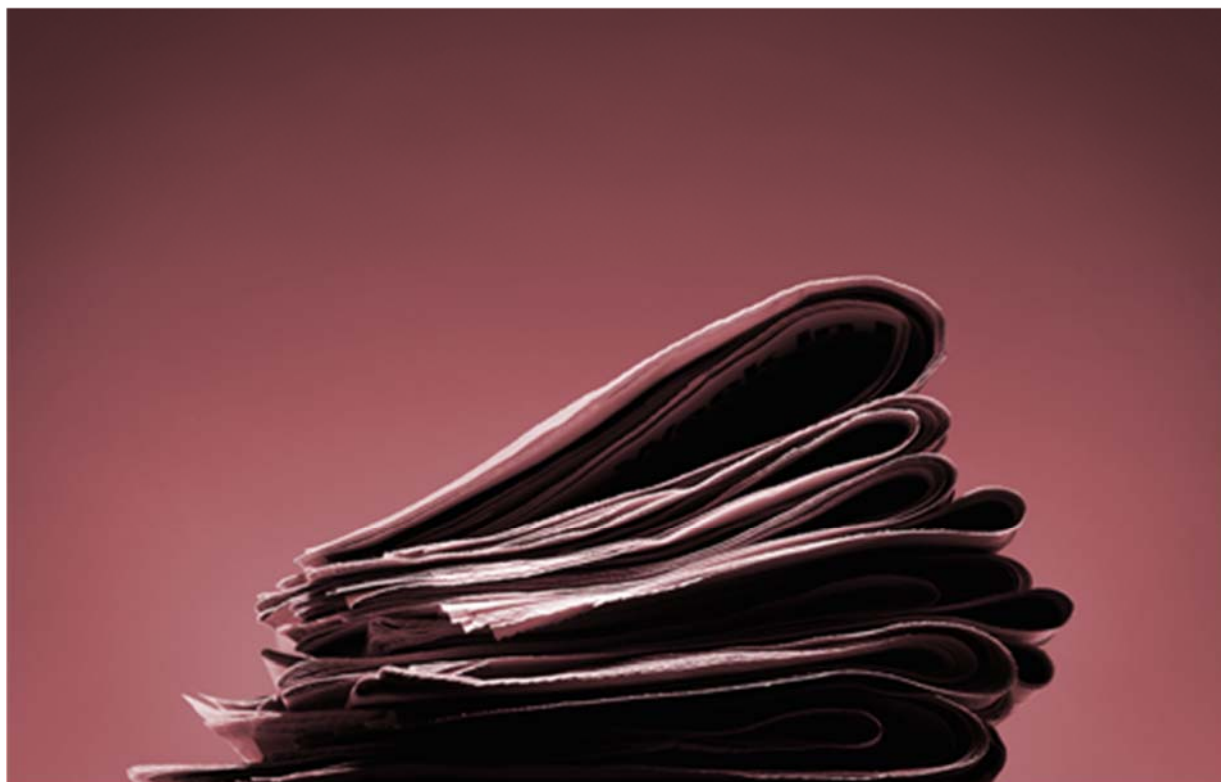


Welten von Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden driften auseinander

Weitere politische Bemühungen notwendig



Management Summary

Studie im Auftrag von Pro Velo Schweiz,
Januar 2017

Projektteam

Lukas Golder Politik- und Medienwissenschaftler

Martina Mousson Politikwissenschaftlerin

Cloé Jans Politikwissenschaftlerin

Stephan Tschöpe Politikwissenschaftler

Daniel Bohn Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Katrin Wattenhofer Politikwissenschaftlerin

Bern, 16. Januar 2018
Copyright by gfs.bern

Management Summary

Die Auswahl der sechs in dieser Studie befragten Städte, stellen einen guten Querschnitt der Schweizer Städtelandschaft dar und liefern so wichtige Hinweise über den Stand der Entwicklung des "Velolandes Schweiz". Mit Basel, Bern und Lausanne sind drei Grossstädte vertreten, Luzern ist eine mittelgrosse Stadt und Dübendorf und Burgdorf zählen jeweils zu den Kleinstädten¹. Befragt wurden pro Stadt rund 500 Einwohnerinnen und Einwohner, welche unabhängig von ihrem Verhältnis zum Veloverkehr um ihre Einschätzungen gebeten wurden.

Rege, aber rückläufige Nutzung des Velos

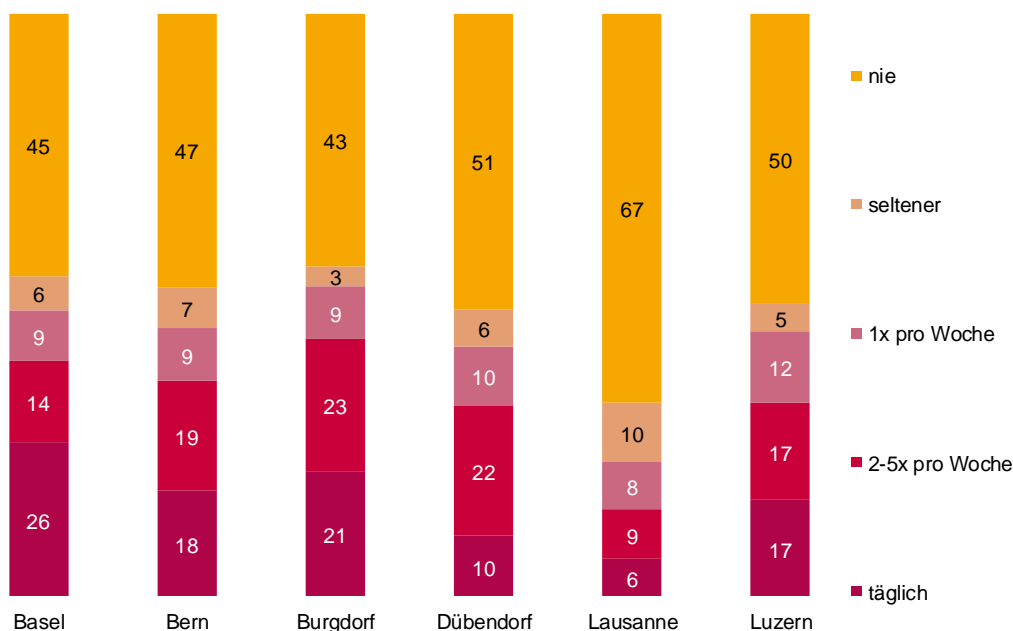
Die Hälfte der Befragten aus den sechs hier untersuchten Städten nutzt mindestens hin und wieder ein Velo. Als tägliches Verkehrsmittel wird es nur von einer Minderheit genutzt.

Naturgegebene Hürden können die tägliche Nutzung des Velos schmälern, was sich etwa im topografisch anspruchsvollen Lausanne zeigt. Begünstigt wird sie dagegen, wenn man mit den vorherrschenden Verhältnissen für den Veloverkehr zufrieden ist. Der Wert infrastruktureller und verkehrspolitischer Bemühungen ist somit nicht zu unterschätzen.

Grafik 1

Vergleich Häufigkeit Velofahrten

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in Ihrer Stadt Velo?"
in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (N pro Stadt = ca. 500), sig.

Genutzt wird das Velo primär in der Freizeit und zum Einkaufen, doch auch im Berufsverkehr hat es einen hohen Stellenwert – insbesondere in den grösseren Städten.

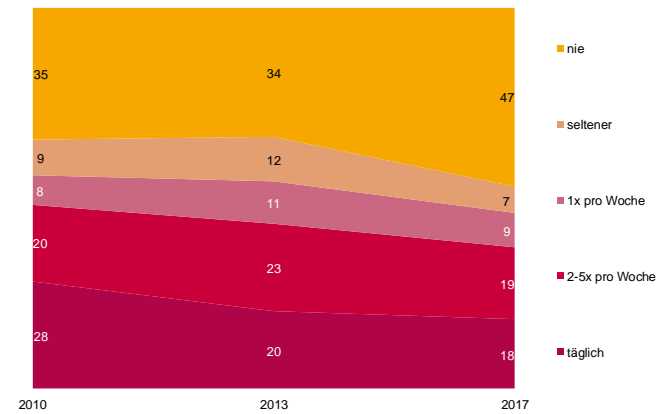
Dieser intensiven und vielfältigen Nutzung steht ein kritischer Trend entgegen; der Anteil Nicht-Velofahrender steigt, und zwar gerade in grossen Städten und unter den jüngsten Befragten.

¹ Bis 29'999 EinwohnerInnen = Kleinstadt, 30'000 bis 99'999 EinwohnerInnen = mittelgrosse Stadt, über 100'000 EinwohnerInnen = Grossstadt

Grafik 2

Trend Häufigkeit Velofahrten: Bern

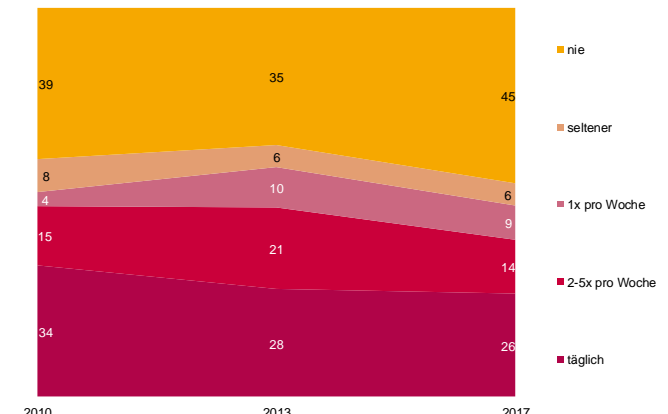
"Wie häufig fahren Sie im Sommer Velo?"
in % EinwohnerInnen der Stadt Bern ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (N = ca. 500)

Trend Häufigkeit Velofahrten: Basel

"Wie häufig fahren Sie im Sommer Velo?"
in % EinwohnerInnen der Stadt Basel ab 16 Jahren



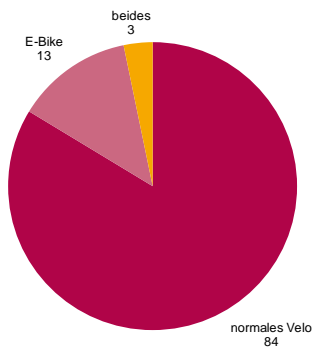
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (N = ca. 500)

Der Velomarkt wurde zwar dank E-Bikes und anderen Spezialvelos vielfältiger, ohne jedoch neue Potenziale zu erschliessen. Erst eine Minderheit besitzt ein E-Bike, die Tendenz ist allerdings steigend. Angaben aus Lausanne zeigen: E-Bikes werden entweder als unnötig oder zu teuer erachtet. Gerade letzteres dürfte für Junge ein Problem sein.

Grafik 3

Typ Velo – Velofahrende

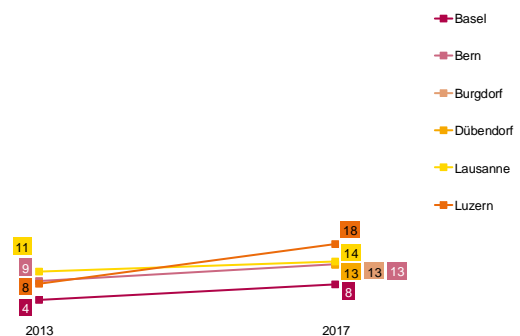
"Was für ein Velo benutzen Sie hauptsächlich? Ein herkömmliches Velo oder ein E-Bike?"
in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n = 1491)

Trend Filter Typ Velo: E-Bike

"Was für ein Velo benutzen Sie hauptsächlich? Ein herkömmliches Velo oder ein E-Bike?"
in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n zwischen 150 bis 300)

Effizienz und Komfort versus rücksichtloser Umgang und Unfallgefahr

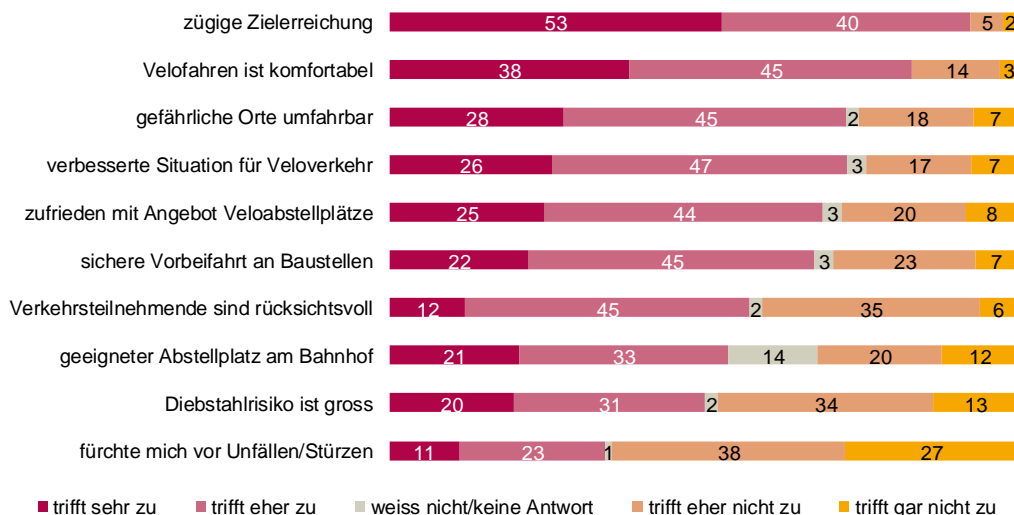
Das Velo wird weitgehend als effizientes und komfortables Transportmittel geschätzt. Mehrheiten sind zudem mit der Verkehrssituation für Velofahrende im Allgemeinen zufrieden und erachten die Verkehrssicherheit als gegeben. Entsprechend gering ist die Furcht vor Unfällen oder Stürzen. Einzig in Bezug auf das Diebstahlrisiko ist rund die Hälfte der Befragten kritisch und das, obwohl grundsätzlich Zufriedenheit mit dem Angebot an Abstellplätzen für Velos vorherrscht.

Allerdings bekunden besonders die häufig Velofahrenden Spannungen im Strassenverkehr und erleben andere Verkehrsteilnehmer als weniger rücksichtsvoll, als Befragte, die selten bis nie Velofahren.

Aussagen zum Thema Velofahren: normales Velo – Velofahrende

"Im Folgenden lese ich Ihnen einige Aussagen zum Thema Velofahren vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob die Aussage Ihrer Meinung nach zutrifft oder nicht zutrifft. Sie können mir mit trifft sehr zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu oder trifft gar nicht zu antworten."

in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



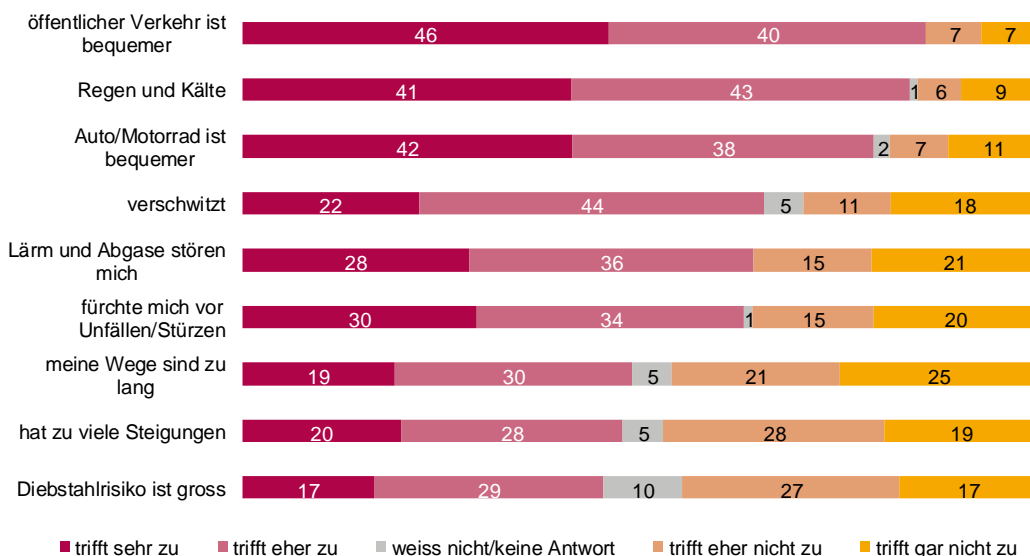
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n = 1247)

Gründe für die Nicht-Nutzung von Velos liegen vor allem im Empfinden von mangelnder Bequemlichkeit und Komfort. Klare Mehrheiten der Einwohnerinnen und Einwohner, die weitgehend auf das Velo verzichten, finden den ÖV, das Auto oder das Motorrad schlichtweg bequemer. Zudem finden viele, man sei auf dem Velo Regen und Kälte ausgesetzt. Zu lange Wege, zu viele Steigungen und das Diebstahlrisiko sind immerhin für knapp die Hälfte der Befragten ein Problem.

Gründe für Nichtnutzung von Velos – Nicht-Velofahrende

"Es gibt verschiedene Gründe, weshalb man nicht oder nur sehr selten Velo fährt. In der Folge lese ich Ihnen einige Gründe vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, welche Gründe für Sie zutreffen oder nicht. Sie können mir mit trifft sehr zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu oder trifft gar nicht zu antworten."

in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n = 1709)

Eine weitere Hürde für die Nutzung des Velos ist das Können. Rund ein Viertel der Befragten, die selten bis nie Velofahren, geben an, es nicht zu können. Insbesondere unter den jüngsten Befragten finden sich immer mehr Personen, die nicht Velofahren können, und zwar besonders in den grösseren Städten.²

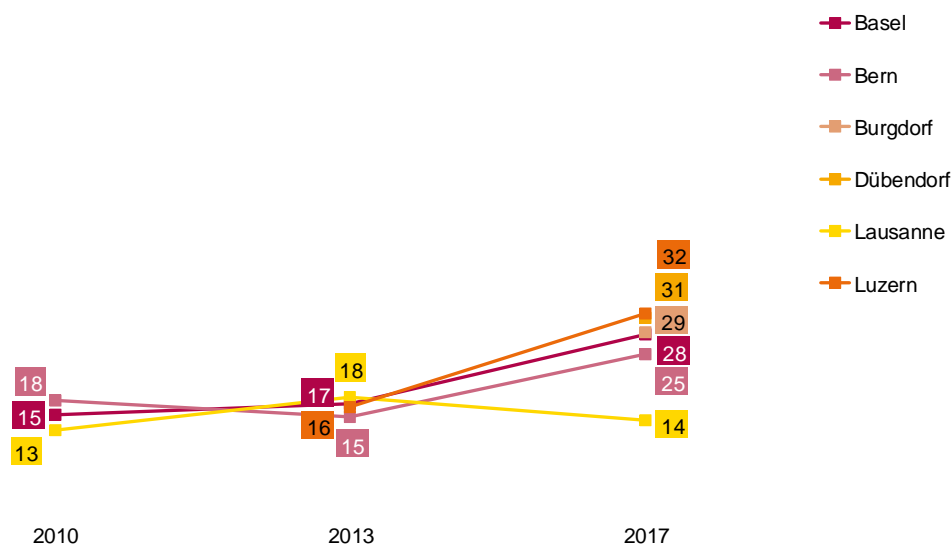
Grafik 6

Trend Gründe für Nichtnutzung von Velos – Nicht-Velofahrende

"Es gibt verschiedene Gründe, weshalb man nicht oder nur selten Velo fährt. In der Folge lese ich Ihnen einige Gründe vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, welche Gründe für Sie zutreffen oder nicht. Sie können mir mit trifft sehr zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu oder trifft gar nicht zu antworten."

"Ich kann nicht Velo fahren"

in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die nie Velo fahren, Anteil trifft sehr/eher zu



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n zwischen 150 bis 300)

Hohe, aber abnehmende Zufriedenheit

Insgesamt herrscht Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende vor. Diese Zufriedenheit ist jedoch steigerungsfähig, denn der Grossteil der Befragten ist nur eher zufrieden. Kritisch äussern sich Befragte, die selten Velofahren oder es gar nicht können. Regional betrachtet sticht Lausanne negativ und Burgdorf positiv hervor.

Die Zufriedenheit hat allerdings über die Zeit betrachtet in allen Städten ausser Lausanne abgenommen. In Verbindung mit dem sinkenden Anteil Velofahrender, entspricht dies dem Auseinanderdriften der Wahrnehmung von Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden.

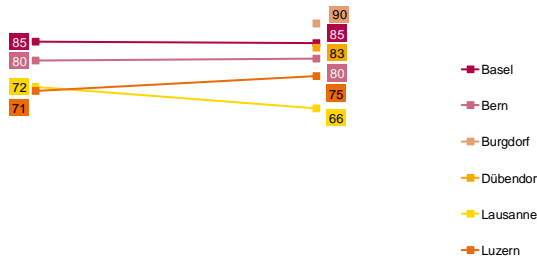
² Über die genauen Gründe hinter dieser Entwicklung können die Daten dieser Studie keine abschliessenden Ergebnisse liefern. Ersichtlich ist aber, dass die vorgefundene Entwicklung keiner Stichprobenverzerrung geschuldet ist.

Grafik 7

Trend Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende - Velofahrende

Alles in allem wie zufrieden sind Sie generell mit den Verhältnissen für Velofahrende? Sind Sie damit sehr zufrieden, eher zufrieden, eher nicht zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?

in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren, Anteil sehr/eher zufrieden

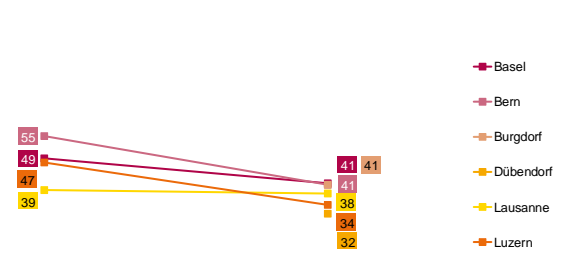


© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n zwischen 150 bis 300)

Trend Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende - Nicht-Velofahrende

Alles in allem wie zufrieden sind Sie generell mit den Verhältnissen für Velofahrende? Sind Sie damit sehr zufrieden, eher zufrieden, eher nicht zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?

in % EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die nie Velo fahren, Anteil sehr/eher zufrieden



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n zwischen 170 bis 340)

Zufriedenheitsstiftende Faktoren sind neben dem geschätzten Komfort des Velofahrens, wahrgenommene Verbesserungen der Situation für Velofahrende und eine gute Infrastruktur. Letzteres bezieht sich spezifisch auf Abstellplätze für Velos aber auch die Verkehrsführung. Zufriedenheitsmindernd wirkt die Angst vor Unfällen und Stürzen.

Grafik 8

Einfluss auf Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende – Velofahrende

EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September 2017 (n = 1491), Erklärungsgrad 34%

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Aussagen zum Thema Velofahren) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit den Verhältnissen). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element zu mehr Zufriedenheit (rot) oder eher zu weniger Zufriedenheit (gelb) führt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben auf die Zufriedenheit statistisch keinen Einfluss.

Will man das Velofahren also fördern, ist dies über die genannten Treiber der Zufriedenheit möglich. Zusätzlich sind regionale Begebenheiten zu beachten, wie etwa die Förderung eines respektvollen Umgangs unter Verkehrsteilnehmern in Basel oder sichere Vorbeiführung an Tramschienen in Bern. Burgdorf als Gewinnerin des Prix Velo 2013 scheint vieles richtig zu machen und könnte als Rollenmodell für weitere (Klein-)Städte dienen.

Steckbrief der Städte



In **Lausanne** ist die Zufriedenheit mit der Infrastruktur geringer als in den anderen untersuchten Städten und die Angst vor Unfällen und Diebstählen grösser. Passend dazu ist man auch mit Veloabstellplätzen vergleichsweise wenig zufrieden. Die zeitlichen Entwicklungen verweisen auf eine Verschärfung der Problemlagen. Überhaupt fällt Lausanne im Städtevergleich auf: Zwar finden sich in Lausanne die wenigsten Befragten, die nicht Velofahren können, aber gleichzeitig die meisten Nicht-Nutzer. Als Gründe für die Nicht-Nutzung von Velos werden die Steigungen und das Diebstahlrisiko überdurchschnittlich betont.



Burgdorf bildet das Gegenbeispiel, wo die Velonutzung am verbreitetsten, die Zufriedenheit mit der Infrastruktur am höchsten und die Angst vor Unfällen entsprechend gering ist. Ausserdem besteht in Burgdorf ein mehrheitliches Interesse an separaten Velowegen für E-Bikes, während ein Bike-Sharing-Angebot auf eher geringe Nachfrage trifft.



Velofahrende aus **Dübendorf** urteilen zurückhaltend zufrieden, wenn es um die allgemeine Situation und Sicherheit für den Veloverkehr geht, schätzen aber die rasche Zielerreichung übermässig und sind mit den vorhandenen Abstellplätzen sehr zufrieden. Bewohnerinnen und Bewohner der beiden Agglomerationsstädte (Burgdorf und Dübendorf), die nicht Velofahren, preisen, verglichen mit den Kernstädten, motorisierte Verkehrsmittel als bequemer an. Überdurchschnittlich stark belasten sie zudem Regen und das Schwitzen. Eine Erklärung hierfür sind die längeren (Arbeits-)Wege, die ebenfalls häufiger als Grund für die Nicht-Nutzung des Velos angegeben werden. Ausserdem lastet die Lärm- und Abgasproblematik im Agglomerationsverkehr schwerer als in den Städten.



In **Basel** sind Velofahrende weitgehend zufrieden mit der Verkehrssituation, der Verkehrssicherheit und den vorhandenen Abstellplätzen am Bahnhof. In Bezug auf Sicherheitsaspekte, ist diese Zufriedenheit gegenüber 2013 gestiegen. Kritischer wird allerdings der rücksichtsvolle Umgang unter verschiedenen Verkehrsteilnehmern beurteilt und man fühlt sich dementsprechend weniger respektiert im Verkehr. Allerdings ist in Basel neben der Anzahl Nicht-Velofahrender auch die Zustimmung zu den Gründen gegen die Velonutzung markant angestiegen. Vermehrt stört man sich insbesondere an der Lärm- und Abgasbelastung und dem Schwitzen beim Velofahren. Gestiegen ist auch die Angst vor Unfällen, verglichen mit den anderen Städten bleibt sie aber gering. Ausserdem gibt eine wachsende Mehrheit an, die guten Velostrecken in der Stadt nicht zu kennen. Besonders Junge betonen dieses Hindernis beim Velofahren.



Noch kritischer in Bezug auf das Verkehrsklima urteilen einzig Velofahrende aus **Bern**. Obwohl Berner mit der Verkehrsführung und -sicherheit für Velofahrende grundsätzlich zufrieden sind, haben sie Angst vor Unfällen und erleben andere Verkehrsteilnehmer als weniger rücksichtsvoll als noch vor 4 Jahren. Gross und gestiegen ist allerdings die Zufriedenheit mit Veloabstellplätzen und das Diebstahlrisiko wird klar geringer eingestuft als 2013. Mehrheitlichen Zuspruch erfährt die geplante Velobrücke Breitenrain-Länggasse von den Berner Velofahrenden. Berner Nicht-Velofahrende schätzen die Vorzüge des ÖV überdurchschnittlich. Zunehmend machen ihnen jedoch Regen und Kälte, die Angst vor Unfällen, das Schwitzen und die Abgasbelastung zu schaffen. Zudem sehen Berner Nicht-Velofahrende ein Imageproblem bei Velofahrenden und finden, es sei genug für den Veloverkehr getan worden – ein Hinweis auf ein angespanntes Verhältnis.



In **Luzern** fürchten sich Velofahrende nur wenig vor Unfällen und sind insgesamt mit ihrer Verkehrssituation zufrieden. Auch die Trends verweisen kaum auf Unmut. Einzige Ausnahme hiervon sind die Veloabstellplätze, denn die Zufriedenheit mit dem Angebot ist trotz des neuen Angebots hinter dem Bahnhof mässig. Offensichtlich ist die neue Veloabstellanlage Hirschmatt vielen noch gar nicht bekannt. Wer sie jedoch kennt ist auch zufrieden damit. In Luzern finden sich jedoch die meisten Nicht-Velofahrer. Ihnen macht die Angst vor Unfällen überdurchschnittlich und zunehmend zu schaffen.

Fazit

Befund 1

Rund die Hälfte der Schweiz fährt mindestens ab und zu Velo, die Tendenz ist in grossen Städten sinkend. Ausserdem wächst der Anteil an Personen, die nicht Velofahren können – besonders unter Jungen.

These 1

Zur weiteren Förderung des Veloverkehrs bedarf es kontinuierlicher Massnahmen, um den Stellenwert des Velos in der Gesellschaft aufrechtzuerhalten respektive zu festigen. Personen, die sich vom Velo abwenden oder gar nicht erst Velofahren können, müssen beispielsweise in Schulen adressiert werden, um in den Städten wieder mehr Personen zum Umsteigen auf zwei Räder zu bewegen.

Befund 2

Eine klare Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner der Städte ist mit den Verhältnissen für die Velofahrenden zufrieden. Ausschlaggebend für die Velonutzung sind neben vorherrschender Topographie, die Infrastruktur- und Sicherheitsaspekte. Regionale Eigenheiten sind relevant. Die Abnahme des Anteils Velofahrender schlägt sich auch in der Zufriedenheit mit den Verhältnissen nieder. Personen, die selbst nicht Velofahren, äussern sich nämlich besonders kritisch.

These 2

Verbesserungen in der Infrastruktur für Velofahrende sind ersichtlich und zeigen auch Auswirkung auf die Zufriedenheit. Die geleistete Arbeit auf diesem Gebiet kann weitergeführt und breitenwirksam kommuniziert werden. Zudem gilt es, gezielt und örtlich differenziert weiteren Handlungsbedarf zu adressieren.

Befund 3

Obwohl bis heute die klare Mehrheit normale Velos fährt, erleben E-Bikes einen Aufwärtstrend. Die Bedürfnisse von Nutzern herkömmlicher Velos und solcher von E-Bikes sind dabei bisher weitgehend identisch.

These 3

Mit dem E-Bike erschliessen sich nicht unbedingt neue Gruppen von Velofahrenden, viel eher findet der Wechsel bei jenen Personen statt, die bereits heute auf zwei Rädern unterwegs sind. Es gilt dafür zu sorgen, dass Bedürfnissen von E-Bikern Rechnung getragen wird, ohne dabei einen neuen Graben zwischen Velofahrenden mit und ohne Strom zu öffnen.

Befund 4

Velofahren gilt bei denjenigen, die sich so fortbewegen, als komfortables, effizientes Transportmittel. Obwohl sich eine Mehrheit mit der Situation zufriedengibt, lässt sich ein gewisser Handlungsbedarf identifizieren. Das betrifft vor allem die (sichere) Verkehrsführung und Infrastruktur im Bereich von Veloabstellplätzen, aber auch den respektvollen Umgang verschiedener Verkehrsteilnehmer.

These 4

Ein gewisses Risiko der Polarisierung zwischen Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden ist ersichtlich. Die aktuelle Situation auf der Strasse ist mit gewissen Unsicherheiten verbunden. Es gilt, aktiven Respekt und Umsicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden walten zu lassen und für ausreichende Verkehrssicherheit zu sorgen. Massnahmen zur Förderung des gegenseitigen Verständnisses zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern sind dafür wertvoll.

Anhang

gfs.bern-Team



LUKAS GOLDER

Co-Leiter, Politik- und Medienwissenschaftler, MAS FH in Communication Management

Schwerpunkte:

Integrierte Kommunikations- und Kampagnenanalysen, Image- und Reputationsanalysen, Medienanalysen / Medienwirkungsanalysen, Jugendforschung und gesellschaftlicher Wandel, Abstimmungen, Wahlen, Modernisierung des Staates, gesundheitspolitische Reformen

Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet



MARTINA MOUSSON

Projektleiterin, Politikwissenschaftlerin

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, nationale Abstimmungen und Wahlen (SRG-Trend, VOX-Analysen, Wahlbarometer), Image- und Reputationsanalysen, integrierte Kommunikationsanalysen, Medieninhaltsanalysen, qualitative Methoden, Gesellschaftsthemen (Jugendforschung, Rassismus, Familien, Mittelschicht)



CLOÉ JANS

Projektleiterin, Politikwissenschaftlerin

Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring / Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, Gesundheitspolitische Reformen und Fragen, Qualitative Methoden



STEPHAN TSCHÖPE

Leiter Analyse und Dienste, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Koordination Dienstleistungen, komplexe statistische Datenanalytik, Programmierung der EDV und der Befragungen, Hochrechnungen, Parteien- und Strukturanalysen mit Aggregatdaten, integrierte Kommunikationsanalysen, Visualisierung



DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Schwerpunkte:

Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung



KATRIN WATTENHOFER

Praktikantin, Politikwissenschaftlerin

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Qualitative Methoden, Recherchen, Medienanalysen, Visualisierungen

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
Postfach
CH – 3001 Bern
Telefon +41 31 311 08 06
Telefax +41 31 311 08 19
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

