänzt die politischen Vorgaben und übergeordneten Strategien des Bundes.

Die strategische Ausrichtung des ASTRA umfasst folgende Inhalte:

- Vision 2040:** das Zukunftsbild 2040, an dem das ASTRA seine strategischen Entscheidungen ausrichtet;
- Mission:** das Selbstverständnis des ASTRA als Institution;
- Leitsätze:** die grundsätzlichen und übergeordneten Zielsetzungen;
- Ziele 2030:** die Ziele, die das ASTRA bis 2030 erreichen will;
- Massnahmen:** die Massnahmen zur Verwirklichung der Ziele unterteilt in verschiedene Teilstrategien. Diese bilden die Grundlage für die Festlegung konkreter Jahresziele, die vom Amt, resp. von den betroffenen Abteilungen und Bereichen zu erfüllen sind.



## 2. Ziele des Langsamverkehrs bis 2030

Der Langsamverkehr<sup>1</sup> hat grosses Potenzial, auf kurzen Distanzen andere Verkehrsmittel zu entlasten. Zusammen mit seiner hohen Umweltverträglichkeit und seiner gesundheitsfördernden Wirkung leistet er damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Bundesrats.

In der strategischen Ausrichtung des ASTRA werden vor diesem Hintergrund für den Langsamverkehr zwei Ziele aufgeführt:

- «In dichtbesiedelten Agglomerationen ist der Anteil des Langsamverkehrs an den kurzen Wegen im Vergleich zu 2015 weiter angestiegen».
- «Nicht mehr als 25 Tote und 500 Schwerverletzte im Langsamverkehr pro Jahr».

Das Wachstum soll hauptsächlich im Veloverkehr erfolgen. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm ist festgehalten, dass der Bund die Entwicklung eines gut ausgebauten Netzes für Velo und Fussgänger mit sicheren und direkten Verbindungen fördern will. Der Fuss- und der Veloverkehr sind bei der Feinverteilung im Übergang zwischen den Räumen auf kurzen und mittleren Distanzen zu priorisieren.

Die verbesserte Verkehrssicherheit soll sich in der Unfallstatistik widerspiegeln. Die Anzahl Toter soll bis ins Jahr 2030 von 76 auf nicht mehr als 25 und die Anzahl Schwerverletzter von 1925 auf nicht mehr als 500 pro Jahr sinken (erwähnte Unfallzahlen vom Jahr 2021).

## 3. Ausgangslage und Handlungsbedarf

### Hohe Bedeutung und grosses Potential des Langsamverkehrs

Der Langsamverkehr ist platzsparend, schont die Umwelt und leistet einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung. Er ist mit 48 % aller Wegetappen, davon 43 % Fuss- und 5 % Veloverkehr, bereits heute das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel (Mikrozensus 2015). Dennoch besteht insbesondere in den Städten und Agglomerationen Potenzial für weiteres Wachstum. Jede zehnte Autofahrt und jede siebte Bus- oder Tramfahrt sind dort kürzer als 1 km, was einem Fussweg von weniger als einer Viertelstunde entspricht, und knapp die Hälfte der Autofahrten sowie rund 80 % der Tram- und der Busfahrten sind kürzer als 5 km, was mit dem Velo in einer Viertelstunde zurückgelegt werden kann. E-Bikes werden auf noch längeren Distanzen bis 10 km verwendet. Mit dieser Distanz decken die E-Bikes zwei Drittel der Autofahrten und 96 % der Tram- und der Busfahrten ab. Vor dem Hintergrund der wachsenden Mobilität und der begrenzten Verkehrsflächen in den dicht besiedelten Gebieten ist eine weitere Entwicklung des Langsamverkehrs, insbesondere des Veloverkehrs und der E-Bikes, angezeigt.

### Verbesserungsbedarf bei der Sicherheit des Veloverkehrs

Der Strassenverkehr weist in der Schweiz ein hohes Sicherheitsniveau auf. Während bei allen Verkehrsmitteln die Unfallzahlen zwischen 2000 und 2020 deutlich gesenkt werden konnten, stiegen sie im Veloverkehr (inkl. E-Bikes) trotz wichtiger und wirkungsvoller Massnahmen um über 61 %. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass lediglich rund 10 % der Velounfälle polizeilich registriert werden. Da Sicherheitsüberlegungen die Verkehrsmittelwahl stark beeinflussen, hat die hohe Zahl der Velounfälle negative Auswirkungen auf diese Wahl, insbesondere bei älteren Menschen sowie bei Kindern durch elterliche Einschränkungen oder gar Verbote. Die Sicherheit muss verbessert werden. Die entsprechenden Massnahmen sind in der «Teilstrategie Verkehrssicherheit» definiert. In der Teilstrategie Langsamverkehr sind sie integraler Bestandteil verschiedener Konkretisierungs- und Umsetzungsmassnahmen.

### Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege

Am 23. September 2018 haben Volk und alle Stände mit 73.6 % Ja-Stimmen dem Bundesbe-

<sup>1</sup> Unter Langsamverkehr wird primär Fuss- und Veloverkehr sowie das Wandern verstanden; im weiteren Sinn alle Verkehrsmittel, die nicht dem MIV oder dem ÖV zugeordnet werden können und dieselben Verkehrsflächen benutzen wie der Fuss- und Veloverkehr. Damit gehören unter anderem auch E-Bikes und andere Leichtmotorfahräder zum Langsamverkehr.

schluss über die Velowege (Art. 88 BV) zugestimmt. Mit der deutlichen Annahme des Bundesbeschlusses brachte die Bevölkerung ihre Erwartung zum Ausdruck, dass die Velowege sicherer und attraktiver werden. Mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege sowie der gleichzeitigen Aktualisierung des Fuss- und Wanderweggesetzes wird der Auftrag an Bund, Kantone und Gemeinden zur Planung und Erstellung von LV-Wegnetzen konkretisiert. Die Kantone werden verpflichtet ihre Netzplanungen sowohl für den Alltagsveloverkehr wie auch für den Freizeitveloverkehr in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Es werden Planungsgrundsätze formuliert und die Ersatzpflicht festgelegt. Der Bund verpflichtet sich, über die Velowegnetze und deren Bedeutung zu informieren sowie die Kantone und Dritte bei deren Information zu unterstützen. Das ASTRA muss die Aufgaben in seiner Zuständigkeit umsetzen und die Kantone sowie die Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Im Weiteren nimmt das deutliche Volksmehr das ASTRA in die Pflicht, auf den Nationalstrasseninfrastrukturen mit gutem Beispiel voranzugehen.

#### **Deutlicher Anstieg der Nationalstrassen-Infrastrukturen mit Langsamverkehr**

Diese Verpflichtungen haben in den letzten Jahren in substanziellem Umfang zugenommen: Mit dem Beschluss zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ist das ASTRA seit dem 1. Januar 2020 für 390 Kilometer Nationalstrassen 3. Klasse zuständig; auf welchen auch der Langsamverkehr verkehrt. Weitere Anforderungen ergeben sich aus den Präzisierungen von Art. 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, die die eidgenössischen Räte im Rahmen des Veloweggesetzes beschlossen haben. Ab Inkrafttreten des Veloweggesetzes übernimmt der Bund die Verantwortung für die Flächen des Fuss- und Veloverkehrs bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse. Das ASTRA muss die Standards für den Langsamverkehr auf den Infrastrukturen in seiner Zuständigkeit definieren und insbesondere die von den Kantonen übernommenen Strecken in angemessener Frist auf den angestrebten Stand bringen.

#### **Neue Herausforderungen bei den Wanderwegen**

Das Wandern erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Durch die Zunahme von neuen Natursportarten, insbesondere dem Mountainbiken, erhöht sich der Nutzungsdruck auf die Wanderwege zusätzlich. Diese Entwicklung ist nicht konfliktfrei; die Toleranz der Grundeigentümer wird strapaziert und Konflikte zwischen den einzelnen Natursportarten, dem Naturschutz, der Jagd und den Interessen des Tourismus nehmen zu. Umso mehr sind koordinierende Planungen notwendig. Muttertierhaltungen sowie der Einsatz von Herdenschutzhunden erfordern neue Massnahmen und auch die Klimaerwärmung führt zu neuen Herausforderungen betreffend Gefahrenprävention. Die Kantone und Dritte sollen bei der Bewältigung dieser neuen Herausforderungen unterstützt werden.

#### **Ungenügende Fusswegnetzplanung**

Umfragen bei den Kantonen zeigen, dass das Fuss- und Wanderweggesetz im Bereich der Wanderwegnetze gut umgesetzt wurde. Die Planungen der Fusswegnetze sind jedoch oft noch unbefriedigend. Der Grund dafür ist, dass die Kantone diese Planungen vielfach an die Gemeinden delegieren, deren Umsetzung jedoch häufig nicht kontrollieren. Das ASTRA muss mehr dafür tun, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Fusswegnetzplanungen umgesetzt werden.

## 4. Strategische Handlungsfelder

Das ASTRA hat für den Langsamverkehr fünf Handlungsfelder definiert:

### 4.1. Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente

In der Verkehrs- und Raumplanung definiert der Bund übergeordnete Rahmenbedingungen, formuliert Anforderungen und überwacht die Umsetzung der gesetzlich verlangten Netzplanungen. Wichtige Instrumente dafür sind der Sachplan Verkehr, die Agglomerationsprogramme sowie die Strategischen Entwicklungsprogramme für die Schiene und die Nationalstrassen.

Das ASTRA nutzt diese Instrumente konsequent, um den Langsamverkehr voranzubringen und den Vollzug des Veloweg-Gesetzes sowie des Gesetzes über die Fuss- und Wanderwege sicherzustellen.

Über das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse steuert das ASTRA die nötigen Erweiterungen des bestehenden Nationalstrassennetzes. Es stellt damit sicher, dass die Nationalstrassen ihre wichtigen Funktionen für die verkehrliche Erschliessung der Schweiz sowie die Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes der Kantone, der Städte und der Gemeinden auch weiterhin wahrnehmen können. Diese Entlastung schafft in den dicht besiedelten Gebieten den nötigen Raum, um das Qualitäts- und das Sicherheitsniveau für den Fuss- und den Veloverkehr zu verbessern. Diese Anstrengungen sind fortzusetzen. Ebenfalls fortgesetzt und punktuell verstärkt werden müssen die Anstrengungen zur Prüfung und Begleitung der Agglomerationsprogramme sowie der kantonalen und kommunalen Richt- und Nutzungsplanung. Durch die Umsetzung der behördenverbindlichen Netzplanungen der Kantone und der LV-Projekte aus den Agglomerationsprogrammen werden die Fuss- und Velowegnetze laufend verbessert und Lücken geschlossen.

Weitere zusätzliche Anforderungen ergeben sich aus dem Programmteil des Sachplans Verkehr. Dieser verlangt für sämtliche Erweiterungsprojekte gesamtverkehrliche Betrachtungen. Dieser Forderung kommt das ASTRA mit «Korridorstudien» nach. In diesen sind die Belange des Langsamverkehrs von Beginn weg umfassend zu berücksichtigen.

### 4.2. Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen

Das ASTRA legt schweizweite Anforderungen an attraktive, durchgängige, direkte und sichere LV-Infrastrukturen fest. Dazu erarbeitet es fachliche Grundlagen sowie Arbeitshilfen, stimmt sie mit den Stakeholdern ab und unterstützt die Kantone subsidiär bei der Anlage sowie der Erhaltung der Netze für den Langsamverkehr. Damit trägt das ASTRA zur Harmonisierung und zur Koordination des kantonalen Vollzugs bei. Das ASTRA unterstützt die Umsetzungsbehörden durch die Publikation von Vollzugshilfen und Empfehlungen. Die Vollzugshilfen haben einen vergleichbaren Stellenwert wie die Normen und widerspiegeln «the state of the art». Vollzugsbehörden, die die Vollzugshilfen berücksichtigen, können davon ausgehen, zweckmässig bzw. rechtskonform zu handeln.

### 4.3. Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes

Auf den eigenen Anlagen setzt der Bund Standards und nimmt eine Vorbildfunktion ein: Das ASTRA realisiert auf den Nationalstrassen 3. Klasse und in den Anschlussbereichen LV-Infrastrukturen in hoher Qualität. Es trägt so zu einer höheren Verkehrssicherheit und zur Schliessung von Netzlücken bei. Zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit auf seinem Netz führt das ASTRA eigene Programme durch. Darunter fallen beispielsweise die systematische Behebung von Schwachstellen für den Langsamverkehr oder die Erarbeitung von ASTRA internen Richtlinien.

#### 4.4. Bereitstellung besserer Planungsgrundlagen und Statistiken

Das ASTRA setzt sich für die Erhebung von Daten zum Langsamverkehr ein (Infrastruktur, Fahrzeuge, Nutzung, Unfälle, Kosten). Es trägt mit anderen Bundesämtern dazu bei, dass schweizweit koordinierte und homogenisierte Datengrundlagen für den Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die bestehende Fachapplikation Langsamverkehr wird weiter ausgebaut und soll integrierter Bestandteil des «Verkehrsnetzes Schweiz»<sup>2</sup> werden. Den Umsetzungsbehörden wird die Fachapplikation als Arbeitshilfe zur Verfügung gestellt.

#### 4.5. Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung

Im Langsamverkehr sind heute sehr viele Akteure mit teilweise divergierenden Interessen tätig. Hinzu kommen die grosse Breite der zu berücksichtigenden Verkehrsmittel (mit weiter steigender Tendenz) sowie die starke gegenseitige Abhängigkeit der drei Staatsebenen.

Um noch mehr Wirkung zu erzielen, müssen die Aktivitäten der einzelnen Akteure zu Gunsten des Langsamverkehrs noch besser koordiniert und Rahmenbedingungen auf verschiedenen Ebenen (Infrastruktur, Dienstleistungen, Informationen, Anreizmechanismen, etc.) gezielt verbessert sowie aufeinander abgestimmt werden. Um das zu erreichen, entwickelt und betreibt das ASTRA in Zusammenarbeit mit anderen Bundesämtern sowie den Kantonen und den Fachorganisationen eine «Roadmap Velo».

Eine weitere Daueraufgabe stellen die Weiterentwicklung und die Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung dar. Sie muss kontinuierlich auf mögliche Verbesserungen zugunsten des Langsamverkehrs durchforstet werden. Eine besondere Herausforderung stellt der Umgang mit den sich rasch verändernden Fahrzeugkategorien dar. Darunter fallen auch die Lastenvelos, die bei der Feinverteilung von Gütern in den Städten und Agglomerationen traditionelle Lieferfahrzeuge ersetzen können. Zur fundierten Analyse möglicher Auswirkungen von rechtlichen Anpassungen sind Pilotversuche sowie Forschungen zu lancieren und durchzuführen. Die Durchsetzung der Verkehrsregeln für Rad- und E-Bike-Fahrende ist Gegenstand der «Teilstrategie Verkehrssicherheit» (Massnahme 5.1.4.b).

### 5. Massnahmen

Für das Erreichen der strategischen Ziele des Langsamverkehrs hat das ASTRA 13 Massnahmen definiert, die vornehmlich in den kommenden 4–6 Jahren initiiert und umgesetzt werden sollen. Die Massnahmen sind den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet.

#### 5.1. Nutzung der Verkehrs- und Raumplanungsinstrumente

##### 5.1.1. Planung der Fuss- und Velowegnetze fördern

- **Umsetzung der Netzplanungen für den Fuss- sowie den Veloverkehr überwachen und unterstützen** | Termin: laufend

Regelmässige Erhebungen und Information (Benchmarking) über den Stand der Umsetzung in den Kantonen und Gemeinden, Sensibilisierung der Kantone und Gemeinden, aufzeigen von Best Practice Beispielen (vgl. auch «Roadmap Velo» Kap. 5.5.1).

---

<sup>2</sup> Das Verkehrsnetz Schweiz von swisstopo optimiert und erweitert die Verkehrsdateninfrastruktur der öffentlichen Hand und liefert verlässliche Grundlagedaten. Es macht die Daten zur Verkehrsinfrastruktur und zur Mobilität kombinierbar und allgemein nutzbar.



### 5.1.2. Agglomerationsprogramme prüfen und begleiten

- **Prüfung der Agglomerationsprogramme** | Termin: alle 4 Jahre

Beurteilung der LV-Konzepte und -Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der Kantone und Unterstützung der Kantone bei der Fortschreibung sowie der Umsetzung der Massnahmen und Konzepte.

### 5.1.3. Finanzierungsinstrumente für LV-Infrastrukturen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene analysieren und optimieren

- **Finanzierung** | Termin: ab 2023

Prüfung der Möglichkeiten einer stärkeren Finanzierung von hochwertigen Veloverbindungen über den Agglomerationsfonds.

### 5.1.4. Belange des Langsamverkehrs in Korridorstudien einbringen

- **Mitwirkung in den Korridorstudien des ASTRA** | Termin: ab 2022

Ermittlung und Bewertung der Möglichkeiten und Grenzen des Langsamverkehrs zur Lösung der funktionalen Probleme auf Nationalstrassenkorridoren. Mitwirkung bei der Festlegung und der Umsetzung der Massnahmen.

## 5.2. Erarbeitung fachlicher Grundlagen und Arbeitshilfen

### 5.2.1. Grundlagen für eine sichere und attraktivere Veloinfrastruktur schaffen

- **Grundlagendokumentation Planung** | Termin: 2022–2026

Erarbeitung von Grundlagen, die bei der LV-Planung berücksichtigt werden müssen und Aufzeigen von Best-Practice-Beispielen. Information der Vollzugsbehörden durch Fachtagungen, Fachexkursionen, Webinare, Vollzugshilfen und Materialien.

- **Grundlagen zu Planung, Bau und Betrieb von MTB-Routen** | Termin: laufend

Entwicklung und Bereitstellung von Grundlagen für den Velofreizeitverkehr insbesondere für das Mountainbiken. Information nach aussen via Fachtagungen, Exkursionen, Webinare und Materialien. Durchführung von Kursen zum Bau von gemeinsam genutzten Mountainbike- und Wanderwegen.

### 5.2.2. Pilotprojekte lancieren und begleiten

- **Pilotprojekte** | Termin: 2022–2028

Initiierung und Evaluation neuer Infrastrukturansätze für den Veloverkehr und Prüfung der Übertragbarkeit auf Schweizer Verhältnisse. Bei positiver Beurteilung: Anpassung der notwendigen Rahmenbedingungen z. B. im Strassenverkehrsrecht. Information über die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten.

### 5.2.3. ISSI-Instrumente weiterentwickeln

- **Methoden zur Erkennung von Gefahrenstellen für den Langsamverkehr weiterentwickeln; Arbeitshilfe** | Termin: ab 2022–2026

Weiterentwicklung der ISSI-Instrumente, speziell auf den Langsamverkehr bezogen. Insbesondere in Zusammenhang mit den Schwachstellenanalysen (vgl. Kap 5.3.2).

### 5.3. Verbesserung der LV-Infrastrukturen des Bundes

#### 5.3.1. Eigene Standards definieren und umsetzen

- **ASTRA-Richtlinien für LV-Anlagen** | Termin: 2022–2028

Erarbeitung von ASTRA-internen Richtlinien für attraktive und sichere LV-Anlagen auf Nationalstrassen. Integration von LV-relevanten Aspekten in bestehende ASTRA-Richtlinien.

- **Umsetzung der Standards** | Termin: laufend

Schulung der ASTRA-Standards. Fachliche Beratung und Unterstützung der Umsetzungsorgane. Sicherstellung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei der Standardisierung.

#### 5.3.2. Schwachstellen beheben

- **Schwachstellenanalyse Langsamverkehr auf Nationalstrassen** | Termin: 2022–2026

Durchführung einer umfassenden Gefahren- und Schwachstellenanalyse des Langsamverkehrs im Nationalstrassenperimeter. Erarbeitung von Massnahmenblättern und Priorisierung der Massnahmen. Erarbeitung und Fortschreibung eines Aktionsplanes zur Umsetzung der Massnahmen. Überwachung der Umsetzung.

- **Sofortmassnahmen auf NEB-Strecken** | Termin: 2022–2026

Zeitnahe Planung und Umsetzung von dringenden Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs auf den NEB-Strecken.

- **Planung und Umsetzung der Massnahmen** | Termin: ab 2022

Integration der Massnahmen aus der Schwachstellenanalyse in laufende Planungen oder Auslösung von eigenen Projekten. Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen.

#### 5.3.3. Langsamverkehr bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen vorbildlich berücksichtigen

- **Berücksichtigung des Langsamverkehrs** | Termin: ab 2022

Umfassende und vorbildliche Berücksichtigung der Belange des Langsamverkehrs bei der Wahrnehmung aller Aufgaben des ASTRA auf den Nationalstrassen.

## 5.4. Bereitstellung besserer Planungsrundlagen und Statistiken

### 5.4.1. Harmonisierte Geodaten zu den für den Fuss- und Veloverkehr geeigneten Verkehrsflächen bereitstellen

- **Fachapplikation Langsamverkehr weiterentwickeln** | Termin: laufend  
 Weiterentwicklung des webbasierten georeferenzierten Planungs- und Verwaltungsinstrumentes für LV-Infrastrukturen. Im Bereich Wandern und Velofreizeitverkehr laufende Verbesserung des Tools basierend auf Rückmeldungen der User. Insbesondere: Verkürzung des Aktualisierungszeitraums zwischen den neusten Daten der Fachapplikation und den publizierten Daten von swisstopo.
- **Geodatenmodell Velo weiterentwickeln** | Termin: laufend  
 Etappierte Erarbeitung eines Datenmodells für den Alltagsveloverkehr. Vorgängig: Anpassung des topografischen Landschaftsmodells (TLM) von swisstopo, um richtungsgrennte Informationen und Darstellungen des Veloverkehrs zu ermöglichen.
- **Velogeodaten der Kantone harmonisieren und aggregieren** | Termin: ab 2026  
 Aufbau der nötigen Aktualisierungsprozesse mit den Kantonen. Bereitstellung der erforderlichen Fachapplikation.
- **Statistikkonzept und Vollzugshilfe** | Termin: 2022–2026  
 Harmonisierung, Aufbereitung und Bereitstellung bestehender Daten wie den Daten der kantonalen LV-Zählstellen. Definition der zusätzlich notwendigen Erhebungen.
- **Netzwerk Monitoring** | Termin: 2022–2028  
 Unterstützung und bessere Verankerung des bestehenden «Netzwerks Monitoring Langsamverkehr» zur Stärkung des Erfahrungsaustausches unter den Akteuren von Bund, Kantonen und Gemeinden.

## 5.5. Verbesserung der Steuerung und Koordination; Rechtsetzung

### 5.5.1. Aktivitäten über die «Roadmap Velo» steuern und koordinieren

- **Roadmap Velo** | Termin: 2022–2028  
 Entwicklung und Betrieb der «Roadmap Velo» als offenes Netzwerk, in dem Bundesämter und Organisationen mitwirken, um die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr im Rahmen ihrer Zuständigkeiten sowie Möglichkeiten zu koordinieren und kontinuierlich zu verbessern. Information über deren Umsetzung. Das ASTRA führt die dafür nötigen strategischen Diskurse in der gestärkten Bundeskoordination Langsamverkehr.

### 5.5.2. Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr im Strassenverkehrsrecht verbessern

- **Rasch umsetzbare Massnahmen ermitteln und umsetzen** | Termin: 2022-2024  
 Ermittlung der rasch umsetzbaren Massnahmen, unter anderem auch im Fahrzeugbereich, z. B. bei den Lastenvelos. Umsetzung der erforderlichen Rechtsanpassungen.
- **Erstes Paket für weitere Massnahmen bestimmen und umsetzen** | Termin: 2023-2027  
 Bestimmung der prioritären Massnahmen, für die vertiefte Abklärungen und Pilotversuche durchgeführt werden sollen. Adressierung der Zuständigkeiten. Durchführung der nötigen Vertiefungen. Bei positiven Ergebnissen: Lancierung der nötigen Rechtsanpassungen.

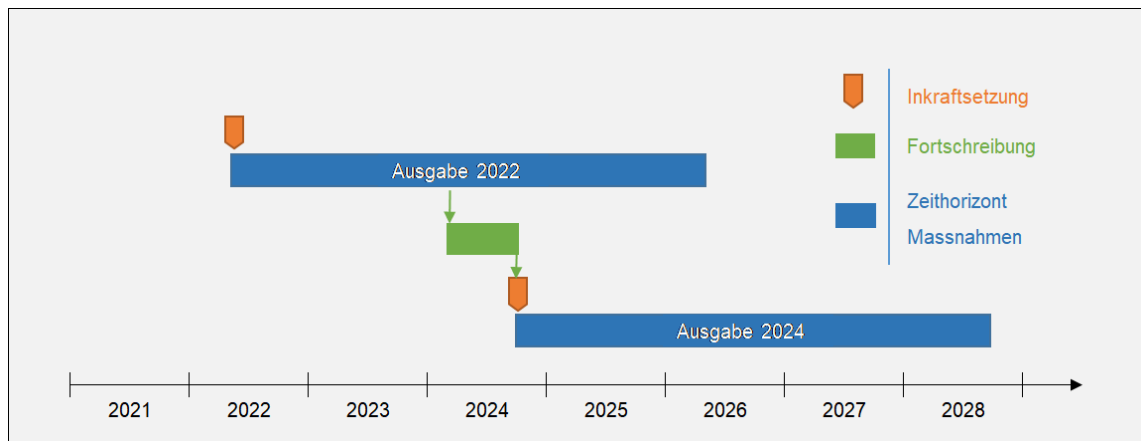
## 6. Weitergehende Themenfelder

Neben den in der Teilstrategie festgelegten Handlungsfeldern und Massnahmen gibt es weitere Aspekte, insbesondere im Veloverkehr, mit denen sich das ASTRA auseinandersetzen wird. Die wichtigsten davon sind nachfolgend aufgeführt:

- Initialisierung eines jährlichen Think-Tanks mit Experten
- Pflege der nationalen und internationalen Netzwerke z. B. Partnership Active Mobility im Rahmen THE PEP, Teilnahme an Fachtagungen
- Mitarbeit bei der Erarbeitung von LV-relevanten Normen und Instrumenten (z.B. VSS, ISSI)
- Initiierung oder Mitarbeit bei nationaler und internationaler Forschung
- Bereitstellung eines Weiterbildungsangebots für Fachleute in Form von Fachtagungen und -exkursionen

## 7. Fortschreibung

Die Geschäftsleitung des ASTRA hat die «Teilstrategie Langsamverkehr» am 25.04.2022 in Kraft gesetzt. Die Fortschreibung der Teilstrategie (Überprüfung und Ergänzung des Massnahmenplans Langsamverkehr) erfolgt alle zwei Jahre.



## 8. Kontakt für weitere Informationen

Bundesamt für Strassen; Abteilung Strassennetze; Bereich Langsamverkehr

- **Martin Urwyler**  
Bereichsleiter  
[martin.urwyler@astra.admin.ch](mailto:martin.urwyler@astra.admin.ch)  
+41 (0)58 468 77 33
- **Urs Walter**  
Stv. Bereichsleiter  
Fachverantwortlicher Veloverkehr  
[urs.walter@astra.admin.ch](mailto:urs.walter@astra.admin.ch)  
+41 58 463 42 86

