



**Kanton Zürich**  
**Koordinationsstelle Veloverkehr**

# Förderung des Velofahrens im Schulverkehr

Veloförderprogramm - Massnahme A18

Teilprojekt 1:  
Ergebnisse der Erhebung

Schlussbericht 10. Februar 2014

Praxis für  
ZAHNPROTHETIK  
Peter Moser  
052 386 33 44



**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

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994, 2000 und 2005 nach Alter	15
Abbildung 2	Normalerweise für den Schulweg benutzte Verkehrsmittel: Unterschiede nach Siedlungstyp	16
Abbildung 3	Wie Kinder ihren Schulweg am liebsten zurücklegen würden	16
Abbildung 4	Art der Unfälle mit Velobeteiligung auf dem Schulweg	17
Abbildung 5	Projektstruktur	21
Abbildung 6	Ausschöpfung der Stichprobe (Rücklauf)	27
Abbildung 8	Kategorisierung der Schulen nach Gemeindetyp (Daten BFS)	31
Abbildung 9	Kategorisierung der Schulen nach Gemeindetyp (nur teilnehmende Schulen)	31
Abbildung 10	Kategorisierung der Schulen nach der Einwohnerzahl der Gemeinde (Daten BFS)	32
Abbildung 11	Kategorisierung der Schulen nach der Einwohnerzahl der Gemeinde (nur teilnehmende Schulen)	32
Abbildung 12	Kategorisierung der Schulen nach Schulstufen (Daten BISTA)	33
Abbildung 13	Kategorisierung der Schulen nach Schulstufen (alle teilnehmenden Schulen)	33
Abbildung 14	Kategorisierung der Schulen nach Schulgrösse (Daten BISTA)	34
Abbildung 15	Kategorisierung der Schulen nach Schulgrösse (alle teilnehmenden Schulen)	34
Abbildung 16	Verkehrsmittelwahl über alle Schulstufen in Prozent [effektive Anzahl Kinder, die ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzt, total sind es 45'930 Kinder]	35
Abbildung 17	Verkehrsmittelwahl an den Oberstufenschulen in Prozent (es wurden nur die reinen Oberstufenschulen einbezogen)	36
Abbildung 18	Verkehrsmittelwahl an den Unter- und Mittelstufenschulen in Prozent	36
Abbildung 19	Verkehrsmittelwahl nach Gemeindetyp	37
Abbildung 20	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Gemeindetyp	38
Abbildung 21	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der Gemeinden	39
Abbildung 22	Anteil Velofahrende abhängig vom Anteil Kinder mit einem Schulweg > 500 m	40
Abbildung 23	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von einschränkenden Regelungen	41
Abbildung 24	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Art der einschränkenden Regelungen	41
Abbildung 25	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines ÖV-Netzes (Unterstufen- und Mittelstufenschulen)	42
Abbildung 26	Velonutzung in Prozent in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines ÖV-Netzes (nur Oberstufenschulen)	43

Abbildung 27	Velonutzung in Abhängigkeit von der Lage des Schulhauses an einer stark verkehrsbelasteten Strasse (Einschätzung der SchulleiterInnen)	44
Abbildung 28	Velonutzung in Abhängigkeit von der Lage des Schulhauses an einer stark verkehrsbelasteten Strasse (Einschätzung der Verkehrsinstruktoren)	45
Abbildung 29	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Haltung der Schulleitungen, der Eltern und der Kinder	46
Abbildung 30	Anteil Schulen, an denen VI explizit auf die Möglichkeit hinweisen, das Velo für den Schulweg zu nutzen	47
Abbildung 31	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Empfehlung der Verkehrsinstruktion, das Velo für den Schulweg zu nutzen.	48
Abbildung 32	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Vorhandensein von Fördermassnahmen	49
Abbildung 33	Anteil Velofahrende in Abhängigkeit davon, wer den Veloverkehr fördert	49
Abbildung 34	Haltung der Schulleitungen zur Wirksamkeit von Velofördermassnahmen	52
Abbildung 35	Fördermassnahmen, die die Schulleitungen gern unterstützen würden	52
Abbildung 36	Gründe der Schulleitungen für eine eher negative Haltung gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg	54
Abbildung 37	Gründe der Eltern für eine eher negative Haltung gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg	55
Abbildung 38	Gründe für eine eher positive Haltung der Schulleitungen gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg.	56
Abbildung 39	Gründe für eine eher positive Haltung der Eltern gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg.	57
Abbildung 40	Gründe für einschränkende Regelungen	58
Abbildung 41	Teilprojekte Veloförderung auf dem Schulweg	62

## Glossar

BFS	Bundesamt für Statistik
BISTA	Bildungsstatistik
VSA	Volksschulamt
US	Unterstufe 1. - 3. Klasse (6 bis 8/9 jährig)
MS	Mittelstufe 4. - 6. Klasse (9/10 bis 11/12 jährig)
OS	Oberstufe 7. - 9. Klasse (12/13 bis 15/16 jährig)
SL	Schulleitung
VI	Verkehrsinstruktion
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr

# 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.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Velofahren im Schulverkehr heute

Der Schulweg stellt für die Kinder eine wichtige Möglichkeit dar, sich selbständig in ihrer Umgebung zu bewegen, Spannendes und Alltägliches zu beobachten, Jahreszeiten und unterschiedliche Wetterverhältnisse wahrzunehmen. Diese Erlebnisse, verbunden mit den sozialen Kontakten auf dem Schulweg sind für die Entwicklung wichtig. Aus diesen und aus gesundheitlichen Gründen ist es zentral, dass Kinder die Möglichkeit haben, den Schulweg ohne Begleitung Erwachsener und aus eigener Muskelkraft zurückzulegen. Ob der Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden kann, ist von verschiedenen Faktoren abhängig.

#### **Alter der Kinder**

Generell liegt der Schulweg in der Verantwortung der Eltern<sup>1</sup>. Kinder dürfen vor dem vollendeten sechsten Altersjahr auf Hauptstrassen nur unter Aufsicht einer mindestens 16 Jahre alten Person Rad fahren<sup>2</sup>. Experten sind sich im Grundsatz einig, dass in den meisten Fällen der Schulweg per Velo für Erst- und ZweitklässlerInnen zu anspruchsvoll ist. Die Meinungen, ab welchem Alter Kinder den Schulweg mit dem Velo zurücklegen können oder sollen gehen auseinander. Die Kantonspolizei Zürich empfiehlt den Schulweg per Velo grundsätzlich erst ab der 5. Klasse. Dies begründet sich mit dem Aufbau der Velo-Verkehrsinstruktion in der Primarschule, die in der 5. Klasse die Veloprüfung vorsieht und somit die Kinder ermächtigt, auch mit komplexeren Verkehrssituationen wie Einspuren, Kreisel befahren etc. fertig zu werden.

#### **Strasseninfrastruktur**

Eltern lassen ihre Kinder nur mit dem Velo zur Schule fahren, wenn sichere Strassenverhältnisse zur Verfügung stehen. Die konkrete Situation stellt sich von Gemeinde zu Gemeinde, resp. von Schule zu Schule unterschiedlich dar. Entscheidend für die Sicherheit ist eine lückenlose auf die jeweilige Situation angepasste Infrastruktur. Es nützt nichts, wenn der Hauptteil des Schulwegs auf verkehrsarmen oder verkehrsfreien Quartierstrassen und -wegen zurückgelegt werden kann, wenn dann doch eine verkehrsreiche Strasse mit ungenügender Infrastruktur gequert werden muss.

#### **Siedlungsstruktur**

Die Siedlungsstruktur ist mitentscheidend wieviele SchülerInnen mit dem Velo zur Schule fahren. Bei grösseren Gemeinden und Städten spielt neben dem Fuss- und Veloverkehr auch der öffentliche Verkehr als Player beim Schulweg mit. Gerade bei Oberstufenschulgemeinden mit einem erweiterten Einzugsgebiet ist entscheidend, ob sich die Ort zu Ort Verbindungen für den Veloverkehr eignen oder nicht, resp. ob alternativ eine ÖV-Verbindung zur Verfügung steht. Ob das Velofahren von kleineren Kindern in ihrem direkten Wohnumfeld und in der Freizeit erlernt und praktiziert werden kann, ist ebenfalls ab-

---

<sup>1</sup> Volksschulgesetz (VSG) Artikel 57, Volksschulverordnung § 66, Absatz 2

<sup>2</sup> Strassenverkehrsgesetz Artikel 19, Absatz 1

hängig von der Siedlungsstruktur. Eine früh erlernte Velofahrpraxis wirkt sich später auch auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg aus.

### **Veloinfrastruktur beim Schulhaus**

Um einen reibungslosen Schulweg per Velo zu ermöglichen, gehört eine anforderungsgerechte Infrastruktur bei den Schulbauten dazu. Dazu gehören sichere Zu- und Wegfahrten genauso wie gut platzierte, sichere Veloabstellmöglichkeiten.

### **Die Haltung der Schule**

Schulveloverkehr braucht eine befürwortende Kultur in der Schule. Befürwortet die Schulleitung/ Schulpflege den Veloverkehr zur Schule im Grundsatz, kann sie sich auf verschiedenen Ebenen stark dafür machen, dass die Voraussetzungen für einen sicheren Schulweg geschaffen oder die bestehende Situation verbessert wird.

### **Haltung der Eltern**

Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Grossteil der Eltern sich in der Regel von der gängigen Schulweg-Kultur in der Wohngemeinde leiten lassen.

## **2.2 Schulische Verkehrsinstruktion**

Die Verkehrsinstruktion im Kanton Zürich obliegt seit einigen Jahren den Gemeinden und wird nicht mehr zwingend vom Kanton organisiert. Die Gemeinden und Städte im Kanton Zürich haben somit die Wahl, ein eigenes Angebot zu pflegen oder sich als Vertragsgemeinde der Verkehrsinstruktion des Kantons (gewährleistet durch die Kantonspolizei) anzuschliessen.

Neben den Städten Zürich, Winterthur und ab 2013 auch Uster wird die Verkehrsinstruktion aktuell in weiteren 12 Gemeinden von der entsprechenden Stadt- oder Gemeindepolizei wahrgenommen (Quelle: [www.ferox.ch](http://www.ferox.ch) Übersichtskarte im Anhang). Bei den restlichen Gemeinden macht die Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei die Ausbildung auf allen Schulstufen und die Gemeinden bezahlen den Leistungsauftrag.

### **Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei Zürich**

Oberstes Ziel der Tätigkeit der Verkehrsinstruktion ist es, Unfälle insbesondere Kinderunfälle zu verhüten. Im Zentrum des schulischen Verkehrsunterrichtes stehen die Sicherheit und die Förderung des verkehrsgerechten Verhaltens eines jeden Kindes. Damit sich Kinder im Strassenverkehr sicher bewegen können und möglichst von Unfällen verschont bleiben, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Eltern, Schule, Gemeindebehörde und Polizei notwendig. Um dieses Ziel zu erreichen erteilt jeder Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei Zürich Verkehrsunterricht an der Volksschule des Kantons Zürich (Kindergarten bis 3. Oberstufe). Der Verkehrspolizist der Kantonspolizei besucht im Verlauf eines Schuljahres jede Klasse mindestens ein Mal.

Im **Kindergarten** und allen **1. Primarklassen** wird das Überqueren von Strassen in unmittelbarer Nähe des Kindergartens, der Schule geübt. Grösste Bedeutung hat dabei das „Warten und nie über die Strasse rennen“. Spielgeräte wie Kickboards, Rollbretter, Bälle etc. gehören gemäss Kantonspolizei nicht auf den Schulweg. Kinder müssen sich zuerst als Fussgänger im Strassenverkehr bewähren.

In den **2. Klassen** wird im Verkehrsunterricht die Veloausrüstung besprochen, wie Bremsen, Glocke, Helm, Schloss, Rückstrahler (vorn, hinten und Pedale), Versicherungsschutz, Licht bei Dunkelheit und schlechter Sicht.

In den **3. Klassen** kommen die für Velofahrende relevanten Signale dazu. Mit den Eltern sollen die Kinder die Gegend erkunden oder alltägliche Fahrten gemeinsam durchführen.

Das theoretische Wissen wird in den **4. Klassen** mit den Vortrittsregeln erweitert. Zudem werden Kinder auf die Gefahren in der Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten [fäG] wie Kickboards, Rollerblades usw. aufmerksam gemacht.

In den **5. Klassen** wird das Velofahren praktisch geübt und anschliessend getestet.

Als Abschluss absolvieren alle **6.KlässlerInnen** eine Theorieprüfung zum Vortrittsrecht.

Dieser kontinuierliche Aufbau verdeutlicht, dass die Verkehrserziehung in kleinen Schritten erfolgen muss, um Kinder nicht zu überfordern. Das Voraussehen, das Erkennen und unterscheiden von konkreten und abstrakten Gefahren, die zu unfallträchtigen Verkehrssituationen führen können, sind Inhalt der Lektion in der **1. Oberstufe**. Wesentliche Faktoren die zur Vermeidung eines Unfalles führen sind das Erkennen des Alters, der Aufmerksamkeit und der Absicht des Verkehrspartners.

Informationen unter: <http://www.ferox.ch>

### **Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Zürich**

Die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Zürich setzt sich folgendes Ziel (Zitat Faktenblatt): "Unser Ziel ist es, die jungen Verkehrsteilnehmer zu befähigen, sich sicher und verkehrsgerecht im Strassenraum zu bewegen". Dazu ist folgender Lehrplan vorgesehen:

Im **Kindergarten** beginnt die praktische Fussgängerausbildung mit zwei Besuchen pro Kindergartenjahr. Der sichere Ablauf einer Querung wird geübt.

In der **1. und 2. Klasse** wird die praktische Fussgängerausbildung mit dem Üben von anspruchsvollen Querungen auf dem Schulweg (z.B. Hauptstrassen und Tramvortritt) und dem Verständnis für komplexe Gefahren für Fussgänger (z.B. Kreuzungen mit abbiegenden Fahrzeugen, Konfliktgrün, mehrspurige Strassen) fortgeführt.

In der **3. Klasse** beginnt die praktische Veloschulung im Schonraum (Velokontrolle, Fahrzeugbeherrschung beim korrekten Befahren eines Veloparcours auf dem Schulhausplatz).

In der **4. Klasse** wird die praktische Veloschulung in der Verkehrsschulungsanlage fortgesetzt. Geübt werden Fahrmanöver wie das Rechts- und Linksabbiegen unter Einhalten der Vortrittsregeln. Das Geübte wird bei einer Ausfahrt im Verkehr angewendet.

In der **5. Klasse** findet die praktische Veloschulung im Quartier statt. Eine Rundstrecke im Quartier soll unter Einbezug vorhandener Velorouten korrekt befahren werden können. Komplexe Verkehrssituationen, insbesondere Linksabbiegemanöver, sollen sicher bewältigt werden können. Zum Abschluss findet die Veloprüfung statt, neu für alle Kinder verbindlich und während der Schulzeit.

In der **6. Klasse und 7. Klasse** werden typische Gefahren für Velofahrende, z.B. sich öffnende Autotüren, der tote Winkel bei Lastwagen und komplexe Vortrittssituationen thematisiert.

In der **8. und 9. Klasse** findet die Verkehrssinnbildung statt sowie die Thematisierung der Wirkung von Alkohol auf die Fahrfähigkeit (mit dem Fahrsimulator "Simuscooter").

Informationen unter: [Verkehrsinstruktion der Stadt Zürich](#)

### **Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Winterthur**

Oberstes Ziel der Verkehrsinstruktoren ist es, die jungen Verkehrsteilnehmenden zu befähigen, sich sicher und verkehrsgerecht im Strassenverkehr zu bewegen und damit Unfälle und ihre Folgen zu verhindern sowie die Sicherheit zu erhöhen. (Zitat website Stapo Winterthur). Folgende Lerninhalte sind vorgesehen:

Im **Kindergarten** wird primär die Fussgängerregel "Warte - Luege - Lose - Laufe" thematisiert. Der Ablauf einer sicheren Querung, mit und ohne Fussgängerstreifen, allenfalls auch mit Schutzinsel oder LSA wird geübt.

In der **1. Klasse** lernen die Kinder, mit Sichthindernissen im Strassenraum umzugehen und sie kennen die Gefahren von abbiegenden Autos an Kreuzungen. Dazu werden Fahrzeug-ähnliche Geräte (FäG) thematisiert.

In der **2. Klasse** beginnt die theoretische Fahrradausbildung mit dem Erlernen der wichtigsten Signale und dem Vermitteln von Kenntnissen betreffend Veloausrüstung und Velohelm. Auch dazu gehört das Thema "Sicherheit durch Sichtbarkeit".

In der **3. Klasse** wird mit einem von der Verkehrsinstruktion zur Verfügung gestellten Velo im Verkehrsgarten geübt, vor allem das Linksabbiegen.

In der **4. Klasse** werden zwei Lektionen Theorie zum Thema Vortrittsrecht und Toter Winkel erteilt.

In der **5. Klasse** findet die Velofahrschule im Quartier ums Schulhaus statt.

In der **6. Klasse** absolvieren die SchülerInnen die Veloprüfung im Quartier um den Verkehrsgarten (Velokontrolle, Theorie, Praxis)

In der **7. Klasse** wird die passive Verkehrssicherheit (Licht, Helm, Gurten im Auto) thematisiert.

In der **8. Klasse** werden die Themen Unfallfolgen und Regress behandelt.

In der **9. Klasse** werden die Jugendlichen in Sachen Verkehrssehen trainiert, Gefahren als Velofahrende frühzeitig erkennen.

Informationen unter: [Verkehrsinstruktion der Stadt Winterthur](#)

## 2.3 Die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen

Zu dieser Thematik liegen primär zwei Untersuchungen vor:

- "Mobilität von Kindern und Jugendlichen" Fakten und Trends aus den Mikrozensusen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005 (Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Februar 2008), Download unter [Bundesamt für Sport](#).<sup>3</sup>
- "Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz" Forschungsauftrag SVI 2004/006 (Erschienen Juli 2010), Download beim [ASTRA](#).<sup>4</sup>

Die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel auf dem Schulweg nimmt seit 1994 kontinuierlich ab. Die untenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung zwischen 1994 und 2005. Die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 bestätigen den Trend. Auffallend ist besonders der hohe Rückgang bei den Jugendlichen verbunden mit gestiegenen Anteilen an Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr. Die Konkurrenz der Elterntaxis ist je nach Landesteilen relevant, in der Deutschschweiz ist auch hier ein steigender Trend auszumachen, jedoch auf relativ niedrigem Niveau. Die Anzahl Schulwege, die zu Fuss zurückgelegt werden, bleibt hingegen bei der relevanten Altersgruppe bis 15 Jahre stabil.

---

<sup>3</sup> [http://www.sport.admin.ch/compi/dateien/dokumentation/2008\\_Mobilitaet\\_Kinder\\_Jugendl\\_MZ\\_2005.pdf](http://www.sport.admin.ch/compi/dateien/dokumentation/2008_Mobilitaet_Kinder_Jugendl_MZ_2005.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?>

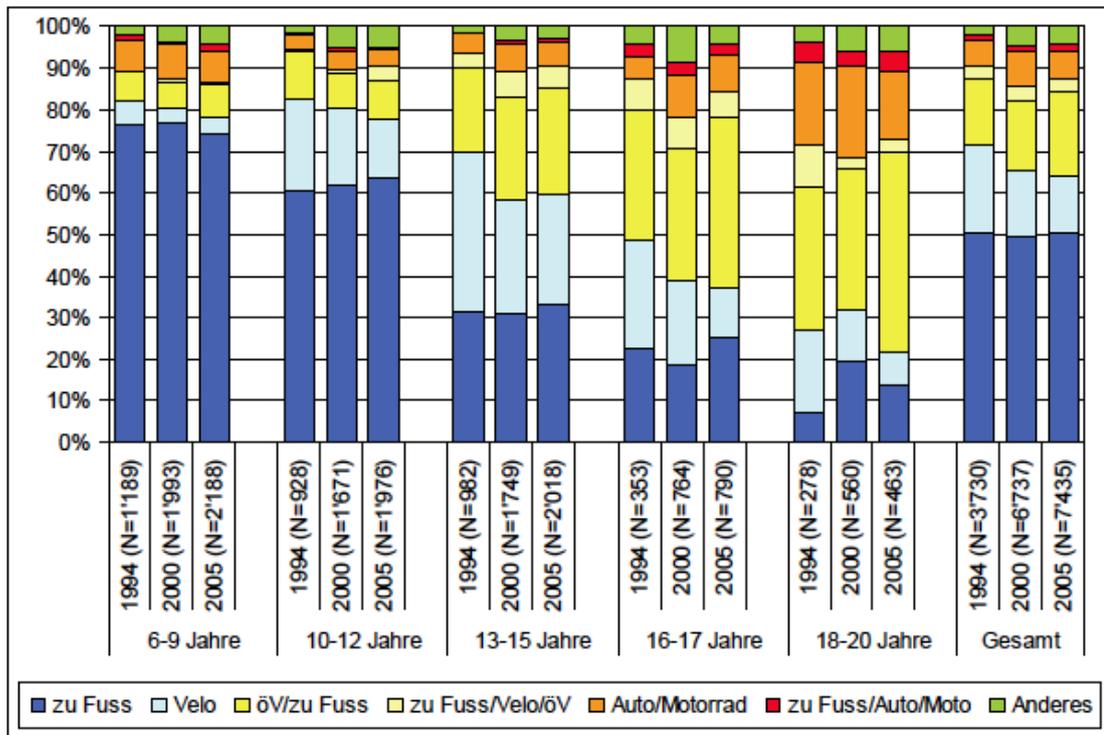
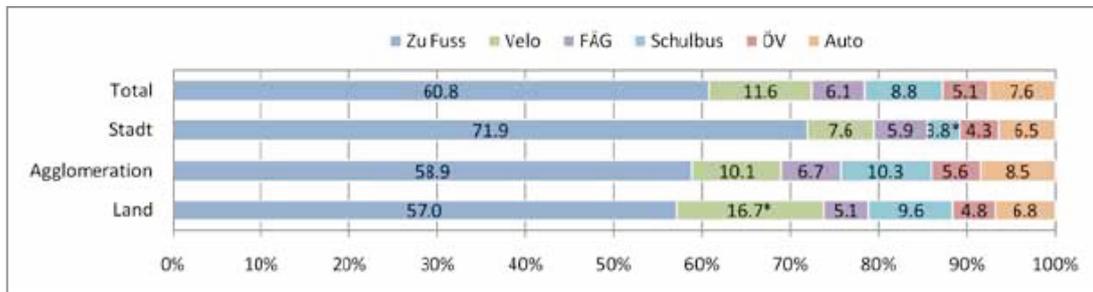


Abbildung 1 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994, 2000 und 2005 nach Alter

Quelle: Mobilität von Kindern und Jugendlichen (Sauter, 2008)

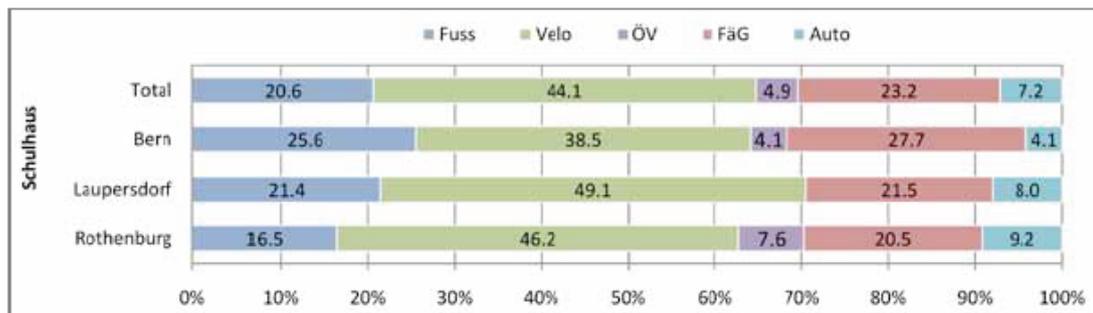
- Befragungen bei Kindern zeigen, dass beinahe die Hälfte das Velo als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Schulweg angibt. (vgl. Abbildung 3) Offenbar herrscht hier eine Diskrepanz zwischen dem Wunsch-Verkehrsmittel der Kinder und den effektiv benutzten Verkehrsmitteln (primär zu Fuss). Dafür können verschiedene Faktoren verantwortlich sein, so zum Beispiel entsprechende Regelungen und/oder Empfehlungen der Schulen oder der polizeilichen Verkehrsinsstruktion oder auch Sicherheitsbedenken der Eltern.



N Nennungen total = 974; 0 missing cases. Mit einem \* gekennzeichnete Werte weisen auf signifikante Abweichung der beobachteten von der erwarteten Häufigkeit hin ( $p < 0.05$ ).

**Abbildung 2 Normalerweise für den Schulweg benutzte Verkehrsmittel: Unterschiede nach Siedlungstyp**

Quelle: Der Verkehr aus Sicht der Kinder; Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz (2010)



$N_{\text{Total}}=556$ ,  $N_{\text{Bern}}=195$ ,  $N_{\text{Laupersdorf}}=112$ ,  $N_{\text{Rothenburg}}=249$

**Abbildung 3 Wie Kinder ihren Schulweg am liebsten zurücklegen würden**

Quelle: Der Verkehr aus Sicht der Kinder; Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz (2010)

### Die wichtigsten Aussagen aus den Studien

- Eltern orten bei den entsprechenden Befragungen vor allem Verbesserungspotential bei Infrastrukturmassnahmen wie: Tempo 30, sichere Fussgängerstreifen oder velobezogen, durchgehende Velospuren. Daneben stehen polizeiliche Massnahmen wie Lotsen an gefährlichen Stellen und vor allem eine verstärkte Verkehrserziehung im Vordergrund.
- Beim Phänomen Elterntaxi werden bei den Begründungen primär praktische Aspekte genannt (Verbindung mit anderen Wegen, lange Schulwege, Zeiterparnis etc.). Dennoch ist ein Zusammenhang nachweisbar zwischen häufigen Elterntaxi-Diensten und der parallelen Einschätzung, dass der Schulweg der Kinder eher gefährlich ist.
- Fahrzeugähnliche Geräte spielen eine immer grössere Rolle bei der Bewältigung des Schulweges. Gleichzeitig stellen sie ein Sicherheitsproblem dar, da sie primär von kleineren Kindern genutzt werden (denen häufig das Velo noch nicht empfohlen/erlaubt wird).

## 2.4 Schulwegsicherheit - Unfallstatistik

In der Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich (VUSTA) werden die Unfälle mit dem Fahrzweck "Schulweg" separat erfasst.

### Unfallstatistik Kanton Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur)

Von gesamthaft 8409 Unfällen auf Kantonsgebiet fanden insgesamt 104 (1.2 %) auf einem Schulweg statt. Bei 54 der 104 Schulweg-Unfälle waren Velofahrende, bei 50 Zufussgehende beteiligt.

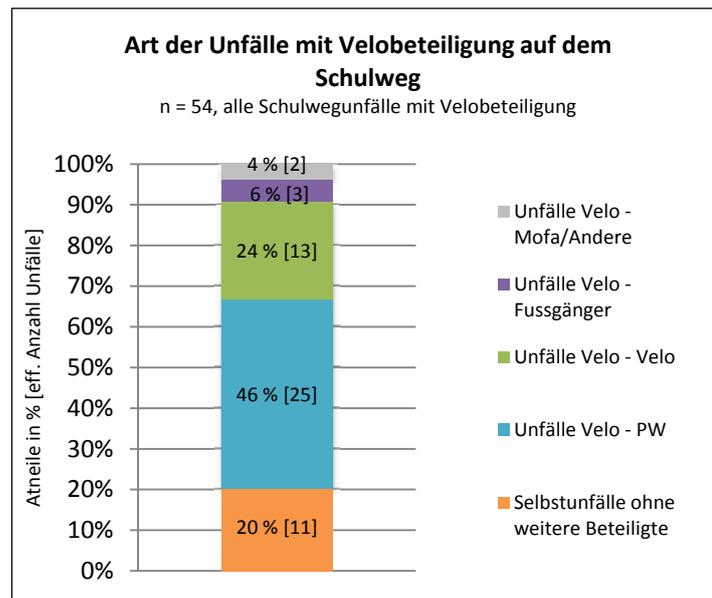


Abbildung 4 Art der Unfälle mit Velobeteiligung auf dem Schulweg

Quelle: VUSTA 2012, Unfallstatistik der Kantonspolizei Zürich

- In den 54 Unfällen wurden 35 Kinder leichtverletzt und 6 Kinder schwerverletzt.
- Bis auf 3 Unfälle fanden alle Unfälle mit Velobeteiligung im Innerortsbereich statt.
- 40 von 54 Unfällen fanden auf Nebenstrassen statt, die restlichen 14 auf Hauptstrassen.
- 55 % der an Velounfällen beteiligten SchülerInnen waren zwischen 13 und 15 Jahren alt, also in der Oberstufe. 36 % der beteiligten Kinder waren zwischen 10 und 12 Jahren alt, also in der Mittelstufe. 9 % der Kinder, die an Velounfällen beteiligt waren, waren unter 9 Jahren alt.

### **Unfallstatistik Stadt Zürich**

- In der Stadt Zürich gehen die Schulwegunfälle in den letzten Jahren stetig zurück. 2010 verunfallten noch 31 Kinder auf dem Schulweg, 2011 waren es 18, 2012 noch 14 Kinder.
- Drei der 14 Kindern waren mit einem Velo auf dem Schulweg in einen Unfall involviert (alle im Oberstufenalter).

### **Unfallstatistik Winterthur**

- In der Stadt Winterthur spielen die Schulwegunfälle im ganzen Unfallgeschehen ebenfalls eine sehr untergeordnete Rolle und die Zahlen sind rückläufig. 2011 wurden 10 Schulwegunfälle verzeichnet, 2012 waren es noch 4. Statistisch ist dies aufgrund der geringen Zahlen jedoch nicht aussagekräftig.

## 2.5 Bestehende Empfehlungen zur Velonutzung auf dem Schulweg

Gemäss Gesetz liegt der Schulweg in der Kompetenz der Eltern<sup>5</sup>. Schulen können jedoch Regelungen bezüglich der Abstellmöglichkeit von Velos auf dem Schulareal aufstellen und damit indirekt verpflichtende Regelungen erlassen. Neben den gesetzlichen Regelungen geben verschiedene involvierte Stellen Empfehlungen ab, die einen grossen Einfluss auf die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel im Schulverkehr haben.

### 2.5.1 Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei Zürich

Die Kantonspolizei Zürich empfiehlt grundsätzlich, das Fahrrad erst ab der 5. Klasse für den Schulweg zu benützen. Die Schulung ist dementsprechend aufgebaut, die Veloprüfung findet in der Regel in der 5. Klasse statt.

### 2.5.2 Verkehrsinstruktion der Stadt Zürich

In der Stadt Zürich findet die Veloprüfung generell in der 5. Klasse statt. Die Verkehrsinstruktion der Stadt Zürich empfiehlt jedoch den Schulen, keine Regelungen bezüglich der Nutzung des Velos für den Schulweg aufzustellen.

### 2.5.3 Verkehrsinstruktion der Stadt Winterthur

In Winterthur findet die Veloprüfung generell in der 6. Klasse statt. Die Verkehrsinstruktion Winterthur gibt jedoch keine Empfehlung ab, die den Schulweg mit dem Velo betreffen.

### 2.5.4 Fachorganisationen

#### **Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU)**

Auszug aus der Publikation "Kinder auf dem Schulweg" (bfu, 2010)

---

<sup>5</sup> Volksschulgesetz (VSG) Artikel 57, Volksschulverordnung § 66, Absatz 2

### **Mit dem Velo**

Gemäss Gesetz dürfen Kinder auf der Strasse Velo fahren, wenn sie schulpflichtig sind und die Pedale sitzend treten können. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind Erst- und Zweitklässler von ihrer Entwicklung her noch nicht in der Lage, gleichzeitig nach hinten zu schauen, den Arm auszustrecken und einzuspüren. Sorgen Sie dafür, dass das Fahrrad Ihres Kindes nach gesetzlichen Vorschriften ausgerüstet ist und bestehen Sie darauf, dass es einen Velohelm benützt und diesen richtig trägt.

Mehr zum Thema in der Broschüre 3.018 «Radfahren» auf [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

### **Pro Velo Schweiz:**

Studien zeigen, dass Kinder erst ab 10 Jahren (das entspricht in der Regel der 4. Klasse) fähig sind, den Verkehr in seiner ganzen Komplexität zu erfassen. Pro Velo empfiehlt den Eltern, ihre Kinder schrittweise mit dem Velo an den Strassenverkehr zu gewöhnen. Dazu führt sie schweizweit Velofahrkurse für Kinder und Eltern durch. Kinder können so schon vorgängig/parallel zur Verkehrsinstruktion in der Schule lernen, sich im Strassenverkehr zurechtzufinden. [www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

### **Verkehrsclub der Schweiz (VCS):**

In der Publikation "Erlebniswelt Schulweg" kommt das Velo nicht vor. Die Broschüre behandelt primär den Schulweg zu Fuss und nennt als Alternativen den ÖV und den Pedibus. Wichtiger Punkt ist jedoch auch hier die Selbständigkeit auf dem Schulweg.

Auch an der VCS-Fachtagung "Sichere Schulwege" vom Juni 2013 war das Thema "Schulweg per Velo" nicht präsent. [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

### 3 Auftrag aus dem Veloförderprogramm

Das Veloförderprogramm sieht eine systematische Förderung der Nutzung des Velos im Schulverkehr in Zürcher Gemeinden vor. Das Thema Veloförderung im Schulverkehr ist als eigenständige Massnahme A18 definiert. Der Auftrag beinhaltet:

- die Entwicklung einer Methode zur systematischen Ermittlung von Hemmnissen / Gefahrenstellen sowie zur turnusmässigen Erhebung der Verkehrsmittelwahl im Schulverkehr;
- die Entwicklung massgeschneiderter Projekte und Kampagnen, die vor Ort in aktiver Zusammenarbeit von Lehrpersonal, SchülerInnen, GemeindepolitikerInnen, VerkehrsplanerInnen, Polizei etc. durchgeführt werden können;
- die Erarbeitung einer Anleitung mit Informationen zu Zielen und Inhalten der Kampagne sowie Richtlinien für die sichere Einrichtung der Schulumgebung;
- die Beratung der Schulen bei Organisation, Durchführung und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort;
- die finanzielle und ideelle Unterstützung der Aktion „bike2school“ (Pro Velo Schweiz).

Der Kanton Zürich hat im Gesamtverkehrskonzept das Ziel formuliert, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Im Fokus stehen dabei kurze und mittlere Wegstrecken bis 3 km. Schulwege sind in der Regel nicht länger als 3 km und fallen demzufolge in diese Kategorie. Das Ziel der Massnahme ist, Kindern eine frühzeitige, positive Erfahrung mit dem Velo zu ermöglichen und sie früh an den Verkehr zu gewöhnen sowie ihnen zu helfen, Mobilitätskompetenz zu erlangen. Dabei wird ein nachhaltiges, gesundes Mobilitätsverhalten bereits in der Kindheit geprägt. Durch mehr Veloverkehr wird die Verkehrssicherheit erhöht und der Begleitverkehr mit dem Auto vermieden. Somit wird die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen gefördert.

Die Massnahme A18 richtet sich in erster Linie an Schülerinnen und Schüler, Schulleitungen und Lehrpersonal in Zürcher Gemeinden bzw. zuständige Behörden und Eltern von Kindern.

Der Kanton bzw. die Koordinationsstelle Veloverkehr nimmt Aufbauaufgaben sowie Know-how-Vermittlungsaufgaben wahr. Die Umsetzung direkter Massnahmen hingegen liegt bei den Gemeinden.

Bei der Umsetzung der Massnahme ist drauf zu achten, dass heute an Schulen viele Erwartungen herangetragen werden und die Schulen bezüglich Kampagnen und Wünschen tendenziell überlastet sind. Aus diesem Grund sind die Massnahmen sorgfältig zu implementieren (Bottom up). Weiter ist dem Thema Konkurrenz Velo- / Fussverkehr Rechnung zu tragen und sorgfältig zu behandeln. Fuss- und Veloverkehr auf dem Schulweg sollen nicht gegenseitig ausgespielt werden.

## 4 Projektstruktur

Die Massnahme A18 "Förderung des Velofahrens im Schulverkehr" kann in folgende drei Teilprojekte gegliedert werden:

1. Erhebung der Datengrundlagen in den Gemeinden
2. Entwicklung eines Baukastens an Fördermassnahmen
3. Umsetzung von Pilot-Massnahmen

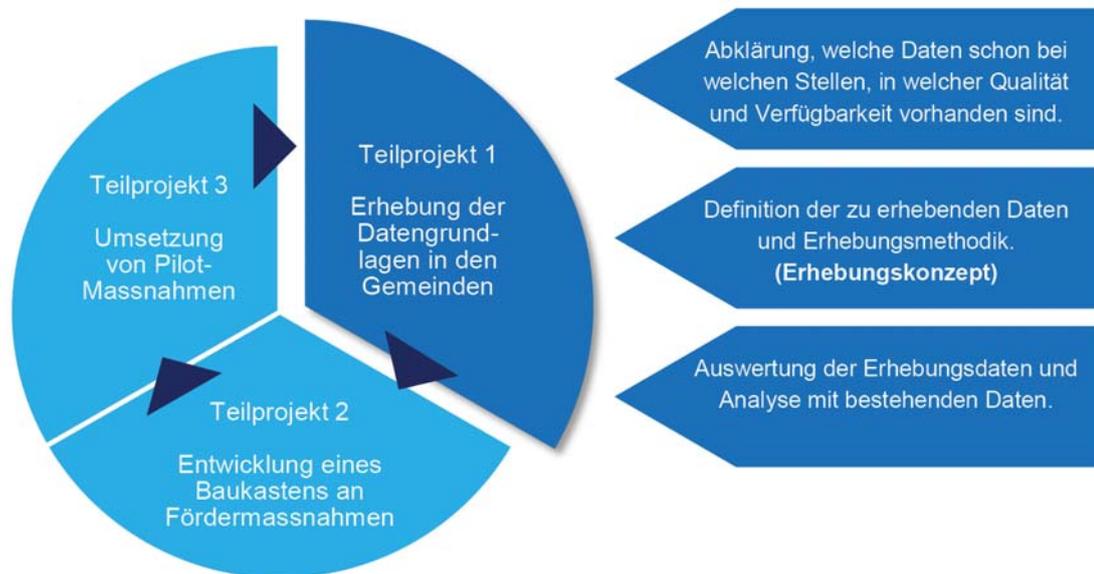


Abbildung 5 Projektstruktur

## 4.1 Auftrag Teilprojekt 1: Erhebungen der Datengrundlagen

Das Teilprojekt Datenerhebung wurde von der Koordinationsstelle Veloverkehr (AFV) bei Pro Velo Kanton Zürich in Auftrag gegeben. Die Festlegung des definitiven Fragenkatalogs und der Vorgehensweise der Erhebung geschah in Zusammenarbeit mit dem Volksschulamt des Kantons Zürich (VSA), dem Sportamt des Kantons Zürich, der Kantonspolizei Zürich (Kapo) und der Verkehrsinstruktion der Stadt Zürich.

Das Teilprojekt 1 (Erhebung der Datengrundlagen) schliesst mit folgenden Unterlagen ab, die für die weiteren Teilprojekte zur Verfügung stehen:

- vorliegender Schlussbericht zur Erhebung.
- Anhang zum Schlussbericht mit ergänzenden Listen, den Erhebungsbögen und Übersichtskarten.
- Excel-file mit den erhobenen Datensätzen, zusammengefasst nach Schuleinheit. Jeder Datensatz beinhaltet sowohl die Antworten des zuständigen Schulleiters als auch des zuständigen Verkehrsinstruktors.
- Übersichtspläne (pdf) über die nähere Schulhausumgebung mit Hauptzufahrtswegen und vorhandenen Querungsstellen (aus der Erhebung bei den SchulleiterInnen).
- Übersichtspläne in Papierform pro Gemeinde mit den hauptsächlichen Schulwegen (aus der Erhebung bei den VerkehrsinstruktorInnen).

## 5 Ziele der Erhebung

Bevor Fördermassnahmen ergriffen werden können, muss der Kanton Kenntnis haben über die aktuelle Situation in den einzelnen Gemeinden, resp. an den einzelnen Schulen. Dazu gehören Kenntnisse betreffend der aktuellen Velonutzung und des Potentials.

Von Interesse sind dabei zwei Aspekte:

Die Erhebung soll Aufschluss geben über den Handlungsbedarf und mögliche Priorisierungen. Es ist unbestritten, dass die Velonutzung im Schulverkehr gefördert werden sollte, um den sich seit langem abzeichnenden Trend der rückläufigen Velonutzung bremsen zu können. Die Erhebung braucht es, um aufzuzeigen, was konkret gefördert werden soll (Beispielweise velofreundlichere Regelungen, Behebung von Infrastrukturmängeln, Kampagnen) und wo (das heisst an welchen Schulen konkret) dies geschehen soll.

Die konkretisierte Erhebung erlaubt, Fördermassnahmen zu priorisieren und so gezielt einzusetzen, dass ein möglichst grosser Nutzen vorliegt.

Die kombinierte Auswertung von verschiedenen Fragestellungen soll möglichst präzise sein und umsetzbare Angaben für die Teilprojekte 2 (Entwicklung eines Baukasten an Fördermassnahmen) und 3 (Umsetzung von Pilot-Massnahmen) liefern.

Bsp: Aus der Erhebung lassen sich die Schulen herausfiltern, bei denen die Velonutzung aktuell niedrig ist, einschränkende Regelungen herrschen, das Potential durch lange Schulwege jedoch hoch wäre. An diesen Schulen könnte dann ein Pilotprojekt betreffend velofreundlicherer Regelungen und Umsetzung einer entsprechenden Velokultur einsetzen.

Die Daten der Erhebung sollen demnach so aufbereitet werden, dass sie im Rahmen der Teilprojekte 2 und 3 und in Nachfolgeprojekten zur Verfügung stehen und je nach Bedarf konkrete Zusammenhänge abgefragt werden können.

# 6 Erhebung

## 6.1 Methodik

Die Erhebung wurde im Zeitraum April bis Juni 2013 durchgeführt. Mit dem Zweck, den Befragten ein einfaches Ausfüllen der Befragung zu ermöglichen, wurde ein Online-Befragungsinstrument (surveytools.ch) verwendet. Dieses ermöglichte, benutzerspezifische Übersichtspläne zu den einzelnen Schulhäusern direkt in die Befragung einzubetten. Sämtliche Befragungsergebnisse liegen in der Folge in digitaler Form vor und können für weitere Projektschritte weiterverwendet werden.

Es stellte sich die Frage, aus welchem Kreis die relevanten Angaben zur Thematik "Velofahren im Schulverkehr" am effizientesten und verlässlichsten zu erheben sind. In Frage kamen neben den Schulleitungen und VerkehrsinstruktorInnen auch Schulpflegen, Eltern und Kinder.

Das Projektteam entschied in Zusammenarbeit mit dem Volksschulamt und der Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei, dass Schulleitungen und VerkehrsinstruktorInnen geeignete Ansprechpersonen sind. SchulleiterInnen sind verantwortlich für den gesamten Schulbetrieb, zudem bilden sie die Schnittstelle zu Schulpflegen und zur Elternschaft. Die VerkehrsinstruktorInnen verfügen zusätzlich über fundierte Kenntnisse betreffend der Infrastruktur bei den Schulhäusern und der allgemeinen Thematik der Verkehrserziehung. (siehe Grobzusammenstellung in Tabelle 1 Seite 25).

Mit der Erhebung bei eindeutig den Schulen zuortbaren Personen (SchulleiterInnen / Verkehrsinstruktoren) können klare Aussagen für jede Schule erhoben werden. Dabei wird in Kauf genommen, dass die Aussagen der SchulleiterInnen auch von ihrer persönlichen Haltung zur Thematik beeinflusst wird. Befragungen von Lehrpersonen und Eltern hätte einerseits wertvolle zusätzliche Aussagen ergeben, diese wären mit grosser Wahrscheinlichkeit innerhalb der einzelnen Schulen sehr divergierend. Die Folge wäre einerseits ein unverhältnismässiger Aufwand bei der Auswertung, andererseits wären keine eindeutigen Einschätzungen der einzelnen Schulen möglich gewesen, was die weiteren Teilprojekte erschwert hätte.

Die Adressaten der Erhebung wurden demnach wie folgt festgelegt:

### **Schulleitungen (SL)**

- Alle SchulleiterInnen im Kanton Zürich (mit Ausnahme der Stadt Zürich)
- Die SchulleiterInnen von Oberstufenschulhäusern in der Stadt Zürich (Die Primarschulen der Stadt Zürich wurden aus der Erhebung ausgeklammert, da die Schulwege in der Stadt erfahrungsgemäss so kurz sind, dass sie praktisch vollumfänglich zu Fuss absolviert werden).

## **VerkehrsinstruktorInnen (VI)**

- Die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei Zürich betreffend der ihnen zuge- teilten Schulhäuser.
- Die Verkehrsinstruktoren von Städten und Gemeinde, die über eine eigene Verkehrsinstruktion verfügen.
- Die Verkehrsinstruktoren der Stadt Zürich betreffend der ihnen zugeteilten Oberstufenschulhäuser.

Insgesamt wurden die Erhebungsunterlagen an die Schulleitungen und zuständigen Ver- kehrsinstruktorInnen von 506 Schulhäusern geschickt. Der entsprechende Verteiler mit den Ansprechpersonen wurde vom Volksschulamt (VSA) zur Verfügung gestellt. Die ange- schriebenen Personen erhielten für jedes sie betreffende Schulhaus eine separate Umfra- ge. Nicht befragt wurden die Gymnasien (Altersspektrum der SchülerInnen geht über die reguläre Volksschule hinaus) und die Privatschulen.

## 6.2 Fragenkatalog

Gemäss Projektbeschrieb soll die Erhebung Aufschluss geben über folgende Themenbe- reiche:

### **Verkehrsmittelwahl allgemein und Velonutzung im Speziellen**

- Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel auf dem Schulweg
- Potenzial für einen höheren Veloanteil im Schulverkehr
- Nutzung und Problematik alternativer Verkehrsmittel

### **Regelungen bezüglich Velonutzung**

- Regelungen betreffend Velonutzung im Schulverkehr
- Haltung der verschiedenen Entscheidungsträger zur Thematik der Veloförde- rung im Schulverkehr
- Statistische Angaben zur Schule (Standort, Anzahl Klassen, etc.)

### **Infrastruktur**

- Velo-Infrastruktur im direkten Umfeld der Schulhäuser
- Erfassung der hauptsächlichen Schulwege im Einzugsgebiet der Schule
- Mutationen bei den Veloabstellanlagen (Verifizierung und Anpassung der ent- sprechenden Erhebung von 2010)

### **Image und Förderung**

- Haltung von Schulleitungen, Schulpflegen, Eltern und Kinder
- Bestehende und gewünschte Velofördermassnahmen der Schulen

### **Strukturdaten zu den Schulen**

Die Befragung auf zwei Kanälen (Schulleitungen und VerkehrsinstruktorInnen) ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der erhobenen Daten und erlaubt, gewisse spezifische Sichtweisen zu relativieren. Bei der Zusammenstellung der Umfrage wurde darauf geacht- et, das jeweilige Wissen dort abzuholen, wo es am fundiertesten vorhanden ist.

## Veloabstellanlagen

2010 wurden vom AFV sämtliche öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen im Kanton Zürich (mit Ausnahme der Stadt Zürich) erhoben und ins GIS übernommen. Im Rahmen der vorliegenden Erhebung sollten diese Daten verifiziert und aktualisiert werden. Bei 39 Veloabstellanlagen wurden von den entsprechenden SchulleiterInnen Anpassungen gemeldet. Dies betrifft neu erstellte Anlagen (bei 8 Schulen, total ca. 400 Abstellplätze), aufgehobene Anlagen (bei 5 Schulen, total ca. 120 Abstellplätze) oder Veränderungen an der Ausstattung (neue Parkiersysteme, Beleuchtung).

Die Fragebogen "Verkehrsinstruktoren" und "SchulleiterInnen" finden sich im Anhang.

Tabelle 1      Thematik nach Ansprechpersonen

Thematik	Erhebung Schulleitung	Erhebung Verkehrsinstruktoren	
Verkehrsmittelwahl und Velonutzung	x	fakultativ	
Regelungen bezüglich Velonutzung	x	-	
Infrastruktur im direkten Umfeld des Schulhauses	x	x	
Hauptsächliche Schulwegverbindungen im ganzen Einzugsgebiet der Schule	-	x	
Verifikation der Erhebung der Veloabstellanlagen bei Schulhäusern (2010)	x	-	
Bestehende Fördermassnahmen	x	x	
Haltung zur Thematik Velofahren im Schulverkehr und zu deren Förderung	x	teilweise	
Strukturdaten der Schule	x		

## 6.3 Ausschöpfung der Stichprobe (Rücklauf)

### Schulleitungen

Die SchulleiterInnen im Kanton Zürich sind mit einer Vielzahl von Umfragen und Erhebungen konfrontiert, zudem wurde die Wichtigkeit der vorliegenden Erhebung, resp. die Thematik Velo auf dem Schulweg unterschiedlich beurteilt. Es wurden 231 Datensätze erhoben, dies entspricht einem Rücklauf von 46 % und bildet Aussagen zu insgesamt ca. 45'000 Schulkindern ab.

Die Schulleitungen mussten die Frage nach der Verkehrsmittelwahl und deren Aufteilung (Frage 5) obligatorisch beantworten, die weiteren Fragen waren fakultativ und konnten übersprungen werden, wenn keine Aussage dazu gemacht werden konnte. Die Datensätze

sind aus diesem Grund nicht alle vollständig, sie wurden aber alle in die Auswertung einbezogen.

### Verkehrsinstruktoren

Die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei Zürich und der Stadt Zürich wurden von der Leitung verpflichtet, an der Erhebung teilzunehmen, sodass von dieser Seite her Angaben zu annähernd allen Schulhäusern vorliegen. In den Gemeinden, die ihre Verkehrsinstruktion selber organisieren, nahmen 3 von 12 nicht an der Umfrage teil. Es wurden total 496 Datensätze erhoben, dies entspricht einem Rücklauf von 98 %.

Bei den Verkehrsinstruktoren wurden vor allem auch die empfohlenen und tatsächlich benutzten Schulwege erfragt. Diese Erkenntnisse fliessen nicht direkt in die Auswertungen ein, sind aber wichtig für weitere laufende Projekte wie die Velonetzplanung sowie für die Beurteilung von Radwegprojekten.

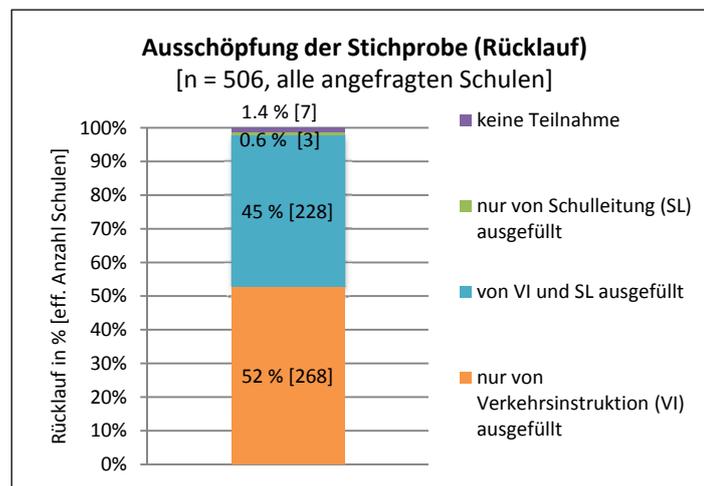


Abbildung 6 Ausschöpfung der Stichprobe (Rücklauf)

Von den insgesamt 171 politischen Gemeinden haben in 127 Gemeinden Schulleitungen an der Erhebung teilgenommen (teilweise nur einzelne Schulen in den Gemeinden, teilweise mehrere Schulleitungen pro Gemeinde z.B. Unter- und/oder Oberstufen).

# 7 Auswertungen

## 7.1 Das Wichtigste in Kürze

- 231 von 506 angeschriebenen Schulen haben an der **Erhebung teilgenommen**. Der Abgleich mit den Daten des Bundesamtes für Statistik und der Bildungsstatistik zeigt, dass diese 231 Schulen in punkto der Kriterien "Gemeindetyp", "Gemeindegrösse", "Schulstufe" und "Schulgrösse" die Gesamtheit der öffentlichen Schulen im Kanton Zürich abbilden (siehe Seite 30)
- Der **Anteil Velofahrender am Schulverkehr** ist je nach Gemeinde sehr unterschiedlich. Der Mittelwert der Angaben der Schulleiter beträgt 17.9 %. Die Anteile reichen jedoch von 0 % bis 85 %. (siehe Seite 35)
- In den **Oberstufen** ist der Anteil Velofahrender am Schulverkehr massiv höher als in der Unter- und Mittelstufe (30.5 % zu 12.8 %). Es muss genauer untersucht werden, welche Faktoren dafür verantwortlich sind. (siehe Seite 37)
- In **ländlichen Gegenden** wird das Velo häufiger für den Schulweg genutzt. Ist der höhere Anteil an Velofahrenden bedingt durch das Fehlen einer ÖV-Verbindung? Oder gehört die Velonutzung im Alltag hier noch vermehrt zur Schulwegkultur? Sind die Verkehrsverhältnisse sicherer? (siehe Seite 38)
- Ein klarer Zusammenhang ist erkennbar zwischen dem Anteil der Kinder mit einem **langen Schulweg** und der Häufigkeit, mit der das Velo genutzt wird. Offenbar sind längere Schulwege in Gemeinden Grund genug, das Velo als eines der hauptsächlichen Verkehrsmittel auf dem Schulweg zu fördern. (siehe Seite 40)
- In Oberstufenschulen sind keine **einschränkenden Regelungen** vorhanden, bei den Unter- und Mittelstufenschulen erlassen ein Drittel Regelungen bezüglich der Nutzung des Velos auf dem Schulweg. Einschränkende Regelungen haben einen grossen Einfluss auf den Anteil Velofahrender, dabei lassen insbesondere Regelungen hinsichtlich der minimalen Schulweglänge den Anteil Velofahrender auf sehr niedrige Werte sinken.(siehe Seite 40)
- Das Vorhandensein eines **ÖV- und/oder Schulbusnetzes** hat bei den Unterstufen/Mittelstufen-Schulen in etwa die gleiche Auswirkung wie bei den Oberstufenschulen. Der Anteil Velofahrender liegt bei beiden Schulstufen etwa um fünf Prozentpunkte höher, wenn kein Netz vorhanden ist, das für den Schulverkehr genutzt wird. (siehe Seite 42)
- In ländlichen und in Agglomerationsgemeinden spielt das **Elterntaxi** eine grössere Rolle (5.2, resp. 4.9 %) als in den Kernstädten (2.2 %). Im Vergleich zu anderen Landesteilen spielt das Elterntaxi immer noch eine untergeordnete Rolle, wobei die Tendenz steigend ist. (siehe Seite 42)
- Der Zusammenhang zwischen den **Verkehrsverhältnissen** angrenzend ans Schulhaus und den Anteil Velofahrender auf dem Schulweg lässt sich nicht eindeutig herstellen. Insbesondere hat das Vorhandensein von adäquaten Querungshilfen an stark belasteten Strassen keinen nachweisbaren Positiv-Einfluss auf den Anteil Velofahrender. Überlegungen zur Schulwegsicherheit und der

Gefährlichkeit des Verkehrs spielen jedoch bei der Haltung der Eltern zum Thema (eher positiv oder negativ) eine bedeutende Rolle. (siehe Seite 44)

- Der Anteil Velofahrende an den Schulen ist offenbar stark abhängig von der **Haltung der Schulleitungen und Eltern**. An Schulen mit einer eher negativen Haltung der Thematik gegenüber, egal ob von Schulleitungen, Eltern oder Kinder, sinkt der Anteil der velofahrenden Kinder massiv. Welche Beteiligten hier eine entscheidende Rolle spielen, ist schwierig zu sagen. Filtert man die Schulen heraus, in denen die Haltung der Schulleitungen, der Eltern und der Kinder als eher negativ eingeschätzt wird heraus, sinkt der Prozentsatz der Velonutzung auf 6.4 %. Im Gegenzug erreichen Schulen, in denen gesamtheitlich eine positive Haltung zum Thema Velofahren auf dem Schulweg herrscht, einen Veloanteil auf dem Schulweg von 27 %. (siehe Seite 45)
- Ein wichtiger Faktor ist die **Haltung der Verkehrsinstruktion**. Aktuell wird von den Verkehrsinstruktoren nur an sehr wenigen Schulen explizit auf das Velo als Verkehrsmittel für den Schulweg hingewiesen. Eine aktive Empfehlung hat jedoch offenbar einen positiven Einfluss auf den Anteil Velofahrenden am Schulverkehr. (siehe Seite 47)
- Eine explizite **Veloförderung** findet in 97 von 231 Schulen statt, teilweise "nur" durch die Verkehrsinstruktion, in den meisten Fällen jedoch durch mehrere Player. Fördern Schulleitung / Lehrkräfte und Eltern das Velofahren, liegt der durchschnittliche Anteil Velofahrender bei 44 %. Fördert niemand das Velofahren auf dem Schulweg, sinkt der durchschnittliche Anteil auf 12.7 %. (siehe Seite 49)

#### **Zahlenmaterial (hochgerechnet auf die ganze Volksschule)**

- Hochgerechnet auf die ganze Volksschule legen aktuell über **16'000** Kinder täglich ihren Schulweg mit dem Velo zurück.
- An über **160** Schulen haben mehr als 40 % der Kinder einen Schulweg, der länger als 500 m ist. Nach vorsichtiger Abschätzung haben somit mindestens **32'000** Kinder im Kanton Zürich einen Schulweg von mehr als 500 m.
- Jeden Tag werden ca. **4'000** Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren und über **8'000** fahren mit dem ÖV.
- In der Oberstufe ist der Anteil Velofahrenden annähernd **doppelt so** gross wie in der Unterstufe / Mittelstufe.
- **7'000** Kinder gehen mit dem Velo zur Schule, obwohl ihre Schule an eine stark verkehrsbelastete Strasse angrenzt.
- **156** SchulleiterInnen (von 506 angeschriebenen) äussern explizit eine positive Haltung zum Velo als Schulverkehrsmittel.
- **104** Schulen sind der Meinung, dass Fördermassnahmen den Anteil Velofahrender am Schulverkehr steigern.
- **52** Schulen äussern sich interessiert an der Einrichtung eines Veloparcours oder Geschicklichkeitsparcours.

## 7.2 Statistische Angaben zu den Schulen

Im Kanton Zürich besuchen gemäss Bildungsstatistik (BISTA) 131'350 Kinder die Volksschule (Kindergarten bis und mit Oberstufe, ohne Gymnasien und Privatschulen).

Auf der Basis der vom Volksschulamt zur Verfügung gestellten Auflistung wurden 506 Schulen mit insgesamt ca. 88'000 Schulkindern im Kanton Zürich angefragt. Nicht befragt wurden folgende Schulen:

- Alle Kindergärten, da das Velofahren im Schulverkehr in diesem Alter noch kein Thema ist.
- Die Stadtzürcher Primarschulen, da das Thema Velofahren im Schulverkehr aufgrund der kleinen Einzugsgebiete in der Stadt vernachlässigbar ist.
- Die Gymnasien, da das Altersspektrum dort von 12 - 20 reicht und sich somit keine vergleichbaren Aussagen zu den anderen Schulen machen lassen.
- Die Privatschulen, da der Aufwand für die Datenbeschaffung zu gross gewesen wäre.

Für die vorliegende Erhebung wurden die relevanten Metadaten des Bundesamtes für Statistik (Gemeindetyp und Grösse der Gemeinde (Einwohnerzahl)) als Information in die Daten integriert. Die nachfolgenden Kategorisierungen wurden aufgrund ihrer Relevanz auf die Verkehrsinfrastruktur, das Mobilitätsverhalten und die Organisationsstrukturen vorgenommen.

Ebenso wurden die Metadaten der Bildungsstatistik (BISTA) betreffend der Aufteilung der Schulen nach Schulstufen beigezogen.

Mit der Integration dieser Daten wurde überprüft, ob die Ausschöpfung der Stichprobe die Gesamtheit der Schulen abbildet.

Die nachfolgenden Auswertungen zeigen, dass hinsichtlich der Kriterien "Gemeindetyp", "Gemeindegrösse", "Schulstufen" und "Schulgrösse" die Ausschöpfung der Stichprobe ziemlich exakt der Aufteilung der Gesamtheit der angefragten Schulen entspricht.

### **Gemeindetypen gemäss Bundesamt für Statistik (BFS)**

Diese Kategorisierung erlaubt Rückschlüsse auf die verkehrliche Situation und auf die Erreichungsqualität durch den Öffentlichen Verkehr (ÖV).

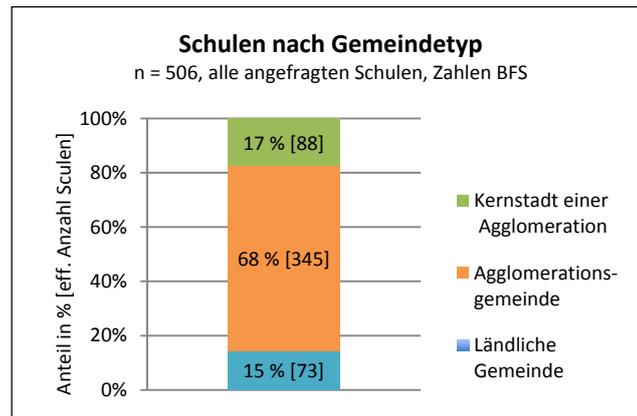


Abbildung 7 Kategorisierung der Schulen nach Gemeindetyp (Daten BFS)

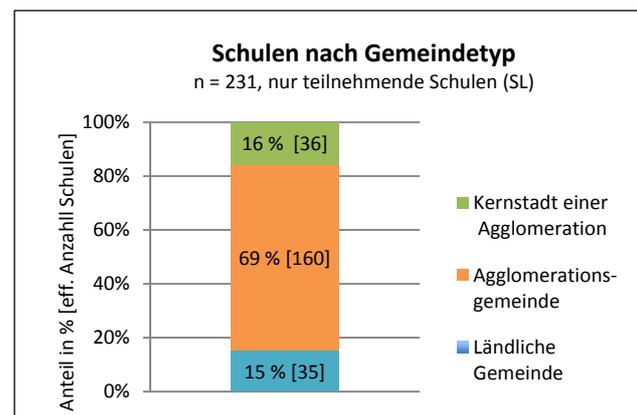


Abbildung 8 Kategorisierung der Schulen nach Gemeindetyp (nur teilnehmende Schulen)

## Einwohnerzahl der Gemeinden

Einwohnerstarke Gemeinden verfügen über andere Organisationsstrukturen als kleinere Gemeinden, zudem sind häufig weitere Player in die Schulwegthematik involviert (Quartiervereine, Elterngruppen etc.)

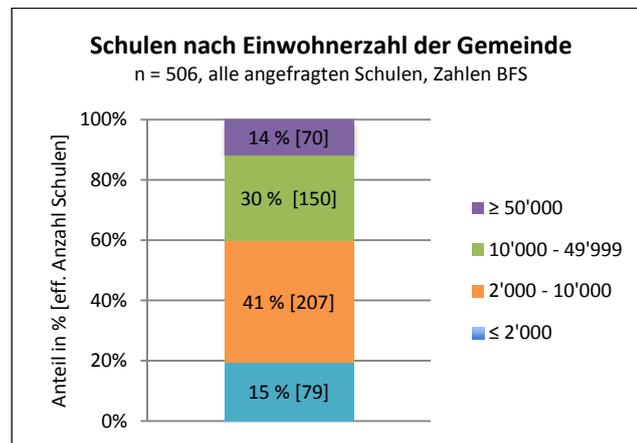


Abbildung 9 Kategorisierung der Schulen nach der Einwohnerzahl der Gemeinde (Daten BFS)

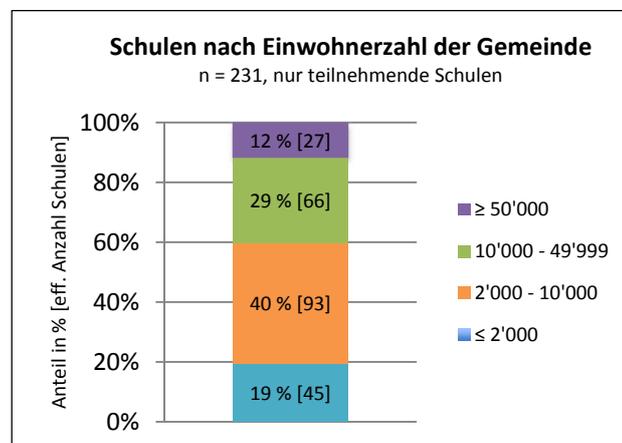


Abbildung 10 Kategorisierung der Schulen nach der Einwohnerzahl der Gemeinde (nur teilnehmende Schulen)

### Schulstufen (Unterstufe, Mittelstufe, Oberstufe)

Hinsichtlich der effektiven Velonutzung aber auch hinsichtlich von möglichen Fördermassnahmen unterscheiden sich Unterstufen-, Mittelstufen- und Oberstufenschulen massiv. Oberstufenschulen haben häufig ein Einzugsgebiet, das sich auf Aussenwachen und Nachbargemeinden erstreckt (siehe entsprechenden Plan der Schulgemeinden im Anhang). Beim grössten Teil der Schulen auf Kantonsgebiet handelt es sich um gemischte US/MS-Schulen. Bei den differenzierten nachfolgenden Auswertungen werden die Schulen, die alle Stufen verzeichnen, teilweise nicht einbezogen um bezüglich der Altersfragen zuortbare Aussagen zu ermöglichen.

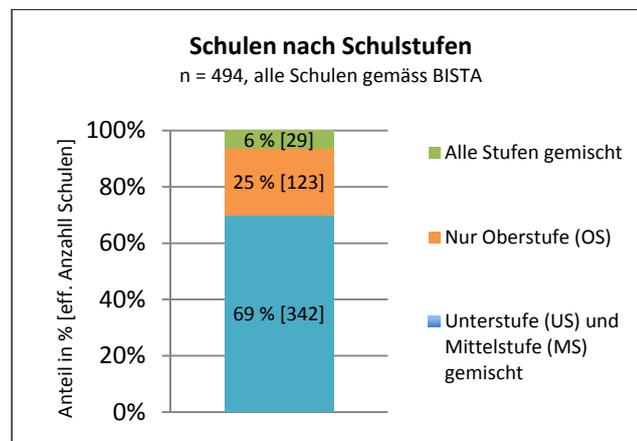


Abbildung 11 Kategorisierung der Schulen nach Schulstufen (Daten BISTA)

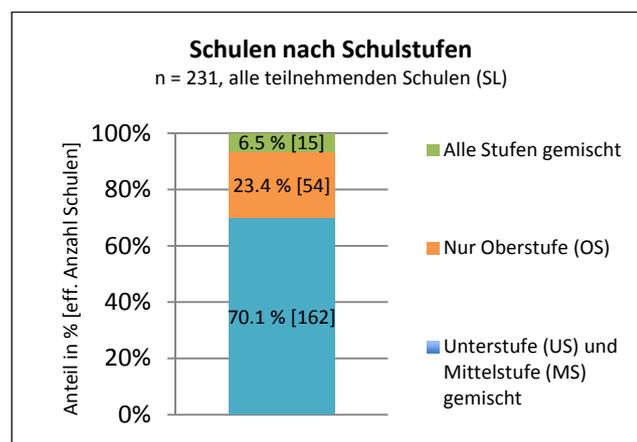


Abbildung 12 Kategorisierung der Schulen nach Schulstufen (alle teilnehmenden Schulen)

### Grösse der Schule (Anzahl Klassen)

Grössere Schulen verfügen über komplexere Strukturen und einen grösseren Lehrkörper. Entscheidungs- und Kommunikationswege sind weniger direkt, man kennt sich weniger als an kleinen Schulen.

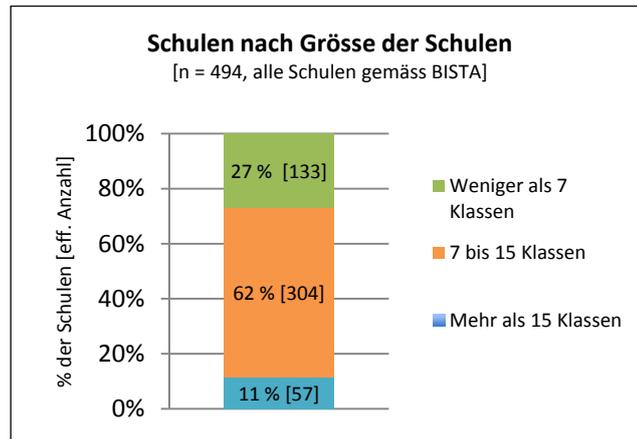


Abbildung 13 Kategorisierung der Schulen nach Schulgrösse (Daten BISTA)

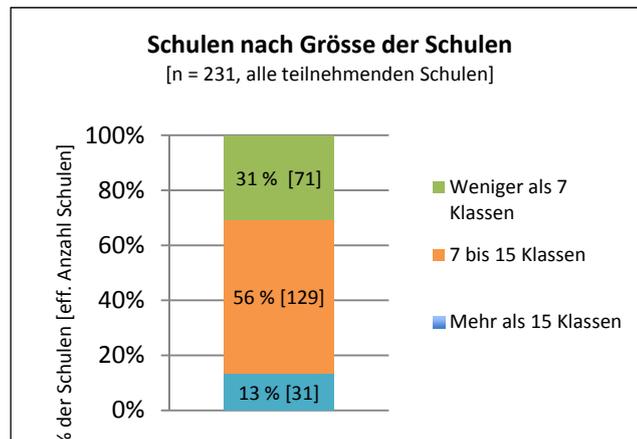


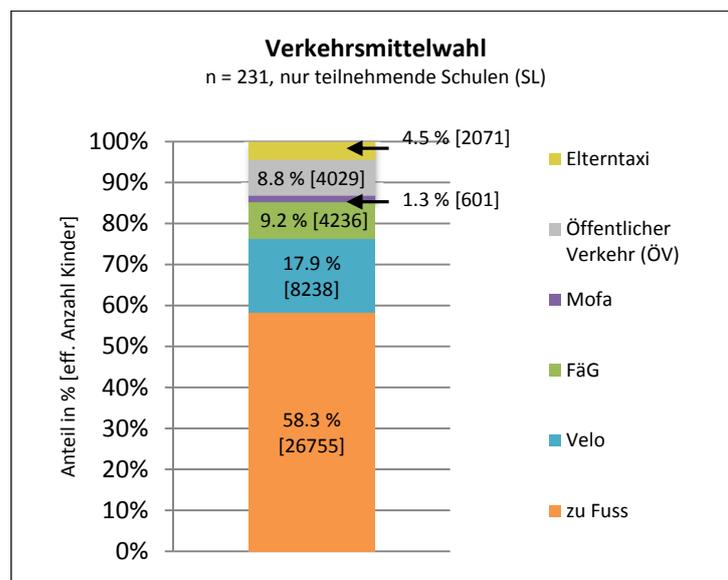
Abbildung 14 Kategorisierung der Schulen nach Schulgrösse (alle teilnehmenden Schulen)

## 7.3 Verkehrsmittelwahl im Schulverkehr

Die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder bildet eine der zentralen Aussagen dieser Erhebung. Erhoben wurde diese als Schätzung primär bei den SchulleiterInnen, da diese den besten Überblick über das ganze Geschehen im Schulumfeld haben.

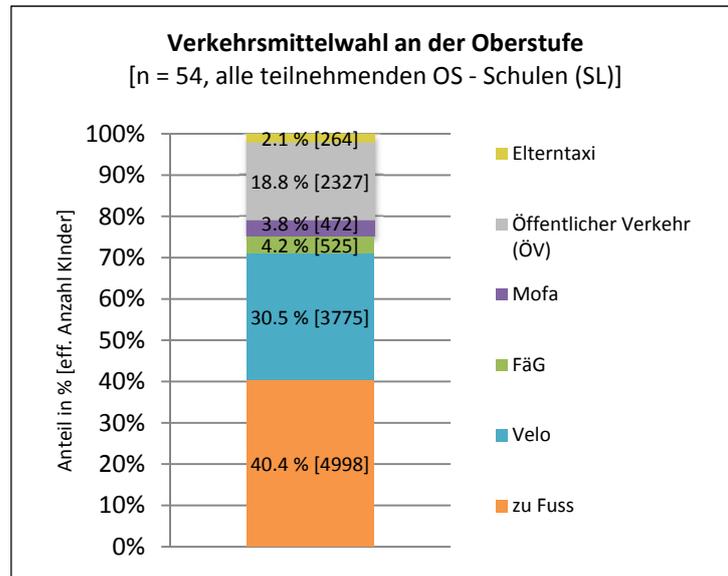
Den Verkehrsinstruktoren wurde dieselbe Frage auch gestellt - sie konnte jedoch nur von einem kleineren Teil zuverlässig beantwortet werden. Dies liegt daran, dass Verkehrsinstruktoren nur punktuell in den Schulen anwesend sind und sich keinen Überblick über das ganze Jahresgeschehen verschaffen können.

Ausgewertet wurden in diesem Zusammenhang deshalb nur die 231 Datensätze der SchulleiterInnen. Interessant ist jedoch, ob die Einschätzung der Verkehrsinstruktoren bezüglich der Velonutzung mit derjenigen der SchulleiterInnen übereinstimmt. Von 83 Schulen liegen Einschätzungen bezüglich der Velonutzung sowohl von Verkehrsinstruktoren wie auch von Schulleitungen vor. Im Mittel schätzen Verkehrsinstruktoren den Anteil 3.5 % höher ein (19.5 %) als Schulleitungen (16 %).

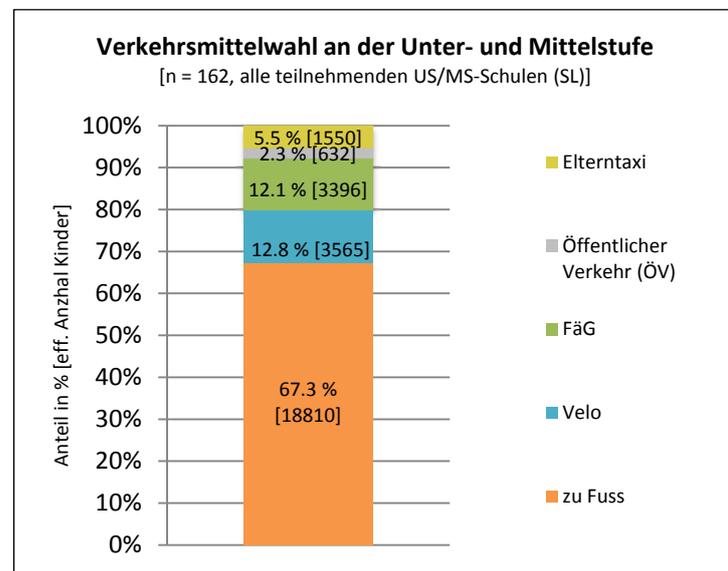


**Abbildung 15** Verkehrsmittelwahl über alle Schulstufen in Prozent

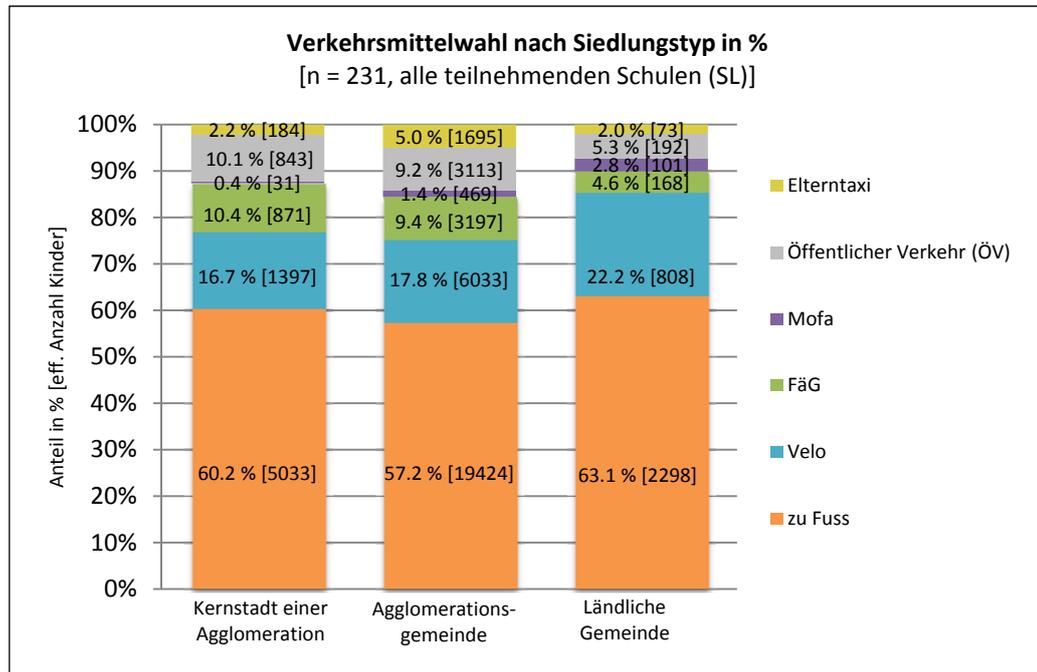
[effektive Anzahl Kinder, die ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzt, total sind es 45'930 Kinder]



**Abbildung 16** Verkehrsmittelwahl an den Oberstufenschulen in Prozent  
 (es wurden nur die reinen Oberstufenschulen einbezogen)



**Abbildung 17** Verkehrsmittelwahl an den Unter- und Mittelstufenschulen in Prozent



**Abbildung 18 Verkehrsmittelwahl nach Gemeindetyp**

Vergleicht man den Mittelwert der Velonutzung mit der im Kapitel 1 erwähnten Studie, dann stellt man fest, dass der Kanton Zürich bei der Velonutzung auf dem Schulweg offenbar im Durchschnitt liegt. Die gesamtschweizerische Untersuchung ergab zwar nur eine Velonutzung von 11.1 %, diejenige für die Deutschschweiz lag aber bei 18.1 %.

Auffallend ist der massiv höhere Veloanteil in den Oberstufenschulen. Er soll in einem nachfolgenden Schritt genauer untersucht werden. Interessant ist zu wissen, ob die Erhöhung durch gelockerte Regelungen, grösseres Einzugsgebiet der Oberstufenschulhäuser oder andere Faktoren bedingt ist.

In ländlichen Gegenden wird das Velo häufiger für den Schulweg genutzt. Auch dieser Wert soll gemeindespezifisch genauer untersucht werden. Ist der höhere Anteil der Velonutzung bedingt durch das Fehlen einer ÖV- Verbindung? Oder gehört die Velonutzung im Alltag hier noch vermehrt zur Schulwegkultur? Sind die Verkehrsverhältnisse sicherer?

## 7.4 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren

Die Auswertung der Daten zeigt eine extrem grosse Bandbreite, was die Nutzung des Velos auf dem Schulweg betrifft, wobei eine gewisse Schätzungsungenauigkeit der SchulleiterInnen nicht auszuschliessen ist. Selbst bei den Oberstufenschulhäusern, wo keine Hemmschwelle bezüglich der Velofahrkompetenzen der Kindern mehr herrschen müsste, sind riesige Unterschiede vorhanden. Tiefstwerte finden sich in der Stadt Zürich (ca. 5 %), diese lassen sich wohl durch die kurzen Schulwege und die ÖV Konkurrenz erklären. Wie-

so allerdings in einer Landgemeinde nur 10 % der SchülerInnen mit dem Velo zur Schule kommen, in der Nachbargemeinde jedoch 80 % lässt sich nur durch eine genauere Analyse erklären.

Nachfolgend wurden die Daten auf massgebliche Faktoren untersucht, die für die grossen Unterschiede verantwortlich sein können. Neben den siedlungsspezifischen Charakteristika wird untersucht, inwieweit schulinterne Regelungen, die Strasseninfrastruktur oder die Haltung der Handlungsträger an den Schulen verantwortlich sein können für eine hohe oder niedrige Velonutzung.

In den nachfolgenden Grafiken findet sich jeweils der durchschnittliche prozentuale Anteil der Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren in Abhängigkeit von **einem** anderen eventuell entscheidenden Faktor. In der [Klammer] ist die effektive Anzahl Kinder angegeben. Zu beachten ist, dass die Stichprobenanzahl [n] bei den einzelnen Fragen variiert, da nicht alle Fragen von den Schulleitungen beantwortet wurden.

Diese Diagramme zeigen tendenzielle Einflüsse von anderen Faktoren auf die Velonutzung auf. Statistisch gesehen sind diese Einzel-Einflüsse nicht in jedem Fall massgeblich verantwortlich, da sie in Zusammenhang mit anderen Faktoren stehen.

Um die Einzelzusammenhänge auf ihre Plausibilität zu überprüfen, wurde ein Regressionsmodell errechnet, das die Abhängigkeit der verschiedenen Einflussfaktoren zueinander einbezieht (siehe Anhang).

#### 7.4.1 Abhängigkeit vom Gemeindetyp und von der Einwohnerzahl der Gemeinde

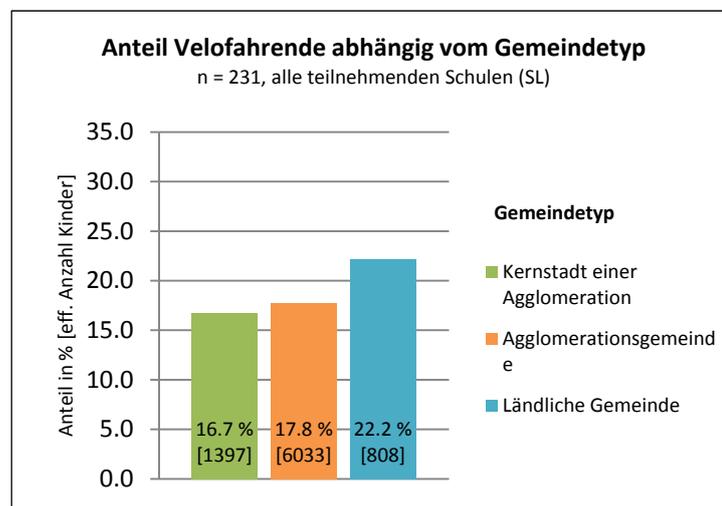
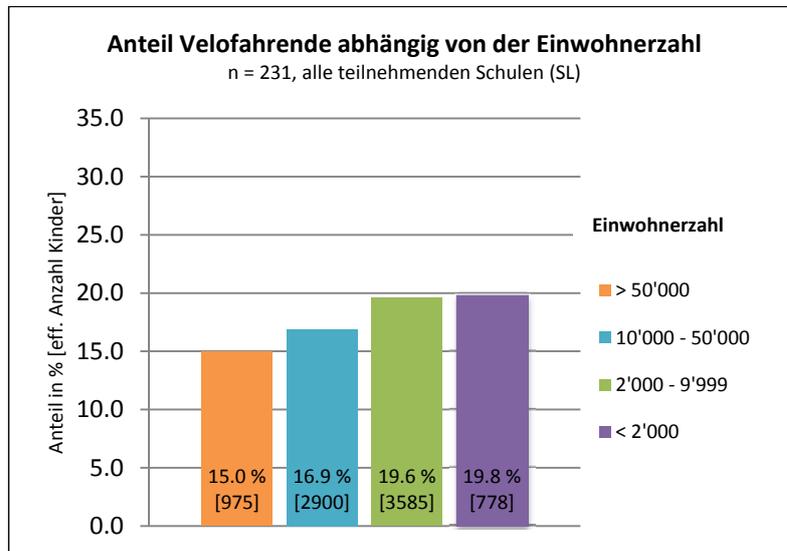


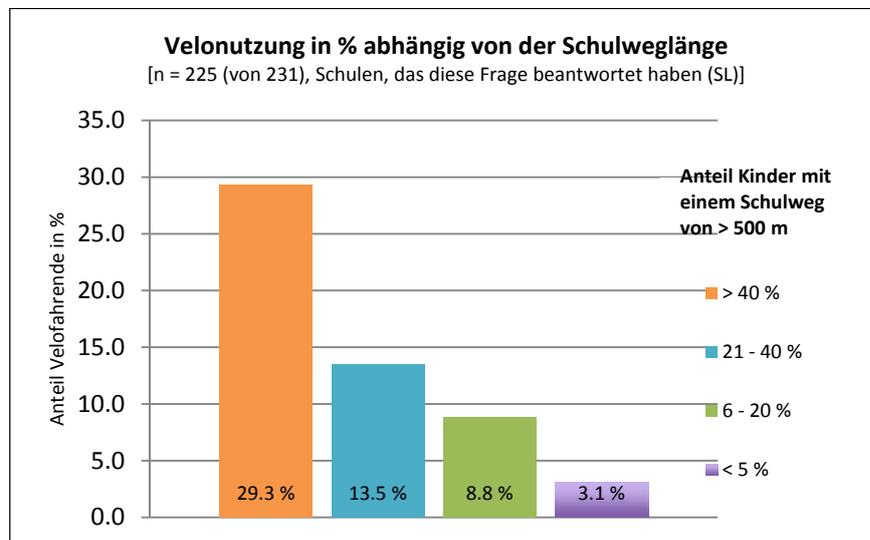
Abbildung 19 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Gemeindetyp



**Abbildung 20 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der Gemeinden**

Es zeigt sich wenig überraschend, dass in den Kernstädten der Veloanteil im Schulverkehr niedriger ist. Neben den kürzeren Wegen und dem besseren ÖV Angebot kommt dazu sicher eine generelle Einschätzung primär der Eltern, dass der Strassenverkehr in ländlichen Gegenden weniger komplex ist. Ein weiterer Zusammenhang mag in der Schulstruktur im Kanton Zürich liegen. In ländlichen Gemeinden besuchen gerade OberstufenschülerInnen häufig Schulen in Nachbargemeinden oder kommen von Aussenwachen zur Schule.

## 7.4.2 Abhängigkeit vom Faktor Schulweglänge



**Abbildung 21 Anteil Velofahrende abhängig vom Anteil Kinder mit einem Schulweg > 500 m**

*Lesebeispiel: Wenn mehr als 40 % der Kinder einer Schule einen Schulweg > 500 m haben, dann benutzen im Schnitt 29.3 % der Kinder der jeweiligen Schule das Velo.*

Ein klarer Zusammenhang ist erkennbar zwischen dem Anteil der Kinder mit einem langen Schulweg und der Häufigkeit, mit der das Velo genutzt wird. Offenbar sind längere Schulwege in Gemeinden Grund genug, das Velo als eines der hauptsächlichen Verkehrsmittel auf dem Schulweg zu fördern.

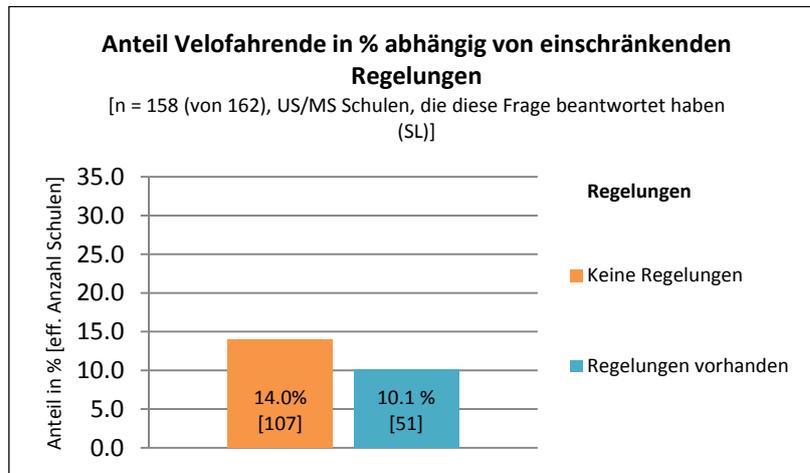
## 7.4.3 Abhängigkeit vom Vorhandensein von einschränkenden Regelungen

### **Situation an den Oberstufenschulen**

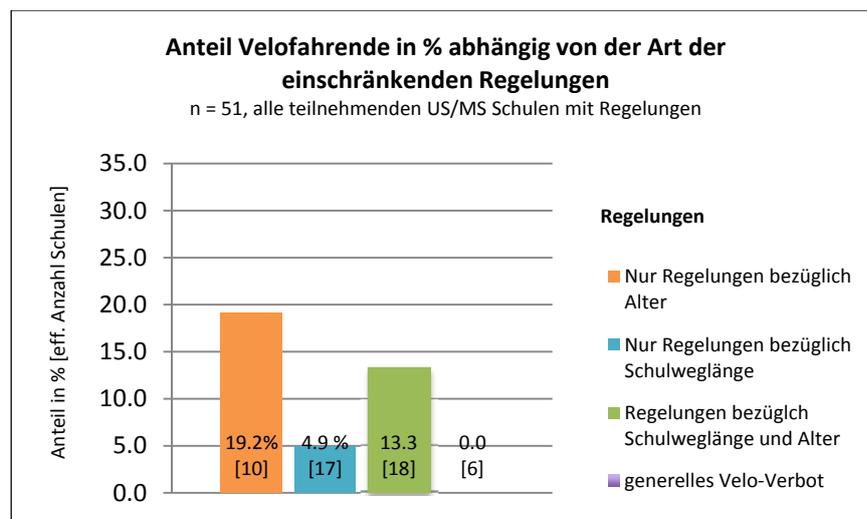
An den 54 reinen Oberstufenschulen gibt es keine einschränkenden Regelungen, weder bezüglich Alter, noch bezüglich der Schulweglänge.

### **Situation an den Unterstufen- und Mittelstufenschulen**

Es werden in den nachfolgenden Auswertungen folglich die 162 Unter- und Mittelstufenschulen näher betrachtet, die an der Erhebung teilgenommen haben.



**Abbildung 22 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von einschränkenden Regelungen**



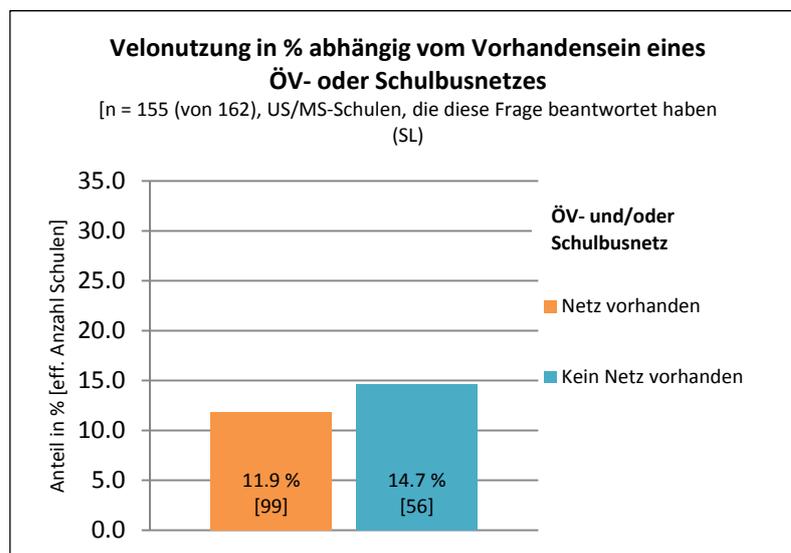
**Abbildung 23 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Art der einschränkenden Regelungen**

An 51 von 162 Unterstufen- und Mittelstufen-Schulen bestehen Regelungen bezüglich der Velonutzung auf dem Schulweg. Ohne Regelungen beträgt der Veloanteil 14.0 %, mit Regelungen sinkt er auf 10.1 %. Auffällig ist, dass nur altersabhängige Regelungen keinen Einfluss auf den Anteil der Velofahrenden haben, der Anteil liegt bei diesen Schulen bei 19.2 %. Bei den Schulen, die einschränkende Regelungen betreffend Schulweglänge haben, beträgt er hingegen nur noch 4.9 %. Sechs Schulen verfügen gar über ein generelles Veloverbot.

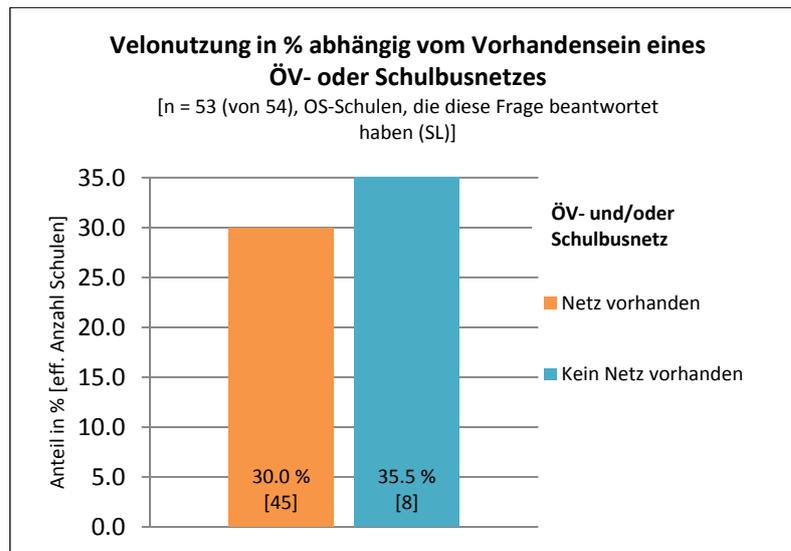
#### 7.4.4 Abhängigkeit von der Konkurrenz alternativer Verkehrsmittel

Die Wahl des Verkehrsmittels für den Schulweg hat sich in den letzten Jahrzehnten vergrössert. Wo früher nur die Alternative zu Fuss oder Velo zur Wahl stand, können SchülerInnen heute an vielen Orten als Alternative auch fahrzeugähnliche Geräte (primär Kickboards, vereinzelt auch andere) oder den ÖV wählen. Einzig das Mofa hat in den letzten Jahren stetig an Wichtigkeit verloren und spielt heute, ausser in sehr ländlichen Gegenden, keine grosse Rolle mehr. Neben ÖV und FäGs ist das Phänomen "Elterntaxi" zu erwähnen und zu beobachten, auch wenn es in der Deutschschweiz im Vergleich zur Romandie und dem Tessin noch eine untergeordnete Rolle spielt.

#### Öffentlicher Verkehr



**Abbildung 24** Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines ÖV-Netzes (Unterstufen- und Mittelstufenschulen)



**Abbildung 25 Velonutzung in Prozent in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines ÖV-Netzes (nur Oberstufenschulen)**

Das Vorhandensein eines ÖV- und/oder Schulbusnetzes hat bei den Unterstufen/Mittelstufen-Schulen in etwa die gleiche Auswirkung wie bei den Oberstufenschulen. Der Anteil Velofahrende liegt bei beiden Schulstufen etwa um fünf Prozentpunkte höher, wenn kein Netz vorhanden ist, das für den Schulverkehr genutzt wird.

### Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

68 von 217 Schulen haben Regelungen bezüglich der Benutzung von FäGs (Kickboard / Rollbrett) auf dem Schulweg eingeführt. Es gibt alle möglichen Regelungen, sei es betreffend der Nutzung auf dem Schulweg selbst (häufig im Kindergarten / 1. Klasse nicht erlaubt), sei es die Nutzung auf dem Schulareal (nicht während der Pausen), sei es betreffend Parkierung (häufig an dafür bestimmten Stellen, Ständern etc.).

FäGs werden primär in der Unter- und Mittelstufe genutzt. In diesen Stufen hat das FäG einen ähnlich hohen Anteil wie das Velo (12.1 % zu 12.8 %). In der Oberstufe sinkt der Anteil auf 4.2 % und stellt kein relevantes Thema mehr dar.

Deshalb ist vor allem die Frage von Interesse, ob FäGs in der Unterstufe / Mittelstufe eine starke Konkurrenz zum Velo darstellen. Ein starker Zusammenhang lässt sich jedoch nach Analyse der Daten nicht erkennen. Ist der FäG-Anteil > 15 % liegt der Veloanteil durchschnittlich bei 14.7 %, bei Schulen mit einem FäG-Anteil < 15 % bei durchschnittlich 12.0 %. Natürlich kann dieses Verhältnis bei einzelnen Schulen stark abweichen (zum Beispiel Velo verboten / Kickboard erlaubt), in der Gesamtheit scheinen sich die beiden Verkehrsmittel jedoch eher zu ergänzen.

### Elterntaxi

In der Gesamtheit aller Schulen werden 4.5 % der Kinder regelmässig mit dem Auto zur Schule gefahren. Dies entspricht ungefähr einem Kind pro Klasse.

Vergleichende Untersuchungen (siehe Kapitel 1) weisen teilweise höhere Anteile an Schulwegen mit dem Auto (Elterntaxi) auf. In der Untersuchung des Astra von 2010 sind es gesamtschweizerisch 7.6 %, wobei zu beachten ist, dass die Anteile in der Romandie und

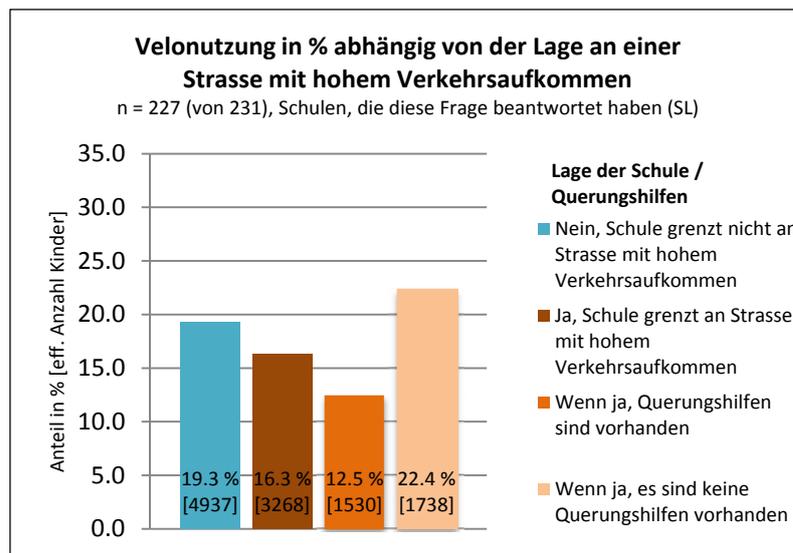
im Tessin wesentlich höher sind. Relevant ist, dass in der vorliegenden Erhebung die Privatschulen nicht berücksichtigt wurden.

Es lässt sich auch kein schlüssiger Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein eines ÖV-/Schulbusnetzes und des Anteils der Elterntaxi herstellen. Durchschnittlich liegt der Elterntaxi-Anteil sogar in den Gemeinden mit ÖV-/Schulbusnetz höher als in denjenigen ohne entsprechendes Netz.

In ländlichen und in Agglomerationsgemeinden spielt das Elterntaxi eine grössere Rolle (5.2, resp. 4.9 %) als in den Kernstädten (2.2 %).

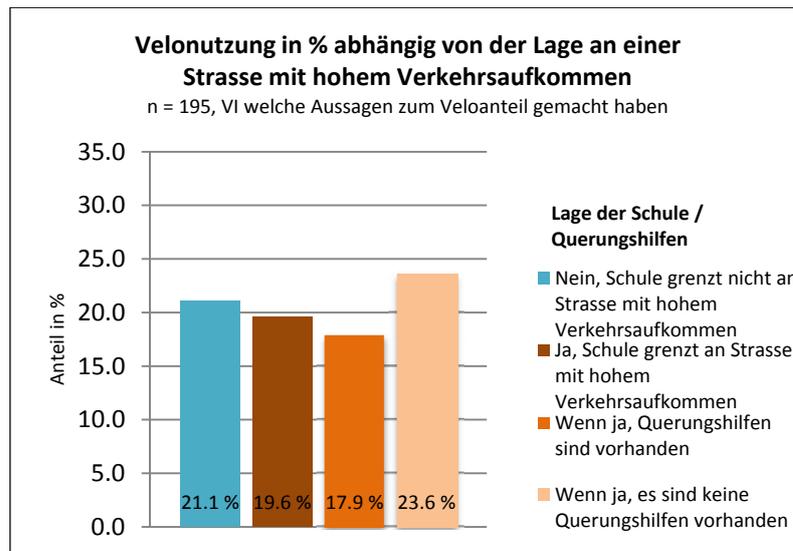
In der vorliegenden Erhebung im Kanton Zürich fällt auf, dass in den 14 Schulen mit einem Elterntaxi-Anteil von  $\geq 15\%$  gleichzeitig der Veloanteil bei sehr niedrigen 7 % liegt.

#### 7.4.5 Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung angrenzender Strassen



**Abbildung 26 Velonutzung in Abhängigkeit von der Lage des Schulhauses an einer stark verkehrsbelasteten Strasse (Einschätzung der SchulleiterInnen)**

*Lesebeispiel: Die Velonutzung bei Schulen, die nicht an eine Strasse mit hohem Verkehrsaufkommen angrenzen, liegt bei 19.3 %. Dies entspricht 4937 Schulkindern.*

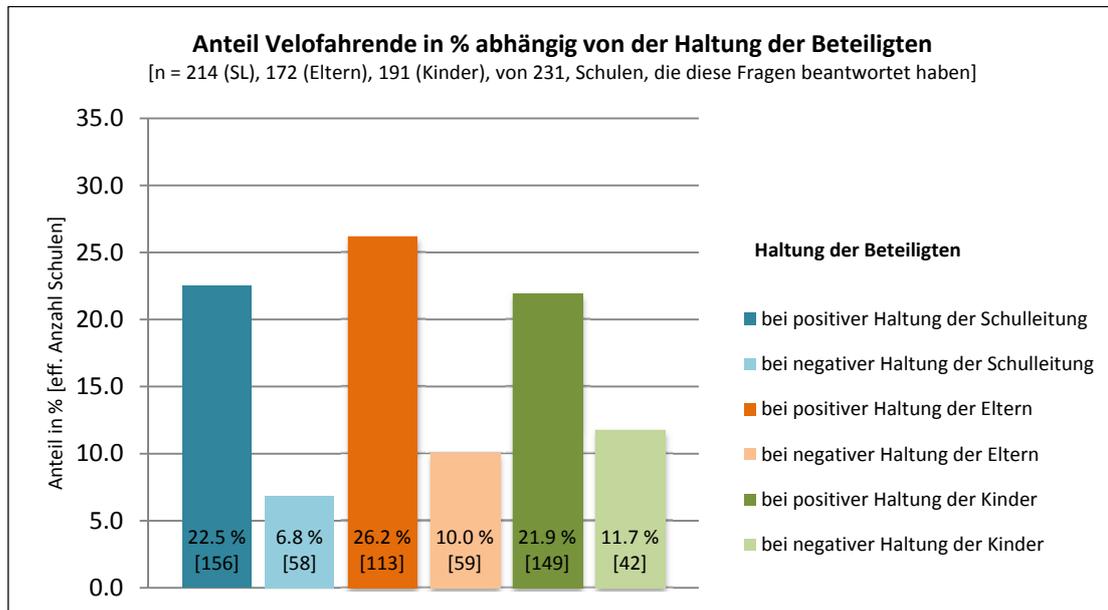


**Abbildung 27 Velonutzung in Abhängigkeit von der Lage des Schulhauses an einer stark verkehrsbelasteten Strasse (Einschätzung der Verkehrsinstruktoren)**

In verschiedenen Zusammenhängen wird der niedrige Anteil an velofahrenden Kindern mit der Problematik des Strassenverkehrs erklärt. Man hätte aus diesem Grund erwartet, dass bei Schulhäuser an stark verkehrsbelasteten Strassen (insbesondere solche ohne adäquate Querungshilfen) eine stark verminderte Velonutzung ausgewiesen würde. Dies ist aber nicht der Fall. Sowohl nach Einschätzung der SchulleiterInnen als auch der Verkehrsinstruktoren ist der Einfluss der verkehrsbelasteten Strassen nicht so stark, dass die Velonutzung sich massiv verändert. Erstaunlich ist, dass das Fehlen von Querungshilfen bei den Schulen an stark belasteten Strassen keine Verminderung der Velonutzung zur Folge hat.

#### 7.4.6 Abhängigkeit von der Haltung der Beteiligten innerhalb der Schule

Die SchulleiterInnen wurden zu ihrer generellen Haltung zum Velofahren auf dem Schulweg befragt. Zusätzlich sollten sie Aussagen machen, wie sie die Haltung der Schulpflege, der Eltern und der Kinder dazu einschätzen. Die Auswertung zeigt, dass die Haltung der Schulleitung auch diejenige der Schulpflege abbildet. Dies erscheint logisch, da übergeordnete Strategien in der Regel von der Schulpflege beschlossen und von der Schulleitung umgesetzt werden. Inwieweit die Einschätzung der Schulleitung bezüglich der Haltung der Eltern und der Kinder aussagekräftig ist, lässt sich mit dieser Erhebung nicht abschätzen. Die in Kapitel 1 erwähnte Studie zur Mobilität zeigt in dieser Hinsicht eine Diskrepanz auf - Kinder wünschen sich viel häufiger das Velo als Verkehrsmittel, als sie es effektiv nutzen (dürfen). In der vorliegenden Erhebung schätzen die SchulleiterInnen die Haltung der Eltern und Kinder hingegen ähnlich ein wie ihre eigene.



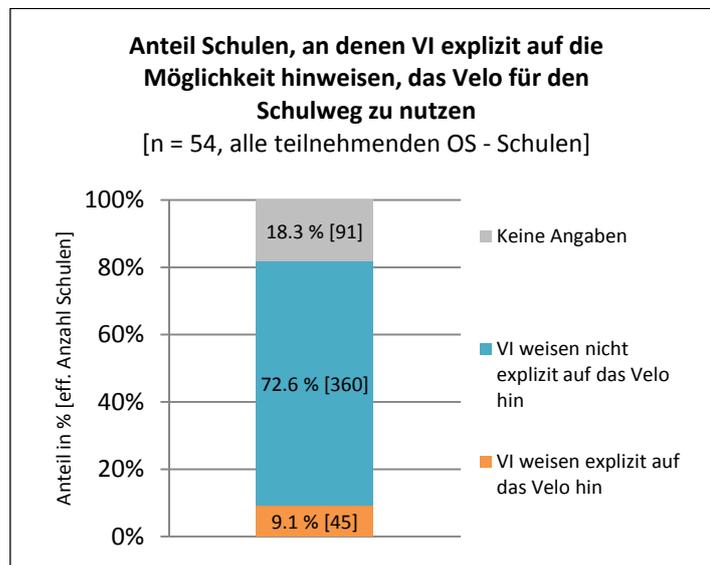
**Abbildung 28 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Haltung der Schulleitungen, der Eltern und der Kinder**

*Lesebeispiel: Bei den 156 Schulen mit einer positiven Haltung der Schulleitung liegt die Velonutzung bei 22.5 %. Das bedeutet, dass von 32 140 Kindern an Schulen mit einer positiven Haltung der Schulleitung 7232 Velo fahren.*

Die Velonutzung an den Schulen ist offenbar stark abhängig von der Haltung der beteiligten Player. An Schulen mit einer eher negativen Haltung der Thematik gegenüber, egal ob von Schulleitungen, Eltern oder Kinder, sinkt der Anteil der velofahrenden Kinder massiv. Welche der Beteiligten hier die entscheidende Rolle spielen, lässt sich aus der Umfrage nicht herauslesen.

Filtert man die Schulen heraus, in denen die Haltung der Schulleitungen, der Eltern und der Kinder als eher negativ eingeschätzt wird heraus, sinkt der Prozentsatz der Velonutzung auf 6.4 %. Im Gegenzug erreichen Schulen, in denen Schulleitung / Eltern / Kinder eine positive Haltung zum Thema Velofahren auf dem Schulweg haben, einen Veloanteil auf dem Schulweg von 27 %.

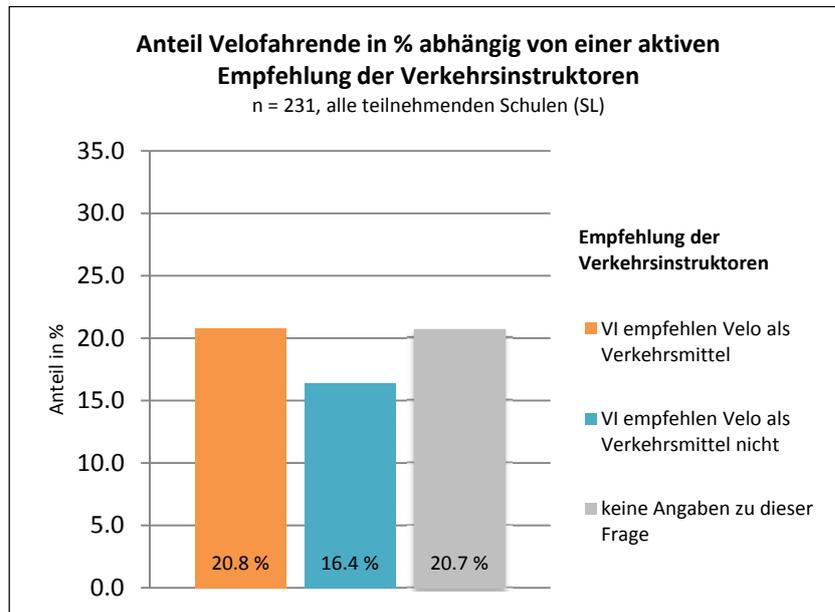
#### 7.4.7 Abhängigkeit von der Haltung der Verkehrsinstruktoren



**Abbildung 29 Anteil Schulen, an denen VI explizit auf die Möglichkeit hinweisen, das Velo für den Schulweg zu nutzen**

Offenbar wird das Velo als Verkehrsmittel für den Schulweg zum heutigen Zeitpunkt nur an wenigen Schulen von den Verkehrsinstruktoren aktiv empfohlen.

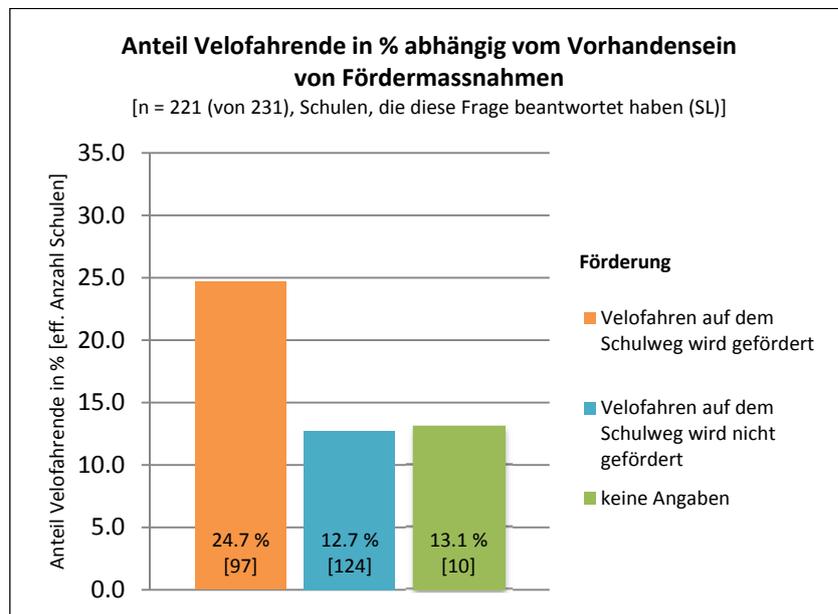
Unter der Annahme, dass Verkehrssicherheitsüberlegungen im Zentrum stehen, wurde überprüft, ob es einen Zusammenhang zwischen dem Siedlungstyp (eher städtisch, eher ländlich) und der Empfehlungspraxis gibt. Das scheint nicht der Fall zu sein, in den 73 ländlichen Schulen wird nur in zwei explizit auf das Velo hingewiesen, wohingegen es in den Kernstädten immerhin 10 von 84 sind.



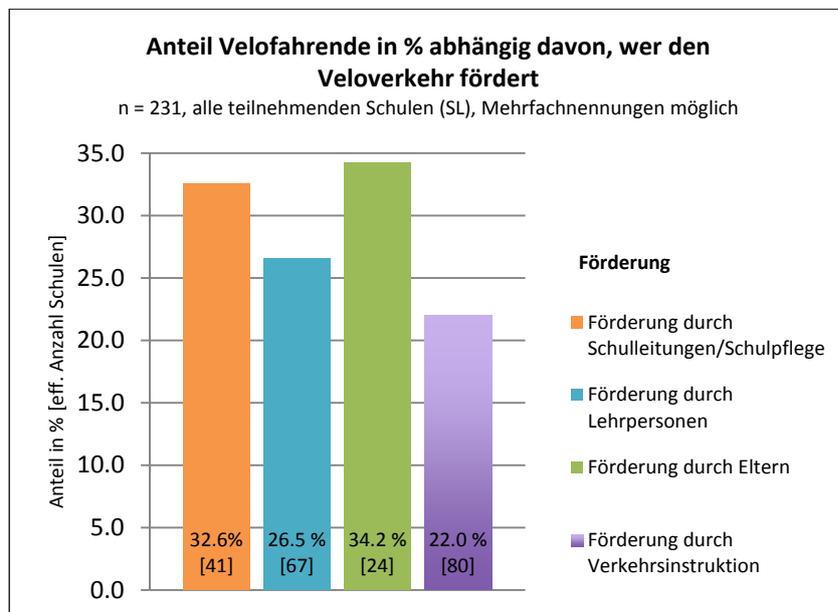
**Abbildung 30** Anteil Velofahrende in Abhängigkeit von der Empfehlung der Verkehrsinstruktion, das Velo für den Schulweg zu nutzen.

Die Empfehlungen der Verkehrsinstruktoren haben einen Einfluss auf den Veloanteil in den Schulen. An Schulen, an denen eine positive Empfehlung abgegeben wird, liegt der Veloanteil rund ein Viertel höher.

### 7.4.8 Abhängig vom Vorhandensein von Fördermassnahmen



**Abbildung 31 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit vom Vorhandensein von Fördermassnahmen**



**Abbildung 32 Anteil Velofahrende in Abhängigkeit davon, wer den Veloverkehr fördert**

97 der 231 SchulleiterInnen, die an der Umfrage teilgenommen haben, geben an, dass das Velofahren auf dem Schulweg an ihrer Schule gefördert wird.

Bei der Art und Weise, wie diese Veloförderung aussieht, waren Mehrfachnennungen möglich. Es ist daher nicht ganz einfach, herauszufinden, welcher Einfluss auf die Velonutzung denn nun entscheidend ist. Bei 80 von 97 Schulen wird die Verkehrsinstruktion angegeben. Es handelt sich hier wohl um die "Basisförderung", die vom Lehrplan der Volksschule vorgegeben und von der Verkehrsinstruktion wahrgenommen wird.

- Filtriert man die Schulen heraus, in denen ausschliesslich die Verkehrsinstruktion Veloförderung betreibt, liegt der Veloanteil bei 18 %.
- In der Mehrheit der Schulen wird das Velofahren von mehreren Beteiligten gefördert. Filtriert man die Schulen heraus, in denen Schulleitung / Lehrkräfte und Eltern das Velofahren fördern, liegt der durchschnittliche Veloanteil bei 44 %.
- Filtriert man im Gegenteil die Schulen heraus, in denen niemand das Velofahren fördert, liegt der Veloanteil bei 12.7 %. Dabei wird vorausgesetzt, dass auch in diesen Schulen die Basisförderung durch die Verkehrsinstruktion erfolgt.

## 8 Auswertungen hinsichtlich möglicher Ansätze

Nachdem unter Punkt 6 die Auswirkungen verschiedener Faktoren auf die Velonutzung untersucht und die wichtigsten Aussagen dargelegt wurden, soll in diesem Kapitel ansatzweise auf mögliche Handlungsfelder zur Steigerung des Veloanteils im Schulverkehr eingegangen werden.

Die verschiedenen Fragen im Fragebogen und ihre Antworten geben Aufschluss über Gründe für die aktuelle bevorzugte Verkehrsmittelwahl. Sie sind gleichzeitig die Ausgangslage für mögliche Handlungsfelder der Veloförderung an den Schulen und in den Gemeinden.

Zentral für eine wirkungsvolle Umsetzung sind Massnahmen in den richtigen Handlungsfeldern und deren Reihenfolge in den einzelnen Schulen/Gemeinden. Im Sinne einer "bottom up" Strategie ist es wichtig, dass Massnahmen in einer sinnvollen Reihenfolge eingeplant werden. Damit könnte für "förderungsbereite" Schulen, resp. Gemeinden eine Art "Fahrplan zur veloaffinen Schule" definiert werden.

### 8.1 Bereitschaft der Schulen zur Veloförderung

Fördermassnahmen bedingen eine positive Grundhaltung der Schulen der Thematik gegenüber und die Überzeugung, dass mit Fördermassnahmen etwas erreicht werden kann.

Schon heute werden in den Schulen Fördermassnahmen ergriffen und diese zeigen offenbar auch Wirkung. Die Schulleitungen wurden deshalb explizit ergänzend gefragt, ob sie der Meinung sind, dass gezielte Fördermassnahmen den Veloanteil am Schulverkehr steigern können. Immerhin knapp die Hälfte der Schulleitungen ist der Meinung, dass dies der Fall ist.

Im Hinblick auf das Teilprojekt 3 (Umsetzung von Pilotmassnahmen) interessierte auch, ob sich Schulen Fördermassnahmen konkret vorstellen könnten. In den 104 Schulen, die der Meinung sind, dass sich Fördermassnahmen lohnen, steckt viel Potential. Beispielsweise können sich 52 Schulen vorstellen, die Schaffung eines Veloparcours an ihrer Schule zu unterstützen.

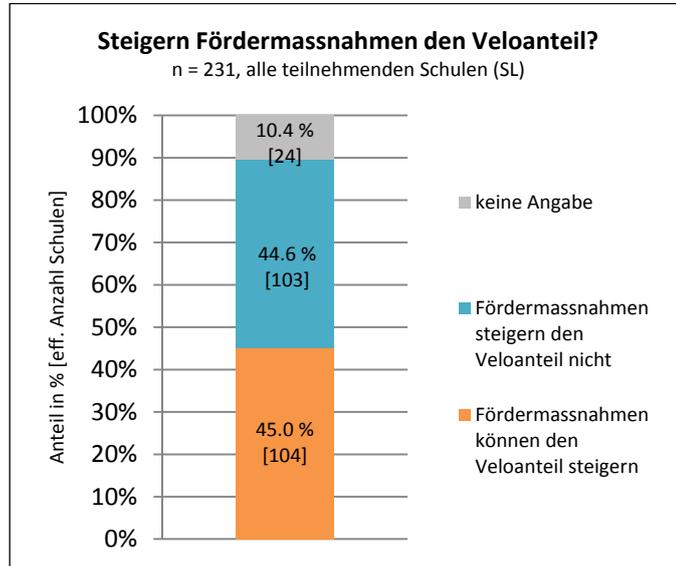


Abbildung 33 Haltung der Schulleitungen zur Wirksamkeit von Velofördermassnahmen

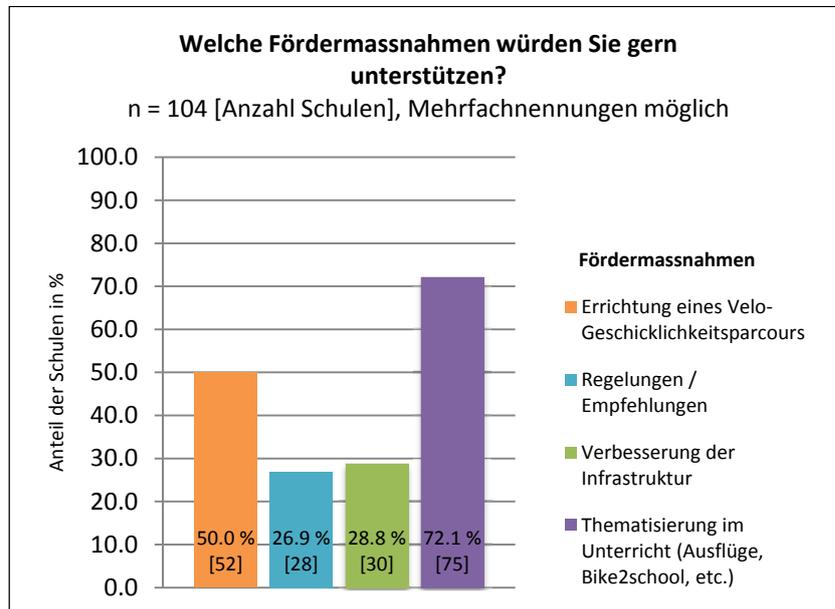


Abbildung 34 Fördermassnahmen, die die Schulleitungen gern unterstützen würden

## 8.2 Steigerung der Velofahrkompetenz

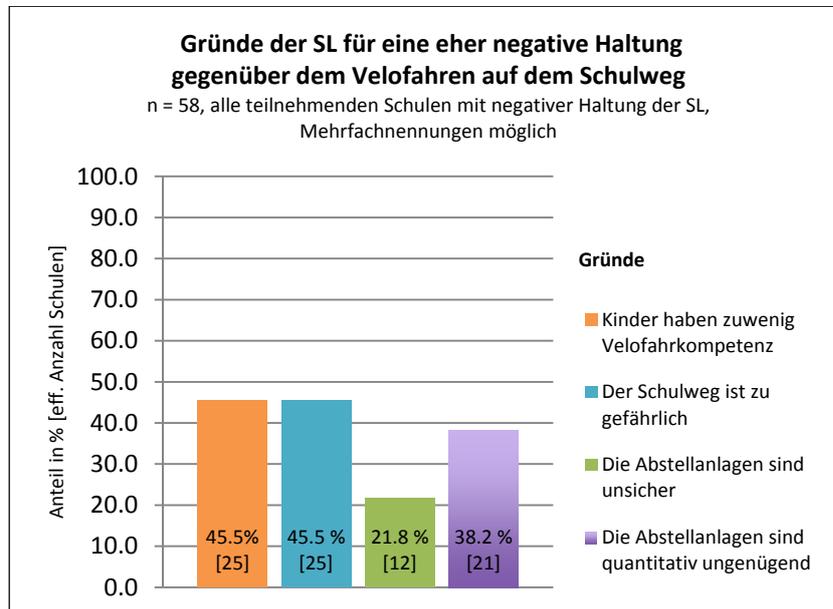
Eine Kernaussage der Umfrage ist die Tatsache, dass der Veloanteil an der Oberstufe sprunghaft ansteigt, von 12.8 % (1. bis 6. Klasse) auf 30.5 % (7. bis 9. Klasse). Es gilt also, genauer anzuschauen, wieso Kinder erst ab einem Alter von 12 oder 13 Jahren in grosser Anzahl mit dem Velo zur Schule fahren. Das errechnete Regressionsmodell weist dieser Tatsache den grössten Einfluss auf die Velonutzung zu.

Ein Grund dafür ist die Empfehlung der Kantonspolizei, das Velo erst nach erfolgreich absolvierter Veloprüfung für den Schulweg zu benutzen. Diese Haltung begründet sich im Hauptauftrag der Verkehrsinstruktion, Unfälle zu verhindern und auf ein sicheres Verkehrsverhalten der Kinder hinzuwirken.

Ein weiterer Grund (und wahrscheinlich auch abhängig von der Haltung der Verkehrsinstruktion und anderen Playern) mag die vielverbreitete Meinung an den Schulen sein, die Kinder hätten in einem jüngeren Alter zu wenig Kompetenz für den Schulweg per Velo. Es stellt sich jedoch die Frage, ob dies für die ganze Bandbreite der Unter- und Mittelstufe gelten muss oder ob hier eine flexiblere Haltung bezüglich Alter sinnvoll wäre, beispielsweise in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten, die sich zwischen ländlichen und städtischen Gemeinden stark unterscheiden.

Zu klären ist, ob die negative Haltung gegenüber der Thematik mehr im Zusammenhang steht mit der Befürchtung, dass die Velofahrkompetenz der Kinder ungenügend ist oder mehr damit, dass die Schulwege zu gefährlich sind.

## Einschätzung der Schulleitung



**Abbildung 35 Gründe der Schulleitungen für eine eher negative Haltung gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg**

Von den 231 Schulleitungen, die an der Umfrage teilgenommen haben, geben 58 an, eine eher negative Haltung zum Velofahren auf dem Schulweg zu haben. Diese eher negative Haltung ist praktisch ausschliesslich an Unter- und Mittelstufenschulen zu finden. An Oberstufenschulen herrscht in dieser Thematik grundsätzlich eine positive Haltung.

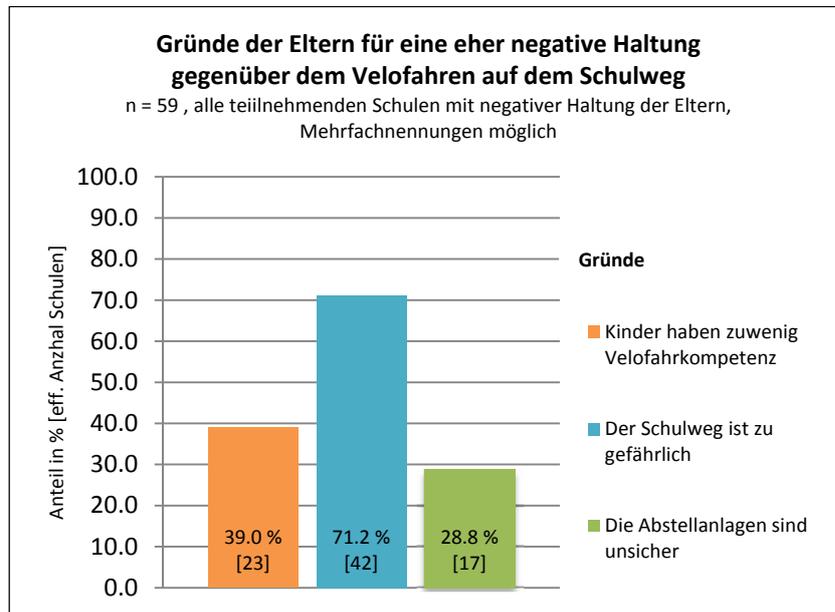
Die mangelnde Velofahrkompetenz oder die damit in Zusammenhang stehende Einschätzung, dass der Schulweg zu gefährlich ist, wird von 38 der 58 Schulen als Grund angeführt und spielt damit eine wichtige Rolle.

Der Thematik der Veloabstellanlagen und deren Qualität muss ebenfalls eine hohe Wichtigkeit beigemessen werden. Es ist anzunehmen, dass sich die negative Haltung zum Velofahren im Schulverkehr und die Quantität / Qualität von Veloabstellanlagen gegenseitig beeinflussen.

Bei den "Anderen Gründen", die ebenfalls angegeben werden konnten, spielt vor allem das Argument "Schulweg zu Fuss ist sinnvoll" eine grosse Rolle. Argumente dafür sind einerseits die in der Regel kurzen Schulwege und der soziale Austausch auf dem Schulweg.

### Einschätzung der Eltern

Die Einschätzung der Eltern wurde ebenfalls bei den Schulleitungen abgefragt, da die Eltern nicht direkt befragt wurden. Ein Viertel der Schulleitungen gibt an, zur Haltung der Eltern keine Angaben machen zu können. 59 SchulleiterInnen geben an, dass die Eltern eine eher negative Haltung haben.



**Abbildung 36** Gründe der Eltern für eine eher negative Haltung gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg

Auffallend ist, dass Schulleitungen zumindest annehmen, dass Eltern primär die Meinung vertreten, dass der Schulweg zu gefährlich ist. Meist ist diese Annahme gekoppelt mit der Aussage, dass die Kinder zu wenig Velofahrkompetenz haben. An vielen Schulen wird das Thema Schulwegsicherheit von den Elternorganisationen bearbeitet, in der Regel vor dem Hintergrund von Befürchtungen, dass der Schulweg nicht sicher genug ist. Ergänzende Massnahmen wie Lotsendienste werden häufig von Elternorganisationen ins Leben gerufen und durchgeführt.

#### Mögliche Ansätze

- Frühere Velofahrkompetenz anstreben (Mittelstufe)
- Differenzierte Verkehrsinstruktion je nach örtlichen Gegebenheiten
- Schulwegsicherheit (Infrastruktur) verbessern.
- Veloabstellanlagen verbessern.

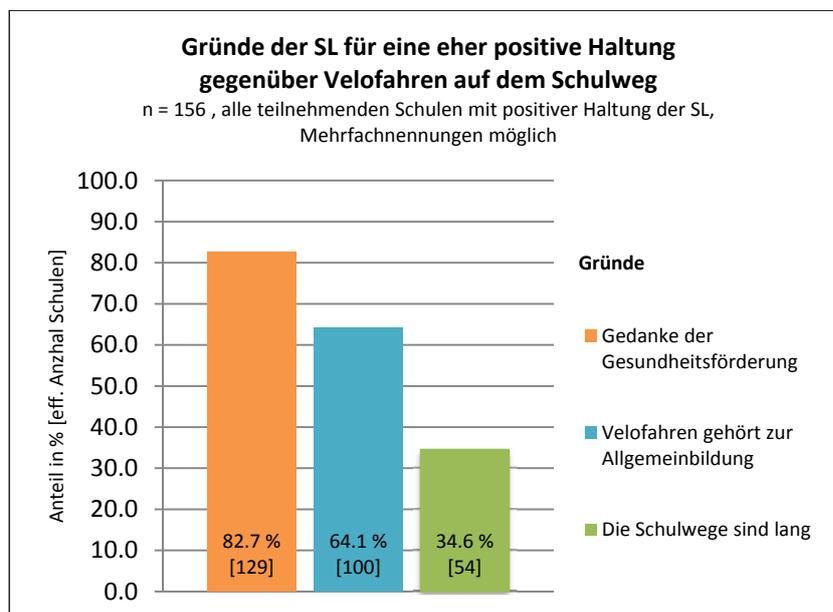
## 8.3 Velofreundliche Haltung an den Schulen

Ohne eine velofreundliche Haltung an den Schulen und übergeordnet in den Gemeinden, ist eine Veloförderung nicht zu erreichen und Massnahmen werden keine Wirkung entfalten. Am Anfang aller Fördermassnahmen muss bei Schulen mit einer bis anhin eher negativen Haltung also daran gearbeitet werden, diese Haltung zu verändern. Im Hinblick auf eine solche Strategie ist es wichtig, die Gründe für die negative Haltung zu kennen.

Die Auswertung der Daten hat ergeben, dass die Velonutzung über alle Schulen gesehen mit einer positiven Haltung der Schulleitung/Schulpflege rund dreimal höher ist als bei einer eher negativen Haltung.

Unter Punkt 7.1 wurden die primären Gründe für eine eher negative Haltung der Schulleitungen und der Eltern beleuchtet. Im Hinblick auf eine Förderung des Velofahrens ist es essentiell, die Schulen anzuschauen, die eine positive Haltung äussern. Wie unter 6.4.6 aufgezeigt wurde, ist an diesen Schulen der Veloanteil massiv höher. Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Gründe dafür massgeblich verantwortlich sind.

### Einschätzung der Schulleitungen



**Abbildung 37** Gründe für eine eher positive Haltung der Schulleitungen gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg.

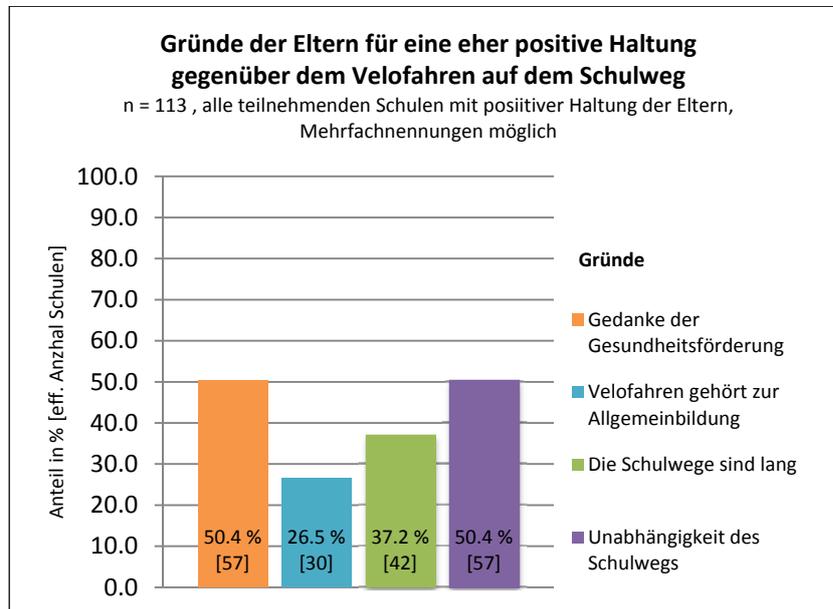
Von 231 Schulleitungen, die an der Umfrage teilgenommen haben, haben 156 eine eher positive Haltung zum Velofahren auf dem Schulweg.

Eine grosse Mehrheit der 156 SchulleiterInnen, die dem Schulweg per Velo positiv gegenüberstehen, erwähnt den Gedanken der Gesundheitsförderung. Bei einem Drittel spielen eher pragmatische Überlegungen wie lange Schulwege eine grosse Rolle. Und für zwei Drittel gehört Velofahren heute zur Allgemeinbildung und damit wohl auch im weiteren Sinne zur Thematik Schule.

Bei den "Anderen Gründen", die für eine positive Haltung sprechen, ist kein eindeutiger Trend auszumachen. Von persönlichen Vorlieben, Zeitersparnis, Entlastung Schulbus bis hin zum Umweltbewusstsein werden hier verschiedenste Argumente genannt.

Neben der Haltung der Schulleitung ist vor allem jene der Eltern entscheidend, wobei davon ausgegangen werden kann, dass sich die Haltung der Eltern an derjenigen der Schulleitung/Schulpflege orientiert, weil diese (obwohl gesetzlich nicht so vorgegeben) mit ihren Empfehlungen und Leitlinien den Takt vorgeben.

## Einschätzung der Eltern



**Abbildung 38 Gründe für eine eher positive Haltung der Eltern gegenüber dem Velofahren auf dem Schulweg.**

Gemäss der Einschätzung der Schulleitungen sind an 113 von 231 Schulen die Eltern grundsätzlich positiv eingestellt. Auch bei den Eltern spielen gesundheitliche Überlegungen eine grosse Rolle, gleich hoch wird die Unabhängigkeit des Schulwegs beurteilt. Immerhin ein Drittel geben auch die Länge des Schulwegs als positiven Grund an - dies steht sicher auch in Zusammenhang mit zeitlichen "Einsparungen", die ein Mehr an Freizeit für die Kinder und/oder an Familienzeit, zum Beispiel am Mittag, bedeuten.

### Mögliche Ansätze

- Positive Aspekte des Velofahrens aufbereiten und kommunizieren.
- Projekte und Kampagnen initiieren, die die positiv bewerteten Aspekte fördern.
- Integration des Themas Velofahren im Unterricht.

## 8.4 Velofreundliche Regelungen an den Schulen

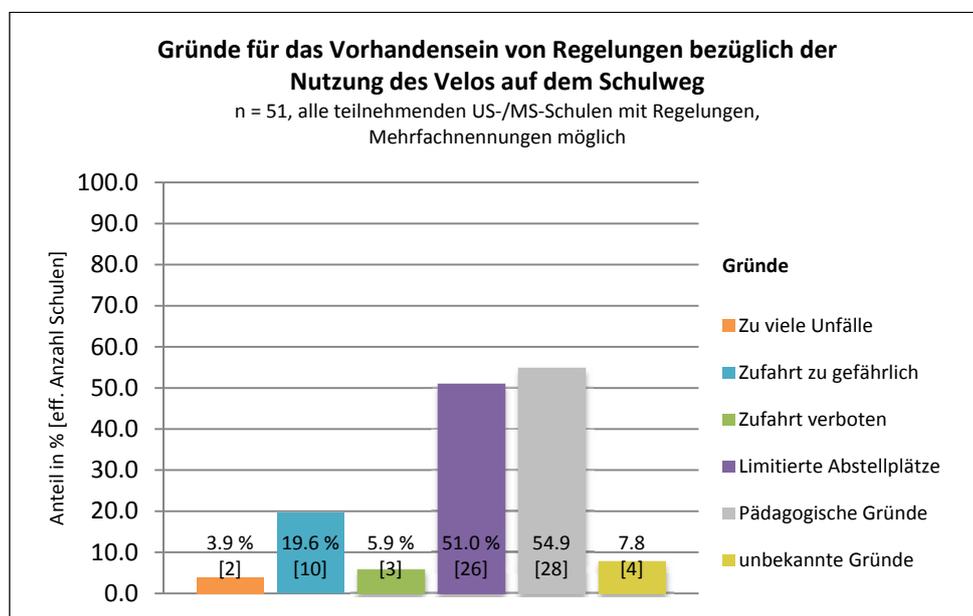
Obwohl grundsätzlich der Schulweg in der Kompetenz der Eltern liegt (Volksschulverordnung § 66, Absatz 2: "Die Verantwortung für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern"), erlassen viele Schulen mehr oder weniger verbindliche Regelungen und Empfehlungen betreffend der Verkehrsmittel, mit welchen Kinder den Schulweg zurücklegen dürfen / müssen.

Es ist festzustellen, dass diese Regelungen teilweise seit Jahrzehnten bestehen. Sie haben viel mit Tradition zu tun und werden in der Regel nicht in Frage gestellt, sofern nicht ein konkreter Anlass dazu besteht.

Auslöser (und Rechtfertigung) für Regelungen ist häufig nicht der Schulweg an sich, sondern die Situation auf dem Schulareal. Dabei handelt es sich um die Abstellmöglichkeiten für Velos oder Kickboards oder um die Benutzung derselben während der Pause.

Besteht das Ziel, an bestehenden Regelungen etwas zu ändern, müssen die Gründe für das Bestehen derselben bekannt sein. In der Erhebung bei den Schulleitungen wurde deshalb nach diesen Gründen gefragt.

Wie unter Punkt 6.4.3 ausgeführt, bestehen Regelungen nur an Unterstufen-/Mittelstufenschulen. Die nachfolgend eruierten Gründe beziehen sich folglich auf diese beiden Schulstufen.



**Abbildung 39 Gründe für einschränkende Regelungen**

Bei den 51 Unterstufen- und Mittelstufenschulen (von total 162), die Regelungen betreffend der Velonutzung erlassen, stehen zwei Gründe im Vordergrund.

### **Schulweg zu Fuss ist hochwertiger (pädagogische Gründe)**

Der Schulweg zu Fuss wird offenbar aus verschiedenen Gründen als "hochwertiger" eingestuft. Die Überlegungen dazu werden einerseits bei den Gründen für Regelungen aber auch bei den Gründen für eine eher negative Haltung dem Velofahren auf dem Schulweg gegenüber aufgeführt. Dabei werden primär pädagogische Gründe (Sozialkompetenz, Erlebnisfaktor Schulweg) und auch pragmatische Gründe (Wege kurz, gut zu Fuss machbar) angeführt. Offenbar ist es an vielen Schulen einfach seit jeher so, dass "man zu Fuss geht". Oft ist dies in einem Leitbild oder in einer Schulhausordnung festgehalten.

### **Limitierte Abstellplätze**

Fehlende Abstellplätze werden fast ebenso häufig angeführt als Grund, wieso die Kinder zu Fuss zur Schule kommen sollen. Besteht eine Regelung, dass die Kinder zu Fuss zur Schule kommen sollen, werden die Abstellplätze in der Regel nicht ausgebaut.

#### **Mögliche Ansätze**

- Bestehende Regelungen auf Ausgangslage und Sinn überprüfen.
- Massnahmen initiieren, die die bestehenden Regelungen überflüssig machen (fallweise Infrastrukturverbesserungen im Verkehr, Abstellanlagen etc.)

## **8.5 Veloinfrastruktur im Umfeld der Schule**

Möchte eine Schule ihre Veloaffinität erhöhen (Annahme: positive Grundhaltung vorhanden, nur sinnvolle Regelungen vorhanden), dann gilt es, das Schulumfeld velofreundlich zu gestalten.

Zum Schulumfeld gehören die unmittelbare Strasseninfrastruktur und die Zufahrtsmöglichkeiten, die Veloabstellplätze auf dem Areal selbst und auch spielerische Trainingsmöglichkeiten wie Verkehrsparcours oder Pumptracks.

Bei der Erhebung hat sich gezeigt, dass die Lage des Schulhauses an einer verkehrsbelasteten Strasse und das Fehlen von geeigneten Querungshilfen über die Gesamtheit der Schulen betrachtet, keinen direkten Einfluss auf den Anteil Veloverkehr am Schulverkehr hat.

Gleichzeitig zeigen die Antworten nach der Haltung der Schulleitung und vor allem der Eltern klar, dass die Thematik "Gefährlicher Schulweg" mitverantwortlich ist für einen niedrigen Veloanteil. Die Wahrnehmung, dass der Schulweg mit dem Velo zu anspruchsvoll ist, kann eine bremsende Wirkung haben.

Im Gegenzug könnten Parallelbestrebungen des Kantons wie Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr in Ortsdurchfahrten, die Erstellung von Rad-Gehwegen etc. als Auslöser dienen, das Velofahren auf dem Schulweg stärker zu fördern. Dies bedingt eine gute Koordination von Gemeindebehörde und Schulleitung/Schulbehörde.

Interessant hinsichtlich des Potentials die Schulweginfrastruktur zu verbessern sind die Umfrageergebnisse bei den Verkehrsinstruktoren. Bei 53 von 496 Schulhäusern (rund 10 %) geben die Verkehrsinstruktoren an, dass ihnen Gefahren auf dem Schulweg oder sonstige Schwierigkeiten bekannt wären, die die Nutzung des Velos auf dem Schulweg verunmöglichen würden. Davon betreffen 36 Infrastrukturprobleme wie fehlende Velowege oder gefährliche Querungen. Dieser Wert ist niedrig und zeigt, dass aus Sicht der VI in den meisten Fällen kein Grund besteht, das Velo aus Sicherheitsüberlegungen nicht zu nutzen.

In den meisten Fällen ist die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen möglich, in ca.10 % aller Fälle jedoch nicht legal.

Die Verkehrsinstruktoren wurden zusätzlich gebeten, die hauptsächlichen Schulwege in der Gemeinde oder Schulgemeinde auf einem Übersichtsplan einzuzeichnen. Diese Pläne erlauben keine statistischen Auswertungen, jedoch könnten sie nach Gemeinden analysiert werden hinsichtlich der Übereinstimmung von Richtplan-Velonetzen (regional und kommu-

nal) und den effektiv genutzten Wegen. Ebenso können sie ausschlaggebend sein für die Planung und Umsetzung von kleineren und grösseren Infrastrukturmassnahmen.

### **Verkehrsparcours und Pumptracks**

Gemäss Angaben der Verkehrsinstruktoren existieren im Umfeld von 35 (von 496) Schulen Geschicklichkeitsparcours oder ähnliche Einrichtungen, die es den SchülerInnen erlauben in einem geschützten Rahmen zu üben. Davon befinden sich 19 in Zürich wo entsprechende Anlagen mit einfachen Massnahmen auf den Pausenplätzen installiert werden.

16 SchulleiterInnen geben an, dass an der Schule selbst ein solcher Parcours besteht. Zusätzlich geben 69 SchulleiterInnen an, dass an ihrer Schule grundsätzlich Platz für die Installation eines Verkehrsparcours oder sogar eines Pumptracks wäre. Dieses Ergebnis sollte bei der Evaluation von möglichen konkreten Fördermassnahmen weiterverfolgt werden.

### **Veloabstellplätze**

Quantität und Qualität der Veloabstellplätze stehen in engem Zusammenhang mit der Haltung der Schule zum Velo als Verkehrsmittel (siehe auch 7.4). Ansprechende und anforderungsgerechte Veloabstellanlagen bei Schulhäusern tragen aber dazu bei, dass das Velo als selbstverständliches Verkehrsmittel zum Schulweg dazugehört.

### **Mögliche Ansätze**

- Methode zur Bewertung der Veloinfrastruktur im Umfeld der Schule entwickeln (Strasseninfrastruktur und Veloabstellplätze)
- Vorgehensweise zur Behebung von Mängeln entwickeln
- Vorgehensweise zur Schaffung von Verkehrsparcours oder Pumptracks entwickeln.
- Wegweisung / Empfehlung zuhanden der Entscheidungsträger und PlanerInnen von Schulhausneubauten und -sanierungen (Veloabstellanlagen, Veloparcours).

## 9 Ausblick

### 9.1 Velopraxis im Schulalltag

Die Auswertungen im Kapitel 6.3.7 zeigen, welche auffallende Steigerung des Anteils Velofahrenden am Schulverkehr sich mit einer "bekennenden" Veloaffinität erreichen lassen.

Fördermassnahmen, die sich in den Schulalltag integrieren lassen, werden schon verschiedentlich angewandt und zeigen offenbar Wirkung. Es ist davon auszugehen, dass es sich auch um Wechselwirkungen handelt. Lehrpersonen sind motivierter, mit ihren Klassen zu verschiedenen Zwecken velozufahren, wenn die Kinder dies auch im Alltag praktizieren. So verfügen sie in der Regel über ein strassentaugliches Velo und, ab einem gewissen Alter, auch über die notwendigen Fähigkeiten im Strassenverkehr.

Bei den Fördermassnahmen steht die Thematisierung im Unterricht im Vordergrund. Dabei ist auch die offizielle Verkehrsinstruktion als Basisangebot "mitgemeint", daneben aber auch Exkursionen (regelmässig oder sporadisch) mit dem Velo, Veloklassenlager, Velocheck, Fahrtraining etc.

### 9.2 Kampagnen

Kampagnen zur Veloförderung können als begleitende Elemente in einer Förderstrategie durchaus sinnvoll sein. Sind die Haltung der Verantwortlichen, die Regelwerke und die Veloinfrastruktur in den Grundsätzen velofreundlich, dann können gezielt eingesetzte Kampagnen auf fruchtbaren Boden stossen und ihre Wirkung entfalten.

Dies gilt ebenso für die Umsetzung von nationalen Kampagnen wie bike2school wie auch für "eigene" Förderkampagnen wie man sie auch aus anderen Bereichen kennt (Bsp. gesunder Znüni, Leseförderung etc.).

Im Kanton Zürich nehmen in der Herbstaktion 2013 von bike2school nur gerade 36 Klassen teil (siehe Liste im Anhang). Leider können diese Schulen nicht aussagekräftig in einen Zusammenhang mit den Erhebungsdaten gebracht werden, da die entsprechenden Angaben von vielen SchulleiterInnen fehlen. Für einzelne Schulhäuser sind jedoch sehr hohe Werte bezüglich Velonutzung festzustellen.

Das Potential für Bike2school ist riesig, es ist jedoch zweckmässig, die Kampagne an Orten zu fördern, die bereits über eine gewisse Veloaffinität verfügen.

### 9.3 Weiteres Vorgehen

Anhand dieser Erhebungsergebnisse sollen im 2. Teilprojekt zielgerichtete Massnahmen entwickelt werden. Diese vom Kanton entwickelten Massnahmen dienen den Gemeinden als Unterstützung bei der Förderung des Velofahrens auf dem Schulweg. Dafür eignet sich ein Baukasten, welcher aus verschiedenen Handlungsfeldern besteht. Diese Handlungsfelder werden aus den möglichen Ansätzen (vgl. Kapitel 8) erarbeitet.

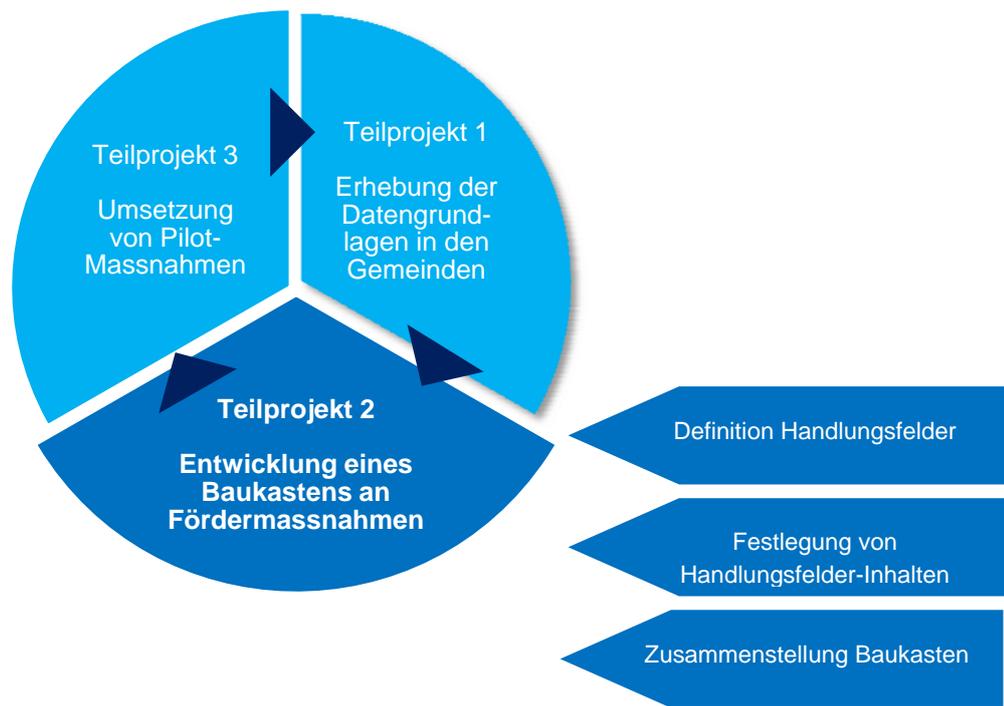
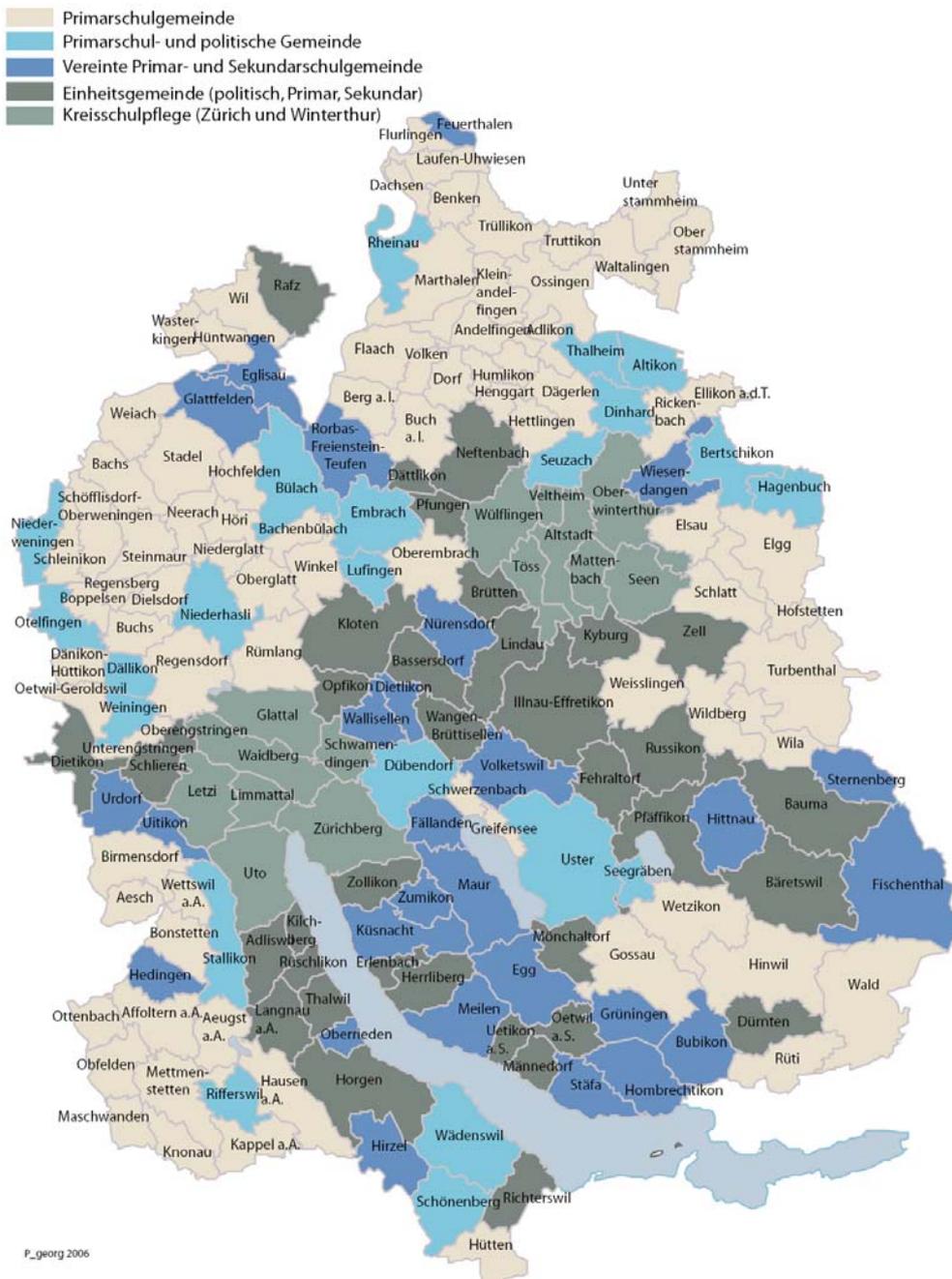


Abbildung 40 Teilprojekte Veloförderung auf dem Schulweg

# 10 Anhang

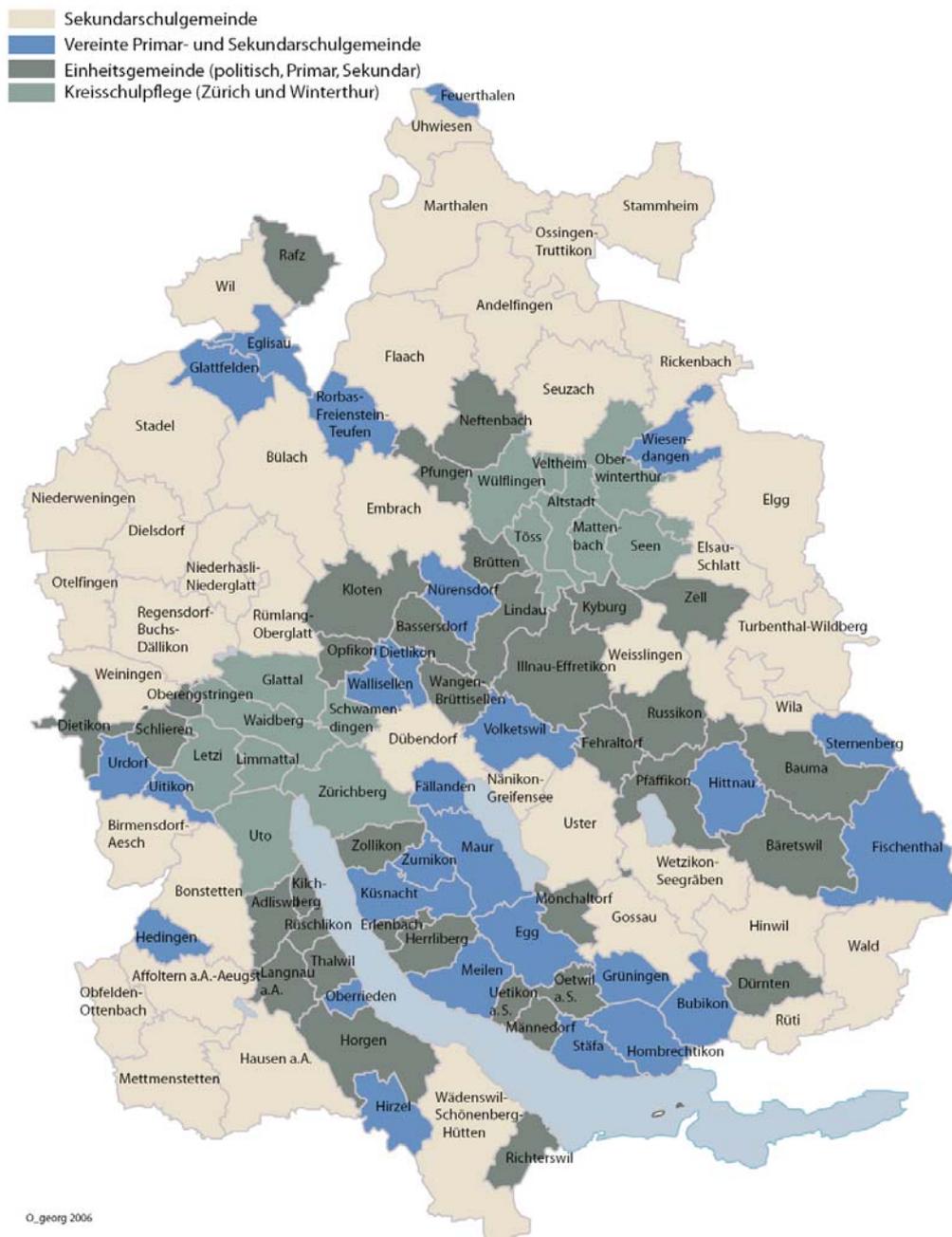
## 10.1 Übersichtskarte Primarschulgemeinden

Organisation der Primarschulgemeinden des Kantons Zürich



## 10.2 Übersichtskarte Oberstufenschulgemeinden

Organisation der Oberstufenschulgemeinden des Kantons Zürich



## 10.3 Gebietszuteilung Verkehrsinstruktion (Kapo)



Verkehrspolizei  
 Verkehrsinstruktion

### Übersicht Einsatzgebiete



**bunt:** Verkehrsunterricht durch Kantonspolizei Zürich  
**weiss:** Verkehrsunterricht durch Stadtpolizei oder Gemeindepolizei

## 10.4 Fragebogen Schulleitungen

Auf den folgenden Seiten findet sich ein Ausdruck des online Fragebogens für die Schulleitungen.

# Online Befragung SchulleiterInnen

Herzlich willkommen auf der Online Plattform 'Erhebung der Datengrundlage zur Förderung des Velofahrens im Schulverkehr'. Sie können die Arbeit am Fragebogen jederzeit unterbrechen und zu einem späteren Zeitpunkt fortfahren, drücken Sie hierzu den 'später fortfahren'-Button.

Diese Umfrage enthält 53 Fragen.

## Deckblatt

Identifikation

### Schulgemeinde

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

### Schulhaus

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Name	<input type="text"/>
Strasse, Hausnummer	<input type="text"/>
Postleitzahl	<input type="text"/>
Ort	<input type="text"/>

### SchulleiterIn

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Vorname	<input type="text"/>
Nachname	<input type="text"/>
Mailadresse	<input type="text"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>

## Allgemeines I

### 1. Allgemeines

#### 1.1. Wie viele Klassen welcher Schulstufe werden an Ihrer Schule unterrichtet?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Unterstufe	<input type="text"/>
Mittelsstufe	<input type="text"/>
Oberstufe	<input type="text"/>

#### 1.2. Welche Verkehrsmittel werden von prozentual wie vielen SchülerInnen für den Schulweg benutzt (Schätzwerte eintragen)?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

zu Fuss	<input type="text"/>
Veló	<input type="text"/>
Kickboard / Rollbrett	<input type="text"/>
öffentliche Verkehrsmittel	<input type="text"/>
'Eltern-Taxi'	<input type="text"/>
Mofa	<input type="text"/>

Bitte beachten Sie, dass Sie mit der Umfrage nur weiterfahren können, wenn Sie diese Frage beantwortet haben.

## Veloregelungen I

2. Nutzung des Velos als Verkehrsmittel auf dem Schulweg

### 2.1. Veloregelungen

#### 2.1.1.1. Existieren an Ihrer Schule verbindliche Regelungen, die den Schulweg per Velo betreffen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### a) Ab welcher Klasse dürfen die Kinder mit dem Velo zur Schule kommen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 6 [21] (2.1.1. Existieren an Ihrer Schule verbindliche Regelungen, die den Schulweg per Velo betreffen?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

1. Klasse  
 2. Klasse  
 3. Klasse  
 4. Klasse  
 5. Klasse  
 6. Klasse  
 7. Klasse  
 8. Klasse  
 9. Klasse

#### b) Muss der Schulweg jener Kinder, die mit dem Velo kommen möchten, eine bestimmte Länge aufweisen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 6 [21] (2.1.1. Existieren an Ihrer Schule verbindliche Regelungen, die den Schulweg per Velo betreffen?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### b.1) Die Mindestlänge des Schulwegs, damit die SchülerInnen das Velo benutzen dürfen, muss länger sein als:

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 8 [10] (b) (Muss der Schulweg jener Kinder, die mit dem Velo kommen möchten, eine bestimmte Länge aufweisen?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- 1 km  
 1,5 km  
 Sonstiges

## Veloregelungen II

2. Nutzung des Velos als Verkehrsmittel auf dem Schulweg

### 2.1. Veloregelungen

#### c) Welche sonstigen Regelungen betreffend Velo fahren auf dem Schulweg gelten an Ihrer Schule?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 6 [21] (2.1.1. Existieren an Ihrer Schule verbindliche Regelungen, die den Schulweg per Velo betreffen?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

#### d) Weshalb wurden die Regelungen eingeführt?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 6 [21] (2.1.1. Existieren an Ihrer Schule verbindliche Regelungen, die den Schulweg per Velo betreffen?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- zu viele Unfälle auf dem Schulweg  
 limitierte Anzahl Veloparkplätze  
 Zufahrt zum Schulhaus mit dem Velo ist gefährlich  
 Zufahrt zum Schulhaus mit dem Velo ist verboten  
 Pädagogische Gründe  
 unbekannt  
 Sonstiges:

## Potenzielle Velonutzung I

2. Nutzung des Velos als Verkehrsmittel auf dem Schulweg

### 2.2. Potenzielle Velonutzung

2.2.1. Wie viele Prozent der Kinder haben einen Schulweg der länger ist als 500 m (Schätzwert)?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- 0% - 5%  
 6% - 20%  
 21% - 40%  
 > 40%

## Infrastruktur I

3. Infrastruktur

3.1. Grenzt die Schule an eine oder mehrere Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

3.2. Existieren Querungshilfen zur leichteren Passage der Strassen vor dem Schulhaus?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

a) Welcher Typ Querungshilfe ist vorhanden?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:  
Antwort war „Ja“ bei Frage 14 [31a] (3.2. Existieren Querungshilfen zur leichteren Passage der Strassen vor dem Schulhaus?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

Typ 1: Fussgängerstreifen  
ohne Mittelinsel



Typ 2: Fussgängerstreifen  
mit Mittelinsel



Typ 3: Einspurstreifen  
für Velofahrer



Typ 4: Velofurt



## Infrastruktur II

### 3. Infrastruktur

#### 3.3. Ist die direkte Zufahrt zu den Veloparkplätzen möglich?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### 3.4. Darf das Schulareal von der Strasse bis zu den Veloparkplätzen befahren werden?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

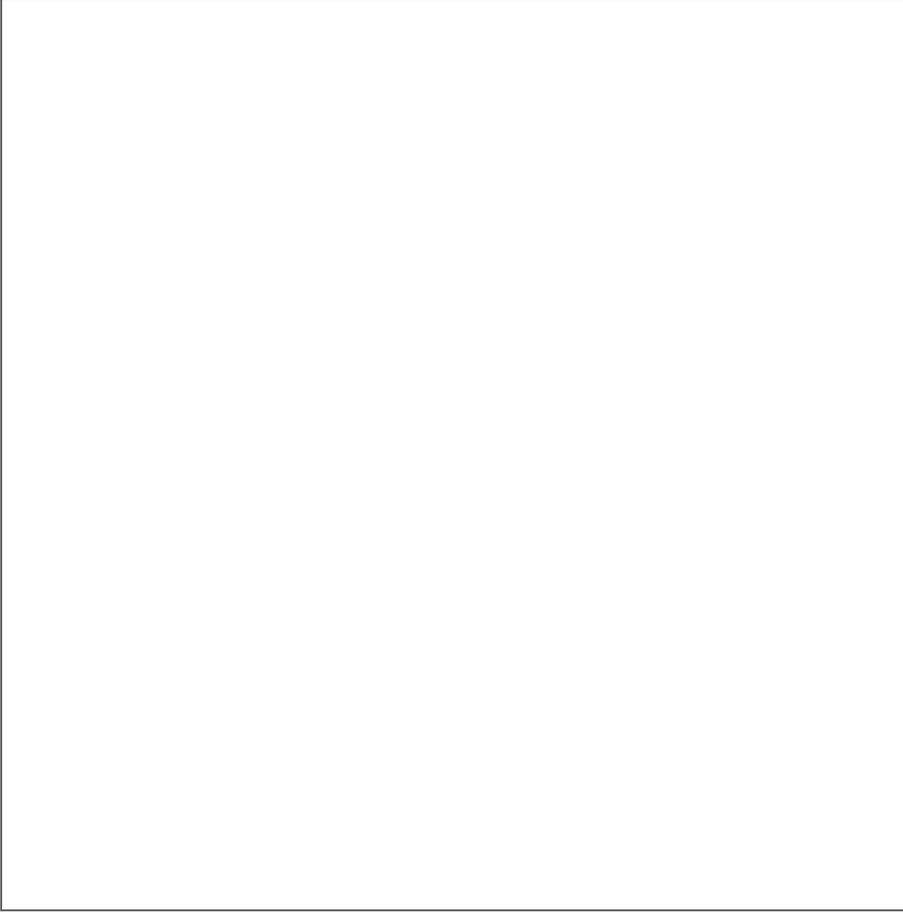
## Zeichnungstest

### 3. Infrastruktur

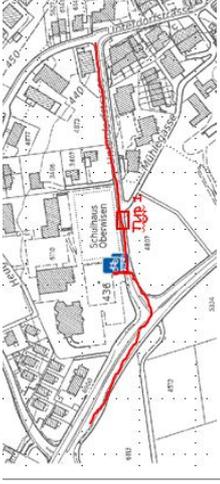
**3.5. Bitte zeichnen Sie den hauptsächlich genutzten Anfahrtsweg der velofahrenden SchülerInnen sowie die eventuell vorhandenen Querungshilfen (inkl. Typ Nr.) auf dem Plan ein.**

Zeichnen Sie direkt mit der Maus, indem Sie die linke Maustaste drücken. Mit dem Pfeil (Icon oben rechts) machen Sie die letzte Aktion rückgängig, mit dem Besen (Icon oben rechts) löschen Sie alle bisherigen Zeichnungen.

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:



Beispiel:



### Infrastruktur III

3. Infrastruktur

3.6. Sind die erfassten Daten (Stand 2010, siehe Beiblatt 'Veloparkieranlagen Kanton Zürich') zu den an Ihrer Schule bestehenden Veloparkplätzen aktuell?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

a) Bei folgenden Anlagen wurden Neuerungen realisiert:

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:  
 Antwort war 'Nein' bei Frage '19 [34]' (3.6. Sind die erfassten Daten (Stand 2010, siehe Beiblatt 'Veloparkieranlagen Kanton Zürich') zu den an Ihrer Schule bestehenden Veloparkplätzen aktuell?)

Erhebungs- bogen Nummer	Anzahl zusätzliche Veloparkplätze	Anzahl entfernte Veloparkplätze	Änderungen bezüglich Ausstattung	Anderes
Anlage				

Die Nummer des Erhebungsbogens finden Sie auf dem Beiblatt 'Veloparkieranlagen Kanton Zürich' oben links, bestehend aus drei plus drei Ziffern, getrennt durch einen Trennungsstrich (Bsp. 200-204).

Wurde eine neue Anlage erstellt, die noch nicht erfasst ist, vermerken Sie statt der Nummer des Erhebungsbogens 'neue Anlage'.

Beispiele bezüglich Änderung der Ausstattung: neue Sicherungskabel installiert, Anlage überdacht, anderes Parkiersystem etc.

Benötigen Sie nicht alle Linien, lassen Sie den Rest einfach frei.

### Infrastruktur IV

3. Infrastruktur

3.7. Existiert an Ihrer Schule ein Veloparcours oder eine ähnliche Einrichtung (beispielsweise ein Pumptrack), der / die es den SchülerInnen erlaubt in einem gesicherten Rahmen ihre Geschicklichkeit auf dem Velo zu üben?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

a) Wäre grundsätzlich Raum vorhanden zur Installation eines Veloparcours oder sogar eines Pumptracks?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Nein' bei Frage 21 [35]' (3.7. Existiert an Ihrer Schule ein Veloparcours oder eine ähnliche Einrichtung (beispielsweise ein Pumptrack), der / die es den SchülerInnen erlaubt in einem gesicherten Rahmen ihre Geschicklichkeit auf dem Velo zu üben?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

**VELOPARCOURS**  
 Ein markiertes, abgegrenztes und gesichertes Gelände, das für das Fahren von Mountainbikes, BMX, Freeride, Downhill, etc. geeignet ist.

- Ziel**  
 Ein Ziel, das die Teilnehmer motiviert, sich zu betätigen und zu üben.
- Planung**  
 Die Planung des Parcours ist entscheidend für den Erfolg. Sie sollte die Sicherheit, die Attraktivität und die Schwierigkeit berücksichtigen.
- Bau**  
 Der Bau des Parcours sollte sorgfältig geplant und durchgeführt werden. Es ist wichtig, die Sicherheit zu gewährleisten und die Attraktivität zu erhöhen.
- Betrieb**  
 Der Betrieb des Parcours sollte sicher und kontrolliert ablaufen. Es ist wichtig, die Teilnehmer zu überwachen und bei Bedarf Hilfe zu leisten.
- Wartung**  
 Die Wartung des Parcours ist entscheidend für die Sicherheit und die Attraktivität. Es ist wichtig, den Parcours regelmäßig zu inspizieren und bei Bedarf zu reparieren.
- Belegungsplan**  
 Ein Belegungsplan ist wichtig, um die Nutzung des Parcours zu steuern und die Sicherheit zu gewährleisten. Er sollte die Anzahl der Teilnehmer, die Zeit und die Schwierigkeit berücksichtigen.

Beispiel eines Pumptracks:

## Ergänzende Fragen alternative Verkehrsmittel I

4. Ergänzende Fragen zu alternativen Verkehrsmitteln

### 4.1. Kickboard / Rollbrett

#### 4.1.1. Existieren Regelungen bezüglich der Nutzung von Kickboard / Rollbrett auf dem Schulweg?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### a) Welche Regelungen gelten an Ihrer Schule bezüglich Kickboard / Rollbrett auf dem Schulweg?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war „Ja“ bei Frage 23 [41] (4.1. Existieren Regelungen bezüglich der Nutzung von Kickboard / Rollbrett auf dem Schulweg?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

## Ergänzende Fragen alternative Verkehrsmittel II

4. Ergänzende Fragen zu alternativen Verkehrsmitteln

### 4.2. Öffentlicher Verkehr / Schulbus

#### 4.2.1. Befindet sich im Umkreis Ihrer Schule ein ÖV-Netz oder bietet Ihre Schule einen Schulbus an, welches / welcher von den SchülerInnen für den Schulweg genutzt werden könnte?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### a) Ab welcher Unterrichtsstufe benutzen die SchülerInnen das ÖV-Netz / den Schulbus?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war „Ja“ bei Frage 25 [42] (4.2.1. Befindet sich im Umkreis Ihrer Schule ein ÖV-Netz oder bietet Ihre Schule einen Schulbus an, welches / welcher von den SchülerInnen für den Schulweg genutzt werden könnte?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Unterstufe  
 Mittelstufe  
 Oberstufe

#### b) Bis zu welcher Unterrichtsstufe benutzen die SchülerInnen den Schulbus?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war „Ja“ bei Frage 25 [42] (4.2.1. Befindet sich im Umkreis Ihrer Schule ein ÖV-Netz oder bietet Ihre Schule einen Schulbus an, welches / welcher von den SchülerInnen für den Schulweg genutzt werden könnte?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Unterstufe  
 Mittelstufe  
 Oberstufe

#### c) Muss der Schulweg jener Kinder, die mit dem ÖV / Schulbus kommen möchten, eine bestimmte Länge aufweisen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war „Ja“ bei Frage 25 [42] (4.2.1. Befindet sich im Umkreis Ihrer Schule ein ÖV-Netz oder bietet Ihre Schule einen Schulbus an, welches / welcher von den SchülerInnen für den Schulweg genutzt werden könnte?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### c1) Die Mindestlänge des Schulwegs, damit die SchülerInnen den ÖV / Schulbus benutzen dürfen, muss länger sein als

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war „Ja“ bei Frage 28 [42d] (c) Muss der Schulweg jener Kinder, die mit dem ÖV / Schulbus kommen möchten, eine bestimmte Länge aufweisen?)

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- 1 km

1,5 km

Sonstiges

### Ergänzende Fragen alternative Verkehrsmittel III

#### 4. Ergänzende Fragen zu alternativen Verkehrsmitteln

##### 4.3. 'Eltern-Taxis'

##### 4.3.1. Stellen sogenannte 'Eltern-Taxis' ein Problem dar an Ihrer Schule?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

Ja

Nein

##### 4.3.2. Wurden Massnahmen zur Eindämmung der 'Eltern-Taxis' seitens der Schulleitung / Schulpflege ergriffen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

Ja

Nein

##### a) Folgende Massnahmen zur Eindämmung der 'Eltern-Taxis' wurden ergriffen:

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 31 (43b) (4.3.2. Wurden Massnahmen zur Eindämmung der 'Eltern-Taxis' seitens der Schulleitung / Schulpflege ergriffen?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

Kommunikative Massnahmen (z.Bsp. Brief an die Eltern)

Verkehrsplanerische Massnahmen (z.Bsp. Halte- / Parkverbot, Einbahnstrasse vor dem Schulhaus)

Sonstiges:

##### 4.3.3. Wo liegen Ihrer Ansicht nach die Gründe für 'Eltern-Taxis'?

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

Gefährliche Schulwege

Lange Schulwege

Freizeitaktivitäten der SchülerInnen, die eine effiziente zeitliche Planung nach Schulschluss erfordern

Sonstiges:

## Förderung / Image I

5. Förderung / Image des Verkehrsmittels 'Velo' auf dem Schulweg

### 5.1. Wird das Velofahren auf dem Schulweg an Ihrer Schule gefördert?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

### a) Wer fördert das Velofahren auf dem Schulweg an Ihrer Schule?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 34 [51] (5.1. Wird das Velofahren auf dem Schulweg an Ihrer Schule gefördert?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Schulleitung / Schulpflege  
 Lehrpersonen  
 Eltern  
 Verkehrsstrukturen  
 Sonstiges:

### b) Welche Fördermassnahmen werden eingesetzt?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 34 [51] (5.1. Wird das Velofahren auf dem Schulweg an Ihrer Schule gefördert?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Regelungen / Empfehlungen  
 Verbesserung der Infrastruktur  
 Thematisierung im Unterricht (z.Bsp. Ausflüge mit dem Velo, Bike2School, Geschicklichkeitstrainings etc.)  
 Sonstiges:

### c) Weshalb fand bis anhin keine Förderung statt?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Nein' bei Frage 34 [51] (5.1. Wird das Velofahren auf dem Schulweg an Ihrer Schule gefördert?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Fehlende Zeit  
 Fehlende finanzielle Mittel  
 Mangelndes Interesse seitens der Schulleitung  
 Mangelndes Interesse seitens der Schulpflege  
 Mangelndes Interesse seitens der Eltern  
 Mangelndes Interesse seitens der Schülerinnen  
 Sonstiges:

## Förderung / Image II

5. Förderung / Image des Verkehrsmittels 'Velo' auf dem Schulweg

### 5.2. Wie ist die Einstellung der Schulleitung zum Velofahren auf dem Schulweg?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- eher positiv  
 eher negativ

### a) Welches sind die Gründe für die eher positive Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher positiv' bei Frage 38 [52] (5.2. Wie ist die Einstellung der Schulleitung zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Gedanke der Gesundheitsförderung  
 die Schulwege der Schülerinnen sind mehrheitlich eher lang  
 Velo fahren gehört zur Allgemeinbildung  
 Sonstiges:

### b) Welches sind die Gründe für die eher negative Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher negativ' bei Frage 38 [52] (5.2. Wie ist die Einstellung der Schulleitung zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Die Schülerinnen besitzen die nötigen Fähigkeiten noch nicht  
 Der Schulweg ist zu gefährlich mit dem Velo  
 Es gibt nicht genügend Veloabstellplätze  
 Die Velos können nicht sicher genug abgestellt werden (Diebstahl, Vandalismus)  
 Sonstiges:

### Förderung / Image III

5. Förderung / Image des Verkehrsmittels 'Velo' auf dem Schulweg

#### 5.3. Wie ist die Einstellung der Schulpflege zum Velofahren auf dem Schulweg?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- eher positiv  
 eher negativ

#### a) Welches sind die Gründe für die eher positive Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher positiv' bei Frage 41 [E3] (5.3. Wie ist die Einstellung der Schulpflege zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Gedanke der Gesundheitsförderung  
 die Schulwege der SchülerInnen sind mehrheitlich eher lang  
 Velo fahren gehört zur Allgemeinbildung  
 Sonstiges:

#### b) Welches sind die Gründe für die eher negative Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher negativ' bei Frage 41 [E3] (5.3. Wie ist die Einstellung der Schulpflege zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Die SchülerInnen besitzen die nötigen Fähigkeiten noch nicht  
 Der Schulweg ist zu gefährlich mit dem Velo  
 Es gibt nicht genügend Velostellplätze  
 Die Velos können nicht sicher genug abgestellt werden (Diebstahl, Vandalismus)  
 Sonstiges:

### Förderung / Image IV

5. Förderung / Image des Verkehrsmittels 'Velo' auf dem Schulweg

#### 5.4. Wie ist die Einstellung der Eltern zum Velofahren auf dem Schulweg?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- eher positiv  
 eher negativ

#### a) Welches sind die Gründe für die eher positive Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher positiv' bei Frage 44 [E4] (5.4. Wie ist die Einstellung der Eltern zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Gedanke der Gesundheitsförderung  
 Die Kinder sind unabhängiger auf dem Schulweg dank dem Velo  
 Die Schulwege der SchülerInnen sind mehrheitlich eher lang  
 Velo fahren gehört zur Allgemeinbildung  
 Sonstiges:

#### b) Welches sind die Gründe für die eher negative Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher negativ' bei Frage 44 [E4] (5.4. Wie ist die Einstellung der Eltern zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Die Kinder besitzen die nötigen Fähigkeiten noch nicht  
 Der Schulweg ist zu gefährlich mit dem Velo  
 Die Velos können nicht sicher genug abgestellt werden (Diebstahl, Vandalismus)  
 Sonstiges:

## Förderung / Image V

5. Förderung / Image des Verkehrsmittels Velo auf dem Schulweg

### 5.5. Wie ist die Einstellung der SchülerInnen zum Velofahren auf dem Schulweg?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- eher positiv  
 eher negativ

#### a) Welches sind die Gründe für die eher positive Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher positiv' bei Frage 47 [55] (5.5. Wie ist die Einstellung der SchülerInnen zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Der Schulweg kann schneller bewältigt werden  
 Die Kinder sind unabhängiger auf dem Schulweg dank dem Velo  
 Man muss den Schultech nicht tragen  
 Velo fahren macht Spass  
 Velo fahren gilt unter den Kindern als 'cool'  
 Die meisten Schulfreunde kommen mit dem Velo  
 Sonstiges:

#### b) Welches sind die Gründe für die eher negative Einstellung?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'eher negativ' bei Frage 47 [55] (5.5. Wie ist die Einstellung der SchülerInnen zum Velofahren auf dem Schulweg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Velo fahren gilt an der Schule als 'uncool'  
 Bei schlechtem Wetter ist Velo fahren unangenehm  
 Von den Schulfreunden kommen die wenigsten mit dem Velo  
 Sonstiges:

## Potenzial I

6. Potenzial zukünftiger Fördermassnahmen - Einschätzungen der Schulleitung

### 6.1. Denken Sie, dass spezifische Fördermassnahmen den Anteil velofahrender SchülerInnen steigern könnten?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### a) Welche Fördermassnahmen würden Sie gerne unterstützen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage 50 [91] (6.1. Denken Sie, dass spezifische Fördermassnahmen den Anteil velofahrender SchülerInnen steigern könnten?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Errichtung eines Velo-Geschicklichkeitsparcours auf dem Schulhausareal  
 Regelungen / Empfehlungen  
 Verbesserung der Infrastruktur  
 Thematisierung im Unterricht (Ausflüge mit dem Velo, Bike2School, Geschicklichkeitstrainings)  
 Sonstiges:

Vielen herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Übermittlung Ihres ausgefüllten Fragebogens:  
Vielen Dank für die Beantwortung des Fragebogens.

## **Bemerkungen**

7. Bemerkungen

### **7.1. Haben Sie weitere Anregungen oder Bemerkungen? Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen!**

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

**Sie können Ihre Antworten nach dem Absenden gerne für Ihre Unterlagen ausdrucken.**

## 10.5 Fragebogen Verkehrsinstruktion

Auf den folgenden Seiten findet sich ein Ausdruck des online Fragebogens für die Verkehrsinstruktoren.

# Online Befragung VerkehrsinsstrukturInnen

Herzlich willkommen auf der Online Plattform 'Erhebung der Datengrundlage zur Förderung des Velofahrens im Schulverkehr'. Sie können die Arbeit am Fragebogen jederzeit unterbrechen und zu einem späteren Zeitpunkt fortfahren, drücken Sie hierzu den 'später fortfahren'-Button.

Diese Umfrage enthält 20 Fragen.

## Deckblatt

Identifikation

### Schulgemeinde

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

### Schulhaus

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Name	<input type="text"/>
Strasse, Hausnummer	<input type="text"/>
Postleitzahl	<input type="text"/>
Ort	<input type="text"/>

### VerkehrsinsstrukturIn

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Vorname	<input type="text"/>
Nachname	<input type="text"/>
Mailadresse	<input type="text"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>

## Allgemeines I

### 1. Allgemeines

#### 1.1. Welche Verkehrsmittel werden von prozentual wie vielen SchülerInnen für den Schulweg benutzt? (Bitte ausfüllen falls bekannt)

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

zu Fuss	<input type="text"/>
Velo	<input type="text"/>
Kickboard / Rollbrett	<input type="text"/>
öffentliche Verkehrsmittel	<input type="text"/>
'Eltern-Taxi'	<input type="text"/>
Mofa	<input type="text"/>

## Förderung / Thematisierung I

2. Förderung / Thematisierung des Verkehrsmittels 'Velo' auf dem Schulweg

### 2.1. Weisen Sie die Kinder explizit auf die Möglichkeit hin, den Schulweg per Velo zu absolvieren?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

### 2.2. Findet eine zusätzliche Förderung des Velofahrens auf dem Schulweg statt?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

### a) Welche Fördermassnahmen werden eingesetzt? (bitte ausfüllen falls bekannt)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '6 [22]' (2.2. Findet eine zusätzliche Förderung des Velofahrens auf dem Schulweg statt?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Regelungen / Empfehlungen  
 Verbesserung der Infrastruktur  
 Thematisierung im Unterricht (z. Bsp. Ausflüge mit dem Velo, Bike2School, Geschicklichkeitstrainings etc.)  
 Sonstiges:

### b) Weshalb fand bis anhin keine Förderung statt? (Bitte ausfüllen falls bekannt)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Nein' bei Frage '6 [22]' (2.2. Findet eine zusätzliche Förderung des Velofahrens auf dem Schulweg statt?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Fehlende Zeit  
 Fehlende finanzielle Mittel  
 Mangelndes Interesse seitens der Schulleitung  
 Mangelndes Interesse seitens der Schulpflege  
 Mangelndes Interesse seitens der Eltern  
 Mangelndes Interesse seitens der SchülerInnen

Sonstiges:

## Infrastruktur I

### 3. Infrastruktur

**3.1. Welches sind die Hauptschulwege innerhalb der Schulgemeinde? Bitte zeichnen Sie die Wege auf dem Übersichtsplan ein, der dem Informationsschreiben beilieg. Vielen Dank!**

Bitte retournieren Sie die ausgefüllten Übersichtspläne mit dem frankierten und adressierten Couvert, welches dem Informationsschreiben beilieg. Vielen Dank!

**3.2. Sind Ihnen für dieses Schulhaus spezielle Gefahren, Schwierigkeiten oder sonstige Besonderheiten auf dem Schulweg der Kinder bekannt, die die Nutzung des Velos erschweren oder verunmöglichen könnten?**

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

**a) Welche Gefahren, Schwierigkeiten oder sonstige Besonderheiten auf dem Schulweg der Kinder sind Ihnen bekannt?**

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:  
Antwort war 'Ja' bei Frage '10. [32]' (3.2. Sind Ihnen für dieses Schulhaus spezielle Gefahren, Schwierigkeiten oder sonstige Besonderheiten auf dem Schulweg der Kinder bekannt, die die Nutzung des Velos erschweren oder verunmöglichen könnten?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Gefährliche Übergänge auf den Hauptschulwegen  
 Fehlende Velowege auf den Hauptschulwegen  
 Besonders lange Schulwege (SchülerInnen benutzen hauptsächlich die ÖV / den Schulbus oder werden von den Eltern gefahren)  
 Besonders kurze Schulwege (SchülerInnen gehen hauptsächlich zu Fuss zur Schule)

## Infrastruktur II

### 3. Infrastruktur

**3.3. Ist die direkte Zufahrt zu den Veloparkplätzen möglich?**

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

**3.4. Darf das Schularreal von der Strasse bis zu den Veloparkplätzen befahren werden?**

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

## Infrastruktur III

### 3. Infrastruktur

#### 3.5. Grenzt die Schule an eine oder mehrere Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### 3.6. Existieren Querungshilfen zur leichteren Passage der Strassen vor dem Schulhaus?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

#### a) Welcher Typ Querungshilfe ist vorhanden?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '15 [36]' (3.6. Existieren Querungshilfen zur leichteren Passage der Strassen vor dem Schulhaus?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

Typ 1: Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel



Typ 2: Fussgängerstreifen mit Mittelinsel



Typ 3: Einspurstreifen für Velofahrer



Typ 4: Velofurt



#### 3.7. Existiert an der Schule, bei umliegenden Schulhäusern oder in der Nähe ein Geschicklichkeitsparcours oder eine ähnliche Einrichtung, die es den Schülern erlaubt in einem gesicherten Rahmen ihre Geschicklichkeit auf dem Velo zu üben?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja  
 Nein

## Kartenausschnitt

### 3. Infrastruktur

**3.8. Bitte zeichnen Sie den hauptsächlich genutzten Anfahrtsweg der velofahrenden SchülerInnen sowie die eventuell vorhandenen Querungshilfen (inkl. Typ Nr.) auf dem Plan ein.**

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:



- Typ 1: Fußgängerstreifen ohne Mittelinsel



- Typ 2: Fußgängerstreifen mit Mittelinsel



- Typ 3: Einspurstreifen für Velofahrer



- Typ 4: Velofurt



## **Bemerkungen**

Bemerkungen

### **4.1. Haben Sie weitere Anregungen oder Bemerkungen? Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen!**

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

**Sie können Ihre Antworten nach dem Absenden gerne für Ihre Unterlagen ausdrucken.**

Vielen herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Übermittlung Ihres ausgefüllten Fragebogens:  
Vielen Dank für die Beantwortung des Fragebogens.