

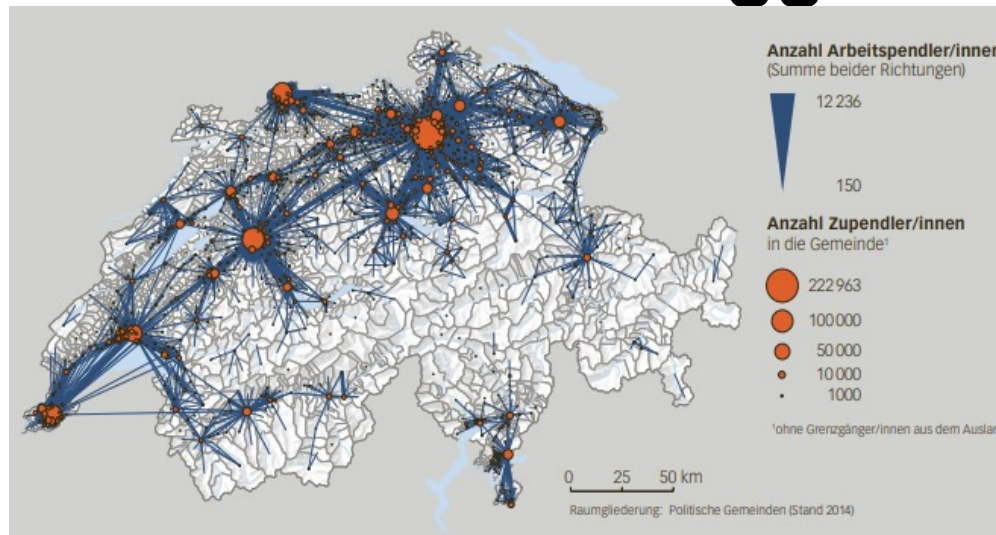


# E-Bike in Agglomerationen

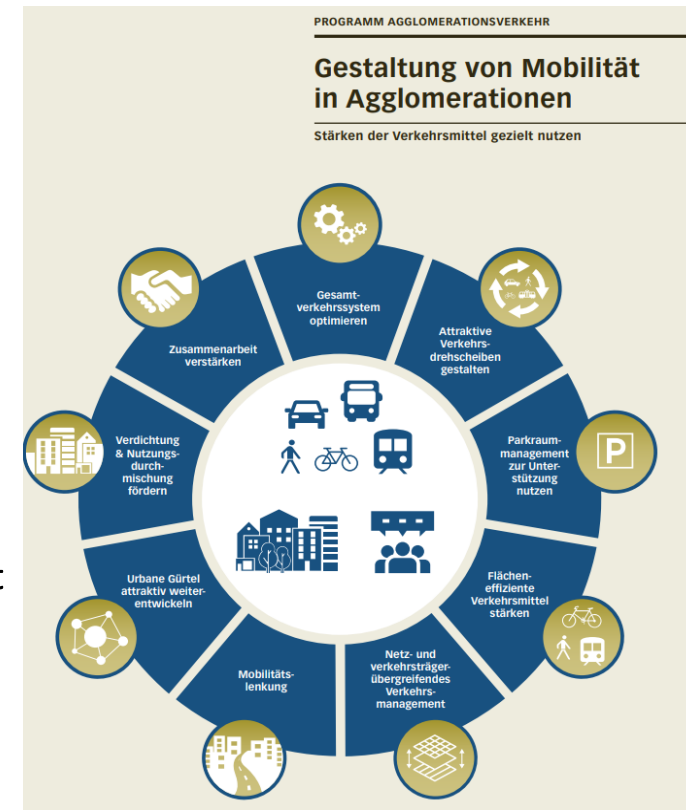
Isabel Scherrer, Sektion Agglomerationsverkehr, ARE

18. September 2025 / Bern / Fachtagung Forschung 2025 SVI

# Mobilität in den Agglomerationen



Quelle: BFS



➔ Stark von Pendlerströme auf die Kernstädte der Agglomerationen geprägt

Nach Verkehrsströmen: V-Art, -Zweck, Ursprung und Ziel, Raumtyp

Entsprechende Unterschiede in Ansprüchen/Bedingungen, zeitlicher Verteilung der Ströme, vorherrschende Verkehrsmitteln, Druck auf Verkehrsinfrastruktur...

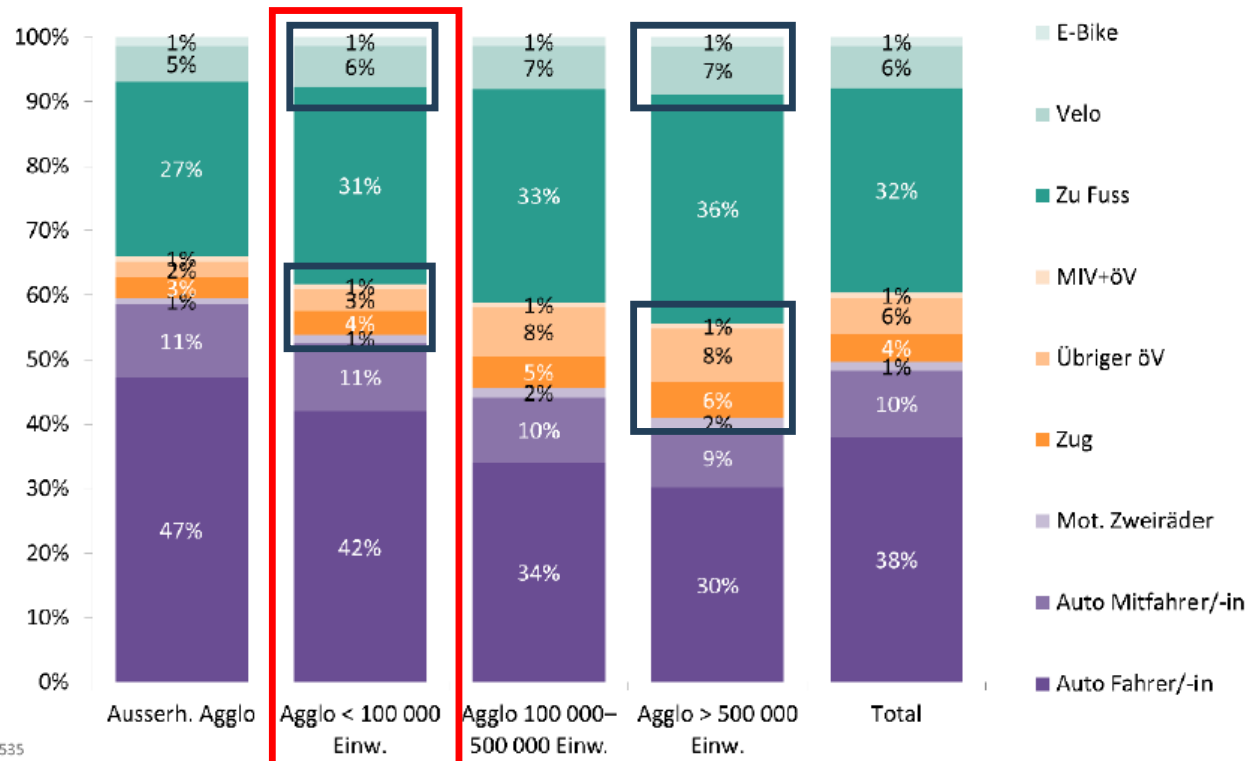
Themenschwerpunkt «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» mit verschiedenen relevanten Publikationen (Quelle: ARE)

<https://www.aren.admin.ch/aren/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/gestaltung-mobilitat-agglomerationen.html> 2



# Situation des Fuss- und Veloverkehr Modalsplit in den Schweizer Agglos

Abbildung 5 Modalsplit (in % der Wege) in den Schweizer Agglomerationen



N : 151'535  
Daten: BFS-ARE MZMV 2021  
Berechnungen und Infografik: Gt-bureau de recherche

## Wichtigste Erkenntnisse:

Je kleiner die Agglomeration, um so

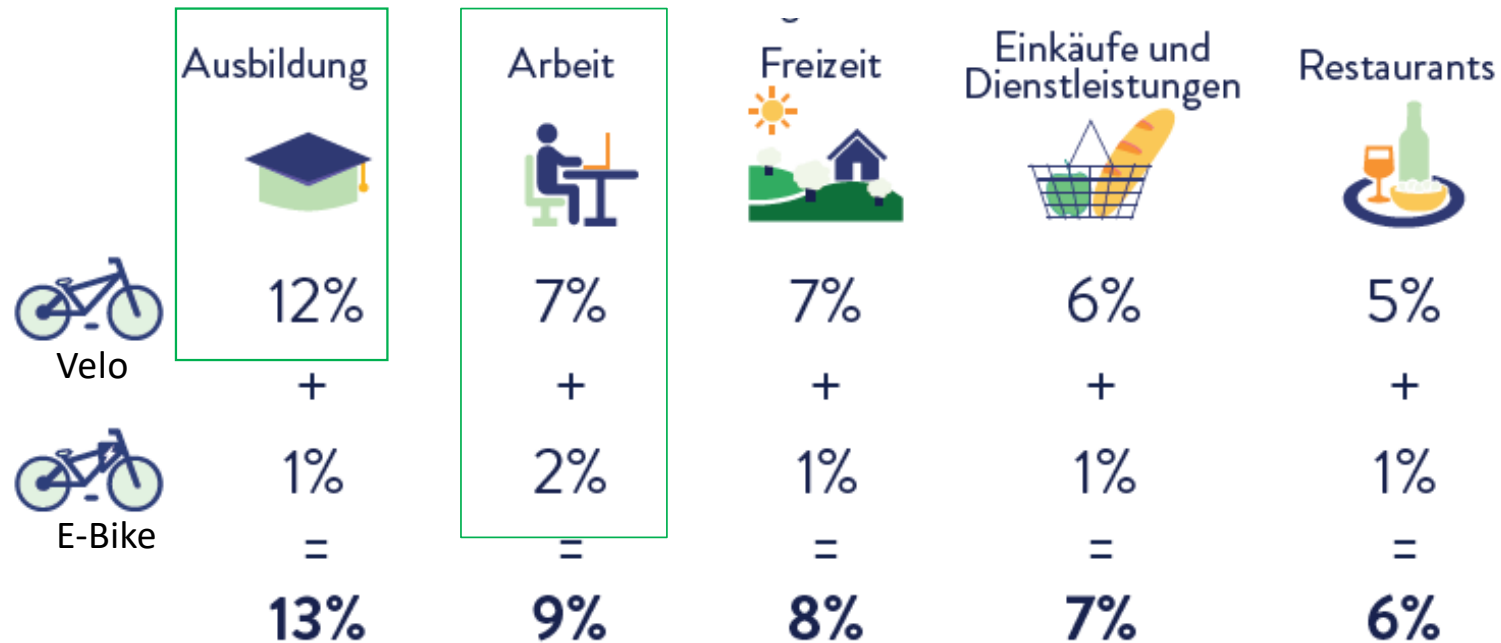
- weniger ÖV
- mehr MIV
- noch wenig FVV mit grossem Entwicklungspotential

Quelle: ARE 2020



# Ist-Situation des Fuss- und Veloverkehr

## Modalsplit nach Fahrtzweck (in den Agglo < 100.00 Einw.)



Quelle: ARE 2020

# Chance des Veloverkehr in den Agglomerationen

- Noch nie dagewesener **Boom**, **starker Anstieg** des Velos, insbes. Anteil **E-Bike** Verfügbarkeit von 2020 (2 %) **bis 2032 (18 %)**
- **Umstieg** auf **E-Bike** primär vom **Auto**
- Potentiale für Velos bestehen insbes. in den **Distanzklassen von 0 – 5 km** (Spitzenreiter unabhängig Topographie), 5 – 10 km und 10 – 15 km allgemein und insbes. beim Zweck Arbeiten
- Nach wie vor **hohes Steigerungspotential** (Topographie, Fahrtenzweck und Distanz)
- **Zentrale Einflussfaktoren sind** :
  - **Raum** (Wetter, Topographie, Siedlungsstruktur) ,
  - **Angebot** (Preis, **Infrastruktur**, **Widerstände/Fahrtdauer**)
  - **Nachfrage** (akzeptable Distanz/Haltung, Verfügbarkeit Velos, Empfinden)





# Studie: E-Bike in kleinen Agglos - Inhalt

- Bestandaufnahme der Velonutzung
- Kerngrundsätze und Qualitätskriterien der Förderung von Velos
- Velo-Infrastrukturmassnahmen für kleine Agglomerationen
- Handlungsmöglichkeiten bei Velo-Verkehrsinfrastrukturen

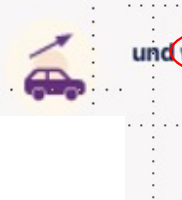



[https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/ebike-bericht.pdf.download.pdf/Potenzial\\_E-Bikes\\_Agglo\\_weniger\\_100000\\_Einwohn\\_Bericht\\_2024.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/ebike-bericht.pdf.download.pdf/Potenzial_E-Bikes_Agglo_weniger_100000_Einwohn_Bericht_2024.pdf)



# Besonderheiten ....

...in kleinen Agglomerationen

<p><b>Geringere Velonutzung:</b> im Vergleich zu grösseren Agglomerationen</p>	<p><b>Hohe Prädominanz der Privatwagenbenutzung</b></p>	<p>Ein <b>spärliches Angebot</b> an Veloabstellplätzen</p>	<p>Ein <b>rauere Geographie</b> mit vielen physischen und natürlichen Hindernissen</p>
<p>Ein <b>diskontinuierliches und weniger ausgedehntes</b> Ve- lowegnetz</p> 	<p>Ein <b>weniger dichtes und weniger leistungsfähiges</b> öV-Netz</p> 		

...E-Bike

<p><b>Vielfältige Velotypen</b></p> 	<p>Die <b>Abmessungen</b> (Länge und Breite) sind teilweise <b>grösser</b> als bei herkömmlichen Velos.</p> 	<p>Oft <b>höhere Preise</b> als herkömmliche Velos</p> 			
<p>Im Vergleich zu herkömmlichen Velos <b>höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten</b></p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="683 1149 862 1284">  12 km/h herkömmliches Velo         </td> <td data-bbox="862 1149 1041 1284">  16 km/h E-Bike 25         </td> <td data-bbox="1041 1149 1164 1284">  28 km/h E-Bike 45         </td> </tr> </table>	 12 km/h herkömmliches Velo	 16 km/h E-Bike 25	 28 km/h E-Bike 45	<p><b>Elektrische Unterstützung</b> zur Überwindung topographischer Hindernisse</p> 	<p><b>Ein erweiterter Radius</b></p> 
 12 km/h herkömmliches Velo	 16 km/h E-Bike 25	 28 km/h E-Bike 45			



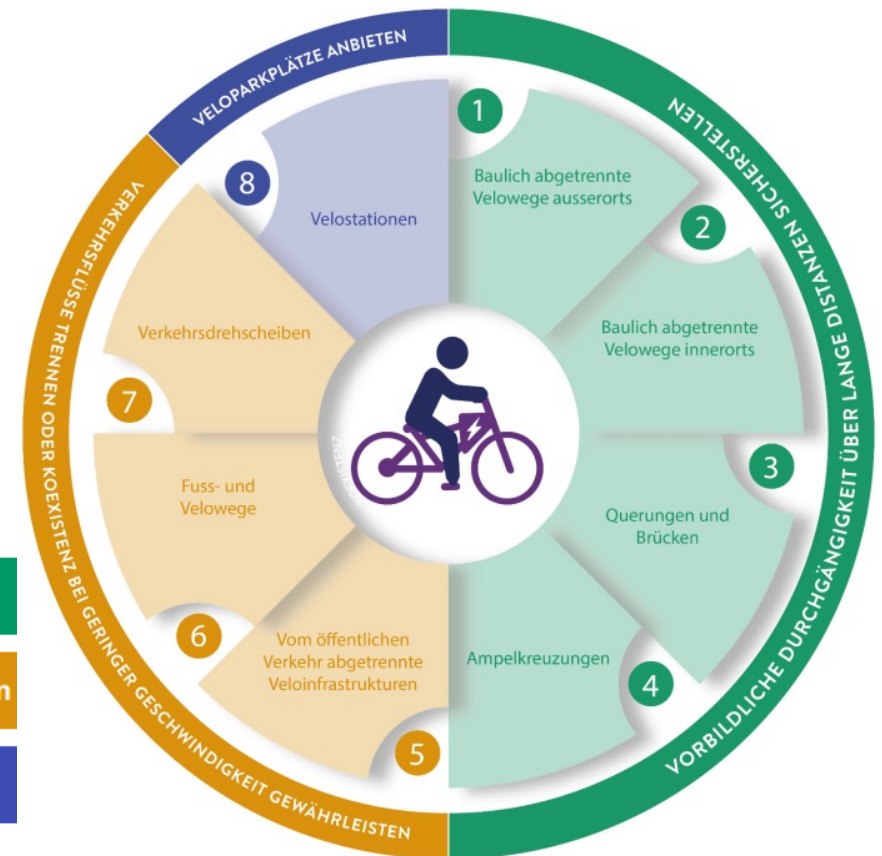
# Chance der E-Bike in kleinen Agglomerationen

- qualitätvolle Infrastrukturen für das Velo – insbes. das E-Bike
- als Alternative zum MIV
- Verbesserung des Agglomerationsverkehrs durch Förderung der Infrastrukturmassnahmen:  
**Attraktivität, Komfort, Vernetzung, Kontinuität und Beschilderung sowie Sicherheit**

1 - Vorbildliche Durchgängigkeit über lange Distanzen sicherstellen

2 - Verkehrsflüsse trennen oder Koexistenz bei geringer Geschwindigkeit gewährleisten

3 - Sichere und geeignete Veloparkplätze anbieten



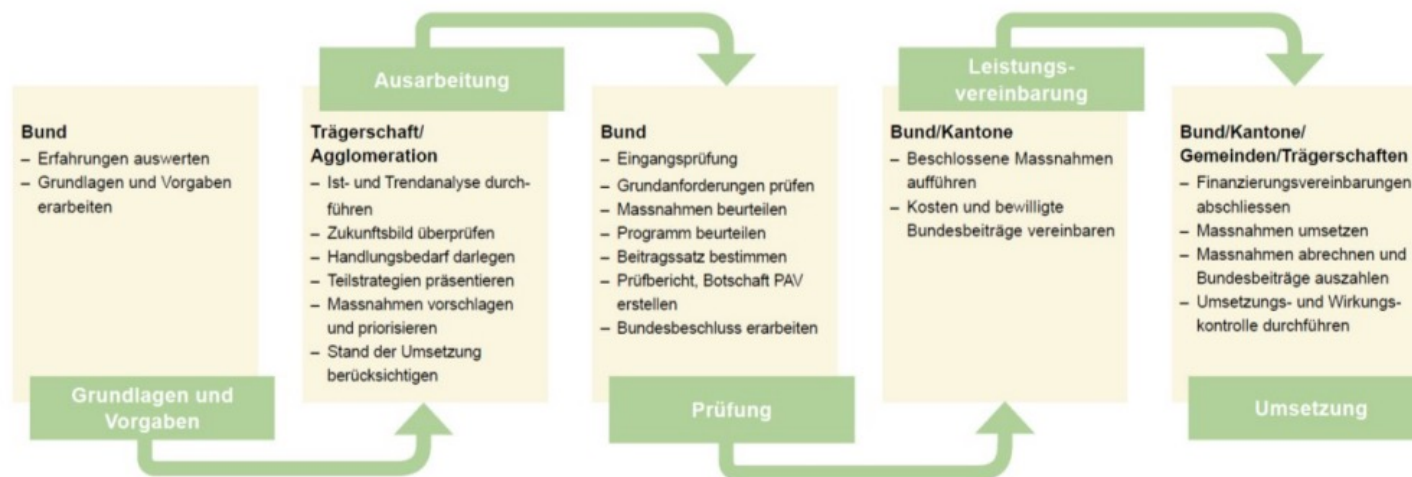
Quelle: 6t-bureau de recherche und UrbanMoving



# Programm Agglomerationsverkehr /Agglomerationsprogramme V&S

Möglichkeit der Mitfinanzierung des Bundes aller Verkehrsträger (30 – 50%) im Agglomerationsraum

Agglos zeigen in ihren Agglomerationsprogrammen auf, wie sie **verkehrsträger-übergreifend Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** für die nächsten 8 Jahre **abstimmen**





# Programm Agglomerationsverkehr – Wirkungsbewertung **Veloverkehr**

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern	
1.1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
1.2	<b>Verbesserung der Intermodalität &amp; Steuerung der Mobilitätsnachfrage</b>
1.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
1.4	<b>Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung</b>
1.5	<b>Verbesserung des Fuss- und Veloverkehr</b>
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
2.1	<b>Siedlungskonzentration und Innenverdichtung</b>
2.2	Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen	
3.1	Erhöhung objektive und subjektive <b>Verkehrssicherheit</b>
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	
4.1	<b>Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen</b>
4.2	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Wirkungskriterien des Bundes bei der Bewertung der Agglomerationsprogramme Verkehr & Siedlung

Möglichkeiten der Berücksichtigung:  
**Massnahmen/Projekte** wie z.B. Velobahnen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, V-Parkierung, Verdichtung, Modalverschiebung zu FVV

## Agglomerationsprogramme und FVV

- Vier Generationen von Programmen seit 2007 durch Parlament freigegeben
- Anteil des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) stieg von 12 auf 33%

	FVV	MIV	Verkehrsdrehscheiben	ÖV
1. Generation	12%	27%	7%	54%
2. Generation	16%	23%	9%	52%
3. Generation	25%	32%	10%	33%
4. Generation	33%	27%	9%	30%

- Über **1.3 Milliarden** für den Fuss- und Veloverkehr in 4 Generationen vom Parlament gesprochen

## **Fazit Agglomerationsprogramme & E-Bikes**

- Potential für FVV ist in allen Agglomerationsgrößen / insbes. kleine Agglomerations
- Verbesserte Infrastrukturen für FVV - Nachholbedarf ist hoch
- Umweltfreundliche Alternative zum MIV (Reduktion von CO<sub>2</sub>)
- Entlastung des MIV, verringert Stau und Luftverschmutzung
- Fördert Gesundheit und Lebensqualität
- Velo- und E-Bike-Infrastrukturförderung – ein grosser Push durch die Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung

**• E-Bikes in Agglomerationen ermöglichen schnelle und umweltfreundliche Mobilität auf kurzen bis mittleren Distanzen. Sie entlasten den MIV und ÖV, fördern die Gesundheit und sind ideal für den Pendelverkehr in urbanen Räumen.**



**Merci!**

