

Studien zum Veloverkehr bei Kindern und Jugendlichen Untersuchungen in den Kantonen Basel und Zürich

Der Veloverkehr bei Kindern und Jugendlichen in der Schweiz ist in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich zurückgegangen. Nun sind zwei Berichte erschienen, die den Ursachen auf den Grund gehen. Das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt hat dafür diverse Datenquellen (u.a. Mikrozensus, Befragung von Schulleitungen, Literatur, Wegeerfassung) verwendet und Jugendliche befragt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Verbesserung der Veloinfrastruktur eine Schlüsselrolle zukommt. Weiter wird die Velonutzung vom gut ausgebauten ÖV, dem sozialen Umfeld und den institutionellen Rahmenbedingungen beeinflusst. Um das Velofahren für Jugendliche attraktiver zu machen, werden in der Studie auch Massnahmen vorgeschlagen. Der Kanton Zürich hat den ersten Teil (Datengrundlage) des Projekts „Veloförderung im Schulverkehr“ veröffentlicht. An der Erhebung haben sich Schulleitungen und Verkehrsinstruktoren aller Zürcher Gemeinden beteiligt. Der Bericht zeigt auf, wie die Velonutzung der SchülerInnen mit den Regelungen, Haltungen und Infrastrukturen der Schulen sowie mit den Schulwegverbindungen und bestehenden Fördermassnahmen in Zusammenhang steht. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Studie Kanton Basel-Stadt www.mobilitaet.bs.ch/bu/kinder_und_jugendliche/studie_velonutzung.htm

Projekt im Kanton Zürich www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/velo/aktuelle_projekte.html

Mobilservice NEWS Dossier „Défi Vélo – Förderung des Velofahrens bei Jugendlichen“ 2013:

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/news-datenbank.html?fa_view_generalfolder_module_2063

Études sur le vélo chez les enfants et les jeunes Analyses dans les cantons de Bâle-Ville et de Zurich

Sur les deux dernières décennies, le vélo a connu un net recul auprès des enfants et des jeunes en Suisse. Deux rapports ont été récemment publiés pour en comprendre les raisons. Dans ce but, le département de la mobilité du canton de Bâle-Ville a eu recours à différentes sources de données (microrecensement transports, enquête auprès des directions d'écoles, littérature, saisie de déplacements) et a interrogé des jeunes. Les résultats montrent que l'amélioration de l'infrastructure cyclable joue un rôle-clé. L'utilisation du vélo dépend aussi de la qualité des transports publics, de l'environnement social et des conditions-cadres institutionnelles. L'étude propose aussi des mesures pour rendre le vélo plus attractif auprès des jeunes. Le canton de Zurich a publié la première partie (données de base) d'un projet sur la promotion du vélo sur le chemin de l'école. Les directions d'écoles et les instructeurs de la circulation de toutes les communes zurichoises ont participé à l'enquête. Le rapport montre les liens de l'usage du vélo des écoliers et écolières avec les règles, attitudes et infrastructures des écoles, ainsi que les itinéraires scolaires et les mesures de promotion existantes. (Langues: de, fr)

Pour plus d'informations:

Étude du canton BS (de) www.mobilitaet.bs.ch/bu/kinder_und_jugendliche/studie_velonutzung.htm

Projet du canton ZH (de) www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/velo/aktuelle_projekte.html

Dossier ACTUALITE Mobilservice «Le DÉFI VÉLO face au recul du vélo chez les jeunes» 2013:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/tous-dossiers-mobilites.html?fa_view_generalfolder_module_2063

06.05.2014



Medienmitteilung vom 31. März 2014

Jugendliche wünschen sich Orte zum freien Velofahren – Velostudie fragt nach

In der Schweiz fahren immer weniger Jugendliche Velo. Das Bau- und Verkehrsdepartement ging mit einer Studie auf Ursachenforschung. Die Ergebnisse der vom Bundesamt für Strassen unterstützten Studie zeigen, dass der Verbesserung der Velorouten eine Schlüsselrolle zukommt, damit der Velonachwuchs in Basel auch in Zukunft gesichert ist. Weitere wichtige Ansatzpunkte liegen im Freizeitverkehr, in der Rolle von Eltern und Freunden sowie in Übungsflächen, die ein freies Fahren losgelöst von Verkehrsregeln erlauben.

Jugendliche sehen viele positive Eigenschaften im Velofahren, wie Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit. Dies ist für sie vor allem in der Freizeit wichtig. Durch Freunde und Eltern können Jugendliche zum Velofahren ermutigt werden. Sind es Jugendliche gewohnt, sich selbständig im Verkehr zu bewegen, haben sie Freude am Velofahren und kommen auch mit anspruchsvollen Strassenverhältnissen zurecht. Die Studie zeigt aber auch, dass die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs Jugendliche in Basel häufig vom Velofahren abhält. Der ÖV wird als wichtiger sozialer Treffpunkt und als praktisch und bequem wahrgenommen. Gegen das Velofahren sprechen für die befragten 12-17jährigen Jugendlichen rücksichtslose Autofahrende, unübersichtliche Kreuzungen und der Tramverkehr. In manchen Gruppen gilt Velofahren als „uncool“ und die Unterstützung durch die Eltern fehlt häufig.

Die Studie bestätigt Basels Velostrategie: Für die Veloförderung, insbesondere von Jugendlichen, ist es essentiell, die Infrastruktur weiter zu verbessern. Zugleich liefert die Studie neue Ansatzpunkte, damit Velofahren für Jugendliche attraktiver wird. Jugendliche wünschen sich beispielsweise Orte, wo sie frei, ungefährdet und entspannt fahren können. Deshalb sollten mehr Räume zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens – auch abseits der Strasse – geschaffen werden. Das grösste Potenzial für das Velo liegt in der Freizeit, wo es mit Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit punkten kann. Die Ansätze und Empfehlungen der Studie fliessen in die Velostrategie Basels ein.

Auslöser der Studie ist, dass Jugendliche in der Schweiz heute das Velo weniger nutzen als in früheren Jahrzehnten. Um die Ursachen dieses Rückgangs in Basel zu erforschen, haben die Autoren der Pilotstudie bestehende Daten ausgewertet – Jugendbefragung, Mikrozensus – und mit Befragungen von Jugendlichen neue Erkenntnisse gewonnen. Die Studie wurde in den Jahren 2012 und 2013 im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) von den Sozialwissenschaftlern Daniel Sauter und Kurt Wyss verfasst. Die Ergebnisse der Studie beziehen sich auf Basel.

Weitere Auskünfte

Martin Dolleschel, Tel. +41 61 267 81 67
Projektleiter, Bau- und Verkehrsdepartement

Daniel Sauter, Tel. +41 44 382 02 88
Autor Pilotstudie: Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt

Pilotstudie

Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt

Schlussbericht

Daniel Sauter

Urban Mobility Research

Kurt Wyss

Büro für Sozialforschung

Im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt
mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr

Impressum

Titel:	Pilotstudie: Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt. Schlussbericht
Auftraggeber:	Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr
Autoren:	Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich Kurt Wyss, Büro für Sozialforschung, Sihlfeldstr. 22, 8003 Zürich daniel.sauter@urban-mobility.ch ; kurt.wyss@pingnet.ch
Fach-Begleitung & Unterstützung:	Martin Dolleschel, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr
Übersetzung:	Von den beiden zusammenfassenden Teilen „Executive Summary – das Wichtigste in Kürze“ sowie „Zusammenfassung – die Ergebnisse im Überblick“ besteht eine französische Übersetzung.
Copyright ©:	Kanton Basel-Stadt / Urban Mobility Research / Büro für Sozialforschung Zürich, März 2014

Inhalt

Executive Summary – das Wichtigste in Kürze	5
Zusammenfassung – die Ergebnisse im Überblick	9
Teil A: Fragestellung und Methodik	25
1. Fragestellung	25
2. Übersicht über die Grundelemente der Velonutzung	26
3. Multimethodisches Vorgehen	29
3.1 Quantitative Auswertungen	30
3.2 Kontextanalysen	31
3.3 Qualitative Untersuchungen	32
Teil B: Kontext des Velofahrens im Kanton Basel-Stadt	35
4. Mobilität von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt: Sekundärstatistische Auswertungen	35
4.1 Sekundärstatistische Auswertung der Jugendbefragung 2009	35
4.2 Sekundärstatistische Auswertung der Familienbefragung 2009	40
4.3 Sekundärstatistische Auswertung des Mikrozensus Mobilität & Verkehr 2010	44
5. Strukturelle Rahmenbedingungen für den Veloverkehr	55
5.1 Politisch-planerischer Kontext	55
5.2 Hintergrunddaten zu Veloklima, Diebstählen, Unfällen, Helmtragquoten	58
5.3 Verkehrsprävention und Regelung der Velonutzung auf Schulwegen	65
6. Einschätzungen von Schulleitern, Departementsvertretern und dem Leiter eines Bike-Projekts	67
6.1 Einschätzungen von Schulleitern und Departementsvertretern	67
6.2 Das Bike-Projekt an der WBS Leonhard	74
7. Ergebnisse des Pilotversuchs GPS mit Zusatzerhebung	76
7.1 GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen	76
7.2 Zusatzbefragungen in der GPS-Klasse	80
7.3 Fazit der GPS-Erhebung in methodischer und inhaltlicher Hinsicht	87
8. Sichtung der Forschungsliteratur zur Velonutzung Jugendlicher	90
Teil C: Wahrnehmung des Velofahrens durch Jugendliche	97
9. Verkehrsmittelwahl: öffentlicher Verkehr versus Velo	98
9.1 Velohemmend: Die Konkurrenz durch den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr	98
9.2 Velofördernd: Die Qualitäten des Velofahrens selber	100
10. Veloverkehrsinfrastruktur: Gefahren und Mängel versus freies Velofahren	101
10.1 Velohemmend: Gefahren des Strassenverkehrs und Mängel bei der Veloparkierung (Diebstahl-/Vandalismusgefahr)	102
10.2 Velofördernd: Freie Strecken, freie Plätze	105
11. Soziale Aspekte: Wider und für das Velofahren	106
11.1 Velohemmend: Sozialer Druck gegen das Velofahren von KollegInnen und Eltern	106
11.2 Velofördernd: Ermutigung des Velofahrens durch Freunde und Eltern	110
12. Institutioneller Rahmen: Hinderung des Velofahrens versus selbstbewusstes Durchsetzen gegen den Rahmen	112
12.1 Velohemmend: Fehlende oder nur singuläre institutionelle Stützung des Velofahrens	112
12.2 Velofördernd: Velo als Gewöhnungs- und Erfahrungssache; Sache des Selbstbewusstseins	114
Teil D: Massnahmen zur Förderung des Velofahrens Jugendlicher	117
13. Rahmenbedingung: der gut ausgebaute öffentliche Verkehr steht der vermehrten Velonutzung im Weg	117
14. Schlüsselfaktor: Ein Quantensprung bei der Veloinfrastruktur ist zur vermehrten Velonutzung notwendig	119
15. Soziale Aspekte: Einstellungen gegen das Velofahren verselbständigen sich	123
16. Flankierende Massnahmen im institutionellen Rahmen: Neue und verbesserte Service-Angebote fürs Velofahren	124
17. Umsetzung der Massnahmen	126

LITERATUR	129
Allgemeine Literatur	129
Interne Berichte (im Rahmen der Gesamtstudie entstanden)	131
ANHÄNGE	133
ANHANG 1: Gesprächsleitfaden Befragung Institutionsvertreter	133
ANHANG 2: Gesprächsleitfaden für Klassengespräche	140
ANHANG 3: Einladung für Elterngespräche	149
ANHANG 4: Fragebogen Vor- und Nacherhebung in der GPS-Klasse	151
ANHANG 5: Tabellen zu Auswertungen Jugendbefragung.....	160

Executive Summary – das Wichtigste in Kürze

Hintergrund der Studie

Vor dem Hintergrund einer abnehmenden Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen in der Schweiz geht die vorliegende Studie der Frage nach, welche Faktoren die Velonutzung von 12 bis 17-jährigen Jugendlichen fördern und welche sie hemmen und inwiefern sie mit konkreten Massnahmen beeinflusst werden könnten. Die Arbeit wurde in den Jahren 2012 und 2013 im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt (BVD) und mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) durchgeführt. Die Ergebnisse beziehen sich auf den Kanton Basel-Stadt und sind nicht per se auf andere Städte übertragbar.

Damit möglichst viele Einflussfaktoren auf die Velonutzung ins Blickfeld gelangen können, wurde die Untersuchung sowohl inhaltlich wie methodisch breit angelegt. Inhaltlich wird untersucht, wie die Verkehrsmittelwahl zustande kommt, wie die Veloverkehrsinfrastruktur beurteilt wird, welche sozialen Aspekte die Velonutzung beeinflussen und welche Rolle die institutionellen Rahmenbedingungen spielen. Im Zentrum steht die Frage, wie die Jugendlichen selber die verschiedenen Faktoren wahrnehmen.

Mit der Breite des inhaltlichen Zugangs korrespondiert das gewählte multimethodische Vorgehen: Dabei wurden bestehende Datensätze quantitativ ausgewertet (kantonale Jugend- sowie Familienbefragung 2009; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010), der Kontext der Velonutzung analysiert (Unterlagen zum lokalen Kontext; Befragung von Schulleitern und Departementsvertretern; Durchsicht von Literatur zum Thema) und qualitative Erhebungen durchgeführt (Gruppengespräche mit Jugendlichen in zehn Halbklassen; Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen, inklusive Zusatzbefragung). Speziell wurde darauf geachtet, dass die Ergebnisse der einzelnen Teile offen zu einander bleiben und sich so sowohl methodisch als auch inhaltlich gegenseitig ergänzen und „inspirieren“ können.

Im Kanton Basel-Stadt fahren 23% der 12-17-Jährigen normalerweise mit dem Velo zur Schule. Männliche Jugendliche nehmen das Velo häufiger als weibliche; Jugendliche der höheren Schulniveaus fahren häufiger als diejenigen der tieferen Schulniveaus und Jugendliche ohne Migrationshintergrund häufiger als diejenigen mit Migrationshintergrund. Aus den Gesprächen mit den Jugendlichen wird deutlich, dass die meisten von ihnen einmal mit dem Velofahren begonnen, viele es aufgrund der vorhandenen hemmenden Faktoren dann aber wieder aufgegeben haben.

Wichtigste hemmende und fördernde Einflussfaktoren auf die Velonutzung von Jugendlichen

Verkehrsmittelwahl: Als einer der wichtigsten hemmenden Faktoren für die Velonutzung Jugendlicher wirkt der gut ausgebaute öffentliche Verkehr (öV) im Kanton Basel-Stadt. Viele Jugendliche, insbesondere in der Oberstufe, ziehen Tram oder Bus dem Velo vor, weil der öV als praktisch, gemütlich und schnell wahrgenommen wird. Zudem wird er als sozialer Treffpunkt gesehen und gilt als „cool“, weil es z.B. einen Gratis-Internetzugang hat. Als fördernde Faktoren werden dem Velo – vor allem von den Velo fahrenden Jugendlichen – positive Eigenschaften wie Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit zugeordnet, und auch die frische Luft im Gegensatz zur Stickigkeit in den Trams wird hervorgehoben. Zudem werden dem Velo vor allem in der Freizeit und für den Ausgang Vorteile zugesprochen, auch um sich entspannen zu können.

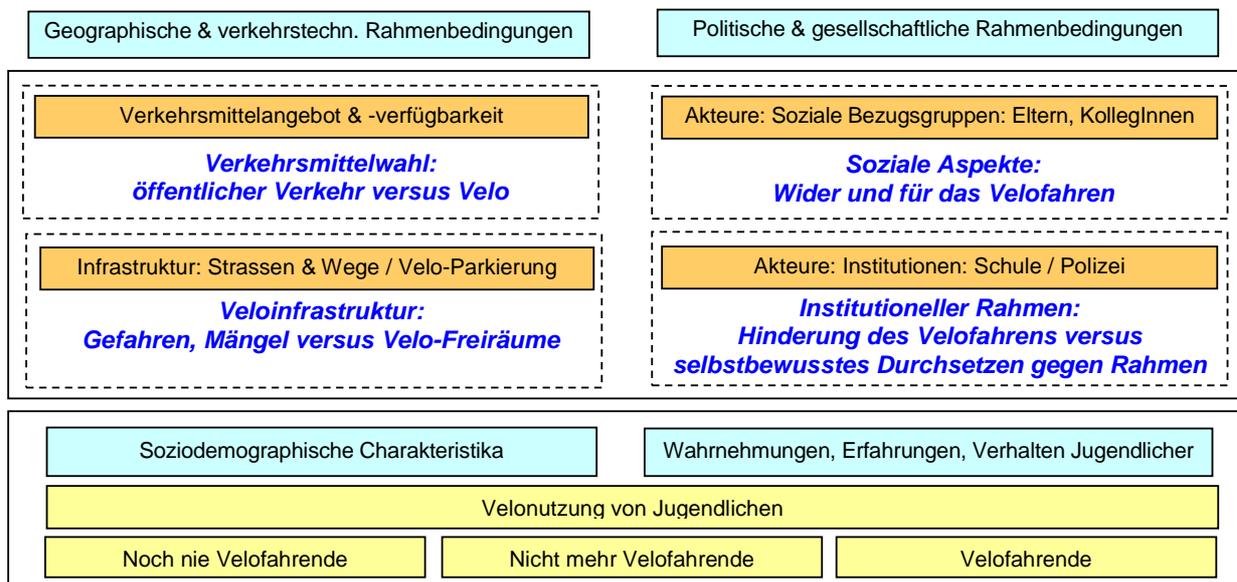
Veloinfrastruktur: Die Gefahren des Strassenverkehrs sowie deren subjektive Wahrnehmung wirken sich hemmend auf die Velonutzung aus. Dazu gehören, erstens, die Gefahr durch rücksichtslose Autofahrende, von denen sie sich an den Rand gedrängt fühlen; zweitens, die Gefahren durch Tramschienen, Engstellen und von hinten herannahende Trams und drittens, die Gefahren durch unübersichtliche und gefährliche Strassenverhältnisse. Auch eigene und „überlieferte“ Unfall-Erfahrungen scheinen vom Velofahren abzuhalten. Dazu kommen erschwerte Möglichkeiten zur Veloparkierung sowie die Probleme mit Diebstahl und Vandalismus. Demgegenüber wirken sich Möglichkeiten zum freien Velofahren durch einen Park, im Wald oder nachts auf dem Nachhauseweg velofördernd aus. Dort wo die Jugendlichen Strecken zur Verfügung haben, wo sie frei, ungefährdet und entspannt fahren können, fahren auch jene Velo, die es sonst kaum tun.

Soziale Aspekte: Von ihren KollegInnen („peer group“) und manchmal auch von ihren Eltern verspüren die Jugendlichen einen sozialen Druck gegen das Velofahren. In bestimmten „peer groups“ gilt das Velo als „uncool“. Von Seiten der Eltern fehlt teilweise die Unterstützung fürs Velofahren, unter anderem weil sie es – gerade im Vergleich zum sicheren öV – als für zu gefährlich erachten. Die wahrgenommenen

Gefahren und Probleme im Strassenverkehr werden häufig unbewusst in eine normative Ablehnung des Velofahrens umgedeutet. Bei älteren Jugendlichen wird diese Ablehnung durch eine Ambivalenz hinsichtlich des Helmtragens verstärkt. Sie sehen zwar ein, dass der Velohelm dem eigenen Schutz dient. Doch geraten sie in ein Dilemma, weil ihre KollegInnen den Helm „doof“ finden, die Eltern aber auf dem Tragen desselben bestehen. Als Folge des sozialen Drucks genügt manchmal schon ein Defekt oder der Diebstahl des Velos, damit das Velofahren gleich ganz aufgegeben wird („Bruchstelle“ in der Velobiographie). Zu den velofördernden sozialen Faktoren gehört die Ermutigung durch Freunde und Eltern. In Velofahrer-Familien ist das Velo selbstverständlich und wenn auch die Freunde fahren, so fährt man auch eher, am liebsten nebeneinander (was aber gesetzlich nur beschränkt zugelassen ist). Für ältere Jugendliche bietet sich mit der Individualisierung des Velos (besondere Marke oder Zubehör) eine Möglichkeit zur Steigerung der sozialen Anerkennung. Die Kleidermode scheint für die Velofahrerinnen kein besonderes Problem darzustellen; sie passen die Kleider meist dem Velo an – in Einzelfällen auch umgekehrt.

Institutioneller Rahmen: Die institutionellen Rahmenbedingungen im Kanton Basel-Stadt stützen das Velofahren Jugendlicher nur beschränkt. Insbesondere scheinen die notwendigen Ressourcen für eine verstärkte Veloförderung bei den Schulen und der Verkehrsprävention zu fehlen. Die befragten Jugendlichen berichten von ihren gemischten Erlebnissen im Verkehrsgarten und auf der Velotour im Quartier ebenso wie von ihren Erfahrungen mit der Art der Rechtsdurchsetzung durch die Polizei. Diese beanstandet bestimmte Verhaltensweisen und Regelverletzungen der Jugendlichen offenbar relativ strikt, z.B. wenn diese jemanden auf dem Gepäckträger aufgeladen haben. Oder sie werden via Lautsprecher auf dem Polizeifahrzeug ermahnt und damit blossgestellt. Die enge Verbindung des Velos mit Disziplin und Erziehung löst bei verschiedenen Jugendlichen einen Abwehrreflex aus mit der Folge, dass sie aufs Velofahren verzichten. Wenn die Jugendlichen selbstbewusst sind, wirkt das velofördernd und hilft ihnen, sich im Verkehr und in der Gesellschaft durchzusetzen. Wenn die Jugendlichen zudem gewohnt sind, sich im Verkehr zu bewegen und über die nötigen Erfahrungen verfügen, so sind sie häufig mit Freude mit dem Velo unterwegs, selbst bei schwierigen verkehrlichen und institutionellen Rahmenbedingungen.

Abbildung ES-1: Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen



Massnahmen zur Förderung des Velofahrens Jugendlicher

Gut ausgebauter öV als Rahmenbedingung: Den Massnahmen-Vorschlägen ist voraus zu schicken, dass der gut ausgebauter öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt das Potenzial für die vermehrte Velonutzung begrenzt. Die meisten Jugendlichen nehmen den öV, weil sie ihn als angenehm, „cool“ und trendig wahrnehmen und nicht, weil sie keine Alternative haben. Deshalb dürfte eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl Richtung Velo selbst mit den besten Massnahmen nur beschränkt möglich sein. Das grösste Potenzial gegenüber dem öffentlichen Verkehr scheint das Velo dort zu haben, wo es einen komparativen Vorteil besitzt, das heisst in der Freizeit und im Ausgang. Hier sind die Ziele häufig dispers, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht immer optimal und der Wunsch nach Flexibilität hoch. Damit kann das Velo punkten. Wenn die infrastrukturellen Bedingungen für eine freie und sichere Fahrt

geschaffen wären, sollte es insbesondere in den wärmeren Jahreszeiten möglich sein, zusätzlich Jugendliche fürs Velofahren zu begeistern und damit den Rückgang der Velonutzung zu bremsen. Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit des Velofahrens können dann als Motivatoren wirken. Möglicherweise könnten Kampagnen zur Velonutzung in der Freizeit in urbanen Räumen erfolgversprechender sein als solche für den Schulweg. Ein Potenzial für mehr Veloverkehr besteht auch in der Kombination von öV und Velo, insbesondere bei der Einrichtung von Abstellanlagen an Verkehrsknotenpunkten, bei Veloverleihsystemen oder bei neuen Lösungen der Velomitnahme.

Schlüsselfaktor Veloinfrastruktur: Um den Rückgang der Velonutzung bei den Jugendlichen aufzuhalten und den Trend umzukehren, stellt die Verbesserung der Veloinfrastruktur einen Schlüsselfaktor dar. Diese gilt es im Sinne eines Quantensprungs auf ein ganz neues Niveau zu heben. Auf ein Niveau, das der Qualität des öffentlichen Verkehrs nahe kommt. Zwar hat der Kanton Basel-Stadt in den letzten Jahren viel für die Veloförderung getan und auch die Unfallzahlen sind rückläufig. Trotzdem bleiben die wahrgenommene Gefährlichkeit des Strassenverkehrs (sowohl Auto- als auch Tramverkehr plus Gefährlichkeit der Tramschienen), die Lücken im Netz sowie das Diebstahlrisiko ein Problem aus Sicht der Jugendlichen. Zudem müssten Räume zum gefahrlosen Ausprobieren und Üben des Velofahrens geschaffen werden. Das Problem ist nicht die Hinführung aufs Velo – ein Grundinteresse besteht bei den meisten – sondern dass das Fahren kaum geübt und praktiziert werden kann. Auch die bestehenden Tempo-30-Zonen mit versetzten Parkplätzen sind für jugendliche Velofahrende nicht leicht zu befahren. Die Schaffung von Möglichkeiten des freien Fahrens im Quartier (z.B. in mehr Begegnungszonen) sowie rund um die Treffpunkte von Jugendlichen (insbesondere in Parks, oder für Kinder auch in Schulhausnähe) wären motivierende Ansatzpunkte. Gleichzeitig sind die Velo-Zugänglichkeit zu bestimmten Zielorten von Jugendlichen sowie die dortigen Anbindemöglichkeiten (gegen Diebstahl) zu verbessern.

Gute Veloinfrastruktur verändert Einstellungen: Eine gute Infrastruktur verändert die normative Grundhaltung der Jugendlichen zum Velo. Wären die diversen infrastrukturellen Hindernisse nicht mehr vorhanden, würde auch die normative Abwehr gegen das Velo abnehmen. Unter den heutigen Verkehrsbedingungen setzt das Velofahren grosse Disziplin und grosses Selbstbewusstsein voraus. Viele Jugendliche hadern aber mit beidem, fühlen sich entsprechend unsicher und fahren deshalb nicht (mehr) Velo. Sie würden Orte benötigen, wo sie Selbstbewusstsein gewinnen, nebeneinander fahren, Wettrennen veranstalten, „Tricklis“ und „Blödsinn“ machen können, ohne dass sie gefährliche Verkehrssituationen respektive die Polizei provozieren. Schule und Polizei sollten das Selbstbewusstsein der Velo fahrenden SchülerInnen stärken und nicht durch übermässigen Hinweis auf die Regeln und die möglichen Regelverletzungen schmälern. Dies insbesondere dort, wo die Veloinfrastruktur noch grundlegende Mängel aufweist und die richtige Verhaltensweise auch aus Sicherheitsüberlegungen nicht immer eindeutig ist. Mit einem gesunden Selbstbewusstsein können auch als gefährlich wahrgenommene Stellen eher bewältigt werden.

Flankierende Massnahmen im institutionellen Rahmen: Während die Rahmenbedingung „öffentlicher Verkehr“ und der Schlüsselfaktor „Infrastruktur“ vieles vorbestimmen, kann mit flankierenden Massnahmen dem Velo ein neues Image gegeben werden und es kann versucht werden, mit entsprechenden Angeboten Jugendliche wieder näher ans Velo heranzuführen. Zum Beispiel mit neuen oder verbesserten Service-Angeboten wie einem Veloflick-Service, mit Veloausflügen in der Freizeit, mit Wettbewerben in den sozialen Medien oder mit alternativen Formen der Verkehrserziehung. Zwei Voraussetzungen sind dazu zentral: Erstens führen diese Massnahmen nur zum Ziel, wenn zugleich auch die Infrastruktur grundlegend verbessert wird. Zum zweiten bedürfen auch die flankierenden Massnahmen einer entsprechenden Ressourcen-Zuteilung, insbesondere an Geld und Personal, aber auch einem Sensorium für das eigene Verhalten der Behörden selber.

Fokus primär auf allgemeine Bedingungen, nicht auf Zielgruppen: Der Fokus der zu ergreifenden Massnahmen zur Veloförderung Jugendlicher sollte primär auf die allgemeinen Bedingungen des Velofahrens gerichtet sein. Auf einzelne Zielgruppen wie z.B. MigrantInnen, Mädchen oder leistungsschwächere Kinder ausgerichtete Massnahmen sind oft zu eindimensional und greifen zu kurz. Von den allgemeinen Bedingungen, insbesondere jener infrastruktureller und institutioneller Art sind alle Jugendlichen betroffen: Mit ihnen haben alle zu kämpfen. Wenn der Fokus auf die allgemein fördernden Faktoren sowie auf den Abbau der die Velonutzung allgemein hemmenden Faktoren gerichtet wird, profitieren alle Kinder und Jugendlichen, am meisten jene, die bisher aufgrund ihrer soziodemographischen Ausgangslage oder ihren Wahrnehmungen und Erfahrungen das Velo nicht (mehr) benutzt haben. Die aufgrund beschränkter finanzieller Mittel notwendige Prioritätensetzung sollte durch eine Aufteilung in Umsetzungsschritte und weniger durch eine Aufteilung nach Zielgruppen erfolgen.



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Förderung des Velofahrens im Schulverkehr

Veloförderprogramm - Massnahme A18

Teilprojekt 1:
Ergebnisse der Erhebung

Schlussbericht 10. Februar 2014



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AFV
Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe)
Kathrin Hager, Leiterin KoVe
Neumühlequai 10
8090 Zürich
velo@vd.zh.ch, www.velo.zh.ch

Projektleitung

Koordinationsstelle Veloverkehr
Viktoria Slukan / Steve Coucheman

Verfasser

Pro Velo Kanton Zürich
Zwinglistrasse 19
8004 Zürich
Monika Hungerbühler
info@provelozuerich.ch
www.provelozuerich.ch

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Glossar	7
1 Zusammenfassung der Erhebung	8
2 Ausgangslage	10
2.1 Velofahren im Schulverkehr heute	10
2.2 Schulische Verkehrsinstruktion	11
2.3 Die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen	14
2.4 Schulwegsicherheit - Unfallstatistik	17
2.5 Bestehende Empfehlungen zur Velonutzung auf dem Schulweg	18
2.5.1 Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei Zürich	18
2.5.2 Verkehrsinstruktion der Stadt Zürich	18
2.5.3 Verkehrsinstruktion der Stadt Winterthur	18
2.5.4 Fachorganisationen	18
3 Auftrag aus dem Veloförderprogramm	20
4 Projektstruktur	21
4.1 Auftrag Teilprojekt 1: Erhebungen der Datengrundlagen	22
5 Ziele der Erhebung	23
6 Erhebung	24
6.1 Methodik	24
6.2 Fragenkatalog	25
6.3 Ausschöpfung der Stichprobe (Rücklauf)	26
7 Auswertungen	28
7.1 Das Wichtigste in Kürze	28
7.2 Statistische Angaben zu den Schulen	30
7.3 Verkehrsmittelwahl im Schulverkehr	35
7.4 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren	37
7.4.1 Abhängigkeit vom Gemeindetyp und von der Einwohnerzahl der Gemeinde	38
7.4.2 Abhängigkeit vom Faktor Schulweglänge	40
7.4.3 Abhängigkeit vom Vorhandensein von einschränkenden Regelungen	40
7.4.4 Abhängigkeit von der Konkurrenz alternativer Verkehrsmittel	42
7.4.5 Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung angrenzender Strassen	44
7.4.6 Abhängigkeit von der Haltung der Beteiligten innerhalb der Schule	45
7.4.7 Abhängigkeit von der Haltung der Verkehrsinstruktoren	47
7.4.8 Abhängig vom Vorhandensein von Fördermassnahmen	49
8 Auswertungen hinsichtlich möglicher Ansätze	51
8.1 Bereitschaft der Schulen zur Veloförderung	51
8.2 Steigerung der Velofahrkompetenz	53
8.3 Velofreundliche Haltung an den Schulen	55
8.4 Velofreundliche Regelungen an den Schulen	57
8.5 Veloinfrastruktur im Umfeld der Schule	59

9	Ausblick	61
9.1	Velopraxis im Schulalltag	61
9.2	Kampagnen	61
9.3	Weiteres Vorgehen	61
10	Anhang	63
10.1	Übersichtskarte Primarschulgemeinden	63
10.2	Übersichtskarte Oberstufenschulgemeinden	64
10.3	Gebietszuteilung Verkehrsinstruktion (Kapo)	65
10.4	Fragebogen Schulleitungen	66
10.5	Fragebogen Verkehrsinstruktion	67

1 Zusammenfassung der Erhebung

Schulleiter und Verkehrsinstruktoren aller Zürcher Gemeinden nahmen an der Erhebung zur Ermittlung der Datengrundlage zwecks Förderung des Velofahrens im Schulverkehr teil. Sie lieferten wertvolle Antworten zur Velonutzung im Schulverkehr.

Dank der guten Zusammenarbeit des Projektteams, welches sich aus Mitarbeitern des Volksschulamts, der Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei, Pro Velo und der Koordinationsstelle Veloverkehr zusammensetzte, war es im Evaluationszeitraum (März - Juni 2013) möglich, Antworten auf folgende Fragen zu erhalten:

- Verkehrsmittelwahl und Velonutzung
- Regelungen bezüglich Velonutzung
- Infrastruktur im direkten Umfeld des Schulhauses
- Hauptsächliche Schulwegverbindungen im ganzen Einzugsgebiet der Schule
- Bestehende Fördermassen
- Haltung gegenüber der Veloförderung im Schulverkehr

Der Rücklauf seitens Schulleiter betrug 46 %. Konkret kamen Antworten für 231 von 506 Schulen. Seitens Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei betrug der Rücklauf 98 %. Dieser Wert entspricht 496 Schulen und unterstreicht die Bedeutung dieses Themas für die Kantonspolizei.

Die Gegenüberstellung der Daten des Bundesamtes für Statistik zeigt, dass die erwähnten 231 Schulen hinsichtlich der Kriterien „Gemeindetyp“, „Gemeindegrösse“, „Schulstufe“ und „Schulgrösse“ die Gesamtheit der öffentlichen Schulen im Kanton Zürich abbildet.

Wichtige Auswertungen

Die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder sowie die Faktoren, welche diese beeinflussen, stellen einen wesentlichen Bestandteil der Erhebung dar.

- Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg variiert je nach Gemeinde stark. Der kalkulierte Mittelwert beträgt 17.9 %.
- In Oberstufen ist die Nutzung des Velos auf dem Schulweg markant höher als in der Unter- und Mittelstufe. Es lässt sich erkennen, dass das Velo in ländlichen Gegenden vermehrt für den Schulweg eingesetzt wird.

Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg hängt von verschiedenen Faktoren ab. Um herauszufinden, was die Nutzung begünstigt oder hemmt, wurden verschiedene Faktoren analysiert und einander gegenübergestellt.

- Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Länge des Schulwegs und der Häufigkeit der Velonutzung feststellen. Für Kinder mit einem langen Schulweg ist das Velo die erste Wahl.

- Bei rund einem Drittel der Unter- und Mittelstufen wurden Regelungen erlassen, welche die Velonutzung einschränken oder den Kindern die Anfahrt mit dem Velo verbieten. Bei Oberstufenschulen sind solche Weisungen nicht vorhanden. In diesem Kontext muss beachtet werden, dass Regelungen hinsichtlich minimaler Schulweglängen die Velonutzung drastisch reduzieren (siehe Absatz rechtliche Aspekte).
- Die Velonutzung wäre ca. 5 % höher, wenn kein ÖV- oder Schulbusangebot bestehen würde.
- Eine positive Haltung seitens Schulleitungen, Lehrpersonen begünstigen die Velonutzung. An Schulen mit einer eher negativ geprägten Haltung nimmt der Anteil der Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, massiv ab.

Rechtliche Aspekte des Schulwegs

Obschon die Verantwortung für den Schulweg in der Verantwortung der Eltern liegt, erlassen viele Schulen mehr oder weniger verbindliche Regelungen betreffend der Verkehrsmittel, mit denen die Kinder zur Schule kommen dürfen. Viele dieser Regelungen sind Jahrzehnte alt, haben Tradition und werden, solange kein Anlass besteht, auch nicht in Frage gestellt. Der folgende Auszug aus der Volksschulverordnung § 66, Absatz 2 verdeutlicht, dass hier Missverständnisse vorliegen: „ Die Verantwortung für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern.“

Nächste Schritte

In der zweiten Phase des Projekts werden mögliche Ansätze ggf. auch Empfehlungen für die verschiedenen Stellen erarbeitet.

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | Postfach 6711
CH-3001 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch
CHE-114.662.277 MWST

Medienmitteilung vom 10. April 2014

bike2school – es ist cool, mit dem Velo zur Schule zu fahren!

Pro Velo Schweiz entwickelt, zusammen mit 21 Kantonen, eine Gegenstrategie zur abnehmenden Velonutzung von Kindern und Jugendlichen. Das probeweise Velofahren während eines Monats auf dem Schulweg, gewürzt mit Begleitaktionen für die ganze Klasse zu Themen wie beispielsweise Geschicklichkeit oder Sicherheit kommt an und ist cool. Das behaupten mindestens die bisher 25'000 Teilnehmenden bei bike2school.

Eine Studie im Kanton Basel-Stadt¹ zeigt auf: Schlechte Erfahrungen auf dem Velo haben einen negativen Einfluss auf die weitere Velonutzung von Kindern und Jugendlichen. Hingegen können Eltern und Vorbilder, welche das Velofahren cool finden, junge Menschen für den Einsatz des Velos motivieren. Seit sieben Jahren setzt bike2school auf diese Strategie und siedelt die Aktion dort an, wo sogenannte Peer Groups, motivierte Lehrpersonen und Eltern zusammentreffen: in der Schule.

Für die Aktion bike2school von Pro Velo Schweiz setzen sich Schülerinnen und Schüler ab der 4. Klasse bis und mit Sekundarstufe II zweimal im Jahr während vier Wochen auf dem Weg zur Schule aufs Velo. Es gibt Punkte im Wettbewerb um attraktive Klassen- und Einzelpreise zu gewinnen. Angespornt durch den Wettbewerb, coole Begleitaktionen und das Erlebnis in der Klasse sollen Kinder und Jugendliche natürlich und unkompliziert für das Velofahren begeistert werden.. Die Integration von körperlicher Aktivität und das Üben des Verhaltens im Verkehr in den Schulweg wirken sich positiv aus ohne die Schulpräsenz zu verlängern oder das Freizeitbudget zu beeinträchtigen. Sind es Jugendliche gewohnt, sich selbständig im Verkehr zu bewegen, weiss die Studie, haben sie Freude am Velofahren und kommen auch mit anspruchsvollen Strassenverhältnissen zurecht.

[Anmeldung](#) für die Frühlingsaktion noch bis zum 25. April 2014. Ab Mai stehen die Anmeldungen für das nächste Schuljahr offen.

Mehr Informationen unter: www.bike2school.ch

Auskunft Pro Velo Schweiz

Yvonne Müller, PL bike2school, Tel. 031 318 54 14, yvonne.mueller@pro-velo.ch
Jean-François Steiert, Präsident von Pro Velo Schweiz, Nationalrat, 079 204 13 30

¹ [Studie Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt](#)