

Velowende: zum Nutzen von allen

Dr. Ursula Wyss

SKM

29. November 2024



Ursula Wyss



Patrick Rérat



Michael Liebi



Christine Lehmann



Endresultat von 23.9.2018

Gegenentwurf Velo-Initiative

JA

NEIN

73.6%

26.4%

1'475'165 Stimmen

529'268 Stimmen

Standesstimmen

23

0



**Sinnvoll.
Sicher.**

- Velo ergänzt unser Verkehrssystem
- Mehr Sicherheit dank Velowegen
- Sport und Tourismus profitieren

23. September 2018
www.bundesbeschlussvelo-ja.ch



Bundesbeschluss Velo



2/3 der Bevölkerung wollen Velofahren



Motivierte Zuversichtliche 7%
Geschickte & Unerschrockene 1%

Interessierte, aber Besorgte 60%

Verweiger:innen 33%

Vier Typen von Velofahrer:innen in der Bevölkerung



Potenzial Velofahrende

Potenzial Velofahrende
45% (z.B. Fraunhofer Institut)



Modal Split

10% Velo

**Flächen-
verteilung**

3% Velo



Potenzial ausschöpfen

13%

Radverkehrsanteil*

HIER UND JETZT



ADFC/Fraunhofer Institut 2024

45%

Radverkehrsanteil*

ERGEBNIS

›FAHRRADLAND-PLUS-MODEL‹



15%

Radverkehrsanteil*

ERGEBNIS ›WEITER-WIE-BISHER‹



1. Veränderung ist möglich



Bruxelles



Paris



Verkehrsfläche oder mehr?



Zürich



Amsterdam



Veränderung ist möglich



Velokonferenz



Fakten: Zählen was zählt



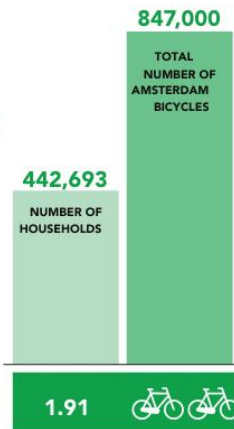
+5%

Percentage of Amsterdammers with an electric bicycle, 2013-2016

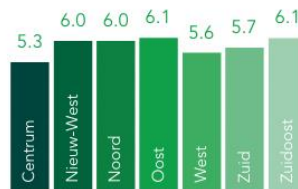


Amsterdammers who own a moped, 2015-2016

+10%



1.91
AVERAGE NUMBER OF BICYCLES PER HOUSEHOLD, 2015



RESIDENT SATISFACTION FOR BICYCLE PARKING PROVISIONS PER CITY DISTRICT, 2015

Bicycle use for children aged 12-17, 2015

55%



1

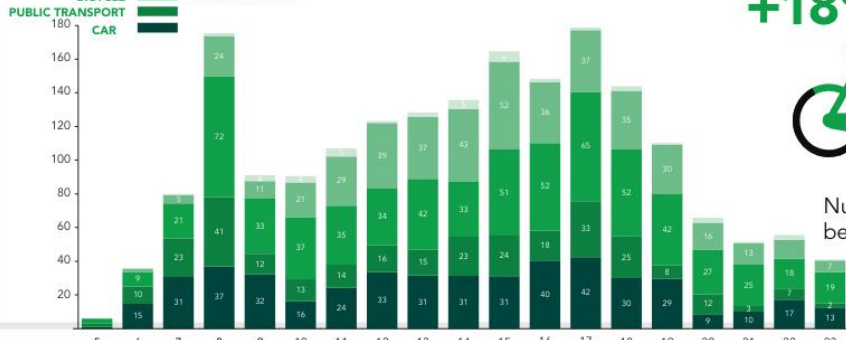
2

3

4

a

OTHER WALKING BICYCLE PUBLIC TRANSPORT CAR NUMBER OF TRIPS (X 1,000) PER HOUR OF THE DAY BY AMSTERDAMMERS ON AN AVERAGE WORK DAY, 2015



LONG-TERM BICYCLE PLAN 2017 - 2022

INTRODUCTION

10

Number of bicycles per household, 2013-2015

+18%



Number of bicycle trips between 8:00-9:00AM

72,000





Ziele & Narrativ



2. Vielfalt - "Der Velofahrer" ?



bfu
bpa
upi





over the years, ride their bikes,



Utrecht Fietsstad - 2024 (ENG SUBS) | UTRECHT VERKEER



Share



More videos



Pause (k)

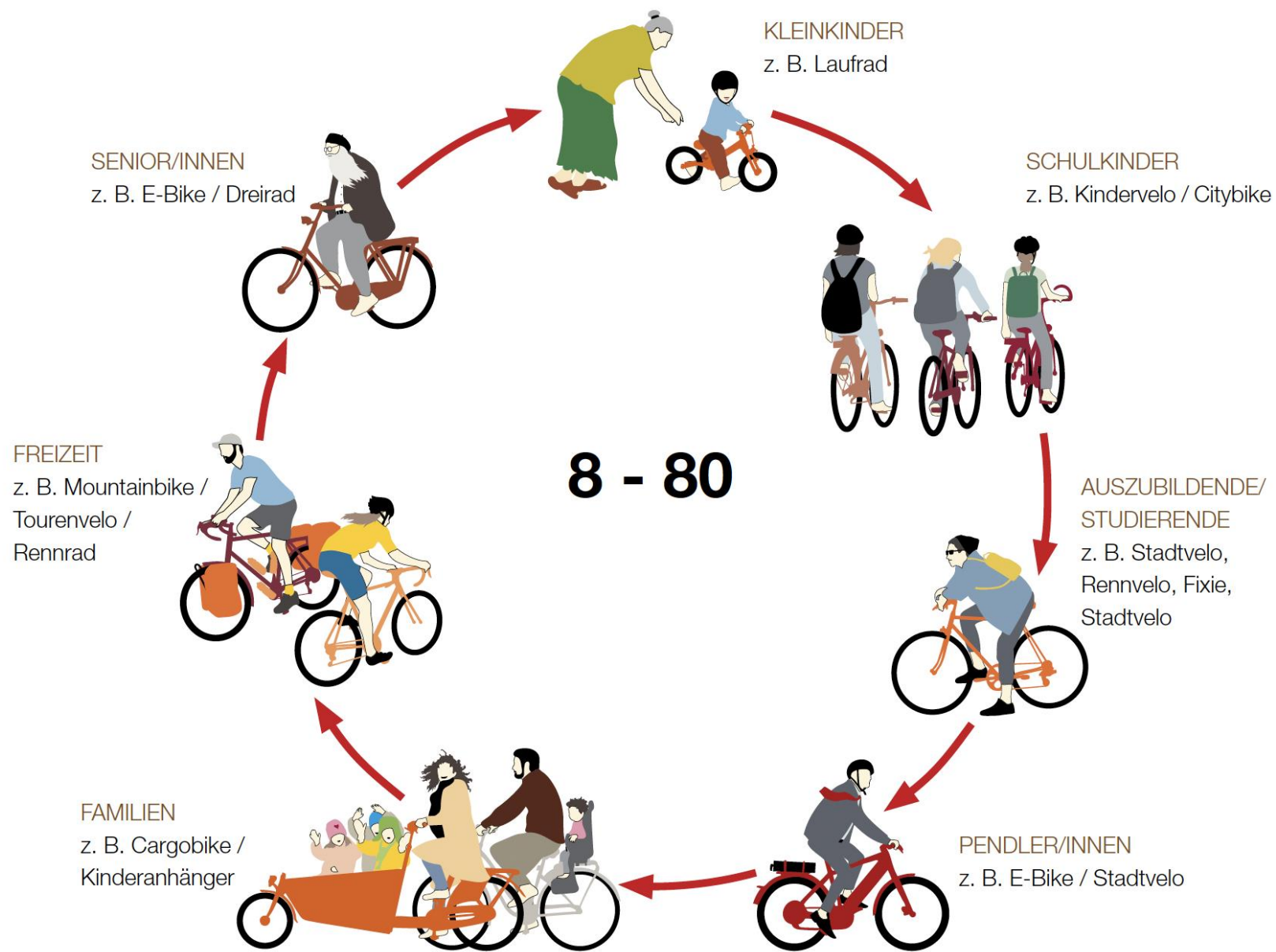


0:00 / 1:45



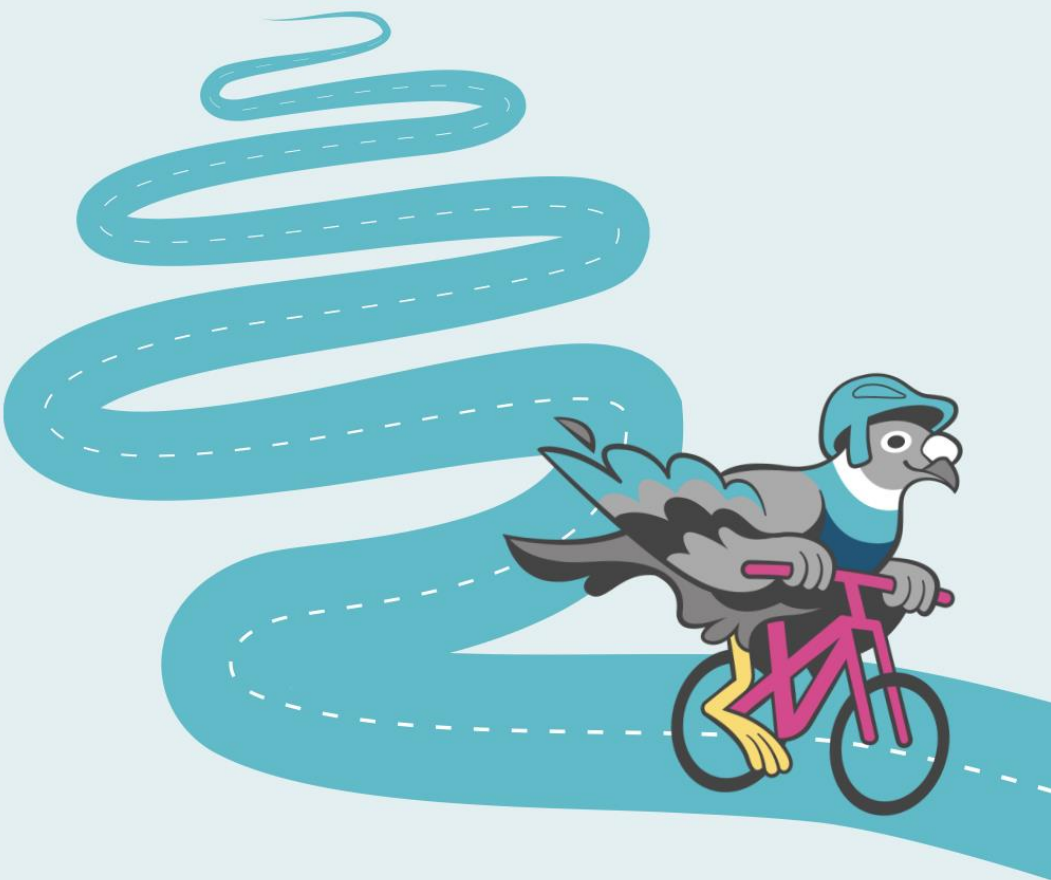
YouTube







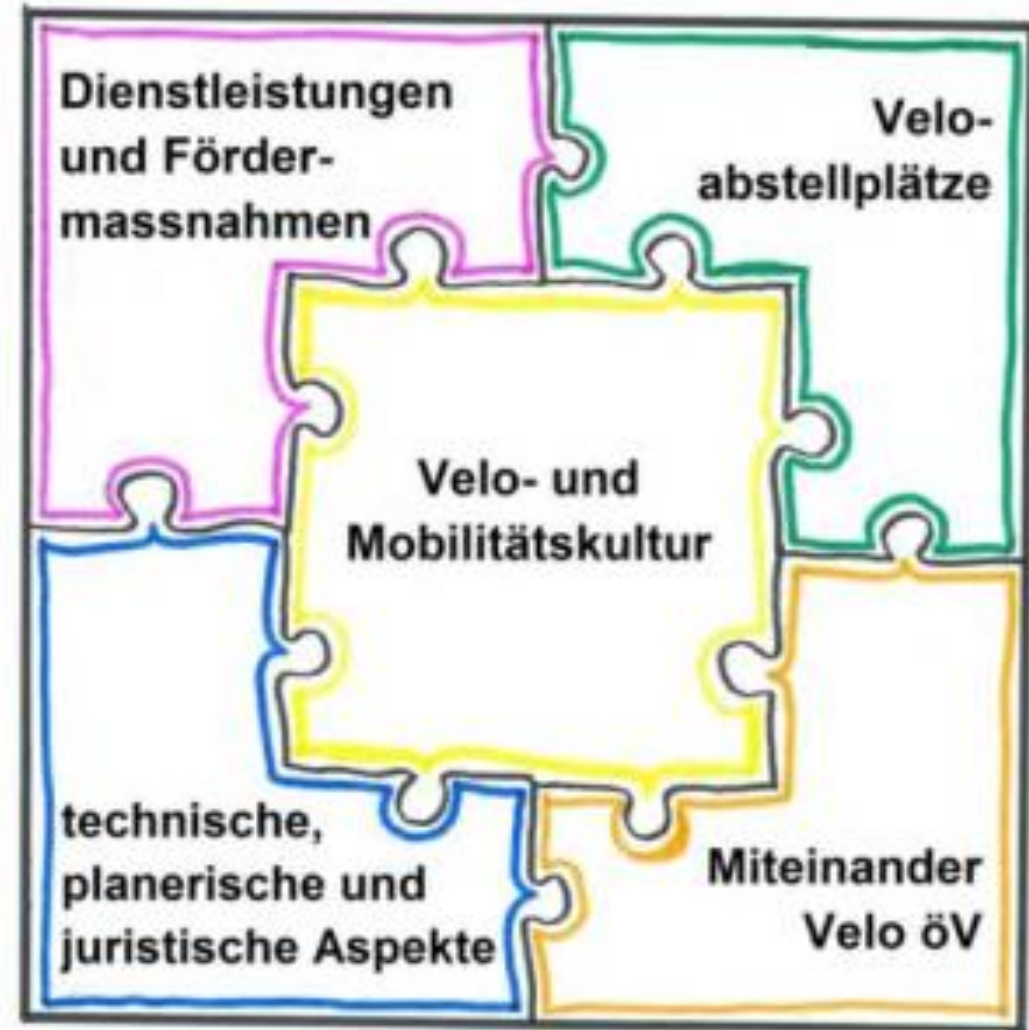
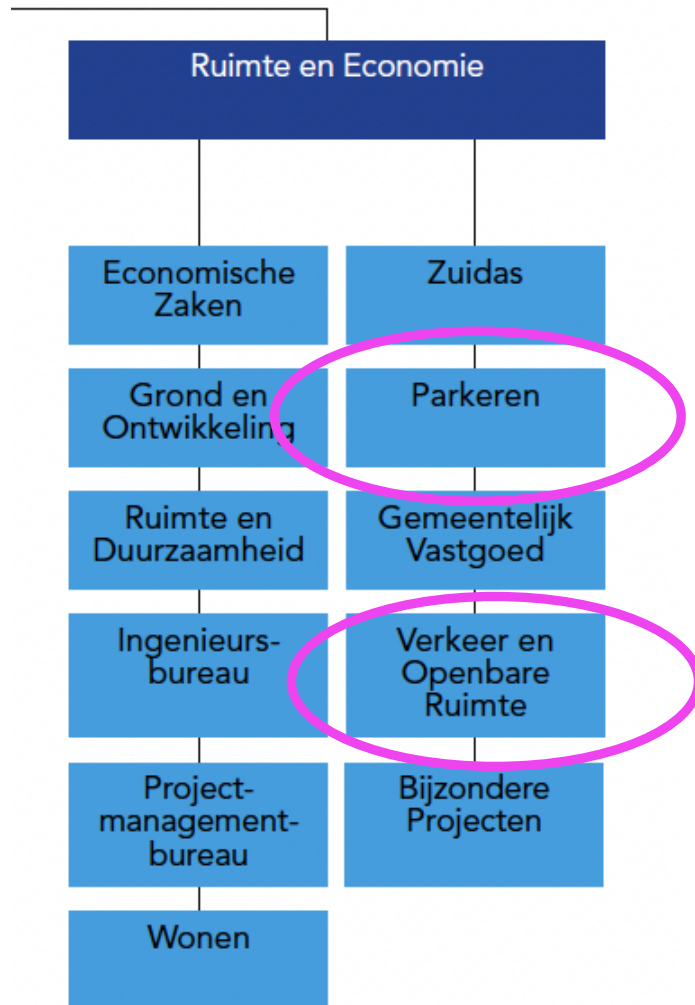
bikeable



Nutzer-Expertise



Verwaltungsorganisation: bedeutend und vernetzt/interdisziplinär



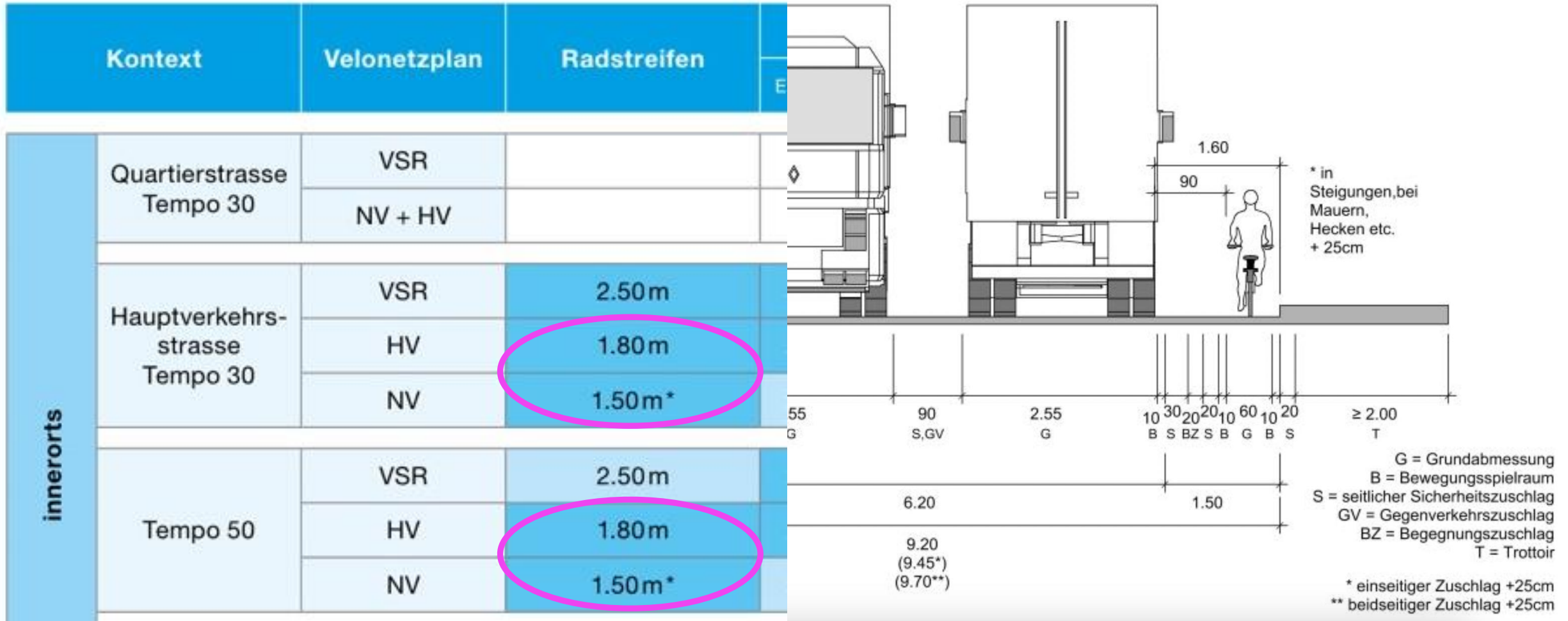
3. Verantwortliche Infrastruktur



Bern



CH Normen





Bern

Laura Test

“Das ist Laura, 11 Jahre. Machen Sie bei jeder Straße, jedem Radweg den Test: Kann Laura hier entspannt und sicher Rad fahren? Setzen Sie nur jene Maßnahmen um, bei denen Ihre Antwort eindeutig „Ja“ lautet!”



Einladende Radverkehrsnetze

Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“



Leitfaden einladende Radverkehrsnetze (2022)



LEVEL OF TRAFFIC STRESS



INCREASING LEVEL OF COMFORT, SAFETY, AND INTEREST IN BICYCLING FOR TRANSPORTATION

LTS 4
No bike lane on a busy street



LTS 3
Narrow bike lane or shoulder on a busy street



LTS 2
Buffered bike lane on a calm street



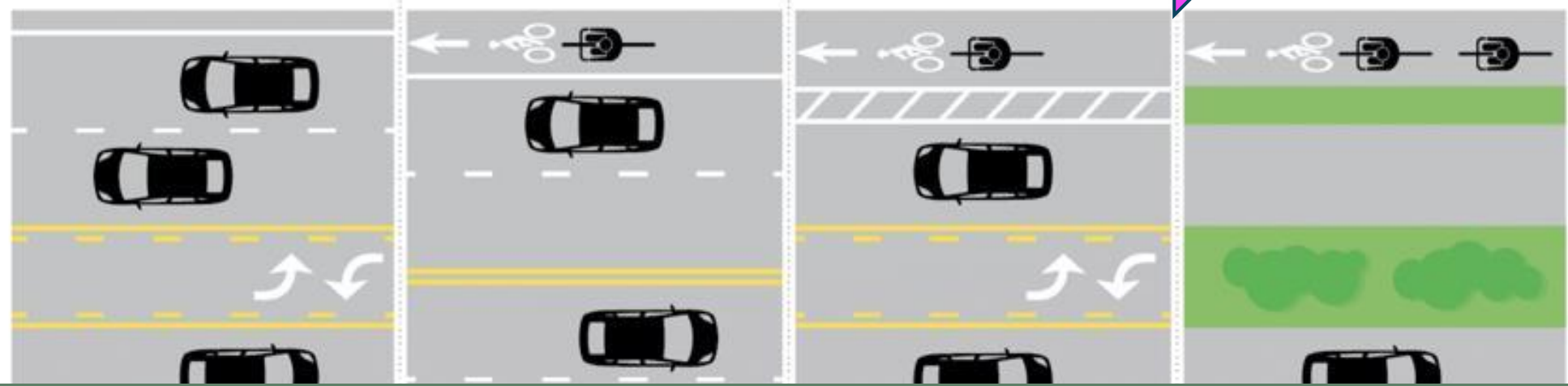
LTS 1
Separated bike lane



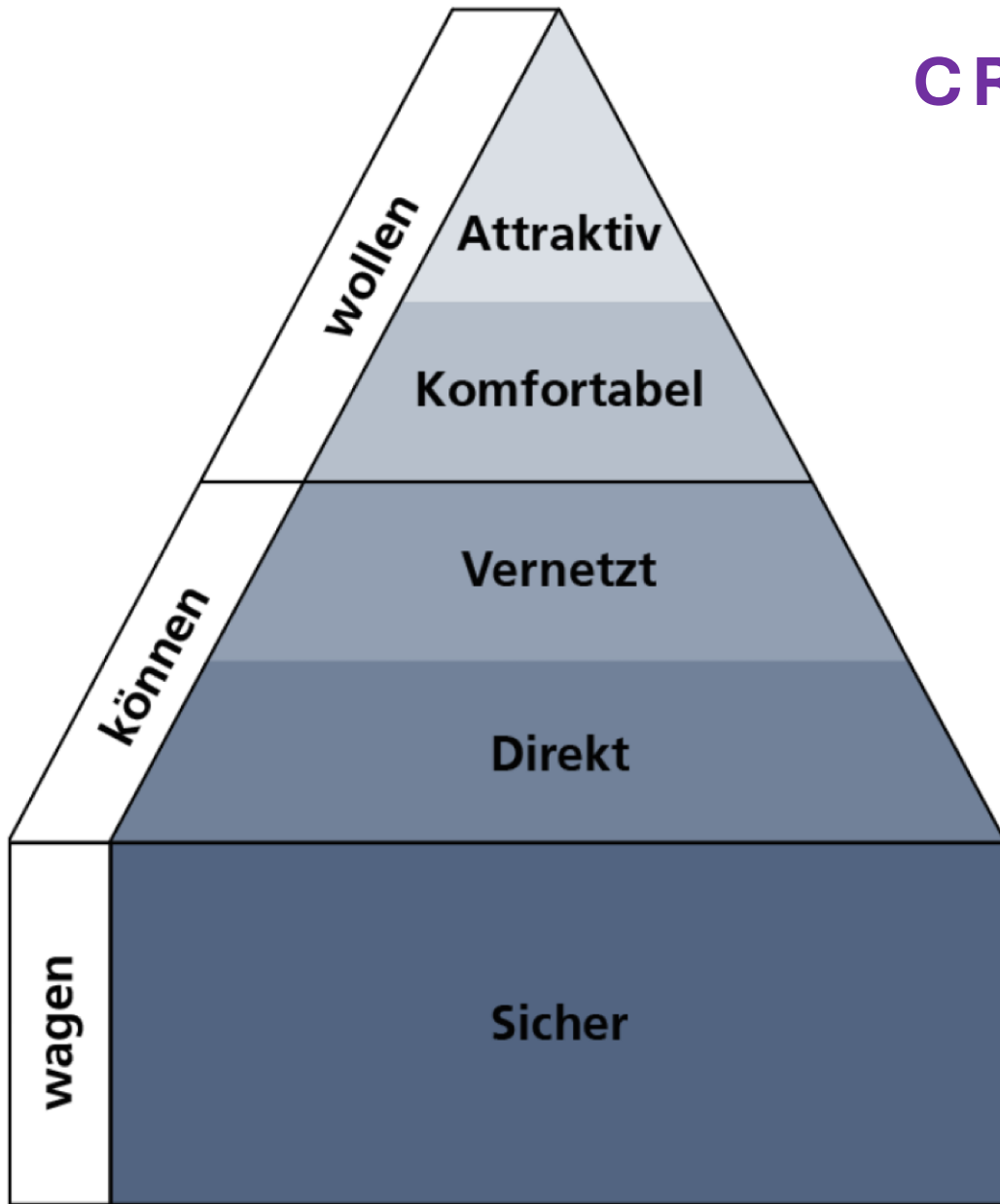
CH



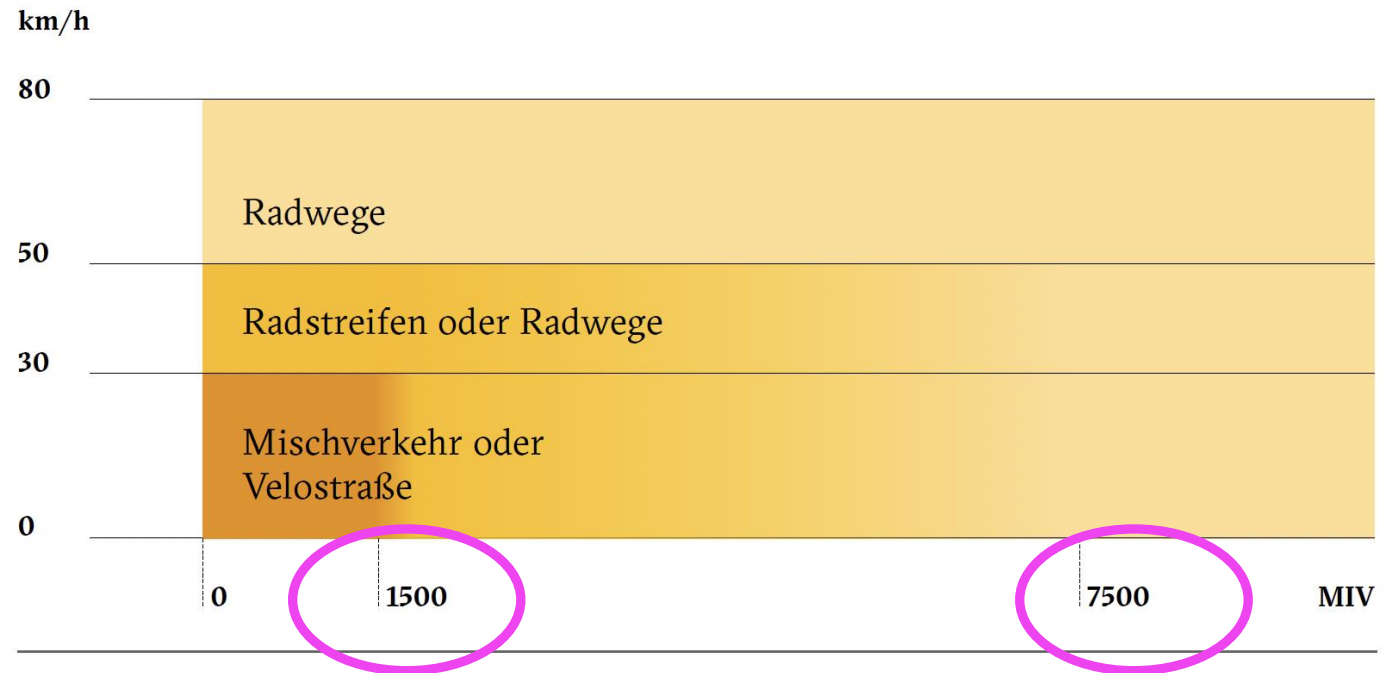
8-80



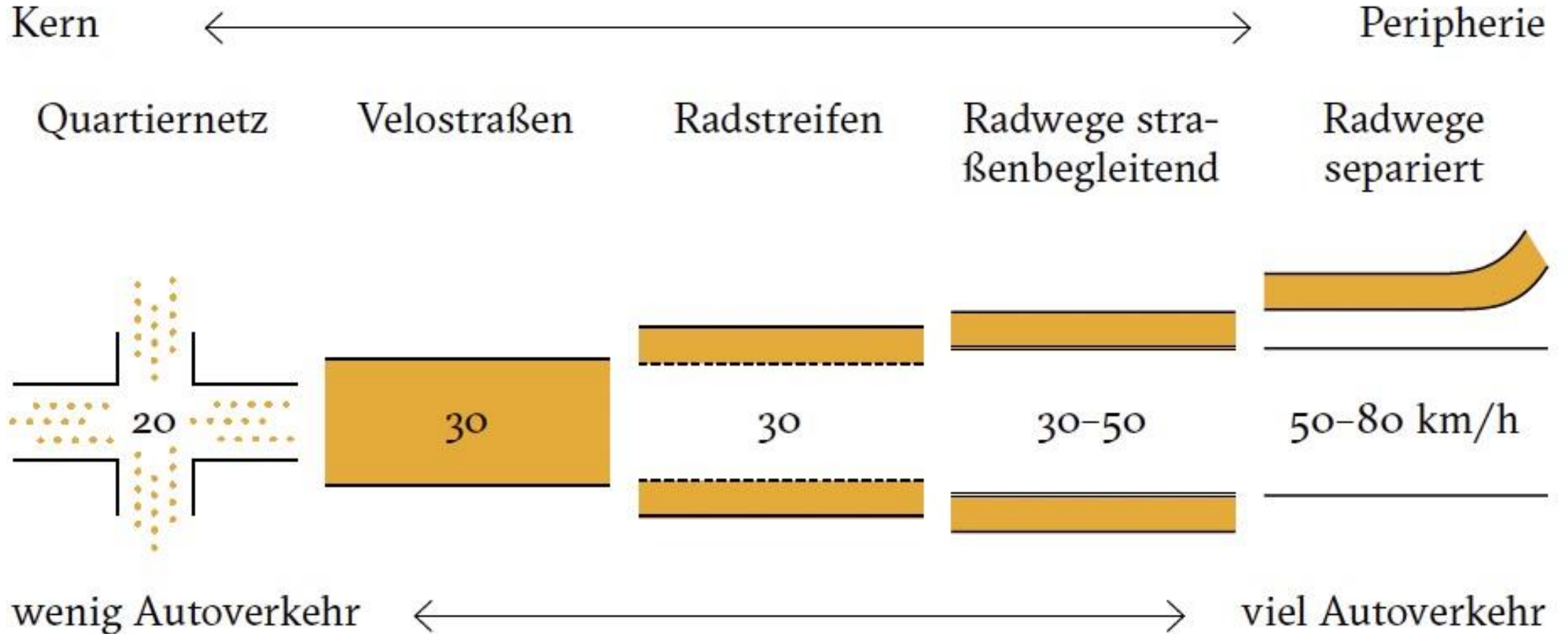
CROW Manual



Die Wahl der richtigen Veloinfrastruktur hängt von der Menge (Anzahl Motorfahrzeuge/Tag) und der Geschwindigkeit des MIV ab



Bedürfnis nach Trennung vom motorisierten Verkehr



Sichere und attraktive Infrastruktur



Bern



Sichere und attraktive Infrastruktur



Utrecht



TEMPORÄRE EINRICHTUNG UND ERWEITERUNG VON RADVERKEHRSANLAGEN

IN 10 TAGEN MEHR PLATZ FÜRS RAD IN
DER STADT

BERATUNG • PLANUNG • INSPIRATION

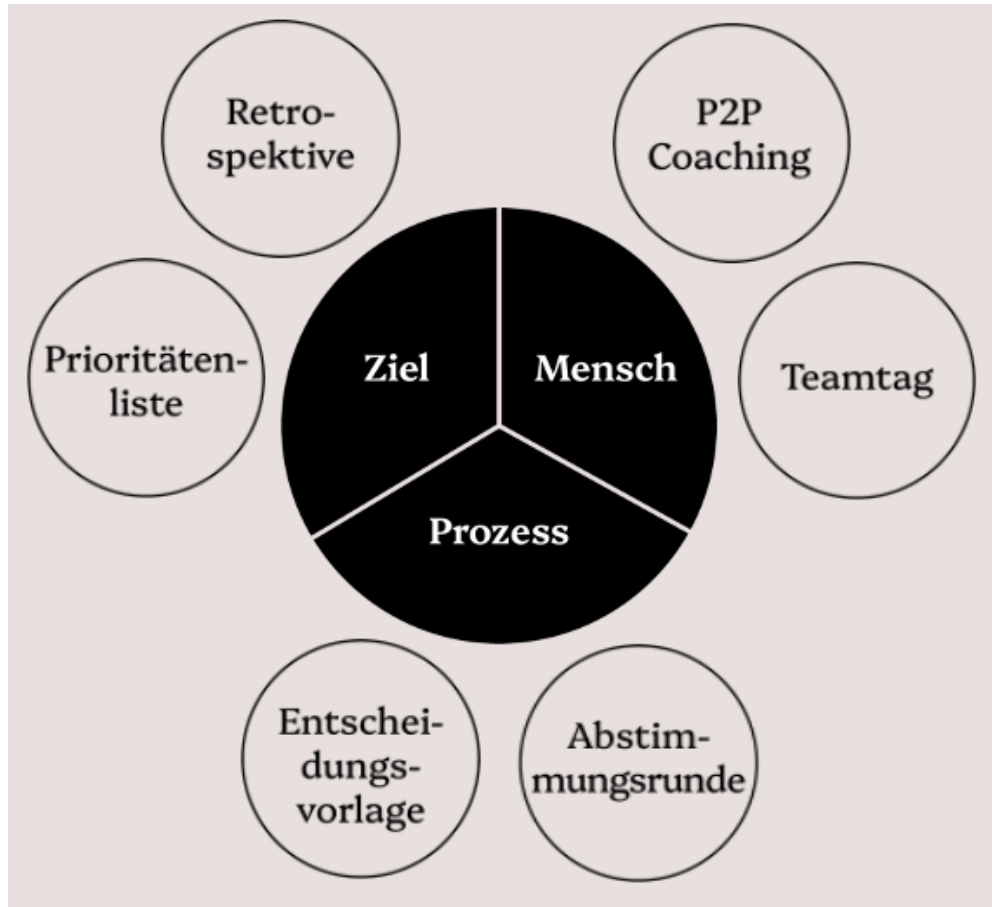


Rasche Umsetzung vor Perfektion

Lausanne



Schneller Einfach Machen



Accele

Schneller
Einfach
Machen

RAD



Netz statt Abschnitte



Verkehrszweck: Arbeit

Planungsprinzip: Routen des
geringsten Widerstandes



Verkehrszwecke: Alle

Planungsprinzip: Alle Straßen
sind Velonetz



Verknüpfung ÖV - Velo



Houten



“Wir sind nicht Holland: zu guter ÖV”



Rotterdam

4 op de 10
reizigers komt
op de fiets naar
het station



Neue Dimension öV-Velo



Neue Dimension öV-Velo



Solothurn



Und dann ...











„Was in Bern, Kopenhagen oder Odense selbstverständlich ist, wird leider immer noch in vielen Städten als unvorstellbare Rücksichtnahme auf Velofahrende bewertet.“

VCS MAGAZIN 3/21



World Index
@theworldindex

World's Most Bicycle-Friendly Cities

1.  Utrecht
2.  Munster
3.  Antwerp
4.  Copenhagen
5.  Amsterdam
6.  Malmo
7.  Hangzhou
8.  Bern
9.  Bremen
10.  Hanover



