



## HSLU-Studie in Kooperation mit Pro Velo: Velofahren im Winter von Alltagsfahrer:innen

**Marcel Zbinden**  
Co-Projektleiter  
[marcel.zbinden@hslu.ch](mailto:marcel.zbinden@hslu.ch)

**Prof. Dr. Dominik Georgi**  
Co-Projektleiter  
[dominik.georgi@hslu.ch](mailto:dominik.georgi@hslu.ch)

**Laura Oswald**  
[laura.oswald@hslu.ch](mailto:laura.oswald@hslu.ch)

**Larissa Dahinden**  
[larissa.dahinden@hslu.ch](mailto:larissa.dahinden@hslu.ch)

Institut für Kommunikation und Marketing (IKM), HSLU

Luzern, 23. März 2022

FH Zentralschweiz



## I Ausgangslage & Zielsetzung

Pro Velo fördert die Nachhaltigkeit im Mobilitätsbereich durch Aktivitäten, die die Bevölkerung in der Schweiz zur vermehrten Nutzung des Velos motivieren. Dazu gehört unter anderem die Initiative bike to work.

Ein Bereich, der momentan noch nicht aktiv von Pro Velo bearbeitet wird, ist das **Velofahren im Winter**. In einer Erhebung der Hochschule Luzern im Juni 2021 wurde festgestellt, dass Personen, die bereits das Velo nutzen, eine positive Einstellung zu einer Winter-Challenge von bike to work hätten.

Zielsetzung der vorliegenden Studie ist es deshalb zu untersuchen, wie Menschen das Velo im Winter im Vergleich zum restlichen Jahr nutzen. Insbesondere soll gezeigt werden, welche **Anreize** das Velofahren im Winter attraktiv machen und welche **Barrieren** bezüglich der Velonutzung im Winter bestehen. Hieraus abgeleitet werden Implikationen und Handlungsempfehlungen, welche politischen Entscheidungsträger:innen, Städteplaner:innen, Verbände und Unternehmen dabei unterstützen sollen, das Velofahren in der Schweiz auch im Winter zu fördern.

Die Studie ist Teil eines [Forschungsprojekts zu nachhaltigem Konsumentenverhalten](#) am Institut für Kommunikation und Marketing IKM der Hochschule Luzern.

## II Setting der Studie

Befragt wurden **Alltagsvelofahrer:innen** in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz, d.h. Schweizer:innen die i.d.R. **mindestens mehrmals wöchentlich aufs Velo steigen**. Diese haben alle in der Vergangenheit an entsprechenden Challenges von bike to work teilgenommen. Von insgesamt 56'000 per E-Mail auf Deutsch oder Französisch zur Studienteilnahme eingeladenen Personen haben innerhalb von 8 Tagen n=11'038 Velofahrer:innen an der Studie teilgenommen, was einem Rücklauf von 20% entspricht.

**Grundgesamtheit:** Alltagsvelofahrer:innen die mind. mehrmals wöchentlich für den Arbeitsweg, Freizeitfahrten oder als sportliche Aktivität aufs Velo steigen (Community von „bike to work“)

**Stichprobe:** n = 11'038

**Rücklauf:** 20%

**Region:** Deutschschweiz 85% / Französische Schweiz 15%

**Geschlecht:** weiblich 45% / männlich 55% / divers 0%

**Alter:** <35 Jahre 21% / 35-49 Jahre 41% / 50+ Jahre 38%

**Urbanity (Wohnort):** in der Stadt 33% / in der Agglomeration 34% / auf dem Land 31% / im Berggebiet 3%

## Management Summary – 1 Ausbaupotential bei der Infrastruktur

In der Studie wurde das Velo als Fortbewegungsmittel bewertet. Auf einer Skala von 1 (trifft überhaupt nicht zu) bis 5 (trifft voll und ganz zu) wurden verschiedene Aussagen über das Velofahren beurteilt. Das Velo wird als unkompliziertes Fortbewegungsmittel wahrgenommen und die Befragten gaben an, die Gesundheitsvorteile zu schätzen (4.6). Ein Vorteil, der von vielen wahrgenommen wird, ist, dass man Zeit sparen kann (4.0). Beim Geld sieht es anders aus: die Motivation, durch das Velofahren Geld zu sparen wird tiefer (3.4). Von allen Aspekten am tiefsten bewertet wird die Zufriedenheit mit der Infrastruktur für Velos (3.3).

Es wurde nicht nur erfasst, wie das Velo wahrgenommen wird. Die Forschenden haben auch ausgewertet, was die Treiber für häufiges Velofahren sind. Hier sind die grössten Einflüsse die Wahrnehmung des Velofahrens als Teil des eigenen Lifestyles, die Motivation durch das Sparen von Zeit und der Eindruck, dass das Velo unkompliziert ist.

Trotz der tiefen Bewertung keinen signifikanten Einfluss auf die Fahrhäufigkeit während des Jahres hat die Zufriedenheit mit der Infrastruktur. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass die häufig auf dem Velo sitzenden Alltagsfahrer:innen dieser Studie sich mit den gegebenen Bedingungen arrangiert haben. Gemäss weiteren Studien von Pro Velo wirken sich ungenügende Velowege bei Gelegenheitsfahrer:innen indes sehr negativ auf deren Velofahrhäufigkeit aus.

## Management Summary – 2 Velofahrverhalten im Winter

88% der befragten Personen fahren mehrmals wöchentlich mit dem Velo zur Arbeit oder Ausbildung. Beeindruckend ist, dass auch im Winter immer noch 65% aller Alltagsvelofahrer:innen für den Arbeitsweg mehrmals wöchentlich auf das Velo steigen. Fast 3 von 4 Velopendler:innen (73%) können ihre Arbeitswegroutine somit auch bei Kälte und teilweise widrigen Umständen durchziehen.

Wer jetzt denkt, dass dies mit der motorisierten Unterstützung zusammenhängen könnte, liegt falsch: Ein E-Bike führt nicht automatisch dazu, dass der innere Schweinehund im Winter besser überwunden werden kann. Beim Vergleich der Personen, die kein E-Bike für den Alltag besitzen (7'319 Personen) mit denen, die Zugang zu einem E-Bike haben (3'719 Personen) fällt auf, dass die Durchschnittliche Nutzung des Velos vom Frühling bis Herbst im Vergleich zum Winter bei den Menschen mit E-Bike stärker abnimmt. Bei ihnen sinkt die Nutzung des Velos von 15.5 Tagen pro Monat um 31% auf 10.3 Tage ab. Bei den Personen, die kein E-Bike für den Alltag besitzen, sinkt die Nutzung um 24%, von Durchschnittlich 14.5 auf 11.1 Tage im Monat. Die Abnahme ist ausserdem für Menschen – und das ist weniger überraschend - mit langem Arbeitsweg (mehr als 10 km) deutlich grösser (35%) als für jene mit kurzem Arbeitsweg (bis 5 km, 19%).

## Management Summary – 3 Anpassungen an die winterlichen Bedingungen

Zunächst kann man einen Blick darauf werfen, wie die Vorbereitungen für das Fahren im Winter aussehen. Die befragten Alltagsfahrer:innen nehmen sich nach eigenen Angaben im Winter mehr Zeit: 51% planen mehr Zeit zum An- oder Umziehen ein, 43% fahren langsamer, und 36% planen mehr Zeit für die Fahrt ein. Die Pflege des Velos ist ebenfalls relevant. Es wird öfter gewartet (48%) und gereinigt (28%) als in den wärmeren Jahreszeiten. Auch Sichtbarkeit ist ein Thema. 2 von 5 Personen gaben an, hellere Kleidung zu tragen, und fast ein Viertel (24%) verwendet eine stärkere Lampe. Weniger häufig verändern die Befragten andere Veloteile abhängig von der Jahreszeit. Es werden nur von den wenigsten Pneus (10%), Reflektoren (15%), oder andere Teile wie Schutzbleche (8%) ausgewechselt.

Dabei gibt es durchaus beträchtliche Geschlechterunterschiede. Männer treffen öfter Vorkehrungen im Bereich «Hardware», wohingegen Frauen eher auf einen sichereren Fahrstil und genügend Zeit setzen.

## Management Summary – 4 Zufriedenheit mit der Infrastruktur wird im Winter deutlich wichtiger

Die Treiber für häufiges Velofahren wurden auch für den Winter untersucht. D.h. was den grössten Einfluss darauf, dass man auch im Winter regelmässig aufs Velo sitzt. Wenig überraschend ist, dass der Zeitvorteil einen kleineren Einfluss hat als beim Velofahren unter dem Jahr. Wie ausgeführt, benötigt man im Winter einfach mehr Zeit, und die Einsparungen sind kleiner. Trotzdem ist der Zeitgewinn auch im Winter noch relevant. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass man auch für die anderen Fortbewegungsmittel im Winter häufig mehr Zeit braucht.

Was im Winter plötzlich auch einen signifikanten Einfluss auf die Häufigkeit des Velofahrens hat, ist die Zufriedenheit mit der Infrastruktur. Will man Engpässe im Verkehr durch viele Autos im Winter effektiv vermindern, ist es entscheidend, dass die Velowege in gutem Zustand und sicher sind. Was unter dem Jahr nervt, kann im Winter dazu führen, dass sogar Alltagsfahrer:innen sich für ein anderes Transportmittel entscheiden.

## Management Summary – 5 Routinen und Rituale als Tipps gegen den inneren Schweinehund

Auch die Alltagsfahrer:innen bleiben nicht vom inneren Schweinehund verschont. Es wurde erfasst, ob im Winter der innere Schweinehund im Vergleich stärker überwunden werden muss, um auf das Velo zu steigen. Für immerhin die Hälfte (48%) trifft das ab und zu oder sogar sehr häufig zu. Die Forschenden fragten, was denn dabei hilft, den Kampf gegen den Schweinehund zu gewinnen und doch das Velo zu nehmen. Viele Befragte machen sich die diversen Vorteile bewusst. Am häufigsten wurden Zeitgründe und Gesundheit (Bewegung, Fitness) oder die guten Gefühle, die beim oder nach dem Fahren entstehen, genannt. Die frische Luft und die Bewegung in der Natur waren ebenfalls eine häufig genannte Motivation. Die Alternativen Auto und ÖV wurden ebenfalls mit dem Velo verglichen. Auch im Winter hat das Velo noch viele Vorteile, und die Entscheidung wurde den Befragten dadurch erleichtert, dass sie flexibler und schneller unterwegs sind, und ihnen das Gedränge im Bus oder die Parkplatzsuche erspart bleiben.

Eine sehr wichtige Rolle, dass man auch im Winter regelmässig Velo fährt, spielen Routinen und Rituale. Idealerweise ist das Verhalten so automatisiert, dass man gar nicht mehr aktiv überlegt, ob man aufs Velo steigen soll oder nicht. Diese Chance ist beim Arbeitsweg am grössten, weshalb die Abnahme im Vergleich zu Freizeit- oder sportlichen Fahrten hier im Winter deutlich kleiner ist. Ebenso helfen können Rituale, wie z.B. indem man am Abend vorher schon die Kleidung für die Fahrt am folgenden Tag zurechtlegt. So nimmt man sich die Entscheidung bereits ab, die allenfalls anders ausfallen könnte, wenn man am Morgen zum Fenster hinausschaut.



## Management Summary – 6 Potential für Velofahren im Winter wohl noch lange nicht ausgeschöpft

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Sprung zur Regelmässigkeit der schwierigste ist. Wenn Menschen einmal dazu überzeugt werden konnten, von Frühling bis Herbst praktisch immer das Velo für den Arbeitsweg zu nutzen, und auch entsprechend ausgerüstet sind, dann bestehen gute Chancen, dass das Velo für den ganzen Winter das Fortbewegungsmittel der Wahl bleibt.

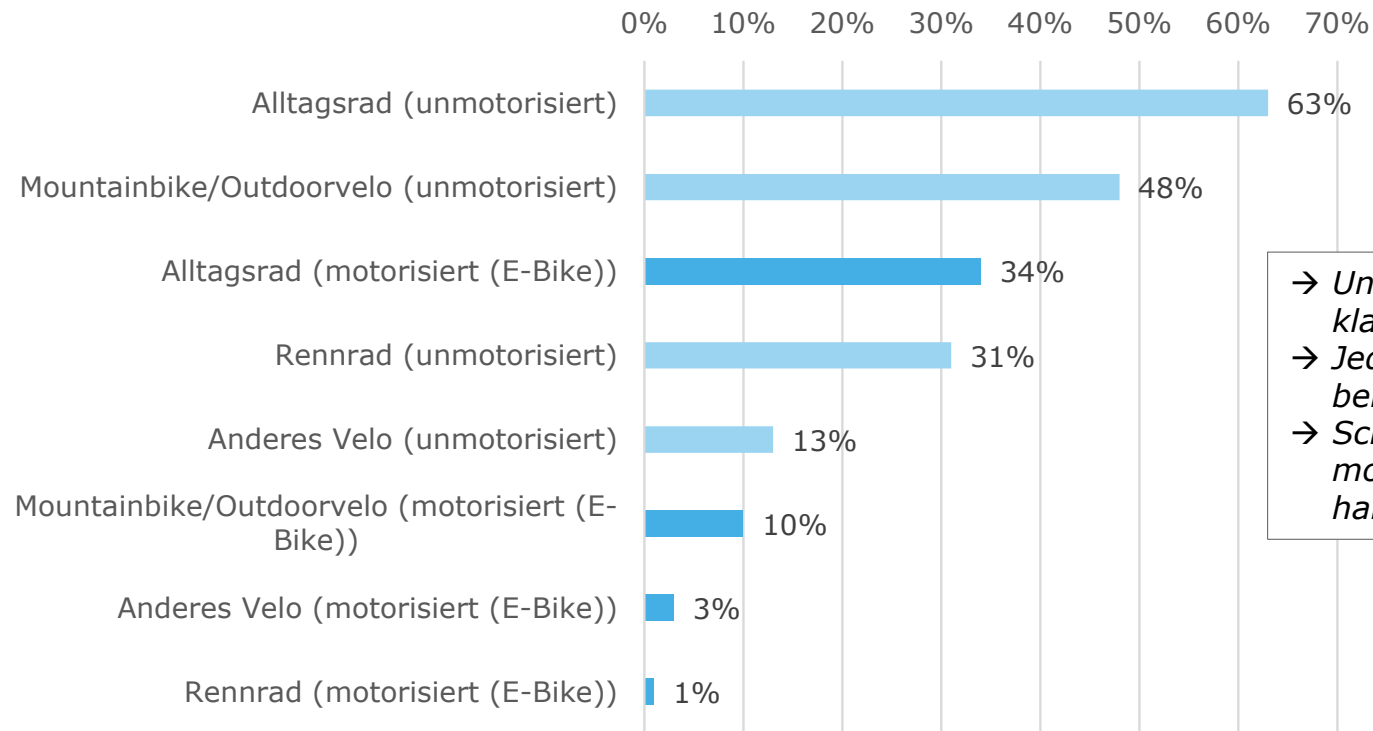
Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Fördermassnahmen für das Velofahren im Winter untersucht. So z.B. wie es sich auswirken würde, wenn man bei Erreichung festgesetzter Velofahrziele einen zusätzlichen Ferientag oder Vergünstigungen bei der Zusatzversicherung erhält. Auch das simple Festhalten der eigenen Velofahrzeit oder eine Challenge mit Arbeitskolleg:innen wurden überprüft. Im durchgeführten Experiment konnten erstaunlicherweise allesamt ein signifikantes Potential für eine Zunahme des Velofahrens im Winter aufzeigen.

Diese Einstellung bzw. Intention im Winter mehr Velo zu fahren, ist eine wichtige Grundvoraussetzung für deren Umsetzung. Es muss allerdings festgehalten werden, dass ein gewünschtes Verhalten in der Realität meist weniger häufig gezeigt wird als geplant. Man spricht hier vom so genannten «Attitude-Behavior-Gap». Damit dieser Gap möglichst gering ausfällt, müssen die in dieser Studie aufgezeigten Potentiale in Real-Experimenten, z.B. über entsprechende bike to work-Challenges überprüft und weiter ausgearbeitet werden.

Nichtsdestotrotz deuten die Ergebnisse darauf hin, dass sich ein weiterer Infrastrukturaufbau im Bereich Velowege und -parkplätze zu lohnen scheint, denn die Bereitschaft auch im Winter mehr Velo zu fahren, ist bei den Alltagsvelofahrer:innen klar vorhanden.

## **III Velofahrverhalten allgemein**

# Velobesitz



→ Unmotorisierte Velos sind noch klar in der Überzahl  
→ Jeder dritte Befragte hat jedoch bereits ein E-Bike als Alltagsrad  
→ Schon 10% besitzen ein motorisiertes Mountainbike bzw. haben Zugang zu einem solchen

Frage: „Welche Veloarten besitzt du und/oder zu welchen Veloarten hast du Zugang?“; n=11'038

# Anzahl Velos, die die Befragten besitzen oder zu denen sie Zugang haben

0% 20% 40% 60% 80% 100%

## Sprachregion

Deutschschweiz

Westschweiz

## Geschlecht

männlich

weiblich

## Alter

unter 35

35-49

50+

## Wohnort

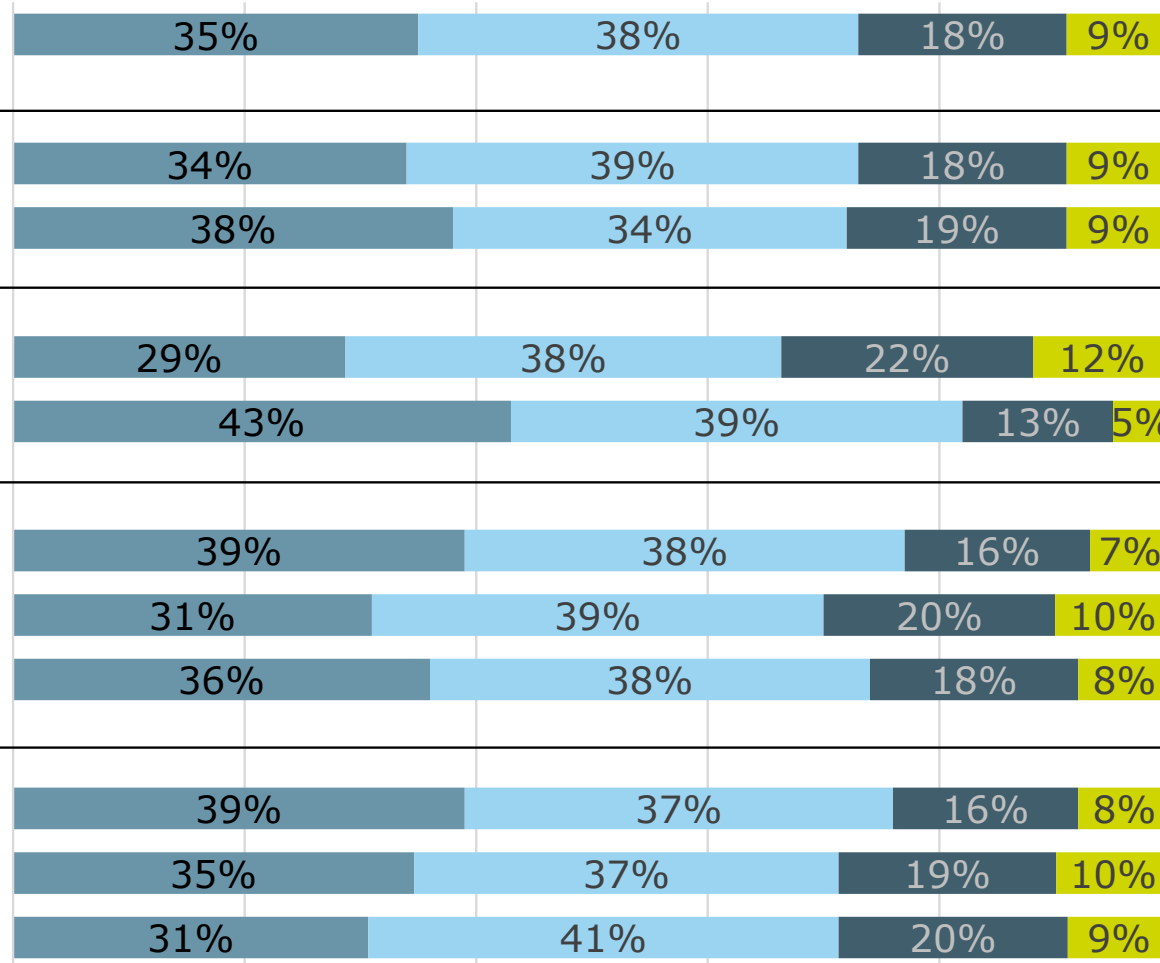
In der Stadt

In der Agglomeration

Auf dem Land/ Im Berggebiet

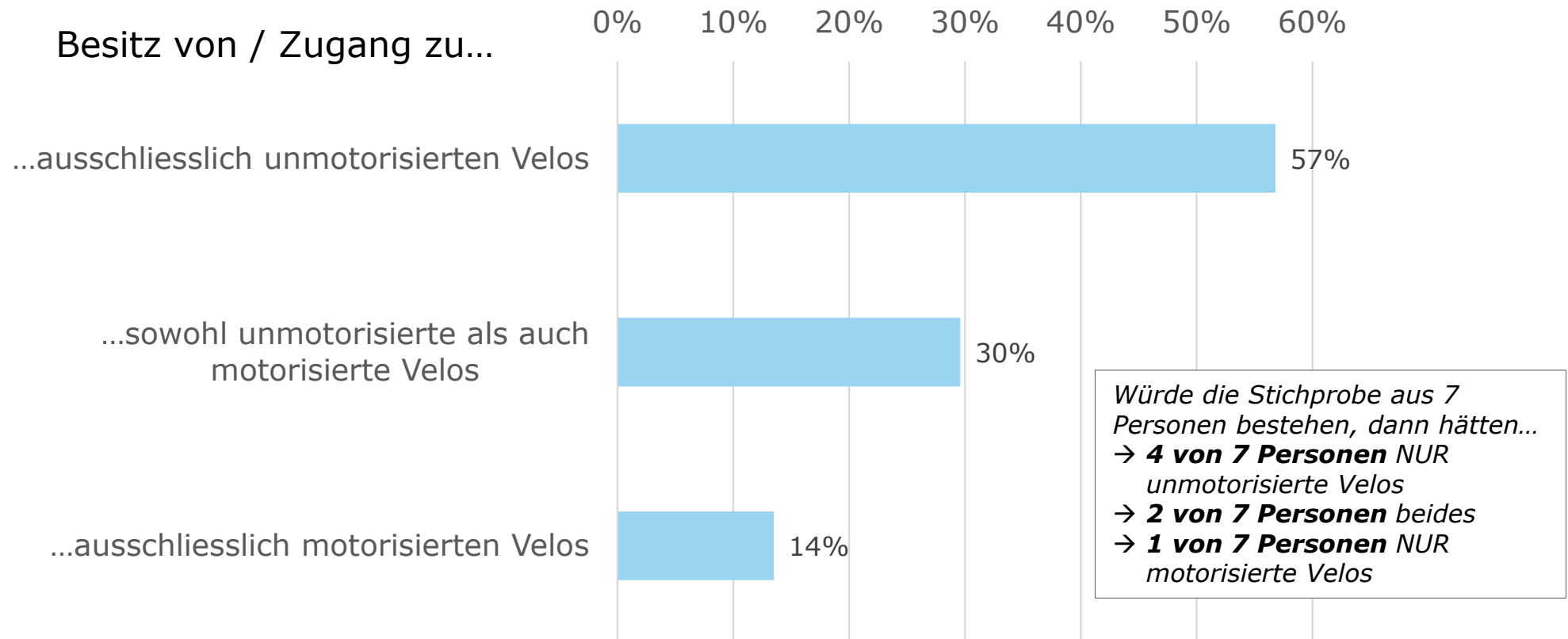
- 1 Velo
- 2 Velos
- 3 Velos
- 4+ Velos

→ Fast 2/3 besitzen oder haben Zugang zu mind. 2 Velos  
→ Es zeigt sich ein deutlicher Geschlechterunterschied: Männer haben im Durchschnitt deutlich mehr Velos



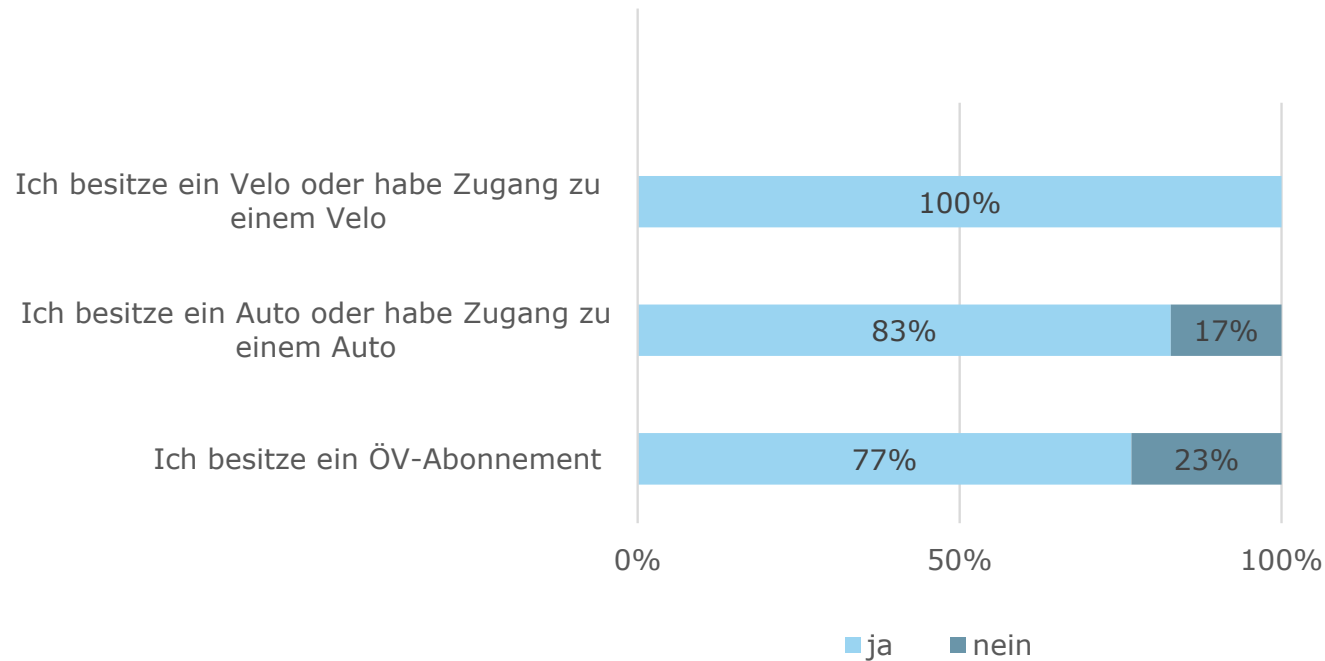
Frage: „Welche Veloarten besitzt du und/oder zu welchen Veloarten hast du Zugang?“ n=11'038

# Velobesitz – Vergleich motorisiert / unmotorisiert



Frage: „Welche Veloarten besitzt du und/oder zu welchen Veloarten hast du Zugang?“; n=11'038

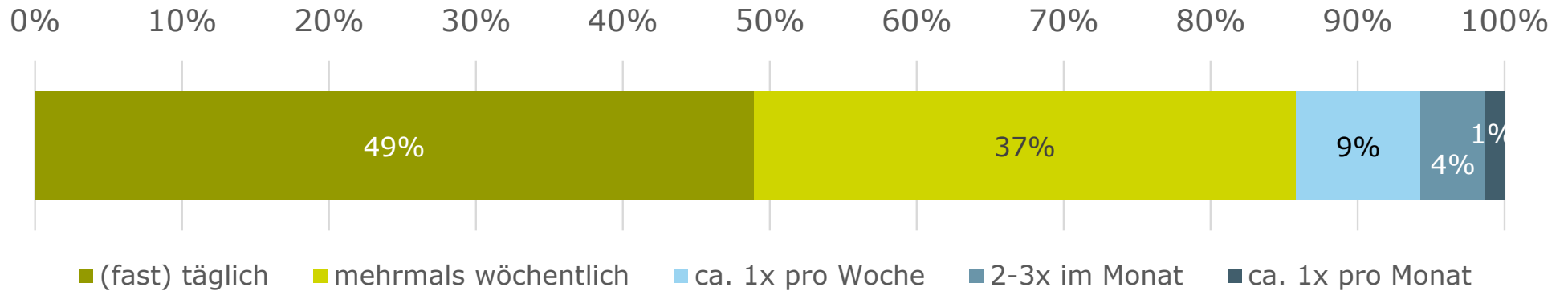
# Zugang zu Auto und ÖV-Abonnement



→ Alle Befragten haben ein Velo oder zumindest Zugang zu einem Velo.  
→ Sehr viele haben zudem Zugang zu Auto oder ÖV-Abo, könnten also für ihre Fortbewegung gut auch das Fahrzeug wechseln.

Frage: „Besitzt du ein Velo, ein Auto oder ein ÖV-Abonnement (z.B. ein GA, Halbtax- oder Streckenabo), oder kannst regelmässig ein Velo oder Auto nutzen, das dir nicht selbst gehört?“ n=11'038

# Häufigkeit Velonutzung



**Durchschnitt:**

**167x / Jahr\***

**13.9x / Monat**

→ Befragte Stichprobe fährt sehr regelmässig Velo (7 von 8 Befragten fahren zumindest mehrmals wöchentlich).

Frage: „Wenn du an die letzten 12 Monate denkst. Wie häufig warst du durchschnittlich mit dem Velo unterwegs?“ n=11'038

\* Durchschnitt errechnet:  
(fast) täglich = 48 Arbeitswochen à 5 Tage = 240x/Jahr  
Mehrmals wöchentlich = 48 x 2.5 = 120x/Jahr  
1x pro Woche = 48 x 1 = 48x/Jahr  
Mehrmals monatlich = 12 x 2.5 = 30x/Jahr  
1x pro Monat = 12x/Jahr  
Seltener = 6x/Jahr

# Häufigkeit Velonutzung - Vergleich

Hochschule Luzern  
Wirtschaft

0% 20% 40% 60% 80% 100%

Durchschnitt Tage/Jahr:

**Total (n=11'038)**



**167**

**Sprachregion**

Deutschschweiz



**168**

Westschweiz



**163**

**Geschlecht**

männlich



**170**

weiblich



**164**

**Alter**

unter 35



**166**

35-49



**165**

50+



**170**

**Wohnort**

In der Stadt



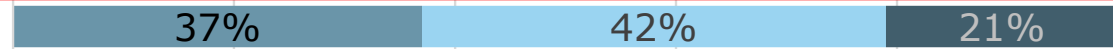
**185**

In der Agglomeration



**170**

**Auf dem Land/ Im Berggebiet**



**147**

- (fast) täglich
- mehrmals wöchentlich
- max. 1x pro Woche

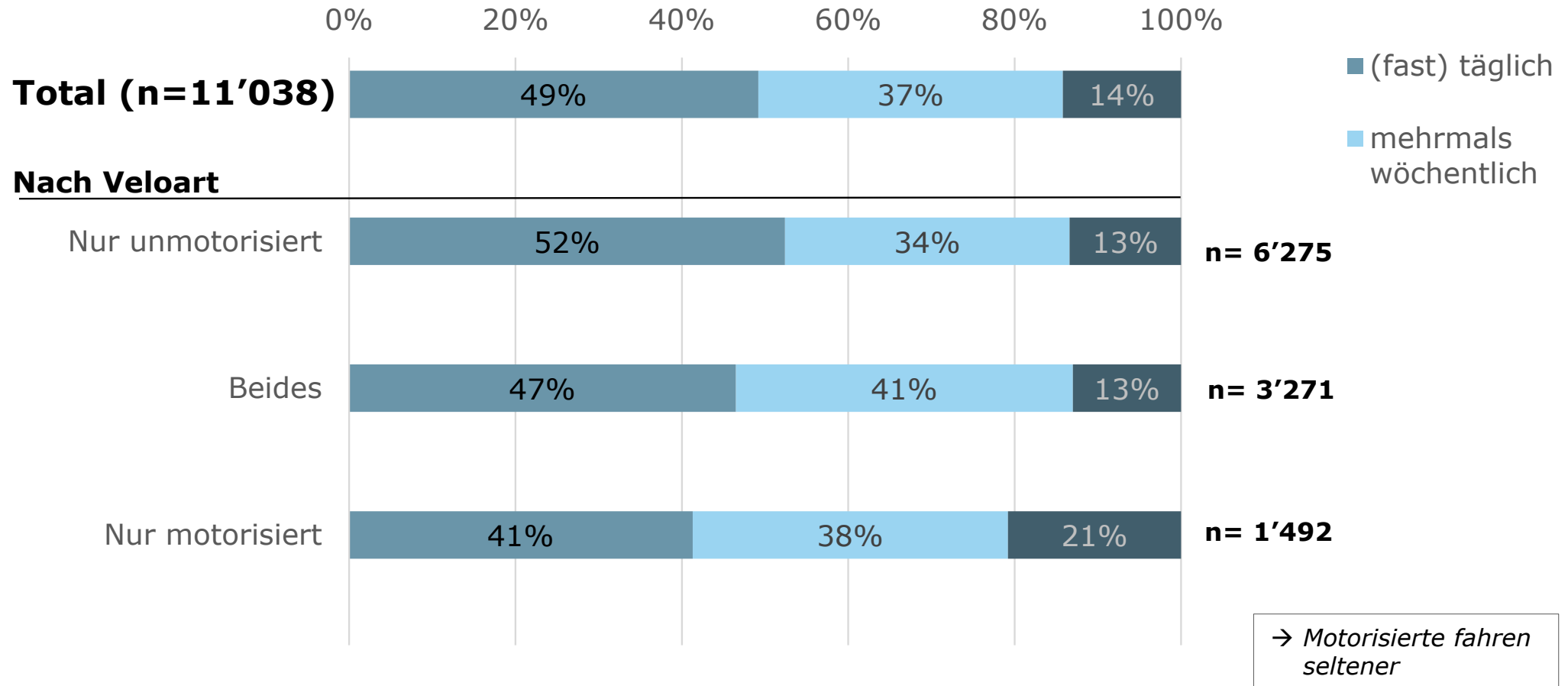
→ Abnahme der Velofahrhäufigkeit mit Zunahme der Distanzen (auf dem Land).  
→ Ansonsten kaum soziodemografische Unterschiede

Frage: „Wenn du an die letzten 12 Monate denkst. Wie häufig warst du durchschnittlich mit dem Velo unterwegs?“ n=11'038



# Häufigkeit Velonutzung - Vergleich

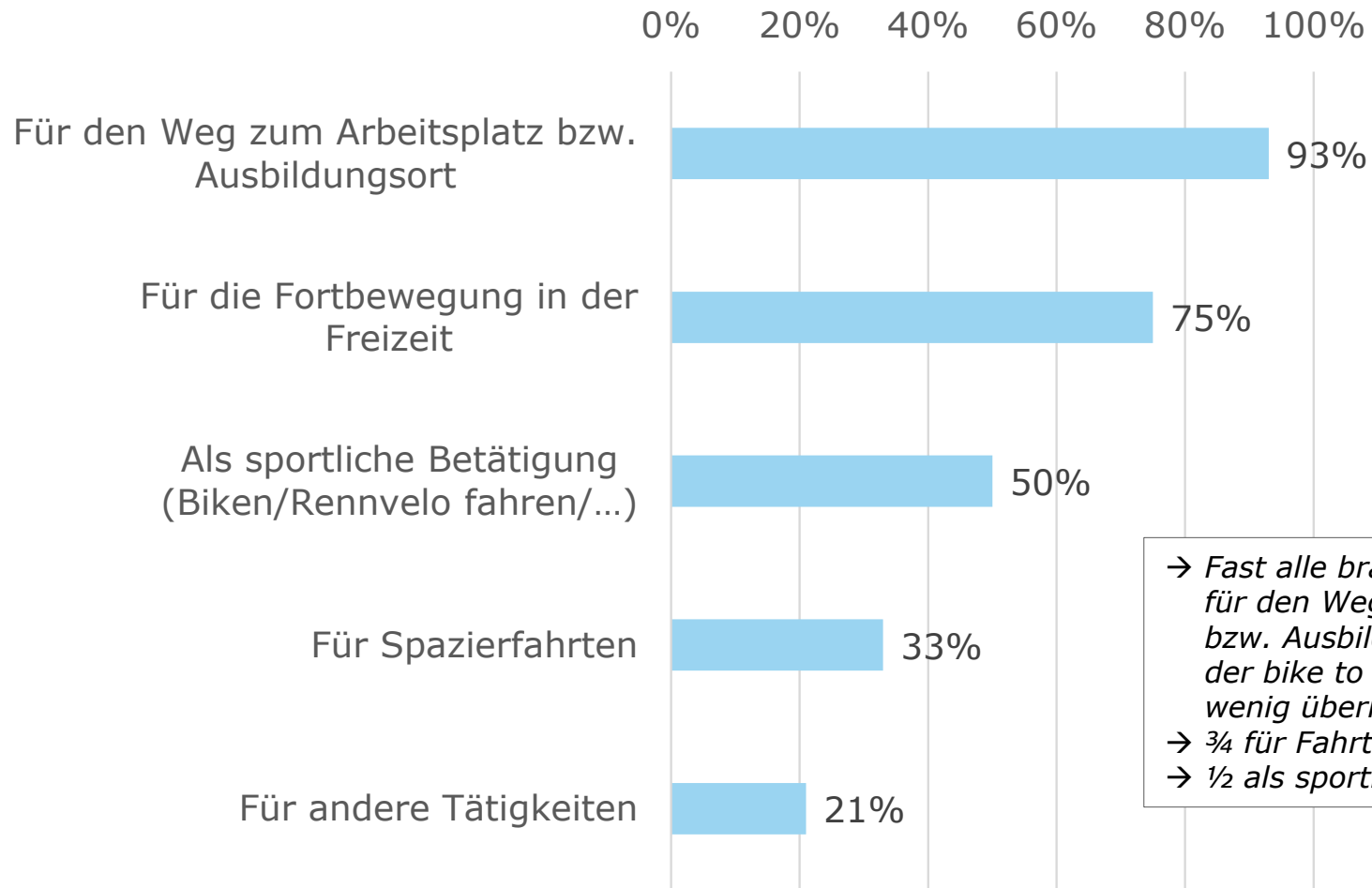
Hochschule Luzern  
Wirtschaft



Frage: „Wenn du an die letzten 12 Monate denkst. Wie häufig warst du durchschnittlich mit dem Velo unterwegs?“ gekreuzt mit der Frage „Welche Veloarten besitzt du und/oder zu welchen Veloarten hast du Zugang?“ n=11'038

# Velofahren nach Betätigungsart

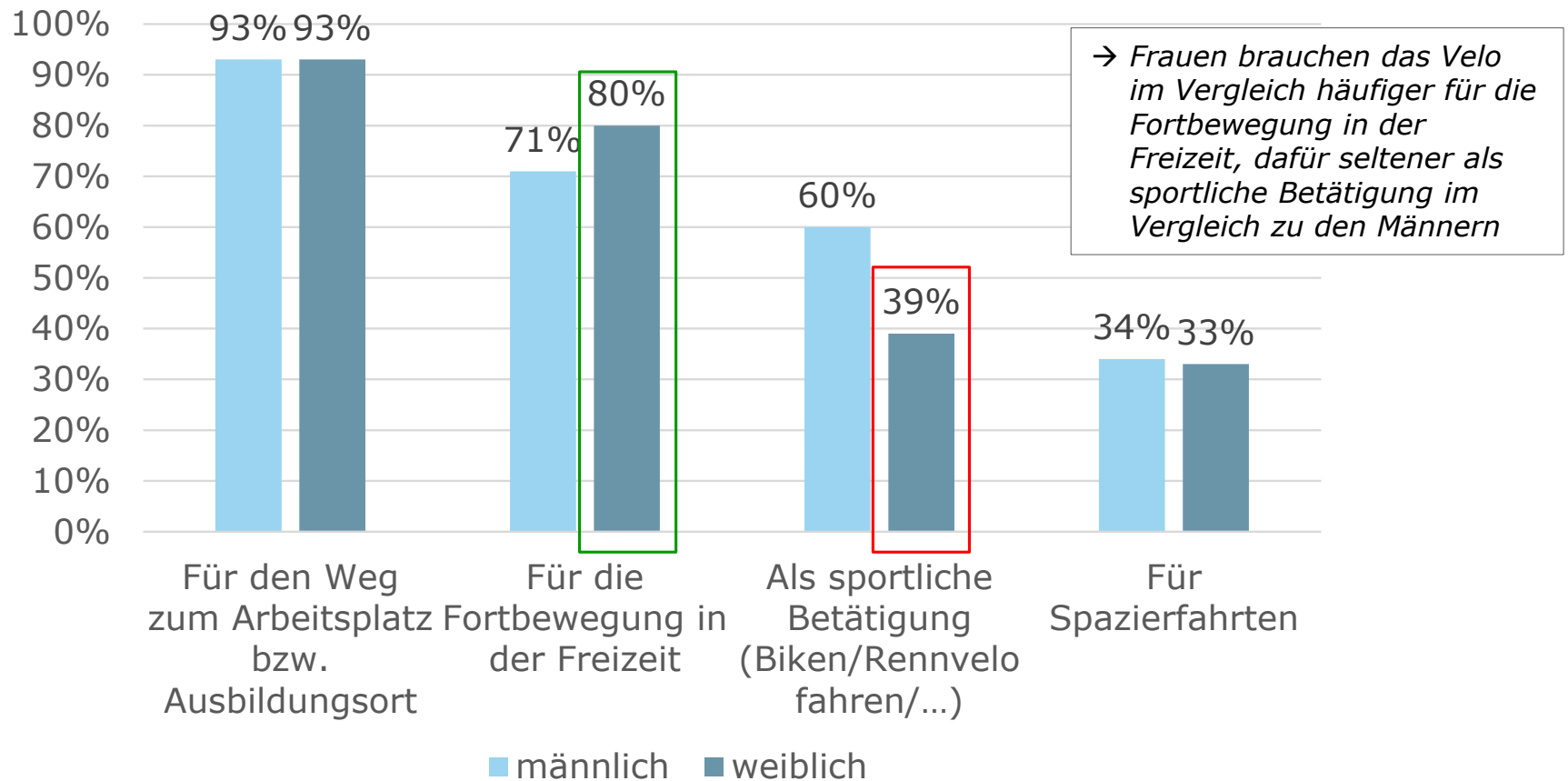
Hochschule Luzern  
Wirtschaft



→ Fast alle brauchen ihr Velo für den Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort, was bei der bike to work-Community wenig überrascht  
→  $\frac{3}{4}$  für Fahrten in der Freizeit  
→  $\frac{1}{2}$  als sportliche Betätigung

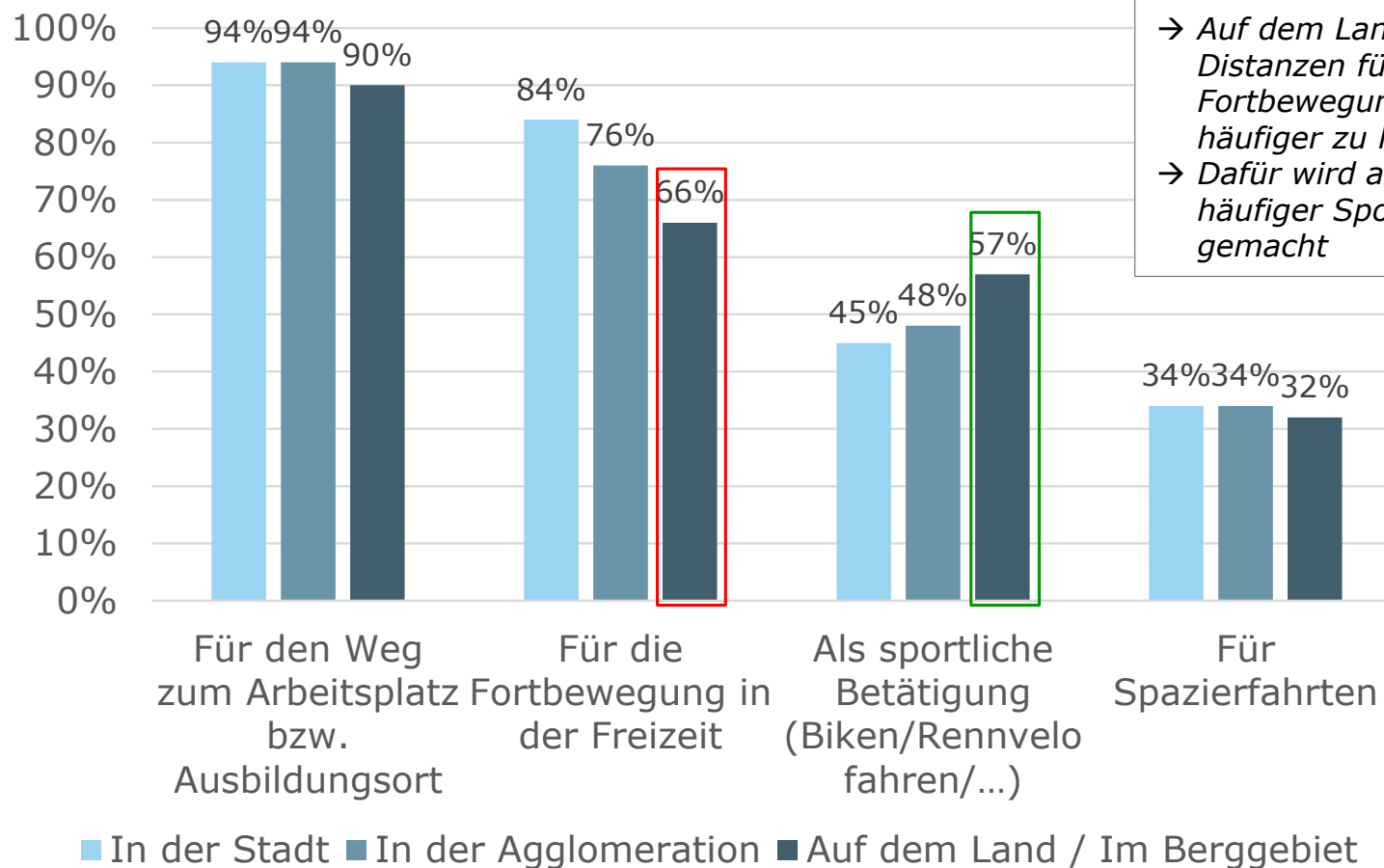
Frage: „Für welche der folgenden Tätigkeiten nutzt du regelmässig ein Velo? Es reicht auch, wenn du nur einen Teil des Weges mit dem Velo zurücklegst.“ n=11'038

# Velofahren nach Betätigungsart und Geschlecht



Frage: „Für welche der folgenden Tätigkeiten nutzt du regelmässig ein Velo? Es reicht auch, wenn du nur einen Teil des Weges mit dem Velo zurücklegst.“ n=11'038

# Velofahren nach Betätigungsart und Wohnort



→ Auf dem Land sind Distanzen für die Fortbewegung in der Freizeit häufiger zu lange  
→ Dafür wird auf dem Land häufiger Sport mit dem Velo gemacht

Frage: „Für welche der folgenden Tätigkeiten nutzt du regelmässig ein Velo? Es reicht auch, wenn du nur einen Teil des Weges mit dem Velo zurücklegst.“ n=11'038

# Velofahren im Allgemeinen: Erleben und Einstellungen

Hochschule Luzern  
Wirtschaft

Trifft  
überhaupt  
nicht zu

Trifft voll  
und ganz zu

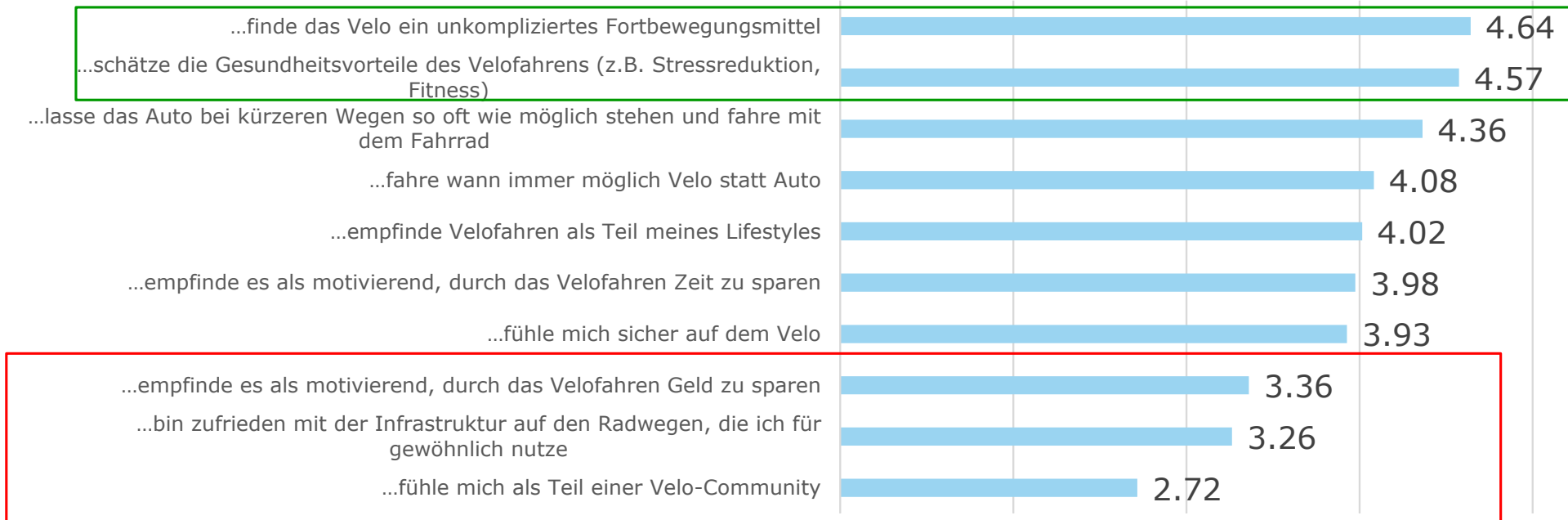
1

2

3

4

5

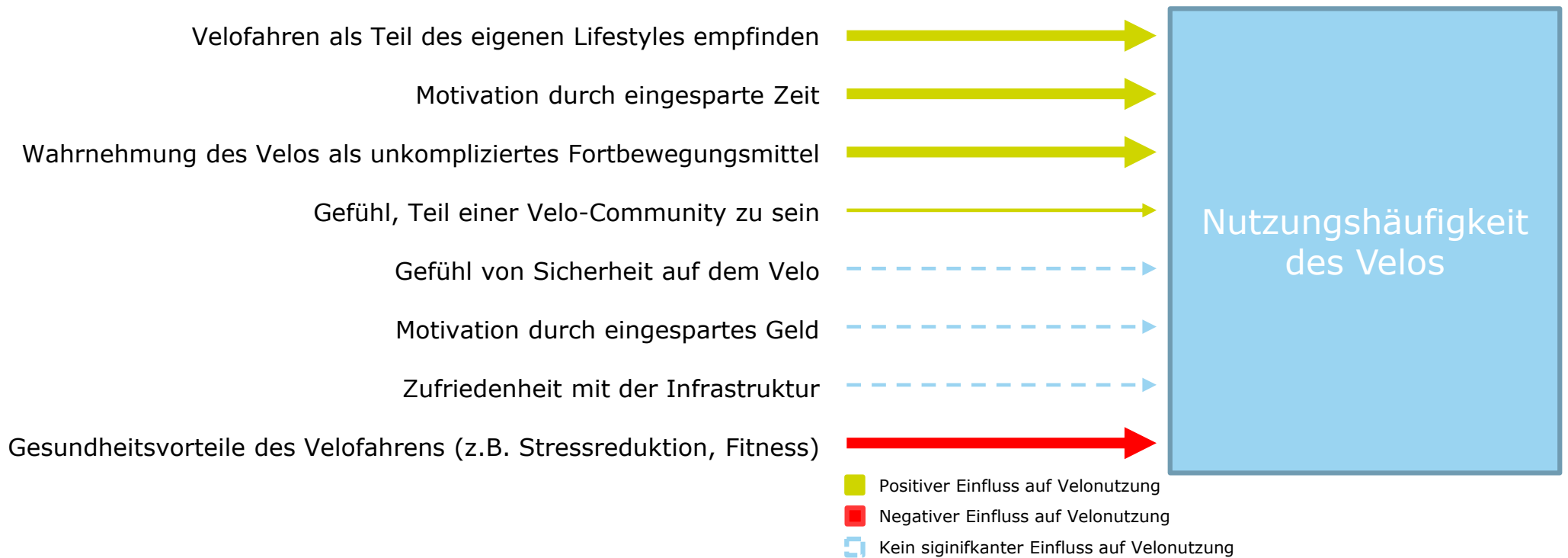


■ Mittelwerte

→ Hohe Beurteilung: Velo unkompliziert & mit Gesundheitsvorteilen  
 → Tiefe Beurteilung: Geld sparen, Infrastruktur & Velo-Community ausbaufähig

Frage: „Inwieweit treffen die folgenden Aussagen rund um das Velofahren auf dich persönlich zu?“ n=10'279-10'955

# Treiber für häufiges Velofahren



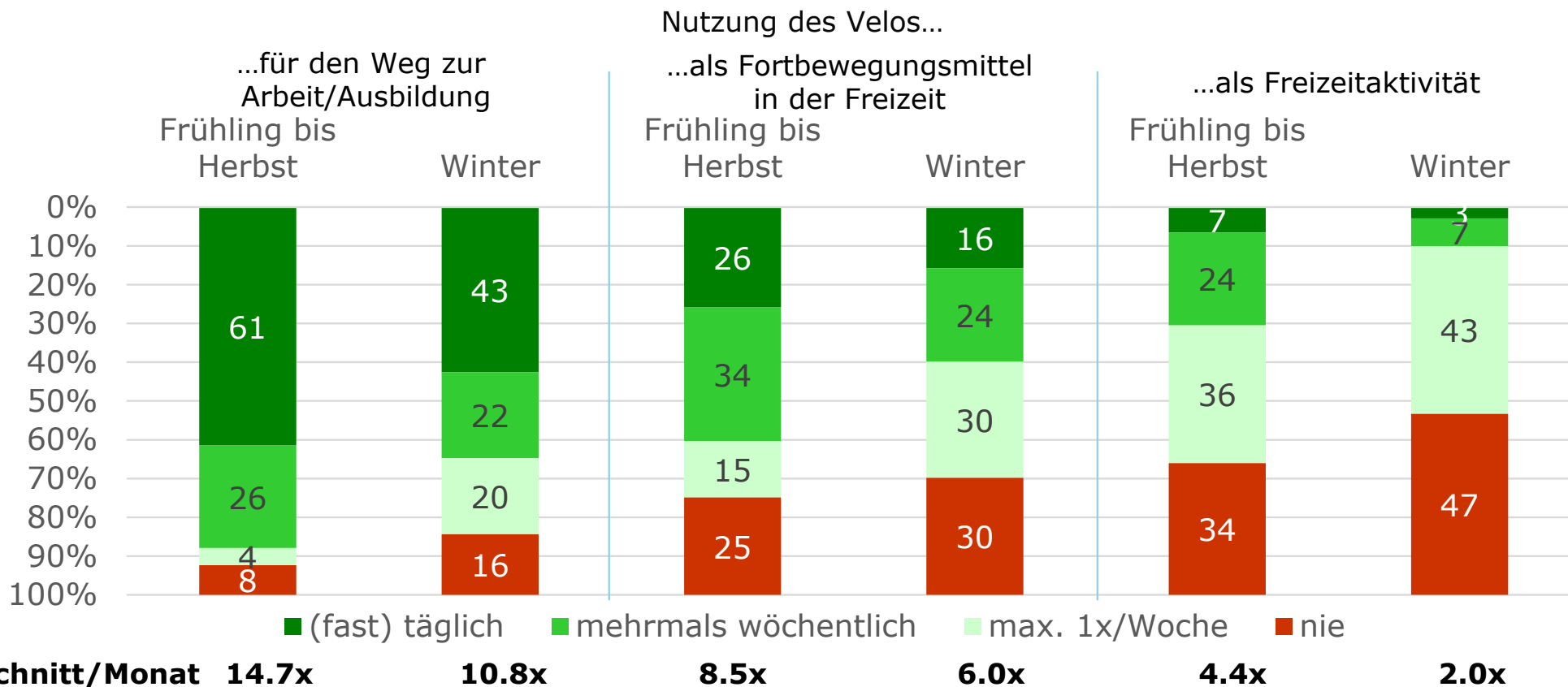
Fragen:

Nutzungshäufigkeit: „Wenn du an die letzten 12 Monate denkst. Wie häufig warst du durchschnittlich mit dem Velo unterwegs?“

Treiber: „Inwieweit treffen die folgenden Aussagen rund um das Velofahren auf dich persönlich zu?“ n=11'038

## **IV Velofahrverhalten im Winter**

# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter

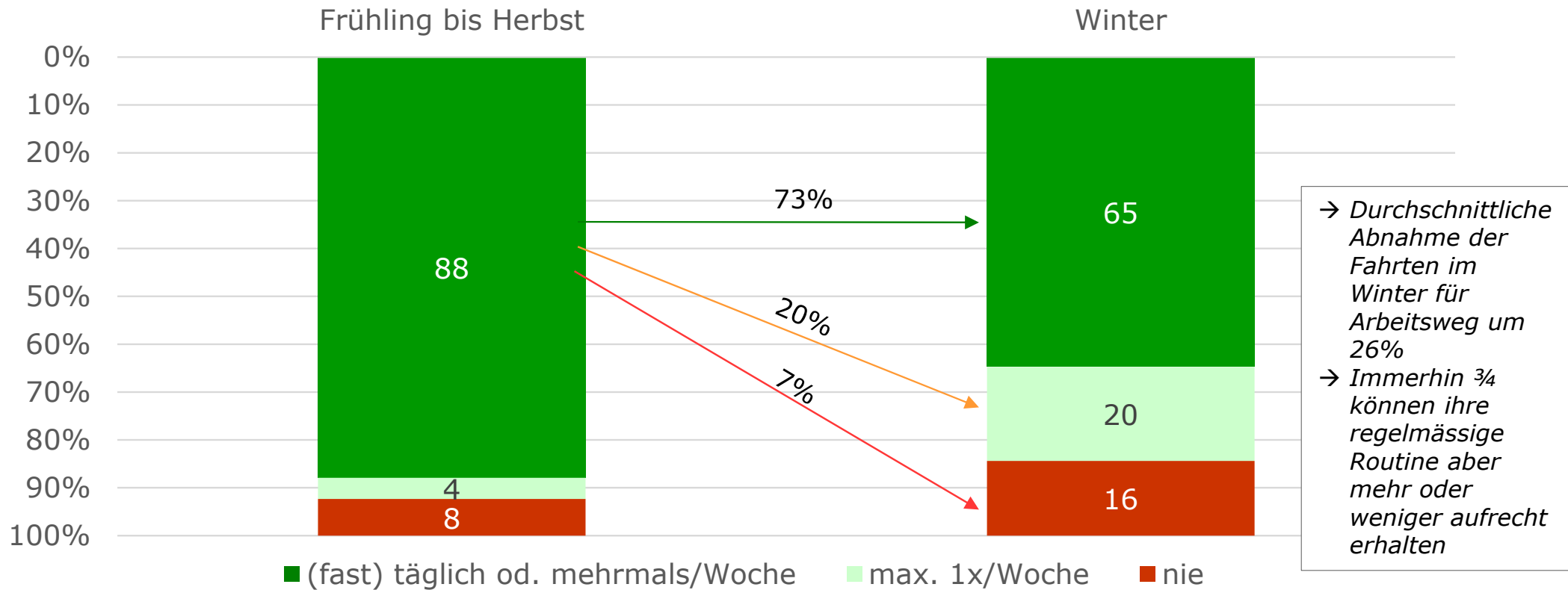


→ Velo während des ganzen Jahres am häufigsten für Arbeits-/Schulweg im Einsatz  
 → Velofahrhäufigkeit nimmt im Winter ab, egal für welchen Einsatzbereich

Fragen: „Wie oft benutzt du ein Velo für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung/als Fortbewegungsmittel in der Freizeit/als Freizeitaktivität im Durchschnitt vom Frühling bis in den Herbst/im Winter?“ n=11'038



# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter - ARBEIT



→ Durchschnittliche Abnahme der Fahrten im Winter für Arbeitsweg um 26%

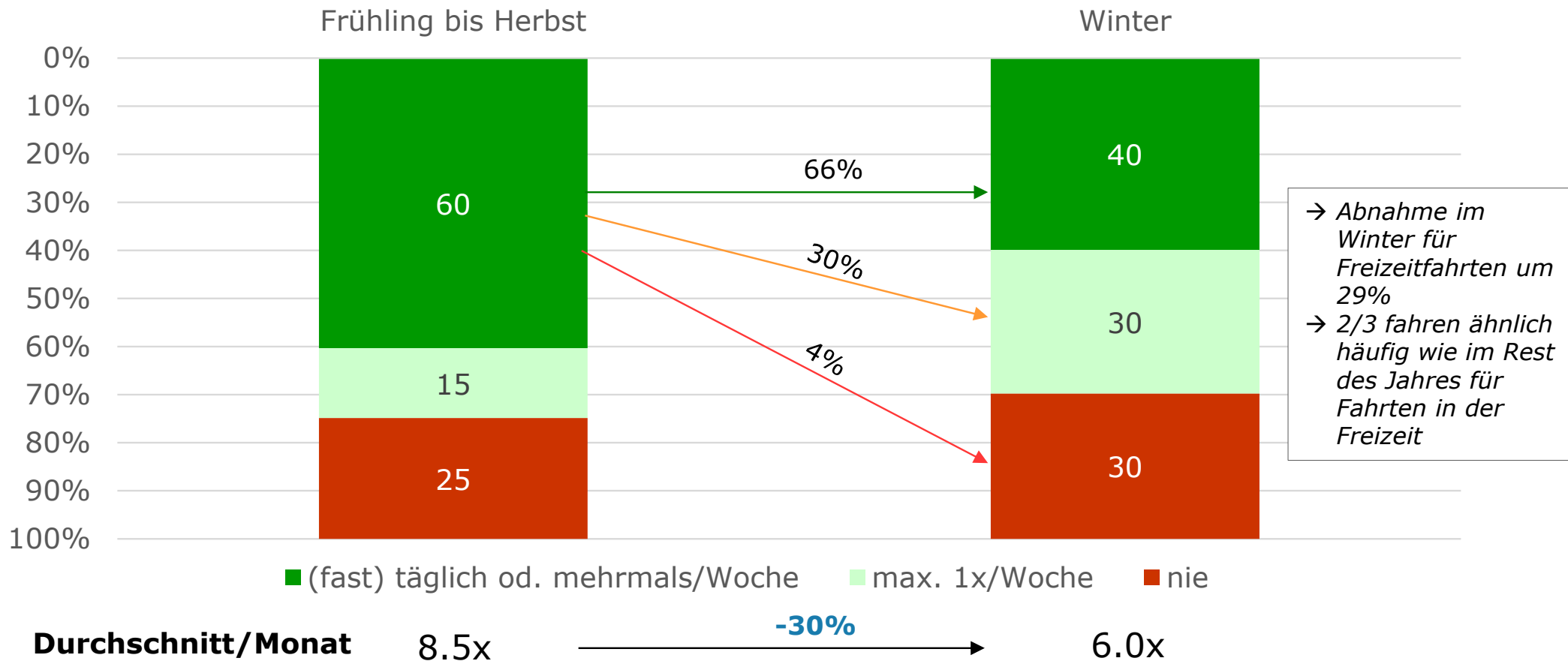
→ Immerhin  $\frac{3}{4}$  können ihre regelmässige Routine aber mehr oder weniger aufrecht erhalten

**Durchschnitt/Monat**    14.7x    -26%    10.8x

Fragen: „Wie oft benutzt du ein Velo für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung im Durchschnitt vom Frühling bis in den Herbst/im Winter?“  
n=11'038

# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter - FREIZEIT

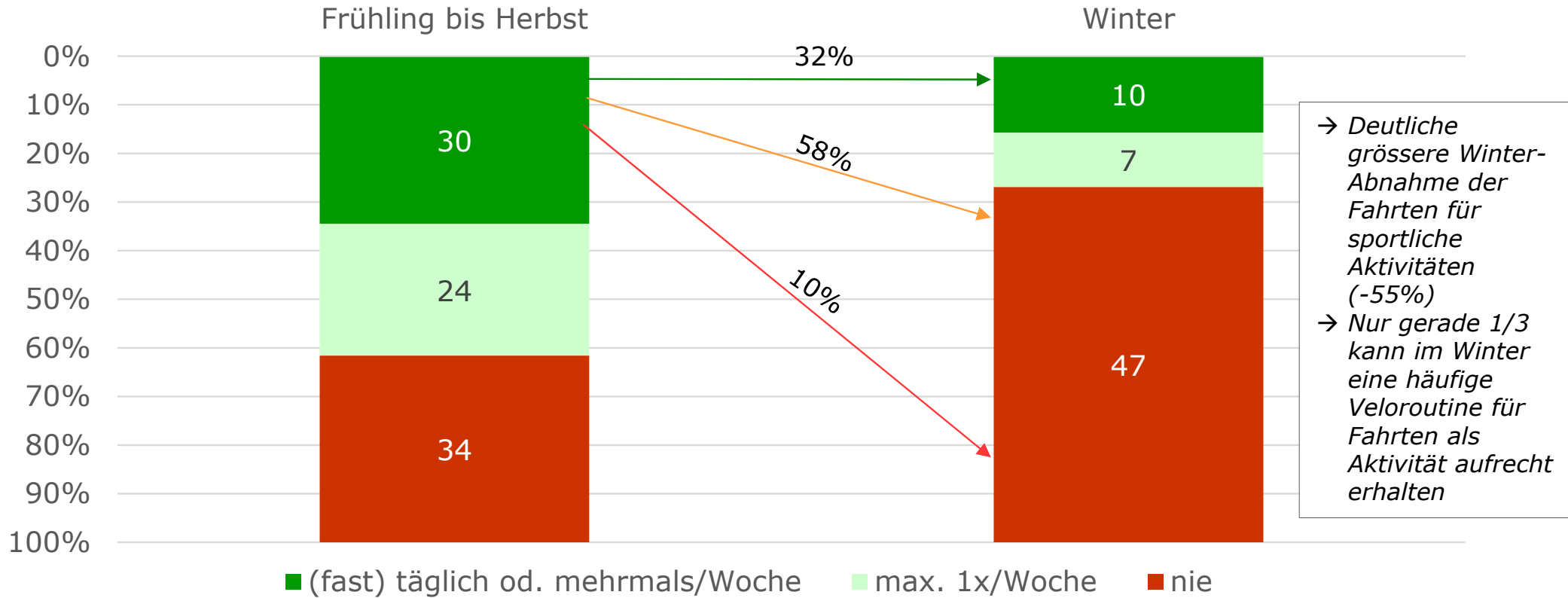
Wie oft benutzt du ein Velo **als Fortbewegungsmittel in der Freizeit** im Durchschnitt?



Fragen: „Wie oft benutzt du ein Velo *als Fortbewegungsmittel in der Freizeit* im Durchschnitt vom *Frühling bis in den Herbst/im Winter*?“  
n=11'038

# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter - SPORT

Wie oft benutzt du ein Velo **als Freizeitaktivität** im Durchschnitt?



**Durchschnitt/Monat**      4.4x      -55%      2.0x

Fragen: „Wie oft benutzt du ein Velo als Freizeitaktivität im Durchschnitt vom Frühling bis in den Herbst/im Winter?“ n=11'038

# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter – ARBEIT & E-BIKE

**Kein Alltags-E-Bike vorhanden (n=7'319)**

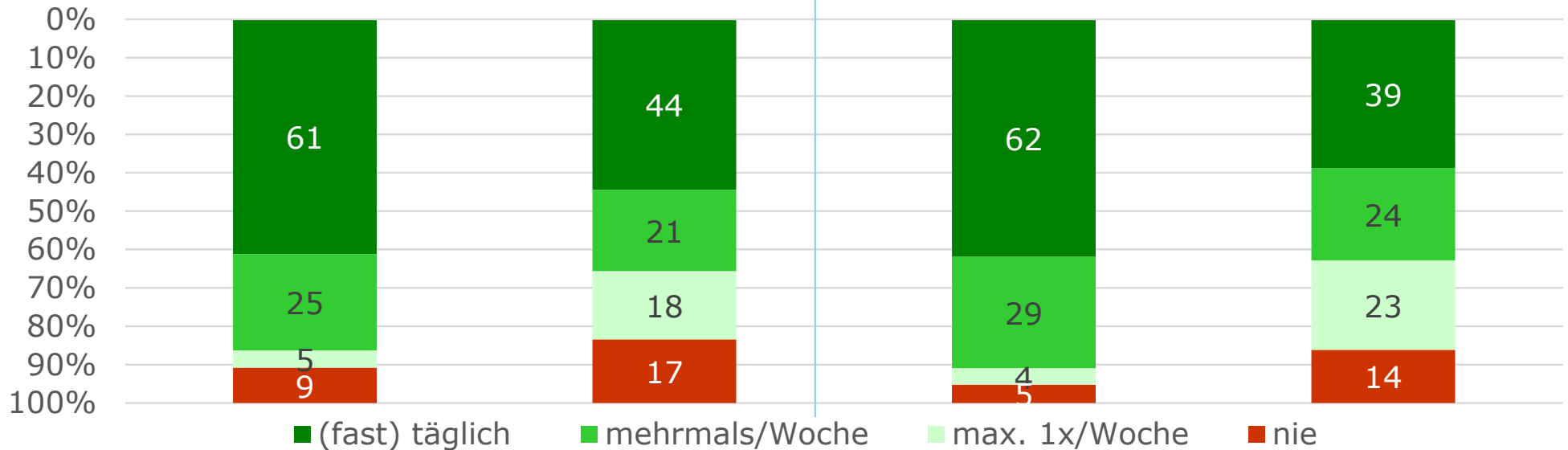
**Alltags-E-Bike vorhanden (n=3'719)**

Frühling bis Herbst

Winter

Frühling bis Herbst

Winter



Durchschnitt/Monat

14.5x

-24%

11.1x

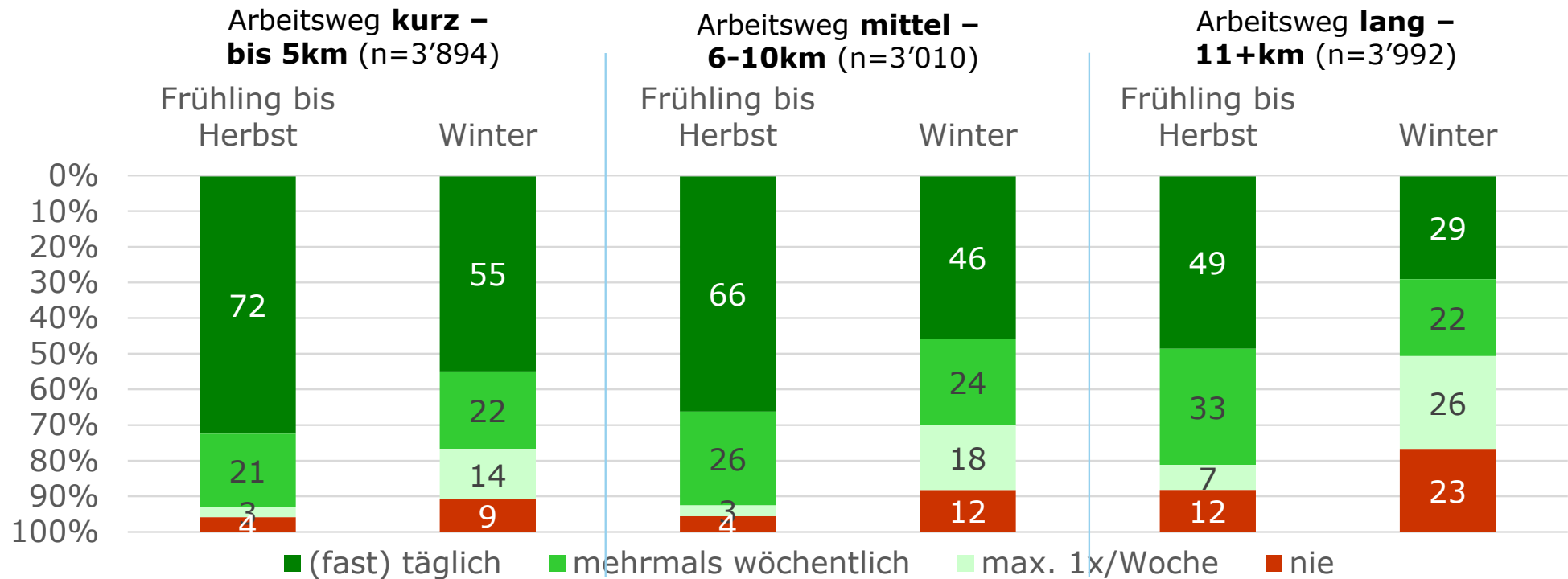
15.5x

-31%

10.3x

→ Der Besitz eines E-Bike führt nicht dazu, dass man im Winter eher aufs Velo steigt für den Arbeitsweg, im Gegenteil.  
→ Ob man den inneren Schweinehund bei nassem und kaltem Wetter eher überwinden kann, hängt nicht davon ab, ob man ein E-Bike hat. Auch wenn man sich dies beim Kauf vielleicht einbildet.

# Vergleich Frühling bis Herbst mit Winter – LÄNGE ARBEITSWEG



Durchschnitt/Monat **16.3x** **-19%** → **13.1x**

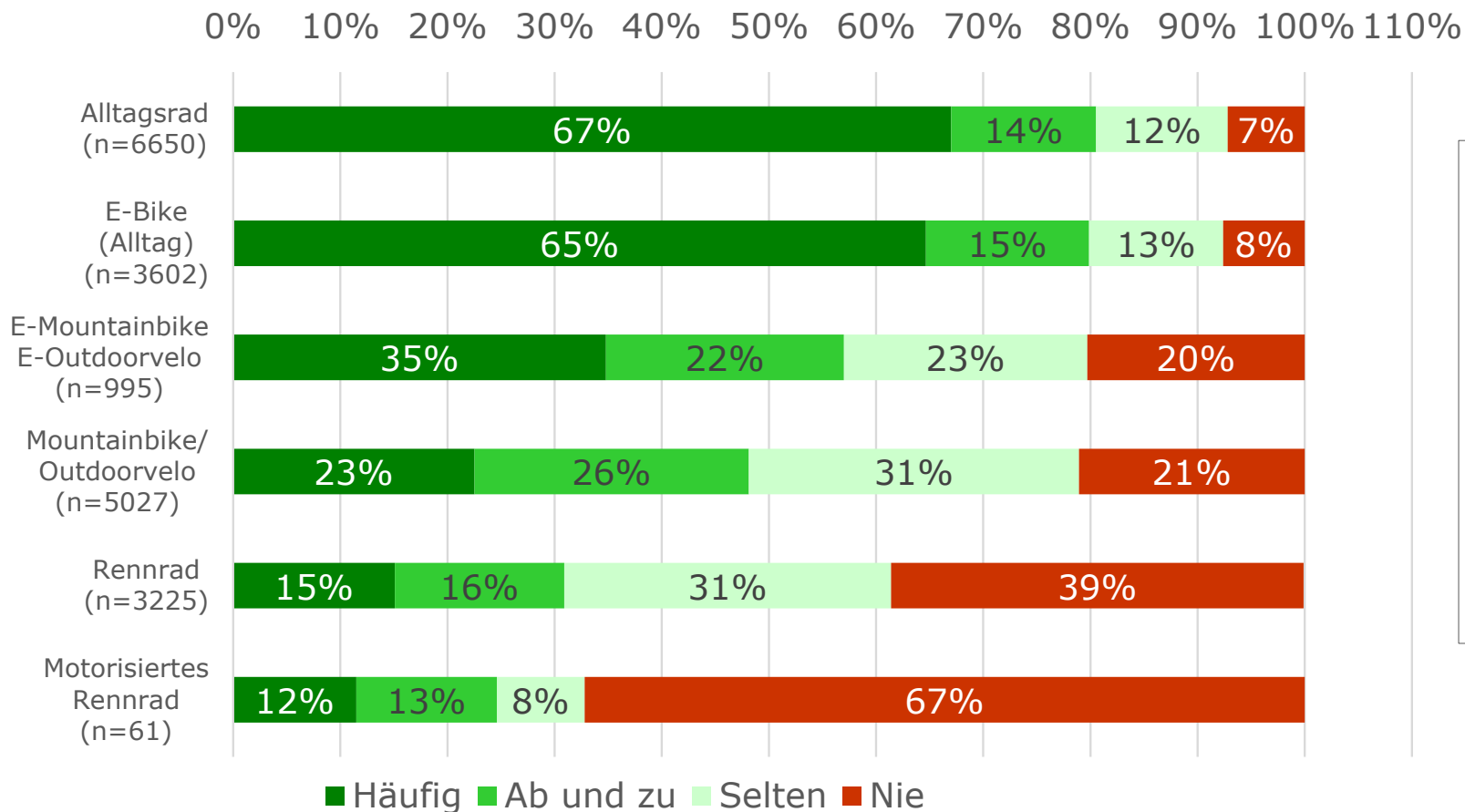
Durchschnitt/Monat **15.5x** **-25%** → **11.6x**

Durchschnitt/Monat **12.7x** **-35%** → **8.2x**

→ Je länger der Arbeitsweg, desto stärker nimmt das Velofahren im Winter ab  
 → Die äusseren Umstände kommen bei längerem Arbeitsweg offenbar stärker zum tragen

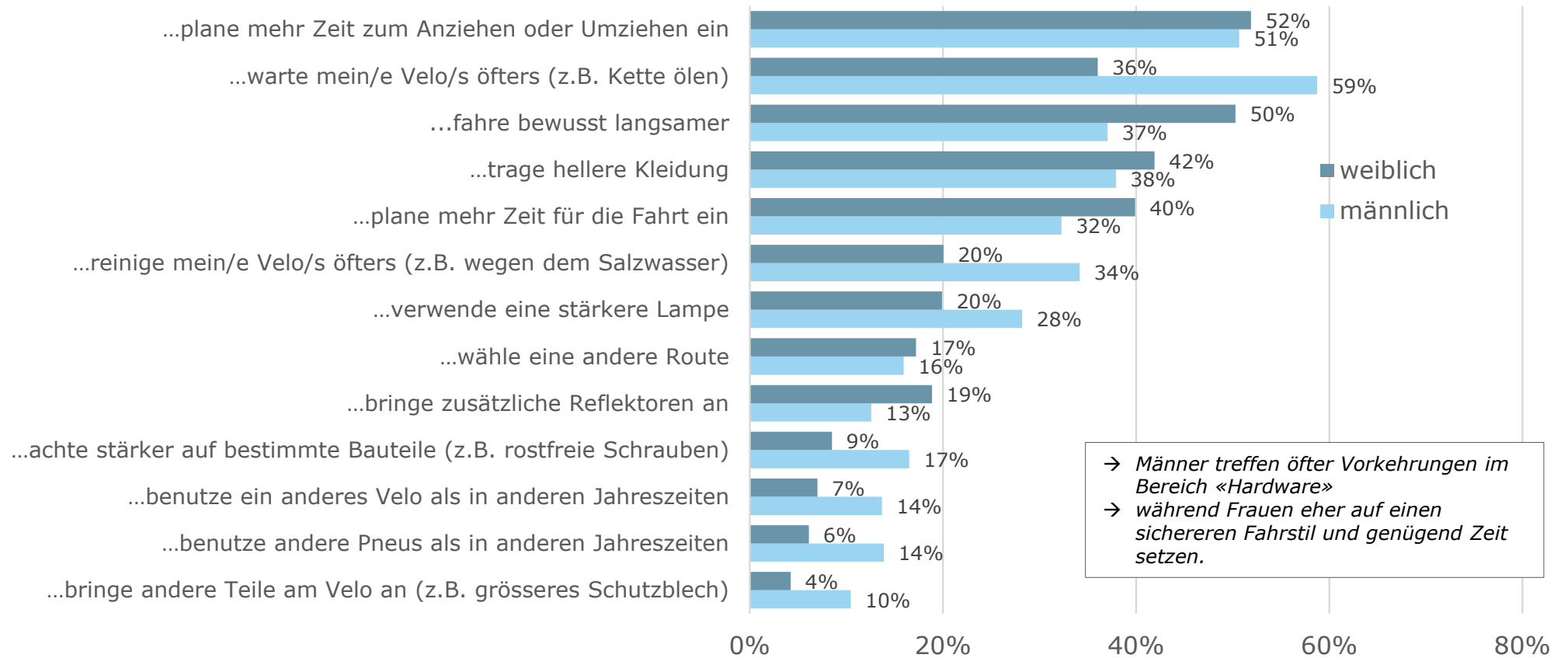
# Im Winter genutzte Räder

Welche deiner Fahrräder benutzt du auch im Winter?



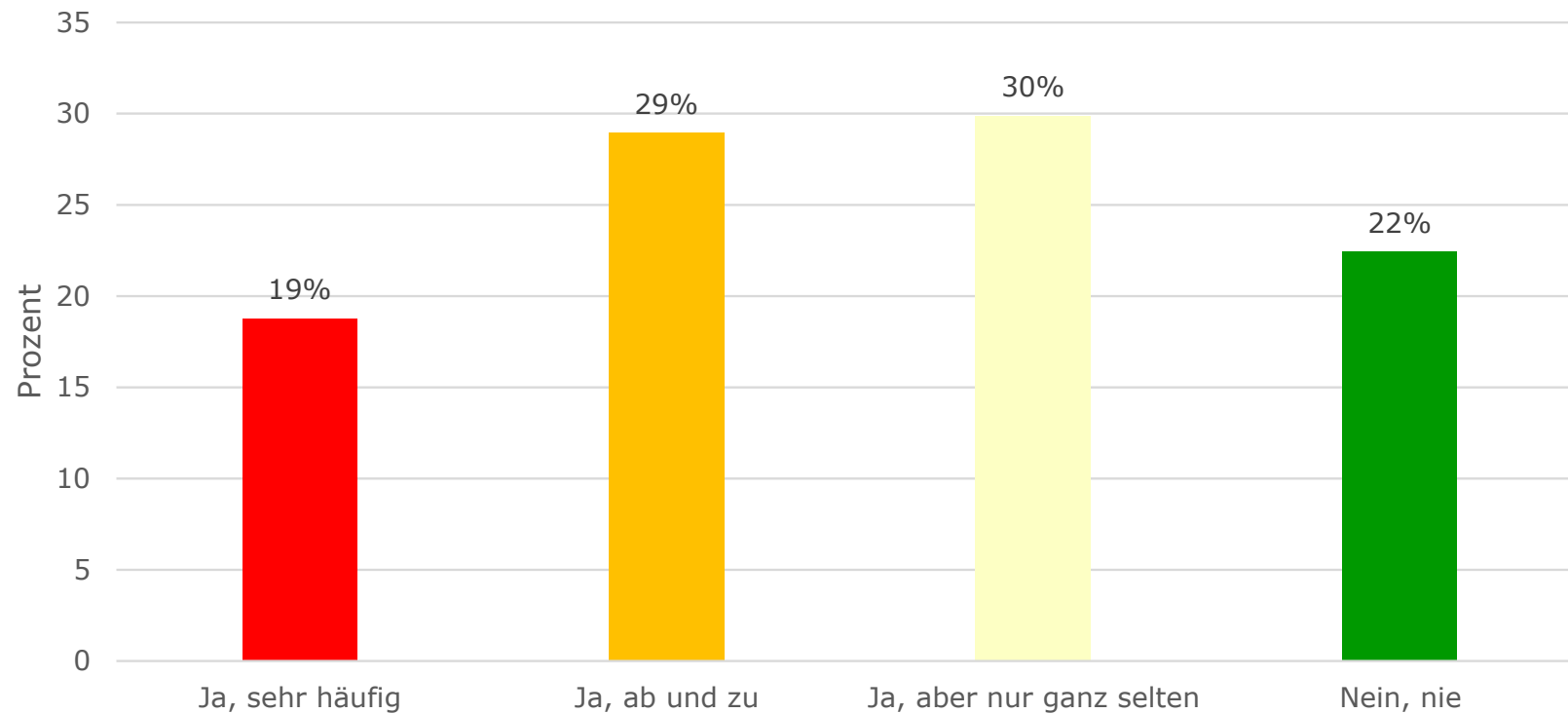
→ V.a. die Alltagsräder bleiben im Winter im Einsatz, egal ob motorisiert oder unmotorisiert  
 → E-Mountainbikes kommen im Winter häufiger zum Einsatz als unmotorisierte  
 → Rennräder werden im Winter häufig eingestellt

# Persönliche Massnahmen um im Winter Velo zu fahren



Frage: „Welche der folgenden Aussagen rund um das **Velofahren speziell im Winter** treffen auf dich zu?“; n=10'978

# Velofahren und der innere Schweinehund speziell im Winter



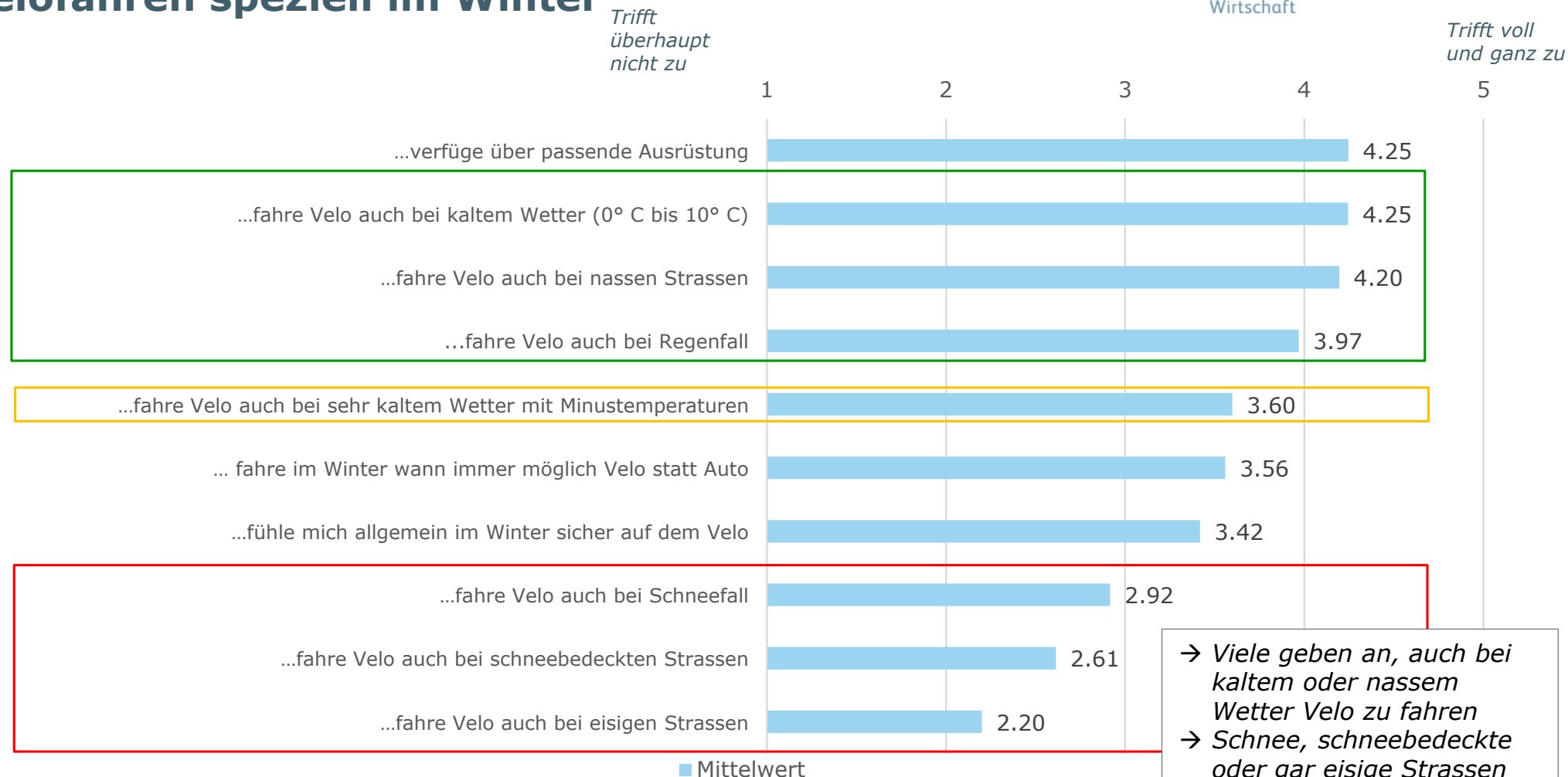
Frage: „Musst du im Winter deinen inneren Schweinehund stärker überwinden, um für die verschiedenen Aktivitäten auf das Velo zu steigen?“; n=10'837

- Knapp die Hälfte gibt an, dass sie im Winter den inneren Schweinehund ab und zu oder sogar sehr häufig überwinden müssen. Nur knapp  $\frac{1}{4}$  muss den Schweinehund auch im Winter nie überwinden.
- Entsprechend können passende «Motivatoren» im Winter durchaus helfen, dass man trotz Kampf gegen den inneren Schweinehund auf das Velo steigt.





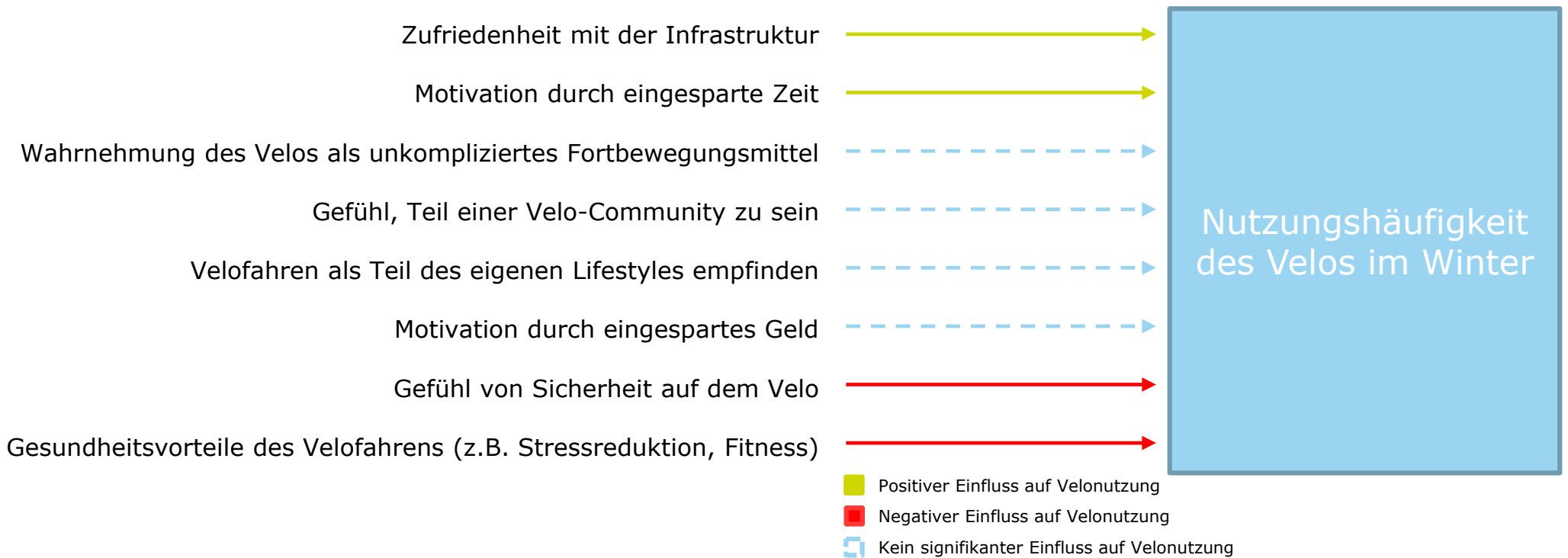
# Velofahren speziell im Winter



→ Viele geben an, auch bei kaltem oder nassem Wetter Velo zu fahren  
 → Schnee, schneebedeckte oder gar eisige Strassen sind jedoch für viele ein Hinderungsgrund

Frage: „Unabhängig wie viel du im Winter mit dem Velo unterwegs bist. Inwieweit treffen die folgenden Aussagen **aktuell, sprich im Winter**, auf dich persönlich zu?“; n=10'182-10'924

# Treiber für häufiges Velofahren im Winter zur Arbeit, allgemein



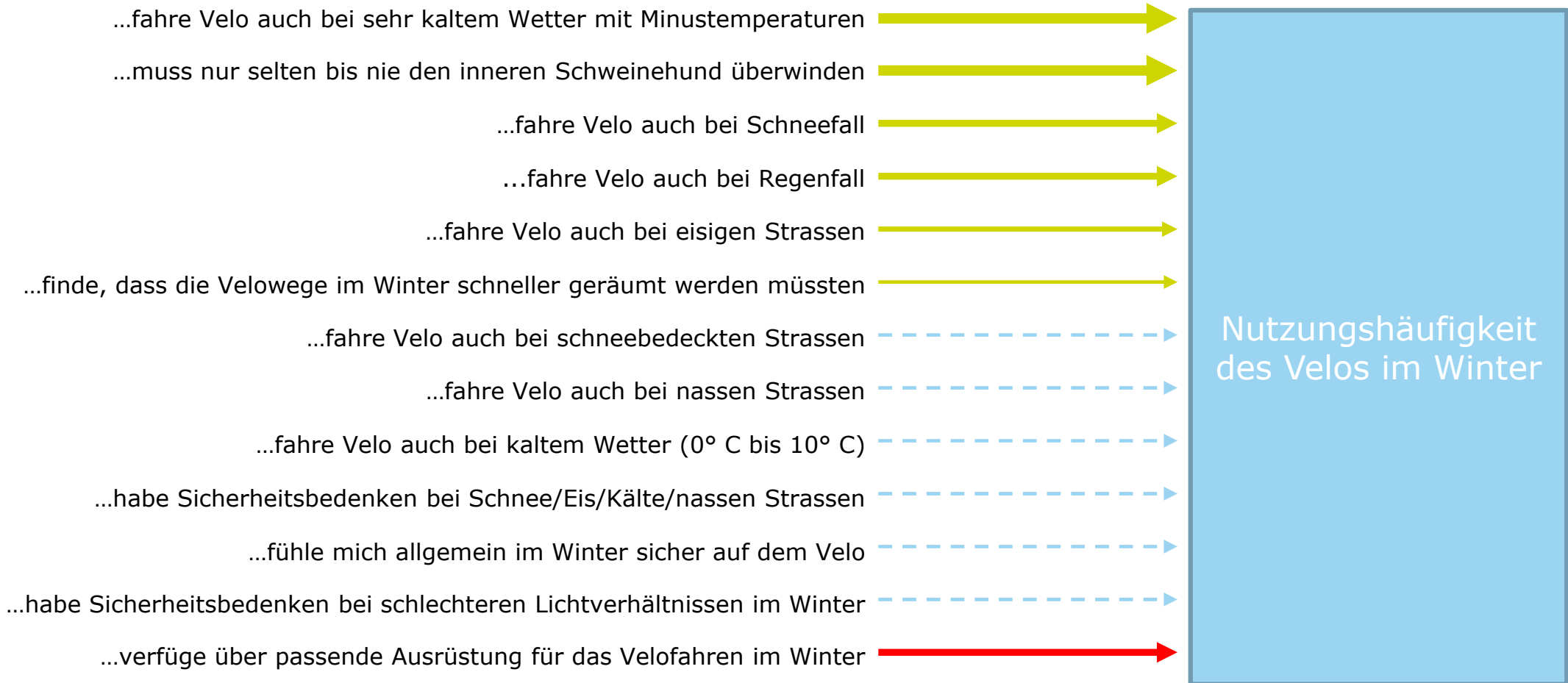
Fragen:

Nutzungshäufigkeit: „Wie oft benutzt du ein Velo für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung im Durchschnitt im Winter?“

Treiber: „Inwieweit treffen die folgenden Aussagen rund um das Velofahren auf dich persönlich zu?“

# Treiber für häufiges Velofahren im Winter zur Arbeit, Jahreszeiteinspezifisch

Hochschule Luzern  
Wirtschaft



Fragen: Nutzungshäufigkeit: „Fragen: „Wie oft benutzt du ein Velo für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung im Durchschnitt im Winter?“ Treiber: „Unabhängig wie viel du im Winter mit dem Velo unterwegs bist. Inwieweit treffen die folgenden Aussagen **aktuell, sprich im Winter**, auf dich persönlich zu?“

- Positiver Einfluss auf Velonutzung
- Negativer Einfluss auf Velonutzung
- - - Kein signifikanter Einfluss auf Velonutzung

## **V Ansätze zur Zunahme des Velofahrens im Winter**

# Ansätze zur Zunahme des Velofahrens im Winter

Aus der Psychologie kennt man verschiedenste Interventionen, um ein gewünschtes Verhalten zu forcieren. Dies sind z.B. **soziale Norm**, d.h. Beeinflussung des Verhaltens durch Vergleich mit dem Verhalten von ähnlichen Personen, oder auch **monetäre Anreize**, d.h. Verhalten wird über finanzielle Vorteile beeinflusst.

Diese möglichen Interventionen wurden auf das Velofahren für den Arbeitsweg im Winter übersetzt und auf deren Wirkung überprüft. Zuerst wurde die aktuelle Fahrzeit mit dem Velo pro Woche erhoben. Dann wurde jede der n=11'038 Personen zufällig auf eine von 5 Gruppen verteilt. Vier davon erhielten ein neues Ziel als Anreiz, um mehr zu fahren. Dieses Ziel erforderte, dass die Person etwas mehr Zeit auf dem Velo verbringt, als sie es momentan tut. Die Ziele waren in den Gruppen unterschiedlich dargestellt: Mal wurde gesagt, dass man beim Erreichen finanzielle Vorteile bekommt oder Preise gewinnt, mal wurde lediglich erklärt, dass Personen mit denselben Merkmalen wie man selber etwas mehr Zeit auf dem Velo verbringen. Danach wurde nach einer Selbsteinschätzung gefragt, wie viele Minuten man durch dieses Programm zusätzlich pro Woche fahren würde.

- Gruppe 1: Kontrollgruppe - nur die eigene Zeit wird angezeigt, **Erfassung** des eigenen Fahrverhaltens mittels App/Tabelle
- Gruppe 2: Soziale Norm - **Vergleich** des eigenen Verhaltens mit Personen mit ähnlichen Merkmalen, die mehr fahren.
- Gruppe 3: Monetärer Anreiz - Eine **Vergünstigung** auf eine Zusatzversicherung, wenn man mehr fährt.
- Gruppe 4: Zeit-Anreiz - ein zusätzlicher **Ferientag**, wenn man mehr fährt.
- Gruppe 5: Herausforderung mit Preisen - Winter-Bike-Challenge eines Unternehmens, in der die **besten Teilnehmenden**, die mehr fahren, Preise erhalten.

# Ansätze zur Zunahme des Velofahrens im Winter

Die Teilnehmenden sahen einen der folgenden Texte:

## **Gruppe 1: Kontrollgruppe/Nur Erfassung des eigenen Fahrverhaltens**

Du kannst dir selbst Ziele vornehmen, und im Online-Kalender oder der App überprüfen, ob du sie erreicht hast. Dein Ziel könnte sein, deine [Wert] Minuten pro Woche zu übertreffen.

## **Gruppe 2: Soziale Norm**

Du kannst dich über den Online-Kalender oder die App mit Personen vergleichen, die dir ähnlich sind. Aufgrund unserer bisherigen Daten verbringen Velofahrer:innen mit ähnlichen Merkmalen wie du im Winter durchschnittlich [Wert+17] Minuten pro Woche auf dem Velo.

## **Gruppe 3: Monetärer Anreiz**

Es konnten bereits Krankenkassen für die Winteraktion gewonnen werden. Sie würden sich bereit erklären, Velofahrer:innen, die im Winter durchschnittlich mindestens [Wert+17] Minuten pro Woche auf dem Velo verbringen, eine Ermässigung von 10% auf ihre Zusatzversicherung zu geben.

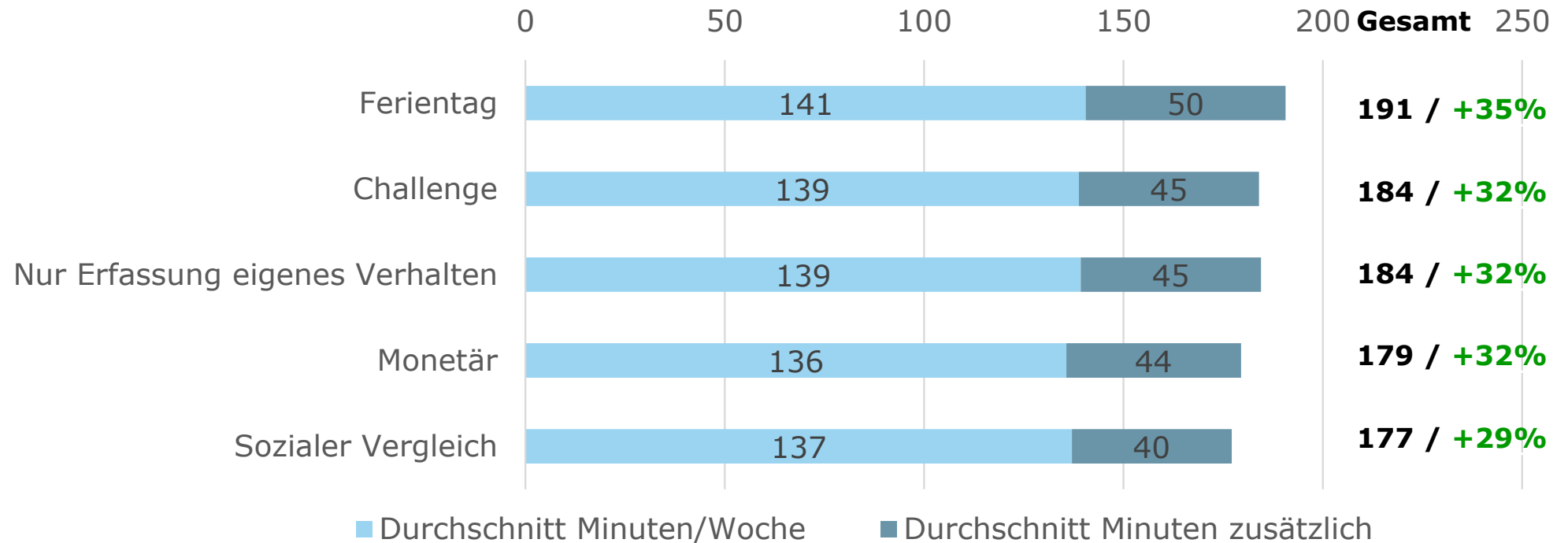
## **Gruppe 4: Zeit-Anreiz**

Dein:e Arbeitgeber:in würde sich bereit erklären, Velofahrer:innen, die im Winter durchschnittlich mindestens [Wert+17] Minuten pro Woche auf dem Velo verbringen, einen zusätzlichen freien Tag über die Osterzeit zu geben.

## **Gruppe 5: Herausforderung mit Preisen**

Verschiedene Sponsor:innen haben sich bereiterklärt, den Velofahrer:innen, die in der Rangliste im Winter ganz oben mitfahren, verschiedene Preise (z.B. Gutscheine für wetterfeste Kleidung, Velohelme, hochwertige Lampen) im Wert von bis zu 150.- pro Gewinn zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der bisherigen Daten, sind mindestens [Wert+17] Minuten pro Woche auf dem Velo nötig, um einen solchen Preis zu gewinnen.

## Steigerung der geplanten Fahrminuten je nach vorgeschlagener Massnahme



- Unabhängig von der vorgeschlagenen Massnahme haben die Befragten vor, im Winter deutlich mehr mit dem Velo zu fahren, wobei der zusätzliche Ferientag der grösste Anreiz zu sein scheint.
- Die durchwegs positive Intention zeigt, dass es eine klare Bereitschaft dafür gibt, das Velo im Winter häufiger zu nutzen.
- Berücksichtigt werden muss der so genannte «Attitude-Behavior-Gap». Die geäusserte Einstellung oder Intention ist noch kein Verhalten, weshalb ein solches Experiment in Realität und nicht nur hypothetisch durchgeführt werden müsste.

Fragen: „Wie lang bist du **im Winter** pro Woche durchschnittlich mit dem Velo unterwegs?“; nach Intervention: „Was denkst du: wie viele Minuten würdest du durch die Teilnahme an der Challenge zusätzlich pro Woche im Winter mit dem Velo fahren?“





## HSLU-Studie in Kooperation mit Pro Velo: Velofahren im Winter von Alltagsfahrerinnen

**Marcel Zbinden**  
Co-Projektleiter  
[marcel.zbinden@hslu.ch](mailto:marcel.zbinden@hslu.ch)

**Prof. Dr. Dominik Georgi**  
Co-Projektleiter  
[dominik.georgi@hslu.ch](mailto:dominik.georgi@hslu.ch)

**Laura Oswald**  
[laura.oswald@hslu.ch](mailto:laura.oswald@hslu.ch)

**Larissa Dahinden**  
[larissa.dahinden@hslu.ch](mailto:larissa.dahinden@hslu.ch)

Institut für Kommunikation und Marketing (IKM), HSLU

Luzern, 23. März 2022

FH Zentralschweiz

