Mountainbiken in der Schweiz 2020

Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»
Impressum

Auftraggeber: Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern
und Herausgeber: Stiftung SchweizMobil, Bern

Autoren: Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi
Lamprecht und Stamm Sozialforschung und Beratung AG
Forchstrasse 212, 8032 Zürich
www.lssfb.ch

Fachbegleitung: Lorenz Schweizer, Lukas Stadtherr, SchweizMobil, Bern
und Unterstützung: Martin Urwyler, Silvio Zala, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern
Susanne Frauenfelder, Ulrike Marx, Schweizer Wanderwege, Bern

Vertrieb: Der Bericht kann von den folgenden Websites heruntergeladen werden:
www.langsamverkehr.ch, www.schweizmobil.org

Copyright: ASTRA / SchweizMobil / LSSFB, Juli 2021

Mountainbiken in der Schweiz 2020

Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»

Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG

Studie im Auftrag der
Stiftung SchweizMobil und des Bundesamtes für Strassen ASTRA

Juli 2021
Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze ........................................................................................................ 6
L’essentiel en bref .................................................................................................................. 8
L’essenziale in breve ............................................................................................................. 10
The most important points at a glance ............................................................................. 12
1. Einleitung .......................................................................................................................... 14
2. Grundlagen / Infrastruktur und Angebote ..................................................................... 16
3. Mountainbiken als Sport- und Bewegungsaktivität ..................................................... 17
   3.1 Ausübung und Entwicklung des Mountainbikens ....................................................... 17
   3.2 Häufigkeit und zeitlicher Umfang des Mountainbikens ............................................. 18
4. Nutzung von signalisierten Mountainbikewegen und Routen von Mountainbikeland Schweiz ................................................................................................................. 20
   4.1 Nutzung von signalisierten Mountainbikewegen, Trails und Downhill-Pisten .......... 20
   4.2 Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz ................................................. 20
5. Profil und Motive der Mountainbikefahrenden ............................................................. 26
   5.1 Soziodemografie .......................................................................................................... 26
   5.2 Verbreitung und Popularität des Mountainbikens in den Regionen ....................... 30
   5.3 Motive der Mountainbikefahrenden .......................................................................... 31
6. Mehrtägige Mountainbiketouren und Mountainbiken in den Ferien ......................... 32
   6.1 Mehrtägige Mountainbiketouren und Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten .... 32
   6.2 Übernachtungen und generierte Logiernächte ......................................................... 33
   6.3 Mountainbikeferien .................................................................................................... 34
7. Begleitung und Gruppengrösse ...................................................................................... 36
8. Planung der Mountainbiketour und Orientierung unterwegs ....................................... 39
   8.1 Planung der Mountainbiketour ................................................................................ 39
   8.2 Orientierung unterwegs .............................................................................................. 41
9. Nutzung von Verkehrsmitteln und kombinierte Mobilität ............................................. 43
10. Ausgaben und Umsatz .................................................................................................. 45
11. Bekanntheit von Mountainbikeland Schweiz und SchweizMobil .............................. 47
12. Erhebungs- und Auswertungsmethoden .......................................................... 49

12.1 Sport Schweiz 2020 ...................................................................................... 49

12.2 Befragung Mountainbikeland 2019 ............................................................... 51
Das Wichtigste in Kürze


Die folgenden Punkte fassen die wichtigsten Befunde der Studie zusammen.


- Im Mittel fährt man an 25 Tagen pro Jahr Mountainbike und ist an einem Nutzungstag im Mittel zwei Stunden auf dem Bike. E-Mountainbikes kommen im Mittel an 20 Tagen pro Jahr zum Einsatz. Die Nutzungshäufigkeit der Mountainbikes und E-Mountainbikes reicht von 1 bis 5 Tagen pro Jahr bis hin zu einer kleinen Gruppe, die an über 100 Tagen pro Jahr Mountainbike fährt. Längere Mountainbiketouren von über drei Stunden gehören für die meisten Mountainbikefahrenden dazu (vgl. Abschnitt 3.2).

- 12 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung haben im Laufe eines Jahres signalisierte Mountainbikewege, Mountainbike-Trails oder Downhill-Pisten genutzt (vgl. Abschnitt 4.1).


- Hotels, Campingplätze sowie gemietete oder eigene Ferienwohnungen sind die gängigsten Übernachtungsarten bei Mehrtagestouren und Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten. Die Mountainbiketouren der Schweizer Wohnbevölkerung generieren über 400’000 bezahlte Logiernächte (vgl. Abschnitt 6.2).


• Auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz sind Wegweiser und -markierungen die am häufigsten genutzten Orientierungshilfen. Smartphone-Apps und separate GPS-Geräte kommen als Orientierungshilfen etwa in gleichem Umfang zum Einsatz (vgl. Abschnitt 8.2).

• Die Hälfte der Mountainbiketouren wird einzig mit dem Bike und ohne zusätzliche Verkehrsmittel bestritten. Sofern zusätzliche Verkehrsmittel verwendet werden, spielen öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Postauto etc.) eine wichtigere Rolle als motorisierte Individualverkehrsmittel (Autos, Wohnmobil etc.) (vgl. Abschnitt 9).


L’essentiel en bref


Les principaux résultats sont résumés ci-après:

- A peine 8 pourcents de la population de Suisse âgée d’au moins 15 ans pratique le VTT, ce qui correspond à plus d’un demi-million de personnes après extrapolation. La pratique du vélo a gagné en popularité entre 2007 et 2019. Un pourcent de la population résidente dès 15 ans utilise un VTT électrique au moins de temps à autre (cf. paragraphe 3.1).
- En moyenne, on est à VTT pendant deux heures lors de 25 jours par an. Les VTT électriques sont utilisés en moyenne 20 jours par an. La fréquence d’utilisation des VTT électriques ou non s’étend de 1 à 5 jours par an jusqu’à plus de 100 pour un petit groupe. Des tours à VTT de plus de trois heures en font partie pour la plupart des vététistes (cf. paragraphe 3.2).
- 12 pourcents de la population résidente de Suisse a utilisé, dans le courant d’une année, des itinéraires balisés, des sentiers ou des pistes de descente pour VTT (cf. paragraphe 4.1).
- Les itinéraires de «La Suisse à VTT» sont connus par les deux tiers des vététistes dont une moitié les a déjà utilisés. A peine 4 pourcents de la population suisse ou environ 270'000 personnes après extrapolation a déjà emprunté ces itinéraires. La notoriété et l’utilisation des itinéraires de «La Suisse à VTT» ont nettement augmenté entre 2013 et 2019. Les itinéraires sont aussi souvent parcourus à VTT électrique. En moyenne, les itinéraires sont empruntés 5 jours par an ce qui correspond à un total de 50 millions de kilomètres parcourus par leurs usagers (cf. paragraphe 4.2).
- Les vététistes sont très majoritairement des hommes avec seulement un quart de femmes. Le VTT est particulièrement bien répandu dans la classe d’âge entre 30 et 60 ans. Au-dessus de 60 ans, les femmes sont rares, mais les hommes représentent encore un grand nombre de vététistes. Plus le revenu est élevé, plus on fait du VTT. La pratique du VTT est moins populaire parmi la population résidente étrangère (cf. paragraphe 5.1).
- Le VTT est un peu plus répandu en Suisse romande et en Suisse italienne qu’en Suisse alémanique. Il y a peu de différences régionales dans l’utilisation des itinéraires de «La Suisse à VTT» (cf. paragraphe 5.2).
- Un cinquième des tours à VTT est effectué en journée à partir d’un lieu de vacances. Des voyages de plusieurs jours sont en revanche rarement entrepris à VTT (cf. paragraphe 6.1).
- Hôtels, campings ainsi que location de vacances loués ou résidences secondaires sont les types les plus courants pour les nuitées lors de voyages de plusieurs jours ou de tours à partir d’un lieu de vacances. Les tours à VTT de la population suisse génèrent plus de 400'000 nuitées payées (cf. paragraphe 6.2).
- Les tours entrepris à VTT se répartissent en parts semblables entre seul, avec un ou une partenaire et avec des parents ou amis. Il est plutôt rare d’être en route par groupes organisés ou familles (cf. paragraphe 7).
• Pour préparer un tour, Internet est le plus souvent utilisé pour s'informer. Souvent aussi des conseils d'amis sont suivis, des cartes consultées ou des applis pour smartphone utilisées (cf. paragraphe 8.1).

• Les aides pour naviguer sur les itinéraires de «La Suisse à VTT» sont les indicateurs et les marquages. Les applis et appareils GPS spécifiques sont utilisés comme aide à peu près dans les mêmes proportions (cf. paragraphe 8.2).

• Pour la moitié des tours à VTT, aucun autre moyen de transport n’est utilisé. Au besoin, chemin de fer et transports publics (train, car postal etc.) jouent un rôle plus important que les transports individuels motorisés (auto, camping-car etc.) (cf. paragraphe 9).

• Un tour à VTT sans nuitée à l’extérieur est lié à des dépenses de 41 francs. Lors de voyages avec des nuitées à l’extérieur, les coûts sont nettement plus élevés. Après extrapolation, les tours à VTT de la population résidente suisse génèrent un chiffre annuel d’affaires de quelque 300 millions de francs (cf. paragraphe 10).

• Deux tiers des vététistes connaissent les itinéraires de «La Suisse à VTT». Un tiers connaît l’organisation SuisseMobile qui est à l’origine des itinéraires balisés. Les itinéraires sont mieux connus en Suisse alémanique qu’en Suisse romande (cf. paragraphe 11).
L’essenziale in breve


I punti seguenti riassumono i principali risultati dello studio.

- L'8 per cento della popolazione residente in Svizzera di età dai 15 anni in su pratica la mountain bike; rapportato all'intera popolazione ciò corrisponde a oltre mezzo milione di persone. Tra il 2007 e il 2019 la popolarità della mountain bike è cresciuta. Circa l'uno per cento della popolazione residente di età dai 15 anni in su inforca almeno ogni tanto una e-mountain bike (cfr. capitolo 3.1).

- In media si fa mountain bike 25 giorni all’anno e in un giorno di utilizzo si trascorrono in media due ore in sella. Le e-mountain bike vengono usate in media 20 giorni all’anno. La frequenza di utilizzo delle mountain bike e delle e-mountain bike va da 1 a 5 giorni all’anno, con un piccolo gruppo di biker che fa mountain bike più di 100 giorni all’anno. La maggior parte di chi va in mountain bike fa anche gite di oltre tre ore (cfr. capitolo 3.2).

- Nel corso di un anno, il 12 per cento della popolazione residente in Svizzera ha frequentato sentieri, single trail o piste downhill per mountain bike segnalati (cfr. capitolo 4.1).

- Due terzi dei biker conoscono i percorsi di La Svizzera in mountain bike e tra questi la metà li ha già utilizzati. Uno scarso 4 per cento della popolazione residente in Svizzera, ossia circa 270.000 persone, ha già frequentato i percorsi di La Svizzera in mountain bike. Tra il 2013 e il 2019, la notorietà e l’utilizzo dei percorsi di La Svizzera in mountain bike sono nettamente aumentati. I percorsi vengono anche spesso utilizzati con le e-mountain bike. In media si utilizzano i percorsi 5 giorni all’anno. Complessivamente gli utenti vi percorrono più di 50 milioni di chilometri (cfr. capitolo 4.2).

- Gli uomini vanno molto più spesso in mountain bike che le donne. Un quarto dei biker sono donne. La pratica della mountain bike è particolarmente frequente tra le persone di età tra i 30 e i 60 anni. Mentre le donne di età superiore ai 60 anni non fanno praticamente più mountain bike, tra i seniori c’è ancora una notevole quantità di biker. Più alto è il reddito, più si pratica la mountain bike. La mountain bike è meno popolare tra la popolazione residente straniera (cfr. capitolo 5.1).

- La mountain bike è leggermente più popolare nella Svizzera romanda e italiana che nella Svizzera tedesca. Nell’utilizzo dei percorsi di La Svizzera in mountain bike le differenze regionali sono minime (cfr. capitolo 5.2).

- Un quinto delle gite in mountain bike avviene sotto forma di gite di un giorno nell’ambito di soggiorni di vacanza. Meno frequenti sono invece le gite di più giorni (cfr. capitolo 6.1).

- Nell’ambito delle gite di più giorni e delle gite durante soggiorni di vacanza, le soluzioni di pernottamento più frequenti sono gli alberghi, i campeggi e gli appartamenti di vacanza propri o in locazione. Le gite in mountain bike della popolazione residente in Svizzera generano oltre 400’000 pernottamenti a pagamento (cfr. capitolo 6.2).

- I biker compiono gite, in proporzioni simili, da soli, con la propria o il proprio partner o con amici o parenti. Le gite in famiglia o nell’ambito di un gruppo organizzato sono invece piuttosto rare (cfr. capitolo 7).
Per pianificare l’itinerario, ci si informa prevalentemente su internet. Spesso si seguono anche i consigli di amici e conoscenti o si utilizzano mappe o app per smartphone (cfr. capitolo 8.1).

Sui percorsi di La Svizzera in mountain bike ci si orienta soprattutto tramite gli indicatori di direzione e i segnavia. Quali strumenti di orientamento, le app per smartphone e gli apparecchi GPS separati vengono utilizzati più o meno nella stessa misura (cfr. capitolo 8.2).

La metà delle gite in mountain bike viene fatta utilizzando esclusivamente la bike, senza altri mezzi di trasporto. Quando vengono utilizzati altri mezzi di trasporto, i mezzi pubblici (treno, autopostale ecc.) svolgono un ruolo più importante dei mezzi di trasporto individuali motorizzati (auto, camper ecc.) (cfr. capitolo 9).

In media, durante una gita in mountain bike senza pernottamento fuori casa si spendono 41 franchi. Nelle gite con pernottamenti fuori casa la spesa è nettamente superiore. Estrapolando, le gite in mountain bike della popolazione residente in Svizzera generano un fatturato annuo di oltre 300 milioni di franchi (sezione 10).

Due terzi dei biker conoscono i percorsi di La Svizzera in mountain bike. Un terzo conosce l’organizzazione che sta a monte dei percorsi segnalati, ossia SvizzeraMobile. I percorsi sono più noti nella Svizzera tedesca che nella Svizzera romanda (cfr. capitolo 11).
The most important points at a glance

This study is based on the representative population survey "Sport Schweiz 2020" and the "Befragung Mountainbikeland 2019". Both surveys were conducted in 2019, i.e. before the outbreak of the Corona pandemic in Switzerland.

The most important findings are summarised in the following bullet points:

- Just under 8% of the Swiss population aged 15 and above ride mountain bikes, just over half a million people. Mountain biking gained in popularity between 2007 and 2019. Around 1% of the population aged 15 and above ride e-mountain bikes at least occasionally (cf. Section 3.1).

- On average, people ride mountain bikes on 25 days per year and are on their bikes for an average of two hours per day of use. E-mountain bikes are used on an average of 20 days per year. The frequency of use of mountain bikes and e-mountain bikes ranges from 1 to 5 days per year on one end of the scale to a small group that bikes on over 100 days per year on the other end. Longer mountain bike tours of over three hours are part of the experience for most mountain bikers (cf. Section 3.2).

- Over the course of a year, 12% of the Swiss population have made use of signposted mountain bike paths, mountain bike trails or downhill trails (cf. Section 4.1).

- Two thirds of mountain bikers are familiar with the routes of Mountainbiking in Switzerland and half have already used them. Just under 4% of the Swiss population, approximately 270,000 people, have already been on Mountainbiking in Switzerland routes. Awareness and use of the Mountainbiking in Switzerland routes increased significantly between 2013 and 2019. The routes are also frequently used with e-mountain bikes. On average, people ride the routes on 5 days per year. In total, users cover more than 50 million kilometres on these routes (cf. Section 4.2).

- Men are clearly in the majority when it comes to mountain biking, women make up only a quarter. Mountain biking is particularly prevalent between the ages of 30 and 60. Whilst women over 60 hardly ever mountain bike, there are still a considerable number of mountain bikers amongst the senior population. The higher the income, the more likely people are to mountain bike. Mountain biking is less popular among the foreign resident population (cf. Section 5.1).

- Mountain biking is somewhat more common in French-speaking Switzerland and Ticino than in German-speaking Switzerland. There are few regional differences in the use of the Mountainbiking in Switzerland routes (cf. Section 5.2).

- One fifth of mountain bike tours are made as day trips as part of a holiday. Mountain bike tours lasting several days on the other hand, are rarely undertaken (cf. Section 6.1).

- Hotels, campsites and rented or privately owned holiday flats are the most common types of accommodation for multi-day tours and tours as part of a holiday. Mountain bike tours undertaken by the Swiss population generate over 400,000 paid overnight stays (cf. Section 6.2).

- Mountain bike tours are made similarly often alone, with a partner or together with friends or relatives. It is quite rare to go on a tour as a family or in an organised group (cf. Section 7).
• The most common way to prepare for a tour is using the internet. Often, riders consult maps, use smartphone apps or take recommendations from friends and acquaintances (cf. Section 8.1).

• Signposts and trail markers are the most frequently used navigation aids on the Mountainbiking in Switzerland routes. Smartphone apps and separate GPS devices as navigation aids are used to a similar extent (cf. Section 8.2).

• Half of the mountain bike tours are undertaken purely by bike, without additional means of transport. If additional means of transport are used, public transport (train, bus, etc.) plays a more important role than motorised private transport (cars, camper vans, etc.) (cf. Section 9).

• A mountain bike tour without an overnight stay away from home involves an average expenditure of 41 Swiss francs. For tours with overnight stays away from home, the costs per tour day are significantly higher. Calculations show that the mountain bike tours undertaken by the Swiss population generate an annual turnover of more than 300 million Swiss francs (Abschnitt 10).

• Two thirds of mountain bikers are familiar with the Mountainbiking in Switzerland routes. One third are familiar with the organisation behind the signposted routes, SwitzerlandMobility. In German-speaking Switzerland the routes are better known than in French-speaking Switzerland. (cf. Section 11).


1. Einleitung


In der Studie sollen insbesondere die folgenden Fragen beantwortet werden:

- Wie viele Personen üben Mountainbiken als Sport- und Bewegungsaktivität aus? Wie häufig fährt man pro Jahr Mountainbike und wie lange ist man an einem Nutzungstag im Sattel?
- Wie viele Personen nutzen E-Mountainbikes und wie häufig werden diese pro Jahr genutzt?
- Wie viele Personen kennen die Routen von Mountainbikeland Schweiz? Wie viele Personen haben sie schon benutzt?
- Wie verbreitet sind Mountainbiken und die Nutzung der Mountainbikeland-Routen in verschiedenen Bevölkerungsgruppen? Welche sozialen und regionalen Unterschiede bestehen?
- Wie informiert man sich vor einer Mountainbiketour und welche Hilfsmittel werden zur Orientierung unterwegs verwendet? Welchen Stellenwert nehmen dabei das Internet und Smartphone-Apps ein?
- Wie oft werden für Mountainbiketouren neben dem Bike noch zusätzliche Verkehrsmittel genutzt? Welche Verkehrsmittel stehen dabei im Vordergrund?
- Wie häufig werden mehrtägige Mountainbiketouren unternommen, und wer macht Ferien, bei denen Mountainbiken im Vordergrund steht? Welche Übernachtungsangebote
werden auf mehrtägigen Touren und bei Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten genutzt?

- Wie viel gibt man für die An- und Rückreise, die Verpflegung und für allfällige Übernachtungen aus? Welcher Umsatz wird durch die Mountainbiketouren der Schweizer Wohnbevölkerung erzielt?

Diese Fragen können mit Hilfe zweier Erhebungen beantwortet werden:


Beide aktuellen Befragungen wurden im Jahr 2019 durchgeführt, d.h. vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie, die in der Schweiz ab dem Februar 2020 einsetzte. Spezifische Effekte der Pandemie sind entsprechend nicht erfasst und beeinträchtigen die Zeitreihen nicht.

2. Grundlagen / Infrastruktur und Angebote


Informationen über die Routen und das Dienstleistungsangebot werden von SchweizMobil über die Website (schweizmobil.ch), die Smartphone-App sowie Karten zur Verfügung gestellt. Für das internationale und nationale Marketing arbeitet die Stiftung SchweizMobil eng mit Schweiz Tourismus zusammen.


T 2.1: Kennwerte zum MountainbikeLand-Routennetz von SchweizMobil

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Anzahl Routen</th>
<th>Länge Total (in Kilometer)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>National</td>
<td>3</td>
<td>1'500</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional</td>
<td>16</td>
<td>2'000</td>
</tr>
<tr>
<td>Lokal</td>
<td>254</td>
<td>7'000</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>273</td>
<td>10'500</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: SchweizMobil: MountainbikeLand Schweiz 2021

3. Mountainbiken als Sport- und Bewegungsaktivität

3.1 Ausübung und Entwicklung des Mountainbikens

**Über eine halbe Million Mountainbikefahrende**


| T 3.1: Überblick zum Mountainbiken und Velofahren in der Schweizer Wohnbevölkerung |
|---------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Nennung (in % der Bevölkerung)              | Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend) | Durchschnittsalter (in Jahren) | Frauenanteil (in %) | Häufigkeit der Ausübung (mittlere Anzahl Tage pro Jahr) | Mittlere Anzahl Stunden pro Aktivität | Mittlere Anzahl Stunden pro Jahr | Anzahl Stunden Ausübung in der Wohnbevölkerung (in Mio.h) |
| Mountainbiken                              | 7.9                              | 550                             | 45                              | 24                              | 25                              | 2                              | 50                              | 27.6                             |
| Mountainbiken mit E-Mountainbike           | 1.1                              | 80                              | 50                              | 28                              | 20                              | n.e.                           | n.e.                            | n.e.                             |
| Velofahren                                  | 42.0                             | 2'940                           | 47                              | 50                              | 40                              | 1                              | 50                              | 147.0                            |


**Mountainbiken wird immer beliebter**


² E-Mountainbike wurde in der Befragung Sport Schweiz 2020 nicht als eigenständige Sport- und Bewegungsaktivität erfasst. Alle Mountainbikefahrenden wurden jedoch gefragt, ob sie auch E-Mountainbike fahren, und wenn ja, an wie vielen Tagen pro Jahr sie dies tun. Die Dauer (mittlere Anzahl Stunden pro Tag, an dem die Aktivität ausgeübt wird) wurde nicht erfasst, weshalb in Tabelle 3.1 keine Hochrechnungen zur Exposition ausgewiesen werden können.


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2007</th>
<th>2013</th>
<th>2019</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Anteil der Wohnbevölkerung (15–74 Jahre)</strong></td>
<td><strong>Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)</strong></td>
<td><strong>Anteil der Wohnbevölkerung (15–74 Jahre)</strong></td>
<td><strong>Anzahl Personen (Hochrechnung in Tausend)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Mountainbiken</td>
<td>6.1</td>
<td>6.3</td>
<td>7.9</td>
</tr>
<tr>
<td>Velofahren</td>
<td>35.6</td>
<td>39.1</td>
<td>42.0</td>
</tr>
</tbody>
</table>


### 3.2 Häufigkeit und zeitlicher Umfang des Mountainbikens

**Breites Spektrum der Ausübung**

Im Mittel wird das Mountainbike an 25 Tagen pro Jahr benutzt, und die mittlere Einsatzdauer beträgt zwei Stunden. Tabelle 3.4 zeigt, wie die Häufigkeit und die Dauer der Nutzung des Mountainbikens um einen Kern variieren. Ein knappes Fünftel fährt höchstens an 10 Tagen pro Jahr Mountainbike. Auf der anderen Seite des Spektrums nutzen 8 Prozent das Mountainbike eher für kürzere Fahrten und kommen auf über 100 Nutzungstage pro Jahr.

**T 3.4: Häufigkeit (Anzahl Tage pro Jahr) und Dauer (Minuten/Stunden pro Aktivität) des Mountainbikens (Anteile in Prozent aller Mountainbikefahrenden)**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>1–5 Tage</th>
<th>6–10 Tage</th>
<th>11–20 Tage</th>
<th>21–50 Tage</th>
<th>51 – 100 Tage</th>
<th>101–200 Tage</th>
<th>mehr als 200 Tage</th>
<th><strong>Total</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>bis 30 Min.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31 Min. – 1 Std.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt;1 Std. – 2 Std.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt;2 Std. – 3 Std.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&gt;3 Std. – 5 Std.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>über 5 Std.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>6</td>
<td>12</td>
<td>25</td>
<td>37</td>
<td>12</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Wie beim Mountainbiken gibt es auch bei der Verwendung des E-Mountainbikes ein breites Spektrum der Nutzungshäufigkeit. Im Mittel kommt das E-Mountainbike an 20 Tagen pro Jahr zum Einsatz. Auf der einen Seite des Spektrums fährt ein Viertel höchstens an 10 Tagen pro Jahr E-Mountainbike, auf der anderen Seite kommt ein Viertel auf über 50 Einsatztage (Abbildung 3.1).

A 3.1: Häufigkeit des Fahrens mit dem E-Mountainbike (Anteile der Nutzenden eines E-Mountainbikes mit der entsprechenden Anzahl Tage, in Prozent)


Längere Mountainbiketouren gehören dazu

In der Erhebung Sport Schweiz wurden alle Mountainbikefahrenden gefragt, wie viele längere Mountainbiketouren von mindestens 3 Stunden sie pro Jahr machen. Für beinahe 90 Prozent der Mountainbikefahrenden gehören solche längeren Touren dazu (Tabelle 3.5). Im Durchschnitt werden von diesen Personen im Jahr 11 längere Mountainbiketouren unternommen, die Hälfte kommt auf höchstens 6 solche Touren (Median). Hochgerechnet ergeben sich rund 5.4 Millionen längere Mountainbiketouren, die von der einheimischen Bevölkerung im Alter ab 15 Jahren pro Jahr unternommen werden.3

T 3.5: Längere Mountainbiketouren von mindestens 3 Stunden (Anteile in Prozent und Hochrechnung auf die Wohnbevölkerung)

| Anteil an allen Mountainbikefahrenden | 89% |
| Anteil der Wohnbevölkerung | 7% |
| Anzahl Personen (Hochrechnung) | 490‘000 |
| Anzahl längere Mountainbiketouren pro Jahr (Hochrechnung) | 5.4 Millionen |


3 Für die Hochrechnung wird der Durchschnittswert von 11 Touren verwendet.
4. Nutzung von signalisierten Mountainbikewegen und Routen von Mountainbikeland Schweiz

4.1 Nutzung von signalisierten Mountainbikewegen, Trails und Downhill-Pisten

Rege Nutzung der Bike-Infrastrukturen


A 4.1 Nutzung von signalisierten Mountainbikewegen und Vergleich mit ausgewählten weiteren Infrastrukturen (Anteil der Wohnbevölkerung, der die Infrastruktur in den vorangehenden 12 Monaten nutzte, in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Infrastruktur</th>
<th>Mindestens wöchentlich</th>
<th>Mindestens monatlich</th>
<th>Mehrmals pro Jahr</th>
<th>Seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Signalisierte Mountainbikewege</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Mountainbike-Trails, Downhill-Pisten</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>BMX- und Bikeanlagen</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Signalisierte Velorouten</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Signalisierte Wanderwege</td>
<td>7</td>
<td>12</td>
<td>23</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>


4.2 Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz

Steigende Bekanntheit und Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz

Die Routen von Mountainbikeland Schweiz sind zwei Dritteln der Mountainbikefahrenden bekannt und knapp die Hälfte (49%) von ihnen hat diese schon genutzt (Tabelle 4.1). Hochgerechnet haben in der Schweizer Wohnbevölkerung ab 15 Jahren 270'000 Personen die Routen

**T 4.1: Bekanntheit und Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anteil an allen Mountainbike- fahrenden in %</th>
<th>Anteil der Wohnbevölkerung</th>
<th>Anzahl Personen (Hochrechnung)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mountainbikeland- Routen bekannt</td>
<td>66</td>
<td>5.2</td>
</tr>
<tr>
<td>Mountainbikeland- Routen genutzt</td>
<td>49</td>
<td>3.8</td>
</tr>
</tbody>
</table>


**Routen werden auch mit E-Mountainbikes genutzt**


**T 4.2: Verwendung eines E-Bikes auf den Mountainbiketouren (Anteile in Prozent)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 km/h (kein Nummernschild)</th>
<th>E-Bike mit Tretunterstützung bis 45 km/h (gelbes Nummernschild)</th>
<th>Total E-Bikes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alle Mountainbiketouren</td>
<td>24</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Mountainbikeland-Route bewusst gewählt</td>
<td>27</td>
<td>29</td>
</tr>
</tbody>
</table>


**Im Mittel an fünf Tagen pro Jahr auf Routen**

Die Mountainbikefahrenden, welche die Routen von Mountainbikeland nutzen, machen dies pro Jahr im Durchschnitt an 8.9 Tagen. Die Hälfte der Nutzenden kommt auf höchstens 5 Tage (Median). Abbildung 4.2 zeigt das Spektrum der Nutzung, das von 1 bis 2 Tagen pro Jahr bis hin zu einer sehr kleinen Gruppe reicht, die an über 50 Tagen pro Jahr auf einer Mountainbikeland-
4. Nutzung von Mountainbikewegen und -routen

Route unterwegs ist. Hochgerechnet ergeben sich pro Jahr rund 1.3 Millionen Tage, an denen die Routen von Mountainbikeland Schweiz durch die Schweizer Wohnbevölkerung genutzt werden.\(^4\)

A 4.2: Anzahl Tage pro Jahr, an denen die Mountainbikeland-Routen genutzt wurden (Anteil der Nutzenden in Prozent)

![Diagramm](image)


**Mittlere Fahrzeit von über drei Stunden**

Auf einer Mountainbiketour ist man im Mittel 4.3 Stunden unterwegs bei einer reinen Fahrzeit von 3 Stunden. Im Mittel legt man auf einer Tour 40 Kilometer zurück (Tabelle 4.3). Mit einem E-Mountainbike ist die mittlere Fahrzeit etwas länger und man kommt 10 Kilometer weiter. Personen, die für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland ausgewählt haben, weisen ähnliche Unterwegszeiten und Distanzen auf wie die übrigen Tourenfahrenden.

| T 4.3: Dauer der Mountainbiketouren (in Stunden) und zurückgelegte Distanz (in Kilometer) |
|-----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| **Unterwegszeit**                      | **Reine Fahrzeit**               | **Zurückgelegte Distanz**        |
| Arithmetisches Mittel | Median | Arithmetisches Mittel | Median | Arithmetisches Mittel | Median |
| Alle Mountainbiketouren | 4.8 | 4.3 | 3.6 | 3.0 | 46 | 40 |
| - Mountainbike ohne Tretunterstützung | 4.8 | 4.2 | 3.6 | 3.0 | 44 | 40 |
| - E-Mountainbike | 4.7 | 4.5 | 3.5 | 3.2 | 53 | 50 |
| Mountainbikeland-Route bewusst gewählt | 4.9 | 4.4 | 3.6 | 3.2 | 49 | 40 |


---

\(^4\) Für die Hochrechnung wird der Medianwert von 5 Tagen verwendet.
Die Abbildungen 4.3 bis 4.6 zeigen die Verteilung der reinen Fahrzeiten und der zurückgelegten Distanzen auf den Mountainbiketouren. Die Fahrzeiten der meisten Touren liegen im Zeitraum zwischen einer und vier Stunden. Etwa bei jeder zehnten Tour ist man über 6 Stunden im Sattel und überwindet Distanzen von über 80 Kilometer.\(^5\)

A 4.3: Verteilung der reinen Fahrzeiten pro Tagesetappe (Anteil der Mountainbikefahrenden in Prozent)

![Diagramm der reinen Fahrzeiten pro Tagesetappe](image)


A 4.4: Verteilung der reinen Fahrzeiten pro Tagesetappe auf Mountainbiketouren nach Art des benutzten Bikes (Anteil der Mountainbikefahrenden in Prozent)

![Diagramm der reinen Fahrzeiten pro Tagesetappe](image)


A 4.5: Verteilung der zurückgelegten Distanzen pro Tagesetappe (Anteil der Mountainbikefahrenden in Prozent)


A 4.6: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf Mountainbiketouren pro Tagesetappe nach Art des benutzten Bikes (Anteil der Mountainbikefahrenden in Prozent)


*Mehr als 50 Millionen zurückgelegte Kilometer*

Mit den Angaben aus Tabelle 4.3 können der zeitliche Umfang der Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz durch die einheimische Wohnbevölkerung sowie die zurückgelegten Distanzen in einer groben Schätzung hochgerechnet werden. Insgesamt werden durch die einheimische Bevölkerung pro Jahr 4.4 Millionen Stunden auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz gefahren und dabei 54 Millionen Kilometer zurückgelegt (Tabelle 4.4).
4. Nutzung von Mountainbikewegen und -routen

T 4.4: Umfang der Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz durch die Wohnbevölkerung der Schweiz 2013 und 2019 (Schätzungen)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Anteil der Wohnbevölkerung, der die Mountainbikeland-Routen nutzt</td>
<td>2.6%</td>
<td>52 Mio. Std.</td>
<td>3.8%</td>
<td>64 Mio. Std.</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittlere Anzahl Tage, an denen die Mountainbikeland-Routen genutzt werden (Median)</td>
<td>5 Tage</td>
<td></td>
<td>5 Tage</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mittlere Dauer / zurückgelegte Tagesdistanz einer Biketour auf den Routen (Median)</td>
<td>3.25 Std.</td>
<td>42 km</td>
<td>3.25 Std.</td>
<td>40 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittlere Anzahl Stunden bzw. Kilometer pro Person und Jahr</td>
<td>16.25 Std.</td>
<td>210 km</td>
<td>16.25 Std.</td>
<td>200 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zeitlicher Umfang der Routennutzung und zurückgelegte Distanz (Hochrechnungen)*</td>
<td>2.6 Mio. Std.</td>
<td>34 Mio. km</td>
<td>4.4 Mio. Std.</td>
<td>54 Mio. km</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Die grosse Mehrheit der Mountainbiketouren sind Tagestouren

Gut drei Viertel der Mountainbiketouren sind Tagestouren ohne Übernachtungen ausserhalb des Wohnorts (Tabelle 4.5). Jede fünfte Tour erfolgt als Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts und jede zwanzigste ist Teil einer mehrtägigen Mountainbiketour. Wurde für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt, so ist der Anteil der Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten noch etwas grösser, der Anteil an Mehrtagestouren bleibt hingegen bei 5 Prozent.

T 4.5: Art der Mountainbiketour (Anteile in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Alle Mountainbike-touren</th>
<th>Tour mit bewusster Wahl einer Mountainbikeland-Route</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tagesstour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts</td>
<td>77</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>Tagesstour im Rahmen eines Ferienaufenthalts</td>
<td>18</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Mehrtagestour</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Mountainbiken in der Schweiz 2020
25
5. Profil und Motive der Mountainbikefahrenden

5.1 Soziodemografie

*Männer sind in der Überzahl*


A 5.1: Mountainbiken und Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz nach Alter und Geschlecht (Anteile der entsprechenden Bevölkerungsgruppe in Prozent)

Zwischen 30 und 60 wird am häufigsten Mountainbike gefahren


A 5.2: Mountainbiken und Nutzung der Mountainbikeland-Routen getrennt nach Geschlecht und Alter (Anteile in der entsprechenden Altersgruppe in Prozent)


Mountainbikeboom verdankt sich den Männern

A 5.3: Entwicklung des Mountainbikens und der Nutzung der Mountainbikeland-Routen nach Alter und Geschlecht von 2007 bis 2019 (Anteile in der entsprechenden Altersgruppe in Prozent)


*Ausländische Wohnbevölkerung fährt weniger Mountainbike*

### A 5.4: Mountainbiken und Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz nach Bildung, Stellung im Beruf, Haushaltseinkommen und Nationalität (Anteile der entsprechenden Bevölkerungsgruppe in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bildungsbereich</th>
<th>Mountainbiken</th>
<th>Nutzung Mountainbikeland-Routen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Obligatorische Schule</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Berufsfreihe</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Diplommittelschule, Matur</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Höhere Berufsausbildung / höhere Fachschule/Fachhochschule</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Universität/Hochschule</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Angestellte, Arbeiter/innen</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Unseres/mittleres Kader</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberes Kader, Direktion</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Selbständiger/berstätige</td>
<td>6</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Bis 5000 Fr</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>5001 Fr. bis 9000 Fr.</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Über 9000 Fr.</td>
<td>8</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweizer Nationalität</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausländische Nationalität</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.2 Verbreitung und Popularität des Mountainbikens in den Regionen

Höhere Popularität in der Romandie und im Tessin

Mountainbiken ist in der Romandie und im Tessin stärker verbreitet als in der Deutschschweiz (Abbildung 5.5). Die Bewohner/innen ländlicher Gemeinden steigen deutlich häufiger auf ein Mountainbike als die Stadt- und die Agglomerationsbevölkerung, vermutlich, weil sie einfacher von der Haustür aus auf eine Tour starten können. Bei der Nutzung der Routen von Mountainbikeland Schweiz gibt es weniger regionale Unterschiede.

A 5.5: Mountainbiken und Nutzung der Routen von Mountainbikeland nach Region und Siedlungstyp (Wohnort der Personen, Anteile in Prozent)

5.3 Motive der Mountainbikefahrenden

Fitness, Gesundheit und die Bewegung in der Natur sind den Mountainbikefahrenden sehr wichtig

Die Mountainbikefahrenden treiben Sport für ihre Fitness und die Gesundheit, um draussen in der Natur zu können und aus Freude an der Bewegung (Abbildung 5.6). Mit Sport können sie sich entspannen und Stress abbauen. Im Vergleich zu den übrigen Sporttreibenden gewichten die Mountainbikefahrenden vor allem den Aufenthalt in der Natur und das Erreichen sportlicher Ziele höher. Wichtiger ist ihnen auch, dass sie etwas in einer Gruppe unternehmen, Freunde und Bekannte treffen, sich mit anderen messen, beim Sport Stress abbauen und ihren Mut testen können.

A 5.6: Sportmotive der Mountainbikefahrenden (Anteile in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>Trifft voll zu</th>
<th>Trifft eher zu</th>
<th>Trifft teilweise zu</th>
<th>Trifft eher nicht zu</th>
<th>Trifft überhaupt nicht zu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Um fit zu sein</td>
<td>69</td>
<td>26</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Für meine Gesundheit</td>
<td>69</td>
<td>26</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Um draussen in der Natur zu sein</td>
<td>70</td>
<td>23</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Aus Freude an der Bewegung</td>
<td>57</td>
<td>30</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Um mich zu entspannen</td>
<td>40</td>
<td>35</td>
<td>20</td>
<td>32</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>Um Stress abzubauen</td>
<td>33</td>
<td>29</td>
<td>22</td>
<td>13</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Wegen meiner Figur</td>
<td>20</td>
<td>31</td>
<td>29</td>
<td>13</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Um dabei Freunde / Bekannte zu treffen</td>
<td>19</td>
<td>24</td>
<td>30</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Um etwas in einer Gruppe zu unternehmen</td>
<td>14</td>
<td>21</td>
<td>26</td>
<td>19</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Um sportliche Ziele zu erreichen</td>
<td>12</td>
<td>17</td>
<td>32</td>
<td>21</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Um meinen Mut zu testen</td>
<td>5</td>
<td>11</td>
<td>17</td>
<td>24</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Um mich mit anderen zu messen</td>
<td>4</td>
<td>10</td>
<td>20</td>
<td>22</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>Weil ich gerne an Wettkämpfen teilnehme</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>13</td>
<td>20</td>
<td>51</td>
</tr>
</tbody>
</table>


7 Die Sportmotive wurden in Bezug auf das Sporttreiben im Allgemeinen und nicht spezifisch in Bezug auf das Mountainbiken erhoben. Sie wurden nur bei den erklärten Sportler/innen erfasst.
6. **Mehrtägige Mountainbiketouren und Mountainbiken in den Ferien**

6.1 **Mehrtägige Mountainbiketouren und Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten**

*Mehrtägige Mountainbiketouren sind eher selten*

Wie bereits im *Abschnitt 4.3* beschrieben, waren in der Befragung Mountainbikeland 2019 die überwiegende Mehrheit der Mountainbiketouren Tages- oder Singletouren ohne Übernachtungen ausserhalb des Wohnorts. Ein Fünftel (18%) der Mountainbiketouren erfolgte als Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts und jede zwanzigste Tour (5%) war Teil einer mehrtägigen Tour.\(^8\) Von den Touren, für die bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt wurde, waren ebenfalls 5 Prozent mehrtägige Touren. Wie viele mehrtägige Mountainbiketouren durch die einheimische Bevölkerung insgesamt und auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz gemacht werden, kann nur sehr grob geschätzt werden. Geht man davon aus, dass zwischen 3 und 5 Prozent aller Tourentage Teile von mehrtägigen Touren sind,\(^9\) ergeben sich zwischen 160’000 und 270’000 Tourentage, die im Rahmen von mehrtägigen Touren unternommen werden. Auf den Routen von Mountainbikeland sind schätzungsweise 62’000 Tage Teile von mehrtägigen Mountainbiketouren.\(^10\)

Aufgrund der geringen Fallzahl können zu den mehrtägigen Touren nur wenige zusammenfassende Aussagen gemacht werden.\(^11\) Im Durchschnitt erstrecken sie sich über 4 Tage (arithmetisches Mittel), die Hälfte der Touren dauert nicht länger als 3 Tage (Median). Die Mehrtagetouren werden in der Regel selbst organisiert oder durch andere Personen, die an der Tour teilnehmen. Durch Reisebüros oder -veranstalter organisierte Touren sind selten.\(^12\)

Bei Tagestouren im Rahmen eines Ferienaufenthalts dauert der Aufenthalt im Mittel eine Woche; dabei unternimmt man im Mittel an drei Tagen eine Mountainbiketour (Tabelle 6.1).

\(^8\) Bei Tagestouren ohne auswärtige Übernachtungen startet man zum Teil direkt ab dem Wohnort mit dem Mountainbike, zum Teil benutzt man zusätzliche Verkehrsmittel bis man zum Startpunkt der Tour gelangt. Zu den Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten zählen alle Touren, die mit mindestens einer Übernachtung ausserhalb des Wohnorts und Rückkehr an den Ferienort verbunden sind, mehr- oder Singletouren bestehen aus mindestens zwei aufeinanderfolgenden Touren.\(^13\)

\(^9\) Die gleiche Spanne wurde für die Hochrechnung im Bericht von 2014 verwendet.

\(^10\) Für die Schätzung wird ein Anteil von 5 Prozent an allen im *Abschnitt 4.2* ausgewiesenen 1.3 Millionen Touren auf den Mountainbikeland-Routen angenommen.

\(^11\) In den nachfolgenden Abschnitten werden aus diesem Grund Mehrtagetouren und Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten jeweils zusammengefasst.

\(^12\) In der Stichprobe finden sich keine mehrtägigen Touren, die durch ein Reisebüro oder -veranstalter organisiert wurden.
6. Mehrtägige Touren und Touren in Ferien

T 6.1: Durchschnittliche Dauer der Ferien und Anzahl Ferientage mit Mountainbiketouren

<table>
<thead>
<tr>
<th>Dauer der Ferien</th>
<th>Tage mit Mountainbiketouren</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Durchschnitt (arithmetisches Mittel)</td>
<td>11.6</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittlere Dauer (Median)</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>


6.2 Übernachtungen und generierte Logiernächte

Am meisten Übernachtungen in Hotels

Auf mehrtägigen Touren und bei Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten wird am häufigsten in Hotels übernachtet (Abbildung 6.1). Je ein Fünftel übernachtet auf einem Campingplatz oder verbringt die Ferien in einer gemieteten Wohnung. Auch wenn man für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland ausgesucht hat, sind Hotels, Ferienwohnungen und Campingplätze die gebräuchlichsten Übernachtungsarten.

A 6.1: Art der Übernachtung bei mehrtägigen Mountainbiketouren und Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Übernachtungsmöglichkeit in Prozent, Mehrfachantworten möglich)

Mountainbiketouren generieren 780'000 bezahlte Logiernächte

Wie viele Logiernächte durch die Mountainbiketouren der einheimischen Wohnbevölkerung generiert werden kann nur grob geschätzt werden. 23 Prozent der Mountainbiketouren erfolgten entweder im Rahmen eines Ferienaufenthalts oder als Teil einer mehrtägigen Mountainbike Tour. Diese setzen sich zusammen aus 19 Prozent, bei denen die Tour mit einer bezahlten Übernachtung (in einem Hotel, auf einem Campingplatz etc.) verbunden ist, und 4 Prozent ohne bezahlte Logiernacht (Übernachtung bei Bekannten und Verwandten, in eigenem Ferienhaus, in eigener Ferienwohnung, etc.). Überträgt man diese 19 Prozent auf das in Abschnitt 3.2 ausgewiesene Total von rund 5.4 Millionen Mountainbiketouren, so ergeben sich jährlich rund eine Million Mountainbiketouren, die mit einer bezahlten Übernachtung verbunden sind. Die Anzahl der Logiernächte ist jedoch tiefer als die Anzahl der Mountainbiketouren (eine zweitägige Mountainbike Tour generiert beispielsweise in der Regel eine Übernachtung). In der Befragung Mountainbikeland 2019 resultieren aus 100 Mountainbiketourentagen, die mit einer bezahlten Übernachtung verbunden sind, 77 Logiernächte. Die Mountainbiketouren der Schweizer Bevölkerung generieren somit jährlich rund 780'000 bezahlte Logiernächte. Mountainbiketouren, für die bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt wurde, generieren mit einer analogen Berechnung rund 230'000 bezahlte Logiernächte.

6.3 Mountainbikeferien

Zwei Prozent der Bevölkerung machen Mountainbikeferien


Für die Hochrechnung wird die Anzahl der Mountainbiketouren von mindestens 3 Stunden Dauer verwendet.
A 6.2:  Mountainbikeferien nach Geschlecht, Alter und Sprachregion (Anteile der Personen, die in den 12 Monaten vor der Befragung Sportferien verbrachten, bei denen Mountainbiken im Vordergrund stand, in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Category</th>
<th>Gesamtbevölkerung</th>
<th>Frauen</th>
<th>Männer</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gesamtbevölkerung</td>
<td>2.3</td>
<td>1.2</td>
<td>3.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen</td>
<td>0.7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Männer</td>
<td>1.0</td>
<td></td>
<td>2.0</td>
</tr>
<tr>
<td>15 bis 29 Jahre</td>
<td>1.1</td>
<td></td>
<td>2.9</td>
</tr>
<tr>
<td>30 bis 44 Jahre</td>
<td>1.7</td>
<td></td>
<td>3.5</td>
</tr>
<tr>
<td>45 bis 59 Jahre</td>
<td>1.5</td>
<td></td>
<td>2.7</td>
</tr>
<tr>
<td>60+ Jahre</td>
<td>0.0</td>
<td></td>
<td>1.0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Region</th>
<th>Gesamtbevölkerung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Deutschschweiz</td>
<td>2.7</td>
</tr>
<tr>
<td>Französische Schweiz</td>
<td>1.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Italienische Schweiz</td>
<td>0.7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

7. Begleitung und Gruppengrösse

Ein Drittel der Touren wird allein unternommen

Bei einem Drittel der Mountainbiketouren ist man allein unterwegs (Abbildung 7.1). Häufig begibt man sich auch zusammen mit der Partnerin bzw. dem Partner oder mit befreundeten oder verwandten Personen auf eine Mountainbiketour. Hat man für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland ausgewählt, so wird diese am häufigsten mit Freund/innen, Kolleg/innen oder Verwandten unternommen.

A 7.1: Begleitung auf der Mountainbiketour (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Begleitung, Mehrfachantworten möglich)

![Diagramm]


In den Ferien und auf mehrtägigen Touren ist man selten allein unterwegs

Abbildung 7.2 zeigt, dass vor allem Tagestouren ohne auswärtige Übernachtung oft allein unternommen werden. Auf mehrtägigen Touren oder Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten ist man hingegen in der Regel nicht allein, sondern als Paar oder im Freundeskreis unterwegs. Vor allem mehrtägige Mountainbiketouren werden öfter im Freundeskreis oder in organisierten Gruppen unternommen.14

14 Von den 34 mehrtägigen Touren werden 5 in organisierten Gruppen unternommen (15%), 15 Touren mit Verwandten/ Kolleg/innen oder Freund/innen (45%). Wegen der geringen Fallzahl sind die Anteilswerte unsicher und müssen mit Vorsicht interpretiert werden.
7. Begleitung und Gruppengröße

A 7.2: Begleitung auf der Mountainbiketour nach Art der Tour (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Begleitung in Prozent, Mehrfachantworten möglich)


Im Durchschnitt sind auf Mountainbiketouren 2.6 Personen miteinander unterwegs. Wurde für die Tour bewusst eine Mountainbikeland-Route gewählt, liegt der Durchschnitt bei 2.8 Personen. Wie Abbildung 7.3 zeigt, wird rund ein Drittel der Touren allein, ein Drittel zu zweit und ein Drittel in kleineren oder grösseren Gruppen unternommen. Auf Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten ist man am häufigsten zu zweit unterwegs, auf mehrtägigen Touren am häufigsten in kleineren Gruppen von 3 bis 5 Personen.\(^{15}\)

A 7.3: Anzahl Personen / Gruppengrösse (Anteil der Mountainbikefahrenden in %)


\(^{15}\) 12 von 33 mehrtägigen Touren (38%) werden in kleineren Gruppen unternommen, 7 in grösseren Gruppen (20%). Wegen der geringen Fallzahl sind die Anteilswerte unsicher und müssen mit Vorsicht interpretiert werden.
**Kinder sind eher selten mit dabei**

Die Begleitung von Kindern im Alter bis 14 Jahren ist bei Mountainbiketouren eher selten und trifft unabhängig von der Art der Mountainbiketour auf etwa jede fünfzehnte Tour zu (Abbildung 7.4).16

A 7.4: Mountainbiketouren mit Begleitung von Kindern bis 14 Jahre (Anteile in Prozent)

![Diagramm]


---

16Bei Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten beträgt der Anteil 5.4 Prozent, bei mehrtägigen Touren 7.7 Prozent. Die geringe Fallzahl lässt jedoch keine gesicherte Aussage zu.
8. Planung der Mountainbiketour und Orientierung unterwegs

8.1 Planung der Mountainbiketour

Das Internet ist die gebräuchlichste Informationsquelle

Zur Planung und Vorbereitung einer Mountainbiketour können unterschiedliche Informationsquellen beigewogen werden. Bei einem guten Viertel der Touren (28%) war keine vorgängige Information nötig (Abbildung 8.1). Sofern für die Planung der Tour Informationen gebraucht wurden, hat man sich am häufigsten im Internet informiert. Oft berücksichtigt werden auch Tipps von Freunden oder Bekannten und für jede fünfte Tour werden physische Karten konsultiert. Hat man für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt, ist der Anteil der Personen, die sich nicht speziell informiert haben, deutlich geringer und entsprechend spielen die anderen Informationsquellen eine wichtigere Rolle.

A 8.1: Information vor der Mountainbiketour (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle in Prozent, Mehrfachantworten möglich)

Während für Tagestouren vom Wohnort aus häufig keine zusätzlichen Informationen nötig sind, ist dies bei mehrtägigen Touren und Tagestouren im Rahmen von Ferienaufenthalten nur selten der Fall (Abbildung 8.2). Die gebräuchlichste Informationsquelle ist hier das Internet. Für jede zehnte dieser Touren werden auch Bücher und Routenführer, Prospekte und Broschüren oder Informationen aus dem Tourismusbüro beigezogen.

A 8.2: Information vor der Mountainbiketour nach Art der Fahrt/Tour (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Informationsquelle, Mehrfachantworten möglich)

![Diagramm von Informationsquellen für Mountainbikefahrten]

8. Planung / Orientierung unterwegs

8.2 Orientierung unterwegs

Auf den Routen sind Wegweiser beliebte Orientierungshilfen

Knapp die Hälfte der Mountainbiketouren führten nicht in gänzlich unbekanntes Gelände. Der Weg oder die Route war diesen Tourenfahrenden schon bekannt, so dass zur Orientierung unterwegs neben der Erinnerung nur wenige oder gar keine Hilfsmittel nötig waren (Abbildung 8.3). Braucht man zusätzliche Orientierungshilfen, so werden am häufigsten Wegweiser und -markierungen genutzt. Recht häufig verlässt man sich auf andere Personen, mit denen man unterwegs ist. Auf jeder zehnten Mountainbiketour bedient man sich einer Smartphone-App oder hat ein GPS-Gerät zur Verfügung. Hat man für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt, so sind die Routen seltener bereits bekannt. Mit Abstand am häufigsten helfen auf diesen Touren Wegweiser und -markierungen bei der Orientierung. Auch Informationstafeln an der Route werden gerne berücksichtigt.

A 8.3: Orientierung unterwegs (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Orientierungshilfe in Prozent, Mehrfachantworten möglich)

![Diagramm der Orientierungshilfen unterwegs]

8. Planung / Orientierung unterwegs

Vor allem bei Tagestouren ohne Übernachtung außerhalb des Wohnorts sind die Wege und Routen oft bereits bekannt (Abbildung 8.4). Bei mehrtägigen Touren und Touren im Rahmen von Ferienaufenthalten kommen häufig auch GPS-Geräte zum Einsatz.

A 8.4: Orientierung unterwegs nach Art der Mountainbiketour (Anteil der Mountainbikefahrenden mit der Nennung der entsprechenden Orientierungshilfe in Prozent, Mehrfachantworten möglich)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Orientierungshilfe</th>
<th>Tagestour ohne Übernachtung außerhalb des Wohnorts</th>
<th>Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts / Mehrtagestour</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Route schon bekannt</td>
<td>54</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Wegweiser / Wegmarkierungen</td>
<td>25</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Der Gruppe gefolgt</td>
<td>23</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Informationstafeln an der Route</td>
<td>26</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Smartphone-App</td>
<td>14</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>GPS-Gerät</td>
<td>19</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Vom Internet ausgedruckte Karte oder Routenbeschreibung</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Landeskarte/Bikekarte</td>
<td>14</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Routenführer, Weg- / Streckenbeschreibungen, Prospekte</td>
<td>14</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderes Hilfsmittel</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

9. Nutzung von Verkehrsmitteln und kombinierte Mobilität

*Viele Touren ohne weitere Verkehrsmittel neben dem Mountainbike*

Auf die Mehrheit der Mountainbiketouren startet man direkt vom Wohnort oder dem Ferienort aus mit dem Mountainbike (Abbildung 9.1). Sofern ein zusätzliches Verkehrsmittel benötigt wird, benutzt man für die Hinreise zum Startpunkt der Tour etwa gleich häufig die Bahn oder das Auto. Für jede zehnte Tour kommen Postautos oder Busse zum Einsatz. Bergbahnen werden gerne für die Überwindung von Streckenabschnitten unterwegs genutzt.

A 9.1: Benutzte Verkehrsmittel für die ganze Mountainbiketour auf Hinreise, Rückreise und unterwegs (Anteile der Mountainbikefahrenden, die das entsprechende Verkehrsmittel genutzt haben, Mehrfachnennungen möglich)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Hinreise</th>
<th>Unterwegs</th>
<th>Rückreise</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kein Verkehrsmittel / (direkt) mit dem Mountainbike</td>
<td>59%</td>
<td>56%</td>
<td>73%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bahn</td>
<td>10%</td>
<td>21%</td>
<td>18%</td>
</tr>
<tr>
<td>Auto, Wohnmobil</td>
<td>7%</td>
<td>15%</td>
<td>17%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bus, Tram, Postauto</td>
<td>8%</td>
<td>11%</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bergbahn, Schiff</td>
<td>3%</td>
<td>7%</td>
<td>1%</td>
</tr>
<tr>
<td>anderes</td>
<td>2%</td>
<td>1%</td>
<td>1%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


*Öffentliche Verkehrsmittel spielen eine wichtige Rolle*

Fast man alle Abschnitte (Hinreise zum Startpunkt, Rückreise, unterwegs) zusammen, so wird die Hälfte aller Touren einzig mit dem Mountainbike bestritten (Abbildung 9.2). Bei einem guten Drittel kommen öffentliche Verkehrsmittel zum Einsatz, verschiedentlich auch kombiniert mit motorisierten Individualverkehrsmitteln (Auto, Wohnmobil etc.). Wurde für die Tour bewusst eine Route von Mountainbikeland Schweiz gewählt, so ist der Anteil der Touren, die bloss mit dem Mountainbike bestritten werden, geringer und öffentliche Verkehrsmittel spielen eine wichtigere Rolle. Auch wenn die Verkehrsmittel unterwegs und die Bergbahnen nicht berücksichtigt werden, kommen häufiger öffentliche Verkehrsmittel zum Einsatz als motorisierte Individualverkehrsmittel (Abbildung 9.3).
A 9.2: Benutzte Verkehrsmittel für die ganze Mountainbiketour nach Art der Tour und bei bewusster Wahl einer Mountainbikeland-Route (Hin-, Rückreise und unterwegs, Anteil in Prozent)


A 9.3: Benutzte Verkehrsmittel für die Hin- und Rückfahrt nach Art der Tour und bei bewusster Wahl einer Mountainbikeland-Route (ohne Verkehrsmittel unterwegs und ohne Schiffe/Bergbahnen)

10. Ausgaben und Umsatz

Unterschiedliche Zusammensetzung der Ausgaben

Eine Mountainbiketour ist mit unterschiedlichen Ausgaben verbunden. Tabelle 10.1 zeigt die Höhe verschiedener Ausgabenposten und der Anteil der Personen, bei denen die entsprechenden Ausgaben anfallen. Sofern die Tour mit einer auswärtigen Übernachtung verbunden ist, sind die Übernachtungskosten mit durchschnittlich 115 Franken der höchste Ausgabenposten. Bei vier von zehn Touren fallen Kosten für die An- oder Rückreise zum Startpunkt der Tour an.\(^{17}\) Zählt man alle Ausgaben zusammen, und verteilt sie gleichmässig auf alle Mountainbiketouren, so gibt man auf einer durchschnittlichen Mountainbiketour in der Schweiz 68 Franken aus.\(^{18}\)

T 10.1: Ausgaben auf der Mountainbiketour pro Person und Tag (durchschnittlicher Betrag in Franken)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ausgabenposten</th>
<th>Betrag pro Person mit solchen Ausgaben (in Franken)</th>
<th>Anteil der Personen mit solchen Ausgaben (in %)</th>
<th>Ausgaben auf einer durchschnittlichen Mountainbiketour (arithm. Mittel, gerundet, in Franken)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>An- und Rückreise</td>
<td>46</td>
<td>40</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentliche Transportmittel unterwegs</td>
<td>29</td>
<td>22</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Verpflegung</td>
<td>36</td>
<td>74</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Übernachtung</td>
<td>115</td>
<td>11</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderes (Souvenirs etc.)</td>
<td>31</td>
<td>15</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausgaben insgesamt</td>
<td>--</td>
<td>--</td>
<td>68</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Eine Tagestour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts kostet mit durchschnittlich 41 Franken gut viermal weniger als eine Tour mit auswärtiger Übernachtung (Tabelle 10.2). Zu den höheren Kosten tragen auf solchen Touren nicht nur die zusätzlichen Ausgaben für die Übernachtung bei, auch die übrigen Ausgabenpunkte liegen im Durchschnitt einiges höher. Bei bewusster Wahl einer Mountainbiketour auf einer Mountainbikeland-Route ergeben sich pro Tourentag im Durchschnitt Ausgaben von 85 Franken.

---

\(^{17}\) Bei mehrtägigen Touren oder Touren im Rahmen eines Ferienaufenthalts sind die Kosten für die Anreise ins Feriengebiet in der Regel nicht enthalten, sondern nur die Kosten, die am Befragungstag angefallen sind.

Generierter Umsatz von rund 370 Millionen Franken

Rechnet man die durchschnittlichen Ausgaben pro Mountainbiketour mit den in Abschnitt 3.2 geschätzten 5.4 Millionen längeren Mountainbiketouren der Schweizer Wohnbevölkerung hoch, so generieren die Touren der einheimischen Bevölkerung pro Jahr einen Umsatz von 370 Millionen Franken. Die im Abschnitt 4.2 geschätzten 270’000 Nutzenden der Routen von Mountainbikeland Schweiz mit Wohnsitz in der Schweiz generieren auf den jährlich 5 Touren einen Umsatz von 115 Millionen Franken.

T 10.2: Ausgaben auf einer durchschnittlichen Mountainbiketour pro Person und Tag nach Art der Tour und bei bewusster Wahl einer Mountainbikeland-Route (Betrag in Franken)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ausgabeninsgesamt</th>
<th>Alle Mountainbiketouren</th>
<th>Mountainbikeland-Route bewusst gewählt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Tagestour ohne Übernachtung ausserhalb des Wohnorts</td>
<td>Tagestour im Rahmen eines Ferienaufenthalts / Mehrtagestour</td>
</tr>
<tr>
<td>An- und Rückreise</td>
<td>13</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentliche Transportmittel unterwegs</td>
<td>4</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Verpflegung</td>
<td>21</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Übernachtung</td>
<td>–</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>Anderes (Souvenirs etc.)</td>
<td>3</td>
<td>12</td>
</tr>
</tbody>
</table>

11. Bekanntheit von Mountainbikeland Schweiz und SchweizMobil

In der Deutschschweiz sind die Mountainbikeland-Routen besser bekannt


A 11.1: Bekanntheit der Routen von Mountainbikeland Schweiz bei den Mountainbikefahrenden (Anteile in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Routen bekannt</th>
<th>Bin unsicher</th>
<th>Routen nicht bekannt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Alle Mountainbikefahrenden</td>
<td>66</td>
<td>10</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Frauen</td>
<td>63</td>
<td>11</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer</td>
<td>66</td>
<td>10</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>15 bis 29 Jahre</td>
<td>55</td>
<td>20</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>30 bis 44 Jahre</td>
<td>67</td>
<td>6</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>45 bis 59 Jahre</td>
<td>68</td>
<td>12</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>60+</td>
<td>66</td>
<td>8</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschschweiz*</td>
<td>65</td>
<td>11</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Französische Schweiz*</td>
<td>52</td>
<td>10</td>
<td>38</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Ein Drittel der Mountainbikefahrenden kennt SchweizMobil

A 11.2: Bekanntheit von SchweizMobil (Anteil der Personen, die schon einmal von SchweizMobil gehört haben, in Prozent)

12. Erhebungs- und Auswertungsmethoden


12.1 Sport Schweiz 2020


In der Erhebung konnte schliesslich eine Ausschöpfung von 51 Prozent erreicht werden. Fehlende Telefonnummern waren der häufigste Grund, dass kein Interview realisiert werden konnte (68%), wohingegen eigentliche Verweigerungen (14%) oder Probleme aufgrund der Sprache, des Alters oder der Gesundheit (8%) eher selten waren. Für ein Interview mussten die befragten Personen unabhängig von der gewählten Methode gegen 40 Minuten aufwenden.


Fast vier Fünftel der Teilnehmenden haben den Fragebogen in deutscher Sprache (78%) ausgefüllt, 14 Prozent auf Französisch und 8 Prozent auf Italienisch. Damit die aus verschiedenen Teilstichproben zusammengesetzte Gesamtstichprobe für die Schweizer Wohnbevölkerung repräsentativ ist, wurden verschiedene Gewichtungen eingeführt. Dabei wurde insbesondere die unterschiedliche Stichprobengrösse nach Regionen und Altersgruppen berücksichtigt. Die vorliegenden Ergebnisse beruhen auf gewichteten Daten, wohingegen die Fallzahlen ungewichtet angegeben werden und sich auf die tatsächliche Zahl interviewter Personen beziehen.

Obwohl «Sport Schweiz» die umfangreichste Erhebung zum Sportverhalten ist, die in der Schweiz durchgeführt wird, und die Daten nach strengen wissenschaftlichen Kriterien erhoben und ausgewertet wurden, muss berücksichtigt werden, dass sich Stichprobenerhebungen stets innerhalb gewisser Fehlerspannen bewegen. Das bekannteste Mass zur statistischen Kontrolle dieser Fehlerspanne ist der so genannte Vertrauensbereich. Die Grösse des Vertrauensbereichs berechnet sich mit folgender Formel:

\[ V = \pm 2 \sqrt{\frac{p(100-p)}{n}} \]

\[ V = \text{Vertrauensbereich} \]
\[ p = \text{Anteil der Befragten, die eine bestimmte Antwort gegeben haben (in Prozentpunkten)} \]
\[ n = \text{ungewichtete Stichprobengrösse} \]
Wenn also zum Beispiel 7.9 Prozent der Befragten in der Stichprobe angeben, dass sie Mountainbiken als Sport und Bewegungsaktivität ausüben, so liegt der «wahre» Wert in der Grundgesamtheit mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent zwischen 7.4 und 8.4 Prozent (Vertrauensbereich: +/-0.49 Prozentpunkte).


12.2 Befragung Mountainbikeland 2019


Zu Beginn der Befragung wurde den teilnehmenden Personen erklärt, was in der Erhebung unter Mountainbiken verstanden wird («Wir meinen damit Ausflüge und Touren mit einem Mountainbike auf Naturwegen, die in der Regel mit normalen Velos nicht befahren werden.») und die Frage gestellt, ob man solche Mountainbike-Touren oder Ausflüge wenn auch nur gelegentlich unternehme. Personen, die dies bejahten, mussten angeben, wann sie ihre letzte Mountainbike-Tour unternommen haben, und wie gut sie sich an diese erinnern können. Diejenigen Personen, die sich sehr gut oder ziemlich gut erinnern konnten, wurden detailliert zu dieser Tour befragt. Denjenigen, die sich nicht so gut oder gar nicht erinnern konnten, wurden lediglich allgemeine Fragen zum Mountainbiken gestellt. Der Fragebogen kann auf Anfrage beim Schweizer Sportobservatorium bezogen werden (www.sportobs.ch).

Insgesamt haben 685 Personen an der Befragung teilgenommen und den Fragebogen vollständig ausgefüllt. 621 konnten detailliert zur letzten Tour befragt werden, 64 Personen wurden hingegen nur die allgemeinen Fragen zum Mountainbiken gestellt.


T 12.1: Soziodemografische Merkmale der befragten Personen und Vergleich mit der Verteilung der Merkmale in der Erhebung «Sport Schweiz 2020» (Anteile in Prozent)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Befragung Mountainbikeland 2019</th>
<th>Sport Schweiz 2020</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Geschlecht</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Weiblich</td>
<td>49</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Männlich</td>
<td>51</td>
<td>76</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alter</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15 bis 29 Jahre</td>
<td>27</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>30 bis 44 Jahre</td>
<td>39</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>45 bis 59 Jahre</td>
<td>27</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>60+ Jahre</td>
<td>7</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sprachregion</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschschweiz</td>
<td>78</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>Französische Schweiz</td>
<td>16</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Italienische Schweiz</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Vollzugshilfen Langsamverkehr

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr</th>
<th>Titel</th>
<th>Jahr</th>
<th>Sprache</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL)</td>
<td>1992</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>→ ersetzt durch Nr. 6</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)</td>
<td>1992</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL)</td>
<td>1995</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>→ ersetzt durch. Nr. 11</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Velowegweisung in der Schweiz</td>
<td>2003</td>
<td>d / f / i</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Planung von Velorouten</td>
<td>2008</td>
<td>d / f / i</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Signalisation Wanderwege</td>
<td>2008</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb</td>
<td>2008</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Erhaltung historischer Verkehrswägen – Technische Vollzugshilfe</td>
<td>2008</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Bau und Unterhalt von Wanderwegen</td>
<td>2009</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte</td>
<td>2010</td>
<td>d / f / i</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)</td>
<td>2012</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung</td>
<td>2012</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Wanderwegnetzplanung</td>
<td>2014</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Fusswegnetzplanung</td>
<td>2015</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden</td>
<td>2017</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch</td>
<td>2019</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur</td>
<td>2021</td>
<td>x x</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Materialien Langsamverkehr

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr</th>
<th>Titel</th>
<th>Jahr</th>
<th>Sprache</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>101</td>
<td>Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)</td>
<td>1996</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>→ ersetzt durch Nr. 15</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>102</td>
<td>Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich</td>
<td>2000</td>
<td>x r</td>
</tr>
<tr>
<td>103</td>
<td>Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public</td>
<td>2001</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>104</td>
<td>Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)</td>
<td>2002</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>105</td>
<td>Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr</td>
<td>2003</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>106</td>
<td>PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)</td>
<td>2005</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>107</td>
<td>Konzept Langsamverkehrstatistik</td>
<td>2005</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>108</td>
<td>Problemstellenkataster Langsamverkehr - Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal</td>
<td>2005</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>109</td>
<td>CO2-Potenzial des Langsamverkehrs - Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten</td>
<td>2005</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>110</td>
<td>Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000</td>
<td>2005</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>111</td>
<td>Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs</td>
<td>2006</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>112</td>
<td>Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen</td>
<td>2007</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr</td>
<td>Titel</td>
<td>Jahr</td>
<td>Sprache</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>113</td>
<td>Qualitätsziele Wanderwege Schweiz</td>
<td>2007</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>114</td>
<td>Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)</td>
<td>2006</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>116</td>
<td>Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht</td>
<td>2009</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>117</td>
<td>Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten</td>
<td>2009</td>
<td>x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>118</td>
<td>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</td>
<td>2009</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>120</td>
<td>Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung</td>
<td>2010</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>121</td>
<td>Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)</td>
<td>2011</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>122</td>
<td>Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht</td>
<td>2010</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>123</td>
<td>Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen</td>
<td>2010</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>124</td>
<td>Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz</td>
<td>2011</td>
<td>x r r r</td>
</tr>
<tr>
<td>125</td>
<td>Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal</td>
<td>2012</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>126</td>
<td>Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS</td>
<td>2012</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>127</td>
<td>Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung</td>
<td>2013</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>128</td>
<td>Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz</td>
<td>2013</td>
<td>d f i</td>
</tr>
<tr>
<td>129</td>
<td>Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr</td>
<td>2013</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>131</td>
<td>Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten</td>
<td>2015</td>
<td>x r r r</td>
</tr>
<tr>
<td>132</td>
<td>Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz</td>
<td>2015</td>
<td>x r r r</td>
</tr>
<tr>
<td>133</td>
<td>Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz</td>
<td>2015</td>
<td>x r r r</td>
</tr>
<tr>
<td>134</td>
<td>Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation</td>
<td>2015</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>136</td>
<td>Velobahnen – Grundlagendokument</td>
<td>2016</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>137</td>
<td>Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche</td>
<td>2017</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>138</td>
<td>Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht</td>
<td>2018</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Titel</td>
<td>Jahr</td>
<td>Vollversion</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>----------------------------------------------------------------------</td>
<td>------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>139</td>
<td>Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten</td>
<td>2019</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>140</td>
<td>Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen</td>
<td>2019</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>141</td>
<td>Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen »Mobilität und Verkehr«</td>
<td>2019</td>
<td>x r r r r</td>
</tr>
<tr>
<td>142</td>
<td>Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung</td>
<td>2019</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>143</td>
<td>Winterwanderwege und Schneeschuhrouten - Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information</td>
<td>2020</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>144</td>
<td>Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2018</td>
<td>2019</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>145</td>
<td>Langsamverkehr und Naherholung</td>
<td>2020</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>146</td>
<td>Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2019</td>
<td>2020</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>147</td>
<td>« Schritt für Schritt » Flâneur d’Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung</td>
<td>2021</td>
<td>x x x</td>
</tr>
<tr>
<td>148</td>
<td>Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten</td>
<td>2021</td>
<td>x x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>149</td>
<td>Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»</td>
<td>2021</td>
<td>x x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>150</td>
<td>Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»</td>
<td>2021</td>
<td>x x r r</td>
</tr>
<tr>
<td>151</td>
<td>Le vélo chez les jeunes: Pratiques, images et trajectoires cyclistes – une étude des cas à Yverdon-les-Bains</td>
<td>2021</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>152</td>
<td>Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende – Praxishilfe</td>
<td>2021</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

x = Vollversion  
 r = Kurzfassung

---

**Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshfte**

*Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch.*

Jedes Kantonshft 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.