



## Faktenblatt 52

# Evaluation DEFI VELO

### Abstract

DEFI VELO kommt bei den Jugendlichen, Lehrpersonen und Schulen gut an und leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserungen der Fertigkeiten auf dem Fahrrad. Die grössten Herausforderungen für die zukünftige Weiterentwicklung des Projekts dürften die Erhöhung der Reichweite des Projekts in der Deutschschweiz und an den Berufsfachschulen sowie die Steigerung der effektiven Velonutzung durch die Jugendlichen sein. Hier und bei den Finalteilnahmen sind verschiedene Anpassungen der Umsetzungsstrategie prüfenswert.

## 1 DEFI VELO und Veloförderung

Nur eine Minderheit der Schweizer Jugendlichen fährt regelmässig Velo. Die Velonutzung hat über die vergangenen zwei Jahrzehnte abgenommen, wobei auffällt, dass sich im Alter ab 15 Jahren viele Jugendliche vom Velo ab- und anderen Verkehrsmitteln zuwenden. Gleichzeitig ist unbestritten, dass Velofahren gesund ist und zur Reduktion von Umweltbelastungen beiträgt. Vor diesem Hintergrund werden in der Schweiz verschiedene Massnahmen zur Veloförderung durchgeführt.

Eines dieser Projekte ist DEFI VELO. Es will einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Förderung des Images und zur Nutzung des Fahrrads bei Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 20 Jahren leisten. DEFI VELO wird seit 2011 von Pro Velo und der Label Vert GmbH angeboten und wurde bislang in 14 Kantonen durchgeführt. Im Zentrum des Projekts stehen Workshops – sogenannte Qualifikationen – an Schulen der Sekundarstufe II, in deren Rahmen verschiedene Posten zu Themen wie

Verkehrssicherheit, Wartung des Velos und Fahrradfertigkeiten absolviert werden. An jedem Posten können durch die teilnehmenden Klassen Punkte gewonnen werden. Das Erreichen einer gewissen Punktzahl berechtigt zur Teilnahme an einem Final-event, der jeweils im Juni stattfindet und mit verschiedenen Preisen dotiert ist.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde bei DEFI VELO eine Wirkungsevaluation durchgeführt, die von Gesundheitsförderung Schweiz finanziert wurde. Das vorliegende Faktenblatt gibt einen Überblick über zentrale Resultate und Folgerungen aus der Evaluation.

### Inhaltsverzeichnis

1	DEFI VELO und Veloförderung	1
2	Ausgewählte Resultate	2
3	Optimierungsmöglichkeiten	4
4	Hinweise zum Evaluationsdesign und zur Vorgehensweise	6

## 2 Ausgewählte Resultate

### 2.1 DEFI VELO kommt bei den Jugendlichen, Lehrpersonen und Schulen gut an

DEFI VELO ist in der Westschweiz mit einer jährlichen Reichweite von rund 4 Prozent der Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II gut verankert. In der Deutschschweiz hat das Projekt bislang erst zögernd Fuss gefasst (jährliche Reichweite von 0,5%). DEFI VELO wird vor allem an Maturitätsschulen angeboten, während Berufsfachschulen erst vereinzelt am Projekt teilnehmen.

Unabhängig von der unterschiedlichen Reichweite je nach Sprachregion und Schultyp, kommen die Workshops von DEFI VELO bei den Teilnehmenden gut an. Besonders gute Noten erhalten gemäss Abbildung 1 die Leitungspersonen, die von fast 90 Prozent der Teilnehmenden als (sehr) gut beurteilt werden. Aber auch der Teamgeist, der Spassfaktor und der Programmpunkt «Begegnung mit einer velofahrenden Person» werden von jeweils drei Viertel der Teilnehmenden als (sehr) gut bezeichnet. Nur gerade der vergleichsweise anspruchsvolle Workshopteil «Velopolo/Geschicklichkeitsparcours» erhält von etwas über einem Viertel der Teilnehmenden eine ungenügende Note.

Auch die Kontaktpersonen an den Schulen zeigen sich mit DEFI VELO sehr zufrieden. Hier beurteilen 98 Prozent den Inhalt von DEFI VELO als (sehr) gut, 94 Prozent finden die Informationen seitens DEFI VELO und 90 Prozent den Ablauf der Qualifikation (sehr) gut. Eine Mehrheit der Kontaktpersonen verzeichnet in der Lehrerschaft überdies eine höhere Sensibilisierung für das Thema «Velo».

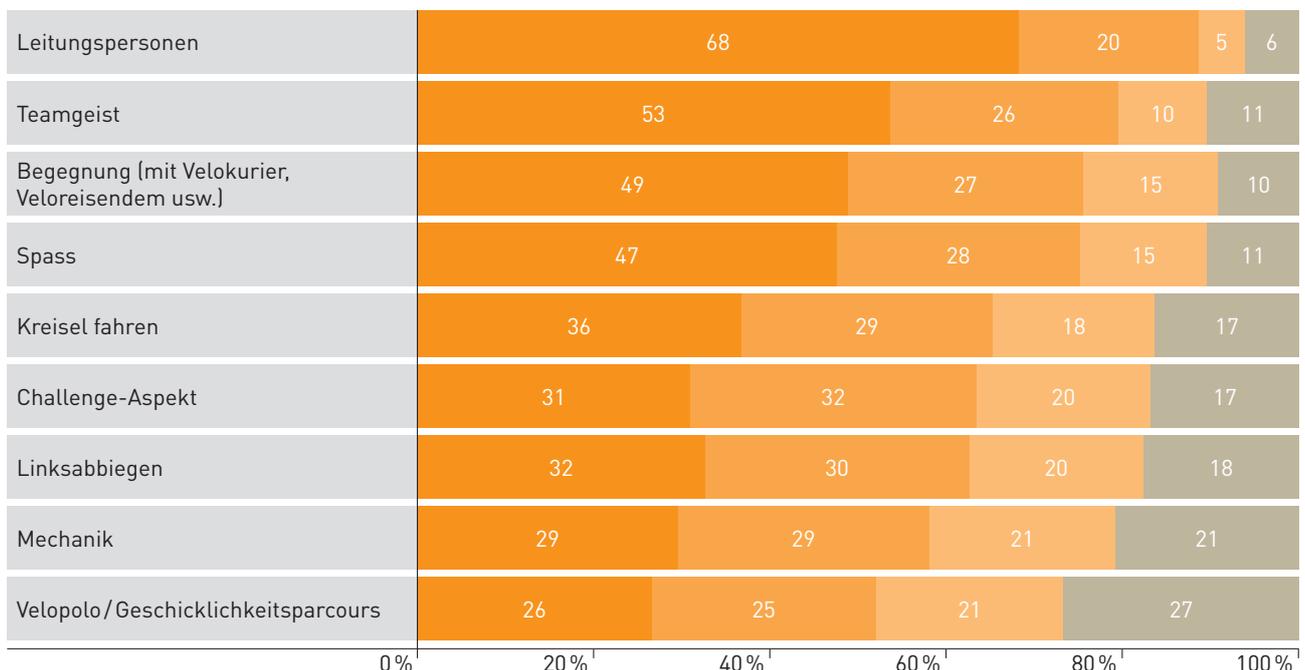
### 2.2 DEFI VELO führt zu einer Verbesserung der Velofertigkeiten und der Verkehrssicherheit

Die Workshops führen in der Wahrnehmung der Teilnehmenden zu deutlichen Verbesserungen ihrer Velofertigkeiten und ihrer Sicherheit im Verkehr. Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, geben unmittelbar nach dem Workshop 55 Prozent der Teilnehmenden an, sie würden sich auf dem Velo nun sicherer fühlen. In Verkehrskreisel sind sogar 61 Prozent sicherer als noch vor dem Workshop. Dass diese Anteile nicht noch höher sind, liegt daran, dass jeweils über ein Viertel der Befragten der Meinung ist, sie hätten sich schon vor dem Workshop (in Kreiseln) sicher gefühlt. Nur rund 15 Prozent der Teilnehmenden stellen keine Verbesserung ihres Sicherheitsgefühls

ABBILDUNG 1

#### Beurteilung der Qualifikation durch die Teilnehmenden (Erstbefragung, n zwischen 2219 und 2278)

● sehr gut (6) ● gut (5) ● genügend (4) ● ungenügend (1-3)



fest. Eine hier nicht dargestellte, zusätzliche Analyse zeigt überdies, dass die «Sicherheitseffekte» bei denjenigen Personen besonders ausgeprägt sind, die sich vor dem Workshop eher unsicher fühlten.

Die positive Einschätzung der Verbesserung lässt bis einige Monate nach dem Workshop zwar etwas nach, weiterhin ist der Anteil derjenigen, die sich auf dem Velo sicherer fühlen (37%), aber deutlich grösser als der Anteil derjenigen, die im Nachhinein keine Verbesserung ihres Sicherheitsgefühls konstatieren (22%).

Der grösste unmittelbare Effekt des Workshops zeigt sich gemäss Abbildung 2 bei der Frage, ob man das Velo nach dem Workshop besser warten oder reparieren könne als vorher: Dieser Frage stimmen 72% der teilnehmenden Jugendlichen zu (14% konnten das Velo schon vorher gut warten, und derselbe Anteil konstatiert keine Verbesserung). 46 Prozent geben überdies an, sie seien dank des Workshops geschickter beim Velofahren, während 22 Prozent diese Ansicht nicht teilen und der Rest sich schon vorher als geschickt einschätzte. Der positive Effekt von DEFI VELO auf die Fahrradfertigkeiten konnte auch in einer kleinen Sonderstudie von DEFI VELO mit sportmotorischen Tests auf dem Velo gezeigt werden.

Nicht erstaunlich ist angesichts dieser positiven Befunde auch die Tatsache, dass das Velo unmittelbar nach dem Workshop ein sehr gutes Image bei den Jugendlichen hat: So bezeichnen beispielsweise 77 Prozent der Teilnehmenden das Velo als «prak-

tisch» und 62 Prozent als «cool», während es nur 11 Prozent als «unpraktisch» und 9 Prozent als «uncool» ansehen. An der positiven Einschätzung des Velos ändert sich bis zur Nachbefragung nur wenig.

### 2.3 Geringer Effekt auf das Ausmass der Fahrradnutzung

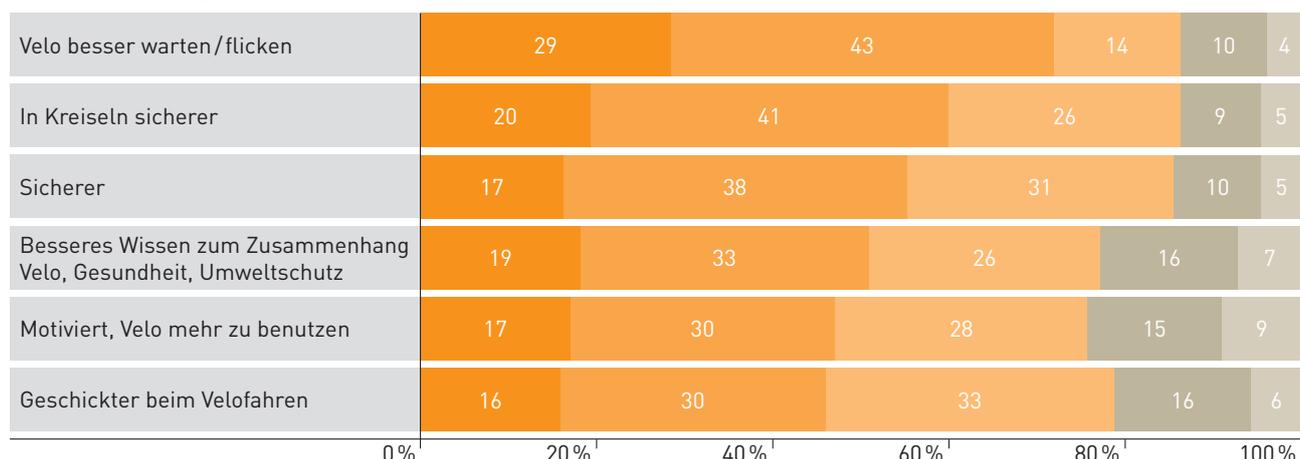
Das Velo ist nur eines von vielen Verkehrsmitteln, welche die Schülerinnen und Schüler für den Schul- und Arbeitsweg benutzen. Aufgrund der Tatsache, dass Wohn- und Schul- bzw. Arbeitsort (für Lernende) auf der Sekundarstufe II häufig recht weit auseinanderliegen, ist für die Teilnehmenden der öffentliche Verkehr von besonderer Bedeutung (71% benutzen diesen mehrmals pro Woche). Regelmässig zu Fuss gehen 32 Prozent der Teilnehmenden, während 19 Prozent das Velo mehrmals pro Woche für den Arbeits- oder Schulweg nutzen. In der Freizeit liegt der Anteil der regelmässigen Velonutzenden mit 25 Prozent etwas höher.

An diesen Zahlen ändert sich bis einige Monate nach dem Workshop nur wenig. DEFI VELO führt mit anderen Worten also nicht dazu, dass das Fahrrad deutlich häufiger genutzt wird – und dies, obwohl unmittelbar nach dem Workshop fast die Hälfte der Teilnehmenden (47%, vgl. Abbildung 2) angibt, sie wären motiviert, das Fahrrad häufiger zu benutzen. In der Nachbefragung geben dann jedoch 9 Prozent der Befragten an, sie seien seit dem Workshop tatsächlich häufiger Velo gefahren. Dies passt zur Einschätzung der befragten Lehrpersonen an den

ABBILDUNG 2

#### Wahrgenommene Wirkungen von DEFI VELO (n zwischen 2248 und 2268)

● ja, sehr ● eher ja ● keine Veränderung, war schon vorher so ● eher nein ● überhaupt nicht



Schulen, von denen 16 Prozent der Ansicht sind, die Schülerinnen und Schüler kämen eher häufiger mit dem Velo zur Schule.

Dass die Velonutzung in der Folge des Workshops nicht höher ist, dürfte mit der erwähnten Distanz zwischen Wohn- und Schul- bzw. Arbeitsort zusammenhängen, die zu einer Präferenz für den öffentlichen Verkehr oder motorisierte Mitfahrgelegenheiten führt. Da die Freundinnen und Freunde bzw. Kolleginnen und Kollegen in vielen Fällen ebenfalls aus anderen Gemeinden stammen, dürfte das Fahrrad für Besuche und Zusammenkünfte auch in der Freizeit nicht immer erste Wahl sein.

### 3 Optimierungsmöglichkeiten

Die wichtigsten Resultate der Evaluation sind in Abbildung 3 anhand des im Rahmen der Evaluation entwickelten Wirkungsmodells veranschaulicht. Neben dem Input und den konkreten Projektaktivitäten waren in der Evaluation insbesondere der Output und die Wirkungen (Outcomes) von Bedeutung, während der allgemeine und langfristige Impact nicht beurteilt werden kann. Aus diesem Grund wurden die Impactziele in der Abbildung mit einem

grauen Farbton versehen. Dieser Farbton wurde auch bei einigen weiteren Aspekten von DEFI VELO verwendet, die von der Evaluation nicht abgedeckt wurden. Dort, wo Aussagen möglich sind, wurden grüne Farbtöne für positive Befunde und orange und rote Farben für gemischte oder eher negative Befunde verwendet.

Bei der Betrachtung des Wirkungsmodells wird deutlich, dass positive Befunde – etwa mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die Fahrradfertigkeiten oder die Situation an den Schulen – klar überwiegen. Hingegen bestehen gewisse Probleme im Zusammenhang mit der Fahrradnutzung, der Rekrutierung und der Reichweite des Projekts.

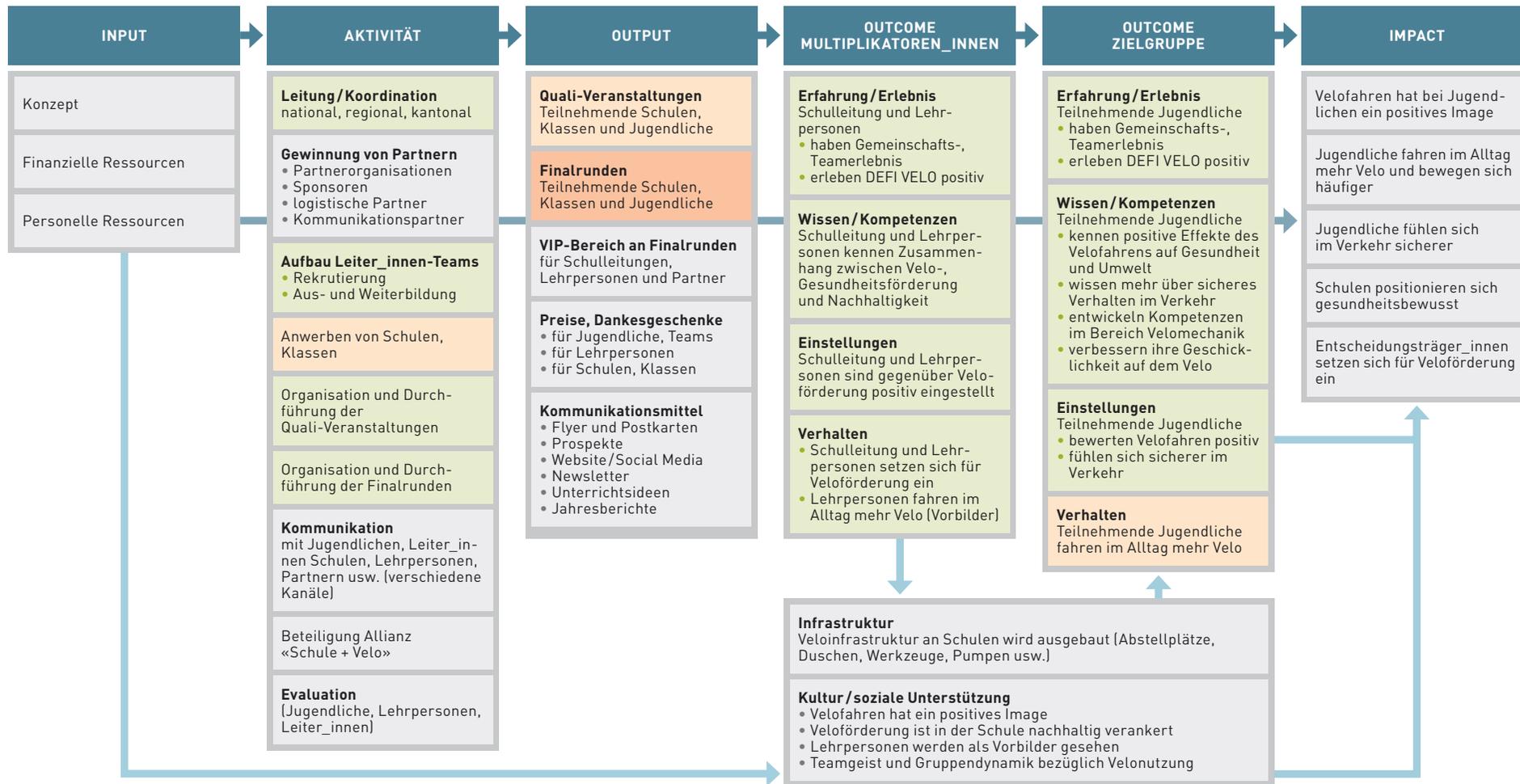
Eine besondere, weiter oben noch nicht erwähnte Herausforderung für die zukünftige Projektentwicklung ist die Finalteilnahme: Ein grosser Teil der Workshop-Teilnehmenden qualifiziert sich nämlich für die Finalevents, nimmt aber nicht daran teil. Hauptgründe für dieses Fernbleiben sind zeitliche Belastungen durch die Schule und Prüfungen, der in vielen Fällen vergleichsweise weite Reiseweg zum Final und ein über die Zeit offenbar nachlassendes Interesse am Projekt. Hier wäre zu überlegen, ob der Zeitpunkt und das Format der Finalevents verändert werden könnten (vgl. Tabelle 1).

TABELLE 1

#### Ideen für die Weiterentwicklung und Anpassung von DEFI VELO

Interventionsbereich	Handlungsoptionen
1. Steigerung der Fahrradnutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschlussangebote und flankierende Massnahmen («Mehr VELO», zusätzliche Online-Coachings, Selbsttests usw.)</li> <li>• Kooperation mit anderen Projekten und Angeboten (z. B. bike2school), Entwicklung einer modularen Struktur mit verschiedenen Angeboten und Projekten</li> </ul>
2. Verbesserung der Reichweite (insbesondere in der Deutschschweiz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Rekrutierungsanstrengungen und Fokus auf Schulen mit einer geringen «Veloaffinität»</li> <li>• Neuer Name in der Deutschschweiz</li> <li>• Zusammenarbeit mit kantonalen Ämtern und anderen Projekten (z. B. bike2school, bike to work)</li> <li>• «DEFI VELO»-Botschafterinnen und -Botschafter</li> </ul>
3. Schultypen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Rekrutierungsanstrengungen in der Berufsbildung (Berufsfachschulen, Betriebe, überbetriebliche Kurse)</li> <li>• Anpassung der Formate für die Berufsbildung (z. B. kürzere Workshops)</li> <li>• Zusammenarbeit mit Angeboten auf Betriebsebene (z. B. bike to work)</li> </ul>
4. Angebotsanpassung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Differenzierung des Angebots nach Altersgruppen, Gender, Migrationshintergrund und weiteren Merkmalen</li> <li>• Verknüpfung von Workshop und Lebenswelt: Velo in der Freizeit</li> <li>• Integration des Themas E-Bike in die Workshops</li> </ul>
5. Finalteilnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Finalevents und ggf. Einführung von regionalen Halbfinal- und Finalevents (kürzerer Reiseweg und kürzere Zeitdauer zwischen Quali und Final)</li> </ul>

Wirkungsmodell von DEFI VELO und Evaluationsresultate



**Kontext:** Siedlungstyp/Topografie; lokale Infrastrukturen und Mobilitätsangebote; regionale Unterschiede in der Schulorganisation; Schultyp (auf Sekundarstufe II), Mobilitätstrends

**Hinweis:** Grün markierte Felder verweisen auf positive Befunde aus der Evaluation, orange und rot markierte Felder auf gemischte und negative Resultate; zu den übrigen Feldern sind keine Aussagen möglich.

➔ Verhaltenspräventiver Wirkungspfad      ➔ Verhältnispräventiver Wirkungspfad

Tabelle 1 enthält eine Reihe von Hinweisen dazu, wo die Weiterentwicklung von DEFI VELO ansetzen könnte. Mit Blick auf die Steigerung der Fahrradnutzung scheint es uns beispielsweise sinnvoll, Begleitangebote für die Zeit nach dem Workshop zu entwickeln und bereitzustellen und für die Nachhaltigkeit des Projekts die Kooperation mit weiteren Projekten zu suchen. Bei der Reichweite und den Schulen dürften Kooperationen sowie allgemein verstärkte Rekrutierungsanstrengungen sinnvoll sein. Überlegenswert scheint uns auch ein neuer Name des Projekts für die Deutschschweiz zu sein, denn der Begriff «défi» ist in diesem Landesteil nicht unmittelbar geläufig. Eine höhere Reichweite an den Berufsfachschulen kann möglicherweise auch über Anpassungen in der Dauer und im Aufbau der Workshops erreicht werden.

Abschliessend gilt es festzuhalten, dass es sich bei den Hinweisen in Tabelle 1 um Optimierungsvorschläge für ein insgesamt sehr gut funktionierendes Projekt handelt, dem eine noch grössere Reichweite zu wünschen ist.

#### 4 Hinweise zum Evaluationsdesign und zur Vorgehensweise

Um die im Wirkungsmodell (vgl. Abbildung 3) festgehaltenen Evaluationsfragen zu beantworten, wurden verschiedene Datenerhebungen durchgeführt (vgl. Tabelle 2). Von besonderer Bedeutung war die Befragung von teilnehmenden Jugendlichen, die mittels standardisierter Fragebogen sowohl unmittelbar nach dem Qualifikationsworkshop als auch

TABELLE 2

#### Überblick über die Datenerhebungen im Rahmen der Evaluation von DEFI VELO

Datenerhebung	Inhalt	Zeitraum	Fallzahl
<i>Befragungen</i>			
Erstbefragung der Jugendlichen (Papier)	Einschätzung von Velofahren und Quali, Verkehrsmittelzugang und -gebrauch, Velofähigkeiten, Aktivität	2019	2270
Nachbefragung der Jugendlichen (Papier, online)	Einschätzung von Velofahren, DEFI VELO und Final (falls teilgenommen), Velobesitz, Verkehrsgebrauch, Velofähigkeiten, Aktivität	2019/20	1236
Befragung der Leitenden (online)	Status, Einschätzung Ausbildungen und DEFI VELO, Aktivität als Leiter_in	2019/20	126 (98)
Befragung der Kontaktpersonen an den Schulen (online)	Art der Schule, Teilnahmemotivation, Einschätzung und Wirkungen DEFI VELO, Finalteilnahme (nur Frühling/Sommer)	2019	46
<i>Fokusgruppen</i>			
Zwei Fokusgruppen mit kantonalen Projektleitenden (face-to-face)	Rekrutierung der Schulen, Finanzierung und Kooperation mit kantonalen Partnern_innen und DEFI VELO, Perspektiven	2019	8
<i>Projektstatistik</i>			
Teilnahmestatistik	Anzahl Workshops und Teilnehmende pro Kanton, Statistik der Finalevents	2019/20	-
Quali-Protokoll (online)	Einschätzung verschiedener Aspekte der Quali	2019	43
<i>Sekundäranalysen und zusätzliche Datenquellen</i>	Mikrozensus Mobilität und Verkehr (BFS, ARE), Sport Schweiz (Sportobservatorium), Selbstevaluationen und Studien zu DEFI VELO und anderen Projekten	2019/20	-

einige Monate danach zu ihrer Velonutzung, der Wahrnehmung des Velos und den Erfahrungen im Workshop befragt wurden. Mit dieser zweimaligen Befragung sollte festgestellt werden, ob allfällige Wirkungen des Workshops auch über die Zeit erhalten bleiben.

Weitere Befragungen und Fokusgruppen wurden mit den Kontaktpersonen an den teilnehmenden Schulen, den Leitenden von DEFI VELO sowie den kantonalen Projektleitenden durchgeführt, um die Perspektive wichtiger Multiplikatorinnen und Multiplikatoren zu erfassen. Zusammen mit der Berücksichtigung von Sekundärdaten (insbesondere Mikrozensus Mobilität und Verkehr von BFS und ARE sowie Sport Schweiz des Schweizer Sportobservatoriums), Daten der Projektleitung und weiteren Studien war eine differenzierte Analyse des aktuellen Stands von DEFI VELO möglich. Anlässlich der Evaluationsplanung wurde auch die Untersuchung einer Kontrollgruppe diskutiert. In Rücksprache mit Projektleitung und Gesundheitsförderung Schweiz wurde aus Ressourcengründen darauf verzichtet. Aussagen über die Zielerreichung bei den Teilnehmenden sind auch ohne Kontrollgruppe möglich.

## **Impressum**

### **Herausgeberin**

Gesundheitsförderung Schweiz

### **Projektleitung Gesundheitsförderung Schweiz**

Dr. Sonja Kerr Stoffel,  
Projektleiterin Evaluation & Qualität

### **Autoren**

Dr. Hanspeter Stamm und Adrian Fischer,  
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und  
Beratung AG (L&S)

### **Fotonachweis Titelbild**

© DEFI VELO

### **Reihe und Nummer**

Gesundheitsförderung Schweiz, Faktenblatt 52

© Gesundheitsförderung Schweiz, März 2021

### **Auskünfte/Informationen**

Gesundheitsförderung Schweiz  
Wankdorffallee 5, CH-3014 Bern  
Tel. +41 31 350 04 04, Fax +41 31 368 17 00  
office.bern@promotionsante.ch  
www.gesundheitsfoerderung.ch/publikationen