

Le DÉFI VÉLO face au recul du vélo chez les jeunes Une action de sensibilisation adaptée aux 15-18 ans

L'OFROU relate une baisse de plus de 40% du trafic cycliste chez les jeunes de 6 à 20 ans entre 1994 et 2005. Pour remettre les adolescents en selle, le DÉFI VÉLO se veut ludique et pratique. Au programme: vélo-polo, mécanique, orientation et rencontre avec cyclovoyageurs et coursiers à vélo. Donner une image attractive du vélo avec des apports essentiels en matière de sécurité sans moraliser, constitue l'essence de cette action originale initiée par PRO VELO Lausanne en collaboration avec Label Vert. Cibler les 15-18 ans, c'est sensibiliser les cyclistes de demain à un âge décisif. Plus autonomes que les enfants du primaire, il s'agit de leur donner envie de rouler à vélo au quotidien et de leur apprendre les bons réflexes dans le trafic, avant que les habitudes et les appréhensions ne soient trop ancrées. Après une première édition réussie à Lausanne, le DÉFI VÉLO s'est aussi disputé à Genève en 2012. Pour 52% des 2'200 participants, le DÉFI a été une source de motivation à se déplacer plus souvent à vélo. Le projet devrait bientôt s'étendre en Romandie et a déjà trouvé un écho à Vienne, où il sera présenté durant la Conférence Velo-City 2013, du 11 au 14 juin. (Langue: français)

Pour plus d'informations:

Site officiel du DÉFI VÉLO

www.defi-velo.ch

Video du projet

www.youtube.com/watch?v=bSir_di7994&feature=player_embedded#

Cas PRATIQUE de Mobilservice: bike2school – à vélo à l'école (2012)

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2018

DÉFI VÉLO – Programm zur Förderung des Velofahrens Eine Sensibilisierungsaktion für Jugendliche von 15 bis 18 Jahren

Eine ASTRA-Studie (2008) stellte bei Kindern und Jugendlichen in der Schweiz einen Rückgang des Veloverkehrs um mehr als 40 Prozent zwischen 1994 und 2005 fest. Um die Jugendlichen auf das Velo zurückzubringen, hat PRO VELO Region Lausanne in Zusammenarbeit mit dem Label Vert die Sensibilisierungsaktion DÉFI VÉLO ins Leben gerufen. Das Programm beinhaltet v.a. spielerische Ansätze wie Velo-Polo, Velo-Parcours, Reparatur und Orientierung sowie Begegnungen mit Veloreisenden und Velokurieren. Ziel ist dabei, bei den Jugendlichen ein positives Bild des Velos mit den wesentlichen Sicherheitsaspekten zu vermitteln, ohne zu moralisieren. Die 15- bis 18-Jährigen sind eine entscheidende Zielgruppe, um rechtzeitig für das Velofahren im Alltag zu werben, bevor Gewohnheiten und Befürchtungen zu tief verankert sind. Nach einem ersten erfolgreichen Anlass in Lausanne hat die Aktion DÉFI VÉLO 2012 auch in Genf stattgefunden. Die Evaluation ergab, dass dies für 52% der 2'200 Teilnehmenden eine Motivation war, nun öfters Velo zu fahren. Weitere Aktionen in der Romandie sind in Vorbereitung. Ein spannendes Projekt, das in Kombination mit der Aktion „bike2school“ an der internationalen Konferenz Velo-City 2013 in Wien vorgestellt wird. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Sensibilisierungsaktion DÉFI VÉLO in der Romandie (fr)

www.defi-velo.ch

Video zum Projekt (fr)

www.youtube.com/watch?v=bSir_di7994&feature=player_embedded#

Mobilservice PRAXIS Beispiel: bike2school – mit dem Velo zur Schule

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2018

01.02.2013



WASSERWERFEN

Suche

| [Kontakt](#)

| D | F | I |

SUISSE BALANCE	
LEBENSPHASE I & II	0-3 Jahre
LEBENSPHASE III	4-6 Jahre
LEBENSPHASE IV	7-12 Jahre
LEBENSPHASE V	13-20 Jahre

[Aktuelle Projekte](#)

[Pilotprojekte](#)

[Multiplikations-/Transferprojekte](#)

[Abgeschlossene Projekte](#)

[Unterlagen und Materialien](#)

[Links](#)

UNTERLAGEN / MATERIALEN

GRUNDLAGEN

NETZWERKE / PARTNER

[Intern](#)

MULTIPLIKATIONS- / TRANSFERPROJEKTE

Alle hier aufgeführten Projekte wurden in einer Pilotphase erprobt und evaluiert und befinden sich in einer Multiplikations- oder Transferphase. Damit die gewonnenen Erkenntnisse und Projektinhalte weiter genutzt werden können, wurden die Projektinhalte entsprechend aufbereitet. So liegt z.B. in den meisten Fällen ein Leitfaden zur Umsetzung des Projektes vor.

BODY TALK PEP

Ein Projekt der Fachstelle Prävention Essstörungen Praxisnah (PEP), das junge Menschen (13 - 20 Jahre) gerade in einer Zeit, in der Figur und Gewicht überall thematisiert wird, zu einem selbstbewussten Umgang mit sich, dem eigenen Wohlbefinden und der eigenen Attraktivität anregt. Ein gesunder Spielraum im Umgang mit Ernährung und Bewegung ist dabei zentral. www.pepinfo.ch



[Informationsblatt zum Projekt](#)



[PEP-Angebote für Kantonale Aktionsprogramme "Gesundes Körpergewicht"](#)



[Fachartikel „die schönen Monster -Wann ist Werbug sexistisch?“](#)



[Video zum Projekt](#)

DÉFI VÉLO

DÉFI VÉLO verbindet Gesundheitsförderung mit Fahrradspezifischer Verkehrserziehung und dem Thema nachhaltige Mobilität durch Spiel, Sport und Wissen in einem mehrstufigen regionalen Wettbewerb. Mannschaften mit Jugendlichen im Alter von 15 bis 18 Jahren – aus Schulklassen (Oberstufe II), Sport- und Freizeitvereinen, Jugendtreffs etc. können teilnehmen. Bei der Qualifikationsveranstaltung sammeln die Teams auf einem Parcours mit unterschiedlichen Posten (Velokultur, Fahren durch die Stadt, Reparatur) Punkte. Alle Aktivitäten werden von motivierten jungen Erwachsenen, die als Fahrradkurier, Velopolizist etc. arbeiten, moderiert. Das Team mit den meisten Punkten nimmt am jährlichen regionalen Schlusswettbewerb teil.

Mit der Unterstützung von Suisse Balance soll nun DÉFI VÉLO auf die ganze Romandie ausgedehnt sowie der Inhalt verbessert werden.

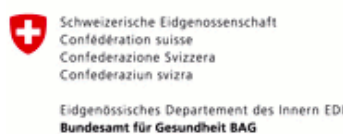
www.defi-velo.ch



[Informationsblatt zum Projekt](#) (auf Französisch)



[Video zum Projekt](#) (auf Französisch)





Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Februar 2008



Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Fakten und Trends aus den Mikrozensusen
zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und
2005

Mobilité des enfants et des adolescents

*Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005
sur le comportement de la population en matière de transports*

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Analyse der Daten zum Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen zeigt nicht nur neue Fakten für das Jahr 2005, sondern auch interessante Entwicklungen über die Zeit seit 1994. Zu den wichtigsten Trends gehören stichwortartig:

- Schulwege zu Fuss haben in der Romandie wieder deutlich zugenommen. Dies nachdem sie zwischen 1994 und 2000 noch zurückgegangen waren. Die Trendumkehr dürfte unter anderem auf die vielfältigen Aktivitäten und Kampagnen für mehr Schulwege zu Fuss zurückzuführen sein.
- Lichtblicke für den Fussverkehr insgesamt. Nach vielen Jahren des Rückgangs – vor allem von eigenständigen Fusswegen – gibt es Anzeichen dafür, dass der Fussverkehrsanteil bei Kindern und Jugendlichen nicht weiter abnimmt, sondern sogar wieder leicht an Boden gewinnt.
- Markante Abnahme des Veloverkehrs. Eine der markantesten Veränderungen betrifft den Rückgang des Veloanteils zwischen 1994 und 2005 um mehr als 40 Prozent. Das heisst, in nur 11 Jahren ist der Anteil der Velowege bei Kindern und Jugendlichen fast halbiert worden. Er betrifft beide Geschlechter, alle Altersgruppen von 6 bis 20 Jahren, alle Sprachregionen und Wegzwecke.
- Häufigerer Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs. Jugendliche zwischen 16 und 20 Jahren sind 2005 deutlich häufiger im Besitz eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs als noch 1994. Knapp drei Viertel von ihnen besitzen mindestens eines.
- Führerscheinbesitz für Motorrad und Auto hat bei jungen Erwachsenen zwischen 2000 und 2005 abgenommen, und zwar in beiden Fahrzeugkategorien um rund 20 Prozent. Im vorangegangenen Zeitraum hatte der Anteil noch zugenommen.
- Motorisierungsgrad bei Jugendlichen ist zurückgegangen. Obwohl in einzelnen Alterskategorien das Mofa durch das neu zugelassene Kleinmotorrad (Roller) abgelöst worden ist, hat insgesamt – bezogen auf alle Jugendlichen zwischen 14 und 20 Jahren – die Verfügbarkeit über ein motorisiertes Verkehrsmittel (Mofa, Motorrad, Auto) abgenommen.
- Fahrzeugähnliche Geräte spielen im Alltag der Kinder nur eine untergeordnete Rolle. Die in den letzten Jahren häufig thematisierten so genannten fahrzeugähnlichen Geräte wie Mini-Trottinets, Kickboards, Skateboards oder Inline-Skates machen nur 6 Promille an allen Etappen aus. Einzig bei den jüngsten Kindern auf Schulwegen und in der Freizeit werden sie etwas häufiger eingesetzt.
- „Mama-Taxis“ auf Schulwegen sind vor allem in sub-/periurbanen und wohlhabenden Gebieten sowie in der Romandie verbreitet. Zu Beginn der Primarschulzeit erfolgen 10 Prozent der Schulwege als Mitfahrten im Auto. In der Romandie, in einkommensstarken Gemeinden sowie in Haushalten mit mehreren Autos ist dieser Anteil teilweise mehr als doppelt so gross.
- Grosser Einfluss der „Autofreiheit“ bzw. des Autobesitzes auf die Verkehrsmittelwahl. Die Zahl der Autos in einem Haushalt hat einen wesentlichen, bisher unterschätzten Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen. Ihre motorisiert zurückgelegten Wege nehmen linear zur Zahl der Autos im Haushalt zu, die Fuss- und Velowege ab – auch auf kurzen Wegen.
- Problematische Entwicklung aus Gesundheitssicht, Stagnation bezüglich Umwelt- und Klimaschutz. Seit 1994 haben die von Kindern und Jugendlichen bewegungsaktiv zurückgelegten Wege wegen des Rückgangs beim Veloverkehr stark abgenommen. Ökologisch hat sich die Verkehrsmittelwahl vorerst nicht weiter verschlechtert – unter anderem wegen des seit 2000 stagnierenden Anteils an motorisierten Wegen.
- Weiterhin grosse Potenziale für den Fuss- und Veloverkehr. Die Potenziale für mehr Fuss- und Veloverkehr sind weiterhin sehr gross. Noch immer sind viele motorisierte Wege – vor allem in der Freizeit – kürzer als 3 Kilometer und liegen in idealer Fuss- und Velodistanz. Auf Ausbildungswegen von Jugendlichen sind die kombinierten Wege mit öffentlichem Verkehr noch stark ausbaubar.

6. Zusatzanalyse zum Rückgang des Veloverkehrs

Bei der näheren Analyse des Veloverkehrs wird als erstes geprüft, inwiefern sich die Entwicklung beim Veloverkehr unterscheidet von derjenigen des Gesamtverkehrs. Dazu werden die Velo-Etappen, -Distanzen und -Unterwegszeiten in Bezug gesetzt zu jenen aller Verkehrsmittel.

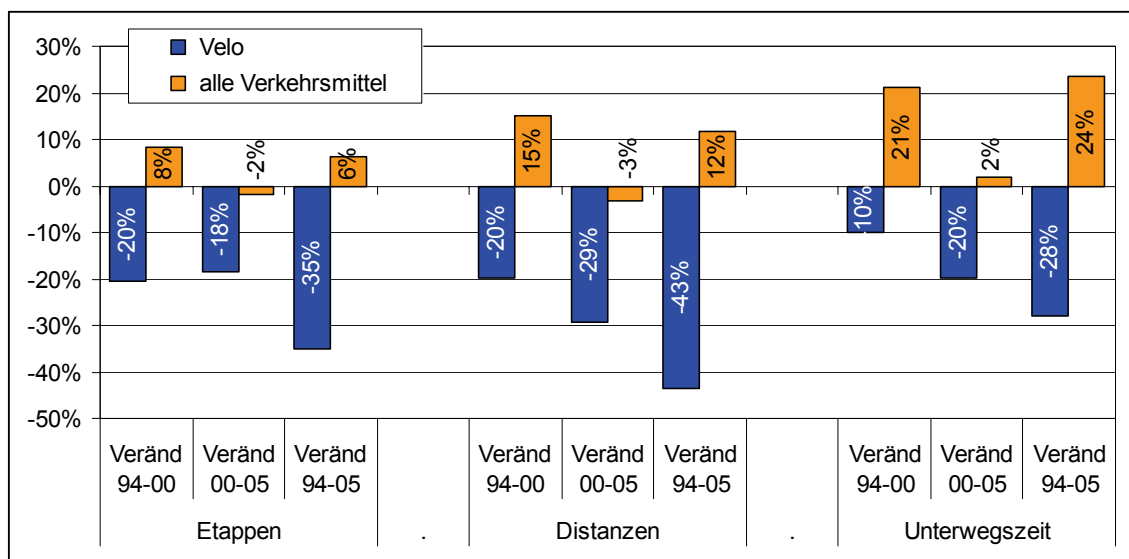
In einem zweiten Schritt werden die charakteristischen Veränderungen zwischen 1994 und 2005 beim Veloverkehr nochmals zusammenfassend dargestellt und geprüft, inwiefern diese auch statistisch signifikant sind, um anschliessend einige Gründe dafür zur Diskussion zu stellen.

6.1 Die Entwicklung des Veloverkehrs im Vergleich zur Gesamtmobilität

Zuerst wird also analysiert, ob der Rückgang der Veloanteile allenfalls nur relativ zu anderen Verkehrsmitteln zustande gekommen ist. Dazu wird die Entwicklung der Velowege in Bezug zu jener der Gesamtmobilität gesetzt. Konkret wird die Veränderung der Zahl der Veloetappen, Velodistanzen und -unterwegszeiten an jenen aller Verkehrsmittel gemessen und dies sowohl für alle 6- bis 20-Jährigen wie nur jene, die am Stichtag mobil gewesen sind. Basis der Analyse sind jeweils alle Verkehrszwecke.

In Bezug auf **alle Kinder und Jugendlichen von 6 bis 20 Jahren** zeigt sich ein relativ einheitliches Bild: Sowohl die Veloetappen, wie Velodistanzen und -unterwegszeiten sind seit 1994 kontinuierlich zurückgegangen. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Etappen, der Distanzen und -unterwegszeiten aller Verkehrsmittel zwischen 1994 und 2000 zuerst angestiegen und anschliessend stabil geblieben. Über den gesamten Zeitraum (1994 bis 2005) gesehen ergibt sich zum Beispiel bei der Zahl aller Verkehrsmittel-etappen eine Zunahme von 6 Prozent, bei den Veloetappen hingegen ein Rückgang um 35 Prozent¹². Nun ist die Zunahme aller Etappen zu relativieren, da mit der besseren Erfassung auch mehr davon registriert wurden. Allerdings zeigt sich dasselbe Bild auch bei den Distanzen und der Unterwegszeit, die weniger von den erhebungstechnischen Veränderungen beeinflusst waren. Fazit also: Das Velo hat bei den 6- bis 20-Jährigen generell deutlich an Boden verloren, und ist nicht nur relativ zurückgegangen.

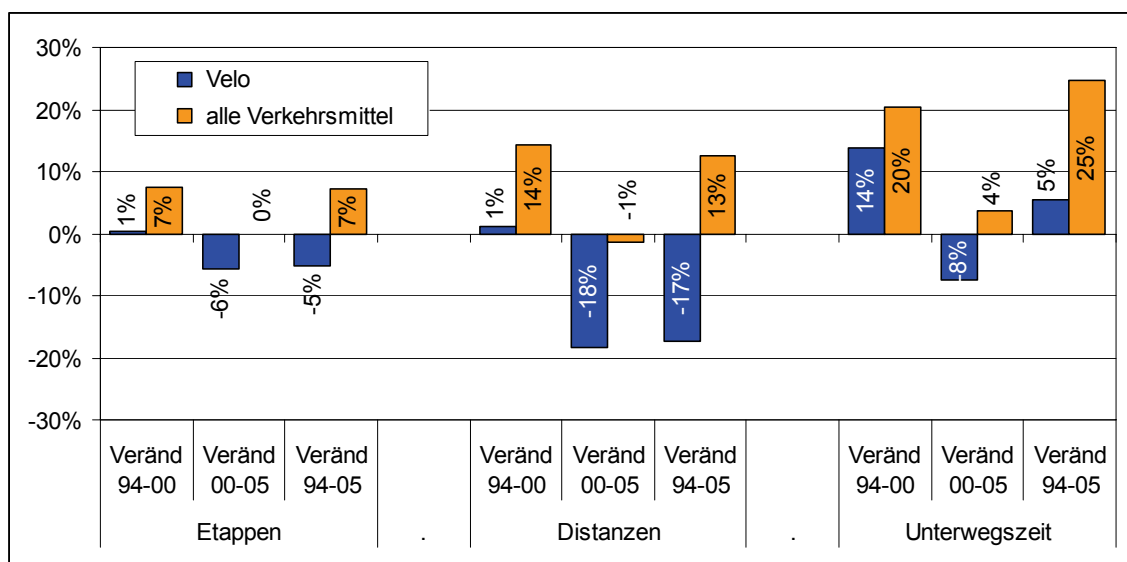
Abbildung 57: Veränderung der Velo-Etappen, Velo-Tagesdistanzen und Velo-Unterwegszeit im Vergleich zu allen Verkehrsmittel-Etappen, -Distanzen und -Unterwegszeiten. Alle Zwecke zwischen 1994 und 2005 in Prozenten. (Basis = 2'854, 5'030 bzw. 5'575 Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 20 Jahren)



¹² Alle diese Aussagen gelten übrigens sowohl bezüglich Mittelwert wie Median, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sie für einen Grossteil der jeweiligen Kinder und Jugendliche zutreffen (seien sie nun mobil gewesen oder nicht). Die prozentual leicht unterschiedliche Entwicklung zwischen Etappen, Distanzen und Dauer in der gleichen Zeitspanne kann hier nicht weiter interpretiert werden. Entscheidend ist das Gesamtbild.

Betrachten wir im Vergleich dazu **nur jene Kinder und Jugendlichen, die am Stichtag auch einen Weg bzw. einen Veloweg gemacht haben**, so zeigen sich interessante Nuancen. Das Bild in Bezug auf alle Verkehrsmittel ist zwar praktisch gleich geblieben wie oben. Dies ist dadurch erklärbar, dass rund 90 Prozent der 6- bis 20-Jährigen am Stichtag auch tatsächlich einen Weg unternommen haben und sich deshalb nur geringe Abweichungen zum Durchschnitt dieser Altersgruppe ergeben. Bei den Kindern und Jugendlichen mit mindestens einer Veloetappe am Stichtag ergibt sich hingegen ein deutlich verändertes Bild. Zwischen 1994 und 2000 blieb die Zahl der Veloetappen und -distanzen stabil, bei der Unterwegszeit war sogar eine Zunahme um 14 Prozent zu registrieren. Zwischen 2000 und 2005 ist dann ein Rückgang bei den Veloetappen, bei den Distanzen und der Unterwegszeit festzustellen. Insgesamt ergibt sich über den ganzen Zeitraum (1994 bis 2005) ein Rückgang bei den Veloetappen um 5 Prozent und bei den Distanzen um ganze 17 Prozent. Bei der Unterwegszeit resultiert ein Plus von 5 Prozent¹³.

Abbildung 58: Veränderung der Velo-Etappen, Velo-Tagesdistanzen und Velo-Unterwegszeit im Vergleich zu allen Verkehrsmittel-Etappen, -Distanzen und -Unterwegszeiten. Alle Zwecke von Personen zwischen 6 und 20 Jahren, die am Stichtag mobil waren, 1994 bis 2005 in Prozenten. (Basis = 733, 923 bzw. 944 Kinder und Jugendliche mit einer Veloetappe am Stichtag bzw. 2'954, 4'592 bzw. 5'031 Kinder und Jugendliche mit mindestens einer Verkehrsmittel-Etappe am Stichtag)



Was heisst das nun? Während zwischen 1994 und 2000 generell weniger Kinder und Jugendliche das Velo wählten, die aktiv Velofahrenden¹⁴ aber weiterhin gleich fleissig das Velo benutzten, gingen in der Zeit zwischen 2000 und 2005 sowohl die allgemeine Velonutzung auch die zurückgelegten Etappen, Distanzen und Unterwegszeiten der aktiv Velofahrenden zurück. Insgesamt ist also eine Verschränkung von zwei Entwicklungen festzustellen: ein Rückgang des Anteils jener, die überhaupt ein Velo benutzen als auch ein Rückgang der Velonutzung bei den aktiv Velofahrenden selber. Und dies, obwohl die Voraussetzungen für mehr Velofahrten aufgrund der rückläufigen Verfügbarkeit von Fahrausweisen und motorisierten Verkehrsmitteln bei Jugendlichen wesentlich besser waren als in früheren Jahren. Das Velo hat also bei den Kindern und Jugendlichen einerseits Anteile im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln verloren, zum anderen aber auch als eigene Fortbewegungsart Terrain eingebüsst.

¹³ Für beide Abbildungen sind im Anhang die Ausgangsdaten (Mittelwerte Etappen, Distanzen und Unterwegszeit) und die daraus abgeleiteten prozentualen Veränderungen dargestellt.

¹⁴ Als aktiv Velofahrende werden hier jene Kinder und Jugendlichen bezeichnet, die am Stichtag der Erhebung mindestens eine Veloetappe zurückgelegt haben.

6.2 Charakteristische Veränderungen beim Veloverkehr und mögliche Gründe

Der Veloanteil ist – es sei hier wiederholt – zwischen 1994 und 2005 um mehr als 40 Prozent zurückgegangen. Das heisst, in nur 11 Jahren ist der Anteil der Velowege bei Kindern und Jugendlichen fast halbiert worden. Und dies in allen Altersgruppen, auf Freizeit- wie Ausbildungswegen, bei Mädchen und Knaben, in beiden Sprachregionen, in der Stadt, auf dem Land und in den Agglomerationen, auf kurzen wie langen Wegen und unabhängig davon, ob der Haushalt autofrei ist oder mehrere Autos besitzt. Der Rückgang ist zudem nicht nur anteilmässig im Vergleich zu andern Verkehrsmitteln (Modalsplit), sondern auch bei der absoluten Zahl der Etappen, der Tagesdistanzen und der täglichen Unterwegszeit festzustellen, und dies bei den aktiv Velofahrenden (mit Veloetappe am Stichtag) wie im Durchschnitt aller Personen. Im Einzelnen ist aber eine Differenzierung vorzunehmen:

- zwischen 1994 und 2000 ist der Rückgang doppelt so gross wie zwischen 2000 und 2005
- auf Freizeitwegen ist er stärker als auf Ausbildungswegen
- bei den über 16-Jährigen Jugendlichen ist der Rückgang besonders stark, aber auch bei den 13-15-Jährigen ist er gross
- bei Mädchen und jungen Frauen ist er grösser als bei Knaben und jungen Männern
- in beiden Sprachregionen ist er auf Freizeitwegen etwa gleich gross, auf Ausbildungswegen ist er in der Romandie wesentlich grösser als in der Deutschschweiz
- in den Kernstädten ist der Rückgang etwas geringer als in den anderen Raumtypen; in den Agglomerationen ist er grösser als auf dem Land
- auf Wegen über 3 Kilometer ist der Rückgang etwas grösser als auf kurzen Wegen. Bei den Freizeitwegen über 3 Kilometer sank der Veloanteil sogar unter jenen des Fussverkehrs
- am geringsten ist der Rückgang bei Haushalten mit einem Auto. Bei autofreien Haushalten gehen die Velowege zudem in der Freizeit überproportional stark zurück und bei Haushalten mit zwei und mehr Autos auf Ausbildungswegen
- der Anteil der Kinder und Jugendlichen mit mindestens einer Veloetappe am Stichtag geht zwischen 1994 und 2000 stärker zurück als zwischen 2000 und 2005
- zwischen 1994 und 2000 bleiben bei den aktiv Velo fahrenden die Zahl der Etappen, die Distanzen und die Unterwegszeit relativ stabil und gehen erst zwischen 2000 und 2005 zurück
- die durchschnittlich zurückgelegten Velodistanzen – über alle Personen gesehen – gehen anteilmässig stärker zurück als die Zahl der Etappen und die Unterwegszeit
- nur die ‚reinen‘ Velowege sind stark rückläufig, die kombinierten Wege von Velo mit anderen Verkehrsmitteln nehmen hingegen leicht zu. Allerdings machen selbst die kombinierten Wege von Velo und öffentlichem Verkehr insgesamt nur einen sehr geringen Anteil des Verkehrsaufkommens aus.

Inwiefern sind diese Veränderungen auch statistisch signifikant? Mittels eines so genannten T-Tests wird die mittlere Zahl der Veloetappen pro Tag der Jahre 1994, 2000 und 2005 miteinander verglichen¹⁵. Die Analyse unterscheidet einerseits nach Zwecken – und innerhalb dieser nach Geschlecht, Sprachregion und Stadt-Land – und andererseits zwischen allen Kindern und Jugendlichen sowie nur jenen, die am Stichtag auch mobil waren. Angegeben wird der Mittelwert für die einzelnen Jahre sowie – zur Prüfung der Unterschiede zwischen den Jahren – das Signifikanzniveau des T-Tests. Dabei bedeutet $p < .001$, dass der Unterschied mit einer Wahrscheinlichkeit von 99.9 Prozent nicht zufällig zustande gekommen ist, bei $p < .01$ ist es eine Wahrscheinlichkeit von mindestens 99.0 Prozent und bei $p < .05$ sind es mindestens 95 Prozent. ‚n.s.‘ bedeutet, dass der Unterschied nicht signifikant ist, das heisst, die Wahrscheinlichkeit ist kleiner als 95 Prozent.

¹⁵ Im Anhang werden zudem statistische Prüfungen der Kreuztabellen mit dem χ^2 -Test dargestellt.

Tabelle 12: T-Test der mittleren Anzahl Veloetappen pro Tag 1994, 2000 und 2005; Veränderungen nach Signifikanzniveau: Kinder und Jugendliche von 6 bis 20 Jahren

	Alle Kinder und Jugendliche						Nur mobile Kinder und Jugendliche ^a						
	Mittelwerte			Veränderung nach Signifikanzniveau			Mittelwerte			Veränderung nach Signifikanzniveau			
	1994	2000	2005	94-00	00-05	94-05	1994	2000	2005	94-00	00-05	94-05	
Alle Zwecke													
Gesamt	0.74	0.59	0.48	***	***	***	2.97	2.98	2.81	n.s.	**	*	
Männlich	0.79	0.67	0.57	*	**	***	2.88	3.12	2.86	*	***	n.s.	
Weiblich	0.70	0.51	0.39	***	***	***	3.08	2.82	2.75	*	n.s.	**	
Deutscheschweiz	0.90	0.74	0.61	***	***	***	3.03	3.06	2.88	n.s.	*	*	
Romandie	0.31	0.23	0.17	*	*	***	2.64	2.44	2.32	n.s.	n.s.	n.s.	
Stadt	0.76	0.54	0.44	***	***	***	3.08	3.02	2.74	n.s.	***	***	
Land	0.72	0.67	0.58	n.s.	*	**	2.78	2.94	2.95	n.s.	n.s.	n.s.	
Ausbildung													
Gesamt	0.34	0.29	0.24	*	**	***	2.70	2.95	2.83	***	n.s.	n.s.	
Männlich	0.33	0.33	0.25	n.s.	***	**	2.80	2.93	2.83	n.s.	n.s.	n.s.	
Weiblich	0.35	0.25	0.23	***	n.s.	***	2.62	2.97	2.83	**	n.s.	*	
Deutscheschweiz	0.42	0.37	0.32	n.s.	n.s.	***	2.68	2.97	2.84	***	n.s.	*	
Romandie ^b	0.14	0.11	0.05	n.s.	***	***	2.76	2.69	2.64	n.s.	n.s.	n.s.	
Stadt	0.36	0.25	0.22	***	n.s.	***	2.69	2.93	2.81	**	n.s.	n.s.	
Land	0.30	0.36	0.28	n.s.	*	n.s.	2.73	2.97	2.85	n.s.	n.s.	n.s.	
Freizeit													
Gesamt	0.31	0.24	0.19	***	***	***	2.10	1.95	1.91	**	n.s.	***	
Männlich	0.36	0.28	0.25	**	n.s.	***	2.04	2.02	1.95	n.s.	n.s.	n.s.	
Weiblich	0.27	0.19	0.13	***	***	***	2.19	1.85	1.83	***	n.s.	***	
Deutscheschweiz	0.38	0.29	0.23	***	***	***	2.14	1.98	1.91	**	n.s.	***	
Romandie ^b	0.15	0.10	0.10	*	n.s.	*	1.87	1.71	1.88	n.s.	n.s.	n.s.	
Stadt	0.31	0.22	0.18	***	**	***	2.12	1.96	1.88	**	n.s.	***	
Land	0.33	0.26	0.22	*	n.s.	***	2.06	1.93	1.96	n.s.	n.s.	n.s.	

T-Test: Signifikanz-Niveau n.s. = nicht signifikant * = p < .05 ** = p < .01 *** = p < .001

^a Nur Personen, die am Stichtag mindestens eine Veloetappe unternommen haben (gesamt oder nach Zweck)

^b Die Auswertungen der Romandie bei den mobilen Kindern und Jugendlichen auf Ausbildungs- und Freizeit-Veloetappen basieren auf einer geringen Zahl N (=Veloetappen)

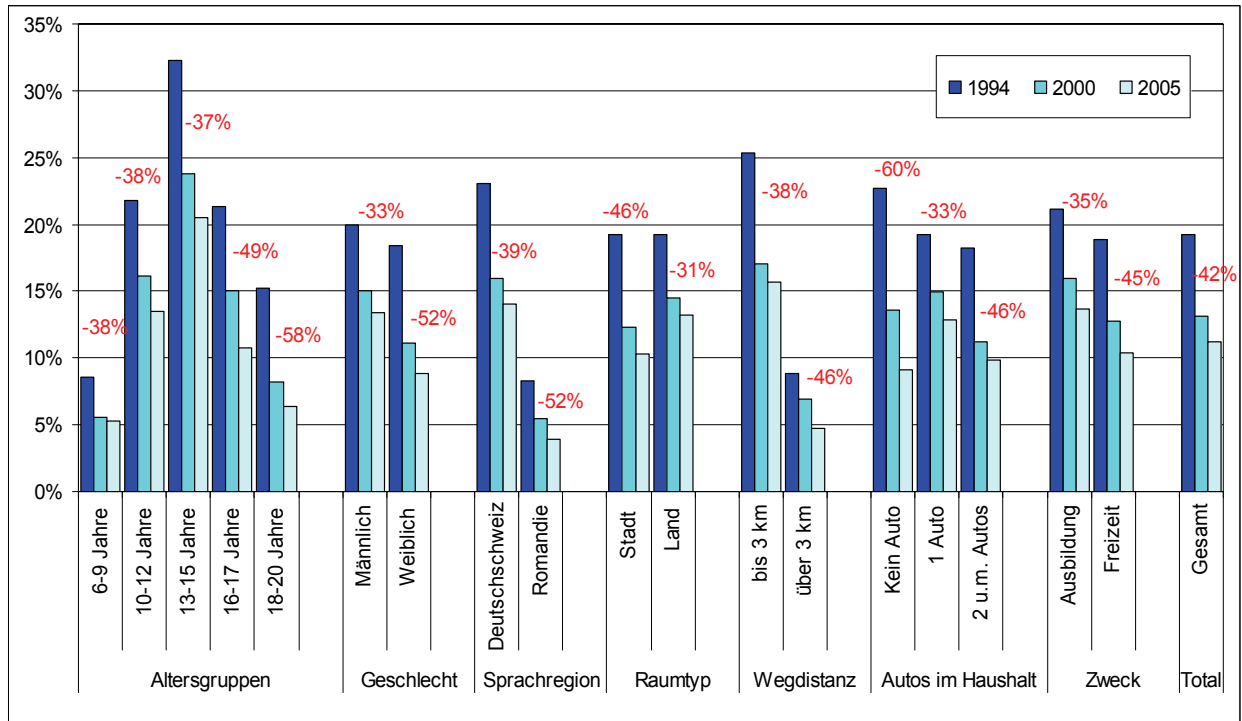
Die Analyse zeigt, dass über alle Kinder und Jugendlichen gesehen (linker Teil der Tabelle), die Veränderungen für alle Zwecke wie auch für die Ausbildungs- und Freizeitwecke insgesamt signifikant, meist gar hoch signifikant sind. Überwiegend hoch signifikant sind auch die Entwicklungen nach Geschlecht, Sprachregion und Stadt-Land für alle Zwecke sowie für die Ausbildungs- und Freizeitwecke, hier aber in erster Linie für den gesamten Zeitraum zwischen 1994 und 2005. In Bezug auf einzelne Zeitabschnitte und einzelne soziodemographischen Variablen (Geschlecht, Sprachregion, Stadt-Land) ist der Rückgang nicht immer signifikant.

Bei jenen Kindern und Jugendlichen, die am Stichtag mindestens eine Veloetappe zurückgelegt haben (vgl. rechte Seite der Tabelle), ist das Bild weniger eindeutig. Hier zeigt sich auch, dass zwischen 1994 und 2000 die Mittelwerte zum Teil gar angestiegen sind. Über den ganzen Zeitraum von 1994 bis 2005 gesehen, sind rund die Hälfte der Veränderungen signifikant. Bei den Freizeitetappen ist insgesamt, wie bei einigen sozio-demographischen Merkmalen die Signifikanz höher als bei den Ausbildungsetappen.

Die statistische Prüfung zeigt, dass die grossen Veränderungen bei den Veloetappen in den meisten Fällen mit grosser Wahrscheinlichkeit die realen Entwicklungen abbilden und ausserhalb des statistischen Fehlerbereichs liegen.

Die folgende Abbildung zeigt in einer Übersicht über alle Zwecke nochmals die Veränderungen bei den Veloanteilen im Einzelnen.

Abbildung 59: Übersicht über Veloanteile bzw. deren Rückgang nach Altersgruppen, Geschlecht, Sprachregion, Urbanität, Wegdistanz, Autos im Haushalt sowie Zweck 1994, 2000 und 2005
(Basis = 9'847, 18'631 bzw. 18'785 Wege von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen, alle Zwecke)



Die Prozentwerte in rot zeigen die Veränderung für den gesamten Zeitraum zwischen 1994 und 2005 an

Beispiele von Massnahmen und Angeboten zur Förderung des Veloverkehrs in den letzten Jahren

In den letzten Jahren sind zahlreiche Bemühungen unternommen worden, um den Veloverkehr zu fördern. Sowohl die Angebote für den Veloalltag wie für die Freizeit haben im Untersuchungszeitraum stark zugenommen. Als Beispiele gehören dazu:

- Aufbau und Promotion von Veloland Schweiz mit einheitlicher nationaler Signalisation, Ausbau der regionalen Velorouten (mit Verknüpfung zu Veloland-Routen)
- Durchführung von so genannten „slow-ups“ (autofreien Erlebnistagen) auf verschiedenen attraktiven Strecken der Schweiz (inzwischen sind es 14 solche Anlässe pro Jahr in ebenso vielen Regionen)
- Velokarten /-pläne – für die Freizeit, zum Teil aber auch für den Alltag in der Stadt (z.B. in Zürich)
- Gratis-Veloverleih in Städten
- Kampagnen/Aktionen der Pro Velo Schweiz (früher IG Velo) zur Promotion des Velofahrens, z.B. „bike to work“, sowie allgemeine Vermittlung von Informationen zum Velo und Velofahren
- Velofahrkurse (auch für Kinder und Jugendliche) der Pro Velo Schweiz in zahlreichen Regionen
- Vermehrte Anschaffung von Dienstvelos in Stadtverwaltungen
- Zahlreiche Infrastrukturverbesserungen (Velostreifen, Velowege, Parkierung, Signalisation)
- Technische Verbesserungen am Velo: Schaltung, Licht, Ergonomie etc.
- Breites Angebot an Velotypen (unterschiedlicher Preiskategorien)

Diese Beispiele können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass insbesondere im Infrastrukturbereich noch grosse Lücken vorhanden sind (Netz, Sicherheit etc.) und die Promotion des Velos im Alltag noch immer marginal ist. Dies könnten dann auch zwei der möglichen Gründe für den Rückgang sein.

Mögliche Gründe für Rückgang des Veloanteils

Was könnte zum Verzicht aufs Velo in den letzten Jahren geführt haben? Möglich sind beispielsweise Veränderungen beim Image des Velos, bei den eigenen Erfahrungen, bei den realen Infrastruktur-Bedingungen oder bei den gesellschaftlich-institutionellen Gegebenheiten. Ob und welche dieser Elemente allenfalls zutreffen, kann hier nicht beantwortet werden. Es geht vielmehr um eine thesehafte Darstellung für die weiterführende Diskussion. Es wird deshalb unter dem Forschungsbedarf (Kapitel 7.3) vorgeschlagen, die Gründe näher zu untersuchen.

Image und Wahrnehmung des Velos

- Wahrnehmung des Velos bzw. des Strassenverkehrs als gefährlich. Der Diskurs darüber kann Eltern dazu veranlassen, ihren Kindern zu verbieten, mit dem Velo zu fahren. Velo-Helmkampagnen können zu dieser Wahrnehmung beitragen. Die Velohelmtragquote bei Kindern bis 14 Jahren ist von 32 Prozent im Jahr 2000 auf 49 Prozent im Jahr 2005 angestiegen.
- Angst vor Vandalismus oder Diebstahl des Fahrrads, z.B. wenn es in der Schule oder am Bahnhof abgestellt ist
- Wahrnehmung des Velos als ‚uncool‘, als ‚out‘, nicht ‚trendy‘; die Gründe dürften nicht immer explizit sein, da sie auch irrationalen Trends unterworfen sind. Mögliche Aspekte: fehlendes Prestige / niedriger Status eines Velofahrenden; Velo als Fahrzeug für bestimmte Gruppen (Ökofreaks, Rowdies etc.)
- Schönheitsideale und Kleidermode, z.B. bei Mädchen und jungen Frauen; wenn die Art der Kleider oder die Schminke sich nicht fürs Velofahren eignen (real oder imagemässig), wenn man nicht verschwitzt ankommen will etc.
- Bequemlichkeit, Einfachheit oder keine Lust aufs Velo, wenn gute Alternativen (z.B. Bus) vorhanden sind, oder wenn z.B. der Schulweg steil ist.
- Preise für Velos und Ausrüstung scheinen im Verhältnis zu anderen Gütern hoch und man setzt andere Prioritäten, d.h. man gibt das Geld lieber für etwas anderes als fürs Velo aus.

Eigene Erfahrungen (von Kindern und Jugendlichen selber oder von deren Eltern)

- Gestohlenes oder beschädigtes Velo: Verzicht auf Neuanschaffung bzw. Reparatur des Velos
- Fehlende Koordinations- und Balancefähigkeiten von Kindern, so dass sie selber darauf verzichten, Velo zu fahren, weil sie sich den Anforderungen nicht gewachsen fühlen¹⁶
- Schlechte Erfahrungen beim Velo fahren, z.B. bezüglich Infrastruktur, Autoverkehr (=> Frustration)

Infrastruktur- und Verkehrsbedingungen

- Fehlende Veloinfrastruktur bzw. gefährliche Verkehrsführung (dies kann auch nur einzelne Stellen auf dem Schulweg betreffen)
- Fehlende Abstellplätze und insbesondere Mangel an Abstellplätzen, die gedeckt und vor Diebstahl und Vandalismus geschützt sind, z.B. in der Schule, am Bahnhof oder anderen Zielorten
- Bessere Angebote des öffentlichen Verkehrs, insbesondere höhere Taktfrequenzen im Regionalverkehr (S-Bahnen) sowie die Einführung von Nachtangeboten. Damit bestehen Alternativen zum Velo. Der bedeutende Ausbau von Strecken auf nationaler Ebene (Bahn 2000) haben jedoch kaum Auswirkungen aufs Velo gehabt.
- Günstige Abgabe (Verbilligung) von Abonnements des öffentlichen Verkehrs (Bus) an SchülerInnen durch die Gemeinden
- Mehr Autoverkehr, Immissionen, stehende Kolonnen, die die Durchfahrt erschweren etc., und damit das Velo fahren unattraktiv machen

Gesellschaftliche Bedingungen

- Abschaffung der Veloprüfungen (aus Spargründen in vielen Gemeinden)
- Generell: Reduktion der Verkehrserziehungsprogramme in den Schulen
- Hohe Preise für die Velos und Ausrüstung
- „Veloferne“ Kulturen: Kinder und Jugendliche aus Kulturen, in denen das Velo keine massgebende Rolle spielt und/oder bei denen deshalb das Velo fahren verpönt ist

Als Hauptgründe für einen Rückgang können mit grosser Wahrscheinlichkeit folgende Elemente ausgeschlossen werden. Veränderungen bei deren subjektiven Einschätzung können aber durchaus handlungsleitend gewesen sein (z.B. Distanzen, Wetter):

- Zunehmende Distanzen: Diese sind zwar bei den über 16-Jährigen auf den Ausbildungswegen angestiegen, aber ein Grossteil der Schulhäuser liegt noch immer im Distanzbereich des Velos
- Schlechtes Wetter: Die Velonutzung ist zwar stark wetterabhängig. Aber es ist unwahrscheinlich dass im Jahr 2000 und dann – noch stärker – im Jahr 2005 überproportional viele Schlecht-Wettertage in die Erhebung eingegangen wären, die zu einem solch starken Rückgang geführt hätten.
- Verschärfung der Vorschriften an Schulen für die Nutzung des Velos: Dies ist im Einzelfall möglich, aber es ist nicht anzunehmen, dass dies schweizweit geschehen ist. Überdies sind auch die Veloanteile in der Freizeit stark zurückgegangen.
- Popularisierung fahrzeugähnlicher Geräte: Die Daten des Mikrozensus 2005 zeigen, dass die Anteile von fahrzeugähnlichen Geräte sehr gering sind und kaum Velowege ersetzt haben können

¹⁶ Schulinstruktoren stellen fest, dass eine wachsende Zahl von Kindern sich in den vergangenen Jahren mit dem Velo nicht mehr im Strassenverkehr bewegen kann und z.B. daran scheitert, einer geraden Linie entlangzufahren, oder gleichzeitig einzuspuren, Handzeichen zu geben und nach hinten zu schauen. Die Frage stellt sich hier nach Ursache und Wirkung. Man könnte argumentieren, dass die zunehmenden Einschränkungen der Bewegungsfreiheit von Kindern zu Bewegungsarmut und entsprechenden Fähigkeitsverlusten an Beweglichkeit, Gleichgewichtsgefühl etc. geführt hat.