



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweiz**Mobil** 

Bundesamt für Strassen ASTRA

Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG, Juli 2021



Velofahren in der Schweiz 2020

Auswertung Veloland-Befragung 2019
und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»

Impressum

Auftraggeber und Herausgeber:	Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern Stiftung SchweizMobil, Bern
Autoren:	Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi Lamprecht und Stamm Sozialforschung und Beratung AG Forchstrasse 212, 8032 Zürich www.lssf.ch
Fachbegleitung und Unterstützung:	Lorenz Schweizer, Lukas Stadtherr, SchweizMobil, Bern Martin Urwyler, Silvio Zala, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern Susanne Frauenfelder, Ulrike Marx, Schweizer Wanderwege, Bern
Vertrieb:	Der Bericht kann von den folgenden Websites heruntergeladen werden: www.langsamverkehr.ch , www.schweizmobil.org
Copyright:	ASTRA / SchweizMobil / LSSFB, Juli 2021
Zitiervorschlag:	Adrian Fischer, Markus Lamprecht und Rahel Bürgi: Velofahren in der Schweiz 2020. Hrsg. Bundesamt für Strassen ASTRA und Stiftung SchweizMobil, Bern 2021.

Velofahren in der Schweiz 2020

Auswertung Velo-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»

Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG

Studie im Auftrag der
Stiftung SchweizMobil und des
Bundesamtes für Strassen ASTRA

Juli 2021

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	6
L'essentiel en bref	8
L'essenziale in breve	10
The most important points at a glance	12
1. Einleitung	14
2. Grundlagen / Infrastruktur und Angebote	16
3. Velofahren als Sport- und Bewegungsaktivität	17
3.1 Ausübung in der Schweizer Wohnbevölkerung	17
3.2 Häufigkeit und zeitlicher Umfang des Velofahrens.....	18
3.3 Verwendung des Velos im Alltag und auf Velotouren	20
4. Nutzung von signalisierten Velorouten und Routen von Veloland Schweiz	22
4.1 Nutzung von signalisierten Velorouten.....	22
4.2 Nutzung der Routen von Veloland Schweiz	23
4.3 Zweck der Velofahrten auf den Routen.....	28
4.4 Nutzung der Routen von Veloland Schweiz durch ausländische Gäste	28
4.5 Tages- und Mehrtagestouren.....	29
5. Profil der Velofahrenden	31
5.1 Soziodemografie	31
5.2 Verbreitung und Popularität des Velofahrens in den Regionen.....	35
5.3 Motive der Velofahrenden.....	37
6. Mehrtägige Velotouren und Velofahren in den Ferien	39
6.1 Mehrtägige Velotouren	39
6.2 Velofahren im Rahmen eines Ferienaufenthalts	41
6.3 Übernachtungen und generierte Logiernächte.....	41
6.4 Veloferien.....	44
7. Begleitung und Gruppengrösse	46
8. Planung der Velotour und Orientierung unterwegs	49
8.1 Planung der Velotour.....	49

8.2	Orientierung unterwegs.....	52
9.	Nutzung von Verkehrsmitteln und kombinierte Mobilität.....	56
10.	Ausgaben und Umsatz.....	59
11.	Wichtigkeit und Beurteilung der Infrastruktur und Angebote	62
11.1	Wichtigkeit und Zufriedenheit von Aspekten und Angeboten auf Velotouren	62
11.2	Mögliche Störfaktoren auf Velotouren	68
12.	Bekanntheit von SchweizMobil und Veloland Schweiz.....	71
13.	Erhebungs- und Auswertungsmethoden	73
13.1	Sport Schweiz 2020.....	73
13.2	Befragung Veloland 2019	75

Das Wichtigste in Kürze

Grundlage der vorliegenden Studie sind die repräsentative Bevölkerungsbefragung «Sport Schweiz 2020» und die «Befragung Veloland 2019» auf den Routen von Veloland Schweiz. Beide Erhebungen wurden im Jahr 2019 durchgeführt, d.h. noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in der Schweiz.

Die folgenden Punkte fassen die wichtigsten Befunde der Studie zusammen:

- Velofahren ist in der Schweiz weit verbreitet. 42 Prozent der Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren nennen Velofahren als ausgeübte Bewegungs- und Sportaktivität. Ein Zehntel der Schweizer Wohnbevölkerung benutzt fürs Velofahren zumindest ab und zu ein E-Bike. Velofahren hat zwischen 2007 und 2019 an Popularität gewonnen ([vgl. Abschnitt 3.1](#)).
- Im Mittel fährt man pro Jahr an 40 Tagen Velo und ist an einem solchen Tag eine Stunde im Sattel. Es gibt ein breites Spektrum der Velonutzung: von der sporadischen Nutzung an wenigen Tagen bis hin zu Personen, die (fast) täglich im Velosattel sind. Gleiches gilt für die Nutzung des E-Bikes ([vgl. Abschnitt 3.2](#)).
- Mehrheitlich wird das Velo sowohl im Alltag als auch für kürzere oder längere Velotouren in der Freizeit verwendet. Von der Schweizer Wohnbevölkerung unternehmen hochgerechnet 2.4 Millionen Personen pro Jahr im Mittel 15 kürzere oder längere Velotouren ([vgl. Abschnitt 3.2](#)).
- Signalisierte Velorouten werden jährlich von einem Fünftel der Wohnbevölkerung genutzt, signalisierte Mountainbikerouten von einem Zehntel. BMX- und Bikeanlagen sprechen ein kleines Segment von einem Prozent an ([vgl. Abschnitt 4.1](#)).
- Die Bekanntheit und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz hat zwischen 2013 und 2019 markant zugenommen. Von der Schweizer Wohnbevölkerung haben über eine Million Personen die Routen von Veloland Schweiz schon genutzt. Im Mittel fährt man pro Jahr an 5 Tagen auf einer Veloland-Route. Häufig werden die Routen auch mit E-Bikes genutzt ([vgl. Abschnitt 4.2](#)).
- Die Routen von Veloland Schweiz werden mehrheitlich für Velotouren genutzt, es gibt aber auch Personen, die die Routen für Trainingsfahrten, für den Arbeitsweg oder für andere Zwecke nutzen ([vgl. Abschnitt 4.3](#)).
- Zu den einheimischen Nutzenden der Veloland-Routen kommen noch schätzungsweise 115'000 ausländische Gäste, die in der Schweiz Velotouren machen, und dazu bewusst Routen von Veloland Schweiz wählen ([vgl. Abschnitt 4.4](#)).
- Die Routen werden am häufigsten für Tagesausflüge vom Wohnort aus, aber auch für Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten und vielfach für Mehrtagestouren genutzt ([vgl. Abschnitt 4.5](#)).
- Velofahren ist bei Frauen und Männern ähnlich stark verbreitet. Neben der Alltagsverwendung nutzen Männer das Velo im Vergleich zu den Frauen häufiger auch für Velotouren. E-Bikes werden etwas öfter von Frauen verwendet. Velofahren und die Nutzung der Veloland-Routen haben besonders in den Altersgruppen ab 45 Jahren zugenommen. Je höher das Einkommen, desto eher fährt man Velo. Bei Ausländer/innen ist Velofahren weniger verbreitet ([vgl. Abschnitt 5.1](#)).
- In der Deutschschweiz wird mehr Velo gefahren als in der französischen und der italienischen Schweiz, die Romands haben aber aufgeholt. In der Deutschschweiz wird das Velo häufiger für

Alltagsfahrten verwendet, in der Romandie beschränkt sich die Velonutzung relativ häufig auf Freizeitfahrten und Velotouren. E-Bikes kommen in der Deutschschweiz häufiger zum Einsatz als in den anderen Sprachregionen ([vgl. Abschnitt 5.2](#)).

- Auf den Routen von Veloland Schweiz werden viele mehrtägige Velotouren unternommen. Die grosse Mehrheit der mehrtägigen Touren ist selbst organisiert. Bei jeder zwölften Tour übernimmt ein Reiseveranstalter oder ein Reisebüro die Organisation ([vgl. Abschnitt 6.1](#)).
- Während Ferienaufenthalten wird das Velo überwiegend für Velotouren eingesetzt. Im Mittel dauern die Ferienaufenthalte eine Woche. Davon wird an 4 Tagen das Velo benutzt ([vgl. Abschnitt 6.2](#)).
- Zur Übernachtung nutzen Velotouristen neben Hotels oft auch Campingplätze. Mehrtagestouren und Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten generieren nach einer groben Schätzung über 1.7 Millionen bezahlte Logiernächte in der Schweiz ([vgl. Abschnitt 6.3](#)).
- Die meisten Velotouren werden zu zweit unternommen. Auf Mehrtagestouren sind öfters auch grössere Gruppen miteinander unterwegs. Etwa auf jeder zehnten Velotour fahren Kinder mit ([vgl. Abschnitt 7](#)).
- Zur Planung und Information vor einer Velotour wird am häufigsten das Internet, Karten und Smartphone-Apps verwendet. Für Mehrtagestouren werden oft auch Bücher und Routenführer beigezogen. Ältere Velofahrende wählen häufiger bereits bekannte Touren aus, für welche sie sich nicht speziell zu informieren brauchen ([vgl. Abschnitt 8.1](#)).
- Die Wegweiser auf den Routen von Veloland Schweiz sind ein beliebtes Hilfsmittel zur Orientierung unterwegs. Die Wegweiser, Smartphone-Apps und GPS-Geräte haben zwischen 2013 und 2019 als Orientierungshilfen an Bedeutung gewonnen ([vgl. Abschnitt 8.2](#)).
- Für die Mehrheit der Velotouren werden neben dem Velo keine zusätzlichen Verkehrsmittel benötigt. Falls weitere Verkehrsmittel hinzukommen, spielen Bahn und motorisierte Individualverkehrsmittel (Auto, Wohnmobil) eine ähnlich wichtige Rolle. Bei Mehrtagestouren kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln eine grössere Bedeutung zu ([vgl. Abschnitt 9](#)).
- Ein durchschnittlicher Velotourentag ohne auswärtige Übernachtung ist mit Ausgaben von rund 30 Franken verbunden. Bei Touren mit auswärtigen Übernachtungen sind die Kosten pro Tourentag deutlich höher. Die einheimischen Velotourenfahrenden und die ausländischen Velotouristen generieren zusammen einen jährlichen Umsatz von rund 3 Milliarden Franken ([vgl. Abschnitt 10](#)).
- Besonders wichtig sind den Velofahrenden auf ihren Touren eine attraktive Landschaft und das Erleben der Natur. Sie sind mit diesen Aspekten auch sehr zufrieden. Etwas weniger zufrieden sind sie mit den Distanzangaben in regelmässigen Abständen sowie dem Angebot an Servicestationen und Ladestationen für E-Bikes ([vgl. Abschnitt 11.1](#)).
- Am stärksten stört die Velofahrenden der motorisierte Verkehr, herumliegender Abfall sowie beschädigte, fehlende oder fehlerhaft Wegweiser. Während sie dem motorisierten Verkehr häufig und herumliegendem Abfall ab und zu begegnen, kommen Unzulänglichkeiten mit den Wegweisern eher selten vor ([vgl. Abschnitt 11.2](#)).
- Die Routen von Veloland Schweiz sind in der Deutschschweiz bekannter als in der französischsprachigen und der italienischsprachigen Schweiz. Ein Fünftel der Schweizer Wohnbevölkerung und ein Viertel der Velofahrenden kennen SchweizMobil ([vgl. Abschnitt 12](#)).

L'essentiel en bref

Les bases de cette étude sont l'enquête «Sport Suisse 2020» auprès de la population ainsi que l'enquête «La Suisse à vélo 2019» auprès des usagers de ses itinéraires. Ces deux enquêtes se sont déroulées en 2019, soit encore avant la pandémie du Covid-19 en Suisse.

Les principaux résultats sont résumés ci-après:

- La pratique du vélo est largement répandue en Suisse. 42 pourcents de la population résidente âgée d'au moins 15 ans mentionnent le vélo comme activité de mouvement ou de sport. Un dixième de la population utilise un vélo électrique au moins de temps à autre. La pratique du vélo a gagné en popularité entre 2007 et 2019 ([cf. paragraphe 3.1](#)).
- En moyenne, on est en selle pendant une heure lors de 40 jours par an. L'utilisation du vélo correspond à un large spectre allant d'un recours sporadique lors de quelques jours à des personnes qui sont (presque) quotidiennement en selle. Il en est de même pour l'utilisation de vélos électriques ([cf. paragraphe 3.2](#)).
- Le vélo est utilisé en majorité aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour des tours de loisirs plus ou moins longs. Extrapolé à l'ensemble de la population suisse, 2,4 millions de personnes entreprennent 15 tours à vélo plus ou moins longs en moyenne par année ([cf. paragraphe 3.2](#)).
- En moyenne annuelle, un cinquième de la population résidente utilise des itinéraires cyclables balisés et un dixième ceux pour le VTT. Les installations pour BMX et VTT ne sont mentionnées que par un petit pourcent ([cf. paragraphe 4.1](#)).
- La notoriété et l'utilisation des itinéraires de «La Suisse à vélo» ont nettement augmenté entre 2013 et 2019. Parmi la population résidente, plus d'un million de personnes a déjà utilisé ces itinéraires. En moyenne, on emprunte 5 jours par an un itinéraire de «La Suisse à vélo». Les itinéraires sont aussi souvent parcourus à vélo électrique ([cf. paragraphe 4.2](#)).
- Les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont généralement empruntés pour des tours à vélo, mais aussi pour l'entraînement, les trajets pendulaires ou d'autres motifs ([cf. paragraphe 4.3](#)).
- En plus des utilisateurs domiciliés en Suisse, les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont encore parcourus par environ 115'000 visiteurs de l'étranger qui voyagent à vélo en Suisse et choisissent sciemment ces itinéraires ([cf. paragraphe 4.4](#)).
- Les itinéraires sont le plus souvent utilisés pour des excursions d'une journée à partir du domicile mais aussi pour des sorties à vélo à partir du lieu de vacances et fréquemment pour des tours de plusieurs jours ([cf. paragraphe 4.5](#)).
- Le vélo est largement répandu aussi bien auprès des femmes que des hommes. A côté des déplacements quotidiens, les hommes utilisent aussi plus souvent le vélo pour des tours que les femmes. Les femmes recourent un peu plus souvent au vélo électrique. La pratique du vélo et l'utilisation des itinéraires de «La Suisse à vélo» a particulièrement progressé pour les groupes d'âge à partir de 45 ans. Plus le revenu est élevé, plus on recourt au vélo. La pratique du vélo est moins répandue parmi la population résidente étrangère ([cf. paragraphe 5.1](#)).
- Le vélo est plus pratiqué en Suisse alémanique que dans les autres régions linguistiques mais l'écart avec les francophones a diminué. Le vélo est plus utilisé pour les déplacements quotidiens en Suisse alémanique alors qu'en Suisse romande le vélo se limite assez souvent aux loisirs et aux tours. Les vélos électriques sont plus utilisés en Suisse alémaniques que dans les autres régions linguistiques ([cf. paragraphe 5.2](#)).

- Beaucoup de tours à vélo de plusieurs jours sont entrepris sur les itinéraires de «La Suisse à vélo». La grande majorité est organisée directement. Un organisateur ou une agence de voyage intervient dans un cas sur douze ([cf. paragraphe 6.1](#)).
- A partir des lieux de vacances, le vélo est surtout utilisé pour des tours. Les séjours durent en moyenne une semaine avec 4 journées de vélo ([cf. paragraphe 6.2](#)).
- Les touristes à vélo dorment aussi souvent dans des campings en plus des hôtels. Selon une estimation grossière, les voyages et excursions à vélo à partir des lieux de vacances génèrent plus de 1,7 million de nuitées payées en Suisse ([cf. paragraphe 6.3](#)).
- La plupart des tours à vélo est entreprise à deux. Lors de voyages de plusieurs jours, des groupes plus grands sont plus souvent en route ensemble. Des enfants sont de la partie dans à peu près un tour sur dix ([cf. paragraphe 7](#)).
- Pour préparer et s'informer avant une tour à vélo, Internet, cartes et applis pour smartphone sont le plus souvent utilisés. Pour les voyages de plusieurs jours, des livres et des guides sont aussi souvent consultés. Les cyclistes plus âgés effectuent des tours déjà connus pour lesquels ils n'ont plus besoin de chercher des informations ([cf. paragraphe 8.1](#)).
- Les indicateurs sur les itinéraires «La Suisse à vélo» sont une aide appréciée pour se diriger en cours de route. Entre 2013 et 2019, les indicateurs, applis pour smartphone et appareils GPS ont gagné en importance pour naviguer.
- Pour la majorité des tours à vélo, aucun autre moyen de transport n'est nécessaire. Au besoin, chemin de fer et transports individuels (auto, camping-car) sont d'égale importance. Lors des voyages de plusieurs jours, les transports publics jouent un plus grand rôle ([cf. paragraphe 9](#)).
- Une journée moyenne de vélo sans nuitée est liée à des dépenses d'environ 30 francs. Lors de voyages avec des nuitées à l'extérieur, les coûts sont nettement plus élevés. Les touristes à vélo, aussi bien suisses qu'étrangers, génèrent ensemble un chiffre annuel d'affaires de quelque 3 milliards de francs ([cf. paragraphe 10](#)).
- Lors de leurs tours, les cyclistes accordent plus particulièrement de l'importance à l'attrait des paysages et à la découverte de la nature. Ils sont aussi très satisfaits de ces aspects. Ils sont moins contents en ce qui concerne l'espacement entre les indications de distance ainsi que les offres en stations de services et de recharge pour les vélos électriques ([cf. paragraphe 11.1](#)).
- Les cyclistes sont le plus dérangés par le trafic motorisé auquel ils sont souvent confrontés, par les déchets abandonnés qu'ils rencontrent de temps à autres ainsi que par les indicateurs endommagés, manquants ou erronés, ce qui arrive plutôt rarement ([cf. paragraphe 11.2](#)).
- Les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont plus connus en Suisse alémanique qu'en Suisse romande ou italienne. Un cinquième de la population résidente de Suisse et un quart des cyclistes connaissent SuisseMobile ([cf. paragraphe 12](#)).

L'essenziale in breve

Il presente studio poggia sul sondaggio rappresentativo tra la popolazione «Sport Svizzera 2020» e sul «Sondaggio La Svizzera in bici 2019» svolto sui percorsi di La Svizzera in bici. Le due rilevazioni sono state condotte nel 2019, ossia prima dello scoppio della pandemia da coronavirus in Svizzera.

I punti seguenti riassumono i principali risultati dello studio.

- La pratica della bici è molto popolare in Svizzera. Il 42 per cento della popolazione residente dai 15 anni in su indica il ciclismo tra le attività di movimento e sportive praticate. Un decimo della popolazione residente in Svizzera va in bicicletta utilizzando almeno ogni tanto una e-bike. Tra il 2007 e il 2019 la popolarità della pratica della bici è cresciuta ([cfr. capitolo 3.1](#)).
- In media, un ciclista usa la bici 40 giorni all'anno e in questi giorni trascorre un'ora in sella. L'uso della bici varia considerevolmente: va da chi ne fa un uso sporadico di pochi giorni all'anno a chi è in sella (praticamente) ogni giorno. Lo stesso vale per l'uso delle e-bike ([cfr. capitolo 3.2](#)).
- La maggior parte dei ciclisti utilizza la bici sia nella vita quotidiana, sia per gite brevi o lunghe nel tempo libero. Rapportando i dati a tutta la popolazione residente in Svizzera, 2,4 milioni di persone compiono ogni anno in media 15 gite in bici più o meno lunghe ([cfr. capitolo 3.2](#)).
- I percorsi per bici segnalati vengono utilizzati ogni anno da un quinto della popolazione residente, quelli segnalati per mountain bike da un decimo. Gli impianti per BMX e per bike interessano solo un piccolo segmento pari all'uno per cento ([cfr. capitolo 4.1](#)).
- Tra il 2013 e il 2019, la notorietà e l'utilizzo dei percorsi di La Svizzera in bici sono aumentati in modo considerevole. Tra la popolazione residente in Svizzera più di un milione di persone ha già utilizzato i percorsi di La Svizzera in bici. In media si utilizza un percorso di La Svizzera in bici 5 giorni all'anno. Spesso li si percorrono anche in sella a una e-bike ([cfr. capitolo 4.2](#)).
- I percorsi di La Svizzera in bici vengono utilizzati in prevalenza per gite in bici, ma c'è anche chi li utilizza per uscite di allenamento, per il tragitto casa-lavoro o per altri scopi ([cfr. capitolo 4.3](#)).
- Agli utenti indigeni dei percorsi di La Svizzera in bici si aggiungono circa 115'000 ospiti stranieri che fanno gite in bici in Svizzera utilizzando in modo mirato i percorsi di La Svizzera in bici ([cfr. capitolo 4.4](#)).
- I percorsi vengono utilizzati soprattutto per gite di un giorno da casa, ma anche per gite in bici nell'ambito di soggiorni di vacanza e spesso per gite di più giorni ([cfr. capitolo 4.5](#)).
- La bicicletta è altrettanto popolare tra le donne che tra gli uomini. Accanto all'uso nella vita quotidiana, per rapporto alle donne gli uomini usano più spesso la bicicletta anche per fare gite. Le donne usano un po' più spesso degli uomini le e-bike. La pratica della bici e l'utilizzo dei percorsi di La Svizzera in bici hanno conosciuto una crescita soprattutto tra le persone di età dai 45 anni in su. Più alto è il reddito, più si va in bicicletta. La pratica della bici è meno frequente tra la popolazione straniera ([cfr. capitolo 5.1](#)).
- Nella Svizzera tedesca si va più spesso in bici che nella Svizzera francese e italiana, ma i romandi hanno recuperato terreno. Nella Svizzera tedesca si utilizza maggiormente la bici nella vita quotidiana, mentre nella Svizzera romanda il suo utilizzo è più spesso riservato al tempo libero e alle gite in bici. L'uso delle e-bike è più frequente nella Svizzera tedesca che nelle altre regioni linguistiche ([cfr. capitolo 5.2](#)).

- Sui percorsi di La Svizzera in bici si compiono spesso gite di più giorni, la maggior parte delle quali viene organizzata autonomamente. Una gita su dodici viene organizzata da un operatore turistico o da un'agenzia viaggi ([cfr. capitolo 6.1](#)).
- Durante i soggiorni di vacanza si usa la bici in prevalenza per fare gite. I soggiorni di vacanza durano in media una settimana e durante questo periodo la bici viene utilizzata 4 giorni ([cfr. capitolo 6.2](#)).
- Oltre che agli alberghi, per il pernottamento i cicloturisti fanno anche spesso capo ai campeggi. Secondo una stima approssimativa, le gite in bici di più giorni e quelle nell'ambito di soggiorni di vacanza generano in Svizzera oltre 1,7 milioni di pernottamenti a pagamento ([cfr. capitolo 6.3](#)).
- La maggior parte delle gite in bici viene compiuta viaggiando in due. Le gite di più giorni avvengono anche spesso in gruppi di più persone. La partecipazione di bambini interessa una gita in bici su dieci ([cfr. capitolo 7](#)).
- Per preparare una gita in bici e raccogliere informazioni si consultano soprattutto internet, mappe e app per smartphone. Per le gite di più giorni si ricorre spesso anche a libri e guide dei percorsi. I ciclisti più anziani scelgono più spesso itinerari che conoscono già e per i quali non hanno bisogno di procurarsi informazioni specifiche ([cfr. capitolo 8.1](#)).
- Gli indicatori di direzione sui percorsi di La Svizzera in bici sono un mezzo apprezzato per orientarsi strada facendo. Tra il 2013 e il 2019, l'importanza degli indicatori di direzione, delle app per smartphone e degli apparecchi GPS quali strumenti di orientamento è cresciuta ([cfr. capitolo 8.2](#)).
- La maggior parte delle gite in bici avviene utilizzando esclusivamente la bici, senza altri mezzi di trasporto. Quando si ricorre ad altri mezzi di trasporto, il treno e i mezzi di trasporto individuali motorizzati (auto, camper) vengono utilizzati praticamente nella stessa misura. I mezzi pubblici svolgono un ruolo più importante nelle gite di più giorni ([cfr. capitolo 9](#)).
- In media, durante una gita in bici di un giorno senza pernottamento fuori casa si spendono circa 30 franchi. Nelle gite con pernottamenti fuori casa la spesa per ogni giorno di gita è nettamente superiore. I cicloescursionisti indigeni e i cicloturisti stranieri generano insieme un fatturato annuo pari a circa 3 miliardi di franchi ([cfr. capitolo 10](#)).
- I fattori particolarmente importanti per chi fa una gita in bici sono l'attrattiva paesaggistica e la frequentazione della natura. E i ciclisti sono molto soddisfatti di questi aspetti. Sono invece un po' meno soddisfatti delle indicazioni delle distanze a intervalli regolari, nonché dell'offerta di stazioni di servizio e stazioni di ricarica per e-bike ([cfr. capitolo 11.1](#)).
- Ciò che dà più fastidio ai ciclisti è il traffico motorizzato, i rifiuti sparsi per terra e gli indicatori di direzione danneggiati, mancanti o con indicazioni sbagliate. Il traffico motorizzato lo incontrano spesso, i rifiuti sparsi per terra ogni tanto, mentre i difetti legati alla segnaletica sono piuttosto rari ([cfr. capitolo 11.2](#)).
- I percorsi di La Svizzera in bici sono più noti nella Svizzera tedesca che nella Svizzera francese e italiana. Un quinto della popolazione residente in Svizzera e un quarto dei ciclisti conoscono SvizzeraMobile ([cfr. capitolo 12](#)).

The most important points at a glance

This study is based on the representative population survey "Sport Switzerland 2020" and the "Survey Cycling in Switzerland 2019" on the "Cycling in Switzerland" routes. Both surveys were conducted in 2019, i.e. before the outbreak of the Corona pandemic in Switzerland.

The most important findings are summarised in the following bullet points:

- Cycling is very common in Switzerland. 42 per cent of the Swiss population aged 15 and over name cycling as a physical activity and a sport. One tenth of the Swiss population uses an e-bike for cycling on an occasional basis. Cycling gained popularity between 2007 and 2019 ([cf. Section 3.1](#)).
- On average, people cycle 40 days a year and spend one hour on the bike on each of these days. There is a broad spectrum of bicycle use: from sporadic use on a few days to people who are in the saddle (almost) every day. The same applies to e-bike use ([cf. Section 3.2](#)).
- The majority of people use bicycles both in everyday life as well as for shorter or longer cycling tours in their free time. Of the Swiss population, 2.4 million people undertake an average of 15 shorter or longer cycling tours per year ([cf. Section 3.2](#)).
- Signposted cycle routes are used annually by one fifth of the population, signposted mountain bike routes by one tenth. BMX and other bike facilities appeal to a small one percent ([cf. Section 4.1](#)).
- The awareness and use of the Cycling in Switzerland routes increased significantly between 2013 and 2019. Of the Swiss population, over one million people have already used the Cycling in Switzerland routes. On average, people ride one of said routes on 5 days per year. The routes are also frequently used with e-bikes ([cf. Section 4.2](#)).
- Most of the Cycling in Switzerland routes are used for cycling tours, but there are also people who use the routes to train, to commute to work or for other purposes ([cf. Section 4.3](#)).
- In addition to the national users of the Cycling in Switzerland routes, there are an estimated 115,000 foreign visitors who cycle in Switzerland and consciously choose Cycling in Switzerland routes ([cf. Section 4.4](#)).
- The routes are most often used for day trips starting from home, but also for cycling tours as part of a holiday and often for multi-day trips ([cf. Section 4.5](#)).
- Cycling is similarly prevalent among women and men. Besides everyday use, men also use the bicycle more frequently for cycling tours compared to women. E-bikes are used slightly more often by women. Cycling and the use of Cycling in Switzerland routes have increased especially among those aged 45 and older. The higher the income, the more likely people are to cycle. Cycling is less common among foreigners ([cf. Section 5.1](#)).
- German-speaking Switzerland cycles more than French-speaking and Italian-speaking Switzerland, but the French-speakers have caught up. In German-speaking Switzerland the bicycle is used more for everyday trips, while in French-speaking Switzerland, bicycle use is often limited to free time rides and cycling tours. E-bikes are used more frequently in German-speaking Switzerland than in the other language regions ([cf. Section 5.2](#)).
- Many multi-day cycling tours are undertaken on the Cycling in Switzerland routes. The vast majority of the multi-day tours are independently organised. One in twelve tours are organised by a tour operator or travel agency ([cf. Section 6.1](#)).

- During holidays, the bicycle is mainly used for cycling tours. On average, holidays last one week. During this period, the bicycle is used on 4 days ([cf. Section 6.2](#)).
- For overnight stays, cycle tourists often use campsites as well as hotels. According to a rough estimate, multi-day tours and cycle tours as part of a holiday generate over 1.7 million paid overnight stays in Switzerland ([cf. Section 6.3](#)).
- Most cycling tours are undertaken in pairs. On multi-day tours, larger groups are often on the road together. Children join around every tenth cycling tour ([cf. Section 7](#)).
- The internet, maps and apps are the most common tools when planning and gathering information before a bike tour. For multi-day tours, books and route guides are also regularly consulted. Older cyclists more often choose known tours where they do not need to gather new information ([cf. Section 8.1](#)).
- The signposts on the Cycling in Switzerland routes are a popular tool when navigating on the road. Between 2013 and 2019 signposts, apps and GPS devices gained popularity as tools of navigation ([cf. Section 8.2](#)).
- For most cycling tours, no additional means of transport are needed apart from the bicycle. If other means of transport are added, rail and private motorised transport (car, camper van) play a similarly important role. For multi-day tours, public transport has gained in importance ([cf. Section 9](#)).
- An average day's cycling tour without an overnight stay away from home involves expenses of around 30 Swiss francs. For tours with overnight stays away from home, the costs per tour day are significantly higher. Domestic cyclists and foreign cyclists together generate an annual turnover of around 3 billion Swiss francs ([cf. Section 10](#)).
- An interesting landscape and experiencing nature are particularly important to cyclists when on a tour. This is an area in which they are satisfied. They are somewhat less satisfied with how regularly the distances are indicated and the availability of service and charging stations for e-bikes ([cf. Section 11.1](#)).
- Cyclists are most bothered by motorised traffic, litter and damaged, missing or faulty signposts. While they frequently encounter motorised traffic and find litter now and then, inadequacies with signposts are rare ([cf. Section 11.2](#)).
- The Cycling in Switzerland routes are better known in German-speaking Switzerland than in French-speaking and Italian-speaking Switzerland. One fifth of the Swiss population and one quarter of cyclists are familiar with SwitzerlandMobility ([cf. Section 12](#)).

1. Einleitung

Velofahren zählt in der Schweiz zu den populärsten Freizeitaktivitäten. Ein vielerorts guter Ausbaustandard der Veloinfrastrukturen sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr, sowie ein flächendeckend signalisiertes Routennetz tragen dazu bei, dass Velofahren für weite Teile der Bevölkerung attraktiv ist. Für den Tourismus in der Schweiz ist das Velo von grosser Bedeutung. Schweizer und ausländische Gäste nutzen die Angebote und tragen mit Ihren Ausgaben zur Unterstützung der regionalen Wirtschaft bei.

In ihrer Rolle als Dachkoordinatorin für den touristischen Langsamverkehr sowie als nationale Fachorganisation für den Velofreizeitverkehr unterhält die Stiftung SchweizMobil ein Monitoring-System. Mit diesem werden die Entwicklungen und Trends bei Angeboten, Nutzung und Effekten beobachtet, gemessen und dokumentiert. Im Vordergrund steht dabei, die unterschiedlichen Angebote von SchweizMobil (insbesondere Veloland, Mountainbikeland, Wanderland) gegenüberzustellen und die Ergebnisse anhand geeigneter Kennwerte miteinander vergleichbar zu machen. Das Monitoring sieht dabei vor, in regelmässigen Abständen bestimmte Kennzahlen und Verhaltensparameter der Nutzer zu ermitteln. Das Monitoring wird durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) unterstützt und eng mit den Schweizer Wanderwegen koordiniert.

Der vorliegende Bericht untersucht das Velofahren in der Schweiz. Velofahren hat viele Facetten. Fahrräder werden zu unterschiedlichen Zwecken verwendet. Sie werden im Alltag eingesetzt – zum Beispiel auf dem Arbeitsweg, für Besuche oder Einkäufe – oder sie werden in der Freizeit für kürzere oder längere Velotouren verwendet. Es gibt unterschiedliche sportliche Aktivitäten, die mit Fahrrädern ausgeübt werden und verschiedene Typen von Fahrrädern. In der vorliegenden Studie werden diese Facetten beleuchtet, das Hauptaugenmerk liegt aber bei den Velotouren. Mountainbiken und Mountainbiketouren werden in einem separaten Bericht behandelt.

In der Studie steht die Beantwortung der folgenden Fragen im Vordergrund:

- Wie viele Personen fahren in der Schweiz Velo? Wie häufig fährt man pro Jahr Velo und wie lange ist man an einem Velotag im Sattel.
- Wie viele Personen fahren Rennvelo und wie häufig werden E-Bikes beim Velofahren benutzt?
- Wer macht in der Freizeit kürzere oder längere Velotouren?
- Wie viele Personen nutzen signalisierte Velorouten und die Routen von Veloland Schweiz?
- Wie populär ist das Velofahren und die Nutzung der Veloland-Routen in verschiedenen Bevölkerungsgruppen? Welche sozialen und regionalen Unterschiede bestehen?
- Wie informieren sich die Velotourenfahrenden vor ihrer Tour und wie orientieren sie sich unterwegs? Welchen Stellenwert nehmen dabei das Internet, Smartphone-Apps und andere Hilfsmittel ein?
- In welchem Umfang werden neben dem Velo weitere Verkehrsmittel für Velotouren genutzt? Welche Verkehrsmittel stehen dabei im Vordergrund?
- Wie häufig werden mehrtägige Velotouren unternommen, und wer macht Ferien, bei denen das Velofahren im Vordergrund steht? Welche Übernachtungsangebote werden auf mehrtägigen Touren und bei Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten genutzt?

- Wie viel geben die Velotourenfahrenden für die An- und Rückreise, die Verpflegung und für allfällige Übernachtungen aus? Welcher Umsatz wird durch die Velotouren der einheimischen Bevölkerung und der ausländischen Velotouristen in der Schweiz erzielt?
- Was ist auf Velotouren besonders wichtig und wie zufrieden sind die Velofahrenden mit der Infrastruktur und verschiedenen Angeboten in Zusammenhang mit Velotouren?
- Was stört die Velofahrenden und wie häufig begegnen sie den möglichen Störfaktoren?

Diese Fragen können mit Hilfe zweier Erhebungen beantwortet werden:

- In der Bevölkerungsbefragung «Sport Schweiz 2020» wurden insgesamt 12'120 Personen zu ihren Sport- und Bewegungsaktivitäten, dem Sportinteresse und zur Nutzung verschiedener Infrastrukturen und Angebote befragt. Personen, die Velofahren als ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität angaben, wurden vertieft zu ihren Veloaktivitäten und zur Nutzung der Angebote von Veloland Schweiz befragt.
- In der «Befragung Veloland 2019» wurden insgesamt 2'610 Velofahrende an 76 Standorten auf den Routen von Veloland Schweiz für eine Online-Befragung gewonnen und detailliert zur realisierten Velofahrt, zum Velotourenfahren im Allgemeinen sowie zur Zufriedenheit mit der Infrastruktur und den Angeboten befragt.

Die Befragung Sport Schweiz wurde bereits in den Jahren 1999, 2007 und 2013 durchgeführt (Berichte Sport Schweiz 2000, Sport Schweiz 2008 und Sport Schweiz 2014). Auf den Routen von Veloland Schweiz wurden 2002, 2004 und 2013 Gäste- bzw. Nutzerbefragungen durchgeführt. Für verschiedene Aspekte ist damit ein Zeitvergleich möglich und es können Entwicklungen und Veränderungen über die Zeit beschrieben werden. Aufgrund von Änderungen in der Erhebungsmethode, Aktualisierungen einzelner Fragen und modifizierter Hochrechnungen sind die Vergleichsmöglichkeiten jedoch limitiert. Bei Sport Schweiz beschränkt sich der Zeitvergleich auf die Erhebungen 2007 bis 2019, bei der Nutzerbefragung auf die Erhebungen 2013 und 2019.

Die beiden aktuellen Befragungen wurden im Jahr 2019 durchgeführt, d.h. vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie, die in der Schweiz ab dem Februar 2020 einsetzte. Spezifische Effekte der Pandemie sind entsprechend nicht erfasst und beeinträchtigen die Zeitreihen nicht.

Wir möchten uns bei allen beteiligten Partnern für die gute Zusammenarbeit und das grosse Engagement bedanken. Namentlich danken möchten wir Lorenz Schweizer und Lukas Stadtherr von SchweizMobil, Susanne Frauenfelder, Ulrike Marx und Pietro Cattaneo von Schweizer Wanderwege sowie Gabrielle Bakels, Martin Urwyler und Silvio Zala vom Bundesamt für Strassen (ASTRA). Das Projekt wurde in Kooperation mit der Polyquest AG realisiert, die die Befragung der Velofahrenden auf den Routen von Veloland Schweiz durchführte – von der Festlegung der Standorte und der Gewinnung der Velofahrenden auf den Veloland-Routen über die Programmierung und Realisierung der Online-Befragung bis hin zur Datenaufbereitung. Für die wertvolle und fruchtbare Zusammenarbeit möchten wir dem Projektleiter Roman Scherer herzlich danken. Ein besonderer Dank geht schliesslich an alle Velofahrenden und befragten Personen, die an den Erhebungen teilgenommen haben und bereitwillig Auskunft über ihre Sportaktivitäten und das Velofahren gaben.

2. Grundlagen / Infrastruktur und Angebote

Die Stiftung SchweizMobil engagiert sich für ein nachhaltiges Freizeit- und Tourismusangebot im Langsamverkehr - nebst dem Velo und dem Mountainbike auch im Wandern, Skaten, Kanufahren, Winterwandern, Schneeschuhlaufen, Langlaufen und Schlitteln. SchweizMobil koordiniert dabei Aufbau, Betrieb und Vermarktung eines einheitlichen signalisierten Routennetzes, das derzeit aus 9 nationalen, 54 regionalen sowie aus 54 lokalen Veloland-Routen besteht (Tabelle 2.1).

Informationen über die Routen und das Dienstleistungsangebot werden von SchweizMobil über die Website (schweizmobil.ch), die Smartphone-App sowie Karten zur Verfügung gestellt. Für das internationale und nationale Marketing arbeitet die Stiftung SchweizMobil eng mit Schweiz Tourismus zusammen.

Die Routen und Angebote von Veloland Schweiz werden in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Fachstellen und Behörden, Gemeinden und Tourismusorganisationen entwickelt, so dass eine nachhaltige Entwicklung und Kommunikation gewährleistet ist. Derzeit sind rund 10'500 km Velorouten in das Netz von Veloland Schweiz integriert. Die Wegweisung ist einheitlich geregelt, gemäss der Schweizer Norm für die Signalisation des Langsamverkehrs. Velorouten sind durch rote Schilder gekennzeichnet, die mit einem weißen Fahrradpiktogramm und hellblauen Routenfeldern vervollständigt werden. Die farbigen Routenfelder enthalten jeweils eine Zahl, wobei einstellige Nummern für nationale, zweistellige Nummern für regionale und dreistellige Nummern für lokale Routen stehen.

T 2.1: Kennwerte zum Veloland-Routennetz von SchweizMobil

	Anzahl Routen	Länge Total (in Kilometer)
National	9	3'400
Regional	54	5'900
Lokal	54	1'900
Total	117	11'200

Quelle: SchweizMobil: Veloland Schweiz 2021

Neben den signalisierten Routen von Veloland Schweiz bestehen weitere (z.B. städtische) Velorouten, welche spezifisch für den Alltagsverkehr signalisiert sind und somit das Velofahren flächendeckend z.B. auf verkehrsarmen Straßen im Umfeld von Siedlungen ermöglichen. In der vorliegenden Studie liegt der Schwerpunkt auf den ausgeschilderten Routen von Veloland Schweiz.

3. Velofahren als Sport- und Bewegungsaktivität

3.1 Ausübung in der Schweizer Wohnbevölkerung

In der Schweiz wird viel Velo und E-Bike gefahren

Velofahren erfreut sich in der Schweiz grosser Beliebtheit. 42 Prozent der Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren nennen Velofahren als eine von ihnen ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität (Tabelle 3.1). Damit schwingen sich hochgerechnet knapp drei Millionen Einwohner/innen der Schweiz zumindest ab und zu in den Velosattel. Velofahren spricht Frauen und Männer gleichermassen an. Im Mittel fährt man pro Jahr an 40 Tagen Velo und ist an einem solchen Tag etwa eine Stunde auf dem Zweirad unterwegs. Hochgerechnet kommt die Schweizer Wohnbevölkerung ab 15 Jahren pro Jahr auf knapp 150 Millionen Velostunden.

Zum Velofahren zählen auch die beiden Unterkategorien Rennvelofahren und E-Bike-Fahren. Rennvelofahren wird von knapp 3 Prozent der Bevölkerung explizit als ausgeübte Sportaktivität angegeben. Hier sind die Männer klar in der Überzahl. Ein Zehntel der Schweizer Wohnbevölkerung ab 15 Jahren fährt zumindest ab und zu mit einem E-Bike.¹ Im Mittel ist man an 45 Tagen pro Jahr mit dem E-Bike unterwegs. Hochgerechnet ergeben sich ca. 37 Millionen E-Bike-Stunden.

Neben dem Velofahren wurde Mountainbiken als separate Sport- und Bewegungsaktivität erfasst. Knapp 8 Prozent der Bevölkerung fahren Mountainbike. Auch hier sind die Männer in der Überzahl. Jede(r) zwanzigste Velofahrer/in fährt auch Mountainbike, und gut ein Viertel der Mountainbikefahrenden (27%) fährt auch Velo. Fasst man die beiden Sportarten zusammen, so nutzen 48 Prozent der Wohnbevölkerung Fahrräder für Sport- und Bewegungsaktivitäten.²

¹ Während «Rennvelofahren» als eigenständige Sport- und Bewegungsaktivität angegeben werden konnte, wurde das E-Bike-Fahren in der Bevölkerungsbefragung «Sport Schweiz 2020» über zwei Wege erfasst. Zum einen konnte «E-Bike» als Sport- und Bewegungsaktivität angegeben werden, zum andern wurden alle Velofahrenden, d.h. Personen, die «Velofahren allgemein» oder «Rennvelofahren» angaben, gefragt, ob sie auch E-Bike fahren. Als Sport- und Bewegungsaktivität wurde E-Bike-Fahren von 5.3 Prozent der Bevölkerung genannt. Hinzu kommen nochmals 4.9 Prozent der Bevölkerung, die Velo oder Rennvelo fahren und dabei verschiedentlich oder gar ausschliesslich ein E-Bike benutzen.

² Velofahren umfasst im vorliegenden Bericht nicht auch das Mountainbikeland Schweiz werden in einem separaten Bericht behandelt.

T 3.1: Überblick zum Velofahren und Mountainbiken

	Nennung (in % der Bevölkerung)	Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)	Durchschnittsalter (in Jahren)	Frauenanteil (in %)	Häufigkeit der Aus- übung (mittlere Anzahl Tage pro Jahr)	Mittlere Anzahl Stunden pro Aktivität	Mittlere Anzahl Stunden pro Jahr	Anzahl Stunden Ausübung in der Wohn- bevölkerung (in Mio. h)
Velofahren (insgesamt, ohne Mountainbiken)	42.0	2'940	47	50	40	1	50	147.0
- Rennvelofahren	2.7	190	43	21	30	2	63	11.8
- Velofahren mit E-Bike	10.2	710	52	59	45	1	52	37.1
Mountainbiken	7.9	550	45	24	25	2	50	27.6

Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120.

Velofahren wird immer beliebter

Seit 2007 hat Velofahren deutlich an Popularität gewonnen. Waren es 2007 noch knapp 36 Prozent der Wohnbevölkerung, die Velofahren als eine von ihnen ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität angaben, so sind es 12 Jahre später knapp 42 Prozent (Tabelle 3.2). Da in diesem Zeitraum gleichzeitig die Wohnbevölkerung der Schweiz gewachsen ist, ergibt sich 2007 und 2019 schweizweit eine Zunahme von rund 900'000 Velofahrenden.

T 3.2: Entwicklung von Velofahren und Mountainbiken von 2007 bis 2019 (Anteile in Prozent und Hochrechnung in Tausend)

	2007		2013		2019	
	Anteil der Wohnbevöl- kerung (15–74 Jahre)	Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)	Anteil der Wohnbevöl- kerung (15–74 Jahre)	Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)	Anteil der Wohnbevöl- kerung (ab 15 Jahren)*	Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)*
Velofahren	35.6	2'030	39.1	2'380	42.0	2'940
Mountainbiken	6.1	350	6.3	390	7.9	550

Datenbasis: Sport Schweiz 2008, Sport Schweiz 2014 und Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 2007: 10'262; 2013: 10'652; 2019: 12'120. Anmerkung: * Grundgesamtheit der Erhebung von Sport Schweiz 2020 ist die Wohnbevölkerung der Schweiz im Alter ab 15 Jahren. In den beiden vorangehenden Erhebungen wurde die Schweizer Wohnbevölkerung im Alter zwischen 15 und 74 Jahren befragt. Die Ausweitung auf Personen im Alter über 74 Jahren wird in der Hochrechnung mitberücksichtigt. Ein kleiner Teil der Zunahme der Anzahl Personen fällt auf die Altersgruppe der über 74-Jährigen. In der Hochrechnung wird zudem dem Bevölkerungswachstum in der Schweiz Rechnung getragen.

3.2 Häufigkeit und zeitlicher Umfang des Velofahrens

Breites Spektrum der Velonutzung

Wer Velo fährt, macht dies im Mittel an 40 Tagen pro Jahr und sitzt an einem solchen Tag im Mittel während einer Stunde auf dem Velosattel ([vgl. die Überblickstabelle 3.1](#)). Tabelle 3.3 zeigt jedoch,

dass das Velo unterschiedlich häufig und unterschiedlich lang genutzt wird. Das Spektrum reicht von sporadischen Nutzer/innen, die das Velo an höchstens 5 Tagen aus dem Keller oder der Garage holen, bis hin zu Personen die (fast) täglich im Velosattel sind. Knapp 30 Prozent fahren an mehr als 100 Tagen pro Jahr Velo. Bei einem Viertel dauert die Velonutzung an einem Einsatz-tag höchstens 30 Minuten (26%), bei einem Siebtel in der Regel über 2 Stunden.

T 3.3: Häufigkeit (Anzahl Tage pro Jahr) und Dauer (Minuten/Stunden pro Aktivität) des Velofahrens (Anteile in Prozent aller Velofahrenden)

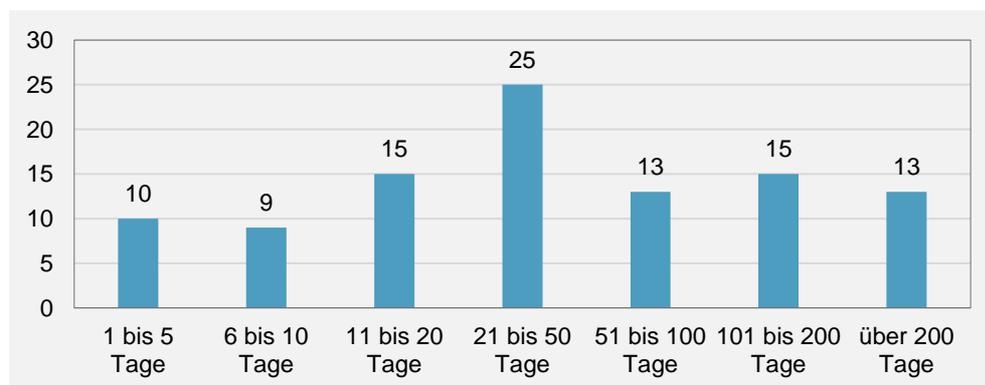
	1–5 Tage	6–10 Tage	11–20 Tage	21–50 Tage	51 – 100 Tage	101–200 Tage	mehr als 200 Tage	Total
bis 30 Min.	1	2	2	4	4	6	7	26
31 Min. – 1 Std.	1	3	5	7	5	6	5	32
>1 Std. – 2 Std.	2	4	6	8	4	2	2	28
>2 Std. – 3 Std.	1	1	2	3	1	1		9
>3 Std. – 5 Std.	1		1	1	1			4
über 5 Std.				1				1
Total	6	10	16	24	15	15	14	100

Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120 (5'089 Velofahrende). Anmerkung: Zellen mit einer Besetzung von mindestens 5 Prozent sind dunkler eingefärbt.

Sporadische und alltägliche Nutzung des E-Bikes

Auch beim E-Bike gibt es ein breites Spektrum, das von einer sporadischen Nutzung – ein Fünftel kommt pro Jahr auf höchstens 10 Tage – bis zu einer sehr regelmässigen Verwendung im Alltag – ein gutes Viertel fährt an über 100 Tagen E-Bike – reicht (Abbildung 3.1). Die grosse Mehrheit ist pro Tag jedoch nicht länger als eine Stunde mit dem E-Bike unterwegs (Abbildung 3.2).³

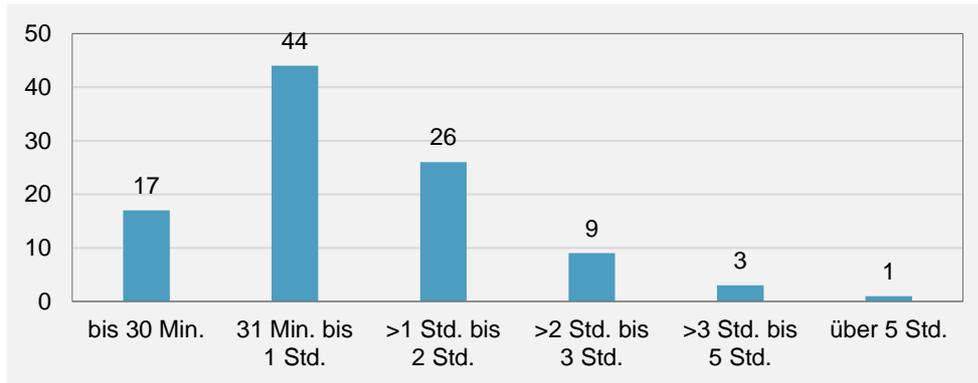
A 3.1: Häufigkeit des Velofahrens mit dem E-Bike (Anteile der E-Bike-Fahrenden mit der entsprechenden Anzahl Tagen, in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301 (1'140 Velofahrende mit dem E-Bike).

³ Da das E-Bike-Fahren über zwei Wege erfasst wurde, können die Anzahl Tage pro Jahr und die Dauer pro Aktivität nicht gleichzeitig in einer Tabelle dargestellt werden.

A 3.2: Dauer des Velofahrens mit dem E-Bike an einem Nutzungstag (Anteile an allen E-Bike-Fahrenden in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte 12'120 (610 Personen, die E-Bike als ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität nannten).

3.3 Verwendung des Velos im Alltag und auf Velotouren

Häufige Nutzung sowohl im Alltag wie für Velotouren

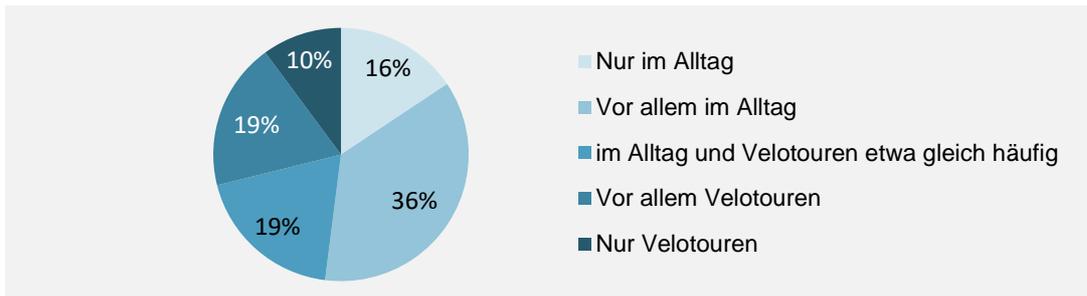
Die Mehrheit der Velofahrenden nutzt das Velo sowohl im Alltag als auch für kürzere oder längere Velotouren in der Freizeit (Abbildung 3.3). Bei der Hälfte steht das Alltagsfahren im Vordergrund, während ein knappes Drittel (29%) das Velo vor allem oder ausschliesslich für Freizeitfahrten einsetzt.⁴ Hochgerechnet unternehmen von der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren 2.4 Millionen Personen zumindest ab zu eine kürzere oder längere Velotour.

Wie viele längere oder kürzere Velotouren die Schweizer Wohnbevölkerung in der Freizeit pro Jahr unternimmt, kann anhand der Angaben zur Häufigkeit der Ausübung und zur Verwendung des Velos geschätzt werden. Nimmt man an, dass bei Personen, die das Velo vor allem im Alltag verwenden, jede zehnte Velofahrt eine Velotour in der Freizeit ist, und bei Personen, die vor allem Velotouren unternehmen, zwei von drei Fahrten auf eine Velotour zurückzuführen sind, so ergeben sich jährlich pro Freizeitvelofahrenden im Mittel 15 kürzere oder längere Velotouren und hochgerechnet pro Jahr rund 35 Millionen solcher Velotouren.⁵

⁴ Informationen zu soziodemografischen und regionalen Unterschieden im Einsatz des Velos finden sich im [Abschnitt 5](#).

⁵ Ein Vergleich mit der Anzahl Velotouren in der Freizeit im Jahr 2013 kann nur bedingt gemacht werden, da die Verwendung des Velos im Alltag und/oder auf Velotouren in einer dreistufigen und nicht in einer fünfstufigen Skala erfasst wurden. 2013 ergaben sich hochgerechnet rund 34 Millionen Velotouren.

A 3.3: Velonutzung im Alltag und auf Velotouren (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl befragte: 11'301 (Velofahrende: 4'417). Antwort auf die Frage «Fahren Sie vor allem im Alltag Velo, oder machen Sie in Ihrer Freizeit auch kürzere oder längere Velotouren?».

Ein Viertel der Schweizer Bevölkerung macht längere Velotouren

Alle Velofahrenden, die das Velo nicht ausschliesslich im Alltag nutzen, wurden zusätzlich gefragt, wie viele längere Velotouren mit einer Dauer von mindestens 3 Stunden sie pro Jahr unternehmen würden. Bei einem Viertel sind die Velofahrten in der Freizeit kürzer; sie machen keine dreistündigen Touren (Tabelle 3.4). Die Übrigen unternehmen pro Jahr mindestens eine längere Velotour. Damit machen zwei Drittel der Velofahrenden (63%) bzw. exakt ein Viertel der Wohnbevölkerung mindestens eine längere Velotour pro Jahr. Hochgerechnet sind dies 1.75 Millionen Personen. Diese Personen unternehmen im Durchschnitt 10 solche Touren, die Hälfte kommt auf nicht mehr als 5 längere Touren pro Jahr (Median).

T 3.4: Verwendung des Velos auf längeren Velotouren von mindestens 3 Stunden (Anteile in Prozent und Hochrechnung auf die Wohnbevölkerung in Tausend)

Anteil an allen Freizeit-Velofahrenden	74%
Anteil an allen Velofahrenden	63%
Anteil der Wohnbevölkerung	25%
Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)	1'750

Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301.

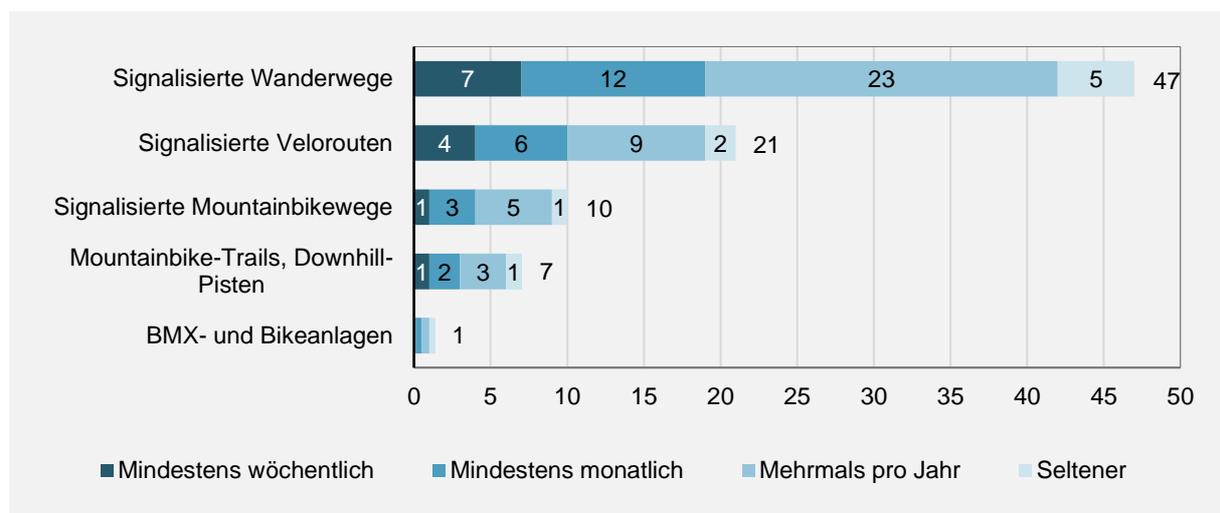
4. Nutzung von signalisierten Velorouten und Routen von Veloland Schweiz

4.1 Nutzung von signalisierten Velorouten

Knapp die Hälfte der Velofahrenden nutzt signalisierte Velorouten

Signalisierte Velorouten werden von einem guten Fünftel (21%) der Schweizer Wohnbevölkerung als Ort angegeben, an dem sie in den vorangehenden 12 Monaten Sport betrieben haben, bzw. als Sport-Infrastruktur genannt, die sie in diesem Zeitraum genutzt haben (Abbildung 4.1). Signalisierte Velorouten konnten aus einer breiten Palette von möglichen Sportorten und -infrastrukturen ausgewählt werden.⁶ Von allen Velofahrenden haben 43 Prozent explizit solche Routen genutzt. Daneben gibt es weitere Nutzergruppen, die z.B. mit dem Mountainbike oder den Inline-Skates auf den signalisierten Velorouten unterwegs sind. Signalisierte Mountainbikewege werden von einem Zehntel der Bevölkerung genutzt. Auf speziellen BMX- und Bikeanlagen ist ein kleines Segment von Nutzenden anzutreffen.

A 4.1 Nutzung von signalisierten Velorouten und Vergleich mit ausgewählten weiteren Infrastrukturen (Anteil der Wohnbevölkerung, der die Infrastruktur in den vorangehenden 12 Monaten nutzte, in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301.

⁶ Zur Nutzung der verschiedenen Sportinfrastrukturen konnte man aus einer breiten Palette von Infrastrukturen – von klassischen Sportanlagen (Turnhallen, Fussballplätze etc.) über Bewegungsräume im Wohnumfeld, Outdooranlagen (Vita-Parcours, Langlaufloipen, Berg-/Seilbahnen etc.) bis hin zu signalisierten Wegen und Routen (Wanderwege, Velorouten etc.) – angeben, ob man diese in den vergangenen 12 Monaten genutzt hatte, und wenn ja, wie häufig man diese nutzte. Die Infrastrukturnutzung wurde in der Befragung von Sport Schweiz 2020 neu zweistufig und mit einem definierten Zeitraum erhoben, weshalb ein Vergleich mit den früheren Erhebungen nicht möglich ist.

4.2 Nutzung der Routen von Veloland Schweiz

Mehr als eine Million einheimische Nutzer/innen

Zusätzlich zur Infrastrukturnutzung wurden alle Velofahrenden gefragt, ob sie die Routen von Veloland Schweiz kennen würden und wenn ja, ob sie diese schon genutzt hätten. Sechs von zehn Velofahrenden (61%) kennen die Routen, 28 Prozent kennen sie nicht, und 11 Prozent sind sich unsicher. Von denjenigen, welche die Routen kennen, haben zwei Drittel (67%) die Routen schon genutzt, ein Viertel (25%) hat sie (noch) nicht genutzt, und 8 Prozent können es nicht mit Sicherheit sagen. Damit haben rund 40 Prozent der Velofahrenden oder ein Sechstel der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren die Routen von Veloland Schweiz mit Sicherheit schon genutzt (Tabelle 4.1). Hochgerechnet sind dies deutlich über eine Million Personen.

Markante Zunahme von Bekanntheit und Nutzung der Veloland-Routen

Zwischen 2013 und 2019 haben die Bekanntheit und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz deutlich zugenommen. In diesem Zeitraum sind in der Schweizer Wohnbevölkerung rund 400'000 zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer hinzugekommen.

T 4.1: Bekanntheit und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz

	Anteil an allen Velofahrenden in %	Anteil der Wohnbevölkerung		Anzahl Personen (Hochrechnung)	
		Anteil in %	Veränderung 2013 – 2019 in Prozentpunkten *	Hochrechnung in Tausend	Zunahme 2013 – 2019 in Tausend *
Veloland-Routen bekannt	61	24	+ 4	1'700	350
Veloland-Routen genutzt	41	16	+ 6	1'150	400

Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301. Anmerkung: * Die Veränderung bezieht sich auf die Wohnbevölkerung im Alter zwischen 15 und 74 Jahren. Bei der Zunahme der Anzahl Personen werden gleichzeitig der grössere Anteil in der Wohnbevölkerung und das Wachstum der Schweizer Wohnbevölkerung berücksichtigt.

Auf den Routen von Veloland Schweiz kommen viele E-Bikes zum Einsatz

Alle Velofahrenden, die auf den Routen von Veloland Schweiz befragt wurden, konnten angeben, ob sie für ihre Velofahrt ein E-Bike benutzt haben. Vier von zehn Velofahrenden waren mit einem E-Bike unterwegs (Tabelle 4.2). Hat man für die Velofahrt bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt, so ist der Anteil der E-Bikefahrenden noch etwas grösser. Auf Velotouren werden E-Bikes mit gelben Nummernschildern etwas seltener eingesetzt, als wenn man die Routen für andere Zwecke nutzt (z.B. für den Arbeitsweg).⁷ Auf den Veloland-Routen ist der Anteil der E-Bike-Fahrenden bei den Frauen grösser (49%) als bei den Männern (38%). In der Altersgruppe der über 60-jährigen benutzen rund 60 Prozent ein E-Bike.

⁷ Detaillierte Informationen zu den verschiedenen Fahrtzwecken finden sich im [Abschnitt 4.3](#).

T 4.2: Verwendung des E-Bikes auf den Routen von Veloland Schweiz (Anteile in Prozent)

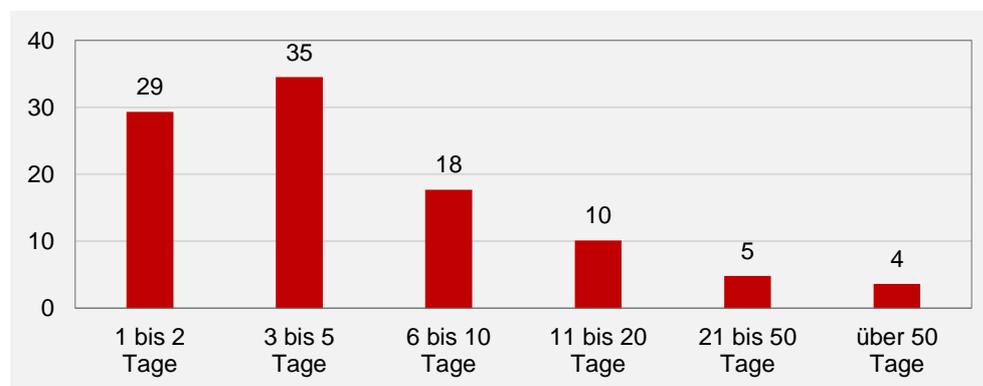
	E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 km/h (kein Nummernschild)	E-Bike mit Tretunterstützung bis 45 km/h (gelbes Nummernschild)	Total E-Bikes
Alle Velofahrten	33	6	39
Velotour/-reise	37	4	41
Andere Zwecke	27	8	35
<i>Veloland-Route bewusst gewählt</i>			
Alle Velofahrten	37	6	43
Velotour/-reise	37	4	41
Andere Zwecke	35	10	44

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Über 300 Millionen Kilometer werden auf den Veloland-Routen zurückgelegt

Die Velofahrenden, welche die Routen von Veloland Schweiz benutzen, fahren im Durchschnitt an 11 Tagen pro Jahr auf den Routen (arithmetisches Mittel), die Hälfte der Nutzenden kommt auf 5 Tage (Median). Abbildung 4.2 zeigt, dass ein Zehntel der Nutzenden die Routen an mehr als 20 Tagen pro Jahr nutzt. Hochgerechnet ergeben sich pro Jahr 5.7 Millionen Tage, an denen die Routen von Veloland Schweiz durch die einheimische Bevölkerung genutzt werden.⁸

A 4.2: Anzahl Tage pro Jahr, an denen die Veloland-Routen genutzt wurden (Anteil der Nutzenden in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301 (1'732 Nutzende der Routen von Veloland Schweiz).

Wie lange eine durchschnittliche Velofahrt auf einer Veloland-Route ungefähr dauert und wie viele Kilometer dabei zurückgelegt wurden, kann der Befragung Veloland 2019 entnommen werden. Eine Velofahrt erstreckt sich im Durchschnitt über 4.3 Stunden, die reine Fahrzeit beträgt dabei 3 Stunden (Tabelle 4.3). Betrachtet man nur die Fahrten, bei denen als Fahrtzweck «Velotour/-reise» angegeben wurde, so dauern diese durchschnittlich 5.3 Stunden mit einer reinen Fahrzeit von 3.8 Stunden. Bei einer bewussten Wahl einer Veloland-Route erhöht sich die

⁸ Für die Hochrechnung wird der Medianwert von 5 Tagen verwendet.

Dauer einer Velotour leicht auf durchschnittlich 5.5 Stunden bzw. einer reinen Fahrzeit von 3.9 Stunden. Bestreitet man die Velotour mit einem E-Bike sind die Fahrzeiten im Durchschnitt etwas kürzer als bei der Verwendung eines Velos ohne Tretunterstützung. Mit E-Bikes ist man durchschnittlich 3.5 Stunden in Fahrt, ohne Unterstützung durch einen Elektromotor tritt man im Durchschnitt 3.9 Stunden in die Pedale.

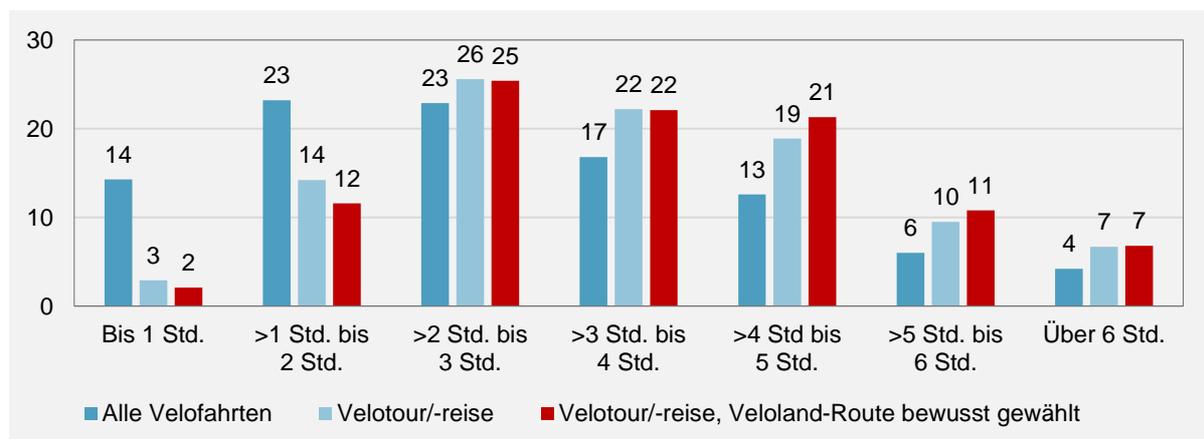
T 4.3: Dauer der Velofahrten und -touren (in Stunden) und zurückgelegte Distanz (in Kilometer)

	Unterwegszeit		Reine Fahrzeit		Zurückgelegte Distanz	
	Arithmetisches Mittel	Median	Arithmetisches Mittel	Median	Arithmetisches Mittel	Median
Alle Velofahrten	4.3	4.0	3.0	3.0	53	50
Velotour/-reise	5.3	5.0	3.8	3.5	61	57
Andere Zwecke	3.1	2.5	2.1	2.0	43	38
<i>Veloland-Route bewusst gewählt</i>						
Alle Velofahrten	4.8	4.5	3.4	3.0	58	55
Velotour/-reise	5.5	5.2	3.9	4.0	62	60

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

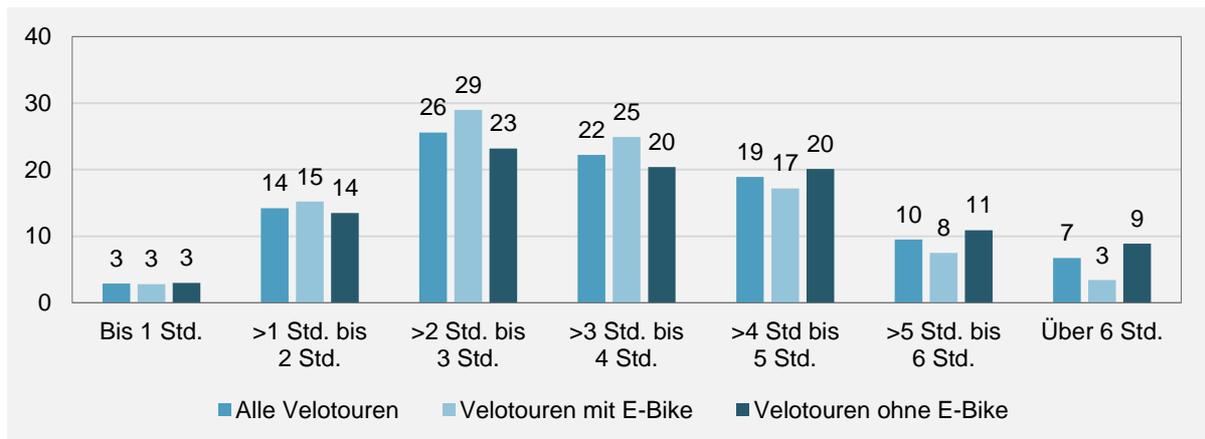
Die Abbildungen 4.3 bis 4.6 zeigen die Verteilungen der Fahrzeiten und der zurückgelegten Distanzen auf den Velofahrten und -touren. E-Bike-Fahrende und Velofahrende ohne Tretunterstützung kommen auf ihren Velotouren etwa gleich weit. Die durchschnittlich erreichte Tagesdistanz mit einem E-Bike beträgt 60 km, diejenige bei Touren ohne E-Bike 62 km. Bei den Velotouren mit Fahrrädern ohne Tretunterstützung sehen wir eine grössere Bandbreite der erreichten Distanzen (Abbildung 4.6).

A 4.3: Verteilung der reinen Fahrzeiten pro Tourentag (Anteil der Velofahrenden in Prozent)



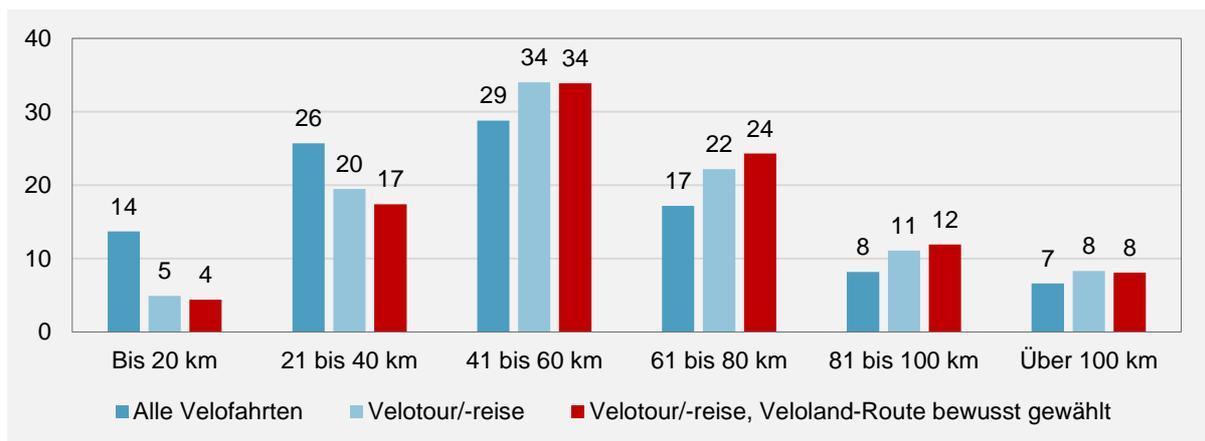
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

A 4.4: Verteilung der reinen Fahrzeiten auf Velotouren pro Tourentag nach Art des benutzten Velos (Anteil der Velofahrenden in Prozent)



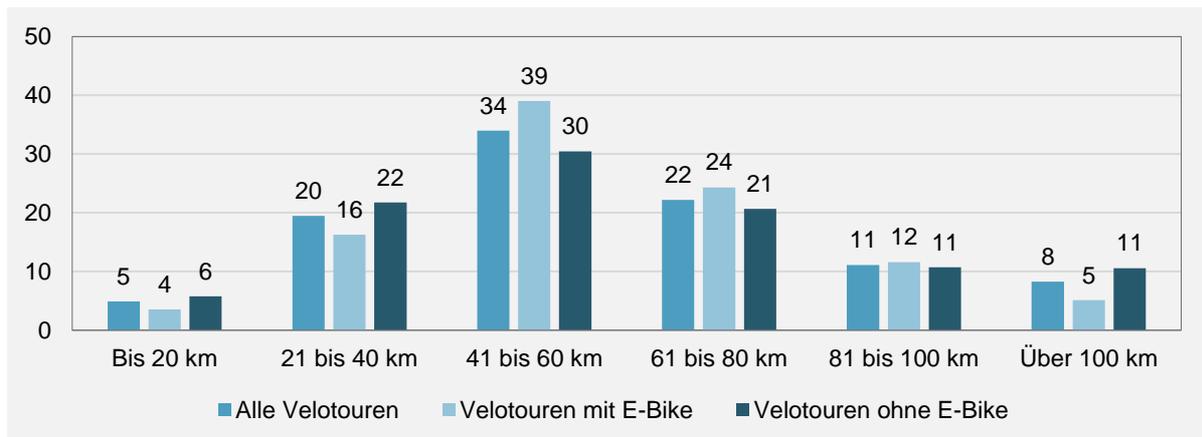
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'138 Velofahrende mit Fahrtzweck Velotour/-reise).

A 4.5: Verteilung der zurückgelegten Distanzen pro Tourentag (Anteil der Velofahrenden in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'138 Velofahrende mit Fahrtzweck Velotour/-reise).

A 4.6: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf Velotouren pro Tourentag nach Art des benutzten Velos (Anteil der Velofahrenden in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'138 Velofahrende mit Fahrtzweck Velotour/-reise).

Mit den Angaben aus Tabelle 4.3 können der zeitliche Umfang der Nutzung der Veloland-Routen durch die Schweizer Wohnbevölkerung sowie die zurückgelegten Distanzen in einer groben Schätzung hochgerechnet werden. Insgesamt fahren die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz pro Jahr 17 Millionen Stunden auf den Routen von Veloland Schweiz und legen dabei 315 Millionen Kilometer zurück.

T 4.4: Umfang der Nutzung der Routen von Veloland Schweiz durch die Wohnbevölkerung der Schweiz 2013 und 2019 (Schätzungen)

	2013		2019	
	Zeitlicher Umfang	Zurückgelegte Distanz	Zeitlicher Umfang	Zurückgelegte Distanz
Anteil der Wohnbevölkerung, der die Veloland-Routen nutzt	12.3%		16.4%	
Mittlere Anzahl Tage, an denen die Veloland-Routen genutzt werden (Median)	5 Tage		5 Tage	
Mittlere Dauer / zurückgelegte Distanz einer Velofahrt/-tour auf den Routen (Median)	3 Std.	50 km	3 Std.	55 km
Mittlere Anzahl Stunden bzw. Kilometer pro Person und Jahr	15 Std.	250 km	15 Std.	275 km
Zeitlicher Umfang der Routennutzung und zurückgelegte Distanz (Hochrechnungen)*	11 Mio. Std.	190 Mio. km	17 Mio. Std.	315 Mio. km

Datenbasis: Sport Schweiz 2014 und 2020, Befragung Veloland 2013 und 2019. Anzahl Befragte: Sport Schweiz: 2013: 10'652, 2019: 11'301; Befragung Veloland: 2013: 2'859, 2019: 2'118. * Bei den Hochrechnungen wird das Bevölkerungswachstum in der Schweiz mitberücksichtigt.

4.3 Zweck der Velofahrten auf den Routen

Routen werden vor allem, aber nicht nur für Velotouren genutzt

Signalisierte Velorouten und die Routen von Veloland Schweiz werden nicht nur von Velofahrenden und nicht nur für Velotouren genutzt, sondern auch von anderen Nutzergruppen und für jeweils ganz unterschiedliche Zwecke. Gut die Hälfte (54%) der auf den Veloland-Routen befragten Velofahrenden war auf einer Velotour unterwegs (Tabelle 4.5). Recht häufig werden die Routen auch für Trainingsfahrten sowie für den Weg zur Arbeit oder zu einer Freizeitlokalität genutzt. Bei einer bewussten Wahl der Veloland-Routen erhöht sich der Anteil der Tourenfahrenden auf zwei Drittel, aber die Routen werden durchaus auch für andere Zwecke (Arbeitswege, Besuche, Einkäufe etc.) bewusst gewählt.

T 4.5: Zweck der Velofahrten auf Veloland-Routen (Anteile in Prozent)

	Anteil an allen Velofahrten	Velofahrten mit bewusster Wahl einer Veloland-Route
Velotour/-reise	54	68
Training	16	9
Weg zu einer Freizeitlokalität	9	6
Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung	8	5
Besuch anderer Personen	7	6
Einkauf	4	3
Anderer Zweck	2	2

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

4.4 Nutzung der Routen von Veloland Schweiz durch ausländische Gäste

Über 100'000 ausländische Gäste nutzen die Routen von Veloland Schweiz

Neben der Schweizer Wohnbevölkerung machen auch ausländische Feriengäste oder Tagesausflügler Velotouren in der Schweiz und nutzen die Routen von Veloland Schweiz. Ihre Anzahl kann mit den vorliegenden Daten nur sehr grob geschätzt werden. Von allen auf den Routen befragten Velofahrenden stammten 12 Prozent aus dem Ausland. Betrachtet man nur die Velofahrenden, die auf einer Velotour unterwegs waren, so liegt der Anteil der ausländischen Gäste sogar bei 19 Prozent. Dieser Anteilswert darf jedoch nicht auf die in [Abschnitt 3.3](#) berechneten 2.4 Millionen einheimischen Personen, die kürzere oder längere Velotouren machen, bezogen werden.⁹ Geht man von einem Anteil zwischen 5 und 7 Prozent aus, so machen zwischen 120'000 und 160'000 ausländische Gäste Velotouren in der Schweiz.

⁹ Zum einen werden in der Befragung Veloland nur Velofahrende auf den Routen von SchweizMobil befragt. Diese werden stärker von ausländischen Gästen genutzt als andere Strassen und Wege, die von der einheimischen Bevölkerung zum Teil ebenfalls für Velotouren genutzt werden. Zusätzlich hängt der Anteil der ausländischen Gäste stark vom Standort und vom Zeitpunkt (während der Ferienwochen oder nicht) der Befragung ab.

Von den Velofahrenden, die bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt haben, hatten 14 Prozent ihren Wohnsitz im Ausland. Auch dieser Anteilswert darf nicht auf die in [Tabelle 4.1](#) aufgeführten 1,15 Millionen Schweizer Nutzer der Veloland-Routen bezogen werden. Geht man von 10 Prozent aus, so kommen noch 115'000 ausländische Gäste hinzu. Verglichen mit 2013 ergibt dies eine Erhöhung der Anzahl ausländischer Gäste, die bewusst auf einer Veloland-Route unterwegs sind, um ca. 25'000 Personen. Mit einer vorsichtigen Schätzung fahren die ausländischen Gäste an 2 Tagen pro Jahr auf den Routen von Veloland Schweiz, womit zu den 5.7 Millionen Velotagen der Schweizer Wohnbevölkerung auf den Routen noch rund 230'000 Velotourentage durch ausländische Gäste hinzukommen.

4.5 Tages- und Mehrtagestouren

Viele Mehrtagestouren auf den Routen von Veloland Schweiz

70 Prozent der Fahrten auf den Veloland-Routen sind Velofahrten oder Tagestouren ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts (Tabelle 4.6). Jede zehnte Fahrt fand im Rahmen eines Ferienaufenthalts statt, und jede fünfte Fahrt war Teil einer Mehrtagestour mit mindestens zwei aufeinanderfolgenden Etappen und Übernachtungen ausserhalb des Wohnorts.¹⁰ Wurde für die Fahrt bewusst eine Veloland-Route gewählt, erhöhen sich die Anteile der Fahrten im Rahmen von Ferienaufhalten und Mehrtagestouren.¹¹ Betrachtet man nur die Velotouren auf den Veloland-Routen, so handelt es sich noch bei 45 Prozent um Tagestouren ohne auswärtige Übernachtung.

T 4.6: Art der Routennutzung (Anteile in Prozent)

	Alle Nutzungszwecke		Velotour/-reise	
	Alle Velofahrten	Velofahrt mit bewusster Wahl einer Veloland-Route	Alle Velotouren	Velotour mit bewusster Wahl einer Veloland-Route
Velofahrt/Tagestour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts	70	59	51	45
Velofahrt/Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts	11	14	16	17
Mehrtagestour	19	27	33	38

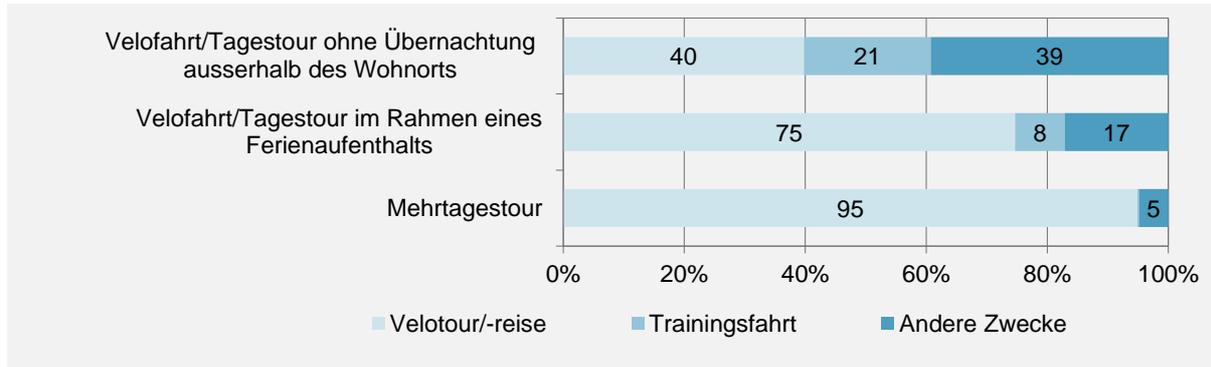
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

¹⁰ Bei Velofahrten/Tagestouren ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts startet man zum Teil direkt ab dem Wohnort mit dem Velo, zum Teil benutzt man zusätzliche Verkehrsmittel bis man zum Startpunkt der Velotour gelangt (vgl. dazu [Abschnitt 9](#)). Als Ferienaufenthalt werden auch Aufenthalte mit einer Übernachtung (z.B. Wochenendaufenthalte) gezählt. Die Häufigkeit der verschiedenen Tourenarten hängt stark von den Befragungsstandorten und vom Zeitpunkt der Befragung ab. Die Anteile müssen entsprechend mit Vorsicht interpretiert werden.

¹¹ Detaillierte Informationen zum Velofahren in den Ferien und zu Mehrtagestouren finden sich im [Abschnitt 6](#).

Anders betrachtet sind vier von zehn Velofahrten, die vom Wohnort aus bzw. ohne auswärtige Übernachtungen in Angriff genommen werden, Velotouren, und jede fünfte Fahrt ist eine Trainingsfahrt (Abbildung 4.7). Bei Fahrten im Rahmen von Ferientaufenthalten oder Mehrtagestouren stehen Velotouren klar im Vordergrund.

A 4.7: Zusammenhang zwischen Zweck der Velofahrten und Art der Routennutzung (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

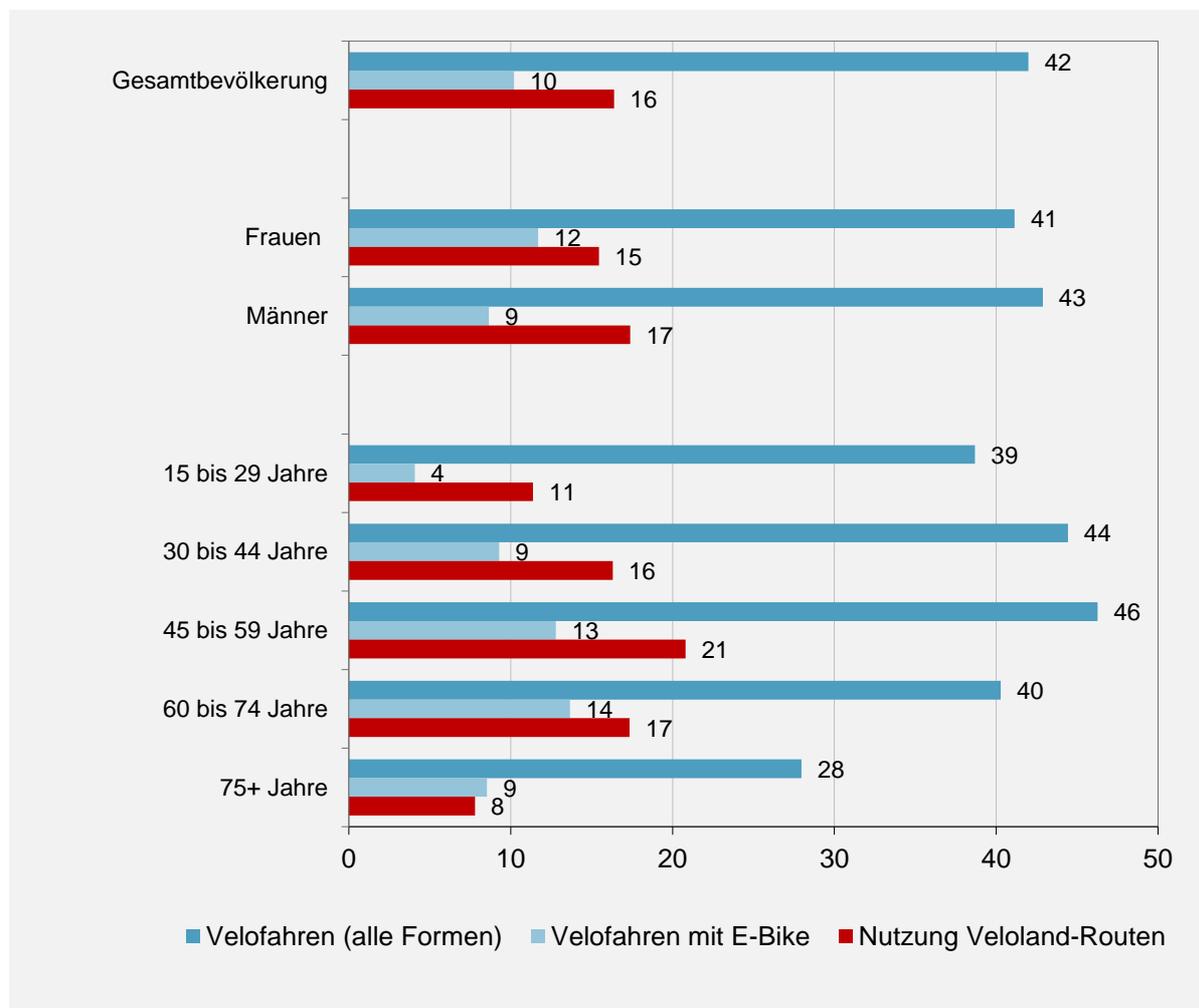
5. Profil der Velofahrenden

5.1 Soziodemografie

In der Lebensmitte wird am häufigsten Velo gefahren, Frauen nutzen häufiger E-Bikes

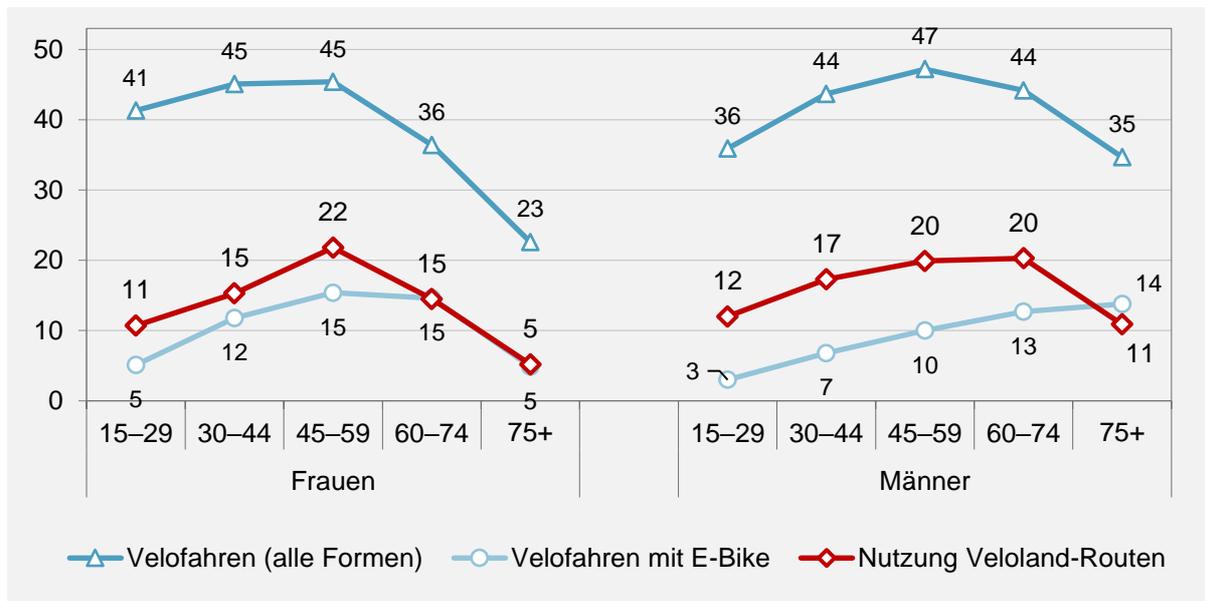
Velofahren ist bei Frauen und Männern ähnlich beliebt. Während Männer etwas häufiger auf den Routen von Veloland Schweiz anzutreffen sind, werden E-Bikes etwas häufiger von Frauen genutzt. Die stärkste Verbreitung hat das Velofahren in der Altersgruppe der 45- bis 59-Jährigen (Abbildung 5.1) In dieser Altersgruppe werden auch die Routen von Veloland Schweiz am häufigsten genutzt. Die Verwendung von E-Bikes ist in der zweiten Lebenshälfte besonders beliebt. Interessant ist, dass bei den Frauen die E-Bike-Nutzung früher beginnt als bei Männern, dafür nimmt die Nutzung bei den Männern bis ins höhere Alter kontinuierlich zu (Abbildung 5.2).

A 5.1: Velofahren und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz nach Alter und Geschlecht (Anteile der entsprechenden Bevölkerungsgruppe in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120 (Nutzung Veloland-Routen: 11'301).

A 5.2: Velofahren und Nutzung der Veloland-Routen getrennt nach Geschlecht und Alter (Anteile in der entsprechenden Altersgruppe in Prozent)

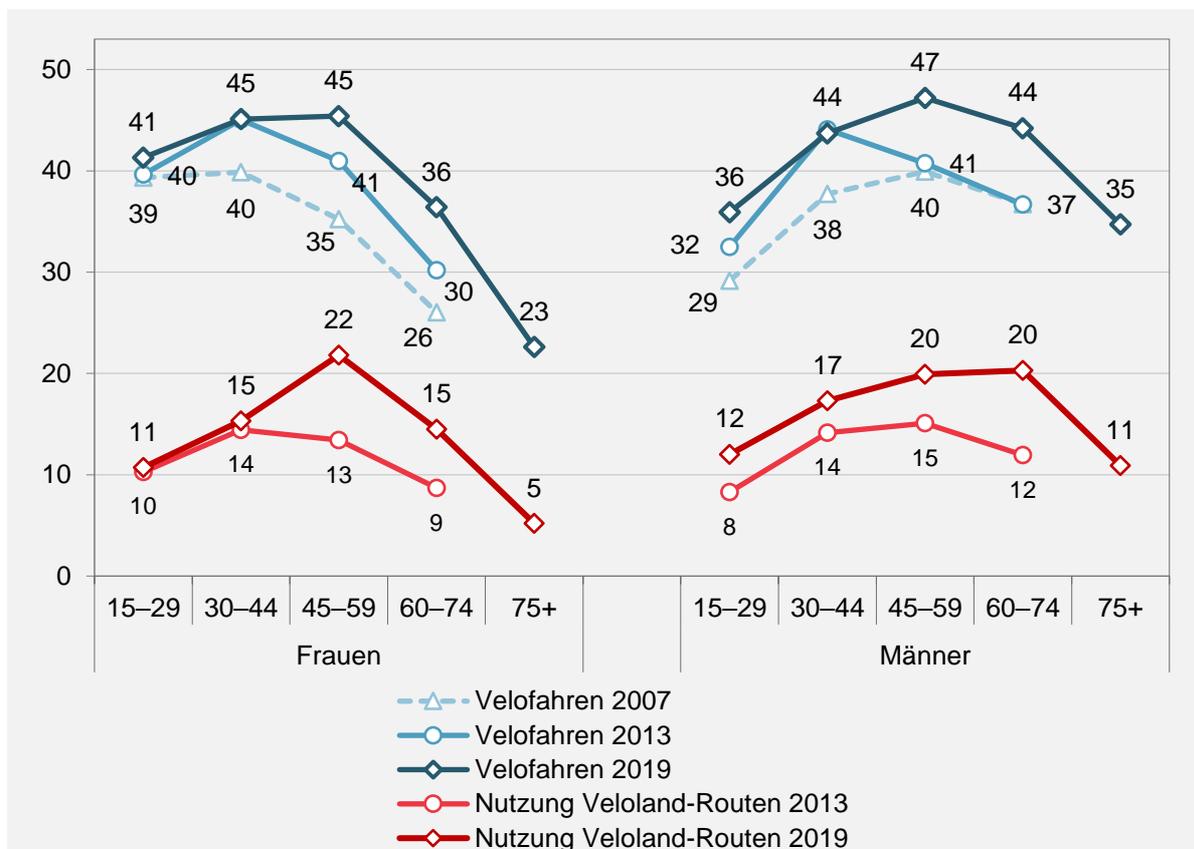


Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120 (Nutzung Veloland-Routen: 11'301).

Steigende Nutzung der Veloland-Routen insbesondere bei älteren Personen

Sowohl das Velofahren wie die Nutzung der Routen von Veloland Schweiz haben zwischen 2013 und 2019 vor allem in den Altersgruppen ab 45 Jahren deutlich zugenommen (Abbildung 5.3). Dazu dürften auch die E-Bikes beigetragen haben. Bei den Frauen bleiben das Velofahren und die Nutzung der Veloland-Routen in den beiden jüngeren Altersgruppen anteilmässig stabil, während bei den Männern die Nutzung der Veloland-Routen auch in den jüngeren Altersgruppen leicht zugenommen hat.

A 5.3: Entwicklung des Velofahrens und der Nutzung der Veloland-Routen nach Alter und Geschlecht von 2007 bis 2019 (Anteile in der entsprechenden Altersgruppe in Prozent)

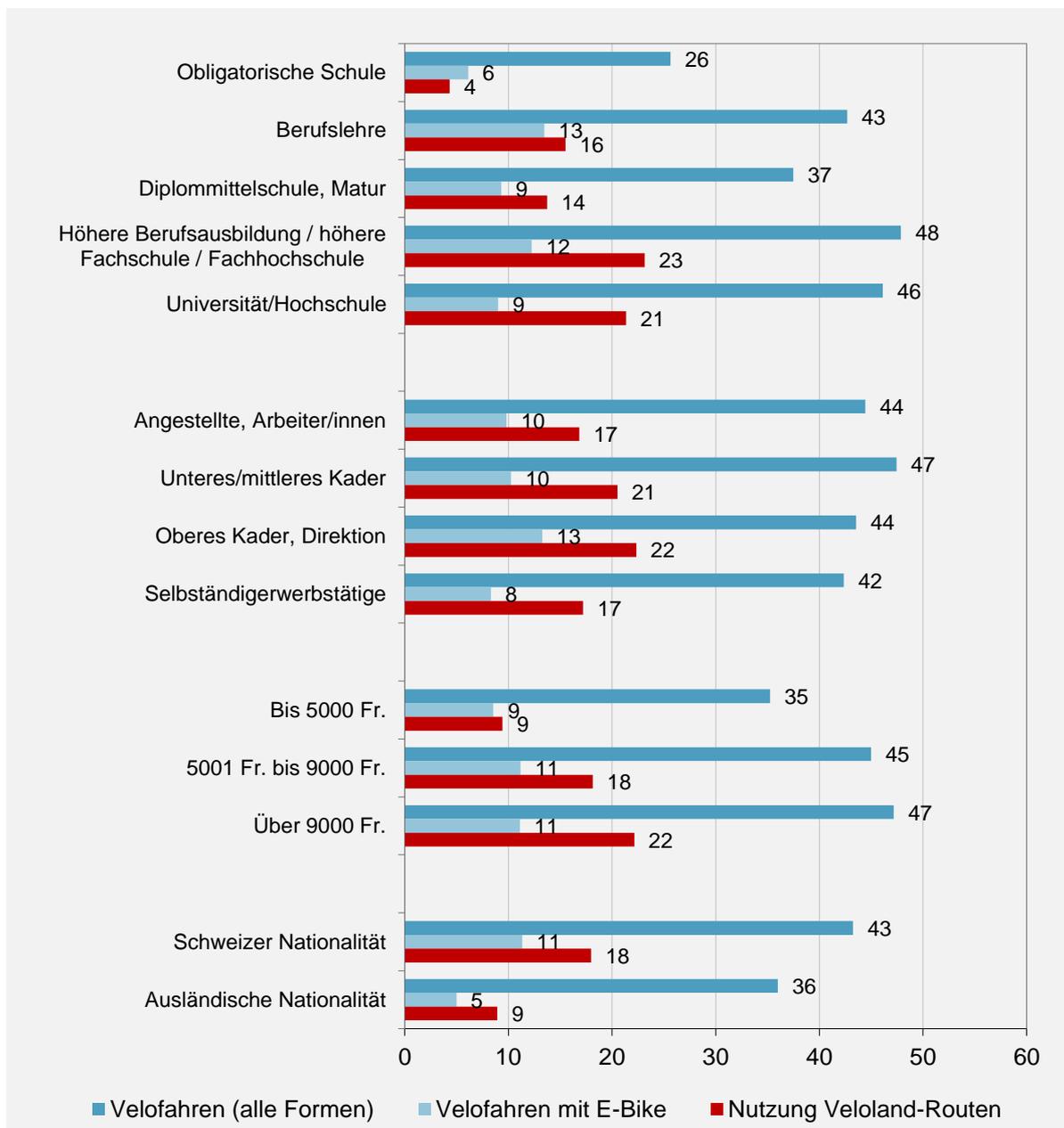


Datenbasis: Sport Schweiz 2008, 2014 und 2020. Anzahl Befragte: 2007: 10'262; 2013: 10'652; 2019: 12'120 (Nutzung Veloland-Routen: 11'301).

In der Schweiz wohnhafte Ausländer/innen sind weniger veloaffin

Personen mit einem höheren Bildungsabschluss und mit einem höheren Einkommen fahren häufiger Velo und sind eher auf den Routen von Veloland Schweiz anzutreffen. Der Einfluss von Bildung und Einkommen auf die Nutzung von E-Bikes ist hingegen gering. Ausländer/innen fahren deutlich seltener Velo, kennen und nutzen die Routen von Veloland Schweiz weniger und sind weniger häufig auf einem E-Bike anzutreffen.

A 5.4: Velofahren und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz nach Bildung, Stellung im Beruf, Haushaltseinkommen und Nationalität (Anteile der entsprechenden Bevölkerungsgruppe in Prozent)

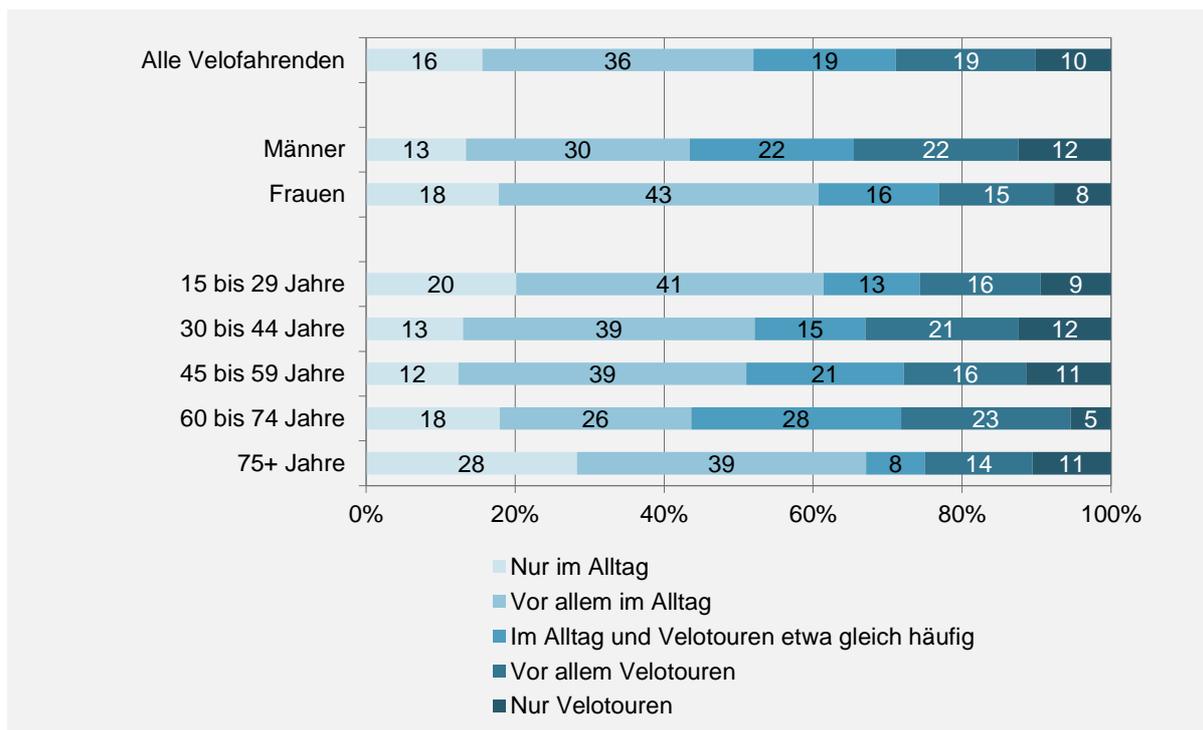


Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120 (Nutzung Veloland-Routen: 11'301).

Alltagsverwendung steht bei Frauen stärker im Vordergrund

Velofahren ist bei Frauen und Männern ähnlich populär. Die Verwendung des Velos wird von Männern und Frauen jedoch unterschiedlich gewichtet. Bei den Frauen verwenden über 60 Prozent das Velo überwiegend im Alltag, bei den Männern sind es etwas mehr als 40 Prozent (Abbildung 5.5). Ein Drittel der Männer benutzt das Velo vor allem oder überwiegend auf Velotouren. Sowohl bei den Velofahrenden unter 30 Jahren wie bei den Velofahrenden ab 75 Jahren nimmt die Verwendung im Alltag einen grösseren Stellenwert ein als bei den mittleren Altersgruppen.

A 5.5: Art der Velonutzung nach Geschlecht und Alter (Anteil ein Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301 (4'417 Velofahrende). Antwort auf die Frage: «Fahren Sie vor allem im Alltag Velo, oder machen Sie in Ihrer Freizeit auch kürzere oder längere Velotouren?».

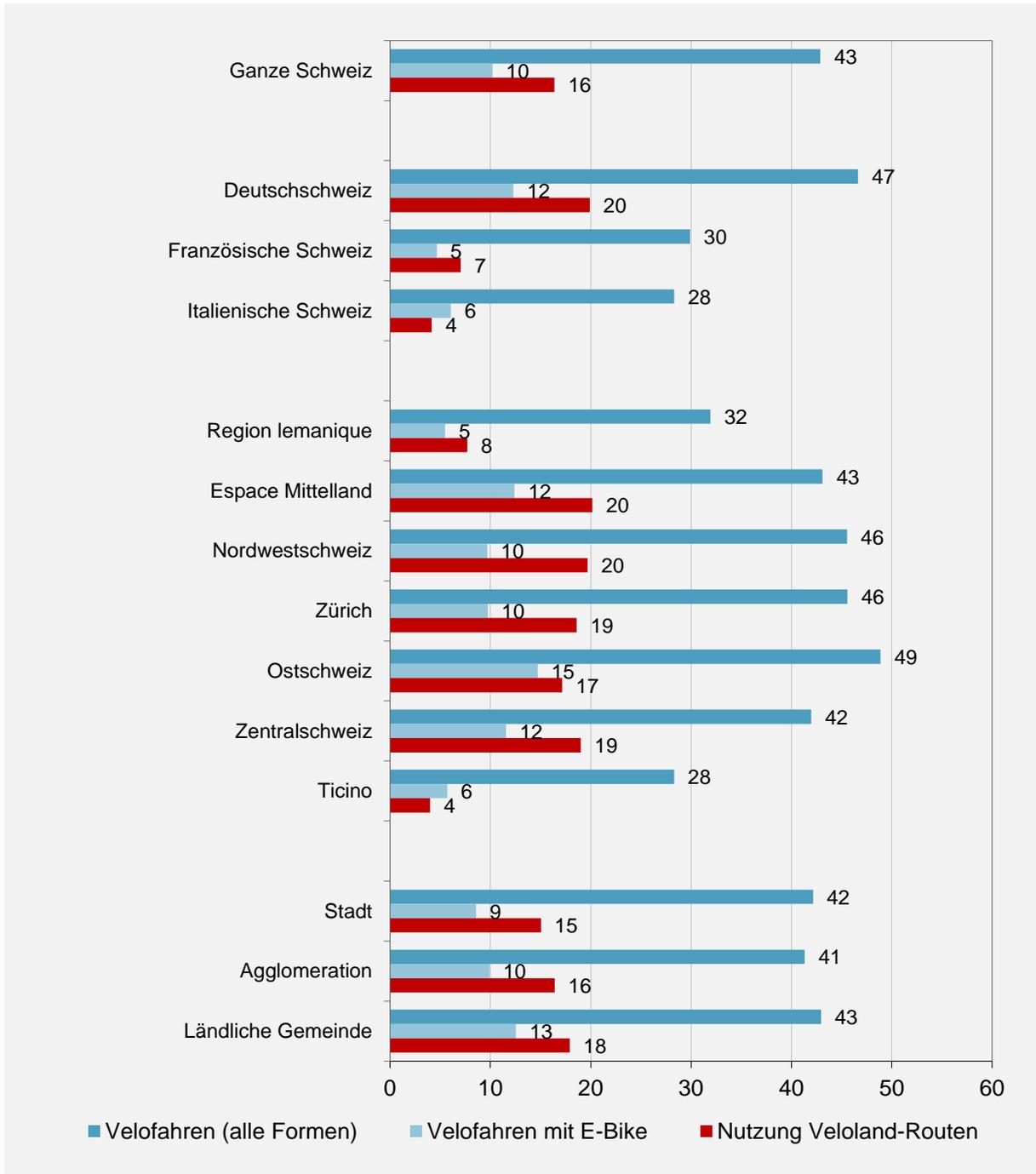
5.2 Verbreitung und Popularität des Velofahrens in den Regionen

Deutschscheizer sind besonders veloaffin, Romands holen auf

Velofahren ist nicht in allen Landesteilen der Schweiz gleich populär. Während in der Deutschschweiz beinahe die Hälfte der Wohnbevölkerung (47%) zumindest ab und zu mit dem Velo unterwegs ist, sind es in der Romandie 30 Prozent und in der italienischen Schweiz 28 Prozent (Abbildung 5.6). Erfreulich ist, dass in der Romandie der Anteil der Velofahrenden zwischen 2013 und 2019 etwas stärker zugenommen hat (plus 4.2 Prozentpunkte) als in der Deutschschweiz (plus 2.5 Prozentpunkte), während sich in der italienischen Schweiz keine signifikante Veränderung beobachten lässt. Die Unterschiede zwischen den Sprachregionen zeigen sich auch beim Anteil der Velotourenfahrenden und stärker noch bei der Nutzung der Routen von Veloland Schweiz. Anteilsmässig nutzen in der Deutschschweiz beinahe dreimal so viele Personen die Routen wie in der Romandie. Auch mit dem E-Bike wird in der Deutschschweiz häufiger gefahren als in der lateinischen Schweiz. Zwischen den verschiedenen Regionen der Deutschschweiz lassen sich hingegen keine substanziellen Unterschiede bei der Velonutzung beobachten.

Interessant ist, dass sich bei der Popularität des Velofahrens keine grossen Stadt-Land-Unterschiede zeigen. In ländlichen Gemeinden findet das E-Bike etwas häufiger Verwendung als in den Städten und den Agglomerationen.

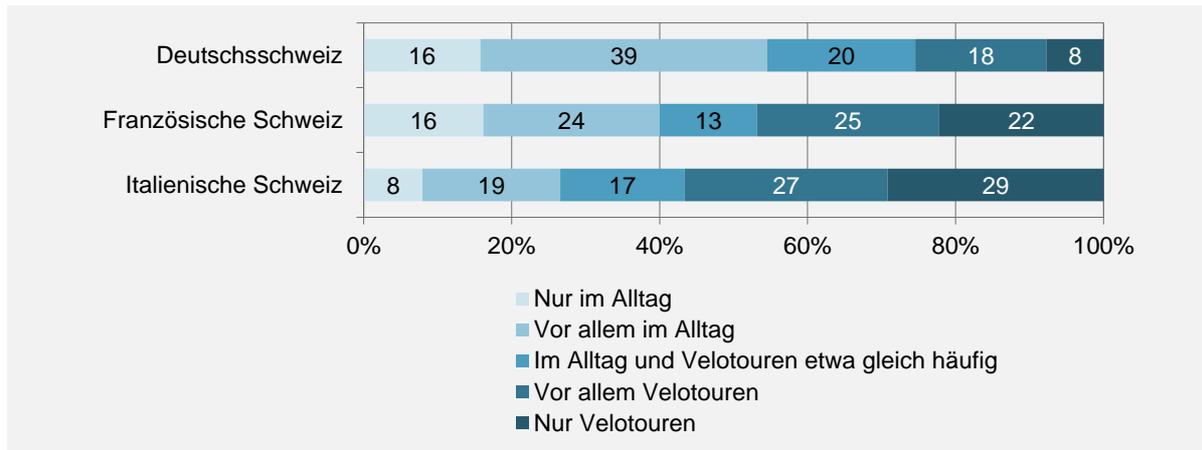
A 5.6: Velofahren und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz nach Region und Siedlungstyp (Wohnort der Personen, Anteile in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 12'120 (Nutzung Veloland-Routen: 11'301).

Die geringere Popularität des Velos in der lateinischen Schweiz erklärt sich u.a. dadurch, dass das Velo deutlich seltener im Alltag verwendet wird (Abbildung 5.7) und sich entsprechend auf ein kleineres Nutzerfeld beschränkt.

A 5.7: Art der Velonutzung nach Sprachregion (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301 (4'417 Velofahrende). Antwort auf die Frage «Fahren Sie vor allem im Alltag Velo, oder machen Sie in Ihrer Freizeit auch kürzere oder längere Velotouren?».

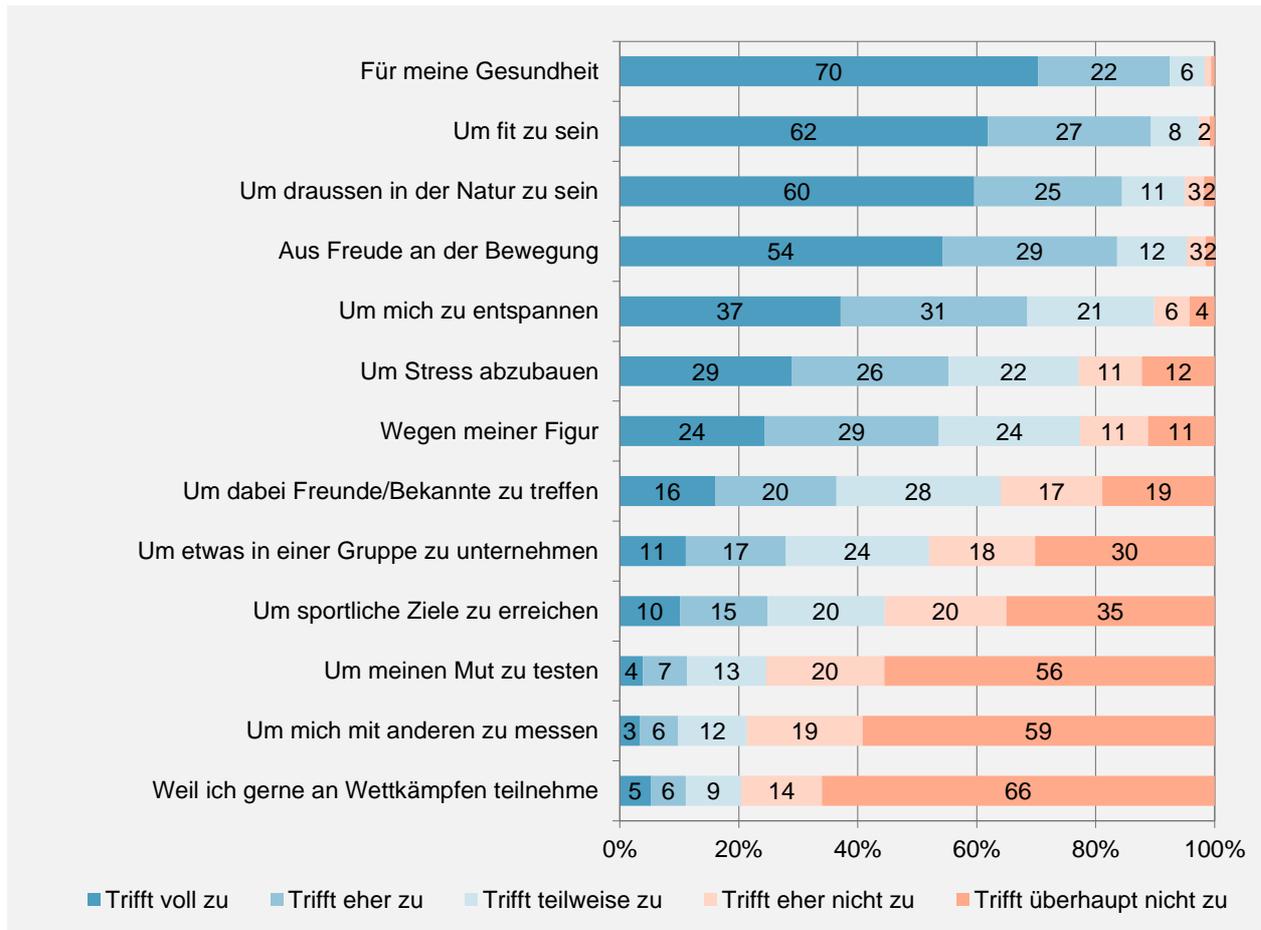
5.3 Motive der Velofahrenden

Gesundheit, Fitness, Naturerlebnis und Freude an der Bewegung motivieren die Velofahrenden

Velofahrende treiben Sport und fahren Velo, um etwas für ihre Gesundheit zu tun, fit zu bleiben, draussen in der Natur zu sein sowie aus Freude an der Bewegung. Weniger wichtig sind ihnen Leistungsziele und das Messen mit anderen (Abbildung 5.8). Im Vergleich zu den übrigen Sporttreibenden gewichteten die Velofahrenden den Aufenthalt in der Natur und die Freude an der Bewegung noch etwas höher.¹²

¹² Die Sportmotive wurden in Bezug auf das Sporttreiben im Allgemeinen und nicht spezifisch in Bezug auf das Velofahren erhoben. Die Motive wurden nur bei den erklärten Sportler/innen erfasst. Personen, die von sich sagten, dass sie keinen Sport treiben, aber Velofahren oder andere Bewegungsaktivitäten als gelegentlich ausgeübte sportliche Aktivitäten nannten, wurden nicht zu den Sportmotiven befragt.

A 5.8: Sportmotive der Velofahrenden (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 9'433 (Mut) und 9'544 (Gesundheit) (nur Sporttreibende; 4'271-4'311 Velofahrende).

6. Mehrtägige Velotouren und Velofahren in den Ferien

6.1 Mehrtägige Velotouren

Auf den Veloland-Routen werden viele mehrtägige Touren gemacht

Etwa ein Fünftel (19%) der auf den Routen von Veloland Schweiz befragten Personen befanden sich auf einer mehrtägigen Velotour.¹³ Ausländischen Gäste sind in der Schweiz besonders häufig auf Mehrtagestouren unterwegs. Der Anteil der Mehrtagestouren an allen Velofahrten macht bei ihnen 56 Prozent aus. Von allen Velofahrenden, die bewusst eine Route von Veloland Schweiz ausgewählt hatten, war ein gutes Viertel auf einer Mehrtagestour, und wenn man nur die Velotouren betrachtet und von den anderen Nutzungszwecke absieht (vgl. dazu Abschnitt 4.3), so war ein Drittel aller Velotouren Teil einer mehrtägigen Tour (Tabelle 6.1). Für drei Viertel aller mehrtägigen Velotouren wurde bewusst eine Veloland-Route gewählt.

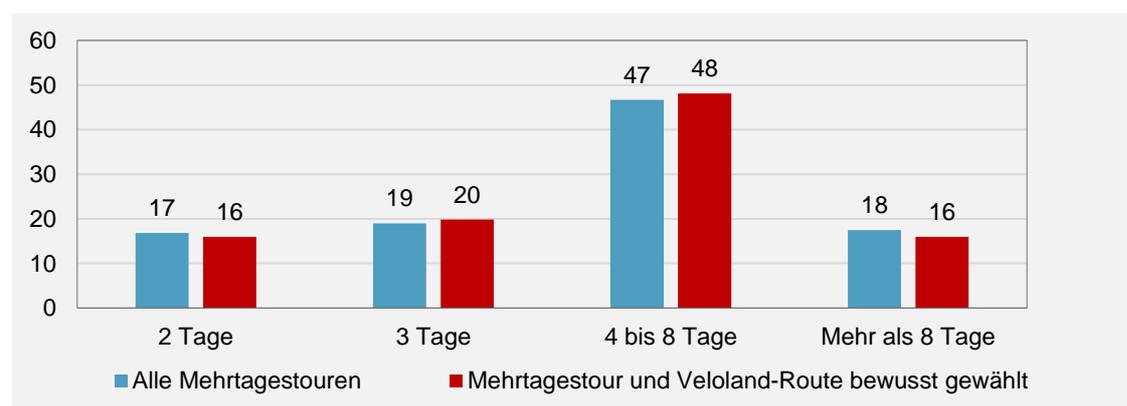
T 6.1: Anteil der Mehrtagestouren (Anteile in Prozent)

	Alle Velofahrten	Veloland-Route bewusst gewählt
Alle Nutzungszwecke	19	27
Velotour/-reise	33	39

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Eine Mehrtagestour dauerte im Durchschnitt etwa eine Woche (6.3 Tage). Fast die Hälfte aller mehrtägigen Touren dauern dabei zwischen 4 und 8 Tagen (Abbildung 6.1).

A 6.1: Dauer der mehrtägigen Velotouren (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (394 Velofahrenden auf Mehrtagestouren).

¹³ Zu den mehrtägigen Velotouren zählen alle Velotouren mit mindestens zwei aufeinanderfolgenden Etappen und Übernachtung(en) ausserhalb des Wohnorts. Aufgrund der Abhängigkeit vom Standort und Zeitpunkt der Befragung und einer gewissen Unschärfe bei der Unterscheidung von mehrtägigen Velotouren und Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten müssen die Anteilswerte mit Vorsicht interpretiert werden.

Über eine Million Tage auf Mehrtagestouren

Die Anzahl der Mehrtagestouren, die in der Schweiz mit dem Velo unternommen werden, kann nur sehr grob geschätzt werden. Von den Velotourenfahrenden mit Wohnsitz in der Schweiz waren 26 Prozent auf einer mehrtägigen Velotour. Aufgrund der in [Fussnote 13](#) beschriebenen Einschränkungen kann dieser Anteil nicht auf die im [Abschnitt 3.3](#) ausgewiesenen 35 Millionen Velotouren, die pro Jahr von der Schweizer Wohnbevölkerung unternommen werden, bezogen werden. Geht man von einem Wert zwischen 3 und 5 Prozent aus, so ergeben sich zwischen 1.1 und 1.8 Millionen Tage, die Teile einer mehrtägigen Velotour sind. Hinzu kommen ca. 170'000 Tourentage durch ausländische Gäste.¹⁴

Von den 5.7 Millionen Velotourentagen der einheimischen Wohnbevölkerung auf den Routen von Veloland Schweiz ([vgl. Abschnitt 4.2](#)) sind schätzungsweise zwischen 570'000 und 860'000 Teile von mehrtägigen Touren.¹⁵ Von den Ausländischen Gästen kommen noch schätzungsweise 90'000 Tourentage hinzu.

Die grosse Mehrheit der Mehrtagestouren sind selbst organisiert (Tabelle 6.2). Für jede zwölfte Mehrtagestour nahm man die Dienste eines Reiseveranstalters in Anspruch. Verglichen mit 2013 hat die Bedeutung von durch Reiseveranstalter organisierten Mehrtagestouren eher etwas zugenommen.

T 6.2: Organisation der mehrtägigen Velotouren (Anteile in Prozent)

	2013		2019	
	Alle Mehrtagestouren	Mehrtagestouren mit bewusster Wahl einer Veloland-Route	Alle Mehrtagestouren	Mehrtagestouren mit bewusster Wahl einer Veloland-Route
Selbst organisiert	(92)	(93)	88	89
Über Reiseveranstalter/-büro organisiert	(5)	(4)	8	7
Anderes (Freund/innen, Bekannte usw.)	(3)	(2)	4	4

Datenbasis: Befragung Veloland 2013 und 2019. Anzahl Befragte 2013: 830 (125 Velofahrende auf Mehrtagestouren; ohne SchweizMobil-Online-Befragung; nur Follow-up-Befragung), 2019: 2'118 (394 Velofahrende auf Mehrtagestouren). Anmerkung: Aufgrund der geringeren Fallzahl im Jahr 2013 sind die Anteilswerte in Klammern gesetzt und die Veränderungen mit Vorsicht zu interpretieren.

¹⁴ 61 Prozent der Velotouren der auf den Routen befragten ausländischen Gäste waren Teil einer mehrtägigen Velotour. Dieser Anteilswert darf nicht direkt auf die im [Abschnitt 4.4](#) berechneten 350'000 bis 490'000 Velotouren der ausländischen Gäste bezogen werden. Geht man von 40 Prozent aus, so resultieren zwischen 140'000 und 195'000 Tourentage, die Teil einer mehrtägigen Velotour waren.

¹⁵ 33 Prozent der Velotouren der Personen mit Wohnsitz in der Schweiz, für die bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt wurde, waren Teile einer Mehrtagestour. Für die Schätzung wird ein Anteil zwischen 10 und 15 Prozent angenommen.

6.2 Velofahren im Rahmen eines Ferienaufenthalts

Bei Ferienaufenthalten wird das Velo zu drei Vierteln für Velotouren eingesetzt

In der Befragung auf den Routen von Veloland Schweiz erfolgte jede achte Velofahrt (12%) im Rahmen eines Ferienaufenthalts.¹⁶ Velofahrten während Ferienaufenthalten sind zu drei Vierteln Velotouren, daneben gibt es jedoch auch andere Fahrtzwecke wie z.B. Trainingsfahrten oder die Fahrt zu einer Freizeitlokalität. Im Mittel dauern die Ferienaufenthalte eine Woche, während der an vier Tagen eine Velotour unternommen wird (Tabelle 6.3).

Bei den ausländischen Gästen erfolgte ein gutes Fünftel (22%) der Velofahrten im Rahmen von Ferienaufenthalten. Erwartungsgemäss sind die Ferienaufenthalte der ausländischen Gäste etwas länger als diejenigen der Gäste mit Wohnsitz in der Schweiz, nicht zuletzt deshalb, weil bereits zweitägige Aufenthalte (z.B. Wochenendausflüge) als Ferienaufenthalte gezählt werden.

T 6.3: Durchschnittliche Dauer der Ferien und Anzahl Ferientage mit Velotouren

	Dauer der Ferien		Tage mit Velotouren	
	Arithmetisches Mittel	Median	Arithmetisches Mittel	Median
Alle Feriengäste	10.6	7	5.9	4
Gäste mit Wohnsitz in der Schweiz	10.5	7	5.9	4
Ausländische Gäste	11.0	10	5.9	5

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (245 Velotouren im Rahmen eines Ferienaufenthalts).

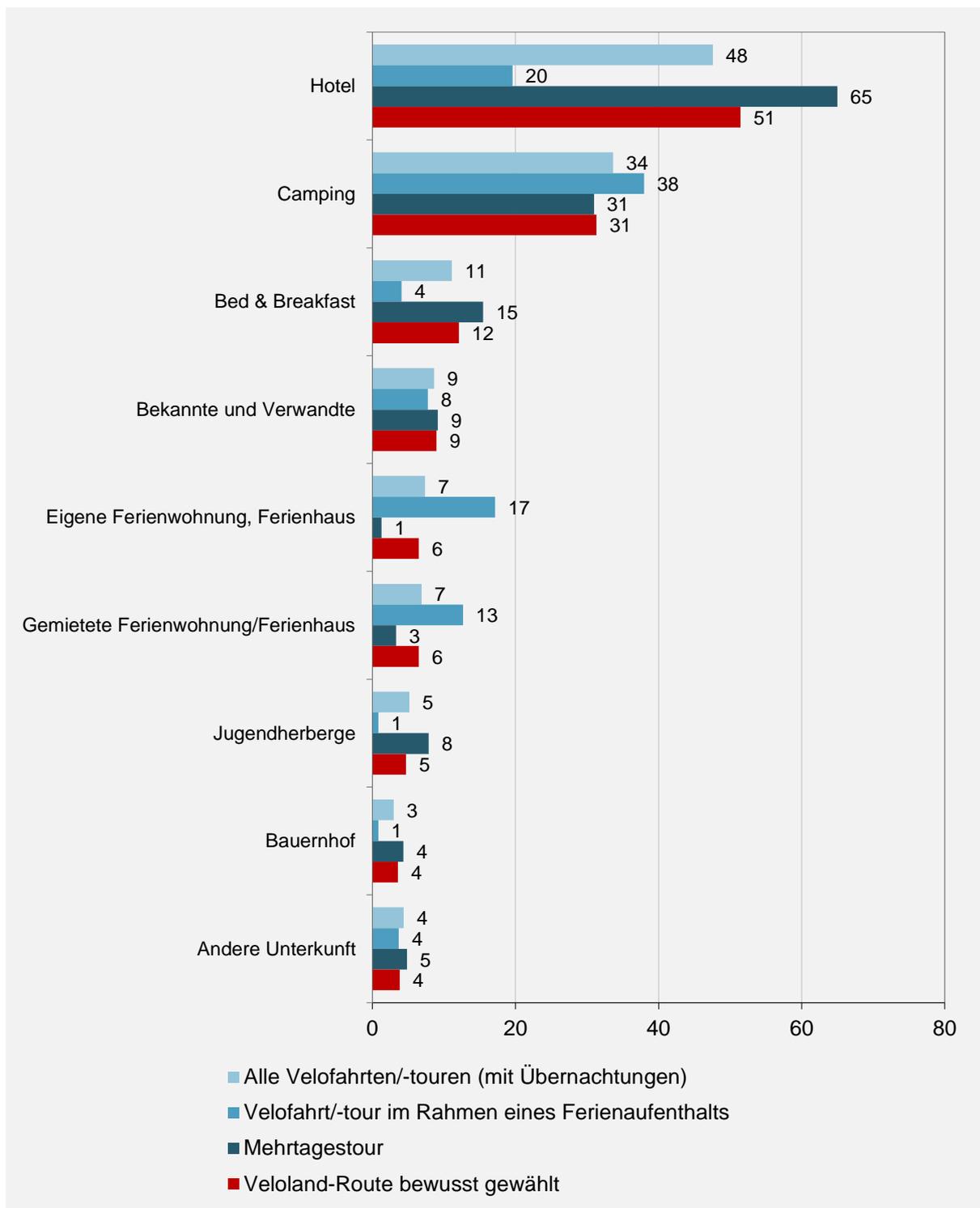
6.3 Übernachtungen und generierte Logiernächte

Velotouristen nutzen häufig Campingplätze

Abbildung 6.2 zeigt, wo bei mehrtägigen Velotouren oder Velofahrten und -touren im Rahmen von Ferienaufenthalten jeweils übernachtet wird. Bei mehrtägigen Touren wird am häufigsten das Hotel als Unterkunft gewählt. Grosser Beliebtheit erfreut sich auch das Camping. Bei Velofahrten und -touren im Rahmen eines Ferienaufenthalts wird sogar häufiger im Zelt, Wohnwagen oder Campingbus übernachtet als im Hotelzimmer. Bei Ferienaufenthalten kommt zudem den (gemieteten oder eigenen) Ferienwohnungen eine grosse Bedeutung zu, während vor allem bei Mehrtagestouren auch in B&Bs, in Jugendherbergen oder teilweise auch auf dem Bauernhof übernachtet wird. Zudem kann etwa jeder zehnte Velotourenfahrende Übernachtungsmöglichkeiten bei Bekannten und Verwandten nutzen.

¹⁶ Zu den Velofahrten und -touren im Rahmen von Ferienaufenthalten zählen alle Velofahrten die mit mindestens einer Übernachtung ausserhalb des Wohnorts (und Rückkehr an den Ferienort) verbunden sind. Die Anteilswerte sind abhängig vom Standort und vom Zeitpunkt der Befragung (z.B. während der Sommerferien oder nicht) und entsprechend mit Vorsicht zu interpretieren.

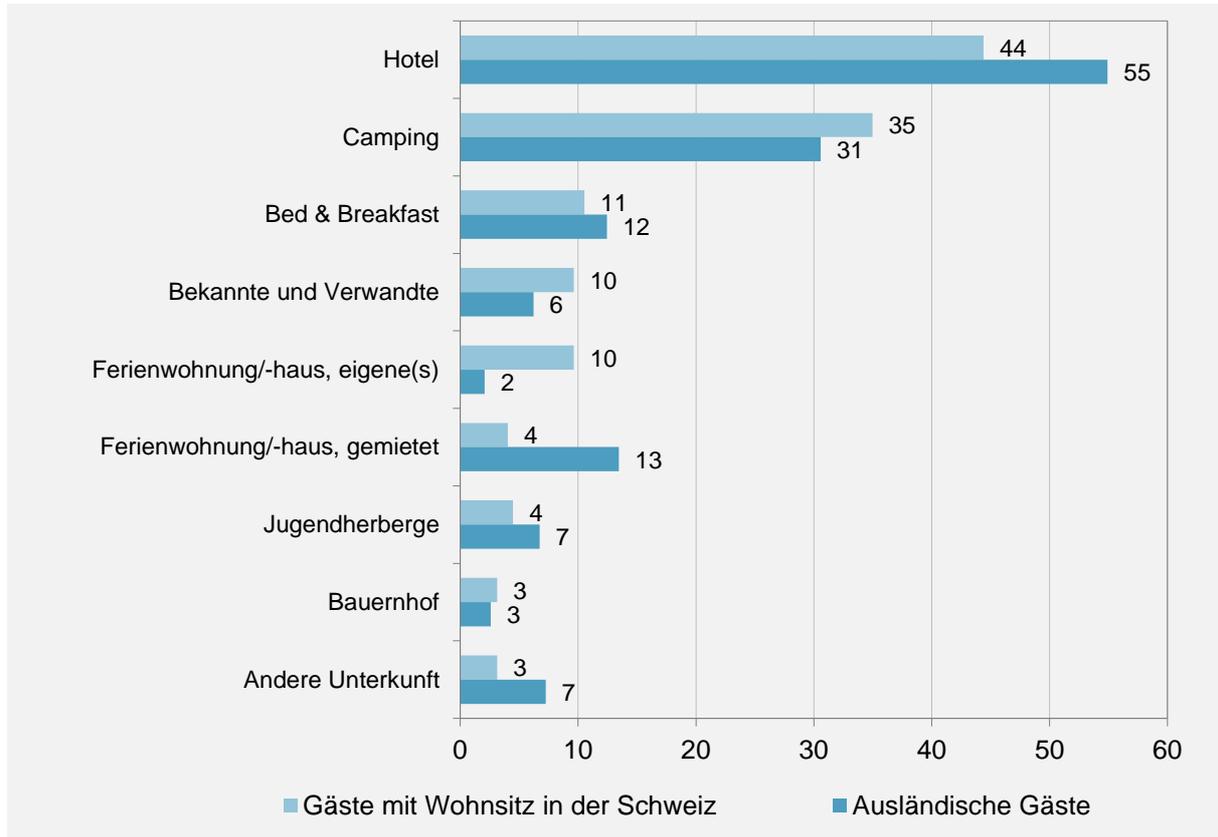
A 6.2: Art der Übernachtung nach Art der Velofahrt/-tour und bei bewusster Wahl einer Veloland-Route (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Übernachtungsmöglichkeit in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (639 mit Übernachtungen).

Ausländische Gästen steigen noch etwas häufiger in Hotels, B&Bs oder in Jugendherbergen ab als Velotouristen mit Wohnsitz in der Schweiz. Während die inländischen Gäste eher in eigenen Ferienwohnungen oder -häusern übernachten können, sind es für ausländische Gäste häufiger gemietete Unterkünfte.

A 6.3: Übernachtung nach Wohnsitz der Gäste (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Übernachtungsmöglichkeit in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (639 mit Übernachtungen).

Gegenüber 2013 haben Übernachtungen in Jugendherbergen und auf Bauernhöfen anteilmässig abgenommen, während die Bedeutung von Hotels noch etwas gestiegen ist. Diese Verschiebung zeigt sich auch bei den Velofahrten und -touren mit auswärtigen Übernachtungen, für die bewusst eine Veloland-Route gewählt wurde.

Velotouren generieren über 1.7 Millionen bezahlte Logiernächte

Mit einer groben Schätzung generieren die mehrtägigen Velotouren und die Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten in der Schweiz zwischen 1.7 und 3.1 Millionen bezahlte Logiernächte. Davon fallen zwischen 600'000 und 850'000 auf Velotouren, für die bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt wurde.¹⁷

6.4 Veloferien

Sportferien, bei denen das Velofahren im Vordergrund stand, wurden auch in der Befragung Sport Schweiz erfasst. Im Laufe eines Jahres haben knapp 5 Prozent der Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren solche Sportferien verbracht (Abbildung 6.4). Daneben hat ein knappes Prozent Sportferien mit dem Rennvelo verbracht.¹⁸ Am beliebtesten sind Veloferien in der Altersgruppe der 45- bis 59-Jährigen. In der Deutschschweiz sind Fahrradferien populärer als in der französisch- und der italienischsprachigen Schweiz.

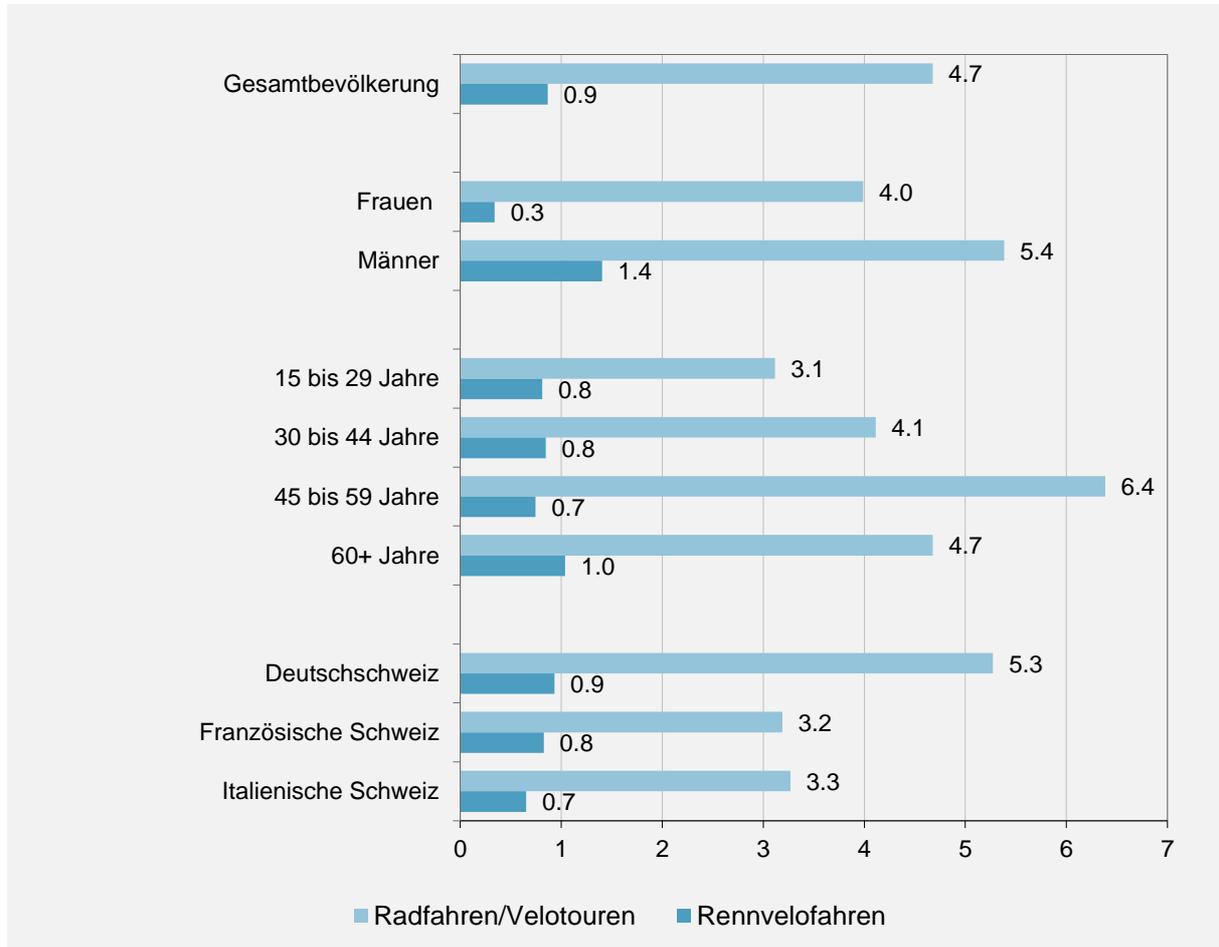
¹⁷ 41 Prozent der Velotouren der befragten Velofahrenden mit Wohnsitz in der Schweiz erfolgen entweder im Rahmen eines Ferienaufenthalts oder als Teil einer mehrtägigen Velotour. Diese setzen sich zusammen aus 37 Prozent, bei denen die Velotour mit einer bezahlten Übernachtung (in einem Hotel, auf einem Campingplatz etc.) verbunden ist, und 4 Prozent ohne bezahlte Logiernacht (Übernachtung bei Bekannten und Verwandten, in eigenem Ferienhaus, in eigener Ferienwohnung, etc.). Die unterschiedlichen Erhebungsmethoden in der Befragung Veloland 2019 und in der Befragung «Sport Schweiz» erlaubt keine direkte Übertragung dieser 37 Prozent auf das in [Abschnitt 3.3](#) ausgewiesene Total von 35 Millionen Velotouren (vgl. die Anmerkungen in den Fussnoten 13 und 16 und die Erläuterungen zur Methode im [Kapitel 13](#)). Nimmt man einen Anteil der Velotouren, die eine bezahlte Logiernacht generieren, von zwischen 5 und 10 Prozent an, so kann von jährlich zwischen 1.75 und 3.5 Millionen solcher Velotouren ausgegangen werden. Die Anzahl der Logiernächte ist jedoch tiefer als die Anzahl der Velotouren, die mit einer Übernachtung verbunden sind (eine zweitägige Velotour generiert beispielsweise in der Regel eine Übernachtung). In der Befragung Veloland 2019 resultieren aus 100 Velotouren, die mit einer bezahlten Übernachtung verbunden sind, bei den Personen mit Wohnsitz in der Schweiz 82 Logiernächte. Die Velotouren der Schweizer Bevölkerung generieren somit jährlich zwischen 1.45 und 2.9 Millionen bezahlte Logiernächte.

Gäste mit Wohnsitz im Ausland machen im Mittel an 3 Tagen Velotouren in der Schweiz (berücksichtigt sind dabei Tagesausflüge, mehrtägige Velotouren und Velotouren im Rahmen eines Ferienaufenthalts). Die geschätzten 120'000 bis 160'000 ausländischen Velotouren (vgl. [Abschnitt 4.4](#)) unternehmen somit zwischen 350'000 und 490'000 Velotouren in der Schweiz. 78 Prozent der Velotouren der ausländischen Gäste sind mit einer bezahlten Logiernacht verbunden. Hochgerechnet ergibt dies zwischen 280'000 und 375'000 solcher Velotouren. Aus 100 dieser Velotourentagen resultieren bei den ausländischen Gästen 86 Logiernächte. Damit generieren die ausländischen Velotouren pro Jahr zwischen 240'000 und 330'000 bezahlte Logiernächte.

Bei den Velotouren der Personen mit Wohnsitz in der Schweiz, die bewusst eine Velotour auf einer Veloland-Route gewählt haben, sind 31 Prozent mit einer bezahlten Übernachtung verbunden. Nimmt man für die Hochrechnung eine Spanne zwischen 10 und 15 Prozent an, so kann von jährlich zwischen 570'000 und 860'000 solcher Touren ausgegangen werden, die zwischen 460'000 und 690'000 bezahlte Logiernächte generieren. Hinzu kommen noch schätzungsweise 150'000 bezahlte Logiernächte durch die ausländischen Nutzer.

¹⁸ Ferien mit dem Mountainbike werden im Laufe eines Jahres von 2.3 Prozent der Wohnbevölkerung gemacht. Detaillierte Ergebnisse dazu finden sich im separaten Bericht zum Mountainbikefahren in der Schweiz.

A 6.4: Veloferien (Anteile der Personen, die in den 12 Monaten vor der Befragung Sportferien verbrachten, bei denen Velofahren oder Rennvelofahren im Vordergrund stand, in Prozent)



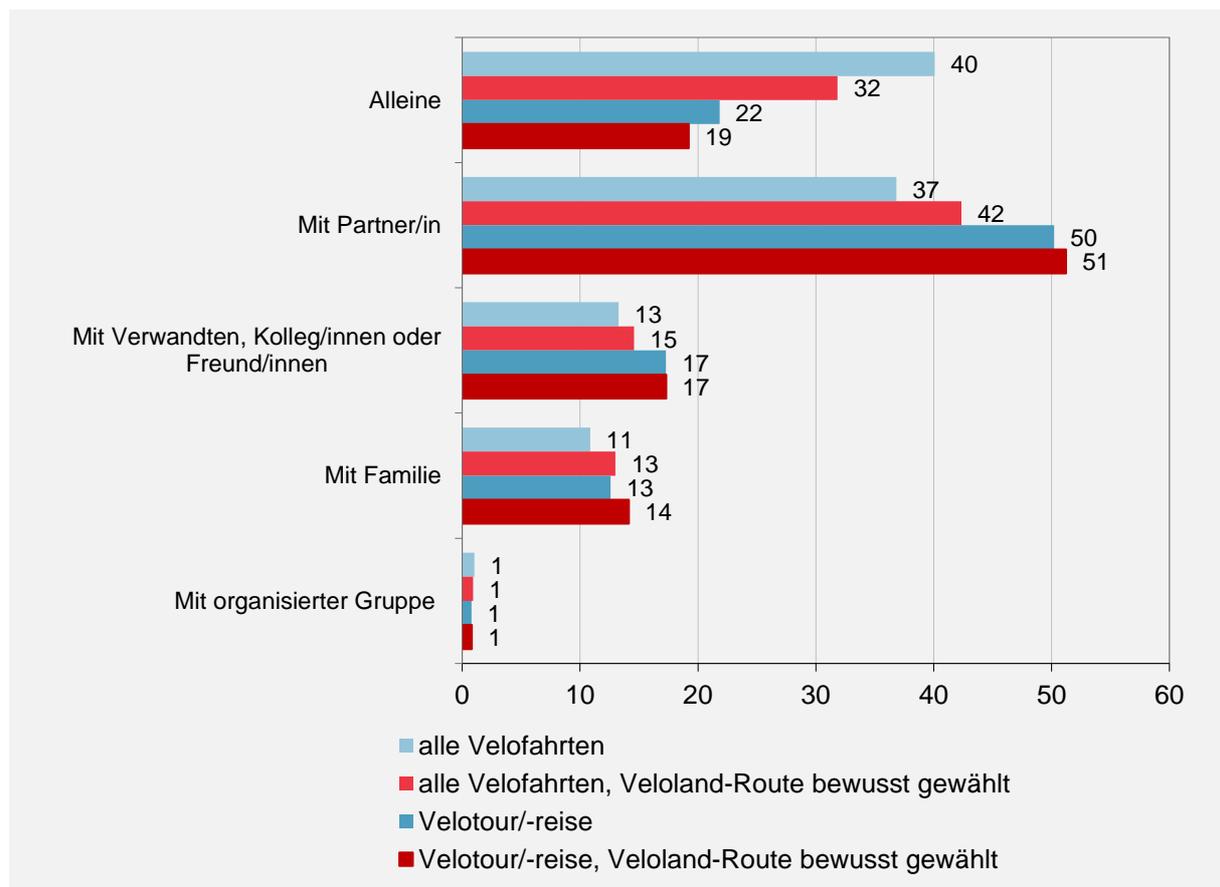
Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 3'465 (Basismodul).

7. Begleitung und Gruppengrösse

Velotouren werden am häufigsten zu zweit unternommen

Velo fährt man in unterschiedlichen Zusammensetzungen. Auf dem Arbeitsweg oder für Einkäufe ist man in der Regel allein unterwegs, während man Velotouren meist zusammen mit anderen Personen unternimmt. Von den auf den Veloland-Routen befragten Personen sind 40 Prozent allein unterwegs, und ähnlich viele (37%) fahren zusammen mit der Partnerin bzw. dem Partner (Abbildung 7.1). Betrachtet man nur die Velotouren und -reisen, so wird die Hälfte aller Touren mit der Partnerin oder dem Partner unternommen. Ein gutes Fünftel macht die Velotour allein, und jede sechste Person fährt zusammen mit Verwandten, Kolleg/innen oder Freund/innen. Der Anteil der befragten Personen, die die Velotour in einer organisierten Gruppe unternommen haben, ist gering.¹⁹ Wird für eine Velotour bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt, so macht man dies am häufigsten mit der Partnerin oder dem Partner. Der Anteil an Familien ist bei einer bewussten Wahl einer Veloland-Route etwas grösser.

A 7.1: Begleitung auf der Velofahrt (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Begleitung, Mehrfachantworten möglich)



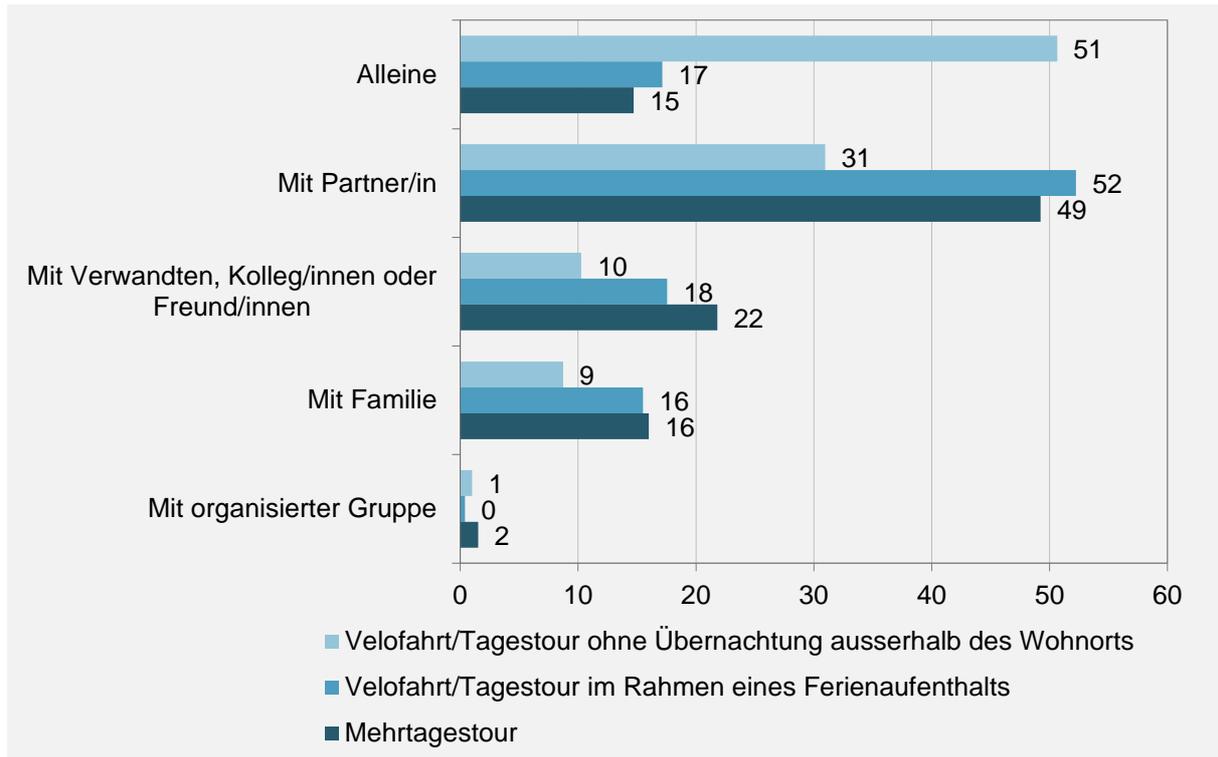
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

¹⁹ Dieser Anteil dürfte allerdings grösser sein, denn bei organisierten Gruppen – wie auch bei anderen grösseren Gruppen – wurde in der Regel nur eine Person befragt.

Auf Mehrtagestouren sind häufiger auch Gruppen unterwegs

Velofahrten im Rahmen von Ferienaufenthalten oder auf Mehrtagestouren macht man in der Regel nicht allein. Vor allem Mehrtagestouren werden öfter auch im Freundeskreis, mit Kolleg/innen oder Verwandten unternommen (Abbildung 7.2).

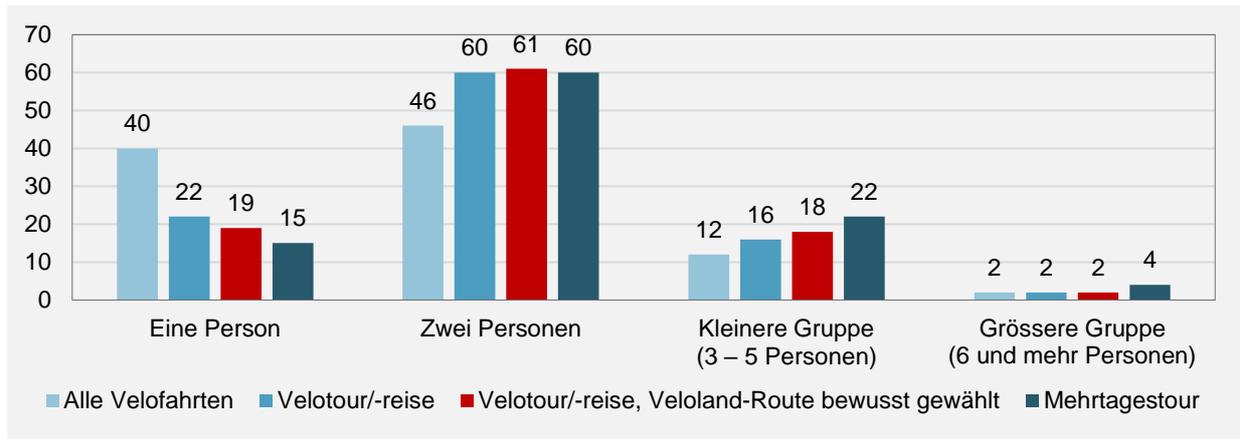
A 7.2: Begleitung auf der Velofahrt nach Art der Fahrt/Tour (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Begleitung in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

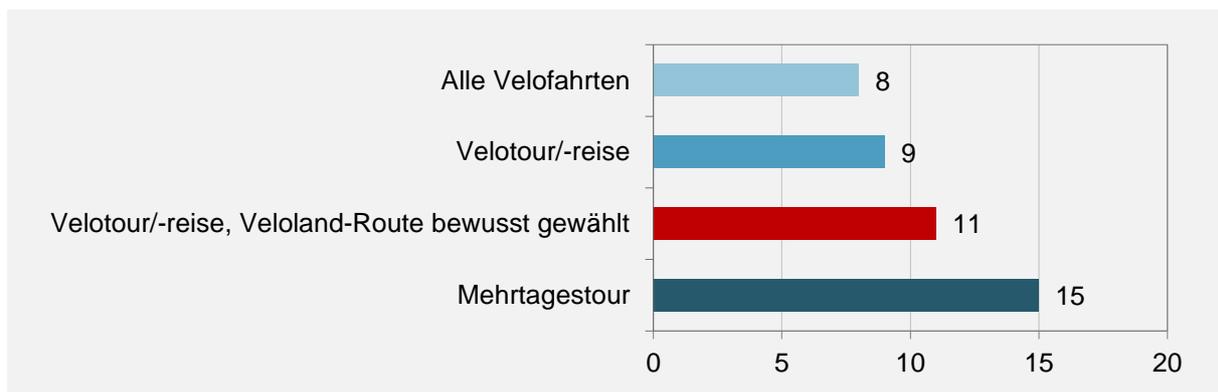
Betrachtet man alle Velofahrten, so sind im Durchschnitt 1.9 Personen miteinander unterwegs. Auf Velotouren liegt der Durchschnitt bei 2.2 Personen. Auch auf Velotouren, für die man bewusst eine Veloland-Route gewählt hat, sind im Schnitt 2.2 Personen miteinander unterwegs. Auf Mehrtagestouren ist man am häufigsten zu zweit unterwegs, man trifft aber öfter auch kleinere oder grössere Gruppen an (Abbildung 7.3). Durchschnittlich werden Mehrtagestouren von 2.4 Personen gemeinsam unternommen. Bei jeder siebten Mehrtagestour sind Kinder im Alter bis 14 Jahren mit dabei (Abbildung 7.4).

A 7.3: Anzahl Personen / Gruppengrösse (Anteil der Nutzenden in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

A 7.4: Velofahrten mit Begleitung von Kindern bis 14 Jahre (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

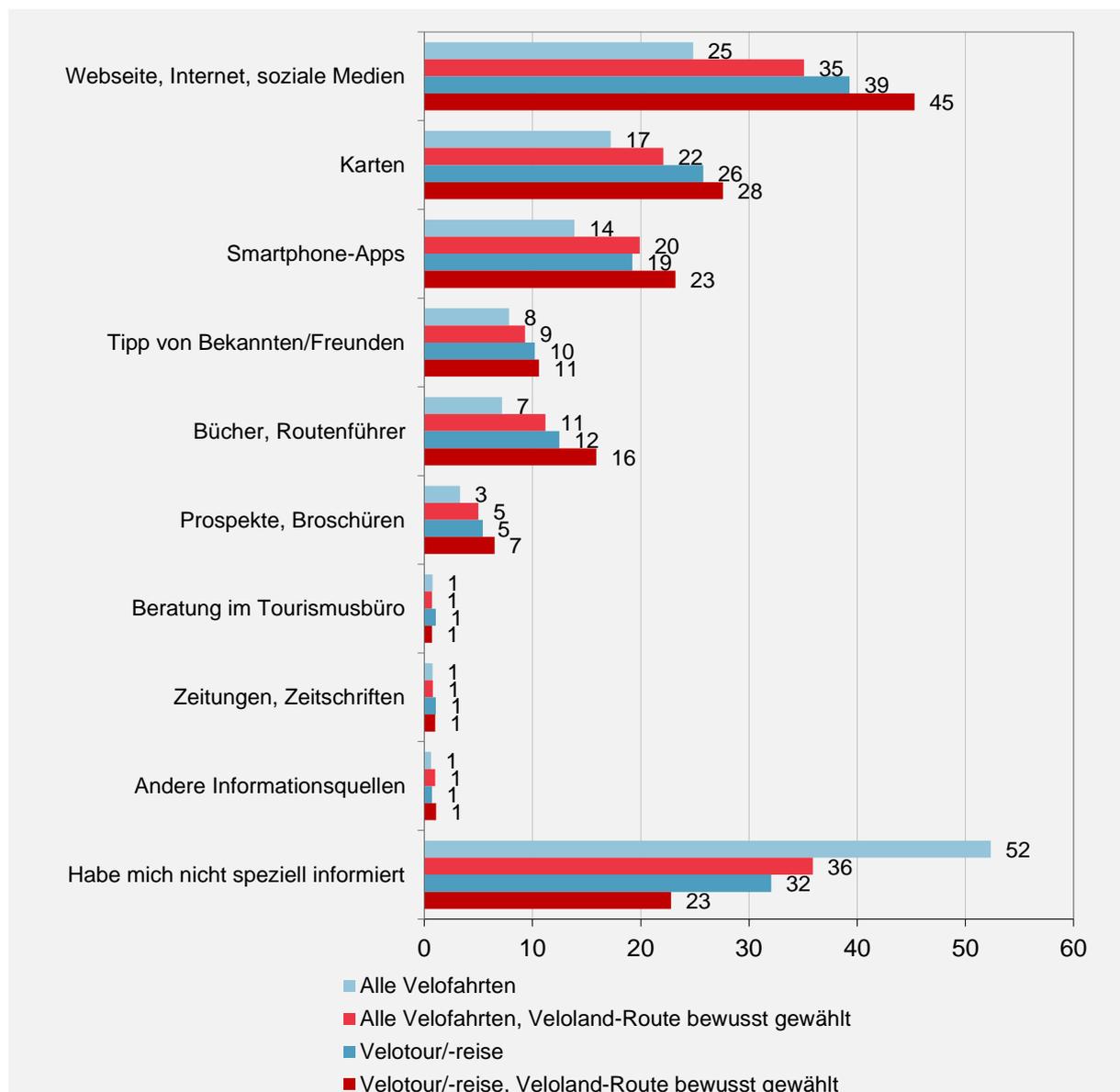
8. Planung der Velotour und Orientierung unterwegs

8.1 Planung der Velotour

Das Internet ist die häufigste Informationsquelle

In der Befragung auf den Veloland-Routen wurde gefragt, wie man sich für die Velofahrt oder -tour vorbereitet und informiert habe. Wenig überraschend ist, dass man sich für viele Velofahrten nicht speziell zu informieren braucht, da dazu auch Alltags- und Routinefahrten (Arbeitswege, Besuche etc.) gehören. War man hingegen auf einer Velotour unterwegs, so ist dieser Anteil deutlich kleiner (Abbildung 8.1).

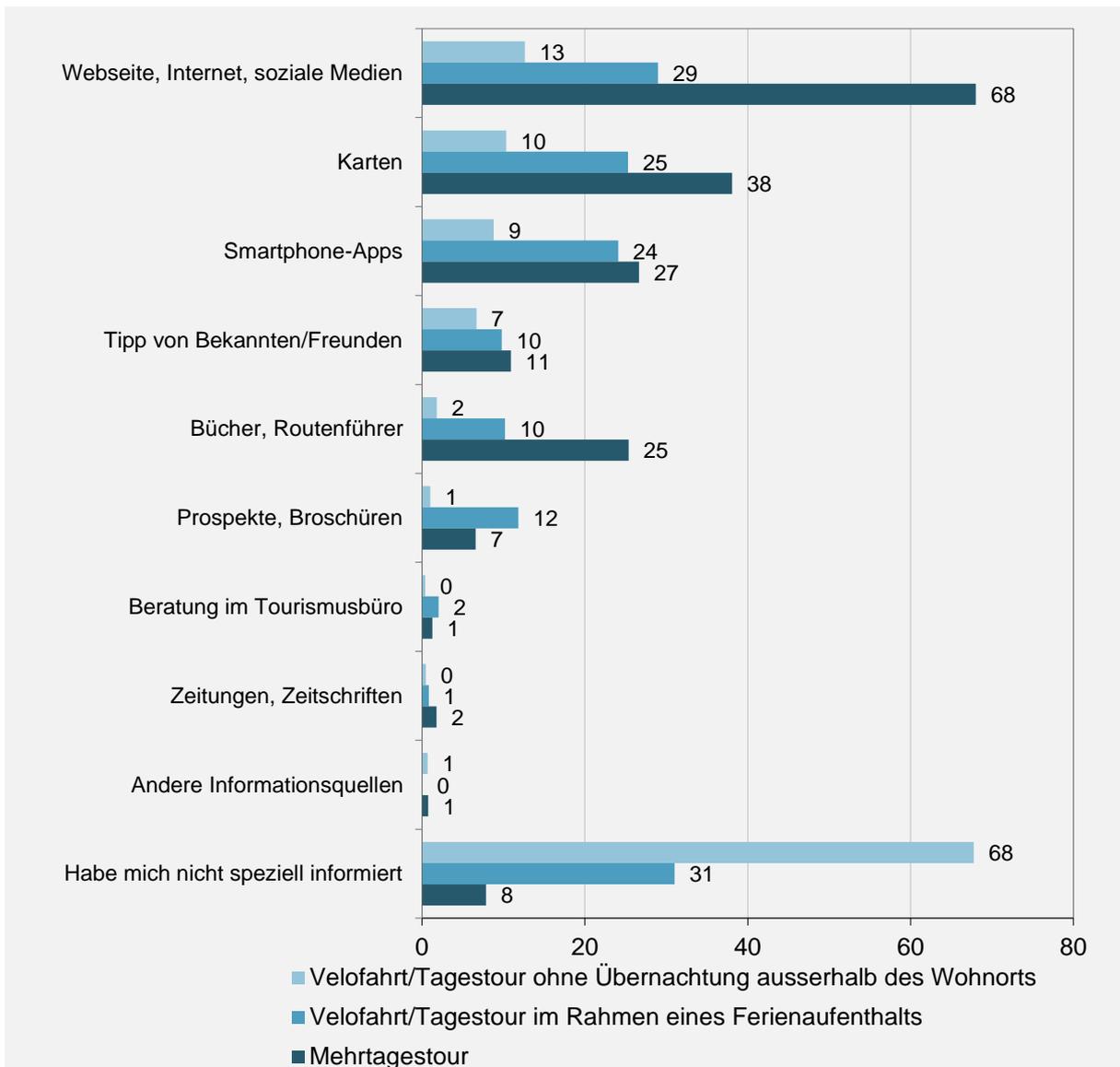
A 8.1: Information vor der Velofahrt/-tour (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019, Anzahl Befragte: 2'118.

Der Anteil derjenigen, die sich nicht speziell informieren, sinkt noch einmal, wenn für die Tour bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt wurde. Bei diesen Personen hat sich beinahe die Hälfte im Internet oder über soziale Medien informiert, knapp 30 Prozent haben (physische) Karten konsultiert, und ein Viertel hat eine Smartphone-App benutzt (Abbildung 8.1). Bei Mehrtagestouren gibt es nur noch wenige, die sich vorgängig nicht speziell informieren. Das Internet, Karten, Smartphone-Apps sowie Bücher und Routenführer werden für die Vorbereitung auf Mehrtagestouren am häufigsten konsultiert (Abbildung 8.2).

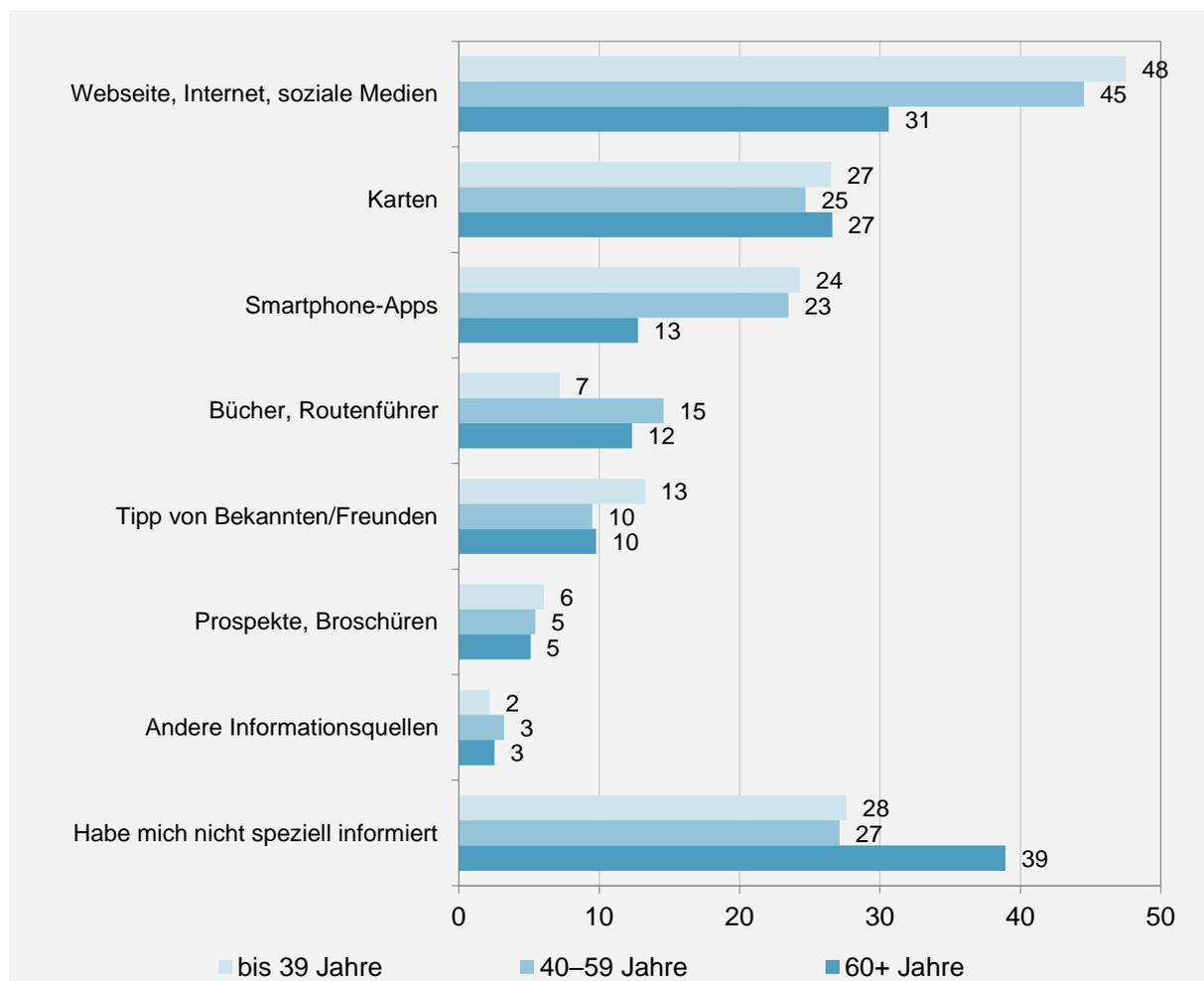
A 8.2: Information vor der Velofahrt/-tour nach Art der Fahrt/Tour (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019, Anzahl Befragte: 2'118.

Ältere Personen wählen für ihre Velotouren häufiger Strecken, die ihnen bereits bekannt sind, und für die sie sich nicht vorgängig informieren müssen (Abbildung 8.3). Sofern man sich vorgängig informiert, benützen alle Altersgruppen am häufigsten das Internet. Smartphone-Apps sind bei den jüngeren Tourenfahrenden und den 40- bis 59-Jährigen ähnlich beliebt. Bücher und Routenführer werden hingegen von jüngeren Tourenfahrenden nicht mehr oft konsultiert.

A 8.3: Information vor der Velotour/-reise nach Alter (Anteil der Velotourenfahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1145 auf Velofahrten mit dem Zweck Velotour/-reise).

Internet und Apps werden immer wichtiger

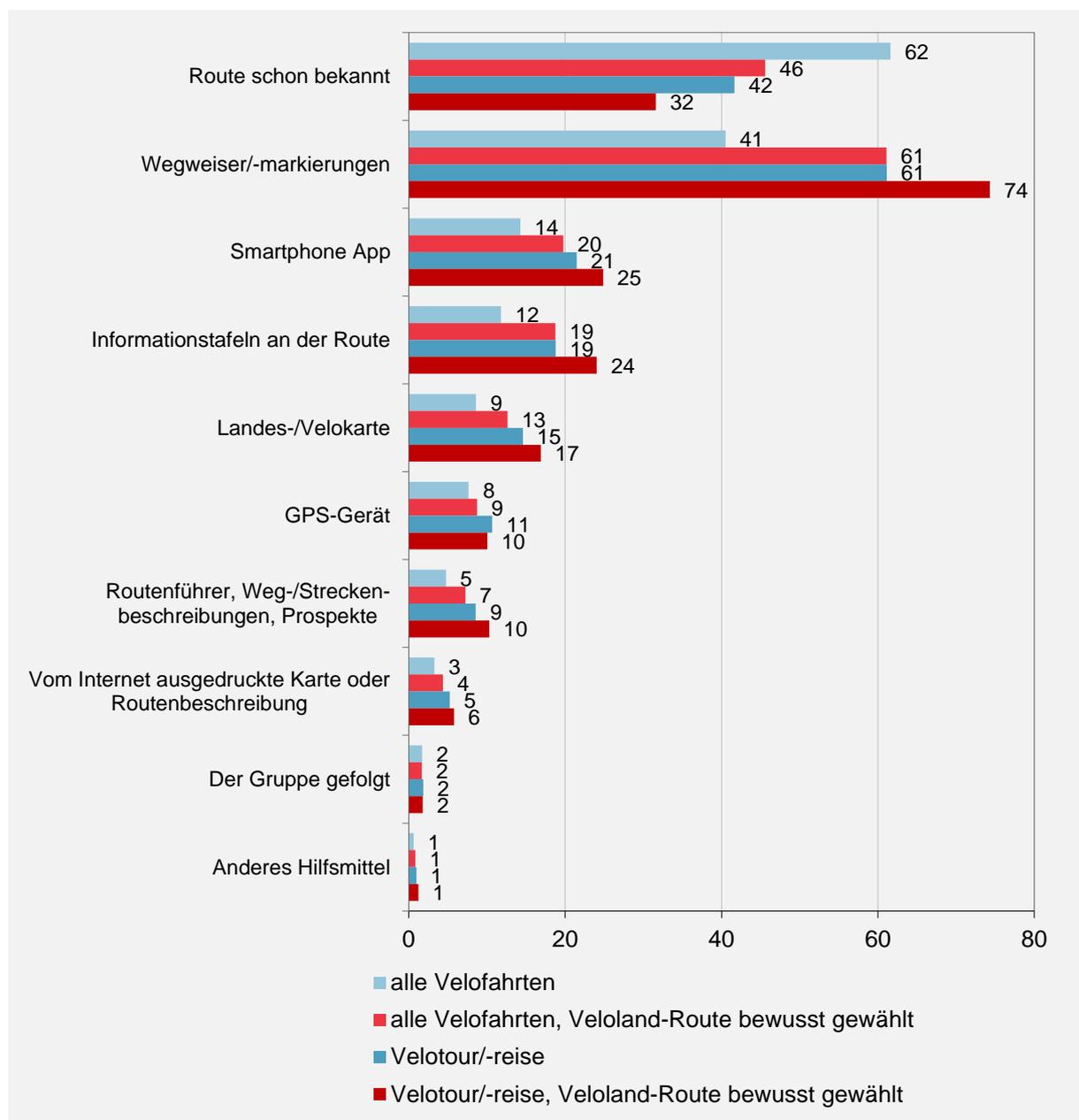
Wie sich das Informationsverhalten zwischen 2013 und 2019 verändert hat, kann nur mit Einschränkungen angegeben werden. Betrachtet man nur Velofahrende mit Fahrtzweck Velotour, so haben das Internet und Smartphone-Apps an Bedeutung gewonnen, die weiteren Informationsquellen wie Karten, Bücher oder Routenführer sowie Prospekte hingegen an Bedeutung verloren.

8.2 Orientierung unterwegs

Wegweiser sind beliebte Orientierungshilfen

Bei vielen Velofahrten sind die Strecken den Nutzenden bereits bekannt, so dass sie unterwegs keine Orientierungshilfen mehr brauchen (Abbildung 8.5). Bei Velotouren und noch stärker bei Touren, für die bewusst eine Veloland-Route gewählt wurde, ist dies viel seltener der Fall. Auf solchen Touren orientiert man sich besonders häufig an den Wegweisern und -markierungen. Bei einer bewussten Wahl einer Veloland-Route helfen oft auch Smartphone-Apps und Informationstafeln auf der Route zur Orientierung.

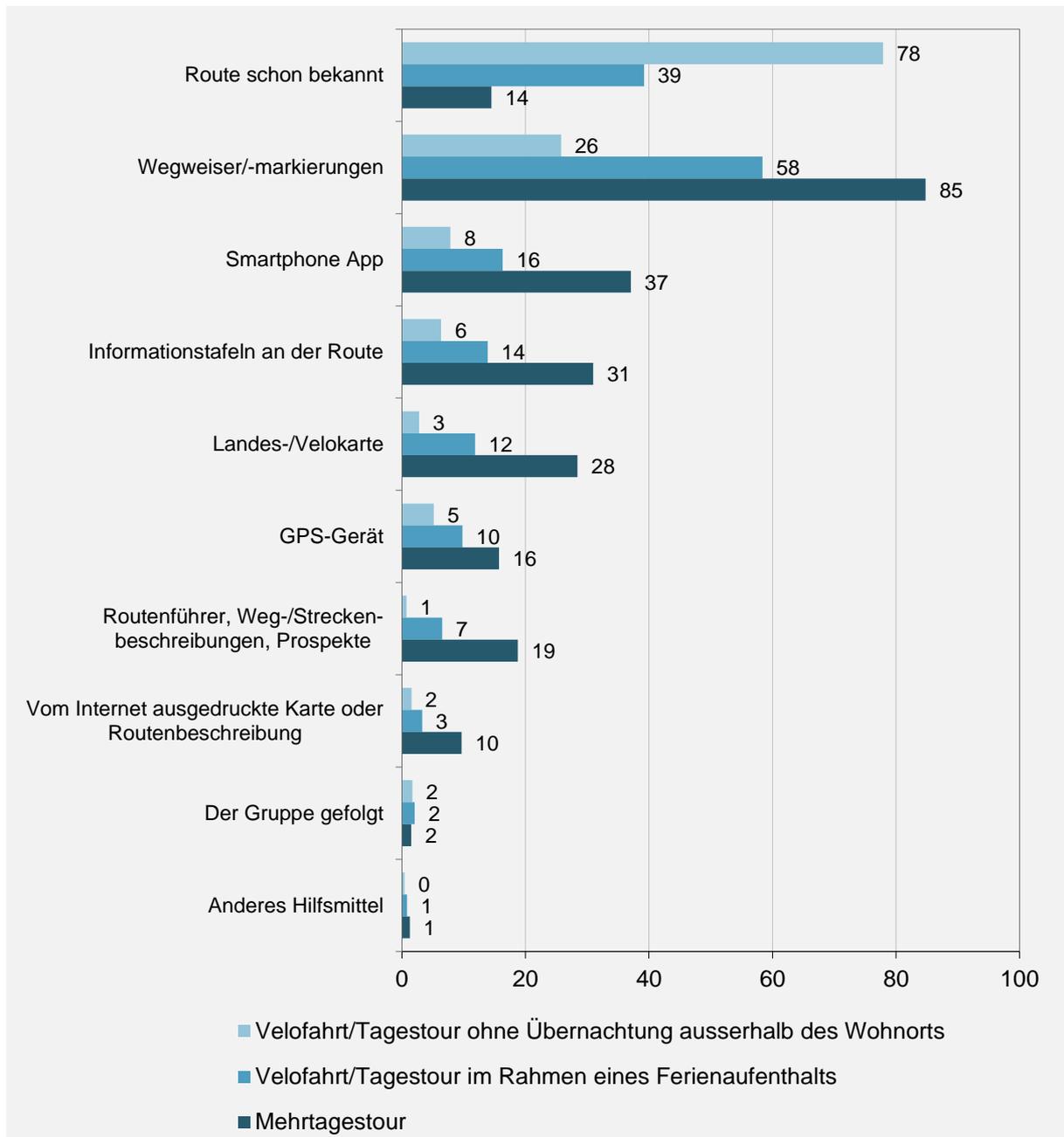
A 8.5: Orientierung unterwegs (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Orientierungshilfe in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Noch stärker werden diese Orientierungshilfen auf Mehrtagestouren genutzt (Abbildung 8.6). Bei jeder fünften Mehrtagestour konsultiert man zudem Routenführer oder andere Streckenbeschreibungen und Prospekte.

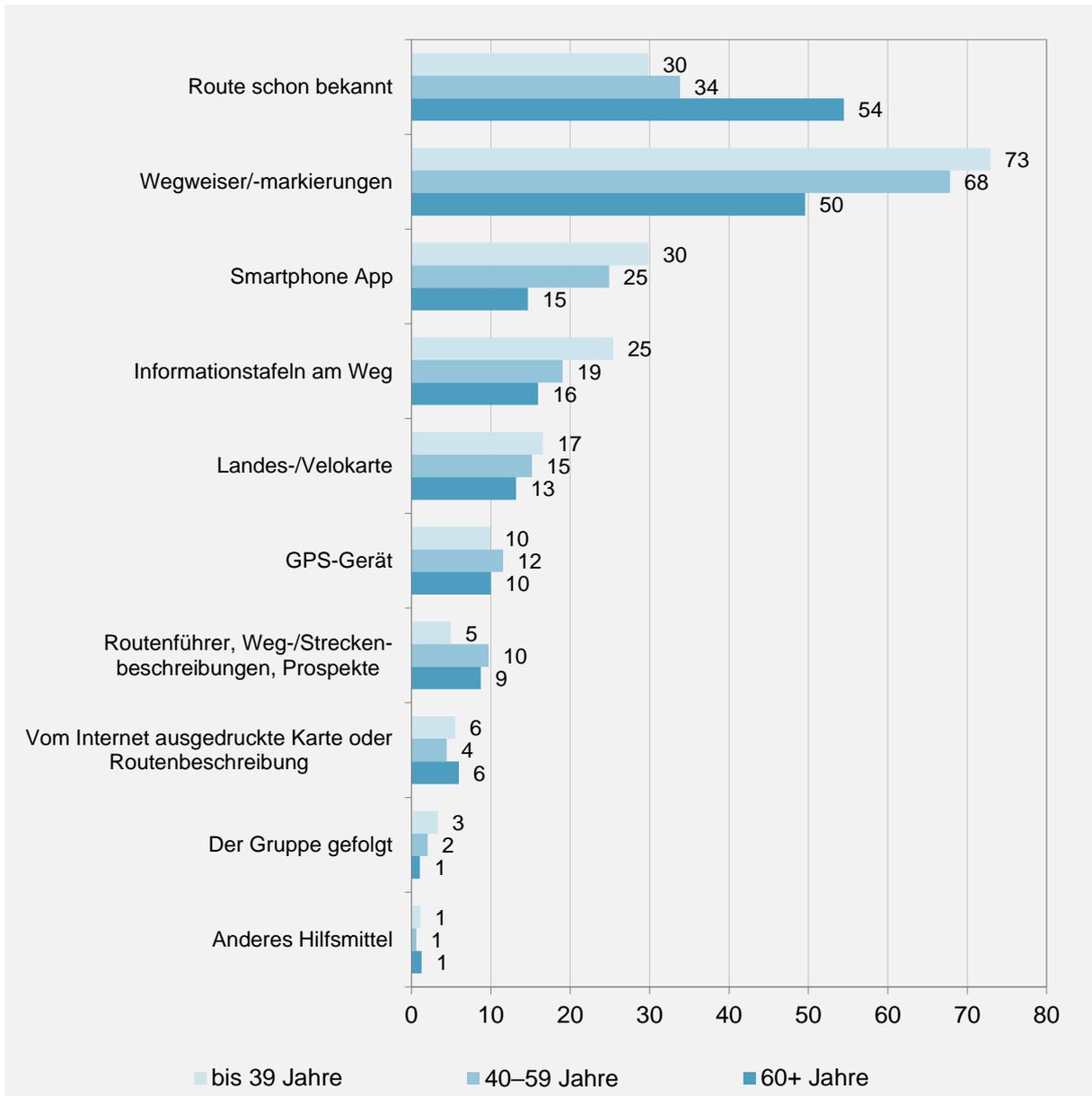
A 8.6: Orientierung unterwegs nach Art der Velofahrt/-tour (Anteil der Velofahrenden mit der Nennung der entsprechenden Orientierungshilfe in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Da ältere Velotourenfahrende die Strecken ihrer Touren häufiger bereits kennen, müssen sie sich weder vorgängig informieren, noch brauchen sie zusätzliche Hilfsmittel zur Orientierung unterwegs (Abbildung 8.7). Sieht man von diesem Umstand ab, so sind für alle Altersgruppen die Wegweiser die wichtigste Orientierungshilfe. Ein knappes Drittel der jüngeren Tourenfahrenden benützt zur Orientierung eine Smartphone App.

A 8.7: Orientierung unterwegs nach Alter (Anteil der Velotourenfahrenden mit der Nennung der entsprechenden Orientierungshilfe in Prozent, Mehrfachantworten möglich)

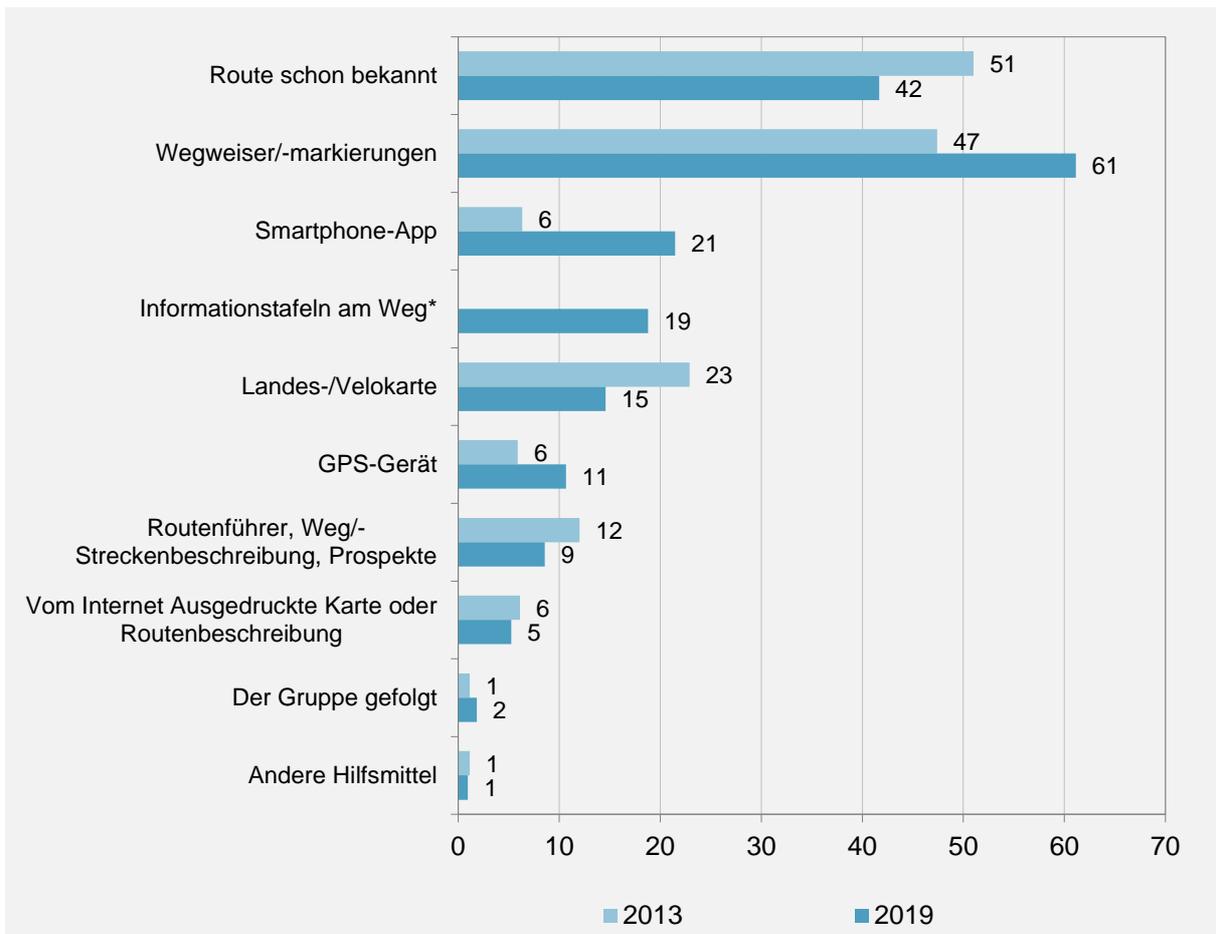


Datenbasis: Befragung Veloland 2019, Anzahl Befragte: 2'118 (1'145 Velofahrten mit dem Zweck Velotour/-reise).

Wegweiser, Apps und GPS-Geräte werden wichtiger

Wie man sich auf den Velotouren unterwegs orientiert, hat sich zwischen 2013 und 2019 beträchtlich geändert. 2019 orientieren sich mehr Velofahrende an den Wegweisern und Markierungen und der Einsatz von Smartphone-Apps oder GPS-Geräten ist stärker verbreitet (Abbildung 8.8). Weniger zum Einsatz kommen hingegen Karten sowie Routenführer, Streckenbeschreibungen oder Prospekte.

A 8.8: Orientierung unterwegs 2013 und 2019 (Anteil der Velotourenfahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle in Prozent, Mehrfachantworten möglich)



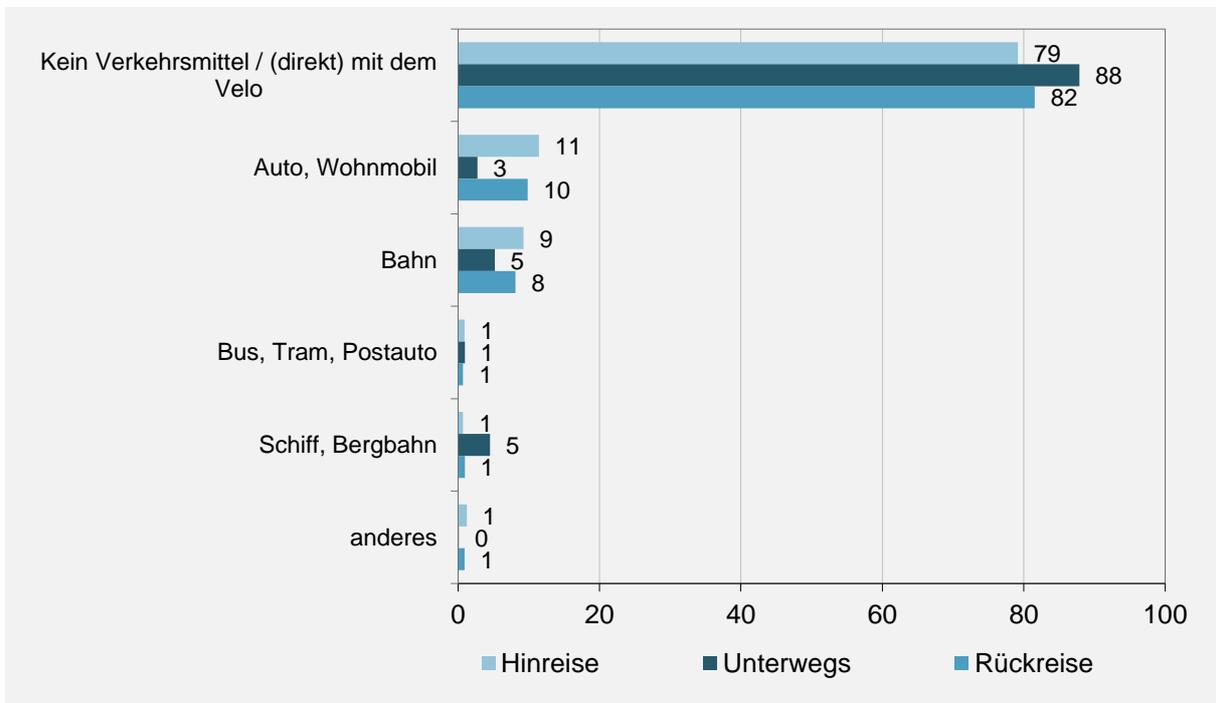
Datenbasis: Befragung Veloland 2013 und 2019. Anzahl Befragte: 2013: 830 (nur Follow-up-Befragung, (441 Velofahrten mit Zweck Velotour/-reise); 2019: 2'118 (1'145 Velofahrten mit Zweck Velotour/-reise). Anmerkung: * Informationstafeln wurden nur 2019 erfasst.

9. Nutzung von Verkehrsmitteln und kombinierte Mobilität

Die meisten Velotouren beginnen vor der eigenen Haustür

Für den grössten Teil der Velofahrten und -touren werden keine zusätzlichen Verkehrsmittel benötigt. Bei acht von zehn Fahrten startet man direkt mit dem Velo ab dem Wohnort oder dem Feriendomizil (Abbildung 9.1). Bei jeder zehnten Fahrt benutzt man das Auto oder die Bahn, bevor man sich in den Velosattel schwingt. Für die Überwindung von Streckenabschnitten unterwegs werden nur selten andere Verkehrsmittel benutzt. Dabei kommen am häufigsten die Bahn oder Schiffe zum Einsatz.

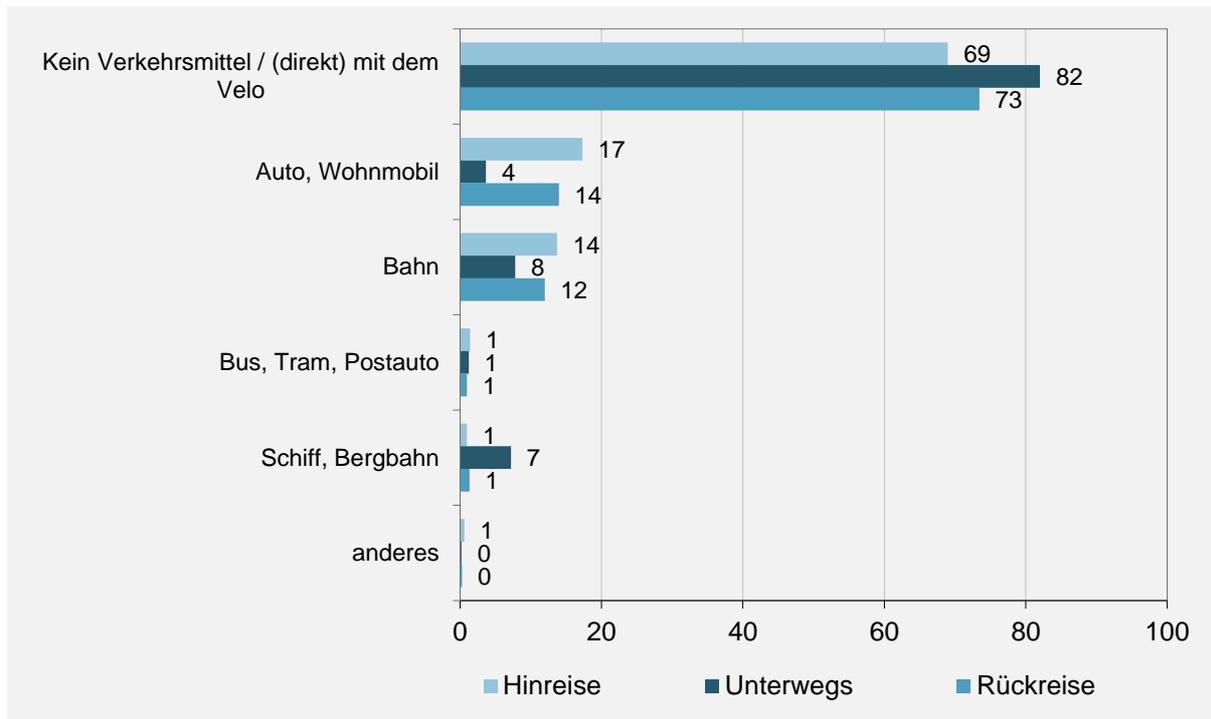
A 9.1: Benutzte Verkehrsmittel für alle Velofahrten auf Hinreise, Rückreise und unterwegs (Anteile der Velofahrenden, die das entsprechende Verkehrsmittel genutzt haben, Mehrfachnennungen möglich)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Betrachtet man nur die Velotouren, so startet man in der Regel immer noch direkt mit dem Velo (Abbildung 9.2). Vor jeder sechsten Velotour wird das Auto als Transportmittel eingesetzt und vor jeder siebten die Bahn.

A 9.2: Benutzte Verkehrsmittel für Velotouren auf Hinreise, Rückreise und unterwegs (Anteile der Velotourenfahrenden, die das entsprechende Verkehrsmittel genutzt haben, Mehrfachnennungen möglich)

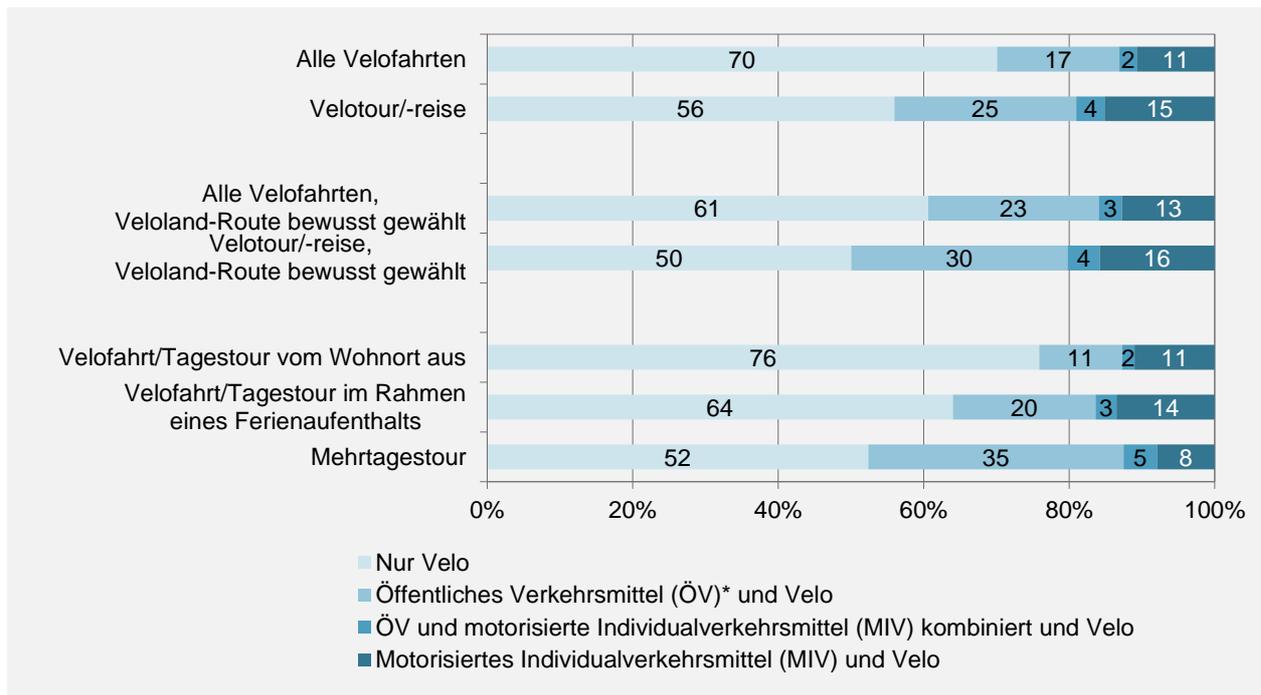


Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'145 Velofahrten mit Zweck Velotour/-reise).

Werden die benutzten Verkehrsmittel zusammengefasst, die während des ganzen Ausflugs verwendet wurden, so kommt man bei sieben von zehn Fahrten ausschliesslich per Velo und Muskelkraft (und allfälliger Tretunterstützung) voran. Bei einer Kombination mit anderen Verkehrsmitteln spielen öffentliche Verkehrsmittel eine wichtigere Rolle als motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV), insbesondere weil für Streckenabschnitte unterwegs eher die Bahn oder Schiffe eingesetzt werden. Wenn man Transportmittel unterwegs und Schiffe oder Bergbahnen nicht berücksichtigt, so halten sich auf Velotouren die Verwendung von öffentlichen Verkehrsmitteln und von motorisierte Individualverkehrsmitteln in etwa die Waage (Abbildung 9.4).²⁰ Bei einer Velotour mit bewusster Wahl einer Veloland-Route und bei Mehrtagestouren kommen häufiger öffentliche Verkehrsmittel zum Einsatz.

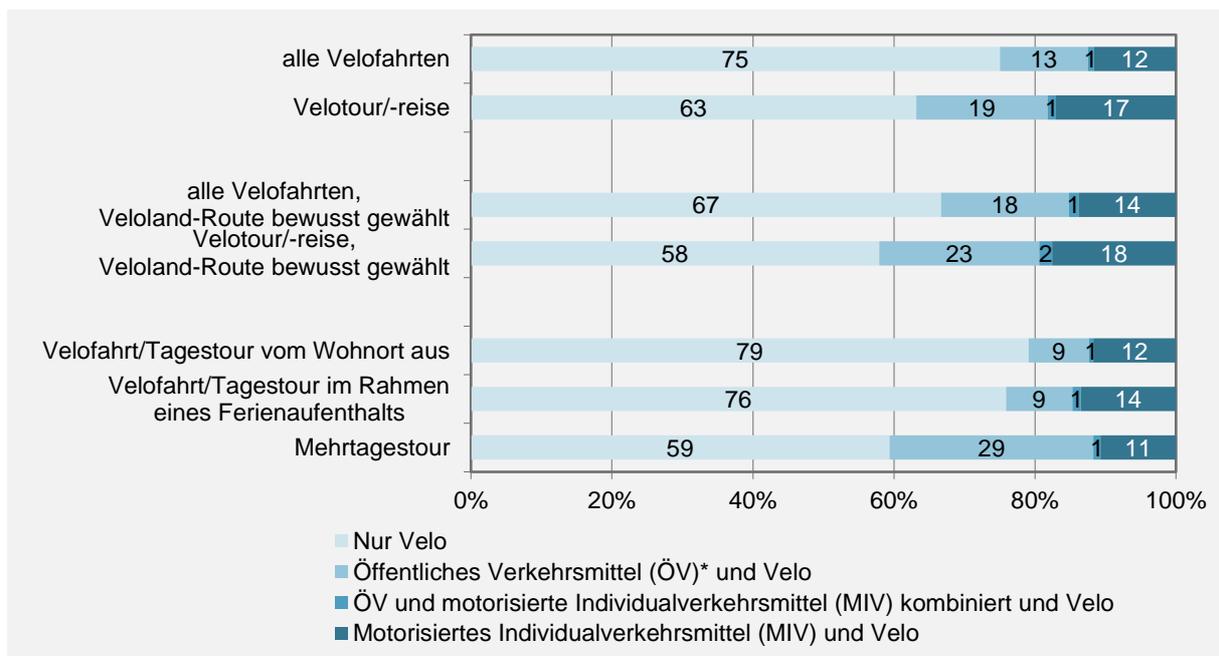
²⁰ Diese zusätzliche Betrachtung wird vorgenommen, da die genutzten Verkehrsmittel unterwegs stark von den Befragungsstandorten abhängig sind.

A 9.3: Benutzte Verkehrsmittel für die ganze Velofahrt/-tour nach Art der Tour und bei bewusster Wahl einer Veloland-Route (Hin-, Rückreise und unterwegs, Anteil in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118. Anmerkung * Zu den öffentlichen Verkehrsmitteln werden in dieser Abbildung Bahn, Postauto, Bus Tram, Bergbahn und Schiffe gezählt.

A 9.4: Benutzte Verkehrsmittel für die Hin- und Rückreise nach Art der Tour und bei bewusster Wahl einer Veloland-Route (ohne Verkehrsmittel unterwegs und ohne Schiffe/Bergbahnen)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118. Anmerkung: * Zu den öffentlichen Verkehrsmitteln werden in dieser Abbildung Bahn, Postauto, Bus und Tram gezählt. Schiffe und Bergbahnen werden nicht berücksichtigt. In allen Kategorien können sie als zusätzliches Verkehrsmittel hinzukommen.

10. Ausgaben und Umsatz

Ausgaben von rund 30 Franken auf Tagestouren ohne auswärtige Übernachtung, deutlich höhere Ausgaben bei Touren mit auswärtiger Übernachtung

Wer eine Velotour unternimmt, hat unterschiedliche Ausgaben. Bei Alltagsvelofahrten (z.B. auf dem Arbeitsweg, für Einkäufe etc.) fallen in der Regel keine Kosten an. Aus diesem Grund werden im vorliegenden Kapitel nur die Ausgaben auf Velotouren, d.h. auf Velofahrten mit dem Zweck «Velotour/-reise» genauer untersucht. Sobald die Tour mit einer Übernachtung verbunden ist, sind die Übernachtungskosten der grösste Ausgabenposten, der im Durchschnitt 96 Franken beträgt (Tabelle 10.1). Ausgaben für Übernachtungen werden von einem Drittel der Velotourenfahrenden angegeben. Während man auf den meisten Velotouren etwas für die Verpflegung ausgibt, sind Ausgaben für Souvenirs oder ähnliches vergleichsweise selten. Zählt man alle Ausgaben zusammen, und verteilt sie gleichmässig auf alle Velotouren, so kostet ein durchschnittlicher Velotourentag in der Schweiz 83 Franken.

T 10.1: Ausgaben auf einer durchschnittlichen Velotour pro Person und Tag

	Betrag pro Person mit solchen Ausgaben	Anteil der Personen mit solchen Ausgaben (in %)	Ausgaben auf einer durchschnittlichen Velotour (arithm. Mittel, gerundet)
An- und Rückreise	47	28	13
Öffentliche Transportmittel unterwegs	24	14	3
Verpflegung	42	83	35
Übernachtung	96	31	30
Anderes (Souvenirs etc.)	24	8	2
Ausgaben insgesamt	–	–	83

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'097 Velofahrten mit dem Zweck Velotour/-reise und gültigen Angaben zu den Ausgaben).

Wenn die Velotour nicht mit einer auswärtigen Übernachtung verbunden ist, d.h. nicht im Rahmen eines Ferientaufenthalts erfolgt oder Teil einer mehrtägigen Tour ist, betragen die Ausgaben durchschnittlich 29 Franken (Tabelle 10.2). Auf Mehrtagestouren sind die Ausgaben mit Abstand am höchsten, die gewichtigsten Ausgabenposten sind dabei Übernachtung und Verpflegung. Ein ähnliches Bild zeigt sich, sofern für die Tour bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt wurde (Tabelle 10.3).

T 10.2: Ausgaben auf einer durchschnittlichen Velotour pro Person und Tag nach Art der Tour (Betrag in Franken)

	Tagestour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts	Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts	Mehrtagestour
An- und Rückreise	7	5	28
Öffentliche Transportmittel unterwegs	2	5	4
Verpflegung	19	31	63
Übernachtung	–	19	86
Anderes (Souvenirs etc.)	1	2	4
Ausgaben insgesamt	29	62	185

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'097 Velofahrten mit dem Zweck Velotour-/reise und gültigen Angaben zu den Ausgaben).

T 10.3: Ausgaben auf einer durchschnittlichen Velotour pro Person und Tag bei bewusster Wahl einer Veloland-Route nach Art der Tour (Betrag in Franken)

	Tagestour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts	Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts	Mehrtagestour
An- und Rückreise	9	4	30
Öffentliche Transportmittel unterwegs	3	5	4
Verpflegung	21	31	69
Übernachtung	–	19	92
Anderes (Souvenirs etc.)	1	2	5
Ausgaben insgesamt	34	61	200

Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118 (1'097 Velofahrten mit dem Zweck Velotour-/reise und gültigen Angaben zu den Ausgaben).

Da die Velotouren der ausländischen Gäste in der Regel mit Übernachtungen verbunden sind, liegen ihre durchschnittlichen Ausgaben pro Tourentag mit 127 Franken höher als diejenigen der einheimischen Velotourenfahrenden (73 Franken). Wurde für die Tour bewusst eine Route von Veloland Schweiz gewählt, so liegen die durchschnittlichen Ausgaben der einheimischen Velotouristen pro Tourentag bei 89 Franken und diejenigen der ausländischen Gäste bei 147 Franken.

Verglichen mit 2013 haben sich die Höhe und die Zusammensetzung der Ausgaben pro Velotourentag nicht stark verändert.

Geschätzter Umsatz durch einheimische und ausländische Velotourenfahrende von rund 3 Milliarden Franken

Bei einer mittleren Anzahl von 15 Velotouren pro Jahr ergeben sich für die Velotourenfahrenden mit Wohnsitz in der Schweiz pro Jahr und Person Ausgaben von durchschnittlich 1'095 Franken. Hochgerechnet auf die rund 2.4 Millionen Velotourenfahrenden generieren die Velotouren der einheimischen Wohnbevölkerung einen jährlichen Umsatz von rund 2.6 Milliarden Franken.²¹ Die Velotouren der ausländischen Gäste in der Schweiz generieren hochgerechnet einen Umsatz zwischen 45 und 63 Millionen Franken.

Die Velotourenfahrenden mit Wohnsitz in der Schweiz, die die Veloland-Routen nutzen, machen dies im Mittel an 5 Tagen ([vgl. Abschnitt 4.2](#)). Bei durchschnittlichen Ausgaben von 89 Franken für Velotouren mit bewusster Wahl einer Veloland-Route ergibt sich ein Umsatz von 510 Millionen Franken. Hinzu kommen rund 30 Millionen Franken, die durch ausländische Gäste, die für ihre Tour bewusst eine Veloland-Route gewählt haben, generiert werden.

²¹ Der geschätzte Umsatz, der durch die einheimischen Velotourenfahrenden generiert wird, dürfte eher zu hoch liegen, da nur auf den Routen von Veloland Schweiz befragt wurde, und auf diesen ein höherer Anteil an Velotouren mit auswärtigen Übernachtungen zu erwarten ist. Zudem ist die Abgrenzung zwischen Velotouren und kürzeren Velofahrten in der Freizeit unscharf.

11. Wichtigkeit und Beurteilung der Infrastruktur und Angebote

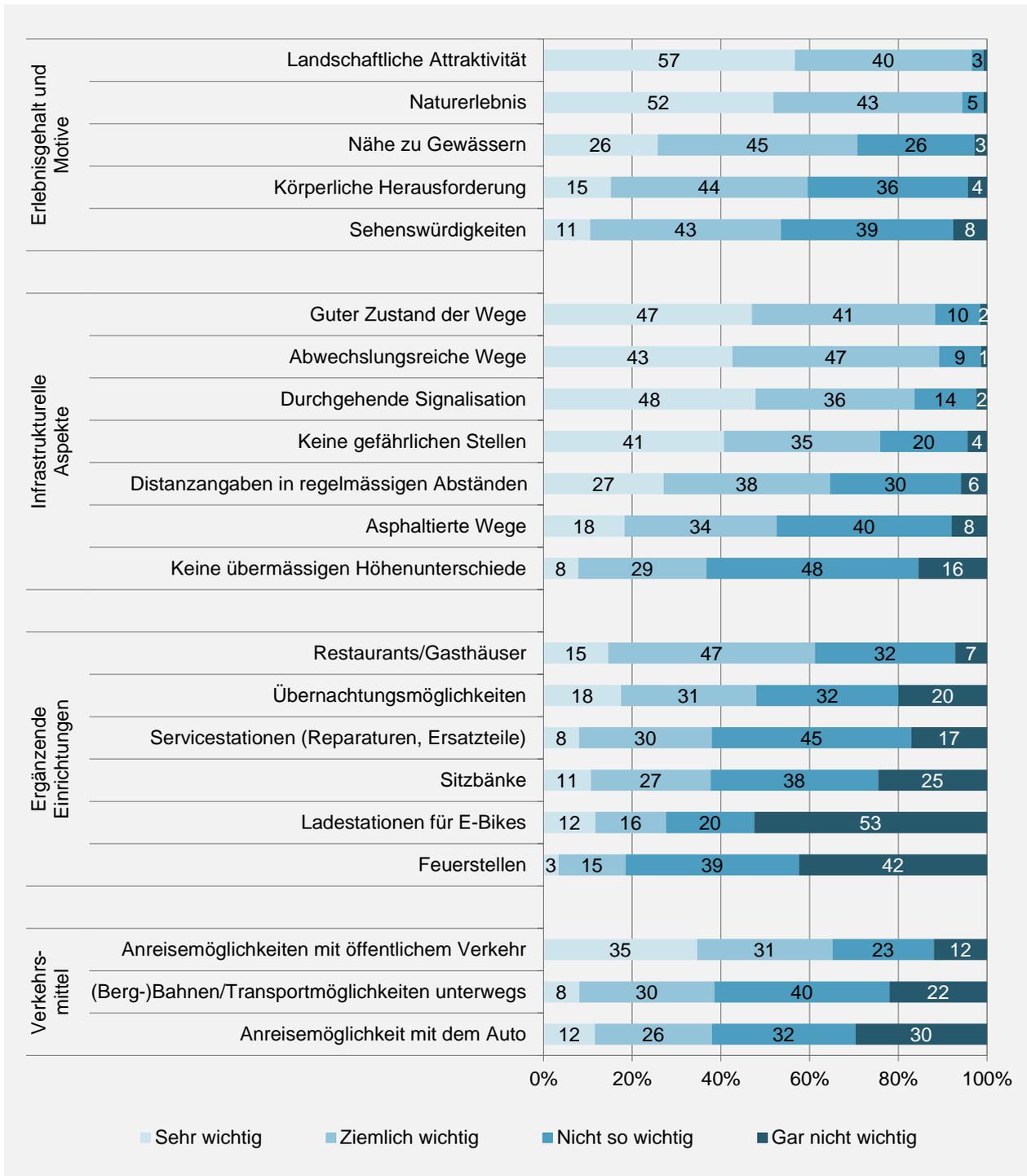
11.1 Wichtigkeit und Zufriedenheit von Aspekten und Angeboten auf Velotouren

Insgesamt hohe Zufriedenheit, Optimierungspotenzial bei Distanzangaben, Service- und Ladestationen

Bei der Erhebung auf den Routen wurden die Velofahrenden auch nach verschiedenen Aspekten befragt, die eine Velotour angenehmer oder attraktiver machen können. Dabei war sowohl die Wichtigkeit als auch die Zufriedenheit mit diesen Aspekten anzugeben. Die Ergebnisse dazu sind in den Abbildungen 11.1 und 11.2 festgehalten.

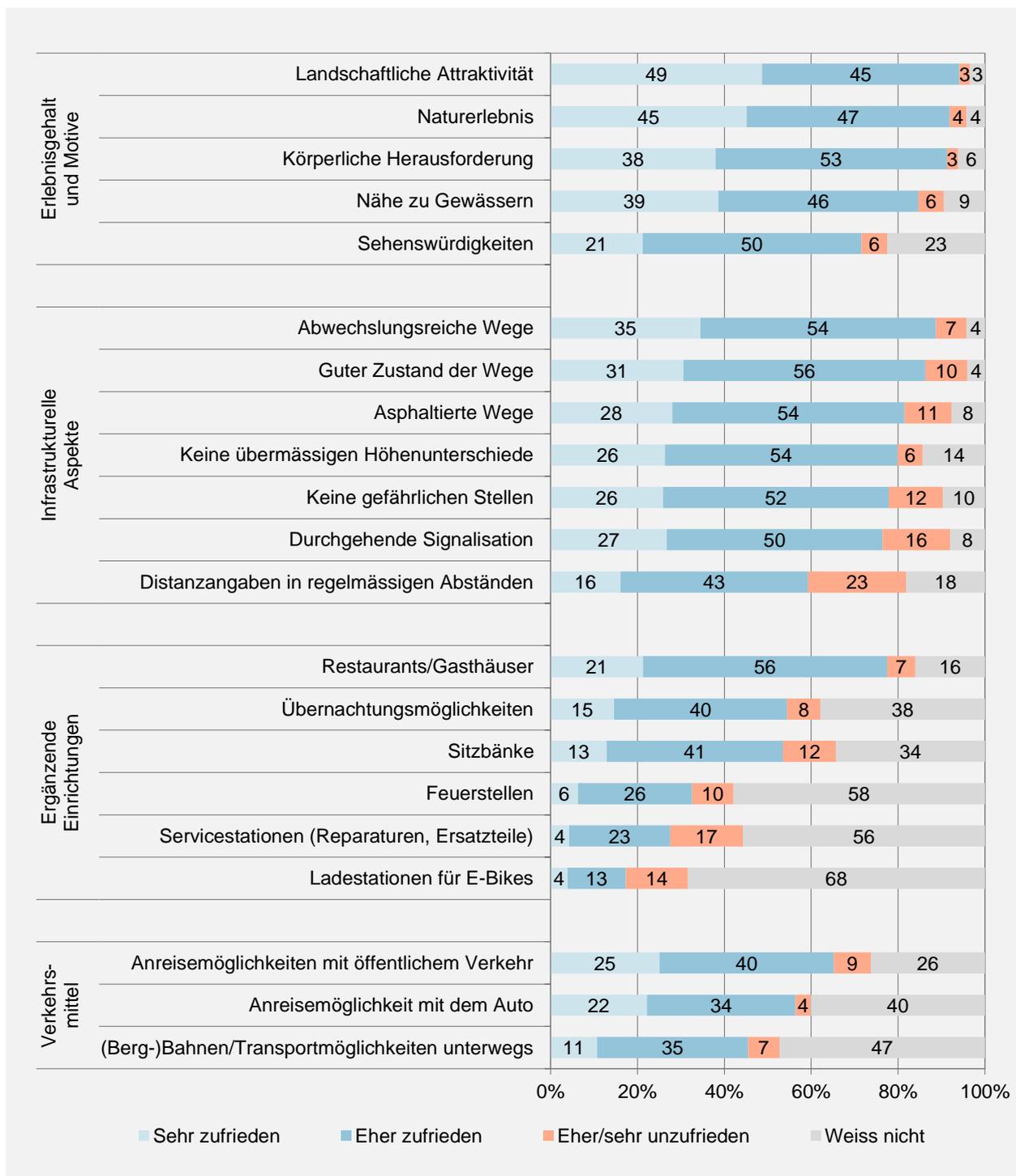
Wichtig für die Velofahrenden und für die Wahl der jeweiligen Routen sind vor allem die landschaftliche Attraktivität und das Naturerlebnis. Bei beiden Aspekten erreicht nicht nur die Wichtigkeit sondern auch die Zufriedenheit Höchstwerte. Wichtig sind den Velofahrenden auch abwechslungsreiche Wege, die in einem guten Zustand sind, eine durchgehende Signalisation und keine gefährlichen Stellen aufweisen. Wenngleich die Zufriedenheit mit diesen Aspekten allgemein hoch ist, gibt es insbesondere bezüglich Distanzangaben und Signalisation auch kritische Stimmen. Service- und Ladestationen sind nur für eine Minderheit der Velofahrenden relevant, für diejenige, die aber darauf angewiesen sind, ist der heutige Zustand häufig nicht zufriedenstellend. So sind für 58 Prozent der Velofahrenden, die mit einem E-Bike unterwegs sind, Ladestationen (sehr) wichtig, aber nur 45 Prozent sind mit diesem Angebot (sehr) zufrieden, während 55 Prozent eher oder sehr unzufrieden sind.

A 11.1: Wichtigkeit verschiedener Aspekte auf Velotouren (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

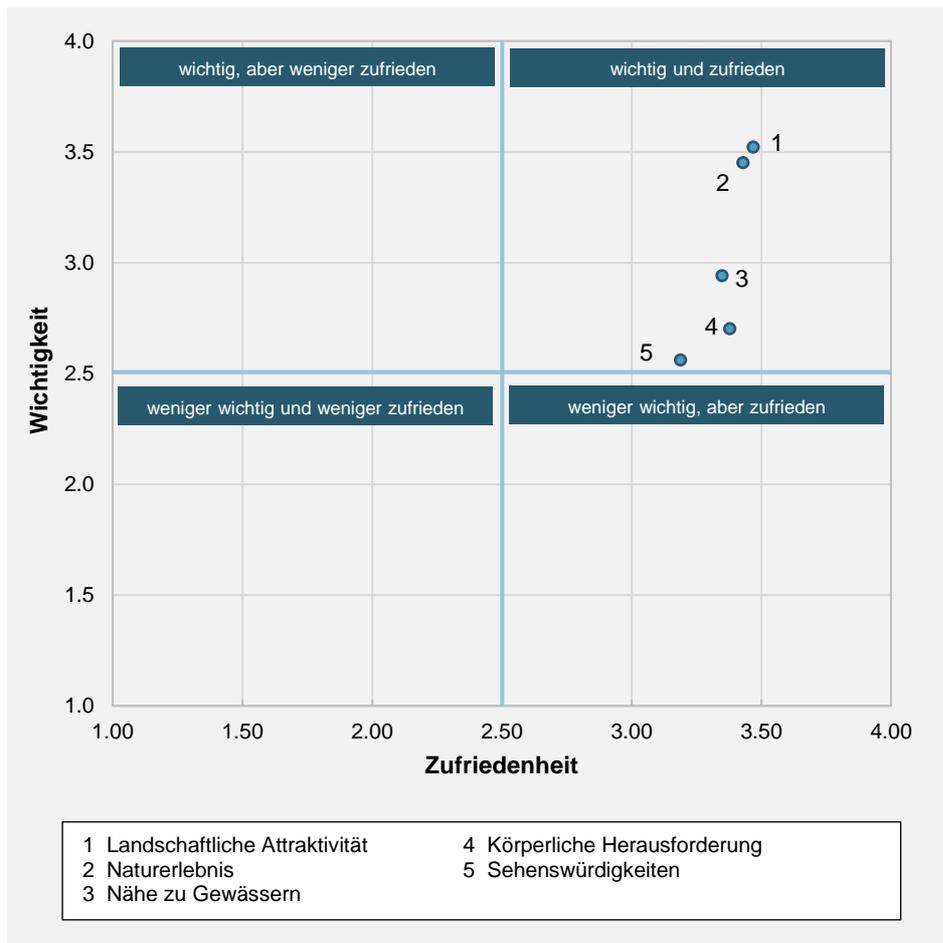
A 11.2: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten auf Velotouren (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

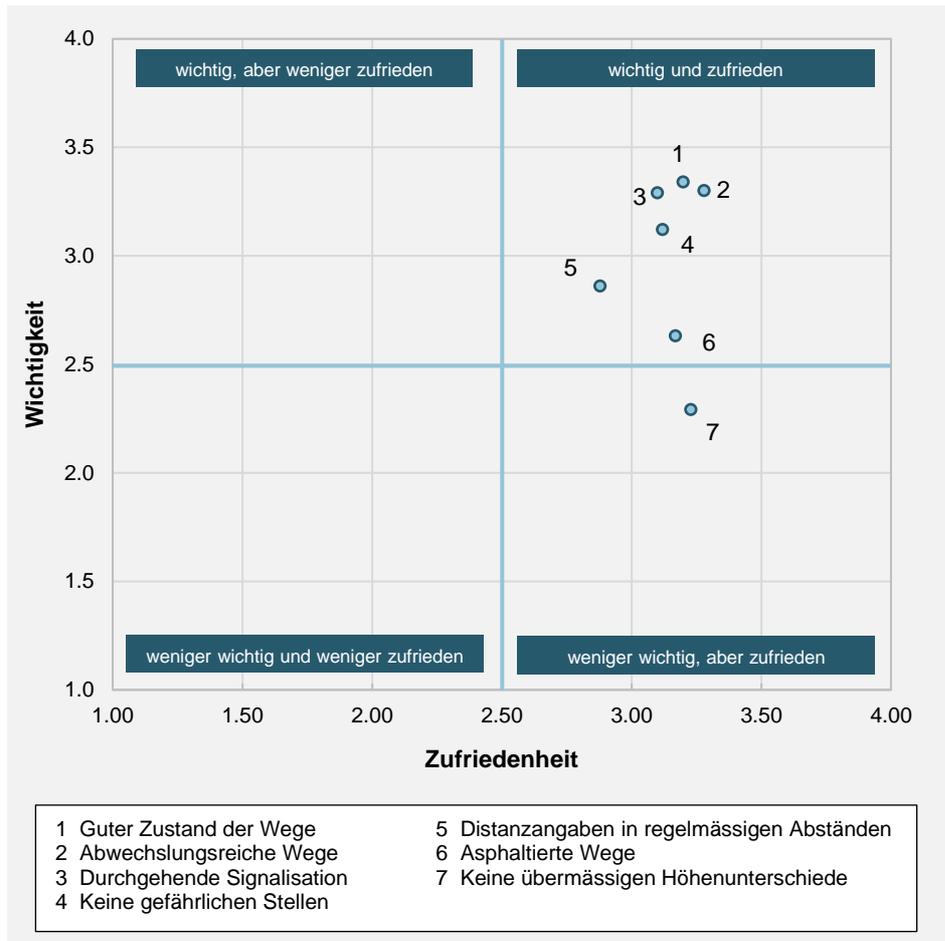
Wie Wichtigkeit und Zufriedenheit zusammenhängen, auf welche Aspekte besonders geachtet werden sollte, und wo Verbesserungen wünschenswert sind, kann der Portfolioanalyse in den Abbildungen 11.3 bis 11.5 entnommen werden. Die meisten Aspekte haben eine hohe Wichtigkeit kombiniert mit einer hohen Zufriedenheit. Diese Aspekte sollten besonders gepflegt werden. Kein Aspekt befindet sich im linken oberen Quadranten, bei dem eine hohe Wichtigkeit mit einer geringen Zufriedenheit kombiniert wäre. Ein Verbesserungspotential kann bei den Distanzangaben in regelmässigen Abständen sowie den Service- und Ladestationen ausgemacht werden.

A 11.3: Wichtigkeit und Zufriedenheit in Bezug auf Erlebnisgehalt und Motive (Mittelwerte)



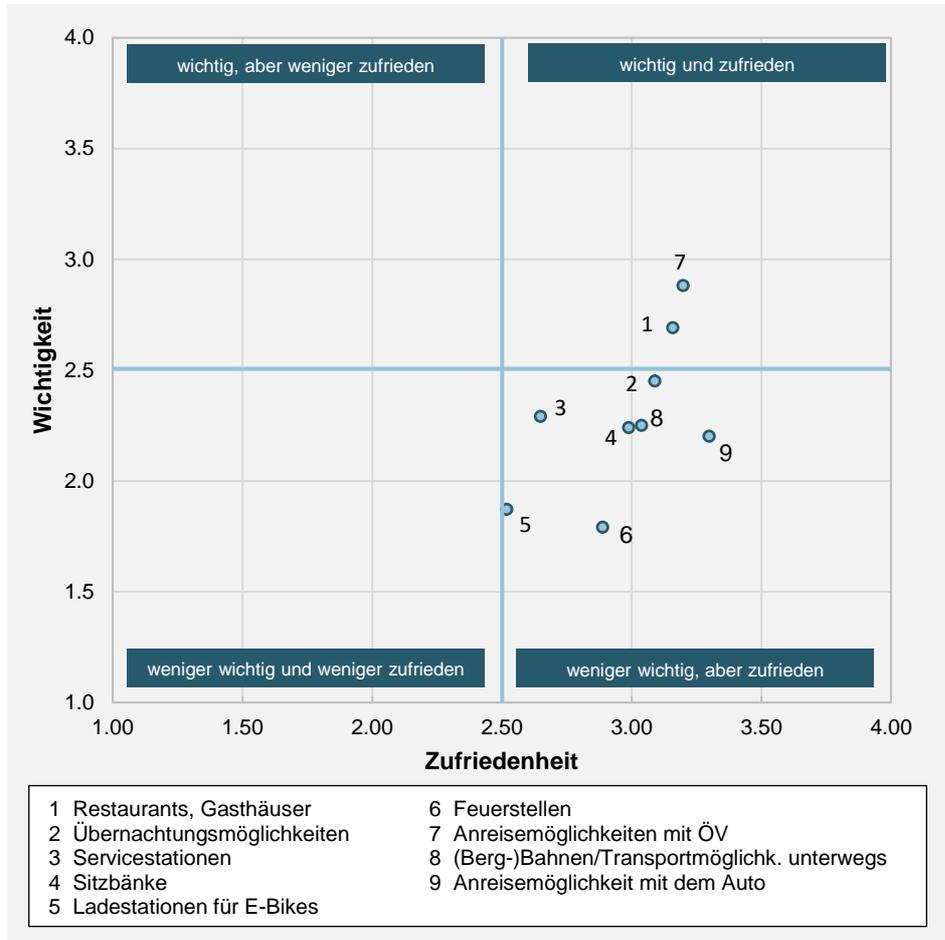
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

A 11.4: Wichtigkeit und Zufriedenheit in Bezug auf infrastrukturelle Aspekte (Mittelwerte)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

A 11.5: Wichtigkeit und Zufriedenheit mit ergänzenden Einrichtungen und der Verkehrsmittelanbindung (Mittelwerte)



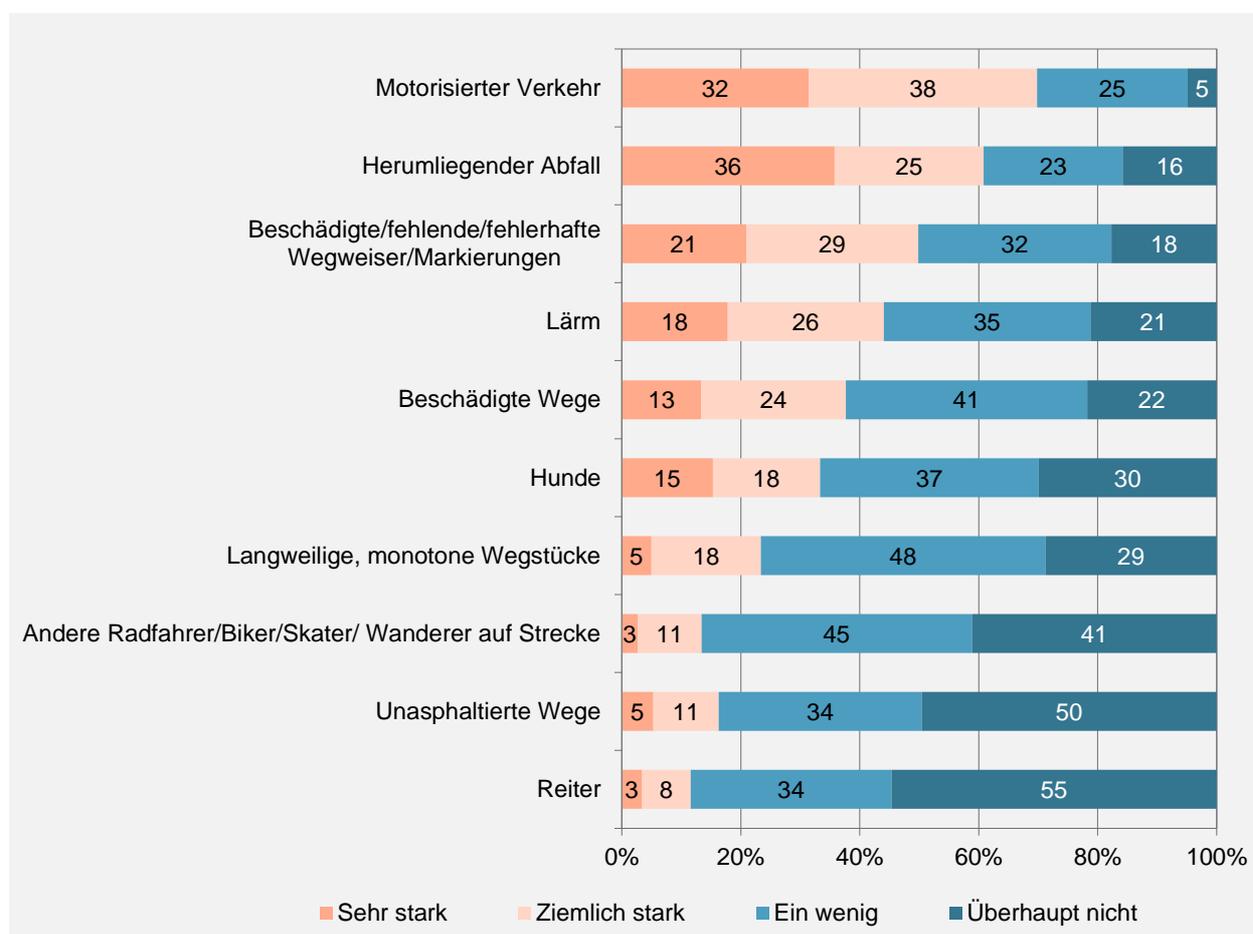
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

11.2 Mögliche Störfaktoren auf Velotouren

Motorisierter Verkehr stört am stärksten

Die Freude und Zufriedenheit auf Velotouren können durch verschiedene Störfaktoren getrübt werden. Am stärksten stört der motorisierte Verkehr (Abbildung 11.6). Auch herumliegender Abfall verdirbt der Mehrheit der Velofahrenden die gute Laune. Bei Unzulänglichkeiten der Wegweiser und -markierungen halten sich Velofahrende, die sich stark gestört fühlen, und solche, die dies weniger stört, die Waage. Alle übrigen Faktoren werden von einer Mehrheit als weniger stark störend empfunden.

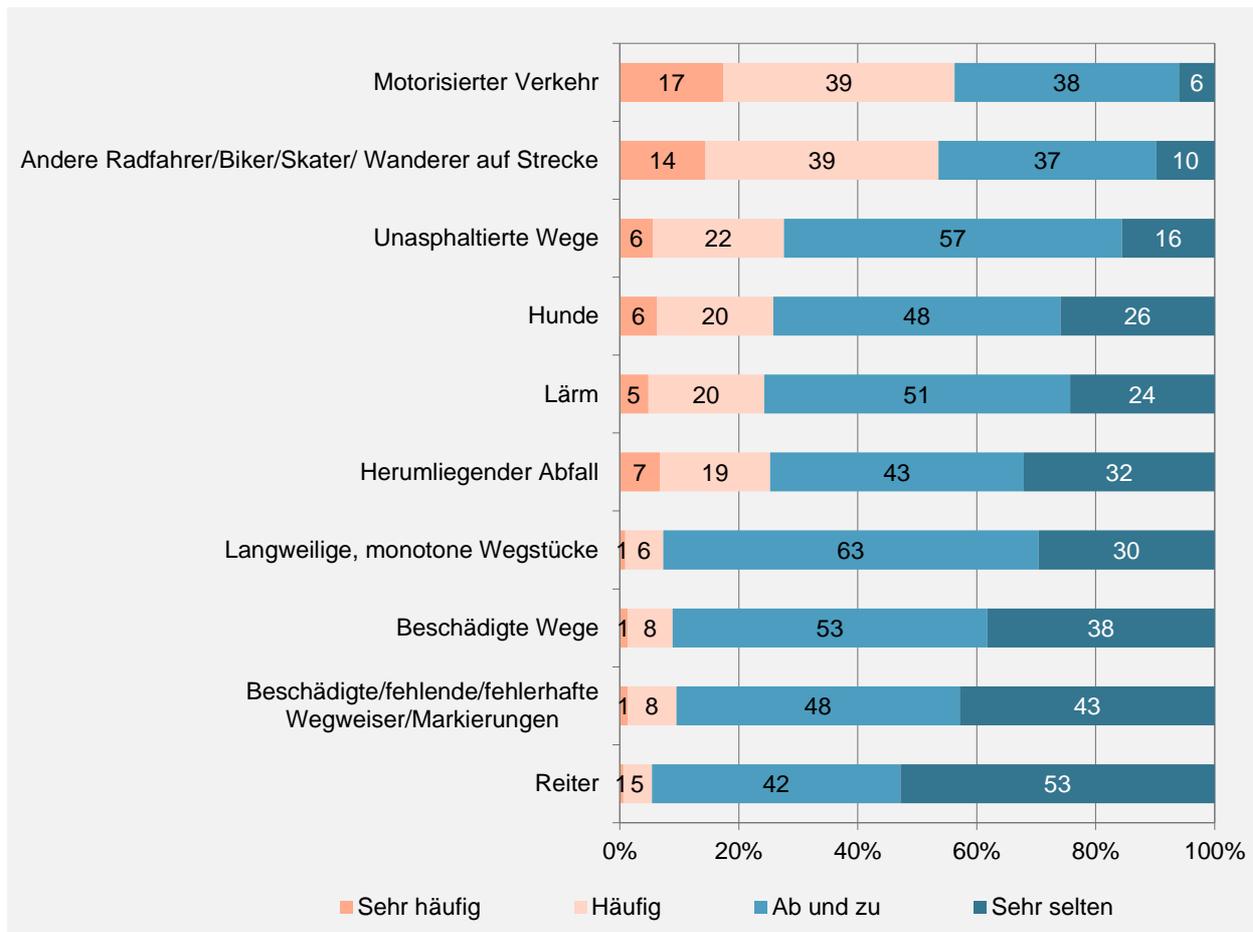
A 11.6: Ausmass, in dem man sich durch verschiedene Aspekte beim Velofahren gestört fühlt (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Blickt man auf die Häufigkeit, mit der man den potenziellen Störfaktoren begegnet, so rangiert erneut der motorisierte Verkehr an erster Stelle. Diesem begegnet man noch etwas häufiger als anderen Personen, die mit Langsamverkehrsmitteln unterwegs sind (Abbildung 11.7). Herumliegendem Abfall und unzulänglichen Wegweisern und -markierungen begegnet man hingegen vergleichsweise selten.

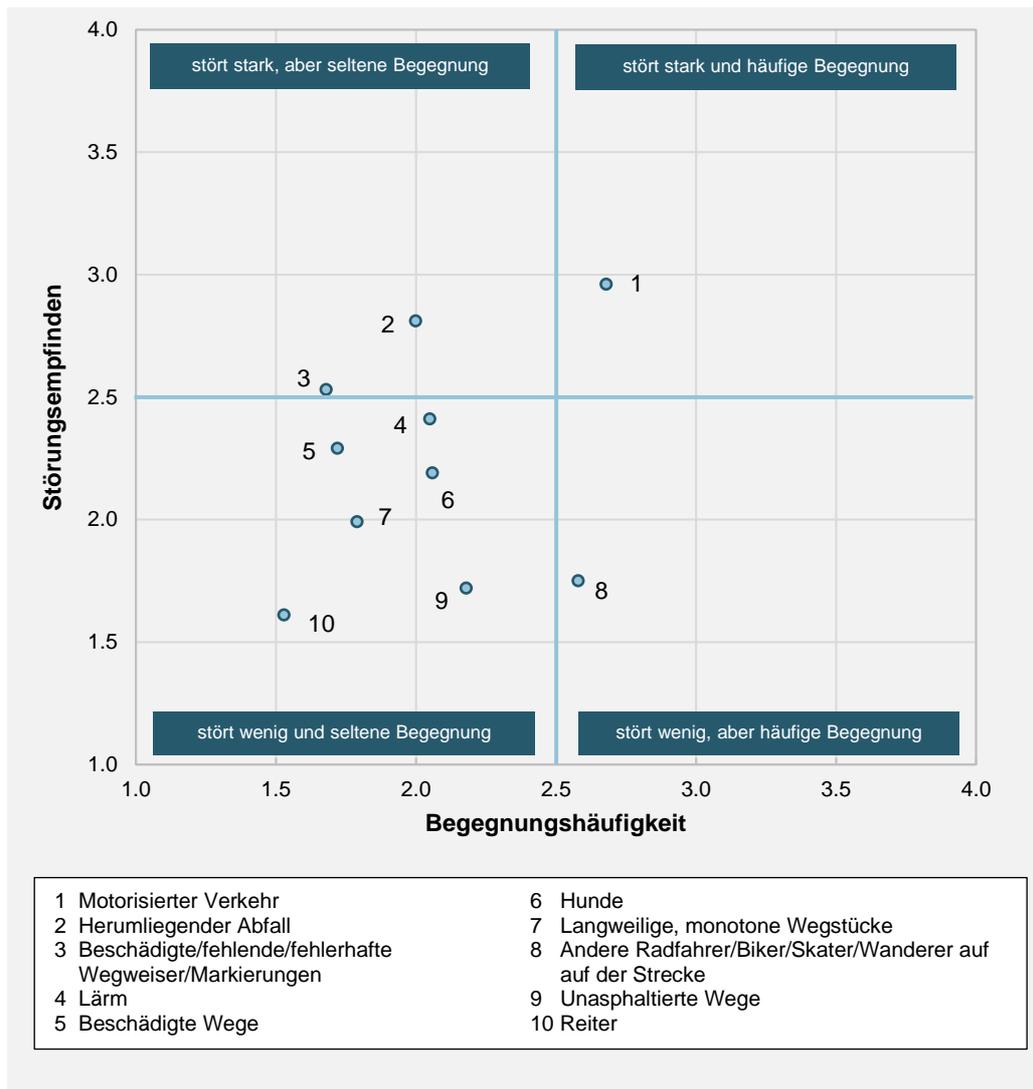
A 11.7: Häufigkeit der Begegnung mit verschiedenen möglichen «Störfaktoren» beim Velofahren (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

Die Portfolioanalyse verdeutlicht die Problematik des motorisierten Verkehrs (Abbildung 12.8). Dieser Faktor ist der einzige, der sich im rechten oberen Quadranten befindet, bei dem ein hohes Störungsempfinden mit einer hohen Begegnungshäufigkeit einhergeht.

A 11.8: Störungsempfinden und Begegnungshäufigkeit (Mittelwerte)



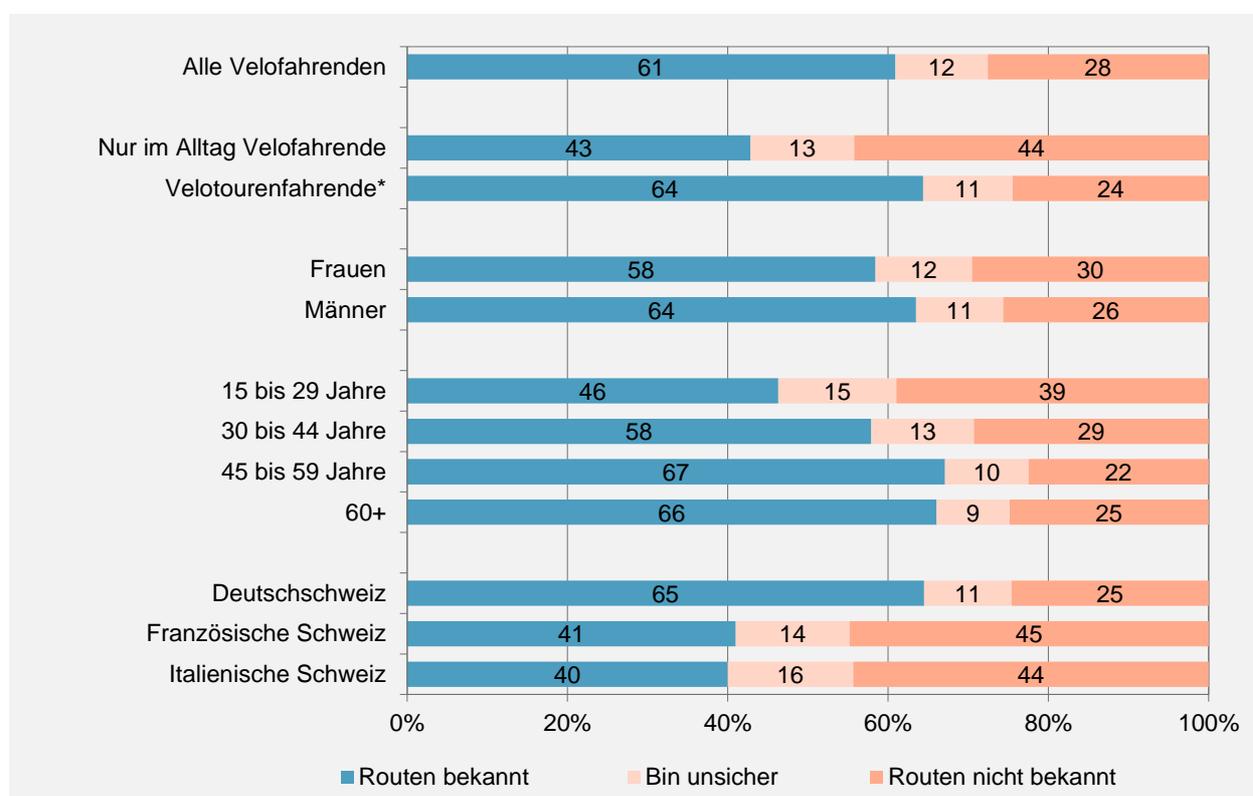
Datenbasis: Befragung Veloland 2019. Anzahl Befragte: 2'118.

12. Bekanntheit von SchweizMobil und Veloland Schweiz

In der Deutschschweiz sind die Veloland-Routen besser bekannt

Wie viele Velofahrende die Routen von Veloland Schweiz kennen und nutzen, wurde bereits im [Abschnitt 4.2](#) dargestellt. Im vorliegenden Kapitel wird die Bekanntheit der Routen von Veloland Schweiz und von SchweizMobil genauer untersucht. Sechs von zehn Velofahrenden kennen die Routen von Veloland Schweiz (Abbildung 12.1). Fährt man ausschliesslich im Alltag Velo, sind die Routen deutlich weniger bekannt, als wenn man in der Freizeit kürzere oder längere Velotouren macht. Bei Männern und bei Personen über 45 Jahren sind die Routen etwas besser bekannt als bei Frauen und in den jüngeren Altersgruppen. Deutliche Unterschiede bestehen auch zwischen den Sprachregionen. In der Deutschschweiz kennen zwei Drittel der Velofahrenden die Routen von Veloland Schweiz, in der lateinischen Schweiz sind es hingegen nur zwei Fünftel.

A 12.1: Bekanntheit der Routen von Veloland Schweiz (Anteile in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 11'301 (4'599 Velofahrende). Anmerkung: * Velofahrende, die in der Freizeit kürzere oder längere Velotouren machen.

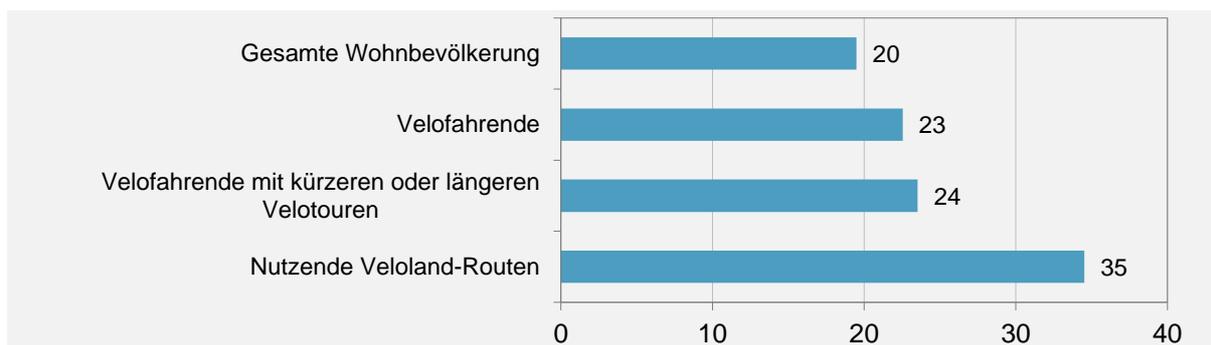
Zwischen 2013 und 2019 hat die Bekanntheit der Veloland-Routen unter den Velofahrenden leicht um 3 Prozentpunkte zugenommen. Während die Bekanntheit in der Deutschschweiz angestiegen ist (+5 Prozentpunkte), hat sie in der Romandie jedoch abgenommen (-7 Prozentpunkte).²²

²² Die Fallzahlen für die italienische Schweiz sind zu klein, um eine gesicherte Aussage zur Veränderung machen zu können.

Ein Drittel der Nutzer der Veloland-Routen kennt SchweizMobil

Die Bekanntheit von SchweizMobil wurde unabhängig von den ausgeübten Sport- und Bewegungsaktivitäten erhoben. Ein Fünftel der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren hat schon von SchweizMobil gehört. Unter den Velofahrenden und den Velotourenfahrenden ist SchweizMobil einem knappen Viertel bekannt, und ein gutes Drittel derjenigen Velofahrenden, welche die Routen von Veloland Schweiz schon genutzt haben, kennen auch die hinter den Routen stehende Organisation SchweizMobil.

A 12.2: Bekanntheit von SchweizMobil (Anteil der Personen, die schon einmal von SchweizMobil gehört haben, in Prozent)



Datenbasis: Sport Schweiz 2020. Anzahl Befragte: 840 (Zusatzmodul SchweizMobil). Antwort auf die Frage «Haben Sie schon einmal von SchweizMobil, dem nationalen Netzwerk für Langsamverkehr, gehört?»

13. Erhebungs- und Auswertungsmethoden

Die Analysen des vorliegenden Berichts basieren zur Hauptsache auf zwei Erhebungen. In der Bevölkerungsbefragung «Sport Schweiz 2020» wurden neben der detaillierten Erfassung der Sport- und Bewegungsaktivitäten u.a. auch die Nutzung verschiedener Infrastrukturen, Sportmotive sowie Sportreisen und -ferien erhoben. Die Erhebung enthielt zudem verschiedene Fragen, die für SchweizMobil von besonderem Interesse sind. Alle Personen, die Velofahren als ausgeübte Sport- und Bewegungsaktivität angaben, wurden zur Verwendung des Velos (im Alltag oder in der Freizeit für kürzere oder längere Velotouren) sowie zur Nutzung von E-Bikes befragt. Zusätzlich wurden die Kenntnis und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz sowie die Bekanntheit von SchweizMobil erhoben. In der «Befragung Veloland 2019 deren Teilnehmer/innen auf den Routen von Veloland Schweiz rekrutiert wurden, wurde zum einen zur realisierten Velotour befragt, und zum andern zum Velofahren allgemein sowie zur Beurteilung verschiedener Aspekte der Infrastruktur und unterschiedlicher Angebote.

13.1 Sport Schweiz 2020

Alle sechs Jahre gibt «Sport Schweiz» einen detaillierten Einblick in die neuesten Entwicklungen und analysiert das Sportverhalten, die Sportmotive, die Sportinteressen und die Sportbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung. «Sport Schweiz» wird vom Bundesamt für Sport BASPO gemeinsam mit Swiss Olympic, der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU und der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (Suva) getragen und finanziert sowie vom Bundesamt für Statistik unterstützt. Als Partner beteiligen sich am Projekt Schweizer Wanderwege, SchweizMobil und Antidoping Schweiz. Die Kantone Bern, Basel-Landschaft, Graubünden, St. Gallen, Zug und Zürich sowie die Städte Zürich, Winterthur, St. Gallen und Rapperswil-Jona sind mit Zusatzstichproben und Vertiefungsstudien bei der aktuellen Ausgabe von «Sport Schweiz» dabei. Seit 2000 wird «Sport Schweiz» vom Schweizer Sportobservatorium (c/o Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG) durchgeführt.

Die Studie «Sport Schweiz 2020» wurde für die Zielgruppe der Erwachsenen erstmalig als Mixed-Mode-Erhebung durchgeführt. Dabei stand es den Zielpersonen frei, ob sie an der Studie wie in früheren Jahren mittels eines computergestützten Telefoninterviews (CATI) oder neu über einen Online-Selbstaussfüller (computergestütztes Web-Interview (CAWI)) teilnehmen wollten. Diese neue Befragungsmethode sollte der in der gesamten Schweiz verzeichneten sinkenden Erreichbarkeit und Teilnahmebereitschaft bei telefonischen Befragungen entgegenwirken und damit eine möglichst hohe Ausschöpfung erreicht werden.

Das Schweizer Sportobservatorium erstellte den Fragebogen in Anlehnung an frühere Erhebungen in enger Kooperation mit den Trägern und Partnern der Studie. Aufgrund der geänderten Erhebungsmethode musste der Fragebogen an die neuen methodischen Rahmenbedingungen angepasst werden. Der Fragebogen kann auf Anfrage beim Sportobservatorium bezogen werden (www.sportobs.ch). Für die Durchführung der Erhebung war wie bereits in den Jahren 2007 und 2013 das LINK Institut verantwortlich, wobei die telefonischen Interviews in den LINK-Telefolabors in Zürich (Deutsch), Lausanne (Französisch) und Lugano (Italienisch) geführt wurden.

Der offizielle Feldstart fand am 7. März 2019 statt. Um saisonale Effekte soweit wie möglich ausschliessen zu können, wurden die Interviews in drei Tranchen durchgeführt, welche zeitlich

versetzt im Abstand von etwa sieben Wochen abgearbeitet wurden. Das Feld wurde offiziell am 17. August geschlossen. Die ganze Erhebung fand also vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in der Schweiz, die ab Februar 2020 einsetzte, statt.

Neben der neuen Befragungsmethode wurden für «Sport Schweiz 2020» erstmals auch Personen im Alter von über 74 Jahren befragt. Die Grundgesamtheit (Population), aus welcher die Basisstichprobe gezogen wurde, besteht somit aus allen in der Schweiz wohnhaften Personen im Alter ab 15 Jahren, welche in deutscher, französischer oder italienischer Sprache befragt werden konnten. Neben der Basisstichprobe wurden mittels Zusatzstichproben weitere Jugendliche sowie zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner der teilnehmenden Kantone und Städte interviewt. Zudem konnte man über das Teilprojekt der Universität Bern und der pädagogischen Hochschule der Fachhochschule Nordwestschweiz auf weitere gut 800 Telefoninterviews zurückgreifen, womit schliesslich Daten von 12'120 Personen ausgewertet werden konnten. Knapp vier Fünftel der befragten Personen haben dabei den Online-Fragebogen ausgefüllt.

In der Erhebung konnte schliesslich eine Ausschöpfung von 51 Prozent erreicht werden. Fehlende Telefonnummern waren der häufigste Grund, dass kein Interview realisiert werden konnte (68%), wohingegen eigentliche Verweigerungen (14%) oder Probleme aufgrund der Sprache, des Alters oder der Gesundheit (8%) eher selten waren. Für ein Interview mussten die befragten Personen unabhängig von der gewählten Methode gegen 40 Minuten aufwenden.

Von den teilnehmenden Personen sind 51 Prozent weiblich, 17 Prozent haben eine ausländische Nationalität und weitere 14 Prozent sind Schweizer Doppelbürger. Die ausländische Wohnbevölkerung ist in der Befragung also etwas unterrepräsentiert, weshalb man korrekterweise von der sprachassimilierten Wohnbevölkerung sprechen müsste. Gleichzeitig lässt sich sagen, dass die Befragung aufgrund von Methode, Fragestellung und Kontaktierung für betagte Personen nicht repräsentativ ist. Bei der Hochrechnung wird dies entsprechend in Rechnung gestellt.

Fast vier Fünftel der Teilnehmenden haben den Fragebogen in deutscher Sprache (78%) ausgefüllt, 14 Prozent auf Französisch und 8 Prozent auf Italienisch. Damit die aus verschiedenen Teilstichproben zusammengesetzte Gesamtstichprobe für die Schweizer Wohnbevölkerung repräsentativ ist, wurden verschiedene Gewichtungen eingeführt. Dabei wurde insbesondere die unterschiedliche Stichprobengrösse nach Regionen und Altersgruppen berücksichtigt. Die vorliegenden Daten beruhen auf gewichteten Daten, wohingegen die Fallzahlen ungewichtet angegeben werden und sich auf die tatsächliche Zahl interviewter Personen beziehen.

Obwohl «Sport Schweiz» die umfangreichste Erhebung zum Sportverhalten ist, die in der Schweiz durchgeführt wird, und die Daten nach strengen wissenschaftlichen Kriterien erhoben und ausgewertet wurden, muss berücksichtigt werden, dass sich Stichprobenerhebungen stets innerhalb gewisser Fehlerspannen bewegen. Das bekannteste Mass zur statistischen Kontrolle dieser Fehlerspanne ist der so genannte Vertrauensbereich. Die Grösse des Vertrauensbereichs berechnet sich mit folgender Formel:

$$V = +/- 2 \sqrt{(p(100-p)/n)}$$

V = Vertrauensbereich

p = Anteil der Befragten, die eine bestimmte Antwort gegeben haben (in Prozentpunkten)

n = ungewichtete Stichprobengrösse

Wenn also zum Beispiel 42.0 Prozent der Befragten in der Stichprobe angeben, dass sie Velo fahren, so liegt der «wahre» Wert in der Grundgesamtheit mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent zwischen 41.1 und 42.9 Prozent (Vertrauensbereich: +/-0.90 Prozentpunkte).

Gemäss den Angaben des Bundesamts für Statistik umfasste die Schweizer Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis 85 Jahren anfangs 2019 7'072'904 Personen. Unter Berücksichtigung des Vertrauensbereichs kann man also sagen, dass ein Prozent der Befragten rund 70'000 Personen entspricht. Gegenüber 2013 hat die Wohnbevölkerung in der Schweiz bis 2019 deutlich zugenommen. Bei den Hochrechnungen werden sowohl das Bevölkerungswachstum als auch die Erweiterung auf die Altersgruppe der über 74-Jährigen berücksichtigt.

13.2 Befragung Veloland 2019

Die «Befragung Veloland 2019» wurde im Auftrag von SchweizMobil mit Unterstützung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) durchgeführt. Die Studie wurde durch die Arbeitsgemeinschaft der Polyquest AG und Lamprecht und Stamm Sozialforschung und Beratung AG in enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern realisiert.

Für die Befragung der Velofahrenden auf den Routen von Veloland Schweiz wurde eine Face-to-Face Rekrutierung auf dem Routennetz mit einer anschliessenden Online-Befragung gewählt. Der Fragebogen kann auf Anfrage beim Schweizer Sportobservatorium bezogen werden (www.sportobs.ch). Die Gewinnung der Teilnehmer/innen erfolgte mittels Rekrutierungskarten im A6-Format, auf denen die E-Mail-Adresse, Name, Vorname, Wohnort und Sprache erfasst wurden. Am Folgetag wurden die E-Mail-Adressen elektronisch erfasst und die E-Mails mit der Einladung zur Umfrageteilnahme den Velofahrenden zugestellt.

Die Rekrutierung zur Online-Befragung erfolgte zwischen dem 31. Mai 2019 und dem 14. September 2019 an 76 Standorten. Bei der Festlegung der Standorte wurde darauf geachtet, dass die gleichen Standorte wie in der Nutzerbefragung 2013 gewählt wurden. Die Standorte wurden so gewählt, dass möglichst viele der nationalen und regionalen Routen von Veloland Schweiz berücksichtigt werden, und die Sprach-, Gross- und Tourismusregionen angemessen abgedeckt sind.

Tabelle 13.1 zeigt die verschiedenen Standorte sowie die Anzahl der verteilten Rekrutierungskarten, der auswertbaren Fragebogen und den Rücklauf pro Standort. Insgesamt wurden 3'870 Rekrutierungskarten verteilt. Nach Abschluss der Feldzeit Ende September 2019 lagen 2'118 auswertbare Fragebogen vor. Damit konnte ein sehr guter Rücklauf von 55 Prozent erreicht werden.

Tabelle 13.2 fasst ausgewählte soziodemografische Angaben der befragten Velofahrenden zusammen und vergleicht sie mit den entsprechenden Merkmalen der Velofahrenden in der Befragung «Sport Schweiz 2020». Sie zeigt, dass Frauen in der Befragung Veloland etwas unterrepräsentiert sind und Personen über 60 Jahren überrepräsentiert.

Die 2013 durchgeführte Befragung auf den Veloland-Routen baute auf drei Säulen auf: einer Felderhebung mit einer Kurzbefragung, einer Follow-up Nachbefragung (Onlinebefragung) sowie einer separaten Onlinebefragung über die Webseiten von SchweizMobil. In der vorliegenden Studie wurden für Zeitvergleiche nur die Daten aus der Felderhebung und der Follow-up Nachbefragung berücksichtigt.

T 13.1: Rekrutierungsstandorte, Verteilung der Rekrutierungstage und Anzahl auswertbarer Fragebogen

Standort	Verteilte Karten	Auswertbare Fragebogen	Rücklauf	Standort	Verteilte Karten	Auswertbare Fragebogen	Rücklauf
Illarsaz (Aigle)	32	12	38%	Unterbach	74	34	46%
Leytron	12	5	42%	Wichtrach	207	135	65%
Aran	24	12	50%	Golaten	35	27	77%
Bénex	10	5	50%	Brugg	38	26	68%
Tamins	60	30	50%	Pringy (Gruyères)	3	1	33%
Trimmis	196	107	55%	Faulensee	1	0	0%
Gams	27	18	67%	Rotkreuz/Zweiern	17	11	65%
Horn	310	164	53%	Oberägeri	11	4	36%
Münsterlingen	611	308	50%	Wurmsbach	29	14	48%
Büsingen	87	33	38%	Walenstadt	9	4	44%
Fisibach	20	8	40%	Schöftland	9	7	78%
Laufenburg	12	8	67%	Küblis	4	2	50%
Pratteln	49	27	55%	Grandson	37	17	46%
Frenkendorf	556	308	55%	Delémont	37	17	46%
Emmen (Reussdamm)	13	4	31%	Burgdorf	17	5	29%
Stans	13	4	31%	Karthause Ittingen	9	5	56%
Avegno	23	11	48%	Uster	49	24	49%
Giubiasco	60	30	50%	Thurau	3	3	100%
Schlatt-Haslen	15	12	80%	Schübelbach	19	10	53%
Appenzell	11	6	55%	Weinfelden	11	5	45%
Sarnen	119	72	61%	Barberêche	14	8	57%
Langenbühl	6	4	67%	Konolfingen	31	20	65%
Farvagny	8	5	63%	Hüswil	8	4	50%
Hagenwil b. Amriswil	15	9	60%	Ruswil	2	1	50%
Sennhof	30	16	53%	Weggis	3	3	100%
Glattbrugg	6	6	100%	Wetzikon	53	27	51%
Schinznach-Bad	31	18	58%	Avenches Plages	45	30	67%
Aarwangen	1	0	0%	Busswil b.B.	12	7	58%
Büren an der Aare	34	21	62%	Bassersdorf	4	3	75%
Hagneck	207	120	58%	Salmsach	19	11	58%
Gletterens	67	40	60%	Oensingen	3	2	67%
Bavois	2	1	50%	Arth	13	9	69%
La Punt-Chamues-ch	146	86	59%	Altnau	40	24	60%
Ftan	17	6	35%	Hitzkirch	5	1	20%
Saignelégier (La	31	19	61%	Unterengstringen	19	9	47%
Sonvilier	30	22	73%	St. Gallen	20	11	55%
Travers	56	31	55%	Montagny les Monts	6	3	50%
Arzier	6	5	83%	Augutbrücke	1	1	100%

T 13.2: Soziodemografische Merkmale der befragten Personen und Vergleich mit der Verteilung der Merkmale in der Erhebung Sport Schweiz 2020 (Anteile in Prozent)

	Befragung Veloland 2019	Sport Schweiz 2020	
		Alle Velofahrenden	Velofahrende, die kürzere oder längere Velotouren machen
<i>Geschlecht</i>			
Weiblich	40	50	48
Männlich	60	50	52
<i>Alter</i>			
15 bis 29 Jahre	7	17	15
30 bis 44 Jahre	19	26	28
45 bis 59 Jahre	35	31	32
60+ Jahre	39	26	24
<i>Wohnsitz</i>			
Schweiz	88	100	100
Ausland	12	0	0

Schriftenreihen Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	<i>Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL)</i> → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	<i>Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL)</i> → ersetzt durch Nr. 11	1995	x	x		
4	<i>Velowegweisung in der Schweiz</i> → ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	x	x	x	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	x	x	x	
13	Wanderwegnetzplanung	2014	x	x	x	
14	Fusswegnetzplanung	2015	x	x	x	
15	Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden	2017	x	x	x	
16	Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch	2019	x	x	x	
17	Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur	2021	x	x		

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	<i>Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)</i> → ersetzt durch Nr. 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr - Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs - Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r	r
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	x	x	x	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz	2013		d / f / i		
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
134	Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		r
136	Velobahnen – Grundlagendokument	2016	x	x		
137	Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche	2017	x	x	x	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	x			

139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten	2019	x	x		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	2019	x	x		
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2019	x	r	r	r
142	Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung	2019	x	x		
143	Winterwanderwege und Schneeschuhrouten - Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information	2020	x	x	x	
144	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2018	2019		x		
145	Langsamverkehr und Naherholung	2020	x	x	x	
146	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2019	2020		x		
147	« Schritt für Schritt » Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung	2021	x	x	x	
148	Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2021	x	x	r	r
149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	r
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	r
151	Le vélo chez les jeunes: Pratiques, images et trajectoires cyclistes – une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende – Praxishilfe	2021	x	x	x	

x = Vollversion r = Kurzfassung

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch.

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.