

Fact Sheets Ressortforschung des Bundes 2022
nach Politikbereichen

6. Nachhaltige Raumentwicklung und Mobilität (Federführung: ARE)

Forschungsschwerpunkte

- Nachhaltige Verkehrsentwicklung und Sicherstellung der Mobilität: Weiterentwicklung der Verkehrsmodellierung und der Förderung von nachhaltigem Freizeitverkehrsverhalten
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Grundlagen für die Flächennutzungsmodellierung und die Weiterentwicklung des Programms Agglomerationsverkehr und von Verkehrsdrehscheiben.
- Nachhaltige Raumentwicklung: Erarbeitung von neuen Methoden und Ansätzen für innovative Lösungsideen in Themenbereichen wie Digitalisierung für die Grundversorgung; Siedlungen der kurzen Wege, Bewegung und Begegnung; Integrale Entwicklungsstrategien, Demographischer Wandel: Wohn- und Lebensformen von morgen sowie dem Potenzial von Landschaftsqualitäten.

Beitrag der Forschung zur Politik im Bereich Raumentwicklung und Mobilität

Die Ressortforschung in der Raumentwicklung stützt sich vor allem auf den Verfassungsgrundsatz der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes, auf die Verkehrskoordination sowie auf die Verfassungsgrundlagen der nachhaltigen Entwicklung.

Success Stories

Ausgangslage: Hunderttausende Stunden Verspätung häufen sich jeden Tag auf den Schweizer Strassen an, weil Fahrzeuge in Staus feststecken oder nur langsam vorwärtskommen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat eine Studie in Auftrag gegeben, um diese Verspätungskosten auf der Strasse anhand eines Vergleichs mit der staufreien Fahrzeit während der Nacht zu erheben. Zudem wurden für 2019 erstmals auch die Komforteinbussen im öffentlichen Verkehr erhoben, die durch überfüllte Züge, Busse und Trams zu Spitzenzeiten verursacht werden.

Ergebnisse: Die verlorene Zeit beläuft sich auf 70 Millionen Fahrzeugstunden und kostet rund 3 Milliarden Franken pro Jahr. Die Kosten entsprechen der Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmenden, um Verspätungen zu vermeiden. Anders formuliert: Die Verkehrsteilnehmenden wären bereit, insgesamt rund drei Milliarden Franken zu bezahlen, wenn sie dafür garantiert keine Verspätungen im Strassenverkehr hinnehmen müssten. ÖV-Nutzende haben 41 Millionen Personenstunden in überlasteten Wagnen oder Bussen verbracht. Dies entspricht volkswirtschaftlichen Kosten von rund 27 Millionen Franken. Die strategischen Entwicklungsprogramme des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur und die Nationalstrassen sowie das Programm Agglomerationsverkehr haben das Ziel, das Transportsystem weiter zu verbessern und Verspätungen zu reduzieren. Daneben setzt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) auch auf schnell wirksame Massnahmen wie etwa auf Geschwindigkeitsharmonisierungen und dosierte Ein- und Ausfahrten bei Nationalstrassen. Neben solchen Instrumenten könnte zu Spitzenzeiten auf stark befahrenen Strecken ein höherer Preis werden. Sparbilette im ÖV setzen bereits heute Anreize, auf Randzeiten auszuweichen.

[Kosten durch Überlastung der Transportinfrastruktur \(admin.ch\)](#)

[Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur \(KÜTI\) - Grundlagenstudie \(admin.ch\)](#)

Statistische Angaben (in Tausend Franken)

2022	Forschungsaufträge	Beiträge an Forschungsinstitutionen	Intramuros – Forschung innerhalb des Amtes	Total	Budget 2023	Voranschlag 2024
Aufwand ARE	1'551		1'551	1'551	1'645	1'661

Vergabeverfahren

In der Regel Einladungsverfahren oder (bei Kleinstprojekten) Direktvergabe.

Weitere Informationen

Berichte zu Forschungsergebnissen finden sich grundsätzlich auf der Website des ARE:
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen.html>