

Pilotstudie

Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt

Schlussbericht

Daniel Sauter

Urban Mobility Research

Kurt Wyss

Büro für Sozialforschung

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

Impressum

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

Inhalt

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

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

Executive Summary – das Wichtigste in Kürze

Hintergrund der Studie

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

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

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

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

Wichtigste hemmende und fördernde Einflussfaktoren auf die Velonutzung von Jugendlichen

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

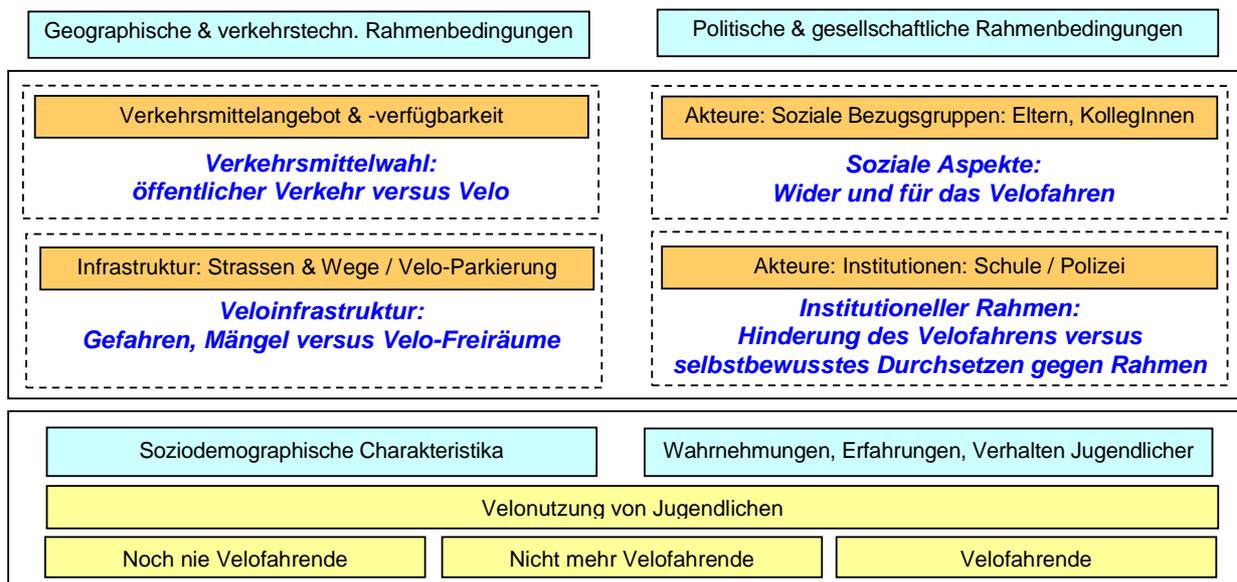
Veloinfrastruktur: Die Gefahren des Strassenverkehrs sowie deren subjektive Wahrnehmung wirken sich hemmend auf die Velonutzung aus. Dazu gehören, erstens, die Gefahr durch rücksichtslose Autofahrende, von denen sie sich an den Rand gedrängt fühlen; zweitens, die Gefahren durch Tramschienen, Engstellen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

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

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

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

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



Massnahmen zur Förderung des Velofahrens Jugendlicher

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

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

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

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

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

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

Zusammenfassung – die Ergebnisse im Überblick

In dieser Zusammenfassung werden die wichtigsten Ergebnisse der Studie im Überblick für eilige Leserinnen und Leser dargestellt. Dies erfolgt in der gleichen Reihenfolge wie im ausführlichen Hauptteil auf den Seiten 25 bis 127 (Teile A bis D).

Zum Teil A: Fragestellung und Methodik der durchgeführten Studie

Zu: Fragestellung (Kap. 1)

Für die letzten fünfzehn Jahre wurde in der Schweiz ein markanter Rückgang der Velonutzung von Kindern und Jugendlichen festgestellt. Vor diesem Hintergrund führten die Verfasser im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt (BVD) und mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) die vorliegende Studie durch, in welcher die folgenden Fragen forschungsleitend sind:

- Welche Faktoren beeinflussen die Velonutzung von Jugendlichen massgeblich?
- Welche Faktoren fördern die Nutzung des Velos, welche Faktoren hemmen sie?
- Welche Einflussfaktoren können durch konkrete Massnahmen gesteuert werden?

Die Studie nimmt Bezug auf die Velonutzung von Jugendlichen im Alter von etwa 12 bis 17 Jahren.

Zu: Übersicht über die Grundelemente der Velonutzung (Kap. 2)

In der vorgelegten Studie wird davon ausgegangen, dass die Velonutzung von Jugendlichen durch die Verkehrsmittelangebote und Verkehrsmittelverfügbarkeit, durch die Infrastruktur, durch Wahrnehmungen, Erfahrungen und Verhaltensweisen der Jugendlichen sowie deren soziodemographischen Charakteristika und durch das Verhalten weiterer Akteure (Soziale Bezugsgruppen und Institutionen) beeinflusst wird (vgl. dazu Abbildung Z-1). Diese Elemente wirken innerhalb bestimmter Rahmenbedingungen gegenseitig aufeinander. So beeinflussen *sich Wahrnehmungen, Erfahrungen und Verhalten der Jugendlichen* und ihre *soziodemographischen Charakteristika* gegenseitig mit

- dem Verkehrsmittelangebot und der -verfügbarkeit, was den Bereich der *Verkehrsmittelwahl* ergibt;
- der Art der infrastrukturellen Bedingungen, was den Bereich der *Veloverkehrsinfrastruktur* ergibt;
- den sozialen Bezugsgruppen (Eltern; KollegInnen, Freunde), was den Bereich der *sozialen Aspekte* ergibt;
- den Institutionen (Schule; Polizei), was den Bereich des *institutionellen Rahmens* ergibt.

In der Studie werden die unterschiedlichen Aspekte aufgezeigt, die dazu führen (können), dass jemand noch nie, nicht mehr oder noch immer Velo fährt. Unmittelbar lässt sich die unterschiedliche Velonutzung mit soziodemografischen Faktoren (soziale Schicht, Alter, Geschlecht, kultureller Hintergrund) erklären. Diese Faktoren stehen ihrerseits mit grundlegenden Faktoren im Zusammenhang, die das Velofahren positiv oder negativ beeinflussen. An diesen im Einzelnen aufzuzeigenden Faktoren wird bei der Formulierung von Massnahmen angesetzt, welche das Velofahren für Kinder und Jugendliche wieder attraktiv bzw. noch attraktiver machen sollen.

Im Kanton Basel-Stadt ist zu berücksichtigen, dass Jugendliche die Schule bereits ab der Weiterbildungsstufe, also ab dem 8. Schuljahr frei wählen können. Damit sind möglicherweise die Schulwegdistanzen grösser, was sich auf die Wahl des Verkehrsmittels auswirken kann.

Zu: Multimethodisches Vorgehen (Kap. 3)

Für die Untersuchung wurde bewusst ein multimethodisches Vorgehen gewählt. Die methodischen Teile bestimmen den Aufbau der Untersuchung und dieser Zusammenfassung. Es kamen die folgenden Methoden zur Anwendung:

Quantitative Auswertungen bestehender Datensätze:

- ... Jugendbefragung 2009
- ... Familienbefragung 2009
- ... Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

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

Übersicht: Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen



Quelle: Eigene Darstellung

Kontextanalysen:

- ... Analyse von Unterlagen zum lokalen Kontext
- ... Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitungen
- ... Durchsicht der Literatur zum Thema

Qualitative Erhebungen:

- ... Gruppengespräche mit Jugendlichen in 10 Halbklassen (Klassengespräche)
- ... Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen, inklusive Zusatzbefragung

Die geplante Gesprächsrunde mit Eltern konnte mangels Interesse von Elternseite her nicht durchgeführt werden.

Die verschiedenen Erhebungen wurden schwergewichtig im Sommer/Herbst 2012 parallel nebeneinander durchgeführt. Lediglich die Kontextanalysen in Form der Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitern wurden im Frühjahr 2012 vorgezogen, weil hierbei auch die qualitativen Erhebungen an den Schulen (Klassengespräche; GPS-Modul) vorbereitet werden konnten. Der „Pilotversuch einer GPS-gestützten Erfassung von Wegen bei Jugendlichen in der Stadt Basel“ wurde im Unterauftrag vom Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen (IUNR) an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) im Herbst 2012 durchgeführt. Die Auswertungen bestehender Datensätze, die Literaturdurchsicht sowie die Verfassung der Berichte erfolgten schwergewichtig im Jahr 2013.

Neben den hier präsentierten Resultaten liegen verschiedene interne Berichte vor: zur sekundärstatistischen Auswertung der Jugendbefragung 2009 (Materialien 1), zur sekundärstatistischen Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Materialien 2), zur Sichtung der Forschungsliteratur (Materialien 3), zur Analyse der Klassengespräche (Materialien 4) sowie zum Pilotversuch der GPS-gestützten Erfassung von Wegen (separater Bericht).

Zum Teil B: Kontext des Velofahrens in Basel

Zu: Daten zur Velonutzung in Basel (Jugendbefragung/Familienbefragung/Mikrozensus) (Kap. 4)

Gemäss der **Jugendbefragung 2009 (Kap. 4.1)** fahren im Kanton Basel-Stadt 23% aller Jugendlichen im Alter von 12-17 Jahren normalerweise mit dem Velo, Trottinett o.ä. in die Schule. Eine nach Schultyp respektive Alter differenzierende Auswertung zeigt, dass in der Orientierungsschule (OS, 11-14 Jahre) mit 30% überdurchschnittlich viele Jugendliche noch mit dem Velo, Trottinett o.ä. in die Schule kommen. Mit zunehmendem Alter respektive dem Übertritt in die Weiterbildungsschulen (WBS) einerseits, in das Gymnasium andererseits, verändert sich diese Quote. Im Übergang zur WBS sinkt die Quote der Velonutzung für den Weg in die Schule sehr deutlich: Im tieferen Leistungsniveau der WBS A (13-16 Jahre) fahren nur noch 3% aller Jugendlichen und im höheren Niveau der WBS E (13-16 Jahre) noch 12% mit dem Velo in die Schule. Demgegenüber erhöht sich im Gymnasium (13-18 Jahre und vereinzelt älter) die Quote der Velonutzung zur Schule im Vergleich zur OS auf 35%. In den anderen Schulen (15-18 Jahre und vereinzelt älter), welche Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule und Handelsschule des Kaufmännischen Vereins beinhalten, ist die Velonutzung zur Schule mit 4% wiederum sehr niedrig.

Während an den Orientierungsschulen ebenfalls noch viele Jugendliche zu Fuss zur Schule gehen (36%) ist an allen höheren Schulstufen der öffentliche Verkehr (öV) das bevorzugte Verkehrsmittel zur Schule. Die Nutzung des öV verhält sich hier geradezu umgekehrt proportional zur Velonutzung, d.h. dass der öV an jenen Schulen am meisten genutzt wird, an denen das Velo am wenigsten zum Einsatz kommt: Am häufigsten wird der öV dementsprechend an der WBS A (88%), am zweithäufigsten an der WBS E (74%) sowie an den anderen Schulen (76%) und am dritthäufigsten am Gymnasium (46%) genutzt.

Es zeigen sich auch deutliche Schicht- und Geschlechtereffekte: Jugendliche aus einer höheren sozialen Schicht nehmen für den Weg in die Schule häufiger das Velo; Jugendliche aus einer niedrigeren sozialen Schicht benützen häufiger den öV. Von den männlichen Jugendlichen fahren 30% und von den weiblichen Jugendlichen 16% normalerweise mit dem Velo zur Schule. Der Geschlechtereffekt zeigt sich auf allen Altersstufen und für alle Schultypen.

Ebenfalls zeigt sich ein deutlicher Effekt auf die Velonutzung aufgrund des kulturellen Hintergrunds. Wenn nur (schweizer-) deutsch in der Familie gesprochen wird, resultiert bei den Jugendlichen der höchste Anteil der Velonutzung in die Schule von 36%, wenn (schweizer-) deutsch und eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, der zweithöchste Anteil von 16%, und wenn nur eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, resultiert der niedrigste Anteil von 6%. Auch dieser Unterschied zeigt sich auf allen Altersstufen und für alle Schultypen. Migrations- und Schichteffekt verstärken sich zudem noch gegenseitig.

In der Jugendbefragung 2009 wurde auch danach gefragt, wie oft die Jugendlichen mit dem Velo abends in den Ausgang gehen. Von allen befragten Jugendlichen gehen 20% „meistens“, 16% „oft“, 19% „selten“ und 45% „nie“ mit dem Velo abends in den Ausgang. Auch bei der Velonutzung in den Ausgang zeigen sich dieselben Unterschiede nach Alter, Schultyp, Schicht, Geschlecht und Sprache in der Familie, wie sie schon für die Velonutzung in die Schule gefunden wurden. Die (jüngsten) Jugendlichen der OS benutzen das Velo in den Ausgang überdurchschnittlich häufig, die Jugendlichen der WBS deutlich unterdurchschnittlich – WBS A wiederum weniger häufig als WBS E. Die Jugendlichen des Gymnasiums sind im Ausgang deutlich überdurchschnittlich und gar häufiger als die Jugendlichen der OS mit dem Velo unterwegs und die Jugendlichen der anderen Schulen wiederum deutlich unterdurchschnittlich. Von den männlichen Jugendlichen gehen 24% „meistens“ abends mit dem Velo in den Ausgang, von den weiblichen Jugendlichen 15%.

Wird nur (schweizer-) deutsch in der Familie gesprochen, nehmen 29% der Jugendlichen „meistens“ das Velo in den Ausgang, wird (schweizer-) deutsch und eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, nehmen 12% der Jugendlichen „meistens“ das Velo in den Ausgang, und wird nur eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, nehmen 7% der Jugendlichen „meistens“ das Velo in den Ausgang.

In der **Familienbefragung 2009 (Kap. 4.2)** findet sich zunächst das Ergebnis, wonach mit 90% die meisten der befragten Familien angeben, in ihrem Haushalt gebe es mindestens ein Velo. Mehr als die Hälfte (57%) aller befragten Familien geben sogar an, drei und mehr Velos im Haushalt zu haben.

Von allen befragten Familien geben 23% an, mehrmals pro Woche mit dem jüngsten Kind Velo zu fahren. Weiter machen dies 16% einmal pro Woche und weitere 16% 2-3 Mal pro Monat. Das würde dann heissen, dass rund die Hälfte der befragten Familien mehr oder weniger regelmässig mit ihren Kindern Rad fahren.

Sowohl für den Velobesitz als auch für die Häufigkeit des Radfahrens mit dem jüngsten Kind zeigt sich analog zur Velonutzung der Jugendlichen, dass Familien mit nicht (schweizer-) deutscher Alltagssprache die tiefsten Quoten aufweisen. Hier besitzt man deutlich weniger häufig ein Velo und es wird auch weniger häufig Rad mit dem jüngsten Kind gefahren.

Aus den Ergebnissen der Familienbefragung 2009 kann aber auch herausgelesen werden, dass die allgemeine Zufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr grösser ist als jene mit den Velowegen/dem Velonetz im Quartier. Während 65.8% der befragten Familien mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier „sehr zufrieden“ sind, sind lediglich 28.7% der befragten Familien „sehr zufrieden“ mit den Velowegen/dem Velonetz im Quartier. Nimmt man die beiden Kategorien „sehr zufrieden“ und „eher zufrieden“ zusammen, dann fallen 91.0% auf die Zufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier und nur 68.6% auf die Zufriedenheit mit den Velowegen / dem Velonetz im Quartier. Dieses Ergebnis deutet auf eine ungleiche infrastrukturelle Gewichtung von öV einerseits und Velofahren andererseits hin.

Gemäss einem weiteren Ergebnis der Familienbefragung 2009 zeigen sich 51.4% der befragten Familien mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit der Kinder im Quartier „sehr“ oder „eher zufrieden“, dagegen 44.9% „eher unzufrieden“ oder „sehr unzufrieden“. Diese Unzufriedenheit dürfte sich bei den Eltern auch in einer grösseren Zurückhaltung niederschlagen, ihren Kindern das Velofahren zu erlauben.

Der **Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Kap. 4.3)** bestätigt grundsätzlich die Erkenntnisse aus der Jugend- und Familienbefragung. Allerdings weichen einzelne Werte aus methodischen Gründen etwas voneinander ab. Dafür lassen sich die Daten der Stadt Basel mit jenen der Agglomeration, mit dem Durchschnitt der Deutschschweizer Städte und gesamtschweizerisch vergleichen.

Der Velobesitz in der Stadt Basel (die Gemeinden Bettingen und Riehen sind hier nicht berücksichtigt) ist im gesamtschweizerischen Vergleich eher tief, was mit dem höheren Anteil an ausländischer Bevölkerung zusammenhängt, dafür ist die Verfügbarkeit über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs eher hoch. 18% der 12- bis 17-jährigen Jugendlichen in Basel leben in Haushalten ohne ein Velo, gesamt-

schweizerisch sind es nur 6%. Demgegenüber besitzen 82% der Jugendlichen in der Stadt Basel mindestens ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (Halbtax-, General-, Verbund-, Strecken-, oder Gleis 7-Abo). Dies ist ein deutlich höherer Anteil als in der Agglomeration Basel (73%) und in anderen Deutschschweizer Städten (66%).

85% der Velo fahrenden Bevölkerung haben zuhause und 77% am Ausbildungs- oder Arbeitsort einen Veloabstellplatz zur Verfügung. Zuhause können 64% ihr Velo in einen abschliessbaren Raum stellen, am Ausbildungs-/Arbeitsort sind es nur 27%. Hier haben zudem nur 35% eine Anbindemöglichkeit, was angesichts der Diebstahlgefahr unbefriedigend ist.

Rund 50% der Mobilität der Basler Jugendlichen findet auf Ausbildungs- oder Arbeitswegen statt, 32% auf Freizeit- und 16% auf Einkaufswegen, wobei Freizeit und Einkaufen in dieser Altersgruppe häufig zusammengehören dürften.

Die Jugendlichen der Stadt Basel sind deutlich mobiler als Jugendliche aus anderen Gebieten der Schweiz. Sie sind 106 Minuten pro Tag unterwegs – das sind 20 bis 25 Minuten (= 25%) mehr als Jugendliche im Durchschnitt der gesamten Schweiz. Allerdings legen sie dabei eine weniger grosse Strecke zurück, was auf eher kleinräumige Bewegungen sowie einen hohen Anteil an Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr hinweist. Die Basler Jugendlichen legen denn auch täglich doppelt so viele öV-, rund 70% mehr Fussweg- und 30% mehr Veloetappen zurück als der Durchschnitt der Schweizer Jugendlichen. Dafür sind sie deutlich seltener motorisiert unterwegs.

Die Basler Jugendlichen legen rund 40% ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Dieser Anteil ist bedeutend grösser als in der Basler Agglomeration (33%), im Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (31%) und der gesamten Schweiz (23%). Dieses Resultat unterstreicht die grosse Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Jugendlichen in dieser Stadt. Auch mit dem Velo sind die Basler Jugendlichen häufiger unterwegs (17%) als Jugendliche in anderen Städten der Deutschschweiz (11%), aber nicht im Vergleich zur Agglomeration (17%) und nur wenig mehr im Vergleich zur gesamten Schweiz (15%). Eindeutig am wenigsten Wege legen die Basler Jugendlichen motorisiert zurück (6%) während dieser Anteil in der Agglomeration mit 14% und im Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (12%) rund doppelt und gesamtschweizerisch gar fast vier Mal so hoch liegt (22%).

Aufgrund der kleinen Zahl Jugendlicher in der Stichprobe lassen sich keine detaillierten Analysen zu Untergruppen durchführen. Allerdings treffen Aussagen für die Gesamtbevölkerung tendenziell auch auf die Jugendlichen zu. So wird zum Beispiel das Muster deutlich, dass die männliche Bevölkerung häufiger mit dem Velo oder einem Motorfahrzeug unterwegs ist, während die weibliche Bevölkerung eher zu Fuss geht und den öffentlichen Verkehr benutzt. In der Stadt Basel zum Beispiel fahren 16% der Männer Velo, bei den Frauen sind es 14%. Demgegenüber ist der öV-Anteil mit 30% bei den Frauen höher als jener der Männer mit 24%.

Auch der Einfluss des Einkommens auf die Verkehrsmittelwahl ist bedeutend. Je tiefer das Einkommen, desto höher liegt der Anteil des Fuss- und des öffentlichen Verkehrs – und desto tiefer der Anteil des Velo- und motorisierten Verkehrs. Die Velonutzung in Basel beispielsweise nimmt mit höherem Einkommen deutlich zu: von 12% in der Kategorie der Haushaltseinkommen bis Fr. 6'000 auf 20% bei einem monatlichen Einkommen von Fr. 12'000 und mehr.

Personen mit einem Schweizer Pass sind im Durchschnitt häufiger mit dem Velo unterwegs als jene mit ausländischer Staatszugehörigkeit. Letztere gehen dafür wesentlich häufiger zu Fuss. In der Stadt Basel fahren 18% der SchweizerInnen mit dem Velo gegenüber je 10% der ausländischen Bevölkerung und den DoppelbürgerInnen. Zugewanderte aus eher veloaffinen Ländern wie den Niederlanden, Dänemark oder Deutschland weisen einen höheren Veloanteil auf als solche aus anderen zentralen und nordeuropäischen Staaten. Zugleich ist innerhalb der gleichen Herkunftsgruppe ein deutlicher Unterschied bei der Velonutzung nach Einkommen festzustellen.

Wer ein öV-Abo hat, fährt seltener mit dem Velo als wer kein solches besitzt. Von jenen Teilen der Basler Bevölkerung, die ein Strecken- oder Verbundabo hat, legen 39% ihre Wege mit dem öffentlichen Verkehr und nur 5% mit dem Velo zurück. Wer kein Abo hat, macht je rund 20% seiner Wege entweder mit dem Velo oder dem öV. Vor allem auch in der Freizeit sind Personen mit einem Strecken- oder Verbundabo wesentlich häufiger mit dem öV als mit dem Velo unterwegs.

Zu: Strukturelle Rahmenbedingungen für den Veloverkehr (Kap. 5)

Im **politisch-planerischen Kontext (Kap. 5.1)** werden die Rahmenbedingungen festgelegt, innerhalb derer der Kanton Basel-Stadt die Veloförderung umsetzen will und kann. Wichtig sind in diesem Zusammenhang der Kantonale Richtplan von 2009, in dem unter anderem behördenverbindlich postuliert wird, dass dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz eingeräumt, eine stadtgerechte Mobilität gefördert und die negativen Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduziert werden sollen. Die Wohnquartiere sollen für den Veloverkehr durchlässig gestaltet, die Sicherheit auf Hauptstrassen und an Knoten verbessert und genügend qualitativ gute Veloabstellplätze angeboten werden.

Der Kantonale Teilrichtplan Velo 2013, der zurzeit überarbeitet wird, konkretisiert diese Ziele mit Grundsätzen und Qualitätsanforderungen. Insbesondere wird künftig zwischen einem Basis- und einem Pendlerrouthenetz unterschieden, wobei sich das Basisnetz am Fahrkönnen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr (also Kindern und älteren Menschen) orientieren soll.

2010 hat das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt eine Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erarbeitet mit der Vision, Basel zur fussgänger- und velofreundlichsten Stadt der Schweiz zu machen. Drei Säulen tragen die Strategie: Optimale Infrastruktur, Serviceangebote und Marketing sowie die Förderung des Velofahrens und Zufussgehens bei Kindern und Jugendlichen. Zur Umsetzung der Strategie ist ein umfassendes Massnahmenpaket erarbeitet worden.

Eine Reihe weiterer Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs sind angedacht worden, um die im Gegenvorschlag zur Städte-Initiative verlangte Reduktion des motorisierten Verkehrs um 10% bis 2020 zu erreichen (vgl. Bericht „Stiig-um“, Infras 2013). Die Massnahmen sind politisch allerdings noch nicht beschlossen. Auch die Agglomerationsprogramme tragen mit Unterstützung des Bundes zur besseren Berücksichtigung des Veloverkehrs in Planung und Politik bei.

Eine Reihe von **Hintergrunddaten (Kap. 5.2)** erlauben es, die derzeitige Situation für den Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt sowie die Entwicklung der letzten Jahre einzuschätzen.

Veloklima: Die Erhebung zum Veloklima (neu als „Prix Velostädte“ bezeichnet) wird alle 4 Jahre von Pro Velo Schweiz durchgeführt und zeigt für verschiedene Städte auf, wie velofreundlich diese von den Velofahrenden eingeschätzt werden. Basel erhielt bei der letzten Durchführung 2010 die Gesamtnote „genügend“, d.h. Note 4 gemäss Schulnotenskala. Dies ist eine Verbesserung seit 2006 als noch die Note 3.7 vergeben wurde. Basel wird damit als zweitbeste Grossstadt der Schweiz hinter Winterthur eingestuft. Das Wegnetz mit der Note 4.7 und das Verkehrsklima mit der Note 4.1 wurden 2010 am besten und die Abstellanlagen mit Note 3.6 am schlechtesten bewertet. Neben dem Wegnetz hat sich die Einschätzung der Sicherheit seit 2006 um 0.5 Punkte verbessert und liegt nun mit einer Note von 3.9 bei knapp ungenügend.

In einer 2010 gleichzeitig durchgeführten repräsentativen Umfrage äusserten sich die EinwohnerInnen Basels grundsätzlich positiv zum Velofahren. Die Velofahrenden haben das Gefühl, zügig voranzukommen und komfortabel unterwegs zu sein. Weniger zufrieden sind sie mit den Veloabstellplätzen beim Bahnhof. Die Nicht-Velofahrenden verzichten vor allem aufs Velo, weil sie den öffentlichen Verkehr als bequemer erachten. Auch Regen und Kälte sowie die Gefährlichkeit des Verkehrs, Lärm und Abgase sowie das Diebstahlrisiko halten sie von der Velonutzung ab. Nur selten ein Grund aufs Velo zu verzichten sind ein zu langer Weg oder fehlende Veloabstellplätze. 15% der Befragten in der Stadt Basel gaben an, nicht Velofahren zu können.

Velodiebstähle: Gemäss einer Studie des Versicherungs-Beratungsportals geld.de wurden 2011 über 2'500 Velos im Kanton Basel-Stadt als gestohlen gemeldet (vgl. geld.de 2011). Trotz dieser hohen Zahl ist Basel nicht überdurchschnittlich betroffen, wenn man die hohe Velonutzung in Rechnung stellt. So werden im Kanton Basel-Stadt 7 Velos pro 100'000 Veloetappen entwendet. In der Stadt Bern sind es 11 und im Kanton Genf 10 Diebstähle pro 100'000 Veloetappen. In Basel werden 5.5% der Velodiebstähle aufgeklärt, in Bern sind es nur 1.2% und im Kanton Genf 8.7% (Zahlen für 2011).

Helmtragquote: Für den Kanton Basel-Stadt sind keine Daten zur Helmtragquote verfügbar. Die gesamtschweizerischen Daten der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu zeigen, dass rund zwei Drittel der Kinder bis 14 Jahre einen Helm tragen, bei der Altersgruppe der 15- bis 29-Jährigen jedoch nur noch rund ein Viertel. Während zu Beginn des Jahrhunderts die Tragquote angestiegen ist, stagniert oder sinkt diese bei jungen Leuten seit etwa 2009. Auf Schulwegen beträgt die Tragquote im Jahr 2013 über die ganze Schweiz gesehen 32%, 2012 lag sie noch bei 37%.

Velounfälle: Im Jahr 2012 wurden im Kanton Basel-Stadt 79 Velofahrende bei Unfällen polizeilich erfasst. Eine Person wurde getötet, 30 schwer verletzt und 35 leicht verletzt. Die übrigen 13 blieben unverletzt. Seit 2009 ist ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen festzustellen (-55%), wobei unklar bleibt, worauf dies genau zurückzuführen ist. Die Entwicklung scheint aber positiver zu verlaufen als jene in der ganzen Schweiz, wo seit rund 20 Jahren in absoluten Zahlen kaum eine Veränderung bei den Velounfällen festzustellen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, gemäss neuesten Hochrechnungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu von den annähernd 32'000 verletzten Velofahrenden jährlich nur deren knapp 3'200, also 10% registriert werden. Die übrigen 90% tauchen in keiner Statistik auf. Der Grund liegt vor allem bei der hohen Zahl von Selbstunfällen, das heisst vor allem bei selbst verursachten Stürzen von Velofahrenden.

Im Kanton Basel-Stadt ist das Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) für die **Verkehrsprävention (vgl. Kap 5.3)** zuständig. Diese gibt es seit den 1950er Jahren (damals als Verkehrserziehung bezeichnet). Seit 1970 besteht der Verkehrsgarten Wasgenring 158. Heute sind 8 Verkehrsinstruktoren für die Verkehrsprävention tätig. Sie sind verantwortlich für die Verkehrslektionen in den Schulen sowie für die praktischen Übungen im Verkehrsgarten und im Quartier. Darüber hinaus führt die Verkehrsprävention Sicherheitskampagnen durch. Ihr Hauptziel besteht in der Unfallverhütung, die Veloförderung selber ist kein Ziel.

Die Verkehrsprävention beginnt im Kindergarten und umfasst auf die jeweilige Schulstufe zugeschnittene Angebote und Themen. Die praktischen Übungen des Velofahrens im Verkehrsgarten finden in der 3. und 4. Primarschulklasse statt, die Fahrt im eigenen Quartier in der 5. Klasse.

Im Kanton Basel-Stadt gibt es keine formale Veloprüfung. Nach Ansicht der Verantwortlichen der Verkehrsprävention würde dies den Kindern eine falsche Sicherheit vermitteln. An einer Prüfung könne nicht wirklich festgestellt werden, ob die Kinder Velofahren könnten oder nicht. Häufig fehle es ihnen an der Erfahrung und sie seien noch unsicher auf dem Velo. An einer Prüfung könne das dann nicht korrigiert werden. So wäre es eher gefährlich, mit einer Veloprüfung zu suggerieren, alle Kinder könnten fahren.

Regelung der Velonutzung auf Schulwegen: Gemäss einem Beschluss des Erziehungsdepartements dürfen Kinder der Primarschule (1.-4. Klasse) nicht mit dem Velo in die Schule fahren, wobei es Ausnahmen geben kann. Ein Grund dafür ist, dass die Kinder gemäss Gesetz ab der Schulpflicht auf der Strasse fahren müssen. Dafür fehlen nach Ansicht der Behörden den PrimarschülerInnen häufig aber die Fähigkeiten. Zudem sind die Primarschulhäuser meist so nahe, dass die Kinder zu Fuss gehen können. Das Trottinett ist erlaubt. Dafür wurden auch extra Abstellvorrichtungen bei den Schulhäusern installiert. Ab der 5. Klasse (OS) dürfen die Kinder mit dem Velo in die Schule fahren. Im Vergleich zur Primarschule ist der Weg hier etwas weiter, vergleichsweise aber immer noch kurz. In der WBS (ab 8. Klasse) kommen die Jugendlichen teils mit dem Velo, teils mit dem Tram und selten mit einem Mofa.

Zu: Erläuterungen von Schulleitern, Departementsvertretern, dem Leiter eines Bike-Projekts (Kap. 6)

Die **Gespräche mit Schulleitern und Departementsvertretern (Kap. 6.1)** führten zusammengefasst zu den folgenden Befunden:

Zur *Verkehrsmittelwahl* der Jugendlichen wird von den befragten Schulleitern und Institutionsvertretern bestätigt, dass der öffentliche Verkehr insbesondere in den höheren Schulstufen als beliebtes Verkehrsmittel für den Weg in die Schule angesehen wird. Haltestellen des öV befinden sich bei allen Schulhäusern in unmittelbarer Nähe. Einzig in der Orientierungsschule (OS), wo sich die Schulhäuser noch sehr nahe beim Wohnort befinden, können die Jugendlichen noch gut zu Fuss kommen. Viele Jugendliche kommen auch schon mit dem Velo in die OS, wobei das Trottinett hier oft noch eine deutliche Konkurrenz zum Velo darstellt. Die Einschätzungen der Schulleiter bestätigen den sekundärstatistisch eruierten Befund, wonach es an der Oberstufe zu einer unterschiedlichen Entwicklung kommt: Während am Gymnasium weiterhin recht viele Jugendliche mit dem Velo zur Schule fahren, sinkt der Veloanteil zugunsten der Nutzung des öV an der Weiterbildungsschule deutlich. An der WBS A (leistungsschwächere Schüler) ist die Velonutzung zur Schule noch tiefer als an der WBS E (leistungsstärkere Schüler). Insgesamt bestätigen die Schulleiter den sich in der unterschiedlichen Velonutzung nach Schultyp widerspiegelnden Schichteffekt wie auch den Befund, wonach Jugendliche mit Migrationshintergrund tendenziell weniger oft das Velo für den Schulweg benützen.

Praktisch alle Befragten weisen in dieser oder jener Form darauf hin, dass die *Veloverkehrsinfrastruktur* zu wenig sicher ist. Es wird allgemein angemerkt, dass die Velostrecken in Basel zwischendurch super sind,

dann aber immer wieder durch heikle respektive gefährliche Stellen unterbrochen werden. Man baut die Velowege nur dort gut aus, wo von der Breite her genug Platz ist, aber dort, wo es eng wird, überlässt man die Velofahrenden sich selbst. Diese Lücken im Netz respektive neuralgischen Stellen sind ein grundsätzliches Problem und in der ganzen Stadt anzutreffen. Die Gefährlichkeit der Veloverkehrsinfrastruktur wird auch als einer der Gründe angeführt, weshalb das Velo von vielen Schülerinnen und Schülern nicht benützt wird. Selbst auf den Quartierstrassen ist es kaum möglich, mit dem Velo nebeneinander zu fahren, was die Kinder gerne tun würden, denn das Nebeneinanderfahren besitzt einen wichtigen sozialen Aspekt. Zudem erschweren die versetzt parkierten Autos den Kindern die Übersicht, und es wird in einem Fall auch auf einen breiten durchs Quartier fahrenden Bus hingewiesen, neben dem die Velofahrenden kaum noch Platz haben. Obwohl in verschiedenen Schulhäusern Velokeller aufgehoben wurden, werden die Veloparkiermöglichkeiten für die Schülerinnen und Schüler für ausreichend eingeschätzt. Gedeckte Veloabstellplätze finden sich bei den Schulhäusern allerdings relativ wenige und ein Schulleiter bezeichnet dieses auch als ein Manko. Verbesserungen bei der Abstell-situation fürs Velo wären auch in der Stadt allgemein erwünscht. Die Velofahrenden möchten ihr Fahrzeug unmittelbar vor dem Laden abstellen können, aber diese Möglichkeit ist oft nicht gegeben. Die Problematik des Velovandalismus („Lüftlen“, Schrauben lösen ...) scheint am ehesten noch an der Orientierungsschule (OS) zu bestehen. Dort kommen diesbezüglich immer wieder Klagen von Eltern, v.a. wenn das Velo beschädigt wird und es in der Folge repariert werden muss. Solche Vorfälle bzw. die Reparaturkosten haben Eltern schon veranlasst, ihren Kindern den Gebrauch des Velos zu verbieten. Am Gymnasium Leonhard sollte man das Velo nicht über Nacht auf dem relativ schlecht beleuchteten Schulhausplatz parkiert lassen.

Zu den *sozialen Aspekten* des Velofahrens Jugendlicher wird von den befragten Schulleitern und Departementsvertretern darauf hingewiesen, dass einerseits die Velofahrfähigkeiten der Jugendlichen abgenommen haben, dass andererseits Möglichkeiten zum Erlernen des Velofahrens rar sind oder ganz fehlen. Es wird allgemein von einem Teufelskreis derart gesprochen, dass den Kindern immer weniger häufig eine Risikokompetenz beigebracht wird, weil die Eltern zu viel Angst haben, die Kinder in der Folge die nötigen Fähigkeiten zum Velofahren gar nicht erlernen, was wiederum deren Kompetenzen schmälert. Daraus resultiert, dass den wenig Velo fahrenden Schülerinnen und Schülern das Fahr- und Gleichgewichtsgefühl fehlt und sie die nötige Fahrsicherheit nicht mehr haben. Es stellt sich dann die Frage, wo die Kinder überhaupt Velofahren lernen können („learning by doing“). Wo es keinen geeigneten Aussenplatz hat, wird es schwierig. Insgesamt wird den Eltern respektive deren Verhältnis zum Velo ein wichtiger Erklärungsfaktor bei der Frage zugewiesen, ob die Kinder auch Velo fahren. Die Rolle der Vorbildfunktion der Lehrerinnen und Lehrer wird unterschiedlich eingeschätzt. Zwar kommen an allen Schulhäusern die meisten Lehrpersonen mit dem Velo, aber das wird von den Schülerinnen und Schülern zumeist gar nicht gesehen. Am Gymnasium Leonhard dagegen gibt das Velofahren ein Sozialprestige: „Hier fährt man Velo“, und dieses verbindet Lehrpersonen und Jugendliche. Ähnliches gilt für die Fachmaturitätsschule. Dass der Velohelm bei den Jugendlichen ein kontroverses Thema ist, wird auch von den befragten Schulleitern und Departementsvertretern bestätigt. Mit zunehmendem Alter der Jugendlichen geht die Helmtragquote zurück. Das Tragen eines Velohelms ist im Allgemeinen ab 13/14 Jahren ein Problem, etwa bei den Mädchen wegen Aussehen/Frisur oder weil der Helm als unpraktisch angesehen wird. Verschiedentlich wird angemerkt, dass mit dem Velo das Nebeneinanderfahren zumeist unmöglich ist, auch in den Tempo-30-Zonen. Der soziale Aspekt wäre aber wichtig und spielt im öV mit den neuen Medien allenfalls eine Rolle; dort werden manchmal auch noch die Hausaufgaben und Vorbereitungen in letzter Minute gemacht.

Zum *institutionellen Rahmen* der Velonutzung Jugendlicher wird darauf hingewiesen, dass Veloausfahrten im Rahmen der Verkehrsprävention schwierig zu organisieren sind, weil es immer mehrerer Erwachsener bedarf, die überwachen. Es wird vermerkt, dass die Polizei durch das Aufgebot bei Fussballmatches insgesamt stark belastet ist, und davon auch die Verkehrsprävention betroffen ist (weniger Ressourcen). In den Schulen wurde mit Bezug aufs Velofahren früher mehr gemacht, doch heute beschränkt sich das meistens auf die Initiativen einzelner Lehrpersonen. Die Aktion „Bike2school“ wird wohl wenig benützt, weil die Lehrerinnen und Lehrer schon so viel Programm haben. Denkbar wäre es für einzelne Schulleiter, einmal einen Gesundheitstag zum Thema Velo durchzuführen. Das Hauptziel der vom Justiz- und Sicherheitsdepartements (JSD) durchgeführten Verkehrsprävention besteht darin, dafür zu sorgen, dass es zu keinen Unfällen kommt und im Rahmen der Veloförderung, dass sicherer gefahren wird. Das heisst, sie will weniger/keine Unfälle durch eine gute Ausbildung erreichen, unabhängig davon, ob mehr oder weniger Velo gefahren wird. Als institutionsbezogene Massnahmen zur Veloförderung wird u.a. vorgeschlagen, dass es generell mehr in Richtung gemischte Zonen von Fussgängern und Velofahrenden gehen sollte, das heisst, es müssten auch verstärkt Begegnungszonen eingeführt werden. Damit würde man auch mehr Rücksicht

aufeinander nehmen. Es sollte mehr sichere Velowege geben, wo nötig abgetrennte, eigene Spuren für Velos und es müssten sichere Velorouten zum Schulhaus geschaffen werden.

Im Rahmen des **Bike-Projekts an der WBS Leonhard (Kap. 6.2)** wurde nach langjährigen Bemühungen eines Lehrers und Velo-Förderers im Jahr 2009 ein Velokeller eingerichtet. Das ganze Projekt kostete rund Fr. 40'000.-. Im Velokeller befinden sich heute 27 Mountainbikes, die von SchülerInnen und LehrerInnen für Fr. 5.-/Tag gemietet werden können, dieses immer zusammen mit Sicherheitsweste (Leuchtweste) und Helm. Vom Leiter des Velo Bike-Projekts wurden schon vor Einführung des Velokellers und werden auch jetzt noch längere, teils auch mehrtägige Velotouren mit Schülerinnen und Schülern durchgeführt, dies insbesondere auch im Rahmen des angebotenen Freiwahlfachs. Da viele Jugendliche für grössere Velotouren nicht die geeigneten Velos respektive Ausrüstung besaßen, entstand die Idee, mit dem Velokeller die entsprechend gute Ausrüstung anzubieten. Ein gutes, funktionstüchtiges Velo ist gemäss dem Projektleiter die Grundvoraussetzung für ein erfolgreiches Velofahren. Im Freiwahlfach lernen die Jugendlichen verschiedene Fertigkeiten wie Instandhaltung des Velos, Fahrfähigkeit, Kondition, Beachtung von Sicherheitsaspekten (Leuchtweste, Helm), damit sie unter den nicht ungefährlichen Bedingungen Velo fahren und auch an Velotouren teilnehmen können. Die fehlende Sicherheit ist für ihn denn auch der wichtigste Punkt, weshalb viele Jugendliche nicht mit dem Velo kommen. Das Bike-Projekt widerspiegelt damit die Möglichkeiten und Schwierigkeiten unter den gegebenen Verkehrsbedingungen, Jugendliche fürs Velofahren zu motivieren.

Zu: Ergebnis des Pilotprojekts GPS und der Zusatzerhebungen in der GPS-Klasse (Kap. 7)

Der Pilotversuch GPS bestand zum einen aus der Aufzeichnungsphase mittels GPS-Loggern, zum andern aus einer Befragung der teilnehmenden Jugendlichen zu Beginn und am Ende der Aufzeichnungsphase.

Die Zielsetzung des **Pilotversuchs einer GPS-gestützten Erfassung von Wegen bei Jugendlichen (Kap. 7.1)** bestand darin, in Erfahrung zu bringen, was diese Technologie an neuen Erkenntnissen zu erbringen vermag – inhaltlich wie methodisch. Dabei interessierten insbesondere, welche Aktionsräume die Jugendlichen haben, welche Routen sie wählen und mit welchen Verkehrsmitteln sie zu welchen Zwecken unterwegs sind. Die Erfassung der Wege fand im September 2012 an drei Wochentagen (Di, Mi, Do) mit 21 Jugendlichen einer Klasse der Weiterbildungsschule (WBS) statt. Die Erhebung wurde im Auftrag des Forscherteams vom Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen (IUNR) an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) durchgeführt.

Der Pilotversuch hat gezeigt, dass die Datenerfassung gut funktioniert, die Jugendlichen – auch mit Hilfe des Klassenlehrers – sehr motiviert waren und daraus interessante Daten resultierten. Speziell die Schulwege können mit Google Earth sehr anschaulich dargestellt werden. Die Aktionsräume sind stark von den Schulwegen und den Wohnorten der Jugendlichen bestimmt. Dies würde vermutlich etwas anders ausfallen, wenn mehr Freizeitwege – z.B. am Wochenende – erfasst würden. Der Schulweg macht dementsprechend auch mit rund zwei Dritteln aller Distanzen den grössten Teil der Mobilität aus. Die Velofahrenden haben mit rund 30 km pro Person über die drei Tage die längsten Distanzen zurückgelegt, knapp 19 km davon mit dem Velo. Demgegenüber legten die Nicht-Velofahrenden nur insgesamt 16 km pro Person zurück. Verkehrsmittelkombinationen waren über die drei Tage sehr häufig, wobei alle Jugendlichen mindestens einen Fussweg machten. Darüber hinaus wurde das Zufussgehen mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Velo kombiniert. Einige wenige Jugendliche waren auch als Mitfahrende im Auto unterwegs.

Der Pilotversuch mit GPS-Loggern hat das grosse Potenzial gezeigt, das in dieser neuen Technologie liegt, um Aussagen über die Routenwahl und Aktionsräume zu machen, die kaum mit Befragungen erzielt werden können. Allerdings ist dazu ein relativ grosser Aufwand notwendig, insbesondere für die Bereinigung, Aufbereitung und Analyse der Daten.

Die **Zusatzbefragungen in der GPS-Klasse (Kap. 7.2)** hatten zum Ziel, die Ergebnisse der GPS-Aufzeichnungen mit den schriftlichen und mündlichen Aussagen der Befragungen zu vergleichen, z.B. bei der Routenwahl. Dabei zeigte sich, dass die SchülerInnen grosse Schwierigkeiten hatten, die Distanz ihres Schulwegs zu schätzen. Bei der Zeitdauer war es zwar etwas besser, die Angaben wiesen aber immer noch eine grosse Bandbreite auf. Tendenziell scheinen die Jugendlichen ihre Fusswegdistanz zu unter- und jene mit dem Velo zu überschätzen. Die auf der Basis von geographischen Informationssystemen (GIS) gewonnenen Distanzen kommen jenen des GPS am nächsten. Aber auch die Luftliniendis-

tanz können mit einem entsprechenden Kalibrierungsfaktor als Annäherung an die realen Distanzen verwendet werden.

Die Befragung zielte auch darauf ab, herauszufinden, ob und wie sich die Aussagen der Jugendlichen in Fragebögen von jenen in den Klassengesprächen unterscheiden. Es zeigte sich, dass Sachfragen, z.B. zu genutzten Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Schule gut mittels Fragebogen erheben lassen. Bei Themen hingegen, die bei Jugendlichen kontrovers sind, eignen sich die Klassengespräche besser. Die Jugendlichen wollen über die Themen diskutieren und erst dann zeigen sich die Nuancen und Ambivalenzen, die in einem Fragebogen keinen Ausdruck finden. Deshalb wird vorgeschlagen, qualitative Erhebungen (Klassengespräche) mit quantitativen Methoden wie Fragebögen zu kombinieren.

Zu: Fazit der Sichtung der Forschungsliteratur zur Velonutzung Jugendlicher (Kap. 8)

Die Durchsicht der Forschungsliteratur zeigt, dass die Studien relativ gut den vier Bereichen zugeordnet werden können, wie sie in der Abbildung Z-1 unterschieden werden: Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; Soziale Aspekte; Institutioneller Rahmen. Die Bedeutung der vier Bereiche wurde bestätigt. Auf die Zusammenhänge zwischen den vier Bereichen wird allerdings nur vereinzelt hingewiesen. Es scheint ein Manko in der Forschung zur Velonutzung darin zu bestehen, dass stark auf einzelne Erklärungsfaktoren fokussiert und zu wenig versucht wird, die ganze mögliche Breite von Faktoren in ihrem Zusammenspiel in den Blick zu nehmen.

Hinsichtlich *Verkehrsmittelwahl* zeigten die Studien relativ einheitliche Ergebnisse: Diejenigen Jugendlichen, die das Velo häufig als Verkehrsmittel wählen, besuchen signifikant häufiger eine höhere Schulstufe. Es macht sich damit ein *Schichteffekt* in der Velonutzung respektive beim Erlernen und dem positiven „Erfahrungen-Machen“ mit dem Velofahren bemerkbar. Parallel dazu wird bestätigt, dass Jugendliche mit Migrationshintergrund (hier wohl insbesondere solche mit einem „velofernen“ *kulturellen Hintergrund der Eltern*) signifikant weniger häufig Velo fahren als Jugendliche von Eltern mit einem einheimischen kulturellen Hintergrund.

In den meisten Studien wird das Gewicht stark auf die Frage gelegt, ob die Jugendlichen (und allenfalls Erwachsene) hinsichtlich Verkehrsmittelwahl eher eine „Radorientierung“ oder eher eine „Autoorientierung“ entwickeln. Die Möglichkeit, wie sie in der hier durchgeführten Basler Velostudie als Ursache für eine rückläufige Velonutzung gefunden wird, dass der öffentliche Verkehr zu einer grossen Konkurrenz zur Velonutzung werden kann, wird praktisch in keiner Studie thematisiert.

Weiter deutet die Forschung darauf hin, dass die sich in der Soziodemografie widerspiegelnden Unterschiede hinsichtlich Velonutzung mit einem dementsprechenden *normativen Verhältnis zum Velofahren* einhergehen. Die viel Velo fahrenden Jugendlichen (verstärkt aus den mittleren und oberen sozialen Schichten und mit einem einheimischen kulturellen Hintergrund) stehen dem Velofahren normativ sehr positiv gegenüber, während die wenig Velo fahrenden Jugendlichen (verstärkt aus den unteren gesellschaftlichen Schichten und mit einem „velofernen“ kulturellen Hintergrund) das Velofahren normativ ablehnen, manchmal ganz explizit. Es spielen also *soziale Aspekte* insofern eine Rolle, als es in den einen sozialen Gruppen oder eben Milieus als „angesagt“ oder „cool“ gilt, Velo zu fahren, in den anderen demgegenüber als „out“ oder „uncool“.

Insbesondere englische Studien zeigen, wie sehr *infolge einer schlechten Radverkehrsinfrastruktur eine soziale Norm gegen das Velofahren* gesellschaftlich aufgebaut und reproduziert werden kann. In der so aufgebauten Norm wird unterstellt, dass die Velofahrenden selber das Problem darstellten, wodurch die ursächliche Problematik der Verkehrsinfrastruktur ausgeblendet wird. Unter diesen Bedingungen sind vor allem Velofahrende zu sehen, die sich im Verkehr quasi als Rennfahrer mit Helm und Lycra-Anzügen und in einem Sonderstatus zu behaupten versuchen. In englischen Studien wird auch gezeigt, dass viele Leute auch in den Städten sehr gerne Velo fahren würden, doch schaffen sie es aufgrund der Verkehrsinfrastruktur nicht, ihren Wunsch umzusetzen. Es entsteht eine „Werte-Handlungs-Kluft“ („value-action gap“). In einem Versuch mit einer englischen Mädchengruppe, die zu einem Aufenthalt in die velofreundliche Stadt Bremen eingeladen wurde, zeigte sich, dass wenn man jungen Leuten *institutionell und sozial* die Möglichkeiten zum freien Fahren gibt, sie dann auch begeistert Velo fahren.

Je eher die Velofahrenden mit einer anspruchsvollen Verkehrssituation konfrontiert sind, desto mehr wird ihnen ein sportliches Sich-Durchsetzen-Können abverlangt, was den *sportlicher sozialisierten männlichen Jugendlichen* näher liegt. Dementsprechend überrascht es auch für den deutschen und den schweizeri-

schen Kontext nicht, dass sich in den durchgesehenen Studien *klare Geschlechtsunterschiede* in der Häufigkeit der Velonutzung zeigen. Männliche Jugendliche fahren häufiger Velo als weibliche Jugendliche.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass der *allgemeine institutionelle Rahmen*, in welchem die Kinder und Jugendlichen sich zu bewegen haben, eher wenig kind- und jugendlichengerecht ausgestaltet ist. In England zum Beispiel ist der Strassenverkehr oft derart unsicher, dass die Kinder die Wohnung kaum noch alleine verlassen und also auch die Aussenräume nicht selber erkunden und „erobern“ können. So gesehen ist es geradezu erstaunlich, dass immer noch relativ viele Kinder und Jugendliche Velo fahren. Hier scheint dann – was in den Studien aber kaum richtig thematisiert wird – dem jeweiligen *familiären Umfeld*, in dem die Kinder und Jugendlichen Velo fahren lernen, eine enorme Bedeutung zuzukommen. In diesem Zusammenhang wird in einzelnen Studien die *Angst der Eltern* entweder allgemein vor dem Strassenverkehr (auch zu Fuss) oder mit Bezug aufs Velofahren erwähnt. Es kommt auch vor, dass die Eltern ihren Kindern aus Angst vor möglichen Unfällen überhaupt verbieten, Velo zu fahren.

Zur Frage der Wirkung von Öffentlichkeitskampagnen zugunsten des Velofahrens finden sich in der Literatur unterschiedliche Einschätzungen. Die einen bejahen eine Wirkung, die anderen nicht. Möglicherweise hängt die Frage der Wirkung von Öffentlichkeitskampagnen davon ab, in welchem konkreten Velokontext diese betrieben wird. Wenn die Veloverkehrsinfrastruktur gut ist, aber noch vergleichsweise wenige Leute Velo fahren, ist es gut möglich, dass Kampagnen wirkungsvoll sind. Dort, wo die Veloverkehrsinfrastruktur ebenfalls gut ist, aber bereits vergleichsweise viele Leute Velo fahren, dürfte eine Kampagne wenig Wirkung erzielen, und erst recht dort, wo die Veloverkehrsinfrastruktur ungenügend ist.

Zum Teil C: Wahrnehmung des Velofahrens durch Jugendliche

Die durchgeführten „Klassengespräche“ bilden gleichsam das Herzstück der Forschungsarbeit. Tatsächlich lassen sich im direkten Gespräch mit den Jugendlichen die wahrgenommenen Hemmnisse und Beförderungen des Velofahrens unmittelbar und spontan eruieren. In dieser Zusammenfassung werden die velohemmenden und velofördernden Faktoren aufgeführt. Für die Zitate von den Jugendlichen, welche die aufgeführten Faktoren illustrieren, sei auf den Haupttext verwiesen.

Zu: Verkehrsmittelwahl: öffentlicher Verkehr versus Velo (Kap. 9)

Mit Bezug auf die Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass **die Konkurrenz durch den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr** bei vielen Jugendlichen **velohemmend** wirkt (**Kap. 9.1**).

Sowohl in den Gesprächen in den Schulklassen als auch in der Auswertung der Jugendbefragung zeigte sich, dass der öffentliche Verkehr insbesondere in der Oberstufe (ab ca. 13 Jahren), wo die Schulhäuser schon etwas weiter weg von zuhause liegen, sehr beliebt ist und überaus häufig benützt wird. Im Oberstufenalter wäre das Velo eigentlich prädestiniert, um als Verkehrsmittel für den nun weiteren Schulweg benützt zu werden, doch nimmt eine Mehrzahl von Schülerinnen und Schülern in Basel stattdessen Tram oder Bus. Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr in der Stadt Basel ist so erfolgreich, dass er zu einem velohemmenden Faktor geworden ist. Die gute Erschliessung aller Ziele, insbesondere der Schulhäuser, die hohe Taktfrequenz und die Ausstattung der Fahrzeuge ziehen die Jugendlichen zum öffentlichen Verkehr hin. Während in anderen Ländern versucht wird, die Jugendlichen auf den öffentlichen Verkehr zu bringen, hat er im Kanton Basel-Stadt eine Qualität erreicht, dass diese Altersgruppe immer mehr das Velo stehen lässt. Dieses Phänomen ist auch schweizweit zu beobachten: Der grosse Rückgang der Velonutzung fiel hauptsächlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs aus – und teilweise noch zugunsten des Fuss- und motorisierten Verkehrs.

- Tram und Bus werden als praktisch, gemütlich und schnell wahrgenommen;
- Das Tram wird als sozialer Treffpunkt benützt;
- Der öffentliche Verkehr wird als „cool“ wahrgenommen; auch dank Gratisinternet (WLAN).

Es erstaunt nicht, wenn das Velo aufgrund dieser Ausgangslage weiterhin – oder sogar noch verstärkt – einen schweren Stand bei Jugendlichen haben wird. Solange der öffentliche Verkehr objektiv und subjektiv so attraktiv ist, müssen die Velomassnahmen umso überzeugender ausfallen und die Vorteile des Velos umso stärker betont werden. Und selbst dann bleibt eine grosse Konkurrenz bestehen.

Gewisse **Qualitäten des Velofahrens selber** wirken demgegenüber bei manchen Jugendlichen als **velofördernd (Kap. 9.2)**.

In den Klassengesprächen wurden die Vorzüge des Velofahrens primär von den häufig Velo fahrenden Jugendlichen hervorgehoben. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass die Velo fahrenden Jugendlichen innerhalb des Gesamts aller Jugendlichen mit einem Anteil von etwa 23% deutlich in der Minderzahl sind. Diese aber scheinen die Qualitäten des Velofahrens selber zu schätzen und gewichten sie offensichtlich höher ein als die oben thematisierten Vorzüge des öffentlichen Verkehrs, insbesondere:

- Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit/Autonomie als Vorteile des Velos;
- Das Velo im Ausgang und der Freizeit entspannt und bringt Vorteile;
- Die frische Luft beim Velofahren versus die Stickigkeit im Tram.

Demgegenüber sind Umweltschutz, Gesundheit und Fitness als Motive fürs Velofahren bei den Jugendlichen untergeordnet. Zum einen betrachten sie auch die Benutzung des öffentlichen Verkehrs als umwelt-schonend, zum andern messen sie in ihrem Alter Gesundheit und Fitness eine geringere Bedeutung bei.

Zu: Veloverkehrsinfrastruktur: Gefahren und Mängel versus freies Velofahren (Kap. 10)

In der sekundärstatistischen Auswertung der Jugendbefragung fand sich das folgende interessante Ergebnis: Auf der einen Seite geben die viel Velo fahrenden Jugendlichen am häufigsten an, dass sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind. Auf der anderen Seite sind es aber auch sie, die ihren Schulweg als am wenigsten sicher einstufen. Das deutet darauf hin, dass die viel Velofahrenden sich der Gefahren des Strassenverkehrs sehr bewusst sind, sie sich beim Velofahren infolge dieses Bewusstseins auch besonders sicher fühlen. Es waren im Rahmen der Klassengespräche denn auch die häufig Velofahrenden, die in den ihnen vorgelegten Stadtplänen besonders viele fürs Velofahren gefährliche Stellen einzeichneten. Sie kennen diese Stellen genau, wissen als Velofahrende dementsprechend zumeist auch, dass sie hier besonders aufpassen müssen.

Die **Gefahren des Strassenverkehrs und Mängel bei der Veloparkierung (Diebstahl-/Vandalismusgefahr)** wirken bei vielen Jugendlichen als **velohemmend (Kap. 10.1)**.

In den Gesprächen weisen vor allem die Velo fahrenden Jugendlichen auf die folgenden Gefahren und Probleme hin:

- An den Rand gedrängt: Autofahrende werden teilweise als rücksichtslos wahrgenommen;
- Gefahren durch Tramschienen, Engstellen und von hinten herannahende Trams;
- Unübersichtliche und gefährliche Strassenverhältnisse;
- Eigene und „überlieferte“ Unfallerfahrungen als Abschreckung;
- Mangelhafte Infrastruktur für Veloparkierung: Probleme von Diebstahl und Vandalismus.

Demgegenüber wirkt die Möglichkeit, auf **freien Strecken und freien Plätzen** Velo zu fahren, für manche Jugendliche **velofördernd (Kap. 10.2)**. Wo freies Velofahren möglich ist, fahren auch jene, die es sonst kaum tun. Die viel Velo fahrenden Jugendlichen weisen darauf hin, dass das Velofahren auch sehr spannend sein kann. Wenn man keinen Stress habe, sei es schön auf dem Velo zu sitzen, z.B. nachts auf dem Heimweg, durch einen Park oder über Land zu fahren.

In der Auswertung der Jugendbefragung zeigte sich das interessante, allerdings auf geringen Befragtenzahlen basierende, aber durchaus konsistente Ergebnis, wonach sich eine gute Zufahrt zum Schulhaus mit dem Velo auch in einem höheren Anteil der Velonutzung niederschlagen kann. Es handelt sich dabei aber lediglich um ein empirisches Indiz, dem nicht näher nachgegangen werden konnte.

Zu: Soziale Aspekte: Wider und für das Velofahren (Kap. 11)

Für die Jugendlichen, vor allem für die jüngeren unter ihnen, ist es von grosser Bedeutung, was ihre Kolleginnen und Freunde sagen und über sie denken. Die meisten wollen dazu gehören, Teil sein der Gruppe. Deshalb hat die Meinung der anderen zum eigenen Verkehrsverhalten oder zum Aussehen Gewicht und wird als sanfter oder weniger sanfter sozialer Druck wahrgenommen. Bei den älteren Jugendlichen steht diese soziale Abhängigkeit vom Kollegenkreis (der so genannten „peer group“) nicht mehr so im Vordergrund. Sie spielt aber doch immer noch mit, vor allem bezüglich des Aussehens. Dabei sind Unter-

scheidungsmerkmale, die das Individuelle betonen, für die soziale Anerkennung wichtiger als das Gemeinschaftliche. Die Jugendzeit ist gleichzeitig auch die Phase der Ablösung von den Eltern, in der einerseits die Eltern noch lenken und andererseits die Jugendlichen ihren eigenen Weg suchen. Diese Konstellationen enthalten sehr viele Ambivalenzen.

Einerseits besteht ein **sozialer Druck gegen das Velofahren von KollegInnen und Eltern**, der **velohemmend** wirkt (**Kap. 11.1**).

Die folgenden Faktoren spielen hierbei eine Rolle:

- Ablehnung des Velos als „uncool“;
- Fehlende Unterstützung der Eltern fürs Velofahren;
- Der Helm: Ambivalenz zwischen eigenem Schutz und sozialem Druck, den Helm tragen zu müssen (von den Eltern) bzw. ihn nicht zu tragen (von den KollegInnen);
- Wunsch und (gesetzliche) Realität des Nebeneinanderfahrens;
- Unter dem allgemeinen Druck gegen das Velofahren wird ein kaputtes oder gestohlenen Velo rasch zum Anlass, ganz aufs Velofahren zu verzichten („Bruchstelle“ in der Velobiographie);
- Kleidermode beim Velofahren ist kein besonderes Problem. Modische Kleidung und der diesbezügliche soziale Druck des Kolleginnenkreises wirken sich also nicht velohemmend aus, wie dies zuweilen angenommen wird.

Andererseits kann eine **Ermutigung des Velofahrens durch Freunde und Eltern velofördernd** sein (**Kap. 11.2**). Dieses kommt in den folgenden Faktoren zum Tragen:

- Wenn meine Freunde Velo fahren, dann fahre ich auch – am liebsten nebeneinander;
- Der Apfel fällt nicht weit ... : In „Velofahrer-Familien“ ist das Velo selbstverständlich;
- Individualisierung des Velos bei älteren Jugendlichen, z.B. mit einer speziellen Ausstattung.

Zu: Institutioneller Rahmen: Hinderung des Velofahrens versus selbstbewusstes Durchsetzen gegen den Rahmen (Kap. 12)

Eine **fehlende oder nur singuläre institutionelle Stützung des Velofahrens** wirkt sich **velohemmend** aus (**Kap. 12.1**).

Aus den Gesprächen mit den Schulleitungen wurde deutlich, dass die Frage von Mobilität/Velo kaum ein Unterrichtsthema ist. Von Seiten der Polizei wird zwar ein Verkehrstraining und eine Rundfahrt im Quartier angeboten, doch ist dieses jeweils nur einmalig und die Jugendlichen scheinen nicht alle wirklich profitiert zu haben. Oft scheint es der besonderen Initiative einzelner Personen oder Gremien zu bedürfen (Initiative zweier Lehrer für einen Velokeller; Initiative des Elternrats für Veloförderung u.a.), damit die Veloförderung eine besondere Priorität zugesprochen erhält. Insgesamt ist dementsprechend von einer fehlenden oder nur singulären Stützung des Velofahrens zu sprechen.

Von eher velohemmenden institutionellen Rahmenbedingungen kann bei den folgenden Faktoren gesprochen werden:

- Ambivalente Erinnerungen an den Verkehrsgarten und die Velotour im Quartier;
- Die Angst vor der Polizei – und deren Art der Rechtsdurchsetzung;
- Die von der Polizei beanstandeten Verhaltensweisen der Jugendlichen.

Demgegenüber kann das Velofahren dann, wenn die Jugendlichen sich an dieses gewöhnen konnten, erfahren im Velofahren sind und das zugehörige Selbstbewusstsein haben, gleichsam selbstverstärkend sein. Das Velo als **Gewöhnungs- und Erfahrungssache; Sache des Selbstbewusstseins** ist in diesem Sinne **velofördernd** (**Kap. 12.2**).

Hierbei spielen die folgenden Faktoren eine Rolle:

- Dank Erfahrung und Gewohnheit sicher und mit Freude mit dem Velo unterwegs;
- Selbstbewusstsein hilft, sich im Verkehr und der Gesellschaft durchzusetzen.

Zum Teil D: Massnahmen zur Förderung des Velofahrens Jugendlicher

In Bezug auf die Massnahmen sind zwei Merkmale entscheidend: zum einen wirkt der gut ausgebaute öffentliche Verkehr als beschränkende Rahmenbedingung für die Förderung des Veloverkehrs, gerade unter Jugendlichen. Zum andern ist hier die – trotz aller Anstrengungen – von den Jugendlichen noch immer häufig als mangelhaft wahrgenommene Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Diese beiden Merkmale bedingen sich einerseits gegenseitig und prägen darüber hinaus die Chancen und Potenziale für den Erfolg weiterer hier vorgeschlagener Massnahmen – zumindest kurzfristig. Nur wenn sich hier grundlegendere Veränderungen ergeben, sind auch grössere Veränderungen bei der Velonutzung von Jugendlichen in der Zukunft zu erwarten.

Zu: Rahmenbedingung: der gut ausgebaute öffentliche Verkehr steht der vermehrten Velonutzung im Weg (Kap. 13)

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt ist eine Errungenschaft, um die ihn viele andere, vor allem ausländische Städte beneiden. Letztere kämpfen häufig noch hart fürs Umsteigen vom Auto auf den öV. Aber der öV in Basel begrenzt gerade auch bei den Jugendlichen das Potenzial der Velonutzung. Diesen Punkt gilt es bei der Formulierung von Massnahmen zur Förderung der Velonutzung Jugendlicher immer zu beachten:

- Das Potenzial fürs Velo wird durch den gut ausgebauten öV begrenzt;
- Das Velo muss um vieles attraktiver sein, um als Alternative zum öV dienen zu können;
- Das Potenzial liegt eher in der Freizeit und im Ausgang als auf Schulwegen.

Zu: Schlüsselfaktor: Ein Quantensprung bei der Veloverkehrsinfrastruktur ist zur vermehrten Velonutzung notwendig (Kap. 14)

Aus den Aussagen der Jugendlichen wird deutlich, dass die bestehende Veloinfrastruktur das grösste Hindernis der Veloförderung bildet. Entsprechend lässt sich auch das Ziel ableiten: Will man den Rückgang bei Jugendlichen aufhalten und den Trend gar umkehren, wird es unumgänglich sein, die Veloinfrastruktur auf ein ganz neues Niveau zu heben. Auf ein Niveau, das der Qualität des öffentlichen Verkehrs nahe kommt. Denn viele der heutigen Probleme sind eine Folge der noch mangelhaften Infrastruktur, werden aber häufig unabhängig davon diskutiert. Folgende Massnahmen bei der Veloinfrastruktur können zur Förderung der Velonutzung Jugendlicher beitragen:

- Räume zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens
 - Vermehrte Einrichtung von Begegnungszonen;
 - Quartierplätze und Treffpunkte von Jugendlichen (z.B. am Rhein) mit guten Velorouten zugänglich machen;
 - Einrichten von Veloparcours, BMX-Trails und anderen Experimentierfeldern (z.B. auf Schulhausplätzen oder in deren Nähe).
- Quartierstrassen ohne Hindernisse – das heisst weniger Parkplätze in Tempo-30-Zonen;
- Hauptachsen mit durchgehender Veloinfrastruktur – Eliminierung von Konflikten mit Tramverkehr;
- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Ziele von Jugendlichen mit dem Velo erhöhen;
- Veloparkierung: Verbesserte Anbindemöglichkeiten zum Schutz vor Diebstahl.

Zu: Soziale Aspekte: Einstellungen gegen das Velofahren verselbständigen sich (Kap. 15)

Das Velofahren erscheint als etwas normativ stark aufgeladenes. Die einen Jugendlichen machen es überaus gerne, die anderen – wie es von vereinzelt Jugendlichen in den Klassengesprächen wörtlich gesagt wurde – hassen es. Dabei gilt zu berücksichtigen – wie es in der Literatur auch schon festgestellt wurde – dass es zunächst infrastrukturelle Hindernisse sein können, welche Jugendliche vom Velofahren abbringen (gefährliche Situationen erlebt beim Fahren; dafür noch die Schuld zugeschoben bekommen; Probleme gehabt mit der Einhaltung von Verkehrsregeln; Probleme mit einem defekten Velo und Nachfolgeproblemen, zu spät in die Schule gekommen zu sein, usw.). Die diesbezüglichen Probleme werden nachträglich in eine normative Ablehnung des Velofahrens überhaupt umgedeutet. Zusammen mit gleich gesinnten Kolleginnen und Kollegen gelangen die Jugendlichen dann zum Schluss, dass es „nicht cool“

sei, Velo zu fahren. Dies gilt es bei der Formulierung von Massnahmen zur Förderung der Velonutzung Jugendlicher zu beachten:

- Eine gute Infrastruktur verändert die normative Grundhaltung der Jugendlichen (je besser die Infrastruktur ist, desto weniger werden „normative“ Abwehrgargumente gegen das Velo vorgeschoben);
- Disziplin kann kontraproduktiv und gar gefährlich sein. Deshalb braucht es Übungsräume für freie Formen des Velofahrens, wo die Kinder und Jugendlichen mehr lernen können als durch reine Disziplinierung;
- Förderung des Selbstbewusstseins durch Schule und Polizei, um mehr Sicherheit zu erlangen (selbstbewusste Velofahrende sind sicherer unterwegs als an sich zweifelnde und unsichere)
- Die Debatte um den Velohelm zwischen Eltern und Jugendlichen kann nicht gelöst werden, wenn nicht das Risiko des Velofahrens bzw. dessen Wahrnehmung als gefährlich durch eine verbesserte Veloinfrastruktur grundlegend reduziert wird.

Zu: Flankierende Massnahmen im institutionellen Rahmen: Neue und verbesserte Service-Angebote fürs Velofahren (Kap. 16)

Während die Rahmenbedingung „öffentlicher Verkehr“ und der Schlüsselfaktor „Infrastruktur“ vieles vorbestimmen, kann mit gleichzeitigen flankierenden Massnahmen dem Velo ein neues Image gegeben werden. Es kann versucht werden, mit entsprechenden Angeboten, Jugendliche wieder näher ans Velo heranzuführen. Zwei Voraussetzungen sind dazu zentral: Erstens führen diese Massnahmen nur zum Ziel, wenn zugleich auch die Infrastruktur grundlegend verbessert wird. Zum zweiten bedürfen auch die flankierenden Massnahmen einer entsprechenden Ressourcen-Zuteilung, insbesondere an Geld und Personal, aber auch eines Sensoriums für das eigene Verhalten der Behörden selber. Zusammengefasst betrifft das die folgenden Punkte:

- Verkehrserziehung, die das Vergnügen am Velofahren ebenso fördert wie die Disziplin;
- Verkehrserziehung im geschützten Rahmen zur Entdeckung des Velos;
- Velo-Ausflüge als Freizeitaktivität während der Schulzeit;
- Verkehrserziehung im Strassenraum, die gegenüber dem Verhalten der Jugendlichen sensibel ist;
- Verkehrserziehung mit dem Ziel ein angenehmes Veloklima zu erreichen;
- Das Velo bzw. Velofahren über die Sozialen Medien an die Jugendlichen heranbringen, z.B. mit einem Wettbewerb zum Finden des „coolsten“ oder „hippsten“ Velos;
- Mobilität und Verkehr als Thema mit seinen vielschichtigen Schnittstellen zu Umwelt, Gesundheit und Nachhaltigkeit im Schulunterricht integrieren.

Zu: Umsetzung der Massnahmen (Kap. 17)

Die Ergebnisse dieser Studie legen nahe, auf eindimensional ausgerichtete Zielgruppen-Massnahmen zu verzichten, weil sie zu kurz greifen. Vielmehr sollten die allgemeinen Bedingungen des Velofahrens in ihrem Gesamtzusammenhang im Blick behalten werden. Von diesen, insbesondere natürlich von den infrastrukturellen und institutionellen Bedingungen, sind alle Jugendlichen betroffen und es haben alle mit ihnen zu kämpfen. Wenn der Fokus auf die allgemein fördernden Faktoren sowie auf den Abbau der die Velonutzung allgemein hemmenden Faktoren gerichtet wird, dann werden alle Kinder und Jugendlichen profitieren, am meisten jene, die bisher aufgrund ihrer soziodemographischen Ausgangslagen oder ihren Wahrnehmungen und Erfahrungen das Velo nicht (mehr) benutzt haben.

Es ist klar, dass die öffentliche Hand immer auch Prioritäten setzen und die Finanzen gezielt einsetzen muss. Anstatt die Gelder nach Zielgruppen aufzuschlüsseln, scheint es sinnvoller, die Investitionen nach Umsetzungsschritten aufzuteilen, also z.B. etwa in drei Quartieren Freiräume fürs Üben mit dem Velo schaffen, dann in weiteren Quartieren. Oder Parkplätze auf Quartierstrassen bzw. entlang von Tram-schienen aufheben, wo besonders viele Schülerinnen und Schüler sich bewegen. Oder Wege finden, wie Schule und Polizei bei Jugendlichen eine unterstützende Rolle einnehmen können. Alle diese Massnahmen können klein begonnen und dann ausgeweitet werden.

Teil A: Fragestellung und Methodik

1. Fragestellung

Für die letzten fünfzehn Jahre wurde ein markanter Rückgang der Velonutzung von Kindern und Jugendlichen festgestellt (vgl. Sauter 2008). Gemäss dem von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durchgeführten Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ nahmen die Veloanteile über alle Zwecke von Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 6 und 20 Jahren im Gesamt wie folgt ab:

Tabelle 1: Veloanteile von Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren

Jahr	1994	2000	2005	2010
Veloanteil gesamte CH	19.3%	13.1%	11.2%	9.9%
Veloanteil Stadt Basel	---	---	---	12.2%

Nach Sauter 2008: S. 124, Tab. A-28. Wert für 2010 gemäss neuester Auswertung des Mikrozensus (BFS/ARE 2012).

Der Veloanteil der Kinder und Jugendlichen in dieser Altersgruppe in der Stadt Basel ist im Jahr 2010 mit 12.2% etwas höher als im gesamtschweizerischen Durchschnitt. Wegen zu geringer Fallzahlen können für die früheren Jahre keine zuverlässigen Werte angegeben werden. Allerdings ist davon auszugehen, dass auch in der Stadt Basel ein Rückgang des Velofahrens bei Jugendlichen stattgefunden hat.

Vor dem Hintergrund des festgestellten Rückgangs der Velonutzung führten die Verfasser im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt (BVD)¹ und mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)² die vorliegende Studie durch, in welcher die folgenden Fragen forschungsleitend sind:

- Welche Faktoren beeinflussen die Velonutzung von Jugendlichen massgeblich?
- Welche Faktoren fördern die Nutzung des Velos, welche Faktoren hemmen sie?
- Welche Einflussfaktoren können durch konkrete Massnahmen gesteuert werden?

Die Studie nimmt Bezug auf die Velonutzung von Jugendlichen im Alter von etwa 12 bis 17 Jahren. In die Analyse einbezogen werden auch die nationalen und Basel-spezifischen institutionellen Rahmenbedingungen, insbesondere die Schulstrukturen sowie die Verkehrsinfrastruktur. Speziell für den Kanton Basel-Stadt ist zum Beispiel, dass Jugendliche die Schule bereits ab der Weiterbildungsstufe, also ab dem 8. Schuljahr frei wählen können. Damit sind möglicherweise auch die Schulwegdistanzen grösser, was wiederum die Verkehrsmittelwahl beeinflusst.

Sowohl national wie auch im Kanton Basel-Stadt selber bestehen gute quantitative Grundlagen zum Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen und teilweise auch zur Einschätzung und Zufriedenheit der bestehenden Situation. Die vorliegende Studie baut auf diesen Grundlagen auf und vertieft sie, ohne sie zu duplizieren. Als Basis dienen insbesondere die Berichte und Datensätze der repräsentativen Jugend- und der Familienbefragung des Statistischen Amtes von 2009. Zudem wurden Auswertungen des neuesten Mikrozensus „Mobilität und Verkehr 2010“ mit der verdichteten Stichprobe im Kanton Basel-Stadt vorgenommen.

Die inhaltliche Ausrichtung der Fragestellung verlangt eine Analyse, die in die Tiefe geht. Die Gründe, weshalb Jugendliche das Velo benutzen oder nicht und wie ihre Wahrnehmungen, Haltungen und Wünsche dieses Verhalten beeinflussen, liegen nicht einfach alle offen da. Vielmehr ist zu vermuten, dass zumindest ein Teil dieser Gründe unbewusst sind und durch psychologische und soziologische Faktoren untergründig beeinflusst wird. Deshalb konzentrierte sich das Vorgehen auf eine Reihe von qualitativen Erhebungen, von denen neue Erkenntnisse erwartet werden konnten.

¹ Von Seiten des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) wurden die Forscher bestens unterstützt von Herrn Martin Dolleschel. Herzlichen Dank!

² Von Seiten des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurden die Forscher bestens unterstützt von Frau Heidi Meyer. Herzlichen Dank!

2. Übersicht über die Grundelemente der Velonutzung

In Abbildung 1 sind die zentralen Elemente, welche die Velonutzung von Jugendlichen beeinflussen, aufgeführt. Dazu gehören auf der einen Seite die geographischen und verkehrstechnischen sowie die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Auf der andern Seite gehören dazu die soziodemographischen Charakteristika der Jugendlichen sowie die Wahrnehmungen, Erfahrungen und Verhaltensweisen der Jugendlichen.

In einem engeren Kreis können vier weitere Einflussbereiche bestimmt werden: Dazu gehören 1) das Verkehrsmittelangebot, z.B. an öffentlichen Verkehrsmitteln und die Verkehrsmittelverfügbarkeit, z.B. das Velo; 2) die vorhandene Infrastruktur an Strassen und Wegen wie auch die Parkieranlagen. Im Weiteren gehören dazu Akteure nämlich 3) die sozialen Bezugsgruppen wie die Eltern oder KollegInnen und Freunde der Jugendlichen und 4) die Institutionen und ihre VertreterInnen wie die Schule (z.B. Lehrpersonen) oder die Polizei (z.B. die Verkehrsinstruktoren).

Diese Elemente wirken gegenseitig aufeinander. So beeinflussen sich Wahrnehmungen, Erfahrungen und Verhalten der Jugendlichen und ihre soziodemographischen Charakteristika gegenseitig mit

- dem Verkehrsmittelangebot und der Verkehrsmittelverfügbarkeit, was den Bereich der **Verkehrsmittelwahl** ergibt;
- der Art der vorhandenen infrastrukturellen Bedingungen, was den Bereich der **Veloverkehrsinfrastruktur** ergibt;
- den sozialen Bezugsgruppen (Eltern; KollegInnen, Freunde), was den Bereich der **sozialen Aspekte** ergibt;
- den Institutionen (Schule; Polizei), was den Bereich des **institutionellen Rahmens** ergibt.

Innerhalb eines jeden der vier Bereiche wird typischerweise – wie in Abbildung 1 eingetragen – zwischen **velohemmenden und velofördernden Aspekten** unterschieden. Dazu ist anzumerken, dass es verschiedene Aspekte gibt, die sowohl velohemmend als auch velofördernd sein können, das heisst jeweils nicht klar einer Seite zugeordnet werden können. Da es schwierig ist, solches schematisch festzuhalten, werden diese Ambivalenzen im Text thematisiert.

Auch die vier unterschiedenen Bereiche beeinflussen sich gegenseitig. Dies gilt z.B. für den Einfluss der Eltern (Bereich sozialer Aspekt), die aus Angst vor den Gefahren des Strassenverkehrs (Bereich Veloverkehrsinfrastruktur) dem Kind vorschreiben, für den Weg in die Schule statt das Velo den öffentlichen Verkehr (Bereich Verkehrsmittelwahl) zu nehmen. Auch auf solche wechselseitigen Beziehungen wird im Text eingegangen.

Verschiedene Teile dieses Schlussberichts sind anhand der unterschiedenen vier Grundelemente der Velonutzung strukturiert. Dies gilt insbesondere für die Ergebnisse der geführten „Klassengespräche“ (Teil C) sowie für den Schlussteil zu den „Massnahmen zur Förderung der Velonutzung Jugendlicher“ (Teil D). Auch die Ergebnisse der mit Institutionsvertretern geführten Gespräche folgen der Vierteilung (Kap. 6.1).

Sehr früh haben sich in den explorativen Gesprächen grob drei Gruppen von Jugendlichen in Bezug auf das Velofahren herausgeschält:

1) Diejenigen, die noch nie Velo gefahren sind

Einige Jugendliche – sowohl Mädchen wie Knaben – sind noch (fast) nie in ihrem Leben Velo gefahren. Ihre Zahl ist sehr klein.

2) Die nicht mehr Velofahrenden

Der Anteil der Gruppe, die in der Kindheit Velo gefahren ist, es dann aber aufgegeben hat, ist über alle Schultypen gesehen am grössten. Einige von ihnen sind früher sehr häufig gefahren, andere nur selten, einige fuhren in die Schule, andere nur in der Freizeit. Die meisten haben das Velofahren während oder nach der Orientierungsschule, also im Alter zwischen etwa 9 und 13 Jahren aufgegeben.

3) Die Velofahrenden

Diese Gruppe ist breit gefächert. Ein Teil dieser Gruppe fährt zu allen Jahreszeiten und bei jedem Wetter. Dies ist der „harte Kern“ der Velofahrenden. Ein anderer Teil fährt nur in der wärmeren Jahreszeit und nimmt im Winter bzw. bei Schnee, Eis oder Kälte den öffentlichen Verkehr. Während einige Jugendliche praktisch alle Wege mit dem Velo zurücklegen, nutzen es andere nur für bestimmte Zwecke bzw. Ziele.

In der Studie werden die unterschiedlichen Aspekte aufgezeigt, die dazu führen (können), dass jemand noch nie, nicht immer oder noch immer Velo fährt. Unmittelbar lässt sich eine unterschiedliche Velonutzung mit soziodemografischen Faktoren (soziale Schicht, Alter, Geschlecht, kultureller Hintergrund) erklären (vgl. dazu insbesondere Kap. 4). Die soziodemografischen Faktoren stehen ihrerseits mit grundlegenden Faktoren im Zusammenhang, die das Velofahren positiv oder negativ beeinflussen (vgl. insbesondere Teil C). Und an diesen aufgezeigten Faktoren wird dann hinsichtlich der Formulierung von Massnahmen, die das Velofahren für Kinder und Jugendliche (noch) attraktiv(er) machen, auch angesetzt (vgl. Teil D).

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

Übersicht: Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen



Quelle: Eigene Darstellung

3. Multimethodisches Vorgehen

Wie Abbildung 1 zeigt, ist die Frage der Velonutzung mit einer Vielzahl unterschiedlicher Aspekte verknüpft. Sie betreffen gleichzeitig die Aspekte der Verkehrsmittelwahl, der Veloinfrastruktur, der sozialen Einflussfaktoren und des institutionellen Rahmens. Jedes dieser Elemente kann unter einem anderen Blickwinkel gesehen werden – aus der Perspektive der Jugendlichen, aus jener der Eltern, aus derjenigen der Lehrerinnen und Lehrer, der SchulleiterInnen, der Verkehrsinstruktoren und anderer InstitutionsvertreterInnen wie z.B. der Erziehungsdirektion etc. Diese Akteure sind eingebettet in einen Kontext der heutigen Verkehrsmittel- und Mobilitätsangebote, der planerischen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihrer soziodemographischen Charakteristika.

Angesichts der Komplexität der Fragen drängte sich ein multimethodisches Verfahren auf. Drei Verfahrensarten kamen in der Untersuchung zur Anwendung: Quantitative Auswertungen bestehender Datensätze, Kontextanalysen sowie primär durchgeführte qualitative Erhebungen. Die verschiedenen methodischen Teile bestimmen den Aufbau der Untersuchung:

Quantitative Auswertungen bestehender Datensätze (vgl. Kap. 3.1):

- ... Jugendbefragung 2009
- ... Familienbefragung 2009
- ... Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Kontextanalysen (vgl. Kap. 3.2):

- ... Analyse von Unterlagen zum lokalen Kontext
- ... Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitungen
- ... Durchsicht der Literatur zum Thema

Qualitative Erhebungen (vgl. Kap. 3.3):

- ... Gruppengespräche mit Jugendlichen in 10 Halbklassen (Klassengespräche)
- ... Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen, inklusive Zusatzbefragung

Die geplante Gesprächsrunde mit Eltern konnte mangels Interesses von Elternseite her nicht durchgeführt werden. Die dafür vorgesehene Herangehensweise wird aber in Kap. 3.3 kurz dargelegt.

Mit Hilfe des gewählten multimethodischen Vorgehens sollten mögliche Konvergenzen oder Divergenzen im Vergleich der verschiedenen Perspektiven auf die Velonutzung Jugendlicher sichtbar gemacht werden. Dementsprechend wurde darauf geachtet, dass die Ergebnisse der einzelnen methodischen Teile offen zu einander bleiben und nicht als etwas in sich Abgeschlossenes behandelt werden. Die verschiedenen Teile sollten sich sowohl methodisch als auch inhaltlich ergänzen und gegenseitig „inspirieren“. Innerhalb des Textes wurde mit Interpretationshilfen und implizit oder explizit hergestellten Querbezügen versucht, dem gerecht zu werden. Auch im abschliessenden Massnahmenteil (Teil D: Kap. 13-18) wird versucht, die hemmenden und fördernden Faktoren der Velonutzung nicht isoliert, sondern in einem Gesamtzusammenhang darzustellen.

Die verschiedenen Erhebungen wurden schwergewichtig im Sommer/Herbst 2012 parallel nebeneinander durchgeführt. Lediglich die Kontextanalysen in Form der Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitern wurden im Frühjahr 2012 vorgezogen, weil hierbei auch die qualitativen Erhebungen an den Schulen (Klassengespräche; GPS-Modul) vorbereitet werden konnten. Der „Pilotversuch einer GPS-gestützten Erfassung von Wegen bei Jugendlichen in der Stadt Basel“ wurde im Unterauftrag vom Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen (IUNR) an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) im Herbst 2012 durchgeführt. Die Auswertungen bestehender Datensätze, die Literaturdurchsicht sowie die Verfassung der Berichte erfolgten schwergewichtig im Jahr 2013.

3.1 Quantitative Auswertungen

Im Rahmen der Studie wurden folgende quantitativen Datensätze ausgewertet:

- a) Jugendbefragung 2009;
- b) Familienbefragung 2009;
- c) Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

a) Sekundärstatistische Auswertung der kantonalen Jugendbefragung 2009

Das Statistische Amt des Kantons Basel-Stadt führte im September 2009 erstmals eine kantonale Jugendbefragung durch. Sie soll künftig alle vier Jahre wiederholt werden. 2013 lief die erste Wiederholung. In der Jugendbefragung geben Jugendliche im Alter von 12 bis 17 Jahren Auskunft zu einer breiten Palette von Fragen. Die Daten sind repräsentativ und enthalten auch zahlreiche Angaben zum Thema Verkehr und Velo. Diese Daten wurden im Rahmen der hier präsentierten Studie zur Velonutzung Jugendlicher im Kanton Basel-Stadt sekundärstatistisch analysiert. Es zeigte sich, dass sich daraus verschiedene grundlegende Befunde zur Velonutzung Jugendlicher heraus lesen lassen. Die gewonnene Breite der Befunde überraschte auch die Forscher selber. Der bei der Planung der Velostudie gefällte Entscheid, auf Sekundärdaten zurückzugreifen anstatt eine eigene quantitative Primärerhebung bei Schülerinnen und Schülern durchzuführen, erwies sich als richtig. Die methodischen Grundlagen der Jugendbefragung sowie die wichtigsten Ergebnisse der Auswertungen werden in Kap. 4.1 sowie weitere Ergebnisse zu Beginn von Kap. 10 und in Kap. 10.2 wiedergegeben. Die Tabellen zu den Grafiken mit den genauen absoluten Zahlen finden sich im Anhang (vgl. ANHANG 5: Tabellen zu Auswertungen Jugendbefragung). Die detaillierten Ergebnisse sind zudem in einem eigenständigen Bericht dargestellt:

Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013a: Sekundäranalytische Auswertung der Jugendbefragung 2009 im Kanton Basel-Stadt. Materialien 1. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.

b) Sekundärstatistische Auswertung der Familienbefragung 2009

Die ebenfalls vom Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt durchgeführte Familienbefragung fand zum ersten Mal im Jahr 2009 statt und soll ebenfalls alle vier Jahre durchgeführt werden. Da sich die Befragung an Familien respektive an Erwachsene richtet, war zum Vornherein klar, dass innerhalb der hier durchgeführten Untersuchung zur Velonutzung Jugendlicher die Jugendbefragung näher liegt. Die Familienbefragung enthält gleichwohl einige Fragen, die für die Velonutzung von Bedeutung sind und die einbezogen wurden. Sie betreffen insbesondere die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, den Velowegen und der Sicherheit der Kinder im Quartier. Im Unterschied zur Jugendbefragung wurde für die Familienbefragung allerdings keine umfassende sekundärstatistische Auswertung durchgeführt, sondern es wurden die bereits vorliegenden Randauszählungen zu fünf Fragen in Grafiken übersetzt und besprochen. Die methodischen Grundlagen der Familienbefragung sowie die Ergebnisse der Auswertung finden sich in Kap. 4.2.

c) Sekundärstatistische Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Alle fünf Jahre wird von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung (BFS & ARE) das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung erhoben. Die letzte Erhebung fand 2010 statt. Dabei wurden 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihrer Verfügbarkeit über Verkehrsmittel sowie über ihre Einstellungen befragt. Der Kanton Basel-Stadt hat für 2010 erstmals eine verdichtete Stichprobe für sein Gebiet veranlasst. Um Vergleiche mit anderen Städten zu ermöglichen, wurden nur die Daten der Stadt Basel ohne die Gemeinden Riehen und Bettingen einbezogen. Neben den Deutschschweizer Städten – gemessen als Durchschnitt der Städte Basel, Zürich, Bern, Winterthur, St. Gallen, Luzern und Biel – wurden auch die Daten der Agglomeration Basel sowie der gesamten Schweiz ausgewertet. Dies führt zu vergleichenden Aussagen zu den Mobilitätsvoraussetzungen (Verkehrsmittelverfügbarkeit, Veloparkplätze), zur Tagesmobilität (Anzahl Etappen, Wege, Distanzen, Unterwegszeit und Wegzwecke) sowie zur Verkehrsmittelwahl (aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Einkommen, Staatszugehörigkeit und Abobesitz). Die Ergebnisse der Auswertungen finden sich in Kapitel 4.3. Die detaillierten Resultate sind im Materialienband 2 dargestellt:

Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013b: Sekundäranalytische Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010: Mobilität von Jugendlichen in der Stadt Basel. Materialien 2. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.

3.2 Kontextanalysen

Im Rahmen der Studie wurden folgende Kontextanalysen durchgeführt:

- a) Analysen von Unterlagen zum lokalen Kontext
- b) Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitungen
- c) Durchsicht der Literatur zum Thema.

a) Analysen von Unterlagen zum lokalen Kontext

Für diesen Teil wurden diverse Unterlagen zum lokalen Kontext beigezogen und analysiert:

- **Zum politisch-planerischen Kontext:** Kantonaler Richtplan von 2009 / Kantonaler Teilrichtplan Velo 2013 / Mobilitätsstrategie / Weitere politisch-planerische Grundlagen;
- **Hintergrunddaten zu Veloklima, Diebstählen, Unfällen, Helmtragquoten etc.:** Veloklimatest / Velodiebstähle / Velohelmtragquote / Velounfälle – Entwicklung über die Zeit, nicht registrierte Unfälle und Unfallrisiko;
- **Verkehrsprävention im Kanton Basel-Stadt:** Dieser Teil basiert wesentlich auf Informationen aus den Gesprächen mit Institutionsvertretern (vgl. dazu methodisch nachstehend, Abschnitt b).

Die inhaltliche Umsetzung dieser drei Teile findet sich in Kap. 5 dieses Schlussberichts.

b) Gespräche mit Institutionsvertretern und Schulleitungen

Im Frühjahr 2012 führten die beiden Forscher mit verschiedenen Institutionsvertretern und Schulleitungen Gespräche zur Frage der Velonutzung der Schülerinnen und Schüler. Ein Gespräch dauerte zwischen sechzig und neunzig Minuten. Die Gespräche wurden anhand eines offen gehandhabten Gesprächsleitfadens geführt. In den Gesprächen ging es darum, Informationen über die Velonutzung der Jugendlichen in Basel zu erhalten, insbesondere für deren Schulweg. Zu allen Gesprächen wurden interne Protokolle angefertigt. Die aufbereiteten Einschätzungen der Schulleiter und Departementsvertreter finden sich unterteilt nach den vier Bereichen Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; Soziale Aspekte; Institutioneller Rahmen in Kapitel 6.1. Das Bike-Projekt an der WBS Leonhard wird auf der Grundlage der Erläuterungen seines Leiters in Kap. 6.2 vorgestellt.

c) Literatursichtung

Bei der Literatursichtung wurde auf diejenigen Fragen besonders geachtet, die auch im Zentrum der Gesamtstudie stehen. Die wenigsten Studien widmen sich allerdings genau den hier forschungsleitenden Fragen zur Velonutzung von Jugendlichen. Die Bandbreite möglicher Fragestellungen geht viel weiter. Einerseits gehen viele Studien hinsichtlich Fragestellung und/oder hinsichtlich Zielgruppe über die hier interessierende Velonutzung Jugendlicher hinaus. So wird zum Beispiel das gesamte Mobilitätsverhalten Jugendlicher und nicht nur das Velofahren thematisiert oder als Zielgruppe wurde die gesamte Bevölkerung und nicht nur die Gruppe der Jugendlichen untersucht. Andererseits können die Fragestellungen der durchgesehenen Studien sich nur auf Teilaspekte des Interessierenden beziehen. Die analysierten 16 Studien wurden je nach ihrem Schwerpunkt einem der vier Bereiche Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; Soziale Aspekte oder Institutioneller Rahmen zugeordnet und sind in Kapitel 8 dargestellt. Zudem sind die Ergebnisse in einem eigenen Bericht zusammengefasst:

Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013c: Sichtung der Forschungsliteratur zur Frage der Velonutzung Jugendlicher. Materialien 3. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.

3.3 Qualitative Untersuchungen

Im Rahmen der Studie wurden folgende qualitativen Untersuchungen durchgeführt:

- a) Gruppengespräche mit Jugendlichen in 10 Halbklassen (Klassengespräche);
- b) Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen, inklusive Zusatzbefragung;

Die geplante Gesprächsrunde mit Eltern konnte mangels Interesses von Elternseite her nicht durchgeführt werden. Die dafür vorgesehene Herangehensweise wird unter Punkt c) kurz dargelegt.

a) Klassengespräche in 10 Halbklassen

Im Juni 2012 führten die beiden Forscher in fünf Klassen Gespräche mit Schülerinnen und Schülern zur Velonutzung und allgemein zur Wahl der Verkehrsmittel durch. Fünf verschiedene Schulstufen respektive Schultypen wurden einbezogen: Je eine Klasse der Orientierungsschule (OS), der Weiterbildungsschule (WBS) A-Zug und E-Zug, eines Gymnasiums sowie der Fachmaturitätsschule (FMS). Mit der getroffenen Auswahl wurde eine gewisse Varianz beim Alter und bei der Schulstufe erreicht. Es ist klar, dass die Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren damit nicht repräsentativ erfasst sind. Repräsentative Angaben können der Jugendbefragung oder dem Mikrozensus entnommen werden. In den qualitativ orientierten Klassengesprächen ging es primär darum, die wichtigsten Motive für und gegen das Velofahren in Erfahrung zu bringen und im Einzelfall zu schauen, mit welchen konkreten Verhaltensweisen punkto Mobilität diese Motive im Zusammenhang stehen. Jede Klasse wurde jeweils in zwei Gruppen unterteilt, nach Möglichkeit in eine Gruppe mit Schülerinnen und Schülern, die normalerweise mit dem Velo zur Schule kommen, und einer Gruppe, die normalerweise nicht mit dem Velo zur Schule kommen. Ein Gespräch dauerte jeweils zwei Schulstunden und wurde anhand eines vorbereiteten Gesprächsleitfadens geführt. Die Ergebnisse werden in aufgearbeiteter Form in Teil C präsentiert, unterteilt nach den vier Bereichen Verkehrsmittelwahl (Kap. 9), Veloverkehrsinfrastruktur (Kap. 10), Soziale Aspekte (Kap. 11) und Institutioneller Rahmen (Kap. 12). Die detaillierten Ergebnisse der durchgeführten Klassengespräche sind in einem eigenständigen internen Bericht dargestellt:

Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013d: Analyse der Klassengespräche. Materialien 4. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.

b) Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen, inklusive Zusatzbefragung

Die Zielsetzung des Pilotversuchs einer GPS-gestützten Erfassung von Wegen bei Jugendlichen bestand darin, in Erfahrung zu bringen, was diese Technologie an neuen Erkenntnissen zu erbringen vermag – inhaltlich wie methodisch. Dabei interessierten insbesondere, welche Aktionsräume die Jugendlichen haben, welche Routen sie wählen, mit welchen Verkehrsmitteln und zu welchen Zwecken. Welche Aktionsräume und Routen speziell mit dem Velo erschlossen bzw. zurückgelegt werden und ob es Unterschiede gibt zwischen Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden. Die Erfassung der Wege fand im September 2012 an drei Wochentagen (Di, Mi, Do) mit 21 Jugendlichen einer Klasse der Weiterbildungsschule (WBS) statt. Die Erhebung wurde im Auftrag des Forscherteams vom Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen (IUNR) an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) durchgeführt. Das IUNR legte im April 2013 einen separaten Schlussbericht zur Pilotstudie vor:

IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen, 2013. Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften zhaw. GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen in der Stadt Basel. Autoren: Reto Rumpf, Gabriele Breuer (Forschungsgruppe Umweltplanung), Daniel Köchli, Hanno Rahn, Hasan Inci (Forschungsgruppe GIS). Im Auftrag von Daniel Sauter, Urban Mobility Research und Kurt Wyss, Büro für Sozialforschung (beide Zürich), Schlussbericht April 2013.

Auf der Grundlage dieses Berichts werden die Resultate in Kapitel 7.1 dargestellt.

In der GPS-Klasse wurde zudem eine Befragung durchgeführt mit dem Ziel, einen Vergleich mit den Ergebnissen der GPS-Aufzeichnungen zu erhalten, um zu sehen inwieweit sich mündliche und schriftliche Aussagen in Befragungen mit jenen des GPS decken, z.B. bei der Routenwahl. Zudem konnten die Ergebnisse der Fragebogen mit jenen aus den Klassengesprächen inhaltlich und methodisch verglichen werden. Die Ergebnisse der Zusatzbefragungen werden in Kapitel 7.2 präsentiert.

c) Gesprächsrunde mit Eltern von Jugendlichen zur Velonutzung

Als Teil der umfassenden Herangehensweise ans Thema war auch geplant, eine Gesprächsrunde mit den Eltern Jugendlicher durchzuführen. Es sollte eruiert werden, wie die Eltern zur Velonutzung ihrer Kinder stehen. Konkret interessierten:

- die Meinungen und Ideen der Eltern ...
 - ... wenn es um die Frage geht, ob ihre Kinder mit dem Tram, mit dem Velo oder zu Fuss zur Schule sollen;
 - ... wenn es um die Verkehrssicherheit ihrer Kinder geht;
 - ... wenn es um die Verkehrserziehung oder das Tragen des Velohelms geht.
- die Rahmenbedingungen, die für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen nötig sind;
- welchen Stellenwert man dem Velo einräumen soll;
- ob die Förderung des Velofahrens bei Kindern und Jugendlichen erstrebenswert ist und wenn ja, welche Ansätze es dafür gibt.

Zur Durchführung des Elterngesprächs wurde ein Einladungsblatt zuhanden der Eltern konzipiert (vgl. ANHANG 3: Einladung für Elterngespräche). Dieses wurde via die befragten Schulleiter und Lehrer der befragten Schulklassen an die Schülerinnen und Schüler zur Abgabe an deren Eltern verteilt. Die Gesprächsrunde hätte unter der Leitung der beiden Forscher und in Anwesenheit des Projektleiters vom Bau- und Verkehrsdepartement in Basel an einem Abend im September 2012 stattfinden sollen. Leider meldete sich nur ein Elternpaar zur Gesprächsrunde an, ein weiteres war interessiert, aber am Abend verhindert. Dazu ist zu sagen, dass die beiden Forscher schon von Seiten der Lehrerschaft vorgewarnt wurden, dass es relativ schwierig sei, die Eltern für solche Anlässe zu gewinnen. Es wäre dann allenfalls möglich gewesen, mit einzelnen Eltern Kontakt zu bekommen, die das Velofahren ihrer Kinder fördern und entsprechend daran interessiert sind, dass es zu Verbesserungen bei der allgemeinen Veloförderung kommt. Das Interesse der Forscher hätte aber wesentlich darin bestanden, auch mit Eltern ins Gespräch zu kommen, deren Kinder nicht oder wenig Velo fahren, weil hier eine Veloförderung auch primär anzusetzen hätte. Den Kontakt zu solchen Eltern herzustellen und zu einem Gespräch über die Velonutzung zu gelangen, scheint schwierig zu sein und ist im Rahmen der Studie gescheitert.

Teil B: Kontext des Velofahrens im Kanton Basel-Stadt

4. Mobilität von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt: Sekundärstatistische Auswertungen

4.1 Sekundärstatistische Auswertung der Jugendbefragung 2009

Methode der sekundärstatistischen Auswertung der Jugendbefragung

Die hier präsentierten Ergebnisse basieren auf einer sekundärstatistischen Auswertung der vom Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt durchgeführten Jugendbefragung 2009. Diese wurde im Kanton Basel-Stadt im Jahr 2009 erstmals durchgeführt und soll in Zukunft alle vier Jahre durchgeführt werden.

Als Unterlagen zur Jugendbefragung 2009 liegen vor:

Jugendbefragung 2009 (Fragebogen). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Befragung zur Lebenslage und Zufriedenheit der Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt.

Jugendbefragung 2009 (Gesamtbericht). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Im Auftrag des Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Autorin: Catherine Comte. 29. Juni 2010.

Jugendbefragung 2009 (Grundausswertung). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Im Auftrag des Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Autorin: Catherine Comte. 29. Juni 2010.

Die Jugendbefragung 2009 ist methodisch folgendermassen gestaltet: Die Auswahl der Klassen erfolgte gemäss der Altersverteilung der in Basel-Stadt wohnhaften Kinder und Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren auf die verschiedenen Schultypen und Schulstufen. Die Befragung wurde in zufällig ausgesuchten Klassen der Orientierungsschule (OS), der Weiterbildungsschule (WBS), des Gymnasiums, der Schule für Brückenangebote sowie der Berufsschulen durchgeführt. In den Orientierungsschulen wurde pro Standort jeweils eine Klasse, in den Weiterbildungsschulen eine bis zwei Klassen, in den Gymnasien drei Klassen und in anderen Schulen (Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule, Handelsschule des Kaufmännischen Vereins) je eine Klasse in die Befragung einbezogen. Ausserdem wurden Besonderheiten wie Musikklassen, Sportklassen und Kleinklassen berücksichtigt.

Die Befragung wurde in den ausgewählten Schulklassen durchgeführt und die Schülerinnen und Schüler hatten einen Fragebogen mit insgesamt 80 Fragen auszufüllen. Mit dieser Methode wurde ein Rücklauf von 100% erreicht. Es wurden insgesamt 881 Jugendliche befragt: je rund 50% weibliche und 50% männliche Jugendliche, je etwa 16% auf jeder Altersstufe (für: 12 – 16 Jahre), zuzüglich ein kleinerer Anteil 11-Jähriger und über 16-Jähriger; 34% der Jugendlichen besuchten die Orientierungsschule (OS), 19% die Weiterbildungsschule (WBS), 30% das Gymnasium und 17% andere Schulen.

Gemäss Gesamtbericht zur Jugendbefragung ist die Stichprobe bezüglich Altersverteilung (für Kinder und Jugendliche von 12 bis 17 Jahren), Geschlecht und Wahlkreis repräsentativ. Die 12- bis 14-Jährigen sind leicht überrepräsentiert, die älteren Jugendlichen dagegen leicht unterrepräsentiert. Von den befragten Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren wohnen rund 84% in Basel, 15% in Riehen und 1% in Bettingen.

In der Jugendbefragung 2009 fanden sich die folgenden acht Fragen, die einen Bezug zur Velonutzung aufwiesen:

Frage 12a: Ist Deiner Meinung nach ein sicherer Veloweg zur Schule/zum Arbeitsplatz vorhanden, würdest Du Dir einen wünschen oder brauchst Du keinen?

Vorhanden / Wünsch ich mir / Brauche ich nicht / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 12c: Ist Deiner Meinung nach genug Platz vor dem Haus vorhanden um Dein Velo hinzustellen, würdest Du Dir mehr Platz wünschen oder brauchst Du nicht mehr Platz?

Vorhanden / Wünsch ich mir / Brauche ich nicht / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 12d: Ist Deiner Meinung nach wenig Verkehr in Deinem Quartier vorhanden, würdest Du Dir weniger Verkehr wünschen oder nicht?

Vorhanden / Wünsch ich mir / Brauche ich nicht / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 13b: Wenn ich mit dem Velo unterwegs bin, fühle ich mich sicher.

Trifft zu / Trifft nicht zu / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 35b: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen.)

Meistens / Oft / Selten / Nie / Keine Angabe

Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?

Zu Fuss / Mit dem Velo, Trottinett o.ä. / Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fuss und öffentlicher Verkehr / anderes, Kombinationen / Keine Angabe

Frage 56: Wie lange hast Du gewöhnlich zur Schule / zum Arbeitsplatz?

1 – 5 Minuten / 6 – 10 Minuten / 11 – 20 Minuten / 21 – 30 Minuten / 31 – 45 Minuten / mehr als 45 Min. / Keine Angabe

Frage 57: Wie sicher findest Du Deinen Schulweg? (in Auswertung: Schulweg/Arbeitsweg)

Sehr sicher / Sicher / Unsicher / Sehr Unsicher / Keine Angabe

Diese acht Fragen wurden für die hier durchgeführte Studie sekundärstatistisch ausgewertet, dieses insbesondere unter Kontrolle der in der Jugendbefragung ebenfalls erhobenen soziodemographischen Angaben (Alter, Schultyp, Geschlecht, Alltagssprache in der Familie).³

Eine besondere Schwierigkeit der sekundärstatistischen Auswertung bestand darin, dass in den vorliegenden Auswertungen des Statistischen Amtes immer nur die Randauszählungen der einzelnen Fragen vorlagen, jeweils bivariat gekreuzt mit den soziodemografischen Angaben (dieses immer inklusive der Angaben zu „Weiss nicht“ und/oder „Keine Angabe“). Für die sekundärstatistische Analyse mussten die Kreuztabellierungen mehrerer Fragen respektive die gleichzeitige Kontrolle mehrerer soziodemografischer Angaben zuerst erarbeitet werden, dieses in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt. Der Zusatzaufwand erbrachte inhaltlich sehr wertvolle Ergebnisse zur Velonutzung Jugendlicher im Kanton Basel-Stadt.

Nachstehend sind zentrale Ergebnisse der sekundärstatistischen Auswertung der Jugendbefragung 2009 in grafisch aufbereiteter Form wiedergegeben. Die Tabellen zu den Grafiken mit den genauen absoluten Zahlen finden sich im Anhang (vgl. ANHANG 5: Tabellen zu Auswertungen Jugendbefragung)

Velonutzung der Jugendlichen für den Weg in die Schule / zum Arbeitsplatz

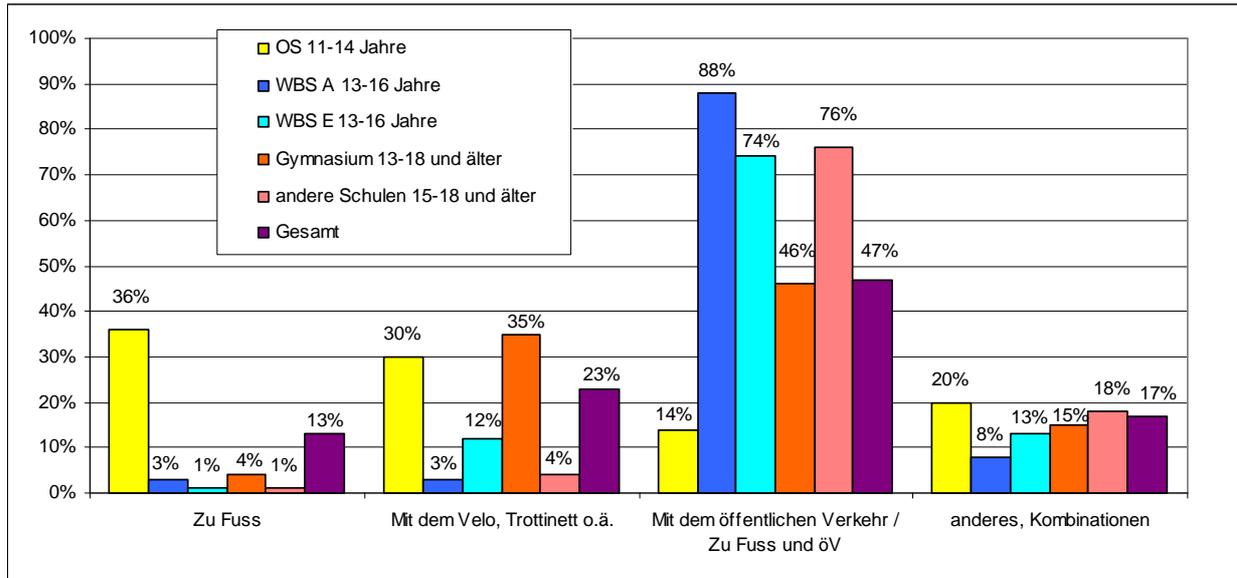
Die Velonutzung auf dem Schulweg ist soziodemographisch hauptsächlich von drei Unterschieden bzw. Effekten geprägt: erstens dem Unterschied nach Schultyp, in dem sich tendenziell ein Schichteffekt widerspiegelt, zweitens dem Unterschied nach Geschlecht und drittens dem Unterschied nach der zu Hause gesprochenen Alltagssprache, in dem sich tendenziell ein Migrations- sowie wiederum ein Schichteffekt widerspiegelt. Es wird davon ausgegangen, dass die Eltern der Jugendlichen in höheren sozialen Schichten einen höheren Ausbildungsabschluss sowie ein grösseres Vermögen/Einkommen besitzen. Dies konnte mittels der Daten der Jugendbefragung empirisch aber nicht näher untersucht werden. Als statistische Grundtendenz kann aber davon ausgegangen werden, dass die Jugendlichen, die das Gymnasium besuchen, einer höheren sozialen Schicht angehören als die Jugendlichen, die die Weiterbildungsschule (WBS) besuchen, und dass die Jugendlichen WBS E (leistungsstärkere Schüler) einer höheren sozialen Schicht angehören als die Jugendlichen der WBS A (leistungsschwächere und mittlere Schüler). Zum andern kann ebenfalls als statistische Grundtendenz angenommen werden, dass Eltern von Jugendlichen, die aufgrund der in der Familie gesprochenen Sprache in die Schweiz immigriert sein dürften, einer tieferen sozialen Schicht zugehören als die Eltern von Jugendlichen, wo das nicht der Fall war. Es handelt sich dabei aber nur um eine statistische Aussage, von der der Einzelfall immer abweichen kann.

Unterschiede nach Schultyp: Schichteffekt

Mit Bezug auf die Velonutzung der Jugendlichen in die Schule respektive (für Lehrlinge) an den Arbeitsplatz zeigen sich klare Unterschiede nach besuchten Schultypen.

³ Bei der Bereitstellung der Rohdaten und einzelnen Auswertungsschritten wurden die Forscher bestens unterstützt von Catherine Zwahlen und Ute Zweers, wissenschaftliche Mitarbeiterinnen beim Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt. Herzlichen Dank!

Abbildung 2: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz? (nach Schultyp)



Lesart: Pro Schultyp = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 12 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Von allen Jugendlichen (vgl. violette Säule in der Grafik) kommen normalerweise 23% mit dem Velo oder Trottinett zur Schule⁴, 47% mit dem öffentlichen Verkehr, der meist auch einen Fussweg umfasst, 13% nur zu Fuss und 17% mit anderen Verkehrsmitteln bzw. diversen Kombinationen.

Die jüngsten Schülerinnen und Schüler der Orientierungsschule (OS) wählen das Velo oder Trottinett mit 30% überdurchschnittlich oft. Dieser Anteil nimmt mit dem Wechsel zur höheren Weiterbildungsschule (WBS) stark ab, nämlich auf noch 12% in der WBS E (leistungsstärkere Schüler) und gar nur noch 3% in der WBS A (leistungsschwächere und mittlere Schüler). Es kommt von der OS zur WBS also zu einer deutlichen Abnahme der Velonutzung. Dies gilt so allerdings nicht im Übergang zum Gymnasium. Am Gymnasium ist die Velonutzung mit 35% anteilmässig noch höher als an der OS. Es spiegelt sich hierin ein Schichteffekt in der Velonutzung. Gerade umgekehrt verhält es sich mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Der öV wird normalerweise für den Weg in die Schule in der WBS A zu 88%, in der WBS E zu 74% und am Gymnasium zu 46% benützt. Der öffentliche Verkehr ist in der Oberstufe damit das am meisten benützte Verkehrsmittel, dieses mit den genannten Schichtunterschieden. Nur in der unteren Stufe der Orientierungsschule (OS) fahren lediglich 14% der Jugendlichen mit dem öffentlichen Verkehr zur Schule, was primär mit der Nähe des Schulhauses vom Wohnort respektive der raschen Erreichbarkeit „zu Fuss“ zu erklären ist. Für die OS resultiert dementsprechend bei „zu Fuss“ der höchste Anteil mit 36%.

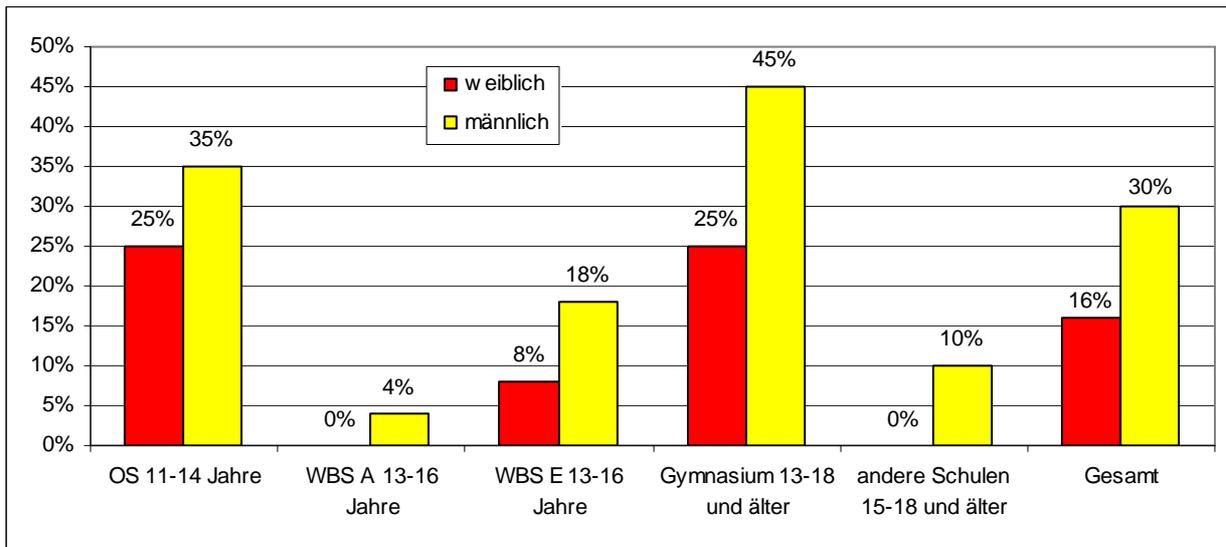
Möglicherweise wird der Schichteffekt dadurch verstärkt, dass im Kanton Basel-Stadt für die Oberstufe eine freie Schulwahl besteht. Es ist möglich, dass insbesondere die Eltern der Jugendlichen der WBS die Wahl der Schule von der guten Verbindung mit dem öV abhängig machen. Dann würde die freie Auswahl des Schulhauses die Nutzung des öV noch verstärken. Diese These konnte empirisch nicht überprüft werden. Für die Jugendlichen besteht auch beim Gymnasium grundsätzlich freie Auswahl, doch möglicherweise werden hier andere Faktoren wie der Ruf des Gymnasiums oder die grundsätzliche Ausrichtung höher gewichtet als die Anbindung an den öV.

Unterschiede nach Geschlecht: Gendereffekt

Männliche Jugendliche fahren häufiger mit dem Velo, Trottinett o.ä. zur Schule als ihre Mitschülerinnen. Im Gesamt aller befragten Jugendlichen fahren 30% der männlichen Jugendlichen und 16% der weiblichen Jugendlichen mit dem Velo (oder in der OS z.T. mit dem Trottinett) zur Schule. Der Geschlechterunterschied zeigt sich in allen Schultypen deutlich. In der WBS A und in „anderen Schulen“ fährt kein Mädchen mit dem Velo zur Schule, wobei hier auch die männliche Velonutzung sehr gering ist.

⁴ In der Jugendbefragung wurde nicht zwischen Velo und Trottinett bzw. ähnlichen Geräten unterschieden. Es ist aufgrund der Klassengespräche davon auszugehen, dass das Trottinett noch relativ häufig in der Orientierungsschule OS genutzt wird, in den oberen Schulstufen jedoch kaum mehr. In diesen Klassen dürfte der jeweils ausgewiesene Wert der Kategorie tatsächlich die reine Velonutzung ausweisen.

Abbildung 3: Anteile normalerweise mit Velo, Trottinett o.ä. in die Schule / zum Arbeitsplatz (nach Schultyp und Geschlecht)

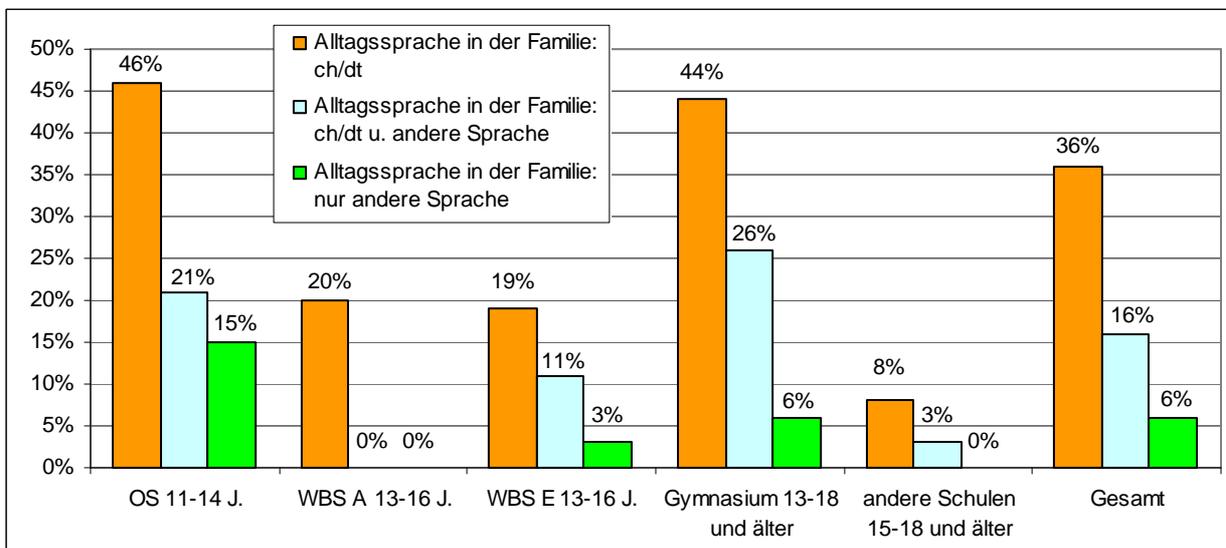


Lesart: Pro Säule jeweilige Veloanteile an allen Mobilitätsarten. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 13 im Anhang 5.
 Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Unterschiede nach Alltagssprache in der Familie: Migrations- und Schichteffekt

Ebenfalls klare Unterschiede in der Velonutzung zeigen sich danach, welche Alltagssprache in der Familie gesprochen wird. Je nachdem ob in der Familie entweder nur (schweizer-) deutsch, (schweizer-) deutsch und eine andere Sprache oder nur eine andere Sprache als Alltagssprache benützt wird, resultiert eine unterschiedliche Quote in der Velonutzung zur Schule respektive zum Arbeitsplatz. Wenn nur (schweizer-) deutsch in der Familie gesprochen wird, resultiert bei den Jugendlichen der höchste Anteil der Velonutzung von 36%, wenn (schweizer-) deutsch und eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, der zweithöchste Anteil mit 16%, und wenn nur eine andere Sprache in der Familie gesprochen wird, der niedrigste Anteil mit 6%. Die entsprechende Abfolge zeigt sich durchgehend für alle Schultypen auf unterschiedlichem Niveau, wobei in der WBS A von der zweiten und dritten Sprachgruppe keine Jugendlichen das Velo zur Schule benützen. In diesem Ergebnis dürfte sich zum einen wiederum der bereits angesprochene Schichteffekt (die Kinder der mittleren und oberen sozialen Schichten fahren häufiger Velo), zum andern die Tatsache widerspiegeln, dass fremdsprachige Eltern verstärkt aus Kulturkreisen stammen, wo das Velofahren nicht üblich ist. Hier werden auch die Kinder weniger dazu ermuntert, Velo zu fahren.

Abbildung 4: Anteile normalerweise mit Velo, Trottinett o.ä. in die Schule / zum Arbeitsplatz (nach Schultyp und Alltagssprache in der Familie)

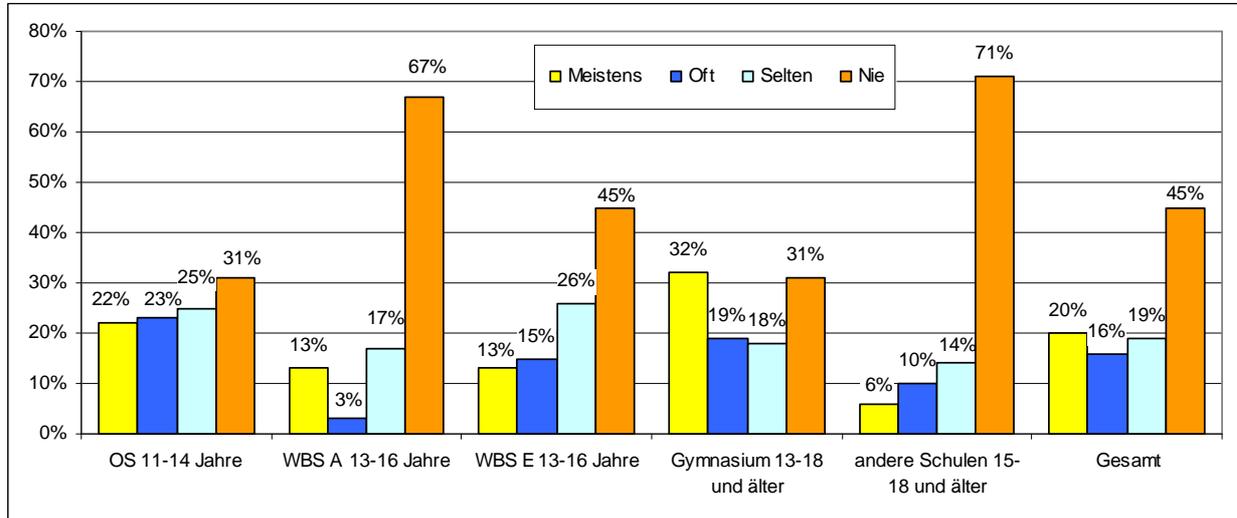


Lesart: Pro Säule jeweilige Veloanteile an allen Mobilitätsarten. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 14 im Anhang 5.
 Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Velonutzung der Jugendlichen abends in den Ausgang

Die analogen Verteilungen nach soziodemografischen Angaben ergeben sich für die andere in der Jugendbefragung gestellte Frage nach der Velonutzung, jener danach, wie oft man abends mit dem Velo in den Ausgang „gehe“.

Abbildung 5: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen) (nach Schultyp)



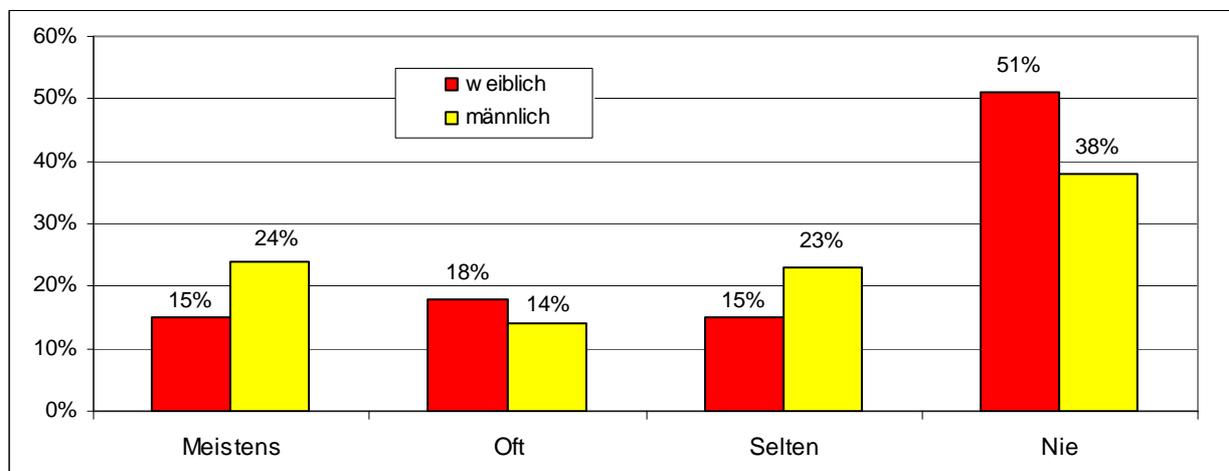
Lesart: Pro Schultyp = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 15 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Auch hier zeigt sich, dass in der OS noch relativ häufig das Velo in den Ausgang benützt wird (22% „meistens“; 23% „oft“), die Velonutzung in der WBS A und WBS E dann aber deutlich geringer ausfällt. Wiederum fällt der Anteil der Velonutzung für die Jugendlichen des Gymnasiums noch höher aus als an der OS (32% „meistens“; 19% „oft“). Für die Oberstufe ist damit wiederum ein deutlicher Schichteffekt abzulesen (am besten ersichtlich an den „nie“-Anteilen). An der WBS A wird am häufigsten „nie“ das Velo in den Ausgang benützt (67%), an der WBS E am zweithäufigsten (45%) und am Gymnasium am dritthäufigsten (31%).

Wie die nachstehende Grafik illustriert, gilt auch für den Weg abends in den Ausgang, dass die männlichen Jugendlichen häufiger „meistens“ das Velo benützen als die weiblichen Jugendlichen. Allerdings findet sich bei „oft“ eine etwas höhere Quote für die weiblichen Jugendlichen. Nimmt man „meistens“ und „oft“ zusammen, ergibt sich für die weiblichen Jugendlichen eine Quote von 33% und für die männlichen Jugendlichen eine Quote von 38%.

Abbildung 6: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen) (nach Geschlecht)

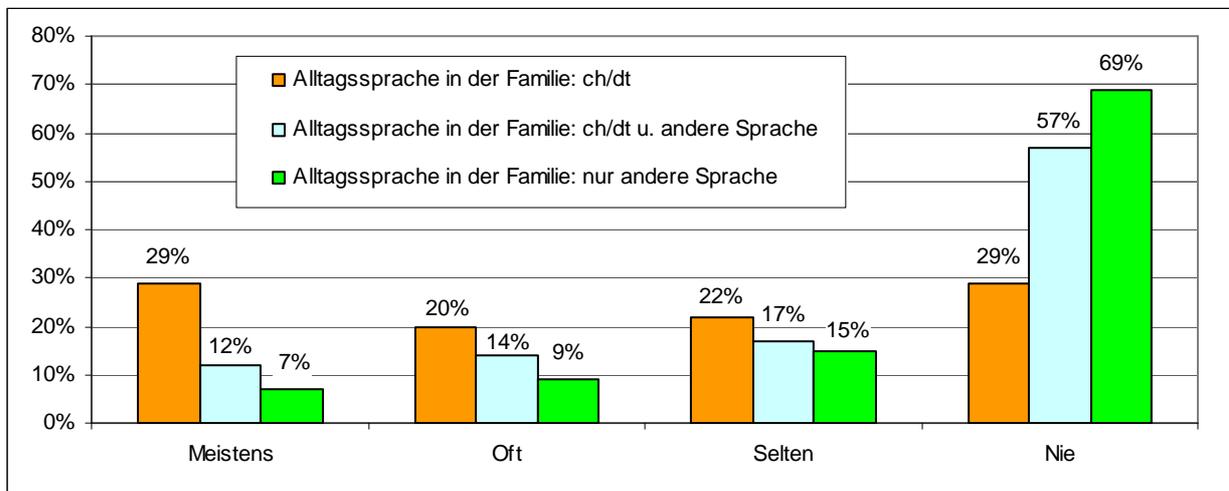


Lesart: Pro Geschlecht = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 16 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Eine noch klarere Abstufung ergibt sich für die Velonutzung abends in den Ausgang nach der in der Familie gesprochenen Alltagssprache. Je eher in der Familie (schweizer-)deutsch als Alltagssprache verwendet wird, desto häufiger wird abends in den Ausgang mit dem Velo gefahren.

Abbildung 7: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen) (nach Alltagssprache)



Lesart: Pro Alltagssprache = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 17 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

4.2 Sekundärstatistische Auswertung der Familienbefragung 2009

Methode der sekundärstatistischen Auswertung der Familienbefragung

Die Familienbefragung 2009 richtet sich an Familien, wobei eine Familie als mindestens ein Elternteil definiert wird, welcher mit mindestens einem Kind unter 18 Jahren im gleichen Haushalt, das heisst an der gleichen Adresse lebt. Zusätzlich wird eine Wohndauer von mindestens einem Jahr im Kanton vorausgesetzt. Die Befragung wurde in Form einer postalischen Befragung durchgeführt. Die befragten Familien hatten einen Fragebogen mit 83 Fragen auszufüllen. Insgesamt wurde der Fragebogen von 3'119 Familien (44.6% der Angefragten) ausgefüllt und retourniert.

Als Unterlagen zur Familienbefragung 2009 liegen vor:

Familienbefragung 2009 (Schlussbericht), Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2010, Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Familienbefragung 2009 (Grundausswertung), Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Grafiken und Tabellen. Version 28.10.2010.

Die Familienbefragung enthält einige Fragen, die einen Bezug zur Velonutzung aufweisen:

Frage 18g: Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit der Kinder im Quartier?

Sehr zufrieden / Eher zufrieden / Eher unzufrieden / Sehr unzufrieden / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 18i: Wie zufrieden sind Sie mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier?

Sehr zufrieden / Eher zufrieden / Eher unzufrieden / Sehr unzufrieden / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 18j: Wie zufrieden sind Sie mit den Velowegen/dem Velonetz im Quartier?

Sehr zufrieden / Eher zufrieden / Eher unzufrieden / Sehr unzufrieden / Weiss nicht / Keine Angabe

Frage 44i: Wie oft fahren Sie oder Ihr Partner/Ihre Partnerin gemeinsam mit Ihrem jüngsten Kind Fahrrad?

Mehrmals pro Woche / Einmal pro Woche / 2 - 3 Mal pro Monat / Seltener / Nie / Keine Angabe

Frage 47a: Wie viele Velos gibt es in Ihrem Haushalt?

Keines / Eins / Zwei / Drei und mehr / Keine Angabe

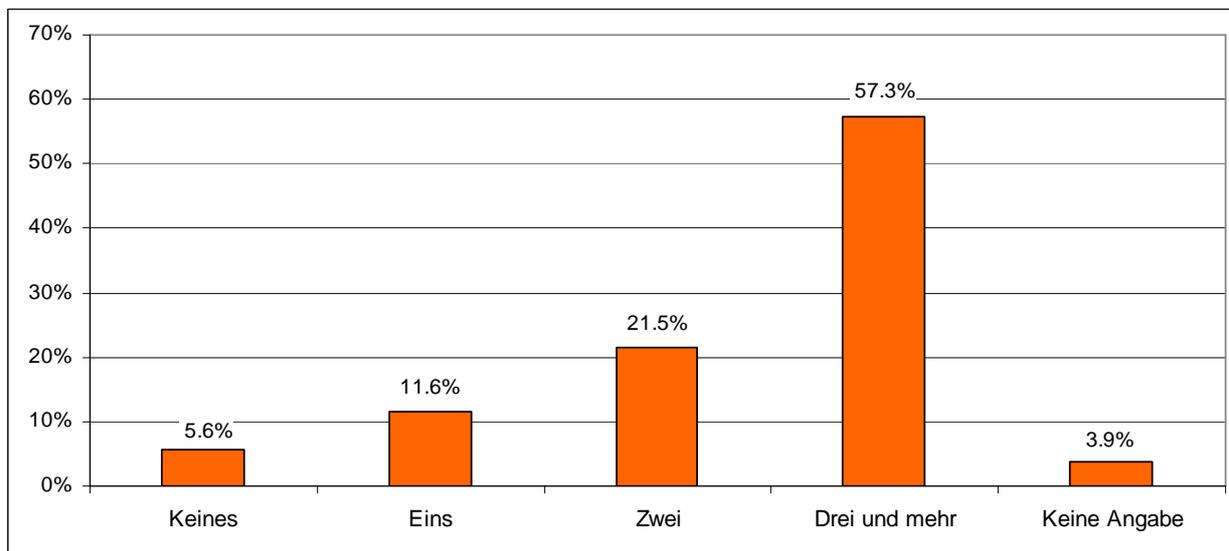
(Vgl. *Grundausswertung Familienbefragung 2009, Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Grafiken und Tabellen. Version 28.10.2010. passim*)

Die Auszählungen der Antworten auf diese Fragen werden hier analysiert.

Anzahl Velos in den Familien

Von Interesse ist zunächst das Ergebnis, dass mit 90.4% die allermeisten der befragten Familien angeben, in ihrem Haushalt gebe es mindestens ein Velo. Mehr als die Hälfte (57.3%) aller befragten Familien geben sogar an, drei und mehr Velos im Haushalt zu haben. Dabei muss allerdings offen bleiben, inwieweit es sich bei den angegebenen Velos auch um fahrtüchtige Velos handelt. Allerdings wurden die Velos ja einmal angeschafft und das weist darauf hin, dass zunächst einmal damit gefahren wurde. Ein grundsätzliches Interesse am Velofahren bestand offenbar.

Abbildung 8: Wie viele Velos gibt es in Ihrem Haushalt? (Familienbefragung)



Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 47a, S. 92, eigene grafische Darstellung.

Aus der Grundausswertung der Familienbefragung ist zu ersehen, dass sich diejenigen Familien, die angeben, kein Velo im Haushalt zu haben, nach „Alltagssprache in der Familie“ wie folgt aufteilen:

kein Velo im Haushalt (im Gesamt: 5.6%):

Alltagssprache in der Familie ch/dt: 1.7%

Alltagssprache in der Familie ch/dt und andere Sprache(n): 7.8%

Alltagssprache in der Familie nur andere Sprache(n): 14.6%.

(nach: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 47a, S. 92)

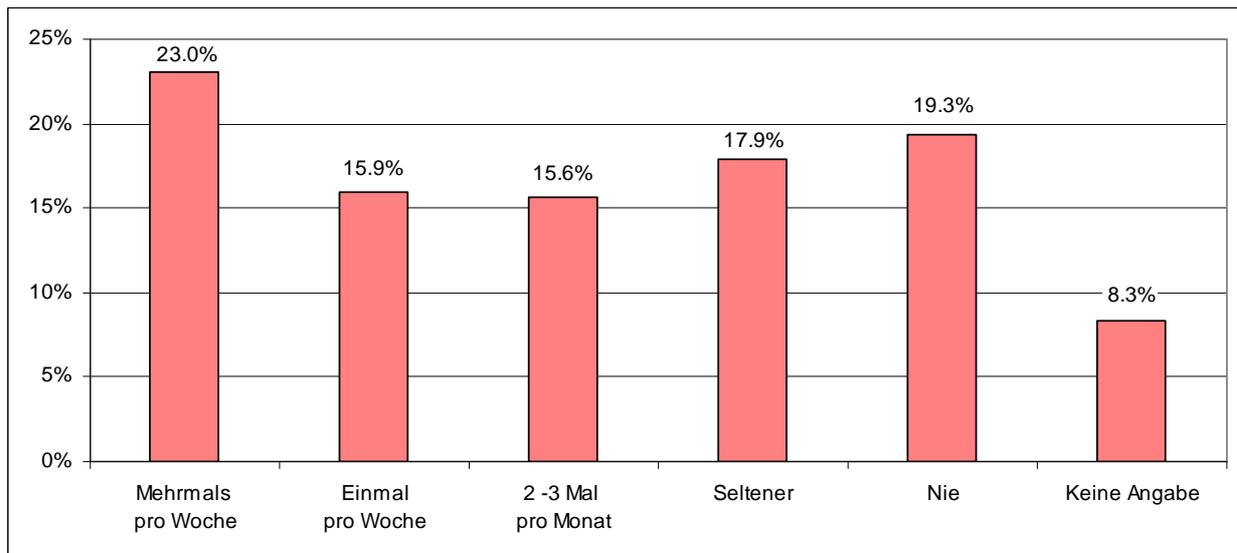
In Familien, deren Alltagssprache nur andere Sprachen sind, ist der Anteil beim Nichtbesitz eines Velos mit 14.6% klar am grössten, in Familien, die nur (schweizer-)deutsch sprechen, mit 1.7% klar am kleinsten. In diesem Ergebnis spiegelt sich, dass die fremdsprachigen Familien häufig aus einem Kulturkreis stammen, in dem es nicht üblich ist, Velo zu fahren, sie deshalb auch sehr viel weniger häufig Velos besitzen.

Gemeinsames Radfahren mit dem jüngsten Kind

Die nächste Auswertung bezieht sich auf das gemeinsame Radfahren mit dem jüngsten Kind.

Von allen befragten Familien geben immerhin 23.0% an, „mehrmals pro Woche“ mit dem jüngsten Kind Fahrrad zu fahren. Weiter machen dies 15.9% „einmal pro Woche“ und 15.6% „2-3 Mal pro Monat“. Das würde dann heissen, dass grob gesagt rund die Hälfte der befragten Familien mehr oder weniger regelmässig mit ihren Kindern Rad fahren.

Abbildung 9: Wie oft fahren Sie oder Ihr Partner/Ihre Partnerin gemeinsam mit dem jüngsten Kind Fahrrad?
(Familienbefragung)



Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 44I, S. 83, eigene grafische Darstellung.

Auch zu dieser Auswertung gibt es eine interessante Unterauswertung nach der in der Familie gesprochenen Alltagssprache:

Wie oft mit dem jüngsten Kind mehrmals pro Woche gemeinsam Fahrrad? (im Gesamt: 23.0%)

Alltagssprache in der Familie ch/dt: 26.3%

Alltagssprache in der Familie ch/dt und andere Sprache(n): 21.5%

Alltagssprache in der Familie nur andere Sprache(n): 14.6%

(nach: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 47a, S. 92)

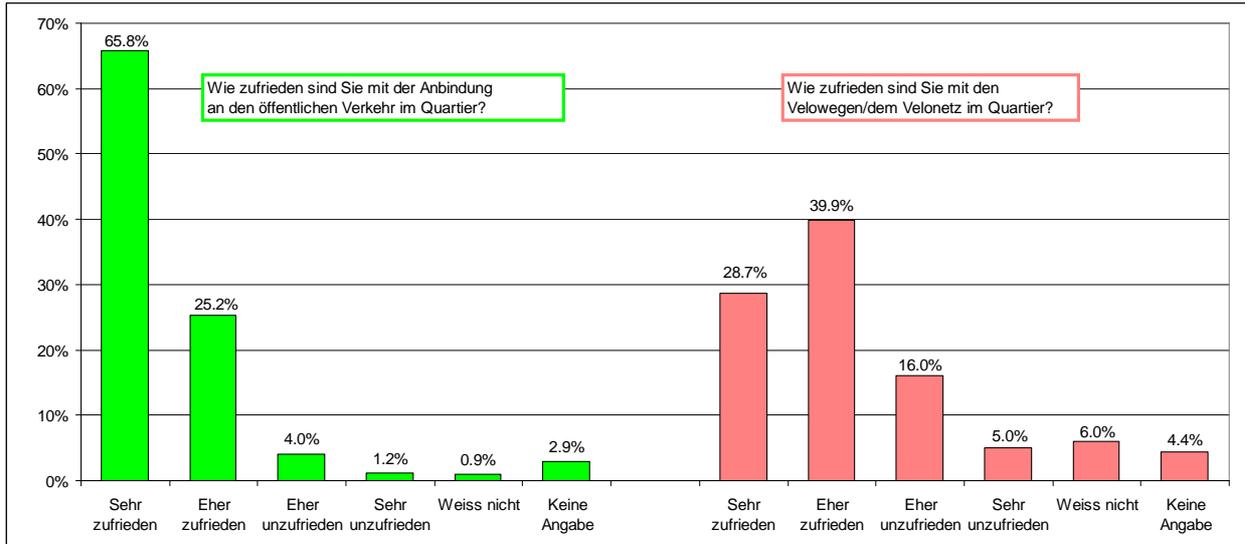
In Familien, in denen als Alltagssprache (schweizer-)deutsch gesprochen wird, kommt das gemeinsame Radfahren mit den Kindern (gemessen: mit dem jüngsten Kind) häufiger vor als in Familien, in denen als Alltagssprache auch andere Sprachen gesprochen werden und noch häufiger als in Familien, in denen nur andere Sprachen gesprochen werden. In diesem Ergebnis dürfte sich wiederum spiegeln, dass fremdsprachige Familien häufig aus einem Kulturkreis stammen, in dem es nicht üblich ist, Velo zu fahren, weshalb sie auch weniger häufig mit ihren Kindern Velo fahren.

Zufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr und mit den Velowegen / dem Velonetz

In der nachfolgenden Auswertung sind die Ergebnisse zu zwei unterschiedlichen Fragen einander gegenüber gestellt. Die erste Frage bezieht sich auf die Zufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier, die zweite Frage auf die Zufriedenheit mit den Velowegen im Quartier.

Während 65.8% der befragten Familien mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier „sehr zufrieden“ sind, sind lediglich 28.7% der befragten Familien „sehr zufrieden“ mit den Velowegen/dem Velonetz im Quartier. Nimmt man die beiden Kategorien „sehr zufrieden“ und „eher zufrieden“ zusammen, dann fallen 91.0% auf die Zufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Quartier und 68.6% auf die Zufriedenheit mit den Velowegen / dem Velonetz im Quartier (zu beachten ist, dass in der Frage zu den Velowegen relativ grosse Anteile bei „weiss nicht“ und „keine Angabe“ bestehen; wohl vor allem von nicht Velo fahrenden Familien). Dieses Ergebnis deutet auf eine ungleiche infrastrukturelle Gewichtung von öV einerseits und Velofahren andererseits hin.

Abbildung 10: Zufriedenheit mit Anbindung an öV / Zufriedenheit mit Velowegen im Quartier (Familienbefragung)

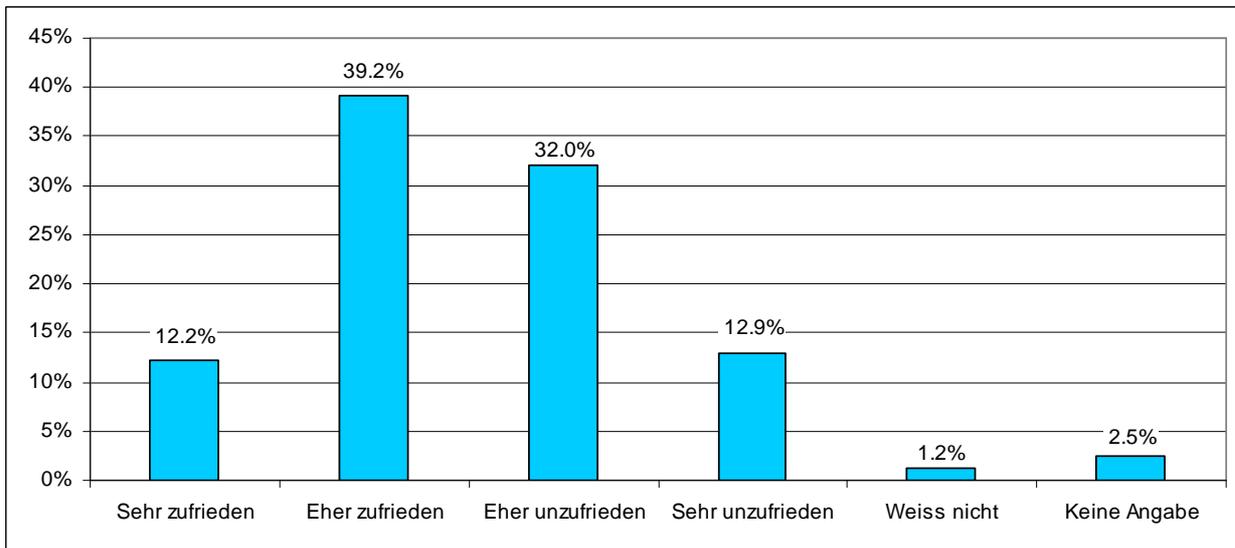


Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 18i (öV), S. 27; Frage 18j (Velowege), S. 28, eigene grafische Darstellung.

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation bezüglich Sicherheit der Kinder im Quartier

Die abschliessend ausgewertete Frage bezieht sich auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit der Kinder im Quartier. Gemäss den Ergebnissen zeigen sich 51.4% der befragten Familien mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit der Kinder im Quartier „sehr“ oder „eher zufrieden“, dagegen 44.9% der befragten Familien „eher unzufrieden“ oder „sehr unzufrieden“.

Abbildung 11: Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation bezüglich Sicherheit der Kinder im Quartier? (Familienbefragung)



Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Familienbefragung 2009 (Grundausswertung): Auswertung Frage 18g, S. 25, eigene grafische Darstellung.

Insgesamt wäre festzuhalten, dass der Grad der Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit der Kinder im Quartier doch eher gross ist. Diese Unzufriedenheit dürfte sich bei den Eltern auch in einer grösseren Zurückhaltung niederschlagen, ihren Kindern das Velofahren zu erlauben.

4.3 Sekundärstatistische Auswertung des Mikrozensus Mobilität & Verkehr 2010

In diesem Unterkapitel werden Angaben zur Mobilität und den Mobilitätsvoraussetzungen von Jugendlichen in der Stadt Basel dargestellt. Die beiden anderen Gemeinden des Kantons Basel-Stadt, Riehen und Bettingen, sind nicht einbezogen. Die Angaben basieren auf der sekundärstatistischen Auswertung der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (zur Methodik vgl. unten). Für die bessere Vergleichbarkeit und zur Einordnung der Situation werden auch die Daten der Agglomeration Basel⁵, der Deutschschweizer Städte (Durchschnitt der Städte Basel, Zürich, Bern, Winterthur, St. Gallen, Luzern und Biel) sowie der gesamten Schweiz dargestellt. In der Agglomeration ist die Stadt Basel mit enthalten, ebenso in den Daten aller Deutschschweizer Städte.

Methodik

Alle fünf Jahre wird von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung (BFS & ARE) das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung erhoben. Die letzte Erhebung fand 2010 statt. Dabei wurden 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihrer Verfügbarkeit über Verkehrsmittel sowie über ihre Einstellungen befragt⁶. Für einzelne Kantone wird jeweils eine grössere Stichprobe gezogen, um auch für ihre Ebene zuverlässige Aussagen zu erhalten. Der Kanton Basel-Stadt hat für 2010 erstmals eine solche verdichtete Stichprobe für sein Gebiet veranlasst. Dies ermöglicht es, das Mobilitätsverhalten der Basler Bevölkerung auszuwerten und darzustellen.

Da die Stichprobengrösse für die uns interessierende Altersgruppe der 12- bis 17-jährigen Jugendlichen sehr klein ist, können nur die jeweiligen Hauptvariablen ausgewertet werden. Eine verfeinerte Analyse z.B. nach Geschlecht ist aufgrund der geringen Fallzahlen nicht möglich⁷. Deshalb werden neben den Daten zu den Jugendlichen auch meist noch jene für die Gesamtbevölkerung der jeweiligen Gebiete angegeben. Daraus und zusammen mit den Ergebnissen aus den weiteren Erhebungen können Tendenzen abgeleitet werden, die sich auch auf die Jugendlichen übertragen lassen. Wegen der geringen Stichprobe werden auch die Daten der anderen Deutschschweizer Städte nicht einzeln, sondern nur als Summe dargestellt. Alle Daten beziehen sich auf Wege, die im Inland gemacht wurden. Sie bilden den grössten Teil der alltäglichen Mobilität ab. Aber für eine Grenzstadt wie Basel bedeutet dies eine gewisse Ungenauigkeit. Deshalb können die Zahlen kleine Abweichungen zu offiziellen Statistiken des Kantons Basel-Stadt aufweisen.

Tabelle 2: Die wichtigsten Kennzahlen der Stichprobe des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 nach analysierten Gebieten und Kategorien

	Personen		Wege (alle Zwecke) (Inlandwege)		Arbeits- & Ausbildungswege		Freizeitwege	
	Jugendliche 12-17 Jahre	Gesamtbevölkerung	Jugendliche 12-17 Jahre	Gesamtbevölkerung	Jugendliche 12-17 Jahre	Gesamtbevölkerung	Jugendliche 12-17 Jahre	Gesamtbevölkerung
Stadt Basel	49	1'098	230	3'717	115	k.A.	75	1'418
Agglomeration Basel	163	3'240	640	10'574	290	k.A.	234	4'170
Deutschschweizer-Städte	315	6'852	1'201	23'278	542	k.A.	458	8'890
Ganze Schweiz	4'202	62'868	15'282	209'981	6'896	k.A.	6'085	81'474

Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Die folgende Analyse ist dreigeteilt: In einem ersten Schritt werden die Mobilitätsvoraussetzungen, insbesondere die Verfügbarkeit über Verkehrsmittel sowie z.B. die Veloparkierung dargestellt. In einem zweiten werden Angaben zur Tagesmobilität gemacht: Anzahl Etappen, Wege, Distanzen, Unterwegszeit sowie Verteilung der Wegzwecke. Im letzten Schritt wird die Verkehrsmittelwahl erläutert, die weiter unterteilt ist nach Geschlecht, Einkommen, Staatszugehörigkeit sowie Abobesitz. Die detaillierten Resultate sind in einer speziellen Auswertung aufgeführt, siehe Materialienband 2.

⁵ Zur Agglomeration Basel gehören neben den Gemeinden des Kantons Basel-Stadt auch eine Reihe von solchen aus den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau.

⁶ Eine genaue Beschreibung des Umfangs und der Methodik der Erhebung findet sich im Bericht „Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“ des Bundesamtes für Statistik BFS und des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE, 2012.

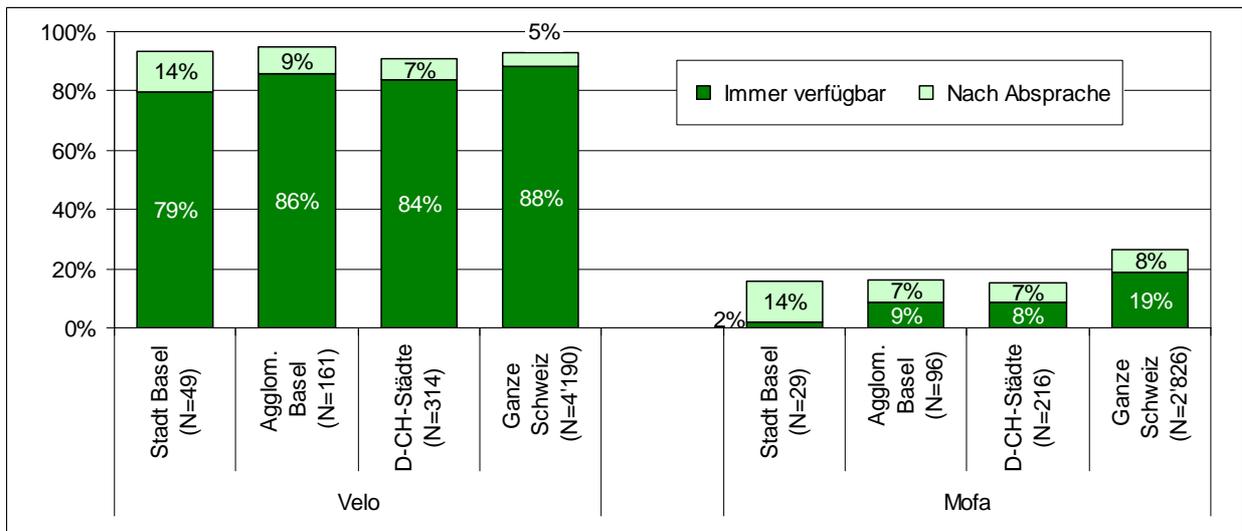
⁷ Es wäre wünschenswert, wenn in Zukunft eine etwas grössere Stichprobe vorliegen würde, die auch eine Analyse der Mobilität von Jugendlichen präziser abbilden würde.

Mobilitätsvoraussetzungen

Verfügbarkeit über Verkehrsmittel: Velos und Mofas

93% der Stadtbasler Jugendlichen (12-17 Jahre) verfügen über ein Velo. Knapp 80% verfügen immer darüber, 14% nur in Absprache mit jemand anderem. Der Anteil der dauernden Verfügbarkeit von Velos ist etwas geringer als im Gesamt der Deutschschweizer Städte, in der Agglomeration Basel und der ganzen Schweiz. Im Gegensatz zum Velo verfügen nur 2% der Basler Jugendlichen immer über ein Mofa, bei 14% ist dies in Absprache möglich. Auch hier ist der Anteil der dauernden Verfügbarkeit geringer als in der Agglomeration und im Total der Deutschschweizer Städte und insbesondere im Vergleich zu den Jugendlichen der gesamten Schweiz. Auf nationaler Ebene fallen mit 19% immer verfügbarer Mofas die Werte von Jugendlichen auf dem Land ins Gewicht.

Abbildung 12: Anteil Jugendlicher, die immer oder in Absprache über ein Fahrrad bzw. ein Mofa verfügen (N = Anzahl Jugendliche 12-17 Jahre, beim Mofa ab 14 Jahren)

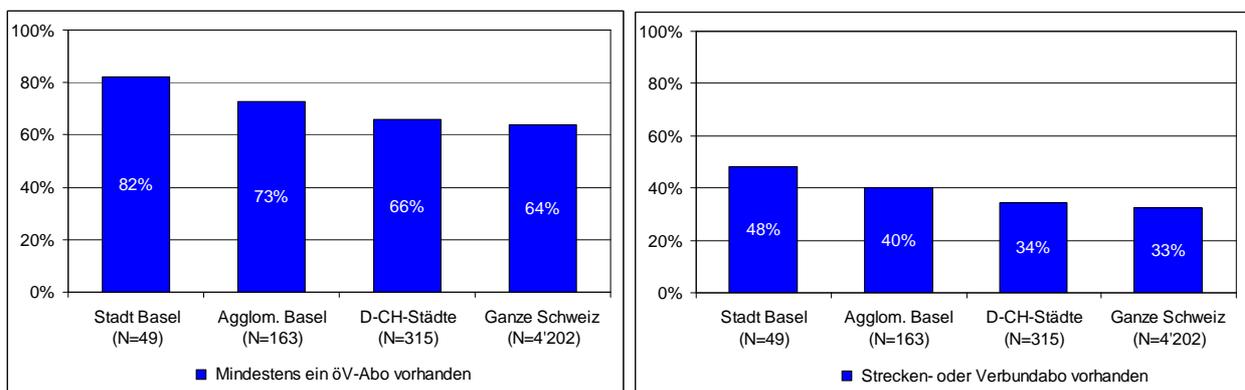


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Verfügbarkeit über Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

Etwas mehr als 80% der Jugendlichen in der Stadt Basel verfügen über mindestens ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (Halbtax-, General-, Verbund-, Strecken-, oder Gleis 7-Abo). Dies ist ein höherer Anteil als in der Agglomeration Basel und in anderen Deutschschweizer Städten. Das gleiche Bild ergibt sich in Bezug auf die Strecken- und Verbundabos, die vor allem im Lokal- und Regionalverkehr eingesetzt werden. Über ein solches Abo verfügen knapp 50% der Jugendlichen in der Stadt Basel. Im Gesamt der Deutschschweizer Städte sind es nur 34%. Welchen Einfluss der Besitz eines öV-Abonnements auf die Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs hat, wird unten im Teil zur Verkehrsmittelwahl dargestellt.

Abbildung 13: Anteil Jugendlicher, die mindestens über ein öV-Abo (Darstellung links) bzw. über ein Strecken- oder Verbundabo (Darstellung rechts) verfügen (N = Anzahl Jugendliche 12-17 Jahre)

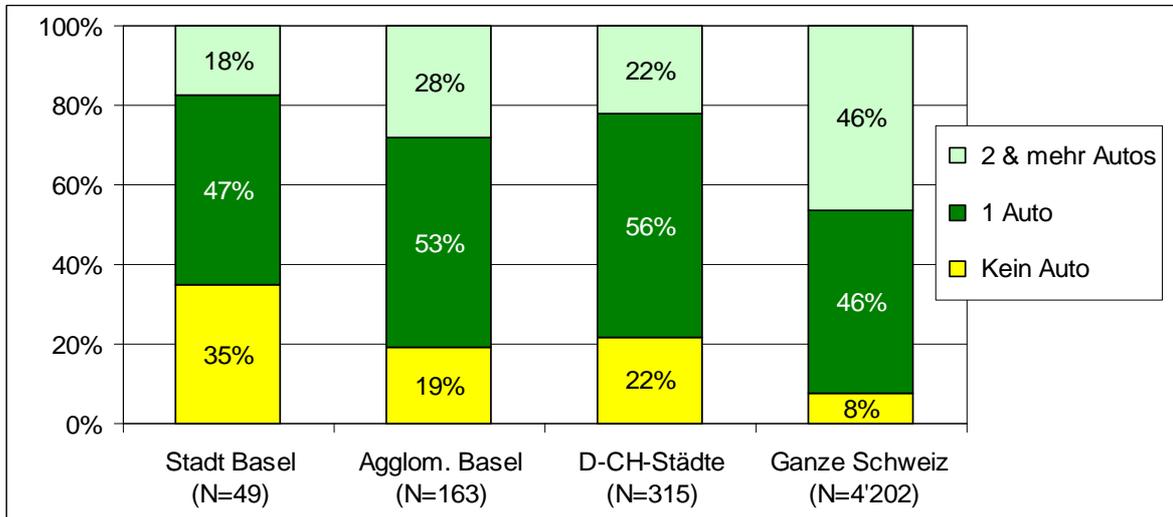


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Anzahl Autos im Haushalt

In der Stadt Basel ist der Anteil der Jugendlichen aus autofreien Haushalten mit rund 35% wesentlich grösser als in der Agglomeration und im Durchschnitt der Deutschschweizer Städte, wo es nur rund 20% sind. Gesamtschweizerisch kommen nur 8% der Jugendlichen aus Haushalten ohne Auto, dafür leben je 46% in Haushalten mit einem bzw. mehreren Autos.

Abbildung 14: Anteil Jugendlicher, die in Haushalten ohne bzw. mit einem oder mehreren Autos leben
(N = Anzahl Jugendliche)

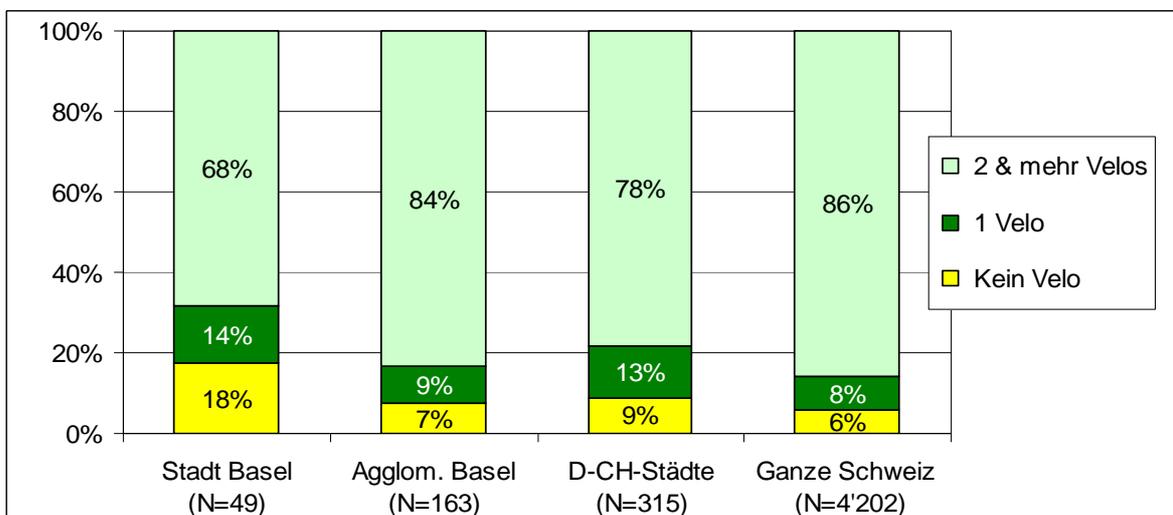


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Anzahl Velos im Haushalt

In 18% der Basler Haushalte, in denen Jugendliche zwischen 12 und 17 Jahren leben, gibt es kein Velo. In der Agglomeration Basel beträgt dieser Anteil 7%, in Deutschschweizer Städten 9% und gesamtschweizerisch 6%. Zwischen diesen Resultaten und jenen der Familienbefragung ergibt sich insofern ein Widerspruch als in der Familienbefragung nur knapp 6% der Haushalte ohne Velo sind. Worauf diese Diskrepanz zurückzuführen ist, lässt sich nicht ermitteln. Vergleicht man die Daten mit der Veloverfügbarkeit von Abb. 14 oben, so sind die beiden Mikrozensus-Werte durchaus plausibel, haben doch knapp 80% der Basler Jugendlichen immer und 14% nach Absprache ein Velo zur Verfügung. Man kann davon ausgehen, dass die Absprache nicht nur innerhalb der Familie, sondern auch mit KollegInnen stattfindet.

Abbildung 15: Anteil Jugendlicher, die in Haushalten ohne bzw. mit einem oder mehreren Velos leben
(N = Anzahl Jugendliche)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

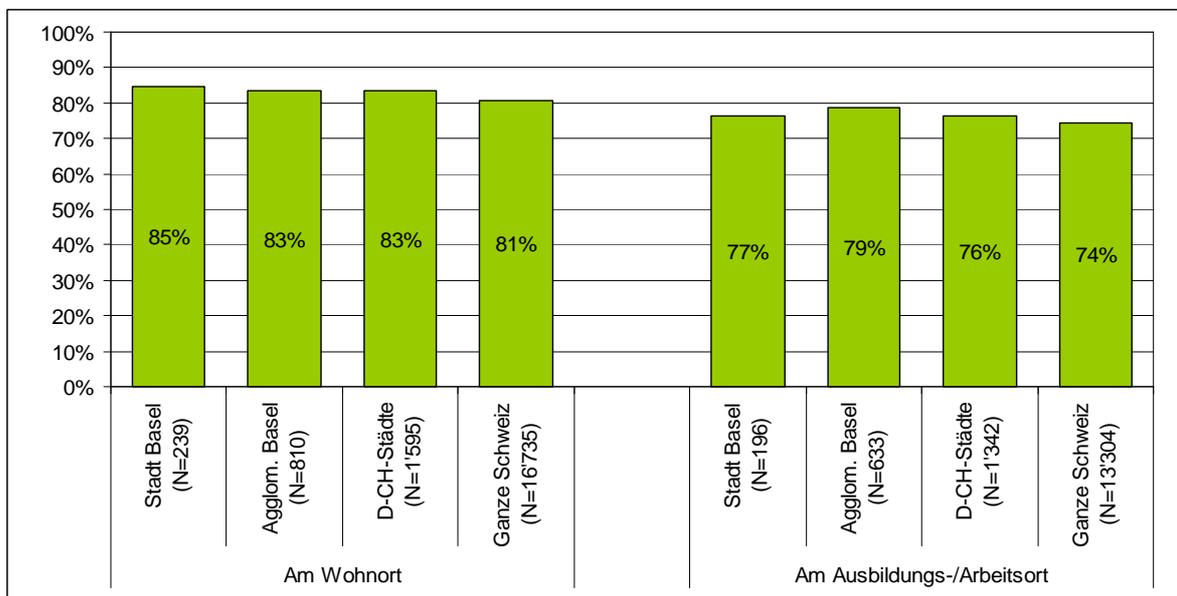
Betrachtet man den Mittelwert des Velobesitzes nach Anzahl Personen im Haushalt (wiederum nur Haushalte mit Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren), so zeigt sich, dass in der Stadt Basel 0.63 Velos pro Person zur Verfügung stehen, während es in der Agglomeration 0.81, in Deutschschweizer Städten 0.75 und in der ganzen Schweiz 0.85 Velos sind. Da in den Haushalten der ausländischen Jugendlichen wesentlich seltener ein Velo steht (42% haben kein Velo), dürfte der tiefere Anteil des Velobesitzes in der Stadt Basel mit dem höheren Anteil der ausländischen Wohnbevölkerung zusammenhängen.

Veloparkierungs-Situation am Wohn- sowie Ausbildungs- bzw. Arbeitsort

In der Mikrozensus-Erhebung wurde auch nach der Parkplatz-Situation für das Velo am Wohnort sowie am Arbeits- und Ausbildungsort gefragt. Allerdings wurde diese Frage nur einem Teil der Stichprobe gestellt und nur jenen, die ein Velo zur Verfügung haben⁸. Für eine Auswertung der Angaben von Jugendlichen in Basel ist die Stichprobe zu gering. Für die Gesamtbevölkerung lassen sich Tendenzen ableiten.

Von den befragten Baslerinnen und Baslern, die über ein Velo verfügen, sagen 85%, dass sie am Wohnort über einen Veloabstellplatz verfügen. 77% haben einen solchen an ihrem Arbeits- oder Ausbildungsort. Die wenigen Nennungen, die von Jugendlichen vorliegen, bewegen sich in einer ähnlichen Grössenordnung.

Abbildung 16: Anteil der Gesamtbevölkerung, die über einen Abstellplatz fürs Velo am Wohn- und/oder Ausbildungs- bzw. Arbeitsort verfügt (N = Stichprobe der Gesamtbevölkerung, inkl. Erwachsene)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Bei der Ausstattung der Veloabstellplätze gibt es Unterschiede zwischen dem Wohn- und dem Ausbildungs- bzw. Arbeitsort. Am Wohnort haben 64% der Velofahrenden in der Stadt Basel einen abschliessbaren Raum zur Verfügung. Dieser Anteil ist etwas kleiner als im Rest der Schweiz. 24% der Basler Velobesitzer haben zuhause eine Anbindemöglichkeit und 45% der Abstellplätze sind überdeckt⁹. Dass nur 50% der Veloabstellplätze gut zugänglich ist, deutet auf ein Verbesserungspotenzial bei Wohnbauten hin. Ein Velo, das nicht so einfach aus dem Keller oder dem Abstellraum geholt werden kann, wird vermutlich auch seltener genutzt. Möglicherweise ist die relativ gute Situation bei der Verfügbarkeit eines abschliessbaren Raumes mit dem Nachteil von dessen schwererer Zugänglichkeit verbunden.

Am Ausbildungs- und Arbeitsort haben nur 27% der Basler Velofahrenden einen abschliessbaren Raum zur Verfügung und nur 35% haben eine Anbindemöglichkeit. Angesichts der Diebstahlgefahr bzw. von deren Wahrnehmung ist hier ein grosses Potenzial für Verbesserungen vorhanden. Zudem sind 51% der Abstellplätze am Ausbildungs- oder Arbeitsort überdeckt. 73% der Velofahrenden sagen, dass ihr Abstellplatz in der Schule oder am Arbeitsort gut zugänglich ist.

⁸ Die Frage nach der Veloabstellsituation am Wohnort wurde zudem in einem anderen Modul gestellt als jene nach der Situation am Arbeits- bzw. Ausbildungsort. Die Werte lassen sich deshalb nicht miteinander verknüpfen, sondern müssen je separat betrachtet werden.

⁹ Da auch mehrere Qualitätsmerkmale auf einen Stellplatz zutreffen können, addieren sich die Kennwerte auf über 100%.

Tabelle 3: Qualitätsmerkmale der Veloabstellplätze: Anteil der Parkplätze bei denen mindestens das jeweilige Merkmal vorhanden ist (Mehrfachnennungen möglich)
(N = Stichprobe der Gesamtbevölkerung mit Angaben zur Veloabstellsituation)

	Wohnort				Ausbildungs-/Arbeitsort			
	Stadt Basel (N=279)	Agglom. Basel (N=894)	D-CH-Städte (N=1'667)	Ganze Schweiz (N=14'353)	Stadt Basel (N=206)	Agglom. Basel (N=676)	D-CH-Städte (N=1'280)	Ganze Schweiz (N=10'450)
Leicht zugänglich	50%	48%	46%	38%	73%	68%	69%	65%
Überdeckt	45%	55%	50%	48%	51%	64%	55%	61%
Mit Anbindemöglichkeit	24%	16%	25%	16%	35%	33%	35%	31%
Abschliessbarer Raum	64%	67%	69%	72%	27%	23%	24%	19%

Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Tagesmobilität

Verkehrsteilnahme, Anzahl Etappen, Wege, Ausgänge, Distanzen und Dauer pro Tag

Die Jugendlichen der Stadt Basel sind deutlich mobiler als ihre KollegInnen aus anderen Gebieten der Schweiz. Sie verliessen 2010 das Zuhause durchschnittlich etwas mehr als zwei Mal pro Tag und begaben sich dabei auf insgesamt 5 Wege sowie 9.5 Etappen. Das sind je deutlich mehr als bei Jugendlichen im gleichen Alter in der Agglomeration Basel sowie in anderen Deutschschweizer Städten. Besonders auffallend ist, dass sie 106 Minuten pro Tag unterwegs sind – beachtliche 20 bis 25 Minuten (= ein Viertel) mehr als Jugendliche in der Schweiz. Allerdings legen sie dabei eine weniger grosse Strecke zurück, was auf eher kleinräumige Bewegungen sowie den hohen Anteil an Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr hinweist (vgl. unten).

Jugendliche sind auch im Vergleich zu den Erwachsenen deutlich mobiler (siehe Vergleich zur Gesamtbevölkerung). Sie haben rund einen Drittel mehr Ausgänge, Wege und Etappen als die durchschnittliche Bevölkerung der Stadt Basel, die sich wiederum nur wenig vom Rest der Schweizer Bevölkerung unterscheidet – mit Ausnahme der durchschnittlich pro Tag zurückgelegten Distanzen, die in der Stadt Basel deutlich tiefer liegen als im Rest der Schweiz.

Tabelle 4: Verkehrsteilnahme, Anzahl Etappen, Wege, Ausgänge, Distanzen und Dauer pro Tag

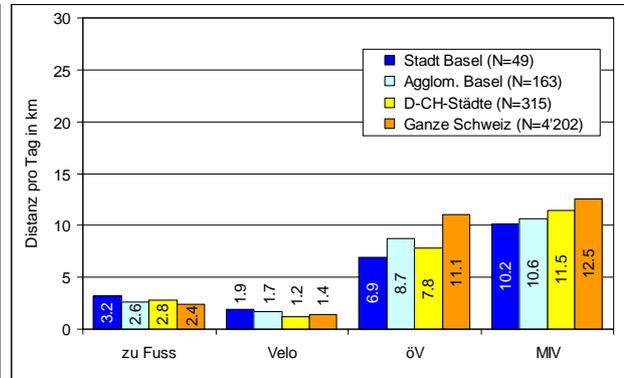
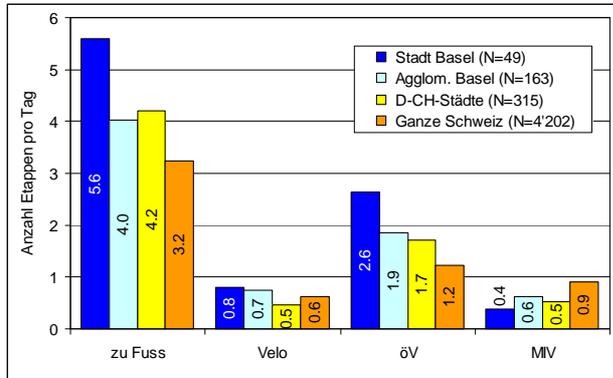
		Ausgänge	Wege	Etappen	Distanz	Dauer	N
Jugendliche 12 bis 17 Jahre	Stadt Basel	2.1	4.8	9.5	22.2	106	49
	Agglom. Basel	1.7	3.9	7.3	23.8	86	163
	D-CH-Städte	1.6	3.8	7.0	23.3	83	315
	Ganze Schweiz	1.5	3.7	6.1	27.4	79	4'202
Gesamt- bevölkerung	Stadt Basel	1.4	3.4	6.0	23.1	81	1'098
	Agglom. Basel	1.3	3.3	5.5	31.2	82	3'240
	D-CH-Städte	1.3	3.5	6.2	31.3	86	6'852
	Ganze Schweiz	1.4	3.4	5.0	36.7	83	62'868

Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Schlüsselt man die Mobilitätskennwerte auf die Verkehrsmittel auf, so zeigt sich, dass die Basler Jugendlichen – mit einer Ausnahme – mit allen Verkehrsmitteln häufiger und länger unterwegs sind als der Durchschnitt der Schweizer Jugendlichen (vgl. Abbildung 17). Die Ausnahme ist der motorisierte Verkehr. Mit diesem sind die Basler Jugendlichen deutlich weniger häufig und weniger lang unterwegs als ihre gleichaltrigen KollegInnen in der übrigen Schweiz. Dafür nutzen die Jugendlichen in der Stadt Basel die eigenen Füsse, den öffentlichen und das Velo wesentlich häufiger. Sie legen zum Beispiel täglich doppelt so viele öV-, rund 70% mehr Fussweg- und 30% mehr Veloetappen zurück als der Durchschnitt der Schweizer Jugendlichen. Sie sind dabei rund 50 Minuten zu Fuss, 33 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr und 10 Minuten mit dem Velo unterwegs. Ihre KollegInnen gesamtschweizerisch sind nur 33 Minuten zu Fuss, 19 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 8 Minuten mit dem Velo unterwegs. Ein

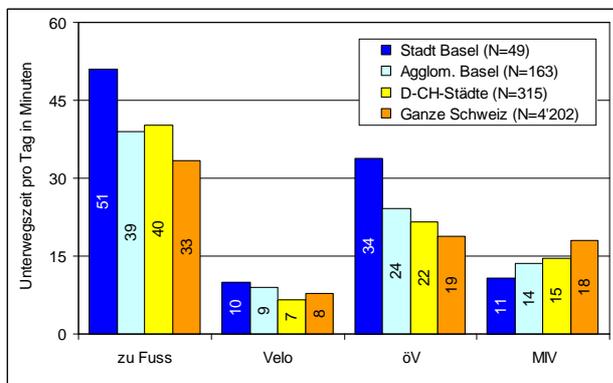
umgekehrtes Bild ergibt sich bei den Distanzen, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, was auf die relativ kurzen Wege in der Stadt Basel hindeutet. So legen die Basler Jugendlichen durchschnittlich knapp 7 Kilometer pro Tag mit dem öV zurück, gesamtschweizerisch sind es 11 Kilometer.

Abbildung 17: Etappen (oben links), Distanz (unten rechts) und Dauer (unten links) nach Verkehrsmitteln von Jugendlichen 12 bis 17 Jahre



Anzahl Etappen pro Tag mit dem jeweiligen Verkehrsmittel

Anzahl Kilometer pro Tag mit dem jeweiligen Verkehrsmittel



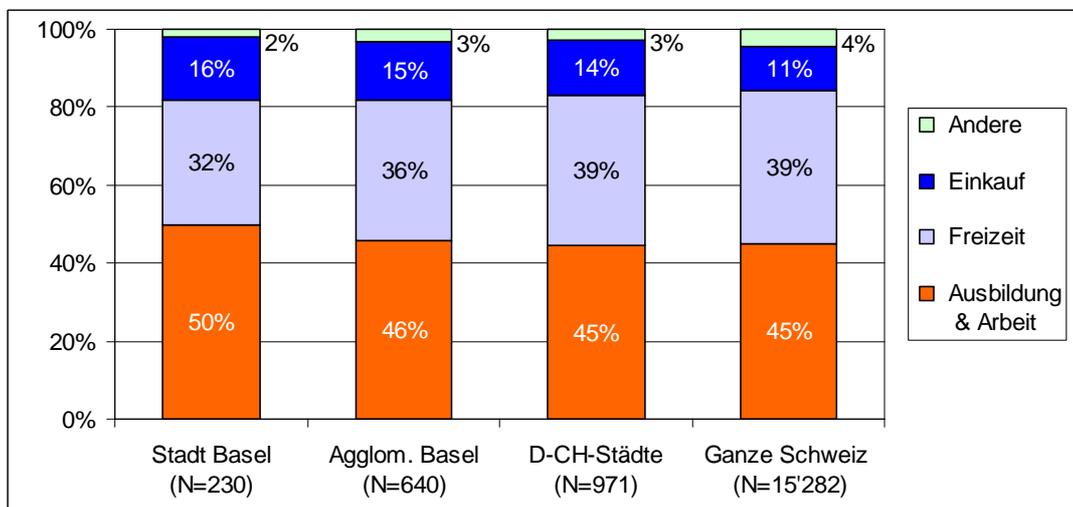
Anzahl Minuten pro Tag mit dem jeweiligen Verkehrsmittel

Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertungen

Verteilung der Wegzwecke

Drei Wegzwecke stehen für die Jugendlichen im Vordergrund. Rund die Hälfte der Mobilität findet auf Ausbildungs- oder Arbeitswegen statt, wobei die Ausbildungswege eindeutig im Vordergrund stehen, da erst wenige Jugendliche arbeiten. Im Vergleich zur Agglomeration, dem Durchschnitt der Deutschschweizer Städte und der ganzen Schweiz ist der Anteil der Ausbildungswege in der Stadt Basel etwas grösser.

Abbildung 18: Wegzwecke der Jugendlichen (N = Anzahl Inlandwege)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

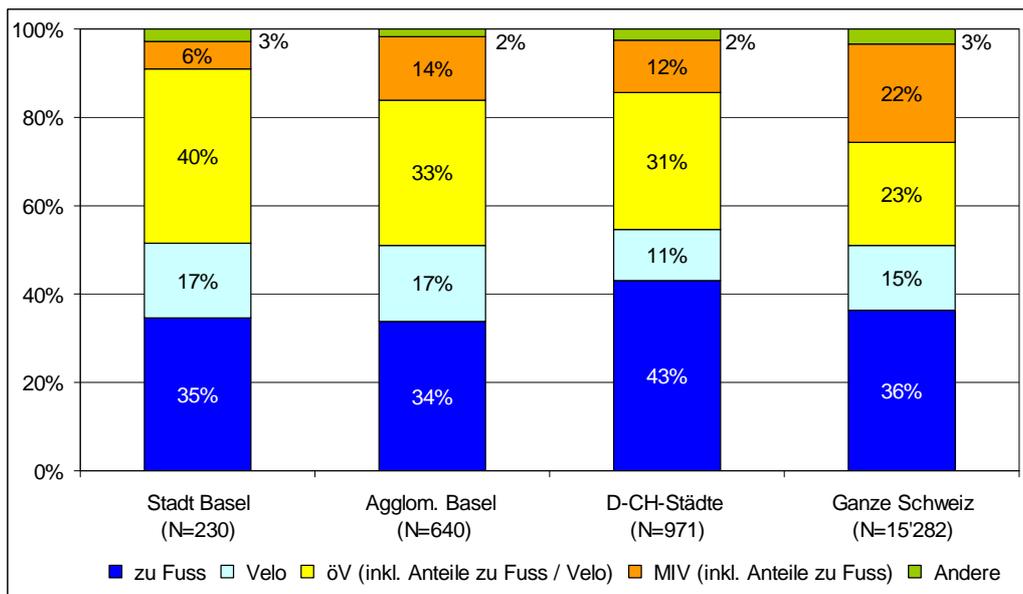
Die Freizeitwege machen rund einen Drittel der Mobilität der Basler Jugendlichen aus. Dies ist etwas weniger als im gesamtschweizerischen Durchschnitt aller Jugendlichen. Allerdings könnte dies auch mit dem dritten Zweck, den Einkaufswegen zusammenhängen. Es ist anzunehmen, dass sich bei Jugendlichen Freizeit- und Einkaufswegen häufig decken – in der Stadt noch mehr als im landesweiten Durchschnitt. Der Anteil des Einkaufsverkehrs macht in Basel rund 16% aus. Nimmt man den Freizeit- und Einkaufsverkehr zusammen, so ist der Anteil praktisch gleich gross wie jener der Ausbildungs- und Arbeitswege.

Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl insgesamt (alle Zwecke)

In der Stadt Basel sind die Jugendlichen auf rund 40% ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Dieser Anteil ist bedeutend grösser als im Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (31%), der Basler Agglomeration (33%) und der gesamten Schweiz (23%). Dieses Resultat unterstreicht die grosse Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Jugendlichen in Basel. Der Fussweganteil beträgt 35% und liegt damit im Durchschnitt der Agglomeration und der gesamten Schweiz, aber tiefer als jenem der Deutschschweizer Städte (43%). Mit dem Velo sind die Basler Jugendlichen hingegen häufiger unterwegs (17%) als Jugendliche in anderen Städten der Deutschschweiz (11%), aber nicht im Vergleich zur Agglomeration (17%) und nur wenig im Vergleich zur gesamten Schweiz (15%). Eindeutig am wenigsten Wege legen die Basler Jugendlichen motorisiert zurück (6%) während dieser Anteil in der Agglomeration mit 14% und dem Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (12%) rund doppelt und gesamtschweizerisch gar fast vier Mal so hoch ist (22%).

Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl von 12- bis 17-jährigen Jugendlichen (N = Anzahl Inlandwege)



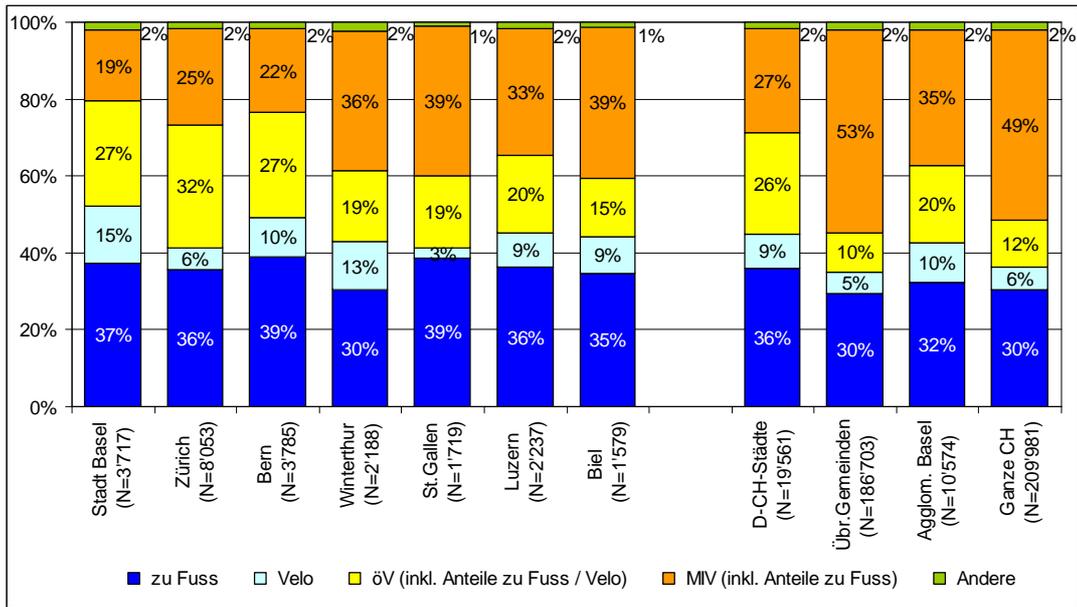
Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Da bei den Jugendlichen die Grösse der Stichprobe zu klein ist, werden einzelne Unterkategorien nur in Bezug auf die Gesamtbevölkerung ausgewertet. Sie sollen ein Bild über die Situation in der Stadt Basel geben und einen Vergleich ermöglichen. Aufgrund der allgemeinen Ergebnisse des Mikrozensus wie auch jener der anderen Erhebungen sollten sich die Tendenzen auch auf die Jugendlichen übertragen lassen. Die Angaben werden im Folgenden summarisch wiedergegeben. Die detaillierten Auswertungen sind im Materialienband 2 zu finden.

Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Städten

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach den Deutschschweizer Städten aufgeschlüsselt, zeigt sich, dass Basel sowohl beim Velo-, beim Fuss- und beim öffentlichen Verkehr zu den Städten mit den jeweils höchsten Anteilen gehört. 15% beim Velo sind ein Spitzenwert schweizweit, die 19% des motorisierten Verkehrs ein Tiefstwert. Auch bei den Jugendlichen dürften diese beiden Verkehrsmittel im gesamtschweizerischen Vergleich die Referenzwerte bilden.

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Städten (N = Anzahl Inlandwege)

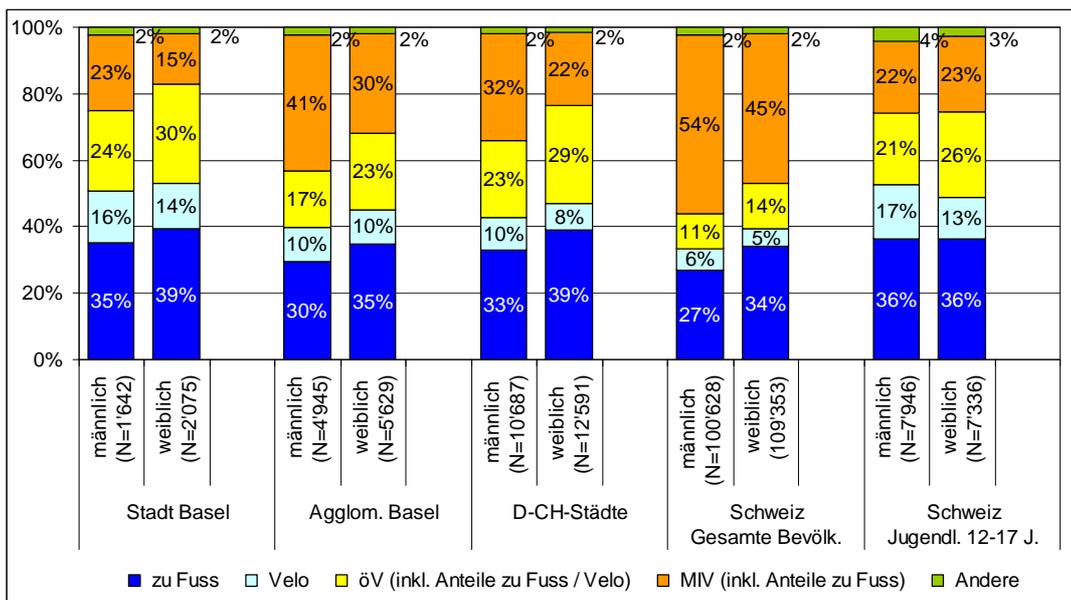


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Geschlecht

In der Stadt Basel wie auch in den anderen Gebieten wird das Muster deutlich, dass die männliche Bevölkerung etwas häufiger mit dem Velo und einem Motorfahrzeug unterwegs ist, während die weibliche Bevölkerung eher zu Fuss geht und den öffentlichen Verkehr benutzt. In der Stadt Basel fahren zum Beispiel 16% der Männer Velo, bei den Frauen sind es 14%. Dafür ist deren öV-Anteil mit 30% höher als jener der Männer mit 24%. Bei den Jugendlichen – und hier können nur die gesamtschweizerischen Werte verglichen werden, da in den übrigen Fällen die Stichprobe zu gering ist – zeigt sich, dass die Fuss- und MIV-Anteile zwischen den Geschlechtern relativ ausgeglichen sind, aber die Muster beim Velo- und öffentlichen Verkehr bestehen bleiben bzw. sich sogar noch etwas ausgeprägter zeigen. Junge Männer sind eher mit dem Velo unterwegs (17% vs. 13%), junge Frauen eher mit öffentlichen Verkehrsmitteln (26% vs. 21%).

Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Geschlecht (N = Anzahl Inlandwege)

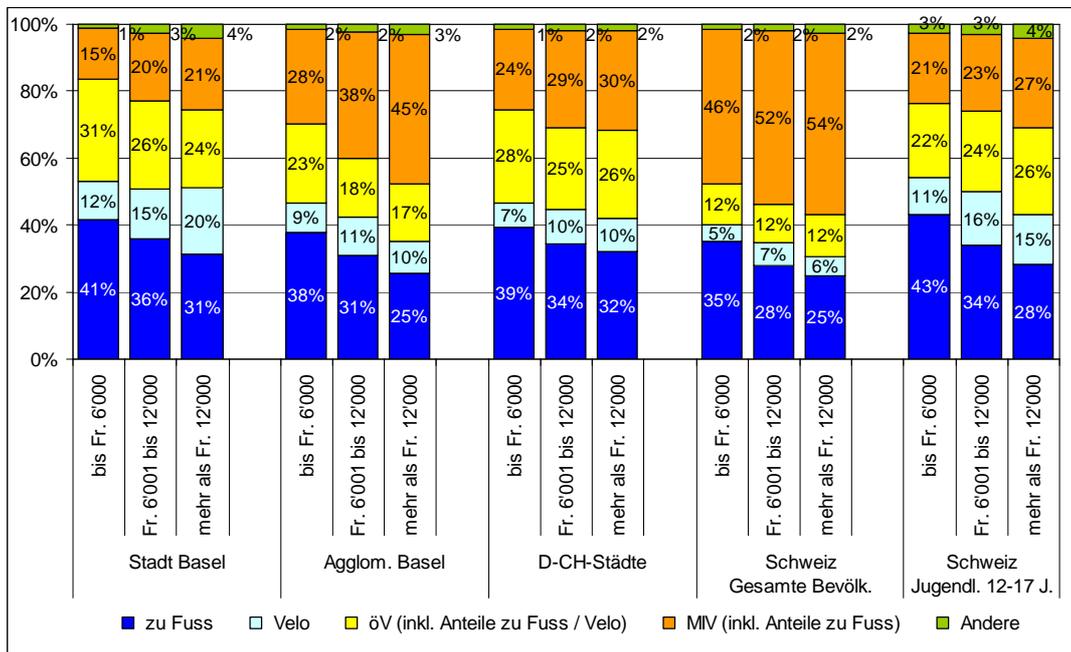


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Einkommen

Der Einfluss des Einkommens auf die Verkehrsmittelwahl ist bedeutend. Je tiefer das Einkommen, desto höher liegt der Anteil des Fuss- und des öffentlichen Verkehrs und desto tiefer der Anteil der Nutzung von Velo- und motorisiertem Verkehr. Beim Velo ist die Zunahme meist nicht linear. Personen mit hohen und mittleren Einkommen sind meist in einer ähnlichen Grössenordnung zu finden, während solche mit tieferem Einkommen weniger Velo fahren. Ausnahme ist hier die Stadt Basel, wo Personen mit hohem Einkommen nochmals deutlich mehr Velo fahren als jene mit mittlerem. Dafür sind in diesen beiden Einkommensklassen die Anteile von öV und MIV sehr ausgeglichen. Zu beachten ist, dass die Stichprobengrösse bei den obersten Einkommen der Stadt Basel relativ klein ist (Die Zahlen dazu sind im Materialienband 2 aufgeführt). Bei den Jugendlichen gesamtschweizerisch ergibt sich grundsätzlich ein sehr ähnliches Bild wie bei der Gesamtbevölkerung, was nicht verwunderlich ist, da es ja ums Haushaltseinkommen geht und die Jungen selber noch über kein eigenes Einkommen verfügen.

Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Einkommen (Basis = Inlandwege)

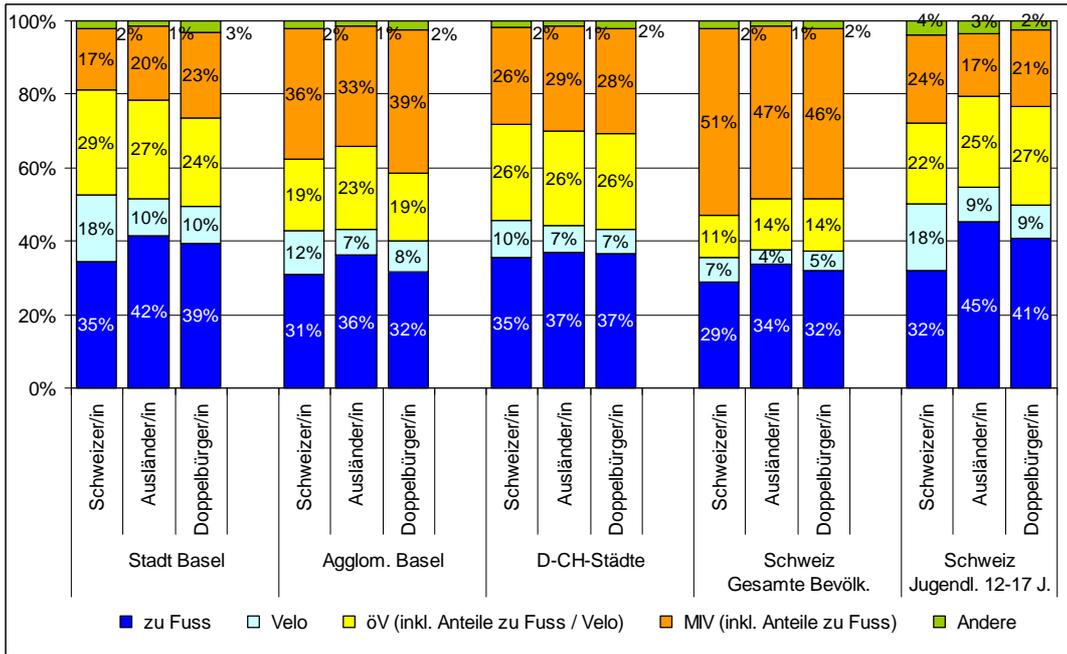


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Staatszugehörigkeit

Personen mit einem Schweizer Pass sind im Durchschnitt häufiger mit dem Velo unterwegs als jene mit ausländischer Staatszugehörigkeit, die dafür wesentlich häufiger zu Fuss gehen. In der Stadt Basel fahren 18% der SchweizerInnen mit dem Velo gegenüber je 10% der ausländischen Bevölkerung sowie den DoppelbürgerInnen. Demgegenüber legen AusländerInnen und DoppelbürgerInnen 42% bzw. 39% zu Fuss zurück, bei den SchweizerInnen sind es 35%. Dieses Bild ergibt sich grundsätzlich auch in der Agglomeration Basel und im Gesamt der Deutschschweizer Städte, auch wenn sich die Werte im Einzelnen davon etwas unterscheiden. Beim öffentlichen und motorisierten Verkehr sind die Unterschiede zwischen ausländischer und schweizerischer Bevölkerung eher gering, vor allem in den Städten.

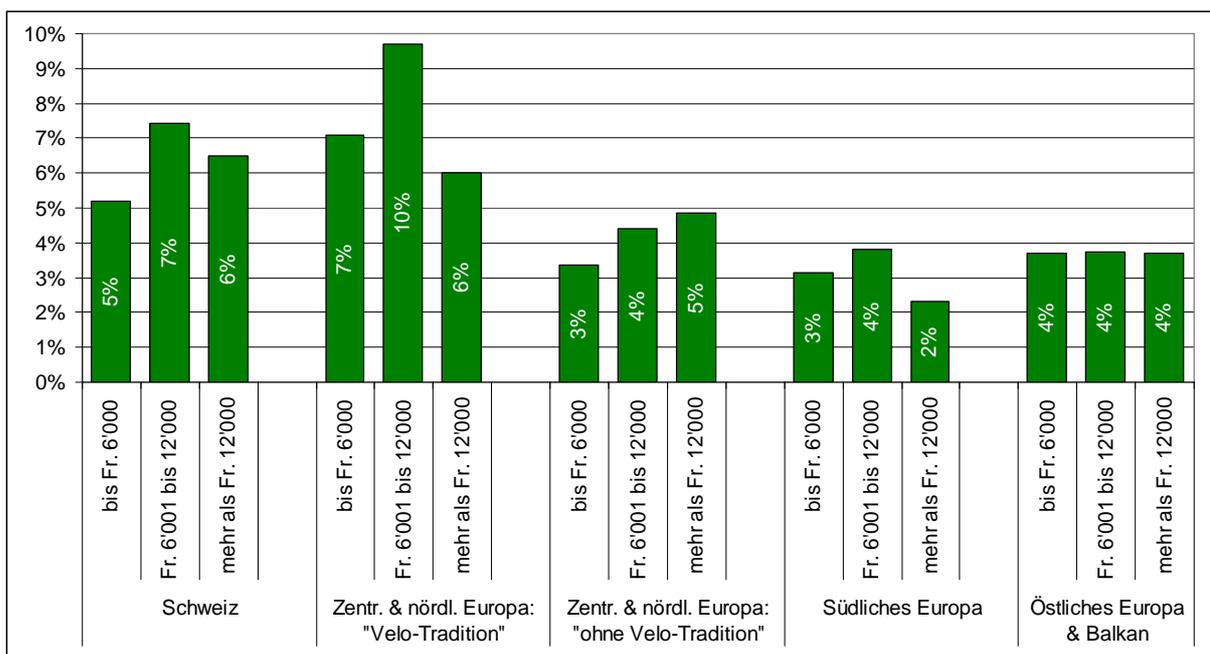
Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Staatszugehörigkeit (Basis = Inlandwege)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

In den Zahlen zur Verkehrsmittelnutzung nach Staatsangehörigkeit überlagern sich zwei Effekte: Einerseits gibt es den geographisch-kulturellen Herkunftseffekt. Dieser schlägt sich zum Beispiel bei der Velonutzung nieder. So weisen Menschen, die aus eher veloaffinen Ländern wie den Niederlanden, Dänemark oder Deutschland kommen, einen höheren Veloanteil auf als solche aus anderen zentralen und nordeuropäischen Staaten, die eine weniger ausgeprägte Velotradition haben. MigrantInnen aus südlichen oder östlichen Ländern Europas unterscheiden sich wiederum von diesen. Auf der andern Seite gibt es den sozialen Effekt, der sich auf die Velonutzung auswirkt. Wie bereits oben gezeigt, sind vor allem Menschen mit mittleren und höheren Einkommen mit dem Velo unterwegs. Diese Unterschiede zeigen sich wiederum innerhalb derselben Herkunftsgruppe.

Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl der schweizerischen Gesamtbevölkerung nach Herkunftsregion und Einkommen (Basis = Inlandwege)

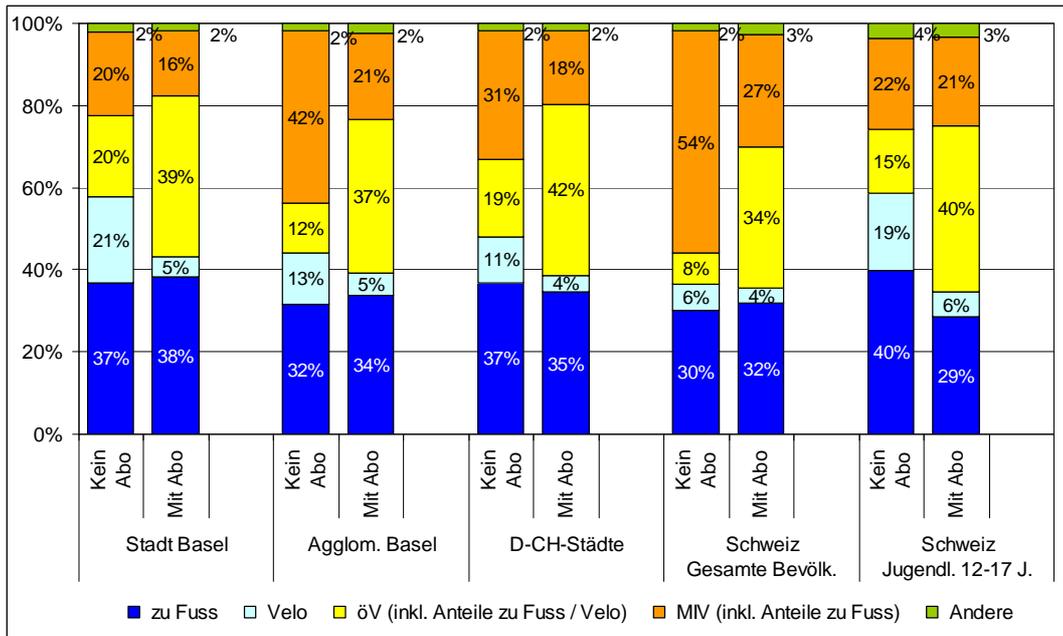


Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Besitz eines Strecken- oder Verbundabos

Es ist nicht überraschend, dass sich der Besitz eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs auch auf die Nutzung des Verkehrsmittels auswirkt. Wer ein Strecken- oder Verbundabo hat, fährt seltener mit dem Velo als wer kein solches besitzt. Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist dies genau umgekehrt. Von der Basler Bevölkerung, die ein Strecken- oder Verbundabo hat, legen 39% ihre Wege mit dem öffentlichen Verkehr und nur 5% mit dem Velo zurück. Wer kein Abo hat, macht je rund 20% seiner Wege entweder mit dem Velo oder dem öV. Bei den Jugendlichen gesamtschweizerisch ergibt sich ein ähnliches Bild.

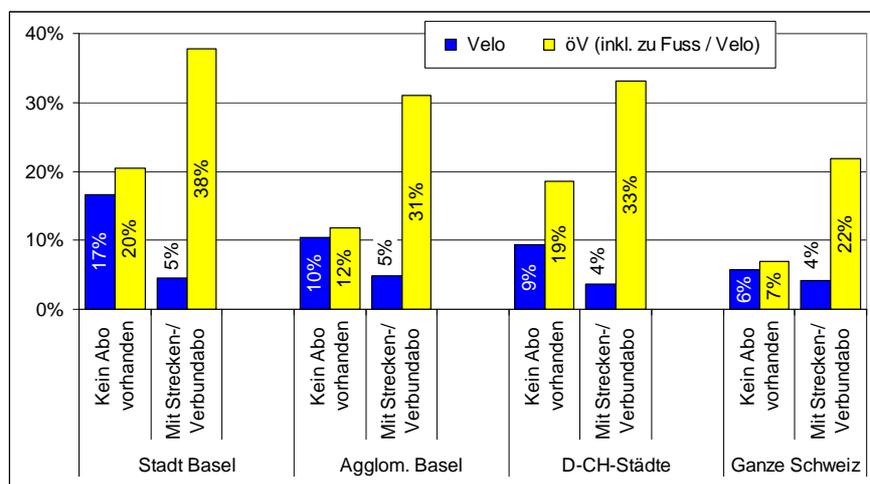
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung nach Besitz eines Strecken- oder Verbundabos (Basis = Inlandwege)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

Ein Strecken- oder Verbundabo wird meist im Hinblick auf den Ausbildungs- oder Arbeitsweg gekauft, also für regelmässig zurückzulegende Strecken wie das Pendeln. Das Vorhandensein eines solchen Abonnements wirkt sich aber auch stark auf den Freizeitverkehr aus. Wer ein Strecken- oder Verbundabo hat, ist auch in der Freizeit wesentlich häufiger mit dem öV als mit dem Velo unterwegs. So nehmen 38% derjenigen Baslerinnen und Basler, die ein Strecken- oder Verbundabo haben, den öV auch in der Freizeit. Nur 5% nehmen da das Velo. Wer hingegen kein solches Abo hat, fährt nur halb so oft mit dem öV, nimmt aber für 17% der Wege das Velo. Das Bild ist für Basel speziell ausgeprägt, zeigt sich so aber auch in den anderen Gebieten.

Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl der Gesamtbevölkerung auf Freizeitwegen nach Besitz eines Strecken- oder Verbundabos (Basis = Inlandwege)



Quelle: BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Auswertung

5. Strukturelle Rahmenbedingungen für den Veloverkehr

5.1 Politisch-planerischer Kontext

Die folgenden Teile geben einen Überblick über die politisch-planerischen Rahmenbedingungen im Kanton Basel-Stadt. Die Zielsetzungen, Strategien und Umsetzungsgrundsätze ergeben die strukturellen Vorbedingungen, um das Potenzial für das Velo besser nutzen zu können.

Kantonaler Richtplan von 2009

Die grundlegenden strategischen und behördenverbindlichen Eckwerte für die Mobilität werden im kantonalen Richtplan festgelegt, der vom Regierungsrat 2009 verabschiedet wurde. Darin werden unter anderem folgende strategische Ziele (ST) definiert, die einen unmittelbaren Bezug zum Fuss- und Veloverkehr haben:

- Aufwertung Rhein und Ufer (ST 3): Hier sollen neue Areale zugänglich gemacht und durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet werden.
- Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner (ST 5): Hierzu sollen Verbesserungen bei der Wohn- und Wohnumfeldqualität mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen, vermehrtem Grün und einer Aufwertung des öffentlichen Raumes, speziell auch in den Zentren beitragen.
- Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems (ST 11): Dabei soll dem Langsamverkehr ausreichend Raum zugebilligt und die öV-Infrastruktur gezielt ausgebaut werden, speziell ins Umland. Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt.
- Stadtverträgliches Mobilitätsangebot mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft (ST 12): Hierzu sollen durch eine gegenseitig aufeinander abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung kurze Wege, gute Bedingungen für den Langsamverkehr, ein gutes ÖV-Angebot und eine Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz erreicht werden. Dabei wird der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV Priorität eingeräumt.

Basierend auf diesen Zielen wird eine Reihe von für den Fuss- und Veloverkehr relevanten Leitsätzen (LS) definiert, unter anderem zur Siedlungsqualität (z.B. LS 16, 18, 19); Freizeit, Erholung und Sport (z.B. LS28); dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. LS 35, 26, 37) sowie der Mobilität (z.B. LS 40, 41, 43, 46). Bei letzteren werden folgende Leitlinien definiert:

- Fördern einer stadtgerechten Mobilität mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr (LS 40).
- Mehr Platz für die Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs: Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehr zu fördern, sind für Fussgänger und Velofahrer sowohl die Sicherheit als auch die (Benutzungs-)Attraktivität der Netze und Verbindungen durch Ausbau, betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Innenstadt ist mit einem zusammenhängenden Fussgängerbereich (...) aufzuwerten (LS 41).
- Vorrang für den öffentlichen Verkehr: Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern (LS 43).
- Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen; der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten (LS 46).

Aus diesen Leitsätzen werden Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs abgeleitet. Für den Veloverkehr sind dies:

1. Es ist ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigsten Zielen und Quellen sicherzustellen.
2. Auf Hauptstrassen und an Knoten sind, wo notwendig, Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.
3. Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.

4. Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt).
5. Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

Kantonaler Teilrichtplan Velo 2013

Der Teilrichtplan Velo basiert auf der übergeordneten Planung und ist ebenfalls behördenverbindlich. Er wird zurzeit überarbeitet. Die folgenden Teile sind dem Vernehmlassungs-Entwurf entnommen und entsprechend erst provisorisch. Der Teilrichtplan Velo 2013 strebt folgende übergeordneten Ziele an:

- Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr;
- Beitrag an die Erfüllung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs);
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr;
- Reduktion der negativen Umwelteinflüsse der Mobilität;
- Stärkung der kombinierten Mobilität.

Diese Ziele sollen mit den folgenden acht Teilstrategien (ST) für die Veloplanung erreicht werden:

- Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Gefährliche Stellen müssen saniert und das bestehende Veloroutennetz an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden (ST 1).
- Die wichtigsten Ziele des Veloverkehrs sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern auf durchgehenden und direkten Routen erreichbar (ST 2).
- Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abgedeckt (ST 3).
- Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt (ST 4).
- Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Individualverkehr wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr in der Regel prioritär, mindestens aber gleichwertig behandelt. Der Fussverkehr darf dabei grundsätzlich keine Beeinträchtigung erfahren (ST 5).
- Die Schaffung von quantitativ ausreichenden sowie qualitativ guten und sicheren Abstellplätzen ist in der ganzen Stadt zu fördern (ST 6).
- Betriebliche und Unterhalts-Massnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Velorouten (ST 7).
- Die baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Veloverkehr werden mit Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt (ST 8).

Zu diesen strategischen Überlegungen werden Grundsätze und Qualitätsanforderungen für deren Umsetzung formuliert. Insbesondere wird zwischen einem Basis- und einem Pendlerrouthenetz unterschieden, wobei sich das Basisnetz am Fahrkönnen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr, also Kindern und älteren Menschen, orientiert. Bezüglich Parkierung strebt die Stadt die Einrichtung von nachfrageorientierten, kleineren, qualitativ guten und sicheren Abstellanlagen an. Sie sollen über die ganze Stadt verteilt werden.

Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

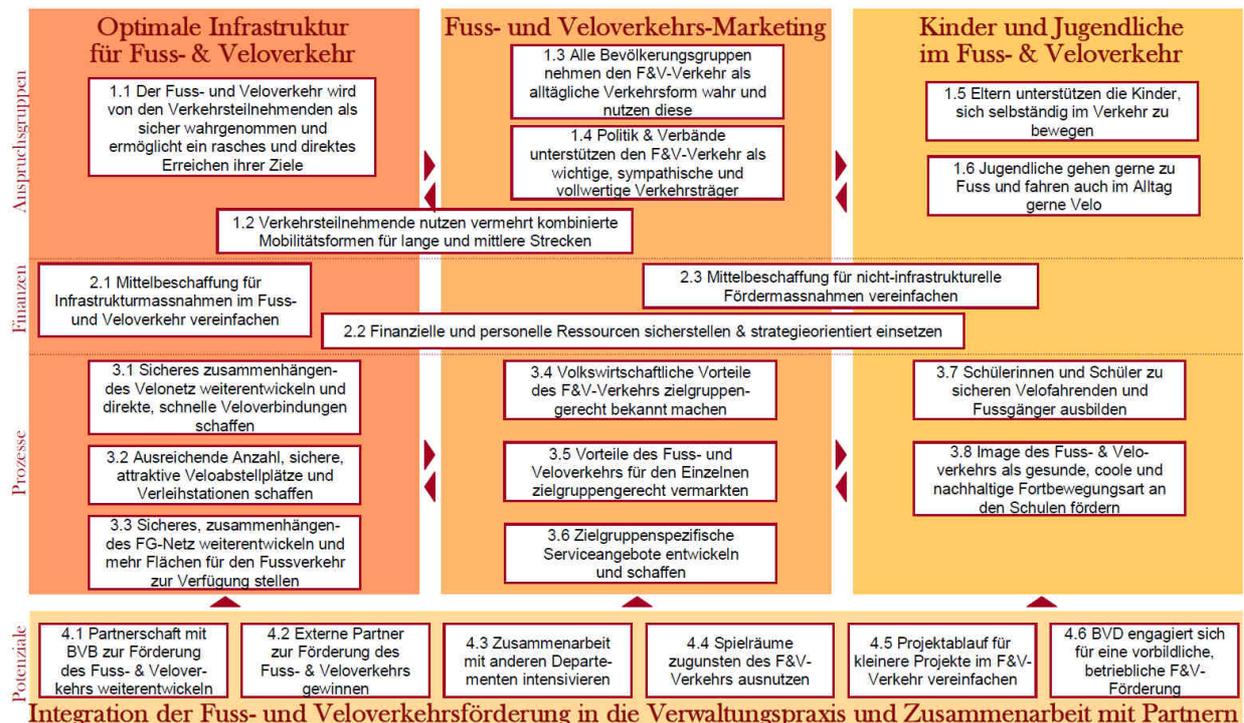
Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) des Kantons Basel-Stadt hat 2010 eine Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erarbeitet mit der Vision, Basel zur fussgänger- und velofreundlichsten Stadt der Schweiz zu machen. Drei Säulen tragen die Strategie:

- Optimale Infrastruktur mit zusammenhängenden Fuss- und Veloroutennetzen sowie attraktiven Veloabstellplätzen sollen den Komfort, die Sicherheit und die Akzeptanz der beiden Verkehrsarten fördern.

- Serviceangebote und Marketing sollen das Zufussgehen und Velofahren unterstützen und deren Vorteile sichtbar machen. Zu den Serviceangeboten gehören unter anderem ein aktualisierter Velostadtplan, Velofahrkurse sowie verbesserte Transport- resp. Mitnahmemöglichkeiten von Velos im öffentlichen Verkehr.
- Kinder und Jugendliche sollen die Freude am Velofahren und zu Fuss gehen (neu) entdecken, um damit die Generation der Zukunft für die beiden Verkehrsarten zu gewinnen. Dazu wird mit den Eltern und Fachleuten (z.B. der Verkehrsprävention) zusammengearbeitet.

Zur Umsetzung der Strategie ist ein Massnahmenpaket erarbeitet worden, welches nun sukzessive umgesetzt wird. Dazu gehören z.B. die Öffnung von Einbahnstrassen für den Veloverkehr, die Inbetriebnahme von neuen automatischen Velozählstellen, die Realisierung neuer Begegnungszonen, neue Veloabstellplätze, Kommunikationskampagnen und viele weitere Projekte.

Abbildung 27: Strategielandkarte des BVD zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs



Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Weitere politisch-planerische Grundlagen

Neben den Richtplänen und der Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs basiert die Umsetzung von Massnahmen für den Veloverkehr auf einer Reihe von weiteren Dokumenten, welche die Inhalte konkretisieren, priorisieren und mit anderen Anliegen bzw. Themen verknüpfen. Hier soll nur kurz auf drei dieser Grundlagen hingewiesen werden, ohne auf sie im Einzelnen einzugehen. Sie können auf der Website des Kantons Basel-Stadt konsultiert werden:

- Städte-Initiative und Gegenvorschlag: Am 28.11.2010 wurde der Gegenvorschlag zur Städteinitiative vom Volk angenommen. Damit wurde im Umweltschutzgesetz vorgegeben, dass bis zum Jahr 2020 der motorisierte Individualverkehr im ganzen Kantonsgebiet im Vergleich zum Stand von 2010 um mindestens zehn Prozent abnehmen soll. Ähnliche Initiativen wurden auch in Zürich, St. Gallen, Winterthur, Luzern, Basel und Genf angenommen.

Für die Umsetzung im Kanton Basel-Stadt wurde ein umfassendes Massnahmenpaket erarbeitet, das allerdings noch nicht politisch beschlossen ist. In der entsprechenden Fachgrundlage werden folgende mögliche Umsetzungsteile erwähnt (vgl. Infrast 2013):

1. Städtisches und regionales Verkehrsmanagement
2. Umfassende städtische und regionale Parkraumbewirtschaftung
3. Optimierte grenzüberschreitende Information und Tarifierung im öV
4. Breite Veloförderung und attraktives gesamtregionales Veloroutennetz

5. Weitere Verkehrsberuhigung in den Quartieren und Aufwertung der Quartierzentren
 6. Aktive Mobilitätsberatung und -information
 7. Stadtlogistik – stadtverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs
- Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität: Sie umfasst gemeinsame verkehrspolitische Grundsätze von mehreren Deutschschweizer Städten, darunter Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich (vgl. Stadtverkehr 2010). Insbesondere soll in diesen Städten für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz gesorgt werden. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat die Charta genehmigt.
 - Agglomerationsprogramm Basel: Im Rahmen dieses Programms werden zusammen mit den Nachbarkantonen und -ländern die übergeordnete Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr koordiniert. Dazu wurden Zukunftsbilder entworfen, Strategien und konkrete Umsetzungsmassnahmen formuliert. Der Bund beteiligt sich an den Investitionen, auch für die Veloinfrastruktur. (vgl. www.agglobasel.org).

5.2 Hintergrunddaten zu Veloklima, Diebstählen, Unfällen, Helmtragquoten

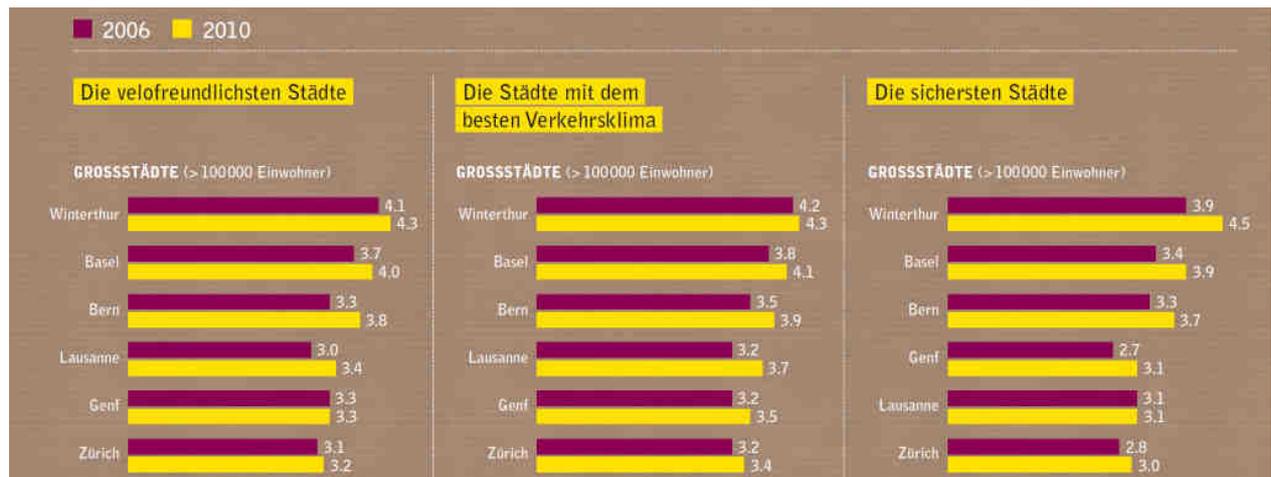
Veloklimatest (neu: Prix Velostädte)

Pro Velo Schweiz organisiert alle 4 Jahre den so genannten Veloklimatest (neu heisst er Prix Velostädte). Dabei werden Interessierte aufgefordert, die Velofreundlichkeit ihrer Gemeinde mit standardisierten Fragen zu bewerten. Die Umfrage wurde erstmals 2005/2006 durchgeführt und 2010 wiederholt. Zurzeit (2013/14) läuft eine weitere Erhebungsrunde. Im Jahr 2010 wurde neben der Internetbefragung (vgl. www.velostaedte.ch) auch eine repräsentative Erhebung durch das Institut gfs.bern durchgeführt (vgl. gfs.bern 2010). Diese wurde 2013 ebenfalls wiederholt. Die Resultate liegen zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichts noch nicht vor.

Resultate der Internetumfrage

Basel erhielt 2010 die Gesamtnote „genügend“ (Note 4). Das ist eine Verbesserung seit 2006, wo die Stadt noch die Note 3.7 erhielt. Das Wegnetz mit der Note 4.7 und das Verkehrsklima mit der Note 4.1 wurden 2010 am besten und die Abstellanlagen mit Note 3.6 am schlechtesten bewertet. Letzteres vor allem wegen der Furcht vor Diebstahl und Vandalismus.

Abbildung 28: Notenbewertung der velofreundlichsten Städte. Resultate des Veloklimatests (Internetumfrage)



Quelle: Grafik: velojournal Nr. 3/2010; Resultate: Pro Velo Schweiz

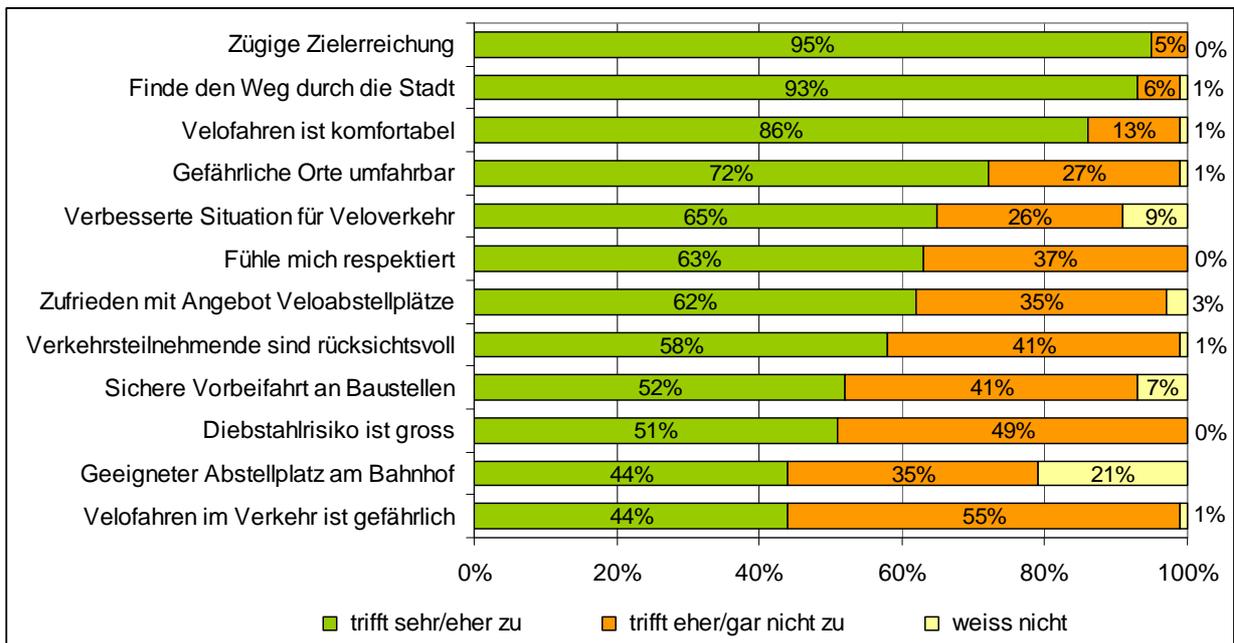
Das Wegnetz und die Sicherheit haben sich für Basel in der Umfrage zwischen 2006 und 2010 am meisten verbessert (um je 0.5 Punkte). Allerdings wird die Sicherheit mit einer Note von 3.9 noch immer mit knapp „ungenügend“ bewertet. Basel wird als zweitbeste Grossstadt der Schweiz eingestuft, hinter Winterthur. Und obwohl in beiden Städten der Veloanteil vergleichsweise hoch ist, werden zahlreiche Dimensionen nach wie vor als unbefriedigend eingestuft, insbesondere die Abstellanlagen, der Komfort und die Sicherheit.

Repräsentative Umfrage

In den Städten Basel, Bern, Lausanne und Zürich wurde 2010 auch eine repräsentative Erhebung der EinwohnerInnen ab 16 Jahren durchgeführt. Dabei wurden sowohl Velofahrende wie Nicht-Velofahrende über die Häufigkeit und Benutzungsgründe des Velos beziehungsweise die Gründe für die Nichtnutzung befragt. Die folgenden Angaben basieren auf dem Bericht von gfs.bern 2010, welcher im Auftrag von Pro Velo Schweiz erstellt wurde.

Im Vergleich der Städte findet sich in Basel der grösste Anteil an Personen, die täglich Velofahren. Sie haben das Gefühl, zügig voranzukommen und ihren Weg zu finden. Velofahren ist in ihren Augen komfortabel, auch weil gefährliche Orte gut umfahrbar sind und sie sich durch andere Verkehrsteilnehmende respektiert fühlen. Auch mit dem Angebot an Veloabstellplätzen sind sie mehrheitlich zufrieden, ausser am Bahnhof SBB. Nur 44% sagen das Velofahren sei „sehr“ oder „eher gefährlich“ und 51% schätzen das Diebstahlrisiko als „eher“ oder „sehr gross“ ein.

Abbildung 29: Aussagen zum Velofahren in der Stadt Basel (in % der EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die zumindest selten Velo fahren)



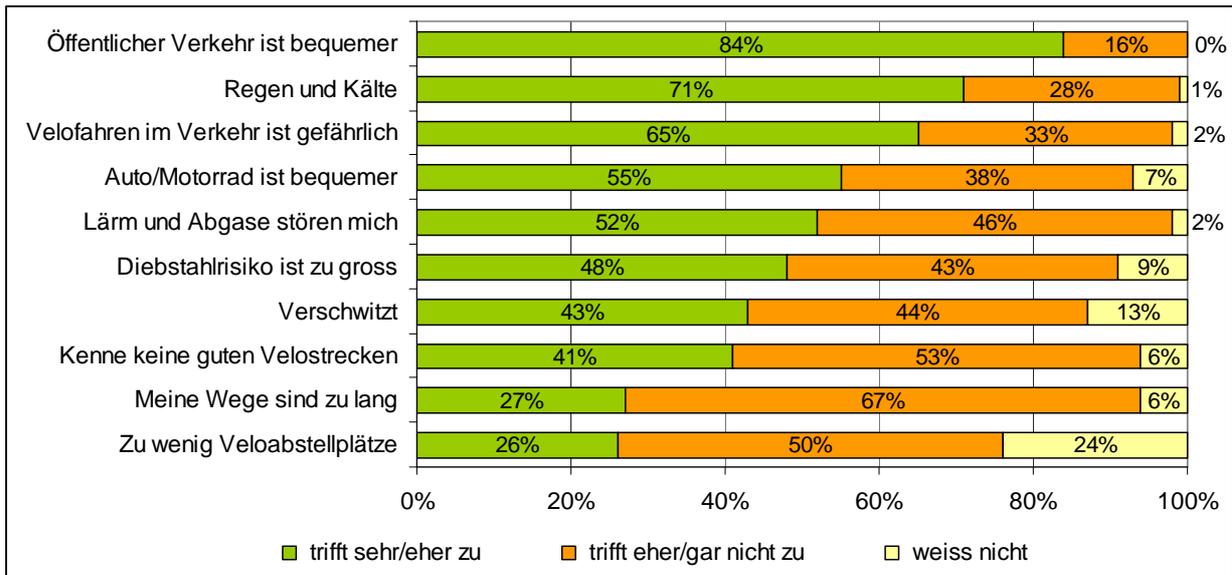
Quelle: gfs.bern 2010, Pro Velo Schweiz

39% der Befragten geben an, „nie“ Velo zu fahren. 34% fahren „täglich“ und 19% „mindestens einmal pro Woche“. Die restlichen 8% fahren „seltener als einmal pro Woche“. In der Freizeit wird das Velo am häufigsten genutzt (94%) gefolgt vom Einkaufen (67%) und dem Arbeitsweg (61%).

15% der Befragten in der Stadt Basel gaben an, dass sie nicht Velofahren können. Bei den Frauen und älteren Personen ist dieser Anteil grösser.

Die Mehrheit der Nicht-Velofahrenden verzichtet aufs Velo, weil sie den öffentlichen Verkehr als bequemer erachten. Auch Regen und Kälte sowie die Gefährlichkeit des Verkehrs, Lärm und Abgase sowie das Diebstahlrisiko halten sie von der Velonutzung ab. Nur selten ein Grund, aufs Velo zu verzichten, sind ein zu langer Weg oder fehlende Veloabstellplätze.

Abbildung 30: Gründe zum Nicht-Velofahren in der Stadt Basel (in % der EinwohnerInnen ab 16 Jahren, die nie oder höchstens selten Velo fahren)



Quelle: gfs.bern 2010, Pro Velo Schweiz

Velodiebstähle

Gemäss einer Studie des Versicherungs-Beratungsportals geld.de wurden 2011 2'538 Velos im Kanton Basel-Stadt als gestohlen gemeldet (vgl. geld.de 2011). Das sind rund 1'500 Velos pro 100'000 EinwohnerInnen. In der Stadt Bern sind es im Vergleich dazu 1'838 Velos und im Kanton Genf 597 Velos pro 100'000 EinwohnerInnen.

Eine sinnvollere Grösse des Vergleichs wäre es, die Dauer zu nehmen, während der die Velos im Ausserbereich abgestellt sind. Da aber keine solche Datengrundlage besteht, könnte man die Zahl der Velodiebstähle an der Zahl der Veloetappen messen unter der Annahme, dass ein Velo nach jeder Etappe neu parkiert wird und entsprechend auch eine neue Diebstahlsituation entstehen kann. Vergleicht man diese Werte, so zeigt sich, dass im Kanton Basel-Stadt 7 Velos pro 100'000 Veloetappen entwendet werden. In der Stadt Bern sind es 11 und im Kanton Genf 10 Diebstähle pro 100'000 Veloetappen.

In Basel wurden im Jahr 2011 5.5% der Velodiebstähle aufgeklärt, in Bern sind es nur 1.2% und im Kanton Genf 8.7% (vgl. geld.de 2011).

Tabelle 5: Velodiebstähle absolut, pro 100'000 EinwohnerInnen bzw. Veloetappen sowie Aufklärungsquote

	Velodiebstähle absolut	...je 100'000 EinwohnerInnen	...je 100'000 Veloetappen	Aufklärungsquote
Kanton Basel-Stadt	2'538	1'552	7	5.5%
Stadt Bern	2'254	1'838	11	1.2%
Kanton Genf	2'751	597	10	8.7%

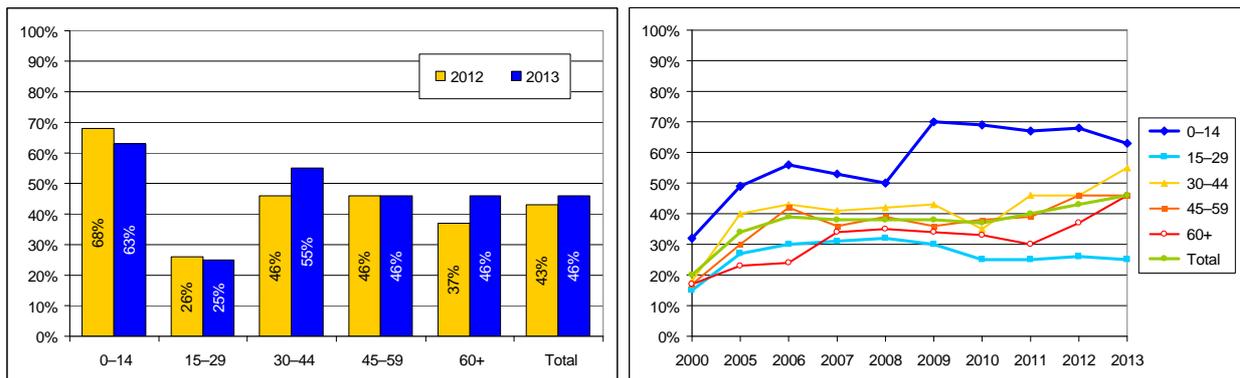
Quelle: geld.de 2011, eigene Berechnungen

Eine französische Studie (Héran 2012, S. 65) kommt zum Schluss, dass rund die Hälfte der Diebstähle im privaten Bereich erfolgt und dort sogar in 50% der Fälle in abgeschlossenen Räumen geschieht. Rund 20% der Velofahrenden, deren Velo gestohlen wurde, schaffen kein neues mehr an. Von jenen, die wieder ein Velo kaufen, erstehen 50% ein Occasionsvelo und 20% ein günstigeres Modell. Für Basel liegen keine vergleichbaren Zahlen vor. Allerdings sagen auch die Basler Jugendlichen in den Klassengesprächen, dass sie bzw. ihre Eltern nach einem Diebstahl häufig auf den Neukauf eines Velos verzichten (vgl. Kapitel 14).

Velohelmtragquote

Für den Kanton Basel-Stadt sind keine Daten zur Helmtragquote verfügbar. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu ermittelt jedes Jahr die Tragquoten auf gesamtschweizerischer Ebene aufgrund von Beobachtungen im Strassenraum (vgl. bfu 2013c). Hier zeigt sich zum einen die grosse Differenz der Tragquoten zwischen Kindern und Jugendlichen. Während rund zwei Drittel der Kinder bis 14 Jahre einen Helm tragen, sind es in der Altersgruppe der 15- bis 29-Jährigen noch rund ein Viertel. Diese Differenz kommt auch deutlich in den Klassengesprächen zum Ausdruck (vgl. Kapitel 11.1). Zum zweiten zeigt sich, dass zu Beginn des Jahrhunderts die Tragquote angestiegen ist, seit etwa 2009 bei jungen Leuten tendenziell stagniert oder leicht sinkt, während sie bei den älteren Bevölkerungsgruppen eher zunimmt. Dies dürfte auch die erhöhten Verkaufszahlen von Velohelmen in den letzten Jahren erklären (vgl. z.B. NZZ vom 31. Juli 2013).

Abbildung 31: Helmtragquoten Velofahrender (ohne E-Bikes) im Strassenverkehr nach Alter in Prozent (linke Abbildung: 2012 und 2013; rechts Entwicklung seit dem Jahr 2000)



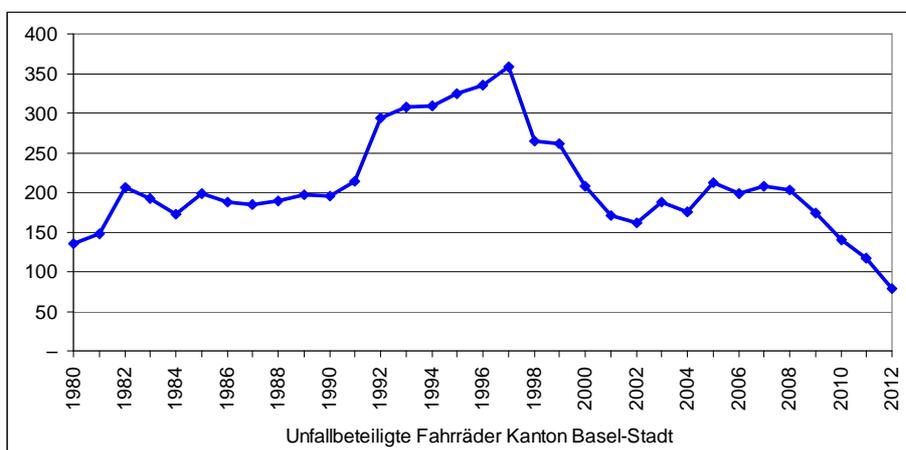
Quelle: bfu-Erhebung 2013: Helmtragquoten der Radfahrenden im Strassenverkehr

Auf Schulwegen beträgt die Tragquote im Jahr 2013 32% (2012: 37%) und entspricht damit etwa dem Anteil auf Arbeitswegen (30%). Am seltensten wird der Helm zum Einkaufen getragen (14%) und am häufigsten in der Freizeit (54%). Männliche Velofahrende tragen den Helm etwas häufiger (50%) als weibliche (40%). Diese Angaben umfassen alle Altersgruppen schweizweit.

Velounfälle – Entwicklung, Unfallrisiko, nicht registrierte Verletzte

Im Jahr 2012 wurden im Kanton Basel-Stadt 79 Velofahrende bei Unfällen polizeilich erfasst. Eine Person wurde getötet, 30 schwer verletzt und 35 leicht verletzt. Die übrigen 13 blieben unverletzt. Nach einem längeren Anstieg der Zahl der Verunfallten sank diese erstmals in den Jahren von 1998 bis 2002, verblieb dann relativ stabil und sinkt erneut seit 2009. Die genauen Gründe dafür sind nicht bekannt. Dazu beigetragen haben dürften die Infrastrukturverbesserungen, betriebliche Massnahmen sowie die Verkehrsprävention. Unklar bleibt darüber hinaus, welchen Einfluss das Wetter ausgeübt hat. So war das Jahr 2012 wesentlich niederschlagsreicher und sonnenärmer als 2011. Deshalb ist zu vermuten, dass 2012 auch weniger Velofahrende unterwegs waren. Unbekannt ist weiter, wie sich die Velonutzung langfristig entwickelt hat.

Abbildung 32: Unfallbeteiligte VelofahrerInnen seit 1980 im Kanton Basel-Stadt

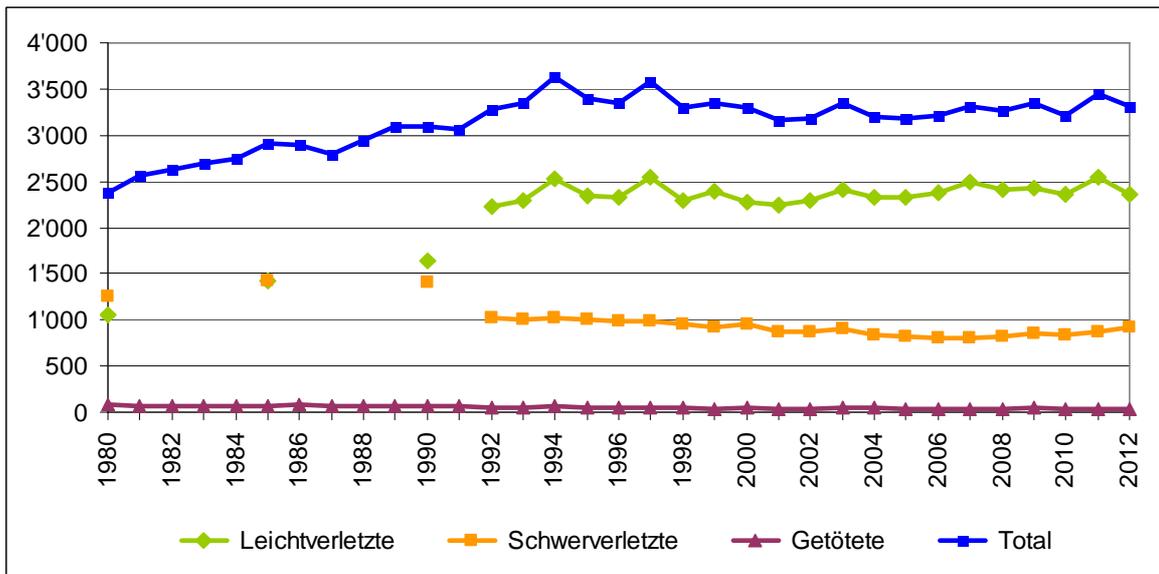


Quelle: Kantonspolizei Basel-Stadt Strassenverkehrsunfälle Basel-Stadt (div. Jahre)

Einerseits kann ein Rückgang bei der Velonutzung zu einem Rückgang der Unfallzahlen beitragen. Aber auch eine erhöhte Nutzung kann einen Unfallrückgang bewirken, wenn der Effekt der Sicherheit der grossen Zahl eintritt („safety by numbers“). Gemäss diesem in vielen Ländern beobachteten Effekt kann eine zunehmende Zahl von Velofahrenden dazu führen, dass sie auf den Strassen besser wahrgenommen und respektiert werden, was dann auch die Sicherheit erhöht. Als letzter Faktor sei erwähnt, dass bei der Zahl der Unfallbeteiligten unklar bleibt, wie konsistent die nicht verletzten Velofahrenden registriert wurden (vgl. dazu auch unten).

Trotz diesen offenen Fragen kann davon ausgegangen werden, dass die Unfallentwicklung im Kanton Basel-Stadt positiver verlaufen ist als in der ganzen Schweiz. Dort ist in absoluten Zahlen seit rund 20 Jahren kaum eine Veränderung festzustellen (vgl. Abbildung 33). Zwar hat die Bevölkerung – und damit auch die potenzielle Zahl der Velofahrenden – in dieser Zeit zugenommen, zugleich ist aber auch die Velonutzung gemäss Mikrozensus zurückgegangen.

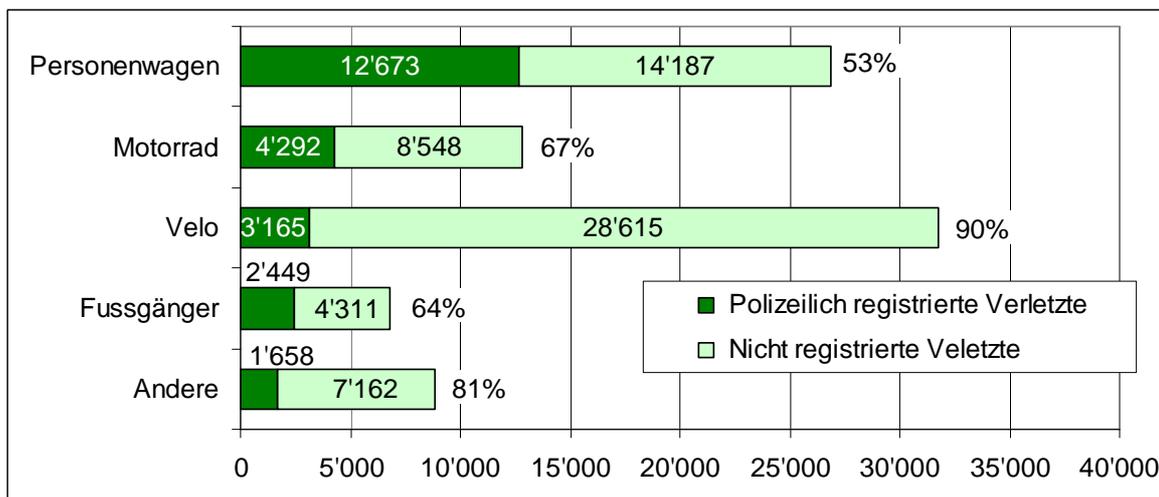
Abbildung 33: Unfallentwicklung nach Verletzungsgrad seit 1980 in der ganzen Schweiz



Quelle: Bundesamt für Statistik, STAT-TAB-Datenbank sowie bfu Status-Report 2013 (bfu 2013b)

Die Zahl der nicht registrierten verletzten Velofahrenden ist beträchtlich. Gemäss neusten Hochrechnungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu werden von den annähernd 32'000 verletzten Velofahrenden jährlich nur knapp 3'200, also 10% registriert, 90% bleiben unerfasst. Obwohl die Unterschätzung bei allen Verkehrsmitteln auftritt, ist sie nirgends so gross wie beim Veloverkehr. Der Grund dürfte vor allem bei der hohen Zahl von Selbstunfällen, das heisst vor allem bei den Stürzen von Velofahrenden liegen.

Abbildung 34: Polizeilich registrierte vs. nicht registrierte Verletzte (in % Anteil der nicht registrierten Verletzten)



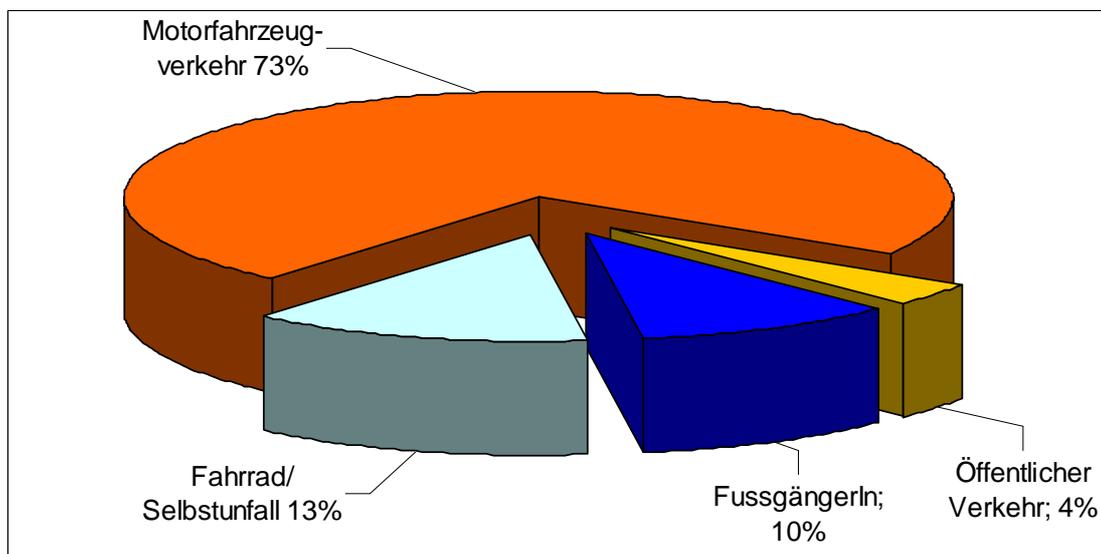
Quelle: bfu Status 2013b

Unfallrisiko im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden: Das Risiko als Velofahrender zu verunfallen ist gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu wesentlich grösser als mit einem Personenwagen. Pro 10 Millionen Stunden Verkehrsteilnahmezeit kommt es zu 47 schweren Personenschäden von Velofahrenden. Demgegenüber sind es nur 9 bei Personenwagen. Beim Zufussgehen sind es 5 schwere Personenschäden pro 10 Millionen Stunden. Weitaus am gefährlichsten ist das Motorradfahren (331) sowie das Mofafahren (165). Als schwere Personenschäden gelten getötete und schwer Verletzte Verkehrsteilnehmende.

Die Wahrnehmung des Velofahrens als gefährlich wird allerdings auch durch interessengeleitete Studien und Medienberichte geschürt. So hat zum Beispiel die Allianz Versicherung im Sommer 2013 eine Studie zu nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern und Strassenverkehrsunfällen publiziert (vgl. Kubitzki 2013). Die Allianz Suisse hat die Medienmitteilung bei der Vorstellung der Studie mit der Schlagzeile versehen „Zu Fuss oder per Velo im Strassenverkehr achtmal gefährlicher als mit dem Auto“. Und daraus dann die Schlussfolgerung abgeleitet, dass „das Fahrrad für den Weg zur Schule für Kinder aufgrund der besonderen Gefährdungslage das ungeeignetste Verkehrsmittel ist“ (vgl. Allianz 2013). Diese Sichtweise wurde in zahlreichen Medien auf den Schulanfang hin verbreitet.

Kollisionsbeteiligte: Wenn es zu Kollisionen zwischen Velo und anderen Verkehrsteilnehmenden kommt, sind die Velofahrenden am häufigsten, nämlich zu 73%, in Unfälle mit Motorfahrzeugen verwickelt. Dies ergibt die Auswertung der Statistik der Kantonspolizei Basel-Stadt der Jahre 2007 bis 2010. In 13% der Fälle kam es zu Kollisionen unter Velofahrenden oder es waren Alleinunfälle. In 10% der Velounfälle waren Zufussgehende und in nur 4% Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs verwickelt. Die Verteilung dürfte allerdings angesichts der grossen Zahl nicht registrierter Unfälle etwas verzerrt sein. Insbesondere die Anteile von Selbstunfällen und Kollisionen mit Zufussgehenden dürften real höher liegen, weil solche Unfälle tendenziell am wenigsten registriert werden.

Abbildung 35: Anteile der Kollisionen zwischen Velo und anderen Verkehrsteilnehmenden im Kanton Basel-Stadt (Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2010)

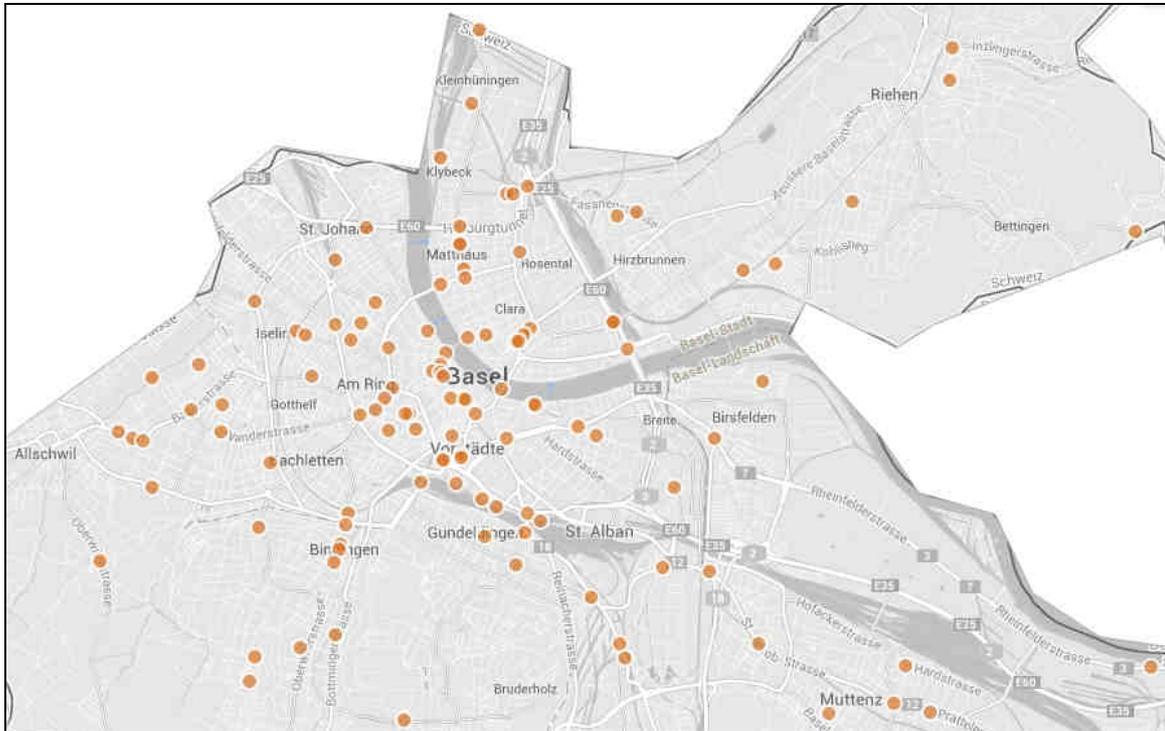


Quelle: Kantonspolizei Basel-Stadt Strassenverkehrsunfälle Basel-Stadt (div. Jahre); eigene Berechnungen

Unfallverursachende: Für den Kanton Basel-Stadt sind keine öffentlichen Unterlagen zu den Unfallverursachern bekannt. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung schreibt, dass in 49% der Zweierkollisionen die Radfahrenden „schuldlos“ seien (Walter et al. 2012). Im Sinus-Report 2013 (bfu 2013a) werden die Hauptverursacher bei Kollisionen, die schwere Personenschäden für die Velofahrenden zur Folge hatten, wie folgt ausgewiesen: Personenwagen 46%, Motorrad und Mofa je 1%, Fahrrad 44%, e-Bike 8% und Andere 8% (Durchschnitt der Jahre 2011/12).

Unfallorte: Die Orte, wo sich Velounfälle zutragen, können neu auf einer Website-Unfallkarte eingesehen werden (www.unfallkarte.ch). Diese entstand als Zusammenarbeit von drei Zeitungen und der Forschungsstelle Sotomo der Universität Zürich. Abbildung 36 zeigt die Unfallschwerpunkte in der Innenstadt, oft an Kreuzungen, aber auch auf geraden Strecken wie dem Peter-Merian-Weg, wo es zu Kollisionen zwischen Velofahrenden kommt.

Abbildung 36: Unfallkarte mit mindestens einem beteiligten Velo 2011 und 2012 im Kanton Basel-Stadt

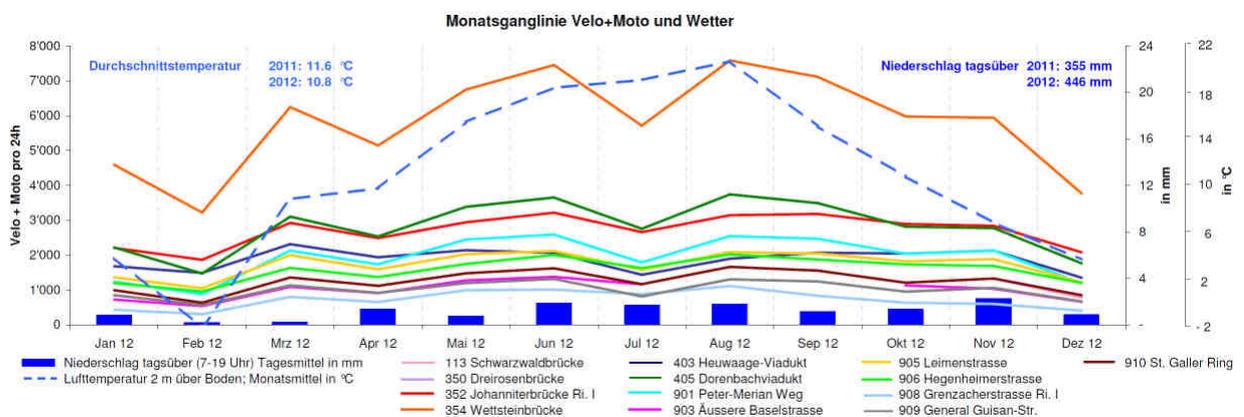


Quelle: Sonntagszeitung, Tages-Anzeiger, Le Matin Dimanche, Forschungsstelle Sotomo Universität Zürich, www.unfallkarte.ch

Velozählungen im Kanton Basel-Stadt

Der Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt wird an 20 Dauerzählstellen erfasst. Dies geschieht mit unterschiedlichen Systemen. Sechs der Dauerzählstellen laufen seit mehreren Jahren. 2011 sind weitere 12 (wieder) in Betrieb genommen worden (vgl. Grotrian und Wolf 2013). Sie liefern Angaben über das stündliche, tägliche, wöchentliche und jährliche Veloverkehrsaufkommen (vgl. Abbildung). So weist z.B. die Zählstelle auf der Wettsteinbrücke für 2012 ein tägliches Aufkommen von 5'800 Velos (und Mofas) auf. In den Monaten Juni und September waren es jeweils gar rund 7'000 Velos. Diese Daten sind wichtige Grundlagen für die Planung, die Erfolgskontrolle, für die Beurteilung der Unfallzahlen sowie für das Marketing.

Abbildung 37: Veloverkehrsstatistik (inkl. Moto) für das Jahr 2012



Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (vgl. www.mobiltaet.bs.ch, Dauerzählstellen Velo)

5.3 Verkehrsprävention und Regelung der Velonutzung auf Schulwegen

Im Kanton Basel-Stadt ist das Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) für die **Verkehrsprävention** zuständig. Diese gibt es seit den 1950er Jahren (damals als Verkehrserziehung bezeichnet). Seit 1970 besteht der Verkehrsgarten Wasgenring 158. Heute sind 8 Verkehrsinstruktoren für die Verkehrsprävention tätig. Sie sind verantwortlich für die Verkehrslektionen in den Schulen sowie für die praktischen Übungen im Verkehrsgarten und im Quartier. Darüber hinaus führt die Verkehrsprävention Sicherheitskampagnen durch. Ihr Hauptziel besteht in der Unfallverhütung, die Veloförderung selber ist kein Ziel.

Die Verkehrsprävention beginnt im Kindergarten und umfasst auf die jeweilige Schulstufe zugeschnittene Angebote und Themen (vgl. Tabelle 6). Die praktischen Übungen des Velofahrens im Verkehrsgarten finden in der 3. und 4. Primarschulklasse statt, die Fahrt im eigenen Quartier in der 5. Klasse.

Im Kanton Basel-Stadt gibt es keine formale Veloprüfung. Nach Ansicht der Verantwortlichen der Verkehrsprävention würde dies den Kindern eine falsche Sicherheit vermitteln. An einer Prüfung könne nicht wirklich festgestellt werden, ob die Kinder Velofahren könnten oder nicht. Häufig fehle es ihnen an der Erfahrung und sie seien noch unsicher auf dem Velo. An einer Prüfung könne das dann nicht korrigiert werden. So wäre es eher gefährlich, mit einer Veloprüfung zu suggerieren, alle Kinder könnten fahren.

Neben dem praktischen Velofahren im Verkehrsgarten und im Quartier bietet die Verkehrsprävention zusammen mit der „Pro Velo beider Basel“ Fahrkurse an, an denen auch die Eltern dabei sind. Hierbei sind die Kapazitäten allerdings beschränkt. So haben z.B. häufige Aufgebote der Polizei bei Fussballspielen im Jahr 2011 dazu geführt, dass die Zahl der Velofahrkurstermine von 4 auf 2 reduziert werden musste.

Tabelle 6: Verkehrsprävention in der Schule nach Schulstufen

Schulstufe	Klasse	Unterrichtsthematik
Kindergarten	1. & 2. Jahr	Fussgängerausbildung: Die Kinder erkennen Gefahren des Strassenverkehrs aus Sicht des Fussgängers, verhalten sich situationsgerecht und wenden das Gelernte an. => Einfache Fussgängerregeln / Schulwegbestimmung (2 mal / Jahr)
Primarschule	1. Klasse	Erweiterte Fussgängerausbildung: Die Kinder kennen das richtige Verhalten und die speziellen Gefahren als Fussgänger und Benutzer von Fahrzeugähnlichen Geräten => Erweiterte Fussgängerregeln (sicheres Überqueren, richtiges Verhalten auf bestimmten Verkehrsflächen etc.)
	2. Klasse	Fahrradausbildung: Die Kinder kennen die Signalfamilien wie Gefahrensignale, Vorschriftsignale, Vortrittssignale und Hinweissignale, die gesetzlich notwendigen Bestandteile eines Velos, Strassenverkehr aus Sicht des Radfahrers => Meine Grenzen, deine Grenzen; Einstieg Velofahren
	3. Klasse	Praktische Fahrradausbildung im Verkehrsgarten: die Kinder üben im geschützten Umfeld das richtige Fahren => Vortritt, Stop, Kreiseln, Einspuren) / Keine Verpflichtung, aber es kommen praktisch alle / Doppellektion mit 2 Verkehrsinstruktoren (Zeitraum: Frühjahr – Herbst)
	4. Klasse	Praktische Fahrradausbildung im Verkehrsgarten; die Kinder üben im geschützten Umfeld das richtige Fahren => Regelkunde, Linksabbiegen (mit und ohne Einspurstrecke) Keine Verpflichtung, aber es kommen praktisch alle / Doppellektion mit 2 Verkehrsinstruktoren (Zeitraum: Frühjahr – Herbst)
Orientierungsschule OS	5. Klasse	Praktische Fahrradausbildung im Wohnquartier: Die Kinder üben in ihrem Wohnquartier das richtige Fahren, können Gefahrenstellen erkennen und finden Lösungen, diese zu meistern => Verkehrssinnbildung, toter Winkel, fahren in der Gruppe
	6. Klasse	Nach Bedürfnis und Wunsch / es besteht die Vision einer Fortsetzung wie 5. Klasse, wenn das Schulsystem auf Harmos umgestellt und eine 6. Primarklasse eingeführt wird.
	7. Klasse	Fahrfähigkeit/Verantwortung im Verkehr/Haftung, Umgang mit Behinderten (mit Besuch Rehab-Klinik Basel): Die Jugendlichen kennen die Wirkungen von Übermüdung, Alkohol, Drogen und Medikamenten auf die Fahrfähigkeit und die damit verbundenen Gefahren
Weiterbildungsschule WBS	8. Klasse	Nach Bedürfnis und Wunsch / Möglichkeit einer Velotour, manchmal 10 Anfragen pro Jahr, manchmal weniger, hängt von der Lehrperson ab
	9. Klasse	Nach Bedürfnis und Wunsch / Möglichkeit einer Velotour, manchmal 10 Anfragen pro Jahr, manchmal weniger, hängt von der Lehrperson ab
Gymnasien		Nach Bedürfnis und Wunsch
Heilpädagogische Schulen		Nach Bedürfnis und Möglichkeiten

Quelle: Übersicht gemäss Dokument „Verkehrsprävention: Angebote“, das uns vom Kanton Basel-Stadt zur Verfügung gestellt wurde. Weitere Informationen auch auf der Website www.polizei.bs.ch/praevention/verkehrspraevention.htm

Weil es in gewissen Quartieren (u.a. in Kleinbasel) kaum Möglichkeiten für Kinder gibt, das Velofahren zu erlernen, beabsichtigt die Verkehrsprävention eine Erweiterung von geschützten Räumen. Eine Idee besteht darin, im Stile von Vita-Parcours so genannte Velo-Parcours zu errichten. Zudem bestehen Pläne für einen zweiten und dritten Verkehrsgarten. Bei einzelnen Schulhäusern gibt es Verkehrsmarkierungen, wo die Kinder im geschützten Rahmen Velofahren können. Allerdings werden im Zuge ökologischer Aufwertungen neue Beläge verwendet, die zum Velofahren nicht geeignet sind.

Zu erwähnen ist, dass die staatlichen Angebote durch private Verkehrsgärten und Velofahrkurse ergänzt werden. So besteht seit vielen Jahren der Kinderverkehrsgarten Aktienmühle, der von der Stiftung Habitat betrieben wird. Die Pro Velo beider Basel führt zudem jedes Jahr eine Reihe von Velofahrkursen durch wobei sich diese einerseits an Kinder und andererseits an Erwachsene richten.

Bei den Kampagnen wird unter anderem auf die Aktion "kids and cops" hingewiesen, in der Primarschülerinnen und -schüler zusammen mit der Polizei Verkehrskontrollen durchführen. Wenn sich Autofahrende an die Regeln halten, werden sie von den Kindern belohnt, wenn nicht, von diesen ermahnt. Bei der Aktion wird auch ein Geschwindigkeitsmessgerät eingesetzt. Die Aktion dient der Erhöhung der Rücksicht von Autofahrenden und damit der Verkehrssicherheit. Sie ist sehr erfolgreich und müsste häufiger durchgeführt werden.

Gemäss einem Beschluss des Erziehungsdepartements dürfen Kinder der Primarschule (1.-4. Klasse) nicht mit dem Velo in die Schule fahren, wobei es Ausnahmen geben kann. Ein Grund dafür ist, dass die Kinder gemäss Gesetz ab der Schulpflicht auf der Strasse fahren müssen. Dafür fehlen nach Ansicht der Behörden den PrimarschülerInnen häufig aber die Fähigkeiten. Zudem sind die Primarschulhäuser meist so nahe, dass die Kinder zu Fuss gehen können. Das Trottinett ist erlaubt. Dafür wurden auch extra Abstellvorrichtungen bei den Schulhäusern installiert. Ab der 5. Klasse (OS) dürfen die Kinder mit dem Velo in die Schule fahren. Im Vergleich zur Primarschule ist der Weg hier etwas weiter, vergleichsweise aber immer noch kurz. In der WBS (ab 8. Klasse) kommen die Jugendlichen teils mit dem Velo, teils mit dem Tram und selten mit einem Mofa.

6. Einschätzungen von Schulleitern, Departementsvertretern und dem Leiter eines Bike-Projekts

Methodik der geführten Gespräche

Im Frühjahr 2012 führten die beiden Forscher mit verschiedenen Institutionsvertretern und Schulleitungen sowie dem Leiter des Bike-Projekts an der WBS Leonhard Gespräche zur Frage der Velonutzung der Schülerinnen und Schüler. Ein Gespräch dauerte zwischen sechzig und neunzig Minuten und wurde anhand eines offen gehandhabten Gesprächsleitfadens geführt (vgl. dazu ANHANG 1 mit den nach Ansprechpartnern unterschiedenen Leitfaden-Dokumenten). Es kam zu Gesprächen mit den folgenden Institutionen/Schulleitungen/Lehrpersonen:

Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD), Verkehrsprävention der Kantonspolizei

Erziehungsdirektion, Volksschule Basel, Fachstelle "Gesundheit & Prävention"

Schulleitung der Orientierungsschule (OS) Gellert

Schulleitung der Weiterbildungsschule (WBS) St. Alban

Schulleitung des Gymnasiums Leonhard

Schulleitung der Fachmaturitätsschule FMS

Leitung des Bike Projekts an der Weiterbildungsschule (WBS) Leonhard

Den nachstehend wiedergegebenen Einschätzungen basieren auf den Einzelaussagen der befragten Personen. Sie werden hier ohne weitergehende Kommentare respektive Beurteilungen dargestellt. Die von den Befragten verwendeten Ausdrücke wurden zumeist in ihrer Originalität und Ausdruckskraft belassen. Damit blieb eine gewisse Protokollnähe der Wiedergabe erhalten. Die Einschätzungen vermitteln punktuelle Einsichten in die Velonutzung der Jugendlichen aus der Perspektive der befragten Personen. Es handelt sich nicht um offizielle Stellungnahmen der Schulen oder der Departemente, sondern die Einschätzungen dienen nur der Hilfestellung für das zu gewinnende Verständnis der Velonutzung von Jugendlichen. Die Gespräche mit den Schulleitern und Departementsvertretern sind geordnet nach den vier Bereichen Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; Soziale Aspekte und Institutioneller Rahmen wiedergegeben (vgl. Kap. 6.1). Das Bike-Projekt an der WBS Leonhard wird auf der Grundlage der Erläuterungen des Leiters des Bike-Projekts vorgestellt (vgl. Kap. 6.2).¹⁰

6.1 Einschätzungen von Schulleitern und Departementsvertretern

Zur Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen

Verkehrsmittelwahl an der Orientierungsschule (OS)

In der Orientierungsschule (OS) kommen aufgrund der Nähe zum Schulhaus noch viele Schülerinnen und Schüler zu Fuss zur Schule. Ca. 20% der Kinder kommen mit dem Velo zur Schule, früher war es schätzungsweise noch ein Drittel – die Nutzung hat also über die Zeit abgenommen. Mittelschichtskinder nehmen eher das Velo und haben auch eher schönere Zweiräder. Bei den Unterschichtskindern spielt das weniger eine Rolle. Im Winter kommen jeweils weniger mit dem Velo und im Frühjahr probieren es wieder einige neu. Im gegebenen Alter von 10 bis 13 Jahren stellt das Trottinett eine grosse Konkurrenz zum Velo dar. Es ist günstiger in der Anschaffung, man kann nebeneinander auf dem Trottoir fahren, braucht keinen Helm und keine grosse Abschliessvorrichtung und die Eltern fühlen sich auch punkto Sicherheit besser, da sie die Kinder nicht auf der Strasse fahren lassen (müssen). Sie sehen zudem die Routiniertheit der Kinder im Umgang mit dem Trottinett. Die Kinder sind damit auch oft schneller als mit dem öV. Mit dem öV selber kommen nur relativ wenige zur OS. Einige wenige Eltern bringen ihre Kinder auch mit dem Auto zur Schule.

¹⁰ Ein grosses Dankeschön geht an: Florian Ritter (Schulleiter an der OS Gellert); Dieter Baur (Schulleiter an der WBS St. Alban); Jakob Meyer (Konrektor am Gymnasium Leonhard); Roland Widmer (Rektor an der Fachmaturitätsschule) und Erik Pleuler (Konrektor an der Fachmaturitätsschule); Christian Elsässer (Leiter Bike Projekt und Sportlehrer); Franco Castronari (Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD), Verkehrsprävention der Kantonspolizei); Daniel Schneider-Buess (Erziehungsdirektion, Volksschule Basel, Fachstelle "Gesundheit & Prävention").

Verkehrsmittelwahl an der Weiterbildungsschule (WBS)

In die Weiterbildungsschule (WBS) kommen ca. 10-20% der Schülerinnen und Schüler mit dem Velo, eher mehr Buben als Mädchen. Mit zunehmendem Alter kommen eher weniger mit dem Velo. Viele nehmen auch den öffentlichen Verkehr. Trottinets sind sehr selten, auch gibt es nur wenige Mofas. Heute wird unter den Jugendlichen nur noch wenig „Töffli“ gefahren. Gefühlmässig kommen heute auch weniger mit dem Velo als noch vor ein paar Jahren. Im Vergleich der Stufen A (leistungsschwächeres Schulniveau) und E (leistungsstärkeres Schulniveau) kommen im E eher noch mehr mit dem Velo. Der Einfluss des Elternhauses macht sich insofern bemerkbar, als dass man dort, wo der Migrationsanteil relativ gross ist, eher nicht mit dem Velo kommt. Dies erklärt, weshalb in der A-Stufe weniger mit dem Velo fahren. Dort, wo die Eltern ein Velo haben, übernehmen das die Kinder auch oder sie rebellieren. Für die Nicht-Velofahrenden ist es kein Kriterium, dass sie mit dem Velo meist ein paar Minuten schneller in der Schule sein könnten als mit dem öV. Die Haltung der Schülerinnen und Schüler zum Velo lässt sich tendenziell in zwei Gruppen einteilen: Entweder man ist Velofahrer und fährt ganz selbstverständlich Velo oder man ist nicht Velofahrer. Die erste Gruppe betrachtet das Velo auch am ehesten als Gebrauchsmittel, das nicht unbedingt schön oder „luxuriös“ sein muss. Wenn man fährt, dann fährt man immer. Dagegen erachten viele Jugendliche der zweiten Gruppe das Velofahren als zu anstrengend, zu kompliziert und sie haben auch die Sicherheit nicht – das Fahr- und Gleichgewichtsgefühl fehlt. So fahren viele überhaupt nicht (mehr).

Verkehrsmittelwahl am Gymnasium

Am Gymnasium kommen mindestens 10% und bis zu 60% mit dem Velo. Ein Teil kommt auch mit dem öV, zu Fuss und einige werden mit dem Auto zur Schule gefahren. Von der Schulleitung selber fahren alle mit dem Velo zur Schule, damit ist man am Schnellsten. Schülerinnen und Schüler mit Migrationshintergrund kommen vergleichsweise weniger häufig mit dem Velo zur Schule. Die Velonutzung ist insgesamt aber sehr individuell. Zuerst (mit 13/14) kommen die Schülerinnen und Schüler noch weniger mit dem Velo, da sie den Weg und die Schule noch nicht so kennen. Danach (mit 15/16) nimmt die Velonutzung zu, die Schülerinnen und Schüler werden auch autonomer.

Verkehrsmittelwahl an der Fachmaturitätsschule (FMS)

An der Fachmaturitätsschule (FMS) kommen geschätzte 150 Schülerinnen und Schüler mit dem Velo zur Schule, was einen Anteil von mindestens 20% ergibt. Der Anteil scheint seit längerem stabil zu sein, einzig im Winter und bei schlechtem Wetter kommen weniger mit dem Velo. Zusätzlich fahren auch die meisten Lehrerinnen und Lehrer (rund 30), inklusive alle drei SchulleiterInnen mit dem Velo zur Schule. Das erklärt sich auch damit, dass es beim Schulhaus keine Autoparkplätze gibt und auch keine blaue Zone. An der FMS werden die Vorteile des Velofahrens in der Flexibilität, der Schnelligkeit und den geringen Kosten (z.B. fallen keine Parkgebühren an) gesehen. Das heisst, man ist schnell in der Innenstadt und muss auch keine Parkbussen gewärtigen. Vor der „Haustüre“ der FMS hält direkt der Linienbus. Ihn gibt es schon seit mindestens zehn Jahren. Früher war es ein Taxibus, der in Stosszeiten eher zu klein war und deshalb durch den grossen Bus ersetzt wurde, der vom Aeschenplatz her kommt und von der Grösse her auf die Spitzenkapazität ausgelegt ist. Die Anwohner sind eher gegen den Bus wegen des Lärms. Weiter hinten gibt es noch eine Traminie, aber von dort müssen die Schülerinnen und Schüler noch 5 Minuten zu Fuss gehen und das machen sie nicht gerne. Infolge des grösseren Busses sind verstärkt Schüler auf den öV umgestiegen; bei der Velonutzung war allerdings kaum eine Abnahme festzustellen.

Überall gute Anbindung an den öV / mit dem Velo allerdings schneller

Nicht nur bei der FMS, sondern auch bei allen anderen Schulhäusern, in denen Gespräche geführt wurden, finden sich in unmittelbarer Nähe Tram- oder Bushaltestellen. Ab 16 Jahren zahlen alle voll. Die Verkehrsmittelwahl wird also nicht durch irgendwelche Verbilligungen des öV beeinflusst. Die Kosten sind aber nicht so wichtig, da sie meist von den Eltern übernommen werden. Für die Jugendliche ist vielmehr wichtig, dass sie schnell von A nach B kommen und das Velo überall hinstellen können.

Neue Technologien

Zur Abnahme der Velonutzung dürften nach Ansicht der Schulleiter und Departementsvertreter auch Gratiszeitungen, mp3 Player, Natel, smartphone etc. beigetragen haben. Das alles geht nicht auf dem Velo. Neuerdings bieten ÖV-Unternehmen bereits WLAN an. In Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung in der Zukunft dürfte bei den Jugendlichen die Möglichkeit zur Nutzung elektronischer Medien sowie der soziale Aspekt weiterhin im Zentrum stehen und beides spricht eher gegen das Velo. Eine Verbindung von elektronischem Medium und Velo ist nicht gut möglich, da zu gefährlich.

Zur Veloverkehrsinfrastruktur

Lücken im Netz und gefährliche Stellen

Von den meisten befragten Schulleitern und Departementsvertretern wird in dieser oder jener Form darauf hingewiesen, dass die Veloinfrastruktur zu wenig sicher ist. Die Gefährlichkeit der Veloinfrastruktur wird auch als einer der Gründe angeführt, weshalb das Velo von vielen Schülerinnen und Schülern nicht benützt wird. Einig ist man sich auch, dass das Velofahren in Basel auf jeden Fall voraus setzt, dass man vorausschauend und aufmerksam fährt. Gemäss Aussage eines Schulleiters gab es auch mal einen tödlichen Unfall mit dem Velo. Es ist überall eine Verkehrszunahme spürbar und das Velofahren ist dadurch anforderungsreicher und von der Wahrnehmung her auch ein Stück weit gefährlicher geworden. Zwar sind die Velostrecken zwischendurch super, aber dann werden sie immer wieder unterbrochen durch heikle respektive gefährliche Stellen. Man baut die Velowege dort gut aus, wo von der Breite her genug Platz ist, aber dort, wo es eng wird, macht man nur wenig. Diese Lücken im Netz respektive neuralgischen Stellen sind ein grundsätzliches Problem und in der ganzen Stadt anzutreffen. Basel ist velofreundlich, dort wo es einfach geht, der Rest bleibt gefährlich. Mit ein Grund dafür ist, dass nicht vom Velo her gedacht wird. Zwar hat das Velo einen rechten Stellenwert in Basel, aber es müsste verstärkt noch verstanden werden, wie die Velofahrenden „ticken“. Dies zeigt sich auch im Winter, wenn es Schnee hat und/oder eisig ist und die Velowege zuletzt geräumt werden. Hier besteht bei der Prioritätensetzung Verbesserungspotenzial. Bei den Schülerinnen und Schülern kann es dann zu relativ vielen Stürzen kommen. Einige der Schüler wollen beweisen, dass sie auch im Winter noch fahren können.

Im Weiteren ist es selbst auf Quartierstrassen kaum möglich, mit dem Velo nebeneinander zu fahren, was die Kinder wegen des sozialen Aspekts gerne tun würden. Oft ist das Nebeneinanderfahren zu gefährlich und zu schwierig, z.T. auch wegen dem Bus, und weil inzwischen fast jede Quartierstrasse eine Art Durchgangsstrasse für den Autoverkehr ist. Die versetzt parkierten Autos erschweren den Kindern zudem die Übersicht, und in den Tempo-30-Zonen blinken die Autos oft nicht beim Abbiegen. So haben die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, insbesondere mit der versetzten Parkierung, auch negative Wirkungen, da es fürs Velo teilweise eng wird (insbesondere bei Gegenverkehr, z.B. vom Bus).

Aus Sicht der Verkehrsinstruktion ist die Sicherheit der Veloinfrastruktur bei Jugendlichen kaum ein Thema: Diejenigen Kinder, die Velo fahren, fühlen sich meist auch sicher und die anderen fahren nicht; aber weniger wegen Sicherheitsbedenken, sondern wegen der sozialen Aspekte. Die häufig fahrenden Jugendlichen sind tendenziell am sichersten unterwegs, da sie geübt und flink sind. Die Velounfälle sind massiv zurückgegangen, was nach Ansicht des Departementsvertreters auch der Ausbildung respektive Verkehrsinstruktion zu verdanken ist. Die Kinder fremdländischer Eltern haben mehr Unfälle, wobei dies vor allem auf Kinder neu zugezogener Eltern zutrifft, die selber kaum Velofahrkenntnisse haben und diese also auch nicht weitergeben können. Einen Einfluss auf den Rückgang der Velounfälle dürfte auch gehabt haben, dass der Einbahnverkehr für Velos geöffnet wurde, wodurch auch die Autofahrer vorsichtiger fahren müssen. Es besteht zudem ein politischer Wille, den Veloverkehr zu fördern, was sich positiv aufs Klima im Strassenverkehr auswirkt.

Anhand eines Beispiels wird geschildert, wie schwierig es ist, eine Spielstrasse/Begegnungszone einzuführen. Im Wohnquartier des betreffenden Schulleiters hat vor zehn Jahren jemand einen Antrag für eine Spielstrasse/Begegnungszone gestellt. Letztes Jahr wurde ein Fragebogen an die AnwohnerInnen verteilt. Unter diesen gab es unterschiedliche Vorstellungen betreffend der Platzierung der Parkplätze und der Sitzbänke wie sie von der Stadt vorgegeben wurden. Weil man darüber nicht verhandeln konnte, stimmte eine Mehrheit nein, obwohl eine Mehrheit grundsätzlich für die Begegnungszone und Tempo 20 gewesen wäre. Man sollte die Begegnungszone bzw. deren Ausgestaltung zusammen mit der Bevölkerung entwickeln. Tempo 20 wäre allgemein wichtig und sollte eigentlich automatisch auf allen Quartierstrassen gelten, auf denen grundsätzlich gar nicht schnell gefahren werden kann. Bei Tempo-30-Zonen wird trotzdem 30-50 km/h schnell gefahren und dort geht niemand auf der Strasse spielen.

Veloparkierung

An der Orientierungsschule wurden vor rund 10 Jahren aufgrund eines Engagements des Elternrats ungedeckte Veloständer vor dem Schulhaus angebracht. Diese werden gut genutzt, sowohl von Velos wie auch von Trottinets. Ebenfalls gelang es, einige Autoparkplätze auf der Strasse vor dem Schulhaus in Veloparkplätze umzufunktionieren (ohne Ständer und ungedeckt). Einen Velokeller besitzt das Schulhaus nicht, bzw. es stehen dort nur einige Veloparkplätze für die Lehrpersonen zur Verfügung. Es wird darauf hingewiesen, dass auch ein Velokeller vor Vandalismus nicht schützt. Dort spielt die soziale Kontrolle noch weniger.

Bis vor kurzem konnten die Schüler die Trottinets ins Klassenzimmer hinein nehmen, was aber zu Platzproblemen und Beschädigungen führte und jetzt nicht mehr toleriert wird. Neu müssen sie diese draussen anbinden (z.B. am Gartenhag).

An der WBS können die Velos vor dem Schulhaus auf dem Trottoir parkiert werden. Dort sind Felder als offene Veloabstellplätze markiert – ohne Veloständer und ungedeckt. Hinter dem Schulhaus besteht zudem eine (gedeckte) Unterstellmöglichkeit, die vor allem von Lehrerinnen und Lehrern benutzt wird. Wer von den Jugendlichen will und danach fragt, kann das Velo auch unter dieses Dach stellen. Früher gab es mal einen Velokeller, der in einen Werkraum umgewandelt wurde. Da es alternative Abstellorte gibt, blieb die Schliessung ohne Auswirkungen auf die Velonutzung.

Das Gymnasium Leonhard besitzt selber keinen Velokeller für die SchülerInnen, aber die nahen Schulen der WBS verfügen über einen solchen, den auch einige LehrerInnen des Gymnasiums benützen. Der zentrale Veloparkplatz des Gymnasiums befindet sich auf dem Pausenplatz. Dort befinden sich rund 300 ungedeckte Veloabstellplätze. In der Kohlenbergstrasse stellen die Schülerinnen und Schüler ebenfalls ihre Velos ab. Ausserhalb der Markierungen ist es verboten, Velos abzustellen, weil sie dann teilweise auch in die Strasse hineinragen. Weiter werden die Velos auch unten bei der Tramhaltestelle der Linie 3 beim Barfüsserplatz abgestellt. Dies erspart den SchülerInnen die Zufahrt entlang der Tramlinie 3 den Kohlenberg hinauf. Ansonsten führt nur eine Treppe direkt zum Schulhaus hinauf. Die derzeitige Veloparkierung ist für die Schulleitung unbefriedigend. Sie würde gerne den jetzt als Veloabstellplatz benutzten Pausenplatz wieder zu einem Aufenthaltsort machen, um die Schülerinnen und Schüler vom Eingangsbereich an der Kohlenbergstrasse wegzulotsen, wo sie sich in den Pausen zurzeit meistens aufhalten (auch wegen des Witterungsschutzes). Dazu müsste der Pausenplatz attraktiver gestaltet und ein Witterungsschutz erstellt werden. Allerdings stellt sich dann die Frage, wohin mit den Velos. Zugleich besteht der Plan, die Kohlenberggasse in eine Begegnungszone umzuwandeln. Das bedeutet allerdings, dass der dortige Ort für den Aufenthalt noch attraktiver gemacht wird, was dem Ziel entgegen steht, eine Verlagerung auf den Pausenplatz zu erreichen.

Bei der FMS können die Velos beim Schulhouseingang abgestellt werden. Vor einigen Jahren wurden ungedeckte Veloständer mit etwa 70 Plätzen dort installiert. Vorher wurden die Velos zwischen den Bäumen zur Strasse hin abgestellt, wo sie zum Teil auch heute noch parkiert werden. Die Veloständer wurden eingerichtet, da es immer ein grosses Chaos gab und es zu einem Problem wurde, als Sehbehinderte von einer nahen Sehschule dort vorbei gingen und über Velos stolperten, die halb auf dem Trottoir standen. Manchmal genügte auch ein starker Windstoss, um die dort parkierten Velos umzuwehen. Ganz früher (bis ca. 2000) gab es einen Velokeller. Diese Räumlichkeiten wurden allerdings für den Unterricht (Informatik) benötigt und entsprechend umgebaut. Das war damals eine Einbusse, hat aber keine grossen Reaktionen ausgelöst, da alle einsahen, dass die Umwidmung notwendig war. Für die Lehrpersonen steht nach wie vor ein Velokeller zur Verfügung.

Abbildung 38: Blick auf die Veloparkplätze vor den Schulhäusern. Von oben nach unten: OS Gellert, WBS St. Alban, Gymnasium Leonhard, FMS



Quelle: Fotos Daniel Sauter

Vandalismus & Diebstahl

An der Orientierungsschule bestehen immer mal wieder Probleme mit Velovandalismus („Lüftlen“, Schrauben lösen ...). Eltern klagen immer wieder, z.B. wenn das Velo beschädigt wird und es in der Folge repariert werden muss. Solche Vorfälle bzw. die Reparaturkosten haben Eltern schon veranlasst, ihren Kindern den Gebrauch des Velos zu verbieten. Generell sorgen sich Eltern in den letzten Jahren mehr wegen des Vandalismus und sind auch allgemein vorsichtiger geworden; es gibt mehr Anzeigen. Mittels Handy werden die Kinder auch mehr überwacht, das heisst die Eltern steuern mehr. Der Pausenplatz befindet sich auf der anderen Seite des Schulhauses, sodass es für Kinder möglich ist, sich zum Beispiel in der langen Pause unbemerkt an Velos zu schaffen zu machen. Eifersucht auf Schulkollegen mit besseren Velos mag in Einzelfällen als Faktor eine Rolle spielen. Einzelne Kinder parkieren ihr Velo weiter weg von der Schule, was damit zu tun haben kann, dass es dort sicherer ist. Eine spezielle Pausenaufsicht für die Velos wurde schon diskutiert, liegt aber nicht drin. Den Schülern ist es nicht erlaubt, während der „grossen Pause“ das Schulareal auf die Seite der Veloständer zu verlassen. Eine Aufsichts-Lehrperson hat ein Auge darauf. Eine gewisse soziale Kontrolle geht von PassantInnen auf der Strasse aus. In der Pionierphase wurden auch Veloflicktage durchgeführt, wo die Kinder freiwillig ihre Velos in Schuss bringen konnten. Es war jeweils auch ein Velomech dabei. Es haben allerdings nur relativ wenige Kinder mitgemacht.

An der einbezogenen WBS ist Velo-Vandalismus kein Thema. Auch der Schulleiter selber hat sein Velo immer vor dem Schulhaus abgestellt und es ist noch nie etwas passiert. Ansonsten kann unter Jugendlichen schon so einiges passieren (auch mal eine Rauferei), aber es könnte sein, dass die Kinder mit Velo auch weniger leicht Opfer von Aggressionen werden, da sie meist zu den eher Unauffälligen gehören und deshalb nicht im Fokus von Vandalen stehen.

Am Gymnasium wird der relativ schlecht beleuchtete Schulhausplatz, auf dem die Velos abgestellt werden können, vor allem nachts und übers Wochenende von Jugendlichen genutzt. Dann kommen verschiedene Leute auf den Platz, es wird getrunken und es hat je nach dem am Montag viel zerbrochenes Glas auf dem Boden. Es ist nicht zu empfehlen, das Velo dort übers Wochenende stehen zu lassen, es kann wegkommen oder kaputt gemacht werden. Über den Tag gibt es aber keine Probleme mit Vandalismus, da die soziale Kontrolle funktioniert.

An der FMS kommt der Diebstahl von Velos bei der Schule selten vor, ist also kein grosses Problem. Diejenigen Schüler mit einem teuren Velo machen es an einer Stange fest. Auch Vandalismus ist eher kein Thema. Das erklärt sich vielleicht damit, dass viele junge Frauen hier zur Schule gehen. Die Schule hat z.B. auch nur selten Sprayereien zu beklagen. Ein grösseres Problem besteht eher darin, wenn eine Reihe von Velos durch einen Windstoss umgeworfen wird.

Zu den sozialen Aspekten des Velofahrens Jugendlicher

Abnehmende Velofahrfähigkeiten; fehlende Möglichkeiten zum Erlernen des Velofahrens

Als etwas vom Wichtigsten bei der Förderung des Velofahrens wird die Kompetenzförderung beim Kind angesehen. Also dass ein Kind bereits früh lernt, verantwortlich zu sein und mit Risiken umzugehen, um entsprechende Kompetenzen zu erwerben. Wenn man nur ein wenig übt mit den Kindern, werden die Kinder rasch befähigt. Oft haben die Eltern zu viel Angst. Und infolge fehlender Risikokompetenz werden die Kinder immer unsicherer, was wiederum deren Fähigkeiten mindert. Es ergibt sich ein Teufelskreis. Ein Problem stellt in diesem Zusammenhang die Überbehütung der Kinder durch die Eltern sowie die Reaktion der Umwelt dar. Eltern werden z.T. schräg angeschaut, wenn sie schon ihre 8-jährigen Kinder mit dem Velo auf die Strasse lassen. Es ist auch festzustellen, dass viele Kinder eigentlich mit dem Velo zur Schule kommen wollen, aber nicht dürfen. Die Überbehütung resultiert primär aus einer Überangst und nicht aus der realen Situation.

Alle Befragten weisen darauf hin, dass die Velofahrfähigkeiten allgemein abgenommen haben. Die Kinder können weniger gut prospektiv fahren. Sie sind auch weniger häufig einfach draussen, sondern es ist alles für sie organisiert. Die kaum oder nicht Velo fahrenden Schülerinnen und Schüler haben die Sicherheit nicht mehr. Es fehlt ihnen das Fahr- und Gleichgewichtsgefühl. So kam es einmal bei einer von einem Schulleiter geführten Mountain-Bike-Tour rasch zu zwei Stürzen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Schülerinnen und Schüler in den letzten Jahren weniger sportlich und vielleicht auch etwas bequemer geworden sind. Zudem hat die Zahl übergewichtiger Kinder zugenommen.

Das Erziehungsdepartement kämpft allgemein für mehr Bewegung der Kinder. Schon im Kindergarten werden die Eltern daraufhin angesprochen. Wenn die Kinder bereits im Kindergarten motorisch gerüstet wären, ginge vieles einfacher. Aber in diesem Alter können viele Kinder nicht mal einen Purzelbaum. Und Bewegung braucht auch Zeit. Heute können die Kinder nur selten noch alleine rausgehen. Auf dem Spielplatz sind immer die Mütter dabei. Solange das Auto Priorität hat, wird die Bewegung abnehmen. Nötig wären Spielstrassen mit einem kurzen Weg vors Haus, wo die Kinder sich sofort selbständig bewegen können und auch schnell Velo fahren lernen würden. Es stellt sich also die Frage, wo die Kinder überhaupt Velofahren lernen können. Wo es keinen geeigneten Aussenplatz hat, wird es schwierig. In Gebieten, wo MigrantInnen wohnen, hat es meist viel Verkehr und die Eltern haben umso mehr Angst. Umgekehrt kann man die Risikokompetenz nur dort lernen, wo es auch gefährlich ist. Das stellt einen Widerspruch dar.

Insgesamt fehlt es den Kindern an Möglichkeiten für das „learning by doing“. Auf dem Pausenplatz der OS sind Velos nicht erlaubt und der Platz ist auch nicht geeignet dafür, da er abgestuft ist mit einer Treppe dazwischen. Auf dem Gellert-Kirchplatz auf der andern Strassenseite gibt es die Möglichkeit, mit dem Velo frei zu fahren. Dieser Ort wird auch fürs Rollbrettfahren benützt. Im neu geplanten Schulhaustrakt soll davor neu ein öffentlich zugänglicher Platz entstehen. Dort könnte dann auch frei Velo gefahren werden. Von der Schule her befürwortet man das Velofahren stark. Der Veloweg der Kinder zur Orientierungsschule ist an Elternabenden immer wieder Thema, und es rufen auch Eltern mit der Frage an, ob ihr Kind mit dem Velo kommen kann. Das ist jeweils schwierig zu beantworten. Rechtlich gesehen liegt der Schulweg in der Verantwortung der Eltern. Trotzdem sind die Kinder schulunfallversichert.

Rolle und Vorbildfunktion der Eltern und der LehrerInnen

Für die befragten Schulleiter und Departementsvertreter kommt den Eltern respektive deren Verhältnis zum Velo eine wichtige Erklärungsfunktion in Bezug auf die Velonutzung von Kindern zu. Der Einstellung von Seiten der Familie wird oft gar der wichtigste Stellenwert hinsichtlich des Velofahrens eingeräumt. Wenn das Velo bei den Jugendlichen und deren Eltern überhaupt kein Thema (mehr) ist, was häufig zu beobachten ist, dann ist es trotz der Notwendigkeit, die Sicherheit und die Infrastruktur zu verbessern, fraglich, ob infolge Verbesserung mehr Schüler mit dem Velo kommen würden. Dazu braucht es auch andere Massnahmen, insbesondere, dass das Velo überhaupt thematisiert wird. Erst wenn dieses als Option erscheint, wird die Frage der Sicherheit zu einem weiteren Entscheidungsfaktor. Solange das Velo gar kein Thema ist, denkt von den Schülern und Eltern noch niemand an mögliche Sicherheitsprobleme. Umgekehrt wirken die Eltern dann, wenn sie selber velobegeistert sind, sehr motivierend auf deren Kinder, auch Velo zu fahren. Dies gilt vor allem im jüngeren Alter, später nimmt der Einfluss ab. Am Gymnasium etwa gibt das Velofahren ein Sozialprestige: „Hier fährt man Velo“. Man ist schnell am Ziel, es hat einen gesundheitlichen Aspekt, und die Kosten sind bei den meisten vermutlich nicht ausschlaggebend. Ausnahme dazu bilden Kinder von MigrantInnen, wo es sowohl an einer „Tradition“ für die Velonutzung mangelt wie auch möglicherweise am Geld.

Die Rolle der Vorbildfunktion der Lehrerinnen und Lehrer wird unterschiedlich eingeschätzt. An der Orientierungsschule kommt der Grossteil der Lehrer/innen wie auch der Schulleiter selber mit dem Velo zur Schule, doch können die Schülerinnen und Schüler dies in der Regel nicht sehen. Ähnliches gilt für die WBS. Demgegenüber sieht man an der FMS bei den Velo fahrenden Lehrerinnen und Lehrern eher eine Vorbildfunktion. Indem das Velo bei den Lehrpersonen beliebt ist – zum Teil kommen sie auch mit dem e-bike –, gibt es hier allenfalls auch einen Vorbildeffekt. Die Lehrpersonen werden zuweilen von den SchülerInnen auch darauf angesprochen. Es gilt anzumerken, dass die Jugendlichen an der FMS älter und reifer sind als an OS und WBS und das Verhältnis zu den Lehrpersonen dementsprechend „erwachsener“ ist. Ähnliches ist auch für das Gymnasium festzustellen, wo das Velo bei Lehrpersonen und SchülerInnen gleichermaßen ein hohes Prestige besitzt. Das Velofahren wird vor allem von Lehrpersonen gefördert, die selber aktive Velofahrer sind. So zum Beispiel jener Lehrer im Schulhaus Leonhard, der die Initiative für den Velokeller ergriffen hat (vgl. dazu Kap. 6.2). Dass Lehrpersonen selber Velo fahren, genügt alleine aber nicht als Anreiz für die Kinder.

Velohelm

Bei den jüngeren Schülerinnen und Schülern kann der Helm je nach dem noch etwas Attraktives sein. Für sie ist er meist normal, weil der Helm auch von den Eltern getragen wird. Im Schulhaus hat jede Schülerin und jeder Schüler ein persönliches Kästchen, um seine Sachen zu platzieren. Allerdings ist es bei Regenwetter problematisch, Schulbücher und einen nassen Helm nebeneinander zu legen.

Bis 13/14 Jahre tragen gemäss Schätzung rund 70% der Kinder einen Helm beim Velofahren. Je älter die Jugendlichen werden, desto stärker geht dieser Anteil zurück, etwa bei den Mädchen wegen des Aussehens oder der Frisur. Diese Situation zeigt sich grundsätzlich bei allen Schultypen, also sowohl an der Weiterbildungsschule, dem Gymnasium wie an der Fachmaturitätsschule.

Die Vereinigung der Schweizer Verkehrsinstruktoren ist gegen ein Velohelmbobligatorium: Entweder gilt das Helmbobligatorium für alle oder für niemand. Das JSD empfiehlt das Tragen des Velohelms, hat aber keine offiziell festgelegte Position zum Helmbobligatorium. In der Verkehrsinstruktion müssen die Kinder einen Helm tragen, im Verkehrsgarten oder auf der Quartier-Rundfahrt. Die eingesetzten Helme sind auch bewusst attraktiv gewählt und werden ständig erneuert um zu zeigen, dass es auch cool und modisch sein kann, einen zu tragen.

Nebeneinanderfahren

Verschiedentlich wird angemerkt, dass es zumeist unmöglich ist mit dem Velo nebeneinander zu fahren, auch in Tempo-30-Zonen. Der soziale Aspekt wäre aber wichtig. Er spielt dann umso mehr im Bus und Tram eine Rolle. Die Bedeutung des sozialen Aspekts wird z.B. an der OS betont. Dort kann es durchaus sein, dass Schülerinnen und Schüler aus sozialen Gründen zusammen mit dem Velo zur Schule fahren. So kommt zum Beispiel seit einiger Zeit eine Mädchengruppe zusammen mit dem Velo zur Schule, den Velohelm „im Chörbli“. Auch das letzte Wegstück beim Schulhaus Bäumlhof wird erwähnt, wo ein Nebeneinanderfahren möglich und dies für die Velo fahrenden Jugendlichen sehr attraktiv ist. Zugleich wird auf die Vorschrift hingewiesen, dass das Nebeneinanderfahren verboten ist und deshalb das Velofahren aus Gesetzesgründen kein soziales Erlebnis erlaubt.

Status, Coolness und Individualisierung des Velos

Bei den jüngeren Schülerinnen und Schülern gilt das Trottnett statusmässig noch als relativ cool, bei den älteren Kindern kann es dann das Velo sein. Bei den Velos sind gut ausgerüstete oder trendige Modelle wie Mountain Bikes oder BMX eher Sache der Buben (City-Bikes sind dagegen out), während die Mädchen auf schöne Velos Wert legen. Rennvelos werden momentan als „in“ angesehen. An der FMS lässt sich im Moment ein Trend zu teuren Rennvelos (vor allem bei Männern) und zu „alten“ Velos respektive Velos als Kultobjekten (vor allem bei Frauen) feststellen. Manchmal haben junge Frauen auch Freude an einem „alten Göppel“ (z.B. der Marke „Mondia“). Es gibt aber auch den anderen Trend, bei dem festgestellt wird, dass die Velo fahrenden Jugendlichen von heute gerne gepflegtere Velos haben (Liebhaber-Velos etc.).

Kleidermode beim Velofahren

Jugendliche verzichten manchmal aufs Velo, wenn sie netter angezogen sind. Doch wenn es dann dringend ist, wie z.B. bei Verspätung, wird schon aufs Velo zurückgegriffen. Vor allem die jungen Frauen, insbesondere die über 15-jährigen, kommen heute modischer daher und nicht alle Mode ist velotauglich. In gewissen Kleidern können sie kaum Velo fahren. Viele Jugendlichen ziehen das Tram nicht zuletzt aus Gründen der Bequemlichkeit vor, wozu auch gehört, schöne Kleider anzuziehen, und eine „unangetastete“ Frisur zu behalten (im Gegensatz zum Helmtragen beim Velo).

Zum institutionellen Rahmen der Velonutzung Jugendlicher

Rolle der Verkehrsprävention, Mobilitätserziehung, Bike2school, Veloausflüge

Im Rahmen der Verkehrsinstruktion wird an der Orientierungsschule unter anderem eine Fahrt durchs Quartier durchgeführt. Diese findet im 5. Schuljahr, also in der 1. OS statt. Dabei bedarf es mehrerer Erwachsener, die überwachen, was von Seiten der Polizei personell immer schwieriger zu bewältigen ist. Nach einer solchen Einführung kommen jeweils einzelne Kinder neu mit dem Velo zur Schule. Innerhalb des Schulstoffs kann die Mobilitätserziehung z.B. in der Geografie oder im Lehrmittel der Mathematik indirekt eine Rolle spielen. Am „Gesundheitstag“, der jeweils nahe am Sporttag platziert ist, war das Velofahren noch kein Thema. Dieses Jahr fokussiert der Gesundheitstag auf Ernährung und Entspannung. Die Verkehrserziehung ist Sache der (polizeilichen) Verkehrsprävention und nicht Teil des Unterrichts. Früher wurde auch ein Wahlfach angeboten mit einem Veloausflug von jeweils ca. 3 Stunden. Dabei gab es natürlich auch ein Fahrtraining. Allerdings konnte ein Lehrer bzw. eine Lehrerin nie allein mit einer Gruppe von 12 bis 14 Kindern ausfahren, sondern brauchte Unterstützung von mindestens 1-2 weiteren erwachsenen Personen. Dies ist aber sehr aufwändig zu organisieren und die Begleitpersonen sind auch nicht bezahlt. Zudem stellen sich versicherungstechnische Fragen. Insgesamt ist der Aufwand sehr gross und deshalb werden kaum

mehr solche Ausflüge durchgeführt. Ähnliche Gründe dürften für die Aktion „bike2school“ gelten. Eine Teilnahme ist den einzelnen Lehrpersonen überlassen. Sie können wählen und ihre Gewichtungen/Prioritäten setzen. In den letzten Jahren hat aber niemand mitgemacht, möglicherweise, weil es zu aufwändig ist.

An der WBS wird keine systematische Veloförderung betrieben. An der Diplommittelschule führte man früher Velotage durch. Ein Kollege, der Triathlet ist, macht ab und zu etwas mit den Schülern mit dem Velo. Zuweilen gibt es Velo-Exkursionen. Solche gehen aber nur mit zusätzlichen 3 Personen, die vorne, am Schluss und in der Mitte mitfahren. Der Aufwand ist also ziemlich gross. Die Schüler haben oft kein Velo oder keine Ausrüstung (Helm), was es zusätzlich schwierig macht. In Lagern werden Velos und Ausrüstung deshalb manchmal gemietet. Während der Euro 08 (Fussball) führte man mal eine Velotour um 4 Uhr am Morgen nach Arlesheim durch, da die Schüler, die nicht mit dem Velo fahren wollten, das Tram benutzen konnten (während der Euro fuhr dieses Tag und Nacht). Mit dem Velo kamen aber eher nur diejenigen, die sowieso schon Velo fuhren. Gesundheitstage gibt es an der Schule nicht, aber einzelne Lehrer machen im Zusammenhang mit der Ernährung Aktionen. Es gibt sehr viele berechnete Ansprüche an die Schule, aber die Ressourcen sind begrenzt. Die Klassenlehrperson hat lediglich eine Stunde zur Verfügung in Form der Klassenstunde und Laufbahnberatung. Punkte Verkehrsprävention gibt es auf dieser Stufe nichts.

Am Gymnasium gab es früher viele Schulausflüge mit dem Velo (erstmal 1979), jetzt aber nur noch ab und zu. Im Mai führt z.B. eine Klasse eine Velowoche durch. Zusammen mit der nahe liegenden WBS partizipiert das Gymnasium am Netzwerk Gesunde Schule und kann auch auf die 30 Mountain-Bikes der WBS zugreifen, z.B. für Ausflüge. Sport wird am Gymnasium relativ gross geschrieben, auch wenn nur das Gymnasium Bäumlhof eine eigentliche Sportklasse kennt. Es gibt jeweils eine Sommersportwoche, unter anderem mit Gleitschirmfliegen, Mountain-Biken und anderen polysportiven Aktivitäten.

Auch an der FMS gibt es zur Frage der Velonutzung im Unterricht nichts Institutionalisiertes. In der Geografie kommen Raumplanungsfragen vor, auch Fragen zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden diskutiert. Es gibt auch einen Gesundheitstag, der bei den Lehrpersonen gut verankert ist. Das Velo war bisher allerdings noch kein spezifisches Thema (dieses Jahr ist es „Stress“, auch schon war es „Alkohol“). Allenfalls führen einzelne Lehrer Exkursionen mit dem Velo durch. In früheren Jahren leitete ein Lehrer noch Velotouren, etwa von der Quelle des Rheins bis nach Eglisau. Aber eine solche Velotour ist mit einem grossen Aufwand verbunden, es braucht einen Begleitwagen und allgemein einen grossen logistischen Aufwand. Manchmal veranstalteten die Schüler auf diesen Exkursionen auch Velorennen, was zuweilen gefährlich wurde und die Frage nach der Verantwortung hervorrief. Heute haben solche Veranstaltungen andere Inhalte, obwohl das Interesse, etwas mit dem Velo zu unternehmen, schon noch da wäre.

Im Jahr 2011 wurde vom Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) die Velosicherheitskampagne „Respekt“ durchgeführt, in der es ums Velofahren auf dem Trottoir ging und die 2012 auch wieder durchgeführt wurde. Vor allem Senioren fühlen sich von Velofahrenden auf dem Trottoir gestört und beschwerten sich auch. Das Problem besteht überall in der Stadt. Das Hauptziel der vom JSD durchgeführten Verkehrsprävention besteht darin, dafür zu sorgen, dass es zu keinen Unfällen kommt und im Rahmen der Veloförderung, dass sicherer gefahren wird. Die Veloförderung selber ist kein Ziel der Verkehrsprävention. Die Ressourcen der Verkehrsprävention sind beschränkt, unter anderem auch, weil die Polizei auch durch Aufgebote bei Fussballspielen stark belastet ist.

6.2 Das Bike-Projekt an der WBS Leonhard

An der WBS Leonhard wurde nach langjährigen Bemühungen eines Lehrers und Velo-Förderers im Jahr 2009 ein Velokeller eingerichtet.¹¹ Das ganze Projekt kostete rund Fr. 40'000. Im Velokeller befinden sich heute 27 Mountainbikes, die von SchülerInnen und LehrerInnen für Fr. 5.-/Tag gemietet werden können, dieses immer zusammen mit Sicherheitsweste (Leuchtweste) und Helm. Der Helm ist Pflicht, da der Leiter des Velokellers ja auch die Verantwortung trägt. Im Velokeller können auch die eigenen Velos parkiert werden. Die folgenden Erläuterungen basieren auf einem Gespräch mit dem Leiter des Bike-Projekts.

Schon vor Einführung des Velokellers wurden vom Leiter des Bike-Projekts längere, teils auch mehrtägige Velotouren mit Schülerinnen und Schülern durchgeführt, unter anderem im Rahmen eines angebotenen

¹¹ Einen Beschrieb zum Bike-Projekt an der WBS Leonhard und zu dessen Geschichte sowie zum Betrieb des Velokellers findet sich unter: <http://schulen.edubs.ch/wbs/leonhard/projekte/bike-projekt>.

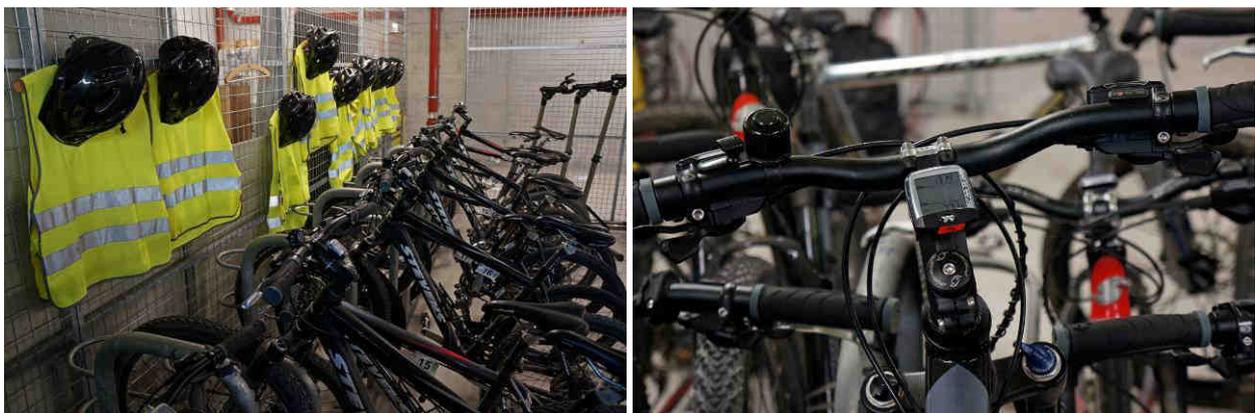
Freiwahlfachs. Diese Veloausflüge – zum Beispiel zum Schloss Landskron im Dreiländereck, eine Strecke von ca. 30 km – finden zusammen mit einem weiteren Lehrer auch heute noch statt. Da viele Jugendliche für grössere Velotouren nicht die geeigneten Velos respektive Ausrüstungen besaßen, entstand die Idee, mit dem Velokeller die entsprechend gute Ausrüstung anzubieten. Ein gutes, funktionstüchtiges Velo ist gemäss dem Projektleiter die Grundvoraussetzung für ein erfolgreiches Velofahren. Mit einem qualitativ schlechten Velo für zum Beispiel 200 Fr. kann keine Freude am Velofahren aufkommen. Die wichtigste Voraussetzung für das Gelingen der Velo-Ausflüge ist denn auch die Verfügbarkeit über verkehrstüchtige Fahrräder. Wichtig ist auch, ob man hinter der Sache steht oder nicht. Der Projektleiter hat gemäss seinen Aussagen grosse Erfolge mit seinen Veloausflügen. Man darf aber nur Sachen machen, die alle Schüler auch leisten können. Wichtig ist die Reflexion auf das, was man macht. Er gibt der Gruppe vor dem Veloausflug jeweils genaue Instruktionen, erklärt, was seine Handzeichen bedeuten. Jedes Velo ist mit einem Tacho ausgerüstet. Da staunen die Schüler schon, wenn sie mal 40 km/h fahren können. Man muss sich aber immer an den Schwächeren orientieren, die Stärkeren auch mal voraus fahren lassen. Am Schluss kriegt jeder ein Diplom.

Im angebotenen Freiwahlfach mit etwa 10 Schülern lernen diese auch den Unterhalt und die Instandstellung der Velos. Das selber Reparieren ist in Deutschland viel üblicher als in der Schweiz. Das Freiwahlfach dauert ein Jahr. Zum Teil kommen Schüler auch noch, nachdem sie schon nicht mehr an der Schule sind. Man will Motivationen zum Velofahren geben, insbesondere auch zeigen, wohin und wie weit man mit dem Velo kommt. Nach Ansicht des Projektleiters müsste das Velo auch im Technikunterricht Thema sein. Als wichtigste Punkte der Veloförderung nennt er: mehr Sicherheit, gutes Material und eine Vision.

Als an der WBS Leonhard noch zwischen den Leistungsstufen E und A unterschieden wurde, meldeten sich 95% aus dem E-Zug, was zeigt, dass die leistungsstärkeren SchülerInnen eher Velo fahren. Heute sind an der WBS Leonhard die beiden Stufen in i-Klassen integriert¹². Die Fertigkeiten des Velofahrens sind bei denen, die zu den Veloausflügen kommen, im Allgemeinen gross. Die These, dass die meisten Schülerinnen und Schüler zwar einmal Velo fuhren, viele das Velo nicht mehr benutzen, wenn es kaputt geht, wird vom Projektleiter bestätigt. Er musste auch schon für einen Schüler kämpfen, damit dieser das Geld für die Reparatur kriegte.

Der Projektleiter weist darauf hin, dass das Velofahren in Basel nicht ganz ungefährlich ist. Er selber kommt mit dem Velo von Therwil und erlebt immer wieder brenzlige Situationen. Die Velos werden vom Autoverkehr klar zurückgedrängt. Die fehlende Sicherheit ist für ihn denn auch der wichtigste Punkt, weshalb viele Jugendliche nicht mit dem Velo kommen. Vor allem Schüler mit Migrationshintergrund haben keine elterlichen Vorbilder zum Velofahren. Er hat bei seinen Ausflügen mit der Schulklasse festgestellt, dass sie die Autofahrer sehr viel stärker beachten, wenn sie Leuchtwesten tragen.

Abbildung 39: Blick in den Velokeller der WBS Leonhard



Quelle: Fotos Daniel Sauter

¹² Dabei handelt es sich um eine teamorientierte Arbeitsweise mit integrativen Unterrichtsformen. „WBS 4i“ für „individuell-integrativ-interdisziplinär-interaktiv“; vgl. den Beschrieb unter: <http://schulen.edubs.ch/wbs/leonhard/projekte/wbs-4i> .

7. Ergebnisse des Pilotversuchs GPS mit Zusatzerhebung

Der Pilotversuch GPS bestand zum einen aus der Aufzeichnungsphase mittels GPS-Loggern, zum andern aus einer Befragung der teilnehmenden Jugendlichen zu Beginn und am Ende der Aufzeichnungsphase.

Die Zielsetzung des Pilotversuchs einer GPS-gestützten Erfassung von Wegen bei Jugendlichen bestand darin, in Erfahrung zu bringen, was die GPS-Geräte an neuen Erkenntnissen zu erbringen vermögen – sowohl inhaltlich wie methodisch. Es sollte geprüft werden, ob sich die Technologie vom Vorgehen und vom Ergebnis her bewährt, um sie dann in weiteren Erhebungen einzusetzen, z.B. in verschiedenen Landesteilen der Schweiz (vgl. dazu Kap. 7.1).

Die Befragungen hatten zum Ziel, einen Vergleich mit den Ergebnissen der Aufzeichnungen mit den GPS-Loggern zu erhalten, um zu sehen inwieweit sich mündliche und schriftliche Aussagen in Befragungen mit jenen des GPS decken, z.B. bei der Routenwahl. Zudem wurden weitere Informationen zum Mobilitätsverhalten der Jugendlichen erhoben (vgl. dazu Kap. 7.2).

Schliesslich wird ein Fazit der GPS-Erhebung in methodischer und inhaltlicher Hinsicht gezogen (vgl. dazu Kap. 7.3).

7.1 GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen

Die Technologie des GPS (Global Positioning System) eröffnet die Möglichkeit, Daten auch zu komplexeren Mobilitätsabläufen und Bewegungsmustern zu erheben. In Bezug auf die Studie stand die Beantwortung folgender Fragestellungen im Vordergrund:

- Wie gross sind die Aktionsräume der Jugendlichen?
- Welche Routen wählen sie mit welchen Verkehrsmitteln und zu welchen Zwecken?
- Welche Aktionsräume und Routen werden speziell mit dem Velo erschlossen bzw. zurückgelegt?
- Inwiefern unterscheiden sich die Aktionsräume und Routen von Jugendlichen mit häufiger Velonutzung von solchen mit geringer (oder gar keiner) Velonutzung?
- Inwieweit decken sich mündliche bzw. schriftliche Aussagen in Befragungen der Jugendlichen mit jenen, die durch GPS unterlegt sind (z.B. bezüglich Zielen, Dauer und Distanz der Wege, Routenwahl etc.)?
- Inwieweit können qualitative Daten zu Wahrnehmungen und Haltungen zum Velo mit den GPS-Daten in Verbindung gebracht werden und welche Erkenntnisse ergeben sich daraus?
- Inwiefern verändern Jugendliche ihre alltäglichen Bewegungsmuster wenn sie wissen, dass ihre Aktivitäten aufgezeichnet werden? Wie könnte ein solcher Effekt allenfalls minimiert werden?

Das Hauptmotiv der Pilotstudie bestand in der Beantwortung der Frage, ob eine GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen methodisch überhaupt möglich ist. Es ging dabei also wesentlich um die Frage der Durchführbarkeit einer solchen Studie und nicht um das Erzielen von repräsentativen Resultaten zu den von den Jugendlichen zurückgelegten Wegen.

Methodik

Für die Durchführung der GPS-Erfassung wurde das Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen (IUNR) der ZHAW Wädenswil von den Projektbearbeitenden beauftragt.¹³

Der Pilotversuch mit einer Schulklasse wurde im September 2012 vom IUNR in Zusammenarbeit mit den Projektmitarbeitenden durchgeführt. Im April 2013 legte das IUNR den Schlussbericht zum Pilotversuch vor:

IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen, 2013. Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften zhaw. GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen in der Stadt Basel. Autoren: Reto Rupf, Gabriele Breuer (Forschungsgruppe Umweltplanung), Daniel Köchli, Hanno Rahn, Hasan Inci (Forschungsgruppe GIS). Im Auftrag von Daniel Sauter, Urban Mobility Research und Kurt Wyss, Büro für Sozialforschung (beide Zürich), Schlussbericht April 2013.

¹³ Wir danken Prof. Reto Rupf und Gabriele Breuer sowie allen Beteiligten des IUNR-Forschungsteams für ihr grosses Engagement und die zahlreichen Extrastunden bei der Datenbereinigung.

Dieser vom IUNR verfasste Bericht bildet die Grundlage der hier gegebenen Darstellung. Die technischen Details des Loggers sowie der Aufbereitung der GPS-Tracks werden dort geschildert und hier nicht wiederholt. Hier wird auf die Zusammenarbeit mit der Klasse sowie auf ausgewählte Ergebnisse fokussiert.

Vom 10.-14. September 2012 wurde der Pilotversuch mit einer 10. Schulklasse einer Weiterbildungsschule (WBS) durchgeführt¹⁴. Die einbezogene Klasse umfasste 22 Jugendliche, 11 Jungen und 11 Mädchen. Zur Durchführung wurde bei den Eltern der Jugendlichen eine Einwilligung eingeholt. Einer Schülerin verweigerten die Eltern die Teilnahme.

Am 7. September 2012 stellten die Projektbearbeitenden des IUNR (Reto Rupf, Gabriele Breuer) den Jugendlichen das Projekt sowie die Funktion der GPS-Logger vor. Zudem wurde ihnen das Wegprotokoll erläutert, in dem sie Informationen zu den einzelnen von ihnen zurückgelegten Etappen eintragen sollten. Eine neue Etappe beginnt immer bei einem Wechsel des Verkehrsmittels respektive der Neuaufnahme eines Weges. Beigelegt war ein „Spickzettel“, worauf die wichtigsten Punkte für die Erhebungsphase vermerkt waren. In die Wegeprotokolle hatten die Jugendlichen für jede Etappe folgende Informationen einzutragen: Anfangs- und Endzeit der Etappe; Verkehrsmittel pro Etappe; der mit der Etappe verbundene Zweck (Schulweg (hin)); Freunde treffen (Kino, Ausgang usw.); Hobbies (Sport, Musik usw.); Shoppen (Einkaufen, Essen&Trinken usw.); Heimweg; anderer Zweck (in Worten zu beschreiben)).

Abbildung 40: Beispiel eines Wegeprotokolls einer Schülerin (Ausschnitt)

Datum: 11. September 2012		Verkehrsmittel pro Etappe										Zweck						
Eintrag	Anfangszeit	Endzeit																
Nr.	Stunde:Minute	Stunde:Minute	zu Fuss	Tram	Bus	Bahn/S-Bahn	Velo	TQFB	Rhein-Fähre	PKW	Schulweg (hin)	Freunde treffen (Kino, Ausgang, usw.)	Hobbies (Sport, Musik usw.)	Shoppen (Einkaufen, Glace Essen, usw.)	Heimweg	Bemerkungen:		
1	7:35	7:45	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Freundin abholen		
2	9:00	9:10	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sportunterricht		
3	12:15	12:30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Von Schule nach Hause		
4	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Quelle: IUNR 2013

Am Montag, 10. September 2012, wurden die GPS Logger Geräte den 21 mitmachenden Jugendlichen verteilt. Es standen insgesamt 40 GPS Logger Geräte zur Verfügung, sodass 19 Jugendliche mit zwei Geräten (falls ein Gerät ausfallen sollte) und 2 Jugendliche mit einem Gerät ausgestattet werden konnten.

Die eigentliche Erhebungsphase fand vom Dienstag, 11., bis Donnerstag, 13. September 2012 statt. An diesen Tagen trugen die Jugendlichen die GPS-Logger auf sich. Die von den Geräten gesendeten Daten wurden aufgenommen und in verschlüsselter Form gespeichert. Eine Betreuungsperson vom IUNR war persönlich vor Ort, um Fragen der Jugendlichen zu beantworten und das Ausfüllen der Wegeprotokolle zu prüfen. Gleichzeitig achtete auch der Lehrer darauf, dass die Schülerinnen und Schüler die Geräte und die Unterlagen dabei hatten.

Am Freitag, 14. September 2012, wurden die GPS-Logger wieder eingesammelt. Sodann wurde mit den Schülerinnen und Schülern diskutiert, wie die Woche mit den GPS-Loggern für sie war. Die Jugendlichen sagten, dass der Aufwand zwar relativ gross, aber machbar sei. Vereinzelt wurde darauf hingewiesen, dass man einen etwas einfacheren Weg nahm (mit weniger Umsteigen respektive Etappen), um nicht so viel aufschreiben zu müssen. Oft schien es auch schwierig, gerade bei einem Wechsel der Etappe, gleichzeitig auch noch das Wegeprotokoll auszufüllen, sodass man es erst ausfüllte, wenn man an einem ruhigen Ort war, z.B. in der Schule. Ein Junge wies darauf hin, dass er von anderen Kollegen gehänselt wurde, als er abends ins Fussballtraining kam und noch die Wegebeschreibung ausfüllte. Zugleich wies der Junge auch darauf hin, dass es ihm während des Fussballtrainings nicht möglich war, das Gerät mit sich zu führen. In anderen Fällen wurde das Gerät, etwa während des Joggens, durchaus mitgeführt.

Am 23. November 2012 präsentierte der Projektleiter des IUNR (Reto Rupf) der Klasse verschiedene Auswertungen. Es wurden die von einzelnen Jugendlichen zurückgelegten Wege im öffentlichen Raum aufge-

Abbildung 41: Ansicht GPS-Loggers „mafreina-2“, Grösse: 49x71x26.5 mm



Quelle: IUNR 2013

¹⁴ Der besondere Dank geht an Herrn Dieter Baur, Schulleiter der WBS St. Alban, und die Schülerinnen und Schüler seiner Klasse 2 I. Herzlichen Dank für die grosszügige Unterstützung und engagierte Mitarbeit!

zeigt und diskutiert. Unter anderem wurde eine Animation auf Google Earth demonstriert, in der sichtbar wurde, wie die Jugendlichen parallel den morgendlichen Schulweg absolvieren, das heisst, wie sie sich als „Schwarm“ von verschiedenen Seiten her der Schule nähern. Diese Animation stiess bei den Schülerinnen und Schülern auf besonders grosses Interesse. Jedem Jugendlichen wurde zudem sein eigener „Track“ auf Papier sowie die Übersichten „Alle Tracks getrennt nach Jungen und Mädchen“, „alle Tracks nach Verkehrsmittel“, „alle Tracks nach Zweck“ ausgehändigt. Der Klassenlehrer erhielt Kopien der Gesamtauswertungen.

Von den 21 Jugendlichen, die am Pilotversuch teilnahmen, resultierten 55 auswertbare Tagesbewegungen. Bei einem Jugendlichen, der nur einen GPS-Logger mit sich trug, fiel das Gerät aus, sodass die Daten noch für 20 Jugendliche ausgelesen werden konnten. Abzüglich 5 krankheitsbedingter Ausfälle konnten 55 Tagesbewegungen aufgenommen werden. Ein mit dem Zug pendelnder Jugendlicher legte täglich über 40 km zurück. Seine Daten hätten die Gesamtauswertung zu sehr verzerrt, so dass dessen Daten als „Ausreisser“ aus den weiteren Analysen ausgeschlossen wurden. In die Analyse kamen somit 19 Jugendliche, 9 Jungen und 10 Mädchen

Ausgewählte Ergebnisse der GPS-Erfassung

Inhaltlich standen drei Forschungsfragen im Zentrum der GPS-Erfassung:

- a) *Wie gross sind die Aktionsräume der Jugendlichen? Inwiefern unterscheiden sich die Aktionsräume zwischen Jungen und Mädchen?*
- b) *Welche Routen wählen Jugendliche zu welchen Zwecken und mit welchen Verkehrsmitteln? Gibt es Aktionsräume und Routen, die speziell mit dem Velo erschlossen werden?*
- c) *Inwiefern unterscheiden sich die Aktionsräume und Routen von Jugendlichen mit häufiger Velonutzung von solcher mit geringer (oder gar keiner) Velonutzung? Welche Unterschiede gibt es hier zwischen Jungen und Mädchen?*

Für die grafischen Darstellungen der Ergebnisse im Stadtplan Basels sei auf den Schlussbericht des IUNR (oben zitiert) verwiesen. Im folgenden Teil (7.2) werden zudem einige der Tracks auf der Karte dargestellt.

a) Aktionsräume der Jugendlichen, inklusive Geschlechtsunterschiede

Bei den Ergebnissen ist zu berücksichtigen, dass der Pilotversuch mit 19 Jugendlichen eine geringe Fallzahl umfasst und es von daher unmöglich ist, statistisch signifikante Unterschiede etwa zwischen der Gruppe der Jungen und jener der Mädchen zu finden. Dies war auch nicht Ziel der GPS-Erhebung.

Die Differenzen bei den zurückgelegten Distanzen zwischen den Jugendlichen sind recht gross. Über drei Tage gerechnet wurden minimal 4 km (d.h. gut 1 km pro Tag) und maximal 57 km (d.h. etwa 19 km pro Tag) zurückgelegt. Die ganz kurzen Gesamtdistanzen bestehen vorwiegend aus den Wegen zur Schule während in den längeren Distanzen auch Freizeitwege enthalten sind.

Die durchschnittliche Schulwegdistanz in der Klasse beträgt rund 2 Kilometer (vgl. Kapitel 7.2). An zwei Tagen haben die meisten der Jugendlichen 4 Schulwege und an einem 2 Schulwege zurückgelegt. Dies ergibt eine durchschnittliche Schulwegdistanz über die 3 Tage von rund 20 Kilometern. Auch daraus lässt sich ersehen, dass die meisten der durchschnittlich 21.4 Tageskilometer auf Schulwegen zurückgelegt wurden. Da es kaum Freizeitwege gibt, ist der Aktionsradius in dieser Erhebung also hauptsächlich durch den Schulweg bestimmt.

Tabelle 7: Zurückgelegte Distanz an den drei Erhebungstagen

	Gesamt (19 Jugendliche)	Jungen (9)	Mädchen (10)
Minimale Distanz	4 km	4 km	5 Km
Maximale Distanz	57 km	57 km	37 km
Durchschnittliche Distanz	21.4 km	24.8 km	18.0 km
Median	19.0 km	23.0 km	18.5 km
Gesamtdistanz	407 km	224 km	183 km

Quelle: nach Ergebnissen IUNR; eigene Darstellung.

Die Tagesdistanz ist bei den Jungen mit knapp 25 Kilometer etwas grösser als bei den Mädchen mit 18 Kilometer. Die Jungen legen mit insgesamt 224 km auch die grössere Gesamtdistanz zurück (55% aller Wege) als die Mädchen mit insgesamt 183 km (45% aller Wege). Dies ist in erster Linie auf die Wohnorte der Jugendlichen zurückzuführen. Zahlreiche Jungen wohnen nördlich des Rheins auf der Kleinbasler Seite und haben einen längeren Schulweg als die Mädchen, die tendenziell näher beim Schulhaus wohnen. Es stellt sich die Frage, ob dies Zufall ist oder ob Mädchen generell eher eine Schule in Wohnortnähe suchen als Jungen (zur Erinnerung: im Kanton Basel-Stadt gibt es eine freie Schulwahl ab Stufe WBS).

b) Routen nach Zweck und Verkehrsmittel, unter besonderer Berücksichtigung des Velos

Gemäss den Auswertungen des IUNR fallen von den gesamthaft zurückgelegten 407 Kilometern 33% auf den Hinweg zur Schule und 45% auf den Heimweg von der Schule. Offensichtlich machen die Jugendlichen auf dem Heimweg häufiger noch einen Umweg für einen anderen Zweck. Nimmt man den Hinweg zur Schule als die kürzeste Distanz von zuhause zur Schule und unterstellt, dass für den blossen Nachhauseweg von der Schule (ohne andere Zwecke) dieselbe Distanz zu absolvieren wäre, dann kann gesagt werden, dass 66% aller zurückgelegten Distanzen den „reinen“ Schulweg betreffen. Es kommen gemäss Auswertung des IUNR jedoch noch 15% an Distanzen dazu, die ebenfalls im weiteren oder engeren Zusammenhang mit der Schule stehen (Sonstiges: Schnupperlehre, Joggen im Sportunterricht), sodass die Freizeitwege (übrige Wege) noch etwa geschätzte 20% ausmachen. Diese wären aufzuteilen nach Freizeit Zwecken auf dem Heimweg von der Schule (ca. 12%), Shoppen (5%), Hobbies (2%) und Freunde treffen (1%).

Tabelle 8: Distanzen nach Zweck über die drei Erhebungstage

	km	%
Hinweg zur Schule	133 km	33%
Heimweg von der Schule (inkl. „Umwege“)	183 km	45%
Sonstiges (Schnupperlehre, Joggen im Sportunterricht)	60 km	15%
Shoppen	19 km	5%
Hobbies	7 km	2%
Freunde treffen	5 km	1%
Gesamt	407 km	100%

Quelle: nach Ergebnissen IUNR 2013: Tab. 7.

Interessant ist die Feststellung, dass über die drei Tage mit dem Velo (von 7 Jugendlichen) anteilmässig die längste Distanz zurückgelegt wurde, nämlich 128 km, was 32% der insgesamt zurückgelegten Distanzen entspricht. Dies gilt allerdings nur, wenn man Tram und Bus getrennt misst. Betrachtet man die Aufteilung pro Person und Verkehrsmittel, so legten die Velofahrenden in den drei Erhebungstagen 18.3 km pro Person zurück. Auf das Tram entfielen 10.1 km und auf den Bus 5.2 km pro Person. Zu Fuss wurden 5.7 km und als MitfahrerIn im Auto 7.8 km pro NutzerIn zurückgelegt. Die fünf Velofahrenden Jungen kamen auf grössere Durchschnittsdistanzen als die zwei Velofahrenden Mädchen, was durch den Wohnort und durch die höhere Anzahl Veloetappen bei den Jungen bedingt ist. Die Jungen wohnen etwas weiter weg und benutzten das Velo häufiger als die Mädchen.

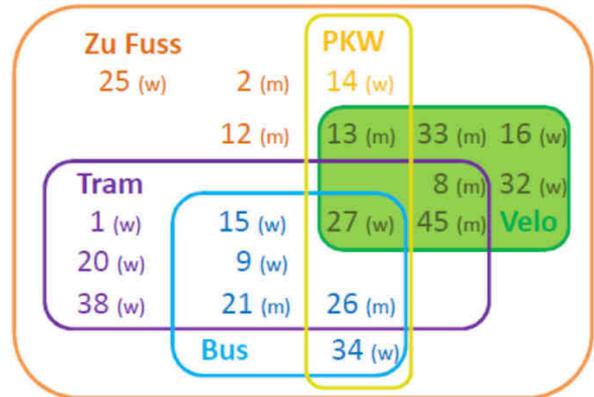
Tabelle 9: Distanzen nach Verkehrsmittel und Anzahl Nutzer/innen über die drei Erhebungstage

	km	%	Anzahl Nutzer/innen des Verkehrsmittels	km pro Nutzer/in des Verkehrsmittels
Velo	128 km	32%	7	18.3 km
Zu Fuss	108 km	27%	19	5.7 km
Tram	101 km	25%	10	10.1 km
PKW (Mitfahrer)	39 km	9%	5	7.8 km
Bus	31 km	8%	6	5.2 km
Gesamt	407 km	100%	19	21.4 km

Quelle: nach Ergebnissen IUNR 2013: Tab. 8, eigene Darstellung.

Über die Erhebungstage haben die Jugendlichen meist mehrere Verkehrsmittel benutzt. Alle Jugendlichen waren in dieser Zeit zu Fuss unterwegs. Drei Jugendliche (2 Jungen, 1 Mädchen) erreichten ihre Ziele ausschliesslich zu Fuss. Weitere drei Jugendliche (1 Junge und 2 Mädchen) waren zu Fuss und mit dem Velo unterwegs. Am häufigsten wurde das Zufussgehen mit dem öV kombiniert, nämlich von 6 Jugendlichen (5 Mädchen und 2 Jungen). 1 Mädchen ging zu Fuss und fuhr in einem Auto mit. Die anderen 6 Jugendlichen kombinierten drei Verkehrsmittel in einem Fall gar alle vier Verkehrsmittel.

Abbildung 42: Nutzungen der Verkehrsmittel nach Geschlecht über die drei Erhebungstage: Venn-Diagramm (die Zahl entspricht der Logger-Nummer)



Quelle: IUNR 2013, Abb. 10

c) Unterschiede der Aktionsräume nach Velonutzung oder nicht, inklusive Vergleich nach Geschlecht

Die Velofahrenden legten in den drei Tagen pro Person insgesamt (alle Verkehrsmittel zusammen genommen) rund 30 km zurück, davon 18.6 km mit dem Velo. Das sind bedeutend mehr Kilometer als die Nicht-Velofahrenden, die insgesamt 16.2 km pro Person zurücklegten, also weniger als die Velofahrenden allein mit dem Velo. Bei den Nicht-Velofahrenden legten die Mädchen grössere Distanzen zurück als die Jungen, bei den Velofahrenden sind die Verhältnisse umgekehrt. Mit dem Velo waren die Jungen mehr als doppelt so weit unterwegs (22.2 km) wie die Mädchen (9.5 km). Für die unterschiedliche Routenwahl sei auf den IUNR-Bericht verwiesen, wo die Kartenausschnitte mit den Routen dargestellt sind. Da die Aktionsräume stark vom Schulweg geprägt und die Fallzahlen gering sind, lassen sich keine repräsentativen Aussagen zu den Aktionsräumen in Abhängigkeit der Velonutzung machen. Die Analyse erlaubt aber die Aussage, dass sich mit GPS-Erhebungen grundsätzlich Erkenntnisse zu den Aktionsräumen gewinnen lassen.

Tabelle 10: Durchschnittliche Distanz in km von Velofahrenden und Nicht-Velofahrenden nach Geschlecht

	Velofahrende		Nicht-Velofahrende	Gesamt
	Gesamt km pro Pers	davon mit Velo p.P.	km pro Pers.	km pro Pers.
Männlich	34.2 km	22.2 km	11.8 km	24.2 km
Weiblich	20.5 km	9.5 km	18.4 km	18.8 km
Alle	30.3 km	18.6 km	16.2 km	21.4 km

Nach Ergebnissen IUNR 2013, Tabelle 12, S. 35; eigene Darstellung.

7.2 Zusatzbefragungen in der GPS-Klasse

Die Zusatzerhebungen in der GPS-Klasse hatten zwei Ziele: einerseits sollten die schriftlichen Angaben, insbesondere das Einzeichnen der Wege in die Pläne sowie das Ausfüllen des Fragebogens Zusatzinformationen zum GPS liefern und die Qualität miteinander verglichen werden. Zum zweiten sollten in der GPS-Klasse Informationen zum Mobilitätsverhalten mittels eines Fragebogens erhoben werden. Er sollte einige quantitative Angaben zu den verschiedenen qualitativen Dimensionen liefern – natürlich in nicht repräsentativer Form. Dieses Vorgehen diene auch der Überprüfung, ob eine Erhebung in grösserem Umfang mittels eines Fragebogens die qualitativen Dimensionen aus den Klassengesprächen einigermaßen befriedigend abzubilden vermag.

Befragung und Klassengespräche im Vergleich

Die Schülerinnen und Schüler füllten dazu einen Fragebogen vor Verteilung der GPS-Logger und nach deren Einsammeln aus (vgl. die Fragebogen im ANHANG 4). Die erste Erhebung fand am 7. September, die zweite am 14. September 2012 statt. Zudem zeichneten sie bei beiden Gelegenheiten ihren Schulweg auf einem Stadtplan ein. Beim ersten Mal war es der normalerweise zurückgelegte Schulweg und beim zweiten Mal der Hinweg des Vortags. Da für diesen Tag auch die Daten des GPS-Loggers vorlagen, sollte ein Vergleich der beiden Werte ermöglicht werden.

Abbildung 43: SchülerInnen beim Einzeichnen ihres Schulwegs auf einem Plan und dem Ausfüllen des Fragebogens



Quelle: Fotos Martin Dolleschel

Die Resultate der Befragungen zeigen ein sehr ähnliches Bild zu jenen aus den Klassengesprächen. Dies betrifft insbesondere das Mobilitätsverhalten nach soziodemographischen Variablen: Geschlecht, Haushaltsgrösse, gesprochene Sprache zuhause, Schichtzugehörigkeit. Auch die Angaben zu den Erfahrungen im Verkehrsgarten und bei der Velorundfahrt mit der Polizei im Quartier decken sich mit den Ergebnissen aus den Klassengesprächen. Bei einzelnen Themen gab es hingegen Differenzen. So zum Beispiel beim Helmtragen. Zwar trägt nur einer der 10 Velofahrenden Jugendlichen regelmässig einen Helm und 2 tragen ihn manchmal. Es sagen aber nur 2 von 8 Jugendlichen in dieser Klasse, dass sie mit den Eltern Diskussionen über das Helmtragen hätten. In den Gruppendiskussionen wurde dieses Thema jeweils häufig von vielen Jugendlichen angeschnitten. Eigentlich würde man erwarten, dass durch die Anonymität des Fragebogens, allfällige Konflikte eher erwähnt würden als in einem Gespräch. Auf der anderen Seite kann es auch sein, dass es den Jugendlichen im Gespräch ein Anliegen war, über ein für sie ungelöstes Problem zu diskutieren und die Einschätzung der Situation durch andere zu hören. Etwas, was im Fragebogen nicht möglich ist.

Ein zweiter Themenbereich, bei dem es einzelne Differenzen zu den Klassengesprächen gab, waren die Gründe für das nicht mehr Velo fahren. Die zwei wichtigsten Gründe, weshalb die Jugendlichen nicht mehr Velo fahren sind die gleichen wie in den Klassengesprächen, nämlich dass sie keine Lust mehr haben und dass das Tram bzw. der Bus bequemer sind. Weiter wird erwähnt, dass für sie das Velofahren zu anstrengend geworden sei, es nicht zu ihnen passe, sie zu faul seien oder sie „erwachsen geworden“ seien. Im Gegensatz zu den Klassengesprächen geben aber nur wenige Jugendliche an, dass externe Faktoren wie ein kaputtes oder gestohlenen Velo ausschlaggebend für die nicht mehr Nutzung des Velos sind. Keiner der Jugendlichen erwähnte zudem, die Eltern würden das Velofahren verbieten oder die KollegInnen würden ihn/sie schräg anschauen, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind. Auch hier wäre – wie beim Helm – im ersten Moment zu erwarten, dass solche Gründe auf einem Fragebogen leichter angegeben werden als in einem Gespräch. Der qualitative Austausch in einer Klassendiskussion mit einem Moderator scheint aber eine andere Funktion zu haben: hier kann man über Themen sprechen, die einen beschäftigen, denn der Moderator ist interessiert, fragt nach, gibt Feedback, währenddem dies bei einem Fragebogen nicht geschieht. Der Fragebogen bleibt stumm. Auch wenn die Jugendlichen beim Fragebogen gewissenhaft Auskunft geben, so sind sie weniger motiviert, Kontroverses von sich aus zu erwähnen, da sie keine Rückmeldung darauf erhalten.

Es ist deshalb immer anzustreben, jene Fragen, die kontrovers sind und die Jugendlichen beschäftigen, in einem Klassengespräch zu behandeln. Demgegenüber können wenig kontroverse Sachfragen wie z.B. das genutzte Verkehrsmittel für den Weg zur Schule durchaus mittels Fragebogen erhoben werden. Eine Kom-

bination von qualitativen und quantitativen Erhebungen bei den Jugendlichen in den Klassen ist die beste Variante, um einerseits ein Gespür für die kontroversen Themen aus den Klassengesprächen zu bekommen und um andererseits auf effiziente Art Informationen für weniger kontroverse Punkte zu gewinnen.

Ein ausgewähltes Resultat der Befragung soll hier noch dargestellt werden: Die Jugendlichen wurden aufgefordert, eine Charakterisierung des Verkehrsmittels, das sie am häufigsten nutzen vorzunehmen und zwar indem sie die Vorgabe „Velofahren in Basel ist...“ Mit 3 bis 5 Adjektiven vervollständigen. Sinngemäss auch für „Zufussgehen in Basel ist...“ und „Tram-/Busfahren in Basel ist...“. Die folgende Tabelle resultierte daraus:

Tabelle 11: „Velofahren“, „Tram-/Busfahren“, „Zufussgehen“ in Basel ist

Velofahren in Basel ist ...		Tram- / Busfahren in Basel ist ...		Zufussgehen in Basel ist ...	
Velofahrende	Nicht (mehr) Velof.	Velofahrende	Nicht (mehr) Velof.	Velofahrende	Nicht (mehr) Velof.
etwas intelligentes	gefährlich	mühsam zu fahren, wenn es voll ist	mein Alltag	etwas normales, etwas alltägliches	eine Abwechslung, wenn ich nicht mit dem Bus gehen mag
sehr schön, weil es nicht anstrengend ist. Praktisch		bequem, langweilig	gemütlich, gechillt	normal, einfach	anstrengend
praktisch	schwierig, doof, gefährlich etc.	gut, lässig und gewöhnlich	gemütlich, praktisch, toll	gut, lässig und gewöhnlich	gemütlich, praktisch, toll
gemütlich, einfach, schnell	nicht toll	langsam, gemütlich	manchmal sehr eng	langsam, langweilig	nicht toll, anstrengend
schnell, ungefährlich, gemütlich	okay	langsam, gemütlich zum fahren, manchmal stressig	toll, gechillt	langsam, chillig, unstressig	normal
sehr gut brauchbar in der Stadt	zu lang, unsicher	auch praktisch, aber kostet	praktisch	bisschen (nicht gerade) langweilig, aber es geht lange	schön, Bewegung
sehr bequem und cool	normal	auch bequem, aber kostet	schneller, sicherer	anstrengend	gemütlich
gesund, schneller (als mit dem Tram)	praktisch	langweilig, viel langsamer	gemütlich, ruhig, schnell	langweilig, geht ewigs	geschmeidig
gefährlich, unangenehm und gewöhnlich	cool, abenteuerlustig, toll	praktisch, teuer, bequem	praktisch	langweilig, anstrengend, unnötig	sicher, gemütlich, normal
praktisch, anstrengend, gefährlich			cooler, gemütlich, abenteuerlustig		am coolsten, abenteuerlustig, toll
	3x k.A.	1x k.A.	1x k.A.	1x k.A.	1x k.A.

Quelle: Eigene Erhebungen in der Klasse der WBS St. Alban, in der auch die GPS-Erhebung durchgeführt wurde

Vergleich der Routen und Distanzen

Schulwegdistanzen nach Klassen und Verkehrsmittelwahl

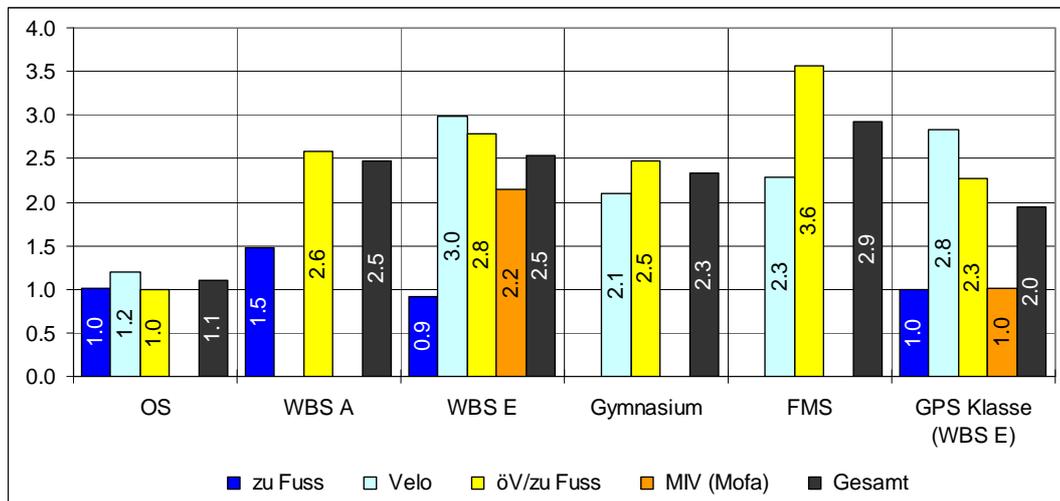
In allen Klassen, in denen Klassengespräche stattgefunden haben, wurden die Schülerinnen und Schüler gebeten, ihren Schulweg und das normalerweise genutzte Verkehrsmittel auf einem Stadtplan Basels einzutragen. Zusätzlich wurde nach den gefährlichen Stellen und schönen Freizeitorten gefragt. Diese Angaben haben es erlaubt, die qualitativen Aussagen in den Gesprächen auch räumlich genauer zu verorten. Zudem konnte so mittels des GeoViewers des Kantons Basel-Stadt die ungefähre Distanz des Schulweges berechnet werden und zwar nach Verkehrsmitteln.

Wie die folgende Darstellung zeigt, sind die Wege in die Orientierungsschule (OS) sehr kurz. Sie betragen durchschnittlich rund 1.1 Kilometer. Egal mit welchem Verkehrsmittel die Schülerinnen und Schüler kommen, die Distanz ist immer etwa gleich gross. Ein Kilometer bedeutet rund 10 bis 15 Minuten zu Fuss und nur wenige Minuten mit dem Velo. In der besuchten OS-Klasse kommt rund die Hälfte der Kinder mit dem Velo zur Schule.

Die Schulweg-Distanzen an die Weiterbildungsschulen (WBS) sind bereits wesentlich grösser. Sie betragen zwischen 2 und 2.5 Kilometer. Angesichts der Tatsache, dass ab dieser Stufe die freie Schulwahl gilt, sind diese Distanzen allerdings nicht sehr gross. Es dürfte bedeuten, dass nach wie vor viele Schülerinnen und Schüler die WBS in ihrem jeweiligen Quartier besuchen. In der WBS A Klasse gab es niemanden, der re-

gelmässig mit dem Velo in die Schule kommt. In den beiden WBS E Klassen (inkl. der GPS-Klasse) sind es bis zu einem Drittel der SchülerInnen, die mit dem Velo zur Schule fahren. Ihre durchschnittliche Schulwegdistanz beträgt rund 3 Kilometer. Jene ihrer KollegInnen, die mit dem öV kommen, ist leicht tiefer und beträgt 2.3 bis 2.8 Kilometer. Wer nahe wohnt, geht auch in dieser Altersgruppe zu Fuss zur Schule. In je einer Klasse gibt es einen Schüler mit einem Mofa. Der eine wohnt 1.0 und der andere 2.2 Kilometer von der Schule entfernt.

Abbildung 44: Schulwegdistanzen nach Schultyp und Verkehrsmittel (jeweilige Klassen aus den Klassengesprächen)



Quelle: eigene Erhebungen (Klassengespräche)

Die Schulwegdistanzen der Gymnasiastinnen und Gymnasiasten liegen etwa im Bereich jener der WBS. In der Gymnasialklasse gab es niemanden, der zu Fuss zur Schule kam. Die Wege mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Velo sind erstaunlich kurz – sie betragen zwischen 2.1 und 2.5 Kilometer.

Bei der Klasse an der Fachmaturitätsschule liegen die durchschnittlichen Schulwegdistanzen mit knapp 3 Kilometern über dem Durchschnitt der anderen Schulen, was nicht weiter erstaunt, hat sie doch auch das grösste Einzugsgebiet. Allerdings handelt es sich bei den hier angegebenen Distanzen nur um jene, die auf städtischem Gebiet zurückgelegt worden sind.

Vergleich der Distanzen auf Schulwegen zwischen unterschiedlichen Erhebungsmethoden

Neben den auf den Plänen eingezeichneten Routen und Distanzen, haben die Schülerinnen und Schüler in einem Fragebogen angegeben, wie lange sie ihren Schulweg schätzen – distanzmässig und zeitlich. Diese Angabe sollte einen Vergleich zwischen vier verschiedenen Erhebungsmethoden zur Distanzmessung erlauben und damit eine Einschätzung, wie genau die jeweiligen Angaben sind. Die vier Erfassungsmethoden sind:

- 1) die geschätzte Distanz und Zeit durch die befragte Person
- 2) die mit dem GPS-Logger gemessene Distanz und Zeit
- 3) die gemessene Luftliniendistanz (zwischen Wohnort und Schulhaus)
- 4) die Distanz basierend auf Weg-Algorithmen von Geographischen Informationssystemen (GIS) wie dem GeoViewer des Kantons Basel-Stadt oder Teletlas

Der Vergleich wurde durch Aussagen in verschiedenen Studien angeregt, wonach in Mobilitätsenerhebungen die geschätzte Distanz grosse Ungenauigkeiten aufweisen würde und dass man mittels GPS die Situation verbessern könne. Zugleich wurde aber auch moniert, dass das GPS selber ungenau sei und deshalb ein GIS vorgezogen werden sollte. Diese Systeme werden aber wiederum kritisiert, da sie häufig auf den Karten für den motorisierten Individualverkehr basieren und deshalb den Fuss- und Veloverkehr nur ungenügend abzubilden vermögen. Abkürzungen und kleine Wege sind darin nicht verzeichnet und werden entsprechend bei der Distanzmessung auch nicht berücksichtigt. Stigell und Schantz haben 2011 eine Pilotstudie in Schweden vorgenommen und die Distanzangaben aufgrund der vier oben genannten Erhebungsmethoden miteinander verglichen (vgl. Stigell & Schantz 2011). Im Pilotversuch wollten wir ähnlich vorgehen, allerdings nur im Sinne einer Annäherung an die Thematik.

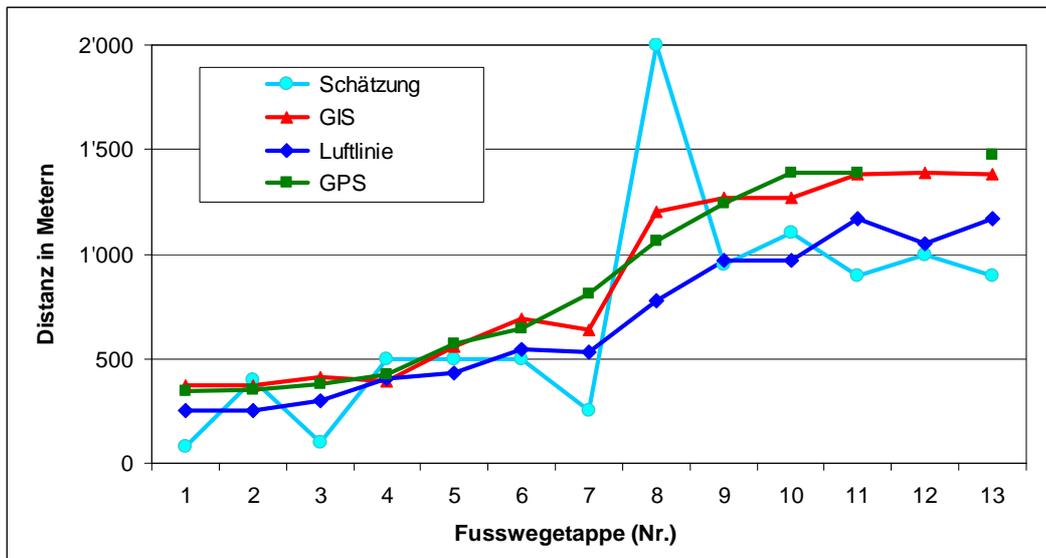
Bei der Erhebung mittels Fragebogen zeigte sich, dass die SchülerInnen grosse Schwierigkeiten hatten, die Distanz ihres Schulwegs zu schätzen. Bei der Zeitdauer war es zwar etwas besser, aber noch immer verzichteten einige Jugendliche auf eine Angabe. Erst auf einige motivierende Bemerkungen hin, äusserten sie sich dazu. Es war also für sie schwierig, selbst einen Weg, den sie regelmässig zurücklegen und gut kennen, einzuschätzen. Man kann sich vorstellen, wie es ist, wenn sie einen weniger linearen Freizeitweg einzuschätzen haben. Bei den Distanzen lagen am Schluss Angaben von 12 SchülerInnen vor, 9 fehlten.

Neben den fehlenden Angaben zeigte sich schnell, dass die Einschätzung der Distanz nicht ganz einfach war. Die Streubreite war relativ gross und es gab Unterschiede bei der Einschätzung des gleichen Wegs zwischen der Erst- und der Zweiterhebung. Zudem zeigte sich das normale Phänomen, welches auch in den Erhebungen zum Mobilitätsverhalten im Rahmen des Mikrozensus zu beobachten ist, nämlich dass die geschätzten Distanzen meist auf ganze Zahlen gerundet werden, also z.B. auf 500 Meter, 1 oder 2 Kilometer.

Die folgenden drei Darstellungen zeigen die Distanzeinschätzungen von Fuss- und Veloetappen. Darin abgetragen sind die nach den vier Methoden erhobenen Distanzen sowie die Distanzen in Metern. Bei den Fusswegetappen handelt es sich zum einen um reine Fusswege von Tür zu Tür und zum andern um Etappen zu und von der Tramhaltestelle. Insgesamt sind 13 solcher Fusswegetappen aufgezeichnet. Bei den Velos sind es 6 Etappen, wobei es sich meist um den ganzen Schulweg handelt (also Tür zu Tür).

Die hellblaue Linie zeigt die Schätzung der Befragten auf. Sie schwankt wie erwähnt stark. Bei einem Ausreisser hat die Person die Fusswegdistanz gar doppelt so hoch eingeschätzt wie sie real war (2'000 Meter anstatt nur rund 1'000 Meter). Tendenziell scheinen die Jugendlichen ihre Fusswegdistanz jedoch zu unterschätzen. Sie liegt meist etwa auf Höhe der Luftliniendistanz und vor allem bei grösseren Distanzen deutlich unter den realen Werten, die mit GPS oder GIS gemessen werden. Die beiden letzteren liegen meist sehr nahe beieinander, wobei die GIS-Werte – nimmt man das GPS als Referenzwert – das eine Mal etwas über diesem und das andere Mal etwas darunter liegen.

Abbildung 45: Distanzen von Fusswegetappen auf Schulwegen nach unterschiedlicher Erhebungsmethodik

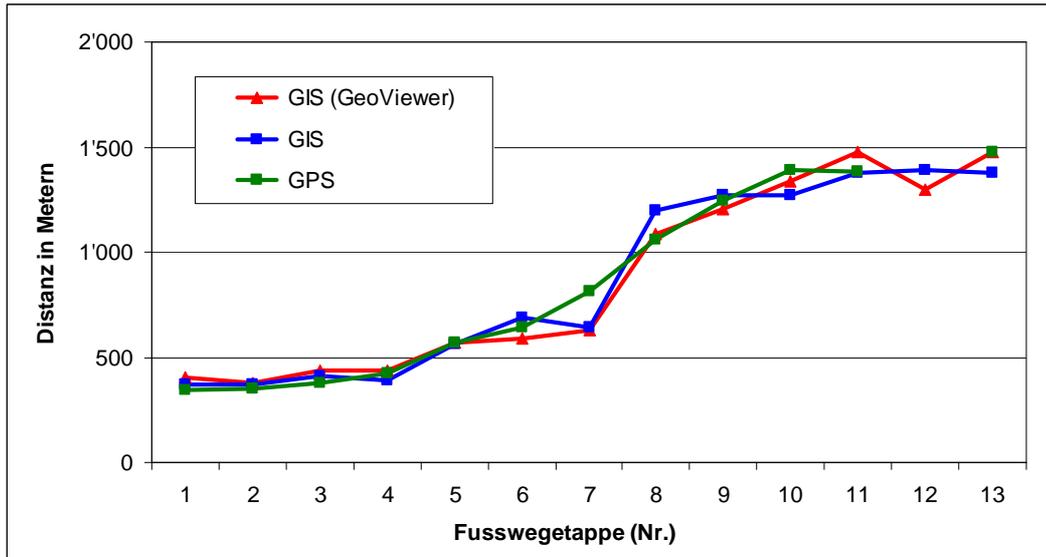


Quelle: Eigene Erhebungen

Analysiert man zwei methodisch unterschiedlich zustande gekommene GIS-Werte, zeigt sich ebenfalls ein relativ homogenes Bild – jedenfalls in Bezug auf die vorliegenden Schulwegetappen zu Fuss. Der Wert des GeoViewers basiert auf den von den SchülerInnen auf ihrem Plan eingezeichneten und dann ausgemessenen Weg. Er sollte also möglichst den realen Weg abbilden. Der im Rahmen des UVEK-Verkehrsmodells berechnete Wert¹⁵ mit dem Teleatlas wird demgegenüber automatisch generiert, wenn die Koordinaten von Start- und Zielpunkt eingegeben werden. Man sieht, dass die Werte um bis zu 100 Meter differieren können, aber in der hier vorliegenden Auswertung keine Ausreisser entstanden sind.

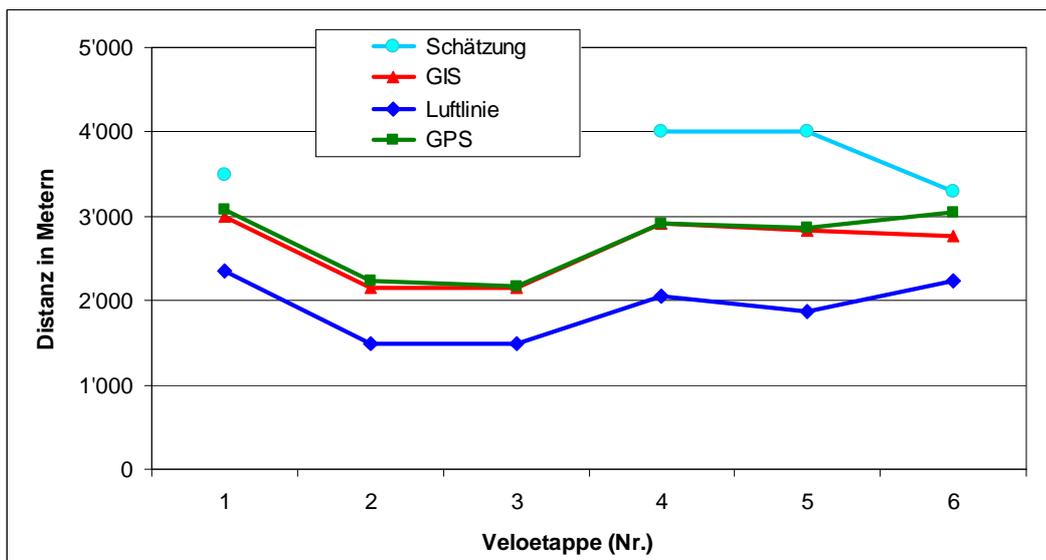
¹⁵ Wir danken Matthias Kowald vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE herzlich für Berechnung der Werte im Rahmen des UVEK-Verkehrsmodells.

Abbildung 46: Distanzen von Fusswegetappen auf Schulwegen nach unterschiedlicher Erhebungsmethodik



Quelle: Eigene Erhebungen sowie Berechnung mit Teleatlas im Rahmen des UVEK-Verkehrsmodells durch das ARE

Im Gegensatz zum Fussverkehr scheinen die Jugendlichen beim Veloverkehr ihre zurückgelegte Schulwegdistanz eher zu überschätzen. Von den sechs Veloetappen fehlen zwar zwei Einschätzungen, aber die restlichen vier liegen alle über dem mit GPS oder GIS gemessenen Werten, z.T. relativ deutlich.

Abbildung 47: Distanzen von Veloetappen auf Schulwegen nach unterschiedlicher Erhebungsmethodik

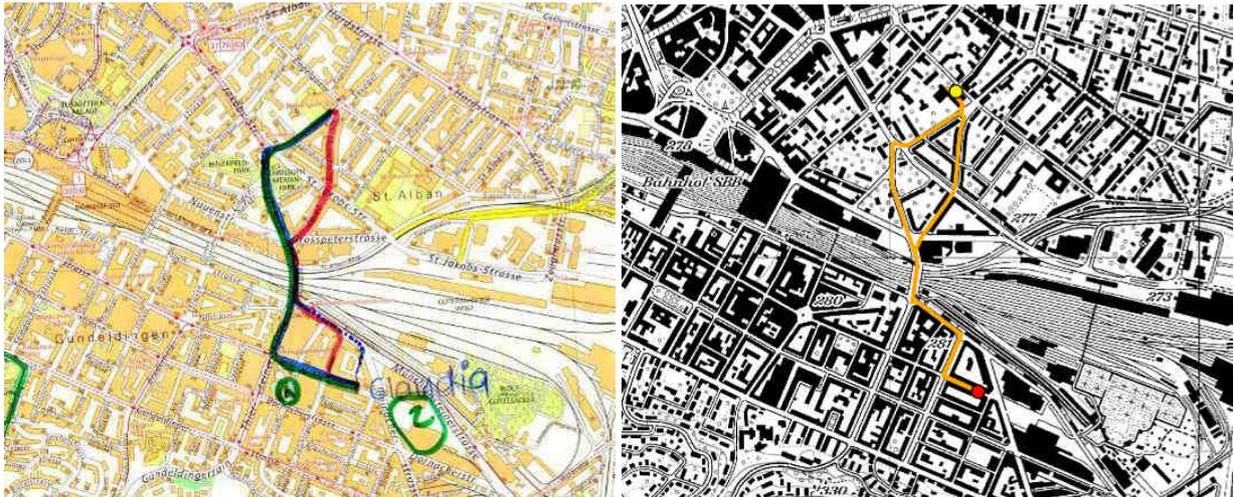
Quelle: Eigene Erhebungen

Routenwahl auf dem Schulweg

Die folgenden Abbildungen geben einen kurzen Einblick in die Routenwahl der Jugendlichen auf ihren Schulwegen. Auffallend dabei ist, dass sie in der kurzen Zeit von nur drei Tagen relativ häufig unterschiedliche Wege in die Schule nehmen. Und dies bei allen Verkehrsmitteln, also ob zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr. Es betrifft sowohl die Hinwege am morgen als auch – was gut nachvollziehbar ist – die Nachhausewege. Bei der Frage nach den üblicherweise zurückgelegten Wegen und Routen erscheint diese Vielfalt gar nicht. Erst mit dem GPS und der ergänzenden Frage nach dem Weg vom Vortag kommen sie zum Vorschein. Wege werden auch in diesem Alter noch häufig so gewählt, dass man mit anderen Jugendlichen den Weg gemeinsam zurücklegen kann, was auf die grosse soziale Bedeutung des Schulwegs und die damit verbundenen Fragen hinweist (Verkehrsmittelwahl, Helm etc.).

Auf den folgenden Abbildungen sind links jeweils die Pläne dargestellt auf welchen die Jugendlichen die Routen ihres normalerweise zurückgelegten sowie des Hinwegs vom Vortag in die Schule eingezeichnet haben. Auf der rechten Seite sind die vom GPS registrierten Wege dargestellt.

Abbildung 48: Schulwege zu Fuss von Log 38_48

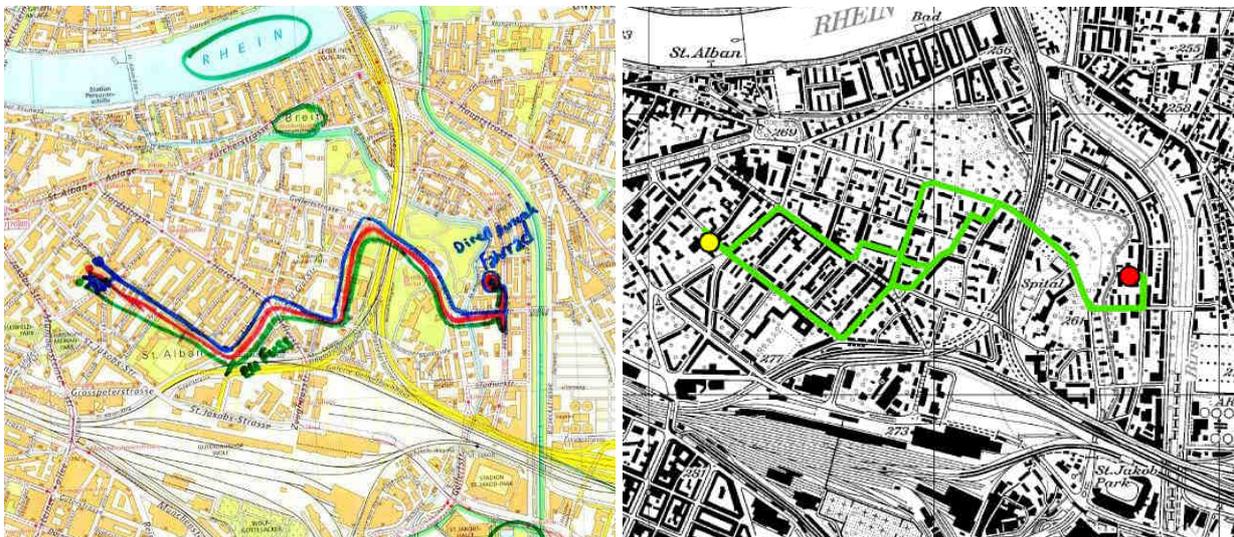


Planzeichnung Schülerin

GPS-Track

Quelle: Eigene Erhebungen und IUNR 2013

Abbildung 49: Schulwege mit dem Velo von Log 32_42

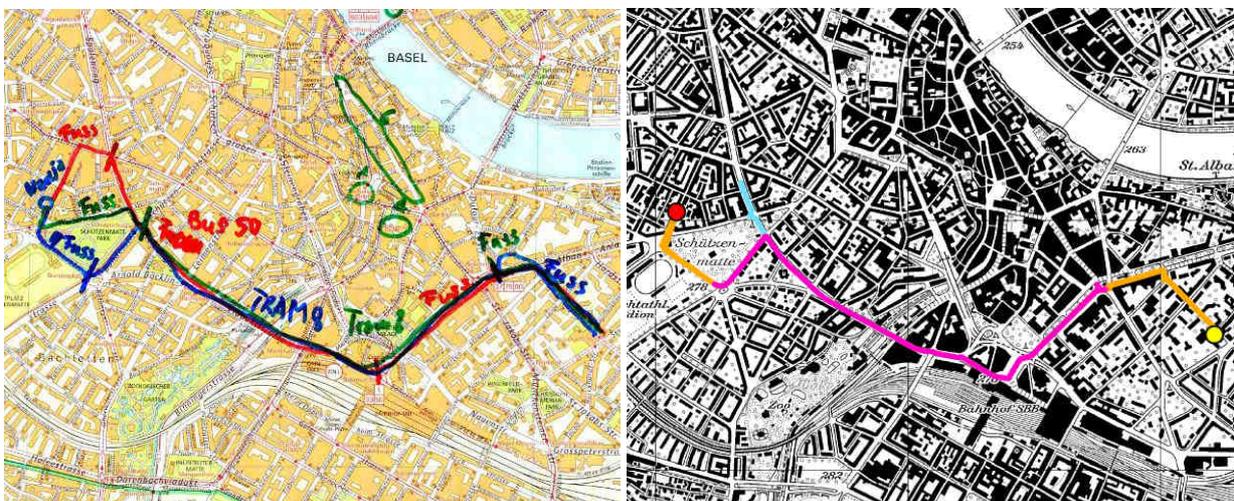


Planzeichnung Schülerin

GPS-Track

Quelle: Eigene Erhebungen und IUNR 2013

Abbildung 50: Schulwege als Kombination von öffentlichem Verkehr (Tram/Bus) und zu Fuss von Log 15_18



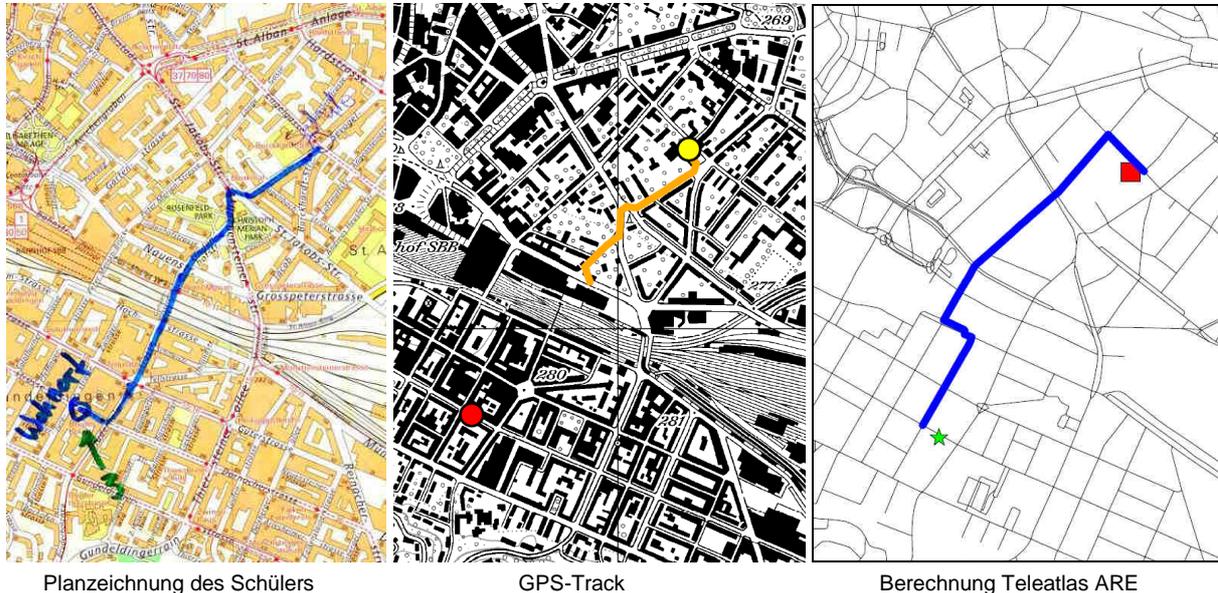
Planzeichnung Schülerin

GPS-Track

Quelle: Eigene Erhebungen und IUNR 2013

Zum Schluss dieses Kapitel sei noch ein Beispiel für die Eigenheiten der jeweiligen Erhebungsmethodiken angefügt. Links steht der Plan, wie ihn der Schüler gezeichnet hat. In der Mitte der unvollständige Track des GPS. Er bricht im Bahnhofsgebäude ab (sollte eigentlich bis zum Wohnort = roter Punkt weitergehen). Rechts die Berechnung des Teleatlas, der den Fussweg über die Gundeli-Passarelle nicht kennt und deshalb einen etwas weiteren Weg berechnet.

Abbildung 51: Schulweg zu Fuss von Log 10_02 nach Erhebungsart



Quelle: Eigene Erhebungen sowie IUNR 2013 und Berechnung mit Teleatlas im Rahmen des UVEK-Verkehrsmodells

7.3 Fazit der GPS-Erhebung in methodischer und inhaltlicher Hinsicht

Die GPS-Erhebung in Basel hat gezeigt, dass mit der Technologie neue Einsichten möglich sind. Methodisch und inhaltlich hat der Pilotversuch folgende Erkenntnisse gebracht:

Einsatz der GPS-Logger in Zusammenarbeit mit Jugendlichen

- Die Jugendlichen waren offen, interessiert und motiviert, am Projekt mitzumachen. Wichtig ist, dass ihnen das Vorgehen, die Erwartungen und die Gründe z.B. für das Führen des Tagebuchs gut erläutert werden.
- Das Engagement und die Motivation durch die vertraute Lehrperson sind zentral, ebenso wie eine gute Betreuung während des Versuchs durch die Projektverantwortlichen. So fühlen sich die Jugendlichen ernst genommen und unterstützt. Sie spüren auch, dass sie eine wichtige Rolle im Projekt haben. Sobald das für sie erkennbar wird, kommt auch das entsprechende Engagement von ihrer Seite. Zur Zusammenarbeit gehört auch das Vorstellen der Resultate im Anschluss an die Erhebung.
- Je mehr das Projekt als ein normales Element des Schulbetriebs präsentiert werden kann und der Lehrer selber es auch als ein solches betrachtet, umso besser funktioniert es.
- Das Mittragen der Geräte war gemäss den Aussagen der Jugendlichen kein Problem. Sie konnten es immer irgendwo unterbringen und mitnehmen. Entsprechend wurden die Geräte während der Erhebungstage auch gut getragen.
- Die zusätzlichen Eintragungen im Wegprotokoll sind anspruchsvoll, insbesondere die Unterscheidung der einzelnen Etappen mit den Angaben von Zweck, Verkehrsmittel etc. Hier werden zwischendurch Angaben vergessen, da es für die Jugendlichen schwierig ist, während der einzelnen Etappen die Eintragungen zu machen. Häufig werden diese erst am Ziel vorgenommen. Eine Smartphone App anstelle von Blatt und Bleistift könnte hier eine Vereinfachung bringen.
- Mit einer Ausnahme haben alle GPS-Geräte problemlos funktioniert. Der Akku hat über die drei Erhebungstage gehalten; Manipulationen an den Geräten wurden keine vorgenommen. Das wäre zwar schwierig gewesen, wurde aber gar nicht versucht. Die Geräte haben sich sehr gut bewährt.

- Soweit ersichtlich kam es nur zu geringen Beeinflussungen des Mobilitätsverhaltens durch das Tragen des Geräts. Vereinzelt wurde zwar gesagt, dass man einen etwas einfacheren Weg als üblich nahm, weil man das Gerät dabei hatte, aber insgesamt haben die Geräte das normale Verhalten aufgezeichnet.
- Die Erhebung fand während drei Schultagen (Di, Mi, Do) statt. Damit war die Zahl der Freizeitwege von vorneherein beschränkt. Zudem war das Wetter für die Jahreszeit eher kühl und an zwei der drei Tage hat es geregnet. Wie diese Verhältnisse die Verkehrsmittelwahl beeinflusst haben, lässt sich ohne Referenzerhebung nicht bestimmen. Um aber Aktionsräume der Jugendlichen bestimmen zu können, müssten auch Freizeitaktivitäten besser berücksichtigt werden. Deshalb wäre es sinn-, aber auch anspruchsvoll, zusätzlich zu den Wochentagen ein Wochenende mit mehr Freizeitaktivitäten einzubeziehen.

Geräte-/Software-spezifische Punkte

- Die Geräte zeigten die üblichen mit GPS verbundenen Einschränkungen wie Aufweckzeit (es dauert etwas bis ein Gerät mit dem Aufzeichnen beginnt); Datenausfälle bei hohen Gebäuden, Durchgängen Strassenschluchten (gestörte Satellitenverbindungen) oder das Weiterloggen auch bei Nicht-Fortbewegung / Ruhephasen (z.B. beim Warten an Tramhaltestelle). Dazu kommen Grenzen bei der Auswertungssoftware, z.B. die Ungenauigkeit und Streuung der Routen (einzelne Punkte liegen neben den Wegen) oder die zum Teil ungenaue Zuordnung zu Verkehrsmitteln. Die Folgen dieser technologiebedingten Limiten können mit entsprechendem Aufwand manuell bzw. softwaremässig korrigiert werden. Um valide Resultate zu bekommen, muss eine sorgfältige und aufwändige Datenbereinigung vorgenommen werden. Die resultierenden Tracks müssen auf ihre Plausibilität überprüft und mit den Informationen aus dem Wegprotokoll ergänzt werden. Bewährt hat sich auch das Abgeben eines zweiten Loggers, um allfällig fehlende Daten kompensieren zu können. Neben dem Bedarf an zusätzlichen Geräten ergibt sich damit ein höherer Aufwand z.B. zur Datensicherung, -validierung und -bereinigung.
- Gewisse Einschränkungen sind bei der Genauigkeit der Abbildung des Fussverkehrs in Kauf zu nehmen. Dessen Kleinräumigkeit kann das GPS nur bedingt abbilden.
- Da die Erhebung vor allem Schulwege umfasste, bleibt offen, wie gut der Freizeitverkehr abgebildet und kategorisiert werden kann. Da sind eine grosse Zahl von Unterzwecken und multiplen Aktivitäten denkbar, die zu anspruchsvollen Trackcodierungen führen können.

Inhaltliche Einsichten und Potenziale

- Es konnte gezeigt werden, dass sich mittels GPS Antworten auf die Ausgangsfragen finden lassen. Dabei ergeben sich interessante Einsichten, die insbesondere bei einer grösseren Anzahl auch für die Verkehrsplanung relevant sein könnten. Zu denken ist vor allem an die Aktionsräume, die Routenwahl und die dabei zurückgelegten Distanzen. Dies alles auch unter sicherheitsrelevanten und sozialen Aspekten.
- Wie in Kapitel 7.2 gezeigt wird, konnten die Fragen nach der Qualität der Aussagen und deren Vergleichbarkeit mit schriftlichen Angaben überprüft werden. Das GPS liefert hierzu genauere Angaben, was bei künftigen Erhebungen zu berücksichtigen sein wird. So kann das GPS z.B. helfen, die Aussagekraft und die Genauigkeit von Angaben zu Weglängen zu erhöhen. Dies weil es Jugendlichen häufig schwer fällt, Distanzen und die Dauer ihrer Verkehrsteilnahme zu schätzen, selbst wenn es regelmässige Wege wie jene zur Schule betrifft.
- Die GPS-Erhebung hat gezeigt, dass mit zusätzlichen Angaben zu den zurückgelegten Wegen auch die Wahrnehmungen von Jugendlichen besser verstanden werden können. Allerdings ist hierzu ein relativ grosser Aufwand zu leisten, denn die Wege müssen einzeln nachvollzogen werden, was wiederum eine vorherige sorgfältige Aufbereitung bedingt. Würden zudem noch mehr Freizeitwege einbezogen, die auch die Aktivitäten im öffentlichen Raum genauer abbilden würden, ergäben sich interessante Aussagen, die man mit den Jugendlichen diskutieren könnte. Auch der Einfluss des Wetters auf die Nutzung von Verkehrsmitteln und die Art der Aktivitäten wären interessant, mittels GPS weiter zu analysieren.
- Mit den ausgewerteten GPS-Tracks bietet sich die Möglichkeit, die Mobilität anschaulich darzustellen, sei es in Karten oder auch animiert, z.B. in Google Earth. Damit lassen sich das Mobilitätsverhalten, die Routenwahl und weitere Charakteristika des Verhaltens in der Stadt sehr gut diskutieren, was wiederum als Grundlage für neue Erkenntnisse dienen kann. Die Freude der Schülerinnen und Schüler, ihren eigenen animierten Schulweg zusammen mit anderen zu sehen, ist eine Belohnung für den grossen Aufwand.

- GPS-Logger können mit Informationen und weiteren Erhebungsinstrumenten gekoppelt werden, z.B. Bewegungssensoren (z.B. für gesundheitsrelevante Forschungsfragen) oder mit entsprechenden Apps, auf denen an bestimmten Orten z.B. qualitative Merkmale bewertet werden können.

Die GPS-Logger haben ein grosses Potenzial, neuen Einsichten zu verschaffen, insbesondere wenn wir die Daten mit qualitativen Erhebungen kombinieren. Um das Potenzial auszuschöpfen, braucht es eine gute Zusammenarbeit mit jenen, welche die Geräte tragen sollen, es braucht einen grossen Aufwand für die Bereinigung und Aufbereitung der Daten und es braucht Zeit für die Analyse. Werden diese Punkte beachtet, steht einem weiteren erfolgreichen Einsatz dieses Instruments nichts im Wege.

8. Sichtung der Forschungsliteratur zur Velonutzung Jugendlicher

Methodik der Literatursichtung

Im Rahmen der Gesamtstudie wurde eine Sichtung der einschlägigen Literatur auf die zentralen Fragestellungen hin vorgenommen. Bei dieser Sichtung wurde auf diejenigen Fragen besonders geachtet, die auch im Zentrum der Gesamtstudie stehen:

- Welche Faktoren beeinflussen die Velonutzung von Jugendlichen massgeblich?
- Welche Faktoren fördern die Nutzung des Velos, welche Faktoren hemmen sie?
- Welche Einflussfaktoren können durch konkrete Massnahmen gesteuert werden?

Die nachstehend aufgelisteten insgesamt 16 Studien wurden in die Literaturdurchsicht einbezogen. Die Studien sind den vier Bereichen zugeordnet, wie sie in Abbildung 1 (vgl. oben, Kap. 2) unterschieden werden: Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; Soziale Aspekte; Institutioneller Rahmen. In jedem Bereich sind sie nach Erscheinungsjahr geordnet.

Einbezogene Studien mit Schwerpunkt „Verkehrsmittelwahl“ (5 Studien)

Flade Antje u.a., 2001: Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein? Ergebnisse einer Befragung von Jugendlichen in sechs Städten. Bericht im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts „Einflussgrössen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt, März 2001. (www.fahrradverkehr.de)

Schöb, Anke, 2006: Fahrradnutzung bei Stuttgarter Schülern. Erste Ergebnisse einer Schülerinnen- und Schülerbefragung an Stuttgarter Schulen 2005. In: Statistik und Informationsmanagement. Themenhefte 11/2006: S. 294-317.

Zuzüglich: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Mit dem Fahrrad zur Schule. Ergebnisse der Schülerbefragung 2005/2006. Statistik und Informationsmanagement. Themenhefte 1/2007. / Scherz, Susanne, 2009: Cycling to School. Stuttgart's Pupils and Students Survey – a Unique Data Basis and its Meanings for Transport Planning. Powerpoint-Presentation (15.6.2009).

Sauter, Daniel, 2008: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bundesamt für Strassen ASTRA. Materialien Langsamverkehr Nr. 115. Bern.

Green City e.V., 2009: Ergebnisbericht zur Befragung Münchner Jugendliche für das Jugendprojekt. Im Auftrag der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat. (Juli 2009).

Titze Sylvia, Stronegger Willibald, Oja Pekka, 2010: Rad-freundliche Stadt x 2. Längsschnittstudie in der Stadt Graz. Graz: Eigenverlag.

Einbezogene Studien mit Schwerpunkt „Veloverkehrsinfrastruktur“ (3 Studien)

plan & rat / Institut für Stadtbauwesen 2005: Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Strassenverkehrs- und Baurecht. Schlussbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Strassenwesen. Juli 2005.

Wuppermann Beatrix, Grassick Richard, 2009: Beauty and the bike. Darlington: Darlington Media Group, Darlington Media Workshop, DarlingtonArts Centre, Vane Terrace, Darlington, Co. Durham, DL3 7AX.

Zuzüglich DVD: Beauty and the bike. Warum hören britische Mädchen als Teenager mit dem Fahrradfahren auf? Format: PAL; Laufzeit: 55 mins; Regie: Richard Grassick & Beatrix Wuppermann, DMG (Darlington Media Group) 2009.)

Pooley, Colin G., 2011: Understanding Walking and Cycling. Summary of Key Findings and Recommendations. Lancaster University, September 2011.

Einbezogene Studien mit Schwerpunkt „Soziale Aspekte“ (4 Studien)

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.), 2006: Radfahren – Potentiale und Trends. Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Ausgabe 3/2006.

Universität Trier, Fachbereich Raumentwicklung und Landesplanung (Hrsg.), 2007: Radlust. Informationen zur Fahrradkommunikation. Broschüre.

PDF unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2079> (Zugriff: August 2013).

Gartenmann Dominique, Mäder Sabrina, 2010: Das Velofahrverhalten von Jugendlichen im Kanton Zürich: Einflussfaktoren, Wahrnehmungen und Erfahrungen. Lizentiatsarbeit der philosophischen Fakultät der Universität Zürich. Psychologisches Institut, Abteilung Sozialpsychologie (April 2010).

Fahrrad-Monitor Deutschland 2011: Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Sinus, Heidelberg, Berlin, Zürich; Partner von INTEGRAL Wien. Gefördert durch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Einbezogene Studien mit Schwerpunkt „Institutioneller Rahmen“ (4 Studien)

Bundesanstalt für Strassenwesen (Hrsg.), 2002: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Strassenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen (bast), Unterreihe: „Mensch und Sicherheit“ (Heft M 138), von Walter Funk, Hendrik Fassmann u.a. (Juni 2002).

Richter Burkard, 2005: Ökologisch verantwortliches Mobilitätsverhalten als pädagogisches Ziel – Muss die gängige Verkehrserziehung erweitert werden? Berlin: Tenea.

Eidgenössische Kommission für Kinder- und Jugendfragen (EKKJ) (Hrsg.), 2005: ... und dann ist der Tag vorbei! Freie Zeit, Freiraum und Bewegung für Kinder und Jugendliche. Bern, Juni 2005.

Amacker, Carmen Noëlle, 2008: Evaluation der bike2school Pilotkampagne 2007. Charakteristika, Beweggründe und Verhalten von teilnehmenden und nicht teilnehmenden Jugendlichen. Masterarbeit an der ETH Zürich (Departement Biologie, Masterstudien-gang Bewegungswissenschaften und Sport), Zürich, Februar 2008.

Wenn den genannten vier Bereichen eine bedeutsame Rolle für die Velonutzung Jugendlicher zukommt, sollte auch gezeigt werden können, in welchem Zusammenspiel sie stehen und die Velonutzung beeinflussen. Nur in Einzelfällen wird in den Forschungsarbeiten auf solche Zusammenhänge hingewiesen. Insgesamt wird stark auf einzelne Erklärungsfaktoren fokussiert und zu wenig versucht wird, die ganze mögliche Breite von Faktoren in ihrem Zusammenspiel zu beurteilen. Im nachstehenden Fazit wird ein erster Versuch unternommen, möglichst viele Faktoren gleichzeitig in die Analyse einzubeziehen.

Fazit der Literatursichtung

Zunächst zeigen sich in verschiedenen Studien einheitliche Ergebnisse hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Jugendliche, die das Velo häufig als Verkehrsmittel wählen, besuchen signifikant häufiger ein höheres Schulniveau. Es macht sich damit ein Schichteffekt in der Velonutzung respektive beim Erlernen und dem positiven „Erfahrungen-Machen“ mit dem Velofahren bemerkbar (vgl. Schöb 2006, S. 303; Titze et al. 2010, S. 10 (für Erwachsene); Bundesanstalt für Strassenwesen 2002, S. 111; Richter 2005, S. 97 / S. 103¹⁶). Parallel dazu wird bestätigt, dass Jugendliche mit Migrationshintergrund (hier wohl insbesondere solche mit einem „velofernen“ kulturellen Hintergrund der Eltern) signifikant weniger häufig Velo fahren als Jugendliche von Eltern mit einem einheimischen kulturellen Hintergrund (Flade u.a. 2001, 49f.; Gartenmann/Mäder 2010, S. 76). Es folgt daraus, dass Jugendliche, die sowohl einer niedrigeren sozialen Schicht angehören als auch einen „velofernen“ kulturellen Hintergrund aufweisen, deutlich am wenigsten häufig Velo fahren.

In den meisten Studien wird das Gewicht stark auf die Frage gelegt, ob die Jugendlichen (und allenfalls Erwachsene) hinsichtlich Verkehrsmittelwahl eher eine „Radorientierung“ oder eher eine „Autoorientierung“ entwickeln (explizit: Flade u.a. 2001; aber auch: Green City e.V. 2009; Titze et al. 2010; Wuppermann et al. 2009; Pooley 2011; Verkehrsclub Österreich VCÖ, 2006; Richter 2005). Wenn in diesen Studien von der Nutzung des öffentlichen Verkehrs die Rede ist, dann in der Regel nur unter dem Aspekt, dass eine solche der „Radorientierung“ ähnlich ist, das heisst insbesondere als ebenso ökologisches Verkehrsverhalten respektive als ein Verhalten zur Vermeidung des späteren Autofahrens (oder jetzigem Mitfahren im Auto). Die Möglichkeit, wie sie in der hier durchgeführten Basler Velostudie als Ursache für eine rückläufige Velonutzung gefunden wird, dass der öffentliche Verkehr zu einer grossen Konkurrenz zur Velonutzung werden kann, wird praktisch in keiner Studie Thema. Einzig in der Zusatzauswertung zum schweizerischen Mikrozensus (Sauter 2008) und in der Evaluationsstudie zu „bike2school“ (Amacker 2008) wird explizit von einer Konkurrenzierung des Velofahrens durch den öffentlichen Verkehr gesprochen. Damit ist gemeint, dass insbesondere in denjenigen Städten, wo der öffentliche Verkehr stark ausgebaut ist, die Velonutzung durch diesen begrenzt wird, weil die Jugendlichen unter diesen Bedingungen eher den als bequemer empfundenen öV dem Velo vorziehen. Ohne dass es in den Studien so expliziert wäre, geht eine solche Konkurrenzierung aus den vorhandenen Daten zur Verkehrsmittelwahl in deutschen Städten deutlich hervor (Flade u.a. 2001, S. 14 (für Hamburg und Mainz); Schöb 2006, S. 303 (für Stuttgart); Green City 2009, S. 14 (für München); Richter 2005, S. 103 (für Grossstädte („Verdichtungsraum“) in Baden-Württemberg)). Und es wäre mit Bezug auf die oben erwähnten soziodemographischen Zusammenhänge zu schliessen, dass besonders häufig Jugendliche aus unteren sozialen Schichten und Jugendliche mit einem „velofernen“ kulturellen Hintergrund dem öV den Vorzug geben.

Weiter deutet die Forschung darauf hin, dass die sich in der Soziodemographie widerspiegelnden Unterschiede hinsichtlich der Velonutzung mit einem dementsprechenden normativen Verhältnis zum Velofahren einhergehen. Die viel Velo fahrenden Jugendlichen (verstärkt aus den mittleren und oberen sozialen Schichten und mit einem einheimischen kulturellen Hintergrund) stehen dem Velofahren normativ sehr positiv gegenüber, während die wenig Velo fahrenden Jugendlichen (verstärkt aus den unteren gesellschaftlichen Schichten und mit einem „velofernen“ kulturellen Hintergrund) das Velofahren normativ ablehnen, manchmal ganz explizit. Dieser Zusammenhang von faktischer Velonutzung und normativer Haltung zum Velo (sehr positiv bis sehr negativ) wird von der Forschung bestätigt (vgl. Gartenmann/Mäder 2010). Es wird auch für die erwachsene Bevölkerung darauf hingewiesen, dass je nach sozialem „Milieu“, aus dem jemand stammt, relativ klare normative Haltungen pro oder kontra das Velofahren nachgewiesen werden können (vgl. Fahrrad-Monitor Deutschland 2011; eine Typologie findet sich auch in Richter 2005, S. 139ff.). Es spielen also soziale Aspekte insofern eine Rolle, als es in den einen sozialen Gruppen oder Milieus als „in“ oder „cool“ gilt, Velo zu fahren, in den anderen demgegenüber als „out“ oder „uncool“.

¹⁶ Ausnahmen zeigen sich manchmal in ländlichen Räumen, wo Gymnasiasten weniger oft das Velo benützen. Das dürfte sich wesentlich damit erklären, dass die Distanzen zum Gymnasium hier mit dem Velo oft zu weit sind.

Eine bestimmte soziale Norm wird vor dem Hintergrund konkreter Erfahrungen herausgebildet, bei eher positiven Erfahrungen mit dem Velo in eine positive und bei negativen oder überhaupt fehlenden Erfahrungen mit dem Velo in eine negative Richtung. Besonders klar wird dieses in Studien für englische Städte dokumentiert, wo die Verkehrsinfrastruktur für Velofahrende im Allgemeinen noch sehr wenig ausgebaut ist. In der Studie „Beauty and the bike“ (Wuppermann et al. 2009) wird aufgezeigt, dass unter den gegebenen schwierigen Verkehrsverhältnissen fürs Velo, wie sie etwa in der einbezogenen englischen Stadt Darlington vorherrschend sind, „die RadfahrerIn zum Menschen zweiter Klasse degradiert (wird), und die fatale Schlussfolgerung von Jugendlichen ist: Ich muss so schnell wie möglich eine AutofahrerIn werden, dann bin ich Mensch erster Klasse, kriege ich alle die Auto-Privilegien zugestanden“ (Wuppermann et al. 2009, S. 35). Infolge der schlechten Radverkehrsinfrastruktur respektive der damit einher gehenden Diskriminierung von RadfahrerInnen wird eine soziale Norm gegen das Velofahren gesellschaftlich aufgebaut und reproduziert. In der so aufgebauten Norm wird dann auch unterstellt – so Wuppermann et al. 2009 –, dass die Velofahrenden selber das Problem darstellten. Die ursächliche Problematik der Verkehrsinfrastruktur wird ausgeblendet.

Die verkehrsinfrastrukturelle Diskriminierung des Velos wird in bestimmten sozialen „Milieus“ geradewegs in subkulturelle Vorurteile gegen das Velofahren verwandelt (zu mühsam, zu kompliziert, ermüdend, „uncool“ usw.). Zugleich wird der „starke“ Autofahrer zum normativen Vorbild erklärt und die wenigen Velofahrenden werden – so gilt es offenbar insbesondere in englischen Städten – bloss noch als Hindernis wahrgenommen. Diejenigen Personen, die das Velo dennoch gut finden, verzichten entweder gleichwohl aufs Velofahren, weil ihnen der Stress zu gross ist, oder sie sehen sich gezwungen, sich im Verkehr mit dem Sonderstatus eines Rennfahrers mit Helm und Lycra-Anzügen zu behaupten (vgl. Wuppermann et al. 2009, S. 17). Ein solches Velofahren jedoch liegt den sportlicher sozialisierten männlichen Jugendlichen näher als den weiblichen Jugendlichen. Dementsprechend sind in Darlington, so Wuppermann et al. 2009, praktisch keine Velo fahrenden Frauen zu sehen.

Zwar stellt das Velofahren in den meisten schweizerischen oder auch deutschen Städten nicht in derart flächendeckender Weise ein gefährlicher Hindernislauf dar wie in englischen Städten, doch finden sich auch hier immer wieder verkehrstechnisch problematische Stellen. Will man als Velofahrer an solchen Stellen ungefährdet und ohne abzusteigen durchkommen, dann ist man zu einem sportlich-selbstbewussten Velofahren geradezu gezwungen. Dementsprechend überrascht es auch für den deutschen und den schweizerischen Kontext nicht, dass sich klare Geschlechtsunterschiede in der Häufigkeit der Velonutzung zeigen. Männliche Jugendliche fahren häufiger Velo als weibliche Jugendliche (Flade u.a. 2001, S. 47 (für Jugendliche verschiedener Städte); Sauter 2008 (Mikrozensus Schweiz, S. 117 (Ausbildungswege Velo), S. 121 (Freizeitwege Velo für Kinder und Jugendliche); Schöb 2006, S. 311 (Stuttgarter Schülerbefragung; Geschlechtsunterschied auch beim Velobesitz: vgl. ebda, S. 301); Bundesanstalt für Strassenwesen 2002, S. 111 (für Kinder und Jugendliche in ganz Deutschland); Richter 2005, S. 97 (für Jugendliche in Baden-Württemberg)).

Beide in die Literaturdurchsicht einbezogene Studien mit Bezug zu englischen Städten (Wuppermann et al. 2009; Pooley 2011) weisen allerdings auch darauf hin, dass viele Jugendliche oder Erwachsene durchaus gerne mit dem Velo unterwegs sein würden, was dann auch heisst, dass die für das Velo problematische Verkehrsinfrastruktur nicht bei allen Leuten automatisch in ein Vorurteil gegen das Velofahren mündet. Viele Leute auch in englischen Städten würde sehr gerne Velo fahren, doch schaffen sie es aufgrund der Verkehrsinfrastruktur nicht, ihren Wunsch umzusetzen. Es entsteht das, was Pooley als „Werte-Handlungs-Kluft“ („value–action gap“) bezeichnet (vgl. Pooley 2011, S. 8). Die Menschen haben nicht nur unmittelbare Schwierigkeiten mit einer velofremden Verkehrsinfrastruktur, sie sind es oft auch gar nicht gewöhnt, ihr übliches Familienleben mit einer regelmässigen Velonutzung zu vereinbaren. Die sozialen Aspekte sind hier ganz allgemein nicht auf das Velofahren ausgerichtet.

In der Studie „Beauty and the bike“ wird aufgezeigt, was es bedeuten kann, wenn einer Gruppe von jungen Frauen, die im englischen Darlington wohnen und an die dortigen Verhältnisse gewöhnt sind, ermöglicht wird, in einer Umgebung wie Bremen Velo zu fahren, wo einerseits die Verkehrsinfrastruktur sehr velofreundlich ist, wo es andererseits auch für junge Frauen üblich ist oder geradezu erwartet wird, dass man sich mit dem Velo trifft. Die jungen englischen Frauen freuten sich ausserordentlich über die freien Velofahrmöglichkeiten (vgl. Wuppermann et al. 2009). Das Experiment Darlington-Bremen deutet nicht zuletzt darauf hin, dass wenn man jungen Leuten institutionell und sozial die Möglichkeiten zum freien Fahren gibt – die Orte zeigen, wo freies Velofahren möglich ist und auch gemeinsam fahren können; das Zur-Verfügung-Stellen von guten und funktionierenden Velos –, sie dann auch begeistert Velo fahren.

In eine solche Richtung weisen auch diejenigen Studien, die primär darauf ausgerichtet sind, das Velofahren zu propagieren (Verkehrsclub Österreich VCÖ, 2006; Universität Trier 2007). Sie heben die Vorteile des Velofahrens hervor (ökologische Aspekte; gesundheitliche Aspekte; das Generationenübergreifende und allgemein sozial Verbindende beim gemeinsamen Fahren; die Möglichkeit, die Umgebung in einem angemessenen Tempo zu erkunden und auch in kultureller Hinsicht kennen zu lernen). In diesen Studien scheint aber primär nur an diejenigen Menschen gedacht zu werden, die sowieso schon Velofahren und auch von klein auf in einer velofreundlichen Umgebung aufgewachsen sind und leben. Gerade die Trierer Studie suggeriert, die Gesellschaft setze sich primär nur aus derart privilegierten Menschen zusammen. Dabei kommt gar nicht in den Blick, wie es in anderen Kontexten und Milieus aussieht und wie schwer es den Menschen dort gemacht wird, die schönen Seiten des Velofahrens überhaupt nur kennen zu lernen.

Mit Bezug auf die schulische Einflussnahme beziehungsweise eine ökologische Verkehrserziehung (womit gemeint ist, die Jugendlichen von der üblichen Autoorientierung abzubringen) findet sich in einer Studie die ernüchternde Feststellung: „Die bisherigen verkehrserzieherischen Ansätze haben sich als weitgehend wirkungslos erwiesen.“ (Richter 2005, S. 5) Auch für die Aktion „bike2school“ an Schweizer Schulen wird gemäss einer Evaluationsstudie (vgl. Amacker 2008) festgestellt, dass primär diejenigen Jugendlichen angesprochen werden, die sowieso schon mit dem Velo zur Schule fahren. Das angestrebte Ziel, noch nicht mit dem Velo zur Schule fahrende Jugendliche zur Velonutzung zu bewegen, wird nur in einem geringen Ausmass erreicht. Von der Aktion werden vor allem jüngere Jugendliche zum zusätzlichen Velofahren bewegt, dieses aber vor allem wegen der Aktion für sich und dessen Wettbewerbscharakter. Sobald sie älter sind, und sich für das Spiel- und Wettbewerbsartige nicht mehr interessieren, machen sie nicht mehr mit. Gleichzeitig sind es vorwiegend nur Gymnasien respektive bereits schon Velo fahrende Jugendliche, die überhaupt bei „bike2school“ mitmachen.

Möglicherweise besteht das Problem schulischer Verkehrserziehung – was in den Studien so aber nicht gesagt wird – genau im „Schulischen“ und „Erzieherischen“. Davon werden möglicherweise gerade diejenigen Jugendlichen abgeschreckt, die eher einer unteren sozialen Schicht angehören und auch eher einen „velofernen“ kulturellen Hintergrund besitzen. Diese Jugendlichen haben oft Mühe mit den schulischen Anforderungen und sind allem Schulischen gegenüber und also auch schulischer Verkehrserziehung gegenüber eher skeptisch eingestellt. Es wäre dann zu vermuten, dass sie noch so gut gemeinte Aktionen zur Veloförderung ablehnen, weil diese von „der“ Schule kommen. Es wäre deshalb nicht einfach auf möglichst alle schulischen Versuche der Veloförderung zu verzichten, sondern – so die Folgerung – die Aktionen wären so zu gestalten, dass das schulische/erzieherische Moment im Hintergrund bleibt. Das könnte dann etwa heissen, dass den Schülerinnen und Schülern ein möglichst freies Velofahren – und zwar auch möglichst jenseits der Frage des Einhaltens von verkehrlichen Vorschriften – in freiem Gelände ermöglicht würde, wo die Jüngeren überhaupt auch frei Velofahren lernen könnten. Im übertragenen Sinn wären allen Jugendlichen Velofahrmöglichkeiten zu ermöglichen, wie sie etwa jenen jungen Frauen aus dem englischen Darlington im velofreundlichen Bremen geboten wurden (vgl. oben): Plötzlich ergeben sich riesige Freiräume fürs gemeinsame Velofahren. Dazu könnten gute und funktionstüchtige Velos zur Verfügung gestellt werden und allenfalls auch ein Veloflickdienst (aber eben ohne „schulischen“ Zwang, das Velo selber flicken zu müssen).

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass der allgemeine institutionelle Rahmen, in welchem die Kinder und Jugendlichen sich zu bewegen haben, eher wenig kind- und jugendlichengerecht ausgestaltet ist. Darauf weist die Studie der Eidgenössischen Kommission für Kinder- und Jugendfragen hin (Eidgenössische Kommission für Kinder- und Jugendfragen EKKJ 2005). In pointierter Übernahme der Statements der EKKJ und in Klammern unter Zufügung des Aspekts des Velofahrens (von der EKKJ nicht thematisiert) ist festzuhalten: Der öffentliche Raum ist primär an den Bedürfnissen der Erwachsenen und nicht an jenen der Kinder und Jugendlichen (und auch nicht an Velo fahrenden Kindern und Jugendlichen) orientiert. Der Strassenverkehr der Umgebung ist oft derart unsicher, dass die Kinder die Wohnung kaum noch alleine verlassen und also auch die Aussenräume nicht selber (und auch nicht auf dem Velo) erkunden und „erobern“ können. Die sportliche und motorische Leistungsfähigkeit der Kinder und Jugendlichen ist derart zurückgegangen, dass diese in ihren Möglichkeiten noch mehr eingeschränkt sind (nicht zuletzt auch hinsichtlich ihrer Velofahrfähigkeiten). Infolge zunehmenden Leistungsdrucks wird die Zeitsouveränität von Kindern und Jugendlichen immer mehr eingeschränkt, sodass für unbeschwertes Spielen, Entdecken und sich Austoben (und auch ein Experimentieren auf dem Velo) kein Raum mehr bleibt. Den Jugendlichen wird ihr wechselhafter und unscharfer Zeitbegriff frühzeitig genommen, sodass inaktive Übergangszeiten, Pausen und

Spontanzeiten kaum noch geschützt sind (und auch ein scheinbar „nutzloses“ Herumfahren mit dem Velo kaum noch möglich wird) (vgl. Eidgenössische Kommission für Kinder- und Jugendfragen EKKJ 2005, S. 14f.; unter Beifügung der Hinweise zum Velofahren). Würde die von der EKKJ in ihren Statements geforderte Verbesserung der allgemeinen institutionellen Rahmenbedingungen zugunsten der Kinder und Jugendlichen umgesetzt, wäre dem – und sicher auch mit Bezug auf die Veloförderung – mehr Erfolg beschieden als schulischen Anstrengungen.

Interessanterweise finden sich immer wieder Kinder und Jugendliche, die auch unter schwierigen verkehrstechnischen Bedingungen regelmässig Velo fahren. In diesem Fall kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine ungenügende Verkehrsinfrastruktur vor dem Velofahren abhalten hätte. Umgekehrt ist auch gut denkbar, dass zwar eine sehr velofreundliche Verkehrsinfrastruktur besteht, viele Kinder und Jugendliche auch dann aber keine Lust aufs Velofahren entwickeln. In einer Studie wird auf die entsprechende Möglichkeit der Nichtübereinstimmung von Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur und subjektiver Bewertung hingewiesen: „Der auf der Grundlage von objektiven Kerngrössen ermittelte Attraktivitätsindex der Radverkehrsinfrastruktur (...) korreliert nicht mit den subjektiven Einschätzungen der Fahrradfreundlichkeit; die objektiven Kennwerte und die subjektiven Bewertungen erwiesen sich vielmehr als unabhängig voneinander.“ (Flade u.a. 2001, S. 40) Natürlich kann es sein – worauf die zitierten Autoren auch selber hinweisen –, dass das Resultat aufgrund ungenauer Messung zustande kam, das heisst die Jugendlichen bei ihrer Bewertung eine andere Radumgebung im Sinn hatten als die von den Forschern untersuchte. Wichtig scheint aber – und das wird in den durchgesehenen Studien nirgends richtig thematisiert –, dass auch dem jeweiligen familiären Umfeld, in dem die Kinder und Jugendlichen Velo fahren lernen, eine enorme Bedeutung zukommt. Wenn die Eltern mit den Kindern schon früh mit dem Velo Ausfahrten machen und das insbesondere an Orten, wo frei und ohne Gefahren Velo gefahren werden kann, dann vermögen die Kinder ein derartiges Selbstvertrauen in ihre Fahrfähigkeiten zu entwickeln, dass sie auch schwierigere Verkehrsverhältnisse zu bewältigen vermögen und diese auch in Kauf nehmen, da sie derart gerne Velo fahren. Auch das Umgekehrte lässt sich leicht denken, nämlich, dass Kinder innerhalb der eigenen Familie nie wirklich zum Velofahren ermuntert respektive mitgenommen wurden. Die betreffenden Kinder hatten dann überhaupt nie die Möglichkeiten, die schönen Seiten des Velofahrens kennen zu lernen, und hatten insbesondere nicht die Möglichkeit, das für das Velofahren nötige Selbstvertrauen zu entwickeln. Die Radverkehrsinfrastruktur kann hier noch so vorteilhaft sein, sie sagt den betreffenden Kindern nichts und kann als gut oder schlecht auch überhaupt nicht richtig eingeschätzt werden. Demgegenüber dürften die viel Velo fahrenden Jugendlichen ein sehr differenziertes Urteilsvermögen besitzen und wissen, wie sie auch anspruchsvolle Verkehrssituationen bewältigen können.

Es ist davon auszugehen, dass je nach bestehendem Verhältnis zum Velofahren dieselbe Verkehrsinfrastruktur ganz unterschiedlich eingeschätzt wird. Das gilt dann auch für die Beurteilung der verschiedenen Verkehrsmittel. So heisst es in der Münchner Studie: „Interessant ist, dass einige Eigenschaften wie Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit beinahe jedem der Verkehrsmittel zugeordnet wurden. Es liegt also ganz im Auge des Betrachters, wie die Verkehrsmittel wahrgenommen werden.“ (Green City eV 2009, S. 18) Und diese Wahrnehmung dürfte ihrerseits wieder mit den Erfahrungen zusammenhängen, die der Betrachter mit den jeweiligen Verkehrsmitteln machte.

Grundsätzlich sollten den Grundschulkindern möglichst breit Möglichkeiten zum geschützten Lernen des Radfahrens zur Verfügung stehen (explizit wird das gefordert in: plan & rat / Institut für Stadtbauwesen 2005, S. 105). Da insbesondere Eltern mit einem „velofernen“ kulturellen Hintergrund wenig in der Lage sind, ihren Kindern diese Möglichkeiten, wenn sie denn bestehen, auch faktisch mittels gemeinsamem Ausfahren zu eröffnen, läge es auch an den Schulen, die Kinder – etwa im Rahmen des Sportunterrichts – an diese Möglichkeiten heranzuführen. Sind die Möglichkeiten vorhanden und unter den Kindern und Jugendlichen bekannt, ist es auch gut möglich, dass sie eigenständig in der Freizeit genutzt werden.

Die Grundproblematik des Velofahrens im allgemeinen Strassenverkehr ist mit der Öffnung einzelner Zonen oder Plätze für das freie Velofahren allerdings nicht beseitigt. In einzelnen Studien wird die Angst der Eltern um ihre Kinder entweder allgemein im Strassenverkehr oder spezifisch mit Bezug aufs Velofahren erwähnt. Einzelne Eltern verbieten ihren Kindern aus Angst vor möglichen Unfällen grundsätzlich, Velo zu fahren (vgl. plan & rat / Institut für Stadtbauwesen 2005, S. 106). Und die Bundesanstalt für Strassenwesen hält fest: „So kommen ELLINGHAUS, STEINBRECHER zum Ergebnis: ‚Für fast zwei Drittel aller Eltern ist die Sorge um die Sicherheit ihrer Kinder im Strassenverkehr fester Bestandteil des Alltags.‘ (1996, 22) (...) In einer Kinderbefragung zu Meinungsbildern bezüglich einer kinderfreundlichen Stadt richtet sich der am häufigsten genannte Wunsch der Kinder auf „weniger Verkehr; weniger Autos“

(18%). An zweiter Stelle werden ‚Plätze zum Inlineskaten; Skateboarden; BMX-Fahrradfahren; Halfpipe‘ gewünscht.“ (S. 12f.) Unter solchen Bedingungen ist es nahe liegend, dass viele Eltern es gar lieber sehen, wenn ihre Kinder statt das Velo den öV benutzen.

In der Forschung scheint die Frage, inwieweit Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Velos wirksam ist, umstritten. Es ist klar, dass Studien, die sich selbst als Imagekampagnen für das Rad verstehen, davon ausgehen, dass solchen Kampagnen auch wirken. So titelt beispielsweise der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) in seiner Zeitschrift: „Durch Imagekampagnen steigt der Radverkehrsanteil“ (Verkehrsclub Österreich VCÖ, 2006, S. 16) Der VCÖ verweist dabei auf die Stadt Detmold, wo „allein durch Öffentlichkeitsarbeit der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in einem Jahr von fünf auf 14 Prozent gesteigert werden“ konnte (ebda). Es wird dazu auf eine eigene Publikation aus dem Jahr 2002 verwiesen. Als Begründung wird angegeben: „Ob die Menschen Rad fahren, hängt in erster Linie von ihrer Einstellung ab. Deshalb sind Informations- und Werbekampagnen zur Verbesserung des Images des Radfahrens wichtig.“ (S. 16) Ganz analog argumentieren Gartenmann und Mäder, in deren Studie die Bedeutung der normativen Haltung zum Velofahren hervorgehoben wird. Entsprechend heisst es: „Die subjektive Norm zeigt sich als wichtigster Prädiktor für die Absicht das Velo zu benutzen. Die Schaffung und Verstärkung der sozialen Norm ist daher eine Möglichkeit das Velofahren positiv zu beeinflussen. Dies impliziert, dass möglichst viele Jugendliche zum Velofahren motiviert werden. Das Velofahren müsste als geeignete alltägliche Fortbewegungsart angesehen werden. Für die Promotion des Velos im Alltag könnten berühmte Personen, welche für die Jugendlichen Identifikationsfiguren darstellen, in Kampagnen miteinbezogen werden.“ (Gartenmann/Mäder 2010, S. 87) Dem steht die pointierte Aussage von Flade u.a. entgegen: „... es trifft nicht zu, dass die Städte, in denen viel Rad gefahren wird („Fahrradstädte“), eine besonders intensive Öffentlichkeitsarbeit betreiben oder die Radverkehrsplanung anders organisieren als die Städte, in denen das Rad fahren weniger verbreitet ist.“ (Flade u.a. 2001, S. 61) Möglicherweise hängt die Frage der Wirkung von Öffentlichkeitskampagnen davon ab, in welchem konkreten Velokontext diese betrieben wird. Wenn die Veloverkehrsinfrastruktur gut ist, aber noch vergleichsweise wenige Leute Velo fahren, ist es gut möglich, dass Kampagnen wirkungsvoll sind. Dort, wo die Veloverkehrsinfrastruktur ebenfalls gut ist, aber schon so vergleichsweise viele Leute Velo fahren, dürfte eine Kampagne wenig Wirkung erzielen, und erst recht dort, wo die Veloverkehrsinfrastruktur ungenügend ist. Aber dieses sind Vermutungen.

Teil C: Wahrnehmung des Velofahrens durch Jugendliche

Nachstehend werden die Ergebnisse der durchgeführten „Klassengespräche“ präsentiert. Nach der Beschreibung der Methode werden die Ergebnisse nach der in Abbildung 1 („Elemente die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen“) vorgenommenen Aufteilung in vier Bereichen dargestellt: Verkehrsmittelwahl (nachstehend Kap. 9); Veloverkehrsinfrastruktur (nachstehend Kap. 10); Soziale Aspekte (nachstehend Kap. 11); Institutioneller Rahmen (nachstehend Kap. 12). Dabei sind die Zusammenhänge und Konstellationen zwischen den einzelnen Aspekten sehr wichtig. Sie sind ein wesentliches Ergebnis dieser Forschungsarbeit. Diese unterschiedlichen Perspektiven auf den gleichen Sachverhalt hängen mit der multi-methodischen Vorgehensweise und der multi-dimensionalen Analyse zusammen. Um die Beziehungen der Sachverhalte untereinander zu verdeutlichen, werden zahlreiche Querverweise im Text gemacht.

Methodik

Im Juni 2012 führten die beiden Forscher in fünf Klassen Gespräche mit Schülerinnen und Schülern zur Velonutzung und allgemein zur Wahl der Verkehrsmittel durch. Konkret wurden fünf verschiedene Schulstufen respektive Schultypen einbezogen:

- 1 Klasse der Orientierungsschule (OS) Gellert: 7 Schülerinnen und 12 Schüler im Alter von ca. 12-13 Jahren
- 1 Klasse der Weiterbildungsschule (WBS) St. Alban, A Zug: 6 Schülerinnen und 8 Schüler im Alter von ca. 14-15 Jahren
- 1 Klasse der Weiterbildungsschule (WBS) St. Alban, E Zug: 8 Schülerinnen und 14 Schüler im Alter von ca. 14-15 Jahren
- 1 Klasse des Gymnasiums Leonhard: 15 Schülerinnen und 6 Schüler im Alter von ca. 15-16 Jahren
- 1 Klasse der Fachmaturitätsschule (FMS): 8 Schülerinnen und 6 Schüler im Alter von ca. 17 Jahren

Die Durchführung der Klassengespräche funktionierte dank der grossen Unterstützung der Schulleitungen, der beteiligten Lehrpersonen sowie den Schülerinnen und Schülern sehr gut.¹⁷

Mit der getroffenen Auswahl wurde eine gewisse Varianz beim Alter und bei der Schulstufe erreicht. Es ist klar, dass die Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren damit nicht repräsentativ erfasst sind. Repräsentative Angaben können gross angelegten Erhebungen wie der Jugendbefragung oder dem Mikrozensus (vgl. dazu Kapitel 4) entnommen werden. In den hier präsentierten Klassengesprächen geht es primär darum, die wichtigsten Motive für und gegen das Velofahren in Erfahrung zu bringen und im Einzelfall zu schauen, mit welchen konkreten Verhaltensweisen punkto Mobilität diese Motive im Zusammenhang stehen.

Jede Klasse wurde vor dem Gespräch jeweils in zwei Gruppen unterteilt, nach Möglichkeit in eine Gruppe mit Schülerinnen und Schülern, die normalerweise mit dem Velo zur Schule kommen, und einer Gruppe, die normalerweise nicht mit dem Velo zur Schule kommt. Die Gespräche wurden in der Folge in separaten Räumen in Halbklassen geführt. Ein Gespräch dauerte jeweils zwei Schulstunden.

Die Gespräche wurden anhand eines vorbereiteten Gesprächsleitfadens geführt, wobei der Leitfaden je nach Klasse (Alter der Jugendlichen) respektive vorwiegender Mobilitätsart („Velo fahrend“ / „nicht/wenig Velo fahrend“) angepasst wurde (vgl. ANHANG 2: Gesprächsleitfaden der Klassengespräche). Es wurde darauf geachtet, dass möglichst alle vorbereiteten Themen zur Sprache kamen, wobei je nach konkretem Verlauf des Gesprächs zwischen den Punkten gesprungen oder neue Aspekte einbezogen wurden. In den Gesprächen sollte möglichst offen auf das von den Jugendlichen Gesagte eingegangen und an dieses auch frei angeknüpft werden können. Insofern handelte es sich um explorative Gruppengespräche. Sie wurden mit Dictaphon aufgenommen und in allgemeiner Form transkribiert. Besonders auffällige Statements wurden wörtlich erfasst und im Bericht zitiert. Die Eltern der Jugendlichen wurden vorgängig über die Klassengespräche informiert und die Anonymität der Jugendlichen zugesichert. Im Bericht werden deshalb keine Namen von Schülerinnen und Schülern genannt.

¹⁷ Den Schülerinnen und Schüler der fünf befragten Klassen sowie ihren Lehrerinnen/Lehrern sei herzlich fürs Mitmachen gedankt: Klasse 4d von der OS Gellert (Lehrer: Cyril Giger); Klasse 1c der WBS A vom St. Alban (Lehrer: Marco Stefanutti); Klasse 1i der WBS E vom St. Alban (Lehrerin: Ursula Waldner); Klasse 1c vom Gymnasium Leonhard (Lehrer: Jakob Meyer); Klasse 2d der Fachmaturitätsschule Basel (Lehrer: Peter Hunziker, Martin Leiser).

Die Jugendlichen sprechen generell sehr gerne über ihre Mobilität und haben auch klare Ansichten dazu. Es war von grossem Vorteil, die Gespräche in Halbklassen durchzuführen. Auf diese Weise hatten alle mehr Gelegenheit sich zu äussern. Allerdings galt es darauf zu achten, dass die Runde nicht von einzelnen „opinion leaders“ dominiert wurde, sondern sich alle äussern konnten. Manchmal liess es sich nicht ganz vermeiden, dass einzelne – vor allem junge Burschen – das „grosse“ Wort führten und andere sich daraufhin nicht mehr recht getrauten, ihre eigene Ansicht zu äussern. An solchen gruppenspezifischen Momenten liessen sich aber auch bestimmte Formen von Gruppendruck ablesen, die auch inhaltlich von Bedeutung sind; etwa, wenn in der Gruppe der wenig oder nicht Velofahrenden über einzelne gelacht wurde, die sich positiv übers Velofahren äusserten. Solche Gruppendynamiken galt es aber auch zu begrenzen, was dadurch möglich war, dass die Jugendlichen zwischendurch einzeln angesprochen respektive gewisse Fragen der Reihe nach von einem Jugendlichen zum nächsten durchgegangen wurden. Von Vorteil waren auch schriftlich erfragte Informationen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Einzeichnen von Wegen im Stadtplan. In den Klassen der OS und der WBS A bestand ab und an das Problem, dass einzelne Jugendliche die anderen durch „Sprüche“ oder „Dreireden“ unterbrachen oder dass manchmal durcheinander geredet wurde.

Zumeist wurden die Klassengespräche in Abwesenheit des Lehrers / der Lehrerin durchgeführt. Es stand den Lehrpersonen aber offen, dabei zu sein. In zwei Fällen pendelte der Lehrer zwischen den beiden Halbklassen und setzte sich dann jeweils kurz dazu.

In die Klassengespräche wurde auch ein Stadtplan von Basel integriert. Die Jugendlichen trugen in je einem Stadtplan ihren Schulweg ein, inklusive der Verkehrsmittel, mit denen sie diesen zurücklegten. Weiter trugen sie die in ihrer Sicht gefährlichen Orte in der Stadt (vor allem als Velofahrende) ein sowie die in ihrer Sicht schönen Orte. Sie konnten diese auf „post-it“-Zetteln auch kurz beschreiben.

9. Verkehrsmittelwahl: öffentlicher Verkehr versus Velo

9.1 Velohemmend: Die Konkurrenz durch den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr

Sowohl in den Gesprächen in den Schulklassen als auch in der Auswertung der Jugendbefragung zeigte sich, dass der öffentliche Verkehr insbesondere in der Oberstufe (ab ca. 13 Jahren), in der die Schulhäuser schon etwas weiter weg von zuhause liegen, sehr beliebt ist und überaus häufig benützt wird. Im Oberstufenalter wäre das Velo eigentlich prädestiniert, um als Verkehrsmittel für den nun weiteren Schulweg benützt zu werden. Stattdessen nimmt eine Mehrzahl von Schülerinnen und Schülern Tram oder Bus. Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt ist so erfolgreich, dass er zu einem velohemmenden Faktor geworden ist. Die gute Erschliessung aller Ziele, insbesondere auch der Schulhäuser, die hohe Taktfrequenz und die Ausstattung der Fahrzeuge ziehen die Jugendlichen zum öffentlichen Verkehr hin. Während in anderen Ländern versucht wird, die Jugendlichen zum öffentlichen Verkehr zu bringen, hat er in Basel eine solche Qualität erreicht, dass diese Altersgruppe immer mehr das Velo stehen lässt. Dieses Phänomen ist auch schweizweit zu beobachten: Der grosse Rückgang der Velonutzung fiel hauptsächlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs aus und teilweise noch zugunsten des Fuss- und motorisierten Verkehrs (vgl. Sauter 2008, S. 10).

Tram und Bus werden als praktisch, gemütlich und schnell wahrgenommen

In den Klassengesprächen wurden die Vorzüge des öffentlichen Verkehrs immer wieder hervorgehoben, primär von Jugendlichen, die wenig oder nicht mehr Velo fahren. Ein Junge meint: „Es hat viele Trams gerade in der Nähe. Man kann sich einfach hineinsetzen und es fährt los.“ Unter den älteren Jugendlichen ab der Schulstufe WBS haben praktisch alle von denen, die normalerweise nicht mit dem Velo zur Schule kommen, ein U-Abo. Das Vorhandensein eines U-Abos wird auch als Grund gegen das Velo angeführt. Zwei Jugendliche sagen: „Ich habe auch ein Tramabo, warum sollte ich Velo fahren.“ Eine Schülerin sagt direkt und durchdacht: „Wissen Sie, ich wollte schon mit dem Velo kommen, aber da ich das Tram-Abo habe, finde ich es unnötig, mit dem Velo zu kommen.“ Ein Jugendlicher meint: „Für mich, der 20 Minuten fährt, ist es noch nützlich zum Lernen am Morgen im Bus und ein wenig Sachen anschauen und man kann auch Musik hören und ein wenig ausspannen. Das kann man jetzt beim Velo fahren nicht.“

Es wird betont, dass man alles machen könne im Tram, insbesondere auch schlafen, liegen, essen, trinken und hinausschauen. Eine Jugendliche sagt: „Ich komme mit dem Tram, weil ich keinen Bus habe. Ich finde das Tram gemütlicher, da kann ich Musik hören.“ Eine weitere Jugendliche meint: „Man fährt noch recht gemütlich, wenn man aufgestanden ist. Ich muss meistens recht pressieren, und wenn ich im Bus sitze, dann kann ich nochmals hinsitzen, dann kann man auch reden und Musik hören und auch viel lernen.“ Obwohl im Direktvergleich das Tram häufig langsamer ist als das Velo, wird es auf den kurzen Distanzen in der Stadt von den Jugendlichen immer noch als sehr schnell wahrgenommen. Der Zeitnachteil des öV fällt subjektiv bei diesen Jugendlichen nicht ins Gewicht. Bei den Velo fahrenden Jugendlichen ist dies anders (vgl. Kapitel 9.2)

Das Tram als sozialer Treffpunkt

Das Tram besitzt auch einen starken sozialen Aspekt, da die Jugendlichen zusammen fahren können. Ein Jugendlicher bemerkt, dass er es auf dem Weg von der Schule nach Hause schön finde, mit jemandem noch reden zu können. Häufig trifft man sich einfach im Tram, ohne dies speziell abgemacht zu haben. Ein Jugendlicher sagt: „Mit anderen zusammen in die Schule ist (...) beim Tramfahren gemütlich, weil da steig ich ein und weiss, dass wenn er das Tram nicht verpasst, steigt zwei Stationen später der nächste Kollege ein, und dann kann man noch so fröhlich vor sich hindösen und auf die Schule warten und dann steigt nochmals jemand ein, den man kennt. Das ist noch ganz gemütlich beim Tramfahren.“ Eine Schülerin sagt, dass sie sich am Morgen schon treffen im Tram, aber noch nicht so viel gesprochen werde, da sie noch müde seien. Eine andere Schülerin sagt: „Ich könnte eigentlich schon mit dem Velo gehen, aber mit dem Tram sehe ich meine Kolleginnen und das ist schon gemütlicher als so mit dem Velo allein zu fahren.“ Im Vergleich zum Velo sind es also genau diese sozialen Qualitäten des öffentlichen Verkehrs, die hervorstechen. Beim Velofahren kann man genau nicht nebeneinander fahren und plaudern, vielmehr muss man unter den heutigen Bedingungen ständig aufpassen (vgl. dazu Kapitel 11.1 sowie 12.1).

Gratisinternet (WLAN): Beispiel für den „coolen“ öffentlichen Verkehr

Die Meinungen zum Gratisinternet (WLAN) in Tram und Bus, das zurzeit in den Basler Verkehrsbetrieben getestet wird und schrittweise eingeführt werden soll, sind bei den befragten Schülerinnen und Schülern gespalten – die einen finden es cool, andere sagen, es bringe nichts. Praktisch alle wissen aber davon. Diverse Jugendliche – vor allem von Gymnasium und FMS – haben das Internet sowieso auf ihrem Handy und brauchen keinen Zusatzservice. Allerdings darf man den Werbeeffect des WLAN bei den Jugendlichen für die öffentlichen Verkehrsbetriebe nicht unterschätzen. Unabhängig davon, ob WLAN genützt wird oder nicht, lässt es den öV auf jeden Fall modern und jugendlich erscheinen. Das illustriert auch die Werbung der Basler Verkehrsbetriebe, die genau auf dieses Erscheinungsbild setzt (vgl. Abbildung 52). In der ganzen Schweiz wird daran gearbeitet, den öffentlichen Verkehr für Jugendliche noch attraktiver zu machen. Dazu zählen zum Beispiel Vorschläge wie ein Freizeit-GA für Jugendliche (NZZ 12.5.2012) oder die Ausweitung des Gültigkeitsbereichs vom Gleis7-Abo auf die städtischen Verkehrsbetriebe (vgl. Vorstoss im Stadtzürcher Parlament, NZZ, 7.3.2013). Es erstaunt nicht, wenn das Velo aufgrund dieser Ausgangslage weiterhin – oder sogar verstärkt – einen schweren Stand bei Jugendlichen haben wird. Solange der öffentliche Verkehr objektiv und subjektiv so attraktiv ist, müssen Velomassnahmen umso überzeugender ausfallen und die Vorteile des Velos umso stärker betont werden (vgl. folgenden Abschnitt). Selbst dann bleibt eine grosse Konkurrenz zwischen diesen Verkehrsmitteln bestehen.

Abbildung 52: Die Werbung der Basler Verkehrsbetriebe BVB für das Surfen auf ihrem bzw. im Netz



Quelle: Website der Basler Verkehrsbetriebe: www.bvb.ch/aktuell/bvb-projekte/bvbfreewlan (Zugriff Oktober 2013)

9.2 Velofördernd: Die Qualitäten des Velofahrens selber

In den Klassengesprächen wurden die Vorzüge des Velofahrens primär von den häufig Velo fahrenden Jugendlichen hervorgehoben. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass die Velo fahrenden Jugendlichen innerhalb des Gesamts aller Jugendlichen mit einem Anteil von etwa 23% deutlich in der Minderzahl sind. Diese aber scheinen die Qualitäten des Velofahrens selber zu schätzen und gewichten sie offensichtlich höher als die oben thematisierten Vorzüge des öffentlichen Verkehrs.

Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit als Vorteile des Velos

Als Motive für das Velofahren werden Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit/Autonomie genannt. „Man ist schneller, viiiiel schneller.“ So drückt sich ein Jugendlicher zu den Vorteilen des Velofahrens aus. Ein anderer sagt, dass man auch schneller sei als mit dem Trottinett. Mit dem Trottinett nämlich sei es je nach Bodenbelag schwierig, z.B. bei Kies, Steinen. Im Übrigen könne man im Unterschied zum Trottinett auf dem Velo sitzen. Im Vergleich zu Tram und Bus könne man mit dem Velo, so sagen verschiedene Jugendliche, den Zielort direkt erreichen: „Das Tram fährt nicht überall hin, sondern nur in die Nähe – mit dem Velo kann man vor die Haustüre fahren.“ Auch bezüglich des benutzten Weges sei man mit dem Velo flexibler: „Mit dem Velo kann man überall dort durchfahren, wo man mit dem Tram nicht durchfahren kann. Man kann gleich vor seinem Ziel anhalten und muss nicht noch zuerst von der Haltestelle her hingehen.“ Man sei allgemein mobiler, man könne auch Wege nehmen, die man mit dem Mofa oder dem Auto nicht nehmen könne. Mit dem Velo, so verschiedene Jugendliche weiter, benötige man auch keinen festen Zeitplan, man könne gehen, wann man wolle: „Es ist praktisch; mit Bus und Tram ist es viel umständlicher: man muss umsteigen und dann verpasst der Bus / das Tram den Anschluss und man muss warten.“ Jemand sagt kurz und bündig: „Für mich kommt es gar nicht in Frage, Tram oder Bus zu nehmen, ich überlege es mir gar nicht.“ Man könne auch den Rhythmus selber angeben, also etwa, ob man stressen müsse oder ob man es ruhig und gemütlich nehmen könne: „Ich kann gemütlich sein, wenn ich Zeit habe, und schnell fahren, wenn ich keine Zeit habe – man kann sich anpassen.“ Jemand sagt: „Wenn man zu spät ist, geht das Tram nicht schneller – im Gegensatz zum Velo, wo man selber beschleunigen kann.“ Da es mit dem Velo schneller gehe, könne man am Morgen auch ein wenig länger im Bett liegen bleiben.

Das Velo im Ausgang und der Freizeit entspannt und bringt Vorteile

Schnelligkeit und Unabhängigkeit, die man dank des Velos habe, werden insbesondere auch mit Bezug auf den Ausgang betont: „Es ist viel schneller und vor allem im Ausgang ist es sehr praktisch.“ Das Velo werde hier dadurch praktisch, dass man nicht auf den Fahrplan schauen und die Tramlinien studieren müsse, man überall hin komme, sich frei bewegen könne, schnell sei und erst noch auf dem Nachhauseweg den Kopf etwas lüften könne. Wenn man vom Ausgang zurückkomme, habe es manchmal noch etwas sehr Beruhigendes, so mit dem Velo zu fahren – es kläre die Ideen. Und auch wenn es vorher wild war oder ein Chaos, dann sei das mit dem Velo nach Hause zu fahren ein ruhiger Abschluss des Abends. Es wird auch von einzelnen anderen betont, dass das Velofahren beruhigend und entspannend sein könne. „Velofahren kann durchaus meditativ sein – allerdings muss man dazu den richtigen Ort finden.“

Die frische Luft beim Velofahren versus die Stickigkeit im Tram

Verschiedene Jugendliche weisen explizit auf weitere Vorteile des Velofahrens gegenüber dem öffentlichen Verkehr hin. Ein Jugendlicher stellt fest: „Im Winter, wenn viele mit dem Tram gehen, hasse ich es, mit dem Tram zu fahren. Zum Teil hat's komische Leute drin. Ich mag es nicht, wenn alle einander so anstarren – das kann ich nicht haben. Dann gehe ich lieber mit dem Velo.“ Stickigkeit und fehlende Hygiene in Tram und Bus werden ab und zu angesprochen. Ein Jugendlicher: „Im Sommer bei 25 Grad ist es angenehmer mit dem Velo zu fahren als in einem stickigen Bus unter schwitzenden Leuten zu sein. Und wenn es etwas kälter ist, so ist man schnell wach. Velofahren ist auch Sport und man bewegt sich so wenigstens ein bisschen.“ Ein junge Frau, die im Allgemeinen nicht Velo fährt, meint: „Vor allem im Sommer, wenn's warm und das Tram voll ist, stinkt es und es ist sehr eng. Mit dem Velo ist es besser, da man an der frischen Luft ist. Es ist zwar dann auch heiss und man kommt auch ins Schwitzen, aber es ist besser als mit anderen Leuten im Tram sitzen.“

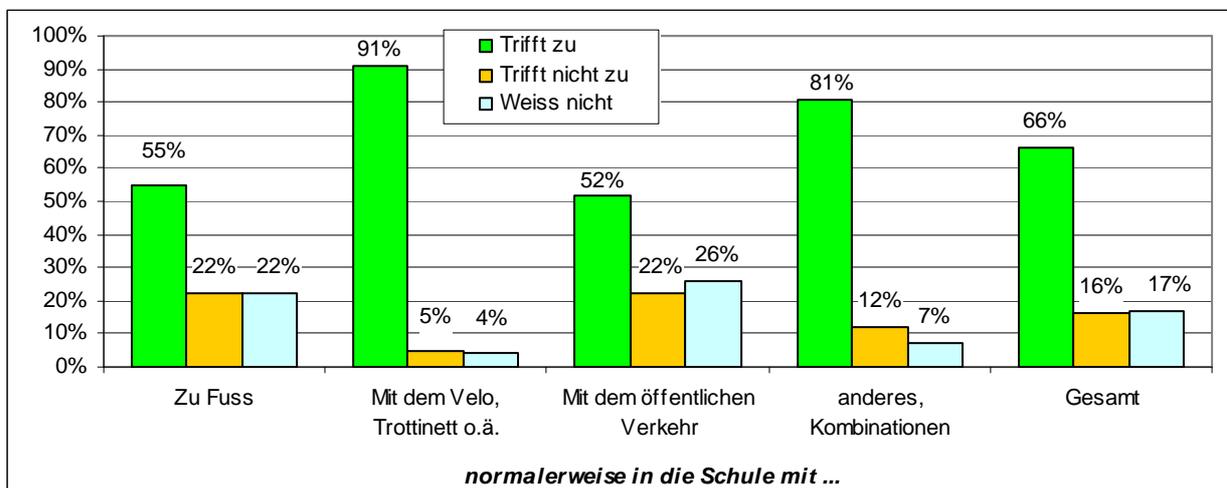
Gesundheit, Fitness und Umweltschutz als Motive fürs Velo untergeordnet

Die Klassengespräche zeigten weiter, dass mögliche gesundheitliche Vorteile des Velofahrens (Abnehmen, Fitness) von eher untergeordneter Bedeutung sind und auch der Umweltschutz als Motiv praktisch nicht genannt wird. Letzteres hat auch damit zu tun, dass – wie ein Jugendlicher meint – es die Umwelt ja auch schütze, wenn er das Tram oder den Bus nehme. Das sportliche Element, das mit dem Velo verbunden ist, wird zwar zuweilen erwähnt; von jüngeren Knaben zum Beispiel, indem sie von ihrem BMX-Velo schwärmen und auch sonst das Velofahren als sportlich und damit männlich definieren. Bei den älteren Jugendlichen wird die Grundkondition, die man sich mit dem Velo „erarbeitet“ positiv vermerkt. Sie ist aber für die Velonutzung nicht ausschlaggebend, auch weil zahlreiche Jugendliche noch anderweitig sportlich aktiv sind. So sagt eine Jugendliche, sie merke es beim Sport, dass ihr das Velofahren eine gewisse Grundkondition gebe. Es mache zudem einen Unterschied vom Immunsystem her, wenn man immer draussen sei, das stärke einen. Auch die wenig bis nie Velofahrenden Jugendlichen sehen den Fitnessaspekt, aber er ist ihnen nicht wichtig genug, um Velo zu fahren. Ein junge Frau meint zum Beispiel zu Abnehmen und Velo fahren: „Das habe ich mir schon überlegt. Ich gehe schon oft mit dem Velo, aber eben, (...) es ist zu anstrengend.“

10. Veloverkehrsinfrastruktur: Gefahren und Mängel versus freies Velofahren

In der Jugendbefragung fand sich ein interessantes Ergebnis (vgl. Abbildungen 53 und 54). Auf der einen Seite geben die viel Velo fahrenden Jugendlichen am häufigsten an, dass sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind. Auf der anderen Seite sind es aber auch sie, die ihren Schulweg als am wenigsten sicher einstufen. Das deutet darauf hin, dass die viel Velo Fahrenden sich der Gefahren des Strassenverkehrs sehr bewusst sind, sie sich beim Velofahren infolge dieses Bewusstseins auch besonders sicher fühlen.

Abbildung 53: Wenn ich mit dem Velo unterwegs bin, fühle ich mich sicher (nach Verkehrsmittel in die Schule / zum Arbeitsplatz)

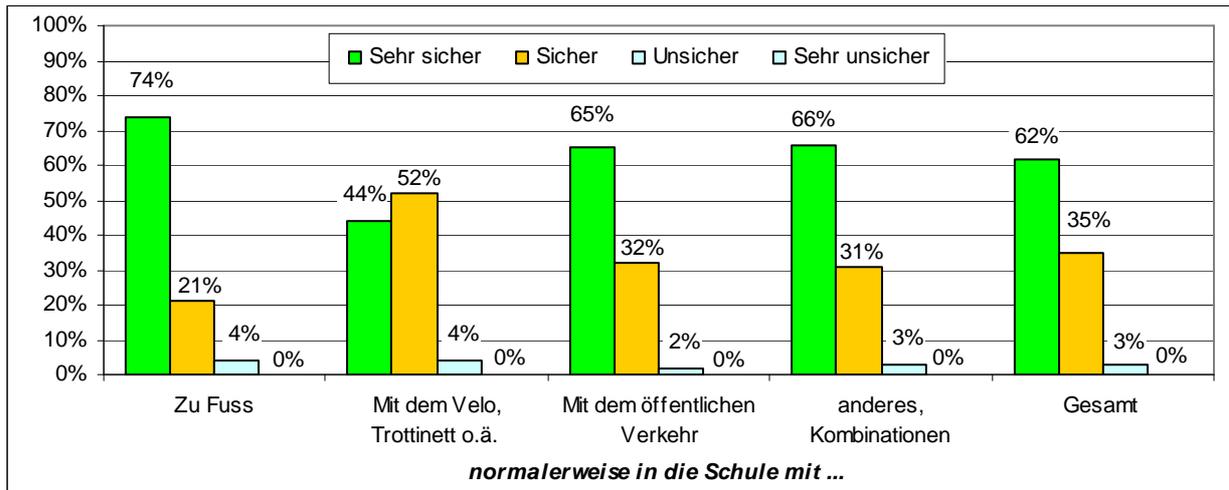


Lesart: Pro Verkehrsmittel = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 18 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Es waren im Rahmen der Klassengespräche somit auch die häufig Velofahrenden, die in den Stadtplänen besonders viele fürs Velofahren gefährliche Stellen einzeichneten. Sie kennen diese Stellen genau, wissen als Velofahrende dementsprechend zumeist auch, dass sie hier besonders aufpassen müssen. Das Wissen um die Gefahren hält sie nicht vom Velofahren ab, sondern steigert ihre Sensibilität dafür. In den Gesprächen weisen diese Jugendlichen zudem darauf hin, wie bedeutend Erfahrung, Gewohnheit und Wissen darüber sind, wie man sich im Verkehr zu bewegen hat (vgl. Kapitel 12.2). Diese Erfahrungen müssen die Jugendlichen aber auch machen können, wobei insbesondere Velofahrende Eltern hierbei von grosser Bedeutung sind (vgl. Kapitel 11.2).

Abbildung 54: Wie sicher findest Du Deinen Schulweg? (nach Verkehrsmittel in die Schule / zum Arbeitsplatz)



Lesart: Pro Verkehrsmittel = 100%. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 19 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

10.1 Velohemmend: Gefahren des Strassenverkehrs und Mängel bei der Veloparkierung (Diebstahl-/Vandalismusgefahr)

In den Gesprächen weisen vor allem die Velo fahrenden Jugendlichen auf drei Gefahren hin: erstens, die Gefahr durch rücksichtslose Autofahrende, von denen sie sich an den Rand gedrängt fühlen; zweitens die Gefahren durch Tramschienen, Engstellen und von hinten herannahenden Trams; drittens die Gefahren durch unübersichtliche und gefährliche Strassenverhältnisse.

An den Rand gedrängt: Autofahrende werden teilweise als rücksichtslos wahrgenommen

Die Jugendlichen weisen immer wieder darauf hin, dass die Autos oft rücksichtslos fahren, den Velostreifen mitbenützen und allgemein sehr nahe an den Velofahrenden vorbei fahren. Vereinzelt wird davon berichtet, dass die Autos den Rechtsvortritt verweigern oder den Stopp überfahren. Ein Schüler sagt: „Ich bin deshalb schon vier bis fünf Mal fast überfahren worden.“ Ein anderer Schüler: „Gerade am Vortag bin ich von einem Lastwagen abgedrängt worden, als er abbiegen wollte.“ Generell wird kritisiert, dass die Autos den Rechtsvortritt kaum gewähren würden, auch in den Quartierstrassen nicht. Ein Jugendlicher meint: „Man ist immer das schwächste Glied in der Kette im Verkehr. Man muss immer sehr viel Acht geben, ob nicht ein Autofahrer den Stopp überfährt. Man muss eigentlich immer Acht geben.“ In Einbahnstrassen werden die Velo fahrenden Jugendlichen von den Autos in die Parklücken abgedrängt oder Autos respektieren nicht, wenn Einbahnstrassen für Velos geöffnet sind. Eine Jugendliche erzählt, dass sie auf ihrem Nachhauseweg im Gegenverkehr durch eine Einbahnstrasse fahre, die für Velos geöffnet ist: „Die Auto Fahrenden hupen dann häufig und fahren extra so, dass ich nicht vorbeifahren kann. Das stört mich. Die Auto Fahrenden haben das Gefühl, man müsse als Velofahrer noch mehr am Rand fahren, damit sie dort vorbeifahren können. Dabei müssten sie aber eigentlich damit rechnen, dass sie im Quartier nicht so schnell vorankommen.“ Es stellt sich hier die Frage, ob die Autofahrer überhaupt immer wissen, dass die Einbahnstrassen für Velofahrende geöffnet sind. Eine Jugendliche sagt, dass sie sich auch auf Quartierstrassen gestresst fühle, weil die Autos so nahe vorbeifahren, obwohl es eigentlich zu eng ist. Sie würden dann auch so den Motor aufheulen lassen: „Man fühlt sich häufig an den Rand, d.h. an den Gehweg gedrängt. Dann kommt man noch gefährlich nahe an die Dohlendeckel, v.a. wenn man dünne Veloräder hat. Aber man denkt dann, die Autos könnten ja warten.“

Abbildung 55: Enge Quartierstrassen mit parkierten Fahrzeugen und dem Bus



Quelle: Foto Daniel Sauter

Gefahren durch Tramschienen, Engstellen und von hinten herannahende Trams

Als Gefahren beim Velofahren werden auch die Trams und die Tramschienen angeführt. Jemand weist darauf hin, dass es Orte gibt, wo das Tram durchfährt und wo es eigentlich genug Platz fürs Velo hätte. Aber dann hat es da auch noch Parkplätze und wenn Autos dastehen, dann könne man als Velofahrer nichts machen: „Das Tram muss dann hinter einem warten, weil man nicht ausweichen kann. Das stresst: 100 Meter zu fahren mit klingelndem Tram hintendran und man kann nicht ausweichen. Ich selber fahre dann einfach weiter – man kann ja gar nichts machen.“ Eine Jugendliche ergänzt: „Ich fühle mich als Velofahrerin in Basel eigentlich sicher, aber ich habe es nicht gerne, wenn ein Auto oder ein Tram hinten dran ist. Es gibt Situationen, wo das Auto oder Tram nicht überholen kann und ich hasse das. Dann muss ich mega schnell fahren und komme so jeweils in Stress.“ Besonders problematisch sind enge Stellen zwischen Tramtrasse und parkierten Autos, wo man noch befürchten muss, dass jemand die Tür aufmacht. Als unangenehm werden zudem Orte erlebt, wo unklar ist, ob es zwischen Tramschienen und Randstein reicht. Mehrere Jugendliche erwähnen diesen Punkt. Eine junge Frau sagt zum Beispiel: „Was ich auch nicht gerne habe ist, wenn der Platz zwischen Tramschienen und Strassengraben sehr klein ist. Ich hatte schon mal einen Unfall, weil ich in die Schienen geraten bin. Ich habe mega Angst davor, dass ich einmal irgendetwas ausweichen muss und dann in die Tramschienen hineingerate.“

Unübersichtliche und gefährliche Strassenverhältnisse

Vereinzelt wird auch auf die allgemeine Problematik unübersichtlicher Strassenverhältnisse für die Velofahrenden berichtet. Jemand sagt zwar, sie finde es überhaupt nicht chaotisch, während andere aber monieren, dass einzelne Stellen ziemlich chaotisch seien, z.B. am Aeschenplatz und auf den Zufahrtsachsen. So berichtet einer der Velo fahrenden Jugendlichen von seinen Erfahrungen auf der Dufourstrasse – zwischen Kunstmuseum und Aeschenplatz: Dort gebe es drei Spuren. Und obwohl sowohl die Linke (Richtung Autobahn) wie auch die mittlere geradeaus gingen, mache er die Erfahrung, dass die Autos anhalten würden, wenn er links fahre, hingegen nicht, wenn er in der Mitte fahre – dort würden alle durchfahren und ihm den Vortritt verweigern. Vereinzelt merken an, dass einem als Velofahrer bei Kreuzungen oft unklar sei, wo man überhaupt durchfahren müsse. Eine Schülerin meint, dass es ohne eigenen Velostreifen „scheisse“ zum Fahren sei, denn man wisse auch nicht wo durch bei den Kreuzungen. Eine andere Schülerin sagt: „An Kreuzungen, wenn der Verkehr von allen Richtungen kommt und das Velo ist viel kleiner als das Auto, dann steige ich ab.“

Eigene und „überlieferte“ Unfallerfahrungen als Abschreckung

Immer wieder berichten Schülerinnen und Schüler von eigenen Unfällen mit dem Velo und vereinzelt mit dem Trottnett. Diese Berichte kommen auffallend oft von Jugendlichen, die kaum noch Velo fahren. Es gibt vereinzelt Jugendliche, die explizit angeben, dass sie seit einem Unfall mit dem Velo nicht mehr Velo fahren. Eine Jugendliche berichtet: „Es fuhr jemand genau neben mir, dass ich mich derart erschro-

cken habe, dass ich gestürzt bin mit dem Velo und den Arm gebrochen habe. Ich ging noch nach Hause, aber bei der Beule sah der Knochen raus. Ich war damals etwa 10 Jahre alt. Ich bin dann 1½ Jahre nicht mehr Velo gefahren, weil ich Angst hatte.“ Eine andere Jugendliche erzählt ebenfalls von einem früheren Sturz mit dem Velo: Ein Autofahrer hat keine Rücksicht genommen; ich bin erschrocken und habe falsch gebremst, mit der Vorderbremse.“ Auf Nachfrage: „Ja, das war der Grund, dass ich jetzt gar nicht mehr Velo fahre.“ Zahlreiche SchülerInnen berichten über Velounfälle von Freunden und Familienangehörigen, die sie offensichtlich beschäftigen oder ihnen zumindest sehr präsent sind. Von anderen Jugendlichen und insbesondere Knaben wird auf Nachfrage aber auch gesagt, dass ihre früheren Stürze oder Unfälle mit dem Velo nicht der Grund dafür seien, dass sie jetzt nicht mehr oder nicht mehr häufig Velo fahren. Gleichwohl scheint der Respekt vor den Gefahren des Velo Fahrens gross zu sein. Ein Jugendlicher sagt mit Bezug auf die Gefährlichkeit des Verkehrs: „In die Schule würde ich nie Velo fahren.“ Insgesamt scheinen die wenig oder gar nicht (mehr) Velofahrenden Jugendlichen das Velofahren infolge mangelnder Praxis als etwas abstrakt Gefährliches anzusehen, das sie oft mit früheren eigenen oder „überlieferten“ Unfällen in Verbindung bringen.

Zwei Typen der Gefahrenwahrnehmung

Aus den Analysen ergeben sich typisierend zwei Gruppen: Die eine Gruppe der Velofahrenden, welche die Gefahren des Strassenverkehrs sehr genau kennt und in Kenntnis dieser Gefahren trotzdem Velo fährt. Sie sind gewöhnt und erfahren und bringen für das Velofahren in der Stadt auch das nötige Selbstbewusstsein mit (vgl. zu diesem velofördernden Faktor, Kap. 12.2). Die andere Gruppe der wenig oder nicht (mehr) Velofahrenden, die ihr Nicht-Velofahren verstärkt mit früheren eigenen oder „überlieferten“ Unfällen begründet, den Strassenraum insgesamt abstrakter als gefährlich ansieht. Die zweite Gruppe kennt infolge des geringen Velofahrens auch kaum konkrete gefährliche Stellen fürs Velofahren.

Mangelhafte Veloparkierung: Probleme von Diebstahl und Vandalismus

Auf die Problematik von Diebstahl und Vandalismus¹⁸ wird immer wieder hingewiesen, am stärksten von den Jugendlichen in der Orientierungsschule, wo wohl am ehesten noch Streiche wie zum Beispiel „Lüftlen“ gespielt werden und wo allenfalls auch der Neid aufs Velo des anderen noch gross ist. Solches respektive die damit verbundenen Umstände dürften den einen oder anderen Jugendlichen auch davon abhalten, das Velo zu benutzen. Zahlreichen Jugendlichen ist das Velo auch schon gestohlen worden („gmugget“) – zuhause vor der eigenen Haustür, in der Innenstadt, aber nur in wenigen Fällen vor dem Schulhaus. Dies dürfte auch damit zu tun haben, dass bei den meisten Schulhäusern die soziale Kontrolle gewährleistet ist, das heisst, die Veloabstellplätze sind gut einsehbar und es zirkulieren immer wieder SchülerInnen oder QuartierbewohnerInnen dort vorbei, so dass Diebstahl oder Vandalismus erschwert werden.

Bei innenstadtnahen Schulhäusern gibt es vor allem Berichte über Diebstahl und Vandalismus während der Nacht oder am Wochenende. Den Jugendlichen ist deshalb klar, dass ein Velo zu diesen Zeiten nicht vor dem Schulhaus parkiert bleiben sollte, wenn man es am folgenden Tag wieder (intakt) vorfinden will.

Der Diebstahlsicherung kommt beim Parkieren des Velos höchste Priorität zu. Andere Bedürfnisse treten in den Hintergrund. Wichtig ist, dass die Abstellplätze mit einer sicheren Anbindemöglichkeit versehen sind und dass es auch sonst im Strassenraum Orte gibt, wo man das Velo daran festbinden kann, wie Bügel oder Pfosten. Damit zusammenhängend werden auch Orte kritisiert, wo die Velos einfach frei hingestellt werden und wo, wenn das erste umfällt, mittels Dominoeffekt auch der ganze Rest zu Boden geht und alles in einem Velochaos endet. Ein Jugendlicher beschreibt aus eigener Erfahrung: „Wenn man einer der ersten ist, der sein Velo abstellt, kann man es nachher fast nicht mehr herausnehmen. Zuerst muss man es überhaupt suchen und dann ist es mitten drin von z.B. vierzig Velos, die man dann erst wegstellen muss. Und dann fallen sie alle um.“ Um genügend Platz für die Velos zu haben, plädieren einige Jugendliche auch dafür, den einen oder andern Autoparkplatz aufzuheben.

Dem Schutz vor Regen kommt gegenüber der Diebstahlsicherung und der Möglichkeit zum geordneten Abstellen des Velos nur eine untergeordnete Bedeutung zu. „Es gibt Schlimmeres als einen nassen Sattel.“

¹⁸ Vergleiche dazu auch die Hintergrund-Angaben in Kapitel 5.2 zum Veloklima und den Diebstählen.

Ein nächster Punkt betrifft die leichte Erreichbarkeit der Veloabstellplätze, vor allem vor den Schulhäusern. Das heisst, die Velos sollten möglichst in Eingangsnähe parkiert werden können, ohne dass noch grosse Wege zu laufen sind, denn vor Unterrichtsbeginn am Morgen reicht es vielen Jugendlichen nicht dazu, da sie spät dran sind. Ein Jugendlicher sagt: „Man möchte zwar, dass das Velo nicht gestohlen wird und man möchte einen trockenen Sattel haben, aber auf der andern Seite ist die Faulheit genauso gross, so dass man es nicht macht.“ Aus diesen Gründen – Distanz und Faulheit – werden bestehende, aber häufig relativ weit weg liegende Velokeller von den Jugendlichen nur selten benutzt. Das Velo ist zwar vor Wind und Wetter geschützt, dafür aber eher stärker diebstahl- und vandalismusgefährdet, da häufig die soziale Kontrolle nicht gewährleistet ist.

10.2 Velofördernd: Freie Strecken, freie Plätze

Entspannung auf dem Velo durch den Park, im Wald, nachts auf dem Nachhauseweg

Mit dem Velofahren werden allerdings nicht nur Gefahren und Probleme verknüpft. Insbesondere die viel Velo fahrenden Jugendlichen weisen darauf hin, dass das Velofahren auch sehr entspannend sein kann. Wenn man z.B. keinen Stress habe, sei es schön auf dem Velo zu sitzen und z.B. durch einen Park zu fahren. Das sei dann Entspannung. Wie oben bereits zitiert, kann sich ein Jugendlicher nachts nach dem Ausgang beim Nachhausefahren beruhigen; es kläre die Ideen: „Velofahren kann durchaus meditativ sein – allerdings muss man dazu den richtigen Ort finden.“ In der Stadt müsse man ständig aufpassen, auf Ampeln und darauf, dass man nicht von den Autos überfahren werde. Aber wenn man rausfahre, z.B. beim Bruderholz, da könne man sich entspannen. Die Gefahren seien dort eben kleiner. Auf einer grossen Strasse, wo es viele Autos gebe, sei es nicht entspannend, aber wenn man durch eine schöne Gegend fahre, wo es nicht so viel Verkehr habe, dann schon.

Auf dem Land ist Velofahren entspannender als in der Stadt

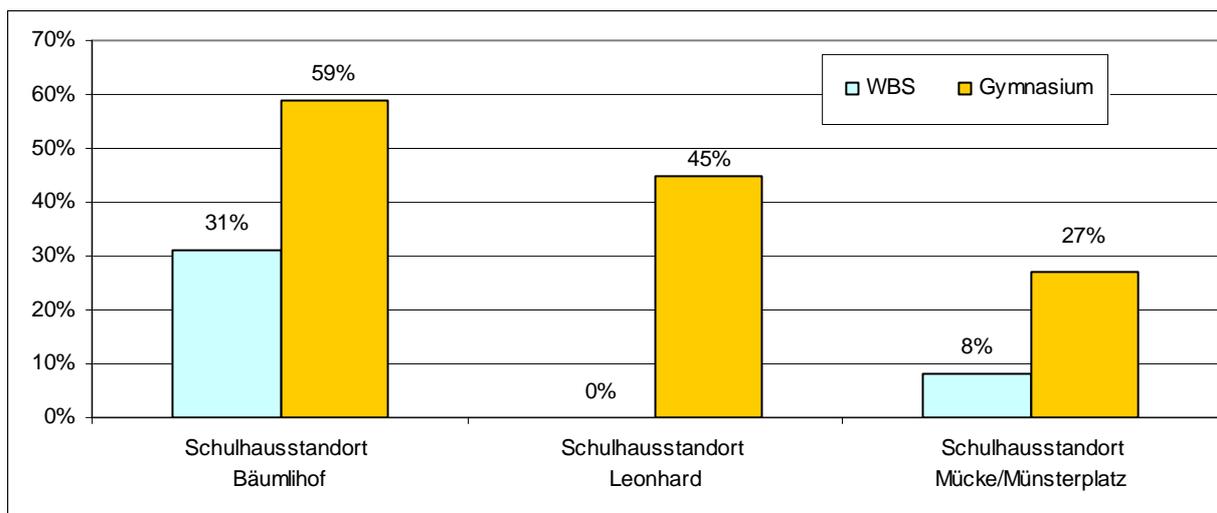
In diesem Zusammenhang wird vereinzelt auch auf den Stadt-Land-Unterschied hingewiesen, dass nämlich das Velofahren in der Stadt anders sei als auf dem Land, eben viel weniger entspannend. Auf der anderen Seite gebe es auch in der Stadt Orte, wo alles relativ klar und das Velofahren angenehm sei. Jemand erwähnt als Beispiel den Weg entlang der St. Alban-Anlage. Das sei super: man habe den Veloweg, es gebe die Strasse und das Tram fahre nebenan. Die sicheren Velostreifen werden ab und zu gelobt, doch würden diese auch, so wird dann kritisiert, immer wieder durch gefährliche Stellen unterbrochen.

Wo freies Velofahren möglich ist, fahren auch jene, die es sonst kaum tun

Verschiedene männliche Jugendliche, die nicht mehr mit dem Velo zur Schule und auch sonst nur noch selten Velo fahren, heben hervor, dass sie praktisch nur noch auf ruhigen Quartierstrassen Velo fahren. Ein Junge meint: „Wenn Sommerferien ist, wenn die Läden zu sind, dann ist Velo fahren lässig.“ Ein anderer Junge fährt gerne zum Spass etwas herum oder kurvt herum, vor allem in einer Strasse, die er kenne. Es wird dann auch von „Tricklis machen und so“ gesprochen und man betont das sportliche Moment des Velofahrens. Dieses aber immer nur an Orten, wo man frei fahren könne, das heisst wo man vom Alltagsverkehr und auch von allfälligen Übertretungen der Verkehrsregeln weitgehend unbehelligt ist. Ein Jugendlicher, der sonst nie Velo fährt, verweist auf ein Einrad, das er besitze, das er aber nur so jeweils unter Kollegen dabei habe und benütze. Ein anderer Jugendlicher meint: „Ich fahre Velo nur auf dem Trottoir oder auf der Landstrasse, oder einfach so in Parks.“ Auf die Rückfrage, ob er das mache, weil er nur dort frei fahren könne, bejaht er.

In der Auswertung der Jugendbefragung ergab sich das interessante, zwar auf geringen Befragtenzahlen basierende, aber durchaus konsistente Ergebnis, wonach sich ein mit dem Velo einfacher Zugang zum Schulhaus, wie er z.B. beim Schulhausstandort Bäumlihof besteht, auch in einem höheren Anteil der Velonutzung niederschlägt. Das Ergebnis stellt nur ein empirisches Indiz dar, enthält also nicht die ganze Erklärung. Es ist durchaus möglich, dass die grössere Velonutzung beim Bäumlihof nicht nur durch den einfacheren Velozugang, sondern auch durch andere Faktoren (z.B. nicht so gute öV-Anbindung) bedingt ist. Dem konnte im Rahmen der Studie nicht näher nachgegangen werden.

Abbildung 56: Anteile normalerweise mit Velo, Trottinett o.ä. in die Schule / zum Arbeitsplatz (nach Schulhausstandort und Schultyp)



Lesart: Pro Säule jeweilige Veloanteile an allen Mobilitätsarten. Vgl. zu den absoluten Zahlen und Details: Tab. 20 im Anhang 5.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Bei der Deutung der Grafik ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Velonutzung an den Gymnasien allgemein grösser als an den WBS ist. Schulstufenintern (WBS miteinander verglichen und Gymnasien miteinander verglichen) zeigt sich der bessere Zugang mit dem Velo am Schulhausstandort Bäumlihof im Vergleich zu den anderen Standorten sowohl für das Gymnasium als besonders auch für die WBS.

11. Soziale Aspekte: Wider und für das Velofahren

Für die Jugendlichen, vor allem für die jüngeren unter ihnen, ist es von grosser Bedeutung, was ihre Kolleginnen und Freunde sagen und über sie denken. Die meisten wollen zur Gruppe gehören. Deshalb hat die Meinung der anderen zum eigenen Verkehrsverhalten oder zum Aussehen Gewicht und wird als sanfter oder weniger sanfter sozialer Druck wahrgenommen. Es ist eine Lebensphase, die geprägt ist vom Wechselspiel zwischen Abgrenzung und Gruppenzugehörigkeit. Bei den älteren Jugendlichen steht diese soziale Abhängigkeit von der „peer group“ nicht mehr so im Vordergrund, spielt aber doch immer noch mit, vor allem bezüglich des Aussehens. Dabei sind dann auch Unterscheidungsmerkmale, die das Individuelle betonen, für die soziale Anerkennung wichtiger als das Gemeinschaftliche. Die Jugendzeit ist gleichzeitig auch die Phase der Ablösung von den Eltern, in der einerseits die Eltern noch lenken und andererseits die Jugendlichen ihren eigenen Weg suchen. Diese Konstellationen enthalten sehr viele Ambivalenzen. Sie kommen im folgenden Teil zum Ausdruck. Zugleich gab es diese Ambivalenzen auch während der Gespräche in den Schulen, wo sich manchmal der Gruppendruck auch auf die Aussagen der Jugendlichen niederschlug.

11.1 Velohemmend: Sozialer Druck gegen das Velofahren von KollegInnen und Eltern

Ablehnung des Velos als „uncool“

Viele Jugendliche vergleichen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Velo und kommen zum Schluss, dass der öV bequemer respektive das Velo umständlicher ist. So gesehen ist es dann primär der gut ausgebaute öV und nicht ein Gruppendruck, der die Jugendlichen vom Velofahren abhält (vgl. dazu Kap. 9.1). Auch die Gefahren des Strassenverkehrs können den Ausschlag geben, auf das Velo zu verzichten (vgl. Kap. 10.1), was wiederum nicht mit dem Gruppendruck zusammenhängt.

Wenn es allerdings für viele Jugendliche üblich geworden ist, mit dem öV in die Schule zu fahren – insbesondere an der WBS ist es fast zur Regel geworden –, dann kann daraus durchaus sozialer Druck erwachsen, sich für den öV und gegen das Velo zu entscheiden. Im öV trifft man sich mit den gleichaltri-

gen KollegInnen. Dort haben sie bestimmte Plätze, wo sie sitzen und wo sie sich in bestimmter Weise präsentieren. Hier möchten einige Jugendliche unbedingt dazu gehören. So gesehen ist zu vermuten, dass bestimmte Aussagen, wie sie von einigen Jugendlichen gegen das Velofahren in den Klassengesprächen vorgebracht wurden, nicht nur von unmittelbaren Negativerfahrungen mit dem Velo (anstrengend, umständlich, mühsam usw.) kommen, sondern darüber hinaus als Vorwand benützt werden, um den Ansprüchen des eigenen Kollegenkreises (der „peer group“) gegen das Velo zu genügen. Es gehört dann innerhalb dieser Gruppe dazu, das Velo „uncool“ zu finden.

In einer Gruppe der WBS wird die Frage, weshalb die Jugendlichen nicht mit dem Velo zur Schule kommen, wie folgt beantwortet: Ein Jugendlicher: „Ich habe kein Bock, so am Morgen in die Schule zu fahren. Ich bin dann noch so müde und so, und dann noch Velo fahren.“ Ein zweiter Jugendlicher: „Ich bin zu kaputt am Morgen“. Eine weibliche Jugendliche: „Ich habe einen so weiten Weg und mein Velo ist ein Scheiss-Velo. Ich habe ein Schrott-Velo.“ Eine weitere Jugendliche „Ich hasse Velo fahren.“ Ihre Kollegin: „Ich hasse auch Velo fahren“. Auf die Nachfrage an die beiden jungen Frauen, warum sie es hassen, spricht ein Jugendlicher dazwischen: „Sie wollen nicht fahren, das ist Sport.“ Die beiden angesprochenen jungen Frauen sagen darauf nichts mehr zur Frage. Eine dritte junge Frau meint: „Ich weiss es nicht, es macht nicht Spass.“ In der anderen Gruppe der WBS kommen von den wenig oder nicht Velo fahrenden Jugendlichen ähnliche Antworten: „Es ist langweilig zu „trampen“ (v.a. am Morgen) und die Beine sind noch schlapp.“ Es wird insbesondere von Jugendlichen aus Kleinbasel auch darauf hingewiesen, dass der Weg zu steil sei. Ein weiterer Schüler antwortet auf die Frage, warum er nicht das Velo nehme: „Ganz ehrliche Antwort: Es scheisst mich an.“ Auf die Frage, warum es ihn anscheisse: „Keine Ahnung.“ Der Hinweg sei easy, wenn’s den Berg runter geht, aber der Rückweg scheisse ihn an. Ein anderer Jugendlicher antwortet: „Es scheisst mich an mit dem Velo. Im Tram sind alle Kollegen dort und auf dem Velo bin ich allein.“ Eine Jugendliche begründet so, warum sie nicht mit dem Velo in die Schule kommt: „Erstens ist es ein wenig ein gefährlicher Weg beim Bahnhof, dort ist sehr viel Verkehr und so, und teils auch, weil es peinlich ist, mit dem Velo zu kommen.“ Ein Schüler bemerkt darauf spöttisch, sie müsse halt mit einem schicken Velo kommen.

Fehlende Unterstützung der Eltern fürs Velofahren

Die Jugendlichen verweisen relativ häufig darauf, dass ihre Eltern Angst hätten, wenn sie mit dem Velo zur Schule fahren, was dann eng mit den Gefahren des Strassenverkehrs (vgl. Kap. 4.1) verknüpft ist. So meint eine Jugendliche der WBS: „Also, ich habe kein Velo, und meine Eltern finden das zu gefährlich. Die Strecke in die Schule ist auch gefährlich.“ Eine Jugendliche der FMS meint: „Meine Mutter findet das Velo eigentlich zu gefährlich, und ich finde, sie hat recht. Sehr sehr selten fahre ich einmal abends, wenn es ganz wenig Verkehr hat und es nicht anders geht. Ich bin nicht so eine selbstbewusste Velofahrerin.“ Ein Jugendlicher der WBS, der ab und zu mit dem Velo zur Schule kommt, sagt: „Die Familie macht fast alles mit dem Auto und wenn ich mit dem Velo in die Schule fahre, dann bekommen sie zuhause eine ‚Krise‘ – wegen der Unfallgefahren und so – ich soll lieber mit dem Tram gehen. Ich sehe diese Gefahren ebenfalls und fahre deshalb nur ab und zu Velo.“ Die anderen Velofahrenden antworten darauf, dass immer etwas passieren könne, egal wie man unterwegs sei. Ein Jugendlicher sagt, dass die Eltern es besser finden, wenn er mit dem Tram gehe wegen der Sicherheit. Eine Schülerin sagt, dass ihre Mutter mit Bezug auf das Velo immer Angst habe wegen dem Verkehr und deshalb zufriedener sei, wenn sie mit dem Tram gehe. „Meine Oma auch“, meint jemand anderer. Oft sagen die Jugendlichen aber auch, dass die Eltern ihnen freie Hand liessen, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Schule gelangen würden. Die Eltern wollten einfach, dass unterwegs nichts passiere, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs seien. Die Eltern seien aber zufrieden, wenn sie mit Tram und Bus gehen würden.

Von Bedeutung ist auch, ob die Eltern selbst Velofahren. Vor allem bei Eltern, die aus einem „velofernen“ Kulturkreis stammen, ist dies häufig nicht der Fall und sie können dementsprechend den Kindern das Velofahren auch kaum vormachen oder sie dazu ermuntern. Deshalb – und dies wird auch aus der Jugendbefragung deutlich – fahren Jugendliche, die in der Familie als Alltagssprache nicht (schweizer-)deutsch sprechen, sehr viel weniger Velo als Jugendliche aus schweizerdeutsch sprechenden Familien (vgl. entsprechende Darstellungen in Kap. 4.1). Auch von Seiten der Eltern kann also so etwas wie ein unbewusster sozialer Druck gegen das Velofahren kommen, welcher in der „peer group“ dann allenfalls fortgesetzt wird. So meldeten sich in den Klassengesprächen verschiedene insbesondere weibliche Jugendliche mit Migrationshintergrund, die offen aussprechen, dass sie überhaupt nicht gerne Velo fahren, und die auf die Frage, ob ihre Eltern Velo fahren, auch mit einem ungläubig entsetzten Nein antworten.

Der Helm: Ambivalenz zwischen eigenem Schutz und sozialem Druck

Bei der Frage des Helmtragens manifestiert sich sehr häufig das Spannungsfeld des sozialen Drucks. Zum einen verlangen die Eltern das Tragen des Helms und zum anderen finden die KollegInnen, dass ein Helm doof aussehe. Gleichzeitig erkennen die Jugendlichen den Nutzen des Helms durchaus klar¹⁹.

Oft machen die Eltern den Jugendlichen zur Bedingung, dass sie zum Velofahren einen Helm tragen müssen. Ein Jugendlicher aus der OS meint: „Meine Mutter sagt immer, ich müsse einen Helm anziehen, aber ich ziehe nie einen an. Ich ziehe ihn zwar zuhause an, aber draussen nehme ich ihn wieder ab.“ Bei einem zweiten Jugendlichen sage die Mutter ebenfalls, er solle einen Helm anziehen und er mache es dann auch. Es sei ihm egal, dass er nicht so heiss aussehe mit dem Helm. Eine Jugendliche stellt fest: „Ich bekomme von den Eltern Veloverbot, wenn ich ohne Helm fahre. Mit Helm zu fahren sei zwar nicht so schlimm, aber meine Haare passen nicht in den Helm, wenn sie zusammengebunden sind. Wenn ich mit der Familie unterwegs bin, habe ich den Helm immer an. Wenn ich hingegen allein bin, dann trage ich ihn von zuhause weg und zwei Strassen weiter ziehe ich ihn wieder aus.“ Die Helmfrage ist in den Klassen jeweils ein heiss diskutiertes Thema. Aber es ist nicht nur der soziale Druck der Eltern, der Schwierigkeiten bereitet. Es ist auch die Angst vor schweren Kopfverletzungen. Diese steht dem grösseren Freiheitsgefühl auf dem Velo ohne Helm gegenüber. Eine Jugendliche bringt ihr Verhältnis zum Helm so auf den Punkt: „Wenn man einen Helm trägt, ist eigentlich das Schönste am Velofahren wie weg, weil es so schön windet, wenn man einen Weg hinunterfährt. Aber mit dem Helm gibt es dieses Gefühl nicht.“ Und dann spielt auch Modisches eine Rolle. Ein Mädchen, das in der Freizeit Velo fährt, hat einen Helm, aber es trägt ihn nicht: „Es sieht Scheisse aus, auch wegen der Frisur“.

Auch die häufig Velofahrenden blicken auf dieses Dilemma von Einsicht in den Schutz des Helms und dem Gruppendruck zurück. Eine junge Frau in der FMS erzählt: „Ich habe früher immer einen Helm getragen – ich habe es auch müssen – und ich war es mir eigentlich auch gewohnt. Aber irgendwann kam ich in ein Alter, in dem die anderen in der Schule, die früher auch einen Helm getragen haben, diesen plötzlich nur noch an der Lenkstange haben hängen lassen. Zu Beginn habe ich ihn zuhause dann noch angehabt, bis Mami und Papi mich nicht mehr gesehen haben und dann habe ich ihn wieder ausgezogen.“ Es gebe auch das Problem, dass man die Haare offen tragen müsse, wenn man einen Helm anziehen wolle. Wenn man gerade Haare habe, sei das kein Problem. Aber wenn man sich schöne Locken für den Ausgang gemacht habe und dann einen Helm anziehe, dann sei's einfach vergebens gewesen. Sie meint weiter: „Eigentlich ist es eine blöde Überlegung, aber ich geniere mich mit dem Helm – weil ich einfach finde, es sieht blöd aus. Und ich weiss auch nicht wirklich, ob er etwas nützt. Aber wenn ich mir überlege, wenn jetzt wirklich etwas passiert und ich bin im schlimmsten Fall querschnittgelähmt und am „herumsabbern“, dann sieht es auch blöd aus.“

Eine andere junge Frau aus der gleichen Klasse blickt zurück: „In der Primar- und Bezirksschule habe ich auch immer einen Helm getragen, zum Teil weil es die Eltern gesagt haben und weil es in dieser Altersgruppe noch normal gewesen ist. Aber in der 3. und 4. Bezirksschule hat es dann langsam begonnen: Viele haben keinen Helm mehr getragen, weil sie gefunden haben, es sieht uncool aus und so.“ Sie sei mit anderen immer zu viert mit dem Velo in die Schule gefahren und sie wären noch die einzigen gewesen, die einen Helm getragen hätten. Dann haben zwei auch in dieser Gruppe begonnen, langsam keinen Helm mehr anzuziehen. „Eines Tages sind wir von der Schule nach Hause gefahren und eine Kollegin hat an der Ampel anhalten müssen – die anderen sind etwas voraus und schon über der Kreuzung gewesen. Die Kollegin ist von einer Baumaschine angefahren worden – der Lenker hatte sie nicht gesehen. Sie ist auf den Kopf gefallen und hat glücklicherweise den Helm angehabt. Sie ist nachher eine lange Zeit im Spital gewesen. Da hat man dann gemerkt, der Helm bringt es doch. Und dann haben viele auch wieder einen Helm getragen. Aber das hat dann bei gewissen doch nicht sehr lange angehalten, und sie haben dann doch wieder gesagt, es sieht einfach blöd aus. Ich selber habe den Helm bis zur vierten Bezirksschule immer getragen, aber jetzt tue ich es nicht mehr.“

Der Velohelm dürfte sich vor allem psychologisch auf die Velonutzung auswirken. Die Jüngeren ziehen ihn an, weil die Eltern es verlangen. Die älteren und selbstbewussten Jugendlichen ziehen den Helm entweder nicht an oder sie ziehen ihn hinter der nächsten Strassenecke gleich wieder aus, wo sie die Eltern nicht sehen können. Bestehen die Eltern aber auf dem Tragen, so dürfte ein Teil der Jugendlichen vom Velo absehen und auf den öffentlichen Verkehr wechseln. Ein kleiner Teil hält die Bemerkungen und schrägen Blicke der KollegInnen aus und trägt den Helm trotzdem.

¹⁹ Zu den Helmtragquoten vergleiche Kapitel 5.2.

Wunsch und (gesetzliche) Realität des Nebeneinanderfahrens

Viele Jugendlichen fahren gerne nebeneinander. Im öV ist es möglich, miteinander zu reden, was vielen Jugendlichen, vor allem den Jüngeren unter ihnen und denjenigen aus sozial tieferen Schichten, wichtig ist. Mit dem Trottinett ist es ebenfalls möglich, nebeneinander zu fahren, was wiederum die Jüngeren geniessen. Zum Teil ziehen sie aus diesem Grund das Trottinett dem Velo vor.

Beim Velo ist das Mit- und Nebeneinanderfahren gesetzlich nur unter bestimmten Umständen erlaubt, unter anderem bei dichtem Fahrradverkehr, auf Radwegen und signalisierten Rad-Wanderwegen auf Nebenstrassen und in Begegnungszonen, sofern der übrige Verkehr nicht behindert wird (vgl. Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 462 sowie Verkehrsregelnverordnung VRV Art. 43). Wenn die Jugendlichen es trotzdem versuchen, so ist das ziemlich schwierig, wie sie schildern. Ein Jugendlicher sagt: „Ich fahre eigentlich gerne nebeneinander, denn dann kann man auch reden miteinander und so. Wenn man hintereinander fährt, muss man sonst so schreien.“ Allerdings gibt es auch schnell grossen Stress, sobald ein Auto kommt. Jemand sagt: „Nebeneinanderfahren ist deshalb stressig, weil man immer schnell auf die Seite gehen und Platz machen muss, wenn ein Auto kommt und man abbremsen (oder beschleunigen) muss – je nachdem hat man das Gefühl, eingeklemmt zu werden.“ Die Jugendlichen stört es auch, dass wenn sie dann Platz machen, das Auto aber dann doch nicht überholt, was weiter stresst. Ein Jugendlicher sagt: „Wenn man nebeneinander fährt und von hinten naht ein Auto, so hupt dieses, wenn man nicht sofort an den Rand geht. Geht man dann aber an den Rand, so fährt es doch nicht vorbei und bleibt hintendran.“ Eine Jugendliche sagt, sie fahre mit einer bestimmten Kollegin immer neben einander, egal wie breit die Strasse sei und dann würden die Autos manchmal aggressiv hupen, was sie nicht wirklich verstehen könne, da es ja nur wenig länger gehe. Jemand anderer ergänzt: „Meine Kollegin fährt auch immer neben mir, was ihr auch gar nichts ausmacht. Aber wenn ein Auto kommt, dann hat sie Stress und muss schneller (oder langsamer) fahren. Ich hasse es, wenn ein Auto von hinten Druck macht.“ Andere beschränken das Nebeneinanderfahren auf bestimmte Strecken: Jemand sagt: „Auf dem Schulweg kann man eigentlich schon nebeneinander fahren, denn man merkt ja, wenn ein Auto kommt – aber nur auf Quartierstrassen, nicht auf Hauptstrassen.“ Und eine Jugendliche sagt über ihren Weg: „Auf dem Schulweg gibt es eine grosse Strecke, auf der man gut zu zweit fahren kann.“ Ein Jugendlicher der WBS E regt an, dass man wie in Thailand zu zweit auf dem Velo sitzen können sollte.

Kaputtes oder gestohlenen Velo als „Bruchstelle“ in der Velobiographie

Sehr häufig wird von den kaum respektive nicht mehr Velo fahrenden Jugendlichen darauf hingewiesen, dass ihr Velo in schlechtem Zustand respektive kaputt sei. Ein Jugendlicher der OS erklärt: „Ich habe kein Velo, ich habe einmal eines gehabt, habe es aber kaputt gemacht (‚gschlisse‘)“. Sein Kollege sagt, dass sein Velo kaputt sei: „Der Reifen ist kaputt und anderes ist auch kaputt.“ Auf die Frage, ob er es nicht flicken wolle, verneint er. Er flicke es nicht, weil er es nicht brauche. Ein Mädchen meldet sich und sagt, dass ihr Velo auch kaputt sei, sie es aber ebenfalls nicht flicken möchte. Ein kaputtes Velo wird dann auch als Grund dafür angegeben, weshalb man nicht mit dem Velo in die Schule komme. Ein Junge erklärt, dass er nicht mit dem Velo kommen könne, da er am Velo ja keine Bremse habe und auch sonst Verschiedenes kaputt sei. Auf die Frage, ob er mit dem Velo käme, wenn es in Ordnung wäre, sagt er: „Ich weiss nicht“, verneint aber eher. Ein anderer Junge verweist auch darauf, dass sein Velo kaputt sei und dass das Abschliessen usw. umständlich sei, sowie: „Wenn ich in der Stadt bin, bin ich ohne Velo schneller.“ Auch ein weiterer Jugendlicher verweist auf sein kaputtes Velo und darauf, dass er keine Lust zum Reparieren habe. Ein Jugendlicher der WBS sagt ebenfalls direkt, dass er sein Velo „zerstört“ habe. Ein anderer Jugendlicher der WBS sagt: „Ich habe ein verrostetes Velo, das nicht mehr geht.“ Aus verschiedenen Äusserungen der Jugendlichen wird klar, dass die Qualität der Velos ein wichtiger Faktor ist dafür, wie das Velofahren erlebt wird. Ein gutes Velo macht mehr Freude und ist leichter zu fahren als eines, das bald lottert und auseinanderfällt oder ständig irgendwo „giert“.

Analog werden auch gestohlene Velos häufig nicht mehr ersetzt. In einer Gruppe der WBS E sagen drei Jugendliche, das sie früher ein Velo hatten, es ihnen aber geklaut worden sei (einmal sogar mehrfach) und sie nachher auf eine Neuanschaffung verzichtet hätten – bei einer jungen Frau haben es die Eltern als für zu teuer angesehen, immer wieder ein neues Velo zu kaufen; bei einer anderen waren die Eltern zwar bereit, ein neues zu kaufen, aber sie wollte nicht mehr (da man es wegen der Diebstahlgefahr ständig abschliessen müsse).

Offenbar ist es bereits in der OS und insbesondere in der WBS so, dass verschiedene Jugendliche ihr Velo, mit dem sie vorher regelmässig fuhren, dann, als es einmal kaputt ging oder gestohlen wurde, nicht

mehr reparierten, beziehungsweise ersetzt und in der Folge auch nicht mehr Velo fahren. Das kaputt gegangene oder gestohlene Velo scheint eine „Bruchstelle“ in der Velobiographie insofern zu markieren, als damit auch das regelmässige Velofahren beendet wurde.

11.2 Velofördernd: Ermutigung des Velofahrens durch Freunde und Eltern

Wenn meine Freunde Velo fahren, dann fahre ich auch – am liebsten nebeneinander

Aus den Aussagen in den verschiedenen Klassen ist heraus zu lesen, dass es von besonderer Bedeutung ist, miteinander mit dem Velo zur Schule zu fahren. Das gilt vor allem für Jugendliche, die nahe beim Schulhaus wohnen und die den gleichen Weg haben. Zum Verhalten auf der Strasse sagen sie: „Wenn ein Auto kommt, dann müssen wir jeweils hintereinander fahren.“ In der OS scheint die Verkehrsmittelwahl noch besonders stark durch die KollegInnen (mit)bestimmt zu werden – wenn die anderen das Velo dabei haben, dann nimmt man es auch.

In den höheren Schulstufen scheint das gemeinsame Velofahren auf dem Schulweg nicht mehr von Bedeutung zu sein. Ein mit dem Velo in die Schule fahrender Jugendlicher erklärt es so: „In Tram und Bus kann man sich sicher einfacher mit Kollegen untereinander unterhalten als auf dem Velo – in Basel zumindest. Weil man mit dem Velo nicht so nebeneinander fahren kann. Aber wenn ich mir überlege, ich könnte jetzt auf dem Schulweg im Tram während 15 Minuten mit einem Kollegen schwatzen, was ich ja auf dem Velo nicht kann, so ist mir das total egal. Ich sehe diese Person ja dann in der Schule und kann mit ihr ja den ganzen Tag noch schwatzen.“ In der Freizeit sei es hingegen anders. Dann sei man häufig auch mit anderen mit dem Velo unterwegs. Bei dieser Gelegenheit würde man auch gerne nebeneinander fahren, aber das gehe nicht so gut. Es sei schon möglich, aber man müsse halt immer schauen, ob Autos kommen würden und die würden dann hupen. Auf dem Land könne man noch einigermaßen nebeneinander fahren, in der Stadt hingegen könne man das nur schlecht. Auf die Problematik, dass man beim Nebeneinanderfahren mit dem Velo Verkehrsregeln verletzt, wurde in Kap. 11.1 näher eingegangen.

Individualisierung des Velos bei älteren Jugendlichen

Bei älteren Jugendlichen tritt der Druck des Gemeinsamen und Gleichen in den Hintergrund und wird ersetzt dadurch, dass man soziale Anerkennung gewinnt, indem man sich von anderen unterscheidet und individuell gibt. Hierzu bietet das Velo sehr gute Voraussetzungen. So schildern häufig Velo fahrende Jugendliche mit Begeisterung, wie sie ihr Velo speziell ausgestattet und umgebaut oder sich ein Unikat zugelegt haben. Bei männlichen Jugendlichen sind die Eingänger (sog. Fixies oder „single speeds“) oder Mountainbikes angesagt. Bei weiblichen Jugendlichen sind liebevoll geschmückte und farbige Velos mit einem Körbchen vorne dran der Stolz der Besitzerin.

Abbildung 57: Individualisierte Velos auf dem Parkplatz vor der Fachmaturitätsschule



Quelle: Fotos Daniel Sauter

Kleidermode beim Velofahren kein besonderes Problem

Die Frage an die weiblichen Jugendlichen, ob sie wegen der Mode nicht Velo fahren, wird eher verneint. Die Jugendlichen sagen übereinstimmend, dass sie keine bestimmte Velokleidung tragen. Eine Jugendliche am Gymnasium meint: „Nein, wir kommen ja nicht im Abendkleid in die Schule, sondern tragen Jeans.“ Das sei kein Problem. Je nach Situation nehmen sie aber Rücksicht bei der Kleiderwahl. Zum Beispiel sagt eine junge Frau: „Ich ziehe einfach keine hellen Hosen an, wenn es regnet, weil es aufspritzt und schwarze Flecken gibt, die nicht mehr ausgehen würden.“ Manchmal merke man auch erst auf dem Veloweg, dass man etwas Unpraktisches gewählt habe und man müsse dann halt vielleicht etwas komisch Velo fahren. Es gehe aber meist trotzdem. Das einzige sei, ergänzt eine Kollegin, dass wenn sie einen kurzen Rock an habe, dass sie dann nicht einfach so vorne drüber aufsteigen könne (auf ihr Rennrad) und darauf achten müsse, dass sie irgendwo aufsteige, wo es nicht so viele Leute rundherum habe. Wenn sie aber unbedingt ein Röckchen anziehen wolle, habe sie auch noch ein altes Damenvelo, das sie dann in einem solchen Fall nehme. Auf die Bemerkung, dass sie dann offenbar das Velo der Kleidung anpasse und nicht die Kleidung dem Velo, sagt sie, dass es eigentlich kein wesentliches Problem sei, vor allem nicht, wenn man dann fahre. Eine junge Frau sagt: „Ich merke es nur, wenn ich einen ganz langen Rock trage, dann ist es etwas kompliziert“. Man müsse ihn dann hinauf nehmen, aber es gehe. Auch wenn man einen Wickeljupe trage, dann winde es den die ganze Zeit auf, aber es gebe ja auch Hosenröcke. Blöd sei es, wenn es regne. Sie habe schon Konzerte gehabt, an die man sich schön habe anziehen müssen und dann regne es und man werde nur schon auf dem Weg zum Bahnhof pflotschnass. „Das ist etwas blöd.“ Eine Kollegin bestätigt von ihrer Seite diese Einschätzung und ergänzt, auch bei ihr sei es grundsätzlich kein Problem, nur kurze Röcke seien etwas doof.

Ein junger Mann sagt: „Ich glaube nicht, dass man sich umkleiden muss, um Velofahren zu können. Ich merke bei einer Person aber manchmal schon, ob sie Velo fährt oder nicht – ich erkenne das meistens.“ Offenbar scheinen Kleider manchmal Velofahrende zu machen.

Selbstverständlich richten sich die jugendlichen Velofahrenden auch nach dem Wetter und ziehen Regenjacke und Kapuze an, wenn's regnet oder ziehen sich generell etwas wärmer an auf dem Velo als sonst, weil es wegen des Fahrtwindes etwas kühler ist. Im Übrigen schützen sich die Allwetter-Velofahrenden mit Regenhosen und Regenmantel. Letztere sind allerdings nicht besonders geeignet und können schnell ins Rad kommen.

Der Apfel fällt nicht weit: In „Velofahrer-Familien“ ist das Velo selbstverständlich

In den Klassengesprächen geben diejenigen Jugendlichen, die häufig Velo fahren, oft an, dass auch die Eltern und die Geschwister Velo fahren. Oft waren sie schon als Kind häufig mit den Eltern mit dem Velo unterwegs und wuchsen in eigentlichen „Velofahrer“-Familien auf. Eine Jugendliche meint zum Beispiel, dass sie von klein auf mit dem Velo unterwegs gewesen sei mit ihrer Familie. Ein Jugendlicher ist bei den Grosseltern aufgewachsen und der Grossvater habe mit ihm als Kind immer kleine Velotouren gemacht. Ein Junge hebt hervor, dass bei ihm alle in der Familie Velo fahren würden, auch im Winter. Er sei mehr oder weniger mit dem Velo aufgewachsen. Eine Jugendliche stellt fest, dass ihre Mutter eigentlich immer Velo fahre und nur selten Tram (z.B. wenn's regnet) und die Schwester ebenfalls. Ein Jugendlicher beschreibt es so: „Meine Mutter fährt Velo und als mein Vater noch da war, ist er auch immer Velo gefahren. Meine Mutter hat immer geschaut, dass ich ein gutes Velo habe – ich habe nie ein billiges Velo gehabt. So habe ich von Anfang an das Velo gern gehabt, weil es praktisch war. Da ich sehr nahe der OS gewohnt habe, und alle andern mit dem Velo zur Schule gekommen sind, wollte ich auch mit dem Velo zur Schule, obwohl ich nur 10 Sekunden Schulweg gehabt habe. So bin ich zum Velo gekommen. Und später im Leonhard-Schulhaus habe ich dann mit dem Velo in die Schule fahren „müssen“ (wegen der Distanz).“ Bei zwei weiteren Jugendlichen fährt ebenfalls die ganze Familie Velo, weshalb es für sie selbstverständlich sei, überall hin mit dem Velo zu fahren, wobei bei einem Jugendlichen dies erst seit kurzem der Fall ist. Die Familie habe gesagt, es sei nun auch bei ihm die Zeit gekommen, überall hin mit dem Velo zu fahren. Weitere Velo fahrende Jugendliche betonen, dass bei ihnen zuhause alle Familienmitglieder Velo fahren.

12. Institutioneller Rahmen: Hinderung des Velofahrens versus selbstbewusstes Durchsetzen gegen den Rahmen

12.1 Velohemmend: Fehlende oder nur singuläre institutionelle Stützung des Velofahrens

Aus den Gesprächen mit den Schulleitungen wurde deutlich, dass Mobilität und Velofahren kaum ein Unterrichtsthema sind. Von Seiten der Polizei wird zwar Verkehrsunterricht in den Klassen und im Verkehrsgarten angeboten und das Velofahren im Quartier geübt. Letzteres findet jedoch nur einmalig statt und die Jugendlichen scheinen nicht alle profitiert zu haben. Oft scheint es der besonderen Initiative einzelner Personen oder Gremien zu bedürfen (Initiative zweier Lehrer für einen Velokeller; Initiative des Elternrats für Veloförderung u.a.), damit die Veloförderung eine besondere Priorität zugesprochen erhält. Insgesamt ist dementsprechend von einer fehlenden oder nur singulären Förderung des Velofahrens zu sprechen.

Gemischte Erinnerungen an den Verkehrsgarten und die Velotour im Quartier

Die meisten Jugendlichen erinnern sich an das Verkehrstraining, das sie hatten. Einerseits an den Besuch des Verkehrsgartens und andererseits – auf Nachfrage hin – auch an die Quartierrundfahrt mit der Polizei. Verschiedene Jugendliche halten fest, dass es ihnen gefallen habe, anderen war es eher unangenehm und wieder andere scheinen das alles nicht so ernst genommen zu haben. Ein Jugendlicher meint: „Ich habe es gerne gemacht im Verkehrsgarten, weiss aber nicht, warum ich wieder aufgehört habe mit Velofahren.“ Ein Mädchen erklärt, dass man da einfach durchfahren musste, und dass sie das noch „geil“ fand. Ein Jugendlicher betont, dass es nicht freiwillig gewesen sei, sondern man habe daran teilnehmen müssen mit der Schule. Ein anderer meint, es sei noch chillig gewesen und ein dritter wirft ein: „Besser als Schule“. Ein Mädchen sagt: „Ich fand das Velo fahren im Verkehrsgarten nicht toll. Ich bin auch nie Velo gefahren, sondern zu Fuss in die OS.“ Ein Jugendlicher erklärt: „Ja, wir waren auch mit der Klasse im Verkehrsgarten. Das war geil, ich habe nie die Regeln beachtet, bin einfach gefahren.“ Verschiedene Jugendliche bekunden auf Nachfrage, dass es ihnen nicht so gefallen habe, wollen sich aber nicht weiter dazu äussern. In der Gruppe der wenig Velofahrenden am Gymnasium gefiel der einen Hälfte der Verkehrsgarten, der anderen Hälfte gefiel er nicht.

Bei der Velotour im Quartier mit der Polizei regnete es gemäss den Angaben von Schülern der OS. Eine Jugendliche meint, dass sie es trotz Pech mit dem Wetter okay gefunden habe. Auch einem anderen Jungen und einem Mädchen hat es noch gefallen, man habe gelernt, Signal zu geben. Einzelne nicht Velo fahrende Mädchen sagen aber auch, dass sie nicht dabei respektive krank gewesen seien, wobei nicht klar ist, ob sie auch einfach nicht darüber sprechen wollen. Ein Junge erklärt, dass Veloausflüge zu mühsam seien. In einer anderen Gruppe der WBS schildert ein Jugendlicher, dass er bei einem Veloausflug in der OS in eine Frau gefahren sei und am Finger geblutet habe. In einer anderen Gruppe wird berichtet, dass ein Kind mit dem Velo in die Tramschienen geraten und gestürzt sei („uf d’Frässi g’floooge“).

Die Angst vor der Polizei und deren Art der Rechtsdurchsetzung

Verschiedene Jugendliche berichten, dass sie schon mal von der Polizei bei einem Verstoss gegen die Verkehrsregeln erwischt worden seien. Meist würden sie einfach belehrt, aber auch schon habe es eine Busse abgesetzt. Eine Jugendliche schildert: „Als ich in der OS war, fuhr eine Zeit lang immer eine Polizeipatrouille im Quartier herum und wenn wir dann nebeneinander gefahren sind, haben die Polizisten das Fenster heruntergekurbelt und gesagt, wenn sie reden wollten, sollten sie das auf dem Trottoir tun. Ich finde, die Polizei kommt immer nur, um einen zu bestrafen.“ Ein Jugendlicher meint, dass er die Polizei nicht so oft als Freund und Helfer erlebt habe. Sie würden immer mit ihren ganz klaren Bestimmungen kommen. Man könne zwar versuchen, ihnen das eigene Verhalten zu erklären, aber die Polizei antworte dann immer mit dem Standardsatz: „Ja, wenn alle das machen würden, was wäre dann.“ Dafür habe er fast kein Verständnis. Jemand sagt: Wenn sie und ihre Kollegin unterwegs seien und sich ein Streifenwagen näherte, hätten sie jeweils einen kleinen Schockmoment und müssten kurz kontrollieren, ob sie alles richtig hätten. Aber meistens würde die Polizei dann vorbeifahren.

Eine andere Schülerin ergänzt: „Wenn die Polizei vorbeifährt und sie sehen, dass man etwas falsch macht, dann ist es schon okay, wenn sie etwas sagen, aber wenn die Polizei nach der Schule im Quartier bewusst darauf wartet, um SchülerInnen, die z.B. zu zweit auf dem Velo sitzen, abzupassen, ist das nicht

in Ordnung. Ich bin mal so erwischt worden und die Polizisten haben dann gefragt, wie der Klassenlehrer heisst und gesagt, sie würden einen Brief schreiben und sie würde für eine Verkehrsunterrichtsstunde aufgebeten. Dieser Brief ist dann aber erst dreiviertel Jahre später gekommen, da die Sache ja überhaupt nicht wichtig gewesen ist.“ Sie meint, die Polizei solle die Zeit für etwas anderes nutzen.

Die von der Polizei beanstandeten Verhaltensweisen der Jugendlichen

Die Erfahrungen und Interaktionen der Jugendlichen mit der Polizei scheinen sehr vielfältig und erstaunlich häufig zu sein. Den meisten Schilderungen gemeinsam ist, dass die Jugendlichen das Gefühl haben, sie würden bei relativ banalen Vergehen von der Polizei zu streng behandelt. Diese habe zudem wenig Verständnis und Augenmass für ihr Verhalten, zum Beispiel wenn sie nur kurz übers Trottoir zu ihrem Zuhause fahren und dies erst noch vorsichtig machen würden. Zudem haben sie manchmal das Gefühl, sie würden herablassend behandelt, zum Beispiel, wenn die Polizei sie vor anderen Leuten aus dem Polizeiauto heraus über Lautsprecher ermahnt. Unverständnis bei den Jugendlichen herrscht auch dann, wenn die Situation für die Velos strukturell schwierig ist oder korrektes Verhalten als gefährlich angesehen wird. Einer erzählt zum Beispiel, er habe mal eine Busse beim Rheinsprung erhalten, was er unnötig gefunden habe. Dort stünden häufig Polizisten. Das Problem dort sei, dass man nicht über den Fussgängerstreifen fahren dürfe, sondern rundherum einen Umweg fahren müsse. Hier brauche es klar eine Verbesserung für die Velofahrenden.

Natürlich sind nicht alle Verhaltensweisen der Jugendlichen harmlos und sie sehen zuweilen durchaus ein, dass sie zu Recht angehalten und ermahnt worden sind. Aber die Art und Weise, wie die Polizei Jugendliche behandelt, könnte sicher verbessert werden, um die Jugendlichen zu rücksichtsvollen Verkehrsteilnehmenden zu machen und ihnen trotzdem eine positiv(er)e Erfahrung mit dem Velo zu ermöglichen.

Probleme mit der Polizei gab es für vereinzelte Jugendliche zum Beispiel, wenn sie einander auf dem Gepäckträger „aufluden“. Ein Jugendlicher berichtet, ein Kollege sei einmal bei ihm hinten drauf gesessen und sie wurden von der Polizei angehalten, die ihnen gesagt habe, das gehe nicht. Ein anderer erklärt: „In meiner Gruppe sass eine Person auf dem Gepäckträger. Sie mussten je 20 Fr. Busse bezahlen. Das Ganze trug sich aber auf einem Veloweg zu und ich sehe nicht ein, was daran gefährlich sein könnte. In Italien ist das der Polizei egal und es geht auch. Dort wird aber manchmal fast zu stark auf die andere Seite übertrieben.“ Ein weiterer Jugendlicher erzählt: „Ich bin mit einem Kolleg zu zweit auf dem Velo gewesen, und dann ist ein Polizeiauto vorbei gekommen und hat so „Halt anhalten“ gezeigt. Aber wir haben gedacht, dass die sowieso nicht kommen können, weil die Tramgeleise dazwischen sind. Dann haben sie uns kontrolliert, auch auf Drogen, unsere Namen aufgeschrieben und alles. Nach einem Monat ist ein Brief nach Hause gekommen, ich solle in den Verkehrsgarten kommen. Das war vor zwei Jahren und im Verkehrsgarten musste ich mir zwei Stunden lang Theorie anhören.“ Es sei nicht zum ersten Mal gewesen.

Die Jugendlichen fahren mit ihrem Velo auch immer wieder einmal auf dem Trottoir, was zuweilen zu Konflikten mit FussgängerInnen und der Polizei führt. Sie wechseln zum Beispiel aufs Trottoir, wenn's viel Verkehr oder Stau hat, um so schneller voranzukommen. Ein Schüler sagt: „Ich fahre aufs Trottoir, wenn Stau ist und die Auto Fahrenden keinen Platz zum Durchfahren lassen. Dabei wurde ich auch schon von der Polizei ermahnt: ‚Das nächste Mal auf der Strasse‘, aber das geht rein und wieder raus.“ Ein anderer Jugendlicher erklärt: „Es sind nur 20 Meter gewesen von Zuhause zu einem Laden und der Polizist sagte, ich solle auf die Strasse gehen, das heisst, zwei Spuren überqueren, dort fahren und dann wieder zurück.“ Aus Sicht des Jugendlichen, der offenbar auf dem in seiner Fahrtrichtung linken Trottoir unterwegs war, war das völlig unnötig. Ein weiterer Jugendlicher wurde einmal von einem Polizisten unmittelbar vor dem eigenen Haus angehalten, weil er dort aufs Trottoir gewechselt hatte. Der Polizist meinte, er müsse diese paar Meter halt zu Fuss gehen.

Ein Jugendlicher erzählt: „Ich fuhr einmal auf dem Trottoir und da rief mir die Polizei von hinten über den Lautsprecher auf dem Dach zu: ‚Ich würde jetzt absteigen, wenn ich Du wäre‘. Die Polizei hat offenbar nichts Besseres zu tun. Man kann doch auch schauen, *wie* die Person fährt“ (gemeint ist, wie langsam und vorsichtig). Ein anderer meint: „Ich finde es auch in Ordnung, wenn man auf dem Trottoir fährt, solange man nicht aggressiv an den Passanten vorbeiprescht.“ Auch andere sagen, sie würden manchmal einfach so, wenn sie Lust hätten, auf dem Trottoir fahren, um einen Weg abzukürzen oder eine direktere Linie nehmen zu können. Eine Jugendliche sieht die Lage so: „Solange es nicht so viele Leute hat, geht es, dann stört man auch nicht. (...) Gefährlicher wird es, wenn es niemanden auf dem Trottoir hat und man schneller fährt und dann Leute aus den Hauseingängen auf das Trottoir treten. Wenn es hingegen Vorgärten hat, sieht man die Leute kommen.“

Das Velolicht ist ein weiterer Diskussions- und Bussenpunkt mit der Polizei. Ein Jugendlicher schildert: „Ich wurde angehalten, weil ich das Licht zuhause vergessen hatte. Dafür habe ich noch halbwegs Verständnis, da es ja gefährlich sein könne. Es sei sicher ihr Job, ihm das zu sagen, aber manchmal ziehe die Polizei auch einfach eine Show ab, die überhaupt nicht nötig sei, wie z.B. Durchsagen über den Lautsprecher auf dem Dach machen.“ Jemand ergänzt „Mit dem Licht ist es sehr mühsam, da man es im Ausgang immer den ganzen Abend dabei haben muss. Wenn es gross ist, ist das Problem umso grösser. Und wenn man das Licht am Velo lässt, wird es geklaut. Ein Dynamo sieht nicht schön aus und die kleinen Lichter (die man mit einem Gummi festmachen könne) vergesse ich immer.“ Eine junge Frau erzählt: „Ich habe mal eine Busse von 80 Franken bekommen wegen fehlendem Rücklicht und einer kaputten Bremse. Das ist im Bereich der Kaserne gewesen, wo die Polizei vor allem am Wochenende präsent ist, eventuell auch wegen Drogen. Die Busse hat mich sehr geschmerzt, da ich arbeiten gehen musste, um das Geld wieder hereinzuholen. Da war ich 15 Jahre alt. Ich habe gedacht, ob eigentlich die Polizei nichts Besseres zu tun hat als arme Velofahrer auseinander zu nehmen.“

Nicht zuletzt gibt die Veloparkierung beziehungsweise die Zufahrt dazu zu polizeilichen Interventionen Anlass. Bei der Freie Strasse, so ein Jugendlicher, sei eigentlich Fahrverbot, aber es habe Veloständer, so dass die Jugendlichen es als selbstverständlich erachten, bis dorthin zu fahren. Eine Jugendliche hat mal zusammen mit ihrer Mutter in der Innenstadt einen Velofahrer beobachtet, der sein Velo an einem Ort abstellen wollte, an dem er es offenbar nicht hätte abstellen dürfen. Es sei aber nichts Gefährliches gewesen. Es sei ein Polizist dazu gekommen und habe ihn doof angeschrien. Ihre Mutter und sie hätten sich sehr aufgeregt. Sie finde, es gäbe Wichtigeres als das. Ein weiterer Jugendlicher sagt, er habe auch schon gesehen, dass Polizisten an gewissen Orten warten würden, bis viele Leute ihr Velo dorthin stellen würden und dann würden sie die Velos abtransportieren. Die Polizisten sollten entweder sagen, bitte stellt das Velo dort nicht hin, oder dann nichts machen.

12.2 Velofördernd: Velo als Gewöhnungs- und Erfahrungssache; Sache des Selbstbewusstseins

Dank Erfahrung und Gewohnheit sicher und mit Freude mit dem Velo unterwegs

In einer Gruppe von Jugendlichen, die häufig Velo fahren, wird darauf hingewiesen, wie wichtig die Gewohnheit respektive Erfahrung sei, in der Stadt Velo zu fahren. Ein Jugendlicher aus der Stadt sagt zum Beispiel: „Ich kenne jede ‚Scheissgasse‘ in Basel und weiss genau, hier haben die Autos Einbahn, aber die Velos dürfen in der Gegenrichtung fahren. Und wenn man das alles weiss, dann fährt man einfach und überlegt gar nicht mehr. Wenn man hingegen nichts von dem weiss, dann ist es schon extrem stressig – man muss ständig schauen, habe ich nun Vortritt oder wer hat Vortritt – darf ich hier durchfahren oder nicht. Die Erfahrung hilft.“ Und seine Kollegin ergänzt: „Ich fühle mich sicher in der Stadt mit dem Velo, weil wir zuhause nie ein Auto gehabt haben und ich seit Kindsbeinen an mit dem Velo unterwegs bin. Velofahren ist für mich Normalität und ich überlege gar nicht mehr. Deshalb stressen mich die verschiedenen Situationen in der Stadt auch viel weniger.“ Allerdings komme auch sie manchmal in kritische Situationen. Ein Jugendlicher sagt, er fahre auch immer Velo und fühle sich sehr sicher in Basel – er trage auch keinen Helm. Aber es habe schon Situationen gegeben, wo er gedacht habe, jetzt habe er Glück gehabt, sonst hätte er einen Unfall gemacht. Einzelne andere Jugendliche mit viel Erfahrung weisen ebenfalls darauf hin, dass sie mit dem Velo gerne schnell unterwegs sind in der Stadt und manchmal auch den Nervenkitzel etwas geniessen. Einer meint gar, dass nicht der Verkehr für ihn gefährlich sei, sondern er mit seinem schnellen Rennvelo eher gefährlich für andere sei. Er störe sich vor allem daran, wenn er alle zehn Meter anhalten und die ganze Zeit abchecken müsse, ob noch ein Fussgänger oder eine alte Frau rüber wollten. Das sei schrecklich.

Dagegen berichtet eine junge Frau aus einer ländlichen Gemeinde: „Ich fühle mich relativ unsicher auf dem Velo. Ich habe mich auch noch nie getraut nach Kleinbasel hinüberzufahren. Es ist anders in der Stadt als auf dem Land. Man kennt sich dort besser aus, man kennt die Strässlein und die Strassen, die nur selten befahren werden. Auch hat es nur wenige Busse und die Autos schauen noch mehr auf einen. In der Stadt dagegen muss man sich sehr stark konzentrieren, weil viel mehr los ist und es viel mehr Autos und Trams und Tramschienen hat, worauf man Acht geben muss. Zudem hat es Einbahnstrassen und man ist auch sonst so gestresst.“

Selbstbewusstsein hilft, sich im Verkehr und der Gesellschaft durchzusetzen

Es scheint auch vieles davon abzuhängen, mit welchem Bewusstsein man den Hindernissen beim Velofahren begegnet, insbesondere auch den Vorschriften durch die Polizei. Hier scheinen es insbesondere die Jugendlichen des Gymnasiums oft leichter als die Jugendlichen der WBS fertigzubringen, sich selbstbewusst über bestimmte gesetzliche Vorgaben (wie z.B. Fahrverbot auf dem Trottoir) hinwegsetzen zu können. Sie fühlen sich mit ihrer Art Velo zu fahren auch dann im Recht, wenn ihnen vom Polizisten das Gegenteil vorgetragen wird. Ein Gymnasiast erzählt zum Beispiel, wenn er wegen fehlendem Rücklicht erwischt werde, tue er jeweils überrascht und sage, er müsse es gerade verloren haben, denn eben sei es noch dran gewesen. Damit komme er meistens davon. Allerdings ist auch zu bedenken, dass Gymnasiasten ohne Migrationshintergrund bei Fehlverhalten von der Polizei wohl auch weniger hart dran genommen werden als etwa ein Schüler der WBS A mit Migrationshintergrund und entsprechendem Aussehen und Slang. Letzterer wird nicht selten dann auch gleich noch – wie von einem Jugendlichen so geschildert – auf Drogen durchsucht, und allenfalls geraten die Jugendlichen in der Folge auch noch mit ihren Eltern in Konflikt. Da verzichten sie lieber ganz aufs Velofahren.

Viele der nicht mehr Velo fahrenden Jugendlichen scheinen auch mit der in der Schule geforderten Disziplin mehr Mühe zu haben als die regelmässig Velofahrenden. Sie scheinen mit dem Strassenraum als Velofahrende ganz ähnlich ein diszipliniertes Verhalten zu verbinden wie mit der Schule. Allzu schnell können sie als Velofahrende – in ihrer Sicht – eine Regelverletzung begehen und davor fürchten sie sich. Und es scheint, dass sie dann am ehesten und auch gerne Velo fahren würden, wenn diese Gefahr der Regelverletzung am wenigsten droht, auf wenig befahrenen Strassen, in Parks, allenfalls auf dem Trottoir. Demgegenüber scheinen Jugendliche des Gymnasiums selbstbewusster mit solchen Möglichkeiten umgehen zu können und dieses Selbstbewusstsein scheint entsprechend ein veloförderndes Moment zu sein.

Teil D: Massnahmen zur Förderung des Velofahrens Jugendlicher

Im Kanton Basel-Stadt kann das Schulhaus ab der Weiterbildungsschule WBS frei gewählt werden. Diese Situation unterscheidet sich von den meisten anderen Schweizer Kantonen. Es bedeutet, dass die SchülerInnen ab dem Alter von etwa 13 Jahren nicht mehr unbedingt in ihrem Quartier in die Schule gehen, sondern an einen anderen Standort im Kanton. Dies gilt es als Hintergrund bei der Beurteilung der Massnahmen zu berücksichtigen.

In Bezug auf die Massnahmen sind zwei Merkmale entscheidend: zum einen wirkt der gut ausgebaute öffentliche Verkehr als beschränkende Rahmenbedingung für die Förderung des Veloverkehrs, gerade unter Jugendlichen. Zum andern ist hier die – trotz aller Anstrengungen – von den Jugendlichen noch immer häufig als mangelhaft wahrgenommene Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Diese beiden Merkmale bedingen sich einerseits gegenseitig und prägen darüber hinaus die Chancen und Potenziale für den Erfolg weiterer hier vorgeschlagener Massnahmen – zumindest kurzfristig. Nur wenn sich hier grundlegendere Veränderungen ergeben, sind auch grössere Veränderungen bei der Velonutzung von Jugendlichen in der Zukunft zu erwarten. Deshalb wird auf diese beiden Faktoren zunächst im Einzelnen eingegangen, um anschliessend weitere Massnahmen zu erläutern, welche unterstützend wirken können. Die Gliederung der Massnahmen orientiert sich an der Struktur von Teil C (Verteilung: Verkehrsmittelwahl; Veloverkehrsinfrastruktur; soziale Aspekte; institutionelle Rahmenbedingungen).

13. Rahmenbedingung: der gut ausgebaute öffentliche Verkehr steht der vermehrten Velonutzung im Weg

Das Potenzial fürs Velo wird durch den gut ausgebauten öV begrenzt

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt ist eine Errungenschaft, um die ihn viele andere, vor allem ausländische Städte beneiden. Letztere kämpfen häufig dafür, dass die Jugendlichen vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen anstatt mit dem Auto an ihr Ziel gebracht zu werden. Bei den Jugendlichen in Basel hingegen scheint der öV das Potenzial der Velonutzung zu begrenzen. Auch wenn detaillierte Zahlen über die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei Jugendlichen fehlen, kann davon ausgegangen werden, dass im Kanton Basel-Stadt der Veloanteil auf Kosten des öffentlichen Verkehrs zurückgegangen ist, so wie in der übrigen Schweiz.

Der öffentliche Verkehr ist also unmittelbar verknüpft mit dem Veloanteil und scheint die Velonutzung zu reduzieren und hinsichtlich der Massnahmen eine gewisse Grenze zu bilden. Auch mit den besten Massnahmen kann diese Grenze vermutlich nur bis zu einem gewissen Grad zugunsten des Velos verschoben werden. Als Ziel gilt es deshalb in erster Linie, eine weitere Abnahme der Nutzung des Velos unter Jugendlichen zu verhindern. Inwiefern dann auch ein Potenzial für mehr Veloverkehr vorhanden ist, bleibt zunächst offen. Folgende Rahmenbedingungen scheinen hierzu relevant:

Der Anteil der Velonutzung der Baslerinnen und Basler ist mit 16% bereits relativ hoch (vgl. Kanton Basel-Stadt et al 2012, S. 6). Bei den Jugendlichen zwischen 12 und 17 Jahren beträgt er 17%. Er gehört damit im Schweizerischen Vergleich zur Spitze. Zugleich ist der Anteil des motorisierten Verkehrs bereits tief (18 bzw. 6%). Dies ist deutlich tiefer als zum Beispiel in Zürich, Bern, Luzern, St. Gallen oder Winterthur. Zu Fuss werden im Kanton Basel-Stadt 37% (Jugendliche: 35%) der Wege zurückgelegt und 27 bzw. 40% mit dem öffentlichen Verkehr. 1 bzw. 2% sind übrige Verkehrsmittel. Die Anteile bilden das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt ab, berücksichtigen aber die von BesucherInnen von ausserhalb in der Stadt zurückgelegten Wege nicht. Beim regionalen und grenzüberschreitenden Verkehr wird jedoch ein grosses Potenzial für die Umlagerung vom MIV auf andere Verkehrsträger gesehen (siehe „Stiig-um“-Bericht, Infras 2013).

Im Rahmen der „Stiig-um“-Studie wurden die Potenziale berechnet, die bei einer stärkeren Förderung des Veloverkehrs zur Reduktion des MIV beitragen können. Die drei Bearbeitungsteams veranschlagten die Wirkung der direkten infrastrukturellen Velofördermassnahmen auf zwischen 1 und 6%. Viel grössere Wirkung werden von Massnahmen bei der Verkehrslenkung und der Parkierung erwartet, also solchen, die den

MIV dosieren (Push-Massnahmen). Daneben wird mittelfristig im Ausbau des Tramnetzes, der stadtverträglichen Abwicklung des Güterverkehrs sowie der Verkehrsberuhigung in den Quartieren ein Potenzial zur Veränderung des Modalsplit Richtung öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr gesehen.

Eine frühere Studie (Socialdata 2011) benennt für 2010 das Potenzial der Umlagerung von MIV-Wegen auf Alternativen wie öV, zu Fuss und Velo für die basel-städtische Bevölkerung auf 57%. Das heisst, etwas mehr als die Hälfte der MIV-Nutzenden hat die Wahlfreiheit. Ein Drittel davon kann aufs Velo umsteigen. Legt man dies auf den Modalsplit um, so liegt darin – bei anteilmässiger Verteilung auf die Alternativen – ein grob geschätztes Potenzial von 4-5 Prozentpunkten. Der Veloverkehr würde so von 16 auf rund 20% zunehmen. Wollte man einen noch höheren Veloanteil erzielen, müssten die Personen weniger öV fahren oder weniger zu Fuss gehen.

Ausländische Städte zeigen, dass hohe Veloanteile meist mit tiefen öV-Anteilen einhergehen²⁰. Die anschaulichsten Beispiele dafür sind die Velostädte Groningen, Münster oder Kopenhagen. Hier betragen die Veloanteile – je nach Art der Messung – bis zu 40%; der öV-Anteil liegt jedoch nur zwischen 10 und 15%. Auch der Fussverkehrsanteil ist tief. Am anderen Ende des Spektrums liegen die grossen Städte wie Paris, London oder Barcelona, wo die Veloanteile trotz Fortschritten noch immer im kleinen einstelligen Prozentbereich liegen, der öV und der Fussverkehr neben dem MIV aber dominieren. In verschiedenen deutschen Städten wie München, Berlin, Köln oder Nürnberg betragen die Veloanteile um die 10 bis 15%, der öV liegt bei etwas mehr als 20%. Beide Werte liegen also tiefer als in Basel. Dafür sind die Autoanteile wesentlich höher, meist rund doppelt so hoch. An allen Orten zeigt sich tendenziell: Die Velonutzung wird meist entweder durch den öV-Anteil und/oder den noch immer gut bedienten MIV begrenzt.

Das Velo muss um vieles attraktiver sein, um als Alternative zum öV dienen zu können

Der grösste Teil der Jugendlichen nimmt den öV, weil sie ihn als angenehm und positiv wahrnehmen und nicht, weil sie keine Alternative haben. Das Velo hat es vor diesem Hintergrund schwer, insbesondere wenn die infrastrukturellen Bedingungen und dabei vor allem die Gefahren des Strassenverkehrs in der Wahrnehmung zahlreicher Jugendlicher gegen eine solche Nutzung sprechen. Um die Velofahrenden vom öV auf das Velo zurückzugewinnen, müsste die Angebotsqualität des öV deutlich sinken oder die Jugendlichen müssten mit dem Velo ebenso problemlos und bequem durch die Stadt fahren können wie mit dem öV. Letzteres würde aber grundlegende Verbesserungen bei der Verkehrsinfrastruktur voraussetzen (vgl. dazu insbesondere nachstehend Kapitel 14: Veloverkehrsinfrastruktur).

Der öffentliche Verkehr ist aus Sicht der Jugendlichen das Rückgrat ihrer Mobilität und wirkt wie ein Auffangnetz. Man kann sich darauf verlassen, wenn das eigene Velo kaputt ist, es draussen stürmt, schneit oder die Strassen mit Eis bedeckt sind oder wenn man einfach einmal gemütlich von A nach B gelangen will. Der öV fährt (fast) immer. Zahlreiche Jugendliche betonen, dass sie den öV gerade im Winter sehr schätzen, während sie im Sommer eher mit dem Velo unterwegs sind. Dieser jahreszeitliche Wechsel hat sicher etwas mit den Einstellungen zu tun – man kann ja auch im Winter Velo fahren, aber wenn die Alternative so bequem und warm ist, ist es ein grosser Schritt, das Velo auch zur kalten Jahreszeit zu nutzen. Dies ist z.B. in Kopenhagen, welche als Velomodellstadt auch im Winter propagiert wird, viel weniger der Fall, da das öV-Angebot dort viel bescheidener ist. Zudem steckt hinter dem hohen Veloanteil in Dänemark auch eine jahrzehntelange Förderung, insbesondere im Bereich der Infrastruktur.

Je mehr die öffentlichen Verkehrsbetriebe Werbung für und um die Jugendlichen machen, desto positiver wird dessen Image. Es ist cool und trendig, mit dem öV zu fahren, da kann man potenziell surfen (auch wenn man das Angebot nicht nutzt) und mit anderen gesellig sein. Und wenn der Service, z.B. mit Nachtangeboten und Spezialtickets weiter ausgebaut wird, so macht auch dies den öV für Jugendliche immer attraktiver. Ein vermehrter Umstieg aufs Velo ist deshalb entsprechend schwierig zu erreichen. Letztlich scheint dem öV nur sein eigener Erfolg im Weg stehen zu können. Wenn Trams und Busse immer voller werden, es kaum mehr Platz zum Stehen oder Sitzen gibt, dann kann das Velo vielleicht als Alternative überzeugen. Gelingt es den Basler Verkehrsbetrieben nicht, den hohen Komfortfaktor auch im Erfolg weiterzuführen, eröffnen sich Perspektiven für den Veloverkehr. Es ist eine politische Frage, ob man weiterhin viel in den öV investiert und diesen ausbaut, oder ob man Alternativen wie das Velo fördert, bevor ersterer an Qualität verliert. Es scheint jedenfalls keine gesellschaftlich erwünschte Option zu sein, auf

²⁰ Die hier beigezogenen Daten basieren auf Angaben in der EPOMM-Datenbank (European Platform on Mobility Management), vgl. <http://www.epomm.eu/terms>. Sie sind mit Vorsicht zu geniessen, da die Erhebungsmethoden zwischen den Städten unterschiedlich sind. Die im Text angegebenen Grössenordnungen dürften aber auch unter diesem Vorbehalt zutreffen.

den Zeitpunkt eines schlechteren öV-Services zu warten, nur um dann das Velo als Alternative anbieten zu können. Abgesehen davon, dass auch in einem solchen Fall die Veloinfrastruktur zu verbessern wäre.

Neben der Alternative von entweder öV oder Velo sind natürlich auch Kooperationen zwischen den beiden Verkehrsmitteln wünschbar. Hier sind insbesondere die Einrichtung von entsprechenden Abstellanlagen an Bahnhöfen und anderen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sowie Bike&Ride Stationen wichtig. Beides ist im Teilrichtplan Velo 2013 vermehrt vorgesehen (vgl. BVD 2012). Auch Veloverleihsysteme können die Intermodalität fördern, denn erfahrungsgemäss werden sie vor allem von nichtmotorisierten Personen genutzt. Insofern ist von dieser Massnahme aber auch nur ein geringer Umlagerungseffekt weg vom MIV zu erwarten. Problematischer wird es bei der Forderung nach der Mitnahme des Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln. Zurzeit ist der Selbstverlad des Velos ausserhalb der verkehrsstarken Zeiten und sofern genügend Platz vorhanden ist, erlaubt. Da die Passagierdichte aber bereits heute sehr hoch ist und weiter zunehmen dürfte, ist unter den jetzigen Verhältnissen kaum ein verstärkter Selbstverlad möglich, ausser es würden grundlegend neue technische Lösungen dafür erarbeitet.

Das Potenzial liegt eher in der Freizeit und im Ausgang als auf Schulwegen

Das grösste Potenzial gegenüber dem öffentlichen Verkehr scheint das Velo dort zu haben, wo es einen komparativen Vorteil besitzt, also in der Freizeit und im Ausgang. Hier sind die Ziele häufig disparat, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht immer optimal und der Wunsch nach Flexibilität hoch. Damit kann das Velo punkten. Wenn die infrastrukturellen Bedingungen geschaffen wären (freie sichere Fahrt möglich), dann sollte es insbesondere in den wärmeren Jahreszeiten möglich sein, zusätzlich Jugendliche fürs Velofahren zu begeistern. Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit des Velofahrens können dann als Motivatoren wirken. Das Velo erlaubt im Ausgang zudem den Weg von Tür zu Tür. Dies erspart längere Wartezeiten an öV-Haltestellen oder Wege durch dunkle Strassen, wo man sich allenfalls nicht so sicher fühlt. Dies ist ein Argument, das gerade auch für Mädchen und junge Frauen beziehungsweise für deren Eltern ins Gewicht fallen und zur vermehrten Nutzung des Velos führen kann.

Bisherige Kampagnen zur Veloförderung setzen vor allem auf den Schulwegen an. Ob dies der richtige Ansatzpunkt für städtische Gebiete ist, sollte aufgrund der Aussagen der Jugendlichen überdacht werden. Möglicherweise könnten Kampagnen zur Velonutzung in der Freizeit in urbanen Räumen erfolgversprechender sein als solche für den Schulweg. Ein Indiz für die Schwierigkeit, Jugendliche für den Schulweg zu gewinnen ist vielleicht, dass in Basel kaum je eine Klasse an den „bike2school“ Kampagnen der Pro Velo Schweiz teilgenommen hat (letztmals beteiligten sich Basler SchülerInnen im Jahr 2009). Die Schulwege sind zudem häufig relativ kurz (vgl. Kapitel 7.2), selbst für Basler Verhältnisse mit der freien Schulwahl ab der Weiterbildungsschule. Das bedeutet, dass eine Förderung des Velos auf Schulwegen nur beschränkte Wirkung entfalten kann. Wenn sich das Velo vermehrt mit Erholung und Freizeit zusammenbringen liesse, so würde dies vielleicht auch auf andere Formen der Alltagsmobilität übertragen werden. Es könnte zumindest einen Versuch wert sein. In diesem Zusammenhang könnten auch trendige Velos propagiert werden, die auf die Jugendlichen anziehend wirken könnten, um sich im Kreis der KollegInnen mit einem besonderen Velo hervorheben zu können. Das trendige Velo könnte dann vielleicht gar das Tram ersetzen. Allerdings lässt sich dies alles nur umsetzen, wenn auch die infrastrukturellen Bedingungen verbessert werden (vgl. Kapitel 14). Massnahmenvorschläge für entsprechende Angebote im Freizeitbereich sind unter Kapitel 15 aufgeführt.

14. Schlüsselfaktor: Ein Quantensprung bei der Veloinfrastruktur ist zur vermehrten Velonutzung notwendig

Viele Verbesserungen fürs Velo, aber das Gefühl, es sei gefährlich, bleibt vorherrschend

Aus den Aussagen der Jugendlichen wird deutlich, dass die bestehende Veloinfrastruktur das grösste Hindernis in der Veloförderung bildet. Entsprechend lässt sich auch das Ziel ableiten: Will man den Rückgang bei Jugendlichen aufhalten und den Trend umkehren, wird es unumgänglich sein, die Veloinfrastruktur auf ein ganz neues Niveau zu heben. Auf ein Niveau, das der Qualität des öffentlichen Verkehrs nahe kommt. Wenn dies erreicht werden kann, werden sich eine Reihe von Problemen zum Teil von selbst lösen bzw. entschärfen. Denn sie sind ein Folgeproblem der Infrastruktur, werden aber häufig unabhängig davon diskutiert. Als Beispiele dazu können der Velohelm oder die Toleranz der Polizei dienen (vgl. Kapitel 15).

Der Kanton Basel-Stadt hat in den letzten Jahren viel für die Veloförderung getan. Dies wird auch im Veloklimatest der Pro Velo bestätigt. In der repräsentativen Befragung sagen rund zwei Drittel der über 16-jährigen, dass es „sehr“ oder „eher zutrifft“, dass sich die Situation in den letzten Jahren fürs Velo in Basel verbessert hat. Ein besonderes Problem bleibt aber die wahrgenommene Gefährlichkeit des Strassenverkehrs und das Diebstahlrisiko (vgl. Kapitel 5.2). Dies bestätigen auch die viele Aussagen der Jugendlichen, insbesondere jener, die viel Velo fahren. Sie listen eine lange Reihe von als gefährlich wahrgenommenen Stellen und Lücken im Netz auf. Viele Jugendliche schrecken dadurch vor dem Velofahren zurück. Gemäss Veloklimatest bevorzugen Nicht-Velofahrende nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern empfinden das Velofahren im Verkehr als gefährlich. Auch die Eltern sorgen sich um die Sicherheit ihrer Kinder. Dies kommt in den Aussagen der Jugendlichen sehr deutlich zum Ausdruck und entzündet sich in der Folge zum Beispiel in Diskussionen ums Helmtragen.

Politik und Verwaltung des Kantons Basel-Stadt sind sich bewusst, dass Massnahmen auf einer breiten Front angegangen werden müssen. Dies kommt auch im Entwurf des überarbeiteten Teilrichtplans Velo 2013, in der Strategie zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs des BVD sowie beim Massnahmenpaket „Stiig-um“ zum Ausdruck. Im Folgenden werden deshalb die Massnahmen vor allem aus Sicht der Jugendlichen heraus formuliert und konkretisiert.

Räume zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens

Die Gespräche mit den Jugendlichen zeigen, dass nur wenige von ihnen noch nie Velo gefahren sind oder nicht Velo fahren können. Dieses Resultat wird von der repräsentativen Umfrage der über 16-jährigen Basler Bevölkerung bestätigt: Nur 15% aller Befragten sagten, sie könnten nicht Velofahren. Bei den Jüngeren und den Männern ist dieser Anteil nochmals deutlich geringer (gfs Bern 2010, S. 8).

Das Problem ist nicht die Hinführung aufs Velo – ein Grundinteresse besteht bei den meisten –, sondern dass das Fahren kaum geübt und praktiziert werden kann. Es fehlen Räume, wo man Velofahren ausprobieren und üben kann, ohne sich Gefahren auszusetzen. Die Schaffung von Möglichkeiten des freien Fahrens im Quartier und rund um die Treffpunkte von Jugendlichen (insbesondere in Parks; allenfalls auch in Schulhausnähe) wären motivierende Ansatzpunkte. Hier sollte der spielerisch-sportliche Umgang mit dem Velo (jenseits von Gefährdungen im Strassenverkehr) möglich sein und auch die Möglichkeit für noch unsichere Velo fahrende Jugendliche bieten, richtig Velofahren zu lernen. Erst so könnten sie überhaupt die positiven Seiten des Velofahrens kennen lernen: Wind im Haar, Wechsel von schnellem und langsamem Fahren, spontan irgendwo anhalten, nebeneinander fahren usw. An solchen Velo-Treffpunkten könnten die Jugendlichen auch ihre Handys benützen. Der Ansatz besteht also wiederum mehr darin, das Velofahren in der Freizeit zu ermöglichen als den Weg zur Schule zu propagieren.

Um das Velofahren im Quartier attraktiver zu machen – für kleine Kinder genauso wie für Jugendliche – wären folgende Schritte sinnvoll:

- Vermehrte Einrichtung von Begegnungszonen. Diese sollten so ausgestaltet sein, dass sie möglichst viel Freiraum lassen. Das heisst, die Autoparkierung soll das Spiel und Bewegung der Kinder nicht einschränken. Entsprechend müssen die Prioritäten gesetzt werden. Für das Velofahren und für die „Tricklis“ braucht es Platz und die Sicherheit, dass man nicht mit einem parkierten Auto kollidiert. Für die Einrichtung der Begegnungszonen sollte man nicht allein auf die Initiative aus dem Quartier warten, sondern von Seiten der Stadt her schauen, dass sich pro Quartier möglichst viele und breit gestreute Begegnungszonen ergeben.
- Quartierplätze und Treffpunkte von Jugendlichen (z.B. am Rhein) mit guten Velorouten zugänglich machen, so dass die Jugendlichen dorthin das Velo nehmen können und wollen. In einem ersten Schritt könnten die Wege radial auf die Treffpunkte hinführen und in einem zweiten Schritt miteinander verbunden werden. Hierzu wären die Quartierstrassen in den Tempo-30-Zonen fürs Velofahren komfortabler zu machen (vgl. unten). Zugleich wären diese Routen zu den Treffpunkten den Jugendlichen auch direkt zu kommunizieren (z.B. via Mobil-App etc.).
- Einrichten von Veloparcours, BMX-Trails und anderen Experimentierfeldern (z.B. auf Schulhausplätzen oder in deren Nähe). An solchen Orten können die Kinder gefahrlos ihre Geschicklichkeit und Sportlichkeit mit den Velos ausprobieren. Sie sollten so ausgestaltet sein, dass sich sowohl Mädchen wie Knaben angesprochen fühlen und auch noch nicht so geübte Velofahrende eine erste positive Erfahrung machen können. Das Projekt „Back on Bike (BOB)“ von Swiss Cycling ist ein Beispiel für einen solchen Ansatz (vgl. Swiss Cycling 2013). Hierbei wird ein Set von mobilen Hilfsmitteln zur

Verfügung gestellt, mit denen auf dem Schulhausplatz praktische Übungen mit dem Velo durchgeführt werden können. Das Projekt ist an die Schule gekoppelt und kann z.B. im Rahmen von bike2school als Begleitaktion durchgeführt werden (siehe www.bike2school.ch => Begleitaktionen => Merkblätter und Lehrmittel => Swiss Cycling Bike School Parcours).

An allen oben genannten Orten könnten auch Kurse für Kinder (z.B. aus Familien mit Migrationshintergrund) durchgeführt werden, allenfalls auch mit ihren Eltern. Zudem könnten an ausgewählten Stellen trendige Velos ausgeliehen und Probefahrten angeboten werden. Aktionstage sowie Serviceangebote könnten die Attraktivität dieser Orte weiter steigern. Quartierorganisationen oder Pro Velo könnten hier eine wichtige Rolle übernehmen (vgl. dazu die Details in Kapitel 16).

Im kantonalen Richtplan und weiteren Dokumenten wie z.B. im Massnahmenpaket „Stiig-um“ sind die Grundlagen für die Umsetzung dieser Massnahmen gelegt. Deren konkrete Implementierung scheint aber mit institutionellen Hindernissen und zum Teil mit Widerständen aus der Bevölkerung behaftet, insbesondere wenn es um die Einrichtung von Begegnungszonen oder die Aufhebung von Strassenparkplätzen geht.

Quartierstrassen ohne Hindernisse – das heisst weniger Parkplätze in Tempo-30-Zonen

Die Tempo-30-Zonen mit versetzten Parkplätzen sind für jugendliche Velofahrende nicht leicht zu befahren. Es fehlt häufig die Übersicht, umso mehr, als oft noch Gegenverkehr von Autos herrscht, die in Einbahnstrassen nicht mit Velogegenverkehr rechnen. Und nicht selten fahren breite Busse durch die Tempo-30-Zone. Ein entspanntes Velofahren ist hier nur schwer möglich.

Es ist klar, dass diese Massnahme für weniger Parkplätze auf den Strassen politisch auf Widerstand stossen wird. Die Idee ist allerdings nicht neu: Der Kanton Basel-Stadt hatte im Verkehrsplan 2001 das Ziel formuliert, mittels Parkierungs-Anlagen in der Nachbarschaft die Quartierstrassen von parkierenden Autos frei zu halten. Dieses Instrument der Verlegung von Parkplätzen im Strassenraum in Sammelgaragen wäre zur Förderung des Veloverkehrs immer noch zentral und effektiv, wenn es denn in grösserem Stil umgesetzt würde (siehe dazu auch den BYPAD-Bericht, Lehner-Lierz 2002). Die entsprechenden Finanzierungs- und Förderungsrichtlinien bestehen mit dem „Pendlerfonds“. Bisher scheint das Ziel von Seiten der Stadt noch wenig aktiv verfolgt worden zu sein und aufgrund der Freiwilligkeit dürften bisher erst wenige Quartierparkings eingerichtet worden sein. Allerdings wird zurzeit eine umfassende städtische und regionale Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Dies ist positiv, denn dem Ziel der Veloförderung der Stadt läuft es entgegen, wenn der öffentliche Raum zugleich als günstiger Parkraum zur Verfügung gestellt wird. Wegen der gut zugänglichen und günstigen Parkiermöglichkeiten im öffentlichen Raum sind bestehende, teurere unterirdische Parkierungsanlagen häufig nur teilweise ausgelastet. Gerade der niedrige Preis²¹ führt dazu, dass der Druck für mehr Parkkarten auf öffentlichem Grund zunimmt und immer noch mehr Autos aus den Garagen auf die Allmend wechseln. Gerade weil der Kanton Basel-Stadt mit 352 Personenwagen pro 1'000 EinwohnerInnen (vgl. Kanton Basel-Stadt et al 2012, S. 8) eine im Vergleich bereits sehr tiefe PW-Quote hat, ist eine gleichzeitige Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum und der Abbau von Parkplätzen auf Quartierstrassen eine gute Massnahme, um den Veloverkehr zu fördern.

Einer der Vorteile des öffentlichen Verkehrs besteht darin, dass man nebeneinander sitzen und miteinander sprechen kann. Auch im Auto kann man dies und zu Fuss lässt sich meist nebeneinander gehen. Einzig beim Velo ist dies nicht möglich – und zwar häufig aus zwei Gründen. Einmal wegen der parkierten Autos, welche die Strasse so verengen, dass ein Nebeneinanderfahren oft nicht möglich ist. Zugleich ist es ausser in Begegnungszonen gemäss Art. 46 SVG und Art. 43 VRV auch nicht erlaubt, auf Quartierstrassen nebeneinander zu fahren. Entsprechende Gesetzesanpassungen sollten auf nationaler Ebene vorgenommen werden.

Hauptachsen mit durchgehender Veloinfrastruktur – Eliminierung von Konflikten mit Tramverkehr

Auf Hauptachsen sowie an stark befahrenen Kreuzungen und Plätzen sind durchgehende Veloinfrastrukturen notwendig. Sie dürfen nicht wie bisher an den neuralgischen Stellen enden, sondern müssen genau dort die notwendige Sicherheit und den Komfort der Velofahrenden sicherstellen.

²¹ Die Anwohnerparkkarte kostet (neu) bescheidene Fr. 140 pro Jahr. Dies entspricht in vielen Fällen etwa dem Preis, der für einen Garagenplatz pro Monat ausgegeben werden muss. Ein Einstellenhallenplatz in den meisten Basler Quartieren kostet aktuell beispielsweise zwischen 130 und 160 Franken pro Monat.

Tram und Tramschienen werden von den Jugendlichen häufig als Problem angegeben. Dazu gehört, dass zu wenig Raum zwischen Tramschiene und Trottoirkante bleibt, dass Trams, die sich von hinten nähern klingeln – vor allem wenn das Velo zu langsam fährt. Erwähnt wird auch, dass an gewissen Stellen die Gefahr gross ist, mit dem Velo in die Tramschienen zu geraten. Analog zu den gefährlichen Stellen, wo Konflikte mit Autos drohen, müssten auch die schwierigen Stellen im Verhältnis des Velos zu Tram und Tramschienen genau angesehen und behoben werden. Wo parkierte Autos die Situation für die Velofahrenden neben dem Tram zusätzlich verengen, sind diese zu verlegen oder aufzuheben.

Es ist eine altbekannte Tatsache und wird durch die Aussagen der Jugendlichen bestätigt: Je besser die Infrastruktur, desto höher die Bereitschaft, das Velo zu nutzen. Dort, wo es sicher ist und wo man ohne Angst und Druck Velo fahren kann, dort fahren auch solche Jugendliche, die sonst kaum mit dem Velo unterwegs sind. Und jene, die schon jetzt häufig Velo fahren, geniessen dort eine entspannte Fahrweise und sind nachher vermutlich noch überzeugter von ihrer Verkehrsmittelwahl. Dies hilft wiederum auch dem Selbstbewusstsein, welches das Können und die Sicherheit fördert (vgl. dazu Kapitel 16). So entsteht eine positive Spirale der Veloförderung.

Zugänglichkeit des Velos zu seinen Zielen erhöhen

Die Zugänglichkeit zu bestimmten Zielorten ist für das Velo oft noch beschränkt. Eines der grössten Vorteile dieses Verkehrsmittels ist es aber, dass man überall hin fahren kann und dem Zielort näher kommt als mit einem Auto oder mit dem Tram oder Bus. Dies gilt beispielsweise auch für den Zugang zur Fussgängerzone, der im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt in Basel neu geregelt wird. Die Zufahrten und die Veloparkierung sollen entsprechend so kleinräumig wie möglich aufgebaut sein, ohne zu einem Hindernis für den Fussverkehr zu werden.

Veloparkierung: Verbesserte Anbindemöglichkeiten zum Schutz vor Diebstahl

Gemäss den Schilderungen der Jugendlichen gehören der Velodiebstahl und der Vandalismus zu den grösseren Problemen in ihrem Veloalltag. Diese Wahrnehmung wird durch den Veloklimatest und Versicherungsstatistiken teilweise bestätigt. Allerdings scheint das reale Problem nicht so gross zu sein wie das wahrgenommene. Interessanterweise scheint bei den Nicht-Velofahrenden die Wahrnehmung der Diebstahlgefahr grösser zu sein als bei den Velofahrenden (vgl. Kapitel 5.2). Einzelne Jugendliche berichten auch darüber, dass ihnen ihre Eltern kein neues Velo mehr gekauft hätten, nachdem ihr altes gestohlen worden sei. Dies deckt sich mit der im oben genannten Kapitel zitierten Studie. Wie genau sich der Diebstahl bzw. die Diebstahlgefahr und deren Wahrnehmung auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt, müsste geprüft werden. Allerdings kann bei einzelnen Jugendlichen tatsächlich davon ausgegangen werden, dass ein Diebstahl oder die Beschädigung ihres Velos zu einem Bruch in der Velobiographie führt und sie deshalb nicht mehr Velofahren.

Da die meisten Velos nur für den Kurzgebrauch entwendet werden, stellt sich die Frage, ob ein Gratis-Ausleihsystem von Velos eine Verbesserung bewirken kann. Entsprechende Studien sind den Autoren unbekannt. Überhaupt scheint es in der Schweiz nur wenige Studien über Velodiebstahl und Vandalismus zu geben.

Sicher lässt sich sagen, dass an zahlreichen Stellen in der Stadt die Anbindemöglichkeiten für Velos verbessert werden könnten. Dies gilt insbesondere auch für Standorte vor Schulhäusern. Hier geht es in erster Linie darum, dass die Jugendlichen das Velo schnell und leicht parkieren und es anbinden können. Der Schutz vor Wind und Regen scheint dabei für die Jugendlichen nicht so wichtig. Auch die Anbindemöglichkeiten im privaten Bereich, z.B. bei Mietshäusern wären zu verbessern, wobei gleichzeitig auf eine gute Zugänglichkeit zu achten ist (vgl. Kapitel 4.3).

Die Veloparkierung könnte auch von der Organisation her an zahlreichen Orten der Stadt verbessert werden. Gerade in der Innenstadt sind die vorgesehenen Abstellplätze oft rasch überfüllt, sodass man sein Velo nur noch schwer wieder heraus ziehen kann oder überhaupt nur schwer wieder findet. Das spricht für die Verstärkung kleinerer Parkplätze für Velos. Wegen grösserer Einsehbarkeit wäre/ist hier auch die Diebstahl-/Vandalismusgefahr kleiner. Da pro Autoparkplatz bekanntlich ein Mehrfaches an Velos aufgestellt werden kann, sind entsprechende Umwidmungen sinnvoll.

15. Soziale Aspekte: Einstellungen gegen das Velofahren verselbständigen sich

Eine gute Infrastruktur verändert die normative Grundhaltung der Jugendlichen zum Velo

Das Velofahren erscheint als etwas normativ stark aufgeladenes. Die einen Jugendlichen machen es überaus gerne, die anderen – wie es von vereinzelt Jugendlichen in den Klassengesprächen wörtlich gesagt wurde – hassen es. Dabei gilt zu berücksichtigen, dass es zunächst infrastrukturelle Hindernisse sein können, welche Jugendliche vom Velofahren abbringen (gefährliche Situationen erlebt beim Fahren; dafür noch die Schuld zugeschoben bekommen; Probleme gehabt mit der Einhaltung von Verkehrsregeln; Probleme mit einem defekten Velo und Nachfolgeproblemen, zu spät in die Schule gekommen zu sein, usw.). Diese Probleme werden nachträglich in eine normative Ablehnung des Velofahrens umgedeutet. Zusammen mit gleich gesinnten Kolleginnen und Kollegen gelangen die Jugendlichen dann zum Schluss, dass es „nicht cool“ sei, Velo zu fahren²².

Es ist dementsprechend hervorzuheben, dass einer normativ-negativen Haltung gegen das Velo Schwierigkeiten mit infrastrukturellen Hindernissen zugrunde liegen können, die von den Jugendlichen als solche aber nicht zugegeben werden. Demgemäss könnte die Verbesserung der Veloverkehrsinfrastruktur (vgl. Kapitel 14) auch punkto normativer Abwehr des Velos eine Erhöhung der Velonutzung bewirken.

Disziplin kann auch gefährlich sein – die Bedeutung von frei zu befahrenden Orten

Unter den heutigen Bedingungen setzt das Velofahren in verschiedener Hinsicht Disziplin voraus. Dagegen und damit gegen das Velofahren wenden sich oft diejenigen Jugendlichen, die mit einem disziplinierten Verhalten schon zuhause oder in der Schule Mühe bekunden. Insofern muss gerade bei diesen Jugendlichen der Versuch, sie zum „korrekten“ Velofahren zu erziehen (im Verkehrsgarten, auf Velotouren mit dem Polizisten usw.) zum Scheitern verurteilt sein. Sie sind genau umgekehrt dann am ehesten zum Velofahren zu begeistern – und darauf weisen einzelne Aussagen aus den Klassengesprächen hin –, wenn sie möglichst frei und ohne Risiko, einen disziplinarischen Fehler zu begehen, fahren können. Das ist eher in der Freizeit auf freien Plätzen oder in Parks respektive in ganz ruhigen Strassen möglich. An solchen Orten können die Jugendlichen auch nebeneinander fahren, Wettrennen veranstalten, „Tricklis“ und Blödsinn machen, ohne dass sie gefährliche Verkehrssituationen respektive die Polizei provozieren. Dazu gehört auch die Möglichkeit, im Kreis der KollegInnen (der peer group) mit trendigen Velos, die hier auch richtig vorgeführt werden können, aufzufallen (vgl. dazu auch Kapitel 16).

Insgesamt müssten derart erweiterte Räume fürs Velofahren zur Verfügung stehen, worin auch normativ etwas abweichende und als weniger disziplinierte Formen des Velofahrens möglich werden. Hier hätten dann auch Jugendliche, deren Eltern aus einem Kulturkreis stammen, in dem wenig Velo gefahren wird, die Möglichkeit, das Velofahren auszuprobieren; auch im Zusammenspiel mit Kolleginnen und Kollegen, welche sie zusätzlich ermuntern.

Förderung des Selbstbewusstseins als notwendiges Sicherheitselement

Insgesamt benötigt das Velofahren in der Stadt ganz allgemein ein grosses Selbstbewusstsein. Mit einem solchen können die als gefährlich wahrgenommenen Stellen auch eher bewältigt werden. Schule und Polizei sollten deshalb das Selbstbewusstsein der Velo fahrenden Schülerinnen und Schüler stärken und nicht durch übermässigen Hinweis auf die Regeln und die möglichen Regelverletzungen schmälern. Dies insbesondere dort, wo die Veloinfrastruktur noch grundlegende Mängel aufweist und die richtige Verhaltensweise auch aus Sicherheitsüberlegungen nicht immer eindeutig ist. Gefährlich wird es immer dann, wenn die Jugendlichen aus Gründen der Disziplin eine Fahrweise sich zumuten (ein schwieriger Übergang über eine viel befahrene Kreuzung; Umgang mit plötzlichem Spurwechsel von Autos usw.), die sie

²² In der Studie „Beauty and the Bike“ wird es wie folgt umschrieben: „Die Mädchen selbst geben eine Reihe von subjektiven Gründen an, warum sie nicht Fahrrad fahren: Es ist nicht cool, nicht schick, nur was für Kleinkinder, das Wetter ist zu schlecht, Fahrräder werden geklaut und vieles andere. All das könnten Mädchen aus Bremen auch sagen. Zugespielt gesagt, glauben die Mädchen in Darlington, dass sie nicht Fahrrad fahren, weil ihre Jugendkultur, ihre Peer Group es nicht zulässt und die Eltern zu ängstlich sind, um sie aufs Fahrrad zu lassen. Aber der wesentliche Unterschied zwischen Bremen und Darlington liegt in den materiellen Verhältnissen. Und so ist es auch wie schon im Gegensatz zwischen Hegel und Marx klar: Nicht die kulturellen Bedingungen, das was sich im Kopf abspielt, führt zum Nicht-Fahrradfahren, sondern die handfeste materielle Situation auf den Strassen formt die Ideen gegen das Fahrradfahren. Denn, was ins Auge springt, ist etwas, was nicht da ist: Infrastruktur fürs Fahrrad.“ (Wuppermann / Grassick 2009: S. 23)

noch gar nicht bewältigen können. Deshalb sollte von Seiten der Schule und der Polizei eine Norm des „korrekten“ Velofahrens herausgebildet werden, welche die Sicherheit der Velofahrenden wirklich erhöht (im Notfall auch aufs Trottoir ausweichen können), aber gleichzeitig nicht zu einer erhöhten Gefährdung Dritter führt. Diese Sensibilität ist auf der anderen Seite auch den Velofahrenden zu vermitteln.

Angst der Eltern und die so nicht zu lösende Debatte um den Velohelm

Die Angst der Eltern um ihre Velo fahrenden Kinder ist oft gross. Wenn sie ihnen die Velonutzung nicht verbieten, machen sie es ihren Kindern oft zur Bedingung, beim Velofahren einen Helm zu tragen. Dies löst zuhause teilweise heftige Debatten aus und bringt die Kinder und Jugendlichen ab einem gewissen Alter in den Clinch mit ihren Kolleginnen und Kollegen. Denn dann ist es äusserst „uncool“, einen Helm zu tragen. So setzen ihn viele Jugendliche beim Verlassen des Hauses auf und ziehen ihn wieder aus, wenn sie um die nächste Ecke biegen. In den Klassengesprächen wurde von älteren Jugendlichen auch darauf hingewiesen, dass sie unter anderem deshalb nicht mehr Velo fahren würden, weil sie dazu den Helm tragen müssten. Der ist nicht nur lästig und stört das Fahrerlebnis („Wind in den Haaren“), sondern kann im Ausgang auch nur schlecht mitgetragen werden. Die Alternative ist dann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs anstelle des Velos.²³

Will man dies verhindern, lässt sich keine sinnvolle Massnahme finden, die sowohl für die Jugendlichen wie für die Eltern fruchtbar ist. Weder ein besonders schnittiger Helm noch neue Erfindungen wie der (teure) Airbag-Kragen sind hier die Lösung. Das Problem kann nur gelöst werden, indem die Risiken an der Quelle minimiert werden, das heisst, die Veloinfrastruktur so sicher wird, dass das Tragen des Helms nicht mehr notwendig ist.

16. Flankierende Massnahmen im institutionellen Rahmen: Neue und verbesserte Service-Angebote fürs Velofahren

Während die Rahmenbedingung „öffentlicher Verkehr“ und der Schlüsselfaktor „Infrastruktur“ vieles vorbestimmen, kann mit gleichzeitigen flankierenden Massnahmen dem Velo ein neues Image gegeben werden und es kann versucht werden, mit entsprechenden Angeboten Jugendliche wieder näher ans Velo heranzuführen. Zwei Voraussetzungen sind dazu zentral: Erstens führen diese Massnahmen nur zum Ziel, wenn zugleich auch die Infrastruktur grundlegend verbessert wird. Zum zweiten bedürfen auch die flankierenden Massnahmen einer entsprechenden Ressourcen-Zuteilung, insbesondere an Geld und Personal, aber auch ein Sensorium für das eigene Verhalten der Behörden selber.

Die folgenden flankierenden Massnahmen orientieren sich an einer Reihe von Problemstellen, welche die Jugendlichen und die Schulleiter und Departementsvertreter in den Gesprächen genannt haben.

Verkehrserziehung soll das Vergnügen am Velofahren ebenso fördern wie die Disziplin

Wenn mit dem Velofahren zu stark Disziplin und Regelbefolgung verbunden sind, dann können die Jugendlichen nicht richtig in den Genuss des Velofahrens kommen und werden abgeschreckt. Wie aus den Klassengesprächen deutlich wurde, werden diejenigen Jugendlichen am meisten abgeschreckt, die mit der Einhaltung disziplinierten Verhaltens schon so Mühe haben (Unterschicht). Das bedeutet dann, dass wenn von Seiten der Schule oder der Polizei im Rahmen der Verkehrserziehung zu viel Wert auf ein diszipliniertes Velofahren gelegt wird, dieses mit Bezug auf die Förderung des Velofahrens kontraproduktiv werden kann. Das würde dann bedeuten, dass beim Velofahren in der Schule oder mit der Polizei verstärkt auch das Vergnügen am Velofahren gefördert werden müsste.

Es muss vermieden werden, dass das Fahren im Verkehrsgarten oder die Velotour durchs Quartier für einzelne Schülerinnen und Schüler zu einer unangenehmen Erfahrung wird. Eine Übertretung im Strassenverkehr (zu zweit auf dem Velo, nebeneinander fahren) sollte von der Polizei bei der Ahndung nicht

²³ Auf die Ambivalenz des Helmtragens macht der folgende Forschungsbefund aufmerksam: „Helmtragen ist sinnvoll, eine Helmpflicht kann jedoch kontraproduktiv sein. Internationale Erfahrungen haben gezeigt, dass durch die Radhelmpflicht weniger Kinder Rad fahren und das Unfallrisiko für Rad fahrende Kinder stark ansteigt. So ist in Australien nach Einführung der Radhelmpflicht für Kinder die Zahl der Rad fahrenden Kinder binnen zwei Jahren um 44 Prozent zurückgegangen. Die Kopfverletzungen haben in absoluten Zahlen abgenommen, relativ zur Anzahl der Rad fahrenden Kinder jedoch sind sie gestiegen.“ (VCÖ 2006, S. 43)

auch gleich noch dazu benutzt werden, die betroffenen Jugendlichen auf Drogen zu durchsuchen. Und es dürfte auch nicht im Sinne der Veloförderung sein, wenn Jugendliche, die auf dem Trottoir zu ihrem Haus fahren, von der Polizei aus dem Polizeiauto heraus vermittels einer Stimme über die Lautsprecher öffentlich blossgestellt werden.

Diese Überlegungen führen zu folgenden Massnahmen:

Verkehrserziehung im geschützten Rahmen zur Entdeckung des Velos

Die Verkehrserziehung könnte aus zwei Blöcken bestehen: Einem freien Fahren, in welchem es um das Kennenlernen des Velos, seiner Dynamik und all seinen schönen Seiten geht. Die Kinder sollen das Velo entdecken und das Tolle daran erfahren können. Dieser Teil könnte von der Polizei zusammen mit der Pro Velo in einem der oben vorgeschlagenen Parks oder auf einem Quartierplatz in einem geschützten Rahmen stattfinden. Hier könnten auch verschiedene Arten von Velos vorgestellt und ausprobiert werden. Basel könnte zum Beispiel ein Set von trendigen, speziellen wie auch normalen Velos kaufen und mittels eines Mobiltransportes zu den jeweiligen Schulhäusern bzw. an die Einsatzorte bringen. Erst in einem zweiten Schritt würde in den Verkehrsgarten gewechselt. Und auch dort ginge es nicht allein um die Verkehrsregeln, sondern um ein sicheres Verhalten im Verkehr inklusive der sozialen Aspekte (vgl. auch Kapitel 15 oben).

Velo-Ausflüge als Freizeitaktivität während der Schulzeit

In Ergänzung zum freien Fahren und dem Verkehrsgarten wären pro Jahr ein bis zwei kleine Ausflüge vorzusehen, die auf Nebenstrassen und Feldwegen wiederum zuerst dem Fahrvergnügen gewidmet wären und erst in zweiter Linie der Verkehrsdisziplin. Gemäss den Schulleitern und Departementsvertretern stellen sich hier jedoch grundlegende Ressourcen- und Haftungsfragen. Es fehlt an Personal, Zeit und Geld, und durch die Abschaffung der Vignettenpflicht gibt es Unsicherheiten bezüglich der Haftung.

Um diese Massnahmen umzusetzen, soll deshalb ein detailliertes Konzept sowie eine Pilotumsetzung ausgearbeitet werden. Dabei kann beispielhaft auf die Erfahrungen an der WBS Leonhard (vgl. Kapitel 6.2) und der Stadt Stuttgart verwiesen werden²⁴. Das Konzept könnte darin bestehen, dass pro OS im Stadtteil bzw. pro WBS je ein Velopark vorhanden wäre, der für Schulaktivitäten benutzt werden könnte. Dazu würde Personal, z.B. von der Pro Velo und von Seiten von Eltern angeworben. Die Schulleiter betonten, dass wegen der Verantwortlichkeiten sich zurzeit kaum jemand findet, der auf solche Ausflüge mitkommt. Zudem sollten die versicherungsrechtlichen Fragen von Seiten des Kantons für alle Schülerinnen und Schüler geklärt werden. Nicht zuletzt sollten die entsprechenden Polizeikräfte Kapazitäten zur Verfügung gestellt bekommen. Die Velofahrkurse sollten zeitlich gesetzt und von der Kapazität her nicht abhängig sein von anderen Polizeieinsätzen.

Verkehrserziehung im Strassenraum, die gegenüber dem Verhalten der Jugendlichen sensibel ist

Die Jugendlichen berichten, dass sie sich von der Polizei zuweilen in ungerechtfertigter Weise zurechtgewiesen fühlen. Zum Beispiel, wenn sie zur eigenen Sicherheit eine Regel brechen ohne jemanden anderen zu gefährden, wenn sie vor ihrem Haus unmittelbar aufs Trottoir wechseln und von der Polizei angehalten werden oder wenn sie auf einem Nebenweg jemanden auf den Gepäckträger aufladen, ohne wirklich sich oder andere zu gefährden. Hier ist der Polizei etwas mehr Augenmass und Toleranz zu wünschen. Eine solche Sensibilität kann den Auftrag und den Erfolg der Verkehrserziehung nur stärken. Das Ziel soll ja sein, dass eine Intervention sowohl zur Sicherheit wie zu einem guten Verkehrsklima beiträgt und wenn möglich die Veloförderung anderer Departemente nicht behindert.

Verkehrserziehung mit dem Ziel ein angenehmes Veloklima zu erreichen

Das Veloklima wird von den Basler Velofahrenden als verbesserungsfähig eingeschätzt. Nur 9% der Befragten sagten, die Aussage „Verkehrsteilnehmende sind rücksichtsvoll“ treffe „sehr“ zu. Immerhin 49% sagten, es treffe „eher“ zu. Die Jugendlichen haben in den Gesprächen eine negativere Einschätzung

²⁴ In Stuttgart wurde 2011 ein Pilotprojekt „Radtouren and Hauptschulen“ gestartet. Diese Initiative des Fördervereins Kinderfreundliches Stuttgart, die von der Stadt finanziell unterstützt wird, hat zum Ziel, den Schulen Velos zur Verfügung zu stellen und Radtouren anzubieten. Dabei kümmern sich Freiwillige um die Velos und das Material, planen die Touren und sorgen für einen erfolgreichen Ablauf. Die Lehrerinnen und Lehrer der Schule begleiten die Ausflügler mit jeweils rund 10 Schülerinnen und Schüler. Die Verantwortung liegt also nicht allein bei den Lehrpersonen. Mehr Informationen unter: www.kinderfreundliches-stuttgart.de => Projekte.

gegeben. Immer wieder werde ihnen zum Beispiel der Rechtsvortritt verweigert oder es fehle die Akzeptanz der Autofahrenden fürs Velo im Gegenverkehr von Einbahnstrassen. Entsprechend wäre es aus Sicht der Jugendlichen angebracht, wenn die Polizei vermehrt die Autofahrenden in Bezug auf ihr Verhalten gegenüber den Velos aufmerksam machen würde und weniger die Jugendlichen selber. Ziel müsste die Schaffung eines guten Verkehrsklimas sein und nicht allein die Durchsetzung von Regeln. Wie auch andernorts festgestellt wurde, haben Jugendliche oft das Gefühl, dass sie weder im Verkehr noch von den Institutionen respektiert und ernst genommen werden (vgl. Füssl und Oberlader 2013). Hier anzusetzen wäre eine Möglichkeit, auch die Jugendlichen wieder als gleichberechtigt miteinzubeziehen.

Das Velo als Teil der Sozialen Medien-Welt

Um das Velo unter Jugendlichen (wieder) chic zu machen, könnten auch die Sozialen Medien genutzt werden. Die Klassengespräche haben ergeben, dass es bei vielen Jugendlichen durchaus eine Affinität für schöne und spezielle Velos gibt. Bei jungen Frauen ist die Ausstattung oder ein besonders sportliches Velo angesagt und bei jungen Männern die Fixies und raffinierte technische Vehikel. Das wäre ein Ansatzpunkt, um unter jungen Menschen etwas auszulösen und z.B. in einem Wettbewerb das trendigste oder hippste Velo zu wählen. Die Ausschreibung eines solchen Wettbewerbs könnte vom BVD angestossen und finanziert werden, müsste aber wenn immer möglich von den Jugendlichen selber durchgeführt werden. Denn diese peer-to-peer Dynamik wäre die Triebfeder, um übers Velo zu sprechen, Träume über Velos anzustossen und letztlich diese auch zu nutzen. Ein Pilotprojekt könnte hier das Potenzial aufzeigen.

Mobilität und Verkehr zusammen mit Gesundheit und Umwelt im Schulunterricht integrieren

Die Gespräche mit den Schulleitern ergaben, dass die Themen Mobilität, Verkehr, Gesundheit und Umwelt zwar auf dem Lehrplan stehen, aber bisher noch kaum für eine Förderung des Velofahrens benutzt worden sind. Hier besteht ein grosses Potenzial, eine Fülle von Themen rund ums Velo anzusprechen. Dies muss nicht in schulisch engen Sinn geschehen, sondern kann sehr kreativ angegangen werden. Zurzeit werden vom BVD Programmmodule zur Mobilität für den Unterricht vorbereitet.

17. Umsetzung der Massnahmen

In welcher Weise sollen die Massnahmen umgesetzt werden? Häufig sind sie auf einzelne Zielgruppen hin ausgerichtet, z.B. auf Jugendliche mit Migrationshintergrund, auf Mädchen oder junge Frauen oder auf Jugendliche mit geringem Bildungsniveau. Die Ergebnisse dieser Studie legen nahe, auf solche eindimensional ausgerichteten Zielgruppen-Massnahmen zu verzichten, weil sie zu kurz greifen. Vielmehr sollten die allgemeinen Bedingungen des Velofahrens in ihrem Gesamtzusammenhang im Blick behalten werden. Zwar ist es zutreffend, dass sich die allgemeinen Bedingungen des Velofahrens bei den Jugendlichen je nach Lebenslage individuell oder gruppenspezifisch unterschiedlich niederschlagen. Die Kenntnis und das Verständnis dieser unterschiedlichen Betroffenheiten und Reaktionsweisen bzw. -möglichkeiten der einzelnen Jugendlichen aufgrund ihres soziodemographischen Hintergrunds sowie ihrer Wahrnehmungen und Erfahrungen sind überaus wichtig. Gerade auch zur Beurteilung der allgemeinen Bedingungen. Die unterschiedlichen Reaktionen sind als solche aber „lediglich“ sekundär, weshalb eine wirkungsvolle und zielführende Umsetzung der Massnahmen nicht bei ihnen und also nicht zielgruppenspezifisch, sondern direkt bei den allgemeinen Bedingungen ansetzen sollte. Von ihnen, insbesondere natürlich von den infrastrukturellen und institutionellen Bedingungen, sind alle Jugendlichen betroffen und es haben alle mit ihnen zu kämpfen.

Wenn von öffentlicher Seite ein allgemein velofreundliches Klima geschaffen wäre ...

- ... dann hätten idealerweise alle Kinder und Jugendlichen die Möglichkeit, im geschützten Rahmen Velofahren zu lernen – unabhängig von der allfälligen Förderung durch Eltern;
- ... dann könnten idealerweise alle Kinder und Jugendlichen eine Begeisterung fürs Velofahren entwickeln – unabhängig von den allenfalls via die Schichtzugehörigkeit vermittelten Fähigkeiten, auch unter erschwerten Bedingung mit Freude Velo zu fahren;
- ... dann könnten sich idealerweise alle Kinder und Jugendlichen über das Velofahren in eigener Weise bestätigen – unabhängig von der Art des jeweiligen KollegInnenkreises („peer group“);

... dann könnten idealerweise alle Kinder und Jugendlichen positive Grunderfahrungen mit dem Velo sammeln und dann auch beim Velofahren bleiben – unabhängig von einer allenfalls mitgebrachten Sportlichkeit oder einem allenfalls mitgebrachten Selbstbewusstsein in die eigenen Velofähigkeiten.

Wenn also der Fokus auf die allgemein fördernden Faktoren sowie auf den Abbau der die Velonutzung allgemein hemmenden Faktoren gerichtet wird, dann werden alle Kinder und Jugendlichen profitieren. Es hilft automatisch auch den oben erwähnten Zielgruppen, doch brauchen diese als solche bei einer allgemein angelegten Umsetzung der Massnahmen gar nicht hervorgehoben zu werden. Damit können vermeintlich zielgerichtete, aber häufig verkürzte Herangehensweisen vermieden werden. Sind die allgemeinen Möglichkeiten geschaffen, ungefährdet und entspannt Velofahren zu können, dann hilft das automatisch allen – am meisten aber jenen, die bisher aufgrund ihrer soziodemographischen Ausgangslagen oder ihren Wahrnehmungen und Erfahrungen das Velo nicht (mehr) benutzt haben.

Es ist klar, dass die öffentliche Hand immer auch Prioritäten setzen und die Finanzen gezielt einsetzen muss. Anstatt die Gelder nach Zielgruppen aufzuschlüsseln, scheint es sinnvoller, die Investitionen nach Umsetzungsschritten aufzuteilen, also z.B. etwa in drei Quartieren Freiräume fürs Üben mit dem Velo schaffen, dann in weiteren Quartieren. Oder Parkplätze auf Quartierstrassen bzw. entlang von Tramschienen aufheben, wo besonders viele Schülerinnen und Schüler sich bewegen. Oder Wege finden, wie Schule und Polizei bei Jugendlichen eine unterstützende Rolle einnehmen können. All diese Massnahmen können klein begonnen und dann ausgeweitet werden. Sie können dann durchaus kommunikativ begleitet werden, um Kinder und Jugendliche auf bestimmte Angebote hinzuweisen. Je nachdem können diese begleitenden Kommunikationsmassnahmen auch soziodemographisch aufgeschlüsselt sein, z.B. nach Altersgruppen. Es sollten aber immer Begleitmassnahmen zu bereits vorhandenen oder neuen Angeboten sein und nicht allein als werbende oder erzieherische Hinweise platziert werden.

LITERATUR

Allgemeine Literatur

- Allianz, 2013: Allianz Sicherheitsreport 2013: Zu Fuss oder per Velo im Strassenverkehr achtmal gefährlicher als mit dem Auto, Medienmitteilung vom 8.8. 2013
- Amacker, Carmen Noëlle, 2008: Evaluation der bike2school Pilotkampagne 2007. Charakteristika, Beweggründe und Verhalten von teilnehmenden und nicht teilnehmenden Jugendlichen. Masterarbeit an der ETH Zürich (Departement Biologie, Masterstudiengang Bewegungswissenschaften und Sport), Zürich, Februar 2008.
- bfu, Beratungsstelle für Unfallverhütung 2013a. SINUS-Report 2013: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2012. Bern
- bfu, Beratungsstelle für Unfallverhütung 2013b: STATUS 2013: Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz, Strassenverkehr, Sport, Haus und Freiheit, Bern
- bfu, Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2013c: Helmtragquoten der Radfahrenden im Strassenverkehr. bfu-Erhebung 2013, Bern.
- Bundesanstalt für Strassenwesen (Hrsg.), 2002: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Strassenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen (bast), Unterreihe: „Mensch und Sicherheit“ (Heft M 138), von Walter Funk, Hendrik Fassmann u.a. (Juni 2002).
- Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2012: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Bern und Neuchâtel
- BVD, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, 2010: Strategie "Fuss- und Veloverkehr fördern", vgl. www.mobilitaet.bs.ch => Themen und Projekte (Zugriff Oktober 2013)
- BVD, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, 2012: Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt. Erläuterungsbericht. Entwurf für externe Vernehmlassung, Basel
- Eidgenössische Kommission für Kinder- und Jugendfragen (EKKJ) (Hrsg.), 2005: ... und dann ist der Tag vorbei! Freie Zeit, Freiraum und Bewegung für Kinder und Jugendliche. Bern, Juni 2005.
- EPOMM, 2013: Datenbank der European Platform on Mobility Management, vgl. www.epomm.eu/tems (Zugriff Oktober 2013)
- Fahrrad-Monitor Deutschland 2011: Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Sinus, Heidelberg, Berlin, Zürich; Partner von INTEGRAL Wien. Gefördert durch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.
- Familienbefragung 2009 (Schlussbericht), Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2010, Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.
- Familienbefragung 2009 (Grundauswertung), Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Grafiken und Tabellen. Version 28.10.2010.
- Flade Antje u.a., 2001: Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein? Ergebnisse einer Befragung von Jugendlichen in sechs Städten. Bericht im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts „Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt, März 2001. (www.fahrradverkehr.de)
- Füssli, Elisabeth und Oberlader Manuel, 2013: Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität, in: Verkehrszeichen 1/2013, S. 9-14
- Gartenmann Dominique, Mäder Sabrina, 2010: Das Velofahrverhalten von Jugendlichen im Kanton Zürich: Einflussfaktoren, Wahrnehmungen und Erfahrungen. Lizentiatsarbeit der philosophischen Fakultät der Universität Zürich. Psychologisches Institut, Abteilung Sozialpsychologie (April 2010).
- geld.de, 2010: 2. Grosse Fahrraddiebstahlstudie. Fahrradklau in Deutschland, Österreich und Schweiz Reihe Verbraucherstudien geld.de, Dr. Konstantin Korosides
- gfs.bern, 2010: Förderung der Verkehrssicherheit birgt Potenzial. Schlussbericht zur Städtebefragung im Auftrag von Pro Velo Schweiz, Bern

- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, 2012: Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, Teil 1 (Hauptbericht), Aarau, Basel, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Solothurn
- Green City e.V., 2009: Ergebnisbericht zur Befragung Münchner Jugendliche für das Jugendprojekt. Im Auftrag der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat. (Juli 2009).
- Grotrian Kathrin und Wolf Samuel, 2013: Langsamverkehrszählungen in Basel. Zählkonzepte für Monitoring des Fuss- und Veloverkehrs, in: Velokonferenz Schweiz, Info Bulletin 1/13
- Héran Frédéric, 2012: Vélo et politique globale de déplacements durables. PREDIT; Université de Lille, CLERSE, Villeneuve d'Ascq
- Infras, 2013: Studienauftrag „Stiig-um“. Synthesebericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt, Beurteilungsgremium „Stiig-um“, Basel
- Jugendbefragung 2009 (Fragebogen). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Befragung zur Lebenslage und Zufriedenheit der Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt.
- Jugendbefragung 2009 (Gesamtbericht). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Im Auftrag des Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Autorin: Catherine Comte. 29. Juni 2010.
- Jugendbefragung 2009 (Grundauswertung). Herausgeber: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt. Im Auftrag des Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Autorin: Catherine Comte. 29. Juni 2010.
- Kanton Basel-Stadt, Stadt Bern, Stadt Luzern, Stadt St.Gallen, Stadt Winterthur, Stadt Zürich (Hrsg.), 2012: Städtevergleich Mobilität. Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich; Bearbeitung: Planungsbüro Jud
- Kantonspolizei Basel-Stadt (div. Jahre): Strassenverkehrsunfälle Basel-Stadt, Basel
- Kinderfreundliches Stuttgart 2011: Pilotprojekt „Radtouren and Hauptschulen“, vgl. www.kinderfreundliches-stuttgart.de => Projekte (Zugriff November 2013)
- Kubitzki, Jörg, 2013: Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer und Pedelecfahrer. Zahlen und Fakten. Report im Auftrag der Unternehmenskommunikation der Allianz Deutschland AG, München
- Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.), 2007: Mit dem Fahrrad zur Schule. Ergebnisse der Schülerbefragung 2005/2006 an Stuttgarter Schulen. Statistik und Informationsmanagement: Themenheft 1/2007.
- Lehner-Lierz Ursula, 2002: BYPAD, Audit der Velopolitik des Kantons Basel-Stadt. Schlussbericht. Im Auftrag des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt, Basel und Männedorf
- NZZ, Neue Zürcher Zeitung 2013: Züricher Köpfe schützen sich. Das Tragen eines Velohelms entspricht dem Zeitgeist. NZZ vom 31. Juli 2013, Zürich
- plan & rat / Institut für Stadtbauwesen 2005: Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Strassenverkehrs- und Baurecht. Schlussbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Strassenwesen. Juli 2005.
- Pooley Colin G.: Understanding Walking and Cycling. Summary of Key Findings and Recommendations. Lancaster University, September 2011.
- Pro Velo Schweiz, 2010: Veloklimatest, vgl. www.velostaedte.ch (Zugriff Oktober 2013)
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 2009: Kantonaler Richtplan. Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen und vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt, Basel
- Richter Burkard, 2005: Ökologisch verantwortliches Mobilitätsverhalten als pädagogisches Ziel – Muss die gängige Verkehrserziehung erweitert werden? Berlin: Tenea.
- Sauter Daniel, 2008: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bundesamt für Strassen ASTRA. Materialien Langsamverkehr Nr. 115. Bern.
- Scherz, Susanne, 2009: Cycling to School. Stuttgart's Pupils and Students Survey – a Unique Data Basis and its Meanings for Transport Planning. Powerpoint-Presentation (15.6.2009).
- Schöb, Anke, 2006: Fahrradnutzung bei Stuttgarter Schülern. Erste Ergebnisse einer Schülerinnen- und Schülerbefragung an Stuttgarter Schulen 2005. In: Statistik und Informationsmanagement. Themenhefte 11/2006: S. 294-317.
- Socialdata, 2011: Veränderungspotentiale für den ÖV in Basel 2010. Bericht, München

- Stadtverkehr 2010: Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität. Gemeinsame verkehrspolitische Grundsätze der unterzeichnenden Städte; erstunterzeichnend: Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich
- Swiss Cycling, 2013: „Back on Bike (BOB)“, siehe www.bike2school.ch => Begleitaktionen => Merkblätter und Lehrmittel => Swiss Cycling Bike School Parcours (Zugriff Oktober 2013)
- Stigell Eric, Schantz Peter, 2011: Methods for determining route distances in active commuting – Their validity and reproducibility. In: Journal of Transport Geography 19 (2011) 563-574
- Titze Sylvia, Stronegger Willibald, Oja Pekka, 2010: Rad-freundliche Stadt x 2. Längsschnittstudie in der Stadt Graz. Graz: Eigenverlag.
- Universität Trier, Fachbereich Raumentwicklung und Landesplanung (Hrsg.), 2007: Radlust. Informationen zur Fahrradkommunikation. Broschüre.
PDF unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2079> (Zugriff: August 2013)
- Velojournal, 2010: Besser, aber (noch) nicht gut genug, velojournal Nr. 3/2010, Ivo Mijnsen, Zürich
- Velojournal, 2012: Wehret den Langfingern!, Velojournal 1/2012, Ivo Mijnsen, Zürich
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.), 2006: Radfahren – Potentiale und Trends. Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Ausgabe 3/2006.
- Walter E., Achermann Stürmer Y., Scaramuzza G., Niemann S., Cavegn M., 2012: Fahrradverkehr: bfu-Sicherheitsdossier Nr. 08, bfu, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern
- Wuppermann Beatrix, Grassick Richard, 2009: Beauty and the bike. Darlington: Darlington Media Group, Darlington Media Workshop, DarlingtonArts Centre, Vane Terrace, Darlington, Co. Durham, DL3 7AX. (zuzüglich DVD: Beauty and the bike. Warum hören britische Mädchen als Teenager mit dem Fahrradfahren auf? Format: PAL; Laufzeit: 55 mins; Regie: Richard Grassick & Beatrix Wuppermann, DMG (Darlington Media Group) 2009.)

Interne Berichte (im Rahmen der Gesamtstudie entstanden)

- IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen, 2013. Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften zhaw. GPS-gestützte Erfassung von Wegen bei Jugendlichen in der Stadt Basel. Autoren: Reto Rupf, Gabriele Breuer (Forschungsgruppe Umweltplanung), Daniel Köchli, Hanno Rahn, Hasan Inci (Forschungsgruppe GIS). Im Auftrag von Daniel Sauter, Urban Mobility Research und Kurt Wyss, Büro für Sozialforschung (beide Zürich), Schlussbericht April 2013.*
- Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013a: Sekundäranalytische Auswertung der Jugendbefragung 2009 im Kanton Basel-Stadt. Materialien 1. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.*
- Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013b: Sekundäranalytische Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010: Mobilität von Jugendlichen in der Stadt Basel. Materialien 2. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.*
- Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013c: Sichtung der Forschungsliteratur zur Frage der Velonutzung Jugendlicher. Materialien 3. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.*
- Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2013d: Analyse der Klassengespräche. Materialien 4. Interner Bericht im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Zürich, 15. November 2013.*

ANHÄNGE

ANHANG 1: Gesprächsleitfaden Befragung Institutionsvertreter

- A) Leitfaden für das Gespräch mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD)
- B) Leitfaden für das Gespräch mit dem Erziehungsdepartement (ED)
- C) Leitfaden für das Gespräch mit den Schulleitern (Beispiel WBS)

A) Leitfaden für das Gespräch mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD)

Verkehrs-/Mobilitätserziehung in der Schule

- Wie ist die Verkehrserziehung geregelt? Auf welchen Stufen wird was unterrichtet? Gibt es eine spezielle Veloausbildung und wie sieht sie aus?
- Gibt es eine Velofahrprüfung, und wenn ja, wann ist sie angesetzt (Alter/Schulstufe)? Gibt es Zahlen/Beobachtungen über die Entwicklung der letzten Jahre zum Können bzw. zur Zahl der bestandenen Prüfungen? Wie wurde allenfalls auf die Entwicklung reagiert?
- Welchen Stellenwert hat der Kurs „Hallo Velo“? Wie viele Kinder kommen hier jährlich in den Kurs? Was sind die künftigen Pläne mit diesem Kurs? Gibt es auch Kurselemente für Jugendliche?
- Wie sieht die Zusammenarbeit mit Fachorganisationen wie Pro Velo im Bereich Velofahrkurse (Ausbildung) aus?
- Wie wird die Zusammenarbeit mit dem Erziehungsdepartement geregelt? Gibt es etwas speziell Erwähnenswertes?
- Was meinen Sie zum Forschungsergebnis, dass Kinder gerne mit dem Velo zur Schule gelangen würden, dies aber oft nicht können/dürfen? Was ist die Haltung des JSD dazu?

Regelungen und Haltungen des JSD zum Velogebrauch (v.a. auf Schulwegen)

- Was ist die formelle Regelung des Velogebruchs auf dem Schulweg? Gibt es explizite oder implizite Alters-/Schulstufengrenzen? Wer darf/soll unter welchen Bedingungen das Velo benützen? Haben sich diese Regelungen bewährt oder sollte etwas geändert werden? Wenn ja, inwiefern?
- Welche grundsätzliche Haltung vertritt das JSD zur Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg allgemein, also auch in Bezug zu anderen Verkehrsmitteln (zu Fuss gehen, öV)? Gibt es spezifische Empfehlungen dazu?
- Hat sich die Haltung des JSD zum Schulweg in den letzten Jahren verändert? Wenn ja, inwiefern?
- Gibt es eine (interne) Strategie, wie das JSD ganz generell die Jugendlichen in Bezug auf das Velo anspricht?

Einschätzung des Verhaltens von Jugendlichen im Strassenverkehr und zum Verkehrsklima allg.

- Wie schätzt das JSD das Fahrverhalten der Jugendlichen Velofahrenden im Verkehr ein (Regeleinhaltung, Selbstbewusstsein im Verkehr, Angst/Un-Sicherheit etc.)?
- Wie schätzt das JSD das Verkehrsklima in der Stadt Basel allgemein ein? Wie sieht die Situation spezifisch für das Veloklima aus, das heisst für die Interaktionen zwischen Velofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden (gegenseitige Rücksichtnahme, Aggressivität etc.), Respektierung der Velostreifen durch Autofahrenden (z.B. beim Parkieren), Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden?

Einschätzungen zum Velohelm (Tragquote, Empfehlungen etc.)

- Gibt es eine Velohelm-Tragpflicht oder -empfehlung von Seiten des JSD, dem ED oder den Schulen? Was ist die Haltung des JSD zum Thema Velohelm?
- Wie schätzt das JSD die Velohelm-Tragquote von Kindern und Jugendlichen auf dem Velo ein? Wie ist ihrer Ansicht nach die Haltung zum Helm von Seiten der Jugendlichen, Eltern, Lehrpersonen? Wie hat sich das in den letzten Jahren entwickelt (Tragquote und Haltung)? Gibt es Zahlen zur Tragquote (bfu-Erhebungen)?

Velo-Infrastruktur: Parkierung (Diebstahl / Vandalismus)

- Ist Velo-Diebstahl ein grosses Problem bei Schulhäusern bzw. allgemein (Bahnhof, Einkaufsorte etc.)? Gibt es Zahlen dazu und wenn ja, liegen sie ähnlich wie in der Studie von Korosides 2011?
- Ist Vandalismus am Velo ein Problem bei Schulhäusern bzw. allgemein? Gibt es Zahlen dazu?
- Wie schätzt das JSD die zurzeit vorhandene Velo-Parkierungs-Infrastruktur beim Schulhaus ein – bezüglich Anzahl, Ausstattung, Zugänglichkeit, Schutz (überdeckt, abschliessbar), Aufpumpmöglichkeit etc.? Liesse sich etwas verbessern und wenn ja, was?
- Wie gut ist die Veloparkierungs-Situation in anderen Bereichen – Bahnhof, Innenstadt, Einkaufsorte im Quartier etc.?

Velo-Infrastruktur: Wegnetz / Strassensituation / Unfälle

- Wie schätzt das JSD die zurzeit vorhandene bzw. bereitgestellte Velo-Infrastruktur ganz allgemein ein (erreichen der Zielsetzungen)?
- Wie ist die Einschätzung hinsichtlich der folgenden konkreten Punkte? Was wurde erreicht und wo liegen allenfalls noch Probleme?
 - Velowegnetz (Vollständigkeit der Routen, Durchgängigkeit z.B. bei Hindernissen wie Bahn/Rhein)
 - Führung des Velos auf Hauptstrassen, auf Quartierstrassen (Radstreifen, Radwege etc.)
 - Kritische Stellen: Kreuzungen/Knoten, LSA-Abstimmung auf Velofahrende
 - Veloführung in Baustellen
 - Einbahnstrassen-Öffnungen für Velos
 - Schneeräumung / Unterhalt (Prioritäten)
 - Signalisierung (Markierungen/Wegweisung etc.)
 - Velomitnahme im öffentlichen Verkehr
- Wie schätzt das JSD die derzeitige Sicherheit der Veloinfrastruktur ein?
- Wie schätzt das JSD den derzeitigen Komfort auf der Veloinfrastruktur ein?
- Hat das JSD Daten zu Velounfällen auf Schulwegen, ev. nach Alter?
- Gibt es Daten zu Einzel-/Selbstunfällen von Velofahrenden?

Velopolitik und Velomassnahmen des JSD

- Auf welche Grundlagen stützt sich die fachliche Ausrichtung des JSD in Bezug auf die Velopolitik und Velomassnahmen? Welche Daten werden z.B. beigezogen (Bevölkerungs-/Jugendbefragung, eigene Erhebungen) etc.?
- Welche konkrete Massnahmen sind in den letzten Jahren im Bereich Mobilität/Verkehr/öffentlicher Raum aus den Umfragen abgeleitet worden?
- Was halten Sie bzw. das JSD von Kampagnen und Marketingmassnahmen zur Veloförderung? Was ist Ihre Einschätzung zur Wirkung von Verkehrssicherheits-Kampagnen?
- Gemäss Aufstellung der Pro Velo Schweiz hat sich für 2010 und 2011 keine einzige Schule/Klasse aus dem Kanton Basel-Stadt für die bike2school Aktion angemeldet, obwohl offenbar der Kanton die Kosten übernehmen würde. Weshalb ist das Ihrer Meinung nach so? In den Jahren 2008 und 2009 waren es je noch 1 Schule mit 4 bzw. 5 Klassen und 63 bzw. 74 Teilnehmenden. Was ist hier seither passiert?

Einschätzung der Motivationen/Gründe für die Velonutzung bzw. Nicht-Nutzung durch Jugendliche

- Wie schätzen Sie das derzeitige Verhältnis der Jugendlichen zum Velofahren bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein? Was motiviert Jugendliche ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen? Weshalb nutzen sie es nicht?
- Wer fährt Ihrer Schätzung nach bei den 13/14- bzw. 16/17-jährigen Jugendlichen vor allem Velo bzw. nicht Velo? Knaben/Mädchen, Schweizer/Ausländer, Gymnasiasten/WB-SchülerInnen?
- Wie schätzen sie die Haltung/das Verhältnis der LehrerInnen und der Schulleitungen zum Velo bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein?
- Wie schätzen Sie die derzeitige Haltung/das Verhältnis der Eltern zum Velo bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein?

Mögliche Gründe für den Rückgang in den letzten Jahren, Potenziale für die Zukunft

- War gross war der Rückgang der Velonutzung von Jugendlichen Ihrer Einschätzung in Basel. Anders gefragt: war er ihrer Ansicht nach grösser oder kleiner als die durchschnittlich -40% gesamtschweizerisch seit 1994?
- Was sind mögliche Gründe und Erklärungshypothesen für den Rückgang des Velogebruchs bei Jugendlichen? Was könnte einen Einfluss gehabt haben?
- Welche Potenziale / welche Entwicklung sehen Sie für die einzelnen Verkehrsmittel in der Zukunft, insbesondere fürs Velo?
- Welche Wünsche und Ziele für Verbesserungen sind/wären aus Sicht des JSD vorhanden?

Auswahl geeigneter Schulen aus verkehrstechnischer Sicht

In die Erhebung sollen 5 Schulklassen aus verschiedenen Schulhäusern der folgenden Altersgruppen und Schultypen einbezogen werden:

- je eine Klasse eines Gymnasiums, einer WBS A und einer WBS E (13-/14-jährige Jugendliche)
- je eine Klasse eines Gymnasiums und einer Fachmaturitätsschule (16-/17-jährige Jugendliche)

Zusätzlich wird eine Klasse gesucht für einen Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen: am besten vermutlich 13-/14jährige Jugendliche einer WBS E Klasse oder eines Gymnasiums.

Unsere Frage: Welche Schulhäuser sind aus verkehrstechnischer Sicht gut geeignet bzw. nicht geeignet für einen Einbezug in die Studie? Gibt es Problemfälle oder interessante Beispiele?

Zum Abschluss

- Wenn Sie persönlich und als Vertreter des JSD das Velofahren in der Stadt Basel heute (im Jahr 2012) mit 3-5 Adjektiven beschreiben müssten, wie würden sie es beschreiben: „Velofahren in Basel ist“
- Gibt es Dokumente, die für uns relevant sind? Wenn ja, welche wären das?
 - Hallo Velo (Prospekt) (vorhanden)

B) Leitfaden für das Gespräch mit dem Erziehungsdepartement (ED)

- 1. Vorstellung der Studie zur Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt**
vgl. beigelegte Dokumentation
- 2. Unterstützung bei Auswahl der Schulen und Kontaktierung der Schulleitungen**

Fragen an das Erziehungsdepartement im Hinblick auf die geplanten Erhebungen:

Auswahl der Schulen

- Welche Schulen könnten/sollten in die Studie einbezogen werden?
Bisher vorgesehen sind 5 Schulklassen, aufgeteilt nach Alter und Schultyp:
 - eine dritte Klasse der Orientierungsschule (OS) (Alter: ca. 13/14 Jahre)
 - je eine zweite Klasse einer WBS A, WBS E und eines Gymnasiums (Alter: ca. 15/16 Jahre)
 - eine Klasse der Fachmaturitätsschule (Alter: ca. 17 Jahre)
 - sowie zusätzlich eine Schulklasse von 15-/16-jährigen Jugendlichen einer WBS E Klasse oder eines Gymnasiums für einen Pilotversuch mit GPS-gestützter Erfassung von Wegen.

Die Schulen sollten zudem folgende Kriterien erfüllen:

- Das Einzugsgebiet sollte bei allen möglichst die ganze Stadt umfassen oder relativ klar begrenzt sein
- in der Klasse sollten mehrere Velofahrende vertreten sein

Detailfragen zu den Schulen bzw. Schultypen

- Wer ist an der Fachmaturitätsschule? Alter, Leistungsniveau? In welchem Verhältnis steht die Fachmaturitätsschule zum Wirtschaftsgymnasium?
- Welche Typen von Gymnasien sind an welchem Standort beheimatet (Typ A, B etc.)?
- Wie durchlässig sind Klassenzüge WBS A und E – inhaltlich und räumlich (Schulhaus)? Inwieweit überschneiden sie sich?

Vorgehen Kontaktierung

- In welcher Form könnte uns das Erziehungsdepartement bei der Kontaktierung der ausgewählten Schulleitungen unterstützen?
- Was müssen/können wir von unserer Seite her vorbereiten bzw. vorlegen, um den Zeitaufwand der Schulleitungen und LehrerInnen möglichst gering zu halten?

Weitere Fragen

- Braucht es für die Beteiligung der Jugendlichen an den Gruppen-Gesprächen bzw. für die Teilnahme am GPS-Modul eine Bewilligung der Eltern? Beim GPS-Modul allenfalls auch mit einer Präzisierung des Datenschutzes? Wenn ja, sollen/können diese Bewilligungen über die Klassen-LehrerInnen bzw. Schulleitungen eingeholt werden oder braucht es dazu einen Brief der ED?
- Wer würde eine allfällige Bewilligung für die Aufzeichnung der Gespräche auf Tonband geben? Was wäre hierzu schriftlich vorzulegen bzw. mit wem zu vereinbaren?
- Ist es üblich in solchen Situationen einen Beitrag an Klassenkasse oder sonst eine kleine Entschädigung als Anerkennung für den Aufwand auszurichten? Gibt es dazu Richtlinien der ED oder soll das mit den Schulleitungen besprochen werden?

Workshop Eltern

- Gibt es Anregungen, welche Altersgruppe angesprochen werden sollte? Eine bestimmte Altersgruppe – wenn ja welche (z.B. OS oder 15-16-jährige)? Oder sollen Eltern von Jugendlichen aller Alter zwischen 13 und 17 Jahren angesprochen werden?
- Gibt es Anregungen zur Form des Gesprächs: Elternabend, „Workshop“ oder etwas anderes?
- Wie könnte man Eltern von Jugendlichen erreichen? Gibt es Strukturen wie Elternforen, Orte etc. über die ein erster Kontakt stattfinden könnte?

3. Inhaltliche Fragestellungen: Regelungen, Haltungen & Einschätzungen zum Velo

Regelungen und Haltungen der ED zum Velogebruch (v.a. auf Schulwegen)

- Was ist die formelle Regelung des Velogebruchs auf dem Schulweg? Gibt es explizite oder implizite Alters-/Schulstufengrenzen? Wer darf/soll unter welchen Bedingungen das Velo benützen? Haben sich diese Regelungen bewährt oder sollte etwas geändert werden? Wenn ja, inwiefern?
- Welche Kompetenzen haben die Schulleitungen / Schulhäuser (z.B. für Ausnahmen), was ist übergeordnet geregelt?
- Welche grundsätzliche Haltung vertritt die ED zur Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg, also auch in Bezug zu anderen Verkehrsmitteln (zu Fuss gehen, öV)? Gibt es spezifische Empfehlungen dazu?
- Hat sich die Haltung der ED zum Schulweg bzw. damit verbundenen Verkehrsmittelwahl in den letzten Jahren verändert? Wenn ja, inwiefern?
- Wie schätzen sie die Haltung/das Verhältnis der LehrerInnen und der Schulleitungen zum Velo bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein?

Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule

- Im Allgemeinen wird zwischen Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung unterschieden. Uns interessiert, wie die beiden Aspekte im Kanton Basel-Stadt in den Schulen behandelt werden:
 - a) Verkehrserziehung: Von Herrn Castronari von der Verkehrsprävention haben wir die grundlegenden Angaben dazu erhalten. Wie schätzt die ED diese Erziehung ein, insbesondere hinsichtlich des Velos: Genügt die derzeitige Ausbildung? Setzt sie im richtigen Alter ein? Wie steht es mit der Verkehrserziehung in höheren Klassen? Was wäre aus Sicht der ED hier wünschenswert in Zukunft?
 - b) Mobilitätserziehung: Ist diese und auf welche Art im Curriculum berücksichtigt? Wie ist sie grundsätzlich ausgestaltet z.B. bezüglich Schulstufen? Ist dabei auch der Schulweg / die Verkehrsmittelwahl ein Thema? Wie breit wird das Thema angegangen – z.B. in Bezug auf Bewegung/Gesundheit, soziale Aspekte, Autonomie, Quartierverbundenheit, Umwelt-/Klimaschutz etc.? Gibt es bezüglich Mobilitätserziehung eine Zusammenarbeit mit Organisationen oder Interessenverbänden?
- Wie stellt sich die ED zu Aktionen wie zum Beispiel „bike2school“ von Pro Velo Schweiz?

Gemäss Aufstellung der Pro Velo Schweiz hat sich für 2010 und 2011 keine einzige Schule/Klasse aus dem Kanton Basel-Stadt für die bike2school Aktion angemeldet, obwohl offenbar der Kanton die Kosten übernehmen würde. Weshalb ist das Ihrer Meinung nach so? In den Jahren 2008 und 2009 waren es je noch 1 Schule mit 4 bzw. 5 Klassen und 63 bzw. 74 Teilnehmenden. Was ist hier seither passiert?

- Gibt es andere Aktionen (selber entwickelte oder übernommene), die schon an den Basler Schulen durchgeführt worden sind? Wenn ja, welche?

Einschätzungen zum Velohelm

- Gibt es eine Velohelm-Tragpflicht oder -empfehlung von Seiten der ED oder den Schulen? Was ist die Haltung der ED zum Thema Velohelm?
- Wie schätzt die ED die Velohelm-Tragquote von Kindern und Jugendlichen auf dem Velo ein? Wie ist ihrer Ansicht nach die Haltung zum Helm von Seiten der Jugendlichen, Eltern, Lehrpersonen? Wie hat sich das in den letzten Jahren entwickelt (Tragquote und Haltung)?

Velo-Infrastruktur: Parkierung (Diebstahl / Vandalismus)

- Ist Velo-Diebstahl in Schulhäusern ein Problem? Gibt es Zahlen dazu?
- Ist Vandalismus am Velo in Schulhäusern ein Problem? Gibt es Zahlen dazu?
- Wie schätzt die ED die zurzeit vorhandene Velo-Parkierungs-Infrastruktur beim Schulhaus ein – bezüglich Anzahl, Ausstattung, Zugänglichkeit, Schutz (überdeckt, abschliessbar), Aufpumpmöglichkeit etc.? Wo können Helme und andere Utensilien aufbewahrt werden? Liesse sich etwas verbessern und wenn ja, was?

Velo-Infrastruktur: Wegnetz / Strassensituation / Unfälle

- Wie schätzt die ED die zurzeit vorhandene bzw. bereitgestellte Velo-Infrastruktur ganz allgemein ein? Wie sieht es in Bezug auf die Sicherheit oder den Komfort fürs Velofahren aus?
- Wie ist die Einschätzung hinsichtlich konkreter Punkte wie Vollständigkeit der des Velonetzes, Führung des Velos auf Hauptstrassen oder an kritischen Stellen (Kreuzungen/Knoten)

Einschätzung des Verhaltens von Jugendlichen im Strassenverkehr und des Verkehrsklimas allg.

- Wie schätzt die ED das Fahrverhalten der Jugendlichen Velofahrenden im Verkehr ein (Regeleinhaltung, Selbstbewusstsein im Verkehr, Angst/Un-Sicherheit etc.)?
- Wie schätzt die ED das Verkehrsklima in der Stadt Basel allgemein ein? Wie sieht die Situation spezifisch für das Veloklima aus, das heisst für die Interaktionen zwischen Velofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden (gegenseitige Rücksichtnahme, Aggressivität etc.), Respektierung der Velostreifen durch Autofahrenden (z.B. beim Parkieren), Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden?

Einschätzung der Motivationen/Gründe für die Velonutzung bzw. Nicht-Nutzung durch Jugendliche

- Wie schätzen Sie das derzeitige Verhältnis der Jugendlichen zum Velofahren bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein? Was motiviert Jugendliche ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen? Weshalb nutzen sie es nicht?
- Wer fährt Ihrer Schätzung nach bei den 13- bis 17-jährigen Jugendlichen vor allem Velo bzw. nicht Velo? Knaben/Mädchen, Schweizer/Ausländer, Gymnasiasten/WB-SchülerInnen?
- Wie schätzen Sie die derzeitige Haltung/das Verhältnis der Eltern zum Velo bzw. zu den anderen Verkehrsmitteln ein?
- Was meinen Sie zum Forschungsergebnis, dass Kinder gerne mit dem Velo zur Schule gelangen würden, dies aber oft nicht können/dürfen? Was ist die Haltung der ED dazu?

Mögliche Gründe für den Rückgang in den letzten Jahren, Potenziale für die Zukunft

- War gross war der Rückgang der Velonutzung von Jugendlichen Ihrer Beobachtung nach in Basel. Anders gefragt: war er ihrer Ansicht nach grösser oder kleiner als die durchschnittlich -40% gesamtschweizerisch seit 1994?
- Was sind mögliche Gründe und Erklärungshypothesen für den Rückgang des Velogebruchs bei Jugendlichen? Was könnte einen Einfluss gehabt haben?
- Welche Potenziale / welche Entwicklung sehen Sie für die einzelnen Verkehrsmittel in der Zukunft, insbesondere fürs Velo (auf dem Schulweg und ausserhalb)?
- Welche Wünsche und Ziele für Verbesserungen sind/wären aus Sicht der ED vorhanden?

Zum Abschluss

- Wenn Sie persönlich und als Vertreter der ED das Velofahren in der Stadt Basel heute (im Jahr 2012) mit 3-5 Adjektiven beschreiben müssten, wie würden sie es beschreiben: „Velofahren in Basel ist“
- Gibt es Dokumente, die für uns relevant sind? Wenn ja, welche wären das?
-

C) Leitfaden für das Gespräch mit den Schulleitern (Beispiel WBS)

Einleitung / Ziel des Gesprächs

Kurze Vorstellung der Studie / Ziel des Gesprächs ist es, allgemein zu erheben, wie die Schulen mit dem Velofahren der Schülerinnen und Schüler umgehen. Dazu befragen wir u.a. die Schulleitungen verschiedener Schulen / Hinweis auf internes Protokoll

Unsere Fragen

Einleitendes zum Einzugsgebiet / zu Soziodemografie der Schule

- Können Sie einleitend kurz etwas zum **Einzugsgebiet der Schule** sagen (woher kommen die Schülerinnen und Schüler; allenfalls auf Karte) und wie setzen sich die Schülerinnen und Schüler **soziodemografisch** zusammen.

1. Velonutzung und Gründe für Velonutzung (respektive Nicht-Nutzung)

- Können Sie ungefähr abschätzen, wie viele Schülerinnen und Schüler der WBS anteilmässig mit dem Velo zur Schule kommen? (**Prozentual** (Anm. Jugendbefragung: alle WBS: zu Fuss 2% / Velo: 8% / öV: 79% / Kombination: 11% (n=120))
 - Stellen Sie dabei Unterschiede in der Velonutzung nach Gruppierungen fest? Nach Alter, Geschlecht, Nationalität o.ä.? Wer ist eher motiviert, mit dem Velo zu kommen und wer nicht?
- Wir werden die SchülerInnen noch direkt fragen, aber was denken Sie, wie ist allgemein die **Haltung der Schülerinnen der WBS zum Velo**? Gilt es unter den Schülerinnen und Schüler **als „cool“**, mit dem Velo in die Schule zu kommen, oder eher nicht? Oder sind die Velofahrenden allenfalls gar die **Aussenseiter**? Gibt es Konkurrenz zum Velo wie Trottinett oder öV? Oder anderes?
- Was sind Gründe, **nicht** mit dem Velo zu kommen? Wenn SchülerInnen mit dem Velo in die Schule kommen, was sind Ihres Erachtens **die Hauptgründe** dafür? (auch Frage des **Vandalismus** ansprechen)
- (Jugendliche eher zu alt für diese Frage) Gibt es Ihres Wissens Schülerinnen oder Schüler, die gerne mit dem Velo kommen würden, **aber von den Eltern aus nicht** dürfen? Glauben Sie, dass die Ängste der Eltern hinsichtlich Gefahren des Velofahrens angewachsen sind in den letzten Jahren?
- Statistisch lässt sich für die letzten Jahre ein **Rückgang der Velonutzung** unter Kindern und Jugendlichen feststellen. Stellen Sie das für Ihr Schulhaus auch fest?
 - Was sind Ihres Erachtens mögliche Gründe und Erklärungshypothesen für den Rückgang des Velogebruchs bei Jugendlichen? Was könnte einen Einfluss gehabt haben?

2. Schulstrukturen (Schule und Velo) / Regelungen

- Gibt es von Seiten der Schule **Regelungen, wann** die Schülerinnen und Schüler das Velo für den Schulweg benutzen respektive nicht benutzen dürfen?
- Gibt es von Seiten der Schule **Regelungen, wie** die Schülerinnen und Schüler das Velo benutzen respektive nicht benutzen dürfen? (Zustand des Velos, Velokontrollen usw., **Helmobligatorium etc.**)
- Wie viele der Schülerinnen und Schüler tragen etwa einen **Helm beim Velofahren**, und ist es normal für sie oder genießen sie sich?
- Gibt es **innerhalb Ihres Lehrplans ein Angebot**, das sich auf die Veloförderung bezieht? (z.B. Ausflug mit Velo) Wenn ja welches? Wenn nein, haben Sie schon daran gedacht, ein Angebot zu machen? Gibt es so was wie **Mobilitätserziehung**?
- Wie ist die **allgemeine Haltung der Schulleitung der WBS St. Alban** zum **Velofahren** der Schülerinnen und Schüler zur Schule? Sehen Sie es gerne, wenn die SchülerInnen mit dem Velo zur Schule kommen? Oder sehen Sie da Grenzen.

- Und wie ist es mit den **Lehrerinnen und Lehrern**? Kommen viele mit dem Velo zur Schule? Sehen Sie hier allenfalls eine Vorbildfunktion?

3. Infrastruktur in der Schule und Fahrfähigkeit der Schülerinnen und Schüler

- Wie sieht es mit der **Parkierungsmöglichkeit der Velos** beim Schulhaus aus? bezüglich Anzahl, Ausstattung, Zugänglichkeit, Schutz (überdeckt, abschliessbar), Aufpumpmöglichkeit etc.? Wo können Helme und andere Utensilien aufbewahrt werden? Lässt sich etwas verbessern und wenn ja, was? Hat es genug Platz, sind die Velos vor Diebstahl gesichert, gibt es Vandalismus etc.)
- Wie schätzen Sie die **Fahrfähigkeiten der Schülerinnen und Schüler** ein; sehen Sie da allenfalls Probleme?
 - Haben Sie **bezüglich Fahrfähigkeiten in den letzten Jahren eine Veränderung** festgestellt? (Anm.: gemäss Herrn Schneider vom ED ist die Risikokompetenz eher abnehmend)
- (Jugendliche eher zu alt für diese Frage) Gibt es hier rund ums Schulhaus für die SchülerInnen und Schüler (und auch allgemein Kinder) die Möglichkeit, **unbehelligt vom Strassenverkehr Velo zu fahren zu üben**? (z.B. Pausenplatz) Wenn ja, wird dieser Raum auch genutzt fürs Velofahren? (Vielleicht Idee des Velo-Parcours erwähnen von Herr Castronardi)
- Können Sie etwas zur **Gefährlichkeit der Schulwege zur WBS St. Alban** für die Jugendlichen mit Velo sagen, allgemein und spezifisch? Wie gefährlich oder ungefährlich ist es für die Schülerinnen und Schüler, mit dem Velo zu kommen? Gibt es bekannte gefährliche Strecken oder Stellen? (allenfalls auf Karte zeigen)

4. Massnahmen zur Veloförderung

- Was gilt es von unserer Seite beim „**Klassengespräch**“ besonders zu beachten?
- Was halten sie von Aktionen zur Veloförderung wie zum Beispiel „**bike2school**“ von Pro Velo Schweiz?
- Wenn Sie jetzt der Stadt Basel **Massnahmen zur Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen** vorschlagen müssten, wo würden Sie mit Bezug auf die Schülerinnen und Schüler der WBS am ehesten ansetzen?

Abschluss

- **GPS-Modul:** Hinweis auf Zusammenarbeit mit Zentrum Naturmanagement der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (zhaw), Wädenswil, Reto Rupf / Koordination nötig / Verschiebung nach Sommerferien / wie vorgehen?
- **Elternrat:** Wir möchten die Diskussion zum Velofahren auch mit Eltern führen. Ist es möglich, über Sie an den Elternrat zu gelangen?
- **Zum Abschluss:** Wenn Sie persönlich und als Schulleiter das Velofahren in der Stadt Basel heute (im Jahr 2012) mit 3-5 Adjektiven beschreiben müssten, wie würden sie es beschreiben: „Velofahren in Basel ist“

ANHANG 2: Gesprächsleitfaden für Klassengespräche

Frage-Leitfaden für Klassengespräche in Halbklassen (Bsp. für WBS E)

Einleitung und Begrüssung in ganzer Klasse

- Zuerst uns und die Studie kurz vorzustellen: Kurt Wyss, Daniel Sauter.
- ...wie Ihr Euch im Alltag bewegt – mit welchen Verkehrsmitteln, was Ihr zu den einzelnen Verkehrsmitteln meint, was ihr gut und was weniger gut findet und welche Wünsche Ihr habt. Die Stadt interessiert Eure Meinung und wir sind hier, um Euch zu fragen und zuzuhören, und dann Eure Meinungen und Wünsche an die Stadt weiterzuleiten.

- **Unterteilung in zwei Gruppen;** alles weitere dann dort

=> *Aufteilung in zwei gleich grosse Gruppen (Velofahrende / wenig/nicht Velofahrende) und Wechsel in die zwei Räume*

A) Frage-Leitfaden für das Klassengespräch in Halb-klasse (WBS E): mit primär Velofahrenden
Gespräch in der Gruppe (vor allem Velofahrende)

- *Einrichten Tonband; Plan an die Wandtafel hängen mit jeweils eingezeichnetem Schulhaus*
- *Ausschau halten nach Möglichkeit, Pläne auszulegen; Pläne, Stifte & Post-It-Blätter bereithalten*

1 Begrüssung & Einleitung

- Nochmals kurz **meinen Namen** sagen.
- Zeitrahmen: 2 Lektionen – wir haben eine Pause dazwischen – zur üblichen Zeit
- Wie bereits kurz erwähnt: Im heutigen Gespräch geht es um die **Art, wie Ihr Euch im Alltag bewegt** – mit welchen Verkehrsmitteln, was Ihr dazu meint, was ihr gut und was weniger gut findet und welche Wünsche Ihr habt. Die Studie findet an verschiedenen Schulen statt.
- Die **Stadt interessiert Eure Meinung** und wir sind hier, um diese von Euch zu hören. Es ist also wichtig und auch eine Möglichkeit, Euch einzubringen und Vorschläge zu machen, was Euch gefällt und was man verbessern sollte.
- Die **Stadt interessiert sich zwar speziell fürs Velo**, aber wir möchten mit Euch über alle Verkehrsmittel reden – es gibt für uns kein besseres oder schlechteres, kein richtiges oder falsches Verkehrsmittel.
- Die **wichtigsten Resultate** unseres Gesprächs werden wir **an Euch zurückmelden**, so dass Ihr seht, was herausgekommen ist. Der Schlussbericht mit allen Gesprächen in verschiedenen Klassen wird dann im Spätherbst fertig sein.
- **Tonbandaufnahme:** Damit wir möglichst nichts verpassen, nehmen wir das Gespräch mit einem Tonband auf. Die Idee ist, dass Ihr nur Euren Vornamen verwendet. Anschliessend werden wir gleich wieder alles löschen. Ihr bleibt also anonym.

Verkehrsmittelwahl Schulwege & Freizeit

2 Erste Frage nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl auf Schulweg

Ich möchte gleich einsteigen mit einer ersten Frage und zwar interessiert es mich:

- **Mit welchen Verkehrsmitteln** kommt Ihr **normalerweise zur Schule?**
- **Sagt doch gleich auch aus welchem Quartier oder welcher Gemeinde** (falls nicht aus der Stadt) Ihr kommt und **Euren Vornamen?** So lerne ich Euch auch gleich ein wenig kennen.
- Und wie geht oder fährt Ihr **am Abend zurück nach Hause?**
- **Wie lange braucht Ihr zur Schule?** (=> im Plan)

3 Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

- **Mit welchen Verkehrsmitteln seid Ihr hauptsächlich in der Freizeit unterwegs?** Gleich wie auf dem Weg zur Schule?

- Wie ist das, wenn Ihr Euch im **Quartier** bewegt? Wie, wenn Ihr in die **Innenstadt** geht?
 - Wie ist das, wenn Ihr in den **Ausgang** geht? Nachtbusse?
 - Wie ist das, wenn Ihr Eure KollegInnen besuchen geht und dann zusammen etwas unternimmt (z.B. Shoppen geht)?
 - Wie ist das, wenn Ihr in den **Sport** geht oder anderem **Hobby** nachgeht (Musik etc.)?
 - Wie ist das wenn Ihr **herumhängt**, „chillen“ geht
- **Wo fährt Ihr hauptsächlich mit dem Velo in der Freizeit**
 - **Für jene, die in der Freizeit Velo fahren:** Weshalb fährt Ihr in der Freizeit, aber nicht auf dem Weg zur Schule? Gründe?

Blau: Schriftliche Antworten möglich

Grün: jede/r Jugendliche einzeln fragen bzw. mit Handaufheben fragen

4 Diskussion über einzelne Verkehrsmittel

A) Öffentlicher Verkehr (Tram / Bus und/oder Eisenbahn)

... (so und so viele) von Euch haben gesagt, dass Ihr mit dem öffentlichen Verkehr kommt.

- **Warum kommt Ihr mit dem Tram/Bus?**
 - **Was gefällt Euch daran?** Was ist schön am Tram/Bus fahren? Bitte nenne 3 Gründe
 - **Was ist weniger schön am Tram/Bus fahren?** Bitte schreibe 3 Gründe auf
 - Ev. **Erläuterung** des je wichtigsten Grundes für oder gegen öV vor ganzer Klasse
- **Wie ist das so im Tram/Bus am morgen?** Trefft Ihr da Kollegen/Kolleginnen / Was macht Ihr (Hausaufgaben?) Musik hören? Gibt es da manchmal Probleme? Hat es viele Leute im Tram oder Bus und macht Euch das nichts aus? Wie findet Ihr Tram und Bus: schnell oder langsam – auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln?
- **Gratis-Internet (WLAN):** Was meint Ihr zur Ausstattung mit Gratis-Internet (WLAN), die die BLT schon anbieten und auch die BVB Basler Verkehrsbetriebe schon mit einem Pilotbus und Pilottram haben? **Seid ihr schon damit gefahren und habt das genutzt?** Ev. auch Abstimmung dazu: **Wer findet es gut, wer nicht gut?**
- **Umweltschutz:** Welche Rolle spielt der Umweltschutz, dass Ihr den Bus oder das Tram nehmt?
- **Tram als Treffpunkt und Aufenthaltsort:** Benützt Ihr das Tram auch, um Euch dort zu treffen und ohne Ziel herumzufahren?
- **Habt Ihr alle ein Jahres-Abonnement (U-Abo)?** Wer hat ein eigenes? Wer hat ein Übertragbares in der Familie? (Handerheben)? Wer bezahlt das? **Bezahlen Eure Eltern oder müsst Ihr selber bezahlen?** Was meint Ihr zum Preis (das Junioren-Jahresabo kostet Fr. 450)? Habt Ihr noch **andere Abos vom öffentlichen Verkehr** (z.B. GA, Gleis 7 der SBB)?
- **Verbesserungen:** Wünscht Ihr Euch **Verbesserungen** bei Tram/Bus? Wenn ja, welche? **Schreibt 3 Vorschläge auf das Blatt**

B) Zu Fuss (öV-Weg ist meist auch mit Fussweg verbunden)

... (so und so viele) von Euch haben gesagt, dass Ihr zu Fuss zur Schule kommt.

- **Warum geht Ihr zu Fuss zur Schule?**
 - **Was gefällt Euch daran?** Was ist schön am Zufussgehen? Bitte nenne 3 Gründe
 - **Was ist weniger schön am Zufussgehen?** Bitte schreibe 3 Gründe auf
 - Ev. **Erläuterung** des je wichtigsten Grundes für oder gegen öV vor ganzer Klasse
- **Gemeinsamer Schulweg:** Geht Ihr in der Regel allein oder zusammen **mit KollegInnen** zur Schule?
- **Verweilen unterwegs:** Verweilt Ihr auf dem Weg zur Schule oder auf dem Nachhauseweg an bestimmten Orten oder geht Ihr immer direkt?
- **Gründe fürs Gehen:** Inwieweit spielen der **Spass an der Bewegung (Fitness)**, **sich entspannen** können, **Umweltschutz** etc. beim Gehen für Euch eine Rolle?

- **Verbesserungen:** Wünscht Ihr Euch Verbesserungen fürs Zufussgehen? Wenn ja, welche? Schreibt 3 Vorschläge auf das Blatt

C) Andere Verkehrsmittel

- **Mit dem Mofa oder Motorrad:** Warum nehmen Sie es für den Schulweg? Was gefällt Ihnen daran, was nicht?
- **Mit Auto gebracht:** Wird jemand von Euch auch ab und zu oder regelmässig mit dem Auto hinggebracht? Was gefällt Dir daran, was nicht? Wie wichtig ist in Eurer Familie das Auto? Fährst Ihr häufig damit?
- **Mit Trottinett oder Rollbrett:** Was gefällt Dir daran, was nicht? Fährst Du auf dem Trottoir? Zusammen mit anderen?

5 A Diskussion übers Velo: Velofahrende

...(so und so viele) von Euch haben gesagt, dass Ihr mit dem Velo kommt.

- **Warum fährt Ihr mit dem Velo zur Schule?** Schreibt 3 Gründe auf das beiliegende Blatt und erläutert den für Euch wichtigsten Grund oder auch wichtigsten zwei Gründe der ganzen Klasse
=> Ev. in Kombination mit den **Nicht-Velofahrenden: Weshalb kommen sie nicht mit dem Velo? Was sind die Gründe?**
- **Gutes & Schönes auf dem Velo?** Was ist das Gute, Schöne, Coole daran (was motiviert Euch bzw. würde Euch motivieren das Velo zu nehmen)? Warum denkt Ihr, fahren einige Velos, was könnte das Coole daran sein? Schreibt sie aufs Blatt – ev. Erläuterung des wichtigsten Elements an ganze Klasse.
- **Weniger Schönes auf dem Velo?** Gibt es auch weniger Schönes beim Velofahren? Was ist es? Schreibt die Gründe aufs Blatt – ev. Erläuterung des wichtigsten Elements an ganze Klasse
- **Eltern / Familie:** Wie ist das in Eurer Familie, fahren die Eltern oder (falls gegeben) Geschwister auch Velo? Was sagen Eure Eltern zum Velofahren? Sind Sie eher dafür oder dagegen? Nachfragen: wenn Eltern dagegen, warum? **Was sagen die Eltern generell dazu, mit welchem Verkehrsmittel Ihr in die Schule kommt?**
- **Wer von Euch hat ein Velo?** Handerheben?
- **Wie ist das in Eurer Familie? Hat jemand anderer bei Euch zuhause ein Velo:** Eltern, Bruder, Schwester? Und fahren diese Velo?
- **Art der Velos:** Jene, die ein Velo haben: welche Art von Velos habt Ihr? Könnt Ihr sie mir kurz beschreiben? Ist es Euch wichtig, was für ein Velo Ihr habt? Was für eines findet Ihr gut, schön, cool ...? Habt Ihr ein Traumvelo und wie sähe das aus?
- **Sozialer Aspekt:** Wie wichtig ist es Euch, am morgen gemeinsam zur Schule fahren zu können. Fährst Ihr zusammen mit anderen, in der Gruppe zur Schule? Falls ja: ist es möglich, nebeneinander zu fahren (zu zweit oder zu dritt) oder wie macht Ihr das?
Fährt Eure beste Freundin oder Euer bester Freund (oder auch Kollegen/Kollegin) ebenfalls Velo (kommt zur Schule)? Wenn ja: Falls er oder sie das nicht mehr tun würde, würdet Ihr Euch auch überlegen, nicht mehr mit dem Velo zu kommen, oder würdet Ihr weiterhin so fahren wie bis jetzt?
- **Vorbilder:** Wer ist für Euch ein Vorbild bei der Verkehrsmittelwahl? Habt Ihr ein solches? (z.B. Sportler)? Auch fürs Velofahren?
- **Lehrpersonen:** Wie steht es mit den LehrerInnen? Wisst Ihr, ob sie mit dem Velo kommen?
- **Veloabstellplätze beim Schulhaus:** Wo stellt Ihr Euer Velo ab? Benutzt Ihr die Veloabstellplätze vor dem Schulhaus? Oder stellt Ihr das Velo woanders ab? Falls nicht, weshalb nicht? Seid Ihr zufrieden damit? Hat es genügend Platz; ist das Velo sicher dort? Wie ist das wenn's nass oder windig ist?
- **Vandalismus / Diebstahl:** Ist an Eurem Velo auch schon mal was kaputt gemacht worden? Oder ist es gar schon gestohlen worden? Wie war das? Wurden Euch schon böse Streiche gespielt (Luft raus gelassen etc.)? Falls ja: Was macht Ihr dagegen? Bei den jüngeren - falls ernsthafte Probleme damit: was sagen Eure Eltern dazu? Ist/wäre das ein Grund, nicht mehr mit dem Velo zur Schule zu kommen?
- **Situation ums Schulhaus:** Was mein Ihr generell zur Situation ums Schulhaus? Was würdet Ihr verändern/verbessern?

Folgende Fragen ev. teilweise mit Handerheben beantworten: Wie wichtig ist Euch... (nicht nur Velo – also alle einbeziehen)

- **Schnelligkeit / Zeitersparnis:** Wie wichtig ist es Euch, am morgen möglichst schnell in die Schule zu kommen, das heisst am Morgen später aufstehen zu können? Inwiefern beeinflusst das, welches Verkehrsmittel am morgen Ihr wählt? Wie schnell seid Ihr mit dem Velo (z.B. schneller als Tram/Bus)? Falls schneller, ist Euch das wichtig?
- **Bequemlichkeit / Entspannung / Komfort:** Es gibt Jugendliche, die sagen, Velofahren sei anstrengend, andere sagen es sei gemütlich. Was findet Ihr? Ist Velofahren in Euren Augen eher bequem oder eher anstrengend? Wie gut fühlt Ihr Euch auf dem Velo? Könnt Ihr Euch entspannen und gemütlich fahren oder ist der Verkehr eher stressig?
- **Autonomie / Unabhängigkeit:** Wie wichtig ist es Euch, dass Ihr bei Eurer Mobilität unabhängig sein könnt – z.B. von Euren Eltern, die Euch bringen usw.? Wie wichtig ist dabei das Velo (z.B. auch Unabhängigkeit vom Fahrplan des öffentlichen Verkehrs)?
- **Umweltschutz:** Inwiefern fährt Ihr der Umwelt zuliebe Velo?
- **Fitness/Gesundheit:** Führt Ihr auch Velo, um fit und gesund zu sein? Habt Ihr Spass – vielleicht besser: wer hat Spass an der körperlichen Bewegung beim Velofahren?
- **Schwitzen etc.:** Es gibt Jugendliche, die sagen, dass man beim Velofahren zu stark ins Schwitzen komme und die Haare zu stark zerzaust würden. Was sagt Ihr dazu? Ist das auch schon ein Problem für Euch gewesen? Falls ja, was macht Ihr dagegen?
- **Stil (Mode/Kleider):** Kann man Eurer Meinung nach Velofahren und modisch gekleidet sein? Trägt Ihr spezielle Kleider, wenn Ihr Velo fährt (bzw. passt Ihr Eure Mode / Eure Einkäufe der Tatsache an, dass Ihr Velo fährt). Gibt es einen bestimmten Stil, den es fürs Velofahren braucht?
- **Helm:** Wie viele von Euch haben einen Helm? Und wie viele benützen ihn auch? Was haltet Ihr vom Helm? Trägt Ihr den einfach selbstverständlich oder gibt es Gründe, ihn nicht zu tragen (was stört Euch am Helm? z.B. Frisur etc.)? Was macht Ihr mit dem Helm in der Schule – wo könnt Ihr aufbewahren? Geht das gut?
- **Polizei:** Welche Erfahrungen habt Ihr schon mit der Polizei gemacht?
- **Erfahrungen:** Seid Ihr schon mal gestürzt oder (beinahe) verunfallt? Was ist passiert? Was waren die Gründe dafür? Habt Ihr Euch in solchen Situationen auch schon überlegt, nicht mehr mit dem Velo zu fahren? Wie und wo haben sie Velofahren gelernt?
- **Sicherheit / Gefahren / Unannehmlichkeiten:** Gibt es auch Abschnitte, wo es unangenehm oder gar gefährlich ist auf Eurem Schulweg? (Konkrete Orte, z.B. Aeschenplatz); Was ist das Gefährliche daran? Wie ist das mit den parkierten Autos auf den Quartierstrassen und mit dem Bus? Führt Ihr mit dem Velo manchmal auch auf dem Trottoir? Aus Sicherheitsgründen oder weil es bequemer ist? Und gibt es dabei manchmal auch Konflikte mit FussgängerInnen?
- **Veloausflüge mit der Schule:** Habt Ihr solche? Würdet Ihr gerne? Gab es früher welche? Wie war das damals?
- **Vorschläge für Verbesserungen:** Was müsste man verbessern, damit das Velofahren schöner und sicherer würde? Was würdet Ihr Euch wünschen? Aufschreiben von **3 Gründen** und ev. wichtigster Punkt erläutern an ganze Klasse
- **Wünsche:** Welche Wünsche habt Ihr an die Stadt für die (Verbesserung der) Mobilität allgemein?

5 B Speziell Nicht-Velofahrende, sofern nicht bereits oben integriert

Erfahrungen / frühere Velonutzung

- **Wer von Euch ist früher schon mal mit dem Velo in die Schule gefahren?**
- Wenn ja, **Wie war das?** Vor wie langer Zeit war das (wie alt wart Ihr damals) und was waren Eure Erfahrungen? Positiv/Negativ?
 - **Sicherheitsgefühl damals:** Als Ihr damals gefahren seid: Wie gut habt Ihr Euch auf dem Velo im Verkehr gefühlt? Eher sicher oder unsicher (z.B. beim Abbiegen), „gwagglig“ ,
 - **Velofahren lernen:** Wie war das, als Ihr Velo fahren gelernt habt? (Velofahren in der Schule, im Verkehrsgarten und bei den Fahrten im Quartier) Hat es Euch gefallen / nicht gefallen?
 - **Schulausflüge mit Velo:** Habt Ihr schon an Veloausflügen mit der Schule teilgenommen und wenn ja: wie war das; wenn nein, warum nicht?

- **Velovandalismus / -Diebstahl:** Als Ihr noch Velo gefahren seid: Wurde Euch damals das Velo einmal kaputt gemacht oder gar gestohlen? Wie habt Ihr damals reagiert und was habt Ihr gemacht?
- **Unfall-,Erfahrung:** Seid Ihr früher mal gestürzt oder verunfallt? Was waren die Gründe dafür?
- **Kosten:** Habt Ihr oder Eure Eltern schon mal ein Velo kaufen wollen, habt es dann aber nicht getan, weil es zu teuer war? Wieviel würdet Ihr maximal für ein Velo ausgeben?

Wünsche / soziale Norm

- **Wenn Ihr Euch etwas wünschen könntet**, bei dem Ihr sagen würdet, wenn das erfüllt ist, dann würde ich wieder Velo fahren – was wäre das? **Was würdet Ihr Euch wünschen?**
- **Beste Freundin/Kollege würde aufs Velo umsteigen:** Zum Beispiel: Wenn Eure beste Freundin oder Euer bester Freund (Kollegin /Kollege) plötzlich Velo fahren würde, würdet Ihr Euch das dann auch überlegen?
- **Traumvelo:** Habt Ihr ein Traumvelo, wo Ihr sagen würdet: wenn ich das hätte, würde ich wieder Velo fahren?

6 Diverse Fragen

- **Ziele für Zukunft:** Welches Verkehrsmittel wollen sie einmal benutzen, wenn sie Erwachsene sind? Welchen Stellenwert wird das Velo haben, welchen das Auto oder andere Verkehrsmittel?
- **Stress:** Bei welchem Verkehrsmittel könnt Ihr am besten abschalten oder Euch erholen? Mit welchem Verkehrsmittel gibt's am wenigsten Stress? Mit welchem am meisten?

7 Weg zur Schule auf der Karte

=> *Pläne verteilen, Stifte und Post-It Blätter*

A) Schulweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln

- Zum Abschluss möchte ich Euch bitten, als **erstes Euren Schulweg auf diesem Plan der Stadt Basel** einzuzeichnen. Immer 2 SchülerInnen teilen sich eine Karte.
- Ich bitte Euch, Euren **Weg von zu Hause zur Schule einzutragen**, den Ihr normalerweise geht oder fährt. Bitte benutzt dazu den **blauen Stift**.
- Bitte schreibt jeweils dazu, wie, mit welchem **Verkehrsmittel** Ihr die Strecke respektive Streckenteile geht/fährt: zu Fuss, Tram, Bus, Velo, Trottinett usw.
- Bitte schreibt bei Eurem Zuhause auch **Euren Vornamen** hin
- **Wie lange braucht Ihr zur Schule?** Daneben hinschreiben

B) Problematische / unangenehme / gefährliche Stellen

- Könnt Ihr jetzt auch einzeichnen, wo es zu Fuss (oder mit Velo) schwierige Stellen gibt (wo Ihr nicht leicht durchkommt, wo Ihr besonders aufpassen müsst). Die Stellen müssen nicht auf dem Schulweg liegen, sondern **können auch auf Euren Wegen in der Freizeit liegen**.
- Bitte trägt sie auf dem Plan **mit rotem Stift** ein, nummeriert sie und beschreibt auf einem separaten grossen Post-it Blatt, **warum es dort gefährlich oder unangenehm** ist

C) Schöne Streckenabschnitte bzw. Aufenthaltsorte

- Bitte tragt **mit grüner Farbe** ein, wenn es schöne Streckenabschnitte gibt – also dort wo das Velofahren, das Zufussgehen, etc. Spass macht. Nummeriert auch diese Abschnitte und sagt auf einem separaten grossen Post-it Blatt, weshalb diese Streckenabschnitte toll sind.

Wo es Euch gefällt in der Freizeit (auch grün) **Weshalb ist es dort gut?**
Orte, wo Ihr ungestört herumhängen könnt?

Ev. gegenseitig sich einen dieser Orte kurz vorstellen

- **Freizeit:** Wo fährt Ihr hauptsächlich mit dem Velo in der Freizeit

Abschluss

- Wenn Ihr das **Velofahren in der Stadt Basel mit 3-5 Adjektiven beschreiben** müsset, wie würdet Ihr es beschreiben? „**Velofahren in Basel ist**“
=> Ev. dies noch auf einem zusätzlichen Post-It-Bogen aufschreiben?
 - **Oder: „Tram- und Busfahren in Basel ist**“
- ⇒ Ev. ganz am Schluss ein **Foto** der Gruppe (nur wer will, und falls Stimmung o.k.)
ev. zusammen mit ihren Schulwegplänen
- ⇒ **Klassenkasse am Schluss einfach dem Klassenlehrer geben (Fr. 100.-)**

B) Frage-Leitfaden für das Klassengespräch in Halb-Klasse (WBS E): wenig/nicht Velofahrende

1. Begrüssung

Zeitraumen (mit Pause)

- **Gespräch wird aufgenommen**, aber nur Vornamen verwenden, anschliessend gleich wieder gelöscht. Ihr bleibt also anonym.
- Hinweis darauf, dass aus den Gesprächen **Massnahmen zuhanden der Stadt** abgeleitet werden, dass es also wichtig ist, sich einzubringen. Es werden verschiedene Klassen befragt ...
- Hinweis darauf, dass die wichtigsten Resultate der Gespräche **an die Klasse rückgemeldet** werden.

2 Erste Frage nach Quartier und Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg

Ich bitte Euch, jeweils kurz zu sagen.

Kurz vorstellen und: Mit welchen Verkehrsmitteln kommt Ihr normalerweise zur Schule? Und wie geht oder fährt Ihr am Abend zurück nach Hause? (vielleicht sagen, dass „zu Fuss“ auch Verkehrsmittel)

- Zu Fuss / Tram / Bus / Velo/ Trottinett / Roller / anderes / Auch Kombinationen sind möglich

3 Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

Mit welchen Verkehrsmitteln seid Ihr hauptsächlich in der Freizeit unterwegs? Gleich wie auf dem Weg zur Schule? Wie seid Ihr in der Freizeit vor allem unterwegs?

- Wie ist das, wenn Ihr in den Ausgang geht (**bei Älteren**)?
- Wie ist das, wenn Ihr Eure KollegInnen besuchen geht und dann zusammen etwas unternimmt (z.B. Shoppen geht)?
- Wie ist das, wenn Ihr in den Sport geht oder anderem Hobby nachgeht (Musik etc.)?

4 Diskussion über einzelne Verkehrsmittel (noch ohne Velo)

=> die genannten Verkehrsmittel durchgehen nach genannter Häufigkeit (ohne Velo)

A) Öffentlicher Verkehr (Tram / Bus)

... (so und so viele) _____ (Zahl eintragen) von Euch haben gesagt, dass Ihr mit dem öffentlichen Verkehr kommt.

- **Warum kommt Ihr mit dem Tram/Bus? Was gefällt Euch daran, was nicht?**
- **Wie ist das so im Tram/Bus am morgen?** Trefft Ihr da Kollegen/Kolleginnen / Was macht Ihr (Hausaufgaben?) Musik hören? Gibt es da manchmal Probleme? Hat es viele Leute im Tram oder Bus und macht Euch das nichts aus? Wie findet Ihr Tram und Bus: schnell oder langsam – auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln? **Was meint Ihr zur geplanten neuen Ausstattung der BVB Basler Verkehrsbetriebe mit Internet (WLAN)?** Welche Rolle spielt der Umweltschutz, dass Ihr den Bus oder das Tram nehmt?
- **Habt Ihr alle ein Jahres-Abonnement (U-Abo)?** Wer hat eines (Händerheben)? Bezahlen Eure Eltern oder müsst Ihr selber bezahlen? Was meint Ihr zum Preis (das Junioren-Jahresabo kostet Fr. 450)? Habt Ihr noch andere Abos vom öffentlichen Verkehr (z.B. Gleis 7 der SBB)?
- **Wünscht Ihr Euch Verbesserungen bei Tram/Bus? Wenn ja, welche?**

B) Zu Fuss

...(so und so viele) _____ (Zahl eintragen) von Euch haben gesagt, dass Ihr zu Fuss zur Schule kommt.

- **Warum geht Ihr zu Fuss zur Schule? Was gefällt Euch daran, was nicht?**
- Geht Ihr in der Regel allein oder zusammen mit Kolleginnen/Kollegen zur Schule?
- Verweilt Ihr auf dem Weg zur Schule oder auf dem Nachhauseweg an bestimmten Orten oder geht Ihr immer direkt?
- **Wünscht Ihr Euch Verbesserungen fürs Zufussgehen? Wenn ja, welche?**

C) Trottinett oder Rollbrett (v.a. Jüngere, d.h. OS-Kinder)

...(so und so viele) _____ (Zahl eintragen) von Euch haben gesagt, dass Ihr mit dem Trottinett oder dem Rollbrett zur Schule kommt.

- **Warum geht Ihr mit dem Trottinett / Rollbrett zur Schule? Was gefällt Euch daran, was nicht?** (Was ist das Tolle am Trottinett?)
- Fahrt Ihr alles auf dem Trottoir? / Fahrt Ihr zusammen mit andern?
- Haben noch mehr ein Trottinett, gehen damit aber nicht zur Schule? _____ (Zahl eintragen) / Warum benützt Ihr es nicht für den Schulweg?

D) **Andere Verkehrsmittel? (vielleicht je nach dem so oder so kurz erwähnen)**

- Mit dem Mofa oder Motorrad (ab WBS): Warum nimmst Du es für den Schulweg? Was gefällt Dir daran, was nicht?
- **Wird jemand von Euch auch regelmässig mit dem Auto hinggebracht? Was gefällt Euch daran, was nicht?**
Wie wichtig ist in Eurer Familie das Auto? Fährt Ihr häufig damit?
- Mit dem Auto selber fahrend / Fährt jemand schon Auto? / Was gefällt Euch daran, was nicht? Habt Ihr vor, den Ausweis zu machen? Bereits mit 18 oder allenfalls auch erst später?

5 **Diskussion übers Velo**

Variante 4B) **Velo (wenn alle oder Mehrheit nicht mit Velo)**

...(so und so viele) _____ (Zahl eintragen) von Euch haben gesagt, dass sie nicht mit dem Velo kommen.

- **Warum fährt Ihr nicht mit dem Velo zur Schule? Was sind die Gründe?** (Aspekt: Hemmende Faktoren)
- **Wer von Euch hat kein Velo?** _____ (Zahl eintragen) Und die andern, benutzt Ihr das Velo sonst (**Freizeit**)? **Warum fährt Ihr in der Freizeit Velo?**
- **Wie ist das in Eurer Familie? Hat jemand anderer bei Euch zuhause ein Velo:** Eltern, Bruder, Schwester? Und fahren diese Velo?

Von anderen Jugendlichen haben wir Gründe gehört, warum sie ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzen und zum Beispiel Velo fahren oder eben nicht. Wir möchten gerne von Euch wissen, was Ihr zu den einzelnen Punkten meint, zum Beispiel:

- **Schnelligkeit:** Wie wichtig ist es Euch, am morgen möglichst schnell in die Schule zu kommen, das heisst am Morgen später aufstehen zu können? Inwiefern beeinflusst das, welches Verkehrsmittel am morgen Ihr wählt?
- **Sozialer Aspekt:** Wie wichtig ist es Euch, am morgen gemeinsam zur Schule fahren zu können. Wäre das Eurer Ansicht nach auf dem Velo möglich?
- **Bequemlichkeit:** Ist/wäre Velo fahren in Euren Augen eigentlich eher bequem und gemütlich oder eher anstrengend und mühsam? Wenn letzteres, was findet Ihr besonders mühsam? (Wegstrecke zu steil? Dass Ihr auf den Verkehr aufpassen müsst? Velo immer abschliessen?)
- **Stil (Mode/Kleider):** Kann man Eurer Meinung nach Velofahren und modisch gekleidet sein? Ist Velofahren nicht Euer Stil? Findet Ihr es zu brav? Passen Eure Kleider nicht zum Velofahren? Habt Ihr Angst um Eure Frisur? (Aspekt: soziale Norm)
- **Fitness/Gesundheit:** Es gibt Jugendliche, die sagen, dass Velofahren und Zufussgehen für sie wie ein Fitness-Programm ist, dass sie Spass haben an der körperlichen Bewegung. Was meint Ihr dazu?
- **Schwitzen etc.:** Es gibt Jugendliche, die sagen, dass man beim Velofahren zu stark ins Schwitzen komme und die Haare zu stark zerzaust würden. Seht Ihr das als Problem des Velofahrens oder ist/wäre das für Euch eher nebensächlich?
- **Umweltschutz:** Wie wichtig sind Euch Fragen der Umwelt und des Umweltschutzes? Hat dies einen Einfluss auf Eure Verkehrsmittelwahl?
- **Gefahren:** Würdet Ihr Velofahren, wenn's weniger gefährlich wäre? Gibt es auch Abschnitte, Teile auf dem Schulweg, wo es unangenehm oder gar gefährlich ist auf Eurem Schulweg? Fahrt Ihr deshalb nicht?
- **Autonomie / Unabhängigkeit:** Wie wichtig ist es Euch, dass Ihr bei Eurer Mobilität unabhängig sein könnt – z.B. von Euren Eltern, die Euch bringen oder dem Fahrplan des öffentlichen Verkehrs usw.?
- **Eltern: (Frage eher nur an Jüngere:)** Was sagen Eure Eltern zum Velo? Verbieten sie es oder wären sie (unter Umständen) dafür, dass Ihr Velo fahren würdet? Wenn nein, warum nicht?
- **Helm:** Was meint Ihr zum Helmtragen beim Velofahren? Würdet Ihr einen Helm tragen, wenn Ihr Velofahren würdet?
- **Veloabstellplätze** beim Schulhaus: Was meint Ihr zu den Veloabstellplätzen vor dem Schulhaus?
- **Kosten:** Habt Ihr oder Eure Eltern schon mal ein Velo kaufen wollen, habt es dann aber nicht getan, weil es zu teuer war?
- **Alternativen:** Was ist an der Alternative (z.B. öV) besser im Vergleich zum Velo?

- **Wenn gegebenenfalls Einzelne mit Velo:** Warum fahrt Ihr mit dem Velo zur Schule?
- **Vorteile:** Warum denkt Ihr, fahren einig Velos, was könnte das Coole daran sein?
- **Erfahrungen: Wer von Euch ist früher schon mal mit dem Velo in die Schule gefahren? Wie war das?** _____ (Zahl eintragen) Wenn ja, vor wie langer Zeit war das (wie alt wart Ihr damals) und was waren Eure Erfahrungen? Positiv/Negativ?
- Als Ihr damals gefahren seid: Wie gut habt Ihr Euch auf dem Velo im Verkehr gefühlt? Eher sicher oder unsicher (z.B. beim Abbiegen), „gwagglig“ ,
- Wie war das, als Ihr Velo fahren gelernt habt? (Velofahren in der Schule, im Verkehrsgarten und bei den Fahrten im Quartier) Hat es Euch gefallen / nicht gefallen?
- Habt Ihr schon an Veloausflügen mit der Schule teilgenommen und wenn ja: wie war das; wenn nein, warum nicht?
- Als Ihr noch Velo gefahren seid: Wurde Euch damals das Velo einmal kaputt gemacht oder gar gestohlen? Wie habt Ihr damals reagiert und was habt Ihr gemacht?
- Seid Ihr früher mal gestürzt oder verunfallt? Was waren die Gründe dafür?
- **Wenn Ihr Euch etwas wünschen könntet, bei dem Ihr sagen würdet, wenn das erfüllt ist, dann würde ich wieder Velo fahren – was wäre das? Was würdet Ihr Euch wünschen?**
- Zum Beispiel: Wenn Eure beste Freundin oder Euer bester Freund (Kollegin /Kollege) plötzlich Velo fahren würde, würdet Ihr Euch das dann auch überlegen? (Aspekt: soziale Norm)
- Habt Ihr ein Traumvelo, wo Ihr sagen würdet: wenn ich das hätte, würde ich wieder Velo fahren?

6 Weg zur Schule auf der Karte

Plan verteilen, Stifte und Post-It Blätter

a) Einzeichnen: Schulweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln

- Wir haben Euch hier eine **Karte von Basel**, und ich bitte Euch, Euren Weg von zu Hause zur Schule einzutragen, den Ihr normalerweise geht oder fährt.

Bitte schreibt jeweils dazu, wie Ihr die Strecke respektive Streckenteile geht/fährt (zu Fuss, Tram, Bus, Velo, Trottinett usw.)

Tipp für Jüngere (ev. dabei helfen): Sucht zuerst Euer zuhause, markiert es, zeichnet dann die Schule ein (vgl. Plan an der Wandtafel)

[2 SchülerInnen teilen sich eine Karte ... / Bitte Namen zum Weg notieren](#)

b) Einzeichnen: problematische / unangenehme / gefährliche Stellen auf dem Schulweg

- Könnt Ihr jetzt auch einzeichnen, wo es zu Fuss oder mit Velo schwierige Stellen gibt (wo Ihr nicht leicht durchkommt, wo Ihr besonders aufpassen müsst)

Bitte trägt sie auf dem Plan **mit rotem Stift** ein, nummeriert sie und beschreibt auf einem separaten grossen Post-it Blatt, warum es dort gefährlich oder unangenehm ist

c) Einzeichnen: Schöne Streckenabschnitte auf dem Schulweg

- Bitte tragt **mit grüner Farbe** ein, wenn es schöne Streckenabschnitte gibt – also dort wo das Velofahren, das Zufussgehen, etc..... Spass macht. Nummeriert auch diese Abschnitte und sagt auf einem separaten grossen Post-it Blatt, weshalb diese Streckenabschnitte toll sind.

Auch: Wo gefällt es Euch in der Freizeit (auch grün)

Ev. Allgemein (wenn noch Zeit!):

- Bei welchem Verkehrsmittel könnt Ihr am besten abschalten oder Euch erholen? Mit welchem Verkehrsmittel gibt's am wenigsten Stress?
- Orte, wo Ihr ungestört herumhängen könnt? – ev. nur GPS Klasse

ANHANG 3: Einladung für Elterngespräche



Liebe Eltern

Ist Ihre Tochter täglich mit dem Velo unterwegs? Nimmt Ihr Sohn lieber das Tram oder den Bus? Und bevorzugt Ihr Jüngster das Trottinett auf dem Schulweg? Wie geht es Ihnen als Eltern, wenn es um die Mobilität Ihrer Kinder geht?

Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt möchte in einer Studie mehr über den Verkehrsalltag der Kinder erfahren. Von Interesse ist insbesondere die Frage, weshalb heute weniger Jugendliche Velo fahren als früher und wie diese Entwicklung einzuschätzen ist. Als Eltern sind Sie, neben den Kindern und Jugendlichen selbst, die Expertinnen und Experten für Alltagsmobilität.

Wenn Sie Kinder im Alter zwischen 13 und 17 Jahren haben, laden wir Sie gerne zu einer Gesprächsrunde zum Thema Mobilität ein und zwar am

Montag, 24. September 2012: 19:00 bis 21:00 Uhr
Bau- und Verkehrsdepartement, Rittergasse 4
Sitzungszimmer D04 (4. Etage)

Für die Teilnahme bitten wir um eine Anmeldung (siehe Rückseite)

Wir interessieren uns für Ihre Meinungen und Ideen ...

... wenn es um die Frage geht, ob Ihre Kinder mit dem Tram, mit dem Velo oder zu Fuss zur Schule sollen;

... wenn es um die Verkehrssicherheit Ihrer Kinder geht;

... wenn es um die Verkehrserziehung oder das Tragen des Velohelms geht.

- **Welche Rahmenbedingungen braucht es für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen?**
- **Welchen Stellenwert soll man dem Velo einräumen?**
- **Finden Sie die Förderung des Velofahrens bei Kindern und Jugendlichen erstrebenswert und wenn ja, was wären Ansätze dazu?**

Anlass des Gesprächs ist eine vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD) und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Auftrag gegebene Untersuchung zur Mobilität von Jugendlichen und insbesondere zur deren Velonutzung im Kanton Basel-Stadt. Auftragnehmer sind die beiden Soziologen Kurt Wyss und Daniel Sauter. Diese haben im Rahmen der Studie bereits zahlreiche Gespräche mit Kindern und Jugendlichen in Schulklassen durchgeführt. An dieser Veranstaltung vom 24. September interessiert uns Ihre Sichtweise als Eltern.



Wenn Sie an einer Teilnahme interessiert sind, schreiben Sie bitte ein e-mail an „[Kontakt-mail-Adresse](#)“ mit dem Betreff „Elterngespräch Mobilität“ und geben die Namen der teilnehmenden Personen an. Wir werden Ihre Anmeldung anschliessend bestätigen. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Deshalb sind wir dankbar für eine möglichst rasche Anmeldung.



Ort der Veranstaltung:
Bau- und Verkehrsdepartement,
Rittergasse 4

**Wir freuen uns auf
Ihre Teilnahme!**

Im Auftrag des BVD: Daniel Sauter / Kurt Wyss

ANHANG 4: Fragebogen Vor- und Nacherhebung in der GPS-Klasse Hinweg in die Schule (Vorerhebung vom 7. September 2012)

1 Wo wohnst Du?

Strasse: Hausnummer:

Dein Vorname:

Logger-Nummer A:.....

Logger-Nummer B:.....

2 Wie kommst Du normalerweise zur Schule (Hinweg)?

Bitte zeichne Deinen Weg sehr genau auf dem Plan ein – **mit blauem Filzstift**. Schreibe bitte auch **Deinen Vornamen auf dem Plan neben Dein Zuhause**.

Wenn Du verschiedene Verkehrsmittel auf Deinem Weg benutzt (z.B. zu Fuss – Tram – zu Fuss), markiere bitte jede einzelne Etappe Deines Weges genau und schreibe das jeweilige Verkehrsmittel dazu.

Wenn Du manchmal verschiedene Wege gehst, zeichne nur Deinen häufigsten Weg auf und notiere unten unter Bemerkungen, dass Du manchmal andere Wege benutzt. Du kannst auch sonst Kommentare zu Deinem Schulweg dort hinschreiben.

3 Was schätzt Du, wie lange ist Dein Schulweg und wie lange bist Du unterwegs?

	Verkehrsmittel (zu Fuss, Tram, Velo Trottinett, etc.)	Strecke von... bis... (z.B. von Zuhause bis Tramhaltestelle XY)	Geschätzte Distanz (in Metern)	Geschätzte Unterwegszeit (in Minuten)
1. Etappe				
2. Etappe				
3. Etappe				
4. Etappe				
5. Etappe				
6. Etappe				
Total				

Bemerkungen:

.....

Liebingsorte und -aktivitäten in der Freizeit

4 Welches sind Deine Lieblingsorte in der Stadt, wo Du in der Freizeit hingehst?

Bitte kreise sie mit dem **grünen Filzstift** ein, nummeriere sie und trage Nummer und Ort in die untenstehende Tabelle ein. Beantworte zudem die weiteren Fragen zu jedem Ort.

Nr	Ort	Was machst Du dort? (z.B. Chillen, Baden, Schlittschuh laufen, Kolleginnen treffen, etc.)	Mit welchem Verkehrsmittel gehst Du normalerweise dorthin?	Wie häufig gehst Du hin? (z.B. ... mal pro Woche oder pro Monat)	Ich gehe gerne dorthin, weil....
1					
2					
3					
4					
5					
6					

Bemerkungen:

.....

.....

.....

.....

.....

Gefährliche Orte oder Orte wo es mir unwohl ist

5 Gibt es Orte, wo Du es gefährlich findest oder wo Du Dich aus irgendeinem Grund unwohl fühlst, wenn Du dort durchgehst oder durchfährst.

Ja Nein

Wenn ja, bitte kreise diese Stelle(n) mit dem **roten Filzstift** ein, nummeriere sie und sage hier, weshalb Du es dort gefährlich oder unangenehm findest. Sag auch, mit welchem Verkehrsmittel Du dabei jeweils unterwegs bist.

Nr.	Ort	Grund	Normalerweise bin ich dort mit folgendem Verkehrsmittel
1			
2			
3			
4			
5			
6			

Bemerkungen:

.....

.....

.....

.....

Velonutzung

Dein Vorname:

6 Fährst Du Velo?

<input type="checkbox"/>	Ja, ich bin fast täglich mit dem Velo unterwegs
<input type="checkbox"/>	Ja, aber ich fahre nur ab und zu mit Velo
<input type="checkbox"/>	Nein, jetzt fahre ich nicht mehr, aber früher bin ich Velo gefahren
<input type="checkbox"/>	Nein, ich habe noch nie ein Velo gehabt und bin eigentlich noch nie Velo gefahren
<input type="checkbox"/>	Bei mir ist es speziell, weil
<input type="checkbox"/>

Abonnemente des öffentlichen Verkehrs**7 Hast Du ein Abonnement für die öffentlichen Verkehrsmittel?**

<input type="checkbox"/>	Ja, ich habe folgende Abonnemente (bitte alles ankreuzen, was zutrifft)	
<input type="checkbox"/>	U- <u>Monats</u> abo	<input type="checkbox"/> Halbtax-Abo
<input type="checkbox"/>	U- <u>Jahres</u> abo	<input type="checkbox"/> Generalabo
<input type="checkbox"/>	Übertragbares U-Abo in der Familie	<input type="checkbox"/> Gleis 7
<input type="checkbox"/>	ein anderes Abo und zwar.....	
<input type="checkbox"/>	Nein, ich habe kein Abo und zwar aus folgendem Grund	
<input type="checkbox"/>	

Mobilität in der Freizeit**8 Mit welchen Verkehrsmitteln bewegst Du Dich normalerweise in der Freizeit?**

	Üblicherweise benutztes Verkehrsmittel (z.B. zu Fuss, mit Trottinett, Velo, Tram/Bus, Auto etc.)
Im Quartier	
Ins Training, zu Deinen Hobbies etc	
Zum Chillen (Grillieren, Baden, Spielen etc.)	
In die Stadt (Shoppen, Essen & Trinken)	
Um Kollegen / Freunde zu besuchen	
Zu Veranstaltungen (z.B. Match im Joggeli)	
Am Abend in den Ausgang (Kino, etc.)	
.....	
.....	

Fortsetzung auf der Rückseite

Velofahren in der Familie und bei Kolleginnen und Kollegen

9 Fahren andere Personen in Deiner Familie im Alltag mit dem Velo?

Ja, nämlich.....(z.B. Schwester, Vater etc.)

Nein, niemand

10 Wie viele Deiner guten Kolleginnen und Kollegen und Deiner Freundinnen und Freunde fahren Velo?

Anzahl:

Charakterisierung der verschiedenen Verkehrsmittel

11 Bitte vervollständige die folgenden Sätze mit jeweils 3 bis 5 Adjektiven

Velofahren in Basel ist ...	
Tram- / Busfahren in Basel ist ...	
Zufussgehen in Basel ist ...	

Sozio-demographische Angaben

12 Dein Alter und Geschlecht?

Ich bin... Jahre alt
Ich bin...	ein Junge <input type="checkbox"/> ein Mädchen <input type="checkbox"/>

13 Wie viele Personen inklusive Dir leben in Eurem Haushalt?

Anzahl:

14 Welche Sprache oder Sprachen spricht Ihr zuhause?

Sprachen:

15 Was sind die Berufe Deiner Eltern?

Beruf 1:	Beruf 2:
----------	----------

Vielen herzlichen Dank für Deine Mitarbeit!

Wir wünschen Dir viel Vergnügen beim Unterwegssein mit dem GPS-Gerät

(Nacherhebung vom 14. September 2012)**Hinweg in die Schule**

Dein Vorname:

1 Wie bist Du gestern (Donnerstag) zur Schule gekommen (Hinweg)?Bitte zeichne Deinen Weg sehr genau auf dem Plan ein – **mit rotem Filzstift**

Wenn Du verschiedene Verkehrsmittel auf Deinem Weg benutzt hast (z.B. zu Fuss – Tram – zu Fuss), markiere bitte jede einzelne Etappe Deines Weges genau und schreibe das jeweilige Verkehrsmittel dazu.

2 Was schätzt Du, wie lange war Dein Weg in die Schule gestern und wie viel Zeit hast Du dafür gebraucht?

	Verkehrsmittel (zu Fuss, Tram, Velo Trotтинett, etc.)	Strecke von... bis... (z.B. von Zuhause bis Tramhaltestelle XY)	Geschätzte Distanz (in Metern)	Geschätzte Unterwegszeit (in Minuten)
1. Etappe				
2. Etappe				
3. Etappe				
4. Etappe				
5. Etappe				
6. Etappe				
Total				

Bemerkungen:

.....

.....

.....

Rückweg von der Schule

3 Wie bist Du gestern (Donnerstag) nach der Schule nach Hause zurückgekehrt (Rückweg)?

Bitte zeichne Deinen Weg sehr genau auf dem Plan ein – **mit grünem Filzstift**

Wenn Du verschiedene Verkehrsmittel auf Deinem Weg benutzt hast (z.B. zu Fuss – Tram – zu Fuss), markiere bitte jede einzelne Etappe Deines Weges genau und schreibe das jeweilige Verkehrsmittel dazu.

4 Was schätzt Du, wie lange war Dein Weg nach Hause gestern und wie viel Zeit hast Du dafür gebraucht?

	Verkehrsmittel (zu Fuss, Tram, Velo Trottinett, etc.)	Strecke von... bis... (z.B. von Zuhause bis Tramhaltestelle XY)	Geschätzte Distanz (in Metern)	Geschätzte Unterwegszeit (in Minuten)
1. Etappe				
2. Etappe				
3. Etappe				
4. Etappe				
5. Etappe				
6. Etappe				
Total				

Bemerkungen:

.....

.....

.....

Vielen herzlichen Dank für Deine Mitarbeit!

Fragen an Velofahrende (Zusatzfragen)

Für alle, die täglich oder nur ab und zu mit dem Velo unterwegs sind

1 Beeinflusst das Wetter, ob Du das Velo benutzt – für den Schulweg oder in der Freizeit?

Welche der folgenden Aussagen trifft auf Dich zu?

	Zur Schule	In der Freizeit
Ich fahre das ganze Jahr Velo, unabhängig vom Wetter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre im Winter generell nicht Velo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre nur bei Schnee und Eis nicht Velo, sonst aber schon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre nicht, wenn's regnet, egal in welcher Jahreszeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre nur wenn's wirklich schön und warm ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2 Trägst Du einen Velohelm beim Velofahren?

- Ich trage ihn immer, weil
- Ich trage ihn manchmal und zwar wenn
- Ich trage ihn nie, weil

3 Wie viele Deiner Kolleginnen und Kollegen tragen einen Helm beim Velofahren?

Fast niemand einige wenige die meisten alle

4 Hast Du Diskussionen mit Deinen Eltern über das Tragen des Velohelms?

Ja Nein Manchmal

5 a) Was sind Deine Erinnerungen an den <u>Verkehrsgarten</u> ? Warst Du mit der Schule einmal dort?	b) Was sind Deine Erinnerungen an die <u>Velo-Rundfahrt</u> mit dem Polizisten <u>im Quartier</u> ? Warst Du dabei?
<input type="checkbox"/> Ja, ich war dort	<input type="checkbox"/> Ja, ich war dabei
<input type="checkbox"/> es war cool – ich habe es toll gefunden	<input type="checkbox"/> es war cool – ich habe es toll gefunden
<input type="checkbox"/> es war okay, aber nichts spezielles	<input type="checkbox"/> es war okay, aber nichts spezielles
<input type="checkbox"/> es war ein Stress, weil	<input type="checkbox"/> es war ein Stress, weil
<input type="checkbox"/> es war (Deine eigenen Worte).....	<input type="checkbox"/> es war (Deine eigenen Worte).....
<input type="checkbox"/> Nein, ich war nie dort	<input type="checkbox"/> Nein, ich war nicht dabei Das hat es bei uns nicht gegeben

Vielen herzlichen Dank für Deine Mitarbeit!

Fragen an Nicht-mehr-Velofahrende

1 Seit wann fährst Du nicht mehr Velo?

Seit etwa

2 Wie häufig bist Du früher Velo gefahren?

Fast täglich

Ab und zu

Selten

3 Weshalb fährst Du nicht mehr Velo?

Bitte kreuze alle Gründe an, die zutreffen. Wenn Du noch weitere Gründe hast, als die unten aufgeführten, schreibe sie bitte auf die unterste Zeile

Weil mein Velo kaputt ist
Es ist kaputt seit etwa

Weil mein Velo gestohlen worden ist
Es wurde gestohlen vor etwa

Weil ich keine Lust mehr habe

Weil es mir zu anstrengend geworden ist

Weil es mir peinlich ist, mit dem Velo unterwegs zu sein

Weil das Tram bequemer ist

Weil meine Eltern nicht mehr wollen, dass ich Velo fahre

Weil meine Kolleginnen und Kollegen mich schräg anschauen

Weil mein jetziger Schulweg länger ist

Weil mein jetziger Schulweg gefährlicher ist

Weil Velo fahren nicht zu mir passt

Weil

4 a) Was sind Deine Erinnerungen an den <u>Verkehrsgarten</u> ? Warst Du mit der Schule einmal dort?	b) Was sind Deine Erinnerungen an die <u>Velo-Rundfahrt mit dem Polizisten im Quartier</u> ? Warst Du dabei?
<input type="checkbox"/> Ja, ich war dort	<input type="checkbox"/> Ja, ich war dabei
<input type="checkbox"/> es war cool – ich habe es toll gefunden	<input type="checkbox"/> es war cool – ich habe es toll gefunden
<input type="checkbox"/> es war okay, aber nichts spezielles	<input type="checkbox"/> es war okay, aber nichts spezielles
<input type="checkbox"/> es war ein Stress, weil	<input type="checkbox"/> es war ein Stress, weil
<input type="checkbox"/> es war (Deine eigenen Worte).....	<input type="checkbox"/> es war (Deine eigenen Worte).....
<input type="checkbox"/> Nein, ich war nie dort	<input type="checkbox"/> Nein, ich war nicht dabei Das hat es bei uns nicht gegeben

Vielen herzlichen Dank für Deine Mitarbeit!

ANHANG 5: Tabellen zu Auswertungen Jugendbefragung

Tabelle 12: Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz nach Schultyp und Alter

	Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?					
	Zu Fuss	Mit dem Velo, Trottinett o.ä.	Mit dem öffentli- chen Verkehr / Zu Fuss <u>und</u> öV	anderes, Kombi- nationen	Gesamt (100%)	Keine An- gabe
OS 11-14 J.	36%	30%	14%	20%	243	49
WBS A 13-16 J.	3%	3%	88%	8%	40	10
WBS E 13-16 J.	1%	12%	74%	13%	84	10
WBS 13-16 J. (ohne Zuord zu A oder E)	0%	10%	55%	35%	20	2
<i>WBS alle 13-16</i>	1%	9%	75%	15%	144	22
Gymi 13-15 J.	4%	37%	43%	16%	119	2
Gymi 16-18 u äl	3%	34%	49%	14%	138	1
<i>Gymi alle 13-18 u äl</i>	4%	35%	46%	15%	257	3
andere Schulen* 15-18 und älter	1%	4%	76%	18%	140	7
Gesamt	13%	23%	47%	17%	784	81

* andere Schulen: Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule, Handelsschule des Kaufmännischen Vereins.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 13: Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz nach Schultyp/Alter und Geschlecht

		Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?					
		Zu Fuss	Mit dem Velo, Trottinett o.ä.	Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fuss und öV	anderes, Kombinationen	Gesamt (100%)	Keine Anga- be
OS 11-14 J.	weiblich	41%	25%	18%	17%	120	22
	männlich	31%	35%	11%	23%	123	27
WBS A 13-16 J.	weiblich	7%	0%	80%	13%	15	6
	männlich	0%	4%	92%	4%	25	4
WBS E 13-16 J.	weiblich	0%	8%	80%	12%	50	3
	männlich	3%	18%	65%	15%	34	7
WBS 13-16 J. (ohne Zuordn. zu A oder E)	weiblich	0%	11%	56%	33%	9	1
	männlich	0%	9%	55%	36%	11	1
WBS alle 13-16	weiblich	1%	7%	77%	15%	74	10
	männlich	1%	11%	73%	14%	70	12
Gymi 13-15 J.	weiblich	6%	29%	44%	21%	52	0
	männlich	3%	43%	42%	12%	67	2
Gymi 16-18 u äl	weiblich	3%	22%	59%	16%	69	1
	männlich	3%	46%	39%	12%	69	0
Gymi alle 13-18	weiblich	4%	25%	53%	18%	121	1
	männlich	3%	45%	40%	12%	136	2
andere Schu- len* 15-18 und älter	weiblich	3%	0%	81%	16%	79	6
	männlich	0%	10%	70%	20%	61	1
Gesamt	weiblich	14%	16%	52%	17%	394	39
	männlich	11%	30%	42%	17%	390	42
Total über alle		13%	23%	47%	17%	784	81

* andere Schulen: Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule, Handelsschule des Kaufmännischen Vereins

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 14: Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz nach Schulstufe/Alter und Alltagssprache

		Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule/zum Arbeitsplatz?					
	Alltagssprache der Familie	Zu Fuss	Mit dem Velo, Trotti- nett o.ä.	Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fu <u>und</u> öV	anderes, Kombinationen	Gesamt (100%)	Keine An- gabe
OS 11-14 J.	ch/dt	25%	46%	11%	19%	101	21
	ch/dt u. and.	37%	21%	17%	24%	70	14
	andere	51%	15%	16%	18%	67	12
WBS A 13-16 J.	ch/dt	0%	20%	40%	40%	5	5
	ch/dt u. and.	0%	0%	100%	0%	9	1
	andere	4%	0%	92%	4%	26	4
WBS E 13-16 J.	ch/dt	4%	19%	62%	15%	26	3
	ch/dt u. and.	0%	11%	67%	22%	18	1
	andere	0%	3%	89%	9%	35	4
WBS 13-16 J. (ohne Zuordnung zu A oder E)	ch/dt	0%	20%	50%	30%	10	1
	ch/dt u. and.	0%	0%	75%	25%	4	0
	andere	0%	0%	60%	40%	5	0
WBS alle 13-16	ch/dt	2%	20%	56%	22%	41	9
	ch/dt u. and.	0%	6%	77%	16%	31	2
	andere	2%	2%	88%	9%	66	8
Gymi 13-15 J.	ch/dt	4%	47%	31%	18%	83	1
	ch/dt u. and.	6%	28%	56%	11%	18	0
	andere	6%	0%	81%	13%	16	0
Gymi 16-18 u äl	ch/dt	1%	41%	44%	14%	95	1
	ch/dt u. and.	0%	25%	63%	13%	24	0
	andere	16%	11%	58%	16%	19	0
Gymi alle 13-18	ch/dt	2%	44%	38%	16%	178	2
	ch/dt u. and.	2%	26%	60%	12%	42	0
	andere	11%	6%	69%	14%	35	0
andere Schulen* 15-18 und älter	ch/dt	2%	8%	75%	15%	65	2
	ch/dt u. and.	0%	3%	82%	15%	34	3
	andere	2%	0%	73%	24%	41	2
Gesamt	ch/dt	8%	36%	39%	17%	385	34
	ch/dt u. and.	15%	16%	50%	18%	177	19
	andere	19%	6%	59%	16%	209	22
Total über alle		13%	23%	47%	17%	771	75

* andere Schulen: Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule, Handelsschule des Kaufmännischen Vereins

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 15: Velonutzung abends in den Ausgang nach Schultyp/Alter

	Frage 35b: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen.)					
	Meistens	Oft	Selten	Nie	Gesamt (100%)	Keine Angabe
OS 11-14 J.	22%	23%	25%	31%	102	38
WBS A 13-16 J.	13%	3%	17%	67%	30	10
WBS E 13-16 J.	13%	15%	26%	45%	53	6
WBS 13-16 J. (ohne Zuordnung zu A oder E)	0%	17%	25%	58%	12	2
<i>WBS alle 13-16</i>	12%	12%	23%	54%	95	18
Gymi 13-15 J.	28%	23%	16%	34%	83	11
Gymi 16-18 u äl	36%	16%	20%	29%	121	7
<i>Gymi alle 13-18 u äl</i>	32%	19%	18%	31%	204	18
andere Schulen* 15-18 und älter	6%	10%	14%	71%	124	11
Gesamt	20%	16%	19%	45%	525	85

* andere Schulen: Brückenangebote, Fachmaturitätsschule, Allgemeine Gewerbeschule, Berufsfachschule, Handelsschule des Kaufmännischen Vereins

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 16: Velonutzung abends in den Ausgang nach Geschlecht

	Frage 35b: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen.)					
	Meistens	Oft	Selten	Nie	Gesamt (100%)	Keine Angabe
weiblich	15%	18%	15%	51%	247	44
männlich	24%	14%	23%	38%	278	41
Gesamt	20%	16%	19%	45%	525	85

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 17: Velonutzung abends in den Ausgang nach Alltagssprache in der Familie

<i>Alltagssprache in Familie</i>	Frage 35b: Wie oft gehst Du abends mit dem Velo in den Ausgang? (Nur Kinder und Jugendliche, die abends weggehen.)					
	Meistens	Oft	Selten	Nie	Gesamt (100%)	Keine Angabe
ch/dt	29%	20%	22%	29%	278	37
ch/dt u. and.	12%	14%	17%	57%	109	21
andere	7%	9%	15%	69%	127	25
Gesamt	20%	16%	19%	45%	514	83

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 18: Sicherheitsgefühl mit Velo nach Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz

	Frage 13b: Wenn ich mit dem Velo unterwegs bin, fühle ich mich sicher.			
Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?	Trifft zu	Trifft nicht zu	Weiss nicht	Gesamt (100%)
Zu Fuss	55%	22%	22%	98
Mit dem Velo, Trottinett o.ä.	91%	5%	4%	185
Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fuss <u>und</u> mit dem öV	52%	22%	26%	373
anderes, Kombinationen	81%	12%	7%	133
Gesamt	66%	16%	17%	789

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 19: Wie sicher Schulweg nach Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz

	Frage 57: Wie sicher findest Du Deinen Schulweg? (in Auswertung: Schulweg/Arbeitsweg)				
Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?	Sehr sicher	Sicher	Unsicher	Sehr unsicher	Gesamt (100%)
Zu Fuss	74%	21%	4%	0%	98
Mit dem Velo, Trottinett o.ä.	44%	52%	4%	0%	186
Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fuss <u>und</u> öV	65%	32%	2%	0%	373
anderes, Kombinationen	66%	31%	3%	0%	130
Gesamt	62%	35%	3%	0%	787

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.

Tabelle 20: Verkehrsmittel in die Schule/zum Arbeitsplatz nach Schulhaus

	Frage 55: Wie gehst Du normalerweise in die Schule / zum Arbeitsplatz?					
	Zu Fuss	Mit dem Velo, Trottinett o.ä.	Mit dem öffentlichen Verkehr / Zu Fuss <u>und</u> öffentlicher Verkehr	anderes, Kombinationen	Gesamt (100%)	Keine Angabe
WBS Bäumlhof	0%	31%	41%	28%	29	1
Gymnasium Bäumlhof	0%	59%	27%	14%	44	1
WBS Leonhard	4%	0%	87%	9%	23	7
Gymnasium Leonhard	0%	45%	43%	12%	58	1
WBS Mücke	0%	8%	88%	4%	25	10
Gymnasium am Münsterplatz	3%	27%	48%	22%	59	1

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Jugendbefragung 2009: Zusatzauswertungen, eigene Bearbeitung.