

**Zeitschrift:** Mobile : die Fachzeitschrift für Sport  
**Herausgeber:** Bundesamt für Sport ; Schweizerischer Verband für Sport in der Schule  
**Band:** 11 (2009)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Ein Land im Velochaos  
**Autor:** Hunziker, Raphael  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-992006>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Ein Land im Velochaos

Im Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung tut sich seit Jahren einiges. Moniert wird, dass wenig im Sinne der Bewegungsförderung geschieht. Wohl auch deshalb, weil übergeordnete Strukturen und nationale Bemühungen zur Verbesserung des Langsamverkehrs fehlen.

Text: Ralph Hunziker, Foto: Daniel Käsermann

**D**er Anteil der Kinder und Jugendlichen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, nimmt stetig ab. Dies zeigt der Vergleich der Mikrozonenverkehr der Jahre 1994, 2000 und 2005 (siehe Seite 29). Augenfällig sind insbesondere die starke Abnahme der Velonutzung bei Mädchen und jungen Frauen und der Umstand, dass in der Romandie das Velo auf dem Schulweg praktisch nicht existiert. Diese Befunde stehen im Gegensatz zu den Resultaten der Studie «Sport Schweiz 2008» des Bundesamtes für

Sport, in der Schweizer/-innen als Lieblingssportart «Radfahren und Mountainbiking» angeben: So ist rund ein Drittel der Erwachsenen regelmässig mit dem Velo unterwegs – ein Plus von 3,2 Prozent gegenüber dem Jahr 2000. Und 30 Prozent der Jugendlichen sowie 23 Prozent der Kinder schwingen sich regelmässig aufs Rad; weitere 35 Prozent der Kinder wenigstens ab und zu.

Es scheint, dass die Wahrnehmung der Schweizer/-innen zu ihrer sportlichen Tätigkeit und die harten Angaben aus den Verkehrser-





hebungen kein stimmiges Bild ergeben. Und dies ist nicht die letzte Kontroverse im Velodiskurs.

### Vom Teufels- zum Engelskreis

Gehen wir davon aus, dass der Anteil der Velonutzung wirklich rückläufig ist, so sind die Gründe nicht weit zu suchen und einleuchtend. Der nationale Dachverband der Interessengemeinschaften Velo «Pro Velo Schweiz» zum Beispiel sieht die Ursache für den Rückgang im generell wachsenden Verkehrsaufkommen, verbunden mit fehlender oder ungenügender Veloinfrastruktur. Zudem scheint, dass Eltern das Velo heutzutage als gefährliches und gefährdetes Verkehrsmittel wahrnehmen und dadurch ihre Kinder immer weniger alleine fahren lassen. Ein Teufelskreis setzt sich in Gang.

Dass womöglich genau der umgekehrte Weg, gewissermassen ein «Engelskreis», der sinnvollere wäre, deutet das Resultat einer

## Wie nutzen Kinder und Jugendliche das Velo? Antworten aus den Mikrozensen Verkehr 1994, 2000 und 2005.

In der repräsentativen Befragung werden in der Schweiz wohnhafte Personen ab sechs Jahren zu ihren Mobilitätsgewohnheiten telefonisch befragt (bei jüngeren Kindern beantworten die Eltern die Fragen). An der Studie 2005 nahmen insgesamt 33 000 Personen teil. In einer spezifischen Auswertung wurde die Mobilitätswahl der Kinder und Jugendlichen bis 20 Jahre auf den Ausbildungs- und Freizeitwegen untersucht.

**Fahrzeuge:** Im Jahr 2005 besaßen 84 Prozent der Kinder und Jugendlichen ein Velo und 44 Prozent lebten in einem Haushalt mit mindestens zwei Autos – nur 8 Prozent kamen aus einem Haushalt ohne Auto. Von den Jugendlichen ab 16 Jahren verfügten knapp drei Viertel über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs.

**Ausbildungswege:** 2005 legten die 6- bis 20-Jährigen 13,7 Prozent ihrer Ausbildungswege mit dem Velo zurück. Dieser Anteil hat stark abgenommen: 1994 waren es noch 21,1 Prozent gewesen. Das Velo wird am meisten von den 13- bis 15-Jährigen genutzt, wobei sich auch in dieser Gruppe der Veloanteil in elf Jahren von 38,3 auf 26,1 Prozent reduziert hat. Die gleiche Entwicklung ist sowohl bei jüngeren Kindern als auch älteren Jugendlichen, bei beiden Geschlechtern und in allen Landesteilen zu beobachten.

Besonders ausgeprägt ist der Rückgang der Velonutzung bei den Mädchen und jungen Frauen. 1994 fuhren noch 22 Prozent der 6- bis 20-jährigen mit dem Velo in die Schule, heute sind es nur noch 12 Prozent (Knaben und junge Männer: Rückgang von 20 Prozent auf 15 Prozent). Und in der Romandie schliesslich existiert das Velo auf dem Schulweg praktisch nicht mehr: Gerade noch 2,7 Prozent der Schulwege der Kinder und Jugendlichen werden mit dem Fahrrad bewältigt, während es in der Deutschschweiz immerhin noch 18,3 Prozent sind.

**Freizeitwege:** Gut die Hälfte der Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen ist kürzer als drei Kilometer, ein Drittel ist gar kürzer als ein Kilometer. Diese Distanzen haben sich seit 1994 kaum verändert. Trotzdem ist die Entwicklung die gleiche wie bei den Ausbildungswegen: Eine markante Abnahme des Veloanteils in nur elf Jahren von 18,9 Prozent auf 10,4 Prozent. Und dies in allen Altersgruppen und Landesteilen, bei beiden Geschlechtern, in der Stadt und auf dem Land.

Das Velo auf Ausbildungs- und Freizeitwegen wurde vor allem durch den öffentlichen Verkehr ersetzt, erst in zweiter Linie durch das Auto. Trottinets und andere Sportgeräte spielen praktisch keine Rolle.

*Quelle: Sauter D. Mobilität von Kindern und Jugendlichen. **Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000, 2005.** Bern, Bundesamt für Strassen ASTRA, 2008.*



Studie aus Australien an. Daten aus 16 europäischen Ländern, Australien und mehreren Städten in Kalifornien haben aufgezeigt: Je mehr Velofahrer in einer Gemeinde unterwegs sind, desto geringer ist die Unfallwahrscheinlichkeit jedes Einzelnen. Und zwar unabhängig davon, ob Fahrradwege, Tempolimiten oder andere Verkehrsmassnahmen vorhanden sind. Eine der Folgerungen: Vermutlich passen Autofahrer besser auf, wenn die Zahl der Fahrräder im Strassenverkehr zunimmt.

### Wirrwarr in der Velolandschaft

Im letzten Dezember ist ein weiterer Streitpunkt entbrannt: Wann sind Kinder velofahrtauglich? Der Massnahmenkatalog des Bundesrates für mehr Sicherheit im Strassenverkehr «Via sicura» sieht vor, das Mindestalter für selbständiges Velofahren von heute sieben auf acht Jahre anzuheben. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu und Road Cross – die Vereinigung der Strassenopfer – befürwortet diese Massnahme mit dem Argument, dass damit die Zahl der schwer verletzten und getöteten Velo fahrenden Kinder verringert werden kann. Kinder unter acht Jahren seien «(...) aufgrund defizitärer Wahrnehmung und Informationsverarbeitung, leichter Ablenkbarkeit, eingeschränkter motorischer Fähigkeiten und mangelhaften Wissens (...)» der Aufgabe im Strassenverkehr nicht gewappnet, schreibt die bfu in ihrer Stellungnahme zur Vernehmlassung von «Via sicura».

In den Medien wurden hingegen kritische Töne von Pädagogen laut. Kinder würden mit dieser Massnahme weniger Velo fahren, wären dadurch in ihrer motorischen Entwicklung gehemmt und würden erst noch später in Kontakt mit dem Strassenverkehr kommen – mit langfristig negativen Folgen für die Verkehrssicherheit und Gesundheit. Auch Pro Velo Schweiz stemmt sich gegen eine Erhöhung des Mindestalters, da sie die Attraktivität und den Gebrauch des Velos einschränkt.

Sind nun sieben oder acht Jahre sinnvoller? Diese Frage ist spätestens mit Blick auf die Velofahrprüfung müssig: Wenn überhaupt, findet diese im Alter von elf oder zwölf statt. Da passt das eine Puzzleteil nicht auf das andere.

Im Thema der Verkehrserziehung zeigt sich, wie schwierig es in der föderalistischen Schweiz ist, einheitliche Vorgaben zu definieren und ein nationales Vorgehen zu lancieren. In gewissen Kantonen wird während der Primarschulzeit den Kindern das korrekte Verhalten im Verkehr nähergebracht und mit einer Prüfung getestet. So müssen beispielsweise im Aargau gemäss dem kantonalen Polizeidekret die Regionalpolizisten den Verkehrsunterricht erteilen. Mithin eine theoretische und praktische Veloprüfung, die meist in der vierten oder fünften Primarschulklasse durchgeführt wird. Andere Kantone kennen diese Inhalte nicht oder nur teilweise – je nach Prioritäten der Kantonsparlamente.

### Geheimnisvolle Unterschiede

In der Schweiz gibt es kein flächendeckendes Obligatorium für die praktische und theoretische Prüfung mit dem Velo. Verkehrsinstruktoren haben mit dieser Ausgangslage Mühe und wünschen sich daher solche Prüfungen. Zudem drängt sich die Frage auf, warum die Benützung eines Mopeds einer Prüfung bedarf, das Velofahren aber keiner? Das Argument der Fahrgeschwindigkeit überzeugt aus praktischer Erfahrung mit zunehmendem Alter immer weniger. Zu vermuten ist vielmehr, dass dieser Unterschied historische Gründe hat: Denn seit den Zeiten, als das Velo die Arbeiter zur Fabrik brachte und das Fortbewegungsmittel Nummer eins war, wurde die Entwicklung zur Einführung einer Velofahrprüfung verschlafen.

### Gelungene Vorbilder

Eines muss man den kantonalen Behörden lassen: Obwohl nichts verbindlich erklärt ist, wird erfreulich vieles gemacht. Eine schweiz-

## Projekt

### Eine Idee zum Nachahmen

Was haben die Briten uns Schweizern voraus? Eines bestimmt: Landesweit vereinheitlichte Normen zur Fahrtauglichkeit mit dem Velo, die so genannten «Bikeabilities». Ein Programm, das auch bei uns Schule machen könnte.

«Keep it simple». Dieser Ausdruck beschreibt das im 2006 lancierte, britische Projekt wohl am treffendsten. Die Kommission «Cycling Training Standard Board (CTSB)» – ein Zusammenschluss aus staatlichen Behörden und privaten Radsportverbänden und -organisationen – hat ein Projekt zur Verbesserung der Velofahrtauglichkeit ausgearbeitet mit dem Ziel, die britischen Kinder in den wichtigsten Fertigkeiten zu schulen. Dabei treten Radsportvereine und Schulen als Katalysatoren auf. Wer vorweisen kann, dass er die vorgegebenen nationalen Normen einhält (zum Beispiel durch Besuch eines Fortbildungsmoduls), kann als Instruktor einen Kurs anmelden und Kinder und Jugendliche durch die drei Levels führen.

Level 1 findet im geschützten Verkehrsbereich (Pausenplatz oder Ähnlichem) statt und vermittelt grundlegende Inhalte

vom Aufsteigen auf das Velo über das sichere (Kurven-)Fahren, bis hin zum einfachen Velo-Check. Level 2 schult die Fertigkeiten und das Verkehrswissen der Kinder, damit sie sicher und alleine zur Schule fahren können. Der Fahrbereich dieses Niveaus erstreckt sich über Quartier- und wenig befahrene Strassen. Der 3. Level bezieht zum Abschluss dieser Testserie die Kenntnisse und Fähigkeiten für die Benützung von stark befahrenen Strassen ein. Für jeden bestandenen Level erhalten die Kinder ein Abzeichen, so genannte «Bikeabilities». Gemäss den Initianten haben sich in den ersten zwei Jahren einige Erfolge ergeben: Deutlich mehr Kinder fahren seit ihrer Teilnahme an den Levels häufiger Velo. Zudem haben Lehrer wie Eltern seit der Einführung dieser «Bikeability»-Kurse ein grösseres Vertrauen in die Fahrfähigkeiten der Kinder und sind sich einig, dass diese Fahrtauglichkeitsschulung notwendig für die heutigen Kinder ist.

Mehr dazu:  
[www.ctsb.org.uk](http://www.ctsb.org.uk)



weite, einheitliche Regelung der Verkehrserziehung täte dennoch gut. Zweckmässige gesetzliche Anpassungen im Sinne der Sicherheit und der Gesundheit der Kinder müssten vorgenommen werden. Zum Beispiel müsste abgeklärt werden, ab welchem Alter Kinder kognitiv und motorisch gerüstet sind, selbständig auf stark frequentierten Strassen oder auf Quartierstrassen Velo zu fahren. Ansätze und Stossrichtungen zur Umsetzung gäbe es zu Genüge. So gesehen sind für ein verbessertes aktives Mobilitätsverhalten – insbesondere für eine rege Velonutzung – alle Parteien gefragt: Die Kinder und Jugendlichen, die ihrem Drang nach Bewegung nachgehen (können), deren Eltern, die ihre Zurückhaltung ablegen und ihre Kinder tatkräftig unterstützen, die verschiedenen Interessensgemeinschaften, die Schulen, die Polizei, die Gemeinden, Kantone und der Bund, welche gemeinsam die nötigen Voraussetzungen für einen sicheren Verkehr schaffen.

Ein interessanter Lösungsansatz kommt aus England. Eine Kommission, bestehend aus staatlichen Behörden und privaten Organisationen, hat im Auftrag der Regierung ein Projekt ausgearbeitet, das nationale Normen (mit Testabzeichen) für die Fahrtauglichkeit auf dem Velo vorgibt und Instrukturen ausbildet, welche die Einhaltung dieser Standards garantieren (siehe Seite 12 «Projekt»). Analog zur unseren Schwimmtestabzeichen. Bräuchte das Veloland Schweiz vielleicht auch solche Velotestabzeichen, mitsamt einer obligatorischen, standardisierten Velofahrprüfung? Eine Frage, die sich nicht so einfach beantworten lässt. Bis es soweit ist, bleibt die einzige Hoffnung: «Tue Gutes und sprich darüber.» Wie zum Beispiel die verschiedenen bestehenden Schweizer Projekte, die auch für Lehrpersonen zur Nachahmung interessant sein könnten. ■

## Vision



### Das Velo wird (wieder) unwiderstehlich!

Stellen Sie sich vor, alle Menschen legen ihre Wege so weit möglich mit eigener Muskelkraft zurück! Innerorts wäre etwa ein Drittel der Motorfahrzeuge verschwunden, dafür wären sichtbar mehr Fussgänger/-innen und Velo Fahrende unterwegs. Was leicht utopisch klingt, ist im Grunde die natürlichste Sache der Welt; und erst noch die umweltverträglichste und gesundeste!

Pro Velo Schweiz möchte diese Vision Realität werden lassen. Dazu muss das Velo auf den kürzeren Strecken selbstverständlich und unwiderstehlich werden. «Wieder», muss man sagen, denn in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren das Zufussgehen und das Velofahren einfach normal für Wege bis fünf Kilometer Länge. In den zwanziger Jahren beispielsweise fuhren die Fabrikarbeiter in Scharen mit dem Velo zur Arbeit und sogar mittags nach Hause zum Essen.

Was es bräuchte, um ähnliche Zustände wieder herbeizuführen, ist längst bekannt: ein sicheres und wirklich durchgehendes Fuss- und Velowegnetz, gekoppelt mit so genannten weichen Massnahmen, die weitere Anreize schaffen, das Velo einzusetzen. Hierzu gehören beispielsweise die Aus- und Weiterbildung von Velo Fahrenden in der Schule, Firmen, die ihre Mitarbeitenden motivieren, und Imagewerbung, wie sie in anderen Lebensbereichen – etwa dem Tourismus – üblich ist.

Noch gibt es nicht genügend mutige und konsequente Menschen, die diese Massnahmen in Behörden, der Wirtschaft und in Institutionen planen, beschliessen, finanzieren und umsetzen. Doch es werden immer mehr, denn die Vision ist unwiderstehlich.

*Dr. Christoph Merkli  
ist Geschäftsführer von  
Pro Velo Schweiz.*



# Auf die Speichen, fertig – los!

und dabei in der Dunkelheit für Autofahrer  
bis zu 160 m Distanz sichtbar bleiben.

im Grosshandel erhältlich!



**Speichenreflektoren:  
Sichtbarkeit zum  
einfachen Nachrüsten**

Speichenreflektoren  
zum Anklippen

**Wettbewerb:** Mitmachen und trendige Speichenreflektoren gewinnen auf [www.scotchlite.ch](http://www.scotchlite.ch)

**3M**