

AKTUELL

JAHRESBERICHT 2025

Mit Kampagnen, Projekten und politischem Engagement hat Pro Velo Schweiz im vergangenen Jahr die Veloförderung auf der Strasse wie auch in der öffentlichen Debatte weiter vorangebracht.

Projekte wie «bike to work», «Bike2school», «Cyclomania» und die Pro-Velo-Fahrkurse verzeichneten im vergangenen Jahr 173 800 Teilnehmende. Das sind rund 13 Prozent mehr Velofahrende als im Vorjahr. Auch organisatorisch entwickelte sich die Velolobby weiter: 2025 zählte der Verband 44 504 Mitglieder – ein Plus von 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Ein Höhepunkt war das 40-Jahr-Jubiläum von Pro Velo Schweiz am 28. November 2025 mit 170 geladenen Gästen in der Lokremise St. Gallen. Ein Podiumsgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung, Wissenschaft und Politik – unter anderem Bundesrat Albert Rösti – sowie ein Konzert rundeten den Anlass ab.

Der Interessensverband für Velofahrende engagierte sich auch 2025 für bessere Rahmenbedingungen, etwa mittels Kampagnen, die für zusätzliche Sichtbarkeit sorgten. Mit LEVEL UP YOUR RIDE lancierte Pro Velo das erste digitale Velotraining der Schweiz. Über 64 000 Personen nutzten das Angebot zwischen April und Juni 2025, und insgesamt wurden mehr als 59 000 Trainingseinheiten absolviert. Die Evaluation zeigte: Teilnehmende bewegen sich nach dem Training sicherer im Strassenverkehr als vorher.

Ein anderer Höhepunkt war die Kampagne «Chönnt besser si»: Im Herbst rückte sie die Veloinfrastruktur ins Zentrum. Herzstück war eine digitale Protestfahrt, an der sich 11 063 Personen beteiligten und so ein Zeichen für bessere Velowege setzten. Zusätzlich baute Pro Velo seine Kommunikation im Jahr 2025 aus: Der neue Newsletter erreichte 26 000 Abonnentinnen und Abonnenten, während die Reichweite auf Social Media deutlich zunahm.



Das Fazit des Jahres: mehr Menschen im Sattel, mehr Sichtbarkeit fürs Velo – und ein Verband, der seine Stimme weiter gestärkt hat.



Bild: Chragi Frei

Neuer Straftatbestand in Belgien



Foto: iStock

Seit dem 8. April 2026 ist der Straftatbestand «Tötung im Strassenverkehr» im belgischen Strafgesetzbuch verankert. «Das ermöglicht es, tödliche Unfälle, die durch unverantwortliches Fahrverhalten (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren unter Alkoholeinfluss, grobe Unachtsamkeit) verursacht werden, als solche zu qualifizieren», erklärt Avello, die belgische Schwesterorganisation von Pro Velo. Man spricht also nicht mehr von Unfällen, wenn Opfer durch vorsätzliches, unentschuldigbares Verhalten zu Schaden kommen. Zudem wurden die Strafen verschärft (bis zu zehn Jahre Haft und eine Geldstrafe von 16 000 Euro). Avello begrüsst, dass man sich nicht mehr mit dem Begriff «Verkehrsunfall» begnügt, der suggeriert, dass man auf die Umstände keinen Einfluss hat («Pech gehabt»), und der strengere Verurteilungen für kriminelles Verhalten im Strassenverkehr verhindert. In Zürich sorgte kürzlich ein Prozess für Schlagzeilen: Ein Autofahrer wurde vom Bezirksgericht zu vier Jahren und zwei Monaten unbedingter Haft verurteilt, nachdem er 2023 einen Velofahrer angefahren hatte. Dieser hatte sein Velo mit Kameras ausgestattet, sodass das Fehlverhalten des Autofahrers festgehalten wurde. Laut der NZZ stieg die Zahl der Kollisionen zwischen Velo- und Autofahrenden 2025 im Vergleich zu 2023 um fast ein Drittel.

26 PROZENT

Der Anteil des Veloverkehrs in London hat sich seit 2000 zwar verdreifacht (von 1,9 Prozent auf 4,7 Prozent aller Wege), doch nur 26 Prozent aller Velofahrenden sind Frauen. In Amsterdam sind es hingegen 55 Prozent. Die Gründe für dieses Missverhältnis hat die Forscherin Seren Rayment von der Universität College London (UCL) anhand von Umfragen, Interviews und Beobachtungen untersucht. Einige Erkenntnisse: 44 Prozent der Londoner Velofahrenden nutzen Rennvelos, in Amsterdam sind es nur 21 Prozent. Viele Menschen empfinden das Velofahren in London als riskanter als in Amsterdam. 52,8 Prozent der Londonerinnen tragen einen Helm, in Amsterdam sind es dagegen nur 9,5 Prozent. Für Velofahrende in London ist das Velo ein Sportgerät, für jene in Amsterdam dagegen ein Fortbewegungsmittel. Dementsprechend kleiden sich die beiden Gruppen unterschiedlich. Um mehr Frauen in London zum Velofahren zu ermutigen, müsste dieses gemäss der Studie in Bezug auf die Bekleidung und die Infrastruktur «normalisiert» werden. Es dürfe nicht als Extremsport oder als Aktivität gesehen werden, die nur Sporttreibenden vorbehalten sei.



Foto: iStock

SPORT- UND GRAVELBIKES SIND DIE GEWINNER VON 2025

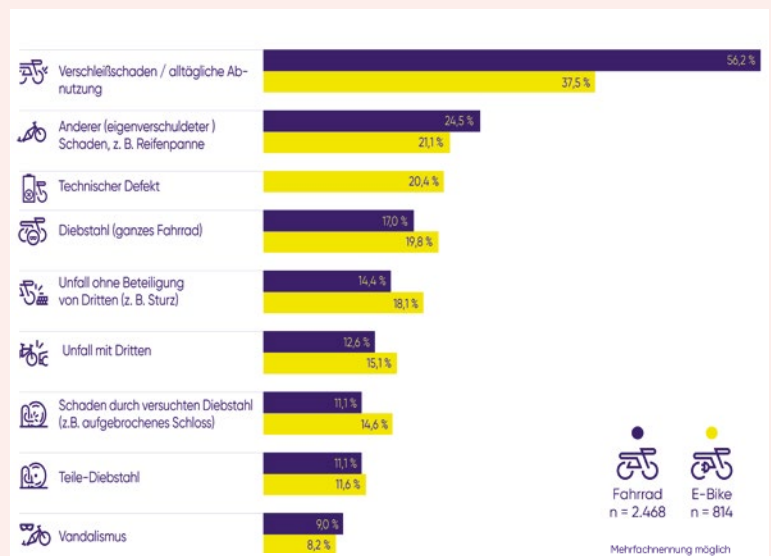
Die Verkäufe von E-Gravelbikes haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt, während solche ohne Motor bei wesentlich höheren Stückzahlen um einen Drittel zulegten. Bei den Rennvelos betrug die Zunahme knapp 9 Prozent. Das zeigt die jährliche Erhebung des Velo-branchenverbandes Velosuisse. Insgesamt

hat das Volumen der von den Händlern bestellten Velos gegenüber 2024 um rund 7 Prozent abgenommen. Gemäss Velosuisse fällt der Rückgang merklich geringer aus als 2023, was darauf hindeutet, dass die Lust am Velofahren ungebrochen ist. Von den 316 050 ausgelieferten Velos hatten 59 Prozent keinen Elektroantrieb.

Wer sein Velo pflegt, hat mehr davon

Erleidet das Velo einen Schaden, liegt es meist an den Besitzenden, konstatiert der Veloversicherer Linexo, der Ende 2025 rund 6000 Velo- und E-Bike-Fahrende ab 18 Jahren in Deutschland befragte. Als häufigste Schäden nannten 56,2 Prozent der Velofahrenden und 37,5 Prozent der E-Bikenden die alltägliche Abnutzung. Davon waren vor allem die Reifen betroffen, antworteten 75,2 Prozent der befragten Velofahrenden und 52,7 Prozent der E-Bikenden. Auch die Bremsen litten bei 52,8 Prozent der Velofahrenden und 46,1 Prozent der E-Bikenden. An dritter Stelle folgten Kettenblätter und Kassette (34,9 Prozent / 28,6 Prozent). In 50,7 Prozent bzw. 33 Prozent der Fälle vermuten die Befragten Materialermüdung als Ursache für diesen Verschleiss. Auch die intensive oder tägliche Nutzung sowie das Fahren bei jedem Wetter und auf unbefestigten Wegen spielen eine grosse Rolle. Viele Schäden wären vermeidbar, denn ebenfalls genannt wurden die Verwendung minderwertiger Ersatzteile oder Komponenten (22,1 Prozent / 14,8 Prozent), eine unzureichende Wartung oder Pflege (17,2 Prozent / 11,5 Prozent) oder die Überbelastung des Velos (6,8 Prozent / 8,4 Prozent).

Welche weiteren Schäden gab es an Ihrem Velo nebst Abnutzung?



Tipp

Erkundigen Sie sich bei Ihrem Regionalverband nach guten Veloservicestellen. www.pro-velo.ch/de/ueber-uns