

Verbesserte Situation für Velofahrende in Städten

Schlussbericht



Velopolitik in Städten zeigt positive Effekte

Studie im Auftrag von Pro Velo Schweiz,
September 2013

Projektteam

Lukas Golder Politik- und Medienwissenschaftler

Cindy Beer Soziologin

Stephan Tschöpe Politikwissenschaftler

Philippe Rochat Politikwissenschaftler

Carole Gauch Politikwissenschaftlerin

Johanna Schwab Administration

Inhaltsverzeichnis

1	WICHTIGSTES IN KÜRZE.....	3
2	EINLEITUNG	11
2.1	Mandat und Befragung	11
2.2	Zielsetzung	12
2.3	Datenanalyse	13
2.4	Unterschiede in Topographie, öffentlicher Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik	14
2.5	Grafische Aufbereitung	16
3	BEFUNDE	17
3.1	Herkömmliche Velos besonders in der Freizeit genutzt	17
3.1.1	Zwischenbilanz	21
3.2	Grundsätzlich positiveres Bild bei Velofahrenden.....	21
3.2.1	Städtespezifische Aussagen zum Velofahren	29
3.2.2	Zwischenbilanz	33
3.3	Komfort im Vordergrund bei Nicht-Velofahrenden	33
3.3.1	Städtespezifische Gründe zum Nicht-Velofahren	38
3.3.2	Zwischenbilanz	41
3.4	Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende	41
3.4.1	Zwischenbilanz	48
4	SYNTHESE	49
5	ANHANG	51
5.1	gfs.bern-Team	51

1 Wichtigstes in Kürze

Das Mandat und die Datenbasis

Pro Velo Schweiz, vertreten durch Marianne Fässler, Projektleiterin und stellvertretende Geschäftsführerin, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, die Städtebefragung von 2010 in Bern, Basel, Zürich und Lausanne fortzuführen. Hinzu kam dieses Jahr die Stadt Luzern. Die Studie hat zum Ziel, eine Bestandsanalyse im Bereich Veloinfrastruktur, Verkehrspolitik und Veloverkehr zu ermöglichen. Hierzu werden einerseits Vergleiche der fünf Städte angestellt sowie spezifisch auf die beiden Gruppen der Velofahrenden und der Nicht-Velofahrenden eingegangen. Für die vier Städte, welche bereits 2010 untersucht wurden, können wir durch die Beibehaltung der meisten Fragen, die Entwicklung seit 2010 ausweisen.

Der Fragebogen wurde in Zusammenarbeit mit Pro Velo Schweiz entwickelt. Anschliessend wurde zwischen dem 10. September und dem 14. Oktober 2013 eine repräsentative Befragung von jeweils rund 500 EinwohnerInnen ab 16 Jahren der Städte Bern, Basel, Zürich, Lausanne und Luzern durchgeführt. Grundlage der Erhebung bildete somit eine Gesamtzahl von 2'505 Interviews aus den fünf Städten.

Tabelle 1

Technischer Kurzbericht "Pro Velo Schweiz"

Auftraggeber	Pro Velo Schweiz
Grundgesamtheit	EinwohnerInnen ab 16 Jahren
Herkunft der Adressen	Telefonverzeichnis der Swisscom (gepoolt)
Datenerhebung	Telefonisch, computergestützt (CATI)
Art der Stichprobenziehung	at random/nach Stadt, Geburtstagsmethode im Haushalt
Befragungszeitraum	10. September – 14. Oktober 2013 mittlerer Befragungstag 18. September 2013
Stichprobengrösse	$N_{\text{Basel}} = 502$, $N_{\text{Bern}} = 500$, $N_{\text{Lausanne}} = 500$, $N_{\text{Luzern}} = 500$, $N_{\text{Zürich}} = 503$
Fehlerbereich	jeweils ± 4.5 Prozent bei 50/50
Quotenmerkmale	Geschlecht/Alter interlocked
Befragungsdauer	
Mittel	27.1 Minuten
Standardabweichung	4.8 Minuten

© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013

Herkömmliche Velos besonders in der Freizeit genutzt

54 Prozent der EinwohnerInnen ab 16-Jahren benutzen das Velo zumindest selten. Ein Anteil von 46 Prozent gibt hingegen an, das Velo nie zu verwenden. Im Vergleich zeigen sich dabei einige Unterschiede zwischen den untersuchten

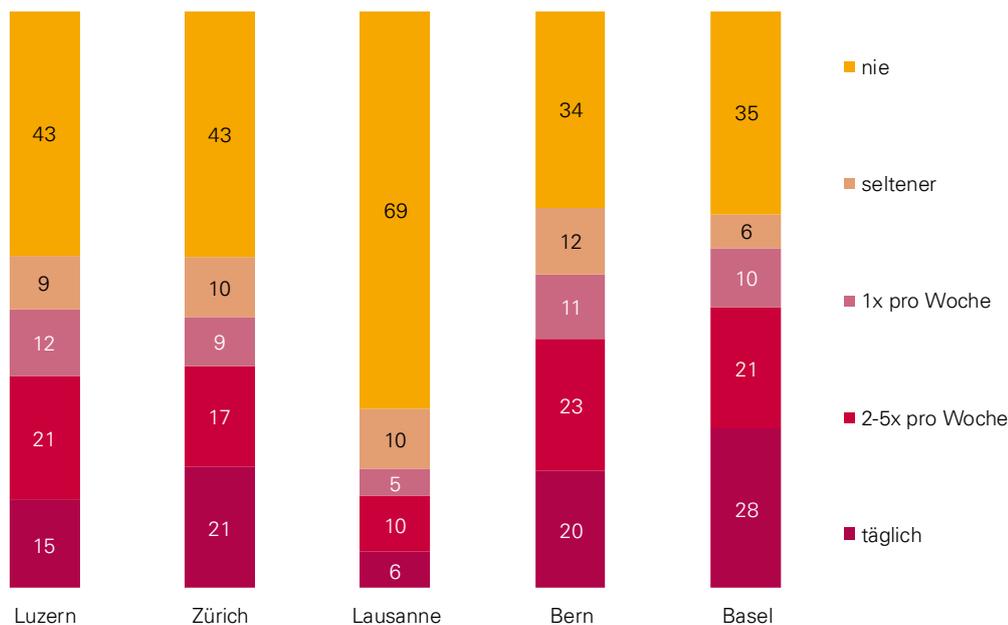
Städten. In Basel wird mit 28 Prozent am häufigsten jeden Tag Velo gefahren. Fassen wir alle Velofahrenden zusammen, welche zumindest selten mit dem Velo unterwegs sind, lassen sich in den Deutschschweizer Städten in Bern (66%) und Basel (65%) sowie in Luzern (57%) und Zürich (57%) ähnliche Bilder in der Häufigkeit der Velonutzung erkennen. In Lausanne finden wir lediglich eine Minderheit von 31 Prozent, welche das Velo zumindest selten nutzt. 69 Prozent verwenden dieses nie.

Grafik 1

Vergleich Häufigkeit Velofahrten in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich oder Luzern Velo?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505) sig.

Bei solchen Personen, die zumindest selten Velo fahren, sind die Nutzungsgründe über alle untersuchten Städte ähnlich. Das Velo wird insbesondere in der Freizeit gebraucht und, ausser in Lausanne, etwas öfter zum Einkaufen als für den Arbeits- bzw. Schulweg.

Grundsätzlich positiveres Bild bei Velofahrenden

Im Städtevergleich finden sich, bezogen auf die untersuchten Aussagen, die zufriedensten VelofahrerInnen in der Stadt **Basel**. Dort finden faktisch alle positiven Argumente überdurchschnittliche Zustimmung. Auch fürchten sich die Basler VelofahrerInnen am wenigsten vor Stürzen und Unfällen.

In **Lausanne** fällt auf, dass sich wohl nicht nur die Topographie auf die Zufriedenheit oder Häufigkeit des Velofahrens auswirkt. Sie finden im Vergleich nicht nur das Velofahren am wenigsten komfortabel, sondern sind auch am wenigsten der Ansicht, dass gefährliche Orte gut umfahrbar sind, die Vorbeifahrt an Baustellen sicher ist und dass es am Bahnhof geeignete Veloabstellplätze gibt. In Lausanne fürchten sich die VelofahrerInnen auch am ehesten vor Stürzen und Unfällen.

Die Velofahrenden **LuzernerInnen** erreichen ihre Ziele ihrer Meinung nach am wenigsten zügig, gleich hinter solchen in Lausanne. In der Stadt am Vierwald-

stättersee wird das Diebstahlrisiko am wenigsten hoch eingeschätzt, die Sicherheit beim Vorbeifahren an Baustellen dafür umso höher.

In **Zürich** werden die anderen Verkehrsteilnehmenden als weniger rücksichtsvoll angesehen als in den anderen untersuchten Städten, ähnlich verhält es sich in Lausanne. Auch sind die Zürcher VelofahrerInnen am wenigsten der Ansicht, dass sich ihre Situation verbessert hat. Zusammen mit Lausanne wird auch die Sicherheit bei der Vorbeifahrt an Baustellen in Zürich am kritischsten gesehen.

In **Bern** wird im Vergleich das Diebstahlrisiko am höchsten eingeschätzt und die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen ist unterdurchschnittlich.

Im Zeitvergleich lässt sich gegenüber 2010 grundsätzlich eine positive Entwicklung erkennen. In Zürich ist man aktuell jedoch weniger der Meinung, dass die anderen Verkehrsteilnehmenden rücksichtsvoll sind und in Lausanne wird die Vorbeifahrt an Baustellen heute als weniger sicher empfunden.

Tabelle 2

**Filter Aussagen zum Thema Velofahren
(trifft sehr und eher zu)**

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

* wurde erstmals 2013 abgefragt

Die Befragung in der Stadt Luzern wurde erstmals 2013 durchgeführt.

grün: Zustimmung am höchsten, rot: Zustimmung am tiefsten, in Klammern Veränderung gegenüber 2010

Komfort im Vordergrund bei Nicht-Velofahrenden

Bei den Personen, die höchstens selten Velo fahren, fällt im Städtevergleich auf, dass in Basel, die Aussagen in Bezug auf die Länge des Weges, Lärm und Abgas und auch auf das verschwitzt sein nach dem Velofahren am wenigsten Unterstützung finden. Zusammen mit den BernerInnen geben sie auch am wenigsten an, dass sie den Komfort im Auto oder auf dem Motorrad bevorzugen. In Bern und Basel fürchten sich die Nicht-Velofahrenden zusammen mit den ZürcherInnen auch am wenigsten vor Unfällen und Stürzen. Diese Angst und die Ansicht, dass man nach dem Velofahren verschwitzt ist, dass es zu viele Steigungen hat und dass Lärm und Abgase stören, sind insbesondere in Lausanne verbreitet. Hier wird auch der öffentliche Verkehr im Vergleich unterdurchschnittlich bequem wahrgenommen, auch wenn der Komfort auch hier hoch geschätzt wird. In Lausanne findet sich auch der grösste Anteil derer, die nicht Velo fahren können. Regen, Kälte und lange Wege sind vor allem in Luzern Gründe, das Velo zuhause zu lassen. Hier wird der Komfort von Auto und Motorrad auch mehr betont als in den anderen Städten. Das Diebstahlrisiko wird von den Nicht-Velofahrenden in der Bundeshauptstadt am höchsten eingeschätzt, am wenigsten ausgeprägt ist dieses für jene in Zürich.

Tabelle 3

Filter Gründe zum Nicht-Velofahren (trifft sehr und eher zu)

	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

* wurde erstmals 2013 abgefragt

Die Befragung in der Stadt Luzern wurde erstmals 2013 durchgeführt.

grün: Zustimmung am höchsten, rot: Zustimmung am tiefsten, in Klammern Veränderung gegenüber 2010

Im Zeitvergleich können wir bei den Nicht-VelofahrerInnen keine durchwegs positive Entwicklung erkennen, wie wir sie bei den VelofahrerInnen gesehen haben. Vielmehr unterscheidet sich die Entwicklung je nach Stadt und nach Aussage.

Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende

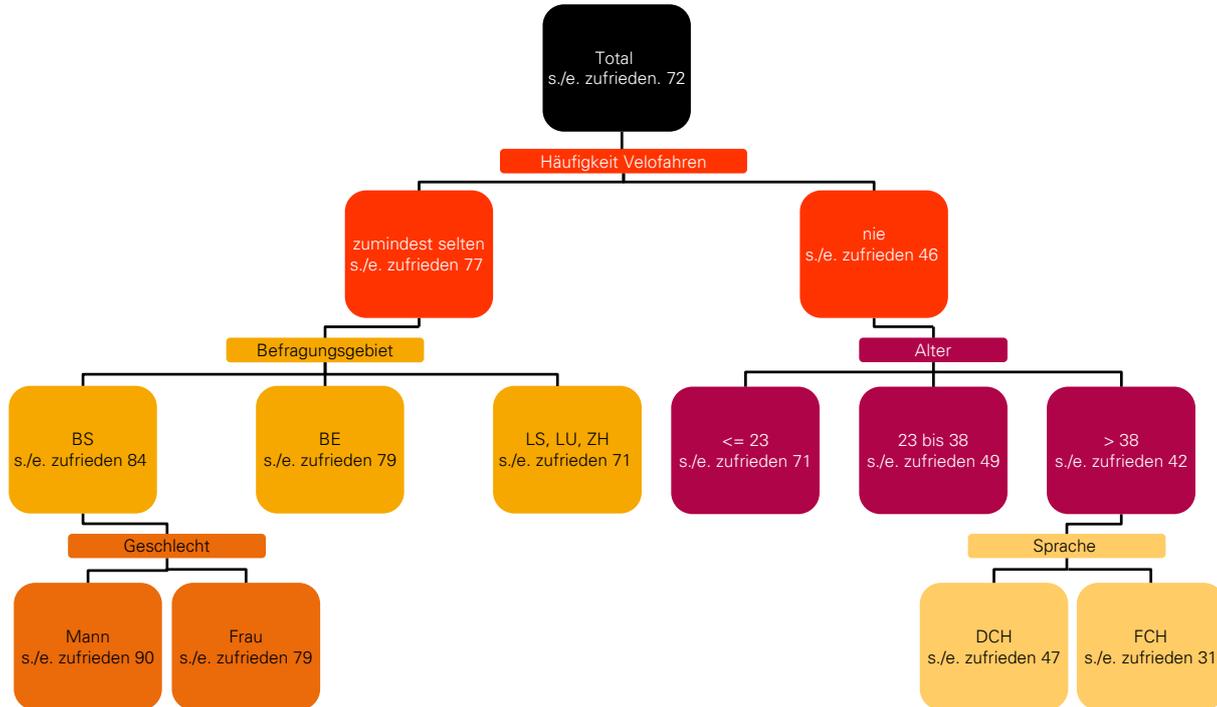
Neu befragt wurde dieses Jahr die generelle Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende in der jeweiligen Stadt. Wie die zuvor behandelten Aussagen bereits angedeutet haben, findet sich nur in Lausanne eine Minderheit, welche sich zumindest eher zufrieden zeigt mit den Verhältnissen (49%). Am zufriedensten sind die VelofahrerInnen als auch die Nicht-Velofahrenden in Basel (72% sehr und eher zufrieden).

Mittels des Answertree-Verfahrens, untersuchen wir, ob sich die Zufriedenheit nach soziodemographischen Merkmalen unterscheidet. Wie sich zeigt unterscheidet sich der Grad an Zufriedenheit in erster Linie nach der Häufigkeit des Velofahrens. Wer zumindest seltener Velo fährt zeigt sich zufriedener. Bei dieser Gruppe kann weiter unterschieden werden nach Stadt. Wobei die Velofahrenden in Basel am zufriedensten sind. In Basel kann weiter nach Geschlecht unterschieden werden. Zusammengefasst sind männliche VelofahrerInnen in Basel am zufriedensten mit dem Verhältnis für Velofahrende in ihrer Stadt.

Am unzufriedensten sind französischsprechende, welche älter als 38 Jahre sind und nie Velo fahren.

Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende

"Alles in allem wie zufrieden sind Sie generell mit den Verhältnissen für Velofahrende in Ihrer Stadt? Sind Sie damit sehr zufrieden, eher zufrieden, eher nicht zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?"
 in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505)
 s./e. = sehr/eher

Erläuterung: Die Answer-Tree-Analyse differenziert für eine abhängige Variable (hier: Zufriedenheit) eine Ausgangspopulation (hier: EinwohnerInnen ab 16 Jahren) in inhaltlich relevante Teilpopulationen. Die Methode beginnt mit der unabhängigen Variable, welche die grössten signifikanten Unterschiede aufweist (hier: Häufigkeit Velofahren). Die Methode fasst dabei Teilgruppen zusammen, wenn der Unterschied untereinander nicht signifikant ist (hier: Lausanne, Luzern und Zürich bilden eine Gruppe). Die Teilgruppen werden in weitere Untergruppen unterteilt, wenn weitere signifikante Unterschiede bestehen und die Fallzahlen genügend gross sind.

Lesebeispiel: 90 Prozent der männlichen Basler ab 16 Jahren, die zumindest selten velofahren sind zufrieden mit den Verhältnissen für Velofahrende in ihrer Stadt.

Die Regressionsanalyse zeigt, wie wahrscheinlich man aufgrund der Zustimmung zu einer Aussage, zufrieden oder eben nicht zufrieden mit der Situation für Velofahrende in der eigenen Stadt ist.

Gesamthaft vermögen die hier getesteten Aussagen rund 42 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit zu erklären. Insbesondere die Zustimmung zur Aussage, dass das Velofahren komfortabel ist, erklärt die Zufriedenheit. Wichtig ist auch die Ansicht, dass die Situation sich für den Veloverkehr verbessert hat. Etwas dahinter aber auch erklärend sind die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen, die zügige Zielerreichung, dass gefährliche Orte umfahrbar sind, dass am Bahnhof geeignete Abstellplätze vorhanden sind, dass die Sicherheit beim Vorbeifahren an Baustellen gewährt bleibt und dass die anderen Verkehrsteilnehmenden rücksichtsvoll sind. Die Unzufriedenheit wird, wenn auch nur schwach durch die Meinung erklärt, dass das Diebstahlrisiko zu gross ist.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (alle Städte)

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

EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), $R^2 = .419$

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

Die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende in den untersuchten Städten, hängt zusammenfassend vom eigenen Verhalten ab, also ob man Velo fährt oder nicht, weiter hängt die Zufriedenheit mit der eigenen Haltung zusammen. Ist man davon überzeugt, dass Velofahren komfortabel ist, ist man zufrieden. Hinter dem Verhalten und der persönlichen Haltung werden jedoch die Velopolitik und damit einhergehende Aktivitäten spürbar. Die Velofahrenden, welche die Ergebnisse wahrnehmen, wie eine verbesserte Situation, das Angebot an Abstellplätzen, die Sicherheit an Baustellen und gefährlichen Orten, zeigen sich zufriedener.

Fazit

Wir fassen die Befunde wie folgt zusammen:

Befund 1

Die Beurteilung der Situation der Velofahrenden hat sich gegenüber 2010 gesamthaft positiv entwickelt. In der Stadt Basel finden sich nach wie vor die zufriedensten Velofahrenden, in der Rheinstadt wird das Velo auch rege genutzt. Die Velobenutzung in Lausanne wird einerseits durch die Topographie, aber auch durch eine verstärkte Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs negativ beeinflusst. Ähnlich wie in Lausanne nehmen die Velofahrenden in Zürich die anderen Verkehrsteilnehmenden als weniger rücksichtsvoll wahr als in den anderen Städten und die Sicherheit an Baustellen wird hier besonders kritisch betrachtet, während das Diebstahlrisiko als weniger prekär empfunden wird. In Bern wird das Diebstahlrisiko hingegen verbreitet wahrgenommen. In Luzern befürchten die Velofahrenden am wenigsten Diebstähle und die Vorbeifahrt an Baustellen wird als sicher empfunden.

Nicht-Velofahrende benutzen insbesondere aus Komfort kein Velo. Sie fürchten sich jedoch auch vor den Gefahren.

Befund 2

Die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende unterscheidet sich nicht nur im Städtevergleich, sondern kann auch an soziodemographischen Merkmalen festgemacht werden. So sind jüngere Personen zufriedener mit der Situation als ältere und Männer zufriedener als Frauen. Eine positivere Beurteilung findet sich auch bei solchen Personen, welche das Velo häufiger benutzen.

Befund 3

Insbesondere der Komfort und die Wahrnehmung der verbesserten Situation für den Veloverkehr führen dazu, dass die Velofahrenden generell zufrieden sind mit den Verhältnissen für Velofahrende in ihrer Stadt. Das Diebstahlrisiko hingegen hat einen Effekt auf die Unzufriedenheit, wenn auch einen geringen.

Befund 4

Das Velo wird insbesondere in der Freizeit genutzt, wobei es sich hier grundsätzlich um ein herkömmliches Velo handelt. E-Bikes sind noch wenig verbreitet, finden aber schon eine beträchtliche Nutzung, insbesondere in Lausanne.

These 1

Nicht nur das Verhalten und die persönliche Haltung beeinflussen die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende. In der Verbesserung der Situation des Veloverkehrs in allen Belangen, birgt sich das Potenzial die Zufriedenheit der Velofahrenden zu steigern und Nicht-Velofahrende zum häufigeren Nutzen des Velos zu bewegen.

2 Einleitung

2.1 Mandat und Befragung

Pro Velo Schweiz, vertreten durch Marianne Fässler, Projektleiterin und stellvertretende Geschäftsführerin, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, die Städtebefragung von 2010 in Bern, Basel, Zürich und Lausanne fortzuführen. Hinzu kam dieses Jahr die Stadt Luzern. gfs.bern führte auf dieser Basis zwischen dem 10. September und dem 14. Oktober 2013 eine repräsentative Befragung von jeweils rund 500 EinwohnerInnen ab 16 Jahren der Städte Bern, Basel, Zürich, Lausanne und Luzern durchgeföhrt.

Grundlage der Erhebung bildete somit eine Gesamtzahl von 2'505 Interviews aus den fünf Städten.

Tabelle 4

Technischer Kurzbericht "Pro Velo Schweiz"

Auftraggeber	Pro Velo Schweiz
Grundgesamtheit	EinwohnerInnen ab 16 Jahren
Herkunft der Adressen	Telefonverzeichnis der Swisscom (gepoolt)
Datenerhebung	Telefonisch, computergestützt (CATI)
Art der Stichprobenziehung	at random/nach Stadt, Geburtstagsmethode im Haushalt
Befragungszeitraum	10. September – 14. Oktober 2013 mittlerer Befragungstag 18. September 2013
Stichprobengrösse	$N_{\text{Basel}} = 502$, $N_{\text{Bern}} = 500$, $N_{\text{Lausanne}} = 500$, $N_{\text{Luzern}} = 500$, $N_{\text{Zürich}} = 503$
Fehlerbereich	jeweils ± 4.5 Prozent bei 50/50
Quotenmerkmale	Geschlecht/Alter interlocked
Befragungsdauer	
Mittel	27.1 Minuten
Standardabweichung	4.8 Minuten

© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des **Stichprobenfehlers**. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von fünf Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Der Stichprobenfehler beträgt bei allen Städten ± 4.5 Prozent. Bei einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert bei 95prozentiger Wahrscheinlichkeit demnach zwischen 45.5 Prozent und 54.5 Prozent. Dies ist insbesondere auch im Zeitvergleich zu beachten.

Tabelle 5

Stichprobenfehler

Ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung

Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 500	± 4.5 Prozentpunkte	± 3.6 Prozentpunkte
N = 300	± 5.8 Prozentpunkte	± 4.6 Prozentpunkte
N = 200	± 7.1 Prozentpunkte	± 5.7 Prozentpunkte
N = 100	± 10.0 Prozentpunkte	± 8.1 Prozentpunkte
N = 50	± 14.0 Prozentpunkte	± 11.5 Prozentpunkte

Lesebeispiel: Bei rund 1000 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ± 3.2 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ± 2.5 Prozentpunkte. Dabei setzt man in der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist.

© gfs.bern

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von **Repräsentativität**. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ.

Wir gewährleisten die Repräsentativität (neben einem ganztägigen Befragungsfenster) in unseren Telefonbefragungen durch ein dreistufiges System:

- Ausgangslage bildet ein elektronisches Telefonbuch mit allen gemeldeten Telefonanschlüssen der Schweiz (swiss directories). Aus diesen wird nach einem Zufallsprinzip eine Ausgangsstichprobe gebildet.
- Erfüllt eine Person im Haushalt die Voraussetzung, zur Grundgesamtheit zu gehören, wird die Adresse verwendet. Erfüllen mehrere Personen im Haushalt die Voraussetzung, wird die Person befragt, welche als letzte im Jahr Geburtstag hat. Durch diese zweite Stufe der Zufallsauswahl wird verhindert, dass systematische Gewohnheitseffekte im Telefonverhalten zu einer Stichprobenverzerrung führen.
- Um wegen unterschiedlicher Erreichbarkeit Verzerrungen vermeiden zu können, werden Maximalquoten für Geschlecht und Alter vorgegeben, welche nicht überschritten werden können.

Dieses dreistufige System garantiert eine systematische Zufallsauswahl und damit eine saubere Basis für statistische Auswertungen.

2.2 Zielsetzung

Die Studie hat zum Ziel, eine Bestandsanalyse im Bereich Veloinfrastruktur, Verkehrspolitik und Veloverkehr zu ermöglichen. Hierzu werden einerseits Vergleiche der fünf Städte angestellt sowie spezifisch auf die beiden Gruppen der Velofahrenden und der Nicht-Velofahrenden eingegangen. Für die vier Städte, welche bereits 2010 untersucht wurden, können wir durch die Beibehaltung der meisten Fragen, die Entwicklung seit 2010 ausweisen. Der Fragebogen wurde in Zusammenarbeit mit Pro Velo Schweiz entwickelt.

Die Befragung sah unter anderem vor:

- Art der Velobenutzung
- Haltungen und Bedürfnisse im Bereich Veloinfrastruktur in der Stadt
- Haltungen zum Verkehr und den VerkehrsteilnehmerInnen
- Haltungen zur Verkehrspolitik und deren Entwicklung
- Gründe für die Nicht-Nutzung des Velos
- Generelle Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende

Für die Befragung wurden entlang der Häufigkeit der Velonutzung vorab zwei unterschiedliche Zielgruppen definiert. Solchen die einmal wöchentlich oder täglich Velo fahren wurden nur die Aussagen zum Thema Velofahren gestellt. Denjenigen, die nie Velo fahren, wurden nur die Gründe zur Nichtnutzung des Velos und den seltenen Velofahrenden sowohl die Aussagen zu Velofahren als auch die Gründe zum Nicht-Velofahren gestellt. Dieser Unterteilung liegt die Annahme zugrunde, dass mit der genaueren Betrachtung der Gruppe der seltenen Velofahrenden Aussagen über mögliche Massnahmen zur Steigerung der Velonutzung möglich sind. Genauer soll versucht werden, spezifische Massnahmen festzustellen, um Personen, die bis anhin nie das Velo benutzten, zu einer gelegentlichen oder sogar regelmässigen Nutzung des Velos zu bewegen.

2.3 Datenanalyse

Die neu generierten Daten werden wie folgt analysiert: Zuerst leisten wir die beschreibende Analyse. Dabei werden vor allem Häufigkeiten in Form von Prozentwerten beschrieben.

Zusammenhänge zwischen zwei Variablen, also beispielsweise zwischen der Velonutzung und dem Geschlecht werden mittels Korrelationen gemessen. Das normalerweise verwendete Mass ist der Koeffizient Cramérs V. Der Vorteil dieser Masszahl ist, dass sie unabhängig vom Skalenniveau der Indikatoren verwendet werden kann. Damit bestimmen wir die Stärke des Zusammenhangs. Dieser ist umso stärker, je mehr das Cramérs V von Null differiert. Davon unterscheiden wir die Frage, ob der in der Befragung gefundene und gemessene Zusammenhang auch auf die Grundgesamtheit verallgemeinert werden darf. Hierfür verwendeten wir den üblichen Signifikanztest χ^2 . Damit kann man sagen, inwieweit die Untergruppen in sich selbst ein signifikantes unterschiedliches Verhalten an den Tag legen. In der Regel verwendeten wir ein Sicherheitsmass von 95 Prozent.

Gilt es, die Zusammenhänge zwischen mehr als zwei Variablen zu bestimmen, kommen multivariate Analysemethoden zum Einsatz:

Die Erklärung von Zusammenhängen zwischen mehreren unabhängigen Variablen und einer abhängigen Variable leistet die multivariate Regressionsanalyse. Diese basiert analog zu Korrelationen auf Koeffizienten, welche die Stärke des Zusammenhangs bestimmen. Der Unterschied zur Korrelationsrechnung besteht darin, dass die Regressionsanalyse nicht nur eine unabhängige Variable ausmisst, sondern eine beliebige Zahl von Variablen einbeziehen kann. Dies kommt komplexen Realitäten deutlich näher. Die Regressionsanalyse bestimmt auf diese Weise, welche der unabhängigen Variablen wie stark auf die abhängige Variable wirken, wenn man die Effekte der anderen unabhängigen Variablen mitberücksichtigt. Dabei stellt man auf den Beta-Koeffizienten ab. Es gibt wie bei der Korrelationsrechnung ebenfalls Sicherheitsmasse, die angeben, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein in der Stichprobe gefundener Zusammenhang auch in der Grundgesamtheit gilt. Konkret handelt es sich auch hier um den Signifikanztest, der analog zur obigen Beschreibung funktioniert.

Eingesetzt wird dieses Verfahren vor allem dort, wo die Zusammenhänge zwischen der Beurteilung verschiedener Botschaften einerseits und einer Einstellung oder Handlungsbereitschaft andererseits zu bestimmen sind. Dies kann an sich auch mit der Korrelationsrechnung geleistet werden, doch hat diese Form der Analyse den Nachteil, dass man die gleiche Beziehung mit verschiedenen Argumenten immer wieder nachweist. Dies schliesst die Regressionsrechnung aus, denn sie sagt, welches Argument am besten die untersuchte Einstellung erklärt, welches an zweiter Stelle steht und so weiter.

Daneben fand insbesondere die Answer-Tree-Analyse Berücksichtigung. Diese Methode differenziert eine Ausgangspopulation in inhaltlich relevante Teilpopulationen, wobei dabei sowohl die Signifikanz des beobachteten Unterschieds wie auch deren Beitrag zur Erklärung der abhängigen Variable ein ordnendes Kriterium darstellt. Die Visualisierung gleicht dabei einem Baum, wobei den primären Ästen am meisten Erklärungskraft zukommt und weitere Äste diese Erklärungskraft verfeinern.

2.4 Unterschiede in Topographie, öffentlicher Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik

Für den Vergleich der Situation für den Veloverkehr in den fünf untersuchten Städten üben neben den in der Untersuchung erfragten mehrheitlich individuellen Gründen für oder wider die Benutzung des Velos auch unabhängige Faktoren eine nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf die Entscheidung für eine Velobnutzung aus. Zu solchen Faktoren zu zählen sind die Topographie, die generelle Verkehrsinfrastruktur, beziehungsweise der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die grundlegende verkehrspolitische Ausrichtung der einzelnen Städte. Diese Faktoren sollen im Folgenden in einem kurzen und summarischen Überblick wiedergegeben werden.

Zunächst sind die auffälligsten topographischen Unterschiede der fünf Städte zu betrachten. Speziell in dieser Hinsicht zeigt sich sicherlich Lausanne. Das Stadtzentrum wird in die drei Hügel Cité, Le Bourg und Saint-Laurent unterteilt. Durch die Höhenunterschiede zwischen den Tälern und den Hügeln von 120 bis 200 Meter wird klar, dass eine spezielle Situation für Velofahrende in der Stadt besteht, da sie ständig mit nicht unwesentlichen Steigungen konfrontiert sind. Im Gegensatz dazu erweisen sich die Städte Bern, Basel, Zürich und Luzern als vergleichsweise flach. Zwar sind auch in Bern, Zürich und Luzern gewisse Quartiere durchaus durch Steigungen geprägt, gleichwohl nicht so flächendeckend wie im Falle von Lausanne.

In Belangen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur weisen alle fünf untersuchten Städte ein umfassend ausgebautes öffentliches Nahverkehrssystem aus. Lausanne zeichnet sich durch die einzige U-Bahn-Linie der Schweiz sowie durch ein dichtes Busnetz aus, welches bis über die Stadtgrenzen hinaus auch die Vorortgemeinden erschliesst. Das Nahverkehrssystem in Bern charakterisiert sich durch seine sehr zentralisierte Ausgestaltung. Trotzdem ist die flächendeckende Erschliessung des gesamten Gemeindegebietes durch Trams, Busse und S-Bahnen gewährleistet. In Basel ist vor allem das Angebot von Tram- und Buslinien sehr dicht und in Luzern das Busnetz. Zürich als flächenmässig und von der Einwohnerzahl grösste Stadt in der Befragung weist neben gut ausgebautem Tram- und Busnetz ebenfalls eine Erschliessung mit verschiedenen S-Bahnlinien auf. Für Zürich sehr bestimmend ist der grösste Bahnhof der Schweiz, welcher neben dem Fern- auch für den S-Bahnverkehr den Knotenpunkt bildet. Auch in den anderen Städten sind jeweils die Bahnhöfe von zentraler Bedeutung und garantieren die verkehrstechnische Anbindung an den Fernverkehr.

Im Bereich der städtischen Verkehrspolitik verfügen alle fünf untersuchten Städte über Richtpläne, welche sich spezifisch mit dem Veloverkehr beschäftigen. Dabei ist für alle Städte klar, dass die Förderung des Velofahrens vor allem für kürzere Strecken innerhalb der Stadt im Zentrum der Bemühungen steht. Dazu sind diese bestrebt, ein möglichst flächendeckendes, dichtes und attraktives Veloroutennetz zur Verfügung zu stellen, welches im Falle von Lausanne auch auf die topographischen Gegebenheiten der Stadt angepasst ist und ein möglichst schnelles und komfortables vorankommen ermöglicht. Das Veloroutennetz in Kombination mit weiteren Massnahmen soll auch dazu beitragen die allgemeine Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Zusätzlich sind die Städte bestrebt, den Velofahrenden genügend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen und damit auch das Umsteigen vom Velo auf den öffentlichen Verkehr zu fördern.

2.5 Grafische Aufbereitung

Alle im Schlussbericht enthaltenen Grafiken liegen dem gleichen Schema zugrunde, welches im Folgenden kurz erläutert wird:

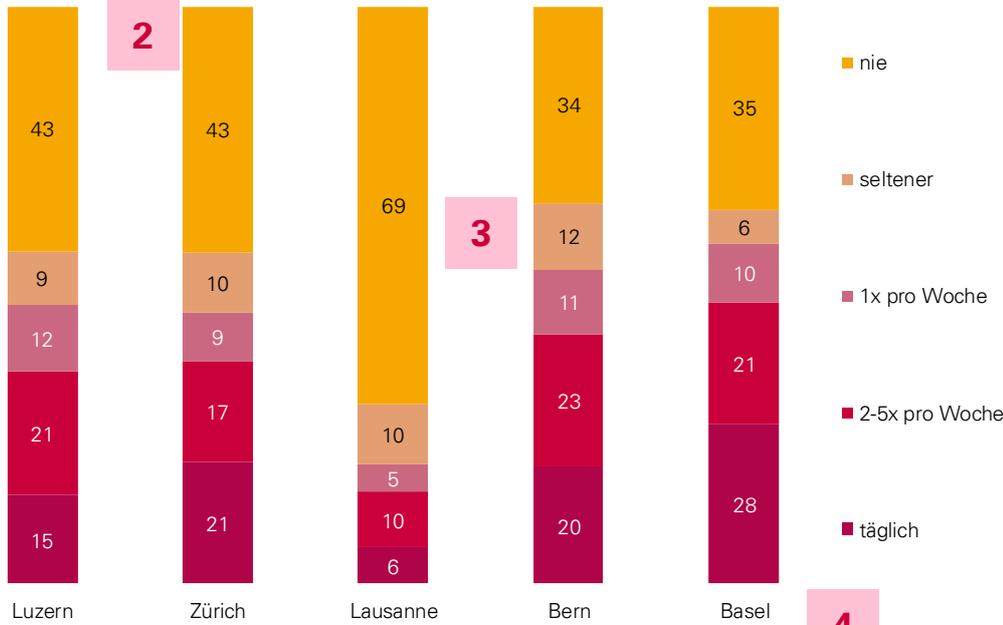
Grafik 4

Vergleich Häufigkeit Velofahrten in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich oder Luzern Velo?"

1

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

4

Im Titel (1) lässt sich sowohl eine schlagwortartige Zusammenfassung der Frage, als auch in Anführungszeichen der genaue Fragetext ablesen. Der Fragetext selber wird von unseren Interviewenden auf Schweizerdeutsch vorgetragen.

Die Referenzgrösse (2) gibt darüber Aufschluss, auf welche Gruppe sich die Auswertung in der Grafik bezieht. In den meisten Fällen sind dies EinwohnerInnen der untersuchten Städte ab 16 Jahren.

In grafischer Form werden die Ergebnisse (3) dargestellt. Je nach angestrebter Aussage visualisieren wir Resultate mittels Kuchen-, Balken-, Säulen-, Flächen- oder Liniengrafiken.

Für die Darstellung von Zusammenhängen werden Regressionsgrafiken und Answer-Trees verwendet. Ausführungen dazu finden sich bei den entsprechenden Grafiken.

Der Fusszeile (4) entnimmt man sowohl den Zeitraum der Befragung (September/Oktober 2013) als auch die Anzahl der befragten Personen, welche für die Aussage in der entsprechenden Grafik relevant sind.

3 Befunde

Wir gliedern die Befunde in fünf Teilbereiche:

- Im ersten Teil betrachten wir die Häufigkeit und die Art der Velonutzung über alle untersuchten Städte
- Im zweiten Teil gehen wir detaillierter auf die Personen ein, welche zumindest selten Velo fahren. Es soll im Städtevergleich gezeigt werden, wie sie zum Velofahren stehen.
- Der dritte Teil widmet sich der Analyse der Personen, welche höchstens selten Velo fahren. Es sollen hier insbesondere die Gründe beleuchtet werden, welche dazu führen nicht Velo zu fahren.
- Im vierten Teil wird die generelle Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende und Einflüsse darauf diskutiert.
- In der Synthese versuchen wir dann, die wesentlichen Ergebnisse in Form von Befunden und daraus abgeleiteten Thesen zu verdichten.

Jeder Teil wird mit einer Zwischenbilanz abgeschlossen, welche die wesentlichen Befunde zusammenfasst.

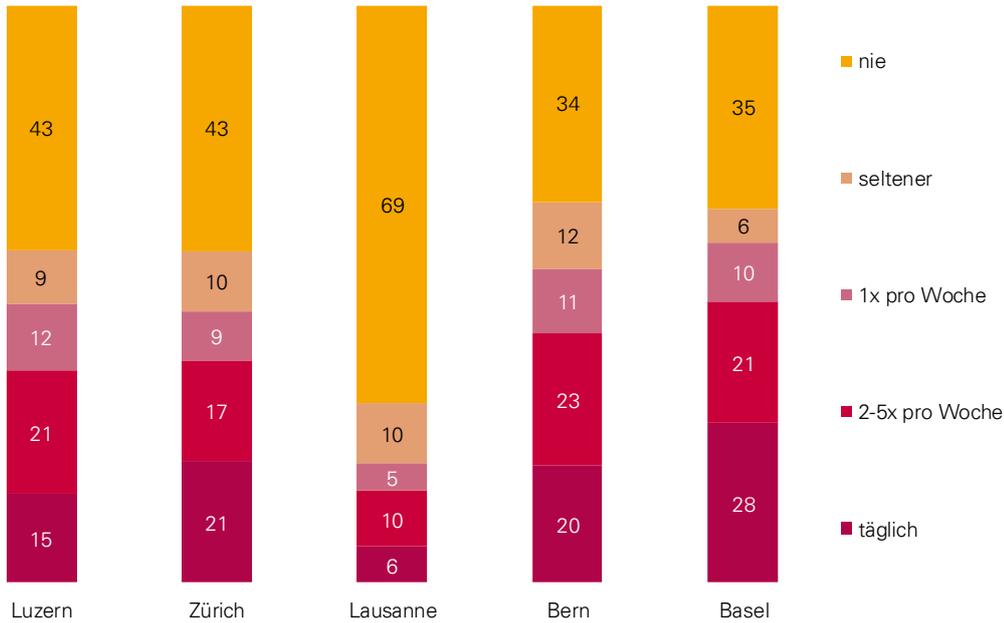
3.1 Herkömmliche Velos besonders in der Freizeit genutzt

Betrachtet man die Häufigkeit der Velonutzung im Vergleich über die fünf untersuchten Städte, so entsteht ein differenziertes Bild. In Basel und in Bern finden sich mit 35 Prozent in Basel beziehungsweise 34 Prozent in Bern ähnliche Anteile derjenigen, die nie Velo fahren. Etwas mehr sind es mit 43 Prozent in Zürich und Luzern. Im Gegensatz dazu geben in Lausanne mehrheitliche 69 Prozent der Befragten an, nie Velo zu fahren. Dies mag sicherlich mit der spezifischen Topographie der Stadt Lausanne zusammenhängen, doch erscheint dies nicht als ausschliesslicher Grund für den massiven Unterschied. Am häufigsten wird in Basel Velo gefahren. 28 Prozent geben an das Velo im Sommer täglich zu nutzen. In Zürich sind es noch 21 Prozent, in Bern 20 Prozent, in Luzern 15 Prozent und in Lausanne sechs Prozent.

Vergleich Häufigkeit Velofahrten in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich oder Luzern Velo?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

In Bezug auf die Häufigkeit der Velobenutzung nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass in allen Städten hinweg die Frauen sowie die über 65-Jährigen zu einem signifikant grösseren Anteil angeben, das Velo nie zu benutzen. Bei den Frauen sind es 52 Prozent, die nie Velo fahren, bei den über 65-Jährigen sind es drei Viertel der Befragten.

Häufigkeit Velofahrten in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern: nach Geschlecht

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in Ihrer Stadt Velo?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren

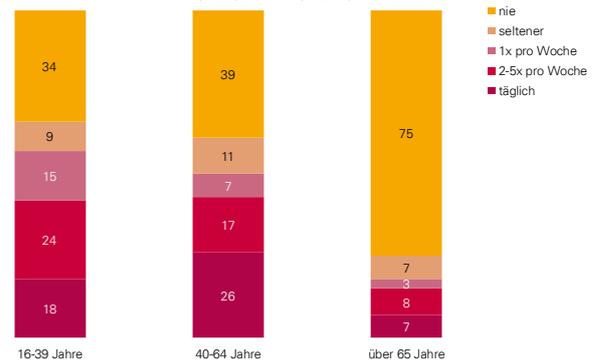


© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

Häufigkeit Velofahrten in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern: nach Alter

"Wie häufig fahren Sie im Sommer in Ihrer Stadt Velo?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

In allen fünf Städten wird das Velo von den meisten in der Freizeit verwendet. Etwas weniger aber in sehr ähnlichem Ausmass wird dieses für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen genutzt. Im Vergleich wird das Velo für alle Bereiche in Lausanne am wenigsten gebraucht, ein beträchtlicher Unterschied zeigt sich jedoch insbesondere bei der Nutzung zum Einkaufen. Auch in Luzern wird das Velo etwas weniger genutzt um einkaufen zu gehen oder zur Arbeit bzw. zur Schule zu fahren, die freizeitliche Nutzung steht hier im Städtevergleich zuvorderst. Die alltägliche Nutzung des Velos als Fortbewegungsmittel ist insbesondere in Basel verbreitet.

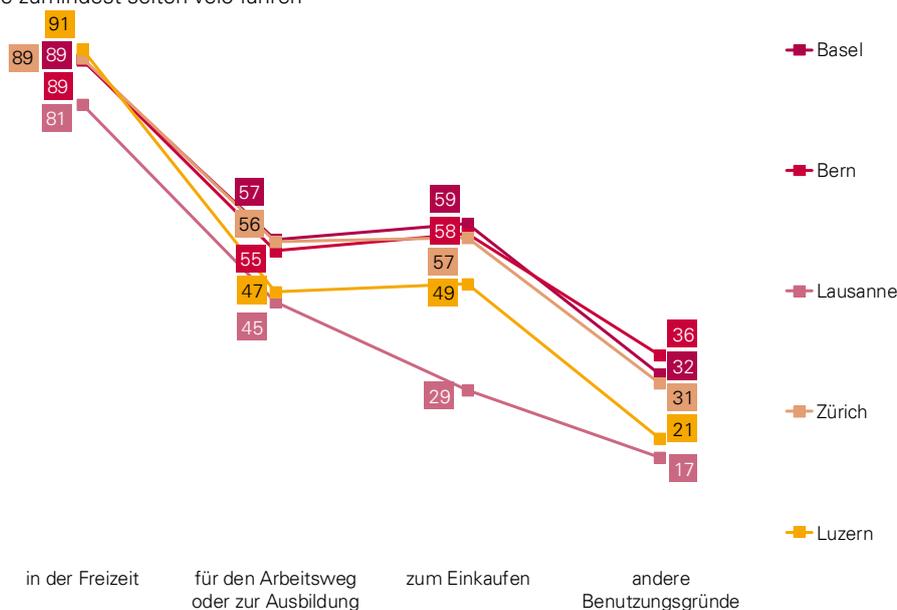
Betrachtet man die Benutzungsgründe nach Geschlecht, so wird deutlich, dass Männer signifikant häufiger angeben, mit dem Velo zur Arbeit bzw. zur Schule zu fahren. Frauen hingegen nutzen es signifikant häufiger zum Einkaufen. In der freizeitlichen Nutzung lassen sich keine grösseren Unterschiede erkennen. Differenzieren wir nach Alter, zeigen sich auch Unterschiede. Je älter eine Person ist, desto eher nutzt er oder sie das Velo zum Einkaufen. Betrachten wir nur die unter 65-Jährigen zeigt sich auch, dass solche ab 40 Jahren das Velo häufiger für den Arbeitsweg nutzen als Jüngere.

Grafik 7

Vergleich Filter Benutzung Velo in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

"Wann benutzen Sie das Velo in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich und Lausanne?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



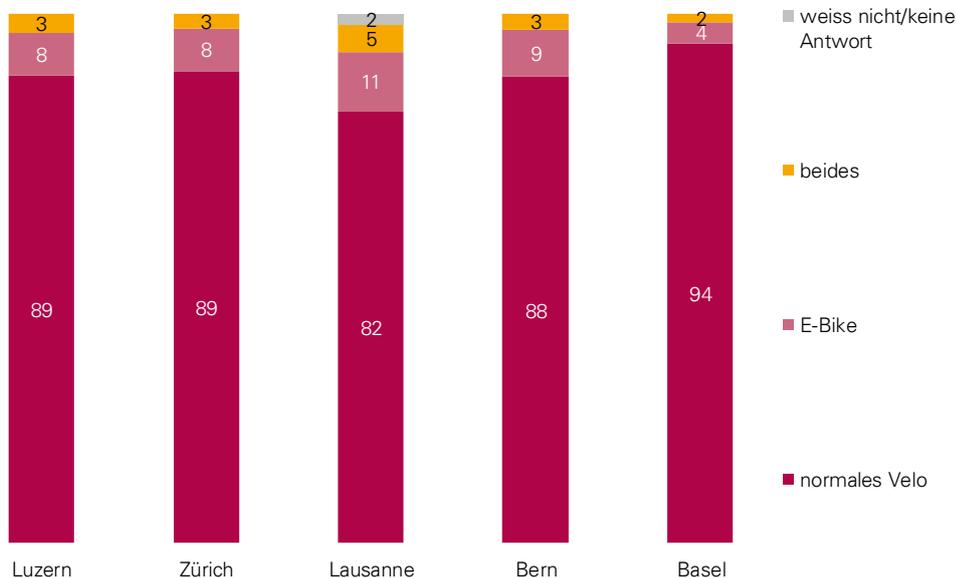
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388)

Wer ein Velo fährt, der tut dies generell mit einem herkömmlichen Velo. Am meisten verbreitet ist das E-Bike in Lausanne (11%) und fünf Prozent nutzen sowohl ein herkömmliches Velo wie auch ein E-Bike zur Fortbewegung. Am wenigsten verbreitet ist das E-Bike in Basel. Hier geben vier Prozent an, ein solches zu benutzen, und zwei Prozent, dass sie beides fahren.

Vergleich Filter Typ Velo in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

"Was für ein Velo benutzen Sie hauptsächlich? Ein herkömmliches Velo oder ein E-Bike?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



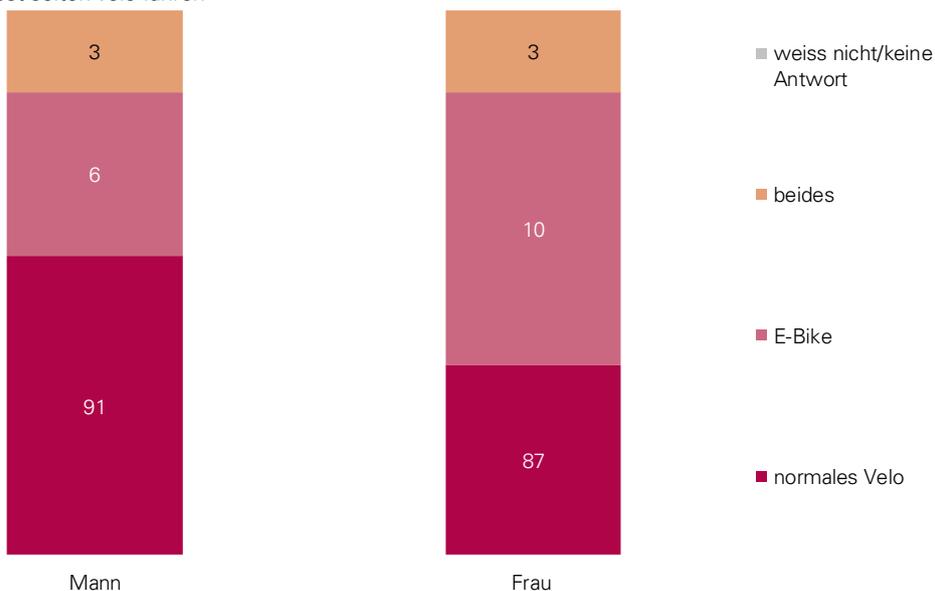
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

In allen Städten betrachtet, finden wir einen signifikanten Unterschied nach Geschlecht in der Wahl des Velos. Frauen scheinen etwas häufiger ein E-Bike zu benutzen als Männer.

Filter Typ Velo in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern: nach Geschlecht

"Was für ein Velo benutzen Sie hauptsächlich? Ein herkömmliches Velo oder ein E-Bike?"

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 1388), sig.

Geht es um den Anteil derjenigen, welche angeben, nicht Velo fahren zu können, unterscheiden sich die ZürcherInnen signifikant von den anderen untersuchten StadtbewohnerInnen. Hier geben lediglich zehn Prozent an, sie könnten nicht Velo fahren, 2010 gaben dies in der Stadt Zürich noch 16 Prozent an. Signifikante Unterschiede finden sich auch nach Geschlecht und Alter. In den fünf untersuchten Städten können über 20 Prozent der Frauen, aber nur gerade sieben Prozent der Männer nicht Velo fahren. Ähnlich verhält es sich beim Alter: Zehn Prozent der 16- bis 39-Jährigen, 13 Prozent der 40- bis 64-Jährigen und 23 Prozent der über 65-Jährigen können nach eigener Aussage nicht Velo fahren.

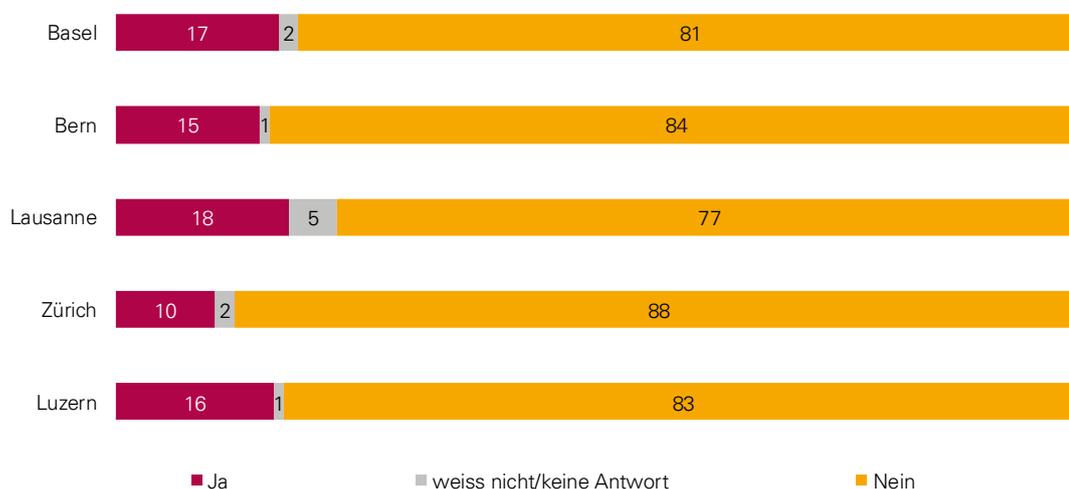
Grafik 10

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich kann nicht Velo fahren."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1117), sig.

3.1.1 Zwischenbilanz

Im Vergleich lassen sich Unterschiede in der Nutzung des Velos erkennen, stellen wir die Städte einander gegenüber. So wird das Velo in Basel im Alltag am häufigsten benutzt und in Lausanne generell am wenigsten. Insgesamt geben dabei mehr Frauen und ältere Personen an, nicht Velo zu fahren. Wer jedoch Velo fährt, der tut dies in allen Städten grundsätzlich mit einem herkömmlichen Velo. Aber auch das E-Bike wird genutzt, vor allem in Lausanne und insgesamt eher von Frauen als von Männern. In allen Städten wird das Velo insbesondere in der Freizeit genutzt und etwas weniger für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen.

3.2 Grundsätzlich positiveres Bild bei Velofahrenden

Die Betrachtung der Aussagen zum Thema Velofahren ermöglicht den Vergleich der Situation für die Velofahrenden in den fünf untersuchten Städten. Es

wurden dabei nur Personen, welche zumindest selten Velo fahren, gebeten, die Aussagen zu beurteilen.

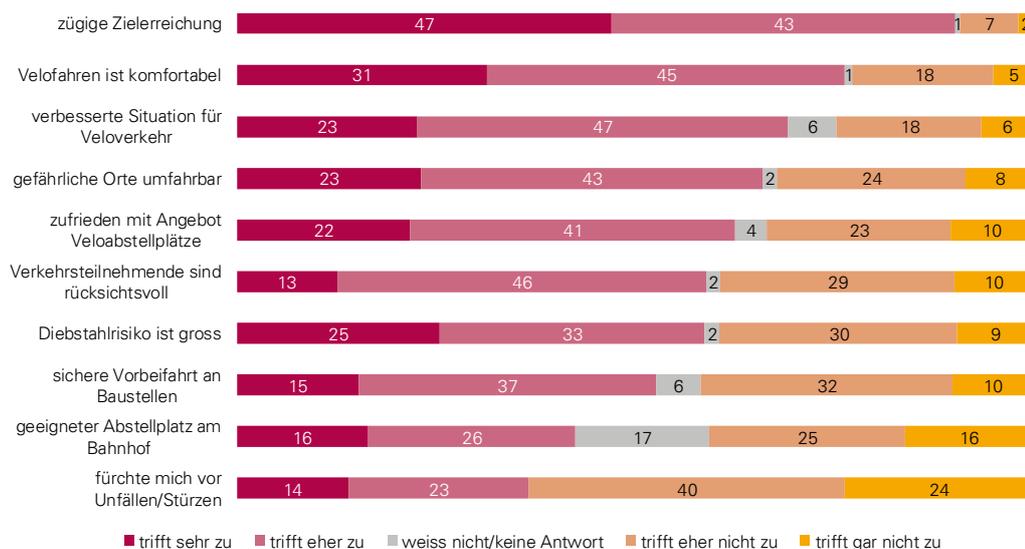
Am meisten Unterstützung findet die Aussage, dass mit dem Velo eine zügige Zielerreichung möglich ist. Velofahren wird verbreitet auch als komfortabel empfunden. Insgesamt gesehen, scheint sich auch die Situation für den Veloverkehr merklich verbessert zu haben. So ist auch die Mehrheit der Velofahrenden 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 Prozent 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. Hier muss jedoch der Anteil von 17 Prozent der Befragten berücksichtigt werden, welche zu dieser Aussage keine Angabe machen können, da sie persönlich vermutlich keine Erfahrung mit Abstellplätzen an Bahnhöfen haben. Schlussendlich stimmen noch minderheitliche 37 Prozent der Aussage zu, dass sie sich vor Unfällen und Stürzen fürchten.

Grafik 11

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



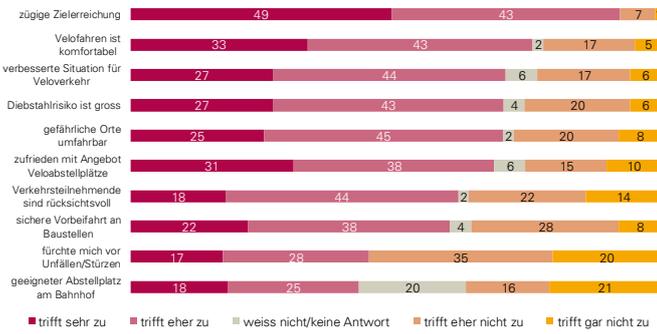
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388)

Unterscheiden wir nach solchen, die ein E-Bike fahren und solchen, die ein herkömmliches Velo fahren, gibt es in drei Bereichen erwähnenswerte Unterschiede. Erstens wird das Diebstahlrisiko bei Personen, welche ein E-Bike fahren mit 70 Prozent höher eingeschätzt, als bei solchen mit einem herkömmlichen Velo (58%). Zweitens fürchten sich erstere mehr vor Unfällen und Stürzen (45% vs. 36%) und drittens zeigen sie sich zufriedener mit dem Angebot an Veloabstellplätzen in ihrer Stadt (69% vs. 62%). Es ist jedoch zu beachten, dass die ersten beiden Unterschiede nicht signifikant sind und wir es bei solchen, die E-Bike fahren mit einer kleineren Fallzahl zu tun haben.

Grafik 12

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern: E-Bike

"Im Folgenden lese ich Ihnen einige Aussagen zum Thema Velofahren vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob die Aussage Ihrer Meinung nach zutrifft oder nicht zutrifft. Sie können mir mit trifft sehr zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu oder trifft gar nicht zu antworten."
in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten E-Bike fahren

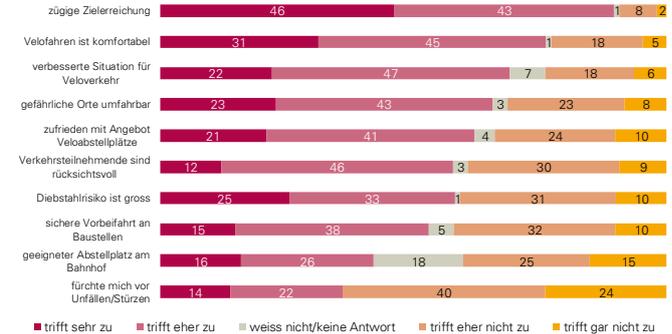


© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 105)

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern: normales Velo

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

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten ein normales Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1236)

Betrachten wir die einzelnen Aussagen nach Städten, wird das Velofahren insbesondere in der Stadt Basel als komfortabel empfunden (87% sehr und eher zutreffend). In Bern finden sich noch 81 Prozent mit derselben Meinung, in Luzern 76 Prozent und in Zürich 70 Prozent. Wie zu erwarten, sind in Lausanne die Anteile derer, die denken, mit dem Velo komfortabel voranzukommen, unterdurchschnittlich, was wohl unter anderem auch auf die Topographie zurückzuführen ist.

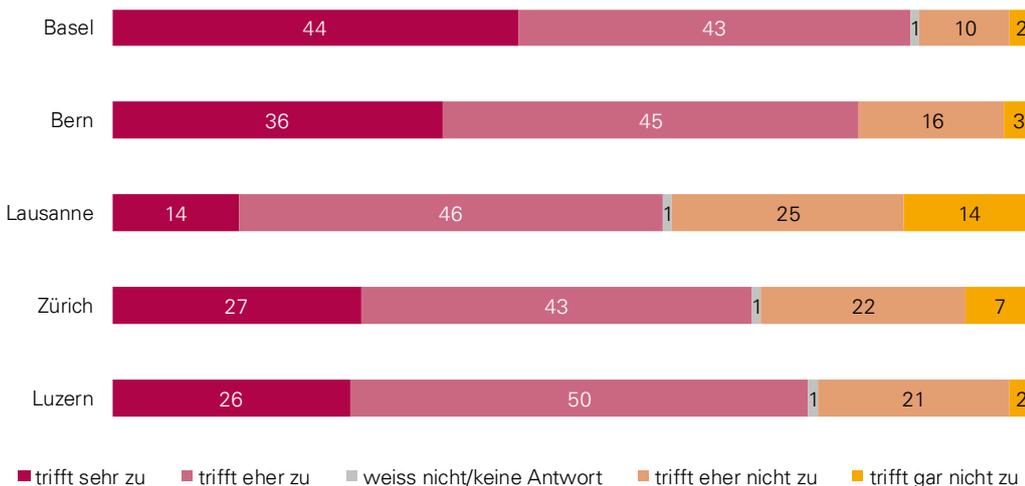
Grafik 13

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich empfinde das Velofahren hier als komfortabel."

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Andererseits zeigt sich aber in Lausanne tendenziell auch ein überdurchschnittlicher Teil der befragten Velofahrenden, welche das Velofahren im Verkehr als gefährlich erachten. Dies deutet darauf hin, dass sich wohl nicht nur die Lage der Stadt auf die Zufriedenheit der Velofahrenden auswirkt. In Zürich geben ebenfalls 39 Prozent an, sich sehr oder eher vor Unfällen und/oder Stürzen zu fürchten. Weniger Sorge lässt sich bei den Velofahrenden in Basel, Bern und Luzern finden.

Betrachten wir diese Aussage nach soziodemographischen Merkmalen, lassen sich signifikante Unterschiede nach Geschlecht und Alter erkennen. Zum einen fürchten sich Frauen eher vor Unfällen und Stürzen und zum anderen fürchten sich auch 40 – 64-Jährige mehr als Jüngere und Ältere.

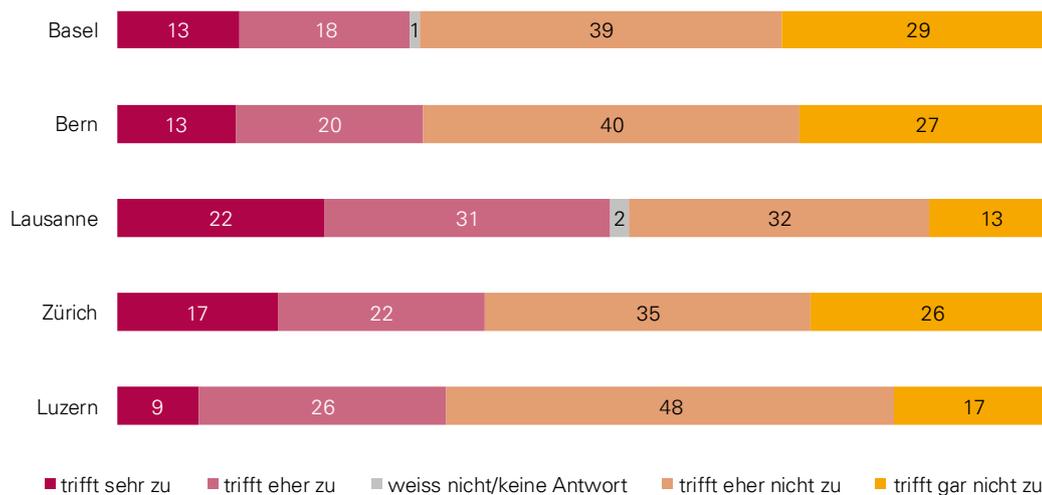
Grafik 14

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich fürchte mich vor Unfällen und/oder Stürzen."

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

In Basel herrscht auch bei 79 Prozent der Velofahrenden, die Meinung vor, dass gefährliche Orte und Kreuzungen gut zu umfahren sind. Am wenigsten Unterstützung findet diese Aussage in Lausanne. Hier stimmen noch 59 Prozent sehr oder eher zu.

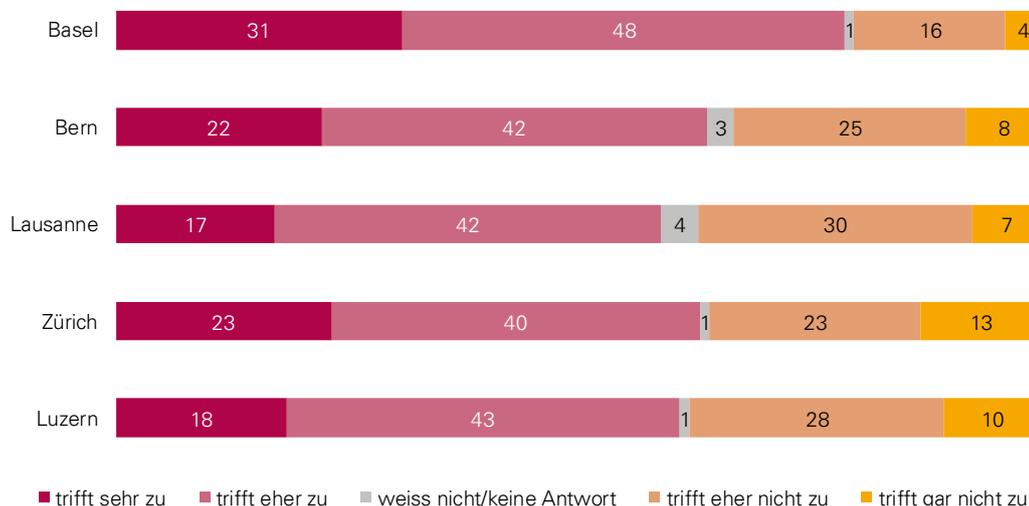
Grafik 15

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Gefährliche Orte und Kreuzungen kann ich umfahren."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Genauso herrscht in Basel, Bern und Luzern die Meinung vor, dass die anderen Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll sind. In Lausanne und Zürich wird diese Ansicht etwas weniger vertreten.

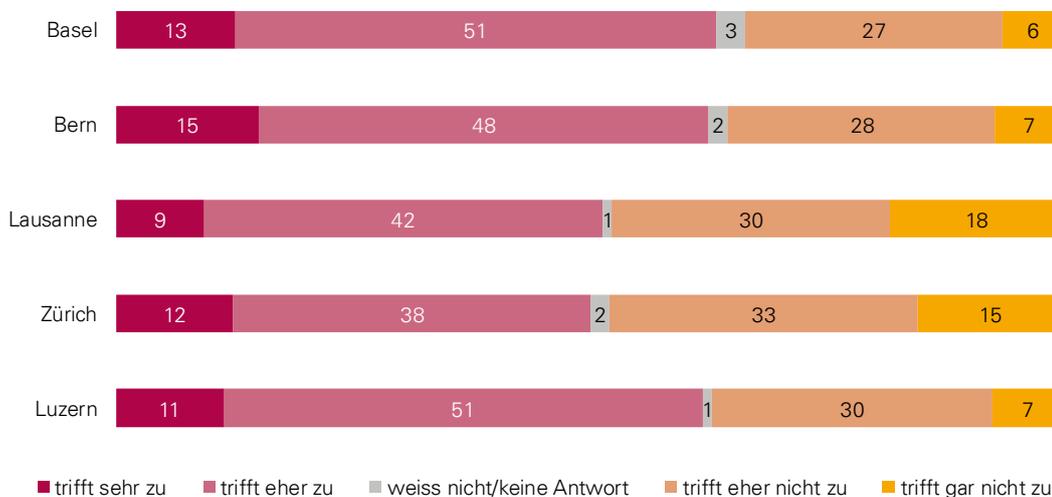
Grafik 16

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich empfinde die anderen Verkehrsteilnehmenden als rücksichtsvoll."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Ein ähnliches Bild zeigt sich, wenn wir die Sicherheit an Baustellen betrachten. Auch hier stimmen Velofahrende aus Zürich und Lausanne der Aussage, dass man an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt wird, am wenigsten zu. Ein anderer Aspekt der Sicherheit ist das Diebstahlrisiko. Dieses wird insbesondere in Bern als gross empfunden.

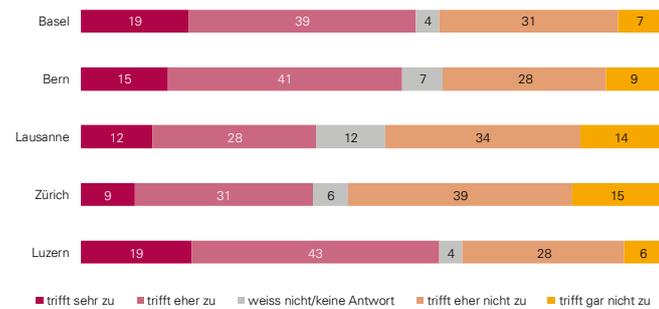
Grafik 17

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich werde an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren

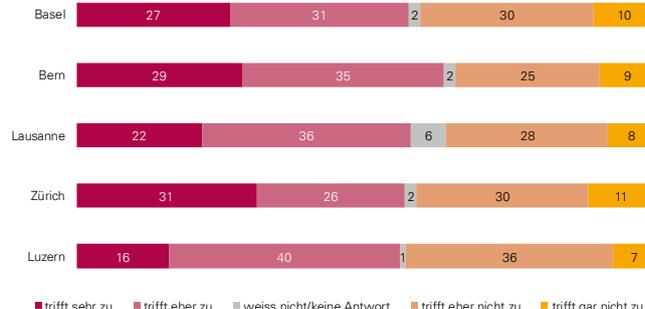


Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Das Risiko, dass mein Velo gestohlen wird, ist gross."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Direkt auf die Abstellplätze am Bahnhof angesprochen, findet sich in allen Städten lediglich eine Minderheit, welche zustimmt jeweils einen geeigneten Abstellplatz zu finden. Viele Personen, können hier schlicht keine Antwort geben, da sie auf ihren üblichen Strecken das Velo vermutlich nicht am Bahnhof stationieren müssen. Generell ist die Mehrheit jedoch in allen Städte zufrieden mit dem gesamten Angebot an Veloabstellplätzen in ihrer Stadt.

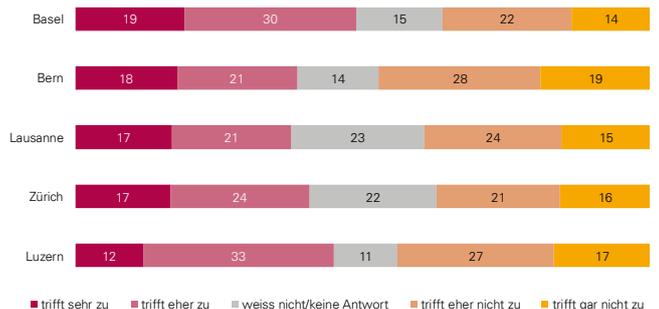
Grafik 18

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Am Bahnhof finde ich jeweils einen geeigneten Abstellplatz."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren

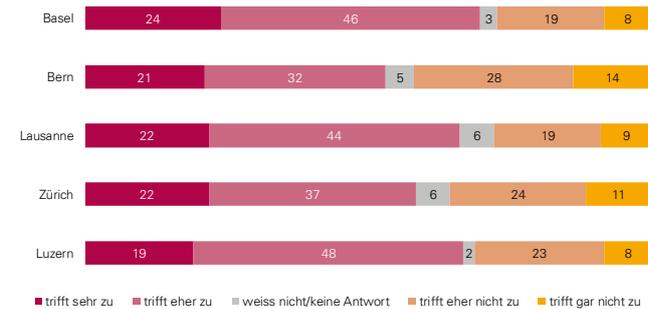


Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich bin zufrieden mit dem Angebot an Veloabstellplätzen."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Die generelle Situation für den Veloverkehr wird auch in allen Städten mehrheitlich als verbessert wahrgenommen und die Velofahrenden in den Städten erreichen ihre Ziele grundsätzlich zügig und direkt.

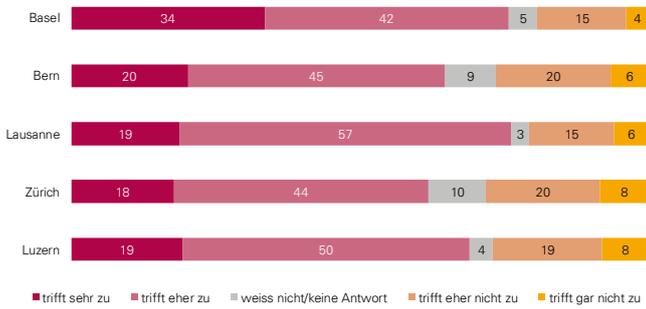
Grafik 19

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Die Situation für den Veloverkehr hat sich in den letzten Jahren verbessert."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



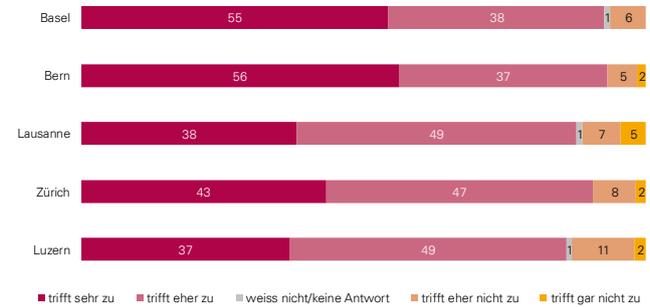
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Vergleich Filter Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich erreiche meine Ziele zügig und direkt."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), sig.

Zusammengefasst finden sich die zufriedensten VelofahrerInnen in der Stadt Basel. Am wenigsten zufrieden zeigen sich die Velofahrenden in Lausanne. In Zürich werden die Verkehrsteilnehmenden als am wenigsten rücksichtsvoll wahrgenommen und man ist hier auch etwas weniger wie in den anderen Städten davon überzeugt, dass sich die Situation für den Veloverkehr über die letzten Jahre verbessert hat. Die LuzernerInnen fühlen sich am sichersten, nicht nur wenn es um die Vorbeifahrt an Baustellen geht sondern auch beim Thema Diebstahl. Dieses Risiko wird unter den Berner VelofahrerInnen am stärksten betont.

Tabelle 6

Filter Aussagen zum Thema Velofahren (trifft sehr und eher zu)

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

* wurde erstmals 2013 abgefragt

Die Befragung in der Stadt Luzern wurde erstmals 2013 durchgeführt.

grün: Zustimmung am höchsten, rot: Zustimmung am tiefsten, in Klammern Veränderung gegenüber 2010

Im Zeitvergleich zu 2010 fällt insbesondere die positive Entwicklung auf. Geht es um die zügige Zielerreichung, gibt es in den Städten Basel, Bern, Lausanne und Zürich kaum Veränderungen zu 2010. Ansonsten wird das Velofahren heute in allen vier Städten als komfortabler empfunden. Gefährliche Orte scheinen heute besser umfahrbar zu sein und die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen generell oder am Bahnhof hat sich gegenüber 2010 erhöht. Positiv entwickelt hat sich auch die Sicherheit an Baustellen, lediglich in Lausanne hat diese Ansicht gegenüber 2010 abgenommen. Ein ähnliches Bild zeigt sich in Zürich, wenn es um die Rücksichtnahme von anderen VerkehrsteilnehmerInnen geht. In allen Städten, ausgenommen Bern, ist auch die Ansicht gestiegen, dass sich die Situation generell verbessert hat.

Die untersuchten Aussagen unterscheiden sich auch signifikant nach soziodemographischen Merkmalen. Unter 40-Jährige fühlen sich beispielsweise von anderen Verkehrsteilnehmern eher respektiert und haben eher das Gefühl, dass sie an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt werden. Sie sind auch am zufriedensten mit dem Angebot an Veloabstellplätzen, dies gilt auch spezifisch für die Abstellplätze am Bahnhof. Jüngere VelofahrerInnen nehmen jedoch auch das Diebstahlrisiko stärker wahr als ältere Velofahrende.

Vor Unfällen und Stürzen fürchten sich insbesondere die 40 – 64-Jährigen. Sie sind auch etwas weniger davon überzeugt, dass sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat als Personen unter 40 bzw. über 64 Jahren, empfinden jedoch trotzdem das Velofahren als komfortabler.

Über 64-Jährige sind am ehesten der Ansicht, dass gefährliche Orte und Kreuzungen gut zu umfahren sind.

Es lassen sich auch Unterschiede aufgrund des Geschlechts erkennen. Generell nehmen Männer eher eine Verbesserung der Situation für den Veloverkehr in den letzten Jahren wahr. Sie sind auch eher der Ansicht, dass gefährliche Orte und Kreuzungen gut zu umfahren sind, dass sie an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt werden und sie ihre Ziele zügiger und direkter erreichen. Frauen hingegen fürchten sich eher vor Unfällen und Stürzen.

3.2.1 Städtespezifische Aussagen zum Velofahren

Neben den Aussagen, welche in allen untersuchten Städten beurteilt werden sollten, flossen jeweils noch zwei weitere Aussagen pro Stadt ein, welche stadtspezifische Phänomene genauer aufgreifen sollen. Wie wir später beschreiben werden, wurden jeweils auch zwei stadtspezifische Aussagen als Gründe für das Nicht-Velofahren untersucht. Bevor wir jedoch detaillierter auf die Nicht-Velofahrenden eingehen, sollen hier die Aussagen diskutiert werden, welche den zumindest selten Velofahrenden gestellt wurden.¹

Die Berner VelofahrerInnen wurden einerseits gebeten, zu beurteilen, ob die Tramschienen hinderlich sind für das Velofahren in Bern. Dem stimmen 74 Prozent der Velofahrenden zu. Lediglich acht Prozent sagen, dass dies überhaupt nicht zutrifft. Es finden sich bei dieser Aussage auch keine signifikanten Unterschiede nach Geschlecht und Alter.

Die BernerInnen wurden auch zur Velobrücke zwischen Breitenrain und Länggasse befragt. Auffallend ist in erster Linie, dass fast ein Viertel der befragten Personen dazu keine Angabe machen kann. Wer jedoch weiss, um was es geht, ist grundsätzlich gut eingestellt. So sind 67 Prozent sehr und eher der Ansicht, dass die Velobrücke eine gute Sache ist, dies entspricht praktisch dem Wert, welchen wir vor drei Jahren gemessen haben. Die Beurteilung der Velobrücke unterscheidet sich dabei signifikant nach Alter. Ältere Personen, wissen nicht nur eher Bescheid, sondern haben auch eine positivere Meinung.

¹ Für Luzern wurden keine stadtspezifischen Aussagen in die Umfrage aufgenommen.

Filter spezifische Aussagen zum Thema Velofahren in der Stadt Bern

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

Tramschienen sind hinderlich Die Tramschienen sind hinderlich fürs Velofahren in Bern

Velobrücke Breitenrain-Länggasse ist gute Sache Die geplante Velobrücke zwischen Breitenrain und Länggasse ist eine gute Sache

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



■ trifft sehr zu ■ trifft eher zu ■ weiss nicht/keine Antwort ■ trifft eher nicht zu ■ trifft gar nicht zu

© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 331)

In Basel wurde die Aussage untersucht, ob man den Weg durch die Stadt gut findet. Dem stimmen 95 Prozent der velofahrenden Personen zu. 2010 waren es 93 Prozent. Über 65-Jährige geben dabei signifikant häufiger als Jüngere an, den Weg nicht immer zu finden.

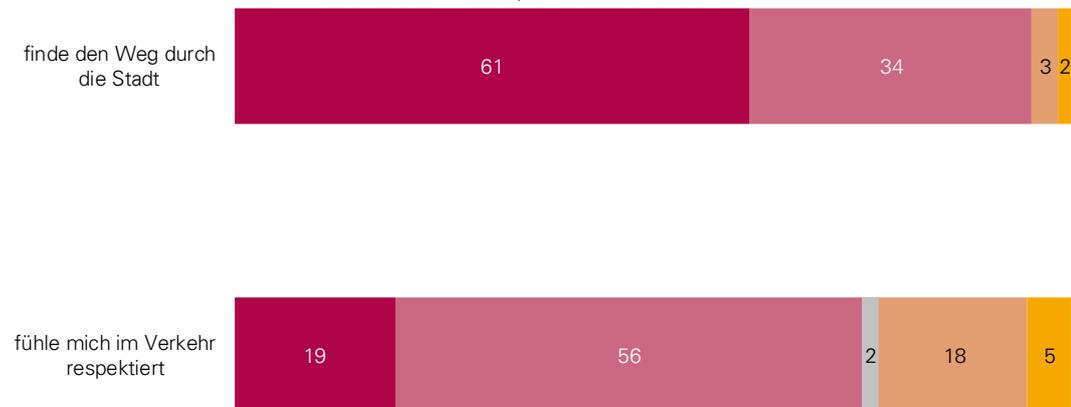
Drei Viertel der befragten BaslerInnen fühlen sich im Verkehr respektiert, wobei die positive Meinung gegenüber 2010 klar zugenommen hat. Personen zwischen 40 – 64 Jahren fühlen sich dabei etwas weniger respektiert als die jüngeren und die älteren VelofahrerInnen.

Filter spezifische Aussagen zum Thema Velofahren in der Stadt Basel

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

finde den Weg durch die Stadt Ich finde mit dem Velo den Weg durch die Stadt
fühle mich im Verkehr respektiert Ich fühle mich als Velofahrer/in im Verkehr respektiert

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



■ trifft sehr zu ■ trifft eher zu ■ weiss nicht/keine Antwort ■ trifft eher nicht zu ■ trifft gar nicht zu
 © gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 325)

Die Stadt Lausanne interessierte sich insbesondere für die Beurteilung des sicheren Abstellens des Velos zuhause. Die Mehrheit ist der Ansicht, dass dies gut klappt, es gibt jedoch immerhin noch neun Prozent, welche angeben ihr Velo zuhause nicht sicher und komfortabel unterbringen zu können. Dies ist insbesondere bei jüngeren VelofahrerInnen der Fall. Ältere VelofahrerInnen geben signifikant häufiger an, dass dies bei Ihnen gut möglich ist.

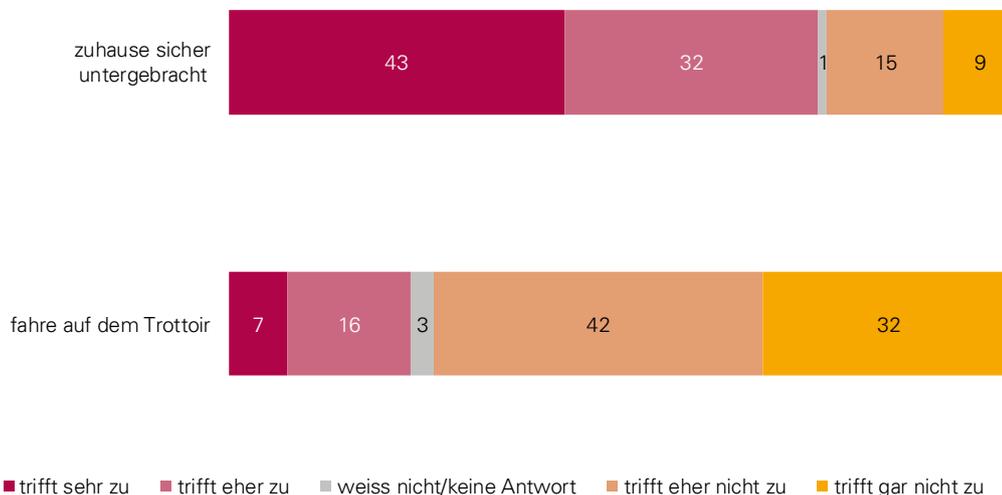
Auf dem Trottoir fährt nur die Minderheit der LausannerInnen. Die Mehrheit stimmt dem jedoch nicht zu. Es gibt hier auch keine signifikanten Unterschiede nach soziodemographischen Merkmalen.

Filter spezifische Aussagen zum Thema Velofahren in der Stadt Lausanne

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

kann Velo zuhause sicher unterbringen Zuhause ist das Velo sicher und komfortabel untergebracht.
fahre auf dem Trottoir Ich fahre grundsätzlich auf dem Trottoir.

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



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 156)

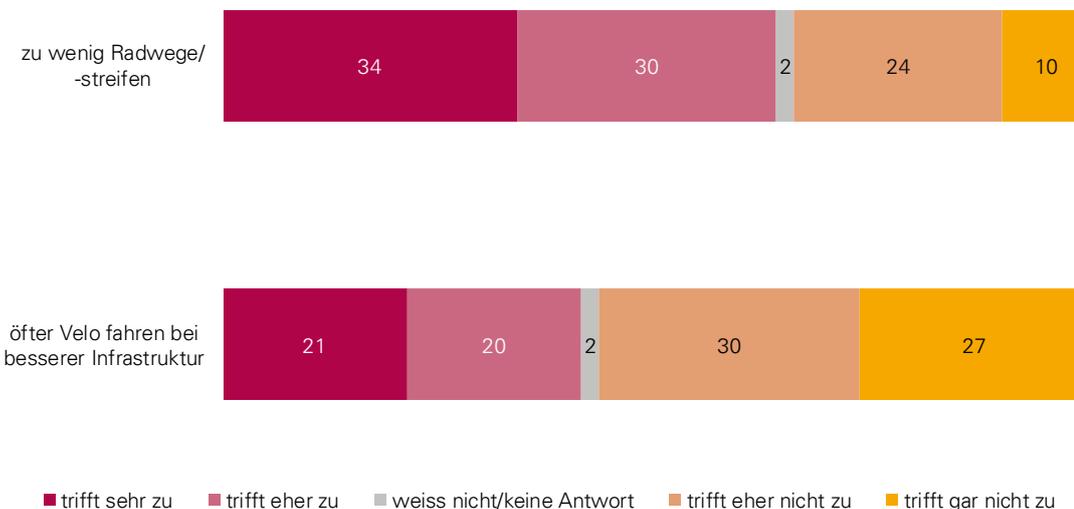
In der Stadt Zürich ist die Mehrheit der Velofahrenden der Meinung, dass es in der Stadt zu wenig Radwege beziehungsweise Radstreifen gibt. Weiter würden 41 Prozent bei besserer Infrastruktur öfters Velo fahren. Beiden Aussagen stimmen insbesondere Personen mittleren Alters und Frauen zu.

Filter spezifische Aussagen zum Thema Velofahren in der Stadt Zürich

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

zu wenig Radwege/-streifen Es hat zu wenig Radwege und Radstreifen
öfter Velo fahren bei besserer Infrastruktur Ich würde öfter Velo fahren, wenn die Infrastruktur besser wäre

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



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 290)

3.2.2 Zwischenbilanz

Die Situation für Velofahrende wird von den Personen, welche zumindest selten Velo fahren durchwegs positiv eingeschätzt. Wobei generell auch von einer positiven Entwicklung gegenüber 2010 gesprochen werden kann. Es lassen sich bei genauerer Betrachtung jedoch Unterschiede auf drei Ebenen erkennen.

Erstens auf Ebene der Städte: Am positivsten eingestellt sind die VelofahrerInnen in Basel, während sich in Lausanne die am wenigsten positiv eingestellten finden. Ansonsten lassen sich die Unterschiede vor allem an einzelnen Aussagen festmachen. So werden beispielsweise in Zürich die Verkehrsteilnehmenden als am wenigsten rücksichtsvoll wahrgenommen und die Überzeugung, dass sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat, ist hier weniger verbreitet. Die LuzernerInnen fühlen sich am sichersten, nicht nur wenn es um die Vorbeifahrt an Baustellen geht, sondern auch beim Thema Diebstahl. Dieses Risiko wird unter den Berner VelofahrerInnen am stärksten betont.

Zweitens nach Typ Velo: Personen, die E-Bike fahren, nehmen das Diebstahlrisiko stärker wahr als solche, welche ein herkömmliches Velo nutzen. Sie fürchten sich auch mehr vor Unfällen und Stürzen. Mit den Veloabstellplätzen sind die E-Bike-FahrerInnen jedoch zufriedener.

Drittens nach soziodemographischen Merkmalen: Die Beurteilung der Aussagen zum Thema Velofahren kann nicht nur an unterschiedlichen Gegebenheiten in den Städten oder am Typ Velo festgemacht werden. Das Geschlecht und das Alter einer Person hat einen nicht zu vernachlässigenden Effekt auf die Beurteilung des Velofahrens und die Situation für Velofahrende. So fürchten sich Frauen beispielsweise eher vor Unfällen und Stürzen als Männer und 40 – 64-Jährige empfinden das Velofahren als besonders komfortabel.

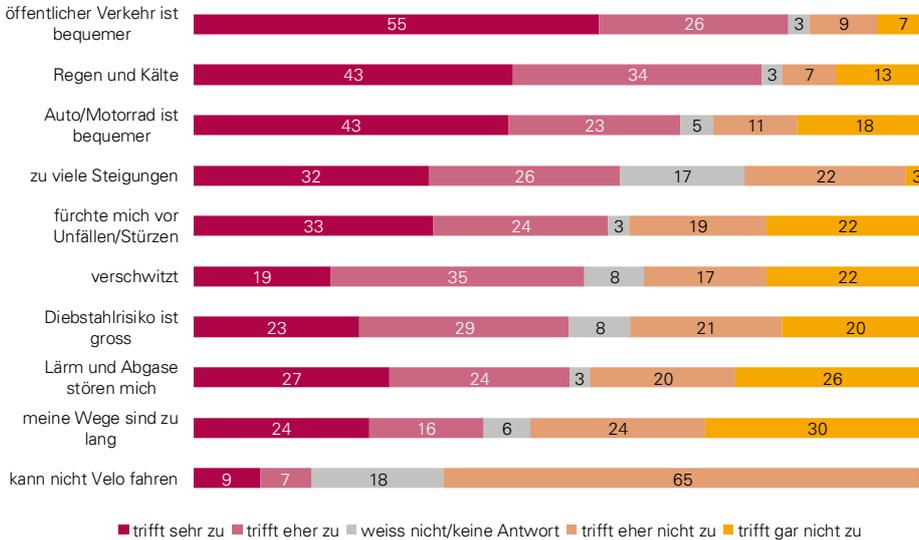
3.3 Komfort im Vordergrund bei Nicht-Velofahrenden

Im Total in allen Städten zeigt sich, dass insbesondere die Meinung der öffentliche Verkehr sei bequemer am meisten Zustimmung erfährt. Auch das Auto oder das Motorrad wird von der Mehrheit als bequemer empfunden. 77 Prozent der Personen, die höchstens selten Velo fahren, mag auch schlechter Witterung nicht ausgesetzt sein. 58 Prozent mögen die Steigungen nicht und 57 Prozent geben an sich sehr oder eher vor Unfällen bzw. vor Stürzen zu fürchten. 54 Prozent mögen es nicht nach dem Velo verschwitzt zu sein und 52 Prozent empfinden das Diebstahlrisiko als zu gross. 51 Prozent der Befragten stört sich auch am Lärm und den Abgasen, denen man als VelofahrerInnen auf der Strasse ausgesetzt ist. Dass die Wege zu lang sind, findet nur eine Minderheit (40% sehr und eher zutreffend).

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1117)

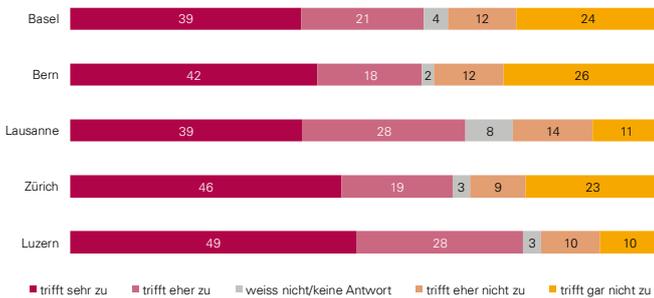
Im Städtevergleich wird gleich ersichtlich, dass insbesondere in Bern der öffentliche Verkehr als bequemer wahrgenommen wird, auch wenn sich in den anderen Städten ebenfalls eine hohe Zustimmung zu dieser Aussage findet. Die LuzernerInnen hingegen finden das Auto oder Motorrad noch bequemer als die anderen untersuchten StadtbewohnerInnen.

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Mit dem Auto, Motorrad oder Mofa ist es bequemer."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



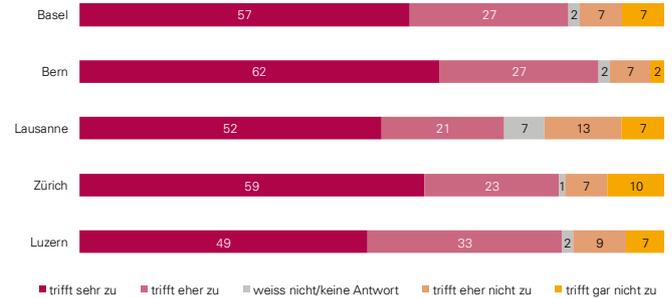
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Mit dem öffentlichen Verkehr ist es bequemer."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Viele Personen geben dafür vor allem aber auch schlechte Witterungsbedingungen an. Hier finden sich nur leichte Unterschiede zwischen den Städten, am ehesten stört Regen und Kälte jedoch in Luzern. In Lausanne besteht eher das Problem, dass man nach dem Velofahren verschwitzt ist, auch hier vermutlich aufgrund der steilen Wege.

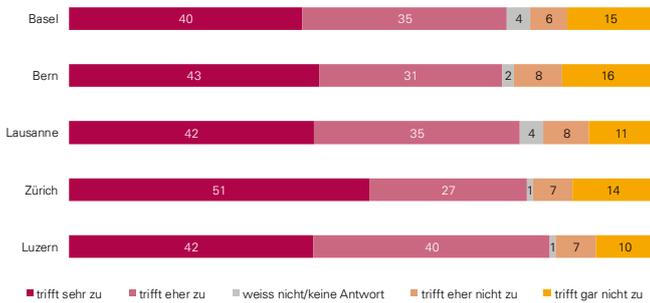
Grafik 26

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Mit dem Velo bin ich dem Regen/der Kälte ausgesetzt."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



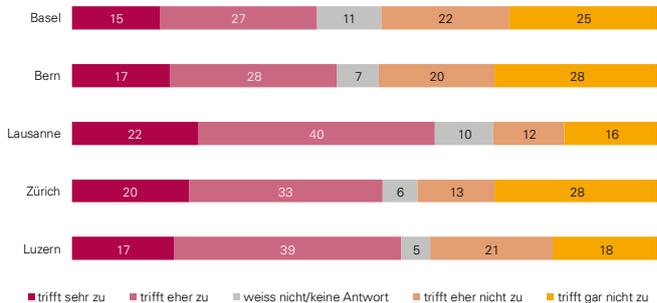
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Nach dem Velofahren bin ich verschwitzt."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

In Lausanne und Luzern wird Lärm und Abgas mehrheitlich als störend empfunden, in Basel, Bern und Zürich, wird diese Meinung nur minderheitlich geteilt. Die Wege werden in keiner der Städte von einer Mehrheit als zu lang empfunden.

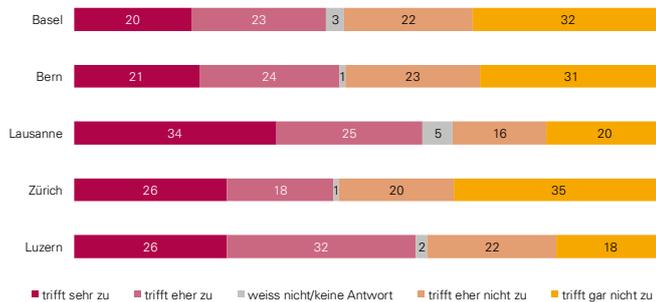
Grafik 27

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Der Lärm und/oder die Abgase stören mich."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



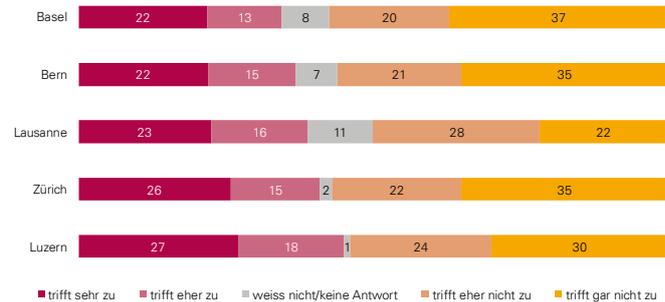
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Meine Wege sind zu lang."

in % EinwohnerInnen der der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Geht es um das Thema Sicherheit, fürchten sich Nicht-Velofahrende in allen Städten mehrheitlich vor Unfällen oder Stürzen, insbesondere in Lausanne. Mehrheitlich wird auch das Risiko, das Velo könnte gestohlen werden, als gross eingestuft, dies ist vor allem in der Stadt Bern der Fall.

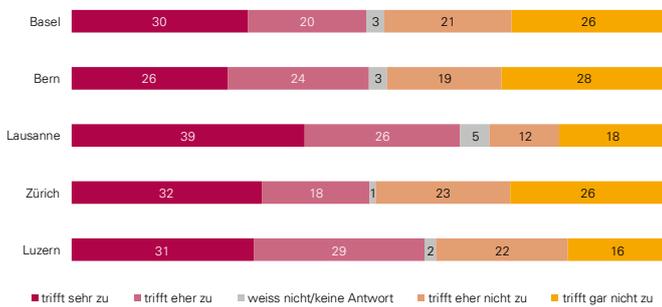
Grafik 28

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Ich fürchte mich vor Unfällen und/oder Stürzen."

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



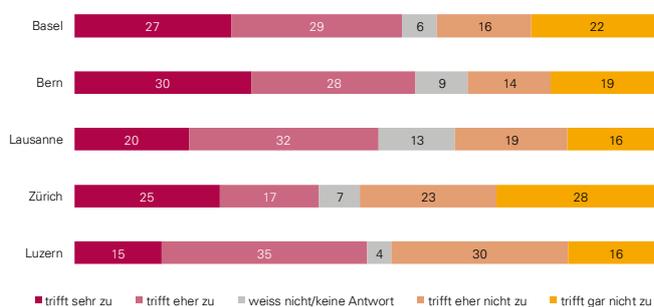
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Das Risiko, dass mein Velo gestohlen wird, ist gross."

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Die Steigungen sind vor allem den befragten Personen in Lausanne ein Dorn im Auge. Aber auch in Luzern sind 60 Prozent zumindest eher dieser Ansicht. Am wenigsten Zustimmung erhält die Aussage in Basel.

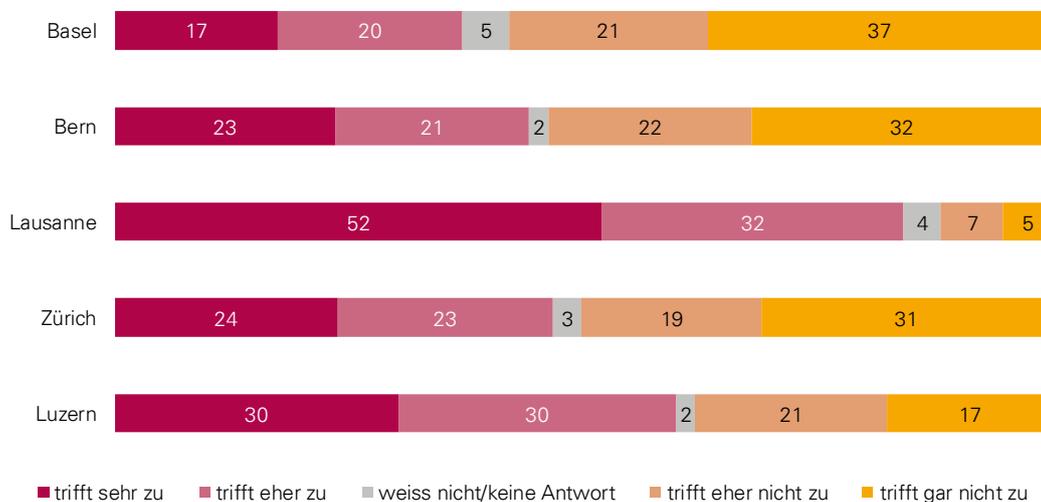
Grafik 29

Vergleich Filter Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

"Für mich hat es zu viele Steigungen."

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die selten oder nie Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1354), sig.

Zusammenfassend finden die Gründe fürs Nicht-Velofahren in Basel am wenigsten Zustimmung. In Bern gilt der bequeme öffentliche Verkehr mehr noch als in den anderen Städten als Grund, das Velo nicht zu benutzen und auch das Diebstahlrisiko wird hier am höchsten eingeschätzt. Die Stadt-LuzernerInnen empfinden vor allem das Auto oder Motorrad als bequemer und stimmen der Aussage, dass sie mit dem Velo Regen und Kälte ausgesetzt sind, am ehesten zu. In Lausanne fürchten sich die Befragten mehr als die anderen StadtbewohnerInnen vor Unfällen und Stürzen. Es stört sie aber auch mehr, dass sie nach dem Velo fahren verschwitzt sind und Lärm und Abgasen auf der Strasse ausgesetzt sind.

Im Zeitvergleich fällt auf, dass in allen Städten ausser in Bern der öffentliche Verkehr als weniger bequem beurteilt wird. Auto und Motorrad werden hingegen nur in Basel als noch bequemer empfunden als 2010. Die Einschätzung, dass das Diebstahlrisiko gross ist, ist lediglich in Zürich zurückgegangen. In Lausanne wird insbesondere der Ärger mit Lärm und Abgasen und auch mit dem verschwitzt sein nach dem Velofahren verstärkt als Gründe fürs Nicht-Velofahren angegeben. Die Meinung, dass die Wege zu lang sind, hat insbesondere in Lausanne und Basel zugenommen.

Tabelle 7

Filter Gründe zum Nicht-Velofahren (trifft sehr und eher zu)

	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

* wurde erstmals 2013 abgefragt

Die Befragung in der Stadt Luzern wurde erstmals 2013 durchgeführt.

grün: Zustimmung am höchsten, rot: Zustimmung am tiefsten, in Klammern Veränderung gegenüber 2010

Die Unterschiede in der Beurteilung der obengenannten Aussagen kann jedoch nicht nur an unterschiedlichen Gegebenheiten in den untersuchten Städten festgemacht werden, sondern auch an soziodemographischen Merkmalen. Die Beurteilung hängt auch davon ab, ob man selten oder nie Velo fährt.

Betrachten wir die soziodemographischen Merkmale fällt auf, dass sich insbesondere Frauen, welche höchstens selten fahren, vor Unfällen und Stürzen fürchten. Männer sind hingegen Regen und Kälte weniger gerne ausgesetzt und geben auch vermehrt an, dass sie nach dem Velofahren verschwitzt sind. Hier haben auch jüngere Personen mehr Mühe als Ältere.

Auch wenn es um den Komfort geht, finden sich Unterschiede nach Alter und Geschlecht. Männer geben eher an, dass Auto, Motorrad oder Mofa bequemer sind, dem stimmen auch jüngere Personen eher zu als Ältere. Genau umge-

kehrt ist die Ansicht nach Alter und Geschlecht beim öffentlichen Verkehr. Dass die Wege zu lang sind empfinden wiederum eher die jüngeren befragten Personen so. Zu viele Steigungen monieren eher Frauen als Männer und 40 – 64-Jährige mehr als jüngere und ältere Personen.

Wird nach solchen Personen unterschieden, die selten fahren und solchen die nie fahren, fallen auch einige Unterschiede auf. Wer selten fährt, gibt eher an dass das Risiko eines Velodiebstahls gross ist. Wer nie fährt lässt sich eher von den vielen Steigungen, von langen Wegen, von Abgas und Lärm vom Velofahren Sie fürchten sich auch eher vor Unfällen und Stürzen. Vor allem aber sind sie noch eher als Personen, die selten fahren, der Ansicht, dass der öffentliche Verkehr bequemer ist. Umgekehrt verhält es sich bei der Aussage, dass es mit dem Auto, Motorrad oder Mofa bequemer ist.

3.3.1 Städtenspezifische Gründe zum Nicht-Velofahren

In Bern ist aktuell die Mehrheit der Ansicht, dass für Velofahrende mehr getan werden sollte (54%). Wobei diese Ansicht stärker ist je jünger eine Person ist. 2010 haben diesem Grund 45 Prozent zugestimmt. Eine Mehrheit von 53 Prozent ist auch der Ansicht, dass Velofahrende ein schlechtes Image haben. 2010 waren es noch 39 Prozent mit derselben Meinung. Möglicherweise hat dies damit zu tun, dass im Jahr der Befragung die Beziehung zwischen AutofahrerInnen und VelofahrerInnen medial stark diskutiert wurde.

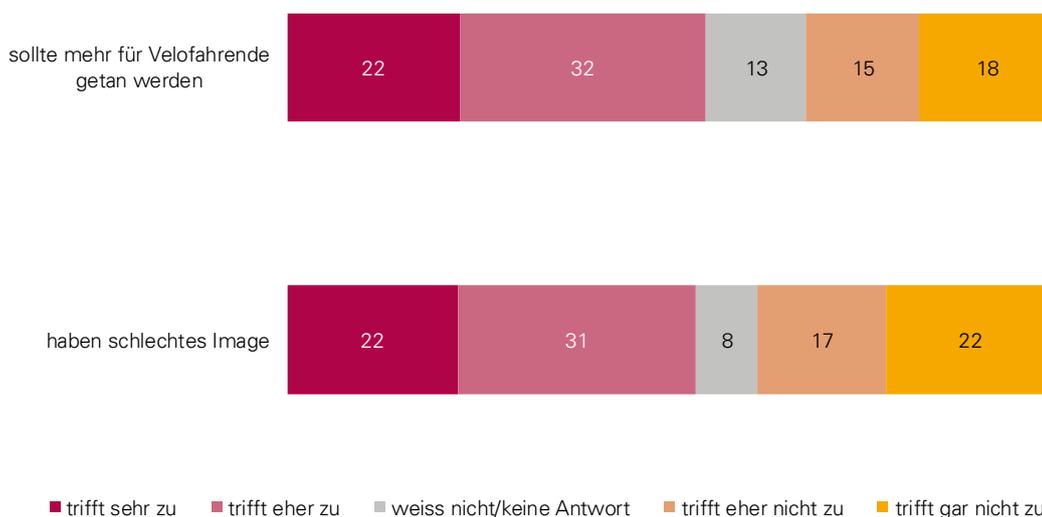
Grafik 30

Filter spezifische Gründe zum Nicht-Velofahren in der Stadt Bern

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

sollte mehr für Velofahrende getan werden In Bern sollte mehr für Velofahrende getan werden.
haben schlechtes Image Velofahrende haben ein schlechtes Image

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



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 228)

In Basel stimmen 49 Prozent der Befragten mehr oder weniger zu, dass sie die guten Velostrecken nicht kennen (2010: 41%). Zu wenig Abstellplätze stellen noch 21 Prozent fest (2010: 26%), wobei diese Ansicht mit dem Alter steigt. Ein Viertel der Befragten kann hier jedoch keine Angabe machen.

Filter spezifische Gründe zum Nicht-Velofahren in der Stadt Basel

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

kenne die guten Velostrecken nicht Ich kenne die guten Velostrecken nicht
zu wenig Veloabstellplätze Es hat zu wenig Veloabstellplätze

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



■ trifft sehr zu
 ■ trifft eher zu
 ■ weiss nicht/keine Antwort
 ■ trifft eher nicht zu
 ■ trifft gar nicht zu
 © gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 206)

In Lausanne haben 58 Prozent der Befragten als Grund für das Nicht-Velofahren angegeben, dass das Velo zuhause sicher und komfortabel untergebracht ist. Inwiefern dies wirklich ein Grund ist, um nicht Velo zu fahren, ist nicht unbedingt nachvollziehbar. Vermutlich ist es jedoch so zu verstehen, dass die Personen, welche hier zustimmen, das Velo lieber zuhause lassen, anstatt zu riskieren damit zu fahren, aufgrund der Unfallgefahr oder vielleicht auch des Diebstahlrisikos. Der Aussage stimmen insbesondere die 40 – 64 Jährigen zu.

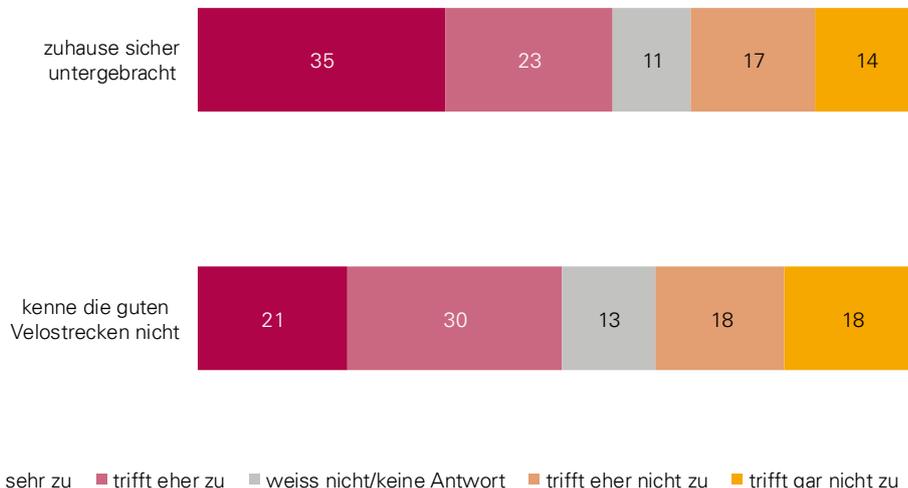
51 Prozent geben an die guten Velostrecken nicht zu kennen. Die über 65- Jährigen Personen empfinden dies weniger so als jüngere Personen.

Filter spezifische Gründe zum Nicht-Velofahren in der Stadt Lausanne

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

kann Velo zuhause sicher unterbringen Zuhause ist das Velo sicher und komfortabel untergebracht.
kenne die guten Velostrecken nicht Ich kenne die guten Velostrecken nicht.

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



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 397)

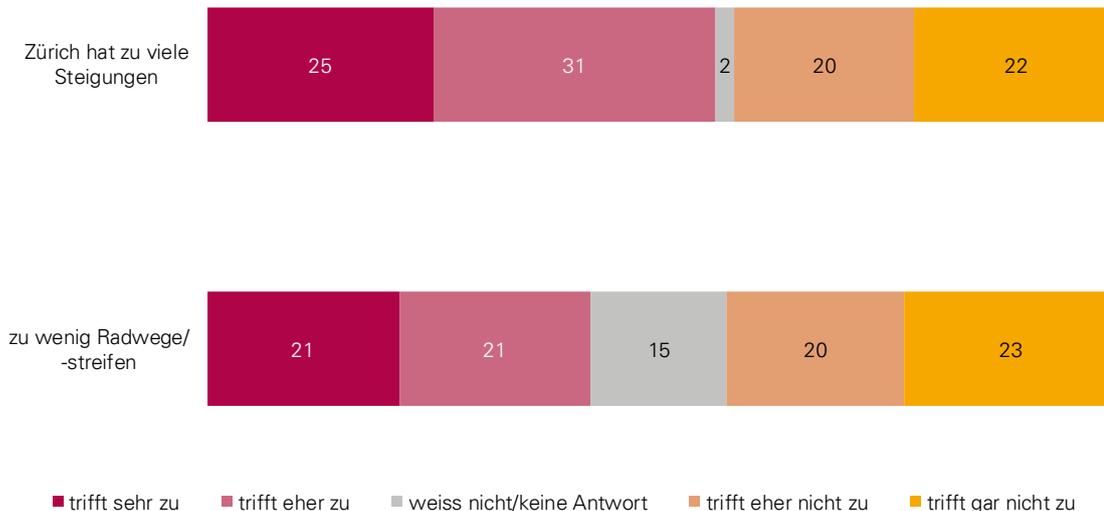
In Zürich werden vor allem die vielen Steigungen als Grund zum Nicht-Velofahren angebracht (56%, 2010: 45%). Ein Viertel der Befragten ist sogar dezidiert dieser Ansicht. 42 Prozent der befragten Personen finden weiter, dass es zu wenig Radwege und Radstreifen gibt.

Filter spezifische Gründe zum Nicht-Velofahren in der Stadt Zürich

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

Zürich hat zu viele Steigungen In Zürich hat es zu viele Steigungen
zu wenig Radwege/-streifen Es hat zu wenig Radwege und Radstreifen

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



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 265)

3.3.2 Zwischenbilanz

Betrachten wir die Gründe fürs Nicht-Velofahren lassen sich Unterschiede auf drei verschiedenen Ebenen erkennen.

Erstens auf Ebene der Städte: Die BaslerInnen stimmen den Gründen fürs Nicht-Velofahren am wenigsten zu. In Bern gilt insbesondere der bequeme öffentliche Verkehr im Städtevergleich noch mehr als Grund, das Velo nicht zu benutzen. In Luzern ist man lieber im bequemen Auto unterwegs und ist so auch Regen und Kälte weniger ausgesetzt. Die LausannerInnen fürchten sich mehr als die anderen StadtbewohnerInnen vor Unfällen und Stürzen. Wie wir im vorherigen Kapitel gesehen haben, ist dies jedoch auch für solche Personen der Fall, die öfters Velo fahren. In Zürich finden sich die wenigsten Personen, welche angeben, nicht Velo fahren zu können, und das Diebstahlrisiko wird hier weniger stark wahrgenommen als in den anderen Städten. In Bern wird dieses auch bei den Nicht-VelofahrerInnen am höchsten eingeschätzt.

Zweitens nach der Häufigkeit der Velonutzung: Wer angibt nie Velo zu fahren, lässt sich beispielsweise eher als solche, die selten Velo fahren, von den vielen Steigungen, von zu langen Wegen und von Abgas und Lärm abhalten. Sie fürchten sich auch etwas mehr vor Unfällen und Stürzen. Insgesamt gesehen, fürchten sich Personen, welche nie oder höchstens selten Velo fahren, mehr als solche die öfters aufs Velo steigen. Wer öfters aufs Velo steigt, hat hingegen mehr Sorgen darum, dass sein Velo gestohlen wird.

Drittens nach soziodemographischen Merkmalen: Die Gründe fürs Nicht-Velofahren liegen nicht nur daran in welcher Stadt gefahren wird oder wie selten man fährt, sondern können auch am Geschlecht und Alter festgemacht werden. Der grösste Unterschied nach Geschlecht liegt dabei in der Furcht vor Unfällen und Stürzen, so ist diese Furcht bei Frauen klar ausgeprägter. Betrachten wir die Unterschiede nach Alter, fühlen sich Jüngere Regen und Kälte mehr ausgesetzt und geben eher an nach dem Velofahren verschwitzt zu sein und dass es für sie zu viele Steigungen hat. Es gibt auch einen grösseren Anteil von jüngeren Personen, welche angeben, dass sie zu lange Wege haben, um das Velo zu benutzen. Deshalb finden sie wohl auch das Auto, Motorrad oder Mofa bequemer. Der öffentliche Verkehr wird hingegen im Alter eher geschätzt.

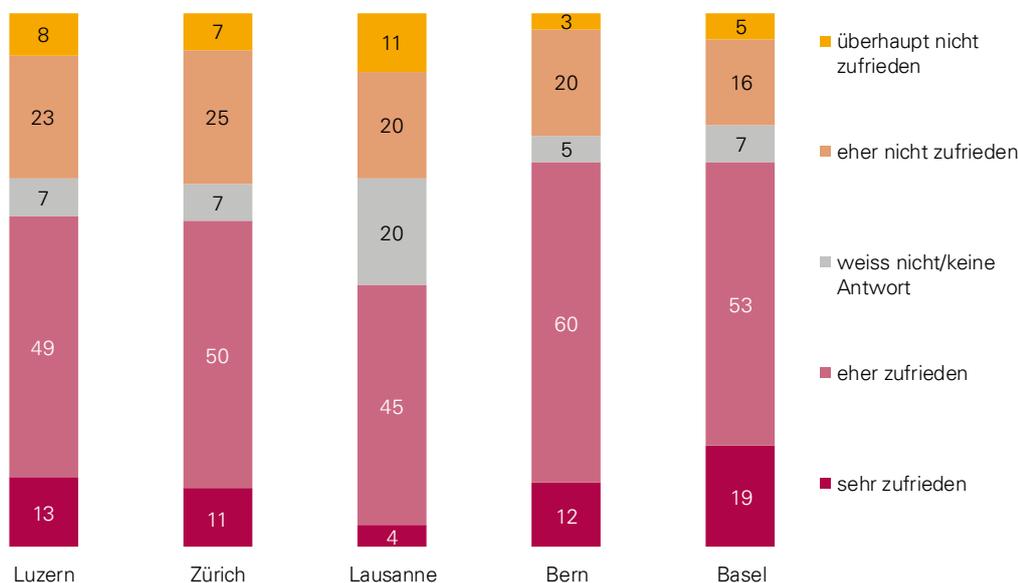
3.4 Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende

Neu befragt wurde dieses Jahr die generelle Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende in der jeweiligen Stadt. Wie die vorher behandelten Aussagen bereits angedeutet haben, findet sich nur in Lausanne eine Minderheit, welche sich zumindest eher zufrieden zeigt mit den Verhältnissen (49%). Lediglich vier Prozent geben an, sehr zufrieden mit den Verhältnissen für Velofahrende zu sein. Am zufriedensten sind die VelofahrerInnen als auch die Nicht-Velofahrenden in Basel (72% sehr und eher zufrieden), wovon 19 Prozent angeben sehr zufrieden zu sein. Auch in Bern ist die Zufriedenheit gross (72% sehr und eher zufrieden), wobei die positive Meinung hier etwas weniger dezidiert ist als in Basel, betrachten wir nur solche, die sich sehr zufrieden zeigen. In Luzern geben 62 Prozent an mit den Verhältnissen zumindest eher zufrieden zu sein und in Zürich sind es noch 61 Prozent.

Vergleich Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich, Luzern

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

in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

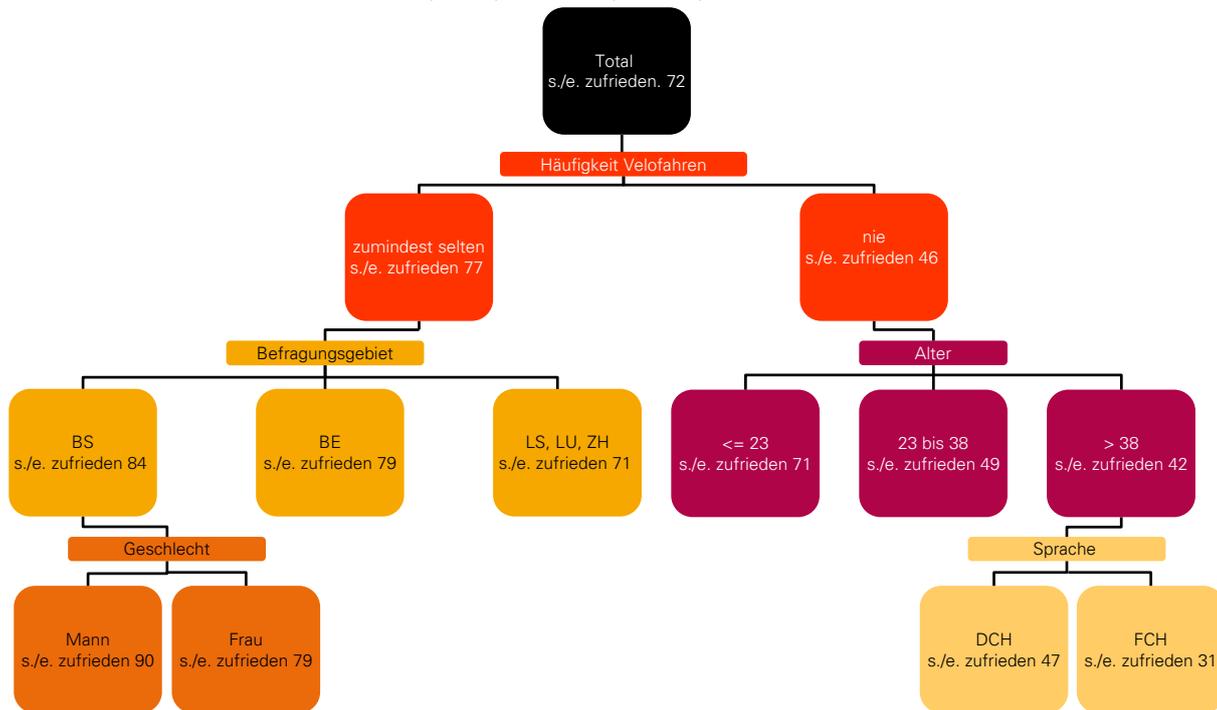
Nach Untergruppen lassen sich in allen Städten Unterschiede nach Geschlecht erkennen. Durchwegs zeigen sich Männer zufriedener mit den Verhältnissen für Velofahrende als Frauen. Wobei der Geschlechterunterschied nur in Basel und Lausanne signifikant ist. Weiter unterscheidet sich die Zufriedenheit auch nach Alter. Je jünger jemand ist, desto zufriedener ist er oder sie mit der generellen Situation fürs Velofahren. In allen Städten ausser in Bern ist dieser Unterschied signifikant. Auch nach der Häufigkeit der Nutzung lassen sich in allen untersuchten Städten signifikante Unterschiede erkennen, welche wie folgt zusammengefasst werden können: Wer nie Velo fährt oder nicht Velo fahren kann, ist unzufriedener, als solche die zumindest selten Velo fahren.

Dies zeigt sich auch, wenn wir den Profilbaum betrachten. Mittels des Answer-Tree-Verfahrens, eines baumartigen Klassifikationssystems, welches aus einer abhängigen Variable, der sogenannten Zielvariable (hier die Zufriedenheit), und einer Reihe von unabhängigen Variablen (beispielsweise diverse demographische Merkmale wie Geschlecht oder Alter oder auch Variablen, die im Zusammenhang mit der Nutzung des Velo stehen) besteht. Wir untersuchen so, ob sich die unabhängigen Variablen bezüglich der Zielvariable signifikant unterscheiden. Wie sich zeigt, unterscheidet sich der Grad an Zufriedenheit in erster Linie nach der Häufigkeit des Velofahrens. Wer zumindest seltener Velo fährt zeigt sich zufriedener. Bei dieser Gruppe kann weiter unterschieden werden nach Stadt. Wobei die Velofahrenden in Basel am zufriedensten sind. In Basel kann weiter nach Geschlecht unterschieden werden. Zusammengefasst sind männliche VelofahrerInnen in Basel am zufriedensten mit dem Verhältnis für Velofahrende in ihrer Stadt.

Am unzufriedensten sind französischsprachige, welche älter als 38 Jahre sind und nie velofahren.

Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende

"Alles in allem wie zufrieden sind Sie generell mit den Verhältnissen für Velofahrende in Ihrer Stadt? Sind Sie damit sehr zufrieden, eher zufrieden, eher nicht zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?"
 in % EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505)
 s./e. = sehr/eher

Erläuterung: Die Answer-Tree-Analyse differenziert für eine abhängige Variable (hier: Zufriedenheit) eine Ausgangspopulation (hier: EinwohnerInnen ab 16 Jahren) in inhaltlich relevante Teilpopulationen. Die Methode beginnt mit der unabhängigen Variable, welche die grössten signifikanten Unterschiede aufweist (hier: Häufigkeit Velofahren). Die Methode fasst dabei Teilgruppen zusammen, wenn der Unterschied untereinander nicht signifikant ist (hier: Lausanne, Luzern und Zürich bilden eine Gruppe). Die Teilgruppen werden in weitere Untergruppen unterteilt, wenn weitere signifikante Unterschiede bestehen und die Fallzahlen genügend gross sind.

Lesebeispiel: 90 Prozent der männlichen Basler ab 16 Jahren, die zumindest selten velofahren sind zufrieden mit den Verhältnissen für Velofahrende in ihrer Stadt.

Der Wirkungstest zu den Aussagen – mittels einer Regressionsanalyse geleistet – zeigt, wie wahrscheinlich man aufgrund der Zustimmung zu einer Aussage, zufrieden oder eben nicht zufrieden mit der Situation für Velofahrende in der eigenen Stadt ist.

Gesamthaft vermögen die hier getesteten Aussagen rund 42 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit zu erklären. Insbesondere die Zustimmung zur Aussage, dass das Velofahren komfortabel ist, erklärt die Zufriedenheit. Wichtig ist auch die Ansicht, dass die Situation sich für den Veloverkehr verbessert hat. Etwas dahinter aber auch erklärend sind die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen, die zügige Zielerreichung, dass gefährliche Orte umfahrbar sind, dass am Bahnhof geeignete Abstellplätze vorhanden sind, dass die Sicherheit beim Vorbeifahren an Baustellen gewährt bleibt und dass die anderen Verkehrsteilnehmenden rücksichtsvoll sind. Die Unzufriedenheit wird, wenn auch nur schwach durch die Meinung erklärt, dass das Diebstahlrisiko zu gross ist.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (alle Städte)

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

EinwohnerInnen der Städte Basel, Bern, Lausanne, Luzern, Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388), $R^2 = .419$

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

Die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende in den untersuchten Städten hängt zusammenfassend vom eigenen Verhalten ab, also ob man Velo fährt oder nicht, weiter hängt die Zufriedenheit mit der eigenen Haltung zusammen. Ist man davon überzeugt, dass Velofahren komfortabel ist, ist man zufrieden. Hinter dem Verhalten und der persönlichen Haltung werden jedoch die Velopolitik und damit einhergehende Aktivitäten spürbar. Die Velofahrenden, welche die Ergebnisse wahrnehmen, wie eine verbesserte Situation, das Angebot an Abstellplätzen, die Sicherheit an Baustellen und gefährlichen Orten, zeigen sich zufriedener.

Betrachten wir den Wirkungstest differenziert nach den untersuchten Städten stellen wir in Bern einen positiven Effekt auf die Zufriedenheit fest, bei solchen, welche das Velofahren als komfortabel empfinden. Auch wer zufrieden mit dem Angebot an Veloabstellplätzen ist und eine Verbesserung der Situation für den Veloverkehr wahrnimmt, ist eher zufrieden. Die getesteten Aussagen erklären dabei rund 32 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (Bern)

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

EinwohnerInnen der Stadt Bern ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 331), R² = .323

In Basel können durch die getesteten Aussagen rund 33 Prozent der Varianz erklärt werden. Noch vor dem Komfort kann die Ansicht, dass die Situation für den Veloverkehr sich verbessert hat, die Zufriedenheit erklären. Eine positive Wirkung haben auch die Abstellplätze am Bahnhof, dass man sich im Verkehr respektiert fühlt und seine Ziele zügig erreichen kann. Erklärend für die Unzufriedenheit ist, wenn auch nur schwach, das Diebstahlrisiko.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (Basel)

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

EinwohnerInnen der Stadt Basel ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 325), R² = .334

In Lausanne wirkt ähnlich wie in Bern in erster Linie der Komfort beim Velofahren und in zweiter Linie, die Meinung, dass sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat, positiv auf die Zufriedenheit. Etwas schwächer erklären die Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmenden als rücksichtsvoll und die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen die Zufriedenheit. Gesamthaft kann die Varianz in der Zufriedenheit in Lausanne zu rund 40 Prozent durch die getesteten Aussagen erklärt werden.

Grafik 39

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (Lausanne)

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

EinwohnerInnen der Stadt Lausanne ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 156), $R^2 = .395$

In Zürich werden gar 49 Prozent der Varianz durch die getesteten Aussagen erklärt. Wobei sich hier auch mehr erklärende Variablen für die Unzufriedenheit finden. So sind solche Personen eher unzufrieden, die meinen es gebe zu wenig Radwege bzw. Radstreifen. Auch wer angibt, er würde öfters Velo fahren bei einer besseren Infrastruktur, ist eher unzufrieden. Positiv auf die Zufriedenheit wirkt auch in Zürich in erster Linie der Komfort beim Velofahren. Ebenfalls erklärend sind die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen und die verbesserte Situation für den Veloverkehr. Auch die Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmenden als rücksichtsvoll und dass man seine Ziele zügig erreicht, wirken, wenn auch etwas schwächer, positiv auf die Zufriedenheit.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (Zürich)

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

EinwohnerInnen der Stadt Zürich ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Okttober 2013 (n = 290), R² = .491

In Luzern sehen wir, ähnlich wie in Basel, dass einerseits das Diebstahlrisiko schwach auf die Unzufriedenheit wirkt und andererseits, dass die Wahrnehmung einer verbesserten Situation für den Veloverkehr die Zufriedenheit noch mehr erklärt als der Komfort beim Velofahren. Auch wer seine Ziele zügig erreicht, sicher an Baustellen vorbeifahren kann, generell zufrieden mit dem Angebot an Veloabstellplätzen ist, geeignete Abstellplätze am Bahnhof findet und gefährliche Orte umfahren kann, ist eher zufrieden. Wobei Letzteres am wenigsten Wirkung zeigt. Insgesamt können die untersuchten Aussagen jedoch 47 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit erklären.

Regressionsanalyse: Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende in der Stadt mit Aussagen zum Thema Velofahren (Luzern)

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

EinwohnerInnen der Stadt Luzern ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren



© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 288), $R^2 = .471$

Es lässt sich also auch differenziert nach den untersuchten Städten erkennen, dass zum einen die persönliche Haltung aber auch velopolitische Issues auf die Zufriedenheit wirken. In Luzern und Basel wirkt die Wahrnehmung einer verbesserten Situation für den Veloverkehr sogar am stärksten.

3.4.1 Zwischenbilanz

Die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende lässt sich, wie bereits die Beurteilung der Aussagen in den vorigen Kapiteln, auf verschiedenen Ebenen festmachen.

Einerseits auf der Ebene der Städte: Hier fallen wiederum die Befragten aus der Stadt Basel auf mit ihrer ausgeprägten Zufriedenheit. Am wenigsten zufrieden mit den Verhältnissen für Velofahrende sind die Lausanner.

Zweitens nach soziodemographischen Merkmalen: Eine detaillierte Analyse zeigt, dass der Zufriedenheitsgrad sich nach Geschlecht und Alter unterscheidet. So sind Männer und jüngere Befragte zufriedener mit den Verhältnissen für Velofahrende in ihrer Stadt als Frauen und ältere Personen.

Drittens nach Verhalten, persönlicher Haltung und nach velopolitischen Issues: Mit dem Verhalten ist insbesondere die Häufigkeit der Velonutzung gemeint. Wer häufiger auf das Velo steigt, ist zufriedener. Mit der persönlichen Haltung ist gemeint, ob man das Velofahren generell als komfortabel empfindet oder nicht. Wer der Aussage zustimmt, dass das Velofahren komfortabel ist, ist eher zufrieden. Und zuletzt sind mit velopolitischen Issues die Gegebenheiten gemeint, welche direkt oder indirekt eine Folge von velopolitischen Aktivitäten sind. Wer beispielsweise der Ansicht ist, dass sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat, ist zufriedener.

4 Synthese

Der Städtevergleich rund um das Thema Velofahren in Basel, Bern, Zürich, Lausanne und Luzern zeigt, dass sich die Beurteilung der Situation für den Veloverkehr, die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende, aber auch die persönliche Haltung und das eigene Verhalten in den untersuchten Städten unterscheidet. Auffallend ist, dass sich in Basel die am positivsten eingestellten und grundsätzlich die zufriedensten Velofahrenden aber auch Nicht-Velofahrenden finden. In Lausanne hingegen ist man im Vergleich mit allen untersuchten Städten generell eher negativ eingestellt, was sich auch in einer ausgeprägteren Unzufriedenheit mit der Velosituation spiegelt. Die Lausanne-Innen steigen im Vergleich auch weniger auf das Velo, während die BaslerInnen dieses besonders häufig nutzen. Das Velo wird dabei in allen Städten vor allem für die Freizeit genutzt. Und mit Velo ist grundsätzlich ein herkömmliches gemeint, denn das E-Bike ist noch nicht weit verbreitet. Es findet aber doch eine nicht unbeträchtlich Nutzung, insbesondere in Lausanne. Hält man sich die Topographie vor Augen, überrascht dies kaum.

Die Städte Zürich, Bern und Luzern können grundsätzlich zwischen den Polen Basel und Lausanne verortet werden. Sie unterscheiden sich vor allem in gewissen Punkten von den anderen Städten, aber nicht grundsätzlich. In Zürich werden beispielsweise die Verkehrsteilnehmenden als am wenigsten rücksichtsvoll wahrgenommen und die Überzeugung, dass sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat, ist hier weniger verbreitet. Die LuzernerInnen fühlen sich am sichersten, nicht nur wenn es um die Vorbeifahrt an Baustellen geht, sondern auch beim Thema Diebstahl. Dieses Risiko wird unter den Berner VelofahrerInnen aber auch unter den Nicht-Velofahrenden am stärksten betont.

Bei den Nicht-Velofahrenden, beziehungsweise solchen, die höchstens selten Velo fahren, fällt wiederum Basel auf. So finden die Gründe fürs Nicht-Velofahren in Basel am wenigsten Zustimmung. Insgesamt steht der Komfort bei den Nicht-Velofahrenden im Vordergrund.

Die Unterschiede rund um das Thema Velofahren können jedoch nicht nur an der Stadt festgemacht werden, sondern auch nach soziodemographischen Merkmalen oder auch nach dem Typ Velo, das man fährt. Personen, die E-Bike fahren, nehmen beispielsweise das Diebstahlrisiko stärker wahr als solche, die ein herkömmliches Velo nutzen. Sie fürchten sich auch mehr vor Stürzen. Mit den Veloabstellplätzen sind die E-Bike-FahrerInnen jedoch zufriedener.

Die Zufriedenheit wurde diese Jahr auch übergreifend untersucht. Ob man mit den Verhältnissen für Velofahrende zufrieden ist, hängt dabei einerseits vom eigenen Verhalten ab, also ob man Velo fährt oder nicht, aber auch von der persönlichen Haltung. Ist man davon überzeugt, dass Velofahren komfortabel ist, ist man zufrieden. Hinter dem Verhalten und der persönlichen Haltung werden jedoch die Velopolitik und damit einhergehende Aktivitäten spürbar. Die Velofahrenden, welche die Ergebnisse wahrnehmen, wie eine verbesserte Situation, das Angebot an Abstellplätzen, die Sicherheit an Baustellen und gefährlichen Orten, zeigen sich zufriedener. Und genau hier besteht Potenzial, die Zufriedenheit der Velofahrenden zu steigern oder gar Nicht-Velofahrende zum häufigeren Nutzen des Velos zu bewegen.

Befund 1

Die Beurteilung der Situation der Velofahrenden hat sich gegenüber 2010 gesamthaft positiv entwickelt. In der Stadt Basel finden sich nach wie vor die zufriedensten Velofahrenden, in der Rheinstadt wird das Velo auch rege genutzt. Die Velobenutzung in Lausanne wird einerseits durch die Topographie, aber auch durch eine verstärkte Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs negativ beeinflusst. Ähnlich wie in Lausanne nehmen die Velofahrenden in Zürich die anderen Verkehrsteilnehmenden als weniger rücksichtsvoll wahr als in den anderen Städten und die Sicherheit an Baustellen wird hier besonders kritisch betrachtet, während das Diebstahlrisiko als weniger prekär empfunden wird. In Bern wird das Diebstahlrisiko hingegen verbreitet wahrgenommen. In Luzern befürchten die Velofahrenden am wenigsten Diebstähle und die Vorbeifahrt an Baustellen wird als sicher empfunden.

Nicht-Velofahrende benutzen insbesondere aus Komfort kein Velo. Sie fürchten sich jedoch auch vor den Gefahren.

Befund 2

Die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende unterscheidet sich nicht nur im Städtevergleich, sondern kann auch an soziodemographischen Merkmalen festgemacht werden. So sind jüngere Personen zufriedener mit der Situation als ältere und Männer zufriedener als Frauen. Eine positivere Beurteilung findet sich auch bei solchen Personen, welche das Velo häufiger benutzen.

Befund 3

Insbesondere der Komfort und die Wahrnehmung der verbesserten Situation für den Veloverkehr führen dazu, dass die Velofahrenden generell zufrieden sind mit den Verhältnissen für Velofahrende in ihrer Stadt. Das Diebstahlrisiko hingegen hat einen Effekt auf die Unzufriedenheit, wenn auch einen geringen.

Befund 4

Das Velo wird insbesondere in der Freizeit genutzt, wobei es sich hier grundsätzlich um ein herkömmliches Velo handelt. E-Bikes sind noch wenig verbreitet, finden aber schon eine beträchtliche Nutzung, insbesondere in Lausanne.

These 1

Nicht nur das Verhalten und die persönliche Haltung beeinflussen die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für Velofahrende. In der Verbesserung der Situation des Veloverkehrs in allen Belangen, birgt sich das Potenzial die Zufriedenheit der Velofahrenden zu steigern und Nicht-Velofahrende zum häufigeren Nutzen des Velos zu bewegen.

5 Anhang

5.1 gfs.bern-Team



LUKAS GOLDER

Senior-Projektleiter, Mitglied der Geschäftsleitung, Politik- und Medienwissenschaftler

Schwerpunkte:

Integrierte Kommunikations- und Kampagnenanalysen, Medienwirkungsanalysen, Abstimmungen, Wahlen. Modernisierung des Staates, Gesundheitspolitische Reformen. Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und auf Internet



CINDY BEER

Projektleiterin, Soziologin

Schwerpunkte:

Kommunikations-Controlling, Medieninhaltsanalysen, Ad-hoc-Studien, Qualitativmethoden



STEPHAN TSCHÖPE

Leiter Analyse und Dienste, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Komplexe Datenanalytik, EDV- und Befragungs-Programmierungen, Hochrechnungen, Parteienbarometer, Visualisierung



PHILIPPE ROCHAT

Projektassistent, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Datenanalytik, Programmierungen, Medienanalysen, Recherchen, Visualisierungen



CAROLE GAUCH

Projektassistentin, Medien- und Politikwissenschaftlerin

Schwerpunkte:

Datenanalytik, Programmierungen, Medienanalysen, Recherchen, Visualisierungen



JOHANNA SCHWAB

Administration, Kauffrau EFZ

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen, Projektadministration, Vortragsadministration

gfs.bern
Hirschengraben 5
Postfach 6323
CH – 3001 Bern
Telefon +41 31 311 08 06
Telefax +41 31 311 08 19
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

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

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**
Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

**gfs.bern**
Menschen. Meinungen. Märkte.