



PRIX Velostädte 2018

Schlussbericht

Impressum:

© Pro Velo Schweiz, Mai 2018
Wiedergabe mit Quellenangabe erlaubt.
www.velostaedte.ch

Pro Velo Schweiz
Birkenweg 13
3013 Bern
www.pro-velo.ch

Redaktion: Daniel Bachofner, Christoph Merkli, Anita Wenger
Realisiert mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	4
2.	Zielsetzung der Velostädte-Umfragen	7
3.	Methode und Teilnahme	7
3.1	Online-Umfrage via Webformular	7
3.2	Telefonbefragung	8
3.3	Vergleichbarkeit von Online-Umfrage und Telefonbefragung	8
4.	Rangliste und Benotung	9
4.1	Rangliste	10
4.2	Benotung	11
4.3	Regionale Verteilung	12
5.	Pauschalbeurteilung	15
6.	Vergleich der Kategoriennoten	16
7.	Frage-Kategorien	17
7.1	Verkehrsklima	17
7.2	Sicherheit	18
7.3	Komfort	20
7.4	Routennetz	21
7.5	Abstellanlagen	23
7.6	Stellenwert	24
7.7	Fazit zu den sechs Kategorien	25
8.	Städte	27
8.1	Grosse Städte (≥ 100'000 Ew.)	27
8.2	Mittelgrosse Städte (30'000 - 99'999 Ew.)	28
8.3	Kleine Städte (≤ 29'999 Ew.)	29
9.	Sonstige Angaben	30
9.1	Alter, Geschlecht, Bildung	30
9.2	Mobilität, Velonutzung	31
9.3	Velofahrertyp, Fahrverhalten	32
9.4	Parkieren am Bahnhof	33
9.5	Unfälle	33
9.6	Diebstahl und Vandalismus	33
10.	Telefonbefragung	34
10.1	Methodik	34
10.2	Ergebnisse	34
10.2.1	Velonutzung	34
10.2.2	Zufriedenheit	35
10.2.3	Gründe fürs Nicht- oder selten Velofahren	37
10.2.4	Befunde und Thesen	38
Anhang	38

1. Zusammenfassung

Burgdorf wird von den Teilnehmenden der Umfrage als die Velostadt Nr. 1 der Schweiz beurteilt, gefolgt von Chur und Winterthur - genau gleich wie 2014. Es gewinnt also erneut eine Kleinstadt, vor einer mittelgrossen und einer Grossstadt. Die rote Laterne im Gesamtklassement geht an Fribourg.

In die Rangliste wurden jene Städte und Gemeinden aufgenommen, welche mindestens 130 Beurteilungen erhalten haben. Die Rangliste umfasst 18 kleine, 10 mittelgrosse und alle 6 grossen Städte (insgesamt 34 Städte, sechs mehr 2014). Alle sechs Städte mit mehr als 100'000 EinwohnerInnen erreichten die Quote spielend, und auch bei den zehn mittelgrossen gibt es wenige Veränderungen (neu erscheint La Chaux-de-Fonds im Ranking, während Uster rausfällt). Bei den kleinen Städten und Gemeinden erscheinen gleich elf neue Namen, wovon vier aus der Romandie, während fünf aus der Rangliste 2014 nicht mehr dabei sind.

Bei den grossen Städten bleibt es auf den Rängen 1-3 unverändert. Zürich gelingt der Aufstieg vom 6. auf den 4. Platz, und Lausanne tauscht mit Genève den Platz. Bei den mittelgrossen Städten liegt Chur vor Köniz und Thun. Neu in der Rangliste der Kleinstädte und gleich auf den vorderen Rängen erscheinen Reinach BL, Muttenz und Riehen. Solothurn verbessert sich vom 3. auf den 2. Platz.

Im Durchschnitt ging die Bewertung gegenüber 2014 in allen 34 klassierten Städten um 0.05 Punkte zurück, oder anders gesagt: Die Städte werden leicht schlechter bewertet. Das trifft sogar für die Siegerstadt zu, die 0.1 Punkte tiefer abschneidet. Sind die Velofahrenden kritischer geworden? Haben sich die Bedingungen verschlechtert? Um dies zu erklären, müssen die einzelnen Fragekategorien genauer betrachtet werden.

Am meisten Punkte gewonnen hat St. Gallen vor Zürich, Grenchen und Luzern. Am meisten verloren hat Schaffhausen vor Biel, Fribourg und Lausanne.

Langfristig – d.h. seit der ersten Umfrage im Jahr 2005 – machte La Chaux-de-Fonds mit +0.94 den grössten Schritt (erschien jedoch 2010 und 2014 nicht in der Rangliste). Chur (mit +0.85), Burgdorf (mit +0.71) und Olten (mit +0.70) schaffen ebenfalls bemerkenswerte Fortschritte über alle 12 Jahre. Es gibt aber auch Städte, die sich über die 12 Jahre ganz leicht verschlechtert haben. Das trifft für Genève und Schaffhausen zu.

Aus regionaler Sicht fällt auf, dass Reinach BL, Muttenz und Riehen 2018 erstmals in der Rangliste erscheinen und gleich vorderste Ränge belegen. Die „Energierregion Birsstadt“, zu der diese drei Gemeinden gehören, hat grosse Anstrengungen unternommen, um die Bevölkerung zur Teilnahme am PRIX Velostädte zu bewegen – und dies offenbar mit gutem Grund.

Die sprachregionale Verteilung zeigt nach wie vor einen klaren Vorsprung der Deutschschweiz vor der Romandie. Bei den kleinen Städten vertreten Martigny (Rang

10), Yverdon-les-Bains (16) Morges und Montreux (beide 17) die Romandie; bei den mittleren Städten sind Biel/Bienne und Neuchâtel im Mittelfeld und Fribourg am Schluss der Tabelle; Lausanne und Genève liegen auf den beiden letzten Plätzen bei den Grossstädten. Es besteht also immer noch ein deutlicher Graben zwischen Ost und West.

Die Durchschnittsnote über alle Städte und Kategorien liegt bei 3.8. Für die Aussage "Ich kann hier gut Velo fahren" wurde eine Pauschalnote von 4.3 vergeben. Diese Pauschalnote fällt in den meisten Städten höher aus als der Durchschnitt der Detailnoten. Die Velostadt 2014, Burgdorf, erreicht mit beachtlichen 5.6 auch die höchste Pauschalnote. Ungenügende Werte erreichen die meisten Westschweizer Städte sowie Gossau SG, St. Gallen und Zürich.

Bei den Kategorien wird das "Routennetz" mit Abstand am besten bewertet, alle übrigen Kategorien sind in ihrer Bewertung nahe beisammen.

Bei den Einzelfragen erhält die „Erreichbarkeit des Zentrums“ die beste Note. Ebenfalls hohe Bewertungen erhalten die Aussagen „Ich erreiche meine Ziele zügig und direkt“ und „Ich habe keine Konflikte mit FussgängerInnen“. Dies entspricht den gleichen Einschätzungen wie vor vier Jahren.

Am wenigsten Zustimmung erhält die Aussage „Ich muss weder Diebstahl noch Vandalismus befürchten“. Dann folgen die „auf Velos abgestimmten Ampeln“, das „Vorbeiführen an Baustellen“ und die „Schneeräumung“. Auch diese Beurteilungen entsprechen mehr oder weniger jenen von 2013.

Teilgenommen haben an der Umfrage 82% Menschen im Erwerbsalter, also zwischen 25 und 64 Jahren. Praktisch keine Rückmeldungen gingen von Schülerinnen und Studenten ein (6-24 Jahre), die 30% aller Velofahrenden ausmachen.

Es waren zu 54% Männer, was genau dem Mikrozensus 2015 entspricht. Der hohe Wert von 57% mit Hochschulabschluss liegt deutlich über den Mikrozensus-Daten von 2015, diese Gruppe hat sich also deutlich häufiger an der Umfrage beteiligt.

Insgesamt zählen die Teilnehmenden zu den regelmässigen Velofahrenden: 92% fahren im Sommer mehrmals pro Woche, 66% sogar im Winter. Es erstaunt nicht, dass sich $\frac{3}{4}$ der Teilnehmenden als ExpertIn oder zumindest als geübt einstufen und sich im Verkehr sicher oder meistens sicher fühlen.

Sie sind auch mit anderen Verkehrsmittel unterwegs, aber nicht oft: 29% geben an, mehrmals wöchentlich Auto oder Motorrad zu fahren. Die grosse Mehrheit benutzt das Velo für mehrere Zwecke gleichzeitig, also auf dem Arbeitsweg, zum Einkaufen und in der Freizeit. Bei den hauptsächlich verwendeten Velos hat sich der Anteil der Elektrovelos in den letzten 4 Jahren auf 16% verdoppelt.

Gleichzeitig zur Online-Umfrage fand die Telefonbefragung in Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Burgdorf und Dübendorf statt. Pro Stadt wurden rund 500 Interviews durchgeführt, je zur Hälfte bei Velofahrenden und bei Nicht-Velofahrenden.

Eine klare Mehrheit der befragten VelofahrerInnen ist mit den Verhältnissen fürs Velofahren zufrieden. Ausschlaggebend für die Velonutzung sind – neben der Topografie – Infrastruktur und die gefühlte Sicherheit. Velofahren gilt bei jenen, die es tun, als komfortabel und effizient. Wer nicht Velo fährt, schätzte den Komfort des öV und des eigenen Autos, und will nicht Regen und Kälte ausgesetzt sein.

Rund die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner in den sechs unterschiedlich grossen Städten fährt zumindest ab und zu Velo. In den grossen Städten ist der Anteil sinkend, und gleichzeitig wächst der Anteil jener Personen, die nicht Velofahren können.

2. Zielsetzung der Velostädte-Umfragen

Mit einer Online-Umfrage und einer Telefonbefragung soll die Zufriedenheit der Bevölkerung mit Veloinfrastruktur, Sicherheit, Verkehrspolitik und Velofördermassnahmen in den Schweizer Städten ermittelt werden. Damit sollen die betroffenen Behörden, aber auch die interessierten Fachleute und Verbände sowie die Öffentlichkeit Auskunft erhalten über die Velofreundlichkeit der Städte und damit über die Wirkung der Verkehrs- und Förderpolitik. Die schweizweite Befragung ermöglicht zudem Quervergleiche unter den Städten. Die vierjährige Wiederholung der Befragungen erlaubt einen Zeitvergleich im Takt einer Legislatur: Nach 2005, 2009 und 2013 wurde die Velostädte-Umfrage im Herbst 2017 bereits zum vierten Mal durchgeführt. Für die Velofahrenden selbst ist die Befragung eine Möglichkeit, auf gefährliche oder unbefriedigende Stellen im Strassennetz hinzuweisen. Gleichzeitig mit der Publikation der Ergebnisse wird die "Velostadt" der Schweiz erkoren und ausgezeichnet.

3. Methode und Teilnahme

3.1 Online-Umfrage via Webformular

Die Online-Umfrage basiert auf einem Webformular (s. Anhang). Die Beteiligung stieg über die Jahre stark an: Während im 2005 2'500 auswertbare Fragebogen eingingen, waren es im 2009 knapp 10'000, im 2013 über 15'000 und im 2017 16'691. An der Umfrage beteiligten sich mehrheitlich Menschen, die häufig, sicher und mit viel Erfahrung auf dem Velo unterwegs sind. Die 34 gestellten Fragen wurden nur leicht angepasst, so dass die Ergebnisse über die Jahre vergleichbar bleiben.

Im Rahmen der webbasierten Umfrage konnten sämtliche Gemeinden der Schweiz beurteilt werden. Um ein gewisses Mass an Repräsentativität zu erreichen, wurden nur jene Städte in die Bewertung einbezogen, für die zumindest 130 auswertbare Fragebogen eingingen. Dadurch gelangten 34 Städte (2013: 28) in die Auswertung. Nicht in die Umfrage einbezogen wurde die italienische Schweiz.

Die Umfrage wurde mit einer nationalen Medienmitteilung lanciert und via nationaler und regionaler Kommunikationskanäle, in Papier- und elektronischer Form bekannt gemacht. Pro Velo nutzte seine Mitgliedermagazine, um die eigenen Mitglieder zu mobilisieren. Als eigenständige Kampagnen-Website wurden www.velostaedte.ch bzw. www.villes-cyclables.ch mit dem Online-Fragebogen aufgeschaltet.

Für die Bekanntmachung wurde eine Karte in grosser Auflage gedruckt, welche das Preisausschreiben in den Vordergrund stellte und die Velofahrenden zur Teilnahme an der Befragung animierte. Einzelne Städte betätigten sich aktiv mit dem Auflegen oder Verteilen der Karten und bewarben die Umfrage über ihre Webseiten und Gemeinde-Informationen. Als Medienpartner wirkten das Velojournal zu den Velofahrenden und das Magazin Schweizer Gemeinde gegenüber den Verantwortlichen in Städten und Gemeinden.

Für die Verbreitung in den Regionen waren die Plattformen und Netzwerke der Regionalverbände von Pro Velo sehr wichtig (inkl. regionale Medienarbeit).

3.2 Telefonbefragung

Zusätzlich zur Online-Umfrage wurde in sechs Städten eine telefonische Befragung bei je 500 Personen durchgeführt. Auch hier wurden die selben Fragen gestellt wie 2013 und 2009 (2005 gab es diese Befragung noch nicht). Die Telefonbefragung basiert auf einer repräsentativen Stichprobe, wobei ein Zielwert von rund 50% Velofahrenden und 50% Nicht-Velofahrenden angestrebt und auch erreicht wurde.

3.3 Vergleichbarkeit von Online-Umfrage und Telefonbefragung

Auch wenn die Online-Umfrage und die Telefonbefragung gleichzeitig und zum gleichen Thema durchgeführt wurden, lassen sich die Ergebnisse wegen der unterschiedlichen Methodik und der nicht vergleichbaren Stichproben statistisch nicht verknüpfen. Die Ergebnisse lassen sich aber gegenüberstellen, so dass Gemeinsamkeiten und Unterschiede aufgezeigt und interpretiert werden können.

Es zeigen sich im wesentlichen dieselben Trends und Schwerpunkte bei der Einschätzung der velobezogenen Angebote. In der (repräsentativen) Telefonumfrage liegen die Bewertungen jedoch regelmässig höher als in der Online-Umfrage. Daraus schliessen die Autoren:

- Das Ergebnis aus der Telefonbefragung, dass der Anteil an Nicht-Velofahrenden in den grossen Städten steigt, steht auf den ersten Blick im Widerspruch zum zunehmenden Veloverkehr auf den Strassen. Eine mögliche Erklärung liegt darin, dass es mehr häufige NutzerInnen gibt, die mit einer grossen Anzahl Wege (weil wir alle mehr unterwegs sind) in den Verkehrszählungen mehrfach erscheinen und so den Eindruck von „vielen Velos“ erwecken. Und dass andererseits die Gruppe der Gar-Nie-Velofahrenden ebenfalls steigt. Das „Mittelfeld“ der Hin-und-wieder-Velofahrenden würde damit kleiner und beide gemessenen Ergebnisse erhalten eine plausible Erklärung.
- Je differenzierter die Fragestellung ist, desto kritischer sind die Antworten. Daher sind die Urteile bei der Telefonbefragung, aber auch bei der Pauschalfrage „Ich kann hier gut Velo fahren“, die am Anfang des Fragebogens gestellt wird, positiver als die Einzelbewertungen.
- An der vergleichsweise umfangreichen Online-Umfrage haben sich vorwiegend überzeugte und kritische Velofahrende beteiligt. Sie schätzen sich selber als erfahren und sicher ein. Womöglich ist ein grosser Teil von ihnen Mitglied von Pro Velo.

4. Rangliste und Benotung

Im Jahr 2017 sind 34 Städte in der Rangliste (2009: 19; 2013: 28).

Die Durchschnittsnote einer Stadt wird aufgrund von 6 Kategoriennoten ermittelt, welche wiederum aus dem Durchschnitt mehrerer Einzelnoten gebildet werden.

Die Note für „alle Städte“ bezeichnet den Mittelwert aller in der Rangliste aufgeführten Städte (also nicht den Durchschnittswert über alle 16'700 abgegebenen Bewertungen). Dieser Wert ist von 2013 bis 2017 leicht (um 0.05 Punkte) gesunken; über alle Jahre (2005-2017) ist er aber um 0.46 Punkte gestiegen.

In der Folge sprechen wir aus sprachlichem Grund von „Durchschnitt Schweiz“.

In der Online-Umfrage konnten sämtliche Gemeinden der Schweiz angewählt werden.

Die Häufigkeit der Nennungen pro Gemeinde sieht so aus:

Anzahl Städte mit	mehr als 130 Nennungen	= 34	(2014: 28)
	Zwischen 100 und 130 Nennungen	= 8	(2014:8)
	Zwischen 50 und 100 Nennungen	= 13	(2014:13)
	Zwischen 5 und 50 Nennungen	= 152	(2014: 170)
	Weniger als 5 Nennungen	= 623	(2014: 631)

Von den insgesamt angewählten 830 Gemeinden schafften 34 die Anzahl von 130 Nennungen und wurden in die Rangliste aufgenommen, das sind 4.1% der Gemeinden (2014: 28 von 850 = 3.3%).

4.1 Rangliste

Gemeinde	Rang 2017	Rang 2013	Rang 2009	Rang 2005	Veränderung Rang 13/17	Gesamtnote A-F * 2017	Gesamtnote A-F 2013	Gesamtnote A-F 2009	Gesamtnote A-F 2005	Veränderung Gesamtnote 13/17	N (= Anzahl Teiln 2017)	Veränderung Gesamtnote 06/17
Burgdorf	1	1	1	2		4.66	4.75	4.43	3.95	-0.09	241	0.71
Chur	2	2	3	5		4.40	4.47	4.06	3.55	-0.07	392	0.85
Winterthur	3	3	2	1		4.35	4.35	4.32	4.01		962	0.34
Reinach (BL)	4					4.33					153	
Solothurn	5	4			1	4.31	4.28			0.03	175	
Muttenz	6					4.28					232	
Riehen	6					4.28					165	
Basel	8	11	5	3	-3	4.09	4.01	3.93	3.71	0.08	899	0.38
Köniz	9	5			4	4.07	4.14			-0.07	165	
Baar	10	6			4	4.02	4.13			-0.11	156	
Thun	11	12	4	6	-1	3.96	3.90	3.99	3.52	0.06	456	0.44
Bern	12	13	6	10	-1	3.94	3.86	3.78	3.35	0.08	596	0.59
Grenchen	12	15			-2	3.94	3.75			0.19	175	
Münsingen	14	10			4	3.90	4.03			-0.13	242	
Kreuzlingen	15	8			7	3.88	4.08			-0.2	309	
Martigny	16					3.83					198	
Allschwil	17					3.82					249	
Frauenfeld	18	14			4	3.81	3.81				304	
Olten	19			13		3.78			3.08		155	0.70
Biel/Bienne	20	9	7	8	11	3.74	4.07	3.78	3.50	-0.33	414	0.24
Neuchâtel	21	16			5	3.73	3.63			0.1	243	
Aarau	22			7		3.72			3.51		249	0.21
Dübendorf	23					3.70					277	
St. Gallen	24	21			3	3.69	3.32			0.37	369	
Luzern	24	17	8	9	8	3.69	3.55	3.57	3.39	0.14	284	0.30
Schaffhausen	26	7		4	19	3.67	4.10		3.71	-0.43	309	-0.04
Yverdon-I-B	27					3.60					158	
Montreux	28					3.52					190	
Morges	28					3.52					161	
La Chaux-d-F	30			16		3.44			2.50		152	0.94
Zürich	31	22	11	12	9	3.37	3.16	3.18	3.11	0.21	1754	0.26
Genève	32	20	10	11	12	3.17	3.36	3.31	3.32	-0.19	665	-0.15
Lausanne	33	18	9	14	15	3.14	3.39	3.35	3.00	-0.25	457	0.14
Fribourg	34	19	12	15	15	3.05	3.37	3.13	2.82	-0.32	177	0.23
alle Städte						3.84	3.89	3.74	3.38	-0.05	12'083	0.46

Tabelle 1: Rangliste und Durchschnittsnoten 2005-2017

Legende: 1 = sehr schlecht, 2 = schlecht, 3 = ungenügend, 4 = genügend, 5 = gut, 6 = sehr gut

Grün: höchster Wert; beste Veränderung

rot: niedrigster Wert; schlechteste Veränderung

In den Augen der Teilnehmenden an der Online-Umfrage ist und bleibt Burgdorf die Velostadt Nr. 1 der Schweiz (vgl. Tabelle 1). Auf Platz 2 folgt Chur, auf Platz 3 Winterthur – exakt wie bei der letzten Befragung 2014. Am unteren Ende der Rangliste findet sich Fribourg, das von Zürich die rote Laterne übernommen hat.

Alle 6 grossen Städte (mit mindestens 100'000 EinwohnerInnen) erreichen die Mindestteilnahme und erscheinen in der Rangliste.

Bei den mittelgrossen Städten verliert Schaffhausen gegenüber 2013 vier Ränge, während St.Gallen vier gewinnt. Uster fiel aus dem Klassement, dafür schaffte es La Chaux-de-Fonds auf den 9. Rang von 10.

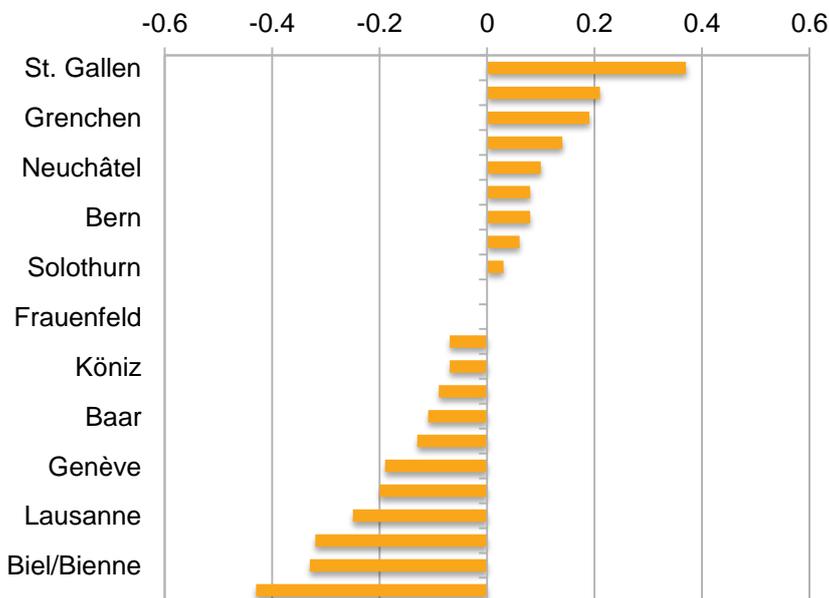
Bei den kleinen Städten ist naturgemäss mehr Bewegung in der Rangliste, weil die Hürde von 130 Nennungen hoch ist. So kommen Zuchwil und Zug in der Rangliste 2018 nicht mehr vor, dafür erscheint neu das Baselbieter-Trio Reinach, Muttenz und Riehen. Den Sprung in die Rangliste schafften auch Martigny, Yverdon-les Bains, Morges und Montreux aus der Romandie.

4.2 Benotung

Die Durchschnittsnote der 34 Städte liegt bei 3.84 (2014: 3.89). Das ist, ausgedrückt mit der üblichen Schulnoten-Skala, ungenügend. Zehn von 34 Städte erreichen eine Gesamtnote von 4 oder höher, also den Wert „genügend“. Die beste Note für Burgdorf beträgt 4.66, die schlechteste für Fribourg 3.05.

Die beste Aufsteigerin seit 2013 ist St.Gallen vor Zürich und Grenchen. Am meisten Punkte verloren haben Schaffhausen, Biel/Bienne und Fribourg. Von den grossen Städten müssen Lausanne und Genève eine Verschlechterung hinnehmen. Sogar die Gewinnerin Burgdorf hat 1/10 Punkt gegenüber 2013 eingebüsst.

Veränderung der Durchschnittsnote 2013-2017



Grafik 1: Veränderungen der Gesamtnoten von 2013 bis 2017. „Nach rechts“ = Verbesserung, „Nach links“ = Verschlechterung.

Betrachtet man die ganze Zeitspanne seit 2005, so konnte La Chaux-de-Fonds in der Benotung mit +0.94 am meisten zulegen (erschien jedoch 2010 und 2014 nicht in der Rangliste). Chur (mit +0.85), Burgdorf (mit +0.71) und Olten (mit +0.70) schaffen ebenfalls bemerkenswerte Fortschritte über alle 12 Jahre. Es gibt aber auch Städte, die sich über die 12 Jahre verschlechtert haben. Das trifft für Genève (-0.15) und Schaffhausen zu (-0.04). Die grossen Städte Winterthur, Basel und Bern weisen eine stete Zunahme von einer Umfrage zur nächsten auf.

Interessant ist die Streuung der Noten: Die Durchschnittsnoten der Einzelaussagen weisen eine Streuung von ziemlich genau 2 Punkten aus, also z.B. Noten zwischen 2.5 und 4.5. Das trifft für alle Kategorien und Einzelaussagen zu, unabhängig vom absoluten Wert.

4.3 Regionale Verteilung

Aus regionaler Sicht fällt auf, dass Reinach BL, Muttenz und Riehen 2018 erstmals in der Rangliste auftauchen und in der Klasse der Kleinstädte gleich die Ränge 2 und 4 belegen. Die „Energeregion Birsstadt“, zu der diese drei Gemeinden gehören, hat grosse Anstrengungen unternommen, um die Bevölkerung zur Teilnahme am PRIX Velostädte zu bewegen – mit Erfolg, wie zu sehen ist.

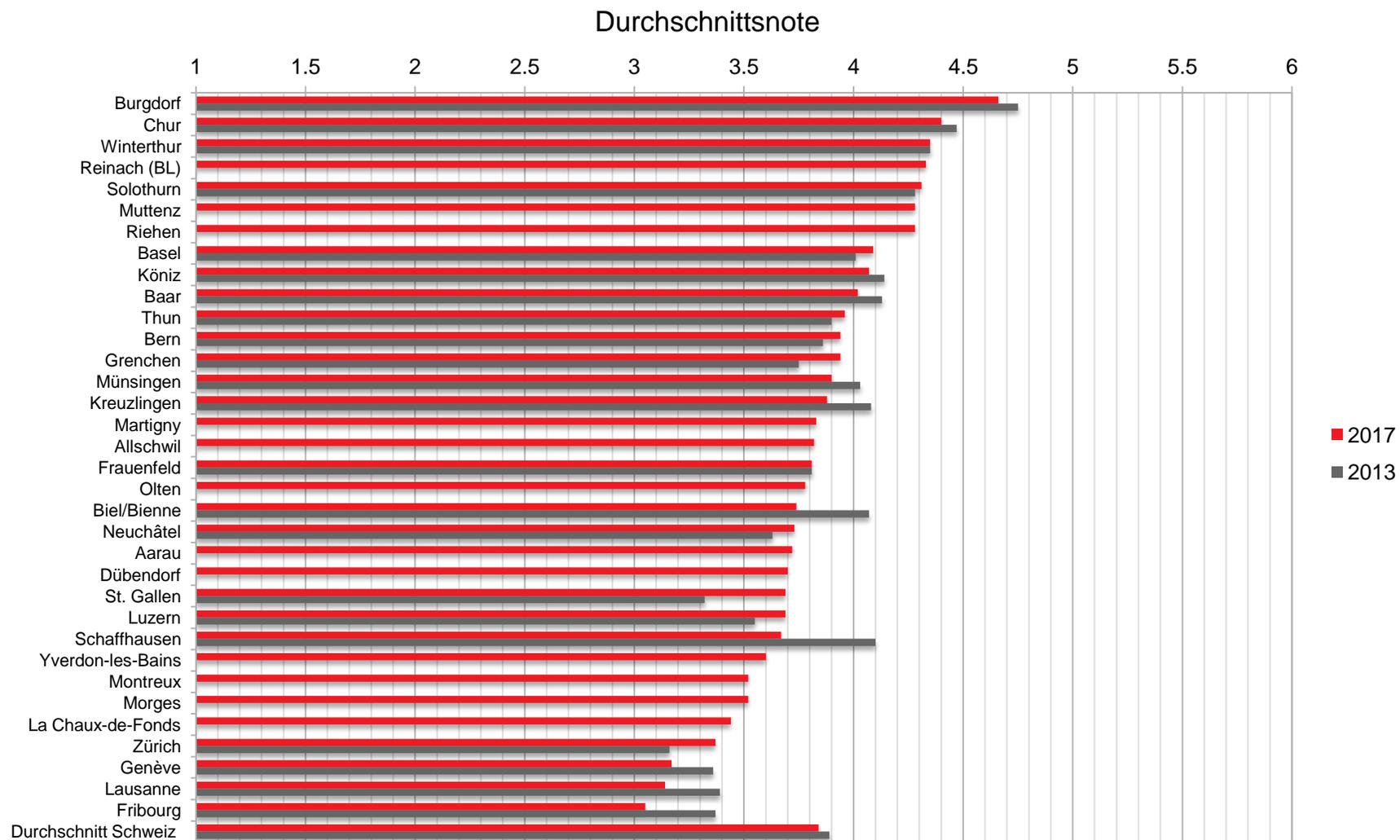
Auch im Jahre 2017 ist die Sprachgrenze deutlich sichtbar: Die Deutschschweiz liegt klar vor der Romandie. In der Gesamtrangliste ist Martigny auf dem 16. Rang die bestplatzierte Westschweizer Stadt. Bei den kleinen Städten vertreten Martigny (Rang

10), Yverdon-les-Bains (16) Morges und Montreux (beide 17) die Romandie; bei den mittleren Städten sind Biel/Bienne und Neuchâtel im Mittelfeld, La Chaux-de-Fonds und Fribourg am Schluss der Tabelle; bei den Grossstädten liegen Lausanne und Genève am Schluss.

Insgesamt finden sich im Klassement 25 Städte aus der Deutschschweiz (inkl. Biel/Bienne) und 9 aus der Romandie. Die Teilnehmenden bilden damit die Sprachregionen repräsentativ ab. Es besteht aber immer noch ein deutlicher Graben zwischen Ost und West. Zwar verzeichnet La Chaux-de-Fonds den grössten Punktezuwachs über 12 Jahre. Aber sowohl Fribourg wie Lausanne und Genève verlieren deutlich in den letzten 4 Jahren.

Neben den oben erwähnten drei Gemeinden aus dem Kanton Basel-Landschaft, sind die Kantone unterschiedlich vertreten: aus dem Kanton Bern sind 6 Gemeinden in der Rangliste zu finden, aus der Waadt 4, aus Zürich, Solothurn und Thurgau je 3 und aus Neuchâtel 2.

Grössere Gemeinden, welche die 130 Nennungen nicht erreicht haben, sind zum Beispiel Uster, Sion, Kriens, Wädenswil, Langenthal und Neuhausen am Rheinfall. Im Tessin wurde die Umfrage nicht kommuniziert, deshalb haben auch die grössten Tessiner Städte keine genügende Teilnahme erreichen können.

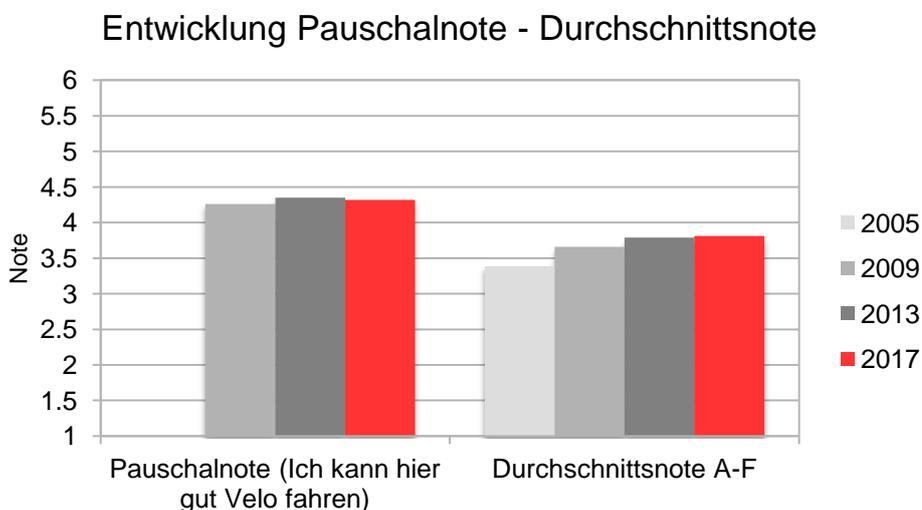


Grafik 2: Durchschnittsnote aller 34 klassierten Gemeinden, 2017 und 2013.

5. Pauschalbeurteilung

Es liegt im Kern solcher Umfragen verborgen, dass die Menschen mit zunehmender Tiefe der Fragestellungen zunehmend kritischer werden. Anders formuliert: Wenn ich immer spezifischer gefragt werde, was ich alles gut oder schlecht finde, kommen mir kritische Antworten in den Sinn, an die ich zu Beginn noch nicht gedacht hatte.

Vor diesem Hintergrund wurde vor den eigentlichen Fragen eine erste Aussage zur Bewertung vorangestellt: „Ich kann hier gut Velofahren“. Die Note zur dieser Pauschalaussage fliesst nicht in die Durchschnittsnote ein und hat also keinen Einfluss auf die Rangliste. Hingegen erlaubt die Pauschalnote eine Plausibilisierung und einen Vergleich mit der Durchschnittsnote.



Grafik 3: Pauschalnote und Durchschnittsnote. Entwicklung 2005-2017.

Die Vermutung bestätigt sich: Die Pauschalbeurteilung „Ich kann hier gut Velo fahren“ fällt signifikant besser aus als die Durchschnittsnote A-F. 2017 lag der Wert der Pauschalnote bei 4.32 und der Durchschnitt aller Fragekategorien bei 3.81, also um 0.5 Punkte höher.

Die höchsten Pauschalnoten erhalten Burgdorf (5.5), Winterthur (5.4) und Chur (5.1). Am höchsten ist die Differenz zwischen Pauschalnote und Durchschnittsnote in den bestplatzierten Städten: um 1.0 Punkt in Winterthur, um 0.9 in Riehen, um 0.8 in Basel, Burgdorf und Solothurn. Andererseits gibt es zwei Städte, in denen die Pauschalnote tiefer lag als die Durchschnittsnote A-F: Fribourg um 0.1 und La Chaux-de-Fonds um 0.3 Punkte.

Die Pauschalnote hat sich gegenüber 2013 leicht verschlechtert (von 4.35 auf 4.32). Das trifft nicht zu für die Durchschnittsnote, die sich leicht erhöht hat (von 3.79 auf 3.81). Diese kleinen Bewegungen dürfen aber nicht als Trend interpretiert werden, denn die Differenzen sind zu gering.

6. Vergleich der Kategoriennoten

Alle Städte	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-17
Kategoriennote A Verkehrsklima	3.6	3.88	4.01	3.96	-0.05
Kategoriennote B Sicherheit	3.52	3.55	3.69	3.64	-0.05
Kategoriennote C Komfort	2.8	3.37	3.49	3.58	0.09
Kategoriennote D Routennetz	3.81	4.28	4.33	4.32	-0.01
Kategoriennote E Abstellanlagen	3.35	3.46	3.66	3.78	0.12
Kategoriennote F Stellenwert	3.27	3.43	3.56	3.6	0.04
Durchschnittsnote A-F	3.39	3.66	3.79	3.81	0.02

Tabelle 2: Durchschnittsnoten für alle Fragekategorien, 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

Die Fragekategorie „Routennetz“ wird unverändert am besten bewertet, vor dem „Verkehrsklima“. Die tiefste Note erhalten „Komfort“, „Stellenwert“ und „Sicherheit“. Die Durchschnittsnote über alle Fragen A-F erhöhte sich gegenüber 2013 nochmals leicht auf 3.81. Mehrere Frage-Kategorien wurden 2017 schlechter bewertet als 2013, nämlich das „Verkehrsklima“, die „Sicherheit“ und das „Routennetz“. Die drei übrigen Frage-Kategorien erfuhren eine höhere Bewertung.

7. Frage-Kategorien

Bis hierhin wurden die Noten auf 2 Kommastellen genau dargestellt; das ist sinnvoll, um auch geringfügige Vergleiche sichtbar zu machen. In den folgenden Kapiteln wird nur noch 1 Kommastelle abgebildet, was die Lesbarkeit erleichtert.

7.1 Verkehrsklima

Die Fragen zum Verkehrsklima sollen klären, wie sich die Velofahrenden im Umgang mit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern fühlen. Über alle Städte gesehen erhält das Verkehrsklima die gleiche Note wie 2013; der Aufwärtstrend 2005-2009-2013 in dieser Fragekategorie ist zum stoppen gekommen.

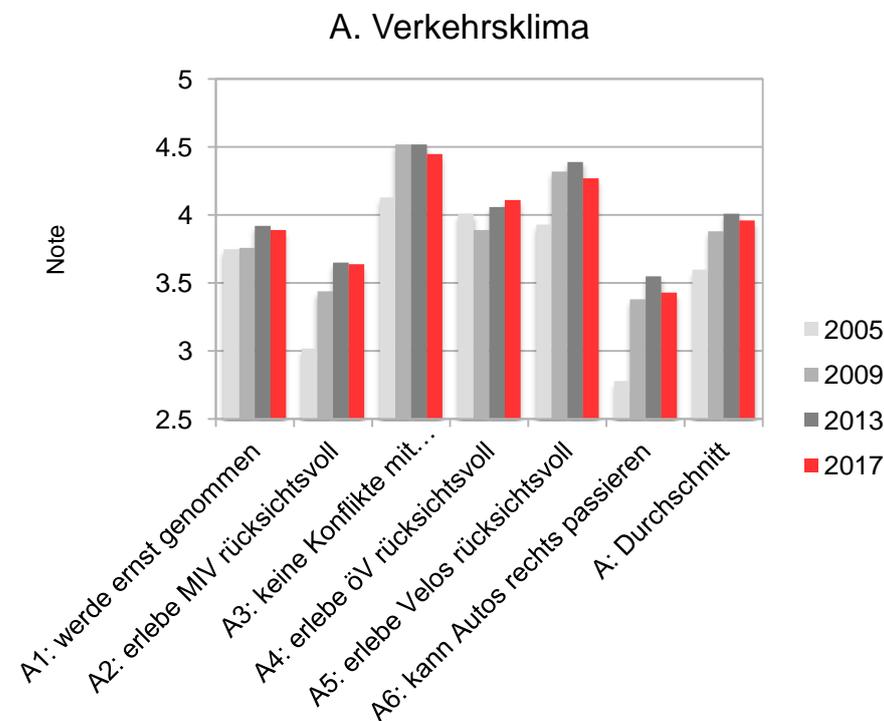
Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
A1: werde ernst genommen	3.8	3.8	3.9	3.9	0.0
A2: erlebe MIV rücksichtsvoll	3.0	3.4	3.7	3.6	0.0
A3: keine Konflikte mit Fussgängerinnen	4.1	4.5	4.5	4.5	-0.1
A4: erlebe öV rücksichtsvoll	4.0	3.9	4.1	4.1	0.1
A5: erlebe Velos rücksichtsvoll	3.9	4.3	4.4	4.3	-0.1
A6: kann Autos rechts passieren	2.8	3.4	3.6	3.4	-0.1
A: Durchschnitt	3.6	3.9	4.0	4.0	0.0

Tabelle 3: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Verkehrsklima", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.



Grafik 4: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Verkehrsklima", 2005-2017.

Die Antworten zu den Einzelaussagen zeigen seit 2005 das gleiche Bild: Mit Noten über 4 bewertet wird das Nebeneinander mit den FussgängerInnen (A3), den anderen Velofahrenden (A5) und dem öffentlichen Verkehr (A4). Als ungenügend empfunden wird jenes mit dem motorisierten Individualverkehr.

Die tiefste Note erhält weiterhin die Aussage A6 „kann Autos rechts passieren“.

In den einzelnen Städten wird das Verkehrsklima mit Noten zwischen 4.6 und 3.3 bewertet. 21 der 34 Städte erreichen eine Note von 4 oder höher. Gesamtsieger Burgdorf ist mit der Note 4.6 auch Kategoriensieger (2013 war die Note 4.7). Fünf Städte erreichen eine 4.4. Am Schluss der Skala liegen Genève, Zürich, Fribourg und Lausanne.

Besonders ins Auge stechen folgende Noten: Für die Frage A2 „MIV“ erhält Genève eine 2.6. Für A3 „FussgängerInnen“ werden nur in Zürich, Montreux, Lausanne und Genève ungenügende Noten erteilt, alle übrigen Städte erhalten eine Note von mindestens 4. Die Frage A5 „Velofahrende“ wird nur in den Städten Zürich, Bern, Luzern und Basel mit einer Note unter 4 beurteilt. Die Aussage A6 „Autokolonnen“ erhält nur in den Städten Winterthur, Burgdorf, Solothurn, Reinach und Chur eine Note über 4, alle übrigen Bewertungen sind ungenügend (bis zu 2.6).

7.2 Sicherheit

Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium Sicherheit mit 3.7 eine ungenügende Note und hat sich gegenüber vor vier Jahren ganz leicht verschlechtert .

Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
B1: fühle mich sicher	3.3	3.9	4.0	4.0	0.0
B2: genug Radwege	3.6	3.4	3.5	3.5	0.0
B3: Radwege breit genug	3.5	3.8	3.8	3.7	-0.1
B4: Wege sind nicht gefährlich	3.7	3.4	3.6	3.6	0.0
B5: genügend Überholabstand		3.4	3.5	3.4	-0.1
B6: Vortritt wird respektiert		3.7	3.8	3.8	0.0
B7: sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen		3.4	3.6	3.5	0.0
B8: Gefahrenorte umfahrbar		3.6	3.7	3.7	0.0
B: Durchschnitt	3.5	3.6	3.7	3.6	0.0

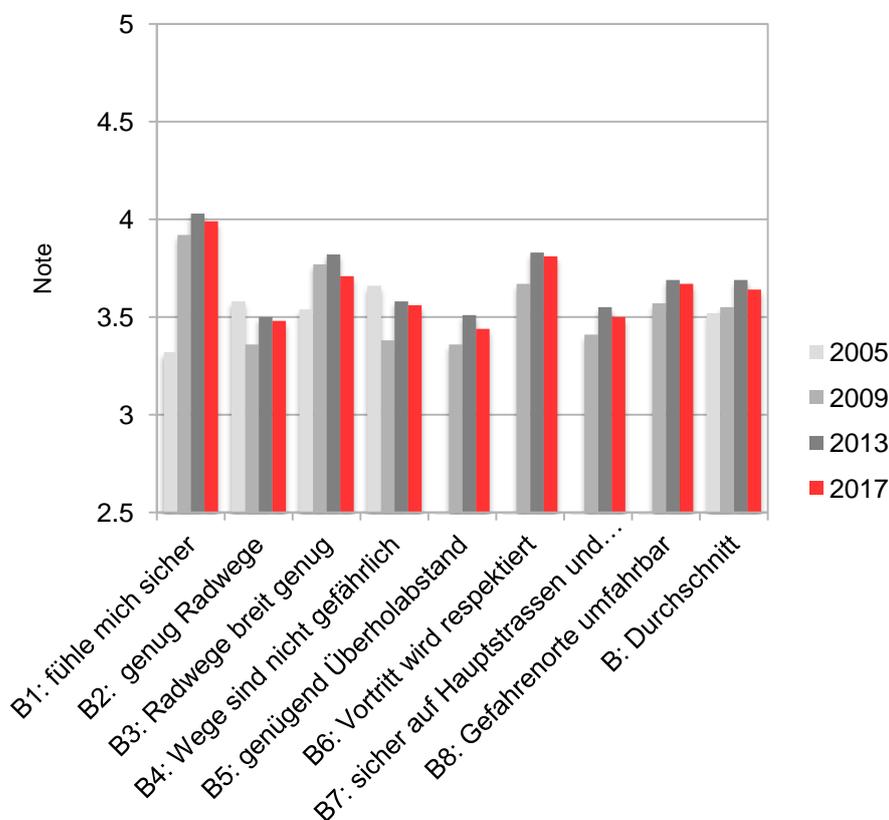
Tabelle 4: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Sicherheit", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategorienote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

B. Sicherheit



Grafik 5: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Sicherheit", 2005-2017.

Obwohl die Durchschnittsnote der Kategorie mit 3.6 ungenügend ist (2013 war die Note 3.7), wird die generelle Aussage "fühle mich sicher" mit einer 4 benotet. Verantwortlich für die tiefe Durchschnittsnote sind das zu nahe Überholtwerden (B5), die fehlenden Radwege/-streifen (B2) und die fehlende Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen (B7). Seit 2013 sind in dieser Fragekategorie nur unmerkliche Veränderungen zu erkennen.

In den bewerteten Städten wurde die Sicherheit mit Noten zwischen 4.7 und 2.8 beurteilt; sie erhält nur in 7 von 34 Städten eine genügende Note. Die Gesamterste Burgdorf gewinnt auch in dieser Kategorie, gefolgt von Winterthur. Eine Note unter 3 erhalten Fribourg, Lausanne und Genève.

Besonders ins Auge stechen folgende Noten: Für die Aussage B1 „Fühle mich sicher“ reichen die Noten von 3 (aus Fribourg, Lausanne, La Chaux-de-Fonds und Genève) bis 5 (aus Burgdorf). Die Aussage B2 „genügend Radwege“ erhält in sechs Städten Noten unter 3, was als deutliches Missbehagen verstanden werden muss. Nur in den Siegerstädten ist man mit den Radwegen/Radstreifen einigermaßen zufrieden. Zur Aussage B3 „Breite der Radwege“ geht die Benotung hingegen weniger weit hinunter. B5 „Überholabstand“ und B7 „Hauptstrassen“ werden ähnlich beurteilt wie die Aussage B2.

7.3 Komfort

Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium "Komfort" mit 3.6 eine ungenügende Note, die tiefste von allen Kategorien. Daran ändert auch die Steigerung um 0.1 Punkte gegenüber 2013 nichts.

Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
C1: Velofahren ist hier komfortabel		3.9	4.0	4.0	0.0
C2: Fahrfläche ohne Schläge		3.7	3.8	4.0	0.2
C3: Ampeln abgestimmt	3.3	3.1	3.2	3.2	0.1
C4: Baustellen bequem umfahrbar	2.7	3.0	3.2	3.3	0.0
C5: Velo im öV möglich	2.5	3.1	3.3	3.4	0.1
C: Durchschnitt	2.8	3.4	3.5	3.6	0.1

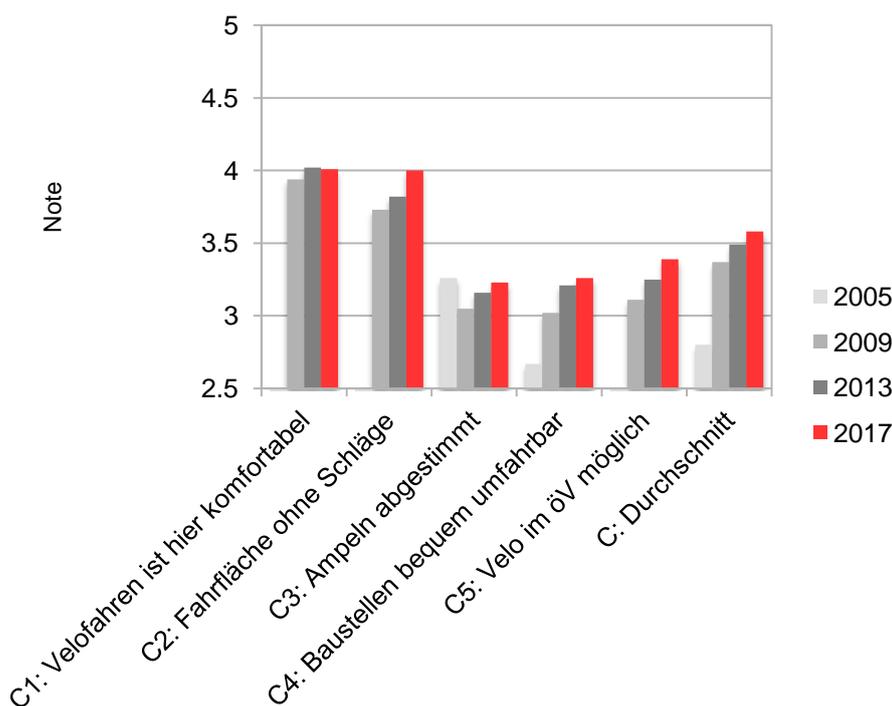
Tabelle 5: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Komfort", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

C. Komfort



Grafik 6: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Komfort", 2005-2017.

Innerhalb der Kategorie erhält die Aussage C1 „Velofahren ist hier komfortabel“ die Note 4, gleich wie C2 „Fahrfläche ohne Schläge“. Bei C2 ist eine Verbesserung um 0.2 Punkte zu beobachten; diese ist dafür verantwortlich, dass die Durchschnittsnote für die gesamte Kategorie um 0.1 gestiegen ist.

Die Aussagen C3, C4 und C5 werden mit 3.4 oder weniger benotet, was als klar ungenügend bezeichnet werden muss.

In den einzelnen Städten wird der Komfort mit Noten zwischen 2.8 (Fribourg) und 4.6 (Burgdorf) bewertet. Nur in 9 von 34 Städten ist die Note genügend.

Die Aussage C1 „komfortabel“ erhält Noten zwischen 3 und 5. Die Aussage C3 „Ampeln“ erhält Noten zwischen 2.5 und 4.5, sie ist die am tiefsten bewertete Einzelaussage der Kategorie. C3 „Ampeln“ und C4 „Baustellen“ sind zwei von den vier am schlechtesten benoteten Einzelaussagen.

7.4 Routennetz

Über alle Städte gesehen erhält das Routennetz mit 4.3 wie schon vor acht und vier Jahren die beste Kategoriennote. Doch die Benotung des Routennetzes stagniert im Vergleich zu den früheren Jahren. Den grossen Sprung machte diese Fragekategorie zwischen 2005 und 2009.

Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
D1: Erreiche Ziele direkt	4.0	4.6	4.6	4.6	0.0
D2: Gute Wegweisung	3.6	3.8	3.9	3.9	0.0
D3: Einbahngegenverkehr	4.1	4.2	4.2	4.3	0.1
D4: Zentrum gut erreichbar	4.0	4.8	4.9	4.9	0.0
D5: Hauptstrassen velofreundlich		3.8	3.9	3.9	0.0
D6: Nebenstrassen alltagstauglich	3.5	4.4	4.4	4.4	0.0
D: Durchschnitt	3.8	4.3	4.3	4.3	0.0

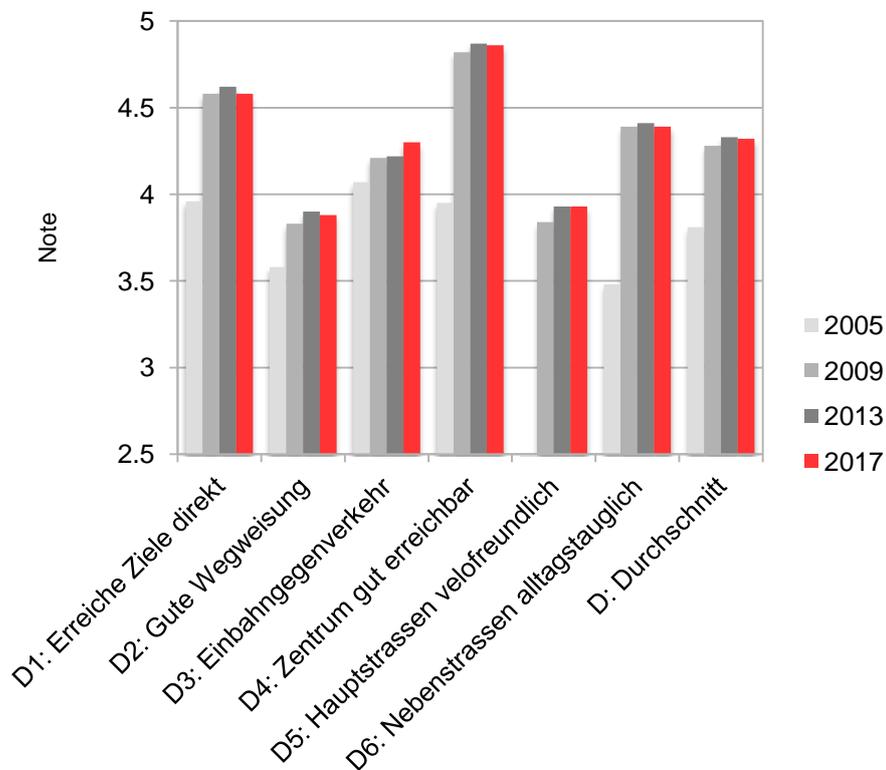
Tabelle 6: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Routennetz", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

D. Routennetz



Grafik 7: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Routennetz", 2005-2017.

Die Erreichbarkeit der Zentren wird ganz klar als Stärke der städtischen Routennetze betrachtet. Selbst die Führung des Veloverkehrs auf Hauptstrassen (D5) und die Wegweisung (D2) sind nur knapp ungenügend.

Die Veränderungen gegenüber 2013 sind minimal; nur die Aussage D3 „Einbahn“ macht einen kleinen Schritt um 0.1 Punkte.

Zwei Aussagen aus der Kategorie Routennetz erhalten mit von den höchsten Einzelbewertungen: nämlich D1 „Ziel direkt“ und D4 „Zentrum“. Gleichzeitig sind es jene Aussagen, die in keiner einzigen Stadt eine Note unter 4 erhalten. Eine Note von 5.3 oder höher erhalten Winterthur, Burgdorf, Chur und Muttenz. Unter 4.5, aber immer noch genügend, schneiden Genève, Fribourg, Lausanne und Zürich ab.

7.5 Abstellanlagen

Über alle Städte gesehen erhalten die Abstellanlagen eine ungenügende Note von 3.8, sie haben sich damit leicht, aber kontinuierlich verbessert.

Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
E1: mit Angebot zufrieden	3.6	3.5	3.7	3.9	0.1
E2: am Bahnhof genügend	3.3	3.4	3.7	3.8	0.1
E3: beim Einkaufen genügend	3.8	4.1	4.2	4.2	0.1
E4: keine Furcht vor Diebstahl	2.7	2.9	3.1	3.2	0.2
E: Durchschnitt	3.4	3.5	3.7	3.8	0.1

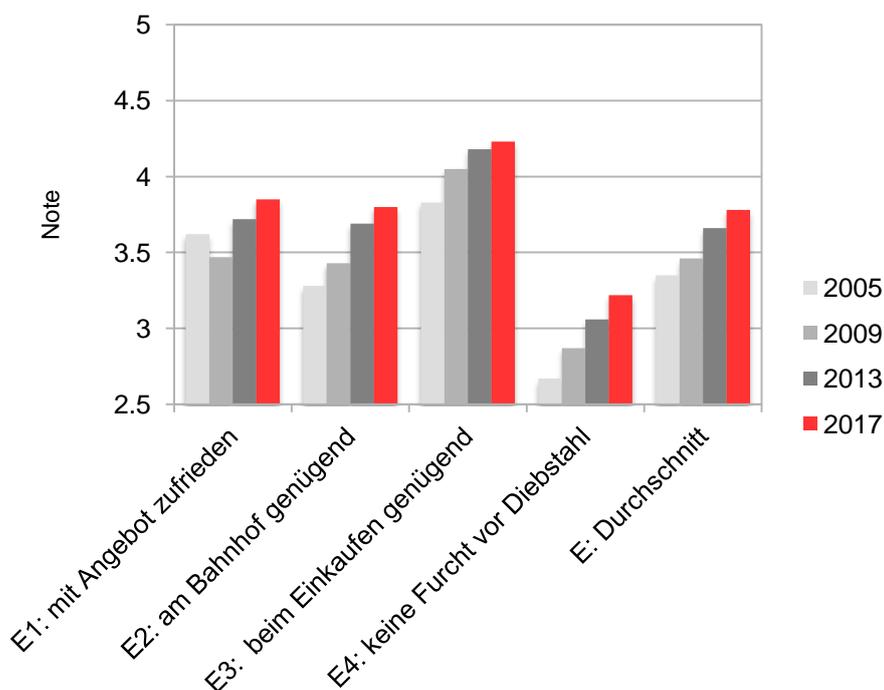
Tabelle 7: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Abstellanlagen", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

E. Abstellanlagen



Grafik 8: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Abstellanlagen", 2005-2017.

Einzig die Abstellsituation beim Einkaufen (E3) wird mit einer Note über 4 bewertet. Ungenügend ist das Abstellplatzangebot insgesamt und im speziellen am Bahnhof.

Als grosses Problem wird der Velodiebstahl betrachtet, obwohl es zu dieser Aussage eine Verbesserung gegeben hat. Die Durchschnittsnote für diese Aussage liegt bei tiefen 3.2 und ist die tiefste überhaupt. In Genève scheint das Problem besonders gross, die Note liegt bei 2.2. Die höchste Note zu dieser Aussage erhält Burgdorf mit 4.0.

Ist diese Angst vor einem Velodiebstahl gerechtfertigt? Siehe „Diebstahl und Vandalismus“ weiter hinten.

Bei der Umfrage von 2005 wurden die „Abstellanlagen“ noch nicht als eigene Kategorie bewertet, sondern als Teil des „Komforts“. Um eine Entwicklung aufzeigen zu können, wurden die Abstellanlagen 2005 sowohl als Teil der Kategorie „Komfort“ als auch als Einzelkategorie in die Bewertung einbezogen. Bei der Durchschnittsnote 2005 sind die Abstellanlagen allerdings nur einmal berücksichtigt.

7.6 Stellenwert

Werden die Velofahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende ernst genommen? Über alle Städte gesehen erhält der Stellenwert mit 3.6 Punkten eine der drei tiefsten Kategoriennoten. Immerhin ist gegenüber 2013 keine Verschlechterung zu verzeichnen.

Aussage	2005*	2009	2013	2017	Differenz 2013-2017
F1: verbessert	3.8	3.9	3.9	3.9	-0.1
F2: von den Behörden Ernst genommen		3.5	3.7	3.7	0.0
F3: gut unterhalten	3.8	3.7	3.8	3.9	0.0
F4: Schnee- und Eisräumung zufrieden	2.7	2.9	3.1	3.3	0.2
F5: genug Velowerbung	2.9	3.1	3.3	3.3	0.1
F: Durchschnitt	3.3	3.4	3.6	3.6	0.0

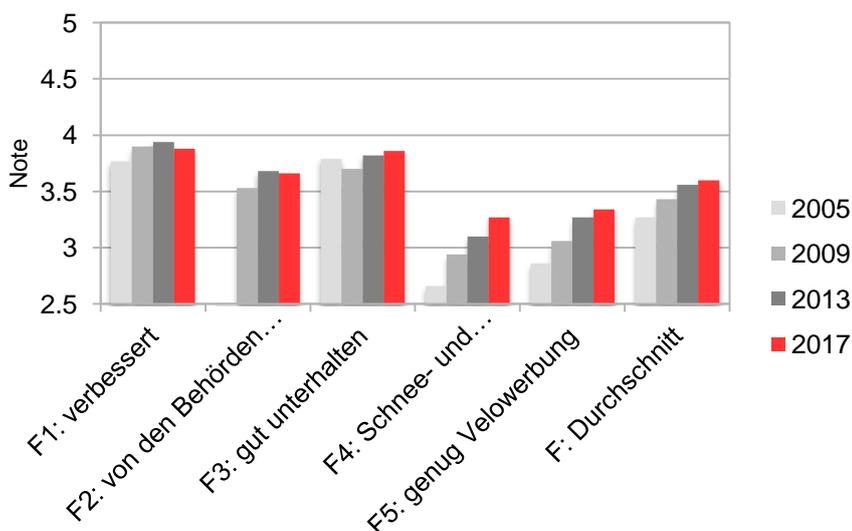
Tabelle 8: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Stellenwert", 2005-2017.

grün: beste Note/Veränderung

rot: schlechteste Note/Veränderung

*Die Kategoriennote setzte sich im Jahre 2005 aus anderen Aussagen zusammen als in den späteren Umfragen; die Durchschnittsnote 2005 muss daher nicht den aufgeführten Detailnoten entsprechen.

F. Stellenwert



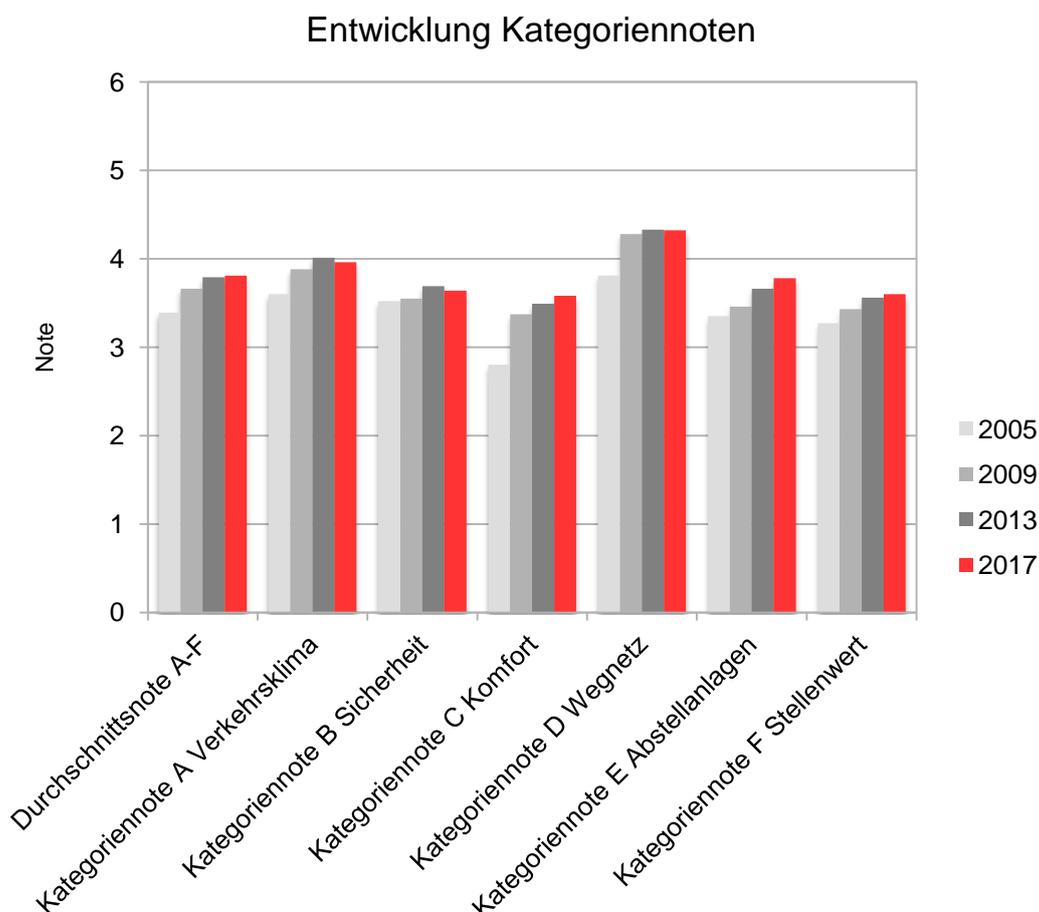
Grafik 9: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Stellenwert", 2005-2017.

Entsprechend der tiefen Durchschnittsnote erhalten alle Fragen innerhalb der Kategorie ungenügende Noten. Die beiden Aussagen F4 „Schneeräumung“ und F5 „Werbung“ bleiben mit 3.3 sehr schlecht bewertet; beide haben aber erneut eine Steigerung erfahren.

Gegenüber 2013 fühlen sich die Velofahrenden von den Behörden ernster genommen, nehmen mehr Velowerbung wahr und sind auch zufriedener mit der Schneeräumung.

In den einzelnen Städten schwanken die Noten zwischen 2.8 (Fribourg) und 4.7 (Burgdorf). Ähnlich tiefe Noten wie Fribourg erhalten auch Genève und La Chaux-de-Fonds, hingegen weist Burgdorf einen sehr grossen Vorsprung z.B. auf Chur auf (Note 4.2).

7.7 Fazit zu den sechs Kategorien



Grafik 10: Kategoriennoten und Gesamtnote, Entwicklung 2005-2017.

		Höchste Note 2017	Tiefste Note 2017	Durchschnitts-note 2017
Stärken und Schwächen	Einzel aussage			
beste Note	D4: Zentrum direkt	5.37	4.36	4.86
zweitbeste Note	D1: Ziele direkt	5.07	4.1	4.58
drittbeste Note	A3: Konflikte mit FussgängerInnen	4.97	3.64	4.45
drittschlechteste Note	C4: Baustellen	4.3	2.62	3.26
zweitschlechteste Note	C3: Ampeln abgestimmt	4.49	2.54	3.23
schlechteste Note	E4: Diebstahl	4.02	2.2	3.22

Tabelle 9: Einzelaussagen mit der höchsten und der tiefsten Bewertung, 2017.

Als Fazit der durchschnittlichen Bewertung über alle Städte kann festgestellt werden:

- Die Fragekategorie "Routennetz" bleibt die am höchsten bewertete.
- Am schlechtesten bewertet werden gemeinsam „Komfort“, „Sicherheit“ und „Stellenwert“.
- Die Kategorien „Verkehrsklima“, „Sicherheit“ und „Routennetz“ wurden gegenüber 2013 leicht schlechter bewertet, die drei anderen Kategorien leicht besser.
- Die Differenz über alles beträgt +0.02 Punkte, das ist weder eine Verschlechterung, noch eine Verbesserung.
- Die grösste positive Veränderung ist bei den „Abstellanlagen“ zu beobachten.
- Die höchsten Einzelnoten gibt es für die „Erreichbarkeit der Ziele“ und das „Nebeneinander mit den FussgängerInnen“ (wie 2013).
- Die schlechtesten Einzelnoten erhalten die „Angst vor Velodiebstahl“ (wie 2013), die „Ampeln“ und die „Baustellen“.

8. Städte

Im folgenden werden alle 34 bewerteten Städte nach Grössenklassen gruppiert und aufgrund ihrer Bewertung verglichen.

Kleine Städte erhalten eine bessere Bewertung als grosse: Die Durchschnittsnoten pro Fragekategorie sind in Lausanne, Genève und Zürich die tiefsten; gleichzeitig erhält nur Basel sehr hohe Noten. Umgekehrt erhalten Burgdorf, Muttenz, Solothurn, Riehen und Reinach hohe Noten; nur Montreux und Morges erhalten (in einer Kategorie) die tiefsten Noten. Velofahrende in den grossen Städten sind also unzufriedener als in den kleinen.

8.1 Grosse Städte (≥ 100'000 Ew.)

Stadt	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Routennetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
Winterthur	4.4	4.5	4.2	4.9	4.0	4.0	4.4
Basel	4.1	3.9	4.0	4.8	3.7	4.1	4.1
Bern	4.0	3.7	3.7	4.6	3.6	4.0	3.9
Zürich	3.4	3.1	3.0	4.0	3.5	3.3	3.4
Genève	3.3	2.9	3.0	3.9	2.9	3.0	3.2
Lausanne	3.5	2.8	2.9	3.6	3.0	3.2	3.1

Tabelle 10: Noten für die grossen Städte nach Kategorien, 2017.

grün = beste Kategoriennote

rot = schlechteste Kategoriennote

Winterthur ist die Velo-Grossstadt der Schweiz. Kein Kategorienwert liegt unter 4. Auch die Stadt Basel kann einen genügenden Durchschnitt vorweisen, fällt jedoch namentlich beim Kriterium "Abstellanlagen" ab. Bern erreicht wiederum den 3. Platz, dahinter folgt ein recht grosser Abstand von 0.5 Punkten.

Zürich verbessert sich vom 6. auf den 4. Platz. Die Note für das Routennetz ist mit 4 die deutlich beste.

Lausanne und Genève liegen auf den Plätzen 5 und 6, die rote Laterne geht diesmal an Lausanne. Wobei der Unterschied nicht gross ist und die Noten für die Fragekategorien mal in Lausanne, mal in Genève schlechter sind.

8.2 Mittelgrosse Städte (30'000 - 99'999 Ew.)

Stadt	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Routennetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
Chur	4.4	4.3	4.1	4.9	4.5	4.2	4.4
Köniz	4.1	3.8	3.8	4.5	4.2	4.0	4.1
Thun	4.1	3.9	3.7	4.5	3.8	3.7	4.0
Biel/Bienne	3.9	3.5	3.5	4.5	3.6	3.5	3.7
St. Gallen	3.8	3.4	3.3	4.2	3.9	3.5	3.7
Schaffhausen	4.0	3.6	3.2	4.2	3.6	3.3	3.7
Luzern	3.8	3.4	3.6	4.2	3.4	3.7	3.7
Neuchâtel	4.0	3.5	3.5	4.2	3.6	3.5	3.7
La Chaux-d-F	3.7	3.1	3.2	3.8	3.6	3.1	3.4
Fribourg	3.4	2.8	2.8	3.6	3.0	2.8	3.1

Tabelle 11: Noten für die mittelgrossen Städte nach Kategorien, 2017.

grün = beste Kategoriennote

rot = schlechteste Kategoriennote

Unbestrittene Siegerin bei den mittelgrossen Städten ist Chur, wie 2013. Keine Kategoriennote liegt unter 4.1 und damit steht Chur auch in jeder einzelnen Kategorie als Siegerin da. Auch die nachfolgenden Städte Köniz und Thun können eine genügende Durchschnittsnote aufweisen.

Bei den mittelgrossen Städten hat St.Gallen gegenüber 2013 einen Schritt nach vorne gemacht, um 0.4 Punkte. Sehr deutlich abgeschlagen, und auch in der Gesamttrangliste auf dem letzten Platz, ist Fribourg; die höchste Note für das Routennetz ist eine 3.6.

8.3 Kleine Städte (≤ 29'999 Ew.)

Stadt	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Routennetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
Burgdorf	4.6	4.7	4.6	4.9	4.5	4.7	4.7
Muttenz	4.4	4.2	4.2	4.8	4.0	4.1	4.3
Solothurn	4.4	4.3	4.1	4.8	4.2	4.1	4.3
Riehen	4.3	4.3	4.0	4.8	4.1	4.1	4.3
Reinach (BL)	4.4	4.3	4.2	4.8	4.2	4.1	4.3
Baar	4.1	3.9	4.0	4.6	3.8	3.8	4.0
Kreuzlingen	4.0	3.6	3.6	4.4	4.1	3.6	3.9
Münsingen	4.1	3.6	3.8	4.4	3.9	3.6	3.9
Grenchen	4.2	3.9	3.5	4.4	4.2	3.6	3.9
Frauenfeld	4.0	3.6	3.4	4.2	4.0	3.7	3.8
Allschwil	4.1	3.7	3.7	4.4	3.6	3.5	3.8
Martigny	4.1	3.5	3.6	4.4	3.8	3.5	3.8
Olten	4.0	3.6	3.7	4.4	3.8	3.3	3.8
Dübendorf	3.8	3.5	3.4	4.1	4.0	3.4	3.7
Aarau	3.9	3.6	3.5	4.4	3.5	3.5	3.7
Yverdon-l-B	3.9	3.3	3.2	3.9	4.0	3.3	3.6
Montreux	3.8	3.3	3.4	3.7	3.2	3.7	3.5
Morges	3.9	3.2	3.2	3.8	3.6	3.4	3.5

Tabelle 12: Noten für die kleinen Städte nach Kategorien, 2017.

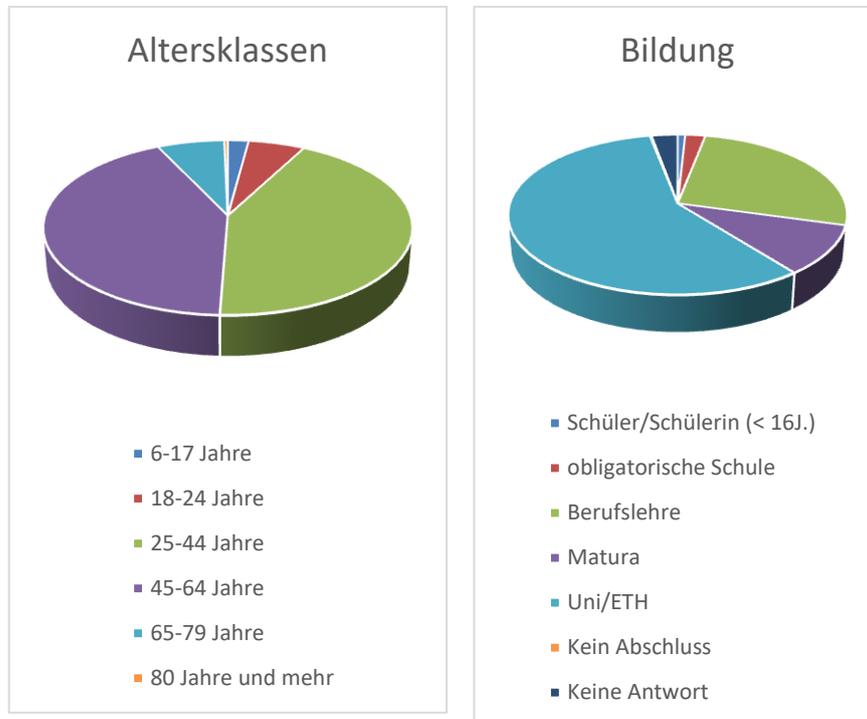
grün = beste Kategoriennote

rot = schlechteste Kategoriennote

Die Gesamtsiegerin Burgdorf gewinnt logischerweise auch ihre Klasse, die der kleinen Städte. In allen Kategorien hat sie die Nase vorne, in der Kategorie "Routennetz" gar mit der Note 4.9. Der Vorsprung von Burgdorf mit einer Gesamtnote von 4.7 auf die Ränge 2-5 (alle mit 4.3) ist mit 0.4 Punkten komfortabel. Sechs Städte erhalten eine genügende Note, zwölf eine ungenügende (unter 4). Den Schluss der Wertung machen Montreux und Morges gemeinsam. Sie teilen sich die tiefsten Kategorien-Noten aber nicht alleine: Yverdon-les-Bains erhält eine 3.2 für den schlechten Komfort, Dübendorf eine 3.8 für ein ungenügendes Verkehrsklima und Olten eine 3.3 für den mangelnden Stellenwert des Velofahrens bei den Behörden.

9. Sonstige Angaben

9.1 Alter, Geschlecht, Bildung



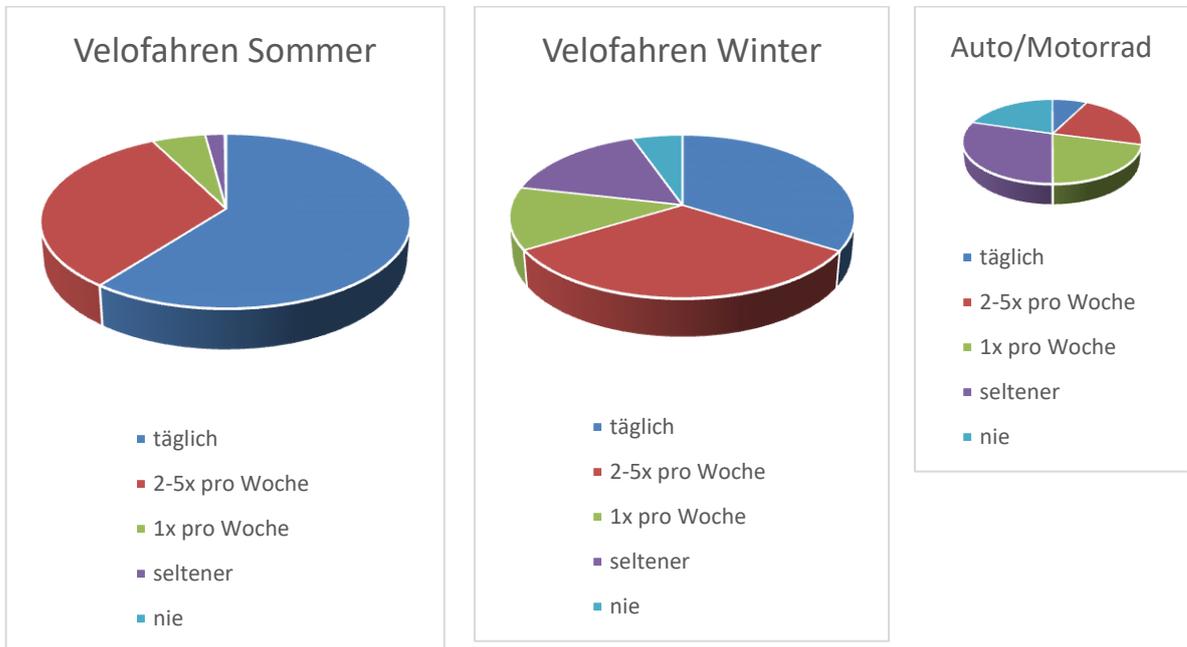
Grafik 11: Soziodemografische Angaben zu den Teilnehmenden an der Umfrage 2017: Alter, Geschlecht, Bildung.

Die Altersklassen 25 bis 44 Jahre und 45 bis 64 Jahre liefern zusammen 82% der Antworten. Das sind, grob gesagt, die Menschen im Berufs- oder Erwebsalter. Kinder und Jugendliche, die insgesamt einen grossen Teil der Velofahrenden ausmachen, beteiligen sich mit nur 7% an der Umfrage.

Von den Umfrage-Teilnehmenden sind gesamtschweizerisch 54% Männer und 45% Frauen. Der Männeranteil ist damit gegenüber vor vier Jahren wieder etwas gesunken und hat nun genau den gleichen Wert, wie beim Mikrozensus 2015 (Velofahrende).

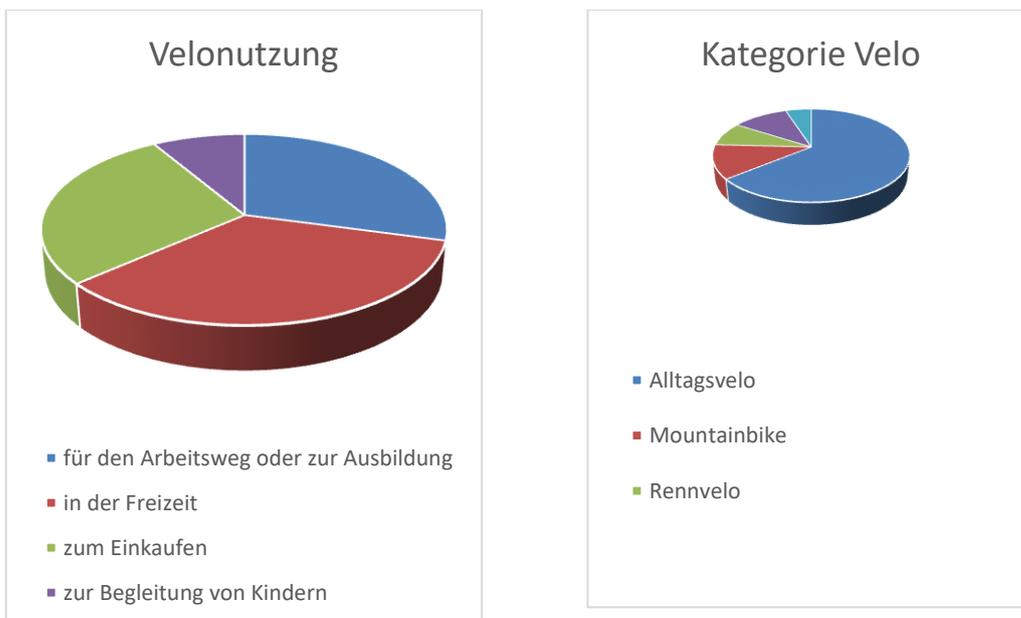
Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden haben einen Hochschulabschluss. Diese Gruppe hat an der Umfrage also stärker mitgemacht, als es ihrem Gewicht in der Gesamtbevölkerung entsprechen würde. In den grossen Städten ist der Anteil der Teilnehmenden mit Hochschulabschluss höher als in den kleinen. Erklären lässt sich dies zu einem grossen Teil mit der Urbanität: An der Umfrage teilgenommen haben die Velofahrenden aus den Städten und Agglomerationen.

9.2 Mobilität, Velonutzung



Grafik 12: Nutzung des Velos und von Motorfahrzeugen durch die Teilnehmenden an der Umfrage 2017.

Die Teilnehmenden sind regelmässige und häufige VelofahrerInnen: Im Sommer fahren 92% zweimal pro Woche oder häufiger, im Winter sind es immer noch 66%. Gleichzeitig fahren sie selten oder nie ein Motorfahrzeug: 49% fahren weniger als einmal pro Woche Auto oder Motorrad. Diese Werte weichen nur unbedeutend von den 2013er Zahlen ab.

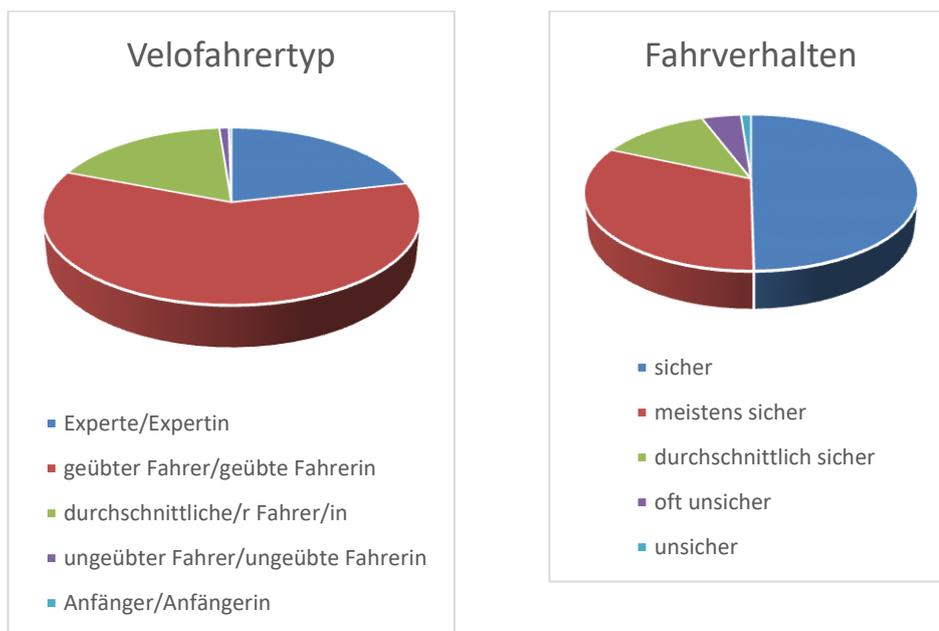


Grafik 13: Teilnehmenden an der Umfrage 2017: Nutzungszweck und Art des Velos.

Die Velonutzung in der Freizeit ist zwar die höchste (91% geben diese an), aber 78% benützen ihr Velo auch auf dem Arbeitsweg und 75% auch zum Einkaufen. Die geringste Bedeutung hat das Velo zur Begleitung von Kindern, diese wird von 23% bejaht. Diese Werte weichen nur unwesentlich von den 2013er Zahlen ab.

Dementsprechend sind Rennvelos und MTBs unter den Teilnehmenden deutlich weniger häufig als das Alltagsvelo. Dieses wird aber, im Vergleich zur Umfrage 2013, mehr und mehr durch das E-Bike konkurrenziert: 16% geben an, ein E-Bike zu fahren (11% ein langsames, 5% ein schnelles). 2013 lag dieser Wert noch bei 8.5%. Diese Zahlen entsprechen auch den Beobachtungen, die täglich gemacht werden können, und den Verkaufszahlen der E-Bikes, die in den letzten Jahren kontinuierlich und steil nach oben zeigen.

9.3 Velofahrertyp, Fahrverhalten



Grafik 14: Teilnehmenden an der Umfrage 2017: Velofahrer-Typ und Fahrverhalten.

Es erstaunt nicht, dass sich die Umfrage-TeilnehmerInnen zu 58% als „geübte“ FahrerIn bezeichnen. 21% nennen sich selber sogar „ExpertIn“; diese sind vermutlich täglich und zu jeder Jahreszeit im Verkehr unterwegs. Die Werte unterscheiden sich nicht von jenen aus 2013.

Wichtig ist die Frage nach dem Sicherheitsgefühl. 49% fühlen sich sicher, 31% meist sicher; zusammen sind das 80%, die sich im Verkehr nicht fürchten. Hier bildet sich ein deutlicher Unterschied ab zur Gesamtbevölkerung respektive es bestätigt sich, was wir aus anderen Umfragen wissen: Wer häufig und regelmässig Velo fährt, hat weniger

Angst im Verkehr; unsicher sind vor allem jene, die gar nicht mit dem Velo unterwegs sind.

9.4 Parkieren am Bahnhof

Neu wurde in der Umfrage 2017 die Frage gestellt, welches Kriterium für die Abstellanlage am Bahnhof als das wichtigste betrachtet wird. Die Antworten auf diese Frage werden in den einzelnen Städteberichten abgebildet. Eine allgemeine Auswertung macht keinen Sinn, da die Frage nach der Abstellanlage am Bahnhof sehr lokal zu betrachten ist.

9.5 Unfälle

Die Frage „Waren Sie in den letzten 12 Monaten von einem Unfall betroffen?“ wird in den einzelnen Städteberichten beantwortet und in Relation gesetzt zum Gesamtdurchschnitt.

Für alle 34 klassierten Städte liegt der Ja-Anteil bei 9% (2013 waren es 7%). Die Antworten werden nicht weiter untersucht oder in Beziehung gesetzt zu anderen Aussagen, wie zum Beispiel zu den Antworten aus der Fragekategorie B Sicherheit.

9.6 Diebstahl und Vandalismus

Die Frage „Waren Sie in den letzten 12 Monaten von einem Diebstahl...“ oder „... von Vandalismus betroffen?“ wird in den einzelnen Städteberichten beantwortet und in Relation gesetzt zum Gesamtdurchschnitt.

Für alle 34 klassierten Städte betragen die Ja-Anteile:

Für Diebstahl: 11.5% (2013 waren es 13.5%)

Für Vandalismus: 16% (2013 waren es 18.5%)

Die Antworten werden nicht weiter untersucht oder kommentiert.

10. Telefonbefragung

10.1 Methodik

Pro Velo Schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, die repräsentative Städtebefragung von 2013 zu wiederholen, diesmal in den Städten Bern, Basel, Lausanne, Luzern, Burgdorf und Dübendorf. Anhand eines einheitlichen Fragebogens wurden in den Monaten September und Oktober 2017 pro Stadt je rund 500 EinwohnerInnen ab 16 Jahren telefonisch befragt. Dadurch nahmen auch rund 50% Nicht-Velofahrende an der Befragung teil. Diese ist repräsentativ und weist einen Stichprobenfehler von ± 4.5 Prozent auf. Zu den Ergebnissen der Befragung besteht ein detaillierter Schlussbericht.

10.2 Ergebnisse

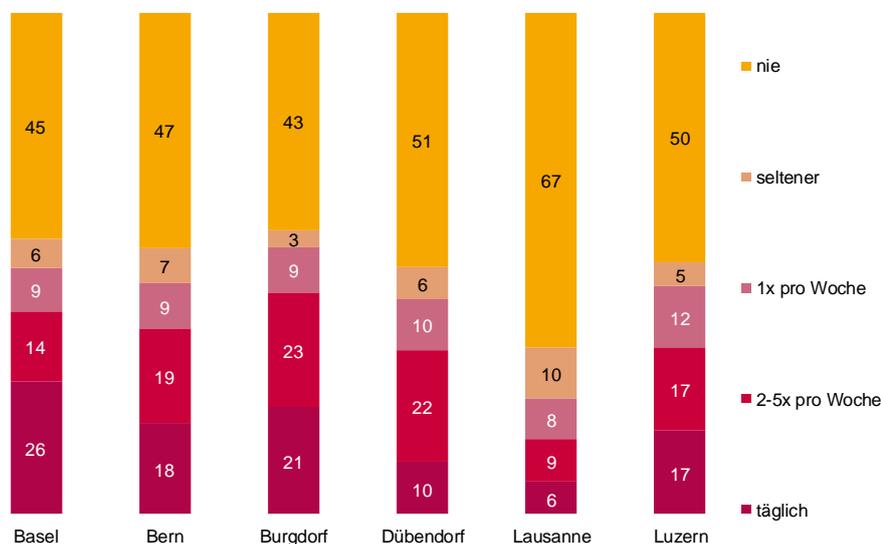
10.2.1 Velonutzung

Die Hälfte der EinwohnerInnen ab 16 Jahren benutzen das Velo zumindest selten. In Basel fahren 26% täglich Velo, in Bern sind es 18%, in Luzern 17% und in Lausanne noch 6%. In Burgdorf sind es 21% und in Dübendorf 10%.

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.

Grafik 15: Wie häufig fahren Sie Velo? Antworten für die 6 Städte 2017.

In den Deutschschweizer Städten fahren zwischen 42% und 53% der Befragten zumindest einmal pro Woche Velo; in Lausanne sind es nur 23%. In den grossen Städten, in denen ein Vergleich möglich ist, sind die Zahlen niedriger als 2009 und 2013.

Wer ein Velo fährt, tut dies grossmehrheitlich mit einem herkömmlichen Velo. Das E-Bike hat aber überall an Anteilen gewonnen: Am meisten verbreitet ist das E-Bike in Luzern (18%), am wenigsten mit 8% in Basel.

10.2.2 Zufriedenheit

	BS	BE	BD	DB	LS	LU	TOTAL
zügige Zielerreichung	93 (=)	94 (+1)	94	95	88 (+1)	93 (+7)	93
Velofahren ist komfortabel	89 (+2)	83 (+3)	93	87	52 (-7)	81 (-5)	83
verbesserte Situation für Veloverkehr	71 (+5)	77 (+12)	82	66	60 (-16)	77 (+7)	73
gefährliche Orte umfahrbar	75 (-3)	72 (+8)	84	78	51 (-8)	71 (+10)	73
zufrieden mit Angebot Veloabstellplätze	64 (-6)	61 (+7)	78	84	54 (-11)	63 (-4)	68
Verkehrsteilnehmende sind rücksichtsvoll	57 (-7)	54 (-9)	61	56	54 (+2)	56 (-6)	56
Diebstahlrisiko ist gross	55 (-3)	45 (-19)	46	56	61 (+3)	44 (-12)	50
sichere Vorbeifahrt an Baustellen	64 (+6)	69 (+13)	76	63	60 (+19)	67 (+5)	67
geeigneter Abstellplatz am Bahnhof	54 (+5)	51 (+13)	65	60	38 (+1)	43 (-2)	53
fürchte mich vor Unfällen / Stürzen	33 (+1)	37 (+5)	25	31	52 (-1)	36 (+1)	38
n	276	266	283	248	166	252	1491

Tabelle 14: Zufriedenheit der Velofahrenden mit einzelnen Aspekten, 2017 (trifft sehr zu oder trifft eher zu).
BS Basel. BE Bern. BD Burgdorf. DB Dübendorf. LS Lausanne. LU Luzern.
grüne Schrift: höchste Zustimmung; rote Schrift: tiefste Zustimmung; in Klammern: Veränderung gegenüber 2013.
Quelle: gfs.bern; 2017

In Analogie zur geringsten Velonutzung finden sich in Lausanne auch die unzufriedensten Velofahrenden. In Burgdorf und Dübendorf zeigen sich die Velofahrenden hingegen besonders zufrieden. Leicht weniger zufrieden sind die Velofahrenden in den drei grossen Deutschschweizer Städten Basel, Bern und Luzern,

wobei kaum Unterschiede zwischen den drei auszumachen sind. Generell lässt sich hier ein positives Bild erkennen, welches sich gegenüber 2013 noch ausgebreitet hat.

Am meisten Unterstützung findet die Aussage, dass mit dem Velo eine zügige Zielerreichung möglich ist (93%). Velofahren wird verbreitet auch als komfortabel empfunden (83%). Insgesamt gesehen scheint sich die Situation für den Veloverkehr merklich verbessert zu haben (73%). So ist auch die Mehrheit der Velofahrenden der Ansicht, dass gefährliche Orte umfahrbar sind, dass das Angebot an Veloabstellplätzen zufriedenstellend ist und die Vorbeifahrt an Baustellen sicher ist.

Die Zufriedenheit hat sich von 2013 bis 2017 ganz leicht erhöht: 23 Werte sind höher, 16 sind tiefer als vier Jahre vorher (bezogen auf BS, BE, LS und LU). Die grössten Abweichungen gibt es in der Wahrnehmung des Diebstahlrisikos (Bern -19), das sichere Vorbeifahren an Baustellen (Lausanne +19, Bern +13), der generellen Situation für den Veloverkehr (Lausanne -16) und der Abstellplätze am Bahnhof (Bern +13). In Luzern sind die Abweichungen moderat, für Burgdorf und Dübendorf liegen keine Vergleichszahlen vor.

10.2.3 Gründe fürs Nicht- oder selten Velofahren

	BS	BE	BD	DB	LS	LU	TOTAL
öffentlicher Verkehr ist bequemer	87 (+3)	91 (+2)	87	88	78 (+4)	83 (+1)	85
Regen und Kälte	80 (+5)	87 (+13)	88	90	76 (-1)	87 (+5)	84
Auto / Motorrad ist bequemer	73 (+13)	76 (+17)	89	88	71 (+4)	84 (+7)	80
zu viele Steigungen	36 (-1)	42 (-2)	33	31	80 (-4)	47 (-13)	47
fürchte mich vor Unfällen / Stürzen	59 (+9)	66 (+15)	66	61	59 (-6)	70 (+10)	63
verschwitzt	64 (+22)	66 (+21)	72	78	56 (-6)	65 (+9)	66
Diebstahlrisiko ist gross	44 (-12)	46 (-12)	38	41	56 (+4)	41 (-8)	45
Lärm und Abgase stören mich	68 (+25)	67 (+22)	71	69	51 (-8)	64 (+5)	64
meine Wege sind zu lang	46 (+12)	45 (+8)	62	61	39 (=)	49 (+4)	50
kann nicht Velo fahren	28 (+11)	25 (+10)	29	31	14 (-4)	32 (+16)	26
n	256	271	234	288	386	274	1709

Tabelle 13: Gründe der Nicht- oder selten Velofahrenden für den Veloverzicht, 2017 (trifft sehr zu oder trifft eher zu). BS Basel. BE Bern. BD Burgdorf. DB Dübendorf. LS Lausanne. LU Luzern.
grüne Schrift: höchste Zustimmung; rote Schrift: tiefste Zustimmung; in Klammern: Veränderung gegenüber 2013
Quelle: gfs.bern; 2017

Nicht- oder selten Velofahrende stimmen insbesondere der Aussage zu, dass der öffentliche Verkehr bequemer ist (85%) und dass sie Regen und Kälte scheuen (84%). 80% finden es bequemer, sich per Auto oder Motorrad fortzubewegen. Die Steigungen sind aber – in Abhängigkeit zur vermehrten E-Bike-Nutzung – ein weniger grosses Hindernis: 47% beklagen die Steigungen (2013 waren es 57%). Im Vergleich zu den Velofahrenden haben sie mehr Respekt vor Unfällen und Stürzen, nämlich 63% gegenüber 38%. 66% finden, dass sie nach dem Velofahren verschwitzt wären und 64% fühlen sich gestört durch Lärm und Abgase. Das Diebstahlrisiko schätzen sie mit 45% als weniger gross ein als die Velofahrenden (50%).

Alles in allem sind die Gründe für das Nicht-Velofahren stärker, d.h. die %-Werte sind mehrheitlich höher als 2013. Das trifft nicht zu für die Aussage „Steigungen“ und „Diebstahlrisiko“. Sehr hoch ist die Zunahme zur Aussage „Lärm und Abgase“ in Basel und Bern.

10.2.4 Befunde und Thesen

Das Befragungsunternehmen gfs.bern formuliert aufgrund der Befragungsergebnisse und ihrer Befunde die folgenden vier Thesen:

These 1: Zur weiteren Förderung des Veloverkehrs bedarf es **kontinuierlicher Massnahmen**, um den Stellenwert des Velos in der Mobilität **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 zur Nutzung des Velos zu bewegen.

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.

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.

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

Tabelle: Durchschnittsnoten der Einzelaussagen und Kategorien

Beilage

Fragebogen der Internet-Umfrage 2017

Kurzbericht gfs.bern zur Telefon-Befragung 2017

Noten für jede Einzelaussage und für die Pauschalfrage 2017

(Durchschnittsnote aus allen 34 Städte aus der Rangliste).

Kategorie	Einzelaussage / Klasse	2017
Pauschalfrage	Ich kann hier gut Velo fahren	4.32
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 1	3.89
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 2	3.64
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 3	4.45
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 4	4.11
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 5	4.27
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima 6	3.43
A Verkehrsklima	A Verkehrsklima Durchschnitt	3.96
B Sicherheit	B Sicherheit 1	3.99
B Sicherheit	B Sicherheit 2	3.48
B Sicherheit	B Sicherheit 3	3.71
B Sicherheit	B Sicherheit 4	3.56
B Sicherheit	B Sicherheit 5	3.44
B Sicherheit	B Sicherheit 6	3.81
B Sicherheit	B Sicherheit 7	3.5
B Sicherheit	B Sicherheit 8	3.67
B Sicherheit	B Sicherheit Durchschnitt	3.64
C Komfort	C Komfort 1	4.01
C Komfort	C Komfort 2	4
C Komfort	C Komfort 3	3.23
C Komfort	C Komfort 4	3.26
C Komfort	C Komfort 5	3.39
C Komfort	C Komfort Durchschnitt	3.58
D Routennetz	D Routennetz 1	4.58
D Routennetz	D Routennetz 2	3.88
D Routennetz	D Routennetz 3	4.3
D Routennetz	D Routennetz 4	4.86
D Routennetz	D Routennetz 5	3.93
D Routennetz	D Routennetz 6	4.39
D Routennetz	D Routennetz Durchschnitt	4.32
E Abstellanlagen	E Abstellanlagen 1	3.85
E Abstellanlagen	E Abstellanlagen 2	3.8
E Abstellanlagen	E Abstellanlagen 3	4.23
E Abstellanlagen	E Abstellanlagen 4	3.22
E Abstellanlagen	E Abstellanlagen Durchschnitt	3.78
F Stellenwert	F Stellenwert 1	3.88
F Stellenwert	F Stellenwert 2	3.66
F Stellenwert	F Stellenwert 3	3.86
F Stellenwert	F Stellenwert 4	3.27
F Stellenwert	F Stellenwert 5	3.34
F Stellenwert	F Stellenwert Durchschnitt	3.6

Tabelle 15: Durchschnittsnoten 2017, alle Aussagen und Pauschalfrage.
 Grün: die 3 höchsten Werte. Rot: die 3 tiefsten Werte. Orange: Durchschnitt Pauschalfrage.