

Velos und E-Bikes in kleineren Agglomerationen

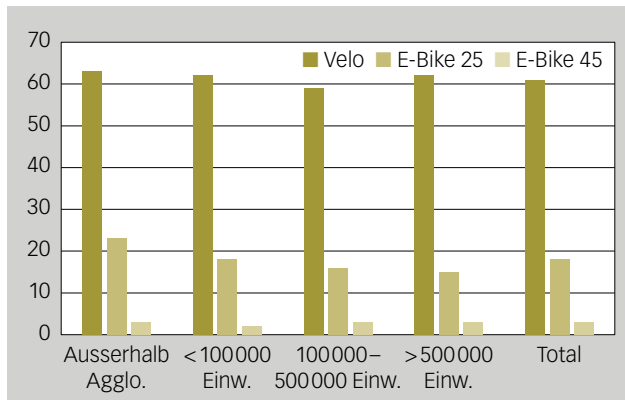
Das Velo hat sich in den letzten 20 Jahren in der Schweiz als vollwertiges Verkehrsmittel etabliert. Zwei von drei Schweizer Haushalten besitzen mindestens ein herkömmliches Modell. Lange Zeit ausschliesslich in der Freizeit genutzt, ist das Velo heute ein beliebtes Fortbewegungsmittel im Alltag. Es ist das einzige Verkehrsmittel, dessen Nutzung betreffend zurückgelegter Strecken seit 2015 zugenommen hat. Die Covid-19-Pandemie hat seinen Aufschwung noch verstärkt.

Von diesem Boom profitieren auch die Elektrovelos, deren Verbreitung und Nutzung deutlich zugenommen haben. Während 2015 erst 7 Prozent der Haushalte in der Schweiz mindestens ein Elektrovelo besaßen, verfügten 2021 bereits 18 Prozent über ein E-Bike mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h (E-Bike 25) und 3 Prozent über ein schnelleres E-Bike 45 (bis 45 km/h), wie Grafik 1 zeigt.

Obwohl Haushalte in Agglomerationen mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern gleich viel herkömmliche Velos und sogar mehr E-Bikes als solche in grösseren Agglomerationen besitzen, wird das Velo in diesen Gebieten weniger genutzt. Gründe dafür sind unter anderem eine oft hügelige Topografie, weniger kompakte urbane Strukturen und ein lückenhaftes Velowegnetz. Gleichzeitig ist das häufig auf Busse beschränkte ÖV-Angebot mit seinen tiefen Frequenzen und geringen Kapazitäten weniger attraktiv als in grösseren Agglomerationen. Das hat zur Folge, dass in kleineren Agglomerationen das Auto dominiert. Das grosszügige, kostengünstige Parkplatzangebot stärkt die Attraktivität des Autos in diesen Räumen zusätzlich.

Weniger Velofahrten in der Romandie und im Tessin

Die Velonutzung in den 36 Agglomerationen mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern variiert stark. Dies führt der Modalsplit vor Augen. Er zeigt, wie gross die Anteile der Verkehrsmittel beispielsweise an der Fahrleistung sind.



Grafik 1: Ausstattung der Haushalte in den Schweizer Agglomerationen mit herkömmlichen Velos, E-Bikes 25 und E-Bikes 45 im Jahr 2021. Quelle: 6t-Bureau de recherche, Daten: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Während das Velo (konventionell und elektrisch) in einigen der untersuchten Agglomerationen einen Anteil am Modalsplit von deutlich über 10 Prozent aufweist, liegt er in anderen unter 5 Prozent (Tabelle 1). Letztere liegen meist in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz, wo das Velo in der Alltagsmobilität der Bevölkerung nicht so gut verankert ist wie in der Deutschschweiz.

	Velo	E-Bike	Total	
Flache Topografie	Solothurn	11%	4%	15%
	Aarau	12%	1%	13%
	Kreuzlingen	10%	2%	12%
	Rapperswil-Jona	11%	1%	12%
	Amriswil – Romanshorn	9%	2%	11%
	Olten – Zofingen	8%	2%	10%
	Frauenfeld	8%	2%	10%
	Arbon – Rorschach	9%	1%	10%
	Lenzburg	7%	1%	8%
	Wil (SG)	6%	1%	7%
	Yverdon-les-Bains	5%	1%	6%
	Schaffhausen	4%	2%	6%
	Wohlen (AG)	4%	1%	5%
	Bulle	3%	1%	4%
	Neuenburg	3%	1%	4%
	Stein (AG)*	1%	0%	1%
Total	8%	2%	10%	
Halbgebirgige Topografie	Interlaken	18%	3%	21%
	Rheintal	11%	3%	14%
	Chur	11%	3%	14%
	Thun	11%	1%	12%
	Delsberg	5%	2%	7%
	Grenchen	4%	2%	6%
	Chiasso – Mendrisio	2%	1%	3%
	Siders	1%	1%	2%
	La Chaux-de-Fonds – Le Locle	1%	1%	2%
	Total	7%	1%	8%
Gebirgige Topografie	Altdorf (UR)	10%	2%	12%
	Buchs (SG)	9%	2%	11%
	Glarus	9%	1%	10%
	Lachen	8%	1%	9%
	Locarno	4%	1%	5%
	Bellinzona	3%	1%	4%
	Brig – Visp	3%	1%	4%
	Martigny	4%	0%	4%
	Vevey – Montreux	2%	1%	3%
	Monthey	1%	0%	1%
	Sitten	1%	0%	1%
	Total	4%	1%	5%
	Total	6%	1%	7%

Tabelle 1: Modalsplitanteil (in % der Wege) in den Schweizer Agglomerationen mit weniger als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern nach Topografiertyp. * Die Daten zu Stein (AG) sind aufgrund einer geringen Anzahl von Beobachtungen mit Vorsicht zu behandeln.

Der andere sehr wichtige Faktor ist die Topografie: In flachen Agglomerationen liegt der Veloanteil am Modalsplit bei 10 Prozent, in den halbgebirgigen und gebirgigen Agglomerationen beträgt er 8 respektive 5 Prozent. Die Auswertungen zeigen, dass das Velo vor allem in den kurzen und mittleren Distanzklassen bis 15 km und auf den Arbeitswegen noch Anteile dazu gewinnen kann. Diese Steigerungspotenziale sind in Agglomerationen mit vorwiegend flacher und in jenen mit gebirgiger Topografie am grössten.

E-Bike: Potenziale nutzen

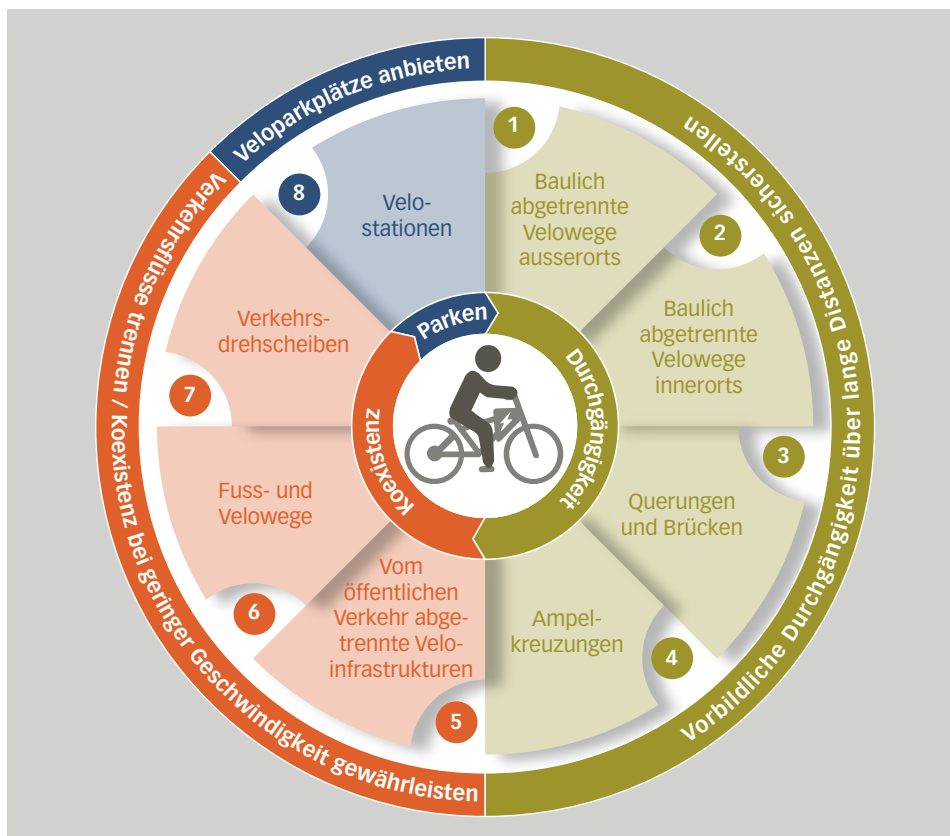
Beim Ausschöpfen dieses Potenzials kann das E-Bike eine wichtige Rolle spielen: Mit seiner elektrischen Unterstützung und der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit lassen sich längere Distanzen zurücklegen und Steigungen leichter überwinden. Das macht das E-Bike zu einer valablen Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Gerade die schnelleren Modelle werden vorwiegend zum Pendeln eingesetzt und ersetzen in den meisten Fällen eine Autofahrt. Das E-Bike kann auch das begrenzte Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen. Trotz dieser Vorteile liegt der Modalsplit-Anteil der E-Bikes unabhängig von der Agglomerationsgrösse derzeit bei rund 1 Prozent.

Veloförderung in kleinen Agglomerationen

Um die Velomobilität in Agglomerationen mit weniger als 100000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu stärken und die Potenziale von E-Bikes auszuschöpfen, braucht es eine umfassende und ehrgeizige Veloförderstrategie mit detaillierten und klaren Mass-

nahmen sowie einem Zeitplan für die Umsetzung. Am einfachsten ist es, das Angebot für den Veloverkehr zu verbessern. Qualitativ hochwertige Velo-Infrastrukturen wirken sich in der Regel sehr rasch aus. Bei der Planung der Infrastrukturmassnahmen sind folgende drei Grundprinzipien zu beachten:

- **Ein über längere Distanzen durchgängiges Velowegnetz** erhöht die Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer und die Wettbewerbsfähigkeit des Velos mit den übrigen Verkehrsmitteln. Wo möglich sollten Radwege baulich abgetrennt sein. Um der Geschwindigkeit und Grösse von E-Bikes gerecht zu werden, sollten die Fahrspuren genügend breit sein. Das vereinfacht auch das Überholen und Kreuzen.
- **Verkehrsflüsse trennen oder Koexistenz bei geringer Geschwindigkeit gewährleisten.** Die Velo-, ÖV- und Fussverkehrsflüsse sollten wo möglich getrennt werden. Dies erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die höhere Geschwindigkeit der E-Bikes machen abgetrennte Velowege besonders wichtig. Ist eine solche Trennung nicht möglich, kann die gemeinsame Nutzung der Verkehrswege bei geringerer Geschwindigkeit eine gute Alternative sein.
- **Sichere und geeignete Veloabstellplätze** machen die Velonutzung attraktiver und ermöglichen ein platzsparendes, geordnetes Abstellen. Der Bau von Velostationen in der Nähe von ÖV-Haltestellen und Verkehrsdrehscheiben hilft, Verkehrsmittel zu vernetzen. Für die tendenziell teureren und grösseren E-Bikes braucht es gesicherte und entsprechend dimensionierte Stellplätze.



Grafik 2: Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Velos. Quelle: 6t-Bureau de recherche und UrbanMoving