

## Faktenblatt zur Einreichung der Velo-Initiative

### 1. Die zentralen Inhalte der Velo-Initiative

Die Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" verlangt vom Bund, das Velo als Verkehrsmittel im Alltag, in der Freizeit sowie im Sport zu fördern. Gleichzeitig will sie auch für das Zufussgehen und das Wandern stärkere Unterstützung und sichere Wege.

[www.veloinitiative.ch](http://www.veloinitiative.ch)

### 2. Schnelle Einreichung dank breiter Unterstützung

Eine breite Trägerschaft aus 26 Verbänden und Parteien lancierte die Initiative am 5. März 2015. Der Ruf nach besseren Bedingungen für das Velo findet viel Gehör: Bereits nach rund 8 Monaten waren die notwendigen Unterschriften beisammen.

Informationen zur Trägerschaft unter [www.veloinitiative.ch](http://www.veloinitiative.ch)

### 3. Verkehrssicherheit als Voraussetzung für das Velofahren

Die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahrzehnte kommen insbesondere den Autoinsassen zugute. Die Opferzahlen unter Velofahrenden sind in dieser Zeit nicht zurückgegangen. Velofahren muss sicherer werden: Dies ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Menschen das Velo überhaupt nutzen.

Opferzahlen des Velo- und Autoverkehrs seit 1994: <http://tinyurl.com/velo-unfall>

Informationen der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu: <http://tinyurl.com/bfu-velo>

### 4. Grosser Handlungsbedarf bei der Velo-Infrastruktur

Städte und Kantone verbessern ihre Velo-Infrastruktur laufend. Dennoch fehlt an vielen Orten ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz. Im Vergleich zum Klassenbesten (Velostadt Burgdorf) besteht in allen Schweizer Städten ein grosser Handlungsbedarf. Zieht man europäische Städte in den Vergleich mit ein, zeigt sich ein massives Verbesserungspotenzial.

Aktuelle Studie des SVI zum Stand der Veloförderung in den Agglomerationen:

<http://tinyurl.com/svi-velo>

Beurteilung der eigenen Stadt durch die Velofahrenden, im Rahmen der Velostädte-Umfrage von Pro Velo Schweiz 2014: <http://velostaedte.ch/>

### 5. Das Velo trägt substanziell zur Lösung der Verkehrsprobleme bei

Das Velo trägt zu weniger Stau bei. Im Nahbereich bis 5 Kilometer – mit E-Bikes auch bis 15 Kilometer - ist das Velo viel flexibler, direkter, schneller und günstiger. Die Hälfte aller Autofahrten und 80% aller Tramfahrten sind kürzer als 5 km. Mehr Veloverkehr entlastet die Infrastruktur und bricht öV-Spitzen. Infrastrukturkosten für den Veloverkehr sind vergleichsweise tief und daher kosteneffizient.

Weitere Informationen zur Effizienz von LV-Infrastrukturen in der Studie des Büros Infrac (2006): <http://tinyurl.com/infrac-velo>

### 6. Velofahren ist gesund für die Menschen und nützt der Volkswirtschaft

Velofahren ist gesund. Die regelmässige Bewegung auf dem Velo stärkt den Bewegungsapparat, den Kreislauf und das Immunsystem. Mit dem Fahrrad gelingt es

leicht, die empfohlene tägliche Bewegung in den Alltag zu integrieren. Wenn sich mehr Menschen regelmässig bewegen würden, könnte dies Krankheitskosten um Milliarden Franken senken. Der Nutzen für die Gesundheit ist auch in Städten mit verhältnismässig hoher Luftbelastung grösser als mögliche Schäden durch Luftschadstoffe.

Informationen zum Thema Velo und Gesundheit:

<http://www.hepa.ch/internet/hepa/de/home/dokumentation/dokumente.html>

Studie des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Zürich zum volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen der Veloförderung in der Schweiz:

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

## **7. Kinder und Jugendliche wieder aufs Velo bringen**

Kinder und Jugendliche fahren immer weniger Velo. Die im Sommer 2015 erschienene Studie „Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ (Hrsg.: ASTRA) zeigt, dass Kinder und Jugendliche heute nur noch halb so oft mit dem Fahrrad unterwegs sind wie vor 16 Jahren. Kinder werden vermehrt chauffiert, anstatt dass sie das Velo benützen.

Jugendliche benützen lieber den öffentlichen Verkehr oder gehen zu Fuss.

Die Studie ist auf der Website des ASTRA verfügbar: <http://tinyurl.com/astra-velo>

## **8. Vorbilder Dänemark und Niederlande**

In den Niederlanden und in Dänemark, aber auch in vielen Städten und Regionen Deutschlands ist der Anteil des Velos am Gesamtverkehr markant höher als in der Schweiz. Und er soll nach dem Willen der Regierungen weiter wachsen. Der heutige Veloanteil von gegen 40% in Kopenhagen zeigt den Erfolg einer langjährigen Veloförderkultur und politik, die das Velo in der Verkehrsplanung konsequent gleichwertig berücksichtigt.

Weitere Informationen finden sich auf den Websites der niederländischen und der dänischen Velo-Botschaft:

<http://www.cycling-embassy.dk/> und [www.dutchcycling.nl](http://www.dutchcycling.nl)

## **9. Städtevergleich Schweiz**

Veloförderung ist heute Sache von Gemeinden und Kantonen. Strategien, Reglemente und Finanzkennzahlen sind unterschiedlich und lassen sich oft nicht vergleichen. So sind Finanzierungsquellen und die Abgrenzungen zwischen den einzelnen Aufgabenbereichen der Verwaltung nicht einheitlich. Deshalb beschränkt sich der „Städtevergleich Mobilität 2012“, erstellt durch das Büro Jud in Zürich im Auftrag mehrerer Städte, auf allgemeine, verkehrsbezogene Kennzahlen.

Quelle: <http://tinyurl.com/jud-velo>

Stand 15.12.2015

//einreichung\_faktenblatt7