



PRIX VELO STÄDTE 2021

Schlussbericht Schweiz



Impressum:

© Pro Velo Schweiz, Mai 2022
Wiedergabe mit Quellenangabe erlaubt.
www.prixvelo.ch

Pro Velo Schweiz
Birkenweg 13
3013 Bern
www.pro-velo.ch

Redaktion: Anita Wenger
Lektorat: Christoph Merkli

Mit Unterstützung von:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Medienpartner:

VELOJOURNAL

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
2	Zielsetzung des Prix Velo Städte	6
3	Methode und Teilnahme	6
4	Rangliste und Benotung	8
4.1	Rangliste	8
4.2	Benotung	9
4.3	Entwicklung der Durchschnittsnote.....	12
4.4	Regionale Verteilung	13
5	Analyse der Kategorien	15
5.1	Überblick alle Kategorien	15
5.2	Die Kategorien im Einzelnen	16
5.2.1	Verkehrsklima.....	16
5.2.2	Sicherheit	18
5.2.3	Komfort	19
5.2.4	Wegnetz	21
5.2.5	Angebot an Abstellplätzen	22
5.2.6	Stellenwert	24
5.3	Stärken und Schwächen	26
5.4	Fazit zu den sechs Kategorien	26
6	Vergleich Stadtgrössenklassen	27
6.1	Grosse Städte ($\geq 100'000$ Ew.).....	27
6.2	Mittelgrosse Städte (30'000 - 99'999 Ew.)	29
6.3	Kleine Städte ($\leq 29'999$ Ew.).....	31
7	Spezialthema: Einfluss der Corona-Krise auf das Velofahrverhalten	34

Anhang 1: Durchschnittsnoten Einzelaussagen und Kategorien

Anhang 2: Demographische Variablen

1 Zusammenfassung

In den Augen der Teilnehmenden an der Online-Umfrage ist und bleibt Burgdorf die Velostadt Nr. 1 der Schweiz. Auf Platz 2 folgt neu Zuchwil (2017: Chur), Platz 3 teilen sich Winterthur und Muttenz (2017: Winterthur). Am untersten Ende des Gesamtklassements befinden sich die Städte Zürich und Sion, die von Fribourg die rote Laterne übernommen haben.

Bei den grossen Städten bleibt Winterthur auf dem 1. Rang. Bern hat Basel überholt und liegt neu auf Platz 2. Lausanne und Genève legen stark zu und lassen Zürich hinter sich. Bei den mittelgrossen Städten verliert Chur markant Punkte und steigt von Rang 1 auf Rang 3 ab. Neue Siegerin ist Köniz, auf dem zweiten Platz folgt Uster. Bei den kleinen Städten liegen hinter Burgdorf auf den Rängen 2 und 3 Zuchwil und Muttenz.

Im Durchschnitt wurden die Städte gegenüber 2017 zwar leicht besser bewertet (+0.1), die Note ist aber mit 3.7 nach wie vor ungenügend.

Am stärksten zugelegt haben vier Westschweizer Städte: Fribourg (+0.7), Genève und Lausanne (beide +0.6) und Yverdon-les-Bains (+0.3). Auch Bern, Köniz und Münsingen haben zugelegt (je +0.2). Am meisten Punkte verloren hat Chur (-0.5) vor Olten (-0.2).

Auch langfristig – d.h. seit der ersten Umfrage im Jahr 2005 – machte Fribourg mit +0.9 den grössten Schritt vorwärts. Burgdorf, Lausanne und Bern schafften mit +0.7 ebenfalls bemerkenswerte Fortschritte über alle 16 Jahre. Hingegen hat sich Schaffhausen in derselben Zeit etwas verschlechtert (-0.3).

Die Kategorie Wegnetz bleibt auch 2021 die am besten bewertete Kategorie (schweizweiter Durchschnitt: 4.1). Die besten Einzelnoten gibt es für die Befahrbarkeit von Einbahnstrassen in Gegenrichtung (4.5) sowie für das Nebeneinander mit Fussgänger*innen und für die zügige Zielerreichung (beide 4.3). Ein über die Jahre markant positiver Trend ist bei den Kategorien Abstellplätze und Stellenwert feststellbar. Insbesondere die Möglichkeit für Diebstahlsicherung, die Werbung fürs Velofahren, das Gefühl von den Behörden ernst genommen zu werden und die Wahrnehmung von Verbesserungen in den letzten Jahren haben sich seit 2017 markant verbessert.

Am schlechtesten werden 2021 die Kategorien Komfort (3.3) und Sicherheit (3.4) bewertet. Insbesondere die Umfahrbarkeit von Baustellen, die Beschaffenheit der Fahrflächen, der Überholabstand, die Hindernisfreiheit der Wege und die Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen deuten auf Ausbaufähigkeit hin. Die schlechtesten Einzelnoten erhalten 2021 die Schneeräumung und die Umfahrbarkeit von Baustellen (beide 3.0) sowie die Quantität von Velowegen/-streifen und die Einhaltung des Überholabstands (beide 3.1).

Die Coronakrise hatte einen positiven Einfluss auf das Velofahrverhalten der Umfrage-Teilnehmenden: Während rund ein Viertel der Befragten angegeben hatte, seit der Krise häufiger Velo zu fahren als zuvor, war nur bei einer Minderheit von 5% das Gegenteil der Fall. Fast zwei Drittel der Häufiger-Velofahrenden ersetzten ehemalige ÖV-Fahrten mit dem Velo. Ein Drittel ersetzte bisherige Auto-/Motorrad-Fahrten mit dem Velo.

In die Rangliste aufgenommen wurden jene Städte und Gemeinden, welche eine von der Einwohnerzahl abhängige Mindestanzahl Umfrage-Teilnahmen (UT) erreicht haben (grosse Städte: 500 UT, mittelgrosse Städte: 130, kleine Städte: 100). Das sind alle 6 grossen Städte, 10 mittelgrosse und 30 kleine, insgesamt also 46 Städte (2017: 34). Bei den mittelgrossen sind die prominenten Städte Biel-Bienne, Thun und La Chaux-de-Fonds wegen zu geringer Zahl UT aus dem Ranking gefallen. Neu erscheinen dafür Uster, Lancy und Sion. Bei den kleinen Städten und Gemeinden lag die Hürde dieses Jahr mit 100 statt 130 zu erreichenden Umfrage-Teilnahmen tiefer als 2017. Mit 30 Gemeinden haben deshalb wesentlich mehr wieder oder neu den Sprung in die Rangliste geschafft (2017: 18). Nicht mehr in der Rangliste vertreten sind hingegen Montreux und Morges.

2 Zielsetzung des Prix Velo Städte

Mit einer schweizweiten Online-Umfrage ermittelt Pro Velo alle vier Jahre die Zufriedenheit der velofahrenden Bevölkerung mit Infrastruktur, Sicherheit, Verkehrspolitik und Fördermassnahmen in den Schweizer Städten. Damit erhalten die betroffenen Behörden, aber auch interessierten Fachleute und Verbände sowie die Öffentlichkeit Auskunft über die Velofreundlichkeit der Städte und damit über die Wirkung der Verkehrs- und Förderpolitik. Die schweizweite Umfrage ermöglicht zudem Quervergleiche unter den Städten. Die vierjährige Wiederholung der Umfrage erlaubt einen Zeitvergleich im Takt einer Legislatur: Nach 2005, 2009, 2013 und 2017 wurde die Umfrage im Herbst 2021 bereits zum fünften Mal durchgeführt.

Für die Velofahrenden selbst ist die Umfrage eine Möglichkeit, auf gefährliche oder unbefriedigende Stellen im Strassennetz hinzuweisen.

Gleichzeitig mit der Publikation der Ergebnisse werden die velofreundlichsten Städte der Schweiz in drei Grössenklassen erkoren und ausgezeichnet.

3 Methode und Teilnahme

Die Online-Umfrage basiert auf einem Webformular in Deutsch und Französisch, das auf prixvelo.ch eingesehen werden kann. Es konnten sämtliche Gemeinden der Schweiz bewertet werden. Um ein gewisses Mass an Repräsentativität zu erreichen, gelangten nur jene Städte in die Auswertung, die mindestens folgende Anzahl Umfrage-Teilnahmen (UT) erreichten:

- Städte mit über 100'000 Einwohner*innen: mind. 500 UT
- Städte mit zwischen 30'000 und 99'999 Einwohner*innen: mind. 130 UT
- Städte und Gemeinden mit unter 30'000 Einwohner*innen: mind. 100 UT

Herzstück der Umfrage war eine Bewertung von 31 Einzelaussagen in sechs Kategorien (A Verkehrsklima, B Sicherheit, C Komfort, D Wegnetz, E Abstellplätze und F Stellenwert). Mit dem Ziel, den Fragebogen möglichst benutzerfreundlich zu gestalten, wurden ein paar Fragen gegenüber der letztmaligen Umfrage angepasst (Streichungen, Verschiebungen und Umformulierungen). Damit die Ergebnisse über die Jahre trotzdem vergleichbar bleiben, wurden auf der Basis des neuen Fragebogens auch die Durchschnittsnoten für die früheren Jahre neu berechnet (ab 2009¹). Das hat zur Folge, dass diese nicht mehr zwingend mit den Schlussberichten aus früheren Jahren übereinstimmen. Die relevanten Änderungen in den sechs Kategorien werden in den einzelnen Kapiteln jeweils erläutert.

Die 6-stufige Bewertungsskala des Fragebogens («trifft sehr zu», «trifft zu», «trifft eher zu» etc.) wird in der Auswertung auf die gängige Schulnoten-Skala 6 bis 1 umgelegt. Dadurch wird die Bewertung «trifft eher zu» zur Note 4 und damit zu einem «genügend», alles darunter ist «ungenügend».

In Tabelle 1 sind Informationen über die Stichprobe sowie eine Zusammenfassung der Kernergebnisse der Onlineumfrage für die Jahre 2021 und 2017 abgebildet.

¹ Die Noten von 2005 konnten nicht neu berechnet werden, da nur noch Durchschnittswerte verfügbar sind.

	2021	2017
Anzahl Umfrage-Teilnahmen (UT) ²	18'905	16'678
Anzahl vollständige Bewertungen ganze Schweiz ³	16'423	16'678
Anzahl in die Analyse einbezogene Bewertungen (Stichprobengrösse N) ⁴	12'373	12'083
Anzahl klassierte Gemeinden	46	34
Durchschnittsnote aller Kategorien ⁵	3.7	3.6
Pauschalnote für die Aussage „Ich kann hier gut Velo fahren“	4.0	4.1

Tabelle 1: Stichprobe und Kernergebnisse der Onlineumfrage für die Jahre 2021 und 2017.

Der nationale Durchschnitt bezeichnet den Mittelwert aller 12'373 Bewertungen der 46 in die Analyse aufgenommenen Städte. Bei der Berechnung dieses Wertes wurde dieses Jahr erstmals (und rückwirkend ab 2009) eine Gewichtung nach Gemeindegrösse⁶ vorgenommen. Diese gewährleistet, dass unterschiedliche Teilnahmequoten in den Gemeinden, z.B. in Abhängigkeit der Velofreundlichkeit einer Stadt, keinen verzerrenden Einfluss auf den nationalen Durchschnitt haben. Es gibt allerdings auch andere Gründe, die mutmasslich zu Verzerrungen geführt haben können, z.B. die oben erwähnten Umformulierungen oder die Liste der ausgewerteten Gemeinden.

Für die Umfrage wurde erstmals das Tool von umfrageonline.ch verwendet, welches über die neu gestaltete Website prixvelo.ch erreichbar war.

Die Umfrage wurde mit einer nationalen Medienmitteilung lanciert und via nationale und regionale Kommunikationskanäle bekannt gemacht. Pro Velo nutzte ihre Mitglieder magazine, um die eigenen Mitglieder zu mobilisieren. Für die Bekanntmachung wurde eine A5-Karte gedruckt, welche den Begleitwettbewerb in den Vordergrund stellte und die Velofahrenden zur Teilnahme an der Umfrage animierte. Weiter wurden Online-Kommunikationsmittel und Plakatvorlagen erstellt. Rund 45 Städte und Gemeinden betätigten sich aktiv an der Ausschreibung, indem sie die Umfrage über ihre Kanäle bewarben (v.a. Medienmitteilung, News auf Website und SoMe Posts) und Karten verteilten. Für die Verbreitung in den Regionen waren zudem die Plattformen und Netzwerke der Regionalverbände von Pro Velo sehr wichtig. Ebenfalls wichtige Kommunikationskanäle waren die Newsletter von Partnern und Sponsoren. Nicht aktiv in die Umfrage einbezogen wurde die italienische Schweiz; es schaffte es somit auch keine italienischsprachige Gemeinde in die Auswertung.

² 2021 war die Anzahl Umfrage-Teilnahmen (UT) ausschlaggebend dafür, ob eine Stadt in der Rangliste erscheint. Dies unabhängig davon, ob die abgegebene Bewertung vollständig oder unvollständig war.

³ Vollständige Bewertungen aller Gemeinden.

⁴ Für die Analyse wurden nur die Bewertungen der 46 klassierten Gemeinden verwendet (N).

⁵ Bei der Umfrage 2021 wurden gewisse Änderungen bei einzelnen Aussagen vorgenommen. Damit die Vergleichbarkeit über die Jahre erhalten bleibt, wurden die Durchschnittsnote der Vorjahre (ab 2009) neu berechnet und stimmen nicht mehr mit Ranglisten und Berichten aus früheren Jahren überein.

⁶ In der gewichteten Analyse wird jedem Teilnehmer ein Gewicht (Einfluss) zugewiesen, welches das Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl der Gemeinde und Gesamtbevölkerung der Schweiz abbildet. Dies gewährleistet, dass zwei Gemeinden mit der gleichen Anzahl Einwohner den Gesamtdurchschnitt gleich stark beeinflussen, unabhängig davon, wie viele Leute in jeder Gemeinde an der Umfrage teilgenommen haben.

4 Rangliste und Benotung

In der Online-Umfrage konnten sämtliche Gemeinden der Schweiz angewählt werden (rund 2'170). Die Häufigkeit der vollständig eingegangenen Bewertungen kann Tabelle 2 entnommen werden.

Gemeinden mit...	2021	2017
...mind. 500 Bewertungen	7	6
...130 bis 499 Bewertungen	19	28
...100 bis 129 Bewertungen	13	8
...50 bis 99 Bewertungen	17	13
...5 bis 49 Bewertungen	173	152
...weniger als 5 Bewertungen	667	623

Tabelle 2: Häufigkeit der vollständig eingegangenen Bewertungen

Von den insgesamt bewerteten 896 Gemeinden erfüllten 46 die Anforderungen für die Aufnahme in die Auswertung, das sind 5.1% der Gemeinden (2017: 34 von 830 = 4.1%).

Die Durchschnittsnote einer Stadt wurde aufgrund von 6 Kategorienoten ermittelt, welche wiederum aus dem Durchschnitt mehrerer Einzelnoten gebildet wurden. Die Note „alle Städte“ bezeichnet den Mittelwert aller 12'373 Bewertungen der 46 in die Analyse aufgenommenen Städte. In der Folge sprechen wir der Einfachheit halber von „Durchschnitt Schweiz“.

4.1 Rangliste

Burgdorf ist und bleibt die Velostadt Nr. 1 der Schweiz (vgl. Tabelle 3). Auf Platz 2 folgt neu Zuchwil (2017: Chur), Platz 3 teilen sich Winterthur und Muttenz (2017: Winterthur). Am untersten Ende der Rangliste befinden sich Zürich und Sion, die von Fribourg die rote Laterne übernommen haben.

Alle 6 grossen Städte (mit mindestens 100'000 Einwohner*innen) erreichen die Mindestteilnahme und erscheinen in der Rangliste.

Bei den mittelgrossen Städten erscheinen neu Uster, Lancy und Sion in der Rangliste. Nicht mehr klassiert sind hingegen Biel-Bienne, Thun und La Chaux-de-Fonds, da sie die nötige Anzahl Bewertungen nicht erreicht haben. Weitere mittelgrosse, nicht ausgewerteten Städte sind Vernier, Emmen und Zug. Keine dieser Städte hatte die Umfrage aktiv kommuniziert. Umgekehrt erscheinen alle Städte, die sich aktiv bei der Kommunikation beteiligt haben, auch tatsächlich in der Rangliste.

Bei den kleinen Städten und Gemeinden lag die Hürde dieses Jahr mit 100 statt 130 zu erreichenden Bewertungen tiefer als 2017. Das führt dazu, dass in dieser Grössenklasse wesentlich mehr Gemeinden klassiert sind als bisher. 30 Gemeinden haben wieder oder neu den Sprung in die Rangliste geschafft. Nicht mehr in der Rangliste vertreten sind hingegen Montreux und Morges.

Die Beteiligungsquote an der Umfrage pro Einwohner*in variiert zwischen 0.24% (Zürich) und 1.96% (Lyss).

4.2 Benotung

Aus Abbildung 1 geht hervor: Die Durchschnittsnote der 46 Städte liegt bei 3.7 (2017: 3.6). Das ist gemäss Schulnoten-Skala ungenügend. 19 von 46 Städte erreichen eine Durchschnittsnote von 4.0 oder höher, also mindestens den Wert „genügend“. Die beste Note beträgt 4.7 für Burgdorf (beste Note 2017: 4.6 ebenfalls für Burgdorf), die schlechteste 3.4 für Zürich und Sion (2017: 3.0 für Fribourg).

Gesamtrang 2021	Gemeinde	Durchschnitts-note 2021	Durchschnitts-note 2017	Anzahl Umfrage-Teilnahmen 2021 (UT) ⁷	Anzahl analysierte Bewertungen 2021 (N) ⁸	Einwohnerzahl	Beteiligung 2021 (%) ⁹
1	Burgdorf	4.7	4.6	198	175	16'420	1.1
2	Zuchwil	4.5		108	102	8'682	1.2
3	Winterthur	4.4	4.3	561	515	111'851	0.5
3	MuttENZ	4.4	4.3	214	174	17'809	1.0
5	Solothurn	4.3	4.3	150	128	16'777	0.8
5	Riehen	4.3	4.2	104	92	21'339	0.4
7	Reinach (BL)	4.2	4.3	118	107	19'26	0.6
7	Köniz	4.2	4.0	262	232	41'784	0.6
9	Münchenstein	4.1		102	90	12'099	0.7
9	Bern	4.1	3.9	767	699	133'883	0.5
11	Münsingen	4.0	3.9	138	129	12'724	1.0
11	Binningen	4.0		121	115	15'678	0.7
11	Basel	4.0	4.1	1'060	970	172'258	0.6
11	Birsfelden	4.0		110	97	10'303	0.9
11	Lyss	4.0		326	300	15'282	2.0
11	Vevey	4.0		116	105	19'891	0.5
11	Villars-sur-Glâne	4.0		105	84	12'094	0.7
11	Worb	4.0		130	119	11'316	1.1
11	Uster	4.0		226	209	34'722	0.6
20	Chur	3.9	4.4	362	342	35'897	1.0
20	Allschwil	3.9	3.8	208	197	21'157	0.9
20	Yverdon-les-Bains	3.9	3.6	250	235	30'157	0.8
20	Kreuzlingen	3.9	3.8	210	197	22'004	0.9
24	Kriens	3.8		166	144	27'444	0.5
24	Carouge (GE)	3.8		142	128	22'458	0.6
24	Martigny	3.8	3.8	113	97	18'309	0.5
24	Bülach	3.8		206	190	20'447	0.9
24	Lancy	3.8		143	133	32'851	0.4
29	Windisch	3.7		117	107	6'658	1.6
29	Aarau	3.7	3.7	133	118	21'506	0.5
29	Neuchâtel	3.7	3.7	272	244	33'489	0.7
29	Genève	3.7	3.2	1'701	1548	201'818	0.8
29	Luzern	3.7	3.7	387	358	81'691	0.4
29	Lausanne	3.7	3.1	745	680	139'111	0.5
29	Wallisellen	3.7		142	132	16'324	0.8
29	Zofingen	3.7		122	98	11'656	0.8
29	Fribourg	3.7	3.0	281	259	38'365	0.7
29	Brugg	3.7		104	97	12'527	0.8
29	Gland	3.7		158	140	13'109	1.1
40	Prilly	3.6		118	102	12'399	0.8
40	St. Gallen	3.6	3.7	570	524	75'833	0.7
40	Thalwil	3.6		138	120	17'990	0.7
40	OltEN	3.6	3.8	250	231	18'363	1.3
44	Schaffhausen	3.5	3.7	290	266	36'587	0.7
45	Sion	3.4		137	123	34'708	0.4
45	Zürich	3.4	3.4	1'079	996	415'367	0.2
	Alle Städte (Ø Schweiz)	3.7	3.6	13'460	12'373		

Tabelle 3: Rangliste und Durchschnittsnoten alle Städte.

⁷ 2021 war die Anzahl Umfrage-Teilnahmen (UT) ausschlaggebend dafür, ob eine Stadt in der Rangliste erscheint. Dies unabhängig davon, ob die abgegebene Bewertung vollständig oder unvollständig war.

⁸ Für die Analyse wurden nur die vollständig abgegebenen Bewertungen verwendet (N).

⁹ Anzahl analysierte Bewertungen (N) gemessen an der Einwohnerzahl

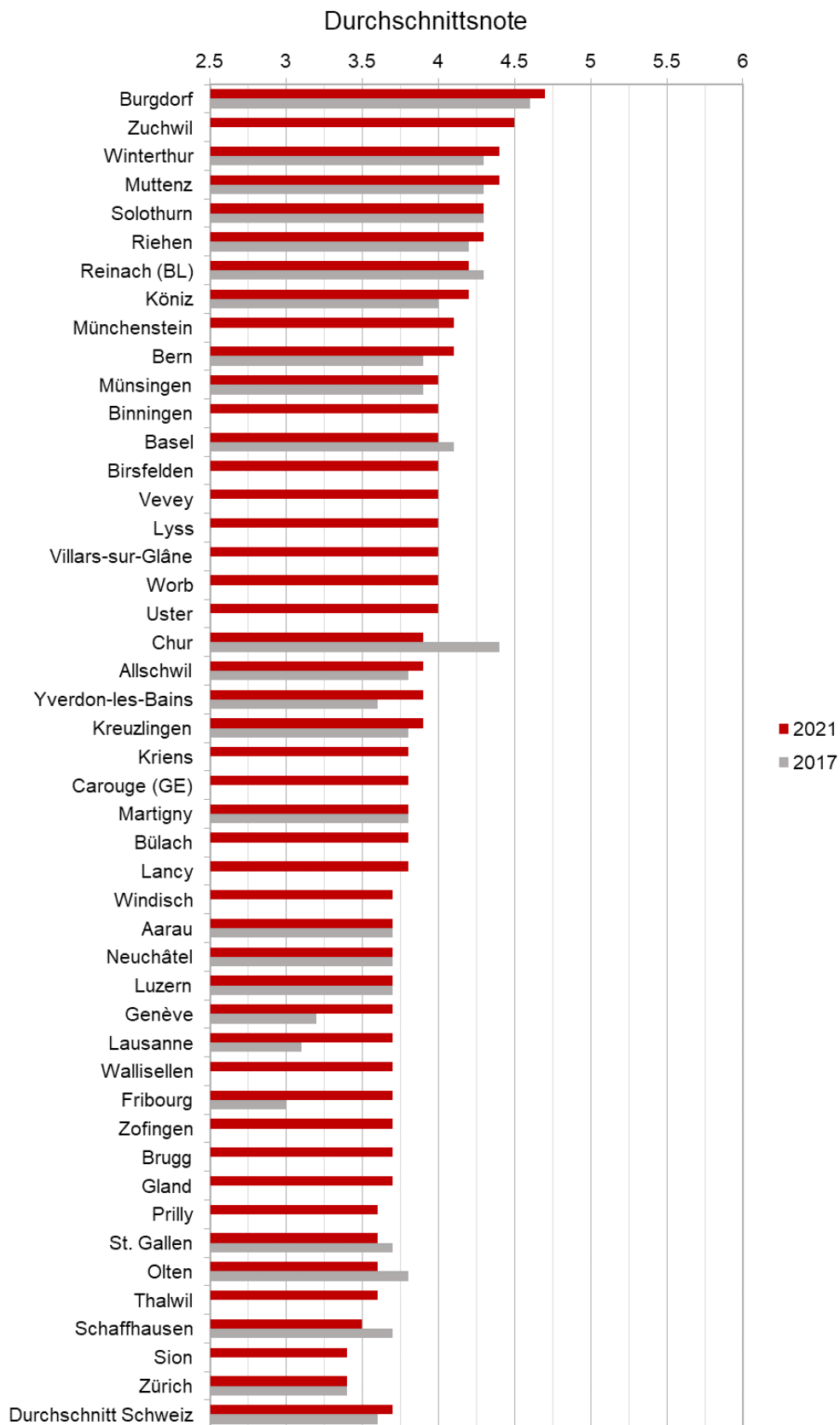


Abbildung 1: Vergleich Durchschnittsnoten der klassierten Gemeinden 2021 und 2017

4.3 Entwicklung der Durchschnittsnote

Wie Abbildung 2 zeigt, konnten sich gegenüber 2017 elf Städte verbessern; fünf Städte wurden schlechter bewertet. Fribourg ist die beste Aufsteigerin gegenüber 2017 (+0.7) vor Lausanne und Genf (beide +0.6). Am meisten Punkte verloren haben Chur (-0.5) und Olten (-0.2).

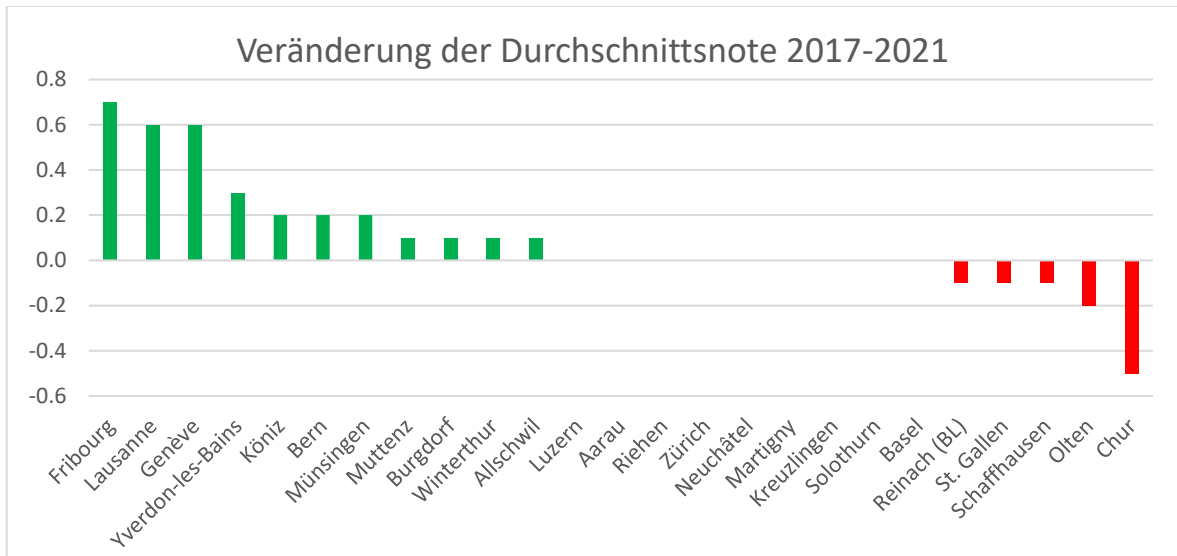


Abbildung 2: Veränderungen der Durchschnittsnoten 2017 gegenüber 2021.

Betrachtet man die Zeitspanne seit der ersten Umfrage im Jahre 2005 (Abbildung 3), so konnte auch hier Fribourg mit +0.9 am meisten zulegen. Es folgen Burgdorf, Lausanne und Bern mit je +0.7. Schaffhausen ist hingegen über diese Zeitspanne von den Velofahrenden als weniger velofreundlich bewertet geworden (-0.3).

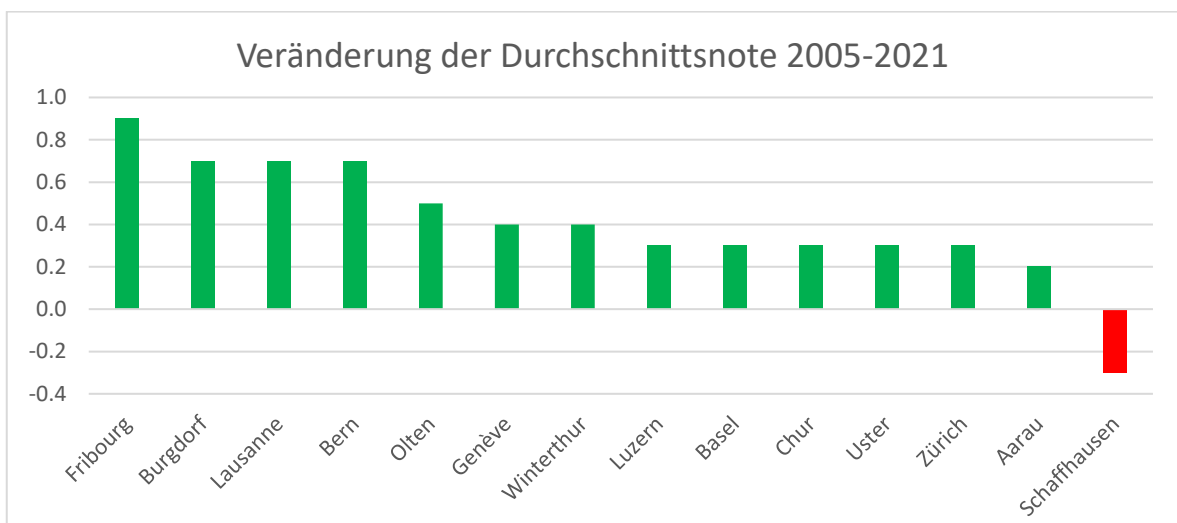


Abbildung 3: Veränderungen der Durchschnittsnoten von 2005 bis 2021.

4.4 Regionale Verteilung

Insgesamt finden sich im Klassement 33 Städte aus der Deutschschweiz und 13 aus der Romandie. Nicht vertreten ist die italienische Schweiz, die nicht in die Umfrage einbezogen wurde (keine Kommunikation im Tessin und in Südbünden und kein italienischsprachiger Fragebogen). Untervertreten sind die Zentralschweiz (nur Luzern und Kriens), die Südostschweiz (nur Chur) und die Bodenseeregion (nur St. Gallen und Kreuzlingen).

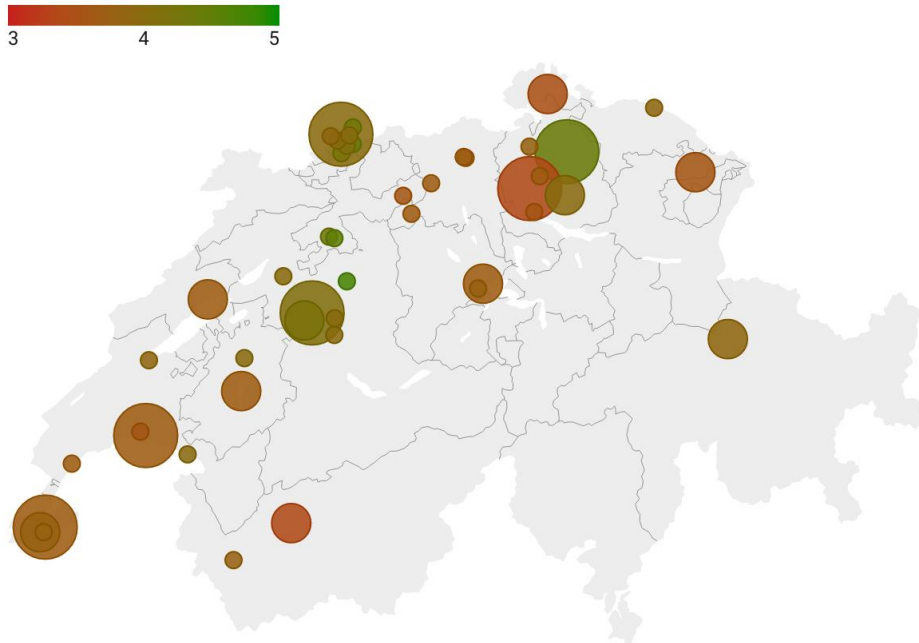
Während 2017 in der Rangierung noch eine klare Sprachgrenze sichtbar war – nämlich Deutschschweiz (mit Ausnahme von Zürich) genügend bis gut, Romandie ungenügend – so ist diese 2021 nicht mehr so deutlich. Dies zeigt ein Vergleich der Abbildungen 4 und 5. Zwar wird die Rangliste nach wie vor von Deutschschweizer Städten angeführt. Die am schlechtesten bewerteten Städte befinden sich jedoch nicht allein am Genfersee und im Wallis, sondern ebenfalls im Raum Zürich/Ostschweiz. Die am besten bewerteten Städte liegen auf einer Linie Basel-Solothurn-Bern. Dazu gesellt sich Winterthur als bestplatzierte Stadt der Grössenklasse A.

In der Gesamtrangliste sind Vevey und Villars-sur-Glâne mit einer Durchschnittsnote von 4.0 die bestplatzierten Westschweizer Städte (beide 11. Rang). In der oberen Tabellenhälfte befindet sich ebenfalls Yverdon-les-Bains (Note 3.9). Die restlichen 10 Westschweizer Städte sind in der unteren Tabellenhälfte angesiedelt. Die am schlechtesten bewerteten Städte der Romandie sind Sion (3.4) und Prilly (3.6).

Anders präsentiert sich die Rangliste beim Blick auf die besten Aufsteiger-Städte (vgl. Kap. 4.3). Von den 11 Städten, welche diesmal im Vergleich zu 2017 besser bewertet werden, befinden sich vier Städte aus der Romandie an der Spitze der Tabelle (Fribourg, Lausanne, Genève und Yverdon-les-Bains).

Die nächstbesten Verbesserungen haben drei Gemeinden aus der Region Bern erzielt: Bern, Köniz und Münsingen mit je +0.2 Notenpunkten.

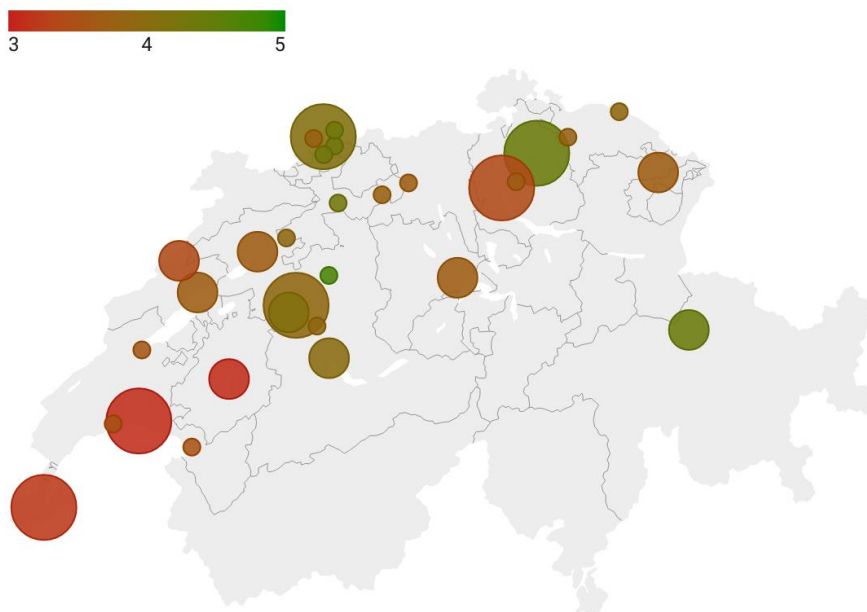
Prix Velo Städte: Durchschnittsnoten 2021



Grafik: Pro Velo Schweiz / Prix Velo Städte 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Abbildung 4: Regionale Verteilung Durchschnittsnote 2021.
Die 3 Kreisgrössen symbolisieren die 3 Stadt-Grössenklassen.

Prix Velo Städte: Durchschnittsnoten 2017



Grafik: Pro Velo Schweiz / Prix Velo Städte 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Abbildung 5: Regionale Verteilung Durchschnittsnote 2017.
Die 3 Kreisgrössen symbolisieren die 3 Stadt-Grössenklassen.

5 Analyse der Kategorien

5.1 Überblick alle Kategorien

Aus Abbildung 6 gehen die Pauschalnote, die Durchschnittsnote und die einzelnen Kategoriennoten in den Jahren 2021 und 2017 hervor. Mit Ausnahme des Wegnetzes (4.1) erhalten sämtliche Fragekategorien im gesamtschweizerischen Durchschnitt eine ungenügende Bewertung. Am schlechtesten schneidet mit 3.3 die Kategorie Komfort ab. Die Durchschnittsnote über alle Kategorien A-F stieg gegenüber 2017 zwar um 0.1 auf 3.7, bleibt damit aber ungenügend. Das Verkehrsklima, die Abstellplätze und der Stellenwert wurden besser bewertet als 2017, die Kategorien Sicherheit, Komfort und Wegnetz blieben gleich.

Die eingangs bewertete Pauschalaussage „Ich kann hier gut Velo fahren“ liegt trotz einer Verschlechterung um 0.1 immer noch 0.3 Notenpunkte über der Durchschnittsnote. Dies entspricht der Erkenntnis aus früheren Jahren, dass viele Velofahrende die Velofreundlichkeit ihrer Stadt global besser beurteilen, als wenn sie sich Gedanken über einzelne Details machen. Allerdings ist der Unterschied weniger markant als in früheren Jahren.

Über die Jahre gesehen kann bei 4 von 6 Kategorien ein Aufwärtstrend festgestellt werden. Die Kategorien Sicherheit und Wegnetz stagnieren jedoch seit einigen Jahren bei 3.4 bzw. 4.1 (Abbildung 7).

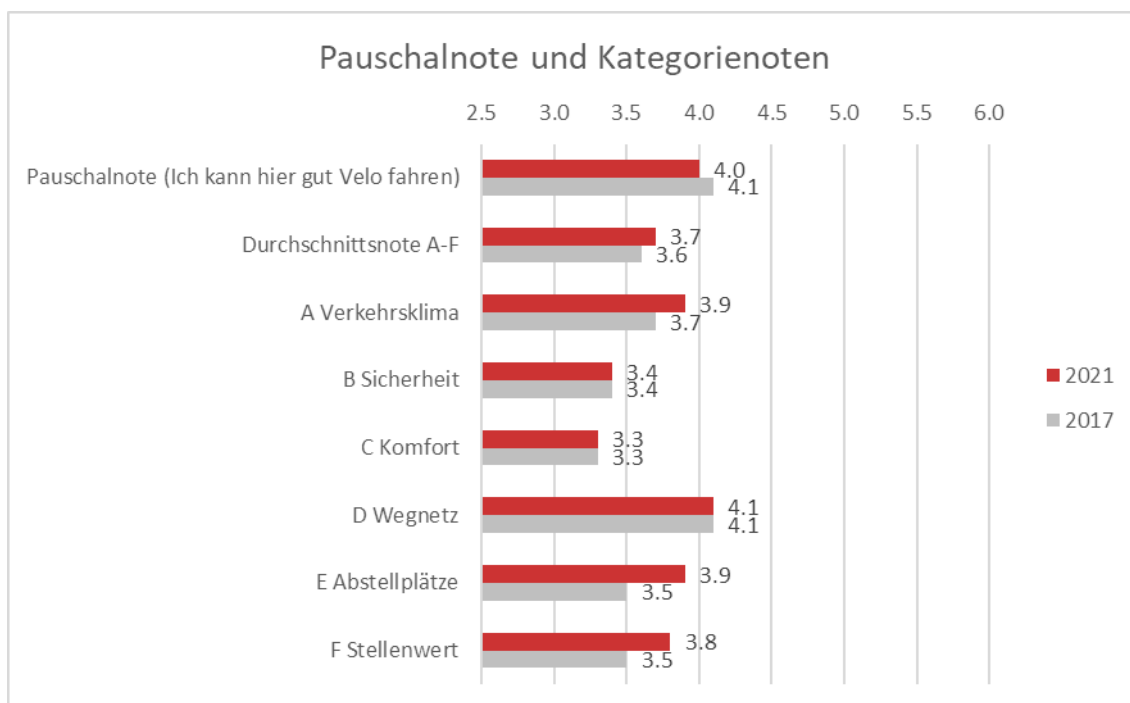


Abbildung 6: Pauschalnote, Durchschnittsnote und Kategoriennoten für die Jahre 2021 und 2017.

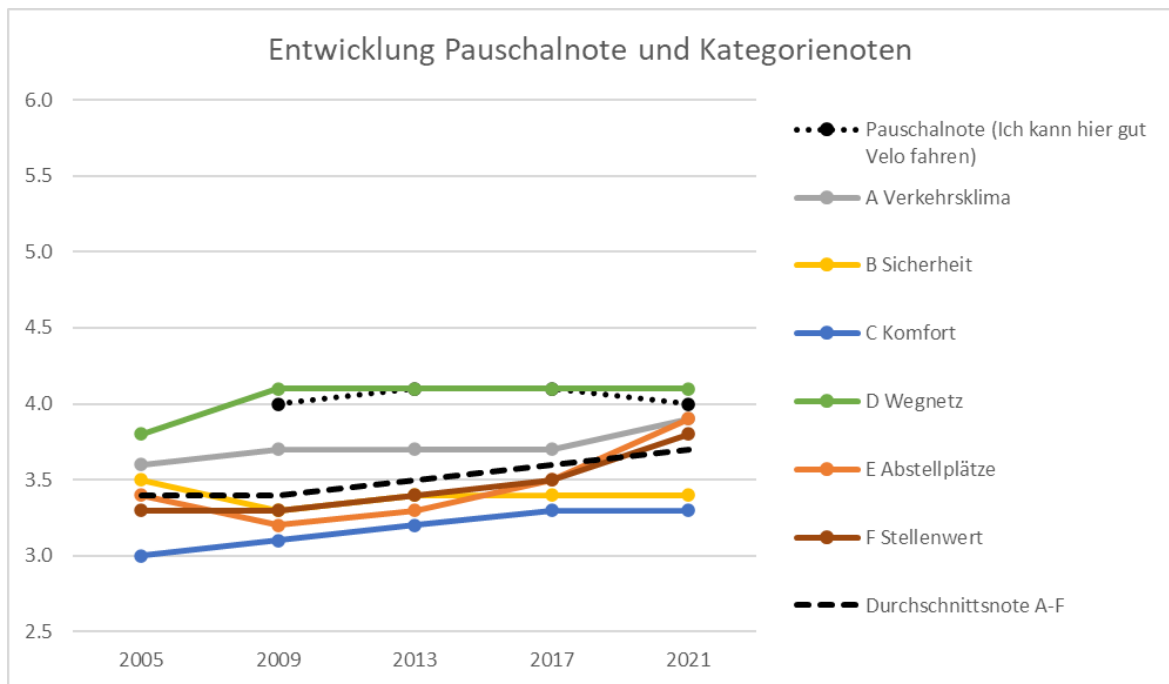


Abbildung 7: Entwicklung Pauschalnote, Durchschnittsnote und Kategorienoten.

5.2 Die Kategorien im Einzelnen

5.2.1 Verkehrsklima

In der Kategorie Verkehrsklima beurteilen die Velofahrenden, wie sie das Nebeneinander mit anderen Verkehrsteilnehmenden in ihrer Stadt erleben. Die Ergebnisse können Abbildung 8 und Abbildung 9 entnommen werden. Das Verkehrsklima wird mit 3.9 im Durchschnitt als (knapp) ungenügend wahrgenommen. Mit genügend bewertet wird lediglich das Nebeneinander mit den Fussgänger*innen (4.3) und mit dem ÖV (4.2). Deutlich ungenügende Noten erhalten die Möglichkeit, rechts an Kolonnen vorbei fahren zu können (3.4), und die generelle Rücksichtnahme des MIV (3.5). Auch knapp ungenügend bewertet wird das Nebeneinander mit den anderen Velofahrenden. Im Vergleich zu vor vier Jahren wurden 2021 alle Einzelaussagen leicht besser bewertet. Über alle Städte gesehen kann in dieser Fragekategorie im Laufe der Jahre ein langsamer Aufwärtstrend festgestellt werden. Die markanteste Zunahme von je rund einer halben Note haben die beiden Einzelaussagen erfahren, die das Nebeneinander mit dem MIV betreffen.

In den einzelnen Städten wird das Verkehrsklima mit Noten zwischen 3.6 und 4.7 bewertet. 39 der 46 Städte erreichen eine genügende Note. Gesamtsiegerin Burgdorf ist mit der Note 4.7 auch Kategoriensiegerin. Dahinter folgen Zuchwil (4.6) und Muttenz (4.5). Am Schluss der Skala liegen Genève und Lausanne (beide 3.8) sowie Zürich (3.6).

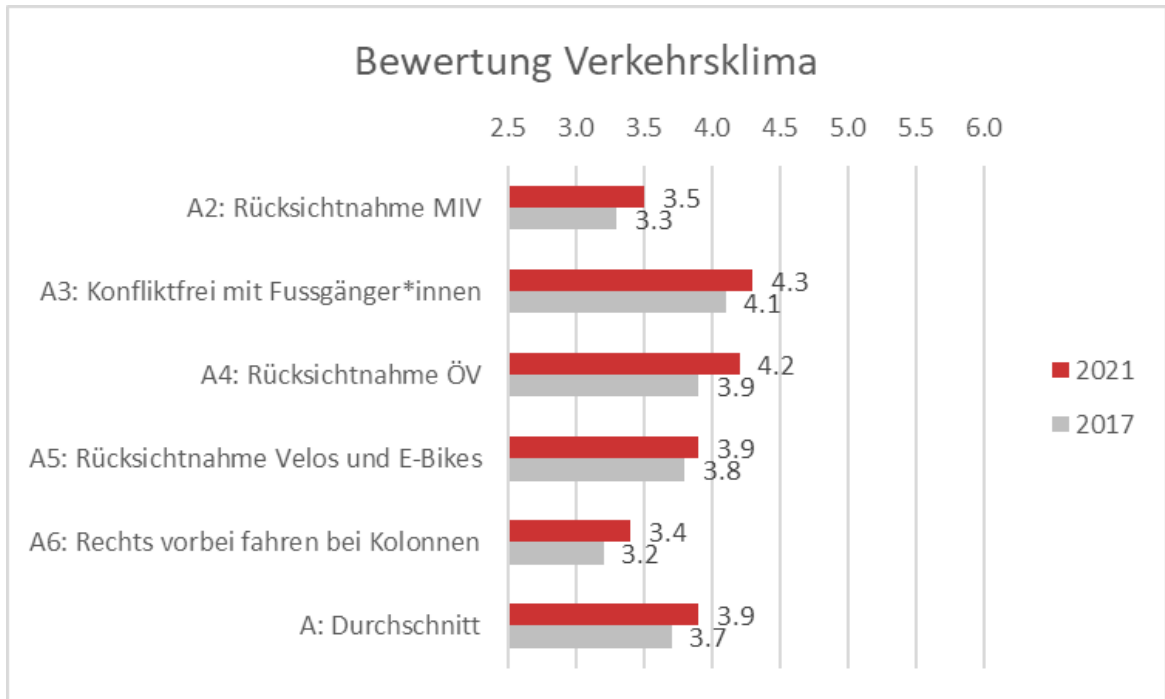


Abbildung 8: Bewertung Verkehrsklima 2021 und 2017¹⁰

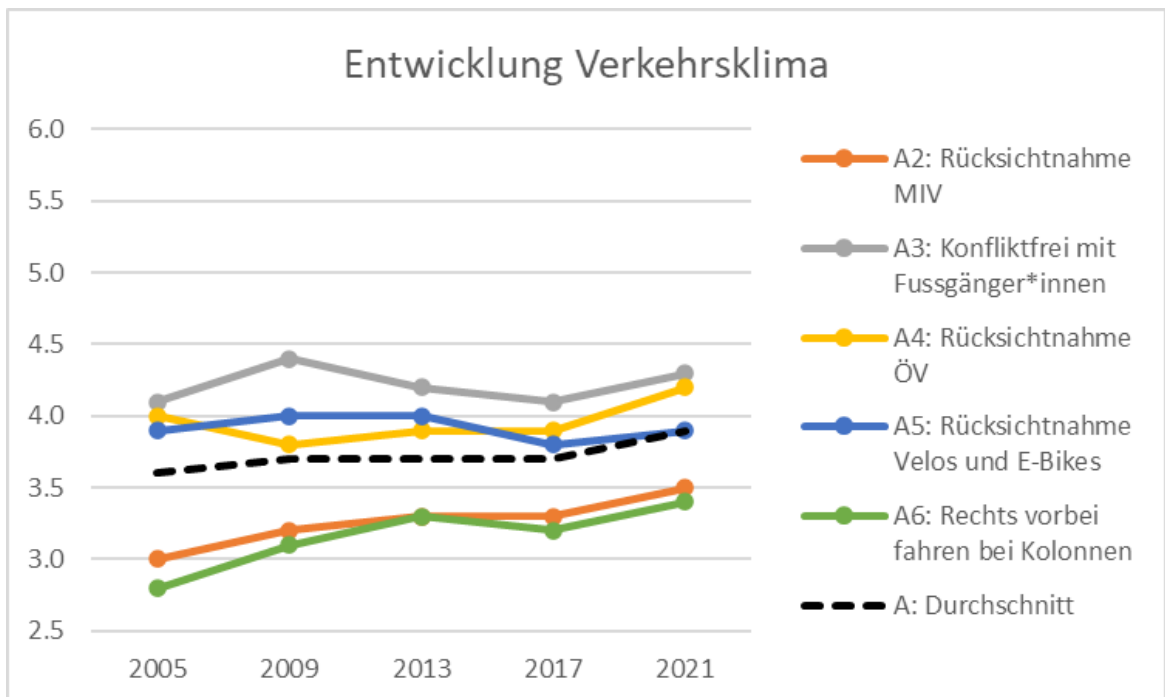


Abbildung 9: Entwicklung Verkehrsklima

¹⁰ Die Aussage A1 „Ich werde von den anderen Verkehrsteilnehmenden ernst genommen“ wurde 2021 nicht mehr bewertet. Damit die Vergleichbarkeit erhalten bleibt, wurde der Durchschnitt der Vorjahre (ab 2009) neu berechnet und stimmt nicht mehr mit den Berichten aus früheren Jahren überein. Die Aussage A5 beinhaltet neu explizit auch E-Bikes.

5.2.2 Sicherheit

Aus Abbildung 10 und Abbildung 11 geht die Einschätzung der Velofahrenden der Sicherheit in ihrer Stadt hervor. Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium Sicherheit mit 3.4 die gleiche ungenügende Durchschnittsnote wie vor vier Jahren. Keine einzige Einzelaussage erhält eine genügende Teilnote. Am schlechtesten werden die Aussagen „genug Velowege/-streifen“ und „genügend Überholabstand“ bewertet (beide 3.1). Am besten schneiden „Vortritt wird respektiert“ (3.9) und „fühle mich sicher“ (3.8) ab. Über die Jahre gesehen kann bei dieser Kategorie im Durchschnitt kein klarer Trend ausgemacht werden. Auf Ebene Einzelaussagen ist ein positiver Trend bei „Vortrittsrecht wird respektiert“, „Wege frei von gefährlichen Hindernissen“¹¹ und „Gefahrenorte umfahrbar“ erkennbar. Im Gegensatz dazu verschlechtert sich nach Ansicht der Velofahrenden die Sicherheit beim Überholtwerden.

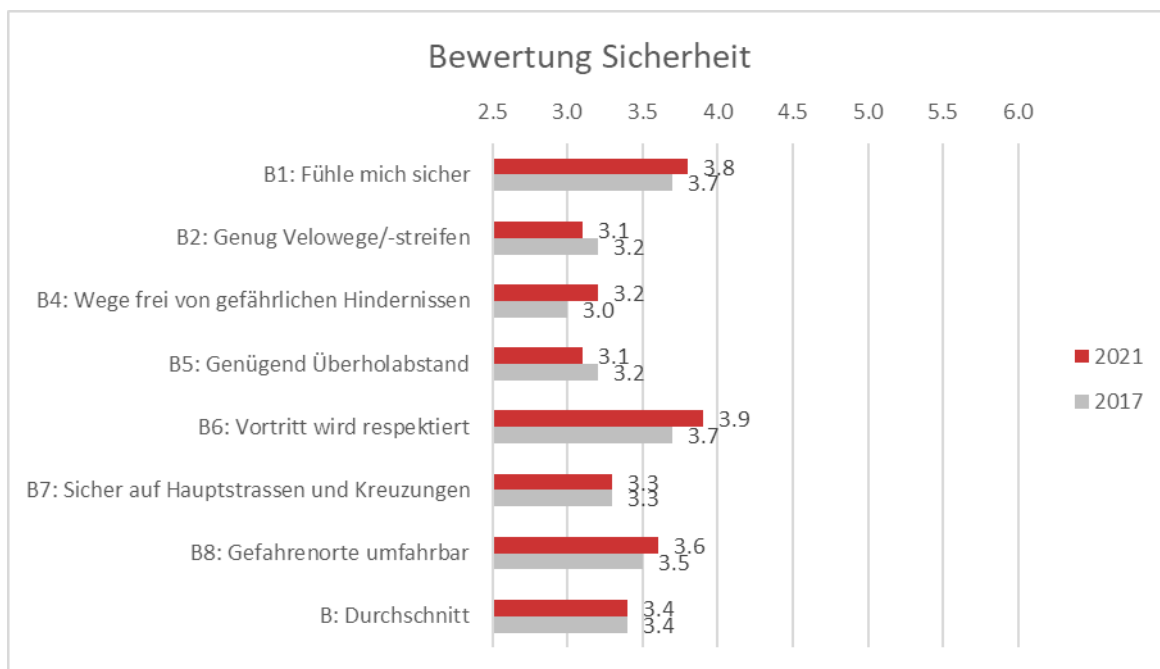


Abbildung 10: Bewertung Sicherheit 2021 und 2017¹²

¹¹ Die im Durchschnitt bessere Bewertung der Aussage „Wege frei von gefährlichen Hindernissen“ zeigt sich in vielen Städten und könnte zum Teil auf die Streichung der ergänzenden Präzisierung (z.B. abgestellte Fahrzeuge, Pfosten, Tramschienen) zurückzuführen sein.

¹² Die ehemalige Aussage B3 „Die Velowege/-streifen sind angenehm breit“ wird neu in der Kategorie „C Komfort“ gelistet. Damit die Vergleichbarkeit erhalten bleibt, wurde der Durchschnitt der Vorjahre (ab 2009) neu berechnet und stimmt nicht mehr mit den Berichten aus früheren Jahren überein. Die Aussage B4 „Meine Wege sind frei von gefährlichen Hindernissen“ war im Fragebogen 2017 noch mit Beispielen von möglichen Hindernissen (abgestellte Fahrzeuge, Pfosten, Tramschienen) ergänzt. Die Aussage B6 „Wenn ich Vortritt habe, so wird dies respektiert“ war im Fragebogen 2017 noch mit der Klammerbemerkung „z.B. im Kreisell, aus einmündenden Seitenstrassen“ ergänzt.

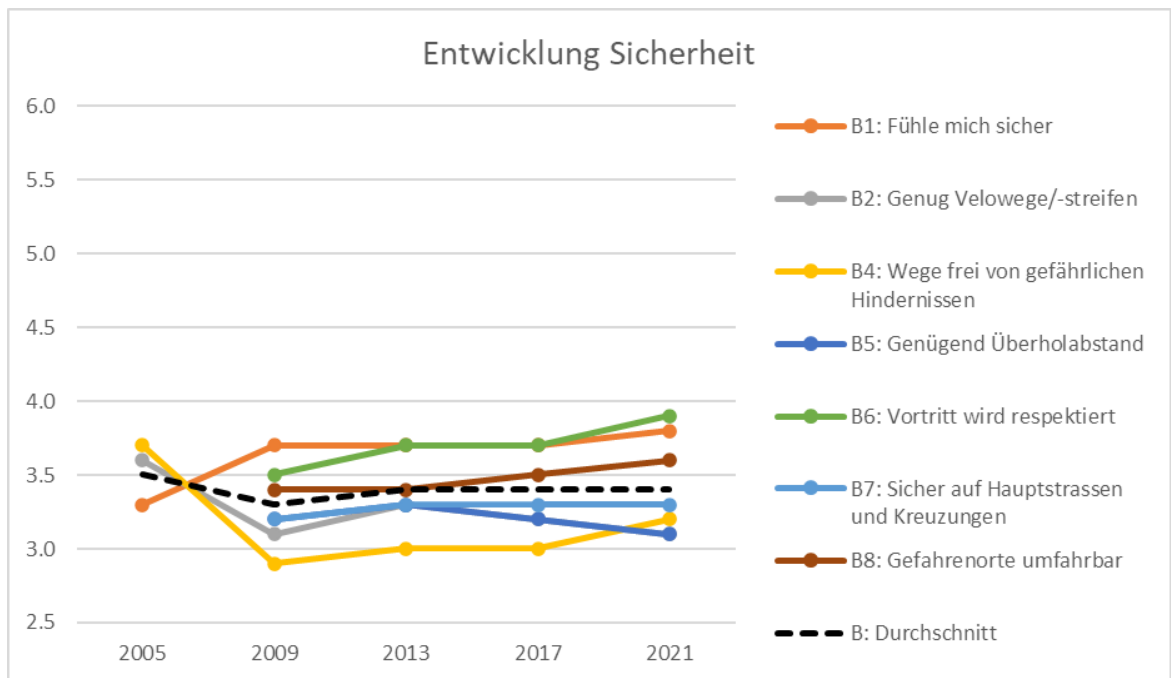


Abbildung 11: Entwicklung Sicherheit

Die Sicherheit wurde in den einzelnen Städten mit Noten zwischen 3.0 und 4.7 beurteilt. Nur 9 von 46 Städten erhalten eine genügende Note. Burgdorf gewinnt mit 4.7 auch in dieser Kategorie, gefolgt von Winterthur, Muttenz und Riehen (4.4). Am Ende der Tabelle liegen Sion (3.1) und Zürich (3.0).

Zusätzlich zu dieser Bewertung wurde in der Umfrage die Betroffenheit von Verkehrsunfällen in den letzten zwölf Monaten abgefragt. 14 % der Befragten gaben an, in den letzten zwölf Monaten einmal verunfallt zu sein, 2 % der Befragten waren in mehrere Unfälle verwickelt.

5.2.3 Komfort

In der Kategorie Komfort machten die Velofahrenden Angaben darüber, wie bequem und komfortabel sie sich in ihrer Stadt mit dem Velo fortbewegen können. Abbildung 12 und Abbildung 13 zeigen: Über alle Städte gesehen erhält das Kriterium Komfort mit 3.3 eine ungenügende Durchschnittsnote. Keine einzige Einzelaussage erhält eine genügende Teilnote. Die Umfahrbarkeit von Baustellen (3.0) erhält die schlechteste Note. Am besten, aber immer noch ungenügend, wird die Breite von Velowegen/-streifen beurteilt (3.7). Über die Jahre erfährt die durchschnittliche Bewertung dieser Kategorie eine leichte Steigerung. Seit 2017 sind unterschiedliche Tendenzen auszumachen. Während die Breite von Velowegen/-streifen sowie die Ampelabstimmung beide um 0.3 Notenpunkte zulegen, verschlechtert sich die Beschaffenheit der Fahrfläche um 0.4 Punkte.

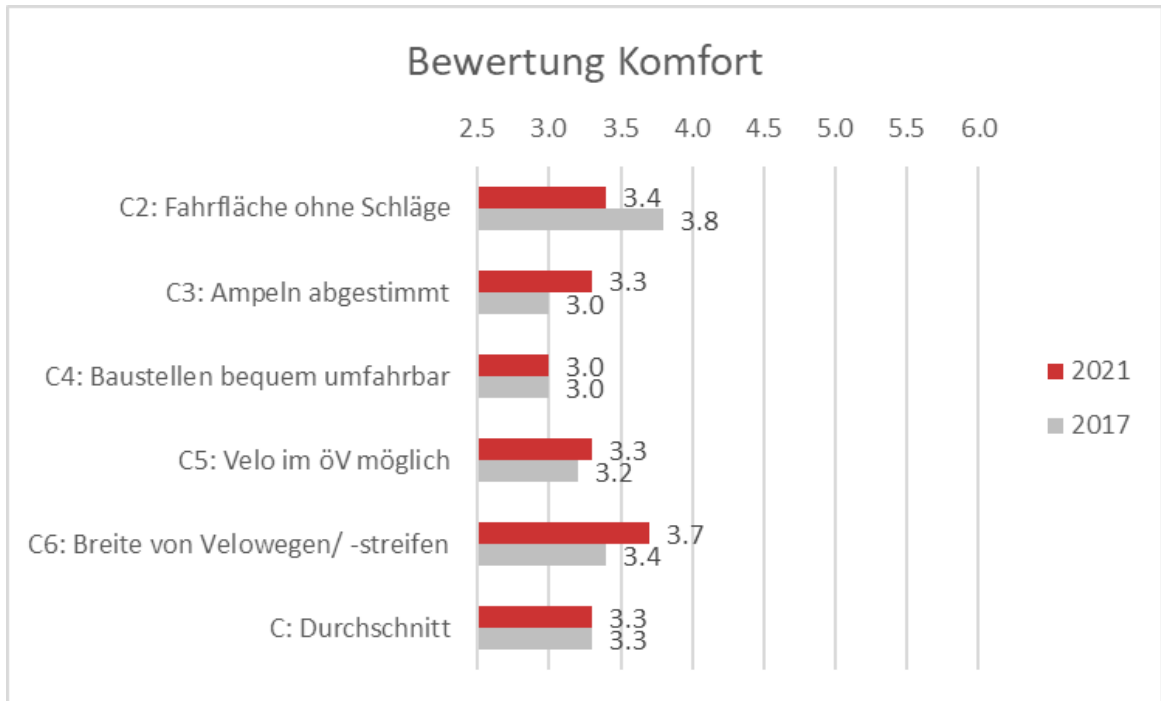


Abbildung 12: Bewertung Komfort 2021 und 2017¹³

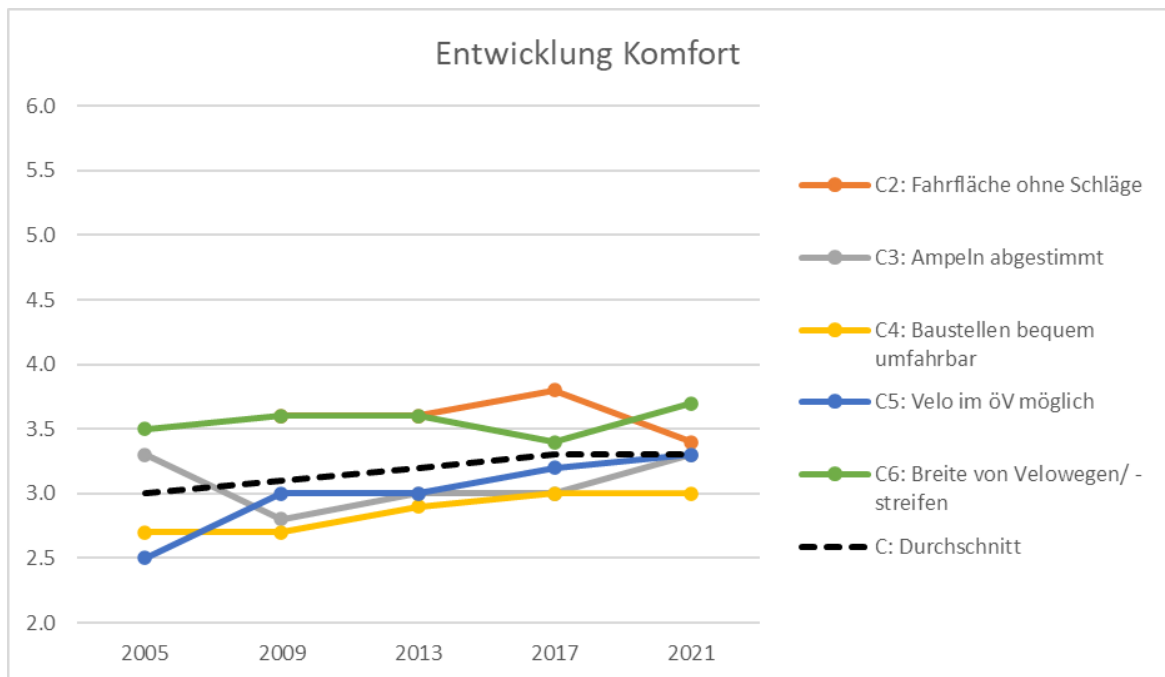


Abbildung 13: Entwicklung Komfort

¹³ Die Aussage C1 „Velofahren ist hier komfortabel“ wurde 2021 nicht mehr bewertet. Die Aussage C6 „Die Velowege/-streifen sind angenehm breit“ wurde von der Kategorie B „Sicherheit“ in die Kategorie „C Komfort“ verschoben. Damit die Vergleichbarkeit erhalten bleibt, wurde der Durchschnitt der Vorjahre (ab 2009) neu berechnet und stimmt nicht mehr mit den früheren Berichten überein. Die Aussage C5 „Ich kann das Velo im lokalen ÖV einfach mitnehmen“ fokussiert 2021 explizit auf den lokalen ÖV, was früher nicht der Fall war.

In den einzelnen Städten wird der Komfort mit Noten zwischen 2.8 und 4.5 bewertet. Nur 4 von 46 Städten erhalten eine genügende Note. Burgdorf gewinnt mit 4.5 auch in dieser Kategorie, gefolgt von Zuchwil (4.2), MuttENZ (4.1) und Winterthur (4.0). Am Tabellenende liegen Schaffhausen (2.9) und Zürich (2.8).

5.2.4 Wegnetz

Die Kategorie Wegnetz gibt Aufschluss darüber, wie Velofahrende das verfügbare Wegnetz in ihrer Stadt hinsichtlich Qualität beurteilen. Die Resultate sind in Abbildung 14 und Abbildung 15 dargestellt. Über alle Städte gesehen wird das Wegnetz mit 4.1 knapp genügend bewertet. 3 von 5 Einzelaussagen werden als genügend bewertet. Die Befahrbarkeit von Einbahnstrassen in Gegenrichtung (4.5) und die zügige Zielerreichung (4.3) werden als Stärke der städtischen Wegnetze betrachtet. Die beiden Aussagen zur Velofreundlichkeit von Hauptachsen (3.6) und zur Wegweisung (3.8) sind und bleiben jedoch ungenügend. Gegenüber 2017 zeigen sich nur leichte Veränderungen. Über die Jahre gesehen hat sich die Qualität der Verbindungen auf Nebenachsen mit +0.6 Punkten am stärksten verbessert. Die grösste Verschlechterung ist mit -0.1 Punkten bei der Velofreundlichkeit von Hauptachsen zu verzeichnen.

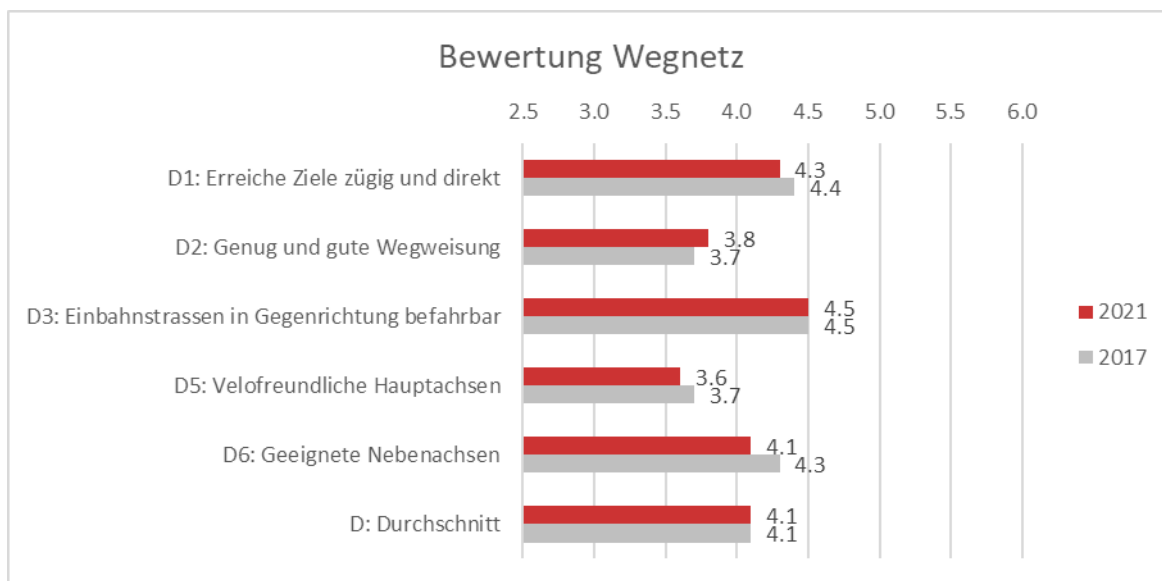


Abbildung 14: Bewertung Wegnetz 2021 und 2017¹⁴

¹⁴ Die Aussage D4 „Ich kann das Zentrum gut mit dem Velo erreichen“ wurde 2021 nicht mehr bewertet. Damit die Vergleichbarkeit erhalten bleibt, wurde der Durchschnitt der Vorjahre (ab 2009) neu berechnet und stimmt nicht mehr mit den Berichten aus früheren Jahren überein.

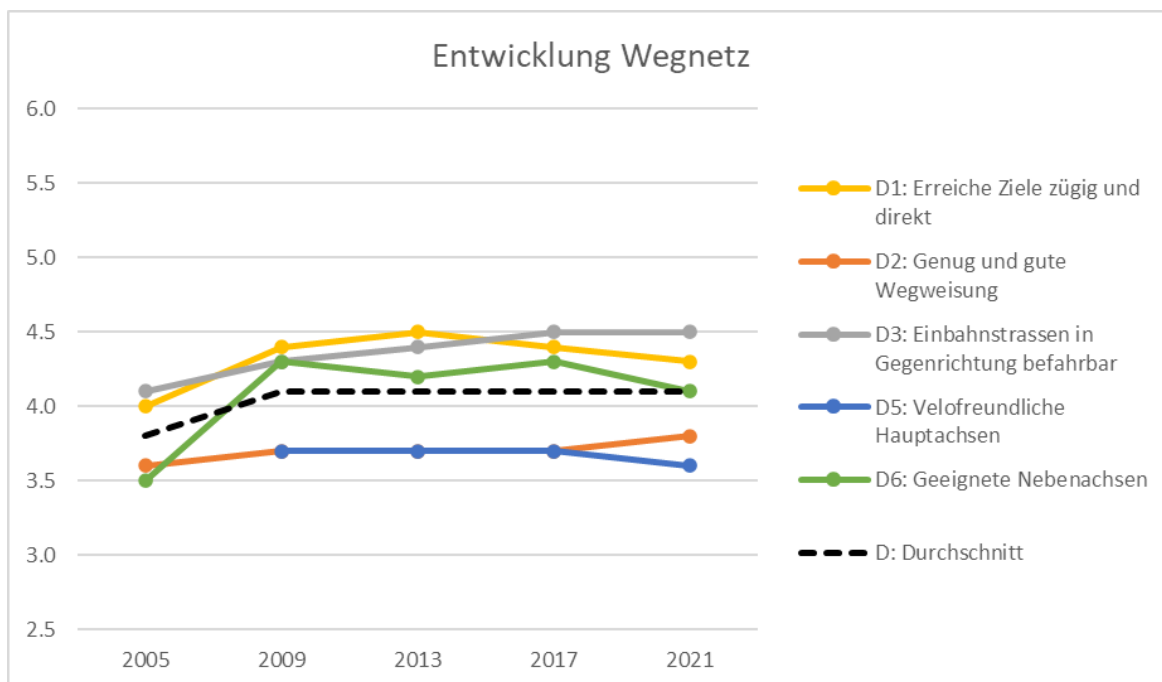


Abbildung 15: Entwicklung Wegnetz

Das Wegnetz wurde in den einzelnen Städten mit Noten zwischen 3.4 und 4.9 beurteilt. 31 von 46 Städten erhalten eine genügende Note. Burgdorf gewinnt mit 4.9 auch in dieser Kategorie, gefolgt von Winterthur und Riehen (beide 4.8). Am Ende der Tabelle liegen Thalwil und Gland (beide 3.5) sowie Sion (3.4).

5.2.5 Angebot an Abstellplätzen

In der Kategorie Abstellplätze bewerten Velofahrende die Verfügbarkeit und Qualität der Abstellplätze für Velos in ihrer Stadt. Die Ergebnisse gehen aus Abbildung 16 und Abbildung 17 hervor. Das Angebot an Abstellplätzen wird mit einer durchschnittlichen Note von 3.9 als ungenügend bewertet. Einzig das Angebot beim Einkaufen schneidet genügend ab (4.1). Am schlechtesten schneiden die generelle Zufriedenheit mit dem Angebot (3.6) und das Angebot am Bahnhof (3.7) ab. Die Aussage bezüglich Sicherungsmöglichkeit gegen Diebstahl erfährt mit einer Steigerung von +1.1 eine deutliche Verbesserung gegenüber vor vier Jahren. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass diese Aussage zwecks Vereinfachung stark umformuliert wurde (2017: Ich muss weder Velodiebstahl noch Vandalismus befürchten; 2021: Ich kann mein Velo gegen Diebstahl sichern). Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die Qualität der Abstellplätze über alle Schweizer Städte in den letzten 4 Jahren dermassen stark verbessert hat.

Seit 2009 haben sich die Bewertungen aller Einzelaussagen verbessert: Bei 3 von 4 Aussagen ist die Verbesserung deutlich (Diebstahlsicherung¹⁵, Angebot am Bahnhof, generelle Zufriedenheit mit dem Angebot), beim Angebot beim Einkaufen etwas weniger deutlich, hier war der Wert schon immer recht hoch.

¹⁵ Siehe Bemerkung im Abschnitt oben

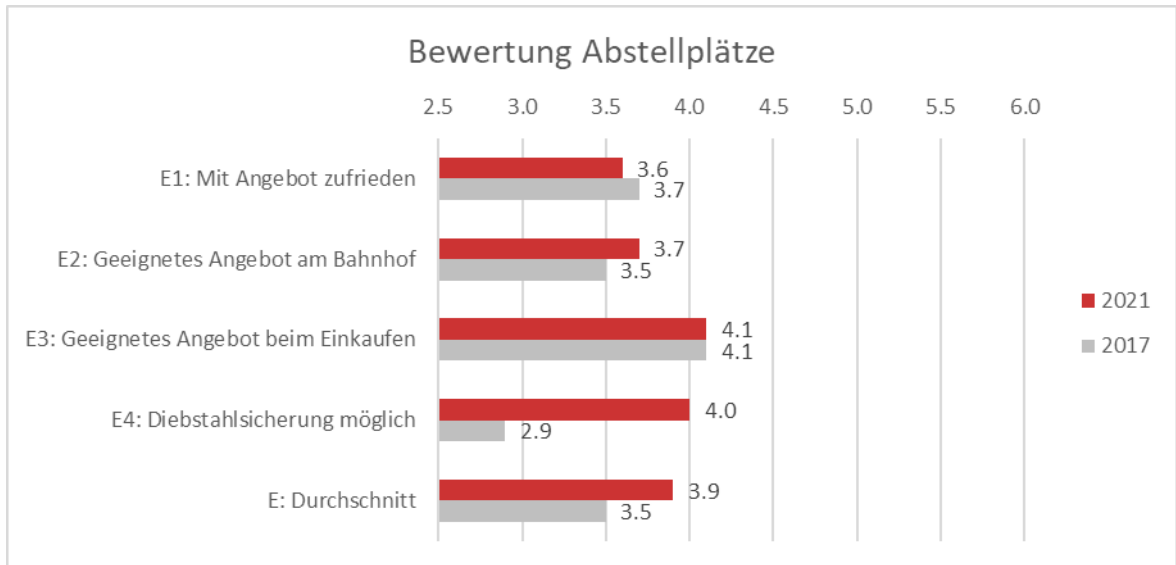


Abbildung 16: Bewertung Abstellplätze 2021 und 2017¹⁶

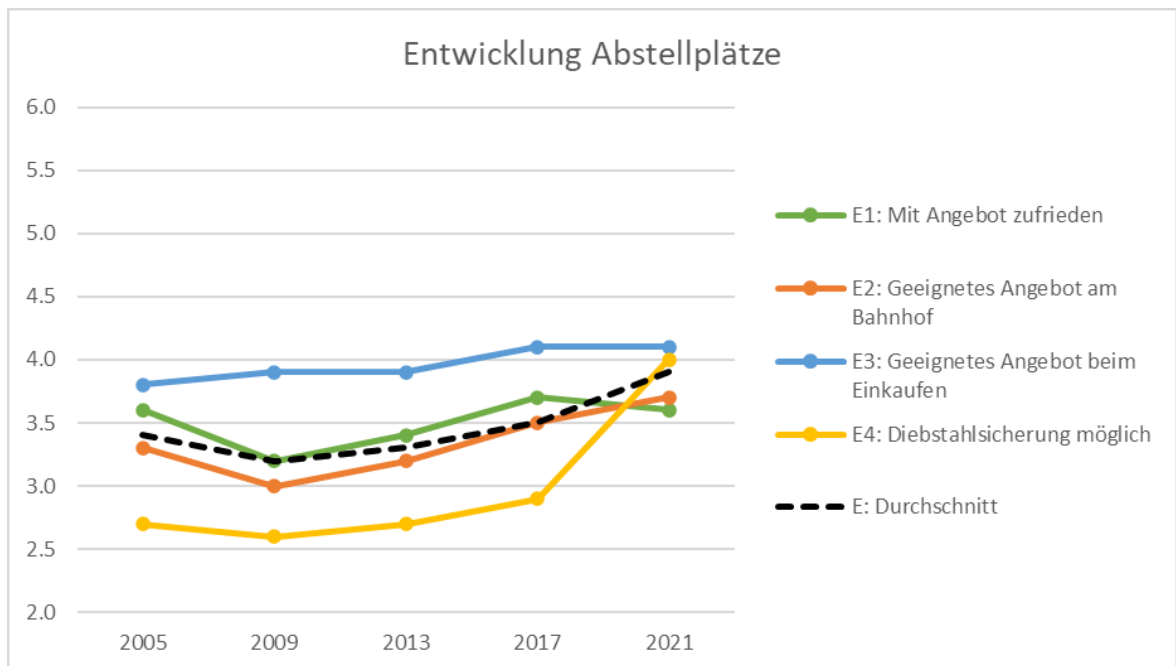


Abbildung 17: Entwicklung Abstellplätze¹⁷

Das Angebot an Abstellplätzen wurde in den einzelnen Städten mit Noten zwischen 3.5 und 4.9 beurteilt. 29 von 46 Städten erhalten eine genügende Note. Burgdorf gewinnt mit

¹⁶ Bei der Umfrage von 2005 wurden die Abstellplätze noch nicht als eigene Kategorie bewertet, sondern als Teil der Kategorie C Komfort. Um eine Entwicklung aufzeigen zu können, wurden die Abstellanlagen 2005 sowohl als Teil der Kategorie C Komfort als auch als Einzelkategorie in die Bewertung einbezogen. Bei der Durchschnittsnote 2005 sind die Abstellanlagen allerdings nur einmal berücksichtigt. Die Aussage E4 „Ich kann mein Velo gegen Diebstahl sichern“ wurde 2021 umformuliert. 2017 lautete sie „Ich muss weder Velodiebstahl noch Vandalismus befürchten“.

¹⁷ Siehe Fussnote 15

4.9 auch in dieser Kategorie, gefolgt von Zuchwil und Worb (beide 4.7). Am Ende der Tabelle liegen Genève und Schaffhausen (beide 3.6) sowie Lausanne (3.5).

Die Frage zum Thema Velodiebstahl (Abbildung 18) ergibt, dass 2021 noch 8.4 % der Befragten angeben, in den letzten 12 Monaten bestohlen worden zu sein. Die Betroffenheit von Diebstahl ist in den letzten acht Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Eine ähnliche Entwicklung ist auch beim Vandalismus erkennbar: Im Jahr 2021 geben 9.6 % der Befragten an, in den letzten zwölf Monaten von Sachbeschädigung betroffen gewesen zu sein, was eine Reduktion um fast 50 % im Vergleich zum Jahr 2013 bedeutet (18.4 %).

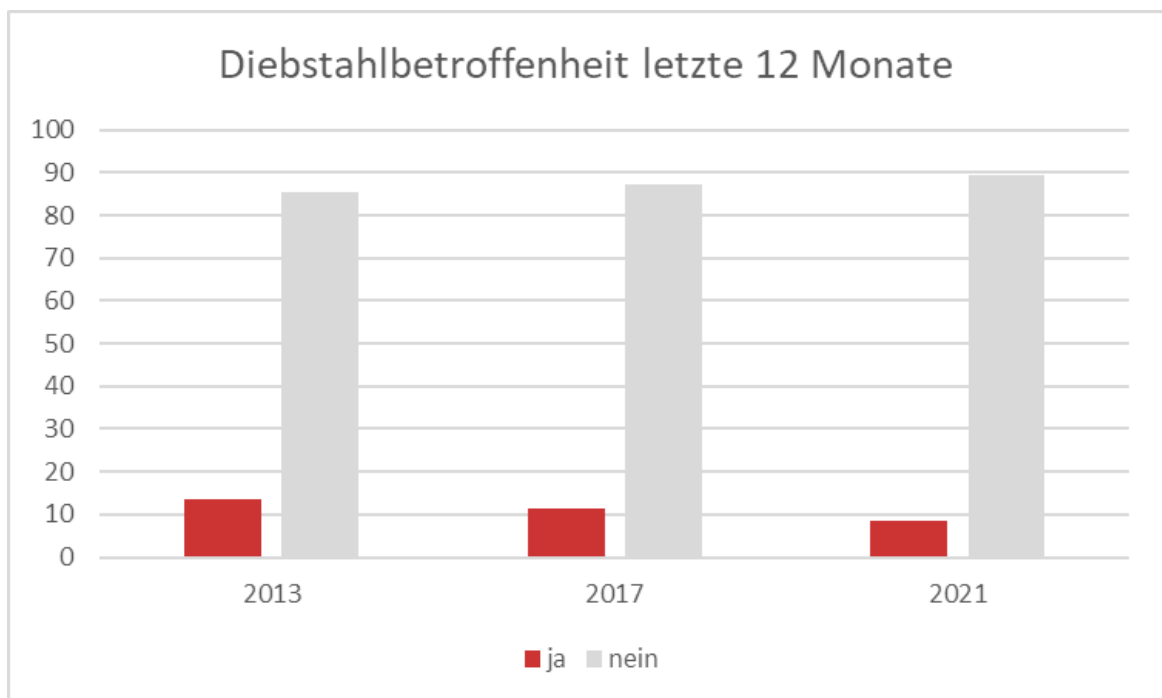


Abbildung 18: Diebstahlbetroffenheit in den letzten zwölf Monaten für die Jahre 2013, 2017 und 2021.

5.2.6 Stellenwert

Die Kategorie Stellenwert gibt Aufschluss darüber, wie die Befragten die Bedeutung, die dem Velofahren durch die lokale Politik und Verwaltung ihrer Stadt gegeben wird, bewerten. Die Ergebnisse zeigen sich in Abbildung 19 und Abbildung 20. Über alle Städte gesehen erreicht der Stellenwert im Durchschnitt mit 3.8 eine knapp ungenügende Note. Am besten schneidet die Aussage ab, dass sich die Situation für Velofahrende in den letzten Jahren verbessert hat (4.2). Klar am unzufriedensten ist man mit der Schneeräumung (3.0). Über die Jahre haben sich 4 von 5 Einzelaussagen tendenziell verbessert. Die markanteste Steigerung im Zeitverlauf erfuhr die Werbung fürs Velofahren (+1.1 zwischen 2005 und 2021). Leicht schlechter bewertet gegenüber 2017 wurde die Schneeräumung (-0.1).

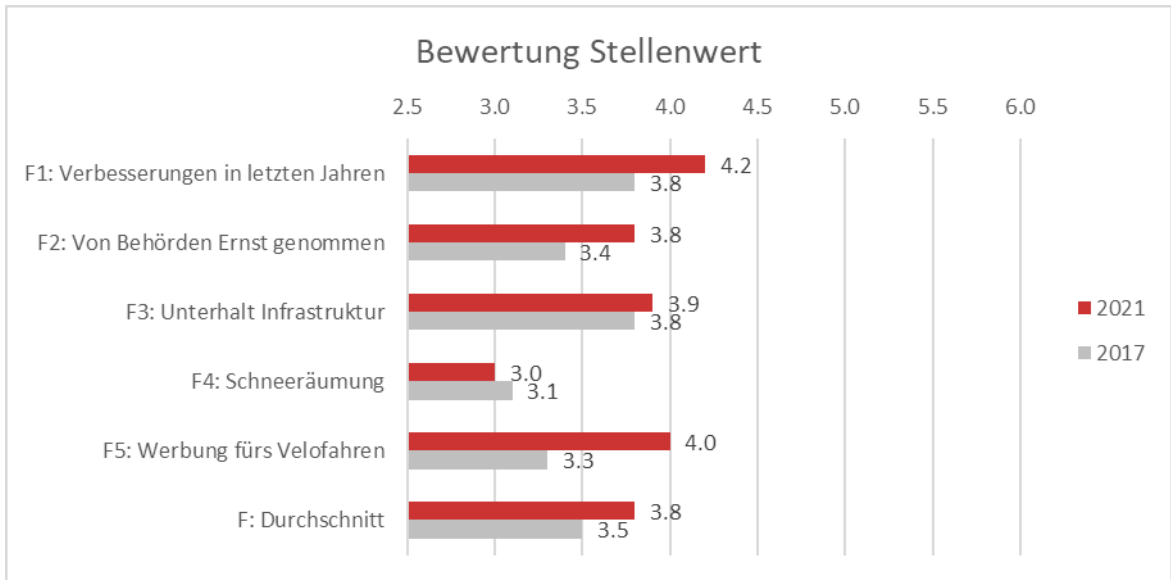


Abbildung 19: Bewertung Stellenwert 2021 und 2017¹⁸

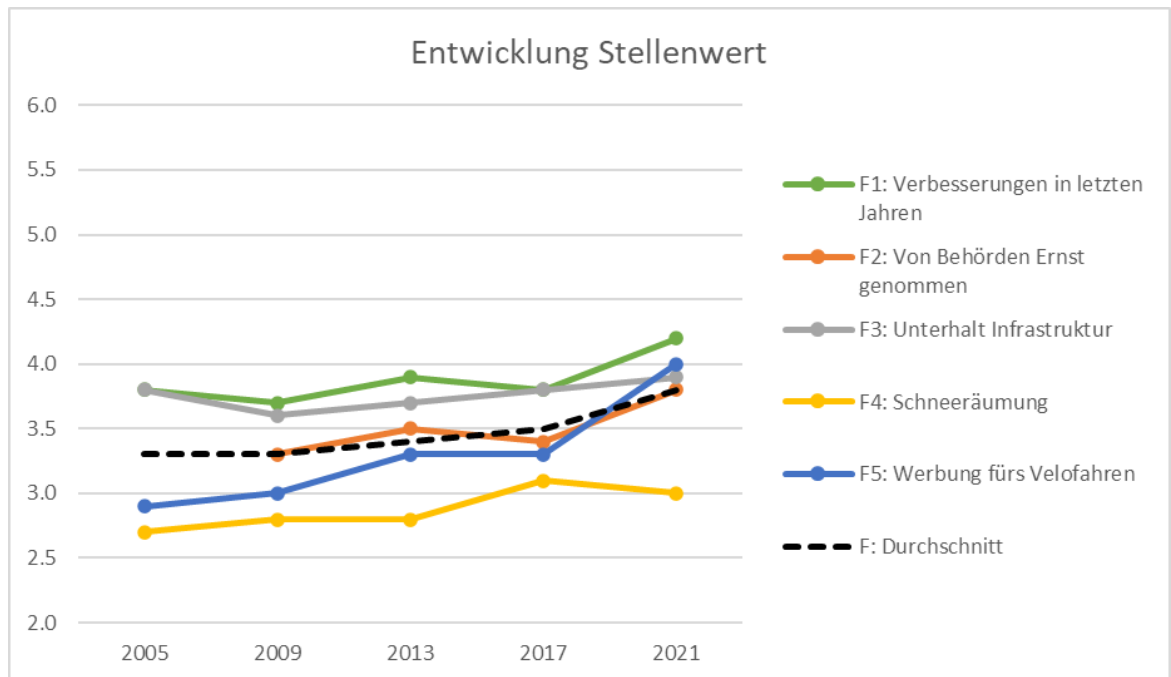


Abbildung 20: Entwicklung Stellenwert

In den einzelnen Städten schwanken die Noten zur Bewertung des Stellenwerts zwischen 3.1 und 4.8. 14 von 46 Städten erhalten eine genügende Note. Burgdorf gewinnt in dieser Kategorie mit 4.8 vor Zuchwil (4.5) und Bern (4.4). Am Ende der Tabelle liegen Zofingen, Olten und Thalwil (alle 3.1).

¹⁸ Die Aussage F5 „Bei uns wird für das Velofahren geworben“ wurde 2021 umformuliert. 2017 lautete sie „Bei uns wird genug für das Velofahren geworben“.

5.3 Stärken und Schwächen

Tabelle 4 zeigt auf, welche Kategorien und Einzelaussagen im nationalen Schnitt aus Sicht der Velofahrenden am besten abschneiden und welche Bereiche das grösste Verbesserungspotential aufweisen.

	Kategorie bzw. Einzelaussage	Note
Stärken	D3: Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar	4.5
	A3: Konfliktfrei mit Fussgänger*innen	4.3
	D1: Erreiche Ziele zügig und direkt	4.3
	F1: Verbesserungen in letzten Jahren	4.2
	A4: Rücksichtnahme ÖV	4.2
	D6: Geeignete Nebenachsen	4.1
	E3: Geeignetes Angebot beim Einkaufen	4.1
	D Kategorie Wegnetz	4.1
	<i>Pauschalaussage: Ich kann hier gut Velo fahren</i>	4.0
	F5: Werbung fürs Velofahren	4.0
	E4: Diebstahlsicherung möglich	4.0
Schwächen	A2: Rücksichtnahme MIV	3.5
	C2: Fahrfläche ohne Schläge	3.4
	A6: Rechts vorbei fahren bei Kolonnen	3.4
	B Kategorie Sicherheit	3.4
	C Kategorie Komfort	3.3
	C3: Ampeln abgestimmt	3.3
	B7: Sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen	3.3
	C5: Velo im öV möglich	3.3
	B4: Wege frei von gefährlichen Hindernissen	3.2
	B5: Genügend Überholabstand	3.1
	B2: Genug Velowege/-streifen	3.1
	C4: Baustellen bequem umfahrbar	3.0
	F4: Schneeräumung	3.0

Tabelle 4: Stärken und Schwächen 2021: Kategorien und Einzelaussagen mit den höchsten und tiefsten Bewertungen

5.4 Fazit zu den sechs Kategorien

Als Fazit der durchschnittlichen Bewertung über alle Städte kann Folgendes festgestellt werden.

Positives:

- Der Trend bei der Durchschnittsnote zeigt über die Jahre stetig leicht aufwärts, bleibt aber mit 3.7 immer noch ungenügend.
- Die Pauschalbeurteilung bleibt konstant genügend (4.0).
- Die Kategorie D Wegnetz bleibt 2021 die am höchsten bewertete und damit einzige genügende Kategorie (4.1).

- Die besten Einzelnoten gibt es 2021 in den Kategorien Wegnetz (Befahrbarkeit von Einbahnstrassen in Gegenrichtung 4.5, zügige Zielerreichung 4.3) und Verkehrsklima (Nebeneinander mit FussgängerInnen 4.3).
- Ein über die Jahre markant positiver Trend ist bei den Kategorien E Abstellplätze und F Stellenwert feststellbar. Insbesondere die Möglichkeit für Diebstahlsicherung¹⁹, die Werbung fürs Velofahren, das Gefühl, von den Behörden ernst genommen zu werden, und die Wahrnehmung von Verbesserungen in den letzten Jahren haben sich seit 2017 markant verbessert.

Negatives:

- Die Durchschnittsnote ist zwar über die Jahre leicht angestiegen, bleibt aber auch 2021 ungenügend (3.7).
- Am schlechtesten werden 2021 die Kategorien C Komfort (3.3) und B Sicherheit (3.4) bewertet. Insbesondere die Noten zur Umfahrbarkeit von Baustellen, zur Beschaffenheit der Fahrflächen, zum Überholabstand, zur Hindernisfreiheit der Wege und zur Sicherheit auf Hauptstrassen und Kreuzungen deuten auf Verbesserungspotential hin.
- Die schlechtesten Einzelnoten wurden in den Kategorien Stellenwert (Schneeräumung 3.0), Komfort (Umfahrbarkeit von Baustellen 3.0) und Sicherheit (Quantität von Velowegen/-streifen 3.1, Einhaltung des Überholabstands 3.1) erzielt.

6 Vergleich Stadtgrössenklassen

Im Folgenden werden die 46 bewerteten Städte nach Grössenklassen gruppiert und aufgrund ihrer Bewertung verglichen. Beim Vergleich zwischen den Grössenklassen fällt folgendes auf:

- Bei den grossen und kleinen Städten gibt es im Verhältnis wesentlich mehr, die mit genügender Durchschnittsnote abschneiden als bei den mittelgrossen Städten.
- In der Kategorie Stellenwert schneiden die grossen Städte markant besser ab als die mittelgrossen und kleinen. Auch in der Kategorie Wegnetz sind die grossen Städte tendenziell stärker als die mittelgrossen und kleinen.
- In den Kategorien Verkehrsklima und Abstellplätze schneiden hingegen die kleinen und mittelgrossen Städte besser ab als die grossen.
- In den Kategorien Sicherheit und Komfort schneiden die kleinen Städte etwas besser ab als die mittelgrossen und grossen Städte.

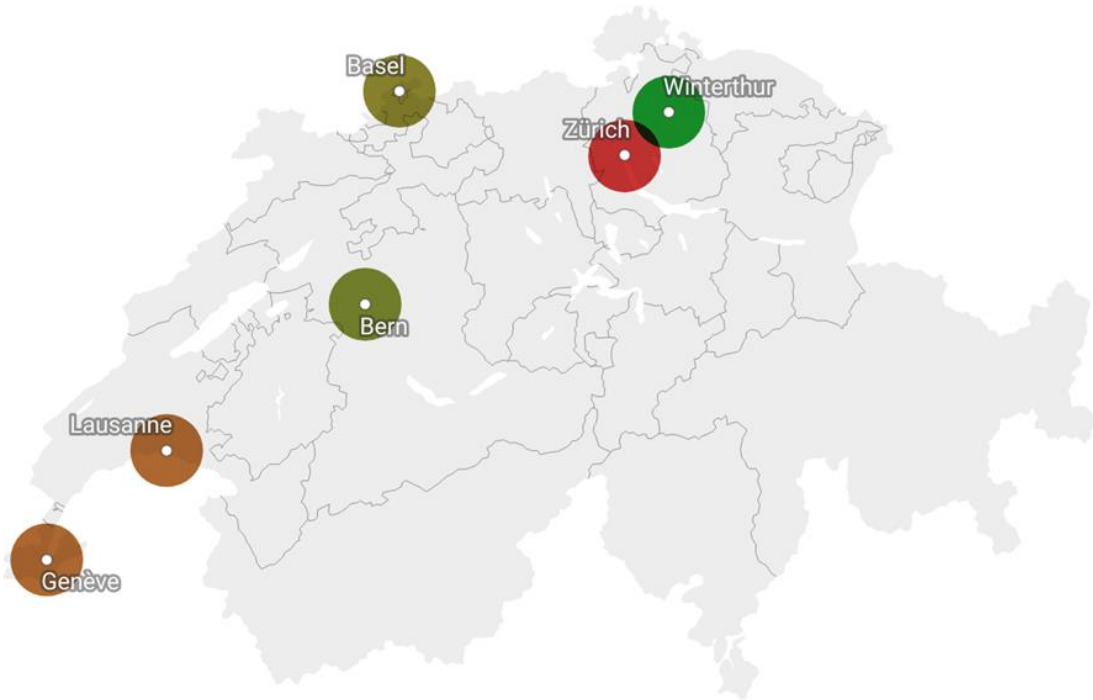
6.1 Grosse Städte (≥ 100'000 Ew.)

Abbildung 21 vergleicht die Durchschnittsnoten 2021 der grossen Städte. In Abbildung 22 ist die Entwicklung der Durchschnittsnoten der grossen Städte aufgezeigt. Winterthur war und ist im Schnitt die velofreundlichste unter den grossen Schweizer Städten (Note 4.4). Bern (4.1) hat sich seit 2013 konstant verbessert und belegt neu knapp vor Basel (4.0) und erstmalig mit genügender Durchschnittsnote den zweiten Platz. Genève und Lausanne

¹⁹ Dieser aufgrund der Noten-Entwicklung scheinbar positive Trend muss aufgrund der Umformulierung der entsprechenden Einzelaussage hinterfragt werden (siehe Kapitel 5.2.5).

(beide 3.7) haben seit 2017 stark aufgeholt und liegen zusammen auf Rang 4, die rote Laterne wechselt über die Sprachgrenze zur Stadt Zürich (3.4).

Prix Velo Städte: Durchschnittsnoten grosse Städte 2021



Grafik: Pro Velo Schweiz / Prix Velo Städte 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Abbildung 21: Durchschnittsnoten 2021. Vergleich zwischen den grossen Städten.

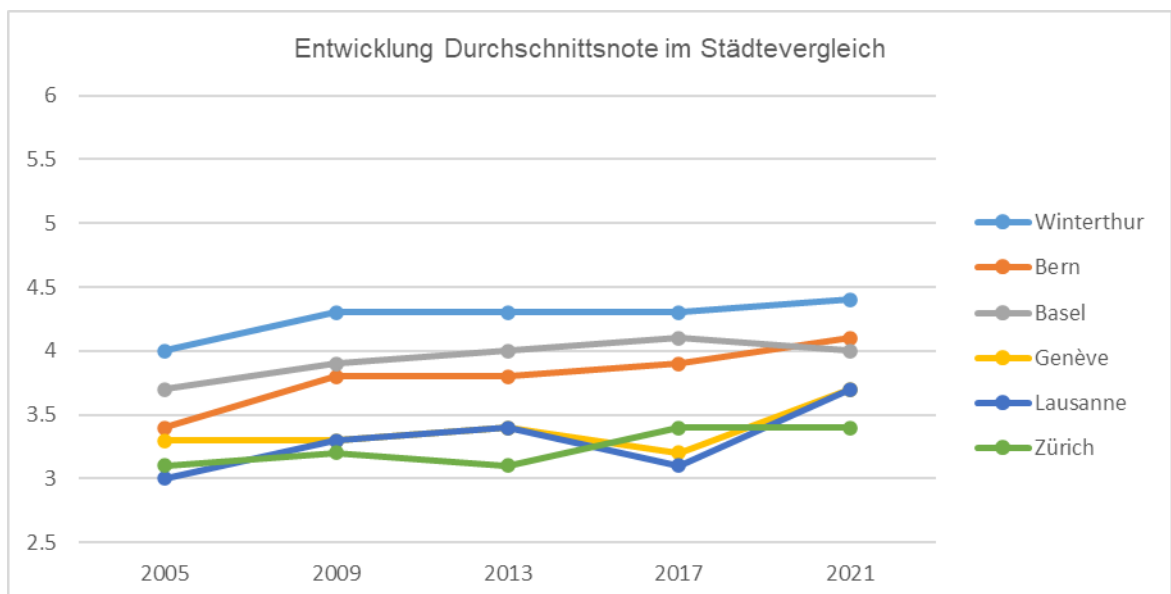


Abbildung 22: Entwicklung der Durchschnittsnoten. Vergleich zwischen den grossen Städten.

Auch die Durchschnittsnoten nach Kategorien in Abbildung 23 zeigen den soliden 1. Platz der Stadt Winterthur, die in allen Kategorien eine genügende Note aufweist und in 5 von 6 Kategorien gewinnt. Einzig in der Kategorie Stellenwert schneidet Bern etwas besser ab. Fast ebenso deutlich ist der letzte Rang der Stadt Zürich, die in sämtlichen Kategorien mit ungenügend bewertet wird und in fünf von sechs Kategorien die rote Laterne trägt. Einzig in der Kategorie Abstellplätze schneidet Zürich markant besser ab als die beiden Westschweizer Städte. In der Kategorie Wegnetz liegt Zürich fast gleichauf mit ihnen. Die grössten Abweichungen sind bei der Sicherheit und beim Komfort zu verzeichnen, wo Zürich rund 1.4 bzw. 1.2 Notenpunkte hinter Winterthur liegt.

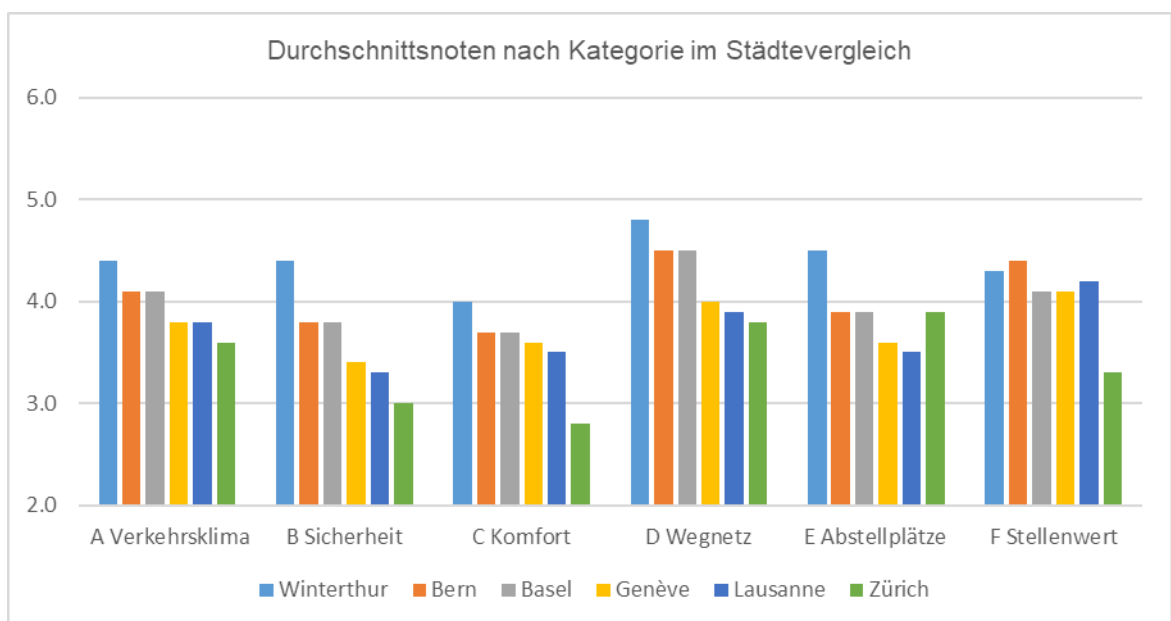
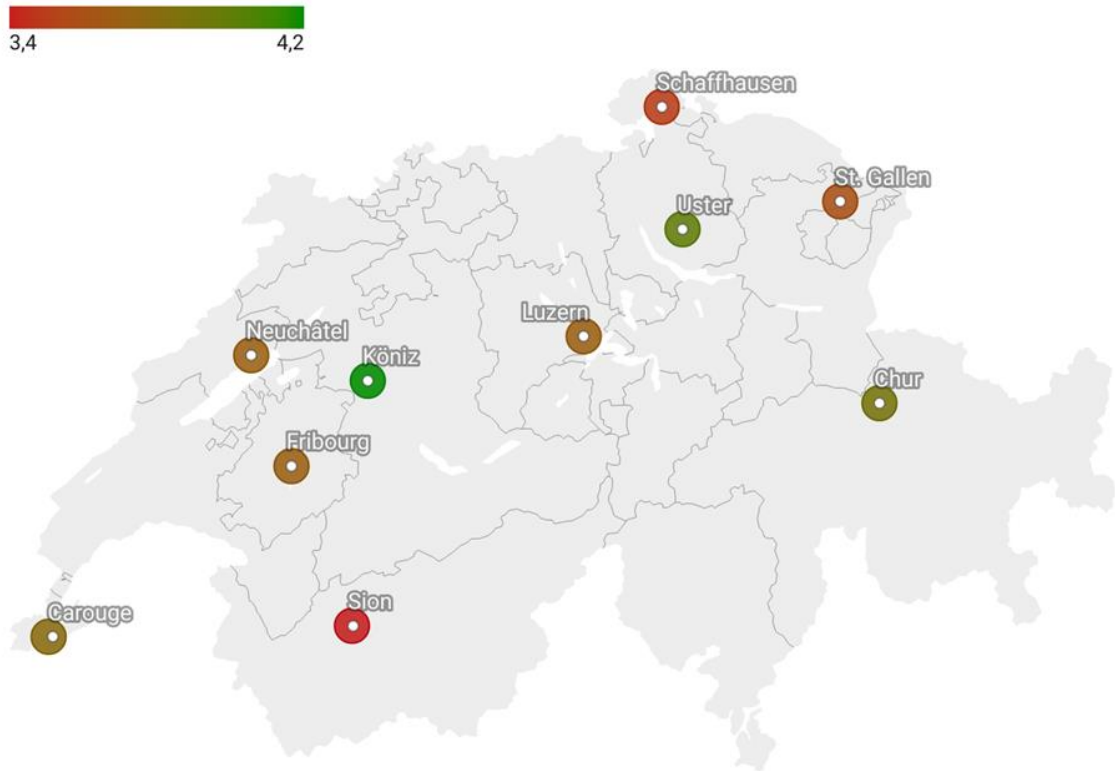


Abbildung 23: Durchschnittsnoten 2021 nach Kategorien. Vergleich zwischen den grossen Städten.

6.2 Mittelgrosse Städte (30'000 - 99'999 Ew.)

Abbildung 24 vergleicht die Durchschnittsnoten 2021 der mittelgrossen Städte. Besser und schlechter bewertete Städte sind etwa gleich übers Land verteilt. Ein leichter Röstigraben ist insofern auszumachen, als dass keine mittelgrosse Westschweizer Stadt eine genügende Note erhalten hat. In Abbildung 25 ist die Entwicklung über die Jahre aufgezeigt. Neu auf Platz 1 liegt die Gemeinde Köniz mit der Note 4.2, gefolgt von Uster mit 4.0. Die Stadt Chur als langjährige Siegerin dieser Kategorie hat seit 2017 markant Punkte verloren (-0.5) und liegt neu mit der Note 3.9 nur noch auf dem 3. Platz. Die rote Laterne geht neu an die Stadt Sion (Note 3.4). Auffallend ist die Verbesserung von Fribourg um 0.7 Notenpunkte. Im Gegensatz dazu wird Schaffhausen seit 2013 stetig schlechter bewertet.

Prix Velo Städte: Durchschnittsnoten mittelgrosse Städte 2021



Grafik: Pro Velo Schweiz / Prix Velo Städte 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Abbildung 24: Durchschnittsnoten 2021. Vergleich zwischen den mittelgrossen Städten.

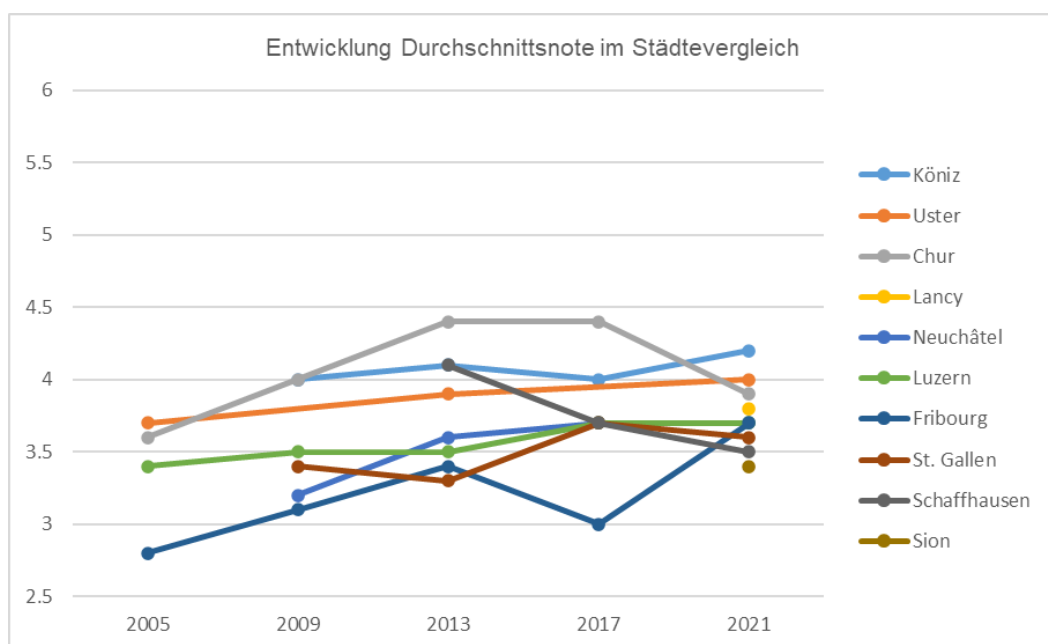


Abbildung 25: Entwicklung der Durchschnittsnoten. Vergleich zwischen den mittelgrossen Städten.

Auch die Durchschnittsnoten nach Kategorien in Abbildung 26 belegen den ziemlich soliden 1. Platz der Gemeinde Köniz, die in 5 von 6 Kategorien eine genügende Note aufweist und alle Kategorien anführt, wobei sie beim Verkehrsklima den Kategoriensieg mit Uster und Chur teilen muss. Die letztplatzierte Stadt Sion, die in sämtlichen Kategorien mit ungenügend bewertet wird, ist auch in den zwei Kategorien Sicherheit und Wegnetz klares Schlusslicht. In anderen Kategorien teilt sie den Schlussrang mit anderen Städten. Beim Komfort und bei den Abstellplätzen geht die rote Laterne an Schaffhausen. Ausser beim Verkehrsklima variieren die Bewertungen zwischen der besten und der schlechtesten Stadt in allen Kategorien um rund 1 Notenpunkt.

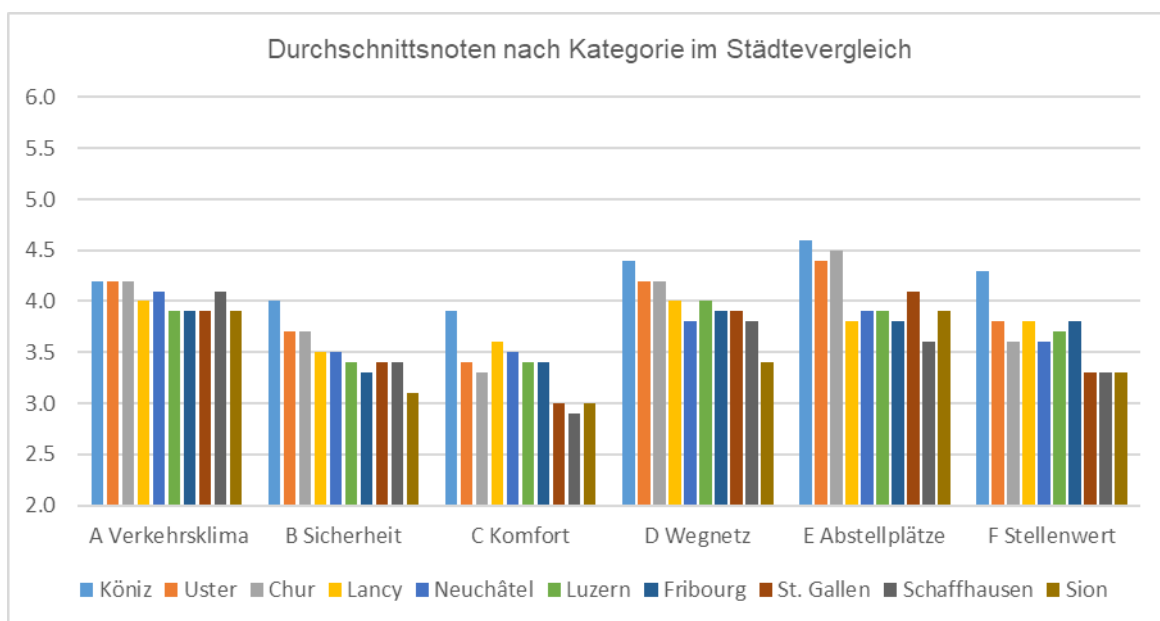
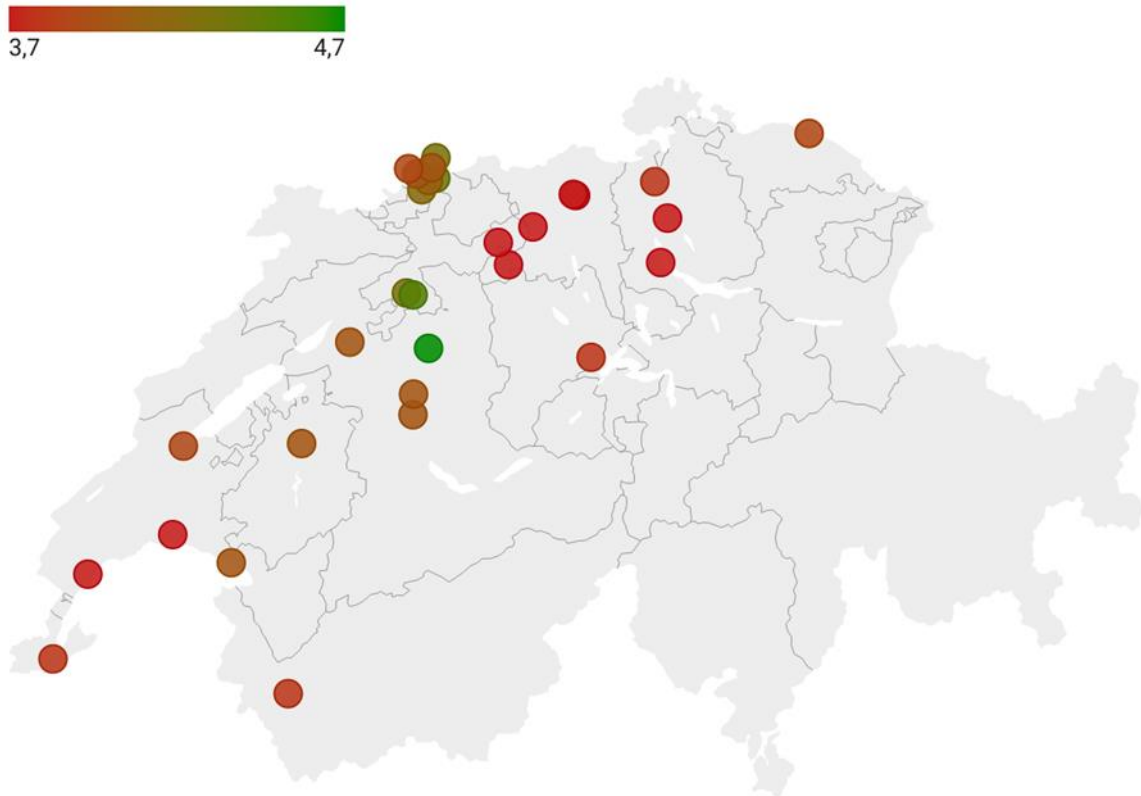


Abbildung 26: Durchschnittsnoten 2021 nach Kategorien. Vergleich zwischen den mittelgrossen Städten.

6.3 Kleine Städte (≤ 29'999 Ew.)

Abbildung 27 vergleicht die Durchschnittsnoten 2021 der kleinen Städte und Gemeinden. Die am besten benoteten Städte liegen auf einer Nord-Süd-Linie Basel-Solothurn-Bern. Schlechter werden die Noten in Richtung Ostschweiz und Romandie. Die Gesamtsiegerin Burgdorf gewinnt logischerweise auch in dieser Klasse. Mit der Durchschnittsnote von 4.7 liegt sie vor Zuchwil (4.5) und Muttenz (4.4). Die rote Laterne geht an das Trio Thalwil, Olten und Prilly (Note 3.6).

Prix Velo Städte: Durchschnittsnoten kleine Städte 2021



Grafik: Pro Velo Schweiz / Prix Velo Städte 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Abbildung 27: Durchschnittsnoten 2021. Vergleich zwischen den kleinen Städten und Gemeinden

Tabelle 5 zeigt, dass Burgdorf in allen Kategorien die Nase vorne hat, immer mit genügenden Noten zwischen 4.5 (Komfort) und 4.9 (Wegnetz, Abstellplätze). 14 von 30 Städten erhalten eine genügende Durchschnittsnote, 16 eine ungenügende. Den Schluss der Wertung machen Prilly, Olten und Thalwil gemeinsam (je 3.6). Sie teilen sich die tiefsten Werte aber nicht allein: Gland schliesst sich an bei den schlechtesten Noten in den Kategorien Sicherheit und Wegnetz, Wallisellen und Brugg in der Kategorie Komfort. Carouge und Zofingen erhalten die schlechtesten Noten beim Angebot von Abstellplätzen. Auch beim Stellenwert gehört Zofingen zu den schlechtesten. Die grösste Abweichung ist beim Stellenwert zu verzeichnen, wo Zofingen, Olten und Thalwil rund 1.7 Notenpunkte hinter Burgdorf liegen. Von den Städten, welche bereits 2017 klassiert waren, hat sich Yverdon-les-Bains mit +0.3 am meisten verbessert, gefolgt von Münsingen mit +0.2. Olten und Reinach BL haben sich seit 2017 verschlechtert.

	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Wegnetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F	Entwicklung seit 2017
Burgdorf	4.7	4.7	4.5	4.9	4.9	4.8	4.7	0.1
Zuchwil	4.6	4.3	4.2	4.7	4.7	4.5	4.5	
Muttenz	4.5	4.4	4.1	4.7	4.5	4.1	4.4	0.1
Solothurn	4.4	4.2	3.8	4.6	4.6	4.1	4.3	0.0
Riehen	4.4	4.4	3.9	4.8	4.3	3.9	4.3	0.0
Reinach (BL)	4.4	4.1	3.8	4.5	4.6	4.0	4.2	-0.1
Münchenstein	4.4	4.0	3.7	4.5	4.5	3.5	4.1	
Münsingen	4.3	3.8	3.6	4.3	4.4	3.9	4.0	0.2
Binningen	4.3	3.8	3.7	4.5	4.3	3.8	4.0	
Birsfelden	4.3	3.9	3.6	4.4	4.4	3.6	4.0	
Vevey	4.2	3.7	3.5	4.1	4.2	4.3	4.0	
Lyss	4.2	3.8	3.5	4.3	4.4	3.8	4.0	
Villars-sur-Glâne	4.2	3.7	3.7	3.9	4.4	4.2	4.0	
Worb	4.3	3.6	3.5	4.2	4.7	3.5	4.0	
Allschwil	4.2	3.8	3.4	4.3	4.0	3.5	3.9	0.1
Yverdon-les-Bains	4.0	3.5	3.5	3.8	4.4	3.9	3.9	0.3
Kreuzlingen	4.2	3.6	3.2	4.2	4.2	3.7	3.9	0.0
Kriens	4.0	3.6	3.3	4.0	4.4	3.6	3.8	
Carouge (GE)	4.0	3.5	3.5	4.1	3.7	4.0	3.8	
Martigny	4.2	3.6	3.4	4.2	3.9	3.7	3.8	0.0
Bülach	4.2	3.6	3.3	3.9	4.3	3.4	3.8	
Windisch	4.3	3.6	3.3	4.0	4.1	3.2	3.7	
Aarau	4.0	3.6	3.3	4.1	4.0	3.4	3.7	0.0
Wallisellen	4.1	3.5	3.1	3.9	4.1	3.5	3.7	
Zofingen	4.1	3.6	3.4	4.1	3.7	3.1	3.7	
Brugg	4.2	3.5	3.1	4.0	3.9	3.3	3.7	
Gland	4.0	3.4	3.3	3.5	4.2	3.6	3.7	
Prilly	4.0	3.3	3.3	3.7	3.8	3.8	3.6	
Olten	4.0	3.3	3.2	3.9	3.9	3.1	3.6	-0.2
Thalwil	4.2	3.5	3.0	3.5	4.1	3.1	3.6	

Tabelle 5: Durchschnittsnoten 2021 nach Kategorien. Entwicklung Durchschnittsnote A-F seit 2017. Vergleich zwischen den kleinen Städten.

7 Spezialthema: Einfluss der Corona-Krise auf das Velofahrverhalten

Aus aktuellem Anlass wurde der Einfluss der Corona-Krise auf das Velofahrverhalten abgefragt. Wie Abbildung 28 zeigt, geben 94% der Befragten an, seit der Coronakrise zumindest gleich häufig Velo/E-Bike zu fahren wie zuvor, fast ein Viertel fährt sogar häufiger Velo. Lediglich 5% der Befragten geben an, seit der Coronakrise seltener Velo zu fahren als vorher.

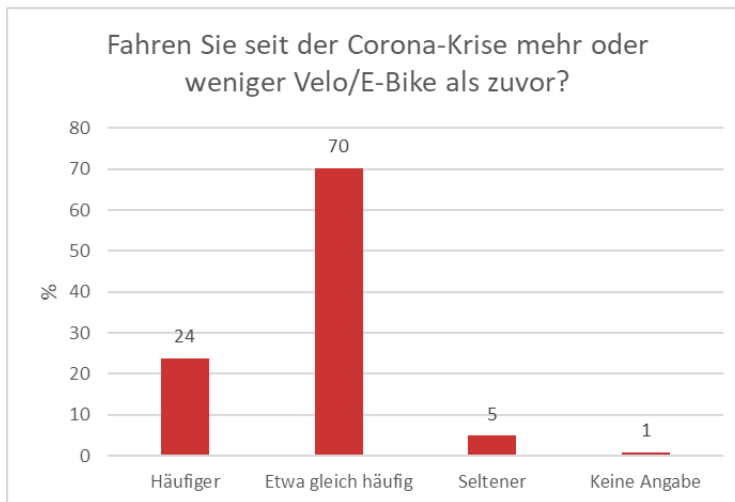


Abbildung 28: Velofahrverhalten seit der Coronakrise

Je gut die Hälfte derjenigen, welche angeben, häufiger Velo/E-Bike zu fahren als vor der Coronakrise, begründen dies damit, dass sie das Velo/E-Bike als sozial-distanzierendes Fitnessgerät oder Verkehrsmittel schätzen, 38% tun dies aufgrund flexiblerer oder kürzerer Arbeitszeiten und/oder Homeoffice (Abbildung 29).

Fast zwei Drittel derjenigen, die häufiger Velo/E-Bike fahren als vor der Coronakrise, geben an, ÖV-Fahrten durch das Velo/E-Bike ersetzt zu haben, ein Drittel Auto/Motorrad-Fahrten. 23 % geben an, keine Verkehrsmittel ersetzt, sondern neue Fahrten unternommen zu haben (Abbildung 30).

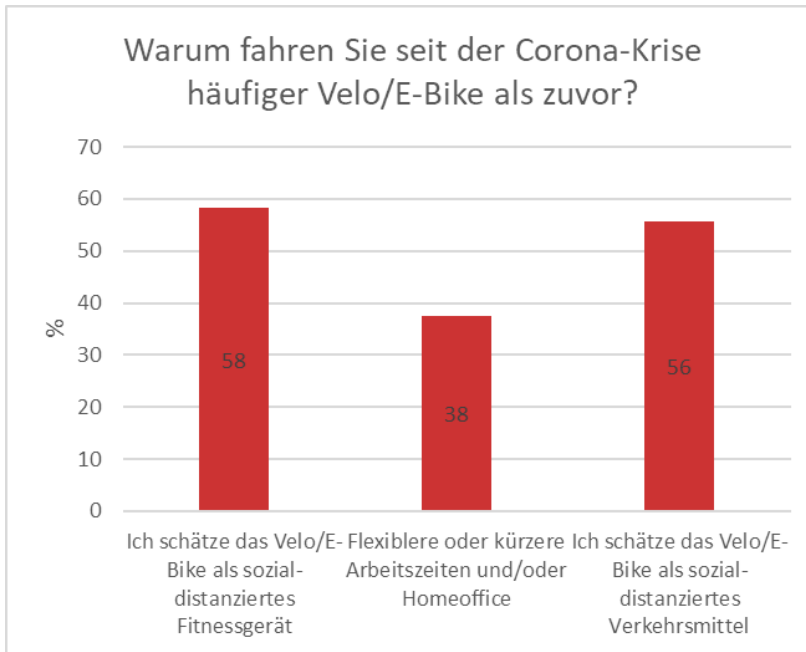


Abbildung 29: Gründe für häufigeres Velo-/E-Bikefahren seit der Coronakrise²⁰

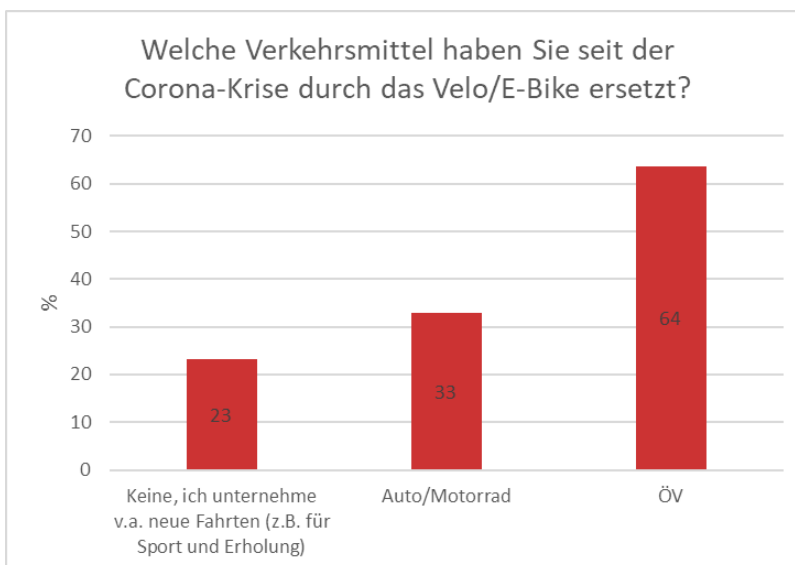


Abbildung 30: Ersetzte Verkehrsmittel seit der Coronakrise²¹

²⁰ Es waren Mehrfachantworten möglich

²¹ Es waren Mehrfachantworten möglich

Anhang1: Durchschnittsnoten der Einzelaussagen und Kategorien

Kategorie	Einzelaussage	2021
Pauschalbeurteilung: Ich kann hier gut Velo fahren		4.0
A Verkehrsklima	A2: Rücksichtnahme MIV	3.5
A Verkehrsklima	A3: Konfliktfrei mit Fussgänger*innen	4.3
A Verkehrsklima	A4: Rücksichtnahme ÖV	4.2
A Verkehrsklima	A5: Rücksichtnahme Velos und E-Bikes	3.9
A Verkehrsklima	A6: Rechts vorbei fahren bei Kolonnen	3.4
A Verkehrsklima	A: Durchschnitt	3.9
B Sicherheit	B1: Fühle mich sicher	3.8
B Sicherheit	B2: Genug Velowege/-streifen	3.1
B Sicherheit	B4: Wege frei von gefährlichen Hindernissen	3.2
B Sicherheit	B5: Genügend Überholabstand	3.1
B Sicherheit	B6: Vortritt wird respektiert	3.9
B Sicherheit	B7: Sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen	3.3
B Sicherheit	B8: Gefahrenorte umfahrbar	3.6
B Sicherheit	B: Durchschnitt	3.4
C Komfort	C2: Fahrfläche ohne Schläge	3.4
C Komfort	C3: Ampeln abgestimmt	3.3
C Komfort	C4: Baustellen bequem umfahrbar	3
C Komfort	C5: Velo im öV möglich	3.3
C Komfort	C6: Breite von Velowegen/ -streifen	3.7
C Komfort	C: Durchschnitt	3.3
D Routennetz	D1: Erreiche Ziele zügig und direkt	4.3
D Routennetz	D2: Genug und gute Wegweisung	3.8
D Routennetz	D3: Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar	4.5
D Routennetz	D5: Velofreundliche Hauptachsen	3.6
D Routennetz	D6: Geeignete Nebenachsen	4.1
D Routennetz	D: Durchschnitt	4.1
E Abstellanlagen	E1: Mit Angebot zufrieden	3.6
E Abstellanlagen	E2: Geeignetes Angebot am Bahnhof	3.7
E Abstellanlagen	E3: Geeignetes Angebot beim Einkaufen	4.1
E Abstellanlagen	E4: Diebstahlsicherung möglich	4
E Abstellanlagen	E: Durchschnitt	3.9
E Abstellanlagen	F1: Verbesserungen in letzten Jahren	4.2
F Stellenwert	F2: Von Behörden ernst genommen	3.8
F Stellenwert	F3: Unterhalt Infrastruktur	3.9
F Stellenwert	F4: Schneeräumung	3
F Stellenwert	F5: Werbung fürs Velofahren	4
F Stellenwert	F: Durchschnitt	3.8

Anhang 2: Demographische Variablen

Altersklassen 2021 (%):

6-17 Jahre	1
18-24 Jahre	4
25-44 Jahre	37
45-64 Jahre	28
65-79 Jahre	5
80 Jahre und mehr	0
Keine Angabe	25

Geschlecht 2021 (%):

Frau	43.7
Mann	54.8
Anderes	1.1

Häufigkeit Velofahren 2021 (%):

	<i>Sommer</i>	<i>Winter</i>
täglich	51.3	31.2
2-5x pro Woche	37.8	37.4
1x pro Woche	5.3	11.3
seltener	3.7	12.3
nie	1.5	5.3

Häufigkeit Auto- oder Motorradfahren 2021 (%):

täglich	5.2
2-5x pro Woche	19.0
1x pro Woche	20.0
seltener	28.7
nie	19.3

Velofahrertyp 2021 (%):

Experte/Expertin	26.9
geübter Fahrer/geübte Fahrerin	50.1
durchschnittliche/r Fahrer/in	21.1
ungeübter Fahrer/ungeübte Fahrerin	1.3
Anfänger/Anfängerin	0.6

Genutzte Velokategorien 2021 (%):

Velo	81.4
E-Bike mit Unterstützung bis 25km/h	30.8
E-Bike mit Unterstützung bis 45 km/h (gelbes Nummernschild)	10.6
Bikesharing	4.7

