# Befragungen der Velofahrenden und Mitwirkung

## Beschreibung

Die Erfahrungen der Nutzer:innen zu kennen, ist ein wichtiger Schritt bei der Festlegung einer Veloverkehrspolitik, der Priorisierung von Massnahmen und der zu realisierenden Veloverkehrsinfrastruktur. Hierfür stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung: Fragebogenerhebungen, Vor-Ort-Erhebungen, Austauschplattformen, Konsultationen usw.

## Nutzen

Die Berücksichtigung von Velofahrenden trägt dazu bei, dass die Infrastruktur erfolgreich ist und das Velofahren gefördert wird. Es ist wichtig, die Bedürfnisse der verschiedenen Arten von Velofahrenden, Velotypen und Nutzungsmotiven zu berücksichtigen. Dies ermöglicht es auch, die bisherigen Velofahrer:innen zu halten und neue anzuziehen.

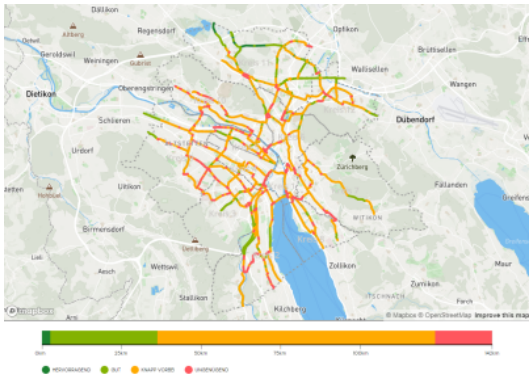
## Herausforderungen

Velofahrende und oder Verbände können über verschiedene Wege Anfragen und Beschwerden an die zuständigen Verwaltungen richten. Der Prix Velo Städte, der alle vier Jahre von Pro Velo organisiert wird, basiert auf einer breit angelegten Umfrage unter Velofahrenden und gibt Gemeinden Hinweise zu Qualitäten und Mängeln ihrer Veloinfrastruktur.

Andere Instrumente ermöglichen eine genauere Analyse. Bei Vor-Ort-Umfragen (intercept survey) werden die Velofahrer:innen an einer bestimmten Stelle befragt. Die Plattform Bikeable ermöglicht es Velofahrenden, gefährliche Stellen auf ihren Routen anzugeben und gute Beispiele zu erfassen. VelObserver kartographiert die Qualität von Routen auf der Grundlage der Bewertung durch Velofahrende. Wenn sich eine Gemeinde für den Einsatz eines solchen Tools entscheidet, sollte sie sicherstellen, dass sie über die nötigen Ressourcen verfügt, um die Bearbeitung der Eingaben zu gewährleisten.

Die Plattform *Bicycle user experience* listet Methoden auf (User Experience Mapping, Storytelling, vergleichende Analysen und andere), um die Erfahrungen von Velofahrenden zu thematisieren, Problemstellen zu identifizieren, etc.

Beispiel für einen identifizierten Problempunkt, Lausanne. Quelle: Bikeable




Karte zur Bewertung der Veloinfrastruktur, Zürich. Quelle: Velobserver

Vom OUVEMA im Rahmen der Evaluation einer Veloverkehrsanlage durchgeführte Intercept surveys auf dem Boulevard de Pérolles, Freiburg (Schmassmann & Rérat 2023)

## Intercept Surveys als Evaluationsinstrument

Bei der Methode der Intercept Surveys werden Velofahrende vor Ort befragt. Der Fragebogen ist kurz (in der Regel maximal 5 Minuten) und behandelt je nach Bedarf die Merkmale der Velofahrer:innen, ihre Gewohnheiten (Häufigkeit, Fahrtzwecke, Strecken) und Erfahrungen (z. B. in Bezug auf die Sicherheit).

| | 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** | |

Ranking des Prix Velo für Kleinstädte. Quelle: Prixvelo

## Prix Velo Städte

Bei dieser Aktion, früher "Prix Velostädte", bewerten Velofahrende die Velofreundlichkeit ihrer Gemeinde. Die Städte und Gemeinden erhalten so ein Feedback zu ihrer Arbeit. Im Jahr 2022 belegten Burgdorf, Köniz und Winterthur in ihrer Kategorie (kleine, mittelgrosse bzw. grosse Städte) den ersten Platz.

## Quellen


- Bikeable
- Velobserver
- Prix Velo > Prix Velo Städte
- Schmassmann A. et Rérat P. (2023): Quels sont les effets d'un nouvel aménagement cyclable? L'exemple du boulevard de Pérolles à Fribourg. Etudes urbaines n°8