

[titel]

Förderung der Verkehrssicherheit birgt Potenzial

SCHLUSSBERICHT ZUR STÄDTEBEFRAGUNG IM
AUFTRAG VON PRO VELO SCHWEIZ

Lukas Golder, Senior-Projektleiter
Stefan Agosti, Junior-Projektleiter
Stephan Tschöpe, Projektassistentin
Silvia Ratelband-Pally, Administration



Das Wichtigste in Kürze

Lausanne weist mit mehr als zwei Dritteln der Befragten gegenüber jeweils etwas mehr als einem Drittel in den Städten Bern, Basel und Zürich den grössten Anteil an Nicht-Velofahrenden auf. Die Topographie liegt als Begründung nahe, doch vermag dies wohl nicht den gesamten Unterschied zu erklären. Von den meisten Personen wird das Velo in der Freizeit genutzt, gefolgt vom Arbeitsweg, dem Einkaufen und anderen Benützungsgründen. Unterschiede zwischen den Städten bestehen in Lausanne und Zürich, wo die Benützung des Velos für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen vergleichsweise weniger beliebt ist. In Bern gaben anteilmässig am meisten Personen an, dass sie nicht Velo fahren können. Die Unterschiede sind gleichwohl nicht so beträchtlich wie zwischen den Geschlechtern, wo rund doppelt so viele Frauen wie Männer angegeben haben, nicht Velo fahren zu können.

In Lausanne ist neben der Topographie eindeutig die überdurchschnittliche Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs sowohl bei Velofahrenden aber auch bei Nicht-Velofahrenden ein einflussreicher Faktor. Die zufriedensten Velofahrenden finden sich dahingegen in Basel, wo sich kaum Probleme akzentuieren. Für die Velofahrenden in Zürich ist vor allem die prekäre Baustellensituation in der Stadt ausschlaggebend, wo hingegen Nicht-Velofahrende vor allem die Bequemlichkeit des öffentlichen Verkehrs betonen. Trotz etwas verstärkt empfundenem Diebstahlrisiko wird in Bern von den Velofahrenden vor allem die Verbesserung der Situation in den letzten Jahren wahrgenommen.

Vor allem im Vergleich der Häufigkeit des Velofahrens wird zum ersten Mal deutlich, dass in der Förderung der Verkehrssicherheit ein gewisses Potenzial vorhanden ist; dies da Nicht-Velofahrende, die aber Velofahren können, gegenüber seltenen bis oft Velofahrenden am dezidiertesten der Meinung sind, dass Velofahren im Strassenverkehr gefährlich sei.

Mit Hilfe einer Clusteranalyse konnten die Velofahrenden in drei Gruppen – die unkritischen Veloliebhabenden, die diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden und die kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden – eingeteilt werden, welche sich in der Einschätzung zu den Aussagen zum Thema Velofahren unterscheiden. Für die diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden steht vor allem das Diebstahlrisiko, für die kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden vor allem das Velo als nützliches und schnelles Fortbewegungsmittel im Zentrum

Nicht-Velofahrende lassen sich in zwei Gruppen – die überzeugten Nicht-Velofahrenden und die bequemen Nicht-Velofahrenden – aufteilen. In der ersten Gruppe finden sich Personen, die sich kaum durch irgendeine Massnahme zum Velofahren bewegen lassen. Die bequemen Nicht-Velofahrenden fallen aber durch ihre mehrheitliche Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs auf und bilden damit ebenfalls ein Potenzial für gezielte Massnahmen in diesem Bereich.

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG.....	1
1.1 DAS MANDAT	1
1.2 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG.....	1
1.3 FORSCHUNGSDESIGN	1
1.4 UNTERSCHIEDE IN TOPOGRAPHIE, ÖFFENTLICHER VERKEHRSPOLITIK IN DEN VIER STÄDTEN.....	3
1.5. DIE GRAFISCHE AUFARBEITUNG	4
1.6. DAS PROJEKTTEAM	5
2. DIE BEFUNDE.....	6
2.1 BERN, BASEL, LAUSANNE UND ZÜRICH IM VERGLEICH	6
2.1.1 Städtische Unterschiede in Häufigkeit und Benutzungsgründen	6
2.1.2 Zufriedene BaslerInnen, ängstliche LausannerInnen, durchschnittlich zufriedene ZürcherInnen und BernerInnen	8
2.1.3 Gefahren im Strassenverkehr problematisch für Nicht-Velofahrende	11
2.1.4 Diebstahlrisiko und Nutzenerwägungen unterscheiden die Velofahrenden.....	12
2.1.5 Überzeugte und bequeme Nicht-Velofahrende	14
2.1.6 Zwischenbilanz.....	16
2.2 SITUATION IN DEN STÄDTEN.....	17
2.2.1 Bern	17
2.2.2 Basel	19
2.2.3 Lausanne.....	21
2.2.4 Zürich	24
3. DIE SYNTHESE.....	27
DAS GFS.BERN TEAM	30

1. Einleitung

1.1 Das Mandat

Pro Velo Schweiz beauftragte gfs.bern, ergänzend zu einer direkt von Pro Velo Schweiz erstellten passiven Befragung, eine Repräsentativbefragung in den vier Städten Bern, Basel, Lausanne und Zürich durchzuführen.

gfs.bern befragte aus diesem Grund Mitte Februar 2010 je rund 500 EinwohnerInnen aus Bern, Basel, Lausanne und Zürich ab 16 Jahren. Vorliegender Schlussbericht legt alle gewonnenen Erkenntnisse offen und schliesst damit die Analysearbeit ab.

1.2 Ausgangslage und Zielsetzung

Die von gfs.bern im Auftrag von Pro Velo Schweiz durchgeführte Befragung in den vom Kunden ausgewählten vier der fünf grössten Städten der Schweiz (Bern, Basel, Zürich und Lausanne) hat zum Ziel, eine Bestandsanalyse in den vier Städten im Bereich Veloinfrastruktur, Verkehrspolitik und Veloverkehr zu ermöglichen. Hierzu werden Vergleiche der vier Städte angestellt sowie wird spezifisch auf die beiden Gruppen der Velofahrenden und der Nicht-Velofahrenden eingegangen.

Die Befragung sah unter anderem folgende Elemente vor:

- Art der Velobenützung
- Haltungen und Bedürfnisse im Bereich Veloinfrastruktur in der Stadt (beispielsweise Velowege, Kreuzungen, Standplätze)
- Haltungen zum Veloverkehr (beispielsweise Zusammenspiel zwischen Verkehrsteilnehmenden)
- Haltungen zur Verkehrspolitik und deren Entwicklung (beispielsweise Förderung des Veloverkehrs)
- Gründe für Nicht-Nutzung von Velos

1.3 Forschungsdesign

Als Grundgesamtheit wurde die Einwohnerschaft der Städte Bern, Basel, Lausanne und Zürich ab 16 Jahren definiert. Befragt wurde eine repräsentative Stichprobe von 2'052 Personen in den vier Städten. Die Stichprobe setzt sich dabei anteilmässig aus 515 Personen in Bern, 507 Personen in Basel, 510 Personen in Lausanne und 520 Personen in Zürich zusammen. Die Interviews wurden zwischen dem 12. und 26. Januar 2010 durchgeführt. Die Interviewlänge betrug rund 5 Minuten.

Der statistische Fehler bei der Stichprobengrösse für die jeweiligen befragten Gruppen beträgt:

Tabelle 1: Ausgewählter statistischer Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50:50	20:80
N = 2000	2.2 Prozent	1.8 Prozent
N = 500	4.5 Prozent	3.6 Prozent
N = 100	10.0 Prozent	8.0 Prozent
N = 50	14.1 Prozent	11.3 Prozent
<i>Lesebeispiel:</i> Bei rund 500 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent +/- 4.5 Prozent, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent +/- 3.6 Prozent.		

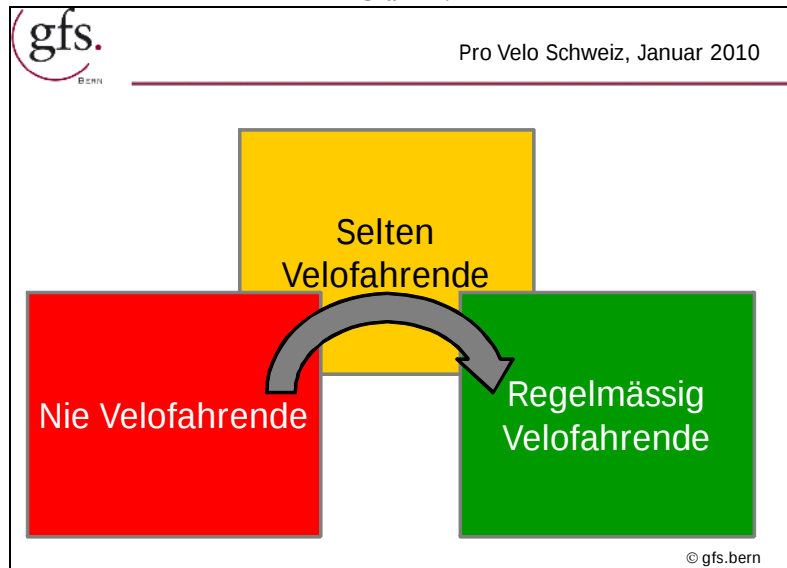
Um Fehlinterpretationen zu minimieren nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Die Datenerhebung erfolgte via computergesteuerter Telefoninterviews (CATI). Die Befragung wird vom gfs-Befragungsdienst auf der hauseigenen CATI-Befragungsanlage realisiert. Zum Einsatz kamen circa 40 ausgebildete und instruierte BefragterInnen, die durch die Befragungsleitung und eine externe Supervisionsstelle kontrolliert wurden. Zur Qualitätssicherung wurden alle Interviews aufgezeichnet, was nicht nur Live-Supervision, sondern auch eine systematische Nachkontrolle ermöglichte.

Der Fragebogen wurde vom Forschungsinstitut gfs.bern in Zusammenarbeit mit der Kundin in Form eines Workshops und auf Grundlage der von Pro Velo Schweiz unabhängig durchgeführte Passiv-Befragung entwickelt, wobei auf die inhaltlichen kundenseitigen Wünsche Rücksicht genommen wurde. Zur Methode der Passivbefragung macht gfs.bern keine Aussagen. Vergleiche zur Passivbefragung sind in der alleinigen Verantwortung von Pro Velo Schweiz.

Für die Befragung wurden entlang der Häufigkeit der Velobenutzung vorab drei unterschiedliche Zielgruppen definiert. Dabei handelt es sich um die regelmässig Velofahrenden (Velobenutzung täglich bis einmal wöchentlich), die seltenen Velofahrenden (seltener als einmal wöchentlich) und diejenigen, die nie Velo fahren. Diese drei Gruppen wurden in der Befragung unterschiedlich behandelt, indem den regelmässig Velofahrenden nur die Aussagen zum Thema Velofahren gestellt wurden. Denjenigen, die nie Velo fahren, wurden nur die Gründe zur Nichtnutzung des Velos und den seltenen Velofahrenden sowohl die Aussagen zum 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.

Grafik 1:



1.4 Unterschiede in Topographie, öffentlicher Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik in den vier Städten

Für den Vergleich der Situation für den Veloverkehr in den vier Städten üben neben den in der Untersuchung erfragten mehrheitlich individuellen Gründe für oder wider die Benutzung des Velos auch unabhängige Faktoren einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf die Entscheidung für eine Velobenutzung 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. Dies geschieht im Wissen darum, dass die Befragung der Bevölkerung solche Faktoren höchstens indirekt abzubilden vermag.

Zunächst sind die auffälligsten topographischen Unterschiede der vier Städte zu betrachten. Speziell in dieser Hinsicht zeigt sich sicherlich Lausanne. Das Stadtzentrum wird in die drei Hügel Cité, Le Bourg und Saint-Laurnt 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 und Zürich als vergleichsweise flach. Zwar sind auch in Bern und Zürich gewisse Quartiere durchaus durch Steigungen geprägt, gleichwohl nicht so flächendeckend wie im Falle von Lausanne.

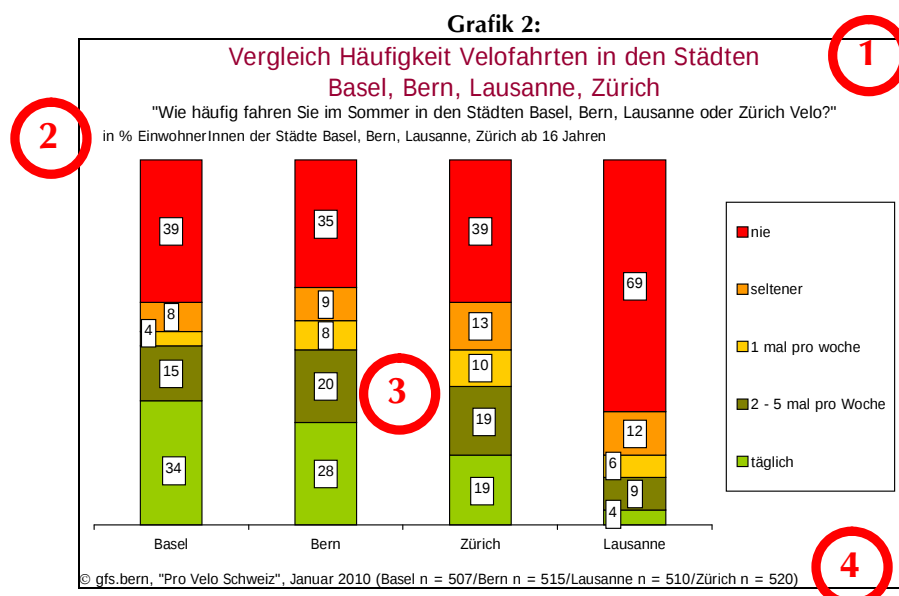
In Belangen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur weisen alle vier untersuchten Städte ein umfassend ausgebautes öffentliches Nahverkehrssystem aus. Lausanne zeichnet sich durch die einzige U-Bahn-Linie der Schweiz sowie durch ein dichtes Busnetz aus, welches bis über die Stadtgrenzen hinaus auch die 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. 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 Kontenpunkt bildet. Auch in den anderen drei Städten sind jeweils die Bahnhöfe von zentraler Bedeutung und garantieren die verkehrstechnische Anbindung an den Fernverkehr.

Im Bereich der städtischen Verkehrspolitik verfügen alle vier 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.

1.5. Die grafische Aufarbeitung

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



Im Titel (1) lässt sich sowohl eine schlagwortartige Zusammenfassung der Frage wie in Anführungszeichen auch der genaue Fragetext ablesen.

Die Referenzgrösse (2) gibt darüber Aufschluss, auf welche Gruppe sich die Auswertung in der Grafik bezieht.

Die Resultate (3) zeigen in grafisch visualisierter Form die Ergebnisse. Je nach angestrebter Aussage visualisieren wir Resultate mittels Kuchen, Säulen oder Balken.

Der Fusszeile (4) entnimmt man sowohl den Zeitraum der Befragung wie auch die Anzahl der Auskunft gebenden Personen, die für die Aussage in der Grafik relevant sind. Für die vier untersuchten Städte sind dies 515 Personen in Bern, 507 in Basel, 510 in Lausanne und 520 Personen in Zürich. Wenn alle Befragten Auskunft gaben, ist dies am grossge-

schriebenen N erkennbar. Wenn nur ein Teil der Gruppe Auskunft gab, wird dies mittels eines kleinen n und einer reduzierten Zahl signalisiert.

Spezielle Lesehilfen für sehr komplexe Grafiken sollen deren Verständnis erleichtern. Diese sind unter der jeweiligen Grafik zu finden.

1.6. Das Projektteam

Das Projektteam bestand aus den folgenden Mitarbeitenden von gfs.bern:

Leitung:	Lukas Golder, Politik- und Medienwissenschaftler, Senior-Projekt-leiter gfs.bern
Stellvertretung:	Stefan Agosti, Politikwissenschaftler, Junior-Projektleiter gfs.bern
Programmierung/ Datenanalyse:	Stephan Tschöpe, Projektassistent gfs.bern
Grafik/Desktop:	Silvia Ratelband-Pally, Projektadministratorin gfs.bern.

Die Studie wurde nach den Grundsätzen der Branchenvereinigungen, denen gfs.bern an-gehört (SMS-SWISS INTERVIEW, ESOMAR), durchgeführt.

2. Die Befunde

Wir gliedern die Befunde in drei Teilbereiche.

- Im ersten Teil wird die Situation in den vier Städten Bern, Basel, Lausanne und Zürich vergleichend betrachtet.
- Der zweite Teil widmet sich der genaueren Analyse der Situation in den einzelnen untersuchten Städten.
- Der dritte Teil versucht, die wesentlichen Ergebnisse in Form von Befunden und daraus abgeleiteten Thesen zu verdichten.

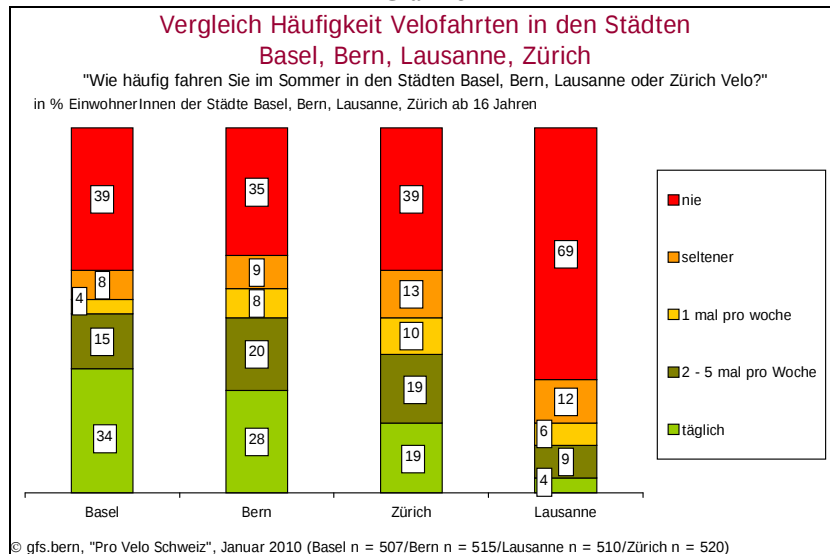
Jeder Teil wird mit einer Zwischenbilanz abgeschlossen, welche die wesentlichen Befunde zusammenfasst.

2.1 Bern, Basel, Lausanne und Zürich im Vergleich

2.1.1 Städtische Unterschiede in Häufigkeit und Benutzungsgründen

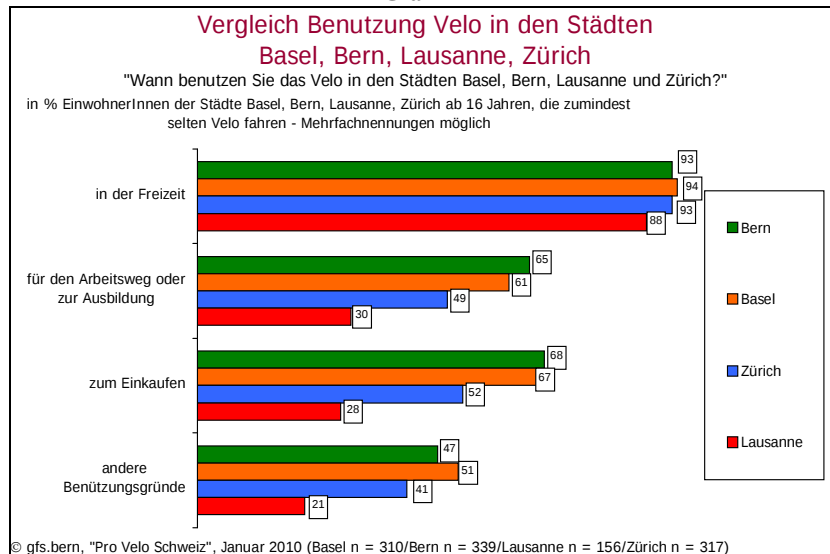
Betrachtet man die Häufigkeit der Velobenutzung über alle vier untersuchten Städte, so stellt man fest, dass im Durchschnitt 55 Prozent der Befragten angaben, wenigstens selten das Velo in der Stadt zu benutzen. Ein fast gleich grosser, wenn auch nicht mehrheitlicher Anteil von 45 Prozent gab hingegen an, das Velo in der Stadt nie zu verwenden. Betrachtet man dies im Vergleich der vier Städte, so entsteht ein differenzierteres Bild. Die drei Deutschschweizer Städte Bern, Basel und Zürich weisen mit 35 Prozent in Bern beziehungsweise 39 Prozent in Basel und Zürich sehr ähnlich Anteile derjenigen auf, die nie Velo fahren. 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. In Bezug auf die Häufigkeit der Velobenutzung nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass über alle Städte hinweg die Frauen sowie die über 65-Jährigen zu einem signifikant grösseren Anteil angegeben haben, das Velo nie zu benutzen. Sind es bei den Frauen noch knapp minderheitliche 49 Prozent, die nie Velofahren, so sind es bei den über 65-Jährigen sogar drei Viertel der Befragten.

Grafik 3



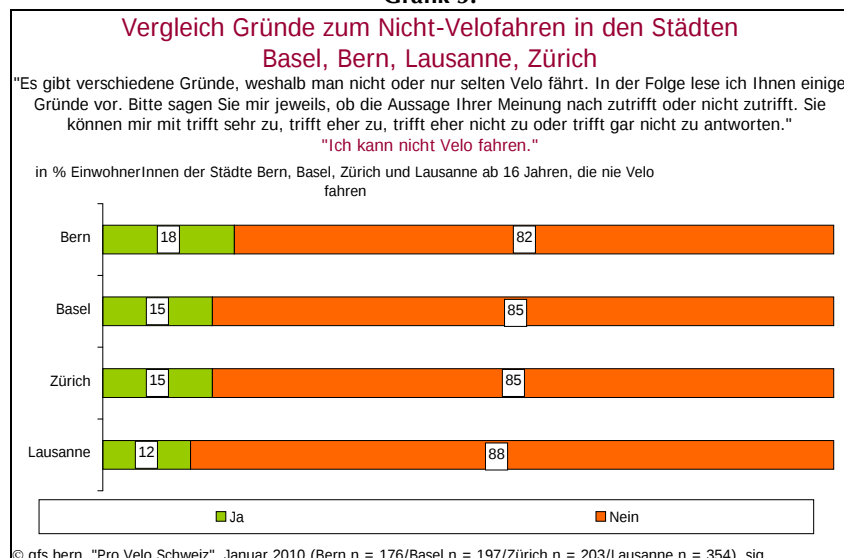
Vergleicht man die Benutzungsgründe, so zeigt sich, dass in allen vier Städten das Velo von den meisten in der Freizeit verwendet wird. In sehr ähnlichem Ausmass wird das Velo sowohl für den Arbeitsweg als auch zum Einkaufen verwendet. Hier bestehen zwischen den Städten aber wesentliche Unterschiede. Ist die Benutzung in der Freizeit in Lausanne noch ähnlich populär wie in den anderen vier Städten, so gilt dies für den Arbeitsweg beziehungsweise das Einkaufen nicht mehr. Auch in Zürich wird das Velo im Vergleich zu Basel und Bern wesentlich weniger für diese beiden Benutzungsgründe eingesetzt. So geben jeweils nur etwa die Hälfte der Velofahrenden in Zürich an, ihr Velo zur Arbeit oder zum Einkaufen zu benutzen. Zeigt sich hier als Beweggrund wiederum auch die topographische Situation in Lausanne, so könnte im Falle von Zürich eher die Grösse der Stadt oder die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ausschlaggebend sein. Betrachtet man die Benutzungsgründe nach Geschlecht, so wird deutlich, dass Frauen signifikant häufiger angeben das Velo auf dem Arbeitsweg sowie zum Einkaufen zu benutzen. Knapp die Hälfte der Männer gibt an, das Velo zur Arbeit beziehungsweise zum Einkaufen zu verwenden, wohingegen jeweils fast zwei Drittel der Frauen (Arbeitsweg 60%, Einkaufen 67%) dies bejahen. In Hinblick auf die Häufigkeit der Velonutzung lässt sich feststellen, dass vor allem bei der Nutzung des Velos in der Freizeit kein signifikanter Unterschied zwischen denjenigen, die das Velo regelmässig, und denen, die es nur sehr selten benutzen, besteht. Dies gilt hingegen nicht für die Benutzung des Velos auf dem Arbeitsweg oder zum Einkaufen. Auf dem Arbeitsweg nutzen das Velo lediglich elf Prozent der selten Velofahrenden, hingegen 65 Prozent der regelmässig Velofahrenden. Beim Einkaufen sind die Unterschiede ähnlich mit 67 Prozent der regelmässig Velofahrenden und 19 Prozent der selten Velofahrenden.

Grafik 4



Die Anteile derjenigen, welche angaben, nicht Velofahren zu können, weisen zwischen den untersuchten Städten keine signifikanten Unterschiede auf. Gleichwohl gaben in Bern mit 18 Prozent der befragten Nicht-Velofahrenden am meisten und in Lausanne mit zwölf Prozent am wenigsten Personen an, nicht Velo fahren zu können. Signifikante Unterschiede zeigen sich aber nach Geschlecht und Alter. In den vier untersuchten Städten können ein Fünftel der Frauen, aber nur gerade sieben Prozent der Männer nicht Velo fahren. Ähnlich verhält es sich beim Alter: Lediglich acht Prozent der 16- bis 39-Jährigen, aber 18 Prozent der 40- bis 64-Jährigen und 19 Prozent der über 65-Jährigen können nach eigener Aussage nicht Velo fahren.

Grafik 5:

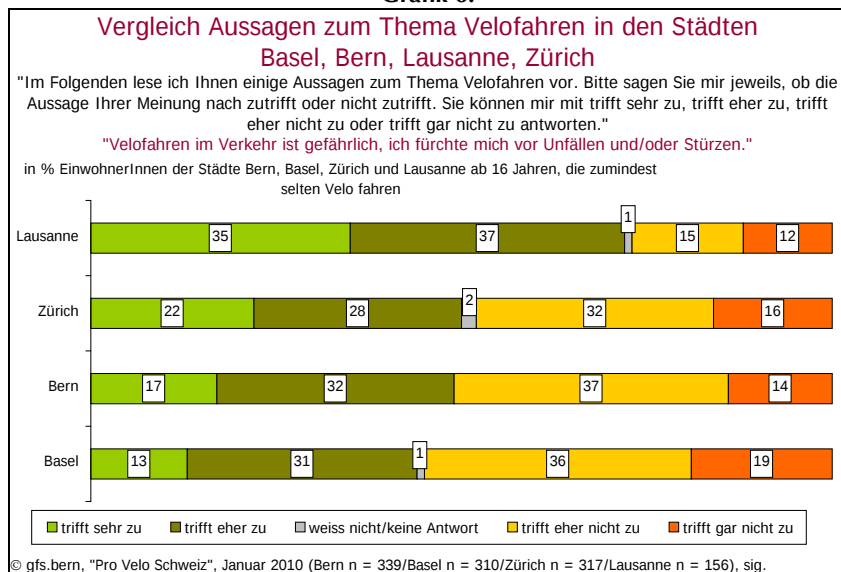


2.1.2 Zufriedene BaslerInnen, ängstliche LausannerInnen, durchschnittlich zufriedene ZürcherInnen und BernerInnen

Die Betrachtung der Aussagen zum Thema Velofahren beziehungsweise zu den Gründen des Nicht-Velofahrens ermöglicht den Vergleich der Situation für die Velofahrenden beziehungsweise für die Nicht-Velofahrenden in den vier untersuchten Städten.

Dabei zeigt sich zunächst für die Velofahrenden, dass wohl nicht nur die Topographie in Lausanne sich auf die Zufriedenheit der Velofahrenden auswirkt. Einerseits sind wie zu erwarten zwar in Lausanne die Anteile derer, die denken, ihre Ziele mit dem Velo zügig zu erreichen beziehungsweise mit dem Velo komfortabel voranzukommen, unterdurchschnittlich, was wohl auf die Topographie zurückführbar ist. Andererseits zeigen sich in Lausanne tendenziell unterdurchschnittliche Einschätzungen der Umfahbarkeit von gefährlichen Orten sowie der Qualität von Veloabstellplätzen generell aber auch im Speziellen am Bahnhof. Am auffälligsten ist aber, dass in Lausanne ein stark überdurchschnittlicher Teil der befragten Velofahrenden das Velofahren im Verkehr als gefährlich erachten, was diesem Argument ein besonderes Gewicht verleiht.

Grafik 6:



Die zufriedensten Velofahrenden finden sich in der Stadt Basel. Dort finden alle positiven Argumente wie die zügige Zielerreichung, der Komfort des Velofahrens, die Umfahbarkeit von gefährlichen Orten und Baustellen, die Zufriedenheit mit Abstellplätzen und das rücksichtsvolle Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden überdurchschnittliche Zustimmung. Absolut betrachtet weist Basel bei diesen Argumenten sogar die höchste Zustimmung auf. Ausserdem finden die Argumente eines grossen Diebstahlrisikos sowie der Gefährlichkeit des Velofahrens im Verkehr unterdurchschnittliche Zustimmung.

Grafik 7

**Vergleich Aussagen zum Thema Velofahren in den Städten
Basel, Bern, Lausanne, 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." – sehr und eher zutreffend

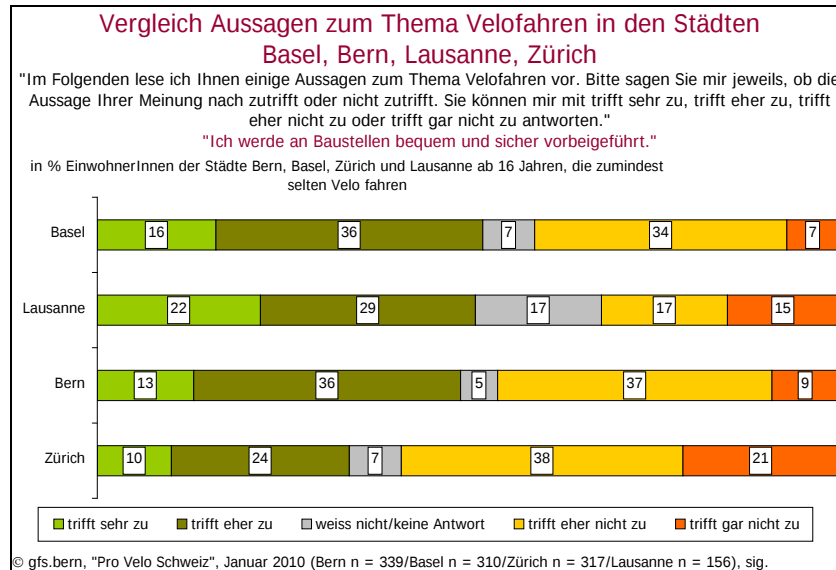
in % EinwohnerInnen der Städte Bern, Basel, Zürich und Lausanne ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren

Aussagen zum Thema Velofahren	Total über alle Städte	Basel	Bern	Zürich	Lausanne
Zügige Zielerreichung	92	+3	+2	-2	-6
Velofahren ist komfortabel	73	+13	+7	-8	-23
Verbesserte Situation für Veloverkehr	64	+1	+4	-7	0
Gefährliche Orte umfahrbar	62	+10	-2	-6	-9
Diebstahlrisiko ist gross	58	-7	+4	+2	+2
Zufrieden mit Angebot Veloabstellplätze	56	+6	-5	0	-6
Verkehrsteilnehmende sind rücksichtsvoll	54	+4	-2	+1	-7
Velofahren im Verkehr ist gefährlich	51	-7	-2	-1	+21
Sichere Vorbeifahrt an Baustellen	46	+6	+3	-12	+5
Geeigneter Abstellplatz am Bahnhof	40	+4	-2	+1	-7

Signifikante Unterschiede sind fett dargestellt. Alle anderen nicht signifikanten Unterschiede dürfen nicht interpretiert werden.
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", Januar 2010 (Total über alle Städte n = 1122/Bern n = 339/Basel n = 310/Zürich n = 317/Lausanne n = 156)

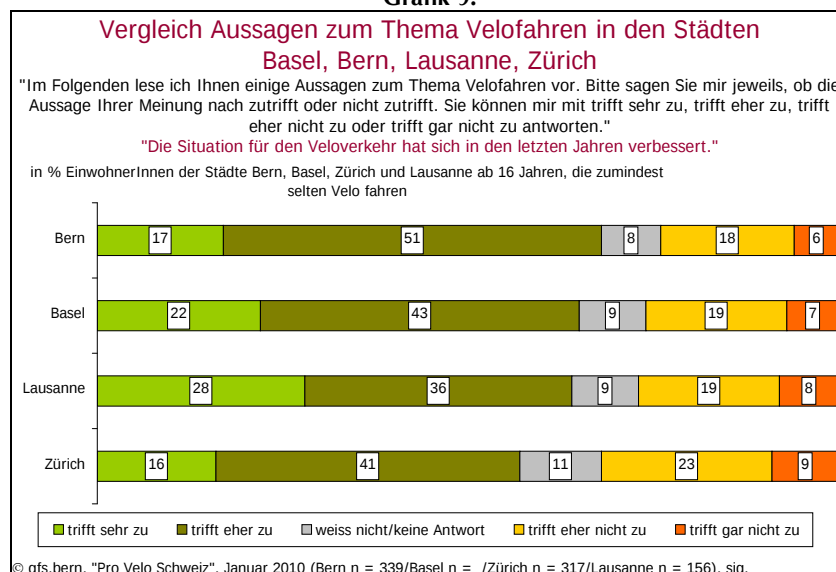
In der Stadt Zürich wird das Velofahren als eher unterdurchschnittlich komfortabel wahrgenommen. Dies hängt wohl auch damit zusammen, dass vor allem Baustellen für die Velofahrenden ein wesentliches Problem darstellen. Dies scheint wohl schon länger vorzuherrschen, da signifikant weniger Befragte äussern, die Situation für Velofahrende habe sich in den letzten Jahren verbessert. Gleichwohl kann diese Einschätzung zusätzlich von aktuellen Entwicklungen beeinflusst sein.

Grafik 8:



Im Falle von Bern stellen überdurchschnittlich viele Velofahrende Verbesserungen der Situation in den letzten Jahren fest. Gleichwohl scheint das Diebstahlrisiko in der Stadt immer noch ein wesentliches Problem zu sein. Die Einschätzung dazu ist zwar nicht signifikant über dem Durchschnitt, doch weist Bern die höchste Zustimmung aller vier betrachteten Städte zu diesem Argument auf.

Grafik 9:



Die Gruppe der Nicht-Velofahrenden ist über alle vier Städte in Bezug auf die befragten Argumente doch sehr homogen. Es sind nur wenige zum Durchschnitt signifikanten Abweichungen festzustellen. In Lausanne wird ersichtlich, dass wohl der öffentliche Verkehr zwar immer noch als sehr komfortabel, aber im Vergleich doch unterdurchschnittlich bequem wahrgenommen wird – im Gegensatz zur Auto- oder Motorradbenützung, welche

gleich wie in Zürich als eher bequemer eingeschätzt wird als dies in Bern und Basel der Fall ist. Auch bei den Nicht-Velofahrenden in Lausanne wird deutlich, dass die Gefährlichkeit im Strassenverkehr verstärkt wahrgenommen wird. Zwar ist hier der Unterschied zum Durchschnitt weniger gross als bei den Velofahrenden, gleichwohl wird der Strassenverkehr in Lausanne als am gefährlichsten empfunden.

In Zürich ist ein signifikanter Unterschied zur durchschnittlichen Einschätzung der Argumente lediglich beim öffentlichen Verkehr festzustellen. Offenbar sind es vor allem Nicht-Velofahrende, die in Zürich vom Angebot des öffentlichen Verkehrs profitieren können. Sie sind aber im Gegensatz zu Basel auch nicht abgeneigt, das Auto oder das Motorrad zu benutzen. Die Basler Nicht-Velofahrenden bevorzugen den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr; die Benützung des Motorrads beziehungsweise des Autos wird von nur etwas mehr als der Hälfte der befragten Nicht-Velofahrenden als bequemer gesehen. Für die Nicht-Velofahrenden in Bern stellt lediglich der Umstand, nach dem Velofahren verschwitzt zu sein, ein überdurchschnittlich bewertetes Problem dar.

Grafik 10

Vergleich Gründe zum Nicht-Velofahren in den Städten Basel, Bern, Lausanne, Zürich					
"Es gibt verschiedene Gründe, weshalb man nicht oder nur selten Velo fährt. In der Folge lese ich Ihnen einige Gründe 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." – sehr und eher zutreffend					
in % EinwohnerInnen der Stadt Bern, Basel, Zürich oder Lausanne ab 16 Jahren, die nie oder höchstens selten Velo fahren					
Aussagen zum Thema Velofahren	Total über alle Städte	Basel	Bern	Zürich	Lausanne
Öffentlicher Verkehr ist bequemer	83	+1	0	+5	-6
Regen und Kälte	76	-5	+3	-1	+1
Velofahren im Verkehr ist gefährlich	69	-4	-3	-2	+7
Auto/Motorrad ist bequemer	66	-11	-2	+6	+6
Diebstahlrisiko ist gross	50	-2	+1	+3	-1
Lärm und Abgase stören mich	50	+2	-1	+2	-2
Verschwitzt	48	-5	+11	+5	-4
Meine Wege sind zu lang	32	-5	+2	+6	0
Signifikante Unterschiede sind fett dargestellt. Alle anderen nicht signifikanten Unterschiede dürfen nicht interpretiert werden. gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", Januar 2010 (Total über alle Städte n = 1149/Bern n = 224/Basel n = 240/Zürich n = 270/Lausanne n = 415)					

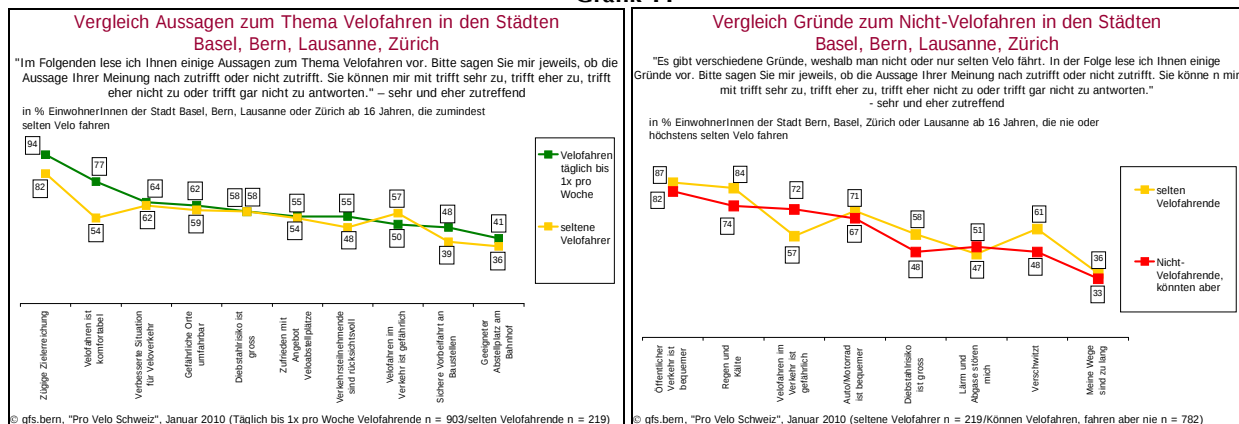
2.1.3 Gefahren im Strassenverkehr problematisch für Nicht-Velofahrende

Die Betrachtung der Gruppe derjenigen, die seltener als einmal pro Woche Velo fahren, im Vergleich zu denjenigen, die öfter beziehungsweise nie Velo fahren, ist vor allem hinsichtlich der Nicht-Benutzung des Velos interessant. Die selten Velofahrenden haben im Wesentlichen ähnliche Einschätzung zur Velobenutzung wie diejenigen, die häufiger Velo fahren. Sie erachten zwar signifikant weniger Velofahren als komfortabel und werden in ihrer zügigen Zielerreichung vermehrt durch Baustellen behindert. Sie haben aber zur Einschätzung über die Verkehrssituation, zum Diebstahlrisiko, gefährlichen Orten, den Veloabstellplätzen und auch in ihrem Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmern keine signifikant andere Meinung als diejenigen, die das Velo öfter benutzen.

Im Vergleich zu denjenigen, die nie Velo fahren, aber durchaus dazu in der Lage wären, werden aber zwei Faktoren deutlicher. Zum einen fühlen sich selten Velofahrende stärker dem Regen und der Kälte ausgesetzt, ihnen ist im Gegensatz zu den Nicht-Velofahrenden das Diebstahlrisiko mehrheitlich bewusst und sie empfinden die Schweissproblematik durchaus grossmehrheitlich als vorhanden. Zweitens ist die Einschätzung der Gefährlich-

keit des Velofahrens im Strassenverkehr bei selten Velofahrenden wesentlich weniger ausgeprägt, als dies bei den Nicht-Velofahrenden der Fall ist. Die selten Velofahrenden finden das Velofahren im Strassenverkehr zwar tendenziell gefährlicher als diejenigen, die öfter das Velo benutzen; gleichwohl sind bei denjenigen, die das Velo nie benutzen, aber durchaus Velofahren könnten, drei Viertel von der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs überzeugt. Während im Hinblick auf die mehrheitlich individuellen Gründe zur Nicht-Benützung des Velos wie die Bequemlichkeit oder der Lärm beziehungsweise Regen und Kälte kaum verkehrspolitisch wirksame Mittel eingesetzt werden können, zeigt sich in der Frage der Sicherheit im Strassenverkehr erstmals ein gewisses Potenzial. Durch verstärkte Massnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit könnte derjenige Teil der Bevölkerung, der nie Velo fährt, möglicherweise zumindest zum seltenen Velofahren bewegt werden.

Grafik 11



2.1.4 Diebstahlrisiko und Nutzenerwägungen unterscheiden die Velofahrenden

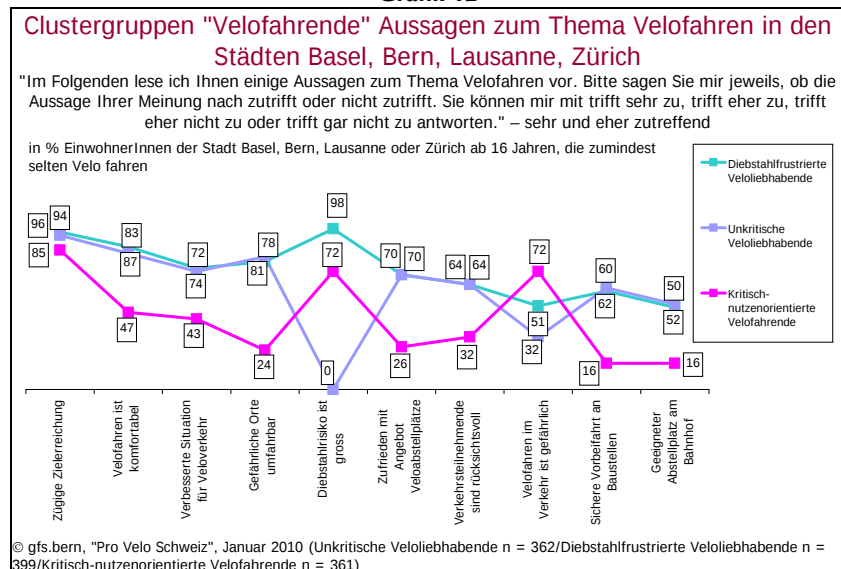
Aufgrund der verschiedenen Einstellungen der Velofahrenden können diese über alle Städte hinweg mit Hilfe der Clusteranalyse* in drei ungefähr gleich grosse Gruppen eingeteilt werden:

- Die **unkritischen Veloliebhabenden** sind dem Velofahren insgesamt sehr wohlgesinnt und nutzen das Velo sowohl als Verkehrsmittel wie auch als Freizeitaktivität regelmässig und gerne. Die zügige Zielerreichung mit dem Velo ist für sie komfortabel und auch gefährliche Orte oder Baustellen stellen kein grösseres Problem dar. Sie finden mehrheitlich geeignete Veloabstellplätze und das Risiko eines Diebstahles ihres Velos ist für sie faktisch nicht vorhanden. Männer finden sich mit einem Anteil von 36 Prozent (Frauen 29%) zu einem signifikant höheren Anteil unter den unkritischen Veloliebhabenden. Signifikant untervertreten sind hingegen die 40- bis 64-Jährigen, die sich lediglich zu 26 Prozent dieser Gruppe zuordnen lassen (16- bis 39-Jährige 36%, über 65-Jährige 38%).
- Die **diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden** sind in den meisten der befragten Argumente ähnlicher Meinung wie die unkritischen Veloliebhabenden. Einzig in der Frage des Diebstahlrisikos besteht der entscheidende Unterschied. Die Befragten in dieser Gruppe sind grundsätzlich dem Velofahren gegenüber positiv eingestellt und betreiben es gerne und oft. Es ist sogar anzunehmen, dass sie bei der Auswahl ihres Velos mehr auf Status und Ausstattung achten und damit bereit sind, etwas mehr in ein entsprechendes Gefährt zu investieren. Gerade darum ist diese Gruppe von Personen auch verstärkt Opfer von Diebstählen oder musste

mehrfach in ihrem näheren Umfeld Erfahrungen in dieser Hinsicht machen. Dies hat wohl zu ihrer ausgeprägten Problemsicht beigetragen.

- Die **kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden** hingegen sind in einigen Punkten doch eher kritisch eingestellt. So empfinden sie das Velofahren nicht mehrheitlich als komfortabel, gefährliche Orte und Baustellen behindern ihr Vorankommen und das Angebot an Veloabstellplätzen wird als eher unzureichend eingeschätzt. Auch das Risiko eines Diebstahles und die Gefährlichkeit des Strassenverkehrs sind für fast drei Viertel inhärente Probleme. Sie benützen das Velo ebenfalls regelmässig sowohl zum Einkaufen als auch auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit. Es scheint, dass es sich bei dieser Gruppe mehrheitlich um Personen handelt, die vor allem aus Nutzenerwägungen das Velo als bestes Fortbewegungsmittel sehen und es daher regelmässig einsetzen. Gerade aus dieser Einstellung heraus wird die doch kritischere Haltung gegenüber verschiedenen Problemstellungen verständlich. Im Gegensatz zu den unkritischen Veloliebhabenden findet sich in dieser Gruppe mit 35 Prozent gegenüber 29 Prozent ein grösserer Anteil an Frauen. Ähnlich verhält es sich bei den 40- bis 64-Jährigen 39 Prozent gegenüber den 16- bis 39-Jährigen mit 29 Prozent und den über 65-Jährigen mit 19 Prozent.

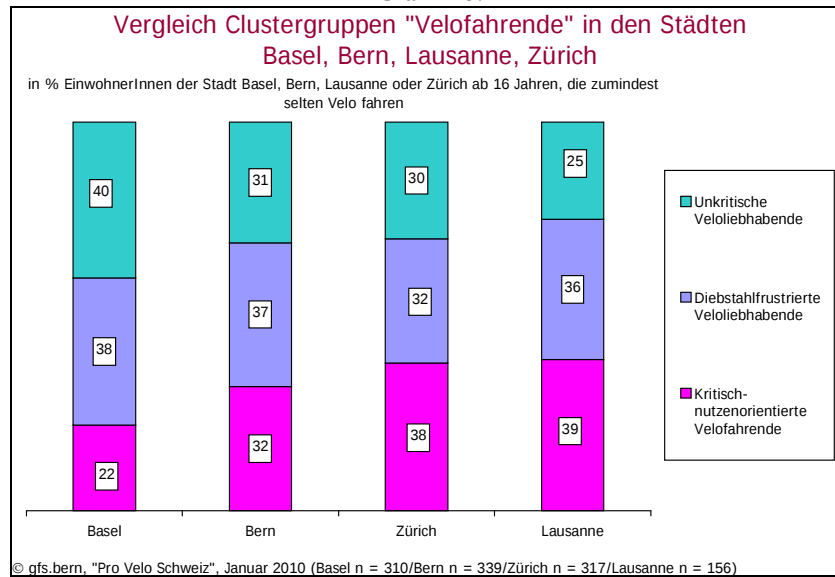
Grafik 12



* Erläuterung: Die Gruppen wurden anhand einer so genannten Clusteranalyse ermittelt. Dieses Verfahren fasst Personen – in diesem Fall Velofahrende in den Städten Bern, Basel, Lausanne und Zürich – mit ähnlichen Einstellungen und/oder Verhaltensweisen aufgrund gemeinsamer Antworten zu Gruppen zusammen.

In der Verteilung der Clustergruppen in den vier Städten weist Basel mit 40 Prozent den grössten Anteil unkritischer Veloliebhabenden aus. Gleichwohl ist nicht zu vernachlässigen, dass die diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden mit 38 Prozent in Basel eine fast gleich grosse Gruppe ausmachen und diese im Vergleich der Städte ebenfalls prozentual am Grössten ist. Die Gruppe der kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden ist anteilmässig in Lausanne mit 39 Prozent am grössten. Ein signifikanter Unterschied besteht aber lediglich zu Basel, wo sich in dieser Gruppe lediglich 22 Prozent der Velofahrenden zuordnen.

Grafik 13:

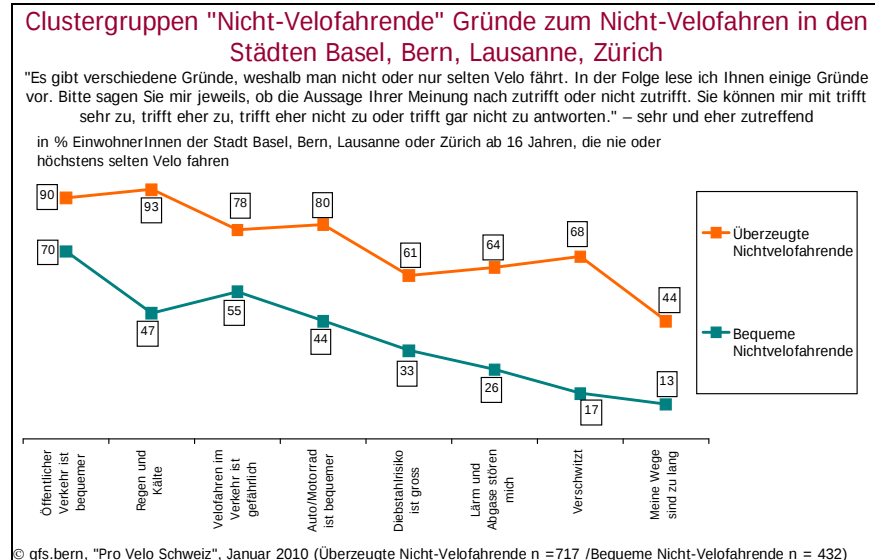


2.1.5 Überzeugte und bequeme Nicht-Velofahrende

Die Clusteranalyse zeigt auch bei den Nicht-Velofahrenden zwei unterschiedliche Gruppen auf:

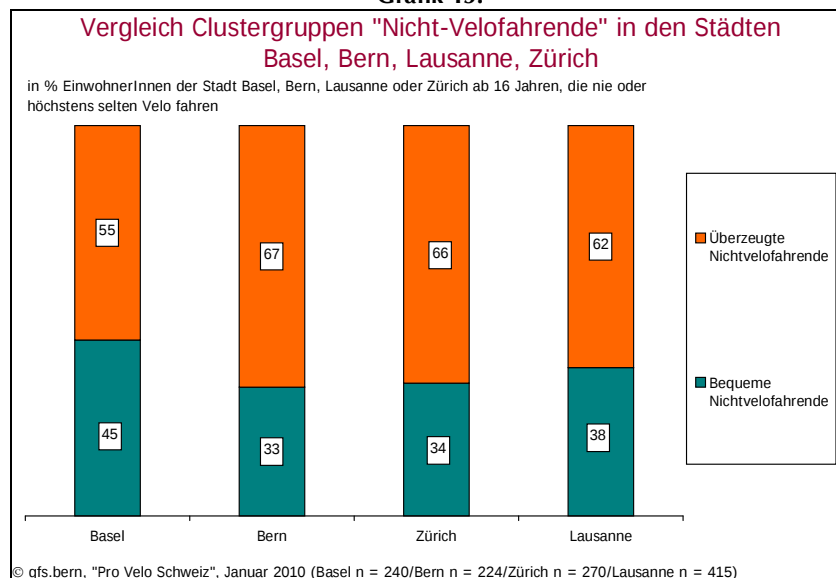
- Die **überzeugten Nicht-Velofahrenden** machen unter den Nicht-Velofahrenden fast zwei Drittel aus. Die Befragten in dieser Gruppe stimmten allen Argumenten, warum man nicht Velo fährt, grossmehrheitlich zu. Sie finden also andere Verkehrsmittel bequemer, fühlen sich neben Regen und Kälte auch zu viel Lärm und Abgasen sowie einer grossen Gefährdung ausgesetzt. Auch das Diebstahlrisiko oder das Schwitzen bilden wesentliche Gründe für den Veloverzicht. Eine Ausnahme bildet einzig die Aussage, ihre Wege für die Benützung eines Velos seien zu lang.
- Die **bequemen Nicht-Velofahrenden** unterscheiden sich doch wesentlich von der anderen Gruppe. Obwohl sie das Velo nicht benutzen, stimmen sie lediglich zwei der Gründe zur Nichtbenutzung mehrheitlich zu. Vor allem die Bequemlichkeit des öffentlichen Verkehrs rückt hier ins Zentrum. Aber auch der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs wird mehrheitlich zugestimmt. Alle anderen Gründe sind nur für minderheitliche oder sogar kleine Teilgruppen ausschlaggebend. Da neben der Bequemlichkeit wohl nur die Gefahr im Strassenverkehr einen grossen Teil dieser Gruppe vom gelegentlichen Benutzen des Velos abhält, scheint an dieser Stelle wiederum ein gewisses Potenzial für Massnahmen zur Förderungen der Velobnutzung zu bestehen.

Grafik 14



Im Vergleich der Clustergruppen für die Nicht-Velofahrenden erweist sich wiederum Basel eher als der Ausnahmefall. Zwar sind die überzeugten Nicht-Velofahrenden wie in den anderen drei Städten in Basel ebenfalls mehrheitlich. Gleichwohl findet sich in Basel ebenfalls mit 45 Prozent der grösste Anteil an bequemen Nicht-Velofahrenden in den untersuchten Städten.

Grafik 15:



2.1.6 Zwischenbilanz

Lausanne weist mit mehr als zwei Dritteln der Befragten gegenüber jeweils etwas mehr als einem Drittel in den Städten Bern, Basel und Zürich den grössten Anteil an Nicht-Velofahrenden auf. Von den meisten Personen wird das Velo in der Freizeit genutzt, gefolgt vom Arbeitsweg, dem Einkaufen und anderen Benützungsgründen. Unterschiede zwischen den Städten bestehen in Lausanne und Zürich, wo die Benützung des Velos für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen vergleichsweise weniger beliebt ist. In Bern gaben anteilmässig am meisten Personen an, nicht Velo fahren zu können. Die Unterschiede sind gleichwohl nicht so beträchtlich wie zwischen den Geschlechtern, wo rund doppelt so viele Frauen wie Männer angegeben haben, nicht Velo fahren zu können.

In Lausanne zeigt sich neben der Topographie eindeutig die überdurchschnittliche Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs sowohl bei Velofahrenden aber auch bei Nicht-Velofahrenden. Die zufriedensten Velofahrenden finden sich dahingegen in Basel, wo sich kaum Probleme akzentuieren. Für die Velofahrenden in Zürich ist vor allem die prekäre Baustellensituation in der Stadt ausschlaggebend, wo hingegen Nicht-Velofahrende vor allem die Bequemlichkeit des öffentlichen Verkehrs betonten. Trotz etwas verstärkt empfundenem Diebstahlrisiko wird in Bern von den Velofahrenden vor allem die Verbesserung der Situation in den letzten Jahren wahrgenommen.

Vor allem im Vergleich der Häufigkeit des Velofahrens wird zum ersten Mal deutlich, dass in der Förderung der Verkehrssicherheit ein gewisses Potenzial vorhanden ist; dies da Nicht-Velofahrende, die aber Velofahren können, gegenüber seltenen bis oft Velofahrenden am dezidiertesten der Meinung sind, dass Velofahren im Strassenverkehr gefährlich sei.

Mit Hilfe einer Clusteranalyse konnten die Velofahrenden in drei Gruppen – die unkritischen Veloliebhabenden, die diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden und die kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden – eingeteilt werden, welche sich in der Einschätzung zu den Aussagen zum Thema Velofahren unterscheiden. Für die diebstahlfrustrierten Veloliebhabenden steht vor allem das Diebstahlrisiko, für die kritisch-nutzenorientierten Velofahrenden vor allem das Velo als nützliches und schnelles Fortbewegungsmittel im Zentrum.

Nicht-Velofahrende lassen sich in zwei Gruppen – die überzeugten Nicht-Velofahrenden und die bequemen Nicht-Velofahrenden – aufteilen. In der ersten Gruppe finden sich Personen, die sich kaum durch irgendeine Massnahme zum Velofahren bewegen lassen. Die bequemen Nicht-Velofahrenden fallen aber durch ihre mehrheitliche Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs auf und bilden damit ebenfalls ein Potenzial für gezielte Massnahmen in diesem Bereich.

2.2 Situation in den Städten

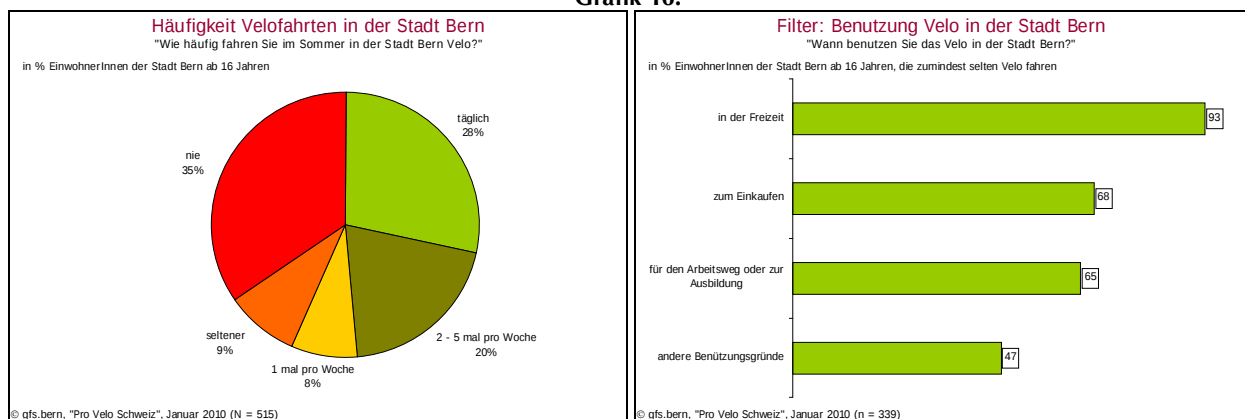
2.2.1 Bern

Die vergleichende Analyse in Kapitel 2.1 zeigt für die Stadt Bern:

- kleinster Anteil Personen, die nie Velo fahren
- stärkste Wahrnehmung der Verbesserungen der Situation für Velofahrende in den letzten Jahren
- problematischste Einschätzung des Diebstahrisikos

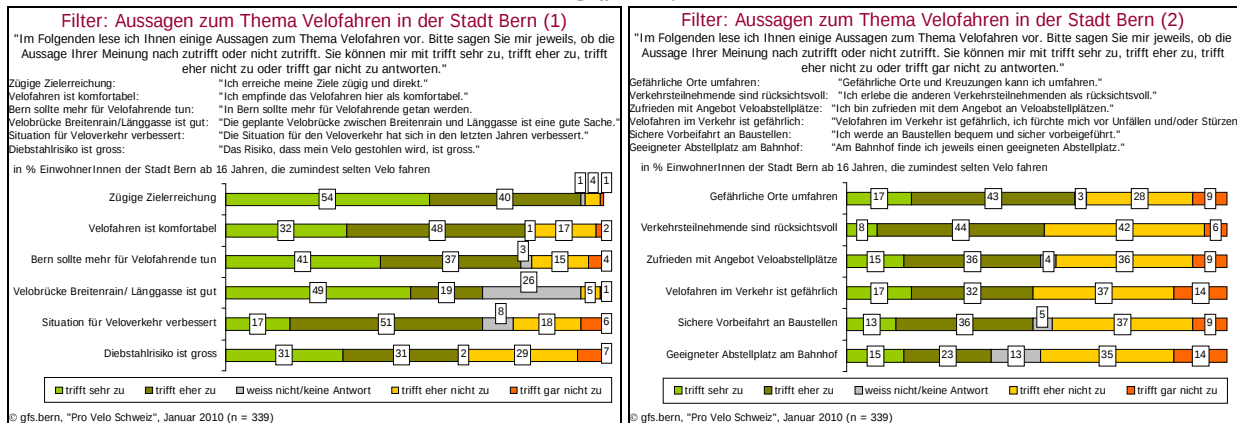
In Bern sind die Anteile derjenigen die beziehungsweise täglich Velo fahren mit etwas mehrrespektive etwas weniger als einem Drittel ähnlich gross. Jeder Fünfte gibt an, zwei- bis fünfmal pro Woche das Velo zu benutzen und jeweils knapp zehn Prozent benutzen das Velo nur einmal pro Woche oder seltener. Bei den Benutzungsgründen liegt an erster Stelle die Verwendung des Velos in der Freizeit, welches von über 90 Prozent der Befragten angegeben wurde. In etwas geringerem Masse aber immer noch von zwei Dritteln der Befragten wird das Velo zum Einkaufen (68%) und auf dem Arbeitsweg (65%) verwendet. Auch weitere Benutzungsgründe wurden noch von 47 Prozent der Befragten genannt. Nach der Häufigkeit des Velofahrens betrachtet zeigen sich in Bern sowohl für die Benutzung in der Freizeit als auch zum Einkaufen oder auf dem Arbeitsweg signifikante Unterschiede zwischen regelmässig und selten Velofahrenden. Regelmässig Velofahrende nutzen das Velo in der Freizeit zu 94 Prozent, zum Einkaufen zu 75 Prozent und auf dem Arbeitsweg zu 71 Prozent. Selten Velofahrende hingegen in der Freizeit nur zu 85 Prozent und zum Einkaufen sowie auf dem Arbeitsweg zu 23 Prozent.

Grafik 16:



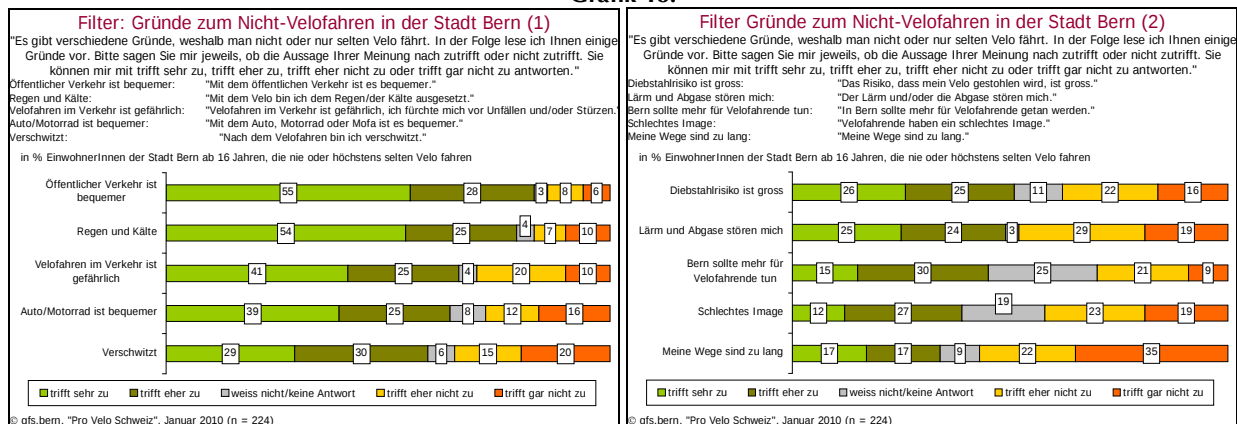
Die Velofahrenden in Bern sind dezidiert der Meinung, dass sie ihre Ziel mit dem Velo zügig (94%) und komfortabel (80%) erreichen. Sie denken trotzdem, dass in der Stadt Bern mehr für die Velofahrenden getan werden sollte, wobei die Velobrücke zwischen Breitenrain und Länggasse von einer Mehrheit von 68 Prozent unterstützt wird. Obwohl seitens der Velofahrenden noch mehr gefordert wird, erkennen sie grossmehrheitlich die bereits realisierten Verbesserungen der letzten Jahre. Problembereiche, die noch nicht restlos gelöst sind, ergeben sich sicherlich in Zusammenhang mit dem Diebstahrisiko sowie spezifisch beim Angebot an geeigneten Abstellplätzen am Bahnhof. Knapp die Hälfte der Velofahrenden in Bern denken, das Fahren im Verkehr sei gefährlich, wobei ungefähr gleich viele die anderen Verkehrsteilnehmer als nicht rücksichtsvoll empfinden.

Grafik 17:



Für die Nicht-Velofahrenden ist zu 83 Prozent klar, dass man in der Stadt Bern mit dem öffentlichen Verkehr bequemer vorankommt, dies vor allem da sich fast gleich viele Personen auf dem Velo zu stark dem Regen und der Kälte ausgesetzt fühlen. Grossmehrheitliche 69 Prozent der Nicht-Velofahrenden in Bern äussern, dass Velofahren im Verkehr zu gefährlich sei. Auch das Auto wird noch grossmehrheitlich dem Velo vorgezogen und das Schwitzen auf dem Velo ist für 69 Prozent ein Problem. Rund die Hälfte der Befragten hält das Diebstahlrisiko von Velos als zu gross und fühlt sich zudem auf der Strasse dem Lärm und/oder den Abgasen zu stark ausgesetzt. Nur gerade minderheitliche 43 Prozent der Nicht-Velofahrenden denken, dass in Bern mehr für die Velofahrenden getan werden müsste, was doch sehr im Gegensatz zu den Velofahrenden steht, bei denen dies fast vier von fünf Befragten angeben. Nicht-Velofahrende denken nur zu minderheitlichen 39 Prozent, Velofahrende hätten ein schlechtes Image beziehungsweise zu 34 Prozent, ihre Wege seine zu lang.

Grafik 18:



Jeweils circa ein Drittel der Befragten in Bern fahren entweder täglich oder nie Velo. Insgesamt geben aber zwei Drittel an, zumindest selten Velo zu fahren, wobei bei den Benutzungsgründen klar die Benutzung in der Freizeit vor der Benutzung zum Einkauf beziehungsweise auf dem Arbeitsweg favorisiert wird.

Die Velofahrenden sind klar der Meinung, dass sie in Bern mit dem Velo schnell und komfortabel vorankommen. Weitere Verbesserungen der Situation für Velofahrende, wie zum Beispiel die Velobrücke Breitenrain/Länggasse werden gewünscht, obschon die Bemühungen der letzten Jahre nicht unbeachtet bleiben. Problemstellungen ergeben sich vor allem noch im Bezug auf das Diebstahlrisiko und die ungenügenden Veloabstellplätze am Bahnhof Bern.

Nicht-Velofahrende äussern grossmehrheitlich, dass Velofahren im Strassenverkehr zu gefährlich sei und sie sich zu stark der Witterung aber auch Lärm und Abgasen ausgesetzt fühlen. Daher empfinden sie den öffentlichen Verkehr in Bern als wesentlich komfortableres Fortbewegungsmittel, ohne aber davon überzeugt zu sein, Velofahrende hätten ein schlechtes Image.

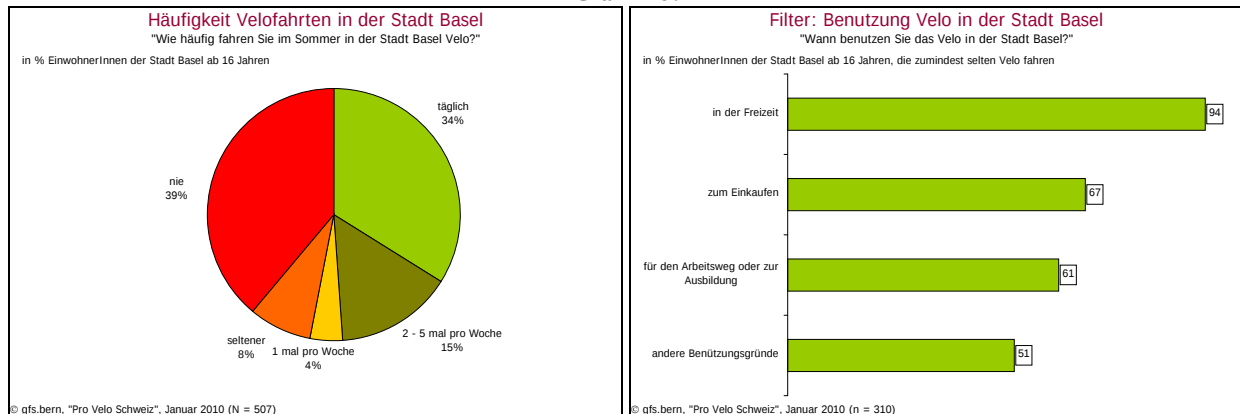
2.2.2 Basel

Die vergleichende Analyse in Kapitel 2.1 zeigt für die Stadt Basel:

- grösster Anteil Personen die täglich Velofahren
- höchste Zustimmung zum Komfort beim Velofahren, der Umfahrbarkeit gefährlicher Orte, der Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen und der sicheren Vorbeifahrt an Baustellen
- unterdurchschnittliche beziehungsweise tiefste Zustimmung zu grossem Diebstahlrisiko und der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs

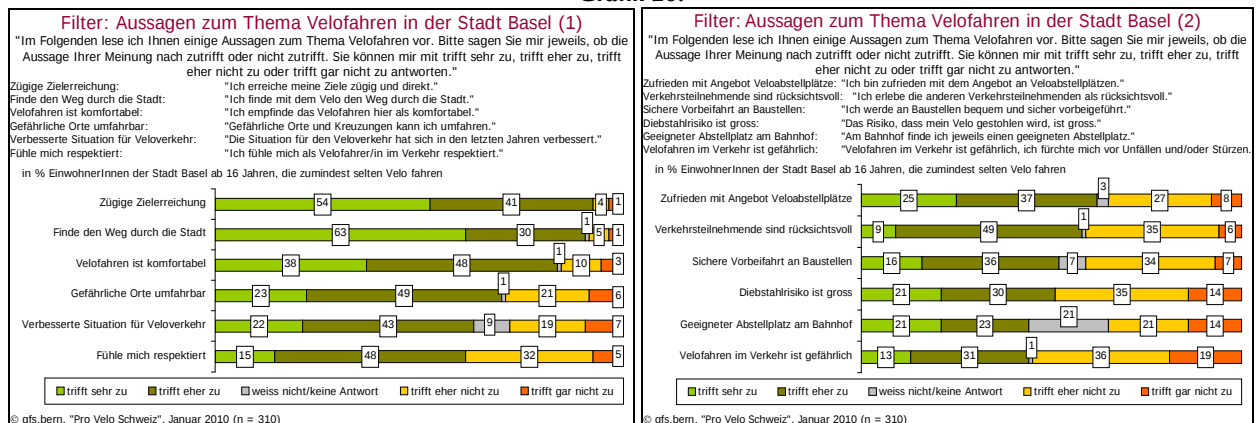
In Basel sind es knapp zwei Fünftel der Befragten, die angeben, nie Velo zu fahren. Gleichwohl benutzt mit 53 Prozent die Mehrheit der Befragten wenigstens einmal pro Woche das Velo, wovon sogar zwei von drei Personen es täglich verwenden. Das Velo wird mit 94 Prozent klar am meisten in der Freizeit benutzt. Aber auch zum Einkaufen mit 67 Prozent und auf dem Arbeitsweg mit 61 Prozent findet es noch grossmehrheitliche Verwendung. Andere Benutzungsgründe wurden dahingegen nur etwa von der Hälfte der Befragten noch genannt. In Bezug auf die Häufigkeit der Velobenutzung zeigen sich in Basel signifikante Unterschiede zwischen regelmässig und selten Velofahrenden nur bei der Benutzung zum Einkaufen und auf dem Arbeitsweg. Zum Einkaufen verwenden 75 Prozent der regelmässigen aber nur 19 Prozent der seltenen Velofahrenden das Velo. Auf dem Arbeitsweg findet das Velo bei 69 Prozent der regelmässig und nur bei sieben Prozent der selten Velofahrenden Verwendung.

Grafik 19:



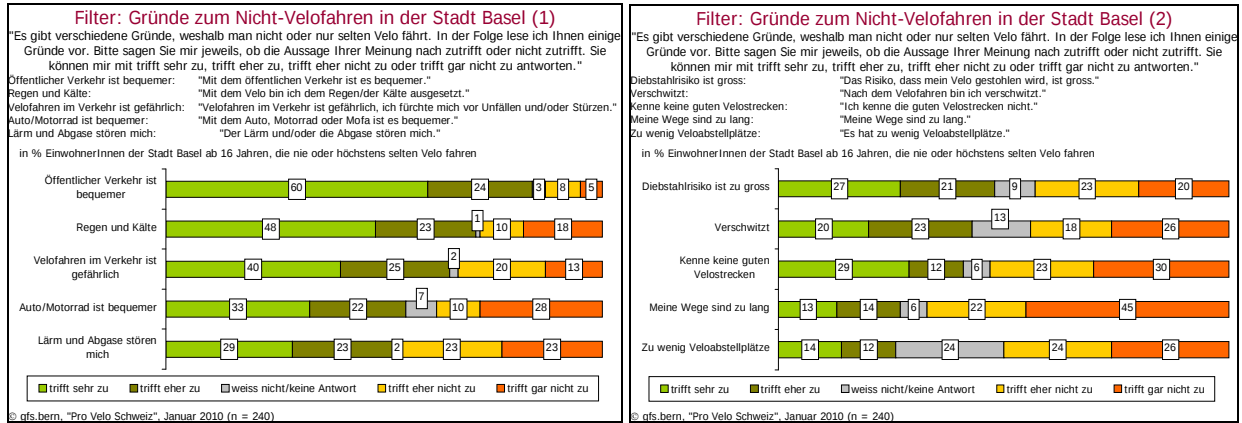
Die Velofahrenden denken zu jeweils über 90 Prozent, sie erreichen in Basel ihre Ziele mit dem Velo zügig und finden dabei ihre Wege durch die Stadt problemlos. Das Velofahren wird als komfortabel empfunden, auch weil gefährliche Orte gut umfahrbar sind und sich die Velofahrenden neben der insgesamt verbesserten Situation in den letzten Jahren auch mehrheitlich im Verkehr respektiert fühlen. Ebenfalls noch mehrheitlich zufrieden zeigen sich die Basler Velofahrenden mit dem Angebot an Veloabstellplätzen sowie mit dem sicheren Vorbeifahren an Baustellen. Das Diebstahlrisiko bildet für die Hälfte der Befragten ein eher grosses bis sehr grosses Problem, welches demnach noch nicht vollständig gelöst ist. Dahingegen empfinden nur minderheitliche 44 Prozent das Velofahren in der Stadt Basel als gefährlich.

Grafik 20:



Für die Nicht-Velofahrenden ist es bequemer, sich mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen als mit dem Velo. Dies wohl auch, da man auf dem Velo verstärkt dem Regen und der Kälte ausgesetzt ist. Zwei Drittel der Nicht-Velofahrenden sind ausserdem der Ansicht, das Velofahren im Verkehr sei zu gefährlich und noch knapp die Hälfte fühlt sich von Abgasen und Lärm belästigt. Für eine ähnlich grosse Gruppe von 48 Prozent ist das Risiko eines Diebstahls des Velos gross oder sie befürchten zu 43 Prozent nach dem Velofahren verschwitzt zu sein. Lediglich eine Minderheit von 41 Prozent der Nicht-Velofahrenden ist der Ansicht, die guten Velostrecken in der Stadt Basel nicht zu kennen beziehungsweise es gebe zu wenige Veloabstellplätze (26 %).

Grafik 21:



In Basel fahren zwei Fünftel der Befragten nie, ein Drittel täglich und der Rest zumindest selten Velo. Benutzt wird das Velo von den meisten in der Freizeit, darauf folgend aber auch zum Einkaufen sowie auf dem Arbeitsweg.

Die Velofahrenden erreichen ihre Ziele zügig und finden die Wege durch die Stadt einfach, was das Velofahren auch komfortabel macht. Als einziges Problem für Velofahrende zeigt sich nur durch die Einschätzung des Diebstahlrisikos.

Nicht-Velofahrende bevorzugen den öffentlichen Verkehr und empfinden das Velofahren im Verkehr als gefährlich. Die Velostrecken sind auch den meisten Nicht-Velofahrenden bekannt und Veloabstellplätze sind genügend vorhanden.

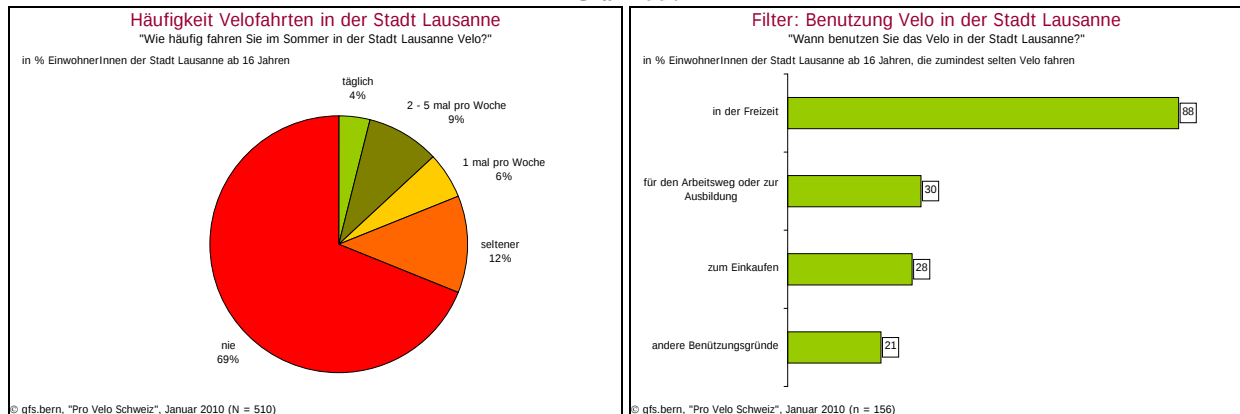
2.2.3 Lausanne

Die vergleichende Analyse in Kapitel 2.1 zeigt für die Stadt Lausanne:

- grösster Anteil Personen, die nie Velo fahren
- geringste Zustimmung zur zügigen Zielerreichung und zum Komfort auf dem Velo
- stärkste Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs

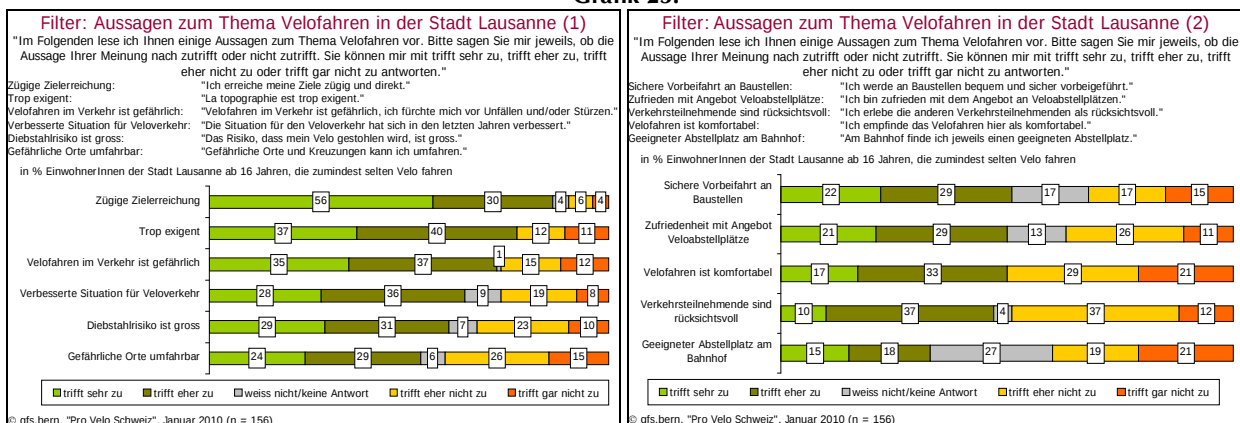
In Lausanne geben mehr als zwei Drittel der Befragten an, nie Velo zu fahren. Nimmt man diejenigen hinzu, welche seltener als einmal pro Woche das Velo benutzen, so sind dies sogar vier von fünf Personen. Täglich fahren gar nur vier Prozent der Befragten mit dem Velo. Nach den Benutzungsgründen schwingt mit grossmehrheitlichen 88 Prozent der Velofahrenden ganz klar die Verwendung in der Freizeit oben aus. Auf dem Arbeitsweg oder zum Einkaufen wird das Velo hingegen lediglich noch von 30 beziehungsweise 28 Prozent der Velofahrenden eingesetzt. Lediglich ein Fünftel der Velofahrenden sehen noch einen zusätzlichen Verwendungszweck. Signifikante Unterschiede in der Benutzungshäufigkeit bei den Benutzungsgründen bestehen in Lausanne sowohl bei der Nutzung auf dem Arbeitsweg als auch beim Einkaufen. Regelmässig Velofahrende benutzen das Velo auf dem Arbeitsweg zu 44 Prozent, selten Velofahrende lediglich zu acht Prozent. Zum Einkaufen benutzen das Velo 36 Prozent der regelmässigen Velofahrenden und lediglich 15 Prozent der selten Velofahrenden.

Grafik 22:



Die Velofahrenden in Lausanne sind der Meinung, ihre Ziele mit dem Velo zügig zu erreichen. Gleichwohl spielt für eine Mehrheit von 77 Prozent die anstrengende Topographie der Stadt Lausanne eine wesentliche Rolle. Ein bemerkenswert grosser Teil der Velofahrenden von 71 Prozent empfindet das Velofahren im Verkehr gefährlich. Trotzdem werden Verbesserungen der Situation für Velofahrende wahrgenommen. Die zeigt sich auch darin, dass die Velofahrenden mehrheitlich an gefährlichen Orten und Baustellen gut vorbei kommen und mit dem Angebot an Veloabstellplätzen zufrieden sind. Einzig das Diebstahlrisiko stellt für 60 Prozent ein grösseres Problem dar. Auch ist es für eine grosse Gruppe von 40 Prozent der Velofahrenden nicht immer einfach, am Bahnhof einen geeigneten Abstellplatz zu finden. Genau gleich grosse Anteile der Velofahrenden empfinden dieses als komfortabel beziehungsweise nicht sehr komfortabel. Dabei spielt sicherlich wieder die Topographie eine Rolle, doch sind es auch knapp nicht mehrheitliche 49 Prozent die anderen Verkehrsteilnehmenden als nicht rücksichtsvoll empfinden.

Grafik 23:

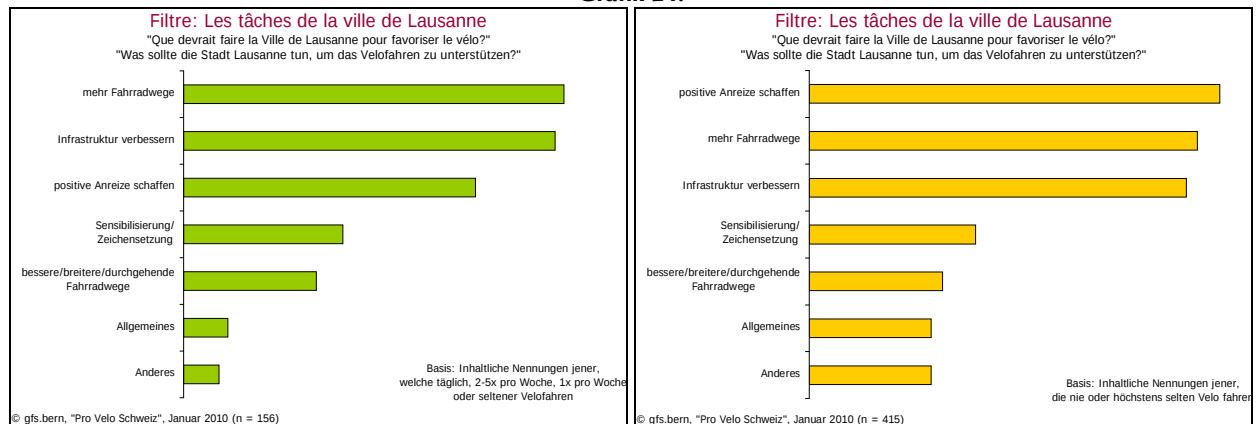


Offen nach Verbesserungsvorschlägen gefragt stehen vor allem für Velofahrende zusätzliche Velowege aber auch die Verbesserung der Infrastruktur allgemein (z.B. mehr Veloabstellplätze, bessere Mitnahmemöglichkeit im ÖV) sowie die Schaffung positiver Anreize (z.B. Gratis-Transport im ÖV, Gratis Velomiete, Verbilligte Elektrovélo) im Zentrum. In Bezug auf die Velowege ist es wichtig, diese nicht nur zu verbessern, sondern breitere durchgehende Velowege bereitzustellen. Velofahrende denken durchaus auch, dass eine gewisse Sensibilisierung der anderen Verkehrsteilnehmer für die Belange der Velofahrenden zum Beispiel durch Aufklärungskampagnen notwendig wäre.

Für die Nicht-Velofahrenden ist die Schaffung positiver Anreize für das Velofahren am wichtigsten. Sie fordern aber auch mehr und bessere Velowege und eine Verbesserung der

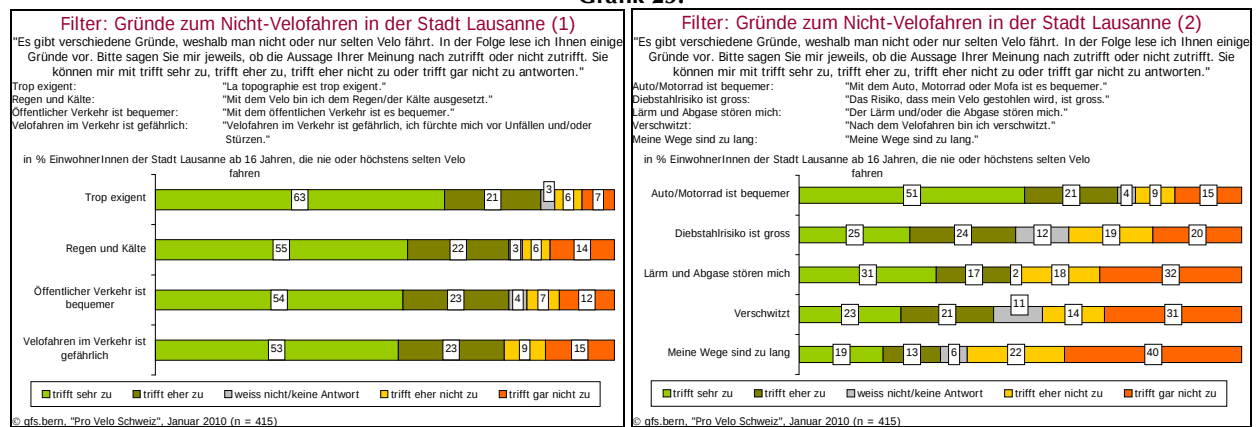
Infrastruktur insgesamt. Auch unter den Nicht-Velofahrenden ist ein gewisses Bedürfnis zur Sensibilisierung der anderen Verkehrsteilnehmer spürbar

Grafik 24:



Für die Nicht-Velofahrenden ist wie zu erwarten die topographische Situation in Lausanne sehr relevant. Vier von fünf Personen finden es zu anstrengend, in der Stadt Velo zu fahren. Auch Regen und Kälte spielen eine wesentliche Rolle, was den öffentlichen Verkehr aber auch den motorisierten Individualverkehr als bequemere Verkehrsmittel dastehen lässt. Ein auffällig grosser Anteil von drei Viertel der Befragten Nicht-Velofahrenden sind ausserdem der Meinung, Velofahren im Verkehr sei gefährlich. Das Diebstahlrisiko empfinden nur noch knapp minderheitliche 49 Prozent als problematisch. Auch Lärm- und Abgasbelastigung (48 %) gleich wie die Tatsache, nach dem Velofahren verschwitzt zu sein (44 %), sind nur für eine Minderheit problematisch. Sogar grossmehrheitliche 62 Prozent der Nicht-Velofahrenden denken, ihre Wege wären zur Benützung des Velos nicht zu lang.

Grafik 25:



Mehr als zwei Drittel in Lausanne geben an, nie Velo zu fahren. Die Velofahrenden belaufen sich hingegen auf lediglich rund 20 Prozent. Diejenigen, die Velo fahren, benutzen dieses in erster Linie in der Freizeit. Lediglich knapp ein Drittel fährt damit auch noch zum Einkaufen oder zur Arbeit.

Trotz der anstrengenden Topographie in Lausanne sind die Velofahrenden der Meinung, ihre Ziele zügig zu erreichen. Gleichwohl ist das Bewusstsein für die Gefährlichkeit des Strassenverkehrs sehr weit verbreitet. Verbesserungen der Situation für Velofahrende werden doch wahrgenommen, auch wenn das Diebstahlrisiko sowie die Abstellssituation am Bahnhof noch zu den ungelösten Problemen zu zählen sind.

Die Verbesserung der Velowege, die Schaffung positiver Anreize aber auch die Verbesserung der Infrastruktur ganz allgemein stehen sowohl für Nicht- als auch für Velofahrende im Zentrum, wenn sie nach konkreten Verbesserungsvorschlägen gefragt werden.

Die Nicht-Velofahrenden empfinden es als zu anstrengend, in Lausanne das Velo zu benutzen und bevorzugen daher klar den öffentlichen Verkehr aber auch den motorisierten Individualverkehr, um auch weniger dem Regen und der Kälte ausgesetzt zu sein. Eine bemerkenswert grosse Mehrheit der Nicht-Velofahrenden empfindet es als gefährlich, das Velo im Verkehr zu benutzen.

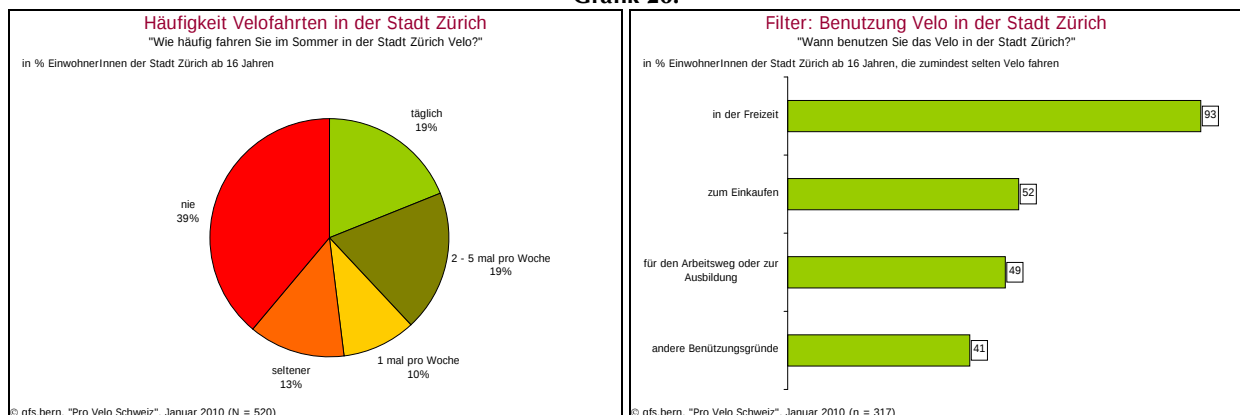
2.2.4 Zürich

Die vergleichende Analyse in Kapitel 2.1 zeigt für die Stadt Zürich:

- ausgeglichenes Verhältnis zwischen regelmässigen Velofahrenden und nicht Velofahrenden
- geringste Wahrnehmung von Verbesserungen der Situation für Velofahrenden in den letzten Jahren
- geringste Zustimmung zur sicheren und bequemen Vorbeifahrt an Baustellen

In Zürich sind die mehr oder weniger regelmässig Velofahrenden, die mindestens einmal pro Woche das Velo benutzen, mit 48 Prozent nur knapp in der Minderheit. Nie in der Stadt Velo zu fahren geben hingegen 39 Prozent der Befragten an, wobei weitere 13 Prozent das Velo seltener als einmal pro Woche benutzen. Wenn das Velo genutzt wird, dann von den meisten in der Freizeit. Nur noch etwa die Hälfte der Velofahrenden nutzen dieses auch noch zum Einkaufen oder auf dem Arbeitsweg. Die Betrachtung der Benutzungsgründe nach der Benutzungshäufigkeit zeigt signifikante Unterschiede für Zürich bei der Benutzung des Velos zum Einkaufen und auf dem Arbeitsweg. Regelmässig Velofahrende geben zu 60 Prozent an, das Velo zum Einkaufen und/oder auf dem Arbeitsweg zu benutzen. Dahingegen sind dies unter den selten Velofahrenden nur 13 Prozent beim Einkaufen und neun Prozent auf dem Arbeitsweg.

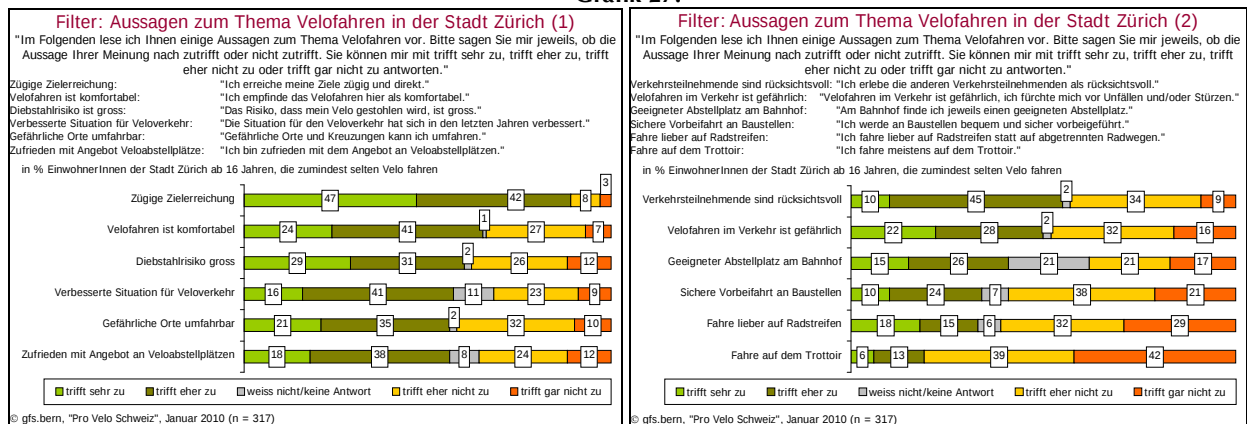
Grafik 26:



Die Velofahrenden kommen in der Stadt Zürich zügig und komfortabel mit dem Velo an ihre Ziele. Ein nicht zu unterschätzendes Problem stellt aber das Diebstahlrisiko dar. 60

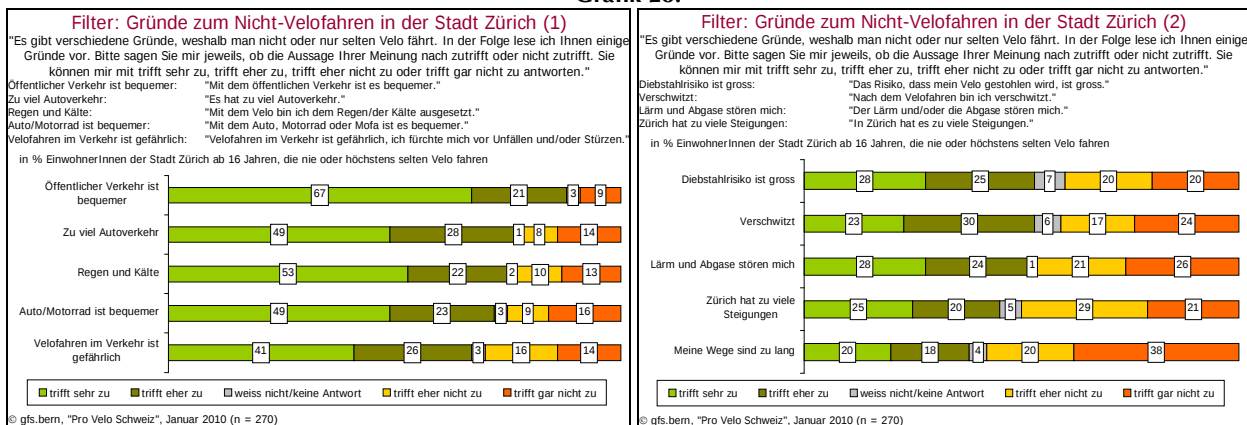
Prozent der Velofahrenden empfinden dies als problematisch. Gleichwohl werden Verbesserungen der Situation in den letzten Jahren erkannt, was sich auch in einer positiven Einschätzung der Umfahrbarkeit gefährlicher Orte, der Zufriedenheit mit Veloabstellplätzen aber auch in der Einschätzung des rücksichtvollen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer äussert. Genau die Hälfte der Velofahrenden schätzt das Velofahren im Verkehr als gefährlich ein. Am problematischsten für die Velofahrenden zeigt sich eindeutig die Baustellensituation in der Stadt Zürich. Für mehrheitliche 59 Prozent der Velofahrenden stellt es durchaus eine Schwierigkeit dar, die grosse Anzahl der Baustellen in der Stadt sicher zu umfahren. Die Velofahrenden geben an, die abgetrennten Radwege wohl auch aus Sicherheitsüberlegungen den Radstreifen zu vorzuziehen. Trotzdem ist für 81 Prozent dies kein Grund, deswegen auf dem Trottoir zu fahren.

Grafik 27:



Für 88 Prozent der Nicht-Velofahrenden ist die Fortbewegung mit dem öffentlichen Verkehr bequemer als mit dem Velo. Mehr als drei Viertel der Nicht-Velofahrenden denken ausserdem, in Zürich habe es zu viel Autoverkehr, obwohl ein ähnlich grosser Anteil das Auto beziehungsweise Motorrad gleichwohl gegenüber dem Velo als bequemeres Verkehrsmittel empfindet. Für grossmehrheitliche 67 Prozent der Velofahrenden ist der Strassenverkehr gefährlich und sie fürchten sich vor Unfällen und/oder Stürzen. Das Diebstahlrisiko ist nur für eine knappe Mehrheit noch problematisch und auch Schweiß, Lärm und Abgase stören nur knapp über 50 Prozent der Nicht-Velofahrenden. Dass Zürich zu viele Steigungen aufweise, denken 45 Prozent, wogegen sogar 50 Prozent dies nicht so empfinden. Auch dass die Wege für die Benützung des Velos grundsätzlich zu lang seien, ist nur für eine Minderheit (38 %) der Nicht-Velofahrenden zutreffend.

Grafik 28:



Eine knappe Minderheit der Befragten benutzt das Velo in Zürich mehr oder weniger regelmässig. Dabei wird das Velo von den meisten in der Freizeit benutzt.

Die Velofahrenden kommen mehrheitlich komfortabel und zügig an ihr Ziel und sie nehmen auch eine Verbesserungen der Situation in den letzten Jahren wahr. Gleichwohl sind mit dem empfunden Diebstahlrisiko sowie mit der prekären Baustellensituation zwei primäre Problemfelder auszumachen. Velofahrende bevorzugen eindeutig abgetrennte Velowege, würde aber grossmehrheitlich nie auf dem Trottoir fahren.

Für Nicht-Velofahrende ist der öffentliche Verkehr aber auch der motorisierte Individualverkehr eindeutig die bequemere Option. Gleichwohl denken sie grossmehrheitlich, es gebe zu viel Autoverkehr in der Stadt, was wohl zur Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs beiträgt. Dass Zürich zu viele Steigungen aufweise, wird mehrheitlich verneint.

3. Die Synthese

Die Studie soll im Kern die folgenden Fragen summarisch und auf Basis von Kennzahlen beantworten:

- Welche Benutzungsgründe stehen für das Velo in der Stadt im Zentrum?
- Welche spezifischen Unterschiede lassen sich zwischen den untersuchten Städten feststellen?
- Welche allgemeinen Haltungen zur Verkehrspolitik und deren Entwicklung lassen sich feststellen?
- Welche Haltungen sind für die Nicht-Velofahrenden besonders ausschlaggebend?

Wir fassen unsere Antworten einerseits im Sinne von verdichteten Befunden zu den Forschungsfragen wie folgt zusammen:

Befund 1:

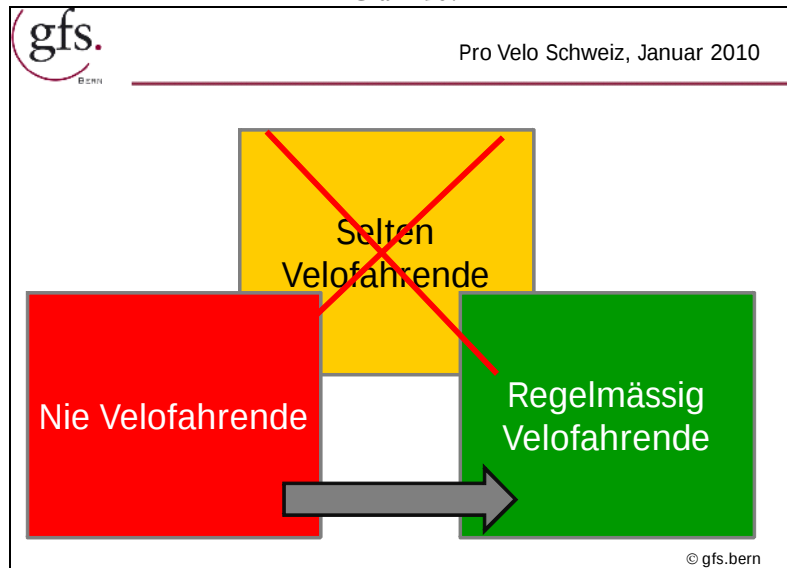
Bei der Velonutzung steht die Verwendung in der Freizeit in allen vier untersuchten Städten grossmehrheitlich im Vordergrund. Unterschiedlich grosse Teile der Velofahrenden Bevölkerung benutzt dieses aber auch auf dem Arbeitsweg, zum Einkaufen oder findet weitere Nutzungsmöglichkeiten.

Befund 2:

In Basel wohnen die zufriedensten Velofahrenden. Die Velobenutzung in Lausanne wird einerseits durch die Topographie, aber auch durch eine verstärkte Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs negativ beeinflusst. Velofahrende in Zürich werden schon seit längerem durch die vielen Baustellen behindert, was sich auch auf den Komfort auswirkt. In Bern wird das Velofahren mit Komfort verbunden und eine Verbesserung der Situation für die Velofahrenden in den letzten Jahren festgestellt. Trotzdem geht mit dem Velofahren ein gewisses Schweisssproblem einher.

Die im Voraus festgelegten drei Zielgruppen von regelmässig Velofahrenden (Velobenutzung täglich bis einmal wöchentlich), von selten Velofahrenden (seltener als einmal wöchentlich) und von diejenigen, die nie Velo fahren, hat sich als Unterscheidungskriterium nicht bewährt. Die Unterschiede sind zu gering, um über diesen Häufigkeitsindikator die richtigen Personen zu identifizieren, die man zum Velofahren bewegen kann. Personen, die zwar Velofahren könnten, aber dies nie tun, unterscheiden sich kaum von selten Velofahrenden in ihren Haltungen. Hingegen konnten mit Hilfe der Clusteranalyse sowohl für die Velofahrenden als auch für die Nicht-Velofahrenden Gruppen spezifiziert werden, deren kennzeichnenden Charakteristika gewisse Schlüsse hin zu griffigen Massnahmen zulassen.

Grafik 29:



Befund 3:

Velofahrende unterscheiden sich im Wesentlichen an den Faktoren der Einschätzung des Diebstahlrisikos beziehungsweise an Nutzenerwägungen. Nutzenerwägungen führen zwar zu einer ausgiebigen Benutzung des Velos, aber auch zu einer wesentlich kritischeren Haltung gegenüber gewissen Alltagsproblemen, die damit verbunden sind.

Befund 4:

Nicht-Velofahrende benutzen entweder aus Überzeugung oder lediglich aus Bequemlichkeit das Velo nicht. Überzeugte Nicht-Velofahrende sind gegenüber der persönlichen Benutzung des Velos grundsätzlich kritisch eingestellt, wogegen bei den bequemen Nicht-Velofahrenden vor allem die Einschätzung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs eine gewichtige Position einnimmt.

Aus vorangehenden Befunden lassen sich in verdichteter Form Thesen ableiten, die als zweites Element zur Beantwortung der Ausgangsfragen beitragen und zusätzlich gewisse Handlungsoptionen offenlegen sollen.

These 1:

Das Velo findet in allen untersuchten Städten eine besonders hohe Verwendung in der Freizeit. Dieser Freizeitnutzung liegt ein spezifisches Bewegungsprofil mit Zielen wie städtische Naherholungsgebiete oder Freibäder zugrunde. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die komfortable, schnelle und sichere Zielerreichung für alle Velofahrenden zu richten.

These 2:

In allen vier untersuchten Städten lassen sich spezifische Problembereiche für Velofahrende aber auch Nicht-Velofahrende ausmachen, wo noch zusätzliche Verbesserungen anzustreben sind. Beispiele sind die Umfahrbarkeit der Baustellen oder das Diebstahlrisiko. Über alle Städte hinweg nimmt aber die Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Strassenverkehrs eine relevante Rolle sowohl für die Nicht- als auch für die Velofahrenden ein.

These 3:

Trotz der besonders hohen Bedeutung der Sicherheit im Strassenverkehr spielen verkehrspolitische Massnahmen in der Entscheidung zur Benützung des Velos im Alltag hinter individuellen Nutzenerwägungen oder der Bequemlichkeit eine eher zweitrangige Rolle. Gerade bei Menschen, die selten oder nie Velo fahren, besteht aber ein gewisses Potenzial, sie durch Massnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit etwas mehr für das Velo zu begeistern.

Das gfs.bern Team

[Identität]



LUKAS GOLDER

Politikwissenschaftler, Mitglied der Geschäftsleitung, Senior-Projektleiter.
Schwerpunkte: Integrierte Kommunikations- und Kampagnenanalysen, Medienwirkungsanalysen, Abstimmungen, Wahlen, E-Government.

[Identität]



STEFAN AGOSTI

Politikwissenschaftler, Junior-Projektleiter.
Schwerpunkte: Analyse politischer Themen und Issues, Ad-hoc-Studien, Qualitativmethoden, Gesellschaftsthemen, E-Government, eHealth, Abstimmungen und Wahlen.

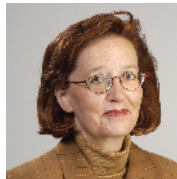
[Identität]



STEPHAN TSCHÖPE

Datenanalytiker/Programmierer.
Schwerpunkte: Komplexe Datenanalytik, EDV- und Befragungsprogrammierungen, Hochrechnungen, Parteienbarometer, Visualisierung.

[Identität]



SILVIA-MARIA RATELBAND-PALLY

Administratorin.
Schwerpunkte: Desktop-Publishing, Visualisierungen, Projektadministration, Vortragsadministration.