

# STELLENWERT DES HERKÖMMLICHEN VELOS UND DES ELEKTROVELOS IN DEN AGGLOMERATIONEN MIT WENIGER ALS 100 000 EINWOHNERINNEN UND EINWOHNERN

## AUSSTATTUNG DER HAUSHALTE MIT VELOS

Am häufigsten besitzen die Haushalte ein herkömmliches Velo, gefolgt vom E-Bike 25. Verglichen mit den grösseren Agglomerationen verfügen die Haushalte in den Agglomerationen < 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern häufiger über ein E-Bike 25. Bemerkenswert ist der unglaubliche Boom der E-Bikes in den Schweizer Haushalten; seit 2010 hat ihre Anzahl um den Faktor 9 und seit 2015 um mehr als das 2,5-Fache zugenommen.



## DURCHSCHNITTLICHE WEGZEIT UND DISTANZ

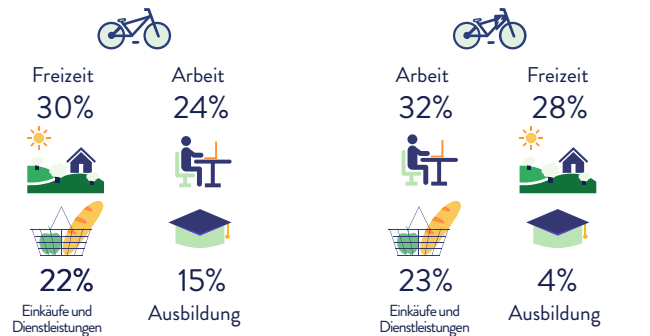
Sowohl die Distanz als auch die durchschnittliche Wegzeit sind bei allen Zwecken mit einem Elektrovélo höher als mit einem herkömmlichen Velo.



## VERTEILUNG DER MOBILITÄTZWECKE

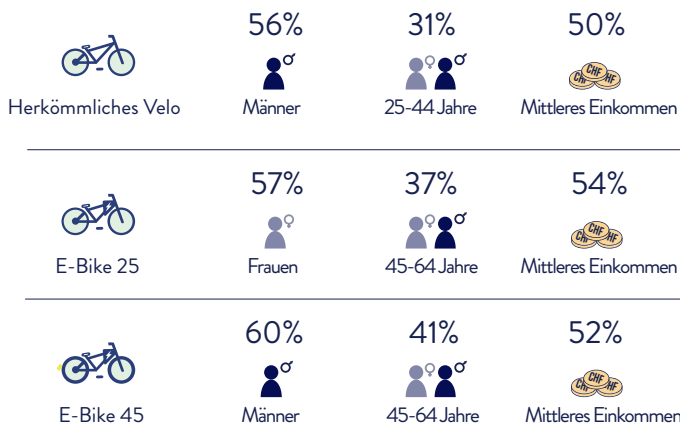
Das herkömmliche Velo wird in erster Linie für die Freizeit verwendet, gefolgt von der Arbeit und dem Einkaufen.

Das Elektrovélo wird hauptsächlich für die Arbeit genutzt, gefolgt von der Freizeit und dem Einkaufen.



## PROFIL DER NUTZENDEN NACH VELO Typ

Jedem Velotyp lässt sich ein Hauptzielpublikum zuordnen. Fahrten mit herkömmlichen Velos werden mehrheitlich von Männern, 25–44-Jährigen und Personen aus Haushalten mit mittlerem Monatseinkommen (3000–6875 CHF) unternommen. Das Zielpublikum der E-Bikes 25 und 45 ist ähnlich, mit Ausnahme des Geschlechts der Nutzenden. Die Frauen fahren mehrheitlich E-Bikes 25, aber weniger oft E-Bikes 45.

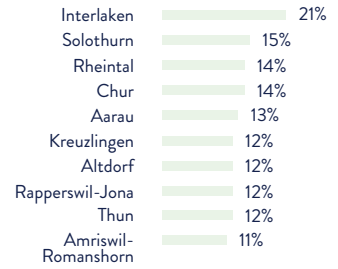


## ANTEIL DES VELOS AM MODALSPLIT (IN % DER WEGE)

Der Anteil des Velos am Modalsplit in den Agglomerationen < 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern beläuft sich im Durchschnitt auf 7%.

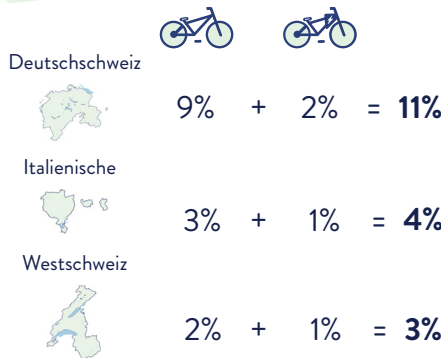


Von den Agglomerationen < 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (n = 36) ist in Interlaken der Anteil des Velos am Modalsplit am höchsten, gefolgt von Solothurn sowie dem Rheintal und Chur auf demselben Rang.



## MODALSPLIT NACH SPRACHREGION\*

\*Keine der Agglomerationen < 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt in der rätoromanischen Schweiz.

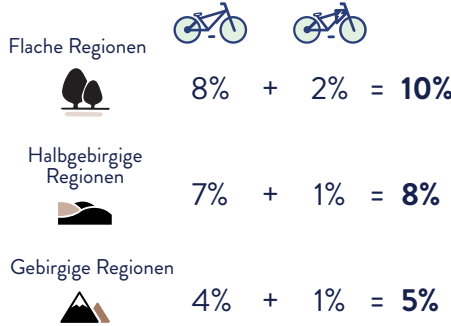


Die Deutschschweiz ist die Sprachregion der Schweiz, in der die Velomobilität (herkömmliche Velos und E-Bikes) am intensivsten ist.

Der Anteil des Velos am Modalsplit liegt in der italienischsprachigen Schweiz einen Punkt über jenem der französischsprachigen Schweiz, ist aber dreimal tiefer als in der Deutschschweiz.

Der Anteil des Velos am Modalsplit ist in der Westschweiz beinahe viermal tiefer als in der Deutschschweiz.

## MODALSPLIT NACH TOPOGRAFIE



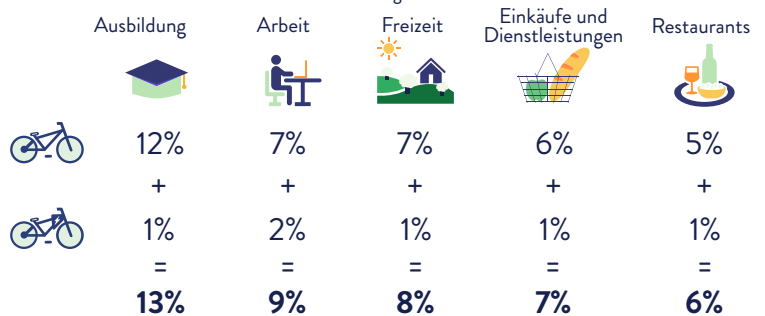
In den flachen Regionen wird das Velo am intensivsten genutzt, und zwar sowohl das herkömmliche als auch das elektrische Velo.

In den halbgebirgigen Regionen erreicht das Velo fast den gleichen Modalsplit-Anteil wie in den flachen Gebieten.

Der Anteil des Velos am Modalsplit ist in den gebirgigen Regionen unabhängig vom Fahrradtyp nur halb so gross wie in den flachen Gebieten.

## MODALSPLIT NACH FAHRTZWECK

Der Anteil der Velos am Modalsplit ist zum Zwecke der Ausbildung am höchsten, gefolgt von der Arbeit und der Freizeit. Erwähnenswert ist, dass der Modalsplit-Anteil der E-Bikes (25 und 45) zum Zwecke der Arbeit um einen Punkt höher ist als für die übrigen Zwecke.



### METHODISCHER HINWEIS

Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr (BFS, ARE, 2023)

Anzahl Beobachtungen: 2391 (herkömmliches Velo = 1967 / E-Bike = 424), ohne die Ausstattung der Haushalte mit Velos (11 231).

Gewichtung: Diese Ergebnisse schliessen die Gewichtungen des MZMV mit ein, damit sie für die Schweizer Bevölkerung repräsentativer sind.

### WEITERE INFORMATIONEN...

ARE (2024): Das Potenzial des Elektrovelos in Agglomerationen mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

ARE (2024): Infrastrukturmassnahmen zugunsten von Elektrovelos in den Agglomerationen mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.