



## KINDER AUFS VELO

**Es gibt nichts Schöneres, als mit Fahrtwind in den Haaren den Schulalltag zu beginnen. Die Allianz Schule+Velo will dafür sorgen, dass dieses Erlebnis bald für alle Schulkinder möglich ist.**

Vorerst sieht die Realität jedoch noch anders aus: Heutzutage werden viele Jugendliche im Eltern-Taxi zur Schule chauffiert, andere benutzen den öffentlichen Verkehr, einige wenige kommen zu Fuss. Und das Velo? Dieses wird von nur 20 % der Schulkinder benutzt: Innert nur 10 Jahren ist die Nutzung des Velos bei Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren um rund 50 % eingebrochen. Für diese Situation gibt es unterschiedliche Gründe: Einerseits besteht vielerorts ein attraktives Angebot an öf-

fentlichen Verkehrsmitteln. Andererseits halten einschränkende Regelungen an Schulen, ungenügende Veloparkplätze oder sonstige Infrastrukturmängel die

### QUELLEN

Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr. «Förderung des Velofahrens im Schulverkehr», Schlussbericht 2014  
Stadtrat von Zürich, «Masterplan Velo - Zürich lädt zum Velofahren ein», 2012

Jugendlichen davon ab, (sich) aufs Velo zu setzen. Kommt gar eine negative Haltung der Eltern hinzu, ist der Schritt zum Eltern-Taxi klein. Dies führt wiederum zur paradoxalen Situation, dass der Verkehr vor den Schulhäusern dichter und für Velofahrer und Fussgänger gefährlicher wird.

### BEI DEN JÜNGSTEN BEGINNEN

Somit widerspricht die jetzige Situation den politischen Ansprüchen jeglicher Städte und Kantone, die ihre Mobilität

## AKTIONEN VON PRO VELO

### SCHULE+VELO

Die dreisprachige, nationale Informationsplattform wird von der Allianz Schule+Velo unter der Federführung von Pro Velo Schweiz und Swiss Cycling betrieben und von den Förderpartnern EnergieSchweiz sowie der Prof. Otto Beisheim Stiftung unterstützt.  
[www.schule-velo.ch](http://www.schule-velo.ch)

### DEFI VELO

Defi Velo richtet sich an Jugendliche zwischen 15 und 20 Jahren. Diese sollen praxisnah und auf spielerische Art die zahlreichen Facetten des Velos (wieder) erkennen. Im Verlauf des Schuljahres setzen sich die Klassen mit den Themen Sicherheit, Geschicklichkeit, Mechanik

und Begegnung auseinander. Diejenigen Klassen, die am meisten Punkte sammeln, nehmen jeweils im Juni am Defi-Velo-Final teil. Dieser findet gleichzeitig in Bern und Lausanne statt.  
[www.defi-velo.ch](http://www.defi-velo.ch)

### BIKE2SCHOOL

Bike2school richtet sich an Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 16 Jahren. Schulklassen aus der ganzen Schweiz können während vier Wochen ihrer Wahl so oft wie möglich mit dem Velo zur Schule fahren und Preise gewinnen. Begleitaktionen zu Themen wie Umwelt, Mobilität, Sicherheit und Ernährung verstärken die Wirkung der Aktion.  
[www.bike2school.ch](http://www.bike2school.ch)

dank dem Drahtesel effizienter gestalten wollen. Genauer gesagt gefährdet die heutige Lage die Umsetzung dieser Mobilitätspläne: Der Ausbau des Veloverkehrs kann mittelfristig nicht stattfinden, wenn nicht bereits heute bei den jüngsten angesetzt wird. «Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr»: Menschen, die als Kinder und Jugendliche Velo fahren, werden dies auch als Erwachsene eher tun. Daher ist es wichtig, dass das Velofahren Teil der Jugend - in Alltag und Freizeit - ist.

Die Stadt Zürich hat sich mit ihrem «Masterplan Velo» zum Ziel gesetzt, die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich bis 2025 gegenüber 2011 zu verdoppeln. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel soll dabei «bei allen Personengruppen» zunehmen: «Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.» Viele andere Schweizer Städte verfolgen ähnliche Ziele.

### UNGENÜTZTES POTENTIAL

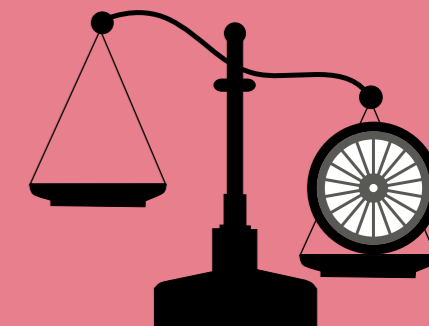
Im Bereich der Mobilität von Jugendlichen im Schulalter wird das Potential des Velos bei weitem nicht ausgeschöpft. Der Schulweg der meisten Schülerinnen und Schüler ist nicht länger als 1.5 Kilometer. In 40 % der Fälle liegt der Wohnort gar weniger als 500 Meter von der Schule entfernt. Zudem stärkt das Velofahren die Konzentrationskraft, macht die Kinder weniger anfällig für Krankheiten und erhöht ihr Selbstvertrauen. Pedibusse, dank denen Schulkinder auf dem Fuss-

weg zur Schule begleitet werden, haben bei 54 % der befragten Eltern eine Veränderung der Gewohnheiten bewirkt. Aus diesem Grund soll die aktive Mobilität auf Schulwegen dank Massnahmen wie dem Aufbau von Pedibusen und Velobussen, der Verbesserung der Infrastrukturen durch Gemeinden und Kantone, der Sensibilisierung der Kindern, Eltern und Lehrpersonen sowie der Unterstützung der Behörden systematisch gefördert werden.

### DAS VELO HAT ZUKUNFT

Genau dieses Ziel verfolgt die Allianz Schule+Velo. Diese wurde im Jahre 2016 als Dachmarke für alle Veloförderangebote und Verkehrssicherheitsprogramme für Schulen in der Schweiz gegründet. Als Informationsplattform hat sie zum Zweck, die Fördermassnahmen Dritter an Schulen zugunsten des Velos zu koordinieren und einheitlich zu kommunizieren. Gleichzeitig ermöglicht sie einen Überblick aller nationalen Programme und Kursangebote, die speziell für Schulklassen verfügbar sind. Die Angebote sind nach Altersstufen gegliedert, mit nützlichen Informationen rund um das Thema Velo an Schulen und einem Angebot an Unterrichtsmaterial für Lehrpersonen. Das Velo soll ohne grossen Aufwand in den Schulalltag integriert werden können. Damit in Zukunft wieder mehr Kinder mit dem Velo zur Schule fahren. ■

Dorothee Nicolaisen  
Projektleiterin Schule+Velo



### RAD & RECHT TUNING-KITS

**Leserfrage:** Im Internet lassen sich Sets erwerben, die die Umrüstung gewöhnlicher Velos zu E-Bikes ermöglichen. Velos mit einer Tretunterstützung bis maximal 25 km/h müssen nicht mit einem gelben Nummernschild ausgestattet sein. Wie aber sieht es bei Velos mit einer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h aus? Müssen diese geprüft werden und falls ja, durch wen?

### Antwort des Veloanwalts:

Velos mit einer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h gelten als Motorfahrräder. Daher müssen sie eine Vielzahl an technischen Anforderungen erfüllen, die in Art. 175ff VTS gemeinsam für alle Motorfahrräder und in Art. 179ff VTS speziell für ihre Kategorie festgelegt sind. Dazu zählen insbesondere die rückwärtige Anbringung eines gut sichtbaren Kontrollschilts sowie ein Rückspiegel. Die Verkehrszulassung dieser Motorfahrräder wird durch Art. 90ff VZV geregelt. Darin wird ausgeführt, dass eine derartige Zulassung (i) einen Fahrzeugausweis für Motorfahrräder, (ii) ein Kontrollschild und (iii) eine gültige Versicherungsvignette erfordert. Der Fahrzeugausweis wird prinzipiell aufgrund einer Typenprüfung erteilt, die aufgrund einer «gruppenweisen Prüfung» beim Hersteller oder Importeur erfolgen kann. Wird an ein Fahrrad nachträglich ein Hilfsmotor angebaut, so gibt die kantonale Behörde den Fahrzeugausweis ab, wenn sie aufgrund einer Prüfung festgestellt hat, dass das Fahrzeug den Anforderungen an Motorfahrräder entspricht. Ein zu einem Motorfahrrad umgerüstetes Fahrrad kann daher nur für den Verkehr zugelassen werden (und somit das erforderliche Schild erhalten), wenn es durch die zuständige kantonale Behörde geprüft wurde.

### LESERFRAGEN

Haben Sie eine Frage an den Veloanwalt David Raedler?  
[recht@velojournal.ch](mailto:recht@velojournal.ch)

