



# *PRIX VELO STÄDTE 2025*

*Bericht Chur*



**Impressum:**

© Pro Velo Schweiz, Mai 2026  
Wiedergabe mit Quellenangabe erlaubt.  
prixvelo.ch

Pro Velo Schweiz  
Birkenweg 13  
3013 Bern  
pro-velo.ch

**Projektteam:**

Anita Wenger, Pro Velo Schweiz  
Anna Schuler, Pro Velo Schweiz  
Christoph Merkli, Pro Velo Schweiz  
Dr. Alberto Castro Fernández, Swiss TPH  
MSc. Axel Luyten, Swiss TPH  
Dr. Thomas Götschi, UC Berkeley

**Mit Unterstützung von:**



## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>3</b>
<b><u>1</u> <u>EINLEITUNG .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b><u>2</u> <u>ÜBERBLICK ALLE KATEGORIEN .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b><u>3</u> <u>DIE KATEGORIEN IM EINZELNEN .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b>3.1 VERKEHRSKLIMA .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2 SICHERHEIT.....</b>	<b>7</b>
<b>3.3 KOMFORT .....</b>	<b>9</b>
<b>3.4 WEGNETZ.....</b>	<b>10</b>
<b>3.5 ANGEBOT AN ABSTELLPLÄTZEN .....</b>	<b>12</b>
<b>3.6 STELLENWERT.....</b>	<b>14</b>
<b><u>4</u> <u>STÄRKEN UND SCHWÄCHEN .....</u></b>	<b><u>15</u></b>
<b><u>5</u> <u>VERGLEICH ZU ANDEREN STÄDTEN .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b><u>6</u> <u>FAZIT.....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>7</u> <u>ANHANG .....</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b>7.1 DURCHSCHNITTSNOTEN DER EINZELAUSSAGEN UND KATEGORIEN.....</b>	<b>21</b>
<b>7.2 DEMOGRAPHISCHE VARIABLEN .....</b>	<b>22</b>
<b>7.3 BEMERKUNGEN AUS DEM FREITEXTFELD «BEMERKUNGEN (Z.B. WÜNSCHE/ANLIEGEN AN DEINE GEMEINDE)» .....</b>	<b>24</b>

## 1 EINLEITUNG

In diesem Bericht werden die Daten der Onlinebefragung des Prix Velo Städte 2025 für die Stadt Chur ausgewertet. Die Onlinebefragung wurde zwischen September und November 2025 durchgeführt. Informationen zum Kontext sowie zur Methodik entnehmen Sie dem Bericht «Prix Velo Städte 2025 – Schlussbericht Schweiz» auf [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch). In Tabelle 1 sind Informationen über die Stichprobe sowie eine Zusammenfassung der Kernergebnisse der Onlinebefragung für die Jahre 2025 und 2021 abgebildet.

Tabelle 1: Informationen über die Stichprobe und Kernergebnisse der Onlinebefragung in Chur für die Jahre 2025 und 2021.

Chur	2025	2021
Anzahl vollständige Bewertungen	442	338
Rang in der Gesamtrangliste	8 / 56	14 / 37
Rang in der Stadtgrössen-Klasse	2 / 18	3 / 9
Durchschnittsnote aller Kategorien	4.1	3.9
Pauschalnote für die Aussage „Ich kann hier gut Velo fahren“	4.8	4.5

## 2 ÜBERBLICK ALLE KATEGORIEN

Aus Abbildung 1 gehen die Pauschalnote und die Kategoriennoten für Chur in den Jahren 2025 und 2021 hervor. Im Jahr 2025 erhält Chur die Durchschnittsnote 4.1, was einer Veränderung von +0.2 Notenpunkten gegenüber dem Jahr 2021 entspricht. Mit diesem Ergebnis erreicht Chur innerhalb der Städte-Grössenklasse Platz 2 von 18 und in der Gesamtrangliste Platz 8 von 56. Die bestplatzierte Stadt erreicht die Note 4.4, der schweizweite Durchschnitt liegt bei 3.9.

Die Pauschalnote, basierend auf der Bewertung der Aussage „Ich kann hier gut Velofahren“, beträgt für Chur 4.8 und liegt damit +0.7 Punkte über der Durchschnittsnote. Die schweizweit beste Pauschalnote ist 5.3.

Am besten bewertet wird 2025 die Kategorie *Abstellplätze* (Note 4.6). Die beste Entwicklung seit 2021 weist die Kategorie(n) *Stellenwert* (+0.5) auf. Das grösste Potenzial weisen die Kategorien *Komfort* und *Sicherheit* (Note 3.7) auf.

In Abbildung 2 ist die Entwicklung der einzelnen Kategoriennoten über die Zeit dargestellt. Bei 4 von 6 Kategorien zeigt sich seit der Umfrage 2025 eine positive Entwicklung in Richtung der Bestwerte von 2017 und 2021, nicht jedoch bei den Kategorien *Verkehrsklima* und *Sicherheit*.

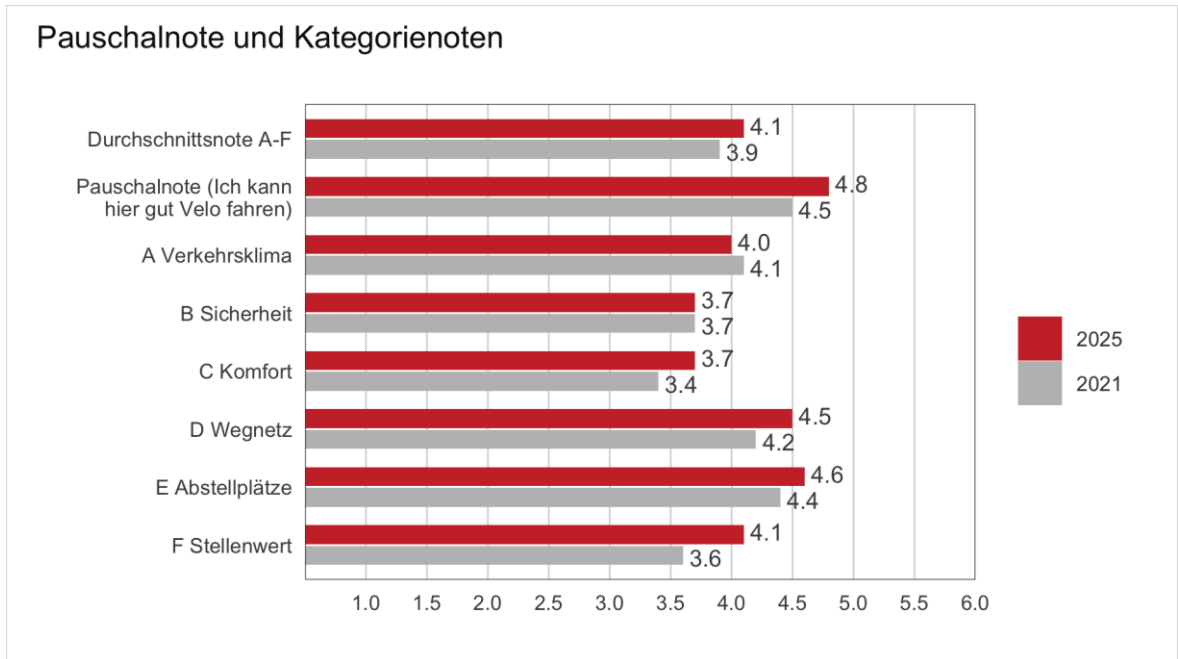


Abbildung 1: Pauschalnoten und Kategorienoten für die Jahre 2025 und 2021.

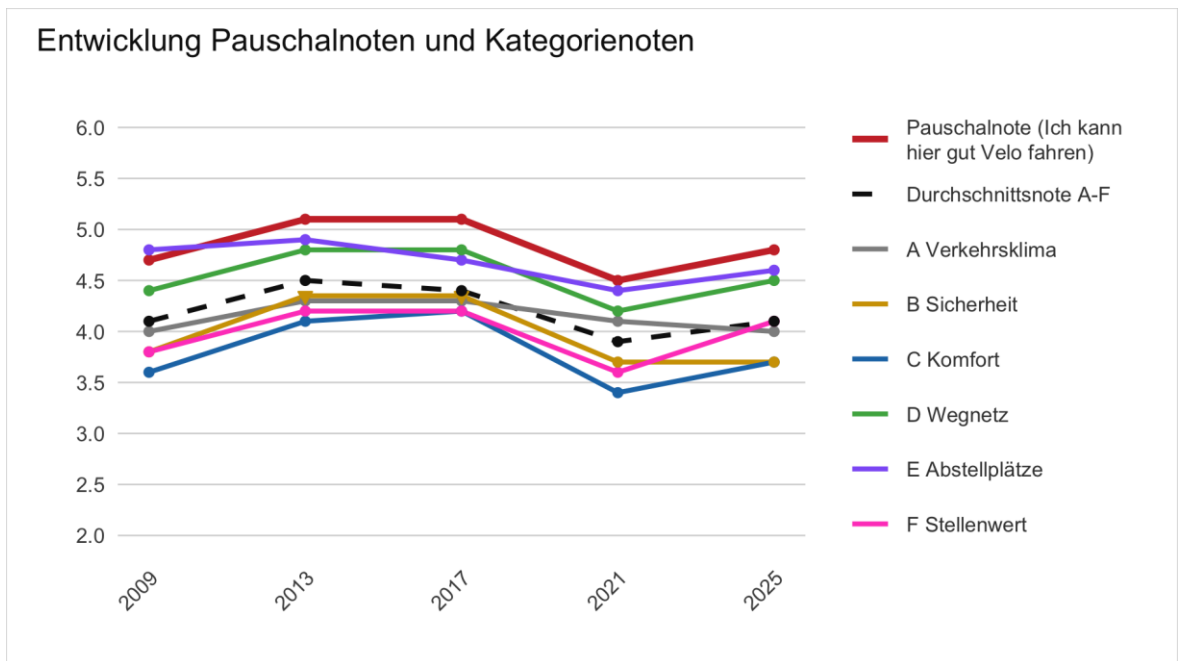


Abbildung 2: Entwicklung der Pauschalnote, der Durchschnittsnote und der Kategorienoten über die Zeit.

### 3 DIE KATEGORIEN IM EINZELNEN

#### 3.1 VERKEHRSKLIMA

In der Kategorie Verkehrsklima beurteilen die Velofahrenden, wie sie das Nebeneinander mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben. Die Ergebnisse können den Abbildungen 3 und 4 entnommen werden. Das Verkehrsklima in Chur wird mit 4 im Durchschnitt als genügend wahrgenommen. Am besten bewertet wird die Aussage *Konfliktfrei mit Fussgänger\*innen* (4.8). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnen die Aussagen *Rechts vorbei fahren bei Kolonnen*, *Rücksichtnahme MIV* und *Rücksichtnahme ÖV* (+0.1). Das grösste Potenzial weist die Aussage *Rücksichtnahme E-Bikes* (2.8) auf. Ein deutlicher Aufwärtstrend über die Zeit, zeigt sich lediglich bei A4: *Rücksichtnahme ÖV*. Bei A5: *Rücksichtnahme Velos* und A7: *Rücksichtnahme E-Bikes* existieren noch keine Zeitreihen.

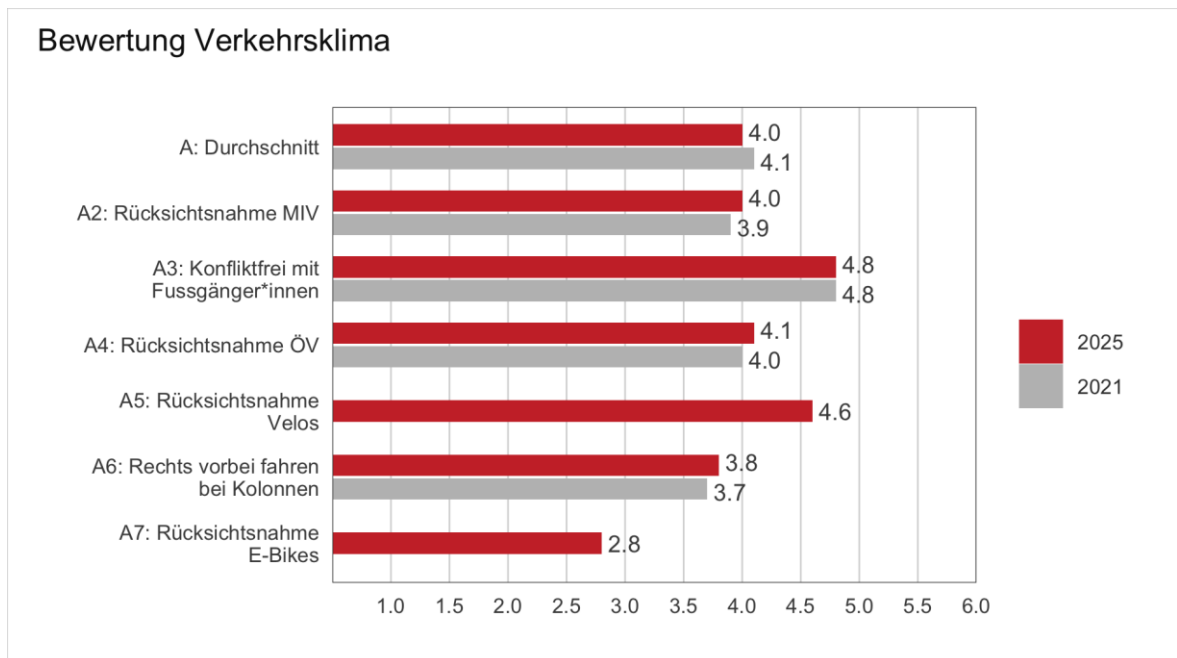


Abbildung 3: Bewertung des Verkehrsklimas für die Jahre 2025 und 2021.

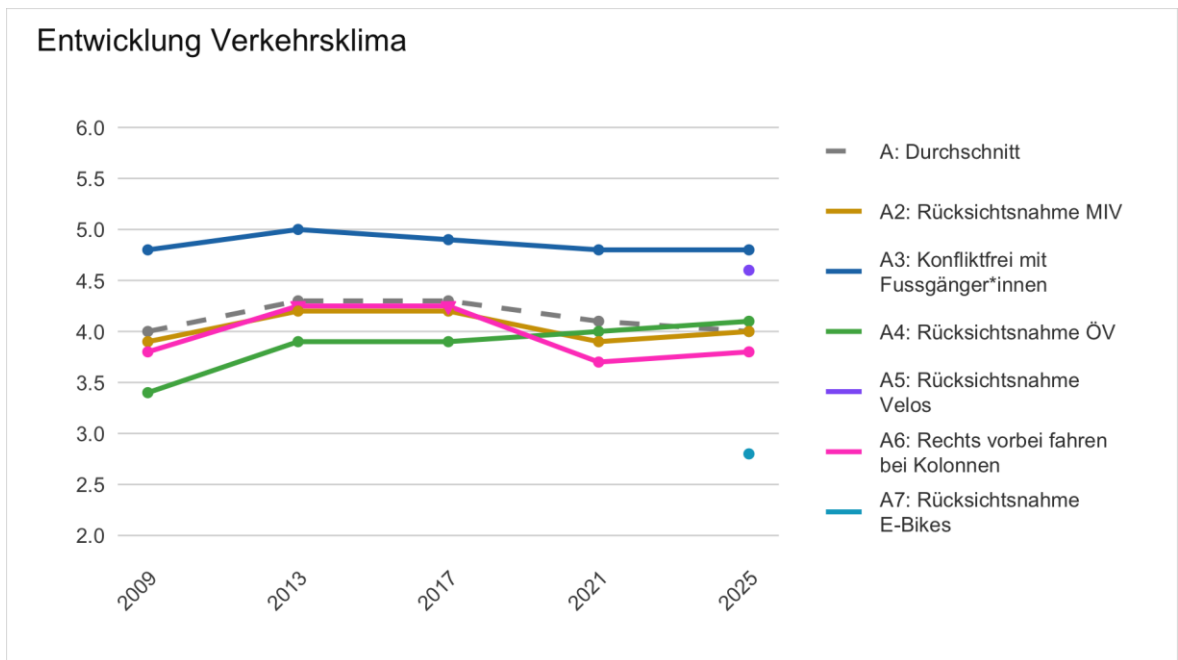


Abbildung 4: Entwicklung des Verkehrsklimas über die Zeit.

### 3.2 SICHERHEIT

Aus den Abbildungen 5 und 6 geht die Einschätzung der Sicherheit in Chur hervor. Die Kategorie Sicherheit wird in Chur mit 3.7 als ungenügend wahrgenommen. Am besten bewertet wird die Aussage *Fühle mich sicher* (4.5). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnen *Fühle mich sicher*, *Genug Velowege/-streifen*, *Sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen* und *Wege frei von gefährlichen Hindernissen* (+0.4). Das grösste Potenzial liegt bei *Genügend Überholabstand Velos/E-Bikes* (2.6).

Seit 2021 weisen 6 von 8 Einzelaussagen eine deutliche positive Entwicklung auf. Die beiden Aussagen B3: *Keine gefährliche Orte und Kreuzungen* sowie B9: *Genügend Überholabstand Velos/E-Bikes* wurden dieses Mal neu bewertet, entsprechend ist keine Aussage zum Trend möglich.

Zudem wurde nach der Betroffenheit von Verkehrsunfällen auf Schweizer Strassen in den letzten zwölf Monaten gefragt. Von den Befragten aus Chur geben 10.2 % an, in den letzten zwölf Monaten einmal verunfallt zu sein, 0.9 % der Befragten waren in mehrere Unfälle verwickelt. Zum Vergleich: Auf nationaler Ebene resultierten folgende Werte: einmal 13.2 %, mehrmals 1.8 %.

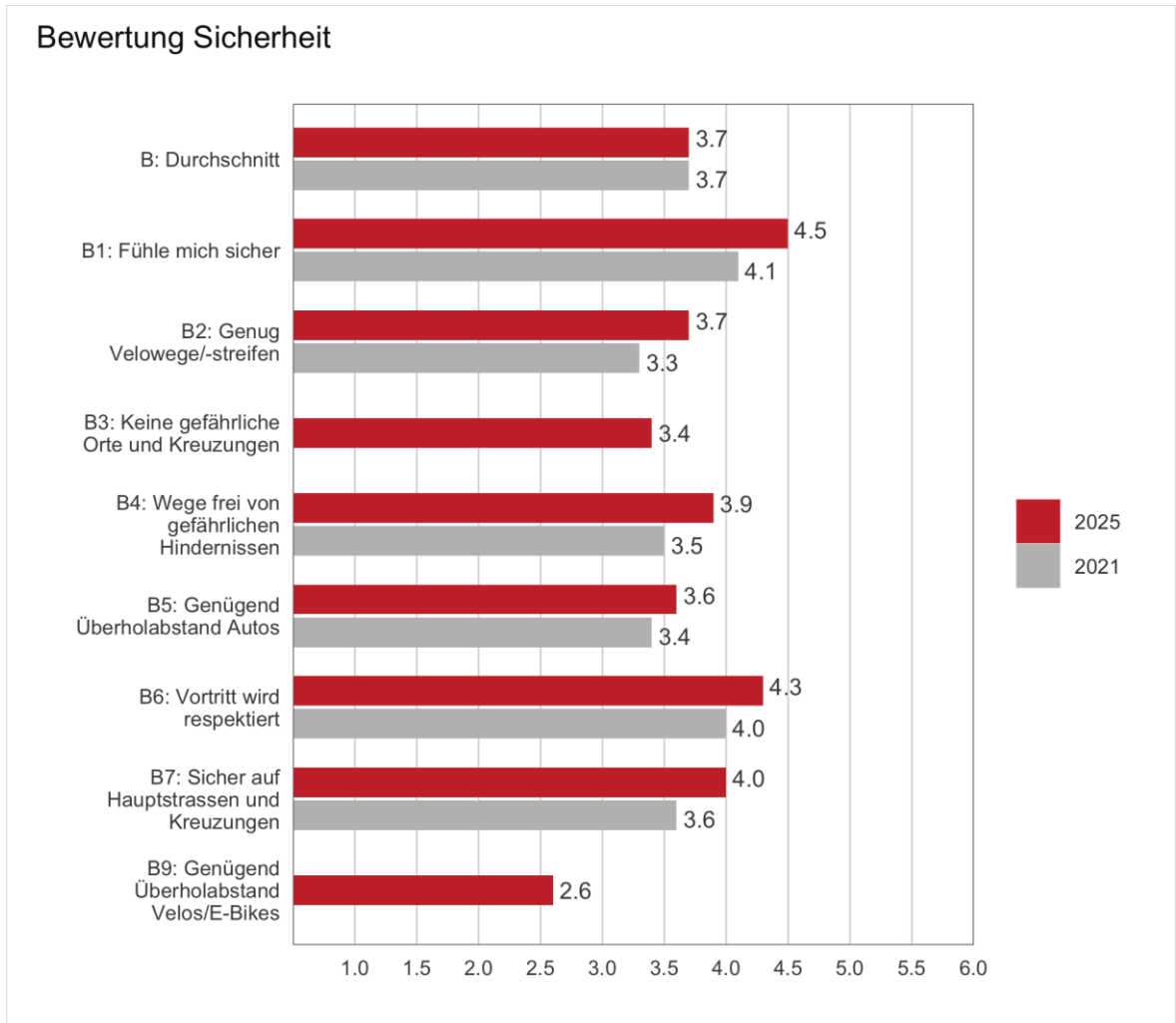


Abbildung 5: Bewertung der Kategorie Sicherheit für die Jahre 2025 und 2021.

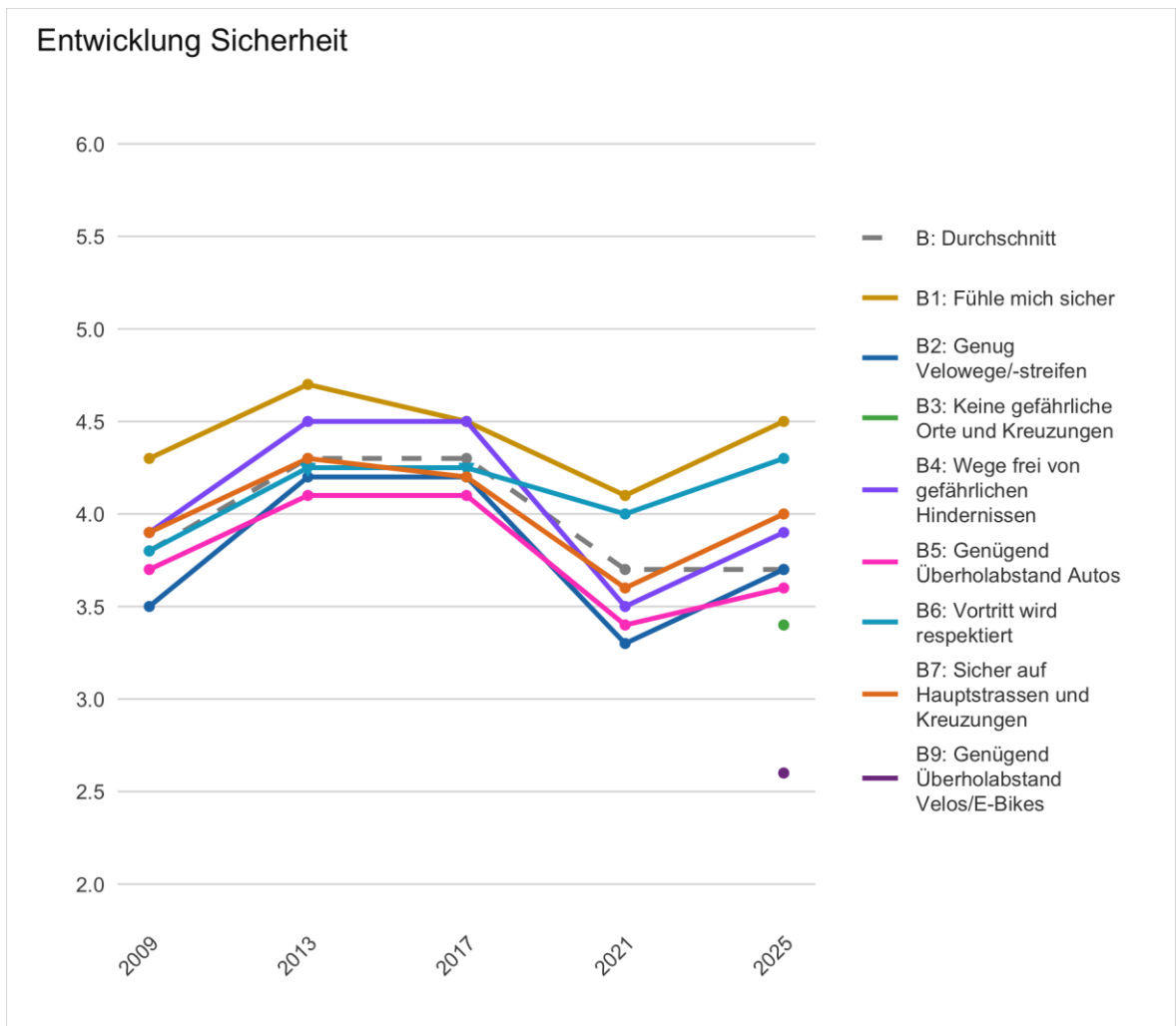


Abbildung 6: Entwicklung der Kategorie Sicherheit über die Zeit.

### 3.3 KOMFORT

In der Kategorie Komfort machen die Velofahrenden Angaben darüber, wie bequem und komfortabel sie sich in Chur mit dem Velo fortbewegen können. Aus den Abbildungen 7 und 8 geht hervor, dass Chur im Bereich Komfort mit einem Durchschnitt von 3.7 ungenügend abschneidet. Am besten bewertet wird die Aussage *Breite von Velowegen/-streifen* (4). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnet *Baustellen bequem umfahrbar* (+0.4). Das grösste Potenzial liegt bei *Ampeln abgestimmt* (3.3). Seit 2021 ist bei allen Einzelaussagen eine Verbesserung feststellbar. Die Höchstwerte von 2017 und 2021 werden aber noch nicht erreicht.

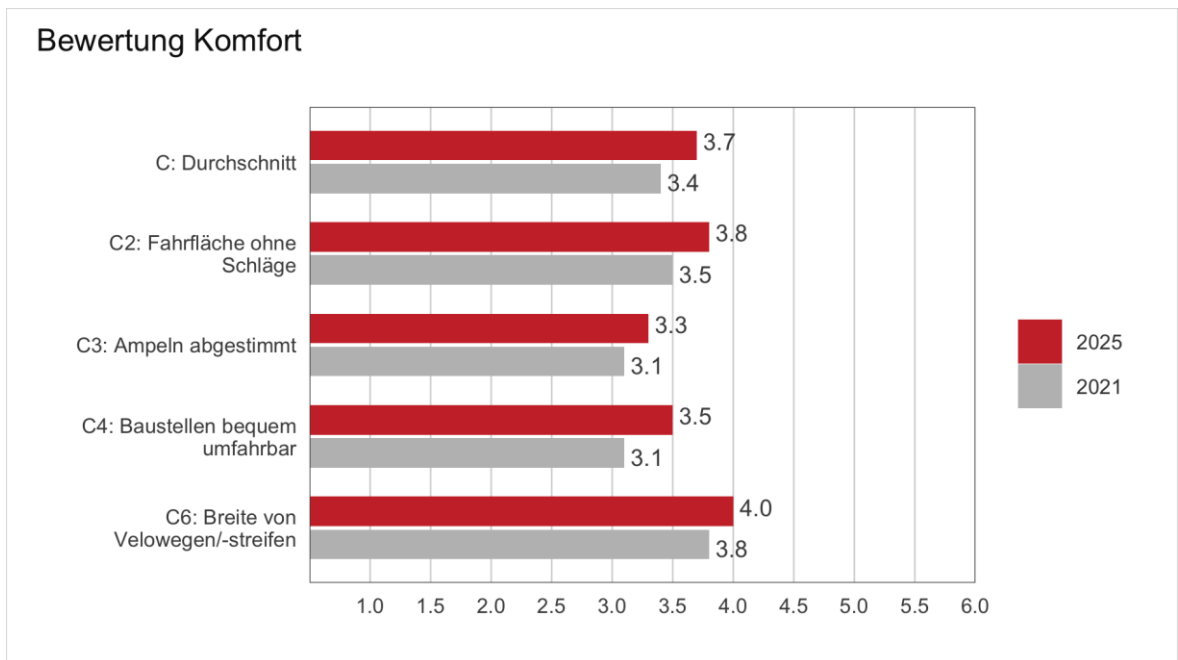


Abbildung 7: Bewertung der Kategorie Komfort für die Jahre 2025 und 2021.

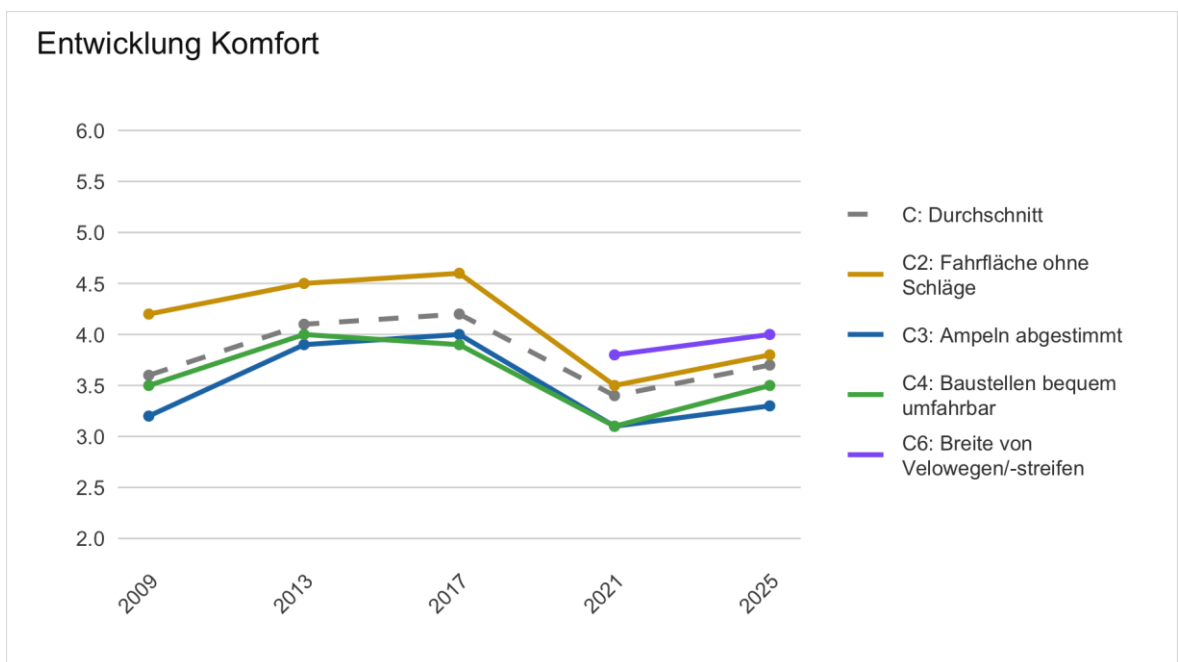


Abbildung 8: Entwicklung der Kategorie Komfort über die Zeit.

### 3.4 WEGNETZ

Die Kategorie Wegnetz gibt Aufschluss darüber, wie Velofahrende das verfügbare Wegnetz hinsichtlich Qualität beurteilen. Das Wegnetz in Chur erhält mit 4.5 eine genügende Kategorienote, wie aus den Abbildungen 9 und 10 hervorgeht. Am besten bewertet werden die Aussagen *Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar* und *Erreiche Ziele zügig*

und direkt (4.7). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnet *Velofreundliche Hauptachsen* (+0.5). Das grösste Potenzial liegt bei *Genug und gute Wegweisung* (4.1). Seit 2021 ist bei allen Einzelaussagen eine zumindest schwache positive Entwicklung feststellbar, das Niveau von 2017 und 2021 wird aber noch nicht wieder erreicht.

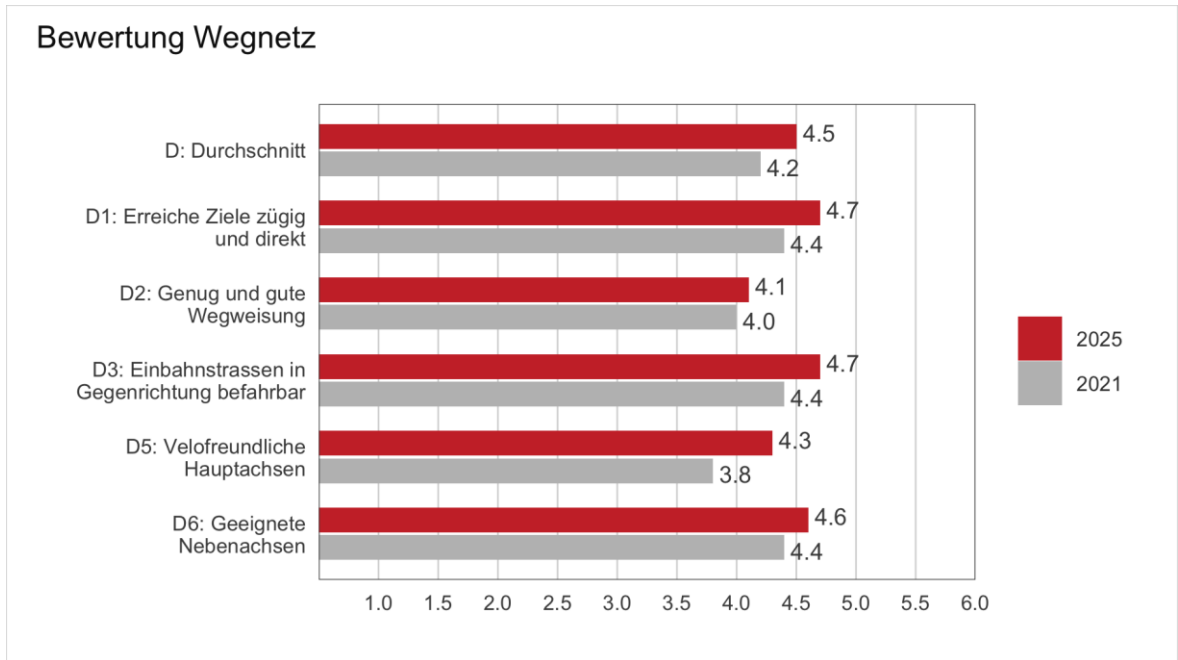


Abbildung 9: Bewertung der Kategorie Wegnetz für die Jahre 2025 und 2021.

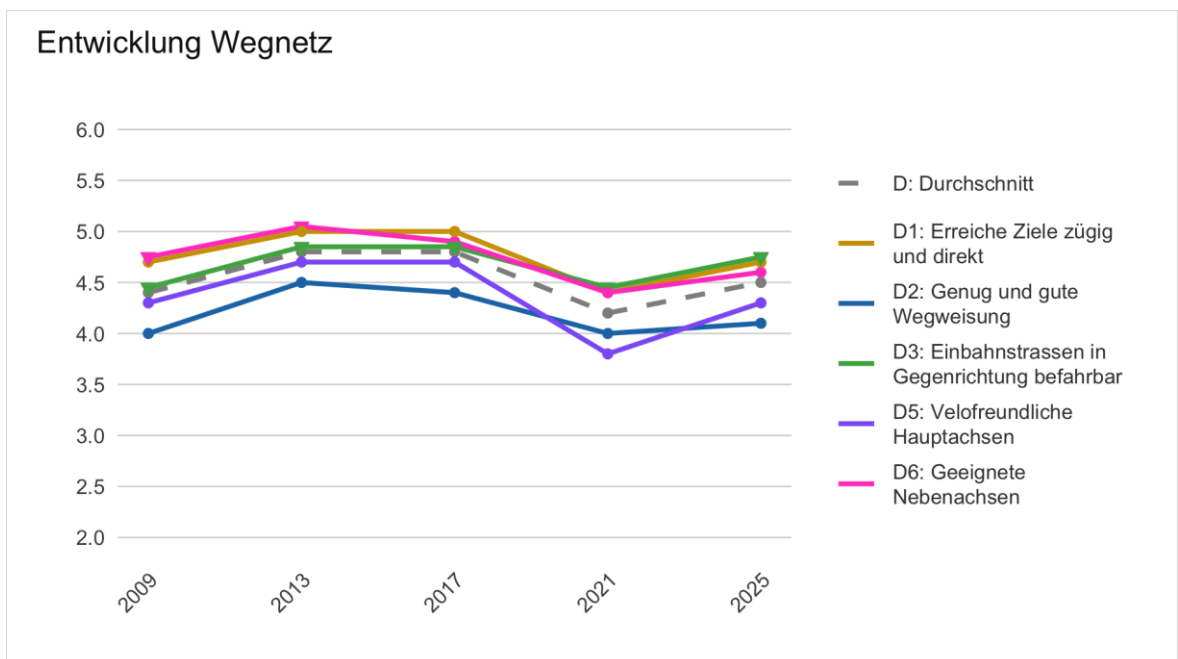


Abbildung 10: Entwicklung der Kategorie Wegnetz über die Zeit.

### 3.5 ANGEBOT AN ABSTELLPLÄTZEN

In der Kategorie Abstellplätze bewerten Velofahrende die Verfügbarkeit und Qualität der Abstellplätze für Velos in Chur. Die Ergebnisse gehen aus den Abbildungen 11 und 12 hervor. Das Angebot an Abstellplätzen in Chur wird mit einer durchschnittlichen Note von 4.6 als genügend wahrgenommen. Am besten bewertet werden die Aussagen *Geeignetes Angebot am Bahnhof* und *Geeignetes Angebot beim Einkaufen* (4.6). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnet *Mit Angebot zufrieden* (+0.3). Das grösste Potenzial liegt bei *Diebstahlsicherung möglich* und *Mit Angebot zufrieden* (4.5).

Bei allen Einzelaussagen ist ein positiver Trend über die Zeit zu erkennen. Am ausgeprägtesten ist dieser beim *Abstellangebot am Bahnhof*, am geringsten beim *Abstellangebot beim Einkaufen*.

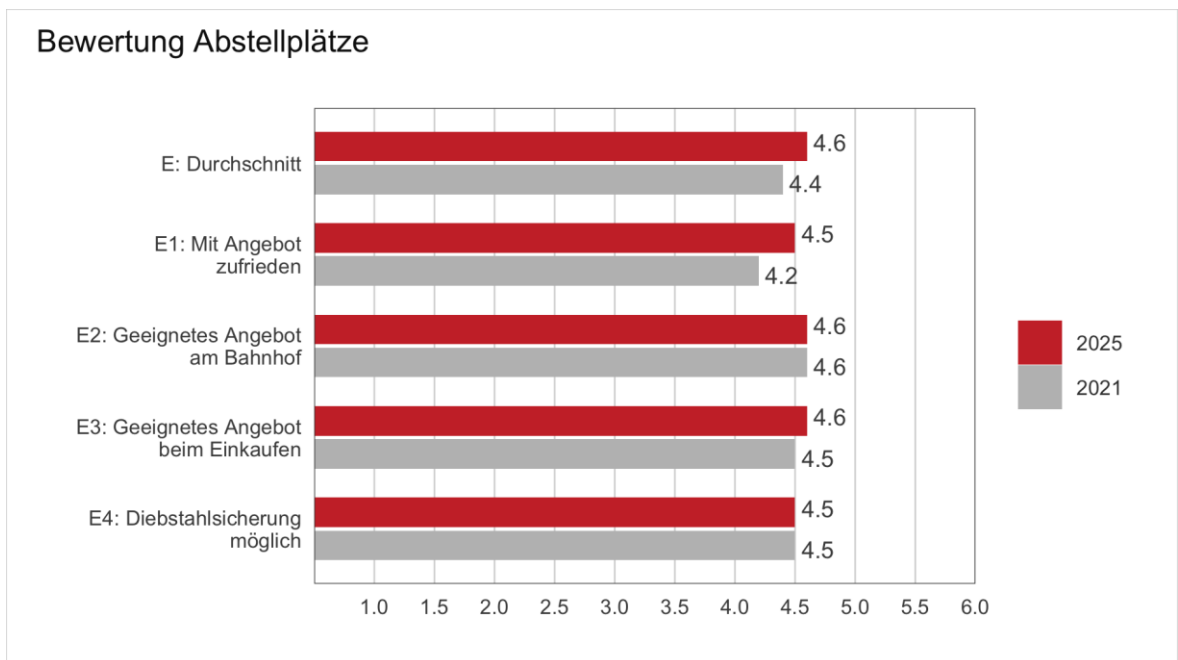


Abbildung 11: Bewertung der Kategorie Abstellplätze in den Jahren 2025 und 2021.

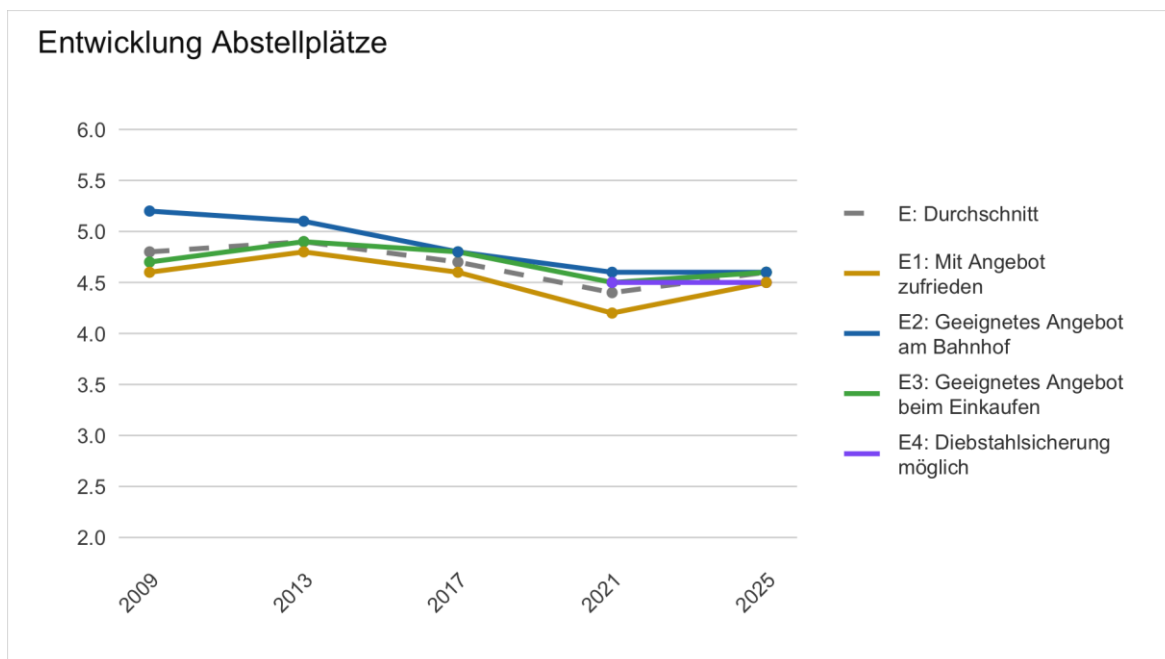


Abbildung 12: Entwicklung der Kategorie Abstellplätze über die Zeit.

Zudem wurde nach der Betroffenheit von Velodiebstahl in den letzten 12 Monaten gefragt. Die Ergebnisse gehen aus Abbildung 13 hervor: Im Jahr 2025 geben 13.8 % der Befragten in Chur an, in den letzten 12 Monaten bestohlen worden zu sein. Zum Vergleich: Auf nationaler Ebene geben 9.4 % der Befragten an, im Laufe des Jahres Diebstahl erlebt zu haben.

Betreffend Vandalismus geben im Jahr 2025 10 % der Befragten in Chur an, in den letzten zwölf Monaten Sachbeschädigung erlebt zu haben; im Jahr 2021 waren es 7.7 %. Zum Vergleich: Schweizweit geben 10 % der Befragten an, von Vandalismus betroffen gewesen zu sein.

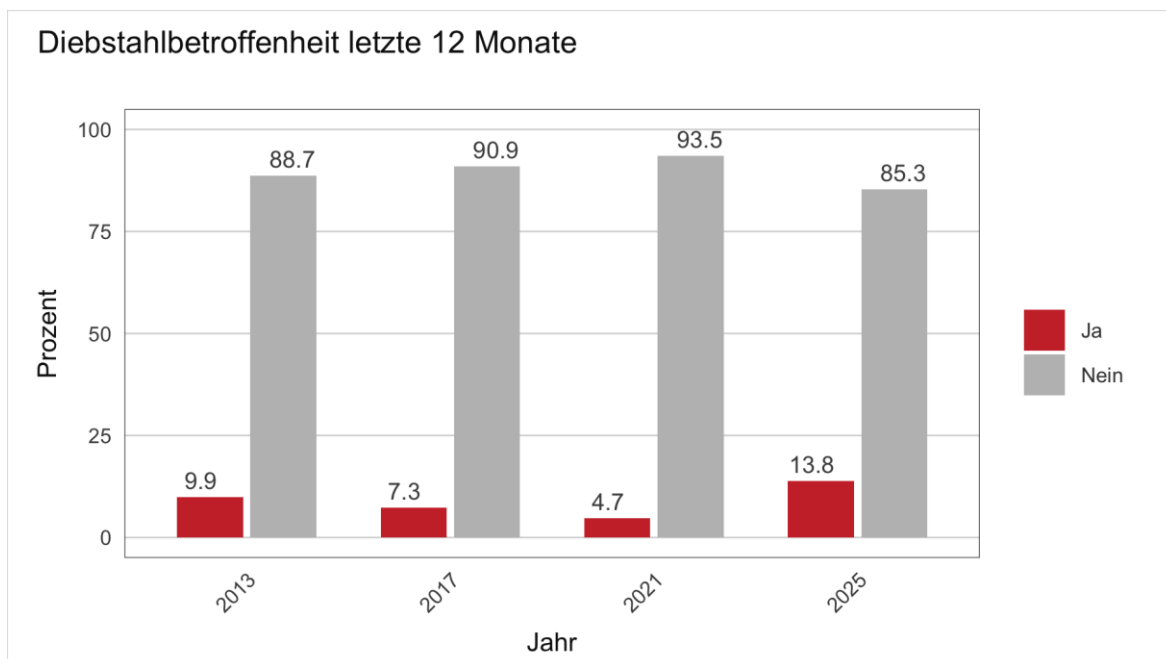


Abbildung 13: Diebstahlbetroffenheit in den letzten zwölf Monaten.

### 3.6 STELLENWERT

Die Kategorie Stellenwert gibt Aufschluss darüber, wie die Befragten aus Chur die Bedeutung, die dem Velofahren durch die lokale Politik und Verwaltung gegeben wird, bewerten. Aus den Abbildungen 14 und 15 gehen die Ergebnisse hervor. Die Kategorie Stellenwert erreicht im Durchschnitt mit 4.1 eine genügende Note. Am besten bewertet wird die Aussage *Verbesserungen in letzten Jahren* (4.4). Die beste Entwicklung seit 2021 verzeichnet *Werbung fürs Velofahren* (+0.8). Das grösste Potenzial liegt bei *Schneeräumung* (3.2). Seit 2021 sind bei allen Einzelaussagen meist deutliche Verbesserungen zu verzeichnen. Im gesamten Zeitverlauf ist aber lediglich bei F5: *Werbung fürs Velofahren* ein positiver Trend erkennbar.

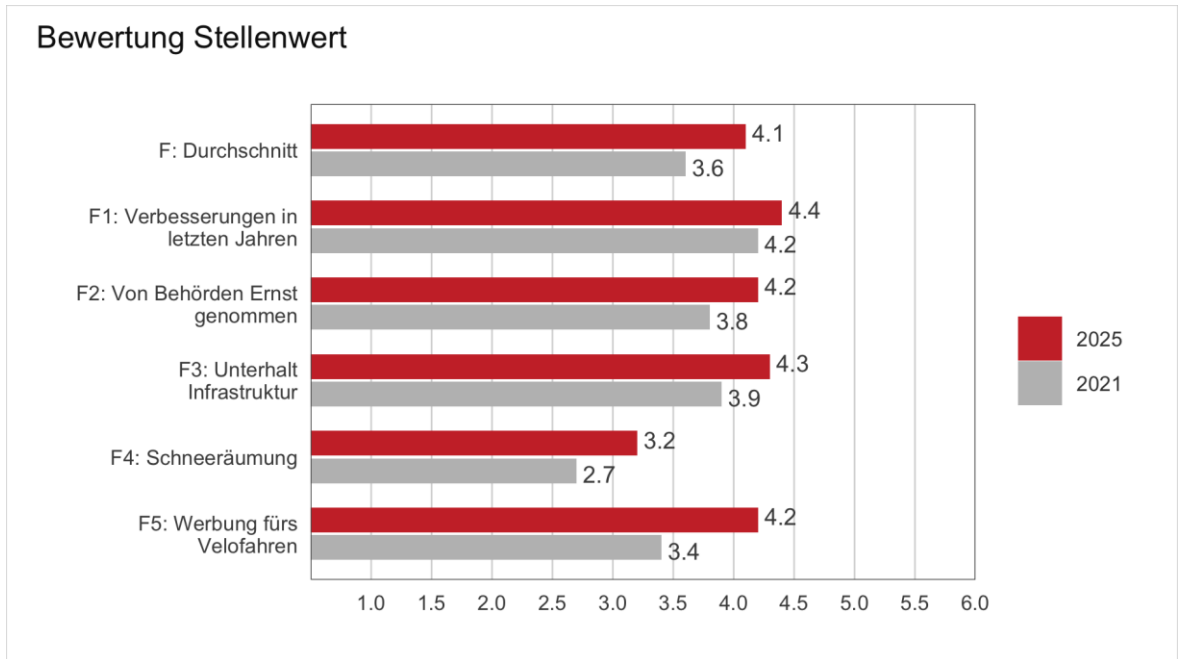


Abbildung 14: Bewertung der Kategorie Stellenwert für die Jahre 2025 und 2021.

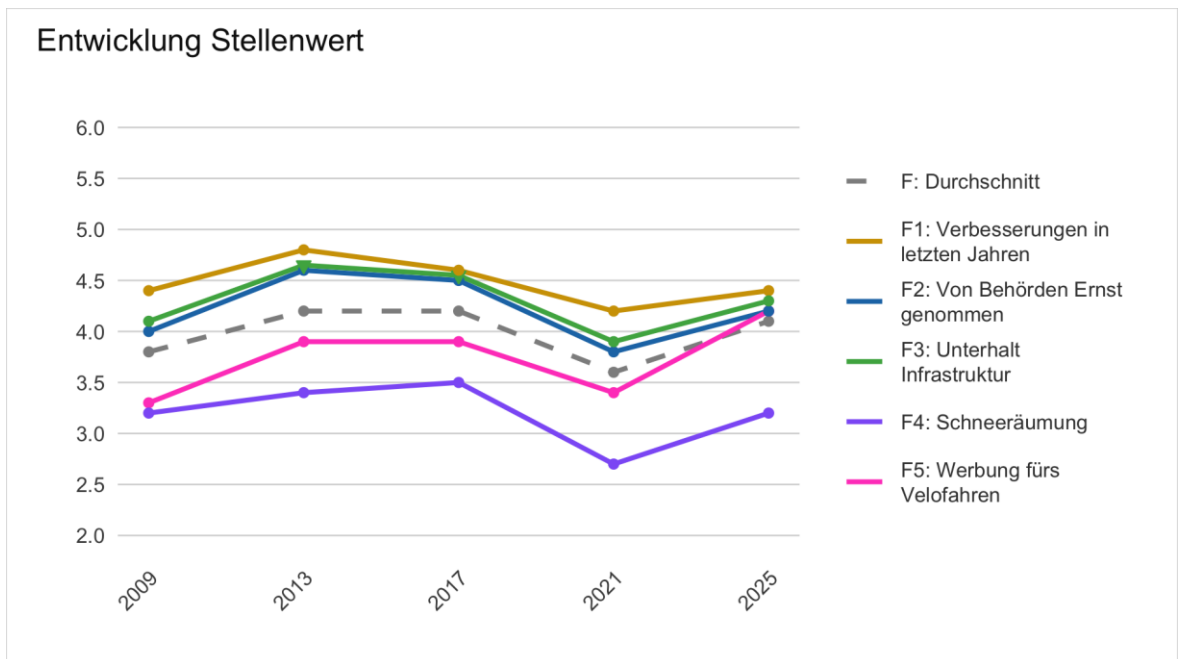


Abbildung 15: Entwicklung der Kategorie Stellenwert über die Zeit.

## 4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Tabelle 2 zeigt auf, in welchen Teilbereichen Chur aus Sicht der Velofahrenden am besten abschneidet und in welchen Bereichen das grösste Verbesserungspotential vorliegt.

Tabelle 2: Die besten und schlechtesten Bewertungen für Einzelaussagen im Jahr 2025.

	Kategorie bzw. Einzelaussage	Note
Stärken	<i>Pauschalnote (Ich kann hier gut Velo fahren)</i>	4.8
	A3: Konfliktfrei mit Fussgänger*innen	4.8
	D1: Erreiche Ziele zügig und direkt	4.7
	D3: Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar	4.7
	<b>E Durchschnitt Kategorie Abstellplätze</b>	4.6
	A5: Rücksichtnahme Velos	4.6
	D6: Geeignete Nebenachsen	4.6
	E3: Geeignetes Angebot beim Einkaufen	4.6
	E2: Geeignetes Angebot am Bahnhof	4.6
	<b>D Durchschnitt Kategorie Wegnetz</b>	4.5
	B1: Fühle mich sicher	4.5
	E4: Diebstahlsicherung möglich	4.5
	E1: Mit Angebot zufrieden	4.5
	F1: Verbesserungen in letzten Jahren	4.4
	B6: Vortritt wird respektiert	4.3
	D5: Velofreundliche Hauptachsen	4.3
	F3: Unterhalt Infrastruktur	4.3
	F5: Werbung fürs Velofahren	4.2
	F2: Von Behörden ernst genommen	4.2
	<b>F Durchschnitt Kategorie Stellenwert</b>	4.1
	<b>A-F Durchschnitt</b>	4.1
	A4: Rücksichtnahme ÖV	4.1
	D2: Genug und gute Wegweisung	4.1
	<b>A Durchschnitt Kategorie Verkehrsklima</b>	4.0
	A2: Rücksichtnahme MIV	4.0
	B7: Sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen	4.0
C6: Breite von Velowegen/-streifen	4.0	
Schwächen	B4: Wege frei von gefährlichen Hindernissen	3.9
	A6: Rechts vorbei fahren bei Kolonnen	3.8

Kategorie bzw. Einzelaussage	Note
C2: Fahrfläche ohne Schläge	3.8
<b>C Durchschnitt Kategorie Komfort</b>	3.7
<b>B Durchschnitt Kategorie Sicherheit</b>	3.7
B2: Genug Velowege/-streifen	3.7
B5: Genügend Überholabstand Autos	3.6
C4: Baustellen bequem umfahrbar	3.5
B3: Keine gefährliche Orte und Kreuzungen	3.4
C3: Ampeln abgestimmt	3.3
F4: Schneeräumung	3.2
A7: Rücksichtnahme E-Bikes	2.8
B9: Genügend Überholabstand Velos/E-Bikes	2.6

## 5 VERGLEICH ZU ANDEREN STÄDTEN

Der Vergleich von Chur mit anderen Städten derselben Grössenklasse geht aus Abbildung 16 hervor.

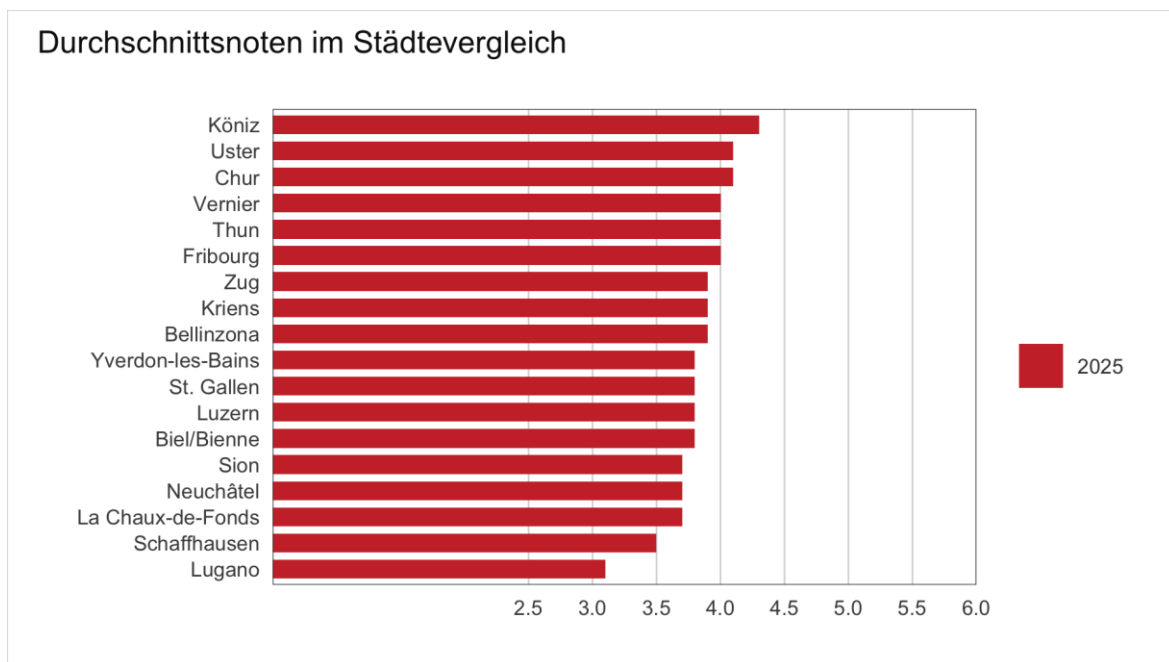


Abbildung 16: Durchschnittsnoten 2025. Vergleich innerhalb der Grössenklasse.

In Tabelle 3 ist die Entwicklung der Durchschnittsnoten innerhalb der Städte-Grössenklasse aufgezeigt. Chur hat seit 2021 überdurchschnittlich vorwärts gemacht (+0.2) und

sich dadurch von Rang 3 auf Rang 2 verbessert. Zum Vergleich: Die beste durchschnittliche Entwicklung seit 2021 innerhalb der Grössenklasse verzeichnet Fribourg (+0.3).

Tabelle 3: Entwicklung der Durchschnittsnoten. Vergleich innerhalb der Grössenklasse.

Rang	Gemeinde	Durchschnittsnote 2025	Durchschnittsnote 2021	Entwicklung seit 2021	Anzahl Umfrageteilnahmen 2025 (UT)	Anzahl Umfrageteilnahmen 2021 (UT)	Beteiligung 2025 (%)
1	Köniz	4.30	4.20	+0.10	324	233	0.7
2	Chur	4.10	3.90	+0.20	442	338	1.1
2	Uster	4.10	4.00	+0.10	348	199	1.0
4	Fribourg	4.00	3.70	+0.30	567	257	1.4
4	Thun	4.00			597	66	1.4
4	Vernier	4.00			239	45	0.6
7	Bellinzona	3.90			161		0.4
7	Kriens	3.90	3.80	+0.10	257	146	0.9
7	Zug	3.90			169	61	0.5
10	Biel/Bienne	3.80			430	107	0.8
10	Luzern	3.80	3.70	+0.10	864	354	1.0
10	St. Gallen	3.80	3.60	+0.20	668	521	0.8
10	Yverdon-les-Bains	3.80	3.80	+0.00	199	236	0.7
14	La Chaux-de-Fonds	3.70			219	54	0.6
14	Neuchâtel	3.70	3.70	+0.00	349	239	0.8
14	Sion	3.70			212	124	0.6
17	Schaffhausen	3.50	3.50	+0.00	488	263	1.3
18	Lugano	3.10			197		0.3

Der Vergleich der Durchschnittsnoten nach Kategorien im Städtevergleich zeigt, dass Chur insbesondere in der Kategorie Stellenwert von mehreren Städten, die rangmässig schlechter abschneiden, überholt wird.

Tabelle 4: Durchschnittsnoten 2025 nach Kategorien. Vergleich innerhalb der Grössenklasse.

Gemeinde	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Wegnetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
Köniz	4.30	3.90	4.00	4.60	4.70	4.30	4.30
Chur	4.00	3.70	3.70	4.50	4.60	4.10	4.10
Uster	4.10	3.70	3.60	4.30	4.40	4.30	4.10
Fribourg	3.90	3.50	3.80	4.30	4.40	4.20	4.00
Thun	4.00	3.70	3.70	4.30	4.30	3.80	4.00
Vernier	4.00	3.60	3.80	4.20	4.00	4.40	4.00
Bellinzona	4.00	3.60	3.70	4.10	4.00	4.20	3.90
Kriens	4.00	3.50	3.50	4.20	4.30	3.70	3.90
Zug	4.00	3.60	3.50	4.20	4.20	3.60	3.90
Biel/Bienne	3.90	3.40	3.50	4.20	4.10	3.70	3.80
Luzern	4.00	3.40	3.60	4.10	4.10	3.90	3.80
St. Gallen	3.90	3.40	3.30	4.10	4.30	3.70	3.80
Yverdon-les-Bains	3.90	3.40	3.60	3.90	4.10	4.00	3.80
La Chaux-de-Fonds	3.90	3.20	3.40	3.80	3.90	3.80	3.70
Neuchâtel	3.90	3.30	3.30	3.90	3.90	3.80	3.70
Sion	3.90	3.10	3.30	3.70	4.20	3.60	3.70
Schaffhausen	3.90	3.30	3.10	3.80	3.70	3.40	3.50
Lugano	3.50	2.70	2.80	3.20	3.30	3.10	3.10

## 6 FAZIT

Insgesamt schneidet Chur im Jahr 2025 mit einer genügenden Gesamtnote von 4.1 ab. Die Veränderung gegenüber 2021 beträgt +0.2 Notenpunkte. Damit verbessert sich Chur von Rang 3 auf Rang 2 innerhalb der Grössenklasse. Die beste Bewertung erhält in Chur die Kategorie *Abstellplätze*, besonders viel Potenzial weisen hingegen die Kategorien *Komfort* und *Sicherheit* auf. Die am besten bewerteten Aussagen in Chur sind *Konfliktfrei mit Fussgänger\*innen*, *Erreiche Ziele zügig und direkt* und *Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar*. Die grösste Verbesserung seit 2021 erreicht Chur bei *Werbung fürs Velofahren*, *Schneeräumung* und *Velofreundliche Hauptachsen*. Am meisten

Verbesserungspotential liegt hier vor: *Genügend Überholabstand Velos/E-Bikes, Rücksichtnahme E-Bikes, Schneeräumung und Ampeln abgestimmt.*

## 7 ANHANG

### 7.1 DURCHSCHNITTSNOTEN DER EINZELAUSSAGEN UND KATEGORIEN

Table A1: Durchschnittsnoten der Einzelaussagen und Kategorien.

Kategorie	Einzelaussage	2025
	Pauschalnote (Ich kann hier gut Velo fahren)	4.8
	Durchschnittsnote A-F	4.1
<b>A Verkehrsklima</b>	A Durchschnitt Kategorie Verkehrsklima	4.0
	A2: Rücksichtnahme MIV	4.0
	A3: Konfliktfrei mit Fussgänger*innen	4.8
	A4: Rücksichtnahme ÖV	4.1
	A5: Rücksichtnahme Velos	4.6
	A6: Rechts vorbei fahren bei Kolonnen	3.8
	A7: Rücksichtnahme E-Bikes	2.8
<b>B Sicherheit</b>	B Durchschnitt Kategorie Sicherheit	3.7
	B1: Fühle mich sicher	4.5
	B2: Genug Velowege/-streifen	3.7
	B3: Keine gefährliche Orte und Kreuzungen	3.4
	B4: Wege frei von gefährlichen Hindernissen	3.9
	B5: Genügend Überholabstand Autos	3.6
	B6: Vortritt wird respektiert	4.3
	B7: Sicher auf Hauptstrassen und Kreuzungen	4.0
	B9: Genügend Überholabstand Velos/E-Bikes	2.6
<b>C Komfort</b>	C Durchschnitt Kategorie Komfort	3.7
	C2: Fahrfläche ohne Schläge	3.8
	C3: Ampeln abgestimmt	3.3
	C4: Baustellen bequem umfahrbar	3.5
	C6: Breite von Velowegen/-streifen	4.0
<b>D Wegnetz</b>	D Durchschnitt Kategorie Wegnetz	4.5
	D1: Erreiche Ziele zügig und direkt	4.7
	D2: Genug und gute Wegweisung	4.1

Kategorie	Einzelaussage	2025
	D3: Einbahnstrassen in Gegenrichtung befahrbar	4.7
	D5: Velofreundliche Hauptachsen	4.3
	D6: Geeignete Nebenachsen	4.6
<b>E Abstellplätze</b>	E Durchschnitt Kategorie Abstellplätze	4.6
	E1: Mit Angebot zufrieden	4.5
	E2: Geeignetes Angebot am Bahnhof	4.6
	E3: Geeignetes Angebot beim Einkaufen	4.6
	E4: Diebstahlsicherung möglich	4.5
<b>F Stellenwert</b>	F Durchschnitt Kategorie Stellenwert	4.1
	F1: Verbesserungen in letzten Jahren	4.4
	F2: Von Behörden ernst genommen	4.2
	F3: Unterhalt Infrastruktur	4.3
	F4: Schneeräumung	3.2
	F5: Werbung fürs Velofahren	4.2

## 7.2 DEMOGRAPHISCHE VARIABLEN

Tabelle A2: Altersklassen 2025 (%).

Altersklassen	Anteil (%)
6-17 Jahre	0.2
18-24 Jahre	1.1
25-44 Jahre	30.8
45-64 Jahre	37.1
65-79 Jahre	5.7
80 Jahre und mehr	0.2
Keine Angabe	24.9

*Tabelle A3: Geschlecht 2025 (%).*

<b>Geschlecht</b>	<b>Anteil (%)</b>
Frau	45.7
Mann	53.8
Anderes	0.2
Keine Angabe	0.2

*Tabelle A4: Häufigkeit Velofahren 2025 (%).*

<b>Häufigkeit</b>	<b>Anteil (%)</b>
Täglich	60.9
2-5x pro Woche	31.9
1x pro Woche	3.8
Seltener	2.7
Nie	0.7
Keine Angabe	0.0

*Tabelle A6: Velofahrertyp 2025 (%).*

<b>Velofahrertyp:innen</b>	<b>Anteil (%)</b>
Expert:in	33.3
Geübte:r Fahrer:in	54.5
Durchschnittliche:r Fahrer:in	11.5
Ungeübte:r Fahrer:in	0.7
Anfänger:in	0.0
Keine Angabe	0.0

Tabelle A7: Genutzte Velokategorien 2025 (%).

Velokategorien	Anteil (%)
Velo	78.7
E-Bike mit Unterstützung bis 25km/h	47.4
E-Bike mit Unterstützung bis 45 km/h (gelbes Nummernschild)	4.8
Cargo-Velo	3.6
Bikesharing	11.8

### 7.3 BEMERKUNGEN AUS DEM FREITEXTFELD «BEMERKUNGEN (Z.B. WÜNSCHE/ANLIEGEN AN DEINE GEMEINDE)»

Befragungsteilnehmende konnten zudem weitere Bemerkungen in einem Freitextfeld einfügen. Ein paar Beispiele sind hier aufgeführt. Die kompletten Bemerkungen finden Sie in einer separaten Excel-Datei (Total: 144 Bemerkungen).

*„Meine Stadt behandelt das Thema Velo zu meiner vollen Zufriedenheit.“*

*„Bitte baut die Veloinfrastruktur aus. Und bitte zieht den Velostreifen konsequent durch auch bei Fussgängerinseln! Die Autos drängen die Velos jedes Mal zur Seite. Erhöhte Velofahrbahnen oder mit Trennung eines Grünstreifens zur Autofahrspur wäre toll! Mehr Velofahrkontrollen wären auch super, vor allem bei Kreiseleinfahrten, gewisse rauschen da einfach in den Kreisel rein.“*

*„Ausgewogenheit im Verkehr, , Aus meiner Sicht geht die Ausgewogenheit zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zunehmend verloren., , Politisch wird der öffentliche Verkehr stark gefördert, Autos sollen möglichst aus den Innenstädten verbannt werden, und Fahrradorganisationen fordern mehr Raum. Doch mit der steigenden Bevölkerungsdichte ist das kaum zu bewältigen. Letztlich kämpfen alle Befürworter einer „Gemeinschaft“ ob Auto, Velo, Fussgänger oder ÖV um denselben, begrenzten Platz., , Mein Standpunkt, , Das Ziel aller ist dasselbe: Möglichst schnell und sicher von A nach B zu kommen. Aktuell empfinde ich es das die Sicherheit sicher verbessert wurde, leider aber auf kosten der Zeit., , Fakten:, Busse bremsen Fahrräder aus,, Fahrräder blockieren an Kreuzungen den gesamten Verkehr,, Kolonnen hinter Bussen schon bei geringem Verkehrsaufkommen u.s.w., , Täglich sieht man, dass Strassen zwar erneuert und verbreitert werden, der zusätzliche Platz aber durch Verkehrsinseln und Sperrflächen gleichzeitig wieder verloren geht. Dies führt zwar zu mehr Sicherheit, halten jedoch dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht stand., , Ein reiner Fokus auf ÖV, Velo, Fussgänger oder Auto bringt uns nicht weiter es braucht eine funktionierende Mischung aus allen Verkehrsteilnehmer., , Lösungsvorschlag, , Statt immer neue Einschränkungen und künstliche Verlangsamungen einzuführen, sollten die bestehenden Verkehrsregeln konsequenter und strenger kontrolliert werden., , 30er-Zonen sind in vielen Fällen überflüssig, da die Verkehrsregeln ohnehin oft kein schnelleres Fahren zulassen., , Zusätzliche bauliche Massnahmen wie Fussgängerinseln behindern die Strassenreinigung, Schneeäumung und Einsatzfahrten., , Fazit, , Eine gerechte Verkehrspolitik muss konsequent alle gleichermassen berücksichtigen. , Unter strikter Einhaltung der bestehenden Verkehrsregelung aller Verkehrsteilnehmenden*

*würden sich sehr viele Gefährliche Situationen und bauliche Sicherheitsmassnahmen erübrigen., , Wenn wir künftig nicht noch langsamer unsere ziele erreichen wollen, müssen wir einen Schritt zurück und alle Verkehrsteilnehmer zwingen die Verkehrsregeln (= den gesunden Menschenverstand) einzuschalten. Das gegeneinander ist schlecht für alle, es gibt dabei keine Gewinner.“*