

# PRIX Velostädte 2014

## Schlussbericht

OO **PRO VELO**  
SCHWEIZ



Impressum:

© Pro Velo Schweiz, Mai 2014  
Wiedergabe mit Quellenangabe erlaubt.  
Autoren: Daniel Bachofner, Christoph Merkli

Pro Velo Schweiz  
Postfach 6711  
3001 Bern  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

Realisiert mit Unterstützung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA.

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung.....	4
2.	Zielsetzung der Velostädte-Umfragen.....	6
3.	Methode und Teilnahme.....	6
3.1	Online-Umfrage via Webformular.....	6
3.2	Telefonbefragung.....	7
3.3	Vergleichbarkeit von Online-Umfrage und Telefonbefragung.....	7
4.	Durchschnittsnote.....	8
4.1	Rangierung.....	9
4.2	Benotung.....	9
4.3	Regionale Verteilung.....	9
5.	Vergleich Durchschnittsnote und Pauschalbeurteilung „Ich kann hier gut Velofahren“.....	11
6.	Frage-Kategorien.....	13
6.1	Verkehrsklima (Durchschnittsnote: 4.0; 2009: 3.9; 2005: 3.6).....	13
6.2	Sicherheit (Durchschnittsnote: 3.7; 2009: 3.6; 2005: 3.3).....	14
6.3	Komfort (Durchschnittsnote: 3.7; 2009: 3.5; 2005: 3.6).....	15
6.4	Wegnetz (Durchschnittsnote: 4.3; 2009: 4.3; 2005: 3.6).....	16
6.5	Abstellanlagen (Durchschnittsnote: 3.6; 2009: 3.5; 2005: 3.4).....	17
6.6	Stellenwert (Durchschnittsnote: 3.6; 2009: 3.4.; 2005: 3.1).....	18
6.7	Fazit zu den sechs Kategorien.....	19
7.	Sonstige Angaben.....	21
7.1	Geschlecht.....	21
7.2	Unfall-Betroffenheit.....	21
7.3	Diebstahl- und Vandalismus-Betroffenheit.....	22
7.4	Spezialfall Abstellanlagen.....	22
7.5	Zusammenhänge zwischen einzelnen Bewertungen.....	22
8.	Städte.....	23
8.1	Grosse Städte (> 100'000 Ew.).....	23
8.2	Mittelgrosse Städte (30'000 - 99'999 Ew.).....	24
8.3	Kleine Städte (< 30'000 Ew.).....	25
9.	Telefonbefragung.....	26
9.1	Methodik.....	26
9.2	Ergebnisse.....	26
9.2.1	Velonutzung.....	26
9.2.2	Gründe fürs Nicht- oder selten Velofahren.....	27
9.2.3	Zufriedenheit.....	28
Anhang.....		29

## 1. Zusammenfassung

Burgdorf wird von den Teilnehmenden der Umfrage als die Velostadt Nr. 1 der Schweiz beurteilt, gefolgt von Chur und Winterthur, die die Plätze getauscht haben. Praktisch punktgleich landet Zuchwil als Einsteigerin gleich auf Platz 4. Zürich hat von Fribourg die rote Laterne übernommen. Burgdorf liegt in der Klasse der Kleinstädte vor Zuchwil und Solothurn. Bei den Grosstädten mit mehr als 100'000 EinwohnerInnen gewinnt Winterthur vor Basel und Bern, bei den mittelgrossen Städten Chur vor Köniz und Biel/Bienne.

In die Rangliste wurden jene 28 Städte aufgenommen, welche mindestens 130 Beurteilungen erhalten haben.

Die Velostadt Burgdorf hat die Durchschnittsnote 4.8 erreicht, also noch nicht ganz "gut". Burgdorf hat zusammen mit Chur und Neuchâtel gegenüber 2009 mit 0.4 Punkten am stärksten zulegen können. Punktemässig verschlechtert haben sich seit 2009 einzig Thun und St.Gallen.

Längerfristig - seit der ersten Umfrage im Jahr 2005 - konnte Chur am meisten zulegen und sich um fast eine ganze Note verbessern. Auch Burgdorf, Bern und Fribourg haben überdurchschnittlich zugelegt. Keine Stadt hat 2013 weniger Punkte erhalten als 2005; den schwächsten Punktezuwachs verzeichnen Zürich und Genève.

Der regionale Überblick zeigt, dass die 14 mit "genügend" oder „gut“ bewerteten Städte - abgesehen von Biel-Bienne - alle in der Deutschschweiz liegen, verteilt auf acht Kantone, davon fünf Städte allein im Kanton Bern.

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.

Die beste Bewertung erhält die Kategorie "Wegnetz", die schlechtesten Bewertungen erhalten die Kategorien "Abstellanlagen" und "Stellenwert".

Bei den Einzelfragen erhält die Erreichbarkeit des Zentrums mit 4.9 die beste Note. Ebenfalls hohe Bewertungen erhalten die zügige und direkte Erreichbarkeit der Ziele (4.6) und das Nebeneinander mit FussgängerInnen (4.5).

Die mit 3.1 tiefste Note erhalten die Schneeräumung und der Velodiebstahl bzw. Vandalismus. Ebenfalls kritisch bewertet werden die Ampelschaltungen und die Baustellen (je 3.2).

14% der Antwortenden geben an, im letzten Jahr Opfer von Diebstahl geworden zu sein. 18% wurden Opfer von Vandalismus.

Die Telefonbefragung in den fünf Städten Basel, Bern, Lausanne, Luzern und Zürich bestätigt im Wesentlichen die Ergebnisse der Online-Umfrage:

Die allgemeine Zufriedenheit der Velofahrenden mit den Rahmenbedingungen ist recht hoch und seit der letzten Umfrage gestiegen. Die höchste Zufriedenheit wurde in beiden Umfragen in Basel registriert, Lausanne fällt am stärksten ab. In beiden Umfragen am besten bewertet wurde die gute Erreichbarkeit von Zielen. Schlecht beurteilt werden beidenorts die Gefahr von Diebstahl und die Abstellssituation, vor allem an den Bahnhöfen. Insgesamt fällt die Beurteilung der Velofreundlichkeit der Städte in beiden Umfragen besser aus als vor vier Jahren.

46% der Befragten geben an, nie Velo zu fahren. Als Hauptgründe werden das gute öV-Angebot und das schlechte Wetter angegeben. An dritter Stelle folgt der Komfort motorisierter Individualverkehrsmittel. Die Topographie spielt nur in Lausanne eine wichtige Rolle.

Der E-Bike-Anteil liegt in der Online-Umfrage bei 8.7%, bei der Telefonbefragung zwischen 4% und 11%.

## 2. Zielsetzung der Velostädte-Umfragen

Mit einer Telefonbefragung und einer Online-Umfrage soll die Zufriedenheit der Bevölkerung mit Veloinfrastruktur, Sicherheit, Verkehrspolitik und Förderung des Veloverkehrs in den Schweizer Städten ermittelt werden. Damit sollen die betroffenen Behörden, aber auch die interessierten Fachleute und Verbände sowie die Öffentlichkeit Rückschlüsse über die Velofreundlichkeit der Städte und damit über die Wirkung der Verkehrs- und Förderpolitik erhalten. Die schweizweite Befragung ermöglicht zudem Quervergleiche unter den Städten. Die vierjährige Wiederholung der Befragungen erlaubt einen Zeitvergleich im Takt einer Legislatur. Nach den Ausgaben 2005 und 2009 wurde die Velostädte-Umfrage im Jahre 2013 bereits zum dritten Mal durchgeführt. Für die Velofahrenden selbst ist die Befragung eine Möglichkeit, auf gefährliche oder unbefriedigende Stellen im Strassennetz hinzuweisen. Sie bildet somit eine vertrauensbildende Massnahme.

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 basierte im Jahre 2013 ausschliesslich 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 bereits knapp 10'000 und im 2013 über 15'000. Aufgrund der Bewerbung der Umfrage sowie der Art der gestellten Fragen kann davon ausgegangen werden, dass fast ausschliesslich Velofahrende geantwortet haben. Die 34 gestellten Fragen blieben unverändert, 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 eingegangen sind. Dadurch gelangten 28 Städte (2010: 19 mit mehr als 100 Antworten) in die Auswertung; die Städte Aarau und Olten konnten nicht mehr ausgewertet werden. 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 kommuniziert. Im *velojournal* Nr. 6/2013 und im *Pro Velo Info* Nr. 4/2013 wurde über die Umfrage berichtet. Als eigenständige Kampagnen-Website wurden [www.velostaedte.ch](http://www.velostaedte.ch) bzw. [www.villes-cyclables.ch](http://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 5 Städten eine telefonische Befragung bei je 500 Personen durchgeführt. Auch hier wurden die selben Fragen gestellt wie vier Jahre zuvor (2005 gab es diese Befragung noch nicht). Für 4 dieser 5 Städte liegen nun Referenz-Daten vor, so dass ein Zeitvergleich auch zu dieser Telefonbefragung möglich ist. Da die Telefonbefragung auf einer repräsentativen Stichprobe von je 500 Personen basiert, waren zwischen 34% (Basel) und 69% (Lausanne) der Antwortenden Nicht-Velofahrende.

### **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. Dennoch lassen sich die Ergebnisse 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. Auffallend ist zudem, dass die Quote der E-Bike-Fahrenden in der Telefonbefragung höher liegt als in der Online-Umfrage. Daraus schliessen die Autoren:

- 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 der Durchschnitt der Einzelbewertungen.
- An der vergleichsweise umfangreichen Online-Umfrage haben sich eher überzeugte und kritische Velofahrende beteiligt. Schätzungsweise auch eine hohe Zahl von Mitgliedern von Pro Velo, die mittels Mitgliederzeitschriften und weiteren vereinsinternen Kommunikationskanälen zur Beteiligung aufgerufen wurden.
- Die höhere Quote an E-Bike-Fahrenden unter den Teilnehmenden an der Telefonbefragung lässt sich damit erklären, dass dort der Anteil an Gelegenheits-Velofahrenden, die das E-Bike selten und nur in der Freizeit benützen, höher ist.

#### 4. Durchschnittsnote

Im Jahr 2009 waren 19 Städte in der Rangliste, im Jahr 2013 sind es 28.

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

Gemeinde	Rang 2013	Rang 2009	Rang 2005	Veränderung Rang 09/13	Durchschnittsnote 2013	Durchschnittsnote 2009	Durchschnittsnote 2005	Veränderung Note 09/13	Veränderung Note 05/13	Teilnahme absolut
Burgdorf	1	1	2	-	4.8	4.4	4.0	0.4	0.8	236
Chur	2	3	6	1	4.5	4.1	3.6	0.4	0.9	486
Winterthur	3	2	1	-1	4.4	4.3	4.1	0.1	0.3	209
Zuchwil	4			neu	4.4			neu	neu	158
Solothurn	5			neu	4.3			neu	neu	397
Langenthal	6			neu	4.2			neu	neu	142
Köniz	7	5		-2	4.2	4.0		0.2	neu	132
Zug	8	3	3	-5	4.1	4.1	3.8	0.0	0.3	243
Baar	9			neu	4.1			neu	neu	164
Kreuzlingen	10			neu	4.1			neu	neu	161
Biel-Bienne	11	9	6	-2	4.1	3.8	3.6	0.3	0.5	258
Schaffhausen	12	5	4	-7	4.1	4.0	3.7	0.1	0.4	212
Münsingen	13			neu	4.1			neu	neu	204
Basel	14	5	4	-9	4.0	4.0	3.7	0.0	0.3	836
Thun	15	5	6	-10	3.9	4.0	3.6	-0.1	0.3	338
Uster	16		4	neu	3.9		3.7	neu	0.2	215
Frauenfeld	17			neu	3.9			neu	neu	237
Bern	18	9	10	-9	3.9	3.8	3.3	0.1	0.6	1327
Grenchen	19			neu	3.8			neu	neu	174
Schweiz*					3.8	3.7	3.4	0.1	0.4	
Baden	20			neu	3.6			neu	neu	135
Neuchâtel	21	17		-4	3.6	3.2		0.4	neu	189
Luzern	22	12	10	-10	3.6	3.6	3.3	-0.0	0.3	663
GossauSG	23			neu	3.6			neu	neu	164
Fribourg	24	19	16	-5	3.4	3.1	2.8	0.3	0.6	260
Lausanne	25	14	15	-11	3.4	3.4	3	0.0	0.4	718
Genève	26	16	10	-10	3.4	3.3	3.3	0.1	0.1	938
St.Gallen	27	14		-13	3.3	3.4		-0.1	neu	208
Zürich	28	17	13	-11	3.2	3.2	3.1	0.0	0.1	1013

Tabelle: Rangliste und Durchschnittsnoten 2005-2013

Legende:

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

grün: beste Veränderung

orange: schlechteste Veränderung

\*Die Durchschnittsnote „Schweiz“ enthält die Werte sämtlicher 914 Gemeinden, die mit mindestens 1 Bewertung in der Umfrage genannt wurden. Diese Note ist um rund 0.5 Punkte tiefer als der Durchschnitt der 28 Gemeinden in der Rangliste.

700 Gemeinden wurden in der Online-Umfrage weniger als 5 mal bewertet, 164 Gemeinden erhielten zwischen 5 und 50 Nennungen. Unter ihnen sind auch mittelgrosse Städte mit mehr als 30'000 EinwohnerInnen. Die Gruppe mit >50 und <130 Nennungen umfasst 22 Städte, unter ihnen Aarau und Olten, die im 2010 noch in der Rangliste Aufnahme fanden.

#### **4.1 Rangierung**

In den Augen der Teilnehmenden an der Online-Umfrage ist und bleibt Burgdorf die Velostadt Nr. 1 der Schweiz (vgl. Grafik folgende Seite). Auf Platz 2 folgt Chur, das mit dem Vorjahreszweiten Winterthur die Plätze getauscht hat. Dann folgen mit Zuchwil, Solothurn und Langenthal drei Neueinsteigerinnen. Am unteren Ende der Rangliste fungiert Zürich, das von Fribourg die rote Laterne übernommen hat. Die stärksten Absteigerinnen sind St.Gallen, Zürich, Lausanne, Genève, Thun und Luzern. Gossau SG auf Platz 23 ist die schlechteste Neueinsteigerin.

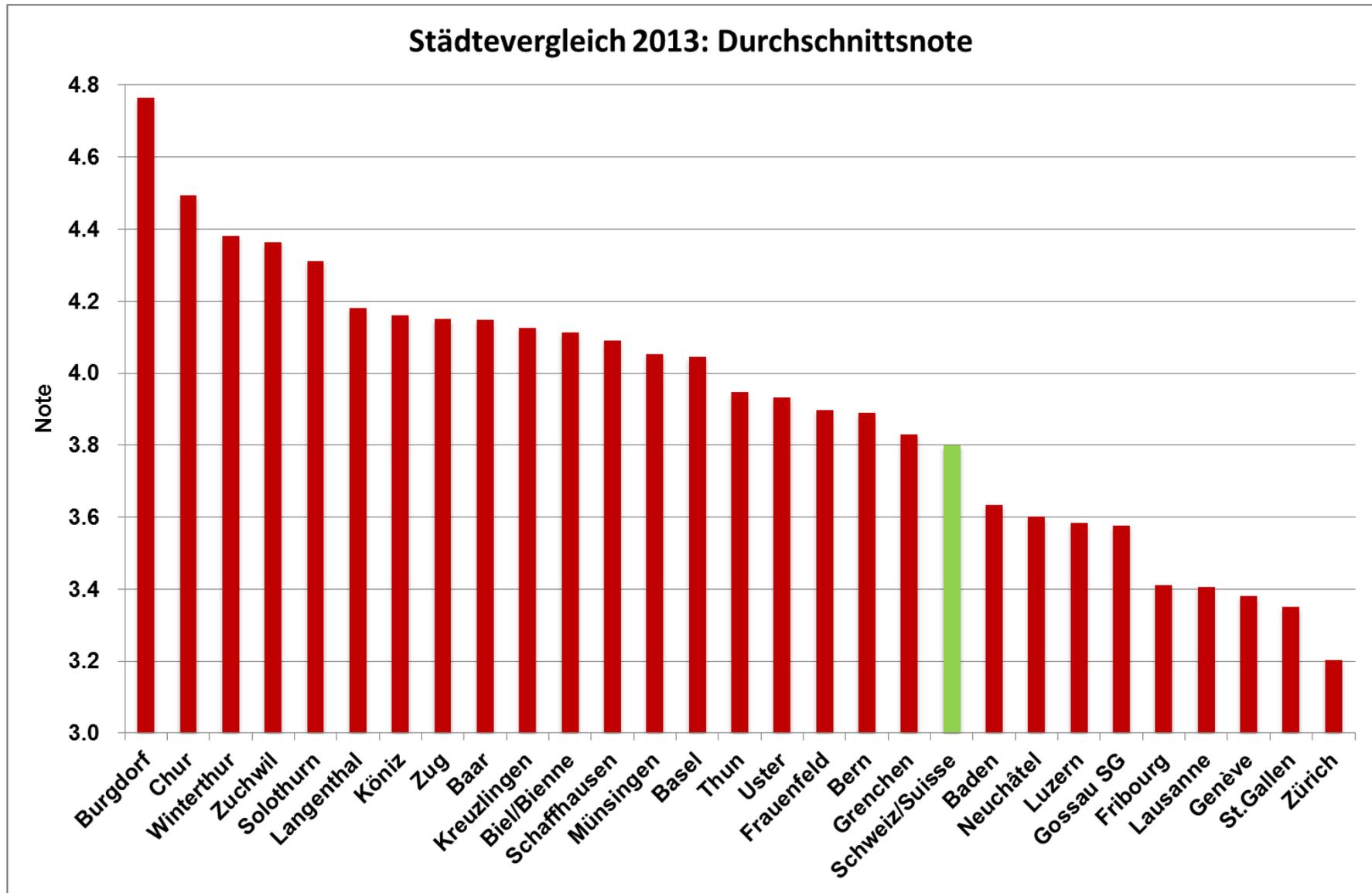
#### **4.2 Benotung**

Die Velostadt Burgdorf hat von den Velofahrenden die Note 4.8 erhalten und liegt damit nur noch knapp unter der Bewertung "gut". Zusammen mit Chur und Neuchâtel hat Burgdorf gegenüber 2009 0.4 Punkte zulegen können, was der stärksten Verbesserung aller Städte entspricht. Punktemässig verschlechtert haben sich seit 2009 einzig Thun und St.Gallen, wenn auch nur um ein Zehntel.

Betrachtet man die Zeitspanne seit 2005, so konnte Chur in der Bewertung am meisten zulegen und sich um fast eine ganze Note verbessern. Auch Burgdorf hat mit 0.8 Punkten gut zugelegt, gefolgt von Bern und Fribourg mit 0.6. Keine schon 2005 bewertete Stadt hat 2013 weniger Punkte erhalten; den schwächsten Punktezuwachs verzeichnen Zürich und Genève mit lediglich 0.1 Punkten. Die vergleichsweise tiefen Noten der beiden grössten Städte der Schweiz ziehen den Notendurchschnitt des Landes auf ungenügende 3.8, immerhin leicht besser als vor vier (3.7) und acht (3.4) Jahren.

#### **4.3 Regionale Verteilung**

Auch im Jahre 2013 machte sich die Sprachgrenze bemerkbar: Als beste französischsprachige Stadt landet Biel-Bienne auf dem 11. Rang; die beste rein frankophone Stadt ist Neuchâtel auf dem 21. Rang. Sie liegt unter dem gesamtschweizerischen Notendurchschnitt, wie auch die übrigen Westschweizer Städte Fribourg, Lausanne und Genève. Immerhin verzeichnet Neuchâtel - zusammen mit den Topstädten Burgdorf und Chur - den grössten Notenzuwachs aller Städte. Auch Biel-Bienne und Fribourg sind mit 0.3 Punkten Zuwachs besser bewertet worden als vor vier Jahren. Kaum bewegt haben sich die Beurteilungen von Lausanne und Genève. Abgesehen von den Auffälligkeiten bezüglich der Sprachgrenze verteilen sich die gut bewerteten Städte über alle Landesteile (mit Ausnahme der italienischen Schweiz, die nicht in die Umfrage einbezogen wurde). Die 14 mit einer genügenden Note bewerteten Städte liegen in den Kantonen Bern (5), Graubünden (1), Zürich (1), Solothurn (2), Zug (2), Thurgau (1), Schaffhausen (1) und Basel-Stadt (1).



## **5. Vergleich Durchschnittsnote und Pauschalbeurteilung „Ich kann hier gut Velofahren“**

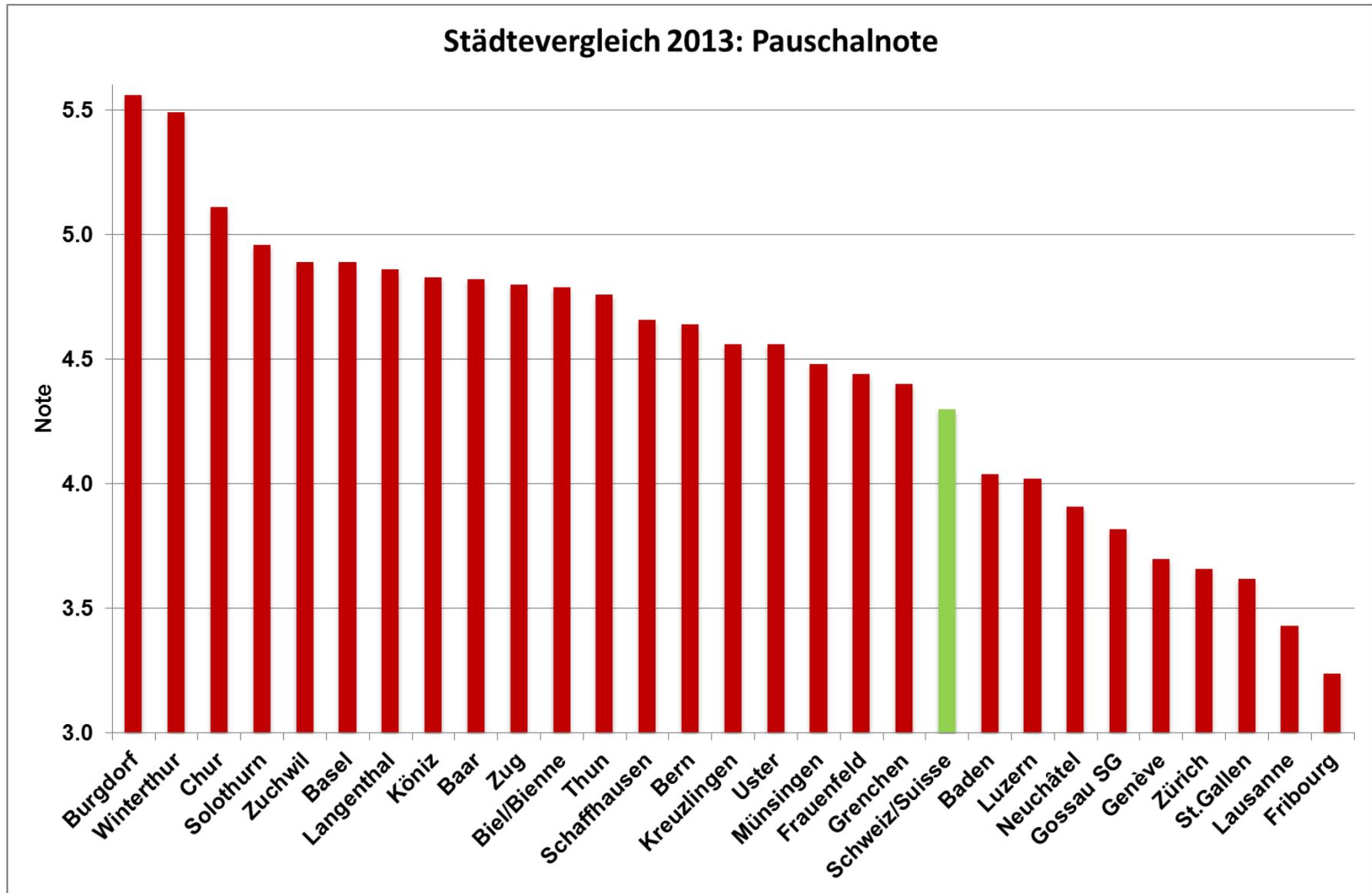
Die Durchschnittsnote einer Stadt wird aufgrund der sechs Noten aller Kategorien ermittelt. Die einzelnen Kategoriennoten bilden ihrerseits den Durchschnitt der 4-6 Teilnoten innerhalb der Kategorien. Die kritische Bewertung einzelner Fragen kann in der Folge zu einer schlechteren Durchschnittsnote führen, als wenn direkt eine Pauschalnote vergeben würde. Mit der Frage "Ich kann hier gut Velofahren" wurde dieser Effekt überprüft.

Der Vergleich mit der Pauschalbeurteilung („Ich kann hier gut Velo fahren“) zeigt, dass die Grundzufriedenheit deutlich positiver ausfällt, als wenn die Velofreundlichkeit anhand des Durchschnitts der Bewertung verschiedener Themen im Detail ermittelt wird (s. Grafik folgende Seite).

Im Durchschnitt fällt die Pauschalnote mit 4.3 klar genügend aus und liegt 0.5 Punkte höher als die Durchschnittsnote von 3.8. Diese Aussage trifft nicht ganz überall zu, namentlich nicht für Fribourg (Pauschalnote tiefer als Durchschnittsnote) und für Genève (gleiche Noten). Auch sonst ist der Unterschied zwischen den beiden Noten nicht überall gleich gross, womit sich in der Rangliste gemäss Pauschalnote diverse Verschiebungen gegenüber der Rangierung gemäss Durchschnittsnote ergeben.

Insgesamt stützen die antwortenden Velofahrenden die Aussage "Ich kann hier gut Velo fahren". In Burgdorf, Winterthur, Chur und Solothurn erreicht die Pauschalnote den Wert "gut". Die Velostadt 2014 Burgdorf erreicht mit 5.6 (!) auch hier die Höchstnote. Ungenügende Werte erreichen die Westschweizer Städte Neuchâtel, Lausanne, Genève und Fribourg, sowie Gossau SG, St. Gallen und Zürich.

Die Pauschalnote hat sich gegenüber 2009 über alles verbessert, wenn auch nur leicht um 0.2 Punkte. Am deutlichsten in Chur und Biel-Bienne (plus 0.4) sowie Burgdorf und Köniz (plus 0.3). Verschlechtert hat sich die Pauschalnote in Thun und Luzern sowie am stärksten in St.Gallen mit einem Rückgang um 0.4 Punkten.



## 6. Frage-Kategorien

### 6.1 Verkehrsklima (Durchschnittsnote: 4.0; 2009: 3.9; 2005: 3.6)

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 exakt eine genügende Note und hat sich damit gegenüber 2009 um ein Zehntel verbessert.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
keine Konflikte mit FussgängerInnen	4.1	4.5	4.5	0.0
erlebe Velos rücksichtsvoll	3.9	4.3	4.4	0.1
erlebe öV rücksichtsvoll	4.0	3.9	4.1	0.2
werde Ernst genommen		3.8	3.9	0.1
erlebe MIV rücksichtsvoll	3.0	3.4	3.6	0.2
kann Autos rechts passieren	2.8	3.4	3.5	0.1
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.6</b>	<b>3.9</b>	<b>4.0</b>	<b>0.1</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Verkehrsklima"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Mit Noten über 4 bewertet wird das Nebeneinander mit den FussgängerInnen, den anderen Velofahrenden und dem öffentlichen Verkehr. Als ungenügend empfunden wird jenes mit dem motorisierten Individualverkehr.

Seit 2009 hat sich damit das Verkehrsklima leicht verbessert, am stärksten das Nebeneinander zwischen Velofahrenden, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. Das Nebeneinander mit den FussgängerInnen hat sich - auf vergleichsweise hohem Niveau - nicht verändert.

In den einzelnen Städten wird das Verkehrsklima mit Noten zwischen 3.3 und 4.7 bewertet. 21 der 28 Städte erreichen eine genügende Note. Gesamtsieger Burgdorf ist mit der Note 4.7 auch Kategoriensieger. Es wird gefolgt von Chur und Zuchwil mit der Note 4.5. Am Ende der Skala liegen Genève und mit 3.3 Punkten das Schlusslicht Zürich. Die Limmatstadt hat gegenüber 2009 - ebenso wie Luzern und St.Gallen - ein Zehntel verloren. Demgegenüber hat Chur mit 0.4 Punkten Zuwachs gegenüber 2009 beim Verkehrsklima mit Abstand am stärksten zugelegt.

Im Vergleich mit 2005 am meisten gesteigert haben sich Chur, Biel und Fribourg (je 0.6 Punkte). Hier treten somit zwei Städte an der Sprachgrenze positiv in Erscheinung. Praktisch sitzengeblieben ist Zürich mit 0.1 Punkten Zuwachs in den letzten acht Jahren.

## 6.2 Sicherheit (Durchschnittsnote: 3.7; 2009: 3.6; 2005: 3.3)

Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium Sicherheit mit 3.7 eine ungenügende Note, hat sich jedoch gegenüber vor vier Jahren um ein Zehntel und gegenüber vor acht Jahren um vier Zehntel verbessert.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
fühle mich sicher	3.3	3.9	4.0	0.1
Radwege/-streifen breit genug	3.5	3.8	3.8	0.0
Vortritt wird respektiert		3.7	3.8	0.1
Gefahrenorte umfahrbar		3.6	3.7	0.1
Wege sind frei von Hindernissen	3.7	3.4	3.6	0.2
genug Radwege/-streifen	3.6	3.4	3.5	0.1
genügend Überholabstand		3.4	3.5	0.1
sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen		3.4	3.5	0.1
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.3</b>	<b>3.6</b>	<b>3.7</b>	<b>0.1</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Sicherheit"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Obwohl die Durchschnittsnote der Kategorie mit 3.7 ungenügend ist, wird die generelle Aussage "fühle mich sicher" mit "genügend" bewertet. Verantwortlich für die tiefe Durchschnittsnote sind die fehlenden Radwege/-streifen, das zu nahe Überholtwerden und die fehlende Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen.

Seit 2009 nahm die Hindernisfreiheit der Wege zu. Als unverändert ungenügend wird die Breite von Radwegen und -streifen beurteilt.

In den bewerteten Städten wurde die Sicherheit mit Noten zwischen 2.9 und 4.8 bewertet; sie erhält in 13 von 28 Städten eine genügende Note. Die Gesamterste Burgdorf gewinnt auch in dieser Kategorie, gefolgt von Winterthur. Zürich als Gesamtverliererin erhält als einzige Stadt eine Note unter 3.

Gegenüber 2009 am stärksten verbessert hat sich mit fünf Zehnteln die Stadt Chur. Vier Städte haben Punkte eingebüsst: St. Gallen (-0.2), Thun, Luzern und Zürich (je -0.1). Über die letzten acht Jahre gesehen konnten Burgdorf und Biel-Bienne mit 0.8 Punkten am stärksten zulegen, Lausanne und Zürich blieben mit einer Verbesserung von 0.1 Punkten praktisch stehen.

### 6.3 Komfort (Durchschnittsnote: 3.7; 2009: 3.5; 2005: 3.6)

Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium "Komfort" mit 3.7 eine ungenügende Note, was dennoch eine Erhöhung von 0.2 bzw. 0.3 Punkten gegenüber 2009 und 2005 ausmacht. Die Komfortnote ist die tiefste aller Kategorien.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
Erreiche Ziele direkt		4.6	4.6	0.0
Velofahren hier komfortabel		3.9	4.0	0.1
Randsteinübergänge befahrbar		3.7	3.8	0.1
Ampeln abgestimmt	3.3	3.0	3.2	0.2
Baustellen bequem umfahrbar	2.7	3.0	3.2	0.2
Velo im öV möglich	2.5	3.1	3.2	0.1
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.4</b>	<b>3.5</b>	<b>3.7</b>	<b>0.2</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Komfort"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Gleich wie die Kategorie "Sicherheit" erhält der Komfort insgesamt eine ungenügende Note. Dennoch schneiden die Erreichbarkeit der Ziele und die generelle Aussage "Velofahren ist komfortabel" genügend ab. Schlechte Noten erhalten die Ampelsteuerungen, die Baustellen und die Velomitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Stadt Genève erreicht mit 1.8 bei der Velomitnahme im öV die tiefste Einzelnote der gesamten Umfrage. Gegenüber dem Jahr 2009 haben sich die Ampelabstimmung und die Baustellenqualität verbessert. Unverändert gut ist die Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele.

In den einzelnen Städten wird der Komfort mit Noten zwischen 3.0 und 4.7 bewertet. In 11 von 28 Städten ist die Note genügend. Am komfortabelsten ist es in der Siegerstadt Burgdorf, den schlechtesten Komfort empfinden die Velofahrenden in Zürich. Seit 2009 am stärksten zulegen konnte mit 0.8 Punkten die Stadt Chur. Demgegenüber blieb St. Gallen auf der 2009er Note sitzen. In Burgdorf, Chur und Lausanne (!) stieg die Komfortnote seit 2005 um 0.9 Punkte. In Schaffhausen und Zürich sank die Note in diesen acht Jahren um ein Zehntel.

#### 6.4 Wegnetz (Durchschnittsnote: 4.3; 2009: 4.3; 2005: 3.6)

Über alle Städte gesehen erhält das Wegnetz mit 4.3 wie schon vor acht und vier Jahren die beste Kategorienote. Doch die Benotung des Wegnetzes stagniert im Vergleich zu 2009: Es ist die einzige Kategorie, bei welcher keine Verbesserung mehr verzeichnet werden kann. Dank dem grossen Sprung zwischen 2005 und 2009 bleibt sie aber dennoch jene Kategorie, deren Benotung seit 2005 am stärksten zulegen konnte.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
Zentrum gut erreichbar	3.9	4.8	4.9	0.1
Nebenstrassen alltagstauglich		4.4	4.4	0.0
Einbahngegenverkehr	4.1	4.2	4.2	0.0
Gute Wegweisung	3.6	3.8	3.9	0.1
Hauptstrassen velofreundlich		3.8	3.9	0.1
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.6</b>	<b>4.3</b>	<b>4.3</b>	<b>0.0</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Wegnetz"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Die Erreichbarkeit der Zentren scheint eine Stärke der städtischen Wegnetze zu sein. Selbst die Führung des Veloverkehrs auf Hauptstrassen und die Wegweisung sind nur knapp ungenügend.

Die Veränderungen gegenüber 2009 sind auch bei den Einzelnoten minimal. Leichte Verbesserungen sind bei der Erreichbarkeit der Zentren, bei der Wegweisung und bei den Hauptstrassen spürbar.

In den einzelnen Städten ist das Wegnetz die einzige Kategorie, welche zweimal die Note 5 erhält, und zwar in der Gesamtsiegerin Burgdorf und in Winterthur. In Burgdorf erhält die Aussage „das Zentrum ist gut erreichbar“ mit 5.5 die höchste aller Einzelnoten. Lausanne, Fribourg und Neuchâtel schliessen in dieser Kategorie mit der schlechtesten Note (3.7) ab.

In den vergangenen vier Jahren hat Chur mit 0.4 Punkten am meisten zugelegt, St.Gallen mit -0.2 Punkten am stärksten verloren. Ebenfalls Punkte verloren haben Thun, Luzern, Genève, Zürich und Lausanne.

Gegenüber 2005 am meisten verbessert haben sich Burgdorf und Chur mit je einem ganzen Punkt. Über die letzten acht Jahre gesehen am wenigsten zugelegt hat das gesamt dritte Winterthur mit 0.3 Punkten. Keine Stadt hat sich somit in den letzten acht Jahren verschlechtert, wohl aber in den letzten vier.

### 6.5 Abstellanlagen (Durchschnittsnote: 3.6; 2009: 3.5; 2005: 3.4)

Über alle Städte gesehen erhalten die Abstellanlagen eine ungenügende Note, haben sich jedoch gegenüber vor vier Jahren um ein Zehntel verbessert. Mit 0.2 Punkten zwischen 2005 und 2013 entspricht dies der geringsten Verbesserung aller Kategorien.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
beim Einkaufen genügend	3.8	4.0	4.2	0.2
mit Angebot zufrieden	3.6	3.5	3.7	0.2
am Bahnhof genügend	3.3	3.4	3.7	0.3
keine Furcht vor Diebstahl	2.7	2.9	3.0	0.1
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.3</b>	<b>3.5</b>	<b>3.6</b>	<b>0.1</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Abstellanlagen"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Einzig die Abstellssituation beim Einkaufen wird als genügend bewertet. Ungenügend ist das Abstellplatzangebot insgesamt und im speziellen am Bahnhof. Als grosses Problem wird der Velodiebstahl betrachtet.

Seit 2009 hat sich die Abstellssituation an den Bahnhöfen merklich verbessert. Am wenigsten spürbar ist der Fortschritt bei der Diebstahlsituation.

In den einzelnen Städten erhalten die Abstellanlagen Noten zwischen 2.9 und 4.6. Kategoriensiegerin ist wie schon vor vier Jahren Chur, Verliererin ist wiederum Genève. Die Note 2.0 für die Diebstahlsicherheit in Genève bedeutet die zweittiefste Einzelnote überhaupt.

In den letzten vier Jahren am besten entwickelt hat sich mit Neuchâtel eine Westschweizer Stadt (plus 0.6 Punkte); am schlechtesten Schaffhausen und Thun mit einer Verschlechterung um je ein Zehntel.

Der Blick auf die letzten acht Jahre zeigt eine eindruckliche Besserstellung von Chur mit 1.2 Punkten - dem Wachstumsrekord aller Kategorien seit 2005. Die einzige rückläufige Wertung erfährt Genève (-0.1).

### 6.6 Stellenwert (Durchschnittsnote: 3.6; 2009: 3.4,; 2005: 3.1)

Werden die Velofahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende ernst genommen? Über alle Städte gesehen erhält der Stellenwert mit 3.6 Punkten die tiefste aller Kategoriennoten. Immerhin ist gegenüber 2009 ein Wachstum von 0.2 Punkten zu verzeichnen, gegenüber 2005 eines von 0.5 Punkten.

Aussage	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
Verbessert	3.8	3.9	3.9	0.0
gut unterhalten	3.8	3.7	3.8	0.1
von den Behörden Ernst genommen		3.5	3.7	0.2
genug Velowerbung	2.9	3.1	3.3	0.2
Schneeräumung zufrieden	2.7	2.9	3.1	0.2
<b>Durchschnittsnote</b>	<b>3.1</b>	<b>3.4</b>	<b>3.6</b>	<b>0.2</b>

Tabelle: Bewertung der Aussagen der Kategorie "Stellenwert"; Jahre 2005, 2009 und 2013

grün: beste Note/Veränderung

orange: 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.

Entsprechend der tiefen Durchschnittsnote erhalten alle Fragen innerhalb der Kategorie ungenügende Noten. Immerhin wird insgesamt eine Verbesserung attestiert. Dennoch wünschen sich Velofahrende mehr Werbung für das Velofahren. Stark kritisiert wird die Schneeräumung.

Gegenüber 2009 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 3.0 (St.Gallen) und 4.8 (Burgdorf).

Seit 2009 hat sich Fribourg am stärksten entwickelt (plus 0.5 Punkte); Winterthur (!) zusammen mit Genève als einzige verschlechtert (-0.1 Punkte).

Über die letzten acht Jahre konnte Chur mit 1.2 Punkten am meisten zulegen, während Genève mit -0.3 Punkten am stärksten abgegeben hat.

## 6.7 Fazit zu den sechs Kategorien

Kategorie	Durchschnitts- note 2005	Durchschnitts- note 2009	Durchschnitts- note 2013	Veränderung 2009-2013	Veränderung 2005-2013
1. Wegnetz	3.6	4.3	4.3	0.0	0.7
2. Verkehrsklima	3.6	3.9	4.0	0.1	0.4
3. Sicherheit	3.3	3.6	3.7	0.1	0.4
4. Komfort	3.4	3.4	3.7	0.3	0.3
5. Abstellanlagen	3.4	3.5	3.6	0.1	0.2
6. Stellenwert	3.1	3.4	3.6	0.2	0.5
<b>alle Kategorien</b>	<b>3.4</b>	<b>3.7</b>	<b>3.8</b>	<b>0.1</b>	<b>0.4</b>

Tabelle: Rangliste der Kategorien nach Durchschnittsnoten sowie Veränderungen seit 2009 und 2005  
 grün = beste Kategoriennote bzw. Veränderung in/mit den Jahren  
 orange = schlechteste Kategoriennote bzw. Veränderung in/mit den Jahren

Die Kategorie **Wegnetz** wird von den Velofahrenden in allen beobachteten Jahren am besten bewertet. Die Erreichbarkeit der Zentren erhält mit 4.9 die höchste Einzelnote. Ungenügend sind die Wegweisung und die Führung auf Hauptstrassen. Das Wegnetz hat sich seit 2005 stärker verbessert als alle anderen Kategorien, nicht mehr jedoch in den letzten vier Jahren. Da werden Verbesserungen in den einen Städten durch Verschlechterungen in anderen Städten kompensiert.

Das **Verkehrsklima** wird über die ganze Schweiz gesehen gerade noch als genügend bewertet. Gut kommt man mit den FussgängerInnen und den anderen Velofahrenden zurecht. Schwierig ist das Nebeneinander mit den Motorfahrzeugen, gerade beim rechts passieren. Das Klima wurde in den letzten acht Jahren besser, in den letzten vier allerdings nicht mehr so stark.

Die **Verkehrssicherheit** wird von den Antwortenden mit 3.7 bewertet, also unter dem Schnitt aller Kategorien. Dennoch geben die Velofahrenden der Aussage "fühle mich sicher" die Note 4. Am stärksten auf die Note drücken fehlende Radwege und -streifen, ungenügender Überholabstand und die fehlende Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen. Auch dieses Kriterium stagniert im Vergleich zum Jahr 2009. Die Verbesserung in der Periode 2005-09 war deutlicher.

Die Kategorie **Komfort** erhält wie die Verkehrssicherheit die Note 3.7. Dabei schneiden die Erreichbarkeit der Ziele - mit der zweithöchsten Einzelnote überhaupt - und die Aussage "Velofahren ist komfortabel" mit einer genügenden Note ab. Velofeindliche Ampeln, unbequeme Baustellen und Umleitungen sowie die Velomitnahme im öffentlichen Verkehr drücken jedoch die Note in den ungenügenden Bereich. Die Bewertung ist seit 2009 im Kategorienvergleich am deutlichsten angestiegen. Damals lag der Komfort noch am Schluss der Kategorienwertung.

Die **Abstellanlagen** gehören mit der Note 3.6 zu den zwei Sorgenkindern der Velofahrenden. Wäre da nicht die als genügend bewertete Situation beim Einkaufen, läge der Wert noch tiefer. Die Furcht vor Diebstahl erreicht den absoluten Tiefstwert aller Einzelnoten.

In dieser Kategorie wird auch der schwächste Notenzuwachs seit 2005 verzeichnet.

Die Kategorie **Stellenwert** wird - zusammen mit den Abstellanlagen - von den Velofahrenden am stärksten bemängelt. Keine Einzelaussage hat eine genügende Note erhalten. Die Schneeräumung erhält die zweittiefste Einzelnote. Immerhin wird eine Verbesserung attestiert.

Dieser tiefe Stellenwert hat Tradition, auch wenn über die Jahre eine Verbesserung der Kategorienote verzeichnet werden kann.

Als Fazit der durchschnittlichen Bewertung über die ganze Schweiz kann festgestellt werden, dass

- die Pole "Wegnetz" als beste Kategorie und "Stellenwert" als schlechteste Kategorie unverändert bleiben.
- die höchsten Einzelnoten die Erreichbarkeit der Zentren und das Nebeneinander mit den FussgängerInnen erhalten haben.
- die schlechtesten Einzelnoten die Angst vor Velodiebstahl und die mangelnde Schneeräumung erhalten haben.
- keine einzige Kategorie im Jahre 2013 schlechter bewertet wurde als 2009 oder 2005. Der Trend zeigt somit überall nach oben. Auch bei den Einzelnoten gab es gegenüber 2009 keine einzige und im Vergleich mit 2005 nur vereinzelte Verschlechterungen.
- sich das Entwicklungstempo verlangsamt hat: Die Noten haben sich gegenüber vor vier Jahren maximal um drei Zehntel verbessert, über alle Kategorien gesehen sogar nur um ein Zehntel.

## 7. Sonstige Angaben

### 7.1 Geschlecht

Von den Umfrage-Teilnehmenden sind gesamtschweizerisch 58% Männer und 42% Frauen. Der Männeranteil ist damit gegenüber vor vier Jahren um zwei Prozentpunkte gestiegen.

Frauen und Männer bewerten im Durchschnitt fast identisch. In einzelnen Fragen gibt es aber recht grosse Unterschiede in der Bewertung. In Bezug auf die grossen Städte kann festgestellt werden:

- Ein Noten-Unterschied von 0.2 Punkten oder mehr tritt in 55 von 638 Fällen auf (8.6 %). In 21 Fällen bewerten die Frauen höher, in 34 Fällen die Männer. In allen anderen Fällen ist die Bewertung von Männern und Frauen weniger stark abweichend oder gleich.
- In Winterthur ist der Unterschied zwischen männlicher und weiblicher Beurteilung besonders auffällig. Mehrere Fragen aus den Kategorien Komfort, Stellenwert und Abstellanlagen werden von den Frauen deutlich besser benotet; die Noten-Differenz beträgt zwischen 0.2 und 0.6 Punkten (Winterthur erreichte eine Beteiligung von 207 Personen).
- Die deutlichste Abweichung zeigt sich in Winterthur bei der Frage „Komfort 4: Baustellen bequem umfahrbar“: Frauen bewerten mit 3.97, Männer mit 3.33 (Differenz 0.64).
- Die Fragen aus dem Themenbereich Sicherheit werden von den Frauen tendenziell weniger gut benotet als von den Männern. Diese Beobachtung gilt im höchsten Mass für die Städte Luzern und Zürich, etwas weniger deutlich auch für Bern, Lausanne und Genève.
- Die Einzelfrage „Sicherheit 1: fühle mich sicher“ wird in 5 von 6 Städten von den Frauen mit mindestens 0.2 Punkten schlechter bewertet als von den Männern. In Winterthur besteht kein Unterschied in der Beurteilung dieser Frage.
- Die Frage nach dem Velofahrer-Typ (durchschnittlich – geübt – Experte) wird auffallend unterschiedlich beantwortet: In allen 6 Städten schätzen sich die Männer signifikant häufiger als Experte ein als die Frauen.

### 7.2 Unfall-Betroffenheit

Die Unfallbetroffenheit im letzten Jahr liegt im nationalen Durchschnitt bei 7%. Da die Frage vier Jahre zuvor anders gestellt worden war, ist ein Vergleich nicht möglich. Die Auswertung zeigt, dass Unfall-Betroffene die Gefahren höher gewichten.

Auch die Fragen zum Verkehrsklima werden unterschiedlich beantwortet: Unfall-Betroffene fühlen sich weniger Ernst genommen und bezeichnen den MIV als weniger rücksichtsvoll. Sogar die Fragen nach dem Komfort werden von den Unfall-Betroffenen um 0.34 Punkte strenger beurteilt, d.h. diese Menschen beurteilen die Situation um Randsteine, Ampeln oder Velos im öV als deutlich weniger komfortabel als die Gesamtheit der Teilnehmenden.

### **7.3 Diebstahl- und Vandalismus-Betroffenheit**

14% der Antwortenden geben an, im letzten Jahr Opfer von Diebstahl geworden zu sein. 18% wurden Opfer von Vandalismus. Beide Werte lassen sich wegen unterschiedlicher Fragestellung nicht mit der letzten Umfrage vergleichen. Geht man von einem Bestand von 3.7 Mio. Fahrrädern<sup>1</sup> aus, so wären dies über eine halbe Million gestohlener Fahrräder pro Jahr. Beim Vandalismus läge die Zahl bei über 660'000!

### **7.4 Spezialfall Abstellanlagen**

Bei der Umfrage von 2005 wurden die „Abstellanlagen“ - im Unterschied zu 2009 - nicht als eigene Kategorie bewertet, sondern als Teil des „Komforts“. Um die Kategorien 2009 mit 2005 vergleichen 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.

### **7.5 Zusammenhänge zwischen einzelnen Bewertungen**

Einzelne Aussagen wurde dahin gehend untersucht, durch welche anderen Aussagen sie sich erklären lassen. Diese Regressionsanalysen haben zum Beispiel ergeben:

- **Randsteinübergänge:** In Bezug auf den Komfort lässt sich ein schwacher Zusammenhang erklären, d.h. die Teilnehmenden empfinden die Überfahrbarkeit der Randsteine offener als komfort-relevant. Hingegen ergibt sich kein signifikanter Zusammenhang mit der Beurteilung der Sicherheit, d.h. Randsteine werden offenbar nicht als unfallgefährlich taxiert.
- **Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen:** Mehr als jede andere Einzelfrage erklärt jene nach Hauptstrassen und Kreuzungen das Sicherheitsgefühl insgesamt. Das Gefühl der Sicherheit kann also in erster Linie durch Massnahmen auf Hauptstrassen und Kreuzungen beeinflusst werden.
- **Stellenwert des Velofahrens:** Die Velofahrenden nehmen behördliche Massnahmen wahr und geben an, der Stellenwert des Velofahrens habe sich verbessert, und zwar sehr stark durch Massnahmen der Behörden.
- **Ernst genommen zu werden beeinflusst auch die Antworten zum Komfort, zum Gefühl der Sicherheit und – was nicht verwundert – auf die pauschale Frage „wie gut kann ich hier Velo fahren“.**

---

<sup>1</sup> Letzte offizielle Zahl verkaufter Velo-Vignetten im Jahre 2010

## 8. Städte

Im folgenden werden alle 28 bewerteten Städte nach Grössenklassen gruppiert und aufgrund ihrer Bewertung aufgelistet. Für Detailangaben verweisen wir auf den Anhang.

### 8.1 Grosse Städte (> 100'000 Ew.)

Stadt	Verkehrsklima	Sicherheit	Komfort	Wegnetz	Abstellanlagen	Stellenwert	Durchschnitt
Winterthur	4.4	4.5	4.3	5.0	4.1	4.1	4.4
Basel	4.1	4.0	3.9	4.7	3.6	3.9	4.0
Bern	4.0	3.8	3.9	4.6	3.4	3.7	3.9
Lausanne	3.7	3.2	3.5	3.5	3.0	3.5	3.4
Genève	3.5	3.2	3.4	4.0	2.9	3.3	3.4
Zürich	3.3	2.9	3.0	3.8	3.1	3.1	3.2

Tabelle: Noten der grossen Städte nach Kategorien

grün = beste Kategoriennote

orange = schlechteste Kategoriennote

Winterthur ist die Velo-Grossstadt der Schweiz. Kein Kategorienwert liegt unter 4.1, die Note für das Wegnetz gar über 5 - die Bestnote aller Kategorien in allen Städten. Auch die Stadt Basel kann einen genügenden Durchschnitt vorweisen, fällt jedoch namentlich beim Kriterium "Abstellanlagen" ab.

Das gesamtletzte Zürich liegt logischerweise auch hier an letzter Stelle. Immerhin konnte es die Rote Laterne beim Kriterium "Wegnetz" an Lausanne und beim Kriterium "Abstellanlagen" an Genève abgeben.

Die beiden Westschweizer Grossstädte erreichen dieselbe Gesamtpunktzahl und liegen - abgesehen von Zürich - deutlich hinter den Deutschschweizer Grossstädten.

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

Stadt	Verkehrsklima	Sicherheit	Komfort	Wegnetz	Abstellanlagen	Stellenwert	Durchschnitt
Chur	4.4	4.4	4.4	4.9	4.6	4.2	<b>4.5</b>
Schaffhausen	4.3	4.1	3.7	4.5	4.1	3.9	<b>4.1</b>
Köniz	4.2	4.0	4.0	4.5	4.3	3.9	<b>4.2</b>
Biel-Bienne	4.2	4.0	4.0	4.7	3.9	3.9	<b>4.1</b>
Thun	4.1	3.9	3.9	4.5	3.6	3.6	<b>3.9</b>
Uster	4.1	3.8	3.9	4.5	3.8	3.6	<b>3.9</b>
Neuchâtel	4.0	3.5	3.5	4.0	3.4	3.3	<b>3.6</b>
Luzern	3.8	3.4	3.5	4.1	3.3	3.4	<b>3.6</b>
Fribourg	3.7	3.2	3.3	3.7	3.2	3.3	<b>3.4</b>
St.Gallen	3.7	3.2	3.0	3.8	3.4	3.0	<b>3.3</b>

Tabelle: Noten der mittलगrossen Städte nach Kategorien

grün = beste Kategoriennote

orange = schlechteste Kategoriennote

Unbestrittene Siegerin bei den mittलगrossen Städten ist Chur. Keine Kategoriennote liegt unter 4.2 und damit steht Chur auch in jeder einzelnen Kategorie als Siegerin da. Auch die nachfolgenden Städte Schaffhausen, Köniz und Biel-Bienne können eine genügende Durchschnittsnote aufweisen. Schaffhausen verliert jedoch namentlich beim Komfort, Köniz bei der Sicherheit, beim Komfort und beim Wegnetz sowie Biel-Bienne bei den Abstellanlagen Punkte.

Bei den Verliererinnen unter den mittलगrossen Städten liefern sich St.Gallen und Fribourg ein Kopf-an-Kopf-Rennen. St.Gallen erhält die Rote Laterne wegen schlechterer Noten bei Komfort und Stellenwert, während es beim Wegnetz und den Abstellanlagen besser beurteilt wird als Fribourg. Bei beiden Städten sind sämtliche Kategoriennoten ungenügend.

### 8.3 Kleine Städte (< 30'000 Ew.)

Stadt	Verkehrsklima	Sicherheit	Komfort	Wegnetz	Abstellanlagen	Stellenwert	Durchschnitt
Burgdorf	4.7	4.8	4.7	5.0	4.5	4.8	<b>4.8</b>
Zuchwil	4.5	4.2	4.3	4.7	4.3	4.1	<b>4.4</b>
Solothurn	4.4	4.3	4.1	4.8	4.2	4.1	<b>4.3</b>
Langenthal	4.4	4.1	4.1	4.7	4.0	3.8	<b>4.2</b>
Zug	4.2	4.1	4.0	4.7	3.9	3.9	<b>4.1</b>
Baar ZG	4.3	4.0	4.1	4.7	3.9	3.9	<b>4.1</b>
Kreuzlingen	4.2	4.0	3.9	4.6	4.3	3.8	<b>4.1</b>
Münsingen	4.1	3.8	4.0	4.6	4.1	3.8	<b>4.1</b>
Frauenfeld	4.1	3.8	3.6	4.4	3.9	3.5	<b>3.9</b>
Grenchen	4.2	3.8	3.6	4.2	3.5	3.6	<b>3.8</b>
Baden	4.0	3.6	3.5	4.0	3.3	3.4	<b>3.6</b>
Gossau SG	3.9	3.2	3.3	3.9	4.1	3.1	<b>3.6</b>

Tabelle: Noten der kleinen Städte nach Kategorien

grün = beste Kategoriennote

orange = 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 "Wegnetz" gar mit der Note 5, wo sie zusammen mit Winterthur die Bestnote aller Kategorien und Städte erhält. Die Mehrzahl der kleinen Städte hat eine genügende Durchschnittsnote erhalten, nebst Burgdorf aber nur Zuchwil und Solothurn auch in allen Kategorien. Den Schluss der Wertung macht Gossau SG, das mit Ausnahme der Abstellanlagen ausschliesslich ungenügende Kategoriennoten erhält. Baden erhält nur beim Verkehrsklima und beim Wegnetz eine (knapp) genügende Note.

## **9. Telefonbefragung**

### **9.1 Methodik**

Pro Velo Schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, die Städtebefragung von 2009 in Bern, Basel, Zürich und Lausanne fortzuführen. Hinzu kam diesmal die Stadt Luzern. Anhand eines einheitlichen Fragebogens wurden in den Monaten September und Oktober 2013 pro Stadt je rund 500 EinwohnerInnen ab 16 Jahren telefonisch befragt. Dadurch nahmen auch Nicht-Velofahrende an der Befragung teil. Diese ist repräsentativ und weist einen Stichprobenfehler von  $\pm 4.5$  Prozent auf. Zu den Ergebnissen der Befragung besteht ein detaillierter Schlussbericht.

### **9.2 Ergebnisse**

#### **9.2.1 Velonutzung**

54% der EinwohnerInnen ab 16 Jahren benutzen das Velo zumindest selten. In Basel fahren 28% täglich Velo, in Zürich sind es 21%, in Bern 20%, in Luzern 15% und in Lausanne noch 6%. In den Deutschschweizer Städten fahren zwischen 57% und 66% der Befragten zumindest selten Velo; in Lausanne sind es nur 31%. In Zürich hat der Anteil jener, die nie Velo fahren, gegenüber 2009 leicht zugenommen, in Bern und Lausanne ist dieser Anteil etwa stabil geblieben und in Basel hat der Anteil der Nicht-Velofahrenden etwas abgenommen (-4%-Punkte).

Wer ein Velo fährt, tut dies grossmehrheitlich mit einem herkömmlichen Velo. Am meisten verbreitet ist das E-Bike in Lausanne (11%), am wenigsten mit 4% in Basel.

## 9.2.2 Gründe fürs Nicht- oder selten Velofahren

	LU	ZH	LS	BE	BS	TOTAL
öffentlicher Verkehr ist bequemer	82	82 (-6)	73 (-4)	89 (+6)	84 (-1)	81
Regen und Kälte	82	78 (+3)	77 (0)	74 (-5)	75 (+4)	77
Auto / Motorrad ist bequemer	77	65 (-7)	67 (-5)	60 (-4)	60 (+5)	66
zu viele Steigungen	60	47	84	44	37	58
fürchte mich vor Unfällen / Stürzen*	60	50	65	50	50	57
verschwitzt	56	53 (0)	62 (+18)	45 (-14)	42 (-1)	54
Diebstahlrisiko ist gross	50	42 (-11)	52 (+3)	58 (+7)	56 (+8)	52
Lärm und Abgase stören mich	58	44 (-7)	59 (+11)	45 (-4)	43 (-9)	51
meine Wege sind zu lang	45	41 (+3)	39 (+8)	37 (+3)	35 (+8)	40
kann nicht Velo fahren	17	10 (-2)	18 (+6)	15 (-3)	17 (+2)	16
n	259	265	397	229	206	1354

Tabelle: Gründe der Nicht- oder selten Velofahrenden für den Veloverzicht  
 grüne Schrift: höchste Zustimmung; rote Schrift: tiefste Zustimmung  
 in Klammern: Veränderung gegenüber 2009  
 Quelle: gfs.bern; 2013

Nicht- oder selten Velofahrende stimmen insbesondere der Aussage zu, dass der öffentliche Verkehr bequemer ist (81%). 77% stören sich an Regen und Kälte, 66% finden es bequemer, sich per Auto oder Motorrad fortzubewegen und 58% beklagen die vielen Steigungen; im Vergleich zu den Velofahrenden haben sie auch mehr Respekt vor Unfällen und Stürzen (57%). 54% finden, dass sie nach dem Velofahren verschwitzt wären und 51% fühlen sich gestört durch Lärm und Abgase. Das Diebstahlrisiko schätzen sie mit 52% als weniger gross ein als die Velofahrenden. 40% finden, dass die Wege zu lang sind.

Betrachtet man die Gründe fürs Nicht-Velofahren im Zeitvergleich, fällt auf, dass in allen Städten ausser in Bern (+6%-Punkte) die Aussage „öffentlicher Verkehr ist bequemer“ weniger Zustimmung findet als 2009. Dasselbe gilt für die Bequemlichkeit von Auto und

Motorrad, allerdings ist hier Basel (+4%-Punkte) die Ausnahme von der Regel. Die Begründung, dass das Diebstahlrisiko gross ist, ist lediglich in Zürich zurückgegangen. In Lausanne werden insbesondere der Ärger mit Lärm und Abgasen und auch das verschwitzt sein nach dem Velofahren verstärkt als Gründe fürs Nicht-Velofahren angegeben. Die Begründung, dass die Wege zu lang sind, hat insbesondere in Lausanne und Basel zugenommen (jeweils +8%-Punkte).

### 9.2.3 Zufriedenheit

	LU	ZH	LS	BE	BS	TOTAL
zügige Zielerreichung	<b>86</b>	90 (0)	87 (0)	93 (-1)	<b>94</b> (-1)	90
Velofahren ist komfortabel	76	70 (+6)	<b>60</b> (+11)	81 (+1)	<b>87</b> (+1)	76
verbesserte Situation für Veloverkehr	69	<b>62</b> (+5)	<b>76</b> (+2)	65 (-3)	<b>76</b> (+11)	70
gefährliche Orte umfahrbar	61	63 (+7)	<b>59</b> (+5)	64 (+4)	<b>79</b> (+6)	66
zufrieden mit Angebot Veloabstellplätze	67	59 (+3)	66 (+15)	<b>53</b> (+2)	<b>70</b> (+8)	63
Verkehrsteilnehmende sind rücksichtsvoll	62	<b>50</b> (-6)	51 (+4)	63 (+12)	<b>64</b> (+6)	59
Diebstahlrisiko ist gross	<b>56</b>	57 (-3)	58 (-2)	<b>64</b> (+2)	58 (+7)	58
sichere Vorbeifahrt an Baustellen	<b>62</b>	<b>40</b> (+5)	<b>40</b> (-11)	56 (+7)	58 (+5)	52
geeigneter Abstellplatz am Bahnhof	45	41 (+1)	<b>38</b> (+5)	39 (+1)	<b>49</b> (+5)	42
fürchte mich vor Unfällen / Stürzen*	35	39	<b>53</b>	33	<b>31</b>	37
N	288	290	156	330	325	1388

Tabelle: Zufriedenheit der Velofahrenden mit einzelnen Aspekten  
 grüne Schrift: höchste Zustimmung; rote Schrift: tiefste Zustimmung  
 in Klammern: Veränderung gegenüber 2009  
 Quelle: gfs.bern; 2013

In Analogie zur geringsten Velonutzung finden sich in Lausanne auch die unzufriedensten Velofahrenden. In Basel zeigen sich die Velofahrenden hingegen

besonders zufrieden. Generell lässt sich hier ein positives Bild erkennen, welches sich gegenüber 2009 noch ausgebreitet hat.

Am meisten Unterstützung findet die Aussage, dass mit dem Velo eine zügige Zielerreichung möglich ist. Velofahren wird verbreitet auch als komfortabel empfunden. Insgesamt gesehen scheint sich die Situation für den Veloverkehr merklich verbessert zu haben. So ist auch die Mehrheit der Velofahrenden der Ansicht, dass gefährliche Orte umfahrbar sind, dass das Angebot an Veloabstellplätzen zufriedenstellend ist und die anderen VerkehrsteilnehmerInnen rücksichtsvoll sind. Mehrheitlich wird jedoch auch ein verbreitetes Diebstahlrisiko wahrgenommen. Weiter sind über 40% der Ansicht, dass die Vorbeifahrt an Baustellen nicht unbedingt sicher ist, über die Hälfte der Velofahrenden sieht dies jedoch positiver. Minderheitlich (42% sehr und eher zutreffend) unterstützt wird die Aussage, dass es am Bahnhof geeignete Abstellplätze hat und noch 37% fürchten sich sehr oder eher vor Unfällen und Stürzen.

Im Zeitvergleich lässt sich erkennen, dass über alle Städte die Meinung stärker geworden ist, dass gefährliche Orte umfahrbar sind. Das Velofahren gilt in allen Städten als komfortabler als noch 2009, insbesondere in Zürich (+6%-Punkte) und vor allem auch in Lausanne (+11%-Punkte) hat diese positive Ansicht zugenommen. In Lausanne hat sich auch die Zufriedenheit mit Abstellplätzen gegenüber 2009 besonders verbreitet (+15%-Punkte), aber auch in Basel (+8%-Punkte) hat die Zufriedenheit ein ganzes Stück zugenommen. Weiter hat sich laut den Basler VelofahrerInnen auch die generelle Situation für den Veloverkehr (+11%-Punkte) gegenüber den Aussagen von 2009 im Vergleich zu den anderen Städten stärker verbessert. In Bern hat sich insbesondere die Einschätzung der Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmer positiv entwickelt (+12%-Punkte). Auch wenn in Lausanne die Vorbeifahrt an Baustellen als weniger sicher eingestuft wird (-11%-Punkte), die Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmenden in Zürich kritischer betrachtet wird (-6%-Punkte) und die Einschätzung des Diebstahlrisikos in Basel um sieben Prozentpunkte gegenüber 2009 zugenommen hat, ist das Bild grundsätzlich positiver als noch 2009.

## **Anhang**

Tabelle Durchschnittsnoten der Einzelaussagen und Kategorien  
Fragebogen  
Kurzbericht gfs.bern