

# MIT DEM VELO ZUR ARBEIT...

Eine nationale Studie über das Velofahren im Alltag in der Schweiz



Institut de géographie et durabilité | Université de Lausanne

Kontakt: [Patrick.rerat@unil.ch](mailto:Patrick.rerat@unil.ch) | @PatrickRerat

*Unil*

UNIL | Université de Lausanne

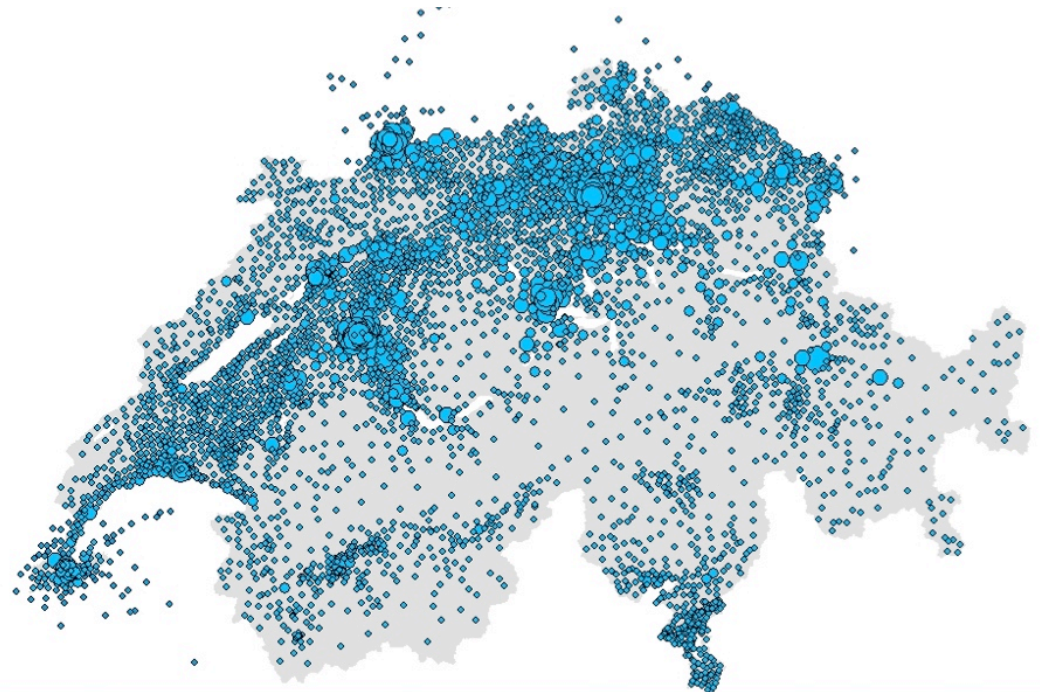
# VORGEHEN

Teilnehmenden von *bike to work* 2016 wurde dank PRO VELO ein Fragebogen geschickt.

14'000 von ihnen haben geantwortet (entspricht 31%).

Sie haben damit die Schaffung einer einzigartigen Datenbasis über die Benutzung des Velos als Transportmittel ermöglicht.

Hier eine Auswahl an Resultaten...



Wohnort der Antwortenden

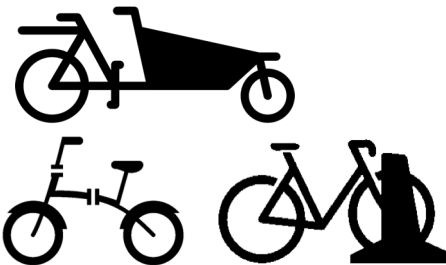
# VELOTYPEN



83%



16%

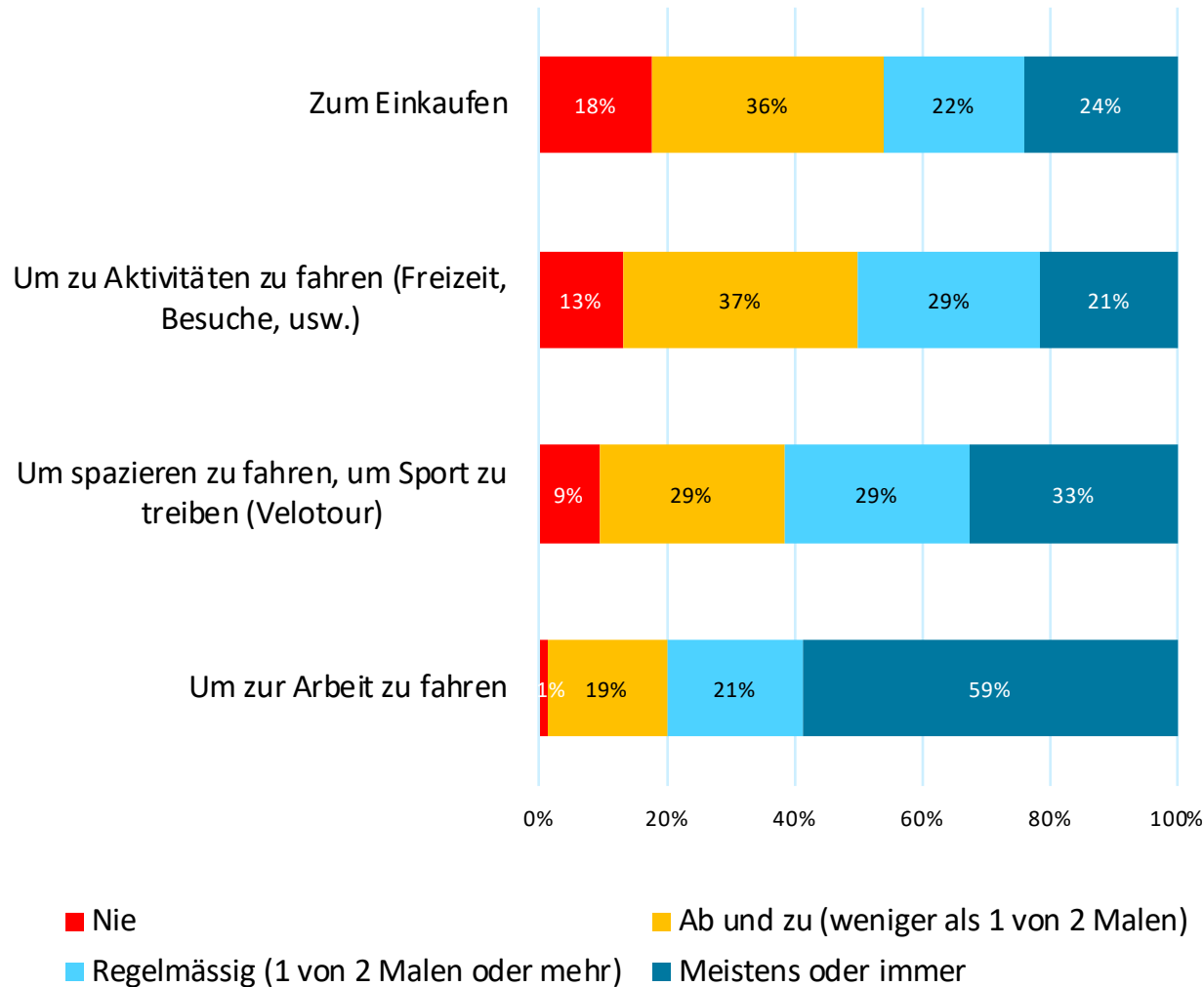


1%

16% der Teilnehmenden benutzen ein E-Bike.

Es wird mehr von Frauen und älteren Menschen verwendet sowie in den Gemeinden rund um die Städte und in ländlichen Gebieten.

# HÄUFIGKEIT DER VELONUTZUNG

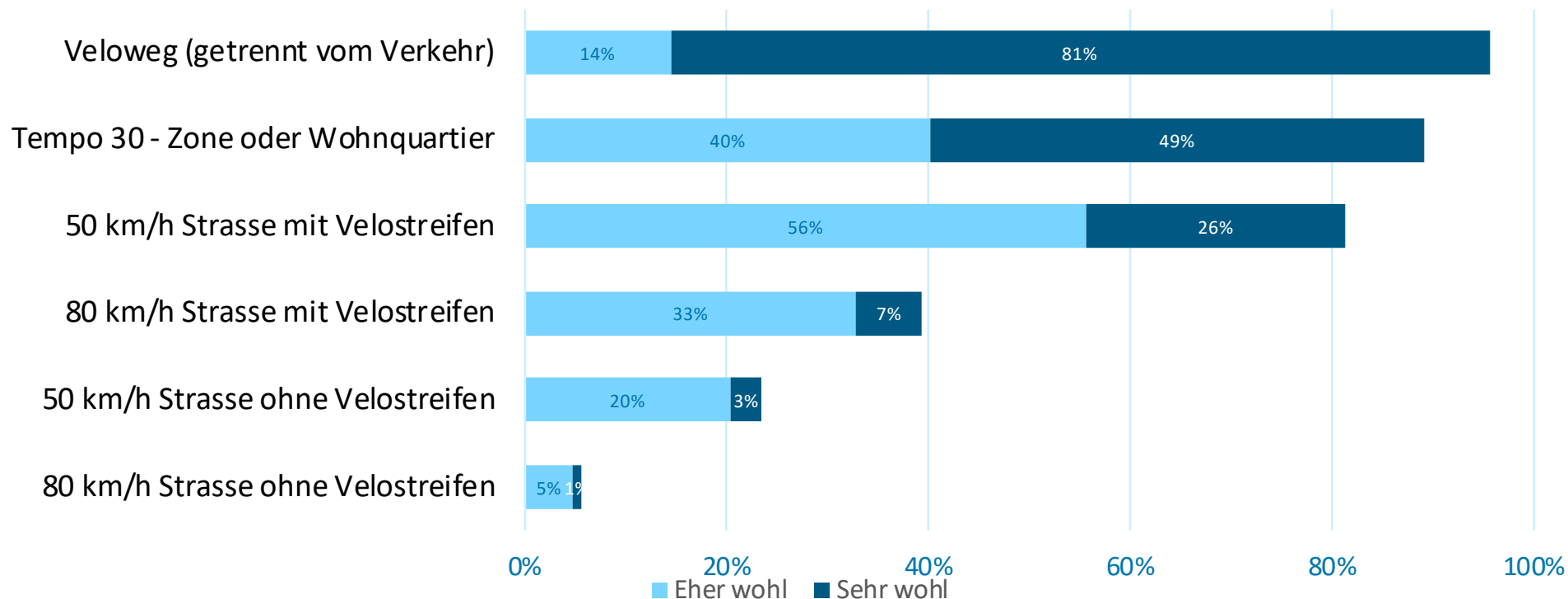


15% der Velofahrenden benutzen quasi systematisch für alle ihre Wege das Velo.

Die andern kombinieren das Velo mit andern Transportmitteln, je nach Aktivitäten (vor allem öffentliche Verkehrsmittel).

95% haben den Führerausweis, 50% ein Auto, das immer verfügbar ist.

# KOHABITATION MIT DEM STRASSENVERKEHR



Eine hohe Sensibilität gegenüber der Infrastruktur ist zu beobachten. Je stärker die Kohabitation mit dem Verkehr, je höher die Geschwindigkeit und je grösser das Verkehrsaufkommen sind, desto weniger wohl fühlen sich Velofahrende.

# DREI FAMILIEN VON MOTIVATIONEN



**Körperliches und  
psychisches  
Wohlbefinden**  
(sich bewegen; sich  
ablenken, abschalten von  
der Arbeit; Freude am  
Velofahren)

**Freiheit**  
(einfaches, flexibles,  
schnelles Fortbe-  
wegungsmittel)



**Zivilgesellschaftliches  
Engagement**  
(Geste für die Umwelt,  
nachhaltige Mobilität)



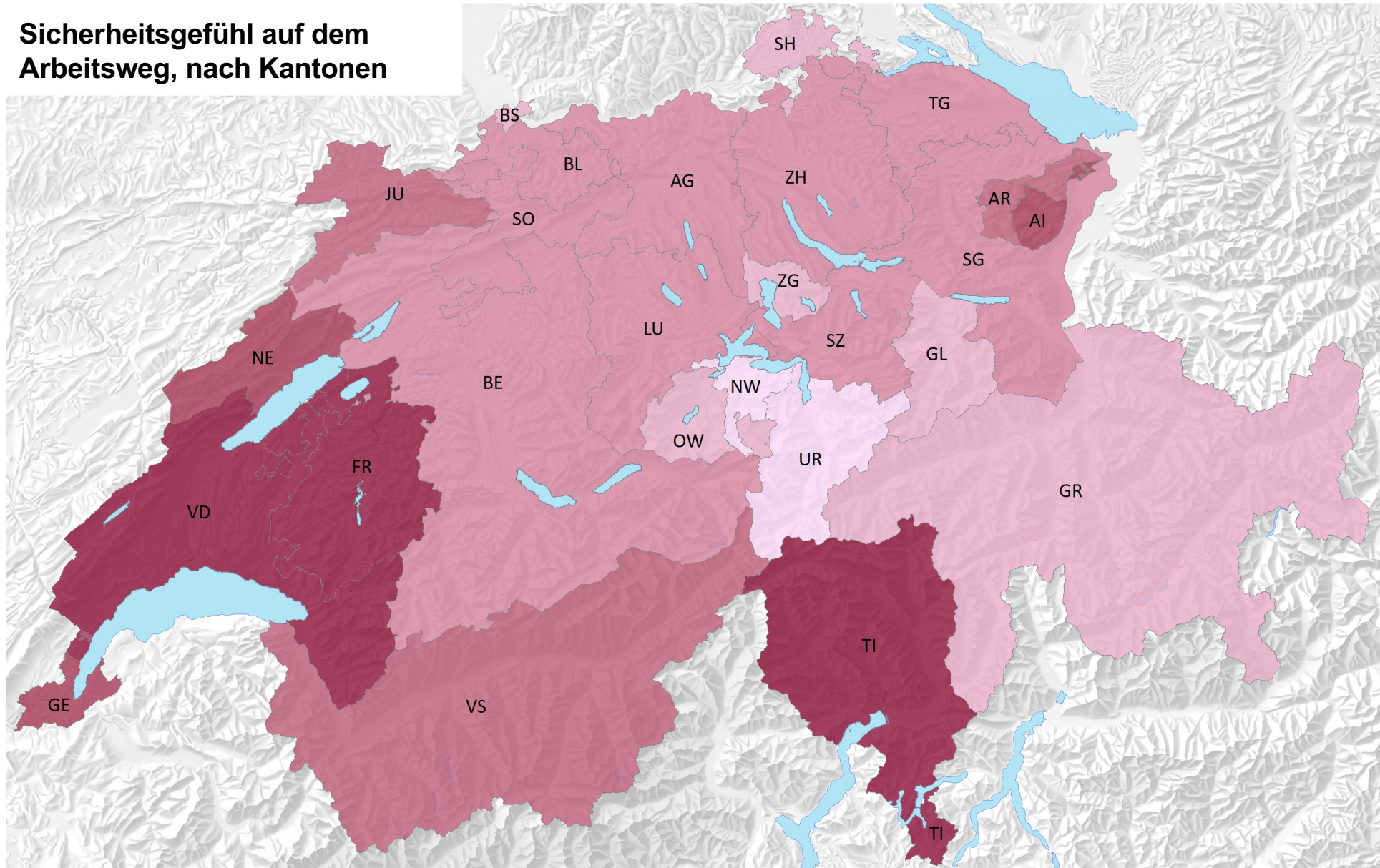
**14%** fühlen sich nicht sicher auf ihrem Arbeitsweg



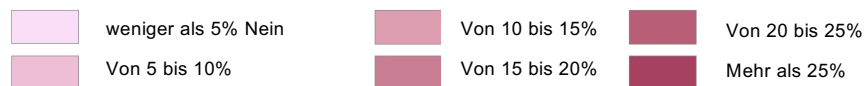
**32%** fühlen sich nicht respektiert von den andern Verkehrsteilnehmenden

- Diese Zahlen sind hoch, denn die befragten Personen sind zwischen 20- und 65-jährig (keine Kinder, Jugendlichen und SeniorInnen) und wenden bereits Ausweichstrategien an, um gewisse stark befahrene Kreuzungen oder Achsen zu umgehen.
- In Bezug auf Sicherheitsfragen bestehen grosse Unterschiede zwischen Städten und Kantonen.

## Sicherheitsgefühl auf dem Arbeitsweg, nach Kantonen



« Fühlen Sie sich auf Ihrem Arbeitsweg sicher? » % Nein



0 25 50 100 Km





# SICHERHEITSGEFÜHL

Rang	Stadt	% (eher) Nein	Rang	Stadt	% (eher) Nein
1	Zug	4.4%	13	Bern	13.2%
2	Burgdorf	4.9%	14	Luzern	13.8%
3	Chur	5.2%	15	Uster	14.0%
4	Baar	6.1%	16	Wettingen	14.5%
5	Solothurn	6.3%	17	Köniz	14.5%
6	Winterthur	6.4%	18	Baden	15.9%
7	Rapperswil-Jona	7.8%	19	Biel	18.9%
8	Basel	7.9%	20	Freiburg	21.8%
9	Aarau	8.9%	21	Ostermundigen	21.8%
10	Thun	9.4%	22	Zürich	22.3%
11	Kriens	10.8%	23	Genf	22.4%
12	St. Gallen	11.6%	24	Lausanne	34.2%

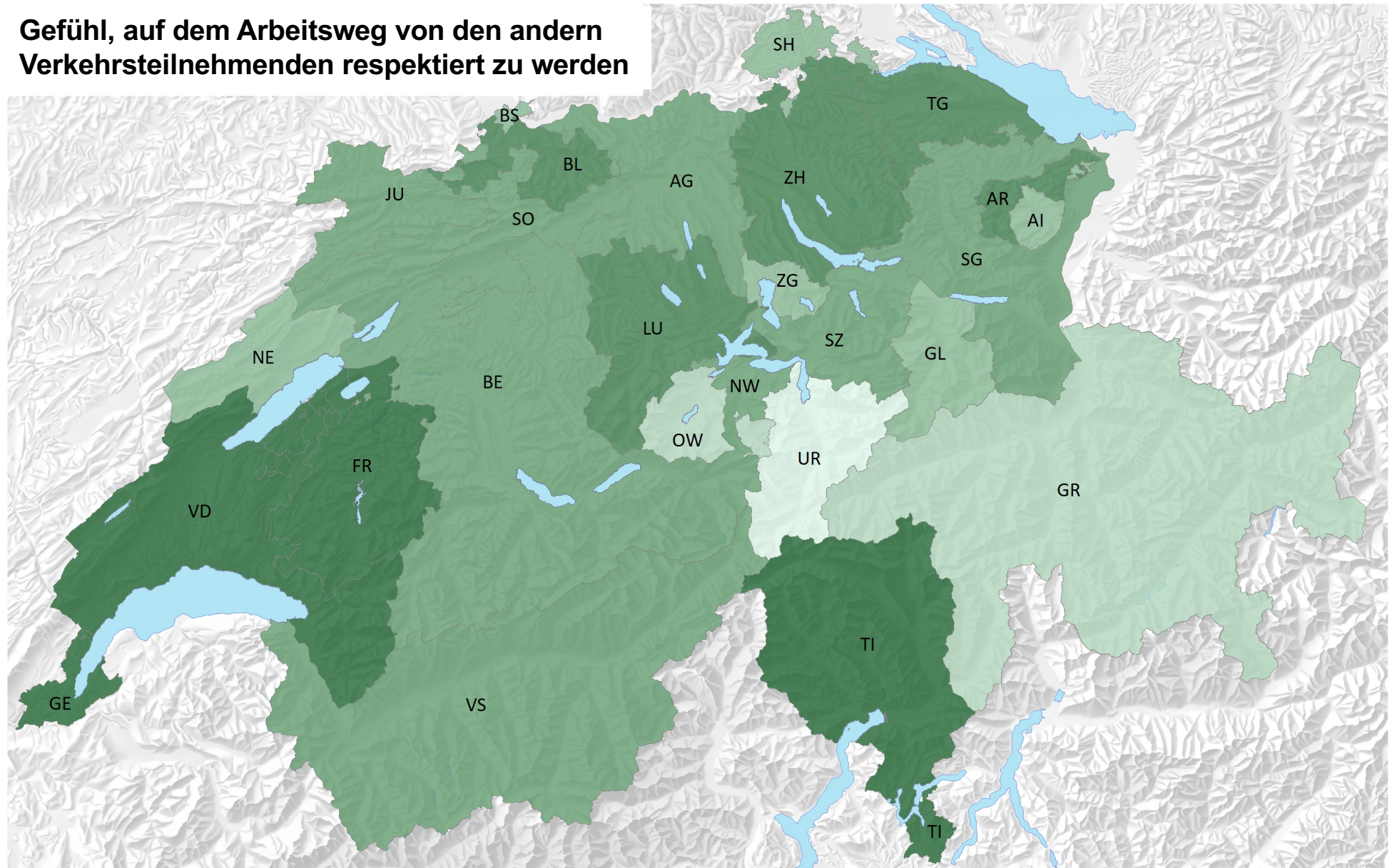
Sicherheitsgefühl auf dem Arbeitsweg  
Hinweis: Städte mit über 50 Antworten



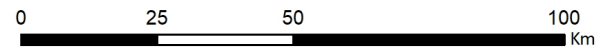
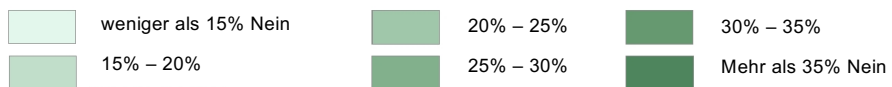
UNIL | Université de Lausanne

Mit dem Velo zur Arbeit...

# Gefühl, auf dem Arbeitsweg von den andern Verkehrsteilnehmenden respektiert zu werden



« Fühlen Sie sich auf Ihrem Arbeitsweg von den anderen Verkehrsteilnehmenden respektiert ? » % Nein



# RESPEKTIERT VON ANDERN VERKEHRSTEILNEHMENDEN

Rang	Stadt	% (eher) Nein	Rang	Stadt	% (eher) Nein
1	Burgdorf	13.3%	13	Bern	29.8%
2	Baar	20.0%	14	Uster	32.9%
3	Chur	20.2%	15	Baden	34.9%
4	Basel	20.6%	16	St. Gallen	35.0%
5	Zug	20.9%	17	Ostermundigen	38.9%
6	Winterthur	22.1%	18	Wettingen	40.3%
7	Aarau	26.0%	19	Biel	40.6%
8	Thun	27.4%	20	Zürich	41.0%
9	Köniz	28.6%	21	Kriens	43.4%
10	Solothurn	29.0%	22	Freiburg	45.5%
11	Rapperswil-Jona	29.2%	23	Genf	50.0%
12	Luzern	29.6%	24	Lausanne	55.3%

Gefühl, auf dem Arbeitsweg von den andern Verkehrsteilnehmenden respektiert zu werden  
Hinweis: Städte mit über 50 Antworten



UNIL | Université de Lausanne

Mit dem Velo zur Arbeit...

# EFFEKTE VON *BIKE TO WORK*

## Personen fahren (wieder) Velo

- 1 Teilnehmender von 10 benutzte vorher nicht das Velo für den Arbeitsweg

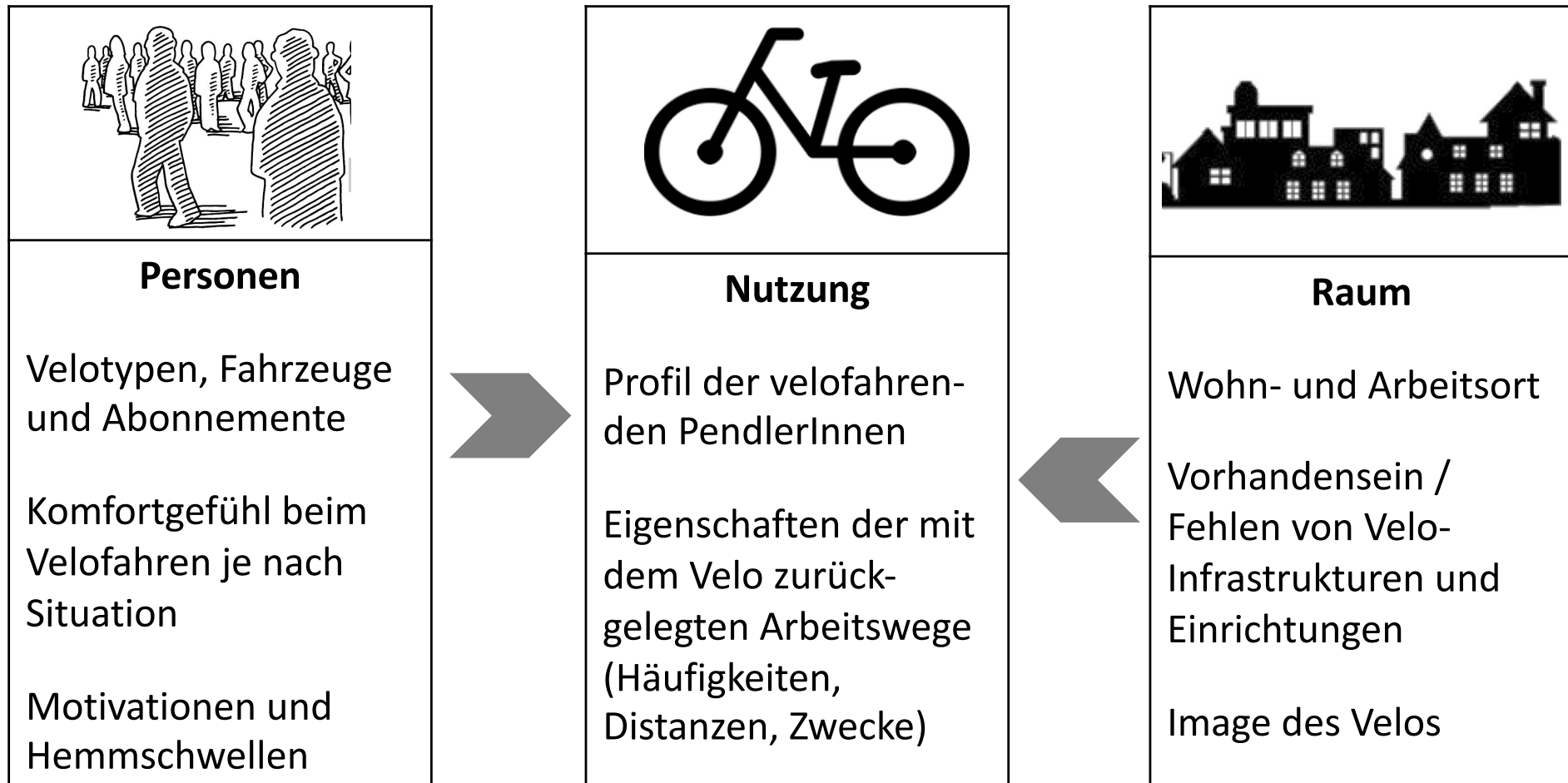
## Bike to work ermöglicht einigen...

- Eine passende Ausstattung anzuschaffen
- Erfahrungsaustausch über Velorouten
- Durch die Praxis einige Hindernisse zu überwinden (Wetter, Anstrengung, etc.)

## Die Nutzung des Velos im Alltag ist sichtbarer und legitimer



# ÜBERSICHT DER ANDERN ERGEBNISSE



# SCHLUSSFOLGERUNGEN

- Die **Velonutzung** im Alltag ist **sehr vielfältig** bezüglich Distanzen, Häufigkeiten, Velotypen, Motivationen, Hemmschwellen, usw. Diese Vielfalt muss in der Velopolitik berücksichtigt werden.
- Die bestehenden **Infrastrukturen** in der Schweiz sind **mangelhaft**. Sie beschränken das Velofahren auf die überzeugtesten, motiviertesten und kompetentesten Menschen.
- Die Förderung des Velos erfordert eine **Velo-Stadtplanung** (effiziente, direkte, sichere und von möglichst vielen Menschen aneigenbare Routen) und seine **Legitimation** als vollwertiges Verkehrsmittel.

# UM MEHR ZU ERFAHREN...

Das Buch « Au travail à vélo... » (nur auf Französisch) kann bei den Editions Alphil bestellt werden. Es ist **gratis** als PDF verfügbar: [www.alphil.com](http://www.alphil.com)

Aktuelles rund um das Buch (nur auf Französisch): <https://bit.ly/2UCxs4I>

E-Mail: [patrick.rerat@unil.ch](mailto:patrick.rerat@unil.ch)

Twitter: @PatrickRerat

||||| Mit dem Velo zur Arbeit...

