



Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo

Erhebung der Regelungen und Inhalte in allen
Kantonen (Stand Anfang 2022)

Impressum

Auftraggeber und Herausgeber:	Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern
Autoren:	Daniel Baehler & Sylvain Badan Büro für Mobilität AG Hirschengraben 2, 3011 Bern www.bfmag.ch
Fachbegleitung und Unterstützung:	Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern Silvio Zala, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern
Vertrieb:	Der Bericht kann von der folgenden Website heruntergeladen werden: www.langsamverkehr.ch
Titelbild:	Christine Widmer / SRF
Copyright:	ASTRA / bfm, 2022
Zitiervorschlag:	Daniel Baehler und Sylvain Badan: Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo. Hrsg. Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern 2022.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
Glossar	7
Zusammenfassung	8
Résumé	12
Riassunto	16
1 Einleitung	20
2 Vorgehen	21
3 Organisation der Verkehrsinstruktion	22
3.1 Zuständige Organisation für die VI	22
3.2 Zuständigkeit für Inhalte der VI	24
3.3 Zuständigkeit für den Unterricht der VI	24
3.4 Finanzierung der VI	24
3.5 Einbezug der Eltern	26
4 Inhalte der Verkehrsinstruktion	27
4.1 Umfang der VI während der obligatorischen Schulzeit	27
4.2 Inhalte der Verkehrsinstruktion	29
4.2.1 Kindergarten (KG) 1. und 2. Jahr (1H-2H)	29
4.2.2 Primarschule / Unter- und Mittelstufe (1.-6. Klasse bzw. 3H-8H)	29
4.2.3 Oberstufe / Sekundarstufe I (7.-9. Klasse bzw. 9H-11H)	30
4.2.4 Sekundarstufe II / weiterführende Schulen	30
4.2.5 Kontrolle des vermittelten Wissens	31
4.3 Änderungen der VI in den letzten Jahren	31
4.4 Einschätzung der VI und geplante Entwicklungen in Zukunft	32
5 Velo-Verkehrsinstruktion	34
5.1 Umfang der Velo-Verkehrsinstruktion	34

5.2	Inhalte der Velo-Verkehrsinstruktion	36
5.2.1	Theorie-Themen der Velo-Verkehrsinstruktion	36
5.2.2	Velo-Verkehrsinstruktion in der Praxis: Schonraum und Strasse	36
5.3	Veloverfügbarkeit	41
5.4	Velofahrkompetenzen der Kinder	42
5.5	Weitere Angebote zum Velofahren	42
5.6	Veloprüfung	44
5.6.1	Übersicht und Schulstufe	44
5.6.2	Theorie-Prüfung	45
5.6.3	Praktische Prüfung	46
5.6.4	Form und Bewertung der Veloprüfung	47
5.6.5	Entwicklung der Veloprüfung und Gründe dafür	48
5.6.6	Gründe warum es keine Veloprüfung (mehr) gibt	48
5.7	Erfahrungen der Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren	49
6	Fazit	51
7	Anhang	52
7.1	Gesetzliche Regelungen der Verkehrsinstruktion	52
7.2	Stellenprozente für die Verkehrsinstruktion pro Kanton	54
7.3	Themen und Anzahl Lektionen VI (Theorie und Praxis) pro Kanton	55
	Schriftenreihen Langsamverkehr	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl Lektionen VI pro Kind und Kanton (ohne Städte mit Abweichungen, siehe Tabelle 2)	28
Abbildung 2: Total Lektionen Velo-Verkehrsinstruktion pro Kanton (ohne Städte mit Abweichungen, siehe Tabelle 3)	35
Abbildung 3: Verkehrsgarten der Stadtpolizei Winterthur (Quelle: Stadt Winterthur)	37
Abbildung 4: Verkehrsschulungsanlage des Kantons Genf in Grand-Lancy (Quelle: Kantonspolizei Genf)	37
Abbildung 5: Verkehrsgarten auf dem Pausenplatz der Primarschule „La Condémine“ in Bulle FR (Quelle: Büro für Mobilität AG)	37
Abbildung 6: Temporärer Verkehrsgarten auf dem alten Eisfeld in Glarus (Quelle: Kantonspolizei Glarus)	37
Abbildung 7: Mobiler Verkehrsgarten der Kantonspolizei Graubünden (Quelle: Kantonspolizei Graubünden)	37
Abbildung 8: Gymkhana Velo-Parcours des TCS (Quelle: TCS)	38
Abbildung 9: Klasse, in welcher erstmals Velo im Schonraum gefahren wird (bzw. wo nicht)	40
Abbildung 10: Klasse, in welcher erstmals Velo auf der Strasse gefahren wird (bzw. wo nicht)	40
Abbildung 11: Art der Veloprüfung und Schuljahr, in dem sie durchgeführt wird	45
Abbildung 12: Ablauf der Radfahrerprüfung im Kanton St. Gallen (Quelle: www.radfahrertest.ch)	46
Abbildung 13: Fest signalisierte Veloprüfungstrecken in der Stadt Zürich (Quelle: Stadt Zürich)	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuständige Organisation für die VI	22
Tabelle 2: Anzahl Lektionen Theorie und Praxis Verkehrsinstruktion	27
Tabelle 3: Anzahl Lektionen Theorie und Praxis Velo-Verkehrsinstruktion pro Kind	34
Tabelle 4: Klasse, in welcher erstmals im Schonraum bzw. auf der Strasse Velo gefahren wird	39
Tabelle 5: Stufe, in welcher die Theorie- und Praxis-Prüfung erfolgt (wo vorhanden)	44

Vorwort

Die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren führen die Kinder ins korrekte Verhalten im Strassenverkehr ein. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Jedoch erfolgt dieser Verkehrsunterricht in den Kantonen unterschiedlich. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat deshalb eine Erhebung über die verschiedenen Regelungen und Inhalte gemacht.

Auslöser für diese Bestandesaufnahme waren die grossen sprachregionalen Unterschiede in der Velonutzung auf dem Schulweg bei den 13- bis 15-Jährigen: Während 2015 in der Deutschschweiz 26% mit dem Velo zur Schule fahren, waren es in der Romandie 4% und im Tessin 5%. Zwei qualitative Studien zur Velonutzung von Kindern und Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt (2014) und in Yverdon-les-Bains (2021) gaben Hinweise auf deutliche Unterschiede bei der Verkehrsinstruktion bezüglich Velofahren im Rahmen des Schulunterrichts.

Eine alle Kantone umfassende Übersicht über die Regelungen und Inhalte der Verkehrsinstruktion, insbesondere auch zum Thema Velo, lag bisher nicht vor. Die vorliegende Zusammenstellung zeigt nun die aktuellen Unterschiede zwischen den Kantonen auf.

Was der Bericht nicht systematisch zeigt, sind die privaten Organisationen, die auf Wunsch an den Schulen Verkehrsunterricht vermitteln. Diese Organisationen werden häufig durch den Fonds für Verkehrssicherheit unterstützt. Der Fonds für Verkehrssicherheit erarbeitet dazu Empfehlungen für die Verkehrsbildung in der Schule für verschiedene Altersstufen. Ziel sind unter anderem aufbereitete Unterrichtslektionen, welche den Schulen zur Verfügung gestellt werden. Die vorliegende Bestandesaufnahme dient somit auch dem Fonds für Verkehrssicherheit als Grundlage für seine weiteren Aktivitäten. Immer mit dem Ziel, dass die Verkehrssicherheit bei den Schülerinnen und Schülern weiter erhöht wird.

Glossar

BE, GE, etc.	Kantone sind jeweils mit dem Kürzel bezeichnet, gleichnamige Städte immer ausgeschrieben, z.B. BE = Kanton Bern, Bern = Stadt Bern. In Kantonen, wo die VI teilweise durch Kommunal- oder Regionalpolizei-Korps durchgeführt wird, beziehen sich die aufgeführten Angaben jeweils auf die Kantonspolizei.
(E-)FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (E = mit Elektroantrieb), z.B. Inlineskates, Trottnette, Kickboards, Skateboards
Gymkhana	Geschicklichkeitsparcours, bei dem in einem Schonraum (z.B. Pausenplatz) verschiedene Elemente aufgestellt werden, welche es ermöglichen, den sicheren Umgang mit dem Velo zu üben (Details siehe 0)
H	Abkürzung zur Bezeichnung der Schulstufen gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der obligatorischen Schule (HarmoS), in der Romandie in Gebrauch, in der Deutschschweiz noch wenig verbreitet, Kindergarten = 1H und 2H, 1. Klasse Primarschule = 3H usw.
KG	Kindergarten (entspricht 1H und 2H)
SuS	Schülerinnen und Schüler
VI	Verkehrsinstruktion

Zusammenfassung

Ziel der vorliegenden Studie ist, eine gesamtschweizerische Übersicht zusammenzustellen, wie in den 26 Kantonen die (Velo-)Verkehrsinstruktion während der obligatorischen Schulzeit erfolgt. Dazu wurden die Verantwortlichen für die Verkehrsinstruktion (VI) in allen Kantonen sowie in der Stadt Zürich interviewt, zusätzlich wurden auch weitere Städte schriftlich kontaktiert, in denen nicht eine kantonale Instanz für die VI zuständig ist.

Organisation der Verkehrsinstruktion

Zuständig für die VI ist in 17 Kantonen alleine die Kantonspolizei, in acht Kantonen teilen sich Kantons- und Regional- oder Stadtpolizeien die Verantwortung für die VI (GR, JU, SG, SO, TI, VD, VS, ZH) und im Kanton AG sind die Regionalpolizeien alleine verantwortlich. Die zuständigen Polizeikorps sind mit unterschiedlich vielen Stellenprozenten ausgestattet, ein direkter Vergleich der Kantone ist nur eingeschränkt möglich, da nicht überall genaue Angaben möglich sind. Dort wo dies möglich ist, zeigen sich aber grosse Unterschiede, so stehen in GE lediglich 1.3 Stellenprozent pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner zur Verfügung, in BS hingegen 4.6. Die für die VI zuständigen Polizei-Abteilungen sind jeweils für die Inhalte der VI selbst verantwortlich. Die VI wird grösstenteils direkt durch Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren erteilt, diese beschäftigen sich in den meisten Kantonen ausschliesslich mit VI, teilweise haben sie noch weitere Präventionsaufgaben und in einigen, meist kleineren, Kantonen führen sie daneben allgemeine Polizeiarbeiten aus. Auch Lehrpersonen leisten in den meisten Kantonen einen wichtigen Beitrag zur VI, teils sind deren Aufgaben klar geregelt, teils ist es ihnen offen gelassen, ob und wie viele Inhalte sie zusätzlich zur Polizei aufgreifen. Schliesslich werden auch die Eltern einbezogen. Grundsätzlich beruht die VI in der Schweiz auf dem Zusammenspiel zwischen Schule, Polizei und Eltern. Die Polizei tritt mit den Eltern meist nur indirekt über Publikationen oder sogenannte «Elternbriefe» in Kontakt, teilweise auch über Elternabende oder die Teilnahme der Eltern am Unterricht.

Finanziert wird die VI in fast allen Kantonen direkt durch die Kantone bzw. Gemeinden, wo Stadt- oder Regionalpolizeien zuständig sind, mit Ausnahme der Kantone VS und ZH, wo die Kantonspolizei den Gemeinden bzw. Schulgemeinden ihre Leistungen in Rechnung stellt. In vielen Deutschschweizer Kantonen wurde die Finanzierung der VI in den letzten Jahren im Rahmen von Sparmassnahmen zur Diskussion gestellt, aber letztlich gab es nirgendwo Kürzungen oder Abschaffungen, allenfalls wurde die Organisation angepasst oder Zuständigkeiten neu organisiert.

Inhalte der VI

Während der obligatorischen Schulzeit (Kindergarten bis 9. Klasse bzw. 1H-11H) wird in allen Kantonen VI erteilt. Die Anzahl Lektionen unterscheidet sich zwischen den Kantonen stark: während der Kanton FR 10 Lektionen VI erteilt, GE sowie VD 11, sind es im Kanton ZG 35 und in der Stadt Zürich insgesamt 36 Lektionen; der Mittelwert für die ganze Schweiz liegt bei 19. Die Anzahl Theorie-Lektionen variiert zwischen 5 in VD (Kantonspolizei, ohne 9 Regionalpolizeien) und 20 in ZG (Mittelwert: 11), die Praxis-Lektionen zwischen 4 in den Kantonen FR, GE und VD (nur Kantonspolizei) und 25 in Zürich (Mittelwert: 9). Unterschiede zeigen sich zwischen Städten, in denen die Stadtpolizei VI erteilt, und dem übrigen Kantonsgebiet, wo das Angebot jeweils deutlich kleiner ist. Auch zwischen den Sprachregionen erscheinen gewisse Unterschiede: in den meisten

Deutschschweizer Kantonen werden mehr VI-Lektionen unterrichtet als in der lateinischen Schweiz. Die VI beginnt überall zu Beginn der obligatorischen Schulzeit, endet jedoch unterschiedlich früh: zwischen der 4. oder 5. Klasse (6H oder 7H) in AG, SH sowie TI, und dem Ende der obligatorischen Schulzeit (9. / 11H) in 11 Kantonen (BE, BL, GL, GR, LU, NE, NW, SO, VS, ZG, ZH).

Die Inhalte der VI sind in den Grundzügen gleich, auf die Fussgängerausbildung folgt der Einbezug von Fahrzeugen, insbesondere des Velos, Strassenverkehrsregeln und schliesslich wird vielerorts mit Inhalten zur Verkehrssicherheit und Verkehrsunfällen abgeschlossen. Im Detail bestehen jedoch kantonal ab der 1. Klasse (3H) relativ grosse Unterschiede, so werden beispielsweise Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) wie z.B. Trottinette nicht überall thematisiert und Verkehrssicherheits-Aspekte (wie Fahrfähigkeit, Unfallursachen, -verhütung und -folgen) in der Oberstufe in sehr unterschiedlichem Umfang.

Nach der obligatorischen Schulzeit wird in der Deutschschweiz nur an einzelnen Berufs- oder Mittelschulen unterrichtet, wohingegen in den Kantonen JU und VS flächendeckend und in den Kantonen NE und VD mindestens an allen Berufsschulen Lektionen angeboten werden.

Inhalte und Struktur der VI haben sich in den meisten Kantonen in den letzten Jahren nicht verändert, einzelne haben den Umfang reduzieren müssen oder zum Beispiel die Veloprüfung abgeschafft (Chur, JU); aber es gibt auch Beispiele, wo die VI ausgebaut werden konnte (ZG). Das bisherige Angebot wird in den meisten Kantonen als genügend angesehen, um die nötigen Bedürfnisse abzudecken, auch wenn im Bereich der Prävention mehr immer wünschenswert ist. So sind in den meisten Kantonen keine grösseren Veränderungen geplant in den nächsten Jahren, teilweise wird aber der Ausbau des Angebots angestrebt oder bereits konkret geplant.

Velo-Verkehrsinstruktion

Auch bei den velobezogenen Inhalten der VI variiert die Anzahl an Lektionen stark (eine allfällige Veloprüfung mitgezählt), zwischen dem Kanton VD (nur Kantonspolizei) mit 4 Lektionen, Lausanne sowie dem VS mit 5 und dem Kanton ZG mit 17 Lektionen (Mittelwert: 10). Während es auch in der Deutschschweiz grosse Unterschiede zwischen den Kantonen gibt, wird zudem ein Röstigraben erkennbar. Die Kantone der lateinischen Schweiz bieten alle eine tiefe Anzahl Lektionen an, was teilweise aber auch mit der Abwesenheit einer Veloprüfung zusammenhängt.

Die Inhalte der Theorie-Lektionen unterscheiden sich nicht stark: sie beinhalten einerseits die Velo-Bestandteile und die Schutzausrüstung und andererseits werden die wichtigsten Verkehrs- sowie Verhaltensregeln thematisiert, die Vortrittsregeln und die Manöver. Der Praxis-Unterricht existiert in zwei Formen: im Schonraum oder im Verkehr. Für erstere Form haben viele Kantone fest installierte Verkehrsgärten oder Verkehrsschulungsanlagen, teilweise auch mobile Verkehrsgärten oder Zubehör, um auf einem Pausenplatz einen Geschicklichkeitsparcours einzurichten. Mit Ausnahme von zwei Kantonen wird jeweils zunächst eine Lektion oder mehr im Schonraum gefahren, in zwei Ortschaften im Kanton GL bereits in der 1. Klasse (3H) und im Kanton BE ab der 2. (4H), in den meisten Kantonen in der 3. (5H) oder in der 4. (6H), im Kanton GE sowie VD (nur Kantonspolizei) gar erst in der 6. (8H). Im Verkehr wird meistens jeweils ein Jahr später erstmals Velo gefahren, ausser in GE, wo gar nicht im Verkehr gefahren wird, und in AI, wo die Einführung erst geplant ist. Im Kanton ZH wird in der 5. (7H) nach einem kurzen Parcours im Schonraum auf der Strasse gefahren. In einer Region des Kantons VD (Ouest lausannois) werden hingegen gar keine Praxis-Lektionen auf dem Velo durchgeführt, weder im Schonraum noch im Verkehr.

Im Verkehrsgarten wird den Kindern, insbesondere bei längerer Anreise, oft ein Velo zur Verfügung gestellt. Für das praktische Velofahren auf dem Schulhof / Pausenplatz, im Verkehr und, wo eine solche existiert, die praktische Veloprüfung, müssen die Schülerinnen und Schüler (SuS) hingegen ihr eigenes Velo mitbringen. Die meisten haben auch eines oder können eines organisieren, und sonst bietet die Polizei meistens einige an. Der Zustand der Velos der Kinder ist jedoch oft nicht ideal, entweder passt das Velo von der Grösse nicht oder ist nicht fahr- oder gar strassentauglich.

Die meisten Kinder weisen zu Beginn der Velo-Verkehrsinstruktion grundlegende Fahrkompetenzen für das Velofahren im Schonraum auf, nur in Ausnahmefällen können SuS gar nicht Rad fahren. Fürs Velofahren im Verkehr sind die Kompetenzen jedoch, besonders ausserhalb von ländlichen Regionen, nicht immer genügend und können nicht im Rahmen der VI erworben werden. Zu diesem Zweck, wie auch allgemein zur Förderung des Velofahrens, existieren diverse Angebote, auf welche Schulen zurückgreifen können, diese werden jedoch in sehr unterschiedlichem Ausmass genutzt.

Mit Ausnahme von BL, GR, VD und VS kennen alle Kantone mindestens eine theoretische Veloprüfung. Eine Praxisprüfung findet meistens auch statt, mit Ausnahme der Stadt Chur und der Kantone BS und TI sowie in weiten Teilen der Kantone TG und ZH sowie vier Gemeinden in SG. Die Schulstufe, in der die Veloprüfung durchgeführt wird, variiert: in vier Kantonen findet diese bereits in der 4. Klasse statt (6H) (AG, AI, SO und SZ), in den meisten Kantonen dann in der 5. Klasse (7H) und in einigen erst in der 6. (8H) (AR, BS, GE, NE, SG, Stadt Winterthur). Die Praxisprüfung findet in drei Kantonen im Schonraum statt (AI, GE, GL: mit Ausnahme von Glarus und Riedern) und in allen andern (mindestens zu einem Teil) auch auf der Strasse, im Verkehr. Somit absolvieren in vielen Kantonen die SuS bereits vor dem 12. Altersjahr (das in der Regel in der 6. Klasse / 8H erreicht wird) die Veloprüfung, obwohl seit dem 1.1.2021 neu das Velofahren auf dem Trottoir bis zu diesem Alter (unter gewissen Umständen) erlaubt ist. Die Teilnahme an der Velo-Praxisprüfung ist überall sehr hoch, nur Einzelne nehmen nicht teil, und wo es eine Bewertung gibt, bestehen meist weit über 90% der Kinder die Prüfung. Die Theorieprüfung wird in fast allen Kantonen seit einigen Jahren mit dem Online-Angebot «Radfahrertest.ch» absolviert. Die Veloprüfung existiert in den meisten Kantonen seit Jahrzehnten und es wird aus verschiedenen Gründen daran festgehalten. In Kantonen, wo es keine (mehr) gibt, werden oft mangelnde personelle Ressourcen angeführt, aber auch pädagogische Gründe und die Tatsache, dass zum Velofahren gesetzlich keine Prüfung vorgeschrieben ist. In der Stadt Chur wurde die praktische Prüfung 2021 aus Sicherheitsgründen abgeschafft.

Schliesslich haben die VI-Verantwortlichen in den meisten Kantonen in den letzten Jahren beobachtet, dass zwar nicht das Velofahren an sich abgenommen hat, aber die Velofahrkompetenzen tendenziell schlechter geworden sind. In einigen, meist eher ländlichen, Kantonen wurde hingegen keine Verschlechterung beobachtet.

Fazit

Der vorliegende Vergleich der Verkehrsinstruktion in der obligatorischen Schulzeit hat gezeigt, dass in allen Kantonen die Polizei an den obligatorischen Schulen Verkehrsprävention unterrichtet. Bis zur 1. Klasse (3H) haben alle Kinder gelernt, die Strasse sicher zu überqueren. Anschliessend bestehen aber zahlreiche Unterschiede, bezüglich Einbezugs der Lehrpersonen und der Eltern, im Umfang der VI (Anzahl Lektionen), hinsichtlich des Alters, in dem die verschiedenen Inhalte in

Theorie und Praxis vermittelt werden, und ob und in welcher Form die Velo-Kenntnisse theoretisch und praktisch geprüft werden. Diese Unterschiede bestehen zwischen den verschiedenen Kantonen sowie innerhalb jener Kantone, in denen nicht – oder nicht alleine – die Kantonspolizei für die VI zuständig ist, aber auch zwischen den Regionen oder insbesondere zwischen Städten und übrigen Gebieten.

Was Jugendliche nach Ende der Sekundarstufe I (9. Klasse bzw. 11H) in Theorie und Praxis zum Thema Velofahren gelernt haben, unterscheidet sich somit stark von Kanton zu Kanton und teilweise auch innerhalb von Kantonen. Wobei hier private Organisationen, die auf Wunsch der Schulen Verkehrsinstruktionen vermitteln, nicht systematisch berücksichtigt sind. Insgesamt kann aber festgestellt werden, dass angesichts der immer stärkeren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch die öffentliche Hand der Einbezug der Kinder und Jugendlichen besondere Aufmerksamkeit erfordert. Das ASTRA will in Zusammenarbeit mit dem Fonds für Verkehrssicherheit, dass die Verkehrssicherheit bei den Schülerinnen und Schülern weiter erhöht und die bestehenden regionalen Unterschiede bei der Verkehrsinstruktion reduziert werden. Die vorliegende Bestandsaufnahme bildet dafür eine Grundlage.

Résumé

L'objectif de la présente étude est d'établir une vue d'ensemble, pour toute la Suisse, de la manière dont l'éducation routière (cycliste) est dispensée dans les 26 cantons durant la scolarité obligatoire. Pour ce faire, les responsables de l'éducation routière (ER) ont été interviewés dans tous les cantons ainsi que dans la ville de Zurich, et des contacts par écrit ont été établis avec d'autres villes où l'ER n'est pas dispensée par une instance cantonale.

Organisation de l'éducation routière

Dans 17 cantons, la police cantonale est seule responsable de l'ER. Dans huit cantons, les polices cantonales et régionales ou communales se partagent la responsabilité de l'ER (GR, JU, SG, SO, TI, VD, VS, ZH) et dans le canton d'AG, les polices régionales sont seules responsables. Les corps de police compétents sont dotés de ressources humaines différentes. Dès lors, une comparaison directe entre les cantons n'est possible que de manière limitée, car tous les cantons ne peuvent pas fournir des données précises. Là où cela est possible, on constate néanmoins de grandes différences : GE dispose de 1,3 % d'équivalents plein temps pour 1'000 habitantes et habitants, contre 4,6 % à BS. Les corps de police responsables de l'ER sont eux-mêmes responsables des contenus enseignés. La plupart des leçons d'éducation routière sont dispensées directement par des agent-es de police qui, dans la plupart des cantons, s'occupent exclusivement de l'éducation routière ainsi que, parfois, d'autres tâches de prévention. Dans certains cantons, généralement plus petits, les agent-es effectuent des travaux généraux de police en plus de l'ER. Dans la plupart des cantons, le corps enseignant apporte également une contribution importante à l'ER. Parfois, ses tâches sont clairement définies, parfois il leur est libre d'aborder ou non des contenus supplémentaires d'ER. Enfin, les parents sont variablement impliqués. Le principe de l'ER en Suisse est de reposer sur l'interaction entre l'école, la police et les parents. La police n'entre généralement en contact avec les parents qu'indirectement, par des publications ou « lettres aux parents », parfois aussi lors de réunions des parents ou de leur participation aux cours.

Dans presque tous les cantons, l'ER est financée directement par les cantons, où par les communes, là où les polices communales ou régionales sont compétentes. Pour les cantons de VS et ZH, la police cantonale facture ses prestations aux communes. Dans de nombreux cantons alémaniques, le financement de l'ER a été discuté ces dernières années dans le cadre de mesures d'économie, sans que cela ne débouche, au final, sur des restrictions budgétaires. L'organisation des cours a en revanche été adaptée ou les responsabilités réorganisées.

Contenu de l'éducation routière

Pendant la scolarité obligatoire (du jardin d'enfants à la 9^{ème} année ou 1^{ère} Harnos (H)-11H), l'ER est dispensée dans tous les cantons. Le nombre de leçons varie fortement d'un canton à l'autre : de 10 dans le canton de FR, 11 pour GE et VD, à 35 dans le canton de ZG et 36 pour la ville de Zurich. La moyenne pour toute la Suisse est de 19. Le nombre de leçons de théorie varie entre 5 dans le canton de VD (que la police cantonale, sans les 9 polices régionales et communales) et 20 à ZG (moyenne : 11), les leçons pratiques entre 4 dans les cantons de FR, GE, GR et VD (que police cantonale) et 25 à Zurich (moyenne : 9). Des différences apparaissent entre les villes et régions où une police communale ou régionale enseigne l'ER et le reste du territoire cantonal. L'offre cantonale est à chaque fois nettement plus faible. Des différences apparaissent également entre les

régions linguistiques : la plupart des cantons alémaniques dispensent plus de leçons d'ER que les cantons de Suisse latine. L'ER commence partout au début de la scolarité obligatoire, mais se termine plus ou moins tôt : entre la 6H ou 7H en AG, SH et TI, et la fin de la scolarité obligatoire (11H) dans 11 cantons (BE, BL, GL, GR, LU, NE, NW, SO, VS, ZG, ZH).

Les thèmes de l'ER sont dans les grandes lignes les mêmes. La formation à la mobilité piétonne est suivie de l'intégration des véhicules, en particulier du vélo, des règles de la circulation routière et se termine souvent par des contenus liés à la sécurité routière et aux accidents de la circulation. Dans le détail, il existe toutefois des différences relativement importantes entre les cantons à partir de la 3H ; ainsi, les engins assimilés à des véhicules (EAV) tels que les trottinettes ne sont pas thématiques partout et les aspects de sécurité routière (tels que l'aptitude à la conduite, les causes, la prévention et les conséquences d'un accident) le sont de manière très variable au secondaire I.

Après la scolarité obligatoire, en Suisse alémanique, l'ER n'est dispensée que dans certaines écoles du secondaire II, alors que dans les cantons de JU et VS, des leçons sont proposées sur l'ensemble du territoire et dans les cantons de NE et VD au moins dans toutes les écoles professionnelles.

Dans la plupart des cantons, le contenu et la structure de l'ER n'ont pas changé au cours des dernières années, certains ont dû réduire le volume ou supprimer par exemple l'examen vélo (Coire, JU), mais il existe aussi des exemples où l'ER a pu être développée (ZG). Dans la plupart des cantons, l'offre actuelle est considérée comme suffisante pour couvrir les besoins, même s'il est toujours souhaitable d'en faire plus dans le domaine de la prévention. Ainsi, dans la plupart des cantons, aucun changement majeur n'est prévu pour les prochaines années, mais l'extension de l'offre est parfois envisagée ou déjà concrètement planifiée.

Education routière à vélo

Pour les contenus de l'ER relatifs au vélo, le nombre de leçons varie également fortement (en comptant un éventuel examen vélo), entre le canton de VD (que police cantonale) avec 4 leçons, Lausanne ainsi que le VS avec 5 et le canton de ZG avec 17 leçons (moyenne : 10). Alors qu'il existe aussi de grandes différences entre les cantons en Suisse alémanique, un Röstigraben apparaît. Les cantons latins proposent tous un nombre restreint de leçons, ce qui est en partie lié à l'absence d'examen de conduite cycliste.

Par contre, les contenus des leçons théoriques ne diffèrent pas beaucoup : ils comprennent d'une part les composantes du vélo et l'équipement de protection et, d'autre part, les principales règles de circulation et de comportement, les règles de priorité et les manœuvres. L'enseignement pratique existe sous deux formes : dans un espace protégé ou dans la circulation. Pour la première forme, de nombreux cantons disposent de jardins de la circulation ou de pistes d'éducation routière fixes, parfois aussi de jardins de circulation mobiles ou d'accessoires permettant d'aménager un parcours d'habileté dans une cour d'école. A l'exception de deux cantons, l'éducation pratique à vélo commence toujours par une leçon ou plus dans un espace protégé, dans deux localités du canton de GL dès la 3H et dans le canton de BE à partir de la 4H, dans la plupart des cantons en 5H ou en 6H, et à GE et VD en 8H. La pratique du vélo dans la circulation se fait généralement dès l'année suivante, sauf dans le canton de Genève, où tous les élèves du canton circulent dans le jardin de circulation, et dans le canton d'AI, où son introduction est seulement prévue. Dans le canton de ZH, les élèves circulent dans le trafic après un court parcours dans un espace protégé en 7H. A noter que dans une région du canton de VD (Ouest lausannois), il n'existe pas de leçons

de pratique à vélo, ni en milieu protégé, ni dans la circulation.

Au jardin de circulation, un vélo est souvent mis à disposition des élèves, en particulier lorsqu'ils et elles viennent de loin. Pour la pratique du vélo dans la cour d'école, dans le trafic et, là où il existe, pour l'examen pratique, les élèves doivent en revanche apporter leur propre vélo (à l'exception de NE). La plupart des élèves disposent d'un vélo ou peuvent s'en faire prêter. La police en propose généralement quelques-uns. Cependant, l'état des vélos des enfants n'est souvent pas idéal : soit la taille n'est pas adaptée, soit le vélo n'est pas en état de rouler ou d'emprunter la route.

Au début de l'éducation routière à vélo, la plupart des enfants possèdent les compétences de base pour faire du vélo dans un espace protégé ; il n'arrive que de manière exceptionnelle que les élèves ne sachent pas du tout faire du vélo. Cependant, les compétences pour faire du vélo dans la circulation ne sont pas toujours suffisantes, surtout en dehors des régions rurales, et ne peuvent pas être acquises dans le cadre de l'ER. Dans ce but, comme pour la promotion du vélo en général, il existe diverses offres auxquelles les écoles peuvent recourir, mais elles sont utilisées de manière très variable.

A l'exception de BL, GR, VD et VS, tous les cantons connaissent au moins un test théorique pour cyclistes. La plupart du temps, un examen pratique est également organisé, à l'exception de la ville de Coire et des cantons de BS et TI, ainsi que dans une grande partie des cantons de TG et ZH et dans quatre communes de SG. Le niveau scolaire auquel l'examen de vélo est organisé varie : dans quatre cantons, il a lieu dès la 6H (AG, AI, SO et SZ), dans la plupart des cantons en 7H et dans quelques-uns seulement en 8H (AR, BS, GE, NE, SG, Winterthur). Dans trois cantons, l'examen pratique a lieu dans un espace protégé (AI, GE, GL : à l'exception de Glaris et Riedern) et dans tous les autres (au moins en partie) sur la route, dans la circulation. Ainsi, dans de nombreux cantons, les élèves passent l'examen de conduite cycliste avant l'âge de 12 ans (généralement atteint en 8H), bien que depuis le 1^{er} janvier 2021, il soit désormais permis de circuler à vélo sur le trottoir jusqu'à cet âge (dans certaines circonstances). La participation à l'examen pratique est partout très élevée et plus de 90% des enfants réussissent l'examen. Dans presque tous les cantons, l'examen théorique est passé depuis quelques années à l'aide de l'outil en ligne « testcyclistes.ch ». L'examen de vélo existe depuis des décennies dans la plupart des cantons et il est maintenu pour différentes raisons. Dans les cantons où il n'existe pas (ou plus), on invoque souvent le manque de ressources personnelles, mais aussi des raisons pédagogiques et le fait que la loi n'impose pas d'examen pour faire du vélo. Dans la ville de Coire, l'examen pratique a été supprimé en 2021 pour des raisons de sécurité.

Enfin, dans la plupart des cantons, les responsables de l'ER ont constaté ces dernières années que si la pratique du vélo n'a pas diminué en soi, les compétences en la matière ont eu tendance à se dégrader. En revanche, dans certains cantons, généralement plutôt ruraux, aucune détérioration n'a été observée.

Conclusion

La présente étude sur l'éducation routière pendant la scolarité obligatoire a montré que dans tous les cantons, la police enseigne la prévention routière dans les écoles obligatoires. Jusqu'à la 3H, tous les enfants ont appris à traverser la route en toute sécurité. Par la suite, il existe cependant de nombreuses différences en ce qui concerne l'implication du corps enseignant et des parents,

l'étendue de l'ER (nombre de leçons), l'âge auquel les différents contenus sont enseignés en théorie et en pratique, et si et sous quelle forme les connaissances en matière de vélo sont testées en théorie et en pratique. Ces différences existent entre les différents cantons ainsi qu'au sein des cantons où la police cantonale n'est pas seule responsable de l'ER (donc entre les régions et les villes d'un canton).

Ce que les jeunes ont appris en théorie et en pratique sur le thème du vélo à la fin du secondaire I (11H) varie donc fortement d'un canton à l'autre et en partie aussi au sein des cantons. Cependant, ce rapport ne tient pas compte systématiquement des organisations privées qui dispensent de l'ER sur demande des écoles. Dans l'ensemble, nous constatons qu'au vu de la promotion toujours plus forte de la mobilité piétonne et cycliste par les pouvoirs publics, l'implication des enfants et des jeunes nécessite une attention particulière. En collaboration avec le Fonds de sécurité routière, l'OFROU veut continuer à améliorer la sécurité routière chez les élèves et réduire les différences régionales existantes en matière d'éducation routière. Le présent état des lieux constitue une base pour y parvenir.

Riassunto

Il fine del presente studio è quello di presentare una panoramica a livello nazionale su come l'educazione stradale (con focus sulla mobilità ciclabile) viene impartita durante la scuola dell'obbligo nei 26 cantoni. A tale scopo sono stati intervistati i responsabili dell'educazione stradale in tutti i cantoni e nella città di Zurigo. Inoltre, sono state contattate per iscritto altre città dove l'autorità cantonale non è responsabile dell'educazione stradale.

Organizzazione dell'educazione stradale

In 17 cantoni la polizia cantonale è responsabile dell'educazione stradale, in otto cantoni la responsabilità dell'educazione stradale è condivisa tra la polizia cantonale e quella regionale o comunale (GR, JU, SG, SO, TI, VD, VS, ZH) e nel Canton Argovia (AG) è responsabile solo la polizia regionale. I corpi di polizia incaricati sono dotati in maniera differente di personale, quindi un confronto diretto tra i cantoni è possibile solo in misura limitata, poiché non sono disponibili ovunque informazioni precise. Tuttavia, dove ciò è possibile, si notano grandi differenze: per esempio nel Canton Ginevra (GE) ci sono solo 1,3 equivalenti a tempo pieno per 1.000 abitanti, mentre nel Canton Basilea Città (BS) ce ne sono 4,6. I servizi di polizia responsabili dell'educazione stradale sono responsabili anche del contenuto della stessa. Nella maggior parte dei cantoni, gli istruttori si occupano esclusivamente dell'educazione stradale, in alcuni cantoni svolgono anche altri compiti di prevenzione, e in alcuni cantoni, perlopiù più piccoli, compiono anche un lavoro generale di polizia. Nella maggior parte dei cantoni anche gli insegnanti danno un importante contributo all'educazione stradale. In alcuni casi i loro compiti sono chiaramente regolati, in altri è lasciato a loro se e quanto contenuto assumersi oltre alla polizia. Inoltre anche i genitori sono coinvolti. In linea di principio l'educazione stradale in Svizzera si basa sull'interazione tra scuola, polizia e genitori. La polizia di solito contatta i genitori solo indirettamente attraverso pubblicazioni o le cosiddette "lettere ai genitori", oppure anche attraverso le serate dei genitori o la partecipazione dei genitori alle lezioni.

In quasi tutti i cantoni, l'educazione stradale è finanziata direttamente dai cantoni o dai comuni in cui sono responsabili le forze di polizia comunali o regionali, ad eccezione dei cantoni Vallese (VS) e Zurigo (ZH), dove la polizia cantonale fa pagare i servizi ai comuni o alle comunità scolastiche. In molti cantoni della Svizzera tedesca, il finanziamento dell'educazione stradale è stato discusso negli ultimi anni nel contesto di misure di riduzione dei costi, ma alla fine non ci sono stati tagli o soppressioni da nessuna parte. Al massimo è stata adattata l'organizzazione o le responsabilità sono state riorganizzate.

Contenuto dell'educazione stradale

Durante la scuola dell'obbligo (dall'asilo alla 9a classe o 1H-11H), l'educazione stradale è impartita in tutti i cantoni. Il numero di lezioni varia molto tra i cantoni: mentre nel Cantone Friburgo (FR) vengono impartite 10 lezioni di educazione stradale, a Ginevra (GE) e Vaud (VD) 11, il Canton Zugo (ZG) ne impartisce 35 e la città di Zurigo 36; la media per tutta la Svizzera è 19. Il numero di lezioni di teoria varia tra 5 nel Canton Vaud (solo polizia cantonale, senza i 9 corpi di polizia regionali e comunali) e 20 nel Canton Zugo (ZG) (media: 11), il numero di lezioni di pratica tra 4 nei cantoni FR, GE, GR e VD (solo polizia cantonale) e 25 a Zurigo (media: 9). Ci sono differenze tra le città dove la polizia municipale dà lezioni di educazione stradale e il resto del cantone, dove

il numero di lezioni offerte è notevolmente inferiore. Ci sono anche alcune differenze tra le regioni linguistiche: nella maggior parte dei cantoni di lingua tedesca della Svizzera, si insegna più educazione stradale che nella Svizzera latina. L'educazione stradale inizia ovunque all'inizio della scuola dell'obbligo, ma termina in momenti diversi: tra la 4a o 5a classe (6H o 7H) nei cantoni Argovia (AG), Sciaffusa (SH) e Ticino (TI), e alla fine della scuola dell'obbligo (9a / 11H) in 11 cantoni (BE, BL, GL, GR, LU, NE, NW, SO, VS, ZG, ZH).

I contenuti dell'educazione stradale sono fondamentalmente gli stessi; l'educazione dei pedoni è seguita dall'inclusione dei veicoli, specialmente le biciclette, le regole del traffico stradale e infine, in molti luoghi, il corso si conclude con contenuti sulla sicurezza stradale e gli incidenti stradali. Nel dettaglio, tuttavia, ci sono differenze cantonali relativamente grandi a partire dalla prima classe (3H). Per esempio, i mezzi simili ai veicoli (MSV) come gli scooter non sono discussi ovunque, e gli aspetti della sicurezza stradale (come la capacità di guida, le cause, la prevenzione e le conseguenze degli incidenti) sono discussi in misura molto diversa nelle classi superiori.

Dopo la scuola dell'obbligo nella Svizzera tedesca, le lezioni vengono impartite solo in singole scuole professionali o secondarie, mentre nei cantoni di Giura (JU) e Vallese (VS), le lezioni vengono offerte in modo generalizzato e nei cantoni di Neuchâtel (NE) e Vaud VD almeno in tutte le scuole professionali.

Negli ultimi anni, e per la maggior parte dei cantoni, il contenuto e la struttura dell'educazione stradale non sono cambiati. Alcuni cantoni hanno dovuto ridurre la portata o, per esempio, abolire il test per ciclisti (Coira, JU), ma ci sono anche esempi in cui l'educazione stradale potrebbe essere ampliata (ZG). Nella maggior parte dei cantoni, l'offerta esistente è considerata sufficiente a coprire i bisogni, anche se un ampliamento nel campo della prevenzione sarebbe auspicabile. Nella maggior parte dei cantoni non sono previsti grandi cambiamenti nei prossimi anni, ma in alcuni casi si sta cercando o si sta già pianificando l'espansione dei servizi.

Educazione stradale per la mobilità ciclabile

Il numero di lezioni varia molto anche per quanto riguarda il contenuto dell'educazione stradale per ciclisti (incluso un eventuale test per ciclisti): tra il Canton Vaud (VD) con solo 4 lezioni, Losanna e il Canton Vallese (VS) con 5 e il Canton Zugo (ZG) con 17 lezioni (valore medio: 10). Mentre da una parte ci sono grandi differenze tra i cantoni della Svizzera tedesca, appare dall'altra un *Röstigraben*. I cantoni della Svizzera latina offrono tutti un minore numero di lezioni, ma questo è in parte dovuto all'assenza del test per ciclisti.

I contenuti delle lezioni teoriche non differiscono molto: da un lato, includono i componenti della bicicletta e l'equipaggiamento di protezione, e dall'altro, vengono discusse le più importanti regole del traffico e di comportamento, le regole del diritto di precedenza e le manovre in bici. Le lezioni pratiche esistono in due forme: in zona protetta o nel traffico. Per le lezioni in zona protetta, molti cantoni hanno installato permanentemente giardini del traffico o strutture di educazione del traffico, e alcuni hanno anche giardini del traffico mobili o attrezzature per allestire un corso di abilità sui cortili delle scuole. Ad eccezione di due cantoni, una lezione o più è data dapprima in zona protetta, in due località del Canton Glarona (GL) già in 1a classe (3H) e nel Canton Berna (BE) dalla 2a (4H), nella maggior parte dei cantoni in 3a (5H) o in 4a (6H), nel Canton Ginevra (GE) come pure Vaud (VD) solo in 6a (8H). Nel traffico, la bicicletta è di solito introdotta per la prima volta un anno dopo, tranne nel Canton Ginevra (GE), dove non si svolgono giri pratici nel

traffico, e nel Canton Appenzello Interno (AI), dove l'introduzione è solo pianificata. Nel Canton Zurigo (ZH), in 5. classe (7H) e dopo un breve percorso in giardino protetto, si va in bici sulla strada. In una regione del Cantone Vaud (VD) (Ouest lausannois), invece, non si danno affatto lezioni pratiche, né in area protetta né nel traffico.

Nei giardini del traffico ai bambini è spesso fornita una bicicletta, soprattutto se vengono da lontano. Tuttavia, per la pratica in bicicletta nei cortili delle scuole, nel traffico e, dove esiste, per la prova pratica in bicicletta, gli alunni devono portare la propria bicicletta. La maggior parte degli alunni possiede una bicicletta o può organizzarne una, altrimenti la polizia di solito ne fornisce qualcuna. Tuttavia, le condizioni delle biciclette dei bambini spesso non sono ideali perché o la taglia della bici non è corretta o la bici non è in condizioni adeguate per circolare sulla strada.

La maggior parte dei bambini, all'inizio dell'educazione ciclistica/stradale, ha le competenze di base per andare in bicicletta in area protetta; solo in casi eccezionali i bambini non riescono affatto ad andare in bicicletta. Tuttavia, per andare in bicicletta nel traffico, soprattutto fuori dalle zone rurali, le competenze non sono sempre sufficienti e non possono essere acquisite durante l'educazione stradale. Per questo scopo, così come per la promozione del ciclismo in generale, ci sono varie offerte a cui le scuole possono ricorrere, ma queste sono utilizzate in misura molto diversa tra loro.

Ad eccezione dei cantoni Basilea Campagna (BL), Grigioni (GR), Vaud (VD) e Vallese (VS), tutti i cantoni hanno conoscenza di almeno un test teorico per ciclisti. Nella maggior parte dei casi si svolge anche una prova pratica, ad eccezione della città di Coira e dei Cantoni Basilea Città (BS) e Ticino (TI), così come in gran parte dei Cantoni Turgovia (TG) e Zurigo (ZH) e in quattro comuni del Canton San Gallo (SG). Il livello scolastico in cui viene effettuato il test del ciclista varia: in quattro cantoni ha luogo già in 4a classe (6H) (AG, AI, SO e SZ), nella maggior parte dei cantoni in 5a classe (7H) e in alcuni solo in 6a classe (8H) (AR, BS, GE, NE, SG, città di Winterthur). In tre cantoni, l'esame pratico si svolge in area protetta (AI, GE, GL: ad eccezione delle località Glarona e Riedern) e in tutti gli altri (almeno in parte) sulla strada, nel traffico. Così, in molti cantoni, gli alunni completano il test per ciclisti prima dei 12 anni (di solito in 6a classe / 8H), anche se dal 1.1.2021 andare in bicicletta sul marciapiede è consentito (in determinate circostanze) fino a questa età. La partecipazione al test per ciclisti è molto alta ovunque, solo pochi non vi partecipano, e dove c'è una valutazione, di solito ben oltre il 90% dei bambini supera la prova. L'esame di teoria è svolto da diversi anni in quasi tutti i cantoni utilizzando il servizio online "Radfahrer-test.ch". Il test per ciclisti esiste nella maggior parte dei cantoni da decenni e viene mantenuto per varie ragioni. Nei cantoni in cui non esiste (o non esiste più), viene spesso citata la mancanza di risorse di personale, ma anche ragioni pedagogiche e il fatto che nessun test è richiesto dalla legge. Nella città di Coira, la prova pratica è stata abolita nel 2021 per motivi di sicurezza.

Infine, i responsabili dell'educazione stradale nella maggior parte dei cantoni hanno osservato che negli ultimi anni, anche se l'uso della bicicletta in sé non è diminuito, le competenze ciclistiche tendono a peggiorare. In alcuni cantoni, per lo più rurali, tuttavia, non è stato osservato alcun peggioramento.

Conclusion

Il presente studio ha mostrato che in tutti i cantoni, durante le scuole dell'obbligo, la polizia impartisce l'educazione stradale. Fino in 1a classe (3H) tutti i bambini imparano ad attraversare la strada in modo sicuro. Dopo di che ci sono tuttavia numerose differenze nel coinvolgimento degli insegnanti e dei genitori, nella portata dell'educazione stradale (numero di lezioni), nell'età in cui i vari contenuti vengono insegnati nella teoria e nella pratica, e se e in quale forma le conoscenze e abilità ciclistiche vengono testate teoricamente e praticamente. Queste differenze esistono tra i diversi cantoni e all'interno dei cantoni in cui la polizia cantonale non è - o non solo - responsabile sull'educazione stradale, ma anche tra le regioni o soprattutto tra le città e le altre aree.

Ciò che i giovani hanno imparato in teoria e in pratica sulla mobilità ciclabile dopo la fine della scuola secondaria (9a classe o 11H) differisce quindi molto da cantone a cantone e talvolta anche all'interno dei cantoni. Le organizzazioni private che forniscono educazione stradale su richiesta delle scuole non sono state considerate sistematicamente nel presente studio. Nel complesso si può affermare che in vista della crescente promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta da parte delle autorità pubbliche, l'inclusione dei bambini e dei giovani richiede un'attenzione particolare. In collaborazione con il Fondo per la sicurezza stradale, l'USTRA intende aumentare ulteriormente la sicurezza stradale tra gli studenti e ridurre le differenze regionali esistenti in materia di educazione stradale. Il presente inventario ne costituisce quindi la base.

1 Einleitung

Die Spezialauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr für Kinder und Jugendliche¹ weist grosse sprachregionale Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl aus. Besonders gross ist der Unterschied der Velonutzung für den Schulweg: Im Alter zwischen 13 und 15 Jahren beträgt der Veloanteil für den Schulweg 26% in der Deutschschweiz gegenüber 4% in der Romandie und 5% im Tessin. Eine Studie hat am Beispiel von Yverdon-les-Bains nach Gründen für diese grosse Differenz gesucht². Dabei hat sich unter anderem gezeigt, dass zwar nur ganz wenige Kinder und Jugendliche nie gelernt haben, Velo zu fahren, aber mit zunehmendem Alter die Velo-Verfügbarkeit stark abnimmt (10% der 12-Jährigen und gegen 30% der 19-Jährigen verfügen über kein Velo). Für die grosse Mehrheit der befragten Kinder und Jugendlichen ist das Velo ausserdem kein Alltagsverkehrsmittel, sondern ein Sport- oder Freizeitgerät. In Yverdon-les-Bains fahren die Schülerinnen und Schüler (SuS) im Rahmen der Verkehrserziehung nie im Strassenverkehr Velo, sondern besuchen lediglich den Verkehrsgarten. Inwiefern diese Art von Velo-Verkehrsunterricht die Nutzung des Velos als Alltagsverkehrsmittel beeinflusst und die grossen sprachregionalen Unterschiede teilweise erklären könnte, lässt sich nicht beurteilen, weil es für die gesamte Schweiz bisher keinen Überblick gibt, was Kinder während ihrer obligatorischen Schulzeit im Verkehrsunterricht vermittelt bekommen. Die obligatorische Schulbildung ist in der Schweiz kantonale geregelt. Entsprechend kann es kantonale Unterschiede geben hinsichtlich Art und Umfang der Verkehrsinstruktion (VI), vor allem auch bezüglich des praktischen Velo-Verkehrsunterrichts.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, eine gesamtschweizerische Übersicht zusammenzustellen, wie in den 26 Kantonen die (Velo-)Verkehrsinstruktion während der obligatorischen Schulzeit erfolgt.

Die Studie deckt die folgenden **Themenfelder und Fragestellungen** ab:

- **Übersicht und Form der Verkehrsinstruktion** (allgemein) im Kanton:
 - Wer ist für die VI zuständig und wer erteilt den Unterricht (Lehrpersonen oder Polizei)?
 - In welchem Alter bzw. in welcher Klasse werden welche Themen unterrichtet?
 - Erfolgt der Unterricht theoretisch oder auch praktisch im Verkehr?
 - Wird das vermittelte Wissen geprüft? Wenn ja, wie?
- **Velo-Verkehrsinstruktion:**
 - Wann werden welche velospezifischen Themen unterrichtet?
 - Erfolgt der Unterricht theoretisch oder auch praktisch (Schonraum / Strassenverkehr)?
 - Gibt es eine Veloprüfung? Theoretisch? Praktisch (Schonraum / Strassenverkehr)? Was passiert bei nicht bestandener Prüfung?
- **Entwicklung Velo-Verkehrsinstruktion:**
 - (Wie) hat sich der Velo-Verkehrsunterricht in den letzten Jahren verändert?
 - Wenn es eine Veloprüfung gibt: Seit wann gibt es diese? Weshalb wurde sie eingeführt?
 - Wenn es keine Veloprüfung gibt: Gab es früher eine? Bis wann? Weshalb wurde sie abgeschafft?

¹ «Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Veränderungen zwischen 1994 und 2015. Analyse basierend auf den Mikrozensus Mobilität und Verkehr». Daniel Sauter, Urban Mobility Research, im Auftrag von ASTRA / BAG / BASPO, 2019

² «Das Velo bei den Jugendlichen: Praxis, Image und Velofahrten – Eine Fallstudie in Yverdon-les-Bains.» Aurélie Schmassmann, Daniel Baehler und Patrick Rérat, IGD & OUVEMA – Universität Lausanne, im Auftrag des ASTRA, 2021.

2 Vorgehen

Um diese Forschungsfragen zu beantworten, wurde ein qualitativer Ansatz gewählt. Die für die Verkehrsinstruktion zuständigen Stellen in sämtlichen Kantonen wurden kontaktiert. Zwischen November 2021 und Januar 2022 wurden von den beiden Autoren Online- oder Telefon-Interviews mit den Verantwortlichen in jedem Kanton geführt (mit einer Ausnahme: der Zuständige des Kantons TI wurde von Silvio Zala vom ASTRA interviewt).

In einigen Kantonen, in denen nicht eine kantonale Stelle alleine für die Verkehrsinstruktion zuständig ist (siehe Kapitel 3.1), wurden zusätzliche Personen kontaktiert: mit dem Zuständigen der Stadtpolizei Zürich wurde ein Interview geführt und mit den Verantwortlichen in mehreren Städten wurde aus Ressourcengründen per Mail Kontakt aufgenommen, um die wichtigsten Fragen ebenfalls zu klären (Chur, Delémont, Grenchen, Lausanne, Solothurn, Winterthur).

Die interviewten Verantwortlichen der Kantone erhielten ausserdem im März 2022 Gelegenheit, zum Entwurf des Berichts Stellung zu nehmen. Darauf wurde dieser in die vorliegende Form gebracht.

Allen Kontaktpersonen sei hiermit für Ihre Unterstützung dieser Studie herzlich gedankt.

3 Organisation der Verkehrsinstruktion

Dieses Kapitel präsentiert den Kontext der Verkehrsinstruktion (VI): die zuständige Organisation in jedem Kanton, die Zuständigkeit für Inhalte und Unterricht der VI sowie die Finanzierung und deren Entwicklung und schliesslich auch den Einbezug der Eltern in die VI.

3.1 Zuständige Organisation für die VI

Wie die Tabelle 1 zeigt, ist in 18 Kantonen die **Kantonspolizei** für die VI zuständig. In 7 Kantonen teilen sich die **Kantonspolizei und kommunale oder regionale Polizeien** die Verantwortung, wobei oft in den grösseren Städten die dort vorhandenen Stadtpolizeien und ansonsten die Kantonspolizei die VI erteilen. Im Kanton AG schliesslich sind die **Regionalpolizei**-Korps für die VI zuständig. In diesen Kantonen können dadurch kleinere oder grössere Unterschiede in der VI auftreten, diese wurden im vorliegenden Bericht so weit als möglich berücksichtigt und aufgenommen.

Zuständige Organisation	Kantone
Kantonspolizei	AR BL GE NE SH UR AI BE GL NW SZ ZG BS FR LU OW TG
Kantons- und Kommunal- / Regionalpolizei	GR (in Chur Stadtpolizei) JU (in Delémont und Porrentruy Stadtpolizei) SG (in St. Gallen Stadtpolizei) SO (in Grenchen und Solothurn Stadtpolizei) TI (Gemeindepolizei, wenn eine solche existiert, mit einigen Ausnahmen, wo trotzdem die Kantonspolizei zuständig ist) VD (in den Städten und Agglomerationen Kommunal-/Regionalpolizeien ³) VS (Kantonspolizei zuständig und koordiniert, unterrichtet in kleinen Gemeinden direkt, in den meisten Gemeinden aber Unterricht durch Kommunalpolizeien) ZH (Im Prinzip Kommunalpolizeien, aber meistens Delegation an Kantonspolizei, mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur sowie einiger Kommunalpolizeien, die wenige Jahre zu Beginn der Schulzeit abdecken, meist Kindergarten und Unterstufe)
Kommunal- oder Regionalpolizei	AG

Tabelle 1: Zuständige Organisation für die VI

Explizit **gesetzlich geregelt** ist die Zuständigkeit für die VI in den Kantonen BE (Polizeigesetz, Art. 9, Bst. f: Die Kantonspolizei «*stellt den Verkehrsunterricht vom Kindergarten bis zum Ende der Primarstufe sicher, einschliesslich der Fahrradfahrprüfung*») und SO, wo die Verordnung über den Strassenverkehr § 33 festhält: «*Das Departement des Innern kann, im Einvernehmen mit dem*

³ Etwa die Hälfte der SuS im Kanton VD werden von einer der neun Kommunal- oder Regionalpolizeien unterrichtet, im Bericht sind jeweils die Angaben der VI der Kantonspolizei unter «VD» aufgeführt, ausserdem wurden die Angaben für die Stadt Lausanne erhoben und sind separat aufgeführt.

Departement für Bildung und Kultur, zur Verkehrserziehung der Schüler Weisungen an die Lehrerschaft erlassen.» und im § 35 «Verkehrsunterricht»: «Der theoretische und praktische Verkehrsunterricht wird durch die Lehrerschaft, die Kantonspolizei und die Stadtpolizeikorps erteilt.» Im Kanton AG hält das Polizeidekret fest, dass zu den verkehrspolizeilichen Aufgaben der Gemeinden «die Verkehrserziehung in den Kindergärten und Schulen» gehört (§3, Bst. g). In anderen Kantonen (z.B. GL) hält das Polizeigesetz allgemeiner fest, dass die Polizei für Verkehrssicherheit und Prävention zuständig ist, ohne die VI explizit zu erwähnen. Im Kanton VS ist die VI durch einen Regierungsbeschluss geregelt (Kant. Beschluss betreffend den Verkehrsunterricht in den Schulen, Art. 7 Abs. 1): «Die Schulkommissionen respektive die Schuldirektionen sind in Zusammenarbeit mit der Orts- und Kantonspolizei für den Verkehrsunterricht vor Ort verantwortlich.» (Details siehe Anhang 7.1).

Der in den Deutschschweizer Kantonen geltende **Lehrplan21** definiert nicht mehr, dass die Polizei für die VI zuständig ist – die VI ist überdies nicht als eine Kompetenz erwähnt sondern erscheint in verschiedenen Kompetenzen, insbesondere bei «Gleiten, Rollen, Fahren» sowie «Räumliche Orientierung im Gelände»⁴. Deshalb wurde in einigen Kantonen zusätzlich definiert, wie die VI organisiert wird, zum Beispiel:

- Im Kanton BE steht in einem Zusatz zum ergänzten Lehrplan21 (6.6 Mobilität und Verkehr): «Die Verkehrsinspektorinnen und Verkehrsinspektoren der Polizei haben die Aufgabe, den Lehrpersonen beratend und unterstützend zur Seite zu stehen und das Thema Sicherheit im Verkehr durch Unterrichtseinheiten mit den Schülerinnen und Schülern zu vertiefen.» und «Die Schülerinnen und Schüler werden durch die Verkehrsinspektorinnen und Verkehrsinspektoren unter Einbezug der Lehrpersonen sowie der Eltern auf den Radfahrertest vorbereitet.»⁵
- Im Kanton SG hält ein «Kreisschreiben zur Prävention in der Volksschule» von 2018 fest: «In der Verkehrserziehung arbeiten die Lehrpersonen auf allen Stufen mit den Verkehrsinspektorinnen und -inspektoren der Polizei zusammen.»
- Im Kanton TG wurde ein Zusatz zum Lehrplan verfasst, in dem verankert ist, dass Schule, Erziehungsberechtigte und Kantonspolizei gemeinsam für die Verkehrsinstruktion zuständig sind.

Sowohl in der Deutschschweiz (und teilweise auch regional wie in der Ostschweiz) wie auch in den lateinischen Kantonen existieren **Gremien zur Koordination der VI**. In Kantonen, wo die VI durch die Kantonspolizei durchgeführt wird, ist diese unterschiedlichen Abteilungen angegliedert, teilweise bei der Verkehrspolizei und teilweise mit anderen Präventions-Formen in einer separaten Einheit.

Die für die VI zur Verfügung stehenden **Stellenprozente** sind sehr unterschiedlich, wobei es zu beachten gilt, dass sie nicht in allen Kantonen klar definierbar sind (Details siehe Tabelle im Anhang 7.2). Der Vergleich zeigt, dass sich die Stellenprozente pro 1'000 Einwohnende stark unterscheiden, selbst in jenen Kantonen, die aufgrund der genauen Angaben verglichen werden können, variieren sie zwischen 1.3 (GE) und 4.6 (BS) Stellenprozente pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner (Mittelwert: 2.6). Die zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen haben oft auch einen deutlichen Einfluss auf das Angebot der VI (siehe nächste Kapitel).

⁴ Quelle: <https://be.lehrplan.ch/index.php?code=a|9|0|5|0|1>

⁵ Quelle: <https://be.lehrplan.ch/index.php?code=e|92|6>

3.2 Zuständigkeit für Inhalte der VI

Die Inhalte der Verkehrsinstruktion werden in allen Kantonen **von der zuständigen Organisation** selbst festgelegt. Dabei stützen sich alle auf vorhandene Grundlagen aus der Ausbildung der Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren sowie auf Grundlagen und Publikationen von anerkannten Stellen wie beispielsweise den Kompetenzkatalog und den SINUS-Report (Verkehrsunfallstatistik) der BFU. In einigen Kantonen werden auch die Pädagogischen Hochschulen oder die kantonalen Schulämter einbezogen oder es wurde (in der Deutschschweiz) im Zusammenhang mit der Einführung des Lehrplan21 ein neues Konzept für die Inhalte der Verkehrsinstruktion ausgearbeitet. Ausserdem dienen auch die Erfahrungen der Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren sowie aktuelle Mobilitäts-Entwicklungen in der Gesellschaft als wichtige Grundlagen für die Definition der Inhalte. Im Kanton NE sind zwei **Kommissionen** (Commission d'éducation routière und Commission technique) zuständig für die Inhalte bzw. die Organisation der VI, in beiden ist ein Schulinspektor vertreten.

3.3 Zuständigkeit für den Unterricht der VI

Den VI-Unterricht (inkl. Velo-Inhalte) erteilen grösstenteils die **Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren** selbst. Diese sind in der Regel ausgebildete Polizistinnen und Polizisten, die mindestens Grundkurse oder zum Teil auch eine Weiterbildung zur Fachlehrperson Verkehr absolviert haben. In den meisten Kantonen befassen sich diese Personen nur noch (oder zumindest fast ausschliesslich) mit Verkehrsinstruktion (zum Teil auch mit Kriminalprävention oder mit anderen Aspekten der Verkehrsprävention, ausserhalb der Schulen). In einigen, meist kleineren, Kantonen machen sie dies nebenamtlich und leisten weiterhin auch andere Polizeiarbeit (AI, GL, OW, SH, TI, UR und VS; in NW mit Ausnahme des Leiters der VI, in GR teilweise). In den Kantonen AR und SG werden die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren für die VI im Kindergarten durch die vor Ort stationierten Polizistinnen und Polizisten unterstützt.

In einigen Kantonen werden die **Lehrpersonen** ebenfalls einbezogen, teilweise haben sie festgelegte Aufgaben (insbes. AI, SZ, TI). Im TI führen sie beispielsweise jeweils eine Vorbereitungslektion durch vor dem Besuch der Polizei, in anderen Kantonen sind es punktuelle Aufgaben und Lektionen oder es wird Material abgegeben, aber den Lehrpersonen offengelassen, ob und wie stark sie die Inhalte der VI vertiefen. So hängt es oft sehr stark vom persönlichen Interesse und Engagement der Lehrpersonen ab, ob sie zusätzliche Lektionen zur VI anbieten oder nicht. Oft unterstützen die Lehrpersonen die Polizei insbesondere bei der Velo-VI (Details siehe 0).

3.4 Finanzierung der VI

In fast allen Kantonen wird die VI durch die **Kantone** finanziert bzw. durch die **Gemeinden**, wo eine Kommunal- oder Regionalpolizei dafür zuständig ist, und verursacht somit für die Gemeinden bzw. die Schulen keine zusätzlichen Kosten. Eine Ausnahme bildet der Kanton ZH, wo die Kantonspolizei ihre VI-Lektionen den Schulgemeinden in Rechnung stellt, was mit einem grossen administrativen Aufwand verbunden ist. Im VS werden die VI-Lektionen dort, wo sie durch die Kantonspolizei erteilt werden, den Gemeinden ebenfalls in Rechnung gestellt, zum Preis von 250.- CHF pro Lektion. Dies hat aber bisher im VS nie zu einer Reduktion der VI geführt, wohingegen in ZH der Umfang der VI in einigen Gemeinden wohl auch aus Kostengründen auf ein Minimum reduziert worden ist. Im Kanton BE wird die VI vom Kindergarten bis zur 6. Klasse (1H-8H) vom

Kanton getragen, die Angebote in der Oberstufe müssen von den Gemeinden finanziert werden, wobei auf politischen Druck hin eine flächendeckende Unterrichtserteilung bis und mit Oberstufe mittelfristig geplant ist.

In vielen Kantonen wird für die Entschädigung der Helferinnen und Helfer der praktischen Veloprüfung ein Beitrag beim **Fonds für Verkehrssicherheit** beantragt. Teilweise helfen Eltern, Rentner (z.B. pensionierte Polizisten) oder Mitglieder von Veloclubs auch ehrenamtlich mit.

Insbesondere in kleineren Kantonen (AI, AR, GL, OW, SH, VS) unterstützen auch **Verbände** wie TCS, ACS oder ASTAG die VI, zum Beispiel bei der Errichtung von Verkehrsgärten, pädagogischen Hilfsmitteln oder mit Giveaways. Auf TCS-Publikationen für den Unterricht greifen insbesondere kleinere Kantone zurück, die sich keine eigenen Lehrmittel leisten können, andere nutzen diese zusätzlich zu ihren eigenen Lehrmitteln (z.B. SG). Teilweise wird auch kostenloses Material von Institutionen wie BFU oder SUVA abgegeben. In der Romandie haben die meisten Kantone zwar ihre eigenen Lehrmittel entwickelt, nutzen aber gleichzeitig auch die Publikationen von TCS, ACS oder auch BFU.

Im Zuge von **Sparmassnahmen** wurde die Finanzierung der VI in den letzten Jahren in vielen Kantonen (BE, BL, GL, GR, LU, OW, SG, SH, TG, ZG, ZH) thematisiert. In den Kantonen der Romandie hingegen war die Finanzierung der VI nie ein Thema. Auch in den Deutschschweizer Kantonen ist es jedoch letztlich nie zu einer Abschaffung der VI und meist auch nicht zu Einsparungen gekommen, im Gegenteil: es herrschte überall ein breiter Konsens, dass Verkehrsprävention wichtig ist und in diesem Bereich nicht gespart werden soll. Teilweise ging es auch nur um die Organisation der VI, d.h. die Frage, ob die Kompetenz für die VI auf eine andere Organisation als die Polizei zu übertragen sei. Meistens sind die Sparmassnahmen nicht über das Stadium einer Idee hinausgekommen, nur selten wurde darüber abgestimmt (im Kanton BE wurde die Abschaffung der VI durch die Kantonspolizei vom Parlament einstimmig abgelehnt) oder gar etwas geändert (im Kanton ZH ist die Verantwortung für die Finanzierung zu den Schulgemeinden übergegangen). In einigen Kantonen konnte das Angebot gar ausgebaut werden, teilweise durch Reorganisationen der Polizei (z.B. Zusammenlegen der Verkehrs- und Kriminalprävention) oder Anpassungen bei der internen Finanzierung.

Auch wenn die Finanzierung grundsätzlich gesichert ist, können aufgrund von ungenügenden personellen Ressourcen teilweise nicht alle Angebote der VI aktuell auch durchgeführt werden. Steigende Zahlen von SuS beispielsweise, Stellenbesetzungen bei personellen Abgängen und die lange Vorlaufzeit für die Ausbildung einer Verkehrsinstruktorin oder eines Verkehrsinstruktoren sind Gründe dafür.

3.5 Einbezug der Eltern

Grundsätzlich beruht die Verkehrsinstruktion in der Schweiz auf dem Zusammenspiel zwischen **Schule, Polizei (VI) und Eltern**. Die Eltern sollen einen wichtigen Beitrag leisten, in dem sie dem Kind das richtige Verhalten im Verkehr vorleben und es im Alltag mit ihm üben.

Die Formen des Einbezugs der Eltern variieren jedoch von einem Kanton zum andern. Alle Kantone gelangen indirekt an die Eltern, mit **Publikationen** oder sogenannten **«Elternbriefen»** (teilweise auch in mehreren Sprachen), welche Informationen zur VI enthalten und über die Schulen den Kindern mit nach Hause gegeben werden. Dies geschieht insbesondere auch in Bezug auf die Ausrüstung des Velos, welche die Kinder meistens mit den Eltern zu Hause prüfen sollen. Auch andere Arten der Kommunikation, wenn z.B. ein Kind aufgrund mangelnder Fahrfähigkeiten nicht zum Velofahren auf der Strasse mitgenommen wird oder die Veloprüfung nicht bestanden hat, gehen meistens via Lehrperson an die Eltern. Umgekehrt informieren die Lehrpersonen die Polizei auch darüber, wenn Eltern nicht wollen, dass ihr Kind an gewissen Inhalten der VI teilnimmt, wie z.B. der praktischen Veloprüfung.

In vielen Kantonen (AG, BE, BL, BS, LU, SG, SO, SZ, TG, ZG, ZH) bietet die Polizei auch **Elternabende** an oder nimmt an solchen von Schulen auf Einladung teil und präsentiert die Inhalte der VI. Dabei beobachten die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren jedoch, dass vor allem die bereits interessierten und engagierten Eltern abgeholt werden, während die andern schwierig zu erreichen sind.

In einigen Kantonen oder Teilen davon (BE, GL, GR, SG, SH, TG, ZG) werden die Eltern auch eingeladen, entweder durch die Polizei oder die Lehrpersonen, **am VI-Unterricht oder Teilen davon teilzunehmen**, insbesondere im Kindergarten und der Unterstufe, und teilweise auch an der praktischen Veloprüfung wie zum Beispiel im Kanton JU. Im Kindergarten sollen teilweise aber auch explizit die Eltern nicht dabei sein.

4 Inhalte der Verkehrsinstruktion

Dieses Kapitel präsentiert die Verkehrsinstruktion in den Schulen in ihrer Gesamtheit, zunächst deren Umfang und danach die Inhalte nach Schulstufen. Schliesslich wird auch die Entwicklung in den letzten Jahren aufgezeigt sowie für die Zukunft geplante Änderungen.

4.1 Umfang der VI während der obligatorischen Schulzeit

Die Tabelle 2 zeigt, wie viele **Lektionen VI** in jedem Kanton während der obligatorischen Schulzeit (Kindergarten bis 9. Klasse bzw. 1H-11H) insgesamt pro Kind erteilt werden, unterschieden nach Theorie und Praxis. Die Zahlen sind sehr unterschiedlich: während im Kanton FR jedes Kind 10 Lektionen VI erteilt bekommt, in GE sowie VD 11, sind es im Kanton ZG 35 und in Zürich⁶ insgesamt 36 Lektionen, der Mittelwert für die ganze Schweiz liegt bei 19.

Kanton	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis	Total Lektionen	Kanton	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis	Total Lektionen
AG	8.5	8.5-13.5	17-22	SG	10.5	8.5	19
AI	15.5	5.5	21	SH	7.5	9.5-10.5	17-18
AR	9	8	17	SO	8-9	9	17-18
BE	14	12	26	Solothurn	16	16	32
BL	8	8	16	Grenchen	9.5	11	20.5
BS	8	9-11	17-19	SZ	8	6	14
FR	6	4	10	TG	9	8-9	17-18
GE	7	4	11	TI	10	7	17
GL	8-9	4-7	12-16	UR	14	5	19
GR	15	4-5	19-20	VD	5	4	9-14⁷
Chur	18	10	28	Lausanne	5	7	12
JU	8-9	7-8	15-17	VS	7	5	12
Delémont	6	8	14	ZG	20	15	35
LU	10	12	22	ZH	7.3	3.3-5.3	10.6-12.6
NE	10.5	4.5-5.5	15-16	Zürich	11	25	36
NW	10.5	9.5	20	Winterthur	9	10	19
OW	11.5	8.5	20				

Tabelle 2: Anzahl Lektionen Theorie und Praxis Verkehrsinstruktion

⁶ Kantone werden jeweils mit ihren Kürzeln bezeichnet, gleichnamige Städte ausgeschreiben.

⁷ Details zu den 8 Regionalpolizeien neben der in der Tabelle aufgeführten Stadtpolizei Lausanne siehe Anhang. Die Kantonspolizei unterrichtet rund der Hälfte der SuS im Kanton 9 Lektionen, die Regionalpolizei-Korps zwischen 10 und 14, somit ergibt sich ein Durchschnitt von 11 Lektionen für den Kanton VD.

Die Anzahl Theorie-Lektionen variiert zwischen 5 in VD (nur Kantonspolizei) und 20 in ZG (Mittelwert: 11), die Praxis-Lektionen zwischen 4 in den Kantonen FR, GE, GR und VD (nur Kantonspolizei) und 25 in Zürich (Mittelwert: 9). In einigen Kantonen der Romandie (JU, NE, VD, VS) werden diese Zahlen etwas relativiert durch VI-Unterricht während der Sekundarstufe II, was in den restlichen Kantonen nur in Ausnahmefällen existiert (siehe 4.2.4).

Grundsätzlich zeigt sich: In Kantonen, wo einzelne Gemeinden durch die Stadtpolizeien abgedeckt werden (GR, SO, VD, ZH), ist in diesen **Städten** die Anzahl Lektionen jeweils (teils deutlich) höher als im restlichen Kantonsgebiet, das durch die Kantonspolizei abgedeckt wird. Auch der Kanton ZG mit seinen insgesamt 35 Lektionen hebt sich von den meisten Kantonen ab.

Die Abbildung 1 zeigt, dass gewisse **regionale Unterschiede** auszumachen sind: So wird in der lateinischen Schweiz eine unterdurchschnittliche Anzahl an VI-Lektionen erteilt, wobei JU, NE und TI etwas besser abschneiden. Auch der Kanton ZH befindet sich am unteren Ende der Skala, in der Deutschschweiz sind aber keine klaren Tendenzen zwischen Regionen zu erkennen, auch nicht zwischen den ländlicheren und städtischeren Kantonen.

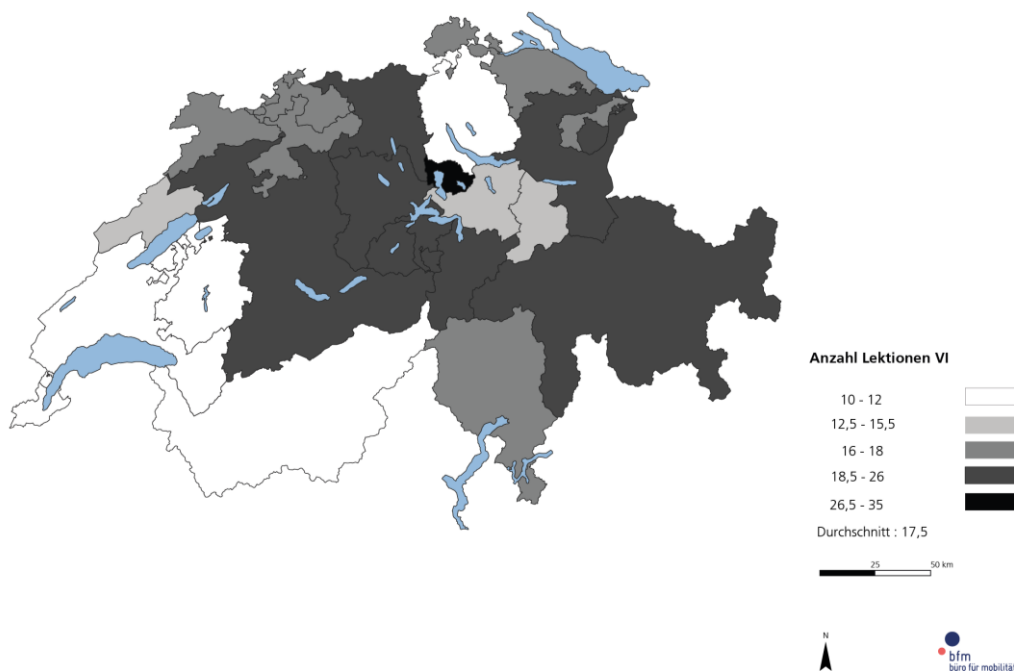


Abbildung 1: Anzahl Lektionen VI pro Kind und Kanton (ohne Städte mit Abweichungen, siehe Tabelle 2)

Details zur Aufteilung der VI-Lektionen auf die verschiedenen Schuljahre sind in den Tabellen pro Kanton im Anhang zu finden. Diese zeigen, dass die VI überall im ersten Kindergarten-Jahr (1H) beginnt, jedoch zu sehr unterschiedlichen Zeitpunkten endet: im AG bereits in der 4. oder 5. Klasse (6H oder 7H), in SH und TI in der 5. Klasse (7H) und in AR, BS, FR, GE, SG und VD in der 6. (8H). Dagegen wird in 11 Kantonen bis zum Ende der obligatorischen Schulzeit (9. / 11H) VI unterrichtet (BE, BL, GL, GR, LU, NE, NW, SO, VS, ZG, ZH). In einigen Kantonen gibt es jährlich einen Besuch der Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren, insbesondere in der Unterstufe (bis 6. Klasse / 8H), in vielen Kantonen aber mit einem Unterbruch von einem oder mehreren Jahren (BL, GL, JU, LU, NW, SG, SO, SZ, UR), in TG und FR erfolgt die VI nur alle 2 Jahre.

4.2 Inhalte der Verkehrsinstruktion

Die Inhalte der VI gleichen sich in den **Grundzügen**, da sie alle auf den bestehenden entwicklungspsychologischen Erkenntnissen und Erfahrungen beruhen: auf die Fussgängerausbildung folgt der Einbezug von Fahrzeugen, insbesondere des Velos, Verkehrsregeln und schliesslich wird vielerorts mit Inhalten zu Verkehrssinnbildung, Verkehrssicherheit und Verkehrsunfällen abgeschlossen.

Dennoch bestehen kantonal relativ grosse **Unterschiede**, wann was unterrichtet wird. Die Inhalte der VI werden insbesondere auf die Gegebenheiten im Kanton angepasst und aufgrund der Erfahrungen, welche im Alltag vor Ort gemacht werden, beispielsweise Unfallschwerpunkte. Dies passiert auch innerhalb der Kantone, im VS zum Beispiel definiert die Kantonspolizei die Inhalte, diese werden aber durch die Stadt- oder Regionalpolizei-Korps an die lokalen Gegebenheiten angepasst. Teilweise sind die Unterschiede aber auch auf unterschiedliche Auffassungen und Schwerpunkte oder Ressourcen der zuständigen Polizei zurückzuführen. Die Details für jeden Kanton sind in den verschiedenen Tabellen im Anhang aufgeführt, im Folgenden werden die Inhalte pro Stufe zusammengefasst.

4.2.1 Kindergarten (KG) 1. und 2. Jahr (1H-2H)

Diese Stufe ist die einzige, bei der die **Inhalte schweizweit relativ einheitlich** sind: die Kinder lernen, sich im Umfeld des Kindergartens zu Fuss fortzubewegen und sicher eine Strasse zu überqueren (auf Deutsch das berühmte «warte-luege-lose-loufe»). Dies geschieht, altersgerecht, zu einem kleinen Teil in der Theorie und jeweils zu einem grösseren Teil in der Praxis, draussen auf der Strasse. In der Deutschschweiz werden diese Lektionen jeweils in den beiden Jahren in gleicher Form durchgeführt, auch da die Klassen oft aus Kindern im 1. und 2. Jahr (1H und 2H) bestehen und nicht in allen Kantonen zwei Jahre Kindergarten obligatorisch sind. In der Romandie ist dies der Fall, dort unterscheiden sich die Inhalte deshalb leicht und bauen aufeinander auf. Ausserdem haben verschiedene VI-Verantwortliche in den Interviews auch erwähnt, dass ein weiteres Ziel dieser ersten Besuche ein erster positiver Kontakt mit der Polizei ist.

4.2.2 Primarschule / Unter- und Mittelstufe (1.-6. Klasse bzw. 3H-8H)

In der Primarschule wird zunächst die **Fussgängerausbildung** weiter vertieft. Verschiedene Kantone der Romandie und das Tessin führen dazu auch Anschauungsunterricht durch und simulieren einen Unfall mit einer Puppe, die von einem Auto angefahren wird («Merle blanc» bzw. im Tessin «Eddie» des ACS). Eine Ausnahme bilden zwei Ortschaften im Kanton GL: in Glarus und Riedern wird bereits ab der 1. Klasse Velofahren praktisch geübt (Details siehe Kapitel 5).

In verschiedenen Kantonen bzw. Städten (AG, AI, AR, BE, BS, FR, NW, OW, Olten und Solothurn, SZ, TG, UR, VS, Winterthur) werden ab der 1. oder 2. Klasse (3H bzw. 4H) die **Fahrzeughähnlichen Geräte (FäG)** thematisiert, teils auch in Form von praktischem Unterricht.

In den meisten Kantonen startet in der 3. Klasse (5H) die **Veloausbildung**, in BE, BL, GR, LU, SH und ZH (Kanton und Winterthur) bereits in der 2. (4H), in FR und der VD erst in der 4. (6H), überall zunächst theoretisch und dann praktisch (Details siehe Kapitel 5).

In der Stadt Zürich wird zum Abschluss der Primarstufe (6. / 8H) Verkehrssinnbildung unterrichtet, vorausschauendes Fahren, das Erkennen von Gefahren aufgrund von Unfällen, die nachgestellt wurden. In OW werden auch das Mofa-Fahren und die Handynutzung im Verkehr angesprochen.

4.2.3 Oberstufe / Sekundarstufe I (7.-9. Klasse bzw. 9H-11H)

In der Oberstufe ist die Verkehrsinstruktion deutlich weniger verbreitet, wie oben erwähnt endet sie in neun Kantonen bereits vorher (AG, AR, BS, FR, GE, SG, SH, TI, VD). In vielen andern Kantonen und Städten besucht die VI die Klassen zwischen der 7. und 9. (9H-11H) ein Mal (BL, GL, GR, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, Lausanne, Winterthur), während in den anderen zwei oder drei Besuche der VI erfolgen. Die Themen dabei sind **Verkehrssicherheit** und **Fahrfähigkeit** (insbesondere Einfluss von Alkohol oder Drogen) und **Unfallursachen, -verhütung und -folgen** inkl. Regress. In GL werden diese Inhalte in Zusammenarbeit mit RoadCross durchgeführt. In NW und ZG besuchen die SuS in der Oberstufe auch die Polizei und erhalten einen umfassenden Einblick in deren Arbeit. In der Stadt Lausanne hingegen wird auch in der Oberstufe noch ein letztes Mal Velo gefahren (7. / 9H).

In vielen Kantonen wird entweder in der Primarschule oder in der Oberstufe auch der **«Tote Winkel»** thematisiert, oft anschaulich in der Praxis mit einem Lastwagen, in den sich die SuS setzen können.

Grundsätzlich ist es so, dass ab Ende der Primarschule in den Jahren, in denen keine VI erfolgt, oft Themen der Kriminalprävention unterrichtet werden, was teilweise die Abwesenheit von Verkehrsthemen erklären kann.

4.2.4 Sekundarstufe II / weiterführende Schulen

Nach der obligatorischen Schulzeit, an Gymnasien, Berufsschulen und anderen Mittelschulen, werden **nur noch vereinzelt** Inhalte der VI unterrichtet:

- Im **Kanton SG** werden zusammen mit RoadCross an den Berufsschulen in Buchs und Wattwil Module von 2-3 Lektionen erteilt, zu den Themen Fahren unter Alkohol, Drogen und Rasen.
- Im **Kanton GL** werden ebenfalls mit RoadCross zusammen die Kantonsschule und z.T. die Berufsschule besucht, diese werden angeschrieben und können entsprechende Lektionen buchen. Diese werden in der Regel in Form von drei Workshops durch die Polizei, einen Fahrlehrer und RoadCross angeboten, welche die SuS nacheinander besuchen.
- Die **Kantonspolizei GR** erteilt Lektionen an den gewerblichen Berufsschulen in Ilanz, Samedan und Davos sowie an verschiedenen Handels-/ und Fachmittelschulen im ganzen Kanton (ausser Stadt Chur). Die **Stadtpolizei Chur** erteilt Lektionen an der gewerblichen Berufsschule, der Bündner Kantonsschule (Gymnasium), der Wirtschaftsschule KV Chur sowie am Bildungszentrum Gesundheit und Soziales.
- Im **Kanton LU** werden zwei Berufsschulzentren jährlich in stufenspezifischen Verkehrsthemen unterrichtet. Weitere Schulen der Sekundarstufe II werden auf Einladung hin besucht.
- Die Polizei **Kanton SO** führt, gestützt auf einen Regierungsratsbeschluss aus dem Jahr 2009, für die Lernenden im 2. Lehrjahr an den drei Berufsbildungszentren (BBZ) Olten, Solothurn und Grenchen einmal jährlich eine Verkehrsunfallpräventionsveranstaltung durch. Die Veranstaltung erfolgt in Zusammenarbeit mit RoadCross und dient der Sensibilisierung der Lernenden beim Mitfahren und Lenken von Fahrzeugen.

- Die **Stadtpolizei Winterthur** besucht Berufsschulen mit einem Modul zu den Konsequenzen des Fehlverhaltens im Strassenverkehr.
- In den **Kantonen JU und VS** werden an allen weiterführenden Schulen der Sekundarstufe II meist im 3. Jahr eine oder mehrere VI-Lektionen durchgeführt. Im **Kanton VD** werden alle Berufsschulen besucht und im **Kanton NE** alle Berufsschulen und wenn möglich auch die Gymnasien (ansonsten werden den Lehrpersonen Lektionen zur Verfügung gestellt). Dabei kommen ähnliche Inhalte zur Sprache wie in vielen Kantonen in der Oberstufe: Der Führerausweis, die Konsequenzen eines Unfalls, Alkohol, Drogen usw. Dabei werden auch Workshops durchgeführt, in NE und VS beispielsweise mithilfe von Auto- und Motorrad-Simulatoren oder eines Parcours, bei dem der Einfluss von Alkohol- und Drogenkonsum mit speziellen «Fatal Vision»-Brillen veranschaulicht wird.

4.2.5 Kontrolle des vermittelten Wissens

In den meisten Kantonen wird das durch die VI vermittelte Wissen jeweils während oder zu Beginn folgender Lektionen auch geprüft, aber nicht formell in Form von Prüfungen, sondern eher spielerisch oder in Quiz-Form, bei denen die SuS nicht bewertet werden. Dadurch können die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren auch einschätzen, wo sie jeweils wieder ansetzen müssen oder was wiederholt werden muss. Nur die Veloprüfung findet als formelle Lernkontrolle statt (siehe 0).

4.3 Änderungen der VI in den letzten Jahren

In den meisten Kantonen (AG, AR, BE, BL, FR, GE, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TI, UR, VD, ZH) haben sich die Inhalte und die Struktur der VI (Anzahl Lektionen, Anteil Theorie/Praxis, Unterricht durch Polizei oder Lehrpersonen) in den letzten Jahren **nicht verändert**, mit Ausnahme von kleineren Anpassungen zum Beispiel aufgrund von Gesetzesänderungen wie dem Velofahren auf dem Trottoir bis 12-jährig (was die VI aber mit grosser Zurückhaltung propagiert und Kinder nur im Notfall anhält, auf dem Trottoir zu fahren), oder dem Aufkommen von neuen bzw. der Verbreitung von bestehenden Verkehrsmitteln wie den (E-)FäG oder E-Bikes. Verschiedene Kantone haben auch ihre Lehrmittel etwas modernisiert oder angepasst, beispielsweise Animationen oder Filme in den Unterricht eingebaut (BE, GR, NE, TG, ZH) oder einen Velo-Simulator angeschafft, um die Bremswege erlebbar zu machen (VS).

Einige Kantone haben **Änderungen** eingeführt:

- Im **Kanton AI** wurde vor vier Jahren eine Lektion von der Polizei den Lehrpersonen übertragen (Velo-Theorieprüfung) und seither ist aus Optimierungsgründen der Einsätze nicht mehr ein Verkehrsinstruktor fix für ein Schulhaus zuständig. Die Anzahl Lektionen und die Inhalte konnten damit aber aufrecht erhalten werden.
- Im **Kanton BS** wird in der 2.Klasse nur noch Theorie unterrichtet, die Praxis wurde aufgrund Ressourcenmangel auf Eis gelegt (3 Lektionen mit mobilem Verkehrsgarten auf dem Pausenhof). Seit 2017 wird später mit der Velo-Ausbildung angefangen, so dass erst in der 6. Klasse (8H) der Abschluss erfolgt (im Verkehr fahren), davor war er über 20 Jahre in der 5. Klasse (7H). Die Verschiebung ergab sich neben entwicklungspsychologischen Überlegungen auch durch die Einführung der FäG-Schulung in der 2. Klasse (je nach Quartier fahren bis 70% der Kinder mit dem Trotti in die Schule, deshalb wurde das aufgenommen und den SuS erst nach dieser Schulung erlaubt, mit FäG zur Schule zu fahren).

- Im **Kanton JU** wurde 2016 die Veloprüfung abgeschafft. Einerseits konnten viele SuS, die sich qualifiziert hatten, nicht am kantonalen Finale teilnehmen, das an einem Wochenende stattfand. Andererseits hat die Bewertung einer Veloprüfung (mit Punkten) viel Zeit in Anspruch genommen für die Polizei und ging auf Kosten einer qualitativen, spontanen Bewertung der SuS.
- Im **Kanton TG** musste ab 2021 in der Primarschule ein Besuch eingespart werden, aufgrund höherer Schülerzahlen, aber gleichbleibender Anzahl Mitarbeitender für die VI. Jede Klasse wird nun noch alle 2 Jahre besucht (früher jährlich von der 1.-3. und ein Mal zwischen 4.-6.)
- Im **Kanton SZ** wurde früher die Veloprüfung zwei Mal durchgeführt, in der 3. und in der 5. Klasse (5H bzw. 7H), jetzt nur noch in der 4. Klasse (6H). Ausserdem wurde im Zuge der Einführung des Lehrplan21 verbindlich geregelt, welche Inhalte wann und durch wen unterrichtet werden (Polizei / Lehrperson).
- Im **Kanton VS** wurde 2021 das Programm «Velove» lanciert. Von der 3.-6. Klasse (5H-8H) erhalten die SuS in jedem Schuljahr eine Lektion Velounterricht. Diese Lektionen werden durch die Fédération cycliste valaisanne (FCVs) und die Sektion Wallis des TCS durchgeführt, in Form eines Mini-Gymkhana⁸. Die VI-Lektionen der Polizei können sich dadurch auf das Velofahren im Verkehr konzentrieren und nicht auf die Basis-Kenntnisse des Velofahrens, welche vielen SuS fehlen. Ausserdem wurde im VS eine Lektion zu FäG in die VI eingebaut.
- Im **Kanton ZG** konnte die VI in den letzten 2 Jahren aufgestockt werden: von 2 auf 4 Lektionen im Kindergarten und eine zusätzliche Lektion in der 5. Klasse (7H).
- Die **Stadtpolizei Zürich** ist in den letzten 10-15 Jahren dazu übergegangen, mehr Lektionen in der Praxis als in der Theorie zu unterrichten, so wurde in der 2. und 3. Klasse die Theorie reduziert und in der 5. Klasse wird flächendeckend mit allen Schulklassen im Quartier gefahren (seit 2009). Ausserdem wurden die Veloprüfungstrecken in der Stadt dauerhaft signalisiert, sodass die Kinder jederzeit selbständig üben können. Dies ist seit 2022 auch in **Winterthur** der Fall.

4.4 Einschätzung der VI und geplante Entwicklungen in Zukunft

Grundsätzlich schätzen die meisten VI-Verantwortlichen das Angebot in ihrem Kanton als **genügend** ein, um die nötigen Bedürfnisse der Verkehrsprävention abzudecken, auch wenn mehr immer wünschenswert ist im Bereich der Prävention und viele Kantone mit bisher kleinem VI-Angebot oder ohne Besuche nach der Primarschule gerne mehr Zeit zur Verfügung hätten.

In den meisten Kantonen sind momentan **keine grösseren Veränderungen** der VI geplant, abgesehen von regelmässigen kleineren Anpassungen an die Gesetzeslage oder aktuelle Entwicklungen wie (E-)FäG oder E-Bikes. In der Romandie (GE, FR, JU, NE, VD) ist die Integration dieser Verkehrsmittel in die VI ein wichtiges Anliegen, vor allem aus rechtlicher Sicht (Alter, um mit einem E-Trottinett fahren zu dürfen, Permis fürs E-Bike). Die Entwicklung der (E-)FäG wird teilweise auch kritisch gesehen, die VI möchte diese nicht unbedingt fördern, sondern auf das zu Fuss gehen und Velofahren fokussieren. Weiter sind für die Zukunft auch **Anpassungen der Lehrmittel** und das Nutzen von **digitalen oder technischen Hilfsmitteln** wie Funkgeräten fürs Velofahren im Verkehr oder der Ausbau von Verkehrsgärten geplant. Oft ist aus Ressourcengründen jedoch gar keine Entwicklung möglich und schon herausfordernd genug, das bisherige Angebot aufrecht erhalten zu können. Angesichts der steigenden Zahlen von SuS können aber viele Polizeikorps ihr Personal für die VI in Zukunft aufstocken (z.B. BE, TG, Zürich).

⁸ Siehe Glossar

Diverse Kantone haben bereits mehr oder weniger konkret **Entwicklungen** geplant:

- In **AI** ist bereits bewilligt worden, in der 6. Klasse eine Sequenz praktisches Velofahren im Verkehr sowie eine praktische Veloprüfung auf der Strasse einzuführen, die Umsetzung konnte aus diversen Gründen bisher noch nicht erfolgen.
- In **BE** ist der flächendeckende Unterricht für die Oberstufe geplant, so dass im ganzen Kanton vom KG - 9. Klasse (1H-11 Verkehrspräventionsunterricht erteilt werden soll (aktuell KG - 6. Klasse (1H-8H) flächendeckend, 7.-9. Klasse (9H-11H) nur in «Ressourcengemeinden»).
- In **GL** könnte sich eine Veränderung ergeben, wenn ein fixer Verkehrsgarten eingerichtet wird, was momentan noch unklar ist.
- In **GR** plant die Kantonspolizei aufgrund von etwas höheren Ressourcen nach Personalausfällen in den letzten Jahren das Velofahren im Verkehr flächendeckend anzubieten.
- Im Kanton **LU** wird geprüft, ob bei weiterführenden Schulen und Sonderschulen mehr VI angeboten werden kann.
- In **SO** möchte die Kantonspolizei in der Unterstufe in Zukunft Unterricht zum Thema FäG anbieten, beispielsweise in der 2. Klasse (4H), und möglichst auch mit Praxis-Anteil. Ausserdem soll das Thema Trendfahrzeuge und E-Bikes auch in der Oberstufe aufgegriffen werden. Idealerweise würde die Kantonspolizei schliesslich mittelfristig auch bereits in der 3. Klasse (5H) mit den SuS im Schonraum Velo fahren, um Kindern, die es nötig haben, genügend Zeit zum Lernen zu ermöglichen bis zur Veloprüfung in der 4. Klasse (6H).
- Im **TI** ist geplant, den Praxis-Unterricht beim Velofahren auszubauen und in der «Scuola media» (6.-9. Klasse / 8H-11H) nicht nur auf Anfrage VI anzubieten. Vielen Schulen scheint nicht klar zu sein, dass die VI der Polizei für sie gratis ist, da teilweise auch Private wie z.B. Fahrlehrer für VI-Inhalte bezahlt werden.
- Der Kanton **TG** würde die praktische Veloprüfung gerne in Zukunft an mehr Orten anbieten können, wenn die Ressourcen dies zulassen.
- Im Kanton **UR** soll der Bezug zu den Eltern noch verstärkt werden. Velofahren im Verkehrsgarten könnte eingeführt sowie das Thematisieren von FäG ausgebaut werden.
- Im Kanton **VD** sollen in Zukunft auch die Klassen 9H-11H besucht werden, dazu bestehen aber bislang zu wenig personelle Ressourcen.
- Im Kanton **ZG** läuft zurzeit ein Projekt des Dienstes Prävention an Berufsschulen, um die Bedürfnisse der SuS zu evaluieren.

5 Velo-Verkehrsinstruktion

Dieses Kapitel fokussiert auf die velobezogenen Inhalte der VI, zunächst wird der Umfang präsentiert und dann die Inhalte, unterteilt in Theorie und Praxis. Danach werden Velo-Verfügbarkeit und Fahrkompetenzen vorgestellt. Ein weiterer Abschnitt widmet sich der Veloprüfung und schliesslich werden die Einschätzungen und Erfahrungen mit der Velo-VI zusammengefasst.

5.1 Umfang der Velo-Verkehrsinstruktion

Die Tabelle 3 listet die Anzahl Lektionen pro Kind für die Velo-Verkehrsinstruktion auf, unterteilt in Theorie und Praxis und – wo eine solche existiert – auch die Zeit für die jeweiligen Prüfungen.

Kanton	Lektionen Theorie	Prüfung Theorie	Lektionen Praxis	Prüfung Praxis	Total Lektionen
AG	4	2	2	2	10
AI	6	0.5	2	0.5	9
AR	5.5	1	1.5	1	9
BE	6	1	6	1	14
BL	4		2		6
BS	3		7		10
FR	4		2		6
GE	3.5	0.5	2	1	7
GL	2	1	2-5	1	6-9
GR	6		1-2		7-8
Chur	6	1	5		12
JU ⁹	4		4		8
LU	4	1	6	2	13
NE	5	1	2-3	1	9-10
NW	5.5	1	3.5	2	12
OW	2	1	2	2	7
SG	6	1	2	2	11
SH	6	1	5	2	14
SO	2-4	1	2-4	2	7-11
Solothurn	4	1	6	2	13
Grenchen	4	1	3	2	10
SZ	4	1	2	1	8
TG	4	1	4	1	10
TI	5	1	3		9
UR	7	1	1	2	11
VD	2.5		1.5		4
Lausanne	2		3		5
VS	2		3		5
ZG	7	1	5	4	17
ZH	4		2	2	8
Zürich	1	1	11	1	14
Winterthur	4	1	5	2	12

Tabelle 3: Anzahl Lektionen Theorie und Praxis Velo-Verkehrsinstruktion pro Kind

⁹ Inklusive Delémont (gleiche Anzahl Lektionen).

Auch hier zeigen sich relativ **grosse Unterschiede**, zwischen dem Kanton VD mit lediglich 4 Lektionen, Lausanne und VS mit 5, sowie ZG mit 17 Lektionen. Der Mittelwert beträgt 10. Für die Theorie variiert die Lektionenzahl zwischen einer in Zürich (wo das meiste in der Praxis eingebaut wird und nicht lange Theorie im Schulzimmer gemacht wird) und 7 Lektionen in den Kantonen UR und ZG (Mittelwert: 4). Die Praxis hingegen variiert zwischen einer Lektion im Kanton UR sowie 11 in Zürich bzw. 7 in BS und 6 in BE und LU sowie Solothurn (Mittelwert: 3). Bei diesen Zahlen gilt es aber zu beachten, dass nicht unterschieden wird, ob die Praxis-Lektionen der ganzen Klasse zusammen oder kleinen Gruppen erteilt werden. Wenn ein Kind mit nur 4-5 andern SuS eine Lektion auf dem Velo unterwegs ist profitiert es meistens deutlich mehr, als wenn es mehrere Lektionen, aber zusammen mit der ganzen Klasse, Velo fährt und dadurch, zum Beispiel an Kreuzungen oder bei Übungen, immer wieder längere Wartezeiten hat.

Die Abbildung 2 zeigt **keine sehr deutlichen regionalen Unterschiede**. Während es in der Deutschschweiz grosse Unterschiede gibt, erscheint aber ein Röstigraben. Die Kantone der lateinischen Schweiz bieten alle eine unterdurchschnittliche Anzahl Lektionen an, was teilweise aber auch mit der Abwesenheit einer Veloprüfung zusammenhängt.

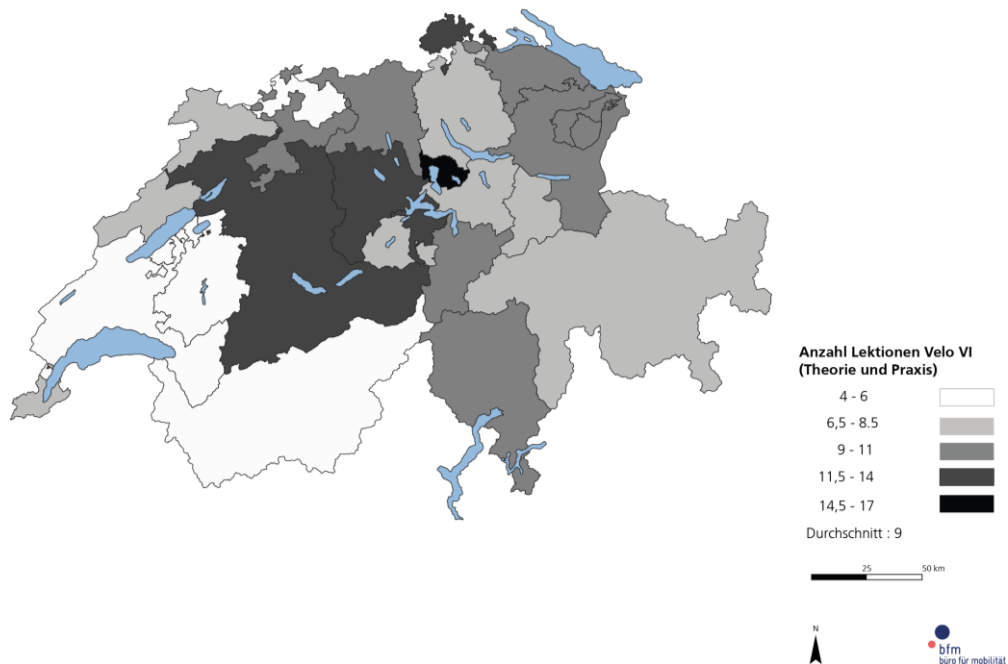


Abbildung 2: Total Lektionen Velo-Verkehrsinstruktion pro Kanton (ohne Städte mit Abweichungen, siehe Tabelle 3)

5.2 Inhalte der Velo-Verkehrsinstruktion

5.2.1 Theorie-Themen der Velo-Verkehrsinstruktion

Wie im Kapitel 4.2 erwähnt, startet die Velo-Verkehrsinstruktion in der Primarschule, abgesehen von einigen Ausnahmen meist in der 3. Klasse (5H) und mit Theorie. Während der Umfang und die Zeitpunkte teilweise stark variieren, sind die **Inhalte in den Grundzügen überall sehr ähnlich**. Diese beinhalten einerseits die Velo-Bestandteile (hierfür wird oft ein Merkblatt abgegeben, mit dem die Kinder zu Hause mit den Eltern ihr Velo prüfen sollen) und die Schutzausrüstung (Helm, Sichtbarkeit). Andererseits werden die wichtigsten Verkehrsregeln (Signalkunde und Vorschriften zur Nutzung der verschiedenen Infrastrukturen wie Velowege oder Trottoir) sowie die Verhaltensregeln thematisiert, die Vortrittsregeln und die Manöver (das Verhalten im Kreisverkehr, wo solche existieren, und überall mit besonderem Augenmerk auf die Abbiegemanöver: Rechts- und indirektes oder direktes Linksabbiegen).

5.2.2 Velo-Verkehrsinstruktion in der Praxis: Schonraum und Strasse

In allen Kantonen wird auch praktische Velo-VI erteilt (mit Ausnahme eines Regionalpolizei-Korps des Kantons VD: Ouest lausannois). Es existieren **zwei Formen**: der Schonraum (entweder ein zu diesem Zweck eingerichteter fix installierter Verkehrsgarten oder ein Pausenplatz, Schulhof oder Sportplatz, wo oft ein mobiler Verkehrsgarten oder mit Hilfsmitteln ein Parcours zum Üben aufgestellt wird) sowie die Strasse, das heisst das Velofahren im «normalen» Verkehr, sei es auf verkehrsarmen Quartierstrassen oder auf Hauptstrassen im Umfeld des Schulhauses.

Fest installierte **Verkehrsgärten** oder **Verkehrsschulungsanlagen** bestehen oft in den grösseren Städten, draussen z.B. in Basel, Lausanne, Thun, Winterthur (siehe Abbildung 3) und Zürich; in Genf in einer Halle (siehe Abbildung 4), aber auch in zahlreichen kleineren Gemeinden wie z.B. in Bulle (siehe Abbildung 5), dort oft nur aufgemalt auf dem Boden, ohne aufgestellte Signale. In einigen Kantonen sind Verkehrsgärten weit verbreitet, so gibt es im Kanton LU aktuell 32, im TG über 50 und im Kanton ZH über 80¹⁰. Andere Kantone wie GL (siehe Abbildung 6) oder NW stellen jeweils im Frühling an einem (oder GR jährlich wechselnd an 4 und insgesamt an 16 Standorten, siehe Abbildung 7) einen temporären Verkehrsgarten auf, in den alle SuS des Kantons, welche die jeweiligen Schulstufen besuchen, zum Üben kommen. In St. Gallen wird jeweils in einer Halle auf dem OLMA-Areal eine Verkehrsschulungsanlage aufgebaut, die auch vom Kanton AI genutzt wird. Daneben bestehen im Kanton SG drei weitere Schulungsanlagen im Schonraum (in Altstätten, Sargans und Schmerikon). In den meisten Fällen entsprechen die Grössenanordnungen und die Querschnitte der Strassen in den Verkehrsgärten nicht der Realität, sondern sind kleiner, lediglich die Stadt Zürich verfügt über einen Verkehrsgarten in Originalgrösse. Die Verkehrsgärten stehen in der Regel ausserhalb der Unterrichtszeiten allen zur Nutzung offen¹¹.

Im Kanton SG wird in den Regionen, wo keine Schulungsanlage im Schonraum zur Verfügung steht (Wil und Wattwil), jeweils in einem Wohnquartier eine eingerichtet, in einer Tempo 30 - Zone, in Wattwil mit einem Teilfahrverbot versehen.

¹⁰ siehe www.veloschuel.ch

¹¹ Zum Beispiel in [Winterthur](#)



Abbildung 3: Verkehrsgarten der Stadtpolizei Winterthur (Quelle: Stadt Winterthur)



Abbildung 4: Verkehrsschulungsanlage des Kantons Genf in Grand-Lancy (Quelle: Kantonspolizei Genf)



Abbildung 5: Verkehrsgarten auf dem Pausenplatz der Primarschule „La Condémine“ in Bulle FR (Quelle: Büro für Mobilität AG)



Abbildung 6: Temporärer Verkehrsgarten auf dem alten Eisfeld in Glarus (Quelle: Kantonspolizei Glarus)



Abbildung 7: Mobiler Verkehrsgarten der Kantonspolizei Graubünden (Quelle: Kantonspolizei Graubünden)

Ebenfalls weit verbreitet sind sogenannte **Gymkhana- oder Geschicklichkeitsparcours**, bei denen verschiedene Elemente aufgestellt werden, welche es ermöglichen, den sicheren Umgang mit dem Velo zu üben. Der TCS bietet beispielsweise Schulen und der Polizei an 5 Standorten in der Schweiz einen Anhänger kostenlos zur Ausleihe an, der auf einem ca. 20 x 40 Meter grossen Platz aufgestellt werden kann und 10 Posten umfasst, siehe Abbildung 8¹². Im Kanton TI wird dieser von der Kantonspolizei verwaltet und einige Kantone (BL, LU) bieten auch selbst solche Veloparcours-Anhänger an.

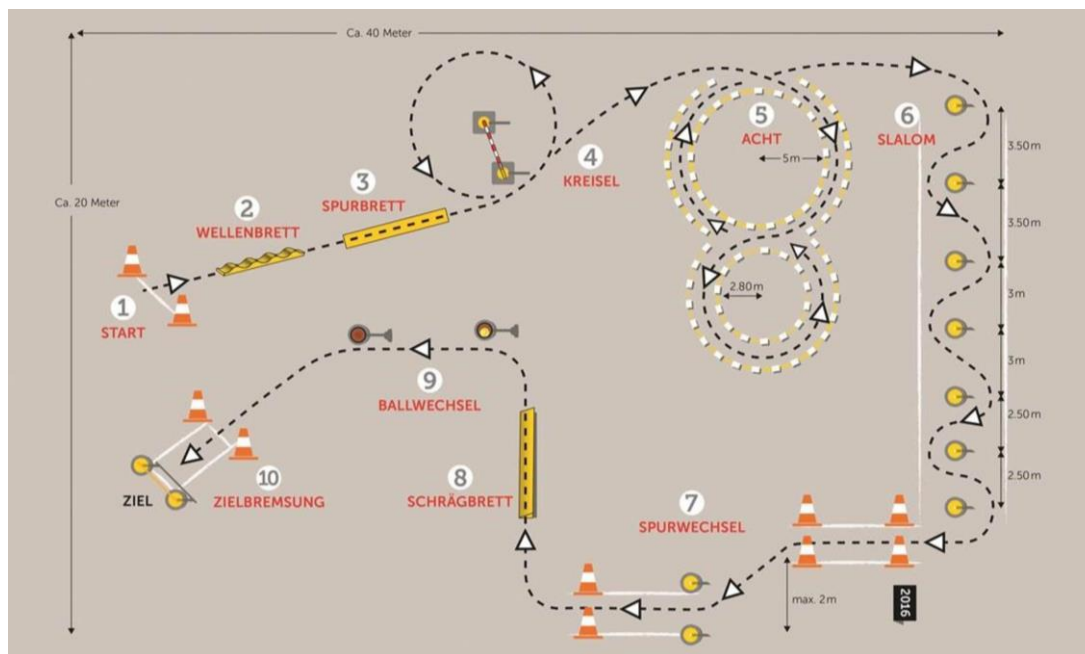


Abbildung 8: Gymkhana Velo-Parcours des TCS (Quelle: TCS)

Wie oben erwähnt unterstützen die **Lehrpersonen** die Polizei oft bei der Velo-VI, sie übernehmen insbesondere die Betreuung der SuS, die noch nicht genügend Velo fahren können, sei es im Schonraum oder vor allem, wenn die Klasse auf der Strasse fahren geht.

Die Tabelle 4 zeigt, in welcher Schulstufe **erstmalig im Schonraum oder auf der Strasse** Velo gefahren wird im Rahmen der VI. Die Ausbildung im Schonraum variiert stark: Während in zwei Ortschaften im Kanton GL (Glarus und Riedern) bereits in der 1. Klasse (3H) Velo gefahren wird und im Kanton BE ab der 2. (4H), starten die meisten Kantone in der 3. (5H) damit, einige erst in der 4. (6H), der Kanton ZH in der 5. (7H) und GE sowie VD gar erst in der 6. (8H). In BL und UR wird nicht speziell im Schonraum geübt, sondern nur kurz bevor es direkt auf die Strasse geht. Im Verkehr wird in vielen Kantonen jeweils ein Jahr später als im Schonraum erstmalig gefahren, also meistens in der 4. Klasse (6H), in einigen Kantonen aber auch erst in der 5. (7H) oder 6. Klasse (8H). In GE und SG (mit Ausnahme der Regionen ohne Verkehrsgarten, wo auf Quartierstrassen gefahren wird) erfolgt kein Fahrunterricht auf der Strasse, in AI ist die Einführung erst geplant. Eine Ausnahme bildet der Kanton GR, wo zwischen der 1. und 6. Klasse (3H-8H) ein Mal im Schonraum und teilweise auch ein Mal im Verkehr Velo gefahren wird.

¹² Quelle: <https://www.tcs.ch/de/der-tcs/verkehrssicherheit/material-fuer-schulen-behoerden/velo-parcours-gymkhana.php>

Kanton	Erstmals Velo fahren im Schonraum	Erstmals Velo fahren auf der Strasse	Kanton	Erstmals Velo fahren im Schonraum	Erstmals Velo fahren auf der Strasse
AG	4. / 6H	4. / 6H	OW	4. / 6H	4. / 6H
AI	4. / 6H	<i>geplant 6. / 8H</i>	SG	4. / 6H	<i>6. / 8H (Prüfung)</i>
AR	4. / 6H	4. / 6H	SH	3. / 5H	4. / 6H
BE	2. / 4H	4. / 6H	SO ¹³	4. / 6H	4. / 6H
BL		5. / 7H	Solothurn	3. / 5H	4. / 6H
BS	4. / 6H	6. / 8H	SZ	3. / 5H	4. / 6H
FR	4. / 6H	4. / 6H	TG	3. / 5H	5. / 7H
GE	6. / 8H		TI	4. / 6H	5. / 7H
GL	1. / 3H (nur Glarus/Riedern); 3.	1. / 3H (nur Glarus/Riedern)	UR		4. / 6H
GR	1.-6. / 3H-8H	<i>teilweise 1.-6.</i>	VD ¹⁴	6. / 8H	6. / 8H
Chur	3. / 5H	5. / 7H	Lausanne	4. / 6H	
JU	3. / 5H	4. / 6H	VS	3. / 5H	5. / 7H
Delémont	5. / 7H	5. / 7H	ZG	3. / 5H	4. / 6H
LU	4. / 6H	5. / 7H	ZH	5. / 7H	5. / 7H
NE	4. / 6H	6. / 8H	Zürich	3. / 5H	4. / 6H
NW	3. / 5H	4. / 6H	Winterthur	3. / 5H	5. / 7H

Tabelle 4: Klasse, in welcher erstmals im Schonraum bzw. auf der Strasse Velo gefahren wird

¹³ Inklusive Grenchen.

¹⁴ Im Kanton VD gibt es eine Region, in der kein Velo-Praxis-Unterricht durchgeführt wird (Ouest lausannois).

Die Abbildung 9 zeigt, wann erstmals im Schonraum Velo gefahren wird und veranschaulicht die grossen Unterschiede. In der Romandie wird eher später mit dem Velofahren begonnen als in der Deutschschweiz, aber grundsätzlich zeigen sich auch hier keine klaren regionalen Unterschiede.

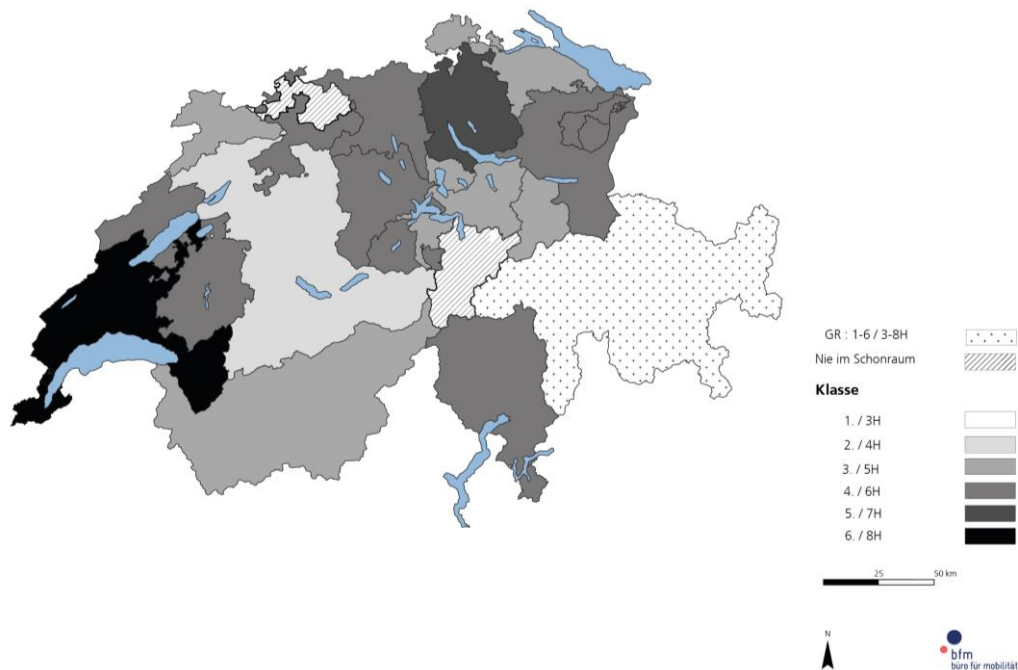


Abbildung 9: Klasse, in welcher erstmals Velo im Schonraum gefahren wird (bzw. wo nicht)

Die Abbildung 10 zeigt, in welcher Klasse erstmals im Verkehr Velo gefahren wird. Hier zeigt sich, dass in vielen Deutschschweizer Kantonen früher als in den lateinischen Kantonen zum ersten Mal auf der Strasse gefahren wird.

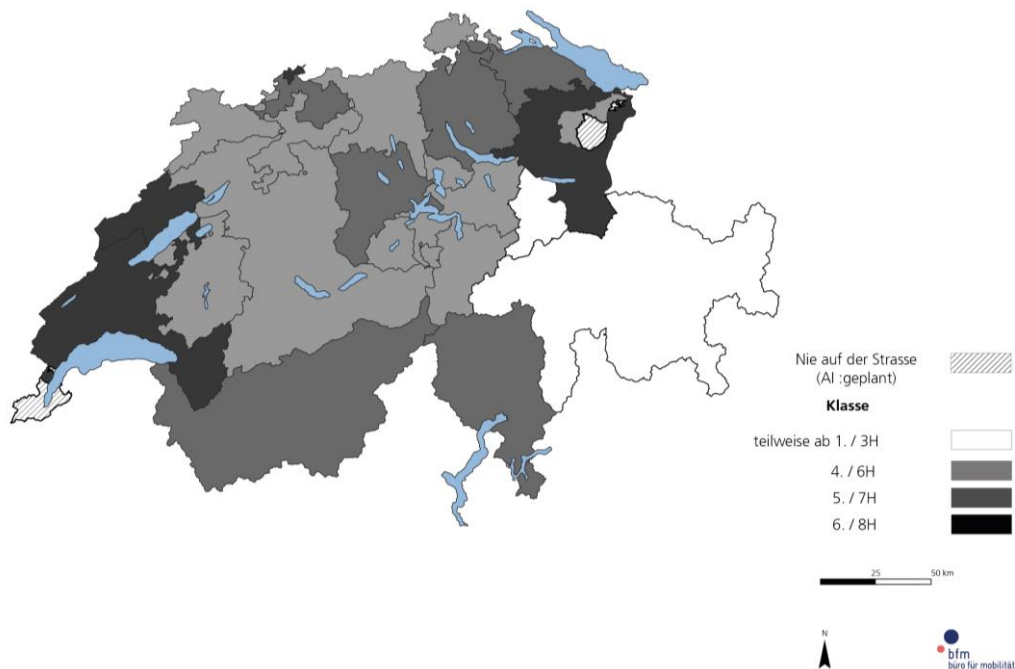


Abbildung 10: Klasse, in welcher erstmals Velo auf der Strasse gefahren wird (bzw. wo nicht)

Verschiedene Polizeikorps (u.a. BE, OW, VS¹⁵) verfügen für das Fahren auf der Strasse über Funkgeräte, mit denen die Verkehrsinstruktorin oder der Verkehrsinstruktor mit allen SuS, die hinterher fahren, kommunizieren können, um ihnen die nächsten Manöver anzukündigen.

Die Einschätzung, welches **Alter** aus entwicklungspsychologischer Sicht zum Fahrradfahren im Verkehr sinnvoll ist, unterscheidet sich somit leicht zwischen den Kantonen, sie ist teilweise auch den unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten geschuldet (insbesondere Dichte, Verkehrsaufkommen oder Verkehrsinfrastruktur). Verschiedene VI-Verantwortliche aus Kantonen, wo erst in der 5. Klasse (7H) im Verkehr gefahren wird, haben darauf hingewiesen, dass ihnen bewusst ist, dass es relativ spät ist im Vergleich zu anderen Kantonen, sie es aber als nicht sinnvoll einschätzen dies früher zu machen. Im Kanton BS wurde in Absprache mit einer Entwicklungspsychologin entschieden, erst in der 6. Klasse (8H) im Verkehr zu fahren, da Kinder, wenn sie nicht speziell gefördert werden, erst ab diesem Alter die nötigen Fähigkeiten dafür aufweisen.

5.3 Veloverfügbarkeit

In allen Kantonen, in denen die SuS in einem **Verkehrsgarten** praktisch Velofahren, werden den Kindern Velos zur Verfügung gestellt, zumindest jenen, die eine weitere Anreise mit dem öV haben und nicht einfach mit dem eigenen Velo kommen können (AI, BS, BE, GE, GL, GR, SG, SH, VD (grössere Städte), VS (Sion und Martigny), Zürich).

Für das praktische Velofahren auf dem **Schulhof / Pausenplatz**, im **Verkehr** und, wo eine solche existiert, für die **praktische Veloprüfung**, müssen die SuS hingegen ihr eigenes Velo mitbringen. Dies führt selten zu Problemen, die meisten Kinder haben ein eigenes Velo oder können ansonsten eines organisieren. Es gibt Kantone, welche einige Velos (d.h. 1 bis 15) zur Verfügung stellen, wenn ein Kind keines mitbringen kann (BL, FR, JU, NW, ZG). In NE werden sämtliche Velos und Velohelme zur Verfügung gestellt, in VD können die Kinder ihre eigenen mitbringen oder beides ausleihen.

Während Velos also fast immer verfügbar sind oder organisiert werden können, stellen die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren in den meisten Kantonen aber immer mehr fest, dass die Velos nicht unbedingt passen für das Kind, entweder zu klein oder noch zu gross sind, nicht in einem guten **Zustand** sind oder in Ausnahmefällen gar kaputte Bremsen oder platte Reifen aufweisen und somit nicht strassentauglich sind. Die Kontrolle und die Instandstellung der Velos nehmen so häufig viel Zeit in Anspruch, die Eltern nehmen hier ihre Rolle oft nicht wahr. Was den Zustand der Velos betrifft, werden insbesondere Unterschiede zwischen Stadt und Land erwähnt, aber auch bezüglich des sozioökonomischen Hintergrunds der Familien. In einigen Kantonen wird auch beobachtet, dass nicht nur die Anzahl Kinder mit mangelhaften oder unpassenden Velos zugenommen hat, sondern auch eine wachsende Diskrepanz entstanden ist, weil es gleichzeitig auch mehr Kinder gibt, die mit sehr guten Velos ausgerüstet sind.

¹⁵ Im Kanton VS Stadtpolizei Brig-Glis und Regionalpolizei Visp.

5.4 Velofahrkompetenzen der Kinder

Hier gilt es zu unterscheiden zwischen grundsätzlichen Velofahrkompetenzen, wie sie fürs Fahren im Schonraum nötig sind, und Kompetenzen, um im Verkehr fahren zu können. **Grundlegende Kenntnisse des Velofahrens** besitzen schweizweit fast alle Kinder, es sind jeweils nur einzelne SuS, die beim ersten Praxis-Unterricht mit der VI noch gar nicht Velo fahren können. Gemäss Aussagen der Verantwortlichen in den Kantonen ist deren Anteil tendenziell in städtischen Gebieten höher als auf dem Land. In UR oder AI beispielsweise kommt es quasi nie vor, dass ein Kind nicht Velo fahren, während in vielen städtischeren Kantonen in jedem Jahrgang einige Kinder dabei sind, die noch nie auf einem Velo gesessen sind. Diese Kinder haben oft Migrationshintergrund und sind erst seit Kurzem in der Schweiz. Sie stammen aus Kulturen, in denen das Velo keinen Stellenwert hat, und haben Eltern, die nicht Velo fahren können. Diese Beobachtung wurde jedoch nur in der Deutschschweiz erwähnt. Bei einigen wenigen Kindern weigern sich die Eltern, sie am Velofahr-Unterricht teilnehmen zu lassen. Während dies früher quasi nie vorkam, hat sich deren Zahl in den letzten Jahren erhöht, auch wenn es vielerorts immer noch selten vorkommt. Daneben gibt es auch einige wenige Kinder, die aus körperlichen Gründen nicht Velo fahren können (z.B. aufgrund eines Geburtsgebrechens).

Wenn es um **Velofahren im Verkehr**, auf der Strasse geht, gibt es – zumindest ausserhalb der sehr ländlichen Regionen – oft mindestens ein Kind pro Klasse, das nicht genügend Kompetenzen dafür aufweist und im Schonraum bleiben muss. Aus diesem Grund wird in den meisten Kantonen vor dem Velofahren auf der Strasse ein kurzer Parcours im Schonraum absolviert, um zu prüfen, welche Kinder die nötigen Kompetenzen aufweisen.

Grundsätzlich ist es so, dass die Polizei aufgrund des meist sehr begrenzten Umfangs der VI den Kindern nicht das Velofahren lehren kann, im Rahmen des allgemeinen Schulunterrichts ist dies auch nicht vorgesehen, so dass dies von den Eltern oder anderweitig ausserhalb der Schule übernommen werden muss. Einige Kantone oder Städte haben auf diesen Umstand bereits reagiert und Massnahmen ergriffen, beispielsweise früh erstmals im Schonraum Velo zu fahren, um den Kindern das Velo «schmackhaft» zu machen und ihnen zu ermöglichen, dieses zu erlernen, bevor sie in ein Alter kommen, in dem sie mehr Schwierigkeiten damit oder weniger Zeit dafür haben.

5.5 Weitere Angebote zum Velofahren

Zusätzlich zu den (mehr oder weniger) flächendeckenden Angeboten der VI gibt es in vielen Kantonen weitere Angebote und Aktivitäten:

- Auf Nachfrage bieten verschiedene Polizeikorps die **Schulung für konkrete Strecken** mit dem Velo an, wie z.B. in den Nachbarort zum Schwimmunterricht (z.B. AI, TG, ZH).
- Die Stadtpolizei Solothurn bietet nach Bedarf und auf Wunsch der Lehrpersonen **Zusatzlektionen** für schwache Klassen an sowie **individuelle Schulweglektionen** für einzelne SuS und besorgte Eltern.
- Im Kanton UR stellt die VI mit dem TCS an 2 Standorten pro Jahr einen **Gymkhana-Parcours** auf, wo Klassen gruppenweise für eine Lektion vorbeikommen können. Auch der Kanton VD bietet regelmässig halbtägige Gymkhana-Parcours an, oft im Rahmen von Veloförderungs-Aktionen wie «Bike to school» und auf Anfrage von Elternräten. Andere Kantone bieten Anhänger für Gymkhana-Veloparcours den Schulen zum Ausleihen an (BL, LU, TI) oder stellen mobile Pumtracks, die auf Pausenplätzen aufgestellt werden können, zur Verfügung (NW).

- Die VI der Polizei unterstützt in vielen Kantonen auch **Anlässe** oder organisiert diese gemeinsam, z.B. mit Pro Velo oder dem TCS, dazu gehören Ferienpass-Angebote oder Verkehrssicherheitstage (einige Regionen im AG, SO, SZ).
- Im Rahmen der **Schulwegüberwachungen** oder **Schulwegsicherung**, welche die Polizei durchführt, werden oft auch Velo-Aspekte aufgegriffen, beispielsweise die Beleuchtung.
- Ausserdem greift die Polizei im Rahmen ihrer **allgemeinen Verkehrsprävention** auch oft das Velo auf und richtet sich an Eltern oder Kinder und Jugendliche.
- In diversen Kantonen gibt es ausserdem auch Schulen oder einzelne Lehrpersonen, welche **Projektwochen** zum Thema, **Ausflüge**, oder gar längere **Reisen** mit dem Velo anbieten, auch hier kann die Polizei dann jeweils punktuell unterstützen.
- Die **«bikecontrol»-Workshops**¹⁶ sind den meisten VI-Verantwortlichen nicht bekannt oder werden nicht speziell gefördert, sondern eine Durchführung den Schulen überlassen.
- Der **«Velopass»**¹⁷ ist den meisten VI-Verantwortlichen auch nicht bekannt oder wird nicht genutzt (zum Teil auch aus Gründen der Neutralität), ausser im Kanton BS, wo aber die Kinder aktiv werden müssen und die Polizei ihn nicht bewirbt. In verschiedenen Kantonen hat die VI selbst etwas ähnliches entwickelt, um mindestens bei der Veloprüfung zu dokumentieren, was die SuS richtig oder falsch gemacht haben. Im Kanton SZ begleitet ein solches Dokument die Kinder während der gesamten Velo-Ausbildung und geht jeweils an die Eltern zurück.

Wie die Auflistung zu Beginn dieses Kapitels gezeigt hat, endet die Velo-VI meistens bereits vor der Oberstufe (7.-9. Klasse bzw. 9H-11H). Wenn nicht in der Sekundarstufe I veloaffine Lehrpersonen Aktivitäten organisieren, kommen die SuS nicht mehr mit dem Zweirad in Berührung. An den weiterführenden Schulen ist die VI häufig gar nicht mehr präsent und somit auch das Velofahren nicht. Um hier anzuknüpfen gibt es beispielsweise das auf Mittelschulen ausgerichtete Angebot «Défi Vélo»¹⁸.

¹⁶ Von Swiss Cycling den Schulen kostenlos angebotene Lektion bestehend aus einem spielerischen Geschicklichkeitsparcours im geschützten Raum, Details siehe www.swiss-cycling.ch/de/infocenter/bikecontrol

¹⁷ Abzeichen-Sammelheft fürs Velofahren von Swiss Cycling und Pro Velo, 2021 eingeführt, Details siehe www.velo-pass.ch

¹⁸ Défi Vélo ist ein Veloparcours bei dem SuS in Kleingruppen verschiedene Posten zu Velo-Aspekten (Sicherheit, Mechanik, Geschicklichkeit und Begegnung) absolvieren und sich dadurch für einen nationalen Final (Velo-Orientierungsfahrt durch eine Stadt) qualifizieren können, Details siehe www.defi-velo.ch

5.6 Veloprüfung

5.6.1 Übersicht und Schulstufe

Mit Ausnahme von BL, FR, GR, VD und VS kennen alle Kantone mindestens eine theoretische Veloprüfung (siehe Tabelle 5). Eine Praxisprüfung findet dort meistens auch statt, mit Ausnahme der Stadt Chur und der Kantone BS und TI sowie in Teilen der Kantone TG, SG (nur in 4 Gemeinden keine Prüfung) und ZH. Verschiedene Kantone ohne formelle Veloprüfung machen an deren Stelle (oder teilweise auch zusätzlich) **Lernkontrollen**, sei es im Theorie- oder im Praxis-Unterricht, um den SuS eine Rückmeldung zu ihren Kompetenzen zu geben.

Kanton	Prüfung Theorie	Prüfung Praxis Schonraum	Prüfung Praxis Strasse	Kanton	Prüfung Theorie	Prüfung Praxis Schonraum	Prüfung Praxis Strasse
AG	4. / 6H oder 5. / 7H		4. / 6H oder 5. / 7H	OW	5. / 7H		5. / 7H
AI	4. / 6H	4. / 6H	<i>geplant</i> 6. / 8H	SG	6. / 8H		6. / 8H (ausser in 4 Gden.)
AR	6. / 8H		6. / 8H	SH	5. / 7H		5. / 7H
BE	5. / 7H		5. / 7H	SO	4. / 6H		4. / 6H
BL				SZ	4. / 6H		4. / 6H
BS	6. / 8H			TG	5. / 7H oder 6. / 8H		<i>(teilweise)</i> 5. / 7H oder 6. / 8H
FR				TI	5. / 7H		
GE	6. / 8H	6. / 8H		UR	5. / 7H		5. / 7H
GL	5. / 7H & 6. / 8H (nur Glarus / Riedern)	5. (alle andern Orte)	5. & 6. (nur Glarus / Riedern)	VD			
GR				VS			
Chur	5. / 7H			ZG	5. / 7H		5. / 7H
JU				ZH	5. / 7H		<i>(teilweise)</i> 5. / 7H
LU	5. / 7H		5. / 7H	Zürich	5. / 7H		5. / 7H
NE	6. / 8H		6. / 8H	Win- terthur	6. / 8H		6. / 8H
NW	5. / 7H		5. / 7H				

Tabelle 5: Stufe, in welcher die Theorie- und Praxis-Prüfung erfolgt (wo vorhanden)

Die **Schulstufe**, in der die Veloprüfung durchgeführt wird, variiert: in vier Kantonen findet diese bereits in der 4. Klasse statt (6H) (AG, AI, SO und SZ), in den meisten Kantonen dann in der 5. Klasse (7H) und in einigen erst in der 6. (8H) (AR, BS, GE, NE, SG, Winterthur). Die Praxisprüfung findet in drei Kantonen im Schonraum statt (AI, GE, GL: mit Ausnahme von Glarus und Riedern) und in allen andern (mindestens zu einem Teil auch) auf der Strasse, im Verkehr.

Somit absolvieren in vielen Kantonen die SuS bereits vor dem 12. Altersjahr (das in der Regel in der 6. Klasse / 8H erreicht wird) die Veloprüfung, obwohl seit dem 1.1.2021 neu das Velofahren auf dem Trottoir bis zu diesem Alter (unter gewissen Umständen) erlaubt ist.

Die Abbildung 11 zeigt, dass in den beiden Kantonen der Romandie, wo eine Veloprüfung besteht, sowie in der Ostschweiz (AI, AR, SG) die Prüfung später als in den anderen Kantonen stattfindet.

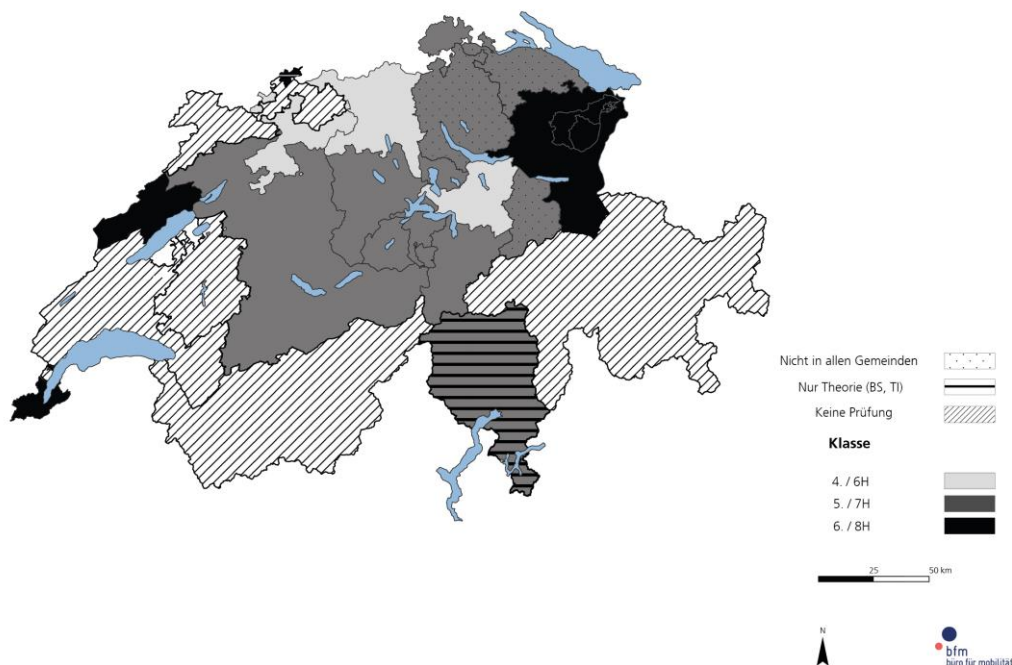


Abbildung 11: Art der Veloprüfung und Schuljahr, in dem sie durchgeführt wird

5.6.2 Theorie-Prüfung

In den meisten Kantonen wird die Theorieprüfung seit seiner Einführung über das Online-Angebot **«Radfahrer.test.ch»** durchgeführt. In einigen Kantonen wird der Theorietest auf einem **Papierbogen** absolviert, entweder auf dem Angebot des TCS (FR, GE, SH, TI) oder auf von der VI selbst entwickelten Fragebogen (NE, OW, SG). Kantone, welche nicht den Online-Fragebogen nutzen, bieten diesen den SuS aber zum Lernen an und begründen das Festhalten am Papier entweder mit der besseren Abbildung der Situationen vor Ort, mit mangelnder Zeit oder technischer Infrastruktur, wenn die Prüfung im Vorfeld der Praxis-Prüfung draussen absolviert werden soll.

Wo eine solche existiert, wird die Theorie-Veloprüfung häufig durch die **Lehrpersonen** durchgeführt, bei der praktischen Prüfung unterstützen diese oft auch die Polizei. In der Romandie hingegen ist immer die Polizei zuständig für die Theorieprüfung. Im Kanton LU sind die Lehrpersonen auch fürs Üben der praktischen Prüfung zuständig, in AR oder SG engagieren sich die Lehrpersonen auch stark in der Vorbereitung und fahren mit den SuS am Prüfungstag mit dem Velo zu den zentralen Prüfungsorten. In vielen Kantonen sind die Lehrpersonen angehalten, mit den SuS zu üben. Diesbezüglich werden aber grosse Unterschiede beobachtet.

5.6.3 Praktische Prüfung

Wie beschrieben gibt es unterschiedliche Arten von praktischen Prüfungen. Neben den drei Kantonen mit Prüfungen im **Schonraum** finden in den meisten Kantonen – teilweise neben einem ersten Teil im Schonraum – auch Prüfungsfahrten auf der **Strasse** statt. Die Kinder gehen jeweils einzeln auf eine Prüfungsstrecke, welche die verschiedenen relevanten Manöver beinhaltet.

Beispielhaft zeigt die Abbildung 12 die Elemente der Veloprüfung im Kanton SG, wo neben der Theorie und der Velokontrolle ein Geschicklichkeitsparcours gefahren wird, anschliessend eine Strecke im Verkehr, danach Fragen zum Verkehrsverhalten beantwortet werden und schliesslich noch mit einem Simulator ein Brems-Reaktionstest gemacht wird.



Abbildung 12: Ablauf der Radfahrerprüfung im Kanton St. Gallen (Quelle: www.radfahrertest.ch)

In den meisten Kantonen sind mehrere Polizistinnen und Polizisten als Streckenposten im Einsatz, um die Kinder zu bewerten, teilweise aber auch ältere SuS, Eltern oder andere Freiwillige.

In Zürich sind die Veloprüfungsstrecken seit 2015 fest signalisiert (siehe Abbildung 13), damit die SuS jederzeit selbständig üben können. In Winterthur sind die drei Prüfungsstrecken seit 2022 ebenfalls fest signalisiert.



Abbildung 13: Fest signalisierte Veloprüfungsstrecken in der Stadt Zürich (Quelle: Stadt Zürich)

In zwei Kantonen gibt es für die besten SuS ein **kantonales Veloprüfungsfinale** (NE, GE), in JU und ZG gab es ein solches bis vor etwa 5 bis 10 Jahren.

5.6.4 Form und Bewertung der Veloprüfung

Die meisten Veloprüfungen finden während der **Schulzeit** statt, in NW und UR hingegen am Samstag, aufgrund der Unterstützung durch freiwillige Helfer oder der Verfügbarkeit von Räumlichkeiten für die Prüfungsanlage (Start/Ziel). Eine **Teilnahmepflicht** besteht nur in wenigen Kantonen, in BS und im TI, wo aber nur eine Theorieprüfung existiert, sowie in GL, SO (wo sie gesetzlich verankert ist¹⁹), SZ und Zürich.

Die **Teilnahme** an den Praxisprüfungen ist überall sehr hoch, meistens sind es lediglich einzelne Kinder, die aufgrund von Krankheit oder zu geringen Velo-Fahrkompetenzen nicht teilnehmen können oder von den Eltern abgemeldet werden. In vielen Kantonen haben die VI-Verantwortlichen beobachtet, dass die Kinder sehr motiviert sind, an der Veloprüfung teilzunehmen. In den meisten Kantonen besteht deshalb das Ziel, möglichst alle Kinder mitzunehmen. So wird in AR und LU, wenn immer möglich, auch den Kindern in Sonderschulen die Teilnahme an der Veloprüfung oder zumindest an Teilen davon ermöglicht.

In 17 Kantonen bzw. Städten wird die Veloprüfung **bewertet**, d.h. Kinder bestehen oder bestehen sie nicht. Der Anteil an Kindern, die nicht bestehen, ist meistens sehr gering, zwischen 1% und 5%, in gewissen Kantonen aber auch deutlich höher, in AR ca. 10% und in GL in den letzten

¹⁹ «Verordnung über den Strassenverkehr» des Kantons Solothurn, § 34 «Schüler-Radfahrerprüfungen»:

¹ *Alle radfahrenden Kinder des vierten Volksschuljahres haben eine theoretische und eine praktische Radfahrerprüfung abzulegen. Der Zeitpunkt wird vom Departement für Bildung und Kultur festgelegt.*

² *Kinder, welche die Prüfung nicht bestehen oder sie nicht absolvieren, haben im fünften Volksschuljahr eine Prüfung abzulegen.*

beiden Jahren 15% bzw. 25%. Im Kanton AG sind es in den meisten Regionen auch maximal 5-10%, in den Gemeinden Spreitenbach und Neuenhof, die einen sehr hohen Ausländeranteil aufweisen, jedoch bis zu 25%. Dabei gilt es aber auch zu beachten, dass die Bewertung sehr unterschiedlich sein kann und die Anteile Kinder, die nicht bestehen, nur eingeschränkt miteinander verglichen werden können. Die Konsequenzen sind unterschiedlich: während in einigen Kantonen keine existieren, wird oft eine Nachinstruktion angeboten an einem Mittwoch Nachmittag (AR, BE, NW, SH, TG, ZH z.T.), das Kind im Folgejahr noch mal zur Prüfung eingeladen oder die Teilnahme mindestens ermöglicht (SO, SZ, ZG, Zürich), ein Elternbrief verfasst, in dem die Polizei festhält, dass ein Kind noch nicht selbstständig im Verkehr Velofahren sollte (AG, GL, NE, SG, ZG) oder gar eine Nachprüfung organisiert (AG).

5.6.5 Entwicklung der Veloprüfung und Gründe dafür

In den Kantonen, wo eine Veloprüfung existiert, ist diese in der Regel bereits **vor Jahrzehnten eingeführt** worden, gleichzeitig mit der Velo-Verkehrserziehung an den Schulen aufgrund erhöhter Unfallzahlen oder tödlich verunfallter Kinder. In der Stadt Zürich zum Beispiel feiert sie dieses Jahr das 75-Jahr-Jubiläum. Dort wurde sie jedoch bis 2014 noch am Samstag durchgeführt, mit der Auswirkung, dass weniger als die Hälfte der SuS daran teilnahmen.

Bevor wir zu den **Gründen** kommen, weshalb es in einigen Kantonen keine Veloprüfung gibt, noch einige Hinweise von Kantonen, die eine solche durchführen. Mehrfach wurde erwähnt, dass die Prüfung, auch wenn sie rechtlich nicht zwingend ist, um Velo fahren zu dürfen, einen wichtigen Stellenwert hat und sich die SuS darauf vorbereiten und so das Velofahren einen höheren Stellenwert hat, als wenn es keine Prüfung gäbe. Die Kinder nehmen das Velofahren und die Vorbereitungsphase dadurch ernster, um erfolgreich abzuschliessen. Die praktische Veloprüfung sagt letztlich einfach aus, ob ein Kind eine ihm bekannte, vertraute Strecke bei Tageslicht alleine meistern kann oder noch Nachholbedarf hat bei seinen Velofahrkompetenzen. In den meisten Kantonen ist das Ziel auch nicht, dass die Prüfung nicht bestanden wird, sondern es wird im Gegenteil möglichst alles dafür getan, dass alle SuS diese bestehen und nur antreten, wenn sie bereit dafür sind (siehe oben) und somit einen positiven Abschluss der Velo-Fahrausbildung durch die Verkehrsinstruktion erhalten.

5.6.6 Gründe warum es keine Veloprüfung (mehr) gibt

In den Kantonen, in denen es keine Veloprüfung gibt, werden unterschiedliche Gründe dafür angeführt:

- In **BL** gab es noch nie eine solche Prüfung, die Ressourcen würden dafür nicht ausreichen, aber vor allem wird diese nicht als sinnvoll erachtet, da es keine Konsequenzen für die Kinder hat, wenn sie nicht bestehen. Es wird lieber auf praktisches Fahren im Verkehr gesetzt, ohne die Kinder in eine Prüfungssituation zu bringen.
- In **BS** sind es ähnliche Argumente, eine Veloprüfung im Verkehr erfordert grosse Ressourcen, die Theorieprüfung wird hier hingegen durchgeführt, mithilfe des Online-Fragebogens. Bis in die 1970er-Jahre gab es auch eine praktische Prüfung, diese wurde mit Einführung des Verkehrsgartens aufgehoben.
- Die Kantonspolizei **GR** musste vor ein paar Jahren aus Ressourcengründen (Personalmangel) auf die praktische Prüfung verzichten. Die Stadtpolizei **Chur** führt hingegen ab 2022 aus Sicherheitsgründen bis auf weiteres keine praktische Prüfung mehr durch, da die Fahrqualität der SuS

- zum Teil sehr schlecht ist und viele kein Velo mehr besitzen.
- Im **TI** wurde die praktische Prüfung in den 1990er-Jahren abgeschafft, da es keine gesetzliche Grundlage für einen Velo-Fahrausweis (Brevetto bici) gibt. Weiterhin wird jedoch eine Theorieprüfung durchgeführt, mit Teilnahmebestätigung.
 - Aus ähnlichen Gründen, um nicht ein Velo-Permis zu erfinden, das im SVG nicht vorgesehen ist, verzichtet der Kanton **FR** auf eine Veloprüfung. Diese würde auch ein falsches Signal aussenden: die Polizei garantiert nicht für die Kompetenz der SuS, Velo fahren zu können. Ihre Aufgabe ist es, zu sensibilisieren und auszubilden, und zu diesem Zweck bei den Kindern die Lust am Velofahren zu wecken, und nicht einen Schüler oder eine Schülerin durch einen Misserfolg zu stigmatisieren.
 - Diese Feststellung wird auch in **VD** und **VS** geteilt, wo auch die Frage der Zeit angesprochen wurden. Dort wird bevorzugt, Zeit und Aufmerksamkeit dem praktischen Velofahren zu widmen statt der Bewertung einer Prüfung. Ein Bewertungsraster wird trotzdem ausgefüllt, aber ohne Prüfungscharakter. Aus den selben Gründen wurde im Kanton **JU** die Veloprüfung 2016 abgeschafft.

5.7 Erfahrungen der Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren

Schliesslich wurden die interviewten Verantwortlichen auch zu ihren Erfahrungen mit der Velo-Verkehrsinstruktion und den beobachteten Entwicklungen befragt, insbesondere in Bezug auf den eingangs erwähnten schweizweit festgestellten Rückgang des Anteils velofahrender Kinder und Jugendlicher. Die Erfahrungen unterscheiden sich unter anderem nach der Dauer, wie lange die Personen die VI betreuen und sind naturgemäss subjektiv und nicht unbedingt verallgemeinerbare Beobachtungen. Aus diesem Grund wird hier nicht auf einzelne Kantone eingegangen, sondern es werden Tendenzen, Gemeinsamkeiten und Unterschiede in zusammengefasster Form wiedergegeben.

Die meisten VI-Verantwortlichen haben in den letzten Jahren nicht unbedingt eine Abnahme der Kinder, die Velo fahren können, beobachtet, hingegen haben aber vielerorts **die Velofahrkompetenzen der Kinder abgenommen** und sind nicht mehr so gut wie früher. Es gibt immer mehr Kinder, die sich zwar auf dem Velo fortbewegen können, aber Mühe haben, das Velo zu beherrschen, und insbesondere Manöver auszuführen, welche im Verkehr unerlässlich sind. Teilweise werden Unterschiede zwischen Stadt und Land beobachtet, aber auch in ländlichen Gegenden gibt es Unterschiede zwischen den grossen Orten und kleineren, weniger dicht besiedelten Gebieten – wie es auch in Städten und Agglomerationen nicht einheitlich zu einer Abnahme der Fahrkompetenzen gekommen ist. Die Abnahme wird oft darauf zurückgeführt, dass weniger Velo gefahren wird. Als Gründe dafür wird unter anderem das Vorhandensein von Alternativen angeführt. So ist der öffentliche Verkehr vielerorts ausgebaut oder es sind Schulbusse eingeführt worden und SuS die Fahrtkosten von der Gemeinde bezahlt worden. Ausserdem sind in den letzten Jahren FäG stark aufgekommen und konkurrenzieren oft das Velo, sie sind leichter zu erlernen, günstiger anzuschaffen, brauchen weniger Platz und bieten gerade für kürzere Strecken auch eine Möglichkeit, sich schneller fortzubewegen als zu Fuss.

Viele Verantwortliche beobachten eher als eine Veränderung der Kinder – die allermeisten würden gemäss ihren Beobachtungen nach wie vor sehr gerne Velo fahren – eine Veränderung bei den Eltern: Es gibt eine Zunahme an Eltern, die ihre Kinder übermässig schützen und sie weniger sich selbstständig bewegen lassen (Stichwort Elterntaxi) oder weniger mit ihnen im Alltag oder auch in der Freizeit Velo fahren. Dadurch entwickeln die Kinder viel später einen Verkehrssinn.

Die Wahrnehmung der Sicherheit im Verkehr ist teilweise auch nicht objektiv zu begründen (die Unfallzahlen bei Kindern sind auf einem historisch tiefen Niveau), sondern dem subjektiven Empfinden der Eltern geschuldet. Diese hat sicher auch mit der – objektiv messbaren – Zunahme des Autoverkehrs zu tun, beziehungsweise in den meisten städtischen Gebieten auch mit dem Fehlen von geeigneter, geschützter Velo-Infrastruktur, auf der sich auch Kinder gefahrlos fortbewegen können.

Wie bereits erwähnt, wird der Rückgang der Velofahrkompetenzen teilweise auch mit dem Migrationshintergrund der Kinder erklärt: Wenn Eltern selbst nicht Velo fahren können oder das Velo nicht als Verkehrsmittel betrachten, geben sie dies auch nicht an die Kinder weiter. Eher als der Migrationshintergrund an sich ist oft die Dauer, seit der ein Kind in der Schweiz lebt, das ausschlaggebende Kriterium, meistens wurde darauf verwiesen, dass vor allem Kinder, die erst seit Kurzem in der Schweiz leben, nicht oder nicht gut Velo fahren können.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass allgemein beobachtet wird, dass Kinder mehr motorische Defizite aufweisen, da sie sich weniger draussen aufhalten und weniger Bewegung haben als früher, was sich auch aufs Velofahren auswirkt.

In einigen meist eher ländlichen Kantonen wurde hingegen **keine Abnahme oder keine Verschlechterung** der Velofahrkompetenzen beobachtet in den letzten Jahren. Dies wird darauf zurückgeführt, dass in diesen Regionen das Velo oft und bereits relativ früh für längere Schulwege genutzt wird oder in der Freizeit, sei es als Transportmittel oder als Sport, zum Beispiel in Form von Biken. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass in ländlichen Regionen weniger Alternativen bestehen, der öffentliche Verkehr beispielsweise weniger gut ausgebaut ist, um das Velo zu konkurrenzieren, aber auch die Velo- bzw. die Strasseninfrastruktur aufgrund von geringerem Verkehrsaufkommen als weniger gefährlich zum Velofahren betrachtet wird. Dies wurde auch durch die Verbreitung von Pumptracks, den Ausbau der Veloinfrastruktur und nicht zuletzt durch die Pandemie begünstigt, die allgemein zu einem Aufschwung des Velofahrens geführt hat. Auch in sehr städtischen Kontexten gibt es VI-Verantwortliche, welche keine grossen Veränderungen festgestellt haben und nach wie vor beobachten, dass Kinder grundsätzlich über Kompetenzen verfügen, welche aber vielleicht weniger als früher durch die Eltern gefördert werden und somit vermehrt von Schule und Polizei ausgebildet werden müssen.

6 Fazit

Der vorliegende Vergleich der Verkehrsinstruktion in der obligatorischen Schulzeit hat gezeigt, dass in allen Kantonen die Polizei an den obligatorischen Schulen Verkehrsprävention unterrichtet. Bis zur 1. Klasse (3H) haben alle Kinder gelernt, die Strasse sicher zu überqueren. Anschliessend bestehen aber zahlreiche Unterschiede, bezüglich Einbezugs der Lehrpersonen und der Eltern, im Umfang der VI (Anzahl Lektionen), hinsichtlich des Alters, in dem die verschiedenen Inhalte in Theorie und Praxis vermittelt werden, und ob und in welcher Form die Velo-Kenntnisse theoretisch und praktisch geprüft werden. Diese Unterschiede bestehen zwischen den verschiedenen Kantonen sowie innerhalb jener Kantone, in denen nicht – oder nicht alleine – die Kantonspolizei für die VI zuständig ist, aber auch zwischen den Regionen oder insbesondere zwischen Städten und übrigen Gebieten.

Was Jugendliche nach Ende der Sekundarstufe I (9. Klasse bzw. 11H) in Theorie und Praxis zum Thema Velofahren gelernt haben, unterscheidet sich somit stark von Kanton zu Kanton und teilweise auch innerhalb von Kantonen. Wobei hier private Organisationen, die auf Wunsch der Schulen Verkehrsinstruktionen vermitteln, nicht systematisch berücksichtigt sind. Insgesamt kann aber festgestellt werden, dass angesichts der immer stärkeren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch die öffentliche Hand der Einbezug der Kinder und Jugendlichen besondere Aufmerksamkeit erfordert. Das ASTRA will in Zusammenarbeit mit dem Fonds für Verkehrssicherheit, dass die Verkehrssicherheit bei den Schülerinnen und Schülern weiter erhöht und die bestehenden regionalen Unterschiede bei der Verkehrsinstruktion reduziert werden. Die vorliegende Bestandsaufnahme bildet dafür eine Grundlage.

7 Anhang

7.1 Gesetzliche Regelungen der Verkehrsinstruktion

Kanton AG

531.210 Dekret über die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit (Polizeidekret, PoID)

Vom 06.12.2005 (Stand 01.01.2007)

§ 3 b) Verkehrspolizeiliche Aufgaben

¹ Die verkehrspolizeilichen Aufgaben der Gemeinden sind

- a) die Überwachung und Kontrolle des ruhenden Strassenverkehrs auf dem Gemeindegebiet,
- b) die Überwachung und Kontrolle des fliessenden Strassenverkehrs auf dem Gemeindegebiet (ausgenommen Kantonsstrassen ausserorts),
- c) die Verkehrsregelung im Allgemeinen, bei besonderen Anlässen und soweit notwendig bei Unfällen,
- d) die Instruktion der Feuerwehr und des Zivilschutzes in Belangen des Verkehrsdienstes,
- e) die Bearbeitung von Verkehrsanordnungen, Strassensignalisationen und Markierungen auf Gemeindestrassen,
- f) die Bearbeitung von Verkehrsanordnungen, Strassensignalisationen und Markierungen auf National- und Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Behörden,
- g) die Verkehrserziehung in den Kindergärten und Schulen,
- h) die Verkehrssicherheitsaktionen in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), dem Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat und dem kantonalen Polizeikommando,
- i) der Einzug von Kontrollschildern sowie von Fahrzeug-, Führer- und Lernfahrerausweisen zu Händen des Strassenverkehrsamts.

² ... *

Kanton BE

Polizeigesetz (PolG)

vom 10.02.2019 (Stand 01.01.2020)

Art. 9 Aufgaben der Kantonspolizei

¹ Die Kantonspolizei erfüllt zudem insbesondere folgende Aufgaben:

- a sie trifft Massnahmen zur Erkennung, Verhinderung und Verfolgung von Straftaten;
- b sie trifft Massnahmen zur Aufrechterhaltung und Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr und auf öffentlichen Gewässern;
- c sie erbringt polizeiliche Aufgaben bei den Gerichten und der Staatsanwaltschaft, sofern es die Sicherheit erfordert;
- d sie betreibt die kantonale Alarm- und Einsatzzentrale sowie ein kantonales Lagezentrum und ein einheitliches Sicherheitsfunknetz für die im Kantonsgebiet tätigen Sicherheits- und Rettungsorganisationen und stellt die Information der Bevölkerung sowie den Empfang und die Weitergabe von Schaden- und Alarmmeldungen im schweizerischen Verbund sicher;
- e sie leistet den Verwaltungs- und Gerichtsbehörden Amts- und Vollzugshilfe, soweit dies gesetzlich vorgesehen oder zur Durchsetzung der Rechtsordnung erforderlich ist;
- f sie stellt den Verkehrsunterricht vom Kindergarten bis zum Ende der Primarstufe sicher, einschliesslich der Fahrradfahrprüfung;
- g sie erfüllt die dem Kanton gemäss Bundesrecht obliegenden Aufgaben im Bereich des Staatsschutzes.

Kanton SO

733.11 Verordnung über den Strassenverkehr Vom 3. März 1978 (Stand 1. Januar 1997)

8. Verkehrserziehung der Schüler

§ 33 Allgemeines

¹ Das Departement des Innern kann, im Einvernehmen mit dem Departement für Bildung und Kultur, zur Verkehrserziehung der Schüler Weisungen an die Lehrerschaft erlassen.

§ 34* Schüler-Radfahrerprüfungen

¹ Alle radfahrenden Kinder des vierten Volksschuljahres haben eine theoretische und eine praktische Radfahrerprüfung abzulegen. Der Zeitpunkt wird vom Departement für Bildung und Kultur¹⁾ festgelegt.

² Kinder, welche die Prüfung nicht bestehen oder sie nicht absolvieren, haben im fünften Volksschuljahr eine Prüfung abzulegen.

³ Die Prüfungen sind durch die Polizeiorgane und durch die vom Departement für Bildung und Kultur bestimmten Experten abzunehmen.*

§ 35* Verkehrsunterricht

¹ Der theoretische und praktische Verkehrsunterricht wird durch die Lehrerschaft, die Kantonspolizei und die Stadtpolizeikorps erteilt.

Kanton VS

400.103

- 1 -

**Beschluss
betreffend den Verkehrsunterricht in der Schule**

vom 7. Juli 2000

Der Staatsrat des Kantons Wallis

eingesehen die eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen über den Strassenverkehr;
eingesehen das Gesetz vom 4. Juli 1962 über das öffentliche Unterrichtswesen;
eingesehen das Bundesgesetz vom 19. April 1978 über die Berufsbildung;
eingesehen das Gesetz vom 13. November 1980 über die Gemeindeordnung;
erwägend die Notwendigkeit, den Staatsratsbeschluss vom 6. April 1988 betreffend den Verkehrsunterricht in der Schule zu aktualisieren;
auf Antrag des Departements für Erziehung, Kultur und Sport und des Departements für Sicherheit und Institutionen,

beschliesst:

Art. 1 Zweck

Der vorliegende Beschluss umschreibt die Unterrichtsziele des Verkehrsunterrichtes, dient als Wegleitung und strebt eine reibungslose Koordination an.

Art. 2 Begriff

Der Verkehrsunterricht hat obligatorischen Charakter. Er vermittelt den Jugendlichen Grundkenntnisse, weckt und fördert bei ihnen verantwortungsbewusstes Verhalten, hilft somit Unfallgefahren vorzubeugen und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Art. 3 Anwendungsbereich

Die vorliegenden Bestimmungen gelten namentlich für die Kindergärten, die Primar- und Orientierungsschulen und nötigenfalls für die postobligatorischen Schulen.

Art. 4 Verantwortung

Die Hauptverantwortung für den Verkehrsunterricht obliegt dem Departement für Erziehung, Kultur und Sport.

Art. 5 Aufgaben der Departemente

¹ Das Departement für Sicherheit und Institutionen legt die allgemeinen Ziele des Verkehrsunterrichtes fest und koordiniert die entsprechenden Aktivitäten

400.103

- 2 -

in Zusammenarbeit mit der Ortspolizei und dem Departement für Erziehung, Kultur und Sport.

² Das Departement für Erziehung, Kultur und Sport erarbeitet die Lehrprogramme, lässt diese vom Staatsrat genehmigen, bestimmt deren Anwendungsmodalitäten und besorgt die allgemeine Kontrolle.

Art. 6 Permanente Kommission

¹ Sämtliche Fragen, die den Verkehrsunterricht betreffen, werden von einer vom Departement für Erziehung, Kultur und Sport ernannten Kommission für Verkehrsunterricht bearbeitet.

² Diese Kommission setzt sich zusammen aus Vertretern der betroffenen Departemente, der Dienststelle für Umweltschutz, der Ortspolizei, der Lehrer- und Elternvereinigungen und der Verkehrsverbände.

³ Diese Kommission ist auch verantwortlich für die Koordination zwischen den verschiedenen Partnern.

Art. 7 Mitarbeit

¹ Die Schulkommissionen respektive die Schuldirektionen sind in Zusammenarbeit mit der Orts- und Kantonspolizei für den Verkehrsunterricht vor Ort verantwortlich.

² Gemeinden, die nicht über die entsprechende Infrastruktur verfügen, arbeiten mit einer Nachbargemeinde zusammen.

³ Zusätzliche Personen dürfen nur mit der Zustimmung der kantonalen Kommission Verkehrsunterricht engagiert werden. Die Verkehrsinstruktoren, die in den Schulen Verkehrsunterricht erteilen, müssen sich über eine entsprechende Ausbildung ausweisen können.

Art. 8 Anwendung

Die betreffenden Departemente sind mit dem Vollzug des vorliegenden Beschlusses beauftragt.

Art. 9 Veröffentlichung

¹ Der Staatsratsbeschluss vom 6. April 1988 betreffend den Verkehrsunterricht in der Schule wird aufgehoben.

² Der vorliegende Beschluss wird im Amtsblatt veröffentlicht und tritt alsdann in Kraft.

So angenommen im Staatsrat zu Sitten, den 7. Juli 2000.

Der Präsident des Staatsrates: **Jean-René Fournier**
Der Staatskanzler: **Henri v. Rotten**

7.2 Stellenprozent für die Verkehrsinstruktion pro Kanton

Kanton	Einwohner/-innen (2019)	Stellenprozent für VI	Stellenprozent pro 1'000 Einw.	Bemerkung
AG	685.8	1'672	2.4	14 der 15 Regionalpolizeikorps
AI	16.1	30	1.9	
AR	55.4	90	1.6	ohne Polizisten vor Ort, die im Kindergarten VI machen
BE	1'039.5	4'500	4.3	inkl. Kriminalprävention und andere Präventionsaufgaben
BL	289.5	700	2.4	inkl. Leitung des Dienstes und Stellvertretung
BS	195.8	900	4.6	
FR	321.8	800	2.5	
GE	504.1	640	1.3	
GL	40.6	80	2.0	
GR	199.0	680	3.4	
JU	73.6	200	2.7	ohne Delémont und Porrentruy
LU	413.1	1'000	2.4	
NE	176.5	600	3.4	
NW	43.1	120	2.8	
OW	37.9	120	3.2	
SG	510.7	800	1.6	nur Kantonspolizei
SH	82.3	160	1.9	
SO	275.2	815	3.0	inkl. Stadtpolizeien Grenchen und Solothurn; Kapo inkl. Leitung Fachbereich Korpsfahrschule
SZ	160.5	280	1.7	
TG	279.5	875	3.1	
TI	351.5	120	0.3	ohne Stadt-/Kommunalpolizeien
UR	36.7	100	2.7	
VD	805.1	930	1.2	ohne Stadtpolizeien
VS	345.5			keine Angabe möglich
ZG	127.6	390	3.1	
ZH	1'539.3	4'380	2.8	inkl. Stadtpolizeien Winterthur und Zürich

7.3 Themen und Anzahl Lektionen VI (Theorie und Praxis) pro Kanton

Hinweis: Die Anzahl Lektionen bezieht sich auf die VI-Lektionen, die ein einzelnes Kind erteilt erhält, und nicht auf die Aufwände der Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren.

Rot = Velo-Verkehrsinstruktion

Kanton AG	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Unterscheiden Spiel-/Verkehrsflächen, Fussgänger-Elemente richtig nutzen, Strasse überqueren; Sichtbarkeit; kurz Theorie, Praxis im Schonraum und vor allem auf der Strasse	0.5	1.5-3.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5-3.5
1. Klasse / 3H	Repetition KG, Verhalten im ruhenden Verkehr, Sicherheit durch Sichtbarkeit, Gefahren erkennen, Theorie und grösserer Teil Praxis	0.5	0.5-1.5
2. Klasse / 4H	Thema FäG: Regeln, Verhalten, Ausrüstung	1	1
3. Klasse / 5H	Signalkunde, Verhaltensregeln Velo/FäG, Schutzausrüstung, Velo-Ausrüstung (theoretisch oder praktisch am Velo)	2	
4. Klasse / 6H	Theorie (Ausrüstung, Sichtbarkeit, Vortritt, Abbiegemanöver, Kreisverkehr, Verantwortung als Verkehrsteilnehmer) und Parcours im Schonraum und Fahrschule im Strassenverkehr, Toter Winkel mit Lastwagen; Prüfung Theorie und Praxis	2 2 (Prüfung)	2 2 (Prüfung)
5. Klasse / 7H	Je nach Gemeinde oder Regionalpolizei-Korps = Inhalt der 4. Klasse		
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		8.5	8.5-13.5

Kanton AI	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Schulweg, Überquerung der Strasse, «warte-lu-ege-lose-loufe». Verhalten Schulweg, Thema fremde Personen, Sichtbarkeit	1	1
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG (2. Jahr KG obligatorisch, 1. Jahr nicht, aber eigentlich alle Kinder 2 Jahre)	1	1
1. Klasse / 3H	Einleitend Rückblick, Sichtbarkeit wiederholen, Velohelm, Schutzausrüstung, Kickboard fahren, wo fahren usw. Teil Theorie, Teil Praxis («Eier-Helm» um anhand von Eiern die Wirkung des Velohelms aufzuzeigen und Kickboard fahren)	1	1
2. Klasse / 4H	Einleitend Rückblick 1. Kl. Schulweg, Sichtbarkeit, 3 Signalgruppen (Gefahren, Verbote und Gebote), Merkmale erkennen, was ist der Sinn davon, Bedeutungen	2	
3. Klasse / 5H	Einleitend Rückblick 2. Kl. Hinweissignale, Vortrittssignale, Merkmale erkennen, Bedeutung, Velobestandteile mit Velo-Check	2	
4. Klasse / 6H	Repetition Vortrittssignale, Links/Rechtsabbiegen, Vortrittsrecht, (theoretische Vorbereitung für Verkehrsschulungsanlage); Praxis in Verkehrsschulungsanlage inkl. praktischer Prüfung im Schonraum	2	2 0.5 (Prüfung)
5. Klasse / 7H	Repetition Verkehrssignale, Vortrittsrecht, Fahrradbestandteile (= Theorieteil 2. bis 4. Klasse) und Abschluss mit Online-Theorieprüfung	2 0.5 (Prüfung)	
6. Klasse / 8H	<i>(geplant in Zukunft Fahren und praktische Prüfung im Verkehr)</i>		
7. Klasse / 9H	Die Polizei, Gesetz (wichtigste Tatbestände aus StGB sowie Strafuntersuchung-Bsp. Mofa) <i>und weitere Themen Kriminalprävention</i>	2	
8. Klasse / 10H	Repetition 7. Klasse Waffen, Betäubungsmittel, FiaZ/FuD (Fahren unter Alkohol/Drogen), Unfall mit Regress	2	
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		15.5	5.5

Kanton AR	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerausbildung, «warte-luege-lose-loufe»	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	Fussgängerausbildung vertiefen	0.5	1.5
2. Klasse / 4H	FäG (Kickboard): Theorie und Praxis (draussen fahren); Einführung Signallehre (Formen) und Velobestandteile	1	1
3. Klasse / 5H	Velobestandteile, Signale, Einführung Vortritt	2	
4. Klasse / 6H	Repetition Bestandteile und Signale, Linksabbiegen, Theorie und dann Praxis: Parcours im Schonraum und auf wenig befahrener Strasse	0.5	1.5
5. Klasse / 7H	Vortritt, toter Winkel, Tafeln, Vorbereitung Veloprüfung	2	
6. Klasse / 8H	Theorieprüfung, praktisches Fahren (üben) auf der Strasse und praktische Veloprüfung	2 (inkl. Prüfung)	1 (Prüfung)
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		9	8

Kanton BE	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	"Fussgängerunterricht": Theorie und Praxis auf der öffentlichen Strasse: «warte-luege-lose-loufe» / Verhalten am Fussgängerstreifen, Gehen auf dem Trottoir, Überqueren der Fahrbahn, Sichtbarkeit (Leuchtgurt/Leuchtweste)	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	"Zu Fuss und auf Rollen unterwegs": Theorie und Praxis im Strassenumfeld: Verhalten am Fussgängerstreifen/ beim Überqueren der Fahrbahn, einfache Gefahrensituationen erkennen, Regeln und Signale für Fussgänger und FäG, Ausrüstung und Sichtbarkeit	1	1
2. Klasse / 4H	"Zu Fuss und auf Rollen unterwegs": Ergänzende Unterrichtsthemen zu Fussgänger- und FäG-Regeln, Notrufnummern; Praktischer Velofahrunterricht im Schonraum/Verkehrsgarten (Fahrzeugbeherrschung: Parcours, Slalom, Bremsübungen)	1	1
3. Klasse / 5H	"Mit dem Velo unterwegs": Verkehrssignale, Velo- und Schutzausrüstung (Helm), Gefahrensituationen; Fahren mit dem Velo im Schonraum / Verkehrsgarten	2	1
4. Klasse / 6H	"Mit dem Velo unterwegs": Vortritt, Linksabbiegen, Einspuren, Kreisverkehrsplatz; Velofahrpraxis auf der öffentlichen Strasse (Linksabbiegen, Kreisel, hauptsächlich Quartierstrasse); Theorie/Praxis: «Toter Winkel»	3	2
5. Klasse / 7H	"Veloprüfung": Repetition des Unterrichtsstoffes der Vorjahre, Vorbereitung und Durchführung Theorieprüfung; Velofahrpraxis auf öffentlicher Strasse (Veloprüfungs-Strecke) und praktischer Radfahrertest	2 (inkl. Prüfung)	2 1 (Prüfung)
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H	Sucht und Fahrfähigkeit: Rechtliche Grundlagen, Folgen des Suchtmittelkonsums (Alkohol, Cannabis, Medikamente), Fahrfähigkeit, Konsequenzen eines Verkehrsunfalls unter Suchtmiteleinfluss (Fallbeispiel, Gruppenarbeiten)	2	
9. Klasse / 11H	Verkehrsunfall – Ursachen und Verhalten: Fahrphysik und Geschwindigkeit, Gefahrensituationen und Unfallursachen im Strassenverkehr, Verhalten bei einem Verkehrsunfall (Fallbeispiel und praktischen Anwendungsübungen)	2	
Total Lektionen VI		14	12

Kanton BL	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerausbildung: Regeln, Strasse überqueren, Ampeln, usw., teilweise FäG ansprechen; 1. positiver Kontakt zur Polizei	1	3
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	3
1. Klasse / 3H			
2. Klasse / 4H	KG-Inhalt wiederholen, erweitern, Velobestandteile, Helm	2	
3. Klasse / 5H			
4. Klasse / 6H	Velofahren, Signalkunde, Rechtsvortritt, Toter Winkel, Lernkontrolle	2	
5. Klasse / 7H	Velofahren auf der Strasse		2
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H	Velo auch Thema, Töffli, Vorbereitung Autofahren, Alkohol, Drogen, Unfall mit Regress	2	
Total Lektionen VI		8	8

Kanton BS	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerausbildung: Sicheres Überqueren der Strasse (warte – luege – lose – laufe) und Gefahren der Strasse aus der Sicht des Fussgängers erkennen	1	1-2
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	1-2
1. Klasse / 3H	Erweiterte Fussgängerausbildung FäG: Sicherheit durch Sichtbarkeit, sicheres Überqueren der Fahrbahn, Kennen von alternativen Querungsmöglichkeiten (Unterführungen, Überführungen, Fussgängerinsel, etc.)	2	
2. Klasse / 4H	FäG-Ausbildung: Schutzausrüstung für FäG und Kennen der zulässigen Verkehrsflächen für FäG (Vereinbarung mit Erziehungsdepartement: Kinder dürfen erst damit in die Schule kommen nach dieser Schulung durch die Polizei); 1. Block Signal-Kunde (Farben und Formen)	1	
3. Klasse / 5H	Veloausbildung: Gesetzliche Bedingungen, Regelkunde (u.a. Signale und Vortritt), Velobestandteile	1	
4. Klasse / 6H	Praktische Veloausbildung im Verkehrsgarten; kurze Wiederholung der Regeln, Stopp und Kreisverkehr	0.5	1.5
5. Klasse / 7H	Praktische Veloausbildung im Verkehrsgarten: Linksabbiegen, Vortrittsrecht	0.5	1.5
6. Klasse / 8H	Abschluss praktische Veloausbildung im Quartier: "Quartierfahren" im Strassenverkehr mit dem eigenen Velo, zuerst auf dem Schulhof, Velo fahren am Wohnort, auf dem Schulweg, mit dem Ziel dass SuS nachher mit dem Velo in die Schule fahren dürften, wenn sie wollen und können; Toter Winkel (früher Projekt mit Lastwagen auf dem Schulhof, Übungen zum Sehen was man nicht sieht, jetzt halten sie Chauffeure auf der Strasse an um es zu zeigen); Theorieprüfung	1 (inkl. Prüfung)	4
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		8	9-11

Canton FR	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Apprentissage principal, la traversée de la route : S'ARRÊTER – REGARDER des 2 côtés – ÉCOUTER – TRAVERSER en marchant ; tapis de circulation en classe, puis exercices pratiques	1	1
2H	cf. 1H	1	1
3H			
4H	Approfondissement des règles relatives aux piétons, la route et ses dangers, engins assimilés à des véhicules et équipement de protection, Visibilité=sécurité. Essentiellement, retour sur les points abordés en 1-2H ; théorie visuelle, avec tapis de circulation	1	
5H			
6H	Règles de circulation et équipement du cycle ; les signaux routiers ; les règles de priorité ; circuler dans un giratoire ; visibilité=sécurité ; le tourner à droite et le tourner à gauche, pré-sélection à gauche ; pas de test : distribution de cahier pour retravailler à la maison ; exercices pratiques en milieu sécurisé : parcours routier avec tourner à droite / à gauche, parfois giratoire (selon les communes)	2	2
7H			
8H	Principales règles de la circulation routière : répétition des signaux routiers, règles de priorité : situations avancées, l'angle mort ; adopter un comportement responsable dans la circulation routière ; test final	1	
9H			
10H			
11H			
Total		6	4

Canton GE	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Chemin de l'école, dangers, travail avec maquette et Playmobil	1	
2H	Rappel de ce qui a été abordé en première année	1	
3H	Exercice en extérieur sur passage piéton.		1
4H	Traversées de la route, avec notamment la question des dépassements, ainsi que des véhicules cachant la visibilité lors des traversées de route.	1	
5H	Vélo : équipements. Premières règles de circulation : céder le passage et le stop.	1	
6H	Essentiellement rappel de ce qui a été appris en 5H, avec cependant différentes situations de circulations. Introduction des familles de signaux rouiers	1	
7H	Règle de circulation plus complexe : priorité de droite. Notion de routes principales / secondaires	1	
8H	Demi-journée au jardin de circulation à Genève. Salle de classe : début par petit cours théorique. Test écrit : premier résultat. Test pratique à vélo à la fin : où les fautes sont comptées. Puis sélection de 2 personnes pour la grande finale. 400-430 élèves au niveau cantonal. 8 demi-journées où tout le monde reçoit des prix	1	3
9H			
10H			
11H			
Total		7	4

Kanton GL	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	„warte-luege-lose-laufe“, sicheres Queren der Strasse, je nach dem wie Lehrpersonen geübt haben auch mehr Theorie drinnen im Kreis, dann draussen auf der Strasse eine Runde die für die Kinder relevant ist, mit Hauptstrasse und Zebrastreifen	1	1
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	1
1. Klasse / 3H	<i>Nur in Glarus und Riedern (da Verkehrsgarten in Glarus): Velo-Crashkurs auf dem Pausenplatz üben, jene die guten Eindruck hinterlassen gehen auf Strasse im Quartier, einige Lehrer kommen auch mit</i>		2 (Glarus/Riedern)
2. Klasse / 4H	<i>Nur in Glarus und Riedern (da Verkehrsgarten in Glarus): siehe 1. Klasse</i>		1 (Glarus/Riedern)
3. Klasse / 5H	Alle Gemeinden: Besuch des temporären Verkehrsgartens (Mai-Juni), rudimentär wichtigste Vortrittsregeln	1	1
4. Klasse / 6H			
5. Klasse / 7H	Theorie-Schulung durch Lehrpersonen; Theorieprüfung, Praxis im Verkehrsgarten (ausser für Glarus/Riedern), letzte 10 Minuten im Verkehrsgarten als praktische Prüfung; Glarus/Riedern: Veloprüfung da keine Anfahrt zum Verkehrsgarten, theoretische Lektion im Schulhaus und gemeinsamer Termin für Veloprüfung im Strassenverkehr	1-2 (inkl. Prüfung)	1 (im Verkehrsgarten bzw. Prüfung)
6. Klasse / 8H	Wenn nicht 5. Klasse = Inhalt 5. Klasse		
1-2x 1./2./4./6. Klasse	Aktion "Toter Winkel" (alle 3 Jahre in jeder Gemeinde)	1	
7. Klasse / 9H	3 Theorie-Sequenzen (davon eine durch die Kantonspolizei, eine durch RoadCross, eine durch Fahrlehrer durchgeführt), Themen aktuell Licht, Sichtbarkeit	3	
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		8-9	4-7

Kanton GR	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Über die Strasse gehen, mit Fussgängerstreifen oder ohne	1	1 <i>2 (Chur)</i>
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	1 <i>2 (Chur)</i>
1. Klasse / 3H	Wiederholen der Fussgängerregeln, zuerst theoretisch und dann praktisch	1	1
2. Klasse / 4H	Fussgängerstreifen, Fahrradteile	2	
3. Klasse / 5H	Verkehrssignale	2	
4. Klasse / 6H	Fahrradteile, Velofahren (theoretisch), Linksabbiegen	2	
<i>3. / 4. Klasse</i>	<i>Velofahren im Verkehrsgarten (nur in Chur)</i>		<i>2 (Chur)</i>
5. Klasse / 7H	Vortrittssignale, Regeln, FäG, Toter Winkel <i>Velofahrschule im Strassenverkehr und Theorie-Prüfung (nur in Chur)</i>	2	<i>2 (Chur)</i>
6. Klasse / 8H	Wiederholung ganzer Stoff	2	
1x 1.-6. Klasse (3H-8H)	Velofahren im Verkehrsgarten; wenn Zeit reicht gegen Ende Schuljahr im Sommer teilweise auch praktisch Velofahren		1 <i>teilweise +1</i>
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H	Theorie	<i>2 (Chur)</i>	
9. Klasse / 11H	Verkehr: Regress, Unfall	2 <i>3 (Chur)</i>	
Total Lektionen VI	Kantonspolizei Stadtpolizei Chur	15 18	4-5 10

Canton JU	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Partie théorique en classe sur les dangers de la route, puis explication des différents points de la traversée. Au terme de la théorie, tous les élèves se rendent à l'extérieur et effectuent 2 traversées.	1	1
2H	1 ^{er} passage : cf. 1H 2 ^{ème} passage : Partie théorique en classe avec rappel des différents points, explication de divers dangers liés à la circulation. Au terme de la théorie, les élèves se rendent à l'extérieur et effectuent une traversée en étant filmés. Retour ensuite en classe, visionnage du film et discussion avec l'enfant concerné.	1 1	1 1
3H – 4H	Cours dispensé à l'intérieur puis à l'extérieur, axé sur les dangers de la traversée de la route avec la leçon du Merle Blanc (ACS – simulation d'un accident avec une poupée). Ou grand puzzle construit en classe par les élèves, lequel représente une ville avec toutes les traversées de route possibles (une douzaine).	1 Ou 2	1
5H – 6H	1 ^{er} passage : théorie axée sur l'équipement du vélo, de la signalisation ainsi que des priorités. 2 ^{ème} passage : gymkhana et pratique à vélo dans la cour d'école (remorque avec matériel pour des exercices d'équilibre, tendre le bras, tourner la tête, etc.) et sur route pour les élèves de 6H, sur de petites routes avec peu de circulation, situées à proximité de l'école. Les élèves suivent un tracé et exercent les priorités, ainsi que la présélection, et passent à de nombreuses reprises seul ou en groupes, permettant ainsi aux agents de corriger les erreurs.	2	2 (0 à Delémont)
7H – 8H	1 ^{er} passage : théorie plus difficile que chez les 5 – 6H. Participation des élèves par le biais de questions. Au terme de la théorie, un examen est effectué pour situer les connaissances de chacun, avec une correction faite ensemble. 2 ^{ème} passage : Gymkhana et pratique à vélo dans la cour d'école et sur route pour tous les élèves. La pratique se fait sur de petites routes, voire sur des routes principales en fonction du niveau des élèves, de l'endroit et de la circulation.	2	2 4 (Delémont)
9H			
10H			
11H			
Total	Police cantonale Police municipale Delémont	8-9 6	7-8 8

Kanton LU	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerausbildung: Sicheres Überqueren der Strasse als Fussgänger, theoretisch sowie praktisch, Verhalten und Regeln auf dem Schulweg, Abgrenzen, „Nein“ sagen, Sicherheit durch Sichtbarkeit	1	2
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr (1. Jahr KG freiwillig)	1	2
1. Klasse / 3H			
2. Klasse / 4H	Fussgängerausbildung: Einfache Vortrittsregeln / Signale (STOP, Kein Vortritt), Fahrradausrüstung und Velohelm, indirektes Linksabbiegen, Rechtsabbiegen, Sicherheit durch Sichtbarkeit	2	
3. Klasse / 5H	falls nicht in der 4. Klasse = Programm 4. Klasse (in kleineren Gemeinden 3./4. Klasse gemeinsam)		
4. Klasse / 6H	Velofahren im Schonraum / Verkehrsgarten (Verkehrssignale, Vortrittsregeln, Links- und Rechtsabbiegen, Einspuren, Kreiselfahren, Umfahren von Hindernissen...), Fahrradausrüstung und Velohelm, Sicherheit durch Sichtbarkeit		2
5. Klasse / 7H	1) Theorie durch Polizei: Vortrittsregeln mit und ohne Signale, Praxis: Fahrmanöver (Links- und Rechtsabbiegen, Kreiselfahren, Einspuren, Umfahren von Hindernissen...), Fahrradausrüstung und Velohelm, Toter Winkel; 2) Lehrperson führt Theorietest durch und bereitet die SuS auf die praktische Prüfung vor; 3) Veloprüfung praktisch durch Polizei	2 1 (Prüfung)	ca. 4 (üben mit Lehrperson, Schätzung) 2 (Prüfung)
6. Klasse / 8H	falls nicht in der 5. Klasse = Programm 5. Klasse (in kleineren Gemeinden 5./6. Klasse gemeinsam)		
7. Klasse / 9H	Radfahren mit Voraussicht, Toter Winkel, Ausrüstung/Sichtbarkeit	1	
8. Klasse / 10H	Alkohol und Drogen, enthemmende Wirkung (allgemein, dient aber auch im Umgang mit SVG)	(1)	
9. Klasse / 11H	Unfallursachen und -folgen, Unfallverhütung, Fahrfähigkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente usw.), Regressrecht, Mitfahren/Abgrenzen	1	
Total Lektionen VI		10	ca. 12

Canton NE	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	1er passage : le comportement dans la voiture. La traversée de la route. Sensibiliser l'enfant à son rôle de piéton pour qu'il soit capable de traverser la route sans danger. Marionnettes.	0.5	0.5
2H	2ème passage : Les déplacements dans la rue. La traversée de la route. Tapis de circulation	0.5	0.5
3H	Traversée de la route et sécurité intérieur d'un véhicule. Simulation d'un accident avec un mannequin en mousse, traversée en zone 30, depuis l'arrière d'un véhicule	0.5	0.5
4H	La traversée de la route : théâtre de marionnettes	1	
5H	Equipement obligatoires du vélo et principales règles de circulation. Reconnaître les différentes familles de signaux, sensibiliser sur l'importance du bon équipement vélo.	1	
6H	Equipement des cycles et rappels des règles élémentaires pour le cycliste ; et pratique dans le jardin de circulation, soit vrai jardin de circulation (La Chaux-de-Fonds), soit matériel amené par remorque par les policiers.	2	1-2
7H			
8H	Principales règles de circulation en situation réelle ; examen théorique (36 questions) ; examen pratique dans la circulation, qualification potentielle pour la coupe scolaire neuchâteloise (fille / garçon, 1x par année, vainqueurs gagnent des prix).	1 1 (examen)	1 (examen)
9H	Retour sur l'examen cycliste : critiques et corrections. Séquences vidéos qui reprennent les comportements problématiques de l'examen cycliste (rond-point, céder le passage)	1	
10H	Agir : réagir. Vitesses, distance d'arrêts, à pied ou avec différents véhicules.	1	
11H	Responsabilité civile, pénale et administrative consécutives à un accident.	1	
Total		10.5	3.5-4.5

Kanton NW	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Überqueren Strasse, warte-luege-lose-loufe, zuerst kurz Theorie, dann üben draussen auf der Strasse	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr (KG 1 Jahr obligatorisch, 1 Jahr freiwillig)	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	Theorie im Schulzimmer, Repetition KG, aber auch überqueren ohne Fussgängerstreifen, ohne Trottoir gehen	1	1
2. Klasse / 4H	v.a. Theorie, FäG, Regeln dafür, Helm, «Eier-Test» mit Styropor-Helm; Velobestandteile	2	
3. Klasse / 5H	1) Signale, Sichtbarkeit, 2) Verkehrsgarten im Frühling, Theorie und v.a. Praxis	2	2
4. Klasse / 6H	kurz Theorie im Schulzimmer, dann praktisch in der Gemeinde Velofahren, Linksabbiegen	0.5	1.5
5. Klasse / 7H	Signale, theoretische Veloprüfung; praktische Veloprüfung	2 (inkl. Prüfung)	2 (Prüfung)
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H	Verkehrsunfallprävention: Workshop, bei dem die Klassen die Polizei besuchen, VI aber auch Kriminalprävention mit verschiedenen Posten	2	
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		10.5	9.5

Kanton OW	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerstreifen, kleiner Teil Theorie, möglichst praktisch, Situationen im Umfeld der Schule anschauen	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr (1. KG-Jahr freiwillig in OW, ca. 60% besuchen es)	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	Kind als Fussgänger, sichtbar machen, zeigen, was das heisst (in dunklen Räumen), Theorie und je nach Situation auch Praxis draussen, Fussgängerstreifen kurz repetieren, Ampel (nur eine im Kanton, dort wird sie angeschaut)	0.5	1.5
2. Klasse / 4H	Repetition Sichtbarkeit im Winter, FäG, Velo ins Schulzimmer nehmen und Teile, die dran sein müssen, Fotos zum Aufzeigen wo man Velo fährt, wichtigste Signale	2	
3. Klasse / 5H	Signallehre vertiefen, Vorschriften, Gebote, spielerisch mit Rätsel um Weg zu suchen anhand von Signalen	2	
4. Klasse / 6H	Praxis Velo, 1. Teil auf dem Schulhausplatz (auf gewissen hat der TCS Schonräume gesponsert), um zu schauen, wie fahren SuS überhaupt Velo, im 2. Teil auf die Strasse, Nebenstrasse und dann als Tagesziel Hauptstrasse, Kreisel fahren, Linksabbiegen		2
5. Klasse / 7H	Vorbereitung Veloprüfung (hauptsächlich durch Lehrpersonen): Theorie, Veloprüfungsstrecke; Polizei macht Zusammenfassung Theorieteil und Theorieprüfung, danach Praxisprüfung	2 (inkl. Prüfung)	2 (Prüfung)
6. Klasse / 8H	Töffli fahren, Handynutzung im Verkehr (+ weitere Kriminalpräventions-Themen)	2	
7. Klasse / 9H	Töffli fahren, Verkehrsunfall mit frisiertem Töffli, Alkohol/Drogenkonsum und Verkehr, Rauschbrillen, um praktisch aufzuzeigen, was das bedeutet (+ weitere Kriminalpräventions-Themen)	2	
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		11.5	8.5

Kanton SG	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerregeln / Verhalten auf dem Schulweg, Theorie drinnen und Hauptteil Praxis, Instruktion auf der Strasse	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	Wiederholung der Fussgängerregeln, Verhalten auf dem Schulweg, Verhalten bei Lichtsignalanlagen, auf überholende Fahrzeuge eingehen, zum Teil Velofahren etwas thematisieren	1	1
2. Klasse / 4H			
3. Klasse / 5H	Erkennen der Signale (Signallehre), Veloregeln und Velobestandteile, Arbeitsblatt mit nach Hause nehmen und Velo kontrollieren (Hausaufgabe)	2	
4. Klasse / 6H	Velofahren in einer Verkehrsschulungsanlage : Linksabbiegen / Lichtsignale, teils Vortrittsregeln, zum Schluss kleiner praktischer Test		2
5. Klasse / 7H	Repetition, 10 wichtigste Vortrittsregeln	3	
6. Klasse / 8H	Vorbereitung auf Veloprüfung, alles noch mal anschauen und besprechen (Theorie), Veloprüfung (Theorie und Praxis)	3 (inkl. Prüfung)	2 (Prüfung)
1x während 4./5. oder 6. Klasse	„Toter Winkel“: Theorieteil (20 Min.) und Praxis (30 Min.): in und am Lastwagen erleben, was ein Chauffeur sehen bzw. eben nicht sehen kann	0.5	0.5
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		10.5	8.5

Kanton SH	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerstreifen		1-1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr		1-1.5
1. Klasse / 3H	Repetition KG, noch mal raus an Fussgängerstreifen und kleiner Teil Theorie im Schulzimmer	0.5	0.5
2. Klasse / 4H	Velo-Teile, inkl. wichtigste Regeln: kein Vortritt, Rechtsvortritt, Stopp	1	
3. Klasse / 5H	Signallehre, Velofahren im Verkehrsgarten	2	2
4. Klasse / 6H	Linksabbiegen und Vortritt, Velofahren im Strassenverkehr	2	1
5. Klasse / 7H	Vorbereitung auf Veloprüfung: Theorie (WH 2.-5. Kl.), draussen fahren, Veloprüfung (Theorie und Praxis)	2	2 2 (Prüfung)
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		7.5	9.5-10.5

Kanton SO	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Richtiges Überqueren der Strasse, Warteräume beim Fussgängerstreifen, Sichtbarkeit, Verhalten gegenüber Fremden; Theorie im Stübli im Kreis, draussen Praxis	1 <i>Solothurn: 0</i>	1 <i>Solothurn: 2</i>
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1 <i>Solothurn: 0</i>	1 <i>Solothurn: 2</i>
1. Klasse / 3H	Repetition Richtiges Überqueren der Strasse, Verhalten bei Fussgängerstreifen mit Lichtsignalen, Sichtbarkeit, Mitfahren im Auto	1 <i>Solothurn: 0</i>	1 <i>Solothurn: 2</i>
2. Klasse / 4H	<i>Olten, Solothurn: Verhalten mit FäG; Schutzrüstung auf Velo und FäG; Grenchen: Verhalten mit FäG (Slalom Fahren, Bremsen, etc.)</i>	2 0.5	 1
3. Klasse / 5H	<i>Olten: Veloausrüstung; Fahrbahnbenützung mit Velo (Theorie); Geschicklichkeitsparcours im Schonraum; Velopflege (Praxis) Solothurn: Velofahren im Schonraum (Veloparcours und Verkehrsgarten) Grenchen: Veloausrüstung, Signale kennen lernen, Fahrbahnbenützung mit Velo</i>	2 2 2	2 4
4. Klasse / 6H	Veloausrüstung, Signale und Markierungen für Radfahrer, Links- und Rechtsabbiegen, Vortrittsrecht, Toter Winkel beim Lastwagen, Befahren Kreisverkehrsplatz. Velofahren: im Schonraum (Geschicklichkeitsparcours) und im Verkehr Strecke abfahren, die Prüfungselemente enthält, betriebssicheres Velo anschauen; Veloprüfung (Theorie und Praxis)	2 1 (Prüfung)	2 2 (Prüfung) <i>Grenchen: 5 (inkl. Prüfung) Solothurn: 6 (inkl. Prüfung)</i>
5. Klasse / 7H	Vertiefung und Repetition Vortrittsrecht und Vertiefung Toter Winkel beim Lastwagen	1-2 <i>Grenchen: 0 Solothurn: 2</i>	
6. Klasse / 8H	<i>Solothurn: Partnerkunde, Verkehrssinnbildung</i>	2	
7. Klasse / 9H	1x in 3 Jahren, "Lernen durch Erleben", 3 Posten (Jugendliche aktiv beteiligen, nicht Frontalunterricht): Verkehrskunde (Versicherungsrückgriff, Velohelm tragen); Toter Winkel beim Lastwagen / Gurtschlitten des TCS (Mitfahren im Mfz); Anhalteweg (Auswirkung der Geschwindigkeit auf den Bremsweg; mit versch. Fahrzeugen, E-Bike und Auto, demonstrieren)		
8. Klasse / 10H	<i>Solothurn: jährlich 2 Lektionen: Agieren/Reagieren (Reaktion, Bremsen und Anhaltstrecke); Freizeit-Mobilität (Gefahren im Strassenverkehr, Verkehrssinnbildung); Verkehrsunfall und Folgen</i>	1 <i>Solothurn: 6</i>	2
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI	Kantonspolizei Stadtpolizei Grenchen Stadtpolizei Solothurn	8-9 9.5 16	9 11 16

Kanton SZ	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Verhalten als Fussgänger "warte - luege - lose - laufe"	1	1
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr (1. Jahr freiwillig, 75-80% gehen)	1	1
1. Klasse / 3H	Fussgängerverhalten, an KG anknüpfen, FäG (am Fussgängerstreifen absteigen und laufen)	1	1
2. Klasse / 4H			
3. Klasse / 5H	Fahrradausrüstung und Schutzhelm; Geschicklichkeitsparcours auf dem Velo im Schonraum (durch die Lehrperson, Kapo gibt Inhalte vor); Theorie Fahrradregeln, wichtige Signale, Manöver (durch Kapo)	1 1	1
4. Klasse / 6H	Praktische Fahrausbildung durch das Dorf, Veloprüfungs-Strecke üben; Veloprüfung, Theorie (durch Lehrperson) und Praxis (durch Kantonspolizei)	1 (Prüfung)	1 1 (Prüfung)
5. Klasse / 7H	Gefahrenlehre, Toter Winkel, Sichtbarkeit, schwierige Verkehrssituationen, Einspuren	1	
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H	Verkehrsprävention: Folgen eines Verkehrsunfalls, Regress, usw. + Online-Umfrage 3 Wochen später: was ist noch präsent?	1	
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		8	6

Kanton TG	Themen	Lektionen Theorie	Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Queren der Strasse, kleiner Teil Theorie, grosser Teil Praxis da, wo Kinder unterwegs sind	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	Fortführung KG, Vertiefung Fussgänger-Regeln, je nach Situation 30er-Zone, Schulbusse, FäG, Sichtbarkeit	1	1
2. Klasse / 4H	(falls kein Besuch in 1. Klasse, Inhalt 1. Klasse)		
3. Klasse / 5H	Velo-Theorie, Veloausrüstung für die Strasse, Linksabbiegen, erste Signale, Rechtsvortritt da hauptsächlich in den Quartieren; Velokontrolle und den korrekten Sitz des Helms überprüfen; Velofahren im Schonraum	2	2
4. Klasse / 6H	(falls kein Besuch in 3. Klasse, Inhalt 3. Klasse)		
5. Klasse / 7H	Gefahrenlehre, vorausschauendes Fahren, wie funktioniert der Filter, den die Kinder haben, wie erkennen, wie reagieren, Kreisverkehr, toter Winkel; Velokontrolle und den korrekten Sitz des Helms überprüfen; Velofahren auf der Strasse; Veloprüfung: Theorie überall und Praxis an grösseren Orten	2 1 (Prüfung)	2 <i>an grösseren Orten: 1 (Prüfung)</i>
6. Klasse / 8H	(falls kein Besuch in 5. Klasse, Inhalt 5. Klasse)		
7. Klasse / 9H	Grundmodul zu Unfällen, wie sind Jugendliche beteiligt, mit welchen Fahrzeugen, was machen, um sich zu schützen; verschiedene Module, wo Schüler wählen können, was sie vom VI hören wollen, um ihre Interessen einzubeziehen: Fahrfähigkeit, Aufmerksamkeit, Toter Winkel, Alarmerung, usw.; Test zu Vortrittssituationen (wird nicht ausgewertet); 3A-Training: Alter, Aufmerksamkeit, Absicht - kurze Filmsequenzen, selbst gedreht im Kanton, wo SuS dann beurteilen müssen am Anfang des Films, was passieren könnte, wie sie sich verhalten würden, und dann wird ein Fast-Unfall gezeigt - Sensibilisierung	2	
8. Klasse / 10H			
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		9	8-9

Cantone TI	Temi	Lezioni teoria	Lezioni pratica
1H	Comportamento a piedi sul marciapiede o strada, come attraversare la strada	1	1
2H	Vedi 1H	1	1
3H	Vedi 1H	1	1
4H	Comportamento a piedi, segnali stradali (introduzione)	1	1
5H	Uso bicicletta, segnali stradali (teoria); programma dell'ACS "Eddie" (simulazione di una collisione con un manichino)	1	
6H	Precedenza, segnali stradali (teoria); abilità in bicicletta in ambiente protetto (Gimkana)	2	1
7H	Tutti i temi principali, con test ciclista TCS (teoria); bicicletta nel traffico stradale	2 (test compreso)	1
8H	Ripresa delle regole principali, Gymkana nelle scuole, uscite in strada con agenti istruttori pollice bike. I poliziotti mostrano la giusta gestualità ed il giusto comportamento nei vari contesti ed ambiti.	1	1
9H			
10H			
11H			
Totale Lezioni		10	7

Kanton UR	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Überqueren der Strasse	1	1
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	1
1. Klasse / 3H	Schulweg	2	
2. Klasse / 4H	FäG, Veloausrüstung und Sichtbarkeit	2	
3. Klasse / 5H	Verkehrsschilder, Vortritt	2	
4. Klasse / 6H	Repetition der Vortrittsregeln und Verkehrsschilder und Velofahren im Verkehr: Linksabbiegen usw.	1	1
5. Klasse / 7H	Theorievorbereitung, Theorie- und Praxis-Prüfung	2 1 (Prüfung)	2 (Prüfung)
6. Klasse / 8H	Falls nicht in 5. Klasse = Inhalt 5. Klasse		
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H	Verkehrssinn (Gefahren erkennen und sich anpassen / Verkehrsunfall – Was tun und die Folgen eines Verkehrsunfalls / E-Bike-Grundlagen)	2	
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		14	5

Canton VD (police cantonale)	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Traversée de la route, sécurité sur le chemin de l'école : partie théorique à l'intérieur puis pratique à l'extérieur sur passage piéton proche des écoles		1
2H	Théâtre de marionnettes : reprise du thème de la traversée de la route et sécurité sur le chemin de l'école	1	
3H	Les bons et mauvais comportements : donné en classe avec des affiches, les élèves doivent retrouver les bons comportements (dans les bus, sur les routes, sans trottoirs etc.).	1	
4H	Cours du merle blanc de l'ACS : simulation d'accident avec un mannequin en mousse ; travail sur les 4 étapes de traversées de la route.		1
5H	Simulateur voiture tonneau : comportements à l'intérieur du véhicule, ceinture de sécurité.	0.5	0.5
6H	Apprentissages des signaux routiers (exercices de dessin), présentation des 5 familles de signaux routiers.	1	
7H	Apprentissage des principales règles de priorité, priorité de droite, priorité du sens inverse	1	
8H	Rappel des règles de priorité à l'aide d'une petite maquette ; exercice (gymkhana) dans cours d'école ; contrôle des vélos des enfants (état), départ sur la route avec deux instructeurs, spécificités de chaque village. Les policiers montrent les bons gestes à chaque endroit et répètent les passages. Dans certaines polices régionales, il n'y a pas de vélo-école (cours en classe).	0.5	1.5
9H	-		
10H	-		
11H	-		
Total	Police cantonale	5	4

Total de leçons enseignées par les polices régionales (Lausanne cf. page suivante)

Police du Nord vaudois	11
Police du Chablais	13
Police Lavaux	13
Police Riviera	13
Police Ouest lausannois	13
Police Nyon région	14
Police Est lausannois	13
Police région Morges	10

Ville de Lausanne	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Apprentissage de la traversée de la route : 1 ^{er} passage : Utilisation du « tapis passage piétons » ; 2 ^{ème} passage : idem en ajoutant l'apprentissage du « feu de signalisation »	1	1
2H	cf. 1H	1	1
3H	Valise « signalisation » (passage octobre - novembre) : mise en place de panneaux de signalisation sur le « tapis passage piétons » ; rappel sur la traversée de la route avec les trois règles d'OR	1	
4H	Cours du merle blanc de l'ACS : simulation d'accident avec un mannequin en mousse (mauvais comportement)		1
6H	Priorité dans la circulation : se remémorer les signaux routiers, particularités des priorités (droite et gauche) avec démonstrations visuelles	1	1
6H ou 7H	Jardin de la circulation : apprendre à circuler à vélo en respectant les règles de circulation. Apprentissage du comportement routier.		1
8H	Agir/Réagir – cours du merle blanc de l'ACS II : temps de réaction – distance de freinage - distance d'arrêt		1
9H	Jardin de la circulation : apprendre à circuler à vélo en respectant les règles de circulation, avoir un comportement adéquat dans la circulation, indiquer tout changement de direction		1
10H			
11H	Les causes et conséquences des accidents : faire prendre conscience des dangers inhérents à la circulation routière	1	
Total		5	7

Canton VS	Thèmes	Leçons théorie	Leçons pratique
1H	Chemin de l'école, différents dangers, les différents véhicules, la traversée de la route, l'équipement pour être visible. Utilisation d'une maquette. Cours divisé en 2, une partie en 1H et une en 2H	0.5	0.5
2H		0.5	0.5
3H	Cours du merle blanc de l'ACS : poupée heurtée par la voiture ; traversée de la route : maquette en classe pour montrer les différentes situations ; travail sur le chemin de l'école si la situation de l'école est particulièrement complexe, transports scolaires, passagers en voiture	0.5	0.5
4H		0.5	0.5
5H	Circulation à vélo : cours de base sur les signaux, l'équipement du vélo, les changements de direction, l'angle mort, la visibilité, le casque, le transport d'objet ; exercices pratiques : nouveau concept depuis 2021 : des moniteurs viennent travailler l'agilité à vélo avant le cours de la police.	1	
6H			1
7H	Circulation à vélo : signaux et priorité ; leçons selon les conditions des communes (trafic de camions, présence de giratoires, de routes principales), les policiers vont travailler les situations particulières du lieu. Les policiers préparent des boucles et s'attardent sur chaque complexité. A Sion et Martigny, jardin de circulation. Dans certaines communes : simulateur à vélo pour se rendre compte des distances de freinage.	1	
8H			2
9H	Conduite d'un véhicule à moteur, comportement dans les véhicules et transports publics, accidents, conséquences civiles, administratives, pénales, rôle de la police, voiture tonneau, distance de freinage.	1	
10H		1	
11H		1	
Total		7	5

Kanton ZG	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Überqueren von Strassen im Quartier des KG, mit Trottoir, Fussgängerstreifen, parkierten Autos, usw. Kurze Theorie und hauptsächlich praktisches Üben, wichtig ist, dass Kinder alleine die Strasse überqueren können	1	3
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG (1 Jahr obligatorisch, aber 98% machen 2 Jahre KG)	1	3
1. Klasse / 3H	Strassenteile, Verkehrskunde, Sensibilisierung, v.a. Theorie und auch praktisch draussen	2	
2. Klasse / 4H	Begrifflichkeiten, wer darf überhaupt Velo fahren, Veloausrüstung (Bestandteile), Helm	2	
3. Klasse / 5H	Verkehrssignale, Formen, Farben; spielerisches Erlernen Velofahren im Schonraum, vorgängig Velokontrolle	2	2
4. Klasse / 6H	Praktisch Velofahren im Verkehr, in der Umgebung des Schulhauses, Links-/Rechtsabbiegen, Kreisel fahren, vorgängig Velokontrolle		2
5. Klasse / 7H	Verhalten im Strassenverkehr, Vortrittsregeln, Signalisationen, theoretische Prüfung, dann Vorbereitung Praxis-Prüfung mit Streckentipps und -tricks, Strecke üben als Vorbereitungsauftrag; praktische Veloprüfung, Kinder sind ungefähr 1h unterwegs: Velo kontrollieren, Rundparcours (den sie kennen und üben können), Geschicklichkeitsparcours im Schonraum (Start/Zielgelände); Nachbesuch und Resultate eröffnen, wichtige Punkte besprechen, korrigierend einwirken	2 1 (Prüfung) 1 (Nachbesuch)	1 4 (Prüfung)
6. Klasse / 8H			
7. Klasse / 9H	Verkehrssinnbildung, Gefahren erkennen und vermeiden, praktische Beispiele (im Schulzimmer), Situationen beurteilen und Lösungsvorschläge	2	
8. Klasse / 10H	Alkohol, Verhalten im Strassenverkehr, Regress	2	
9. Klasse / 11H	Besuch bei der Polizei: 1) Verkehrssicherheit, aktuelle Themen, neue Mobilitätsformen, Alkohol am Steuer, Unfälle, aktiver Parcours mit Rauschbrille, Bremsversuche mit Linienbus, Gurtschlitten (Aufprall spüren); 2) Präsentation und Hausführung Polizei, Einsatzleitzentrale, Garage, Blick hinter die Kulissen	4	
Total Lektionen VI		20	15

Kanton ZH (Kantonspolizei)	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Kind als Fussgänger, Sicherheit im Strassenverkehr, üben mit Fussgängerstreifen oder ohne (15 Minuten Einführung ins Thema (mit allen), 30 Minuten pro Halbklassse Praxis draussen, 15 Minuten Abschluss mit allen im Klassenzimmer)	0.66	0.66
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.66	0.66
1. Klasse / 3H	<i>Früher flächendeckend da anderer Schulweg als im KG, heute aus Ressourcengründen nicht mehr, nur wo Situation massiv gefährlicher ist als im KG</i>		
2. Klasse / 4H	Thema Velo: Velo-Bestandteile (wichtige: Bremsen, Licht, Reflektoren), Helm, FäG	1	
3. Klasse / 5H	Signalkunde: Wichtigste Zeichen (und deren Bedeutung) fürs Velofahren (Animationen der Fachstelle Veloverkehr)	1	
4. Klasse / 6H	Linksabbiegen-Theorie (Animationen der Fachstelle Veloverkehr), Vortritt (Hierarchie: Mensch, Lichtsignal-Anlage, Verkehrssignale/Markierungen, Rechtsvortritt)	1	
5. Klasse / 7H	Repetition Linksabbiegen, Kreisel (Animationen der Fachstelle Veloverkehr); Praxis auf der Strasse, vornehmlich dort, wo Veloprüfung dann stattfindet (wenn vorhanden); Veloprüfung (nicht in allen Gemeinden)	1	2 2 (wenn Prüfung)
6. Klasse / 8H	Vortritts-Recht, Quiz des TCS mit vielen Situationen (auch über Online-Plattform)	1	
7. Klasse / 9H	Gefahrenlehre / Verkehrssinn schärfen, Unfälle vermeiden (wie beurteile ich Verkehrspartner im Strassenverkehr, 3A: Alter, Aufmerksamkeit, Absicht)	1	
8. Klasse / 10H	Passive Verkehrssicherheit (sichtbar machen), reflektierende Materialien, Helm, Gurten tragen, Ablenkung u.a. durch Navi, Mobiltelefon, Faktor Stress	1	
9. Klasse / 11H	Verkehrsunfall (TCS-Unfall: schematisch nachgestellt, was passiert, wann muss Polizei kommen, strafrechtliche und administrationsrechtliche Konsequenzen, Regress der Versicherung wegen Grobfahrlässigkeit, usw.)	1	
Total Lektionen VI		7.33	3.33-5.33

Stadt Winterthur	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgängerregeln «warte - luege - lose – laufe»: kurzer Theorieteil im Kindergarten; anschliessend praktische Schulung in der Verkehrswelt	0.5	1.5
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	0.5	1.5
1. Klasse / 3H	«Wenn Kinder Räder bekommen»: Vertiefung der Fussgängerregeln, Rückblick auf die Kindergarten-Lektion, Bedeutung und Benützung FäG	1	
2. Klasse / 4H	«Diese Signale muss ich kennen»: Beginn der theoretischen Fahrradausbildung, kurzer Rückblick auf die 1. Klasse, Bedeutung der Strassensignale und was muss auf ersten Ausfahrten mit dem Velo beachtet werden	2	
3. Klasse / 5H	«Velofahrtraining / Gymkhana»: Kurzer Rückblick auf die 2. Klasse «Diese Signale muss ich kennen», Beginn der praktischen Fahrradausbildung mit Fahrübungen im Verkehrsgarten		2
4. Klasse / 6H	«Der Vortritt und ich» und «Der tote Winkel – erkennen – meiden»: Erarbeiten der Vortrittsregeln und Gefahrenlehre; Velofahrtraining im Verkehrsgarten: «Einspuren zum Linksabbiegen»	2	2
5. Klasse / 7H	«Velofahrschule im Strassenverkehr»		1
6. Klasse / 8H	Theorie- und Praxis-Prüfung	1 (Prüfung)	2 (Prüfung)
7. Klasse / 9H			
8. Klasse / 10H	Entscheidungen und ihre Konsequenzen: die unterschiedlichen Voraussetzungen und das korrekte Verhalten im Strassenverkehr mit Trendfahrzeugen	2	
9. Klasse / 11H			
Total Lektionen VI		9	10
Berufsschule	«Was wäre, wenn»: sich bewusst werden, welche Konsequenzen das eigene Verhalten im Strassenverkehr haben kann; Aufzeigen von finanziellen, moralischen und strafrechtlichen Folgen beim Fehlverhalten im Strassenverkehr	2	

Stadt Zürich	Themen	Anzahl Lektionen Theorie	Anzahl Lektionen Praxis
KG 1. Jahr / 1H	Fussgänger Ausbildung, Theorie und Praxis	1	3
KG 2. Jahr / 2H	siehe KG 1. Jahr	1	3
1. Klasse / 3H	Fussgänger Ausbildung in möglichst kleiner Gruppe (max. 6 Kinder) praktisch im Umfeld der Schule, vorher kurz Theorie	1	3
2. Klasse / 4H	siehe 1. Klasse	1	3
3. Klasse / 5H	Velofahren auf dem Pausenplatz		4
4. Klasse / 6H	Besuch der Verkehrsschulungsanlage, theoretischer Input, Einführung Schonraum, Praxis, mit Schwerpunkt Linksabbiegen, erste Verkehrsregeln; Toter Winkel (mit Lastwagen); Velofahren im Quartier im richtigen Verkehr	1	3
5. Klasse / 7H	Vorbereitung: 1x auf der Prüfungsstrecke fahren; Veloprüfung (Theorie und Praxis)	1 (Prüfung)	4 1 (Prüfung)
6. Klasse / 8H	Verkehrssinnbildung, vorausschauen, Gefahren erkennen, aufgrund von Unfällen, die sich ergeben haben, filmisch nachgedreht	2	
7. Klasse / 9H	Situationen, die sie im schulischen Umfeld auf Schulweg kennen, kritisch erleben, aufnehmen und aufarbeiten, komplexe Vortrittssituationen	1	
8. Klasse / 10H	Partnerkunde, 3A-Training: Alter, Aufmerksamkeit, Absicht	1	
9. Klasse / 11H	Abschluss in Verkehrsschulungsanlage, 3 Posten: sensibilisieren, Fahren unter Alkohol/Drogen, Velosimulator mit VR-Brille, Thema Angurten mit Simulator, Unfallfolgen (Regress), Schutzausrüstung Motorrad	1	1
Total Lektionen VI		11	25

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?</i> (Hrsg. BUWAL) → 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	s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x		
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r	s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x		
109	CO ₂ -Potenzial des Langsamverkehrs Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r	s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r	s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x		
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x
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	s
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 s
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	s
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
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		s
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	s
142	Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung	2019	x	x		
143	Winterwanderwege und Schneeschuhrouen - 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	s
149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbike-land-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
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	
153	Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten – Merkblatt für die Praxis	2021	x	x	x	
154	Fussverkehr und öffentlicher Raum	2021	x	x	x	
155	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2020	2021		x		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x			
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Naturgefahren auf Wanderwegen – Merkblatt für die Praxis	2022	x	x	x	
160	Begegnungszone – Tendenzen und Herausforderungen nach 20 Jahren	2022	x	x	x	
161	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2021	2022		x		

x = Vollversion r = Kurzfassung / Résumé / Riassunto s = Summary

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.