

Medienmitteilung vom 8. Juni 2015

(Sperrfrist: 8. Juni 2015, 12 Uhr)

Grosses Potenzial für den Veloverkehr in den Schweizer Agglomerationen

Bei der Förderung des Veloverkehrs gibt es grosse Unterschiede zwischen den Schweizer Agglomerationen. Dies schlägt sich auch in der Nutzung des Velos durch die Einwohnerinnen und Einwohner nieder. In den meisten Agglomerationen der Schweiz ist das Potenzial des Veloverkehrs noch längst nicht ausgeschöpft.

Velonutzung heute: grosse Unterschiede

Zwischen den Schweizer Agglomerationen bestehen deutliche Unterschiede in der Velonutzung. Im St. Galler Rheintal und in Burgdorf werden zum Beispiel mehr als 13% aller Etappen der Einwohnerinnen und Einwohner mit dem Velo zurückgelegt. In einigen Westschweizer Agglomerationen sind es dagegen weniger als 1% oder 2%.

Experten in Gemeinden von 35 Agglomerationen haben in Interviews bewertet, in welcher Intensität und Qualität diverse Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs umgesetzt wurden. In den Agglomerationen der bekannten Schweizer „Velostädte“ (z.B. Winterthur, Burgdorf, Basel) wurde die Förderpolitik stark positiv beurteilt. Nachholbedarf wird in einigen Gemeinden in der lateinischen Schweiz gesehen. Alle Experten erwarten für die Zukunft eine positive Entwicklung der Velonutzung in ihrer Agglomeration.

Grosses Potenzial in Zukunft

Die heute „klassenbesten“ Agglomerationen (u.a. Burgdorf, Winterthur, Chur, Biel) können die Velonutzung mit den bisherigen Massnahmen nur noch wenig steigern. Für eine deutliche Steigerung braucht es ein weitaus höheres Intensitäts- und Qualitätsniveau der Veloverkehrsförderung. In vielen anderen Agglomerationen sind mit den in der Schweiz bewährten Fördermassnahmen noch Steigerungsraten zwischen 20% und 100% möglich (z.B. Baden-Brugg, Bellinzona, Genf, Thun und Zürich). Jene Agglomerationen mit dem grössten Nachholbedarf könnten den Veloverkehr sogar mehr als verdoppeln (z.B. Fribourg, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Lugano).

Handlungsempfehlungen

Für eine erfolgreiche Veloverkehrsförderung braucht es massgeschneiderte Konzepte und Massnahmen für jede Agglomeration, wie die systemische Untersuchung in den Fallbeispielen Luzern und St. Gallen ergeben hat. Die Forschungsarbeit gibt grundsätzliche Handlungsempfehlungen mit drei strategischen Stossrichtungen:

1. In Agglomerationen mit einer geringen Velonutzung aber insgesamt günstigen Rahmenbedingungen, sollte es primär darum gehen, sich in der Veloverkehrsförderung an den „besten“ Schweizer Agglomerationen zu orientieren.
2. In Agglomerationen mit ungünstigen Rahmenbedingungen (u.a. wegen der Topographie oder der Witterung) sollte versucht werden, diese Hemmnisse durch spezifische Massnahmen zu kompensieren (z.B. Steigungshilfen, E-Bike-Förderung, Winterdienst).
3. Für die „klassenbesten“ Agglomerationen braucht es Mut für eine höhere Massnahmenintensität sowie neue, innovative Fördermassnahmen (z.B. Veloschnellrouten, grüne Welle für Velos). Dabei kann man sich beispielsweise auch an ausländischen „Benchmark-Städten“ (in Holland, Dänemark, Deutschland etc.) orientieren.

Abbildungen

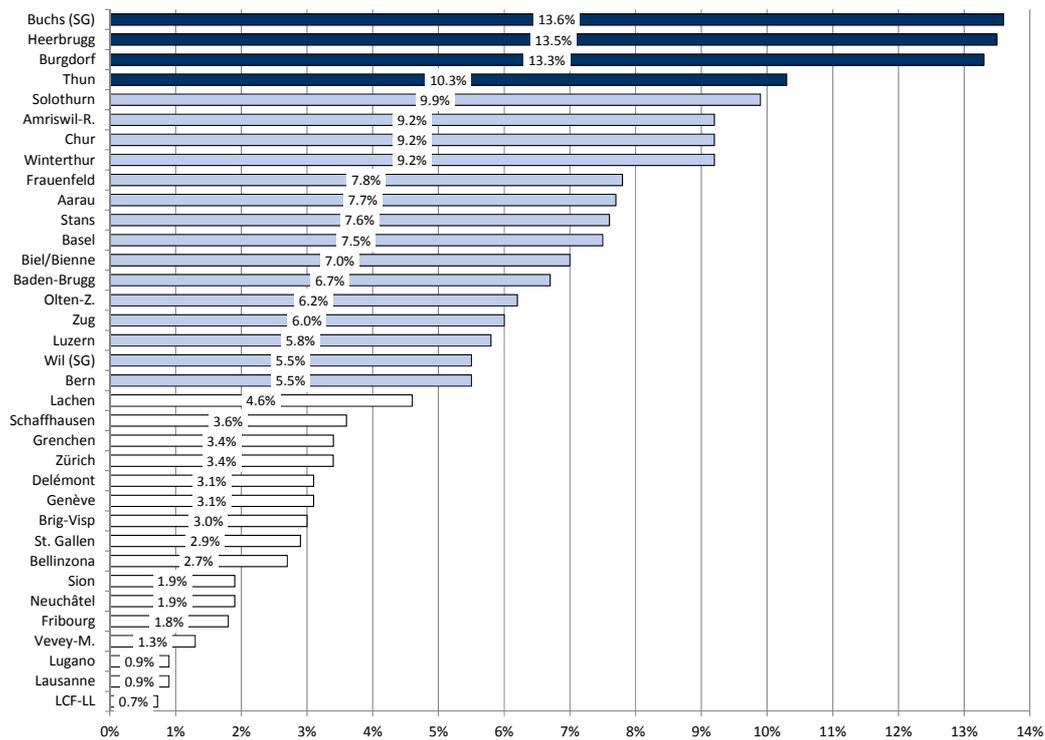


Abb. 1: Anteil der Veloetappen an allen Etappen der Einwohner je Agglomeration im Jahr 2010 (gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

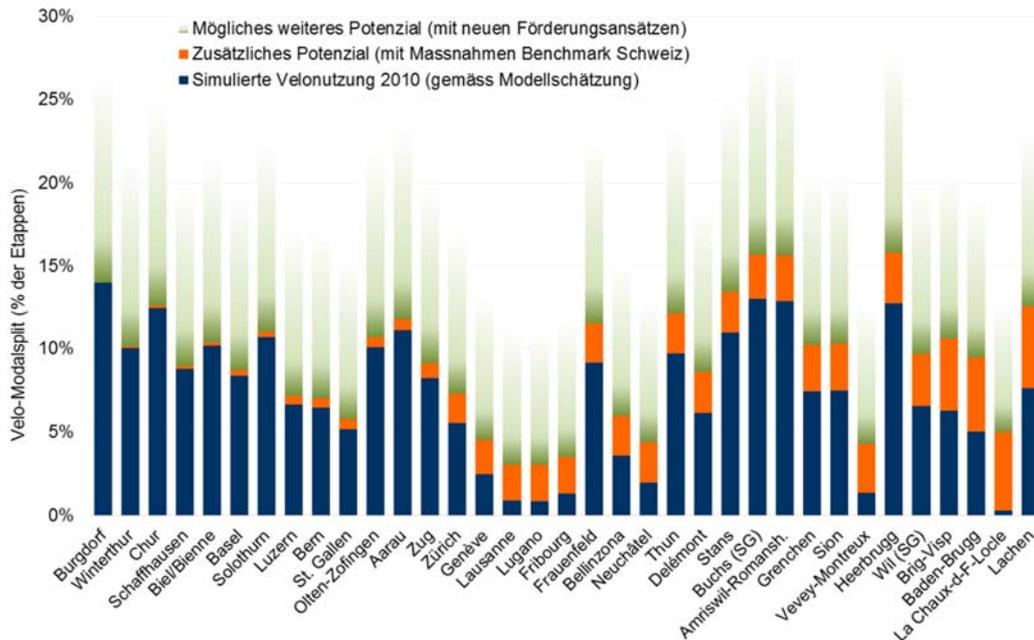


Abb. 2: Velonutzung und Steigerungspotenziale in den untersuchten Agglomerationen (Anteil der Veloetappen an allen Etappen, gemäss eigene Modellschätzungen)

Angaben zur Studie

Die Studie „Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale“ wurde durch ein Team aus Veloverkehrsexperten und Forschenden der Büro für Mobilität AG (Bern), der Interface Politikstudien GmbH (Luzern) und der Hochschule Luzern zwischen 2012 und 2015 erarbeitet. Die Arbeit wurde mit Mitteln des Bundesamts für Strassen ASTRA gefördert und geschah auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI. Auf Grundlage einer Befragung von Gemeindeverwaltungen in 35 Schweizer Agglomerationen wurden Rahmenbedingungen und Fördermassnahmen für den Veloverkehr analysiert und bewertet. Mit Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 wurden Potenziale für die Velonutzung berechnet. Eine systemische Analyse in zwei Fallbeispiel-Agglomerationen zeigte die Wirkungszusammenhänge der Velonutzung und Veloverkehrsförderung auf. Zusammen mit Erkenntnissen der internationalen Fachliteratur wurden Empfehlungen für die künftige Förderung des Veloverkehrs in den Schweizer Agglomerationen abgeleitet.

Download

SVI-Forschungsbericht zum pdf-Download: www.mobilityplatform.ch > SVI (2015)

Auskunft

Uwe Schlosser, Büro für Mobilität AG, Bern (Projektleitung)
Tel. 031 311 93 65 (Mo-Do), uwe.schlosser@bfmag.ch