



Juli 2018

Bundesbeschluss Velowege

Faktenblatt 2: Wachsende Bedeutung des Velos

Bevölkerung und Verkehr wachsen	1
Bedeutung des Langsamverkehrs	2
Statistische Angaben zu den Velos	3
Beitrag zur Verkehrsbewältigung	4
Wachsende Bedeutung des Veloverkehrs in Städten und Kantonen	4
Unfallzahlen	6
Vergleich zum Ausland	6

Bevölkerung und Verkehr wachsen

Alle Szenarien des Bundes zeigen, dass aufgrund des Wachstums von Bevölkerung und Wirtschaft in den nächsten Jahren auch der Verkehr stark zunehmen wird. Ein Teil davon wird auf Schiene und Strasse entfallen, ein beträchtlicher Teil aber auch auf den Langsamverkehr: Gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes wird der öffentliche Verkehr bis 2040 konkret um 51 Prozent, der motorisierte Individualverkehr um 18 Prozent und der Langsamverkehr um 32 Prozent wachsen.



Abbildung 1: Entwicklung zentraler Kenngrössen zwischen 2010 und 2040 (Referenzszenario)¹

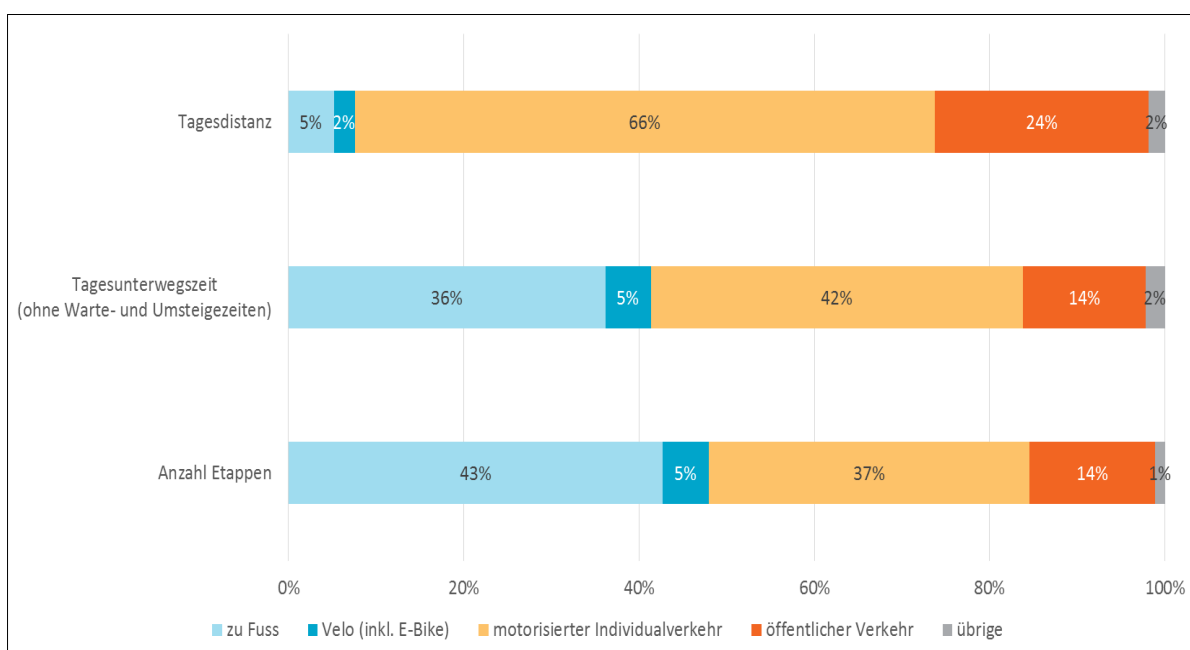
¹ Bundesamt für Raumentwicklung ARE; Verkehrsperspektiven 2040; Bern 2016

Bedeutung des Langsamverkehrs

Die mittlere Tagesdistanz pro Person beträgt in der Schweiz rund 36,8 Kilometer (2015). Zwei Drittel davon werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, also mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern. Dies entspricht rund 24,4 Kilometer. Für knapp ein Viertel der Tagesdistanz (24 Prozent respektive 9,0 Kilometer) wird der öffentliche Verkehr (Eisenbahn, Bus, Tram) benutzt. Zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike legt eine Person im täglichen Mittel 2,8 Kilometer zurück. Diese drei Fortbewegungsarten, welche zusammen als Langsamverkehr bezeichnet werden, kommen auf einen Anteil an der Tagesdistanz von rund 7 Prozent.

Die Bedeutung des Langsamverkehrs zeigt sich, wenn statt der Distanzen die Anzahl zurückgelegter Etappen oder die Zeit berücksichtigt wird, während der die Schweizer Bevölkerung im Durchschnitt unterwegs ist.

- Bei den Etappen beträgt der Anteil des Langsamverkehrs 48 Prozent – und übertrifft damit den motorisierten Individualverkehr (37 Prozent) und den öffentlichen Verkehr (14 Prozent).
- Bei der Unterwegszeit beläuft sich der Anteil des Langsamverkehrs auf 41 Prozent respektive 34 Minuten täglich.

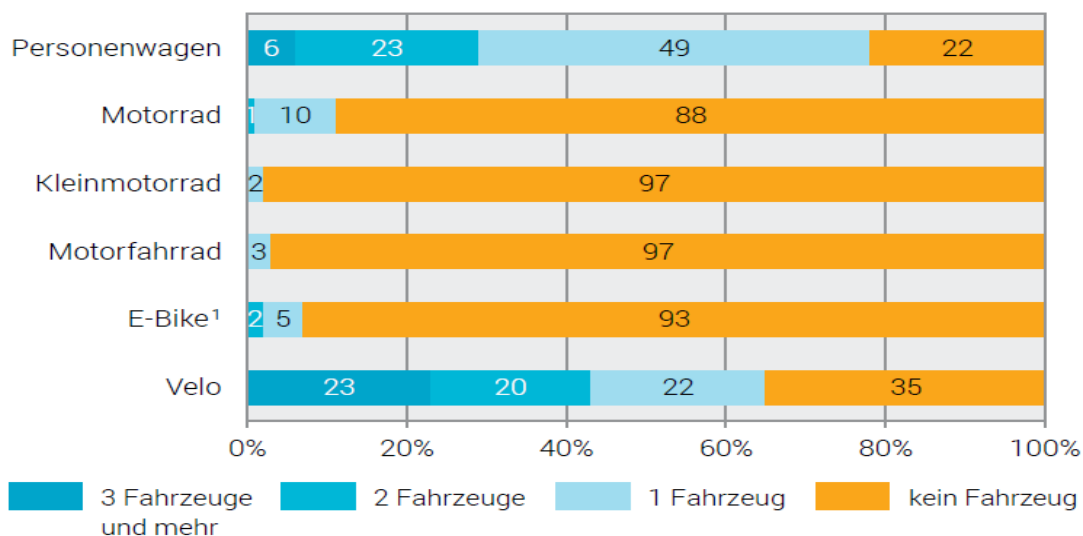


Grafik 1: Verkehrsmittelwahl 2015²

²Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015; Neuchâtel 2017

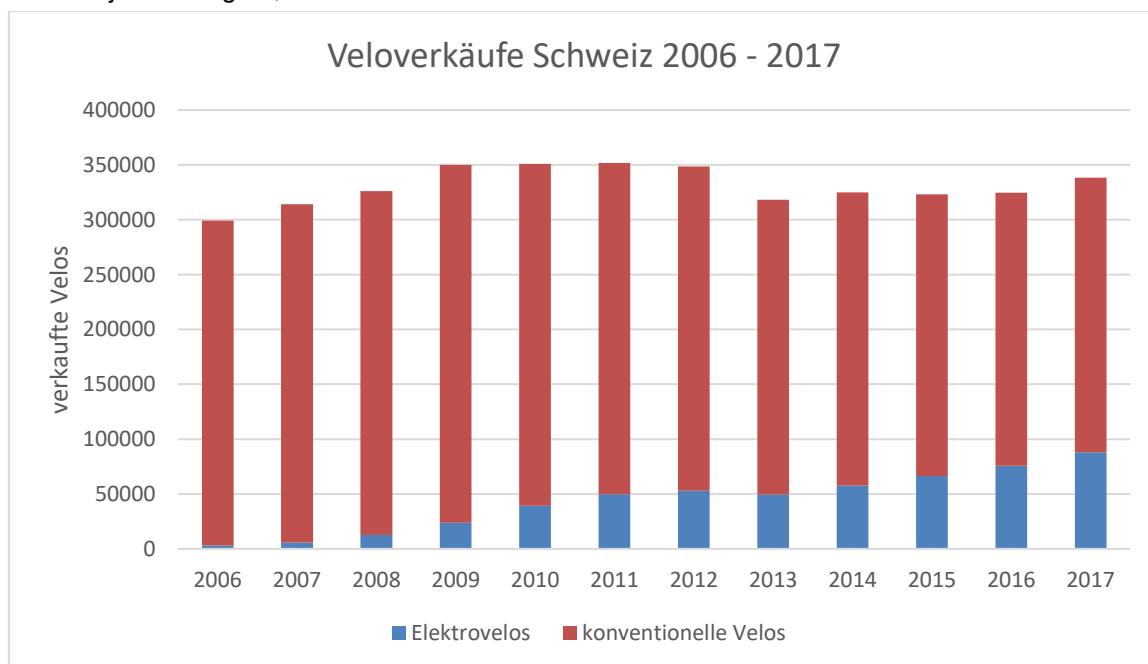
Statistische Angaben zu den Velos

Rund zwei Drittel der Schweizer Haushalte besitzen mindestens ein Velo, inkl. E-Bikes (2015). Damit ist die Verfügbarkeit des Velos annähernd so gross wie bei den Autos.



Grafik 2: Fahrzeugbesitz 2015³

Die Beliebtheit des Velos zeigt sich auch in den Verkaufszahlen, die seit Jahren auf konstant hohem Niveau sind. 2017 wurden mit 330 000 Velos 4,2 Prozent mehr verkauft als im Vorjahr. Mit knapp 90 000 Fahrzeugen erreichten die Elektrovelos einen neuen Verkaufsrekord. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr betrug 16,3 Prozent.



Grafik 3: Veloverkäufe Schweiz 2006 - 2017

³ Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015; Neuchâtel 2017

Beitrag zur Verkehrsbewältigung

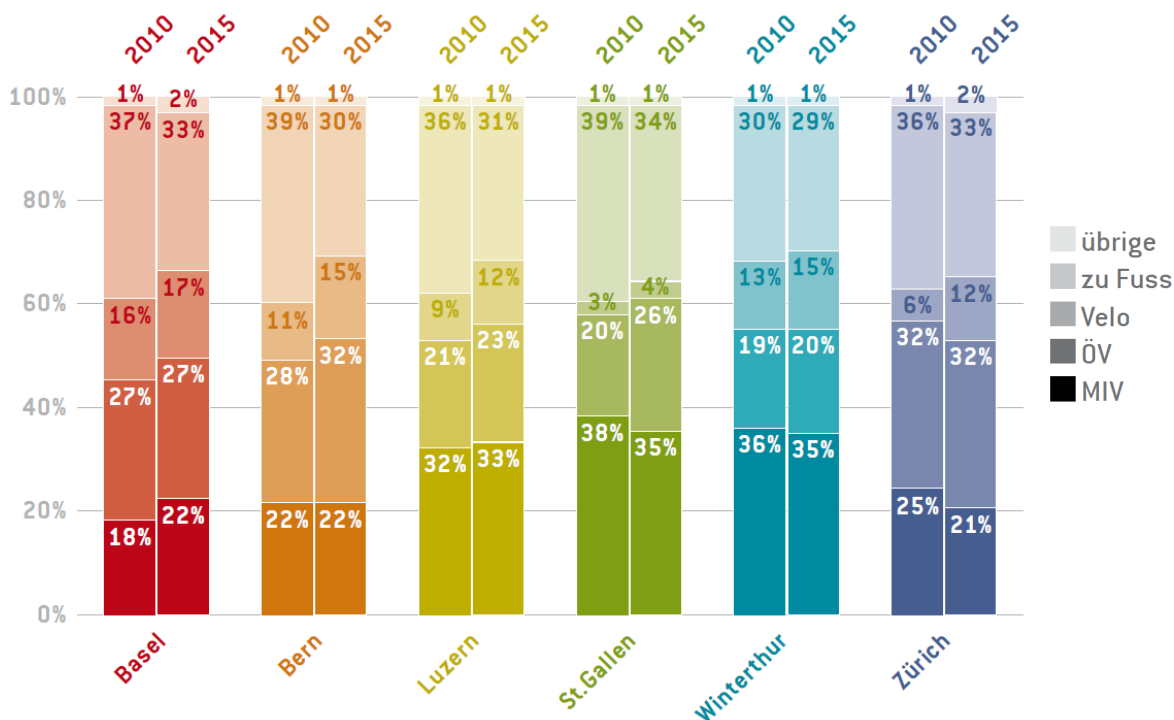
Zu Spitzenzeiten wird es in Bahn, Bus und Tram sowie für den Autoverkehr oft eng. Wer das Velo nutzt, trägt dazu bei, dass es dort wieder mehr Platz gibt. Es lohnt sich daher, das Potenzial des Veloverkehrs besser zu nutzen. Dieses ist noch nicht ausgeschöpft, wie folgende Zahlen zeigen:

- 10 Prozent der Autofahrten sowie 14 Prozent der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als ein Kilometer. Dies entspricht einer idealen Fusswegdistanz mit 15 Minuten Wegzeit.
- 46 Prozent der Autofahrten sowie 83 Prozent der Tram- und Busfahrten sind nicht länger als fünf Kilometer. Dies entspricht einer idealen Velodistanz mit 15 - 20 Minuten Wegzeit.
- 66 Prozent der Autofahrten und 96 Prozent der Tram- und Busfahrten (ohne S-Bahn) sind kürzer als zehn Kilometer. Dies entspricht einer idealen Distanz per Elektrovelo mit 20 - 25 Minuten Wegzeit.

Wenn nur schon ein Teil dieser Fahrten mit dem Velo erfolgte, würde dies den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr spürbar entlasten, vor allem in den Städten und Agglomerationen. Bessere Velowege können dazu beitragen.

Wachsende Bedeutung des Veloverkehrs in Städten und Kantonen

Angesichts der wachsenden Beliebtheit des Velos und des Verlagerungspotenzials setzen die meisten Schweizer Städte auf die Förderung des Veloverkehrs. In den letzten Jahren wurden die Bestrebungen vielerorts verstärkt – unter anderem aufgrund von Städteinitiativen. Mit Erfolg: Zwischen 2010 und 2015 wuchs der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zum Beispiel in Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich um einen bis sechs Prozentpunkte, wie ein Vergleich dieser fünf Deutschschweizer Städte im Jahr 2015 zeigt.



Grafik 4: Anteile der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen⁴

⁴ Quelle: Städtekonferenz Mobilität; Städtevergleich Mobilität; Zürich 2012

In der **Romandie und im Tessin** gibt es ebenfalls verschiedene Projekte zur Förderung des Veloverkehrs. Beispielsweise fördert die **Stadt Genf** in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Erweiterung des Velowegnetzes und die Sicherheit für Velofahrende. Der **Kanton Tessin** hat im Rahmen seiner Velo-strategie mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt und die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, damit das kantonale Veloroutennetz um 245 Kilometer erweitert werden kann.

Die Programme zur Veloförderung umfassen im Allgemeinen sowohl infrastrukturelle Verbesserungen auf Velowegen und bei Parkierungsanlagen als auch velospezifische Dienstleistungen und Informationskampagnen. Diese Massnahmen führen vor allem dort zu einer Verlagerung aufs Velo, wo sie mit verkehrsberuhigenden Massnahmen im Strassenverkehr kombiniert werden.



Abbildung 2: Fuss- und Veloverkehrsbrücke Monte Carasso – Bellinzona (TI)



Abbildung 3: Velobrücke «Pont sur la Birse», Loveresse – Valbirse (BE)

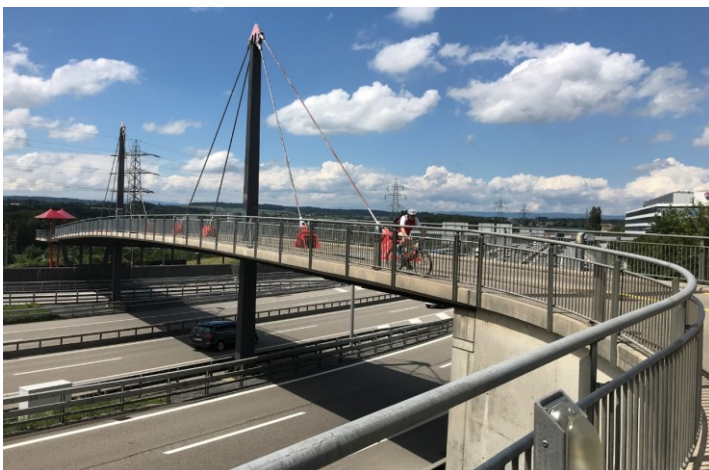
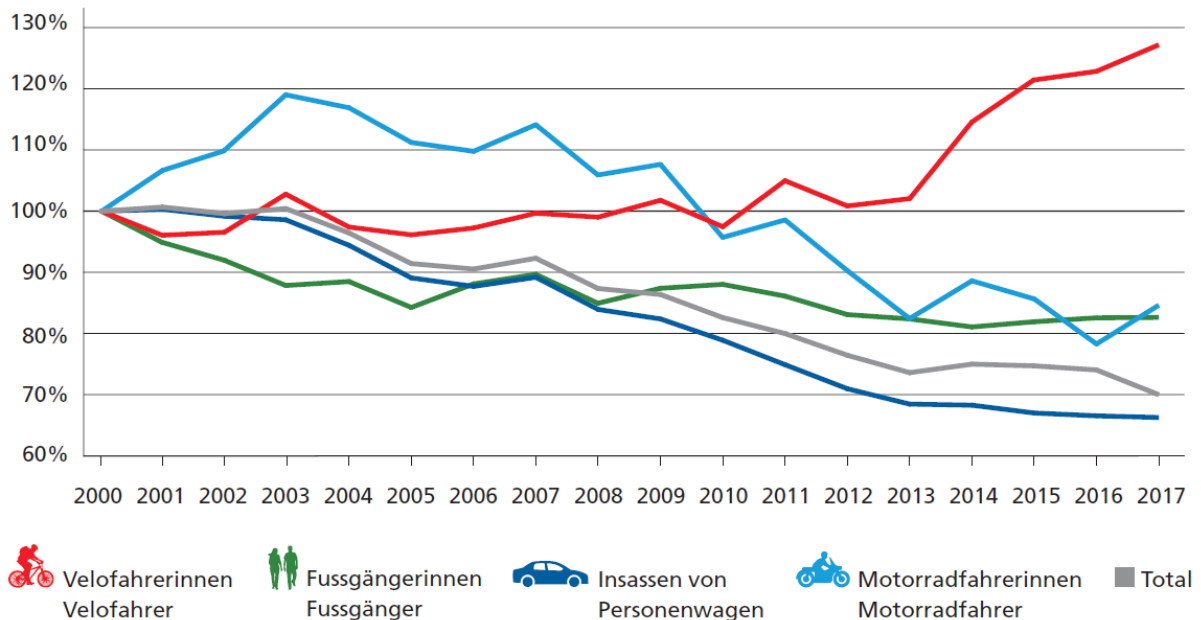


Abbildung 4: Velobrücke Wankdorf, Bern-Iltigen

Unfallzahlen

Durch die zunehmende Verbreitung der Elektrovelos gab es bis jetzt zwar nicht mehr statistisch erfasste Unfälle, hingegen nahm die Zahl der verletzten und getöteten Personen stark zu, da höhere Geschwindigkeiten möglich sind.⁵ Oft wird das Tempo unterschätzt, das dank der elektrischen Tretunterstützung erreicht werden kann.

Der Veloverkehr ist der einzige Bereich, in dem in den letzten Jahren die Zahlen der bei einem Unfall getöteten und verletzten Personen gestiegen sind.



Lesebeispiel: Seit dem Jahr 2000 stieg die Anzahl der bei einem Verkehrsunfall verletzten oder getöteten Velofahrer/innen (inkl. E-Bike) um über 27 Prozent, während die Anzahl der bei einem Verkehrsunfall verletzten oder getöteten Insassen von Personenwagen um 34 Prozent zurückging.

Grafik 5: Anzahl der verletzten und getöteten Personen bei Verkehrsunfällen in den Jahren 2000 bis 2017⁶

Bei der **Unfallprävention** kommt der Infrastruktur eine Schlüsselrolle zu: Mit einer Entflechtung des Verkehrs – z.B. mit entsprechend markierten Radstreifen oder baulich abgetrennten Radwegen – kann die Sicherheit erhöht werden. Dank dem Bundesbeschluss über die Velowege können entsprechende Bestrebungen gestärkt werden. Viele Velowegnetze sind heute noch lückenhaft, die Veloführung ist nicht einheitlich und weist viele Wechsel auf. Zusammen mit anderen Organisationen (z.B. VSS, SVI, bfu) arbeitet das ASTRA an klareren Normen. Ein besonderes Augenmerk gilt der besseren Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr sowie der Sicherheit des Velos an Kreuzungen und im Kreisverkehr.

Um schwere Unfälle möglichst zu vermeiden, müssen Führer von schnellen Elektrovelos im Übrigen einen Velohelm tragen. Das ASTRA prüft zudem für diese Velos ein Lichtobligatorium am Tag, um deren Sichtbarkeit zu verbessern.

Vergleich zum Ausland

Die Schweiz liegt bei der Nutzung des Velos im europäischen Mittelfeld. Während der Anteil des Veloverkehrs in Schweizer Städten zwischen 5 und 15 Prozent beträgt (vgl. auch Faktenblatt 2), liegt er in niederländischen, dänischen und norddeutschen Städten bei 30 Prozent und mehr. Die folgenden Beispiele zeigen, wie der Veloverkehr gehandhabt wird:

⁵ Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) geht von einer hohen Dunkelziffer aus: Die tatsächliche Anzahl Velounfälle dürfte deutlich höher sein, als aus den statistisch erfassten Unfällen hervorgeht. Grund: Zu vielen Velounfällen fehlen Angaben, da es sich z.B. um Unfälle ohne Fremdeinwirkung – sogenannte Alleinunfälle – handelt. Dabei kann auch eine mangelhafte Infrastruktur eine Rolle spielen.

⁶ ASTRA, BFS – Strassenverkehrsunfälle (SVU); BFS, 2018

Niederlande

Während die Länder mit einer hohen Velonutzung und einer geringen Unfallrate eher auf eine getrennte Veloinfrastruktur setzen, wird der Veloverkehr in der Schweiz in der Regel auf der Fahrbahn mit Radstreifen oder im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt.



Abbildung 5: Radstreifen in Ittigen und Radwege in Amsterdam (NL)

Da der Ausbau von Autobahnen sehr teuer ist, suchte die niederländische Strassenbaubehörde nach Alternativen, um den Staus entgegenzuwirken. Sie setzt dabei unter anderem auf den Bau von Veloschnellrouten. Untersuchungen gehen davon aus, dass der Autoverkehr damit um bis zu 18 Prozent reduziert werden kann. Dieser Ansatz findet mittlerweile in anderen Ländern Nachahmung.



Abbildung 6: Realisierte und geplante Veloschnellrouten in den Niederlanden⁷.

⁷ Grafik: Fietsersbond NL

Deutschland

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP)⁸ bekennt sich die Bundesregierung Deutschlands zur nachhaltigen Mobilität und Förderung des Radverkehrs. Dieser soll attraktiver und sicherer gemacht werden. Der NRVP empfiehlt innerhalb der jeweiligen Zuständigkeiten konkrete Schritte und Massnahmen auf nationaler Ebene, auf Stufe der Bundesländer sowie der Gemeinden. Für die Förderung innovativer Projekte, welche die Infrastrukturmassnahmen ergänzen, stehen im Rahmen des NRVP jährlich 3,2 Millionen Euro zur Verfügung.

Dänemark

In Kopenhagen benützen 41 Prozent aller Pendlerinnen und Pendler das Velo. Die Stadt möchte diesen Anteil bis 2025 auf 50 Prozent steigern.⁹ Um dies zu erreichen, setzt die Stadt vor allem auf eine Verkürzung der Fahrzeiten. Dazu werden Lichtsignalanlagen optimiert (z. B. grüne Welle für Velofahrer) oder z. B. neue Brücken für den Velo- und Fussverkehr erstellt, um die Strecken zu verkürzen.



Abbildung 7: Neue Veloverkehrsbrücke in Kopenhagen.

⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Nationaler Radverkehrsplan 2020; Berlin 2012

⁹ Kopenhagen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Bicycle Account 2016; Kopenhagen 2017