

Verbesserte Situation für Velofahrende in Städten

Wichtigstes in Kürze



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

Wichtigstes in Kürze	3
Das Mandat und die Datenbasis	3
Herkömmliche Velos besonders in der Freizeit genutzt	4
Grundsätzlich positiveres Bild bei Velofahrenden	6
Komfort im Vordergrund bei Nicht-Velofahrenden	9
Zufriedenheit mit Verhältnissen für Velofahrende	10
Fazit	13
Anhang	16
gfs.bern-Team	16

Bern, der 29. Oktober 2013
Copyright by gfs.bern
nicht für die Publikation bestimmt

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 spezifische 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. Der Stichprobenfehler beträgt somit 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.

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/Okttober 2013

Herkömmliche Velos besonders in der Freizeit genutzt

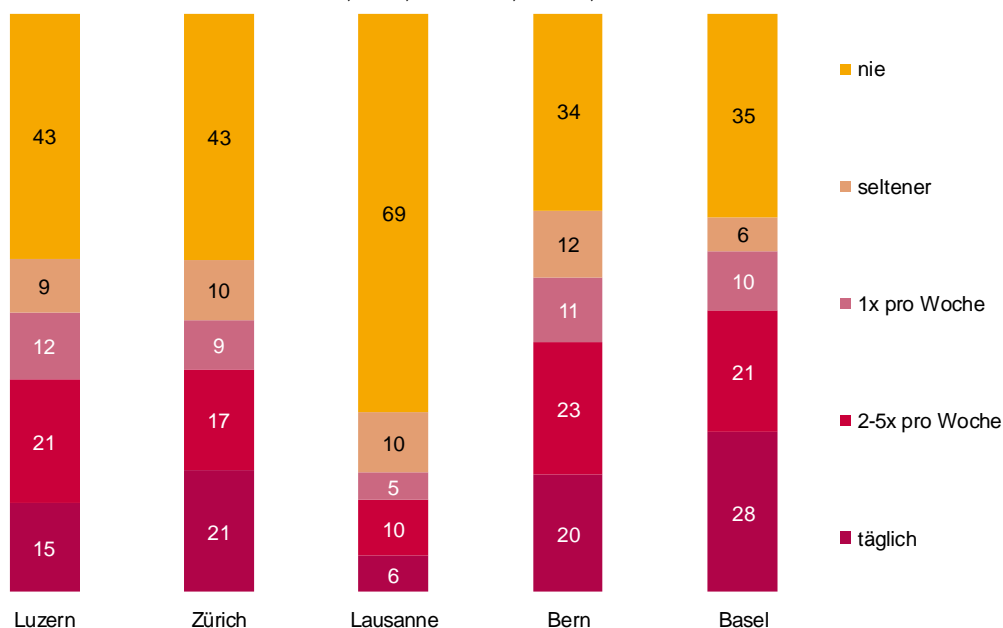
54 Prozent der EinwohnerInnen ab 16-Jahren benutzen das Velo zumindest selten. Ein Anteil von 46 Prozent gibt hingegen an, dass Velo nie zu verwenden. Im Vergleich zeigen sich dabei einige Unterschiede zwischen den untersuchten Städten. In Basel fahren 28 Prozent täglich Velo, in Zürich sind es 21 Prozent, in Bern 20 Prozent, in Luzern 15 Prozent und in Lausanne noch sechs Prozent. Fassen wir alle Velofahrenden zusammen, welche zumindest selten mit dem Velo unterwegs sind, lassen sich in den Deutschschweizer Städten in Bern (66% zumindest seltener) und Basel (65% zumindest seltener) sowie in Luzern (57% zumindest seltener) und Zürich (57% zumindest seltener) 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. Dies entspricht dem Anteil von 2010. In Zürich hat der Anteil derer, die nie Velo fahren gegenüber 2010 leicht zugenommen (+4%-Punkte), in Bern ist der Anteil mehr oder weniger stabil geblieben (-1%-Punkt) und in Basel hat der Anteil der Nicht-Velofahrenden etwas abgenommen (-4%-Punkte).

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



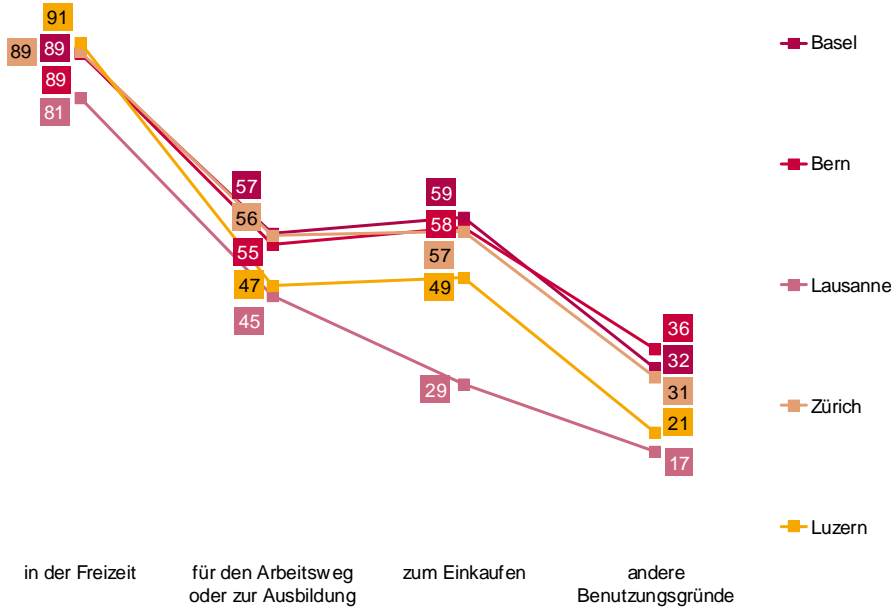
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (N = 2505), sig.

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.

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



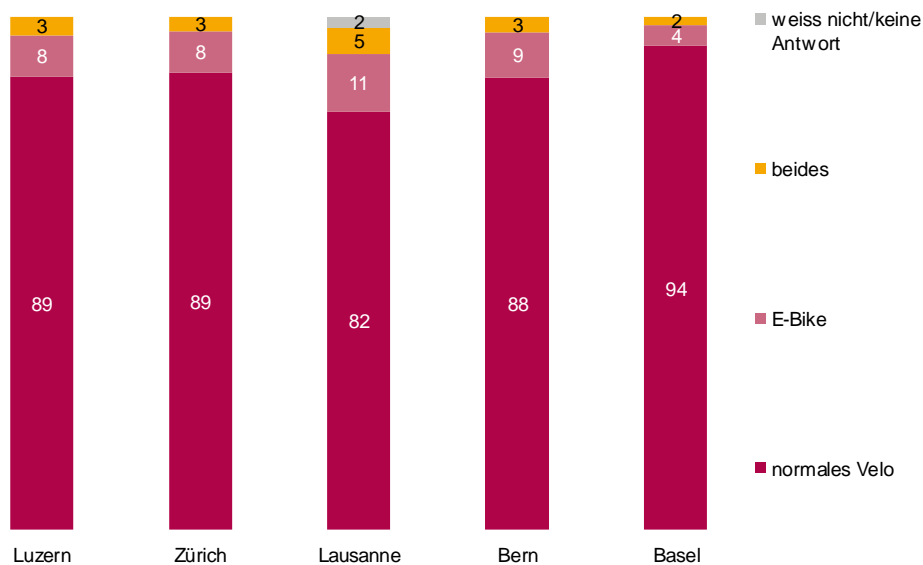
© gfs.bern, "Pro Velo Schweiz", September/Oktober 2013 (n = 1388)

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 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.

Grundsätzlich positiveres Bild bei Velofahrenden

Die Betrachtung der Aussagen zum Thema Velofahren, beziehungsweise zu den Gründen des Nicht-Velofahrens ermöglicht den Vergleich der Situation für die Velofahrenden beziehungsweise die Nicht-Velofahrenden in den fünf untersuchten Städten. In erster Linie soll hier jedoch die Beurteilung der Aussagen im Total über alle untersuchten Städte betrachtet werden.

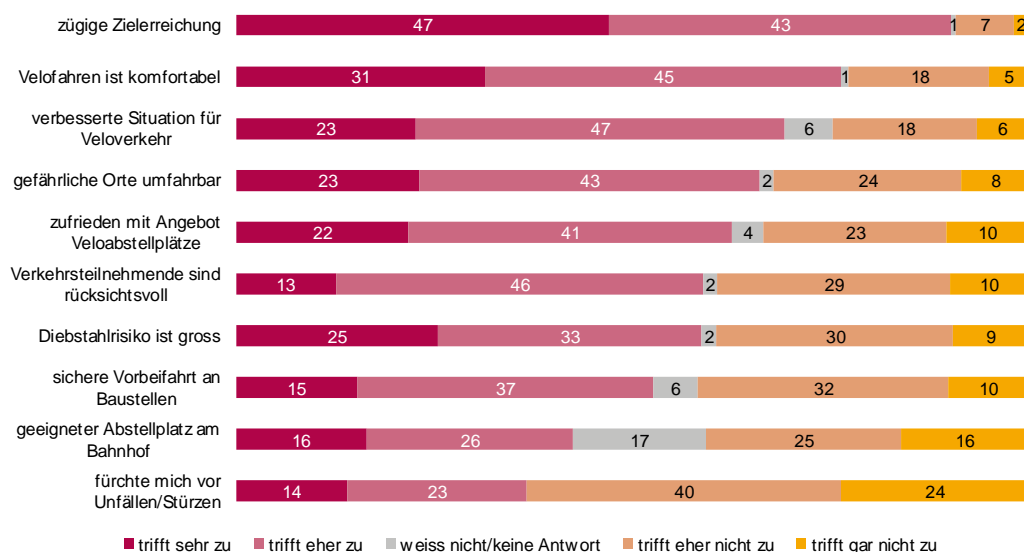
Am meisten Unterstützung findet die Aussage, dass mit dem Velo eine zügige Zielerreichung möglich ist. Velofahren wird verbreitet auch als komfortabel empfunden. Insgesamt gesehen, scheint sich auch die Situation für den Veloverkehr merklich verbessert zu haben. So ist auch die Mehrheit der Velofahrenden 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 und noch 37 Prozent fürchten sich sehr oder eher vor Unfällen und Stürzen.

Grafik 4

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)

Im Städtevergleich finden sich, bezogen auf die untersuchten Aussagen, die zufriedensten VelofahrerInnen in der Stadt **Basel**. Dort finden faktisch alle positiven Argumente wie die zügige Zielerreichung, der Komfort des Velofahrens, die verbesserte Situation für den Veloverkehr, das rücksichtsvolle Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden, die Umfahrbarkeit gefährlicher Orte, die Zufriedenheit mit dem Angebot an Veloabstellplätzen und die Eignung der Abstellplätze am Bahnhof 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 umfahbar 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, was von der Topographie der waadtländischen Stadt her nicht überrascht. In der Stadt am Vierwaldstättersee 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 Velofahrer am wenigsten der Ansicht, dass sich die Situation für VelofahrerInnen 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.

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	171	361	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 lässt sich erkennen, dass über alle Städte die Meinung, dass gefährliche Orte umfahrbar sind, gestiegen ist. Auch das Velofahren gilt in allen Städten als komfortabler als noch 2010, insbesondere in Zürich (+6%-Punkte) und vor allem auch in Lausanne (+11%-Punkte) hat diese positive Ansicht zugenommen. In Lausanne hat sich auch die Zufriedenheit mit Abstellplätzen gegenüber 2010 besonders verbreitet (+15%-Punkte), aber auch in Basel (+8%-Punkte) hat die Zufriedenheit ein ganzes Stück zugenommen. Weiter hat sich laut den Basler VelofahrerInnen auch die generelle Situation für den Veloverkehr (+11%-Punkte) gegenüber den Aussagen von 2010 im Vergleich zu den anderen Städten stärker verbessert. In Bern hat sich insbesondere die Einschätzung der Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmer positiv entwickelt (+12%-Punkte). Auch wenn in Lausanne die Vorbeifahrt an Baustellen als weniger sicher eingestuft wird (-11%-Punkte), die Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmenden in Zürich kritischer betrachtet wird (-6%-Punkte) und die Einschätzung des Diebstahlrisikos in Basel um sieben Prozentpunkte gegenüber 2010 zugenommen hat, ist das Bild durchwegs positiver als noch 2010.

Komfort im Vordergrund bei Nicht-Velofahrenden

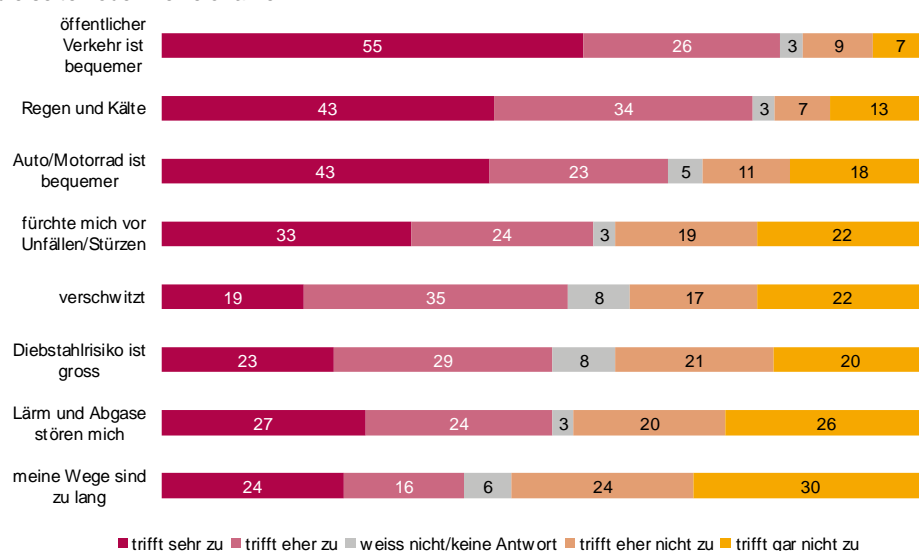
Betrachten wir die Aussagen nach Stadt zusammengefasst, stimmen Nicht-Velofahrende insbesondere der Aussage zu, dass der öffentliche Verkehr bequemer ist. Die Mehrheit stört sich an Regen und Kälte, findet es bequemer sich per Auto oder Motorrad fortzubewegen und im Vergleich zu den Velofahrenden haben sie auch mehr Respekt vor Unfällen und Stürzen (57% sehr und eher zutreffend). Das Diebstahlrisiko schätzen sie jedoch als weniger gross ein (52% sehr und eher zutreffend). 54 Prozent finden, dass sie nach dem Velofahren verschwitzt sind und 51 Prozent fühlen sich gestört durch Lärm und Abgase. Minderheitlich (40%) findet die Aussage Zustimmung, dass die Wege zu lang sind.

Grafik 5

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 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)

Betrachten wir die Städte einzeln, zeigt sich in Basel, dass 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 fürchteten 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 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. 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 die Nicht-Velofahrenden 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	449	253	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

Betrachten wir auch die Gründe fürs Nicht-Velofahren im Zeitvergleich, fällt auf, dass in allen Städten ausser in Bern (+6%-Punkte) der öffentliche Verkehr als weniger bequem beurteilt wird. Auto und Motorrad werden hingegen nur in Basel als noch bequemer empfunden als 2010 (+4%-Punkte). Die Einschätzung, dass das Diebstahlrisiko gross ist, ist lediglich in Zürich zurückgegangen (-11%-Punkte). In Lausanne wird insbesondere der Ärger mit Lärm und Abgas 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 (jeweils +8%-Punkte).

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%). Nur 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

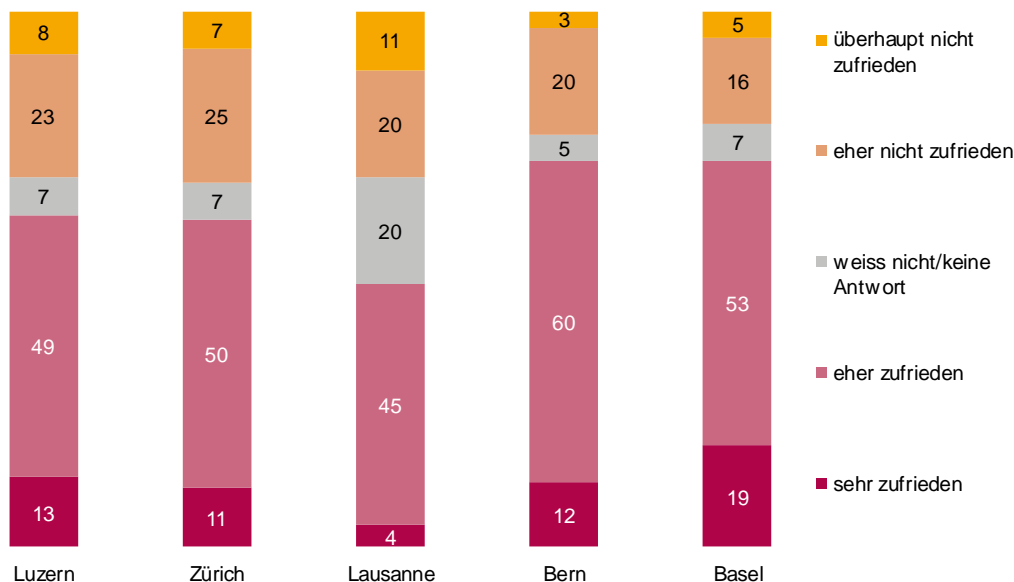
Zufriedenheit gross (72% sehr und eher zufrieden), wobei die positive Meinung hier etwas weniger dezidiert ist als in Basel, betrachten wir nur solche die sich sehr zufrieden zeigen. In Luzern geben 62 Prozent an, mit den Verhältnissen zumindest eher zufrieden zu sein und in Zürich sind es noch 61 Prozent.

Grafik 6

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.

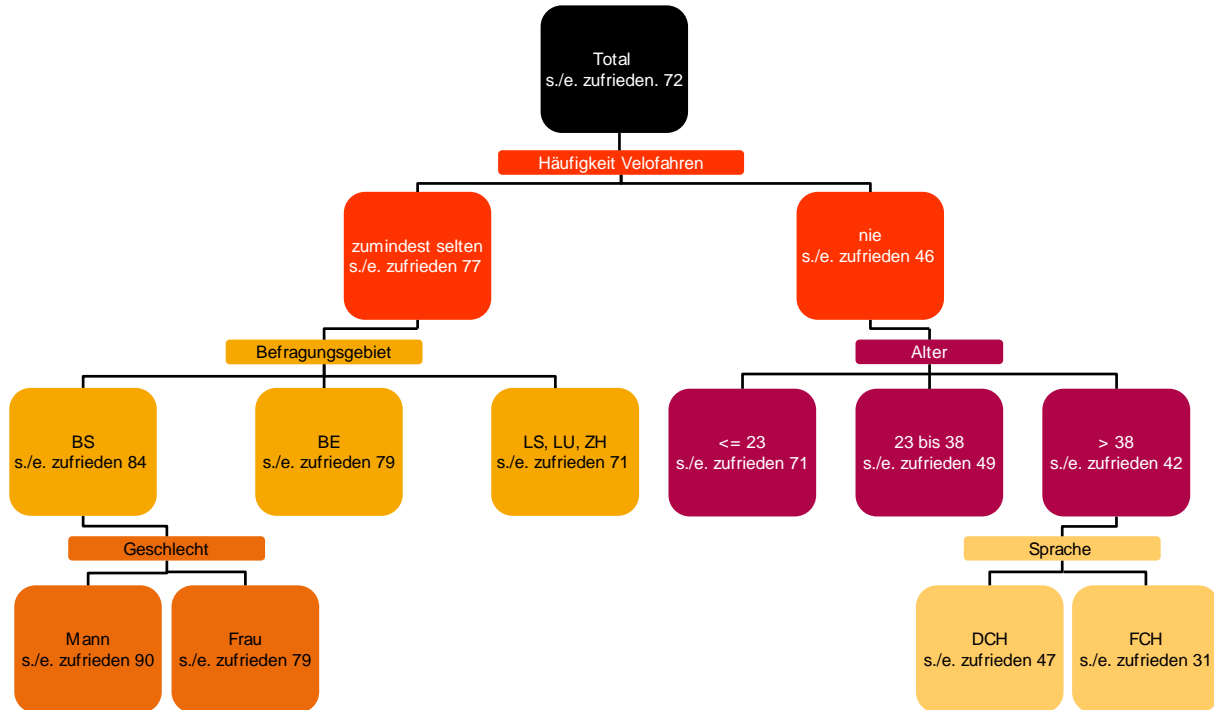
Nach Untergruppen lassen sich über alle Städte Unterschiede nach Geschlecht erkennen. Durchwegs zeigen sich Männer zufriedener mit den Verhältnissen für Velofahrende als Frauen. Wobei der Geschlechterunterschied nur in Basel und Lausanne signifikant ist. Weiter unterscheidet sich die Zufriedenheit auch nach Alter. Je jünger jemand ist, desto zufriedener 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 Antworttree-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, Alter und auch Variablen im Zusammenhang mit der Nutzung vom Velo) 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 Velofahrer 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 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 velofährt 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.

Sehen wir in allen Städten von persönlichen Haltungen wie beispielsweise der Wahrnehmung des Komforts ab, lassen sich Unterschiede aber auch Gemeinsamkeiten erkennen. In Zürich führt insbesondere die Ansicht, dass es zu wenig Radwege/streifen gibt, aber auch die Betonung fehlender Infrastruktur, zu Unzufriedenheit. Umgekehrt haben die Zufriedenheit mit Veloabstellplätzen und die verbesserte Situation für den Veloverkehr einen positiven Effekt auf die Zufriedenheit. Ähnlich verhält es sich in Bern und in Lausanne. Auch in Basel erklären die Zustimmung zu der Aussage, dass die Situation für den Veloverkehr sich verbessert hat, die Zufriedenheit, aber auch geeignete Abstellplätze am Bahnhof. Die Unzufriedenheit ist, wenn auch nur gering, durch das Diebstahlrisiko erklärbar. Letzteres kann auch in Luzern als Erklärungsfaktor für die Unzufriedenheit herangezogen werden. Zur Zufriedenheit trägt hier die Wahrnehmung der verbesserten Situation für den Veloverkehr, die zügige Zielerreichung, die sichere Vorbeifahrt an Baustellen, das Angebot der Veloabstellplätze insgesamt und am Bahnhof und, dass gefährliche Orte umfahrbar sind.

Fazit

Die Häufigkeit der Nutzung des Velos unterscheidet sich je nach Stadt. Am regelmässigsten sind die BaslerInnen mit dem Velo unterwegs, wie auch in den anderen Städ-

ten insbesondere in der Freizeit. Herkömmliche Velos bleiben dabei weit verbreitet, wenn E-Bikes auch eine nicht unbeträchtliche Nutzung erfahren, insbesondere in Lausanne. Was nicht überrascht, wenn man sich die Topographie vor Augen hält. Dementsprechend, finden sich in Lausanne auch die unzufriedensten Velofahrenden. In Basel zeigen sich die Velofahrenden hingegen besonders zufrieden. Generell lässt sich hier ein positives Bild erkennen, welches sich gegenüber 2010 noch ausgebreitet hat. Die Art der Beurteilung der Zufriedenheit lässt sich jedoch nicht nur regional sondern auch nach soziodemographischen Merkmalen, wie Geschlecht und Alter festmachen. Zu erkennen ist, dass die Zufriedenheit auch am Verhalten und an persönlichen Haltungen festzumachen ist, andererseits aber auch an der indirekten Wahrnehmung velopolitischer Ergebnisse.

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 Bequemlichkeit 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, die 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, wenn auch einen geringen, auf die Unzufriedenheit.

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 doch schon eine beträchtliche Nutzung, insbesondere in Lausanne.

Arbeitshypothese 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.

Anhang

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:

Medienanalysen, Recherchen, Visualisierungen



CAROLE GAUCH

Politik- und Medienwissenschaftlerin

Schwerpunkte:

Medienanalysen, Recherchen, Visualisierungen



JOHANNA SCHWAB

Administration

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.