



Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Juni 2014



Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Entwicklungen von 1994 bis 2010

Analyse basierend auf den Mikrozensusen «Mobilität und Verkehr»

Mobilité des enfants et des adolescents

Evolution de 1994 à 2010 - Analyse basée sur les micro-recensements «Mobilité et transports»

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Mobilitätsmuster von Kindern und Jugendlichen wandeln sich kontinuierlich. Die vorliegende Analyse führt die Zeitreihe früherer Untersuchungen weiter und zeichnet die Entwicklungen und Tendenzen über die Jahre 1994, 2000, 2005 und 2010 nach. Zu den wichtigsten Trends gehören stichwortartig:

- Geringere Veloverfügbarkeit. 2010 können vor allem Kindern nochmals weniger uneingeschränkt über ein Velo verfügen als in den Jahren zuvor. 75% der 6- bis 12-Jährigen besitzen ein eigenes Velo, 1994 waren es noch 89%. Bei den 13- bis 15-Jährigen sind es immer noch 91% (1994: 94%).
- Häufigerer Besitz eines öV-Abonnements. Kinder und Jugendliche sind 2010 nochmals deutlich häufiger im Besitz eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs als 2005. Vier von fünf Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren haben mindestens ein öV-Abo. Im Jahr 1994 lag der Anteil noch bei 65%.
- Kommt das Mofa zurück? Nach einem langjährigen starken Rückgang verfügten 2010 wieder mehr Jugendliche uneingeschränkt über ein Mofa. Bei den 14- bis 15-jährigen Jugendlichen liegt der Anteil mit 20% sogar höher als im Jahr 1994 (18%).
- Zunahme des Motorisierungsgrades. Die Verfügbarkeit über motorisierte Verkehrsmittel hat bei Jugendlichen zwischen 14 und 20 Jahren wieder zugenommen, nachdem sie zwischen 2000 und 2005 noch gesunken war.
- Veloabstellplatz-Situation verbesserungsfähig. Zwar verfügt ein relativ hoher Anteil der Kinder und Jugendlichen über einen Veloabstellplatz zuhause (83%), am Ausbildungsort (77%) oder am Etappenziel (88%), aber die Qualität ist oft noch mangelhaft.
- Zahl der Schulwege nimmt ab, Distanzen und Unterwegszeiten nehmen zu. Aufgrund der zunehmenden Zentralisierung von Schulstandorten nehmen die Distanzen und bei Jugendlichen auch die Unterwegszeiten zu; dafür sinkt die Zahl der zurückgelegten Schulwege pro Tag.
- Primarschulkinder gehen seltener, Jugendliche häufiger zu Fuss (und mit dem öV) zur Schule. Aufgrund der längeren Distanzen nehmen die Fussweganteile bei Kindern ab. Sie werden durch öV- und MIV-Wege ersetzt. Jugendliche nehmen ebenfalls häufiger den öffentlichen Verkehr und sind am Zielort mehr zu Fuss unterwegs. Sie bewegen sich also ökologischer, die Kinder bewegungsärmer.
- Tendenzielle Angleichung der Verkehrsmittelwahl von Knaben und Mädchen. Mädchen und junge Frauen sind etwas häufiger zu Fuss und mit dem öV unterwegs, Knaben und junge Männer etwas häufiger mit dem Velo. Die Unterschiede haben sich über die Zeit aber verringert.
- Stabilisierung der Veloanteile in der Romandie, rückläufige Fussweganteile. In der Romandie haben sich die Veloanteile auf tiefem Niveau stabilisiert, die Fussweganteile bei Primarschulkindern sind (wieder) rückläufig, nachdem sie im Jahr 2005 noch deutlich zugenommen hatten.
- Distanzen und Dauer von Freizeitwegen sind seit 2005 zurückgegangen, die Zahl der Wege hat sich aber nicht verändert. Die Hälfte der Freizeitwege ist kürzer als 2 km und dauert weniger als 15 Minuten.
- Fussverkehr auf Freizeitwegen nimmt markant zu, vor allem auf kurzen Strecken. 2010 wurden fast 6 von 10 Freizeitwegen bis 3 km zu Fuss gemacht, 1994 war es noch die Hälfte. Selbst auf Strecken über 3 km macht der Fussverkehr 7% aus; er ist damit fast doppelt so gross wie der Veloanteil (4%).
- Junge Männer (16-20 Jahre) benutzen vermehrt die eigenen Füsse anstelle eines Motorfahrzeugs. 2010 legten sie mehr als ein Drittel ihrer Freizeitwege (36%) zu Fuss zurück. 2000 betrug dieser Anteil noch 23%. Motorisierte Freizeitwege nehmen bei Jugendlichen generell ab.
- Veloanteile in der Freizeit scheinen ‚Talsole‘ erreicht zu haben. Der Veloanteil ist kaum mehr rückläufig, Mädchen (6-12 Jahre) fahren sogar wieder etwas mehr Velo und auch in Agglomerationen wird dieses wieder leicht mehr benützt. Die Freizeit-Velonutzung ist weitgehend unabhängig von der Raumstruktur und der Anzahl Autos in einem Haushalt. Grosse Unterschiede bestehen weiterhin zwischen der Deutschschweiz und der Romandie.
- Tessiner Kinder und Jugendliche haben ein ähnliches Mobilitätsverhalten wie jene aus der Romandie, v.a. beim Fuss- und Veloverkehr; dafür sind sie etwas mehr motorisiert und etwas weniger mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als diese.

Zusammenfassung

Ausgangslage und Ziel

Kinder und Jugendliche sind im Alltag anders mobil als die erwachsene Bevölkerung. Ihnen stehen noch nicht die gleichen Verkehrsmittel zur Verfügung wie Erwachsenen. Da sich die meisten noch in Ausbildung befinden, gehören die Schul- und Freizeitwege zu den wichtigsten Verkehrszwecken. Die eigenen Füsse und das Velo spielen neben dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark je nach Altersgruppe und Verkehrszweck. Und sie verändert sich über die Zeit.

Die vorliegende Analyse, die im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr durchgeführt wurde, führt die Zeitreihe der früheren beiden Untersuchungen¹ weiter und zeichnet – ergänzt mit den Daten des Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ 2010 – die Entwicklungen und Tendenzen über vier Zeitpunkte nach, nämlich die Jahre 1994, 2000, 2005 und 2010.

Dabei zeigt sich, dass sich die Mobilitätsmuster von Kindern und Jugendlichen laufend am Wandeln sind. Weil sich diese Muster je nach Alter immer mehr in unterschiedliche Richtungen bewegen, werden im neuesten Bericht auch die Analysen angepasst. Speziell werden nun jeweils die Altersgruppen von 6 bis 12 Jahren, von 13 bis 15 Jahren sowie von 16 bis 20 Jahren betrachtet. Je nach Verkehrszweck oder Analyseinheit werden auch Auswertungen nach verfeinerten Altersgruppen vorgenommen.

Mobilitätsvoraussetzungen

Geringere Veloverfügbarkeit. 2010 können vor allem Kinder nochmals weniger uneingeschränkt über ein Velo verfügen als in den Jahren zuvor. Bei den 6- bis 12-Jährigen ging der Anteil von 89% im Jahr 1994 auf noch 75% im Jahr 2010 zurück. Bei den 13- bis 15-Jährigen hingegen besitzen noch immer 91% ein eigenes Velo (1994 waren es 94%). Der Anteil jener, die nur nach Absprache ein Velo benutzen können, hat in allen Altersgruppen zugenommen. Der Grund für den Rückgang bei der Veloverfügbarkeit in der jüngsten Altersgruppe ist unbekannt. In der Deutschschweiz und auf dem Land ist die Veloverfügbarkeit höher.

Veloabstellplatz-Situation verbesserungsfähig. Zwar verfügt ein relativ hoher Anteil der Kinder und Jugendlichen über einen Veloabstellplatz zuhause (83%), am Ausbildungsort (77%) oder am Etappenziel (88%), aber die Qualität ist oft noch mangelhaft. Zuhause könnte die Zugänglichkeit verbessert werden und auswärts wären die Diebstahlsicherung (Anbindung) sowie die Überdeckung noch ausbaufähig.

Häufigerer Besitz eines öV-Abonnements. Während die Verfügbarkeit über ein Velo eher rückläufig ist, verfügen die Kinder und Jugendlichen 2010 nochmals deutlich häufiger über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Vier von fünf Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren haben mindestens ein öV-Abo. Im Jahr 1994 lag der Anteil noch bei 65%. Bei den Kindern und jüngeren Jugendlichen ist der Besitz eines Abos seltener.

Kommt das Mofa zurück? Früher haben Jugendliche ab 14 Jahren häufig ein Mofa benutzt. In den letzten Jahren ging die Verfügbarkeit über ein solches Fahrzeug stark zurück. 2010 verfügen nun wieder mehr Jugendliche uneingeschränkt über ein Mofa. Bei den 14- bis 15-jährigen Jugendlichen liegt der Anteil mit 20% sogar höher als im Jahr 1994, damals lag er bei 18%. In der Altersgruppe der 16- bis 17-Jährigen nimmt nicht nur die Verfügbarkeit über ein Mofa wieder zu, sondern auch jene über ein Kleinmotorrad. Rund 13% in dieser Altersgruppe verfügen 2010 uneingeschränkt über ein solches Motorfahrzeug. In der Deutschschweiz, auf dem Land und bei männlichen Jugendlichen ist die Mofaverfügbarkeit überdurchschnittlich.

Erneute Trendwende bei den Führerausweisen für Motorräder und Autos? Nachdem bei den 18- bis 20-Jährigen der Führerscheinbesitz für Motorrad und Auto zwischen 2000 und 2005 stark zurückgegangen war, nahm der Anteil für Motorräder nun wieder von 8% auf 12% zu. Die Auto-Führerscheinquote blieb für 2005 und 2010 in dieser Altersgruppe bei 41% stabil. Im Jahr 2000 betrug der Anteil noch knapp 60%.

¹ Vgl. Daniel Sauter: „Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005“, im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Materialien Langsamverkehr Nr. 115

Daniel Sauter: „Mobilität von Kindern und Jugendlichen: Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000“, im Auftrag des Bundesamtes für Sport BASPO, Magglingen, 2005.

Beide Berichte können bezogen werden unter www.langsamverkehr.ch.

Verfügbarkeit über ein Auto nimmt zu, jene über ein Motorrad bleibt stabil. 2010 haben 53% der 18- bis 20-Jährigen mit einem Führerschein immer ein Auto verfügbar, im Jahr 2005 waren es noch knapp 51% und 1994 gar nur 33%. Bei den Motorrädern blieb die unbeschränkte Verfügbarkeit bei 37%.

Wieder Zunahme des Motorisierungsgrades insgesamt. Insgesamt betrachtet hat die Verfügbarkeit über motorisierte Verkehrsmittel bei Jugendlichen zwischen 14 und 20 Jahren wieder zugenommen, nachdem sie zwischen 2000 und 2005 noch gesunken war. Bei den 14- bis 15-Jährigen nahm die uneingeschränkte Verfügbarkeit über ein Motorfahrzeug von 14% auf 20%, bei den 16- bis 17-Jährigen von 22% auf 26% und bei den 18- bis 20-Jährigen von 34% auf 36% zu.

Hoher Anteil von Kindern und Jugendlichen aus Haushalten mit mehreren Autos. Fast die Hälfte (47%) der 6- bis 20-jährigen Kinder und Jugendlichen lebt 2010 in einem Haushalt mit zwei und mehr Autos, weitere 45% in Haushalten mit einem Auto. Demgegenüber kamen nur rund 8% aus autofreien Haushalten. Der Anteil letzterer ist seit dem Jahr 2000 relativ stabil, jener aus Mehrauto-Haushalten ist weiter angestiegen – von 31% im Jahr 1994 auf besagte 47% im Jahr 2010.

Die Mobilität am Stichtag (Zwecke, Ausgänge, Wege, Distanzen und Unterwegszeit)

Mobilitätsteilnahme stabil. Durchschnittlich waren 91% der Kinder und Jugendlichen am Stichtag mobil. Dies ist nur minimal mehr als die Schweizer Bevölkerung insgesamt (89%) und liegt etwa gleich hoch wie 2005 bzw. 1994. An Wochenenden, insbesondere an Sonntagen, sind deutlich weniger Kinder und Jugendliche unterwegs als unter der Woche. Der Anteil jener, die an einem Sonntag das Haus nicht verlassen, hat zugenommen, von 15% im Jahr 1994 auf 21% im Jahr 2010.

Nur geringe Verschiebungen bei der Verteilung der Wegzwecke. Bei der Verteilung der Verkehrszwecke gibt es zwischen 1994 und 2010 nur geringe Veränderungen. Mit je etwas über 40% machen die Ausbildungs- und Freizeitwege bei den 6- bis 15-Jährigen den grössten Teil der Mobilität aus, wobei die Schulwege anteilmässig etwas zurückgehen. Bei den älteren Jugendlichen sind Arbeiten und Einkaufen wichtiger im Vergleich zu den Kinderjahren. Einkaufs- und Freizeitwege sind bei Kindern und Jugendlichen besonders oft vermischt („Shoppen“) und entsprechend schwierig voneinander abzugrenzen.

Durchschnittlich zwei Ausgänge pro Tag; Wegeketten nicht sehr häufig, aber zunehmend. Im Durchschnitt unternehmen Kinder und Jugendliche 1.8 Ausgänge pro Tag, das heisst, sie verlassen das Haus durchschnittlich knapp zwei Mal, um einer Aktivität nachzugehen und wieder nach Hause zurückzukehren. Rund zwei Drittel (63%) der Ausgänge bestehen nur aus zwei Wegen, d.h. aus einem Hin- und einem Rückweg. In 31% sind es drei Wege, d.h. sie schalten noch eine weitere Aktivität dazwischen und machen eine Wegkette. In 6% bis 9% der Fälle besteht der Ausgang nur aus *einem* Weg, also einem Rundweg von zu Hause wieder nach Hause (Beispiel dafür ist ein Spaziergang). Ein durchschnittlicher Ausgang von Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren beträgt knapp 26 Kilometer und dauert 59 Minuten. Allerdings ist die Hälfte dieser Ausgänge kürzer als 11 km und nur rund 40 Minuten lang.

Zunahme der Wegzahl und der Distanzen, aber Rückgang bei der Unterwegszeit. Kinder und Jugendliche legen 2010 mit 3.7 Wegen pro Tag etwas mehr Wege zurück als noch 2005. Während die Ausbildungswege pro Tag leicht rückläufig waren, nahmen die Freizeitwege ganz leicht zu. Die Tagesdistanz ist 2010 ebenfalls angestiegen, aber es ist unklar, ob dies wegen der genaueren Erfassung der Routen auch methodische Gründe hat. Im Gegensatz zur Anzahl und Distanz der Wege und auch zur früheren Entwicklung hat die tägliche Unterwegszeit zwischen 2005 und 2010 abgenommen. Jugendliche haben im Vergleich zur gesamten Bevölkerung immer noch eine überdurchschnittliche tägliche Unterwegszeit.

Junge Romands (16 bis 20 Jahre) weniger häufig, weniger weit und weniger lang unterwegs pro Tag. In der Romandie unternehmen die Jugendlichen weniger Wege pro Tag als ihre Deutschschweizer KollegInnen (3.5 vs. 3.8 Wege), sie legen dabei geringere Distanzen zurück (35 km vs. 46 km) und sind auch täglich weniger lang unterwegs (86 Minuten vs. 96 Minuten).

Städtische Kinder mit mehr täglichen Wegen, aber kürzeren Distanzen und Unterwegszeiten. Bis zum Alter von 15 Jahren unternehmen Kinder in der Stadt mehr Wege als ihre KollegInnen in der Agglomeration und auf dem Land. Die beiden letzteren legen pro Tag aber grössere Distanzen zurück, vor allem jene auf dem Land. Bei den Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren gibt es kaum mehr Unterschiede bei der Anzahl Wege, die täglichen Distanzen auf dem Land sind aber deutlich grösser (51 km vs. 41 km in der Agglomeration und 37 km in der Stadt).

Entwicklung der Mobilität und der Verkehrsmittelwahl (alle Zwecke)

Darstellung nach ‚reinen‘ und kombinierten Verkehrsmittelwegen gewählt. Die Verkehrsmittelwahl wird auf der Basis von Etappen erhoben. Die Darstellung der Auswertungen kann aber auf verschiedene Arten erfolgen. Neben den Etappen auch nach Wegen, nach Unterwegszeit oder nach Distanzen. Je nach Darstellungsart werden andere Wahrnehmungen geschaffen. Aufgrund verschiedener Auswahlkriterien wurde für die vorliegende Analyse die Darstellung nach Wegen gewählt, in denen ‚reine‘ und kombinierte Verkehrsmittelwege zusammengefasst werden. Ein wichtiges Moment ist dabei die internationale Vergleichbarkeit.

Fusswege sind ‚allein‘ und kombiniert sehr bedeutend. Kinder und Jugendliche legen 38% aller Wege ausschliesslich zu Fuss zurück. Dazu kommen nochmals 26% Fusswege, die mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert sind. Dies zeigt die Bedeutung des Fussverkehrs als eigenständige Fortbewegungsart, als auch dessen wichtige Rolle als Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln.

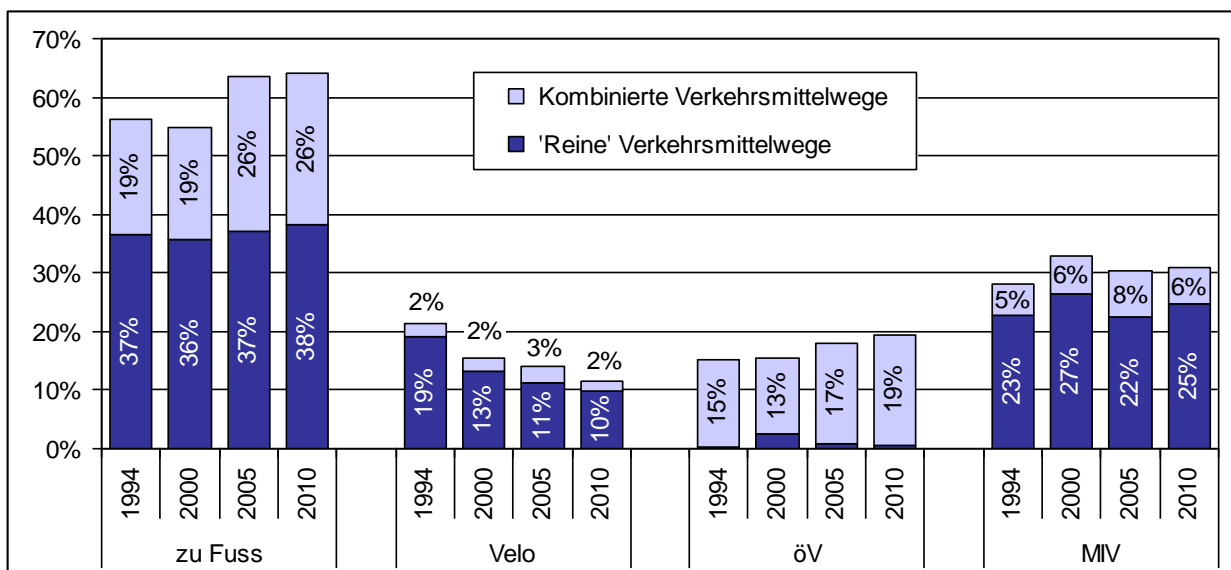
Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) im Mikrozensus vermutlich unterschätzt. Trottinets, Kickboards oder Inline-Skates spielen am ehesten bei den 6- bis 12-jährigen Kindern auf Schulwegen eine Rolle. Da machen sie zwischen 3% und 4% aus. Aus methodischen Gründen – weil beispielweise zum Teil die Eltern für ihre Kinder Auskunft gegeben haben – dürfte der Anteil der FäG unterschätzt sein. Darauf deuten auch die Ergebnisse aus anderen Studien.

Das Velo wird selten kombiniert und hat an Terrain verloren. Das Velo wird auf demselben Weg nur selten mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. Selbst die Kombinationen von Velo und öffentlichem Verkehr sind prozentual relativ selten. Seit 1994 haben vor allem die ‚reinen‘ Velowege stark abgenommen. Zwischen 2005 und 2010 trifft dies auch auf die kombinierten Velowege zu. Letztere machen 2010 noch knapp 2% aus.

Häufige Kombination von öV und Fussverkehr. Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden naturgemäss fast immer mit anderen Verkehrsmitteln – vor allem den Füßen – kombiniert. Der Anteil dieser Wege hat in allen Altersgruppen weiter zugenommen.

Motorisierte Wege sind erstaunlich selten kombiniert – der Parkplatz liegt offenbar häufig in Nähe des Zielorts. Die motorisierten Wege sind in ihrer Mehrheit ‚reine‘ Verkehrsmittelwege und werden relativ selten kombiniert (nur 6% der Wege, die auch einen Motorfahrzeuganteil haben, sind kombiniert). Das heisst, dass auf den meisten Wegen sowohl am Anfang wie am Schluss ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Ziels zur Verfügung steht. Nach einem Rückgang haben die Anteile der ‚reinen‘ Motorfahrzeugwege 2010 wieder leicht zugenommen. Dafür sind die kombinierten Wege zwischen 2005 und 2010 wieder zurückgegangen.

Abbildung Z-1D: ‚Reine‘ und kombinierte Verkehrsmittelwege von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen 1994, 2000, 2005 und 2010 (Basis = 9'847, 18'631, 18'785 bzw. 34'864)

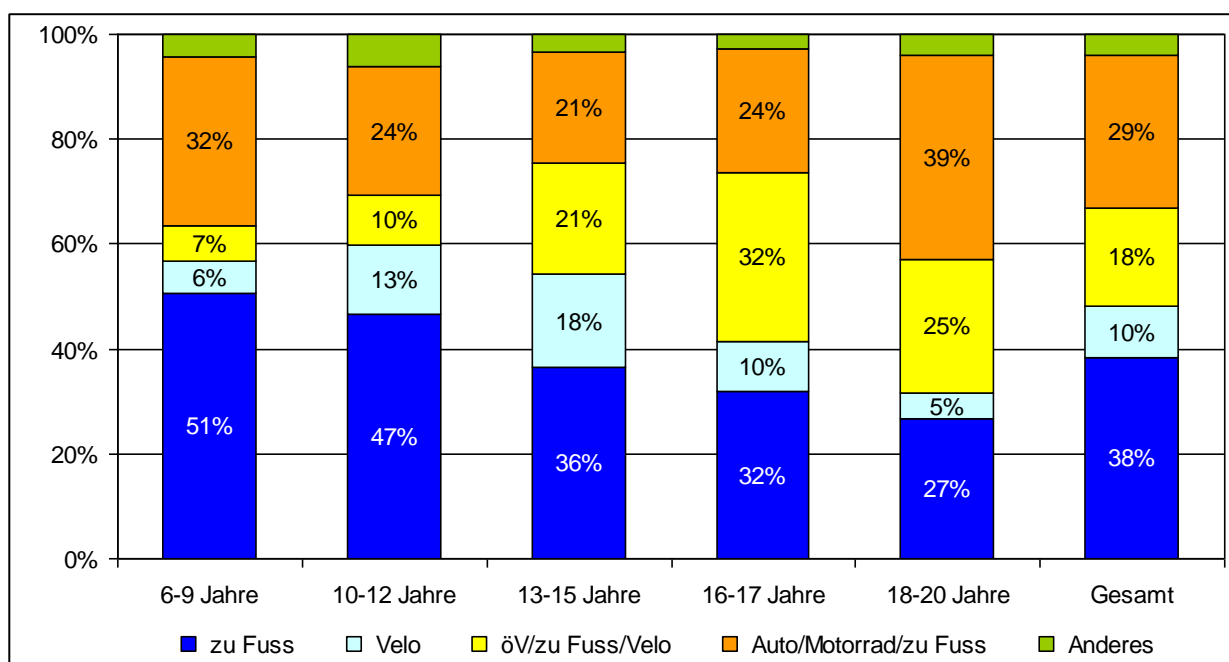


Quelle: Bundesamt für Statistik, (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Vergleich der Modalsplit-Entwicklung nach Etappen und Wegen zeigt kaum Unterschiede zwischen den beiden Auswertungsarten. Um die Entwicklung besser einschätzen und methodische Einflüsse der Darstellungsart eingrenzen zu können, wurde ein Vergleich nach Etappen und Wegen vorgenommen. Dabei zeigt sich, dass die Entwicklung bei der Auswertung nach Etappen und nach Wegen weitgehend parallel verläuft. Weil die Etappen in den Mikrozensus 1994 und 2000 nicht ganz vollständig erfasst worden sind, ist deren Vergleichbarkeit eingeschränkt. Bei den Wegen wird zudem die Entwicklung etwas ‚geglättet‘, was der Interpretation einer Zeitreihe entgegenkommt.

Je Jünger, desto häufiger gehen Kinder und Jugendliche in ihrem Alltag zu Fuss. Im Jahr 2010 legen die 6- bis 9-Jährigen rund die Hälfte ihrer Wege zu Fuss zurück, bei den 18- bis 20-Jährigen war es noch etwas mehr als ein Viertel. Dafür nehmen mit zunehmendem Alter die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu, wobei es einen deutlichen Sprung ab 13 Jahren gibt, was auf den Übergang von der Primar- zur Sekundarschule zurückgeführt werden kann. Das Velo wird am häufigsten von den 13- bis 15-Jährigen benutzt. Dafür ist in dieser Altersgruppe der Anteil der motorisierten Wege am geringsten. Ab 18 Jahren, wenn ein Führerschein erworben werden kann, nimmt der Motorfahrzeuganteil sprunghaft zu. Über die Zeit und alle Altersgruppen gesehen, steigen die Anteile der Fusswege und des öffentlichen Verkehrs leicht an, während die Veloanteile und jene des motorisierten Verkehrs – vor allem seit dem Jahr 2000 – leicht abnehmen.

Abbildung Z-2D: Verkehrsmittelwahl auf allen Zwecken nach Alter im Jahr 2010
(Basis = 34'834 Wege von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen)



Quelle: Bundesamt für Statistik, (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Knaben und männliche Jugendliche sind häufiger mit dem Velo unterwegs als ihre Kolleginnen. Besonders ausgeprägt ist dies im Alter zwischen 13 und 15 Jahren. Die Mädchen in diesem Alter sind dafür häufiger mit dem öffentlichen Verkehr und mit Motorfahrzeugen unterwegs. Im Alter von 6 bis 12 Jahren kompensieren die Mädchen ihre geringeren Veloanteile mit mehr Fusswegen. Ab 16 Jahren zeigt sich der Geschlechterunterschied in einem höheren Anteil an öffentlichem Verkehr für weibliche Jugendliche und einem höheren Motorfahrzeuganteil für männliche.

Höhere Fussweganteile bei jüngeren Kindern in der Deutschschweiz, bei älteren in der Romandie. Der Veloanteil ist in der welschen Schweiz durchgehend deutlich geringer als in der deutschen Schweiz, am Ausgeprägtesten zeigt es sich im Alter zwischen 13 und 15 Jahren. Dafür sind die Romands bis zu 15 Jahren mehr mit öffentlichen und mit motorisierten Verkehrsmitteln unterwegs; ab 16 Jahren sind die Anteile zwischen den Sprachregionen praktisch gleich gross. Über alle Altersgruppen gesehen, nahmen zwischen 2005 und 2010 in der Romandie die Anteile des öffentlichen Verkehrs auf Kosten des MIV zu, während die Fuss- und Veloanteile stabil blieben. In der Deutschschweiz kam es nur zu leichten, statistisch nicht signifikanten Verschiebungen.

Je weiter von der Kernstadt weg Richtung Agglomeration und Land, desto geringer sind die Anteile des Fussverkehrs und desto höher jene des motorisierten Verkehrs. Beim Velo verhält es bis zum Alter von 15 Jahren ähnlich, d.h. je ländlicher, desto höher die Veloanteile. Allerdings sind bei den über 16-Jährigen die Veloanteile in allen Raumtypen gleich hoch. Über alle Altersgruppen gesehen, nehmen die Fussweganteile in der Kernstadt und Agglomeration zu, während sie auf dem Land gleich bleiben. Das Velo verliert seit dem Jahr 2000 in allen Raumtypen; der öffentliche Verkehr gewinnt dazu. Der Motorfahrzeuganteil nimmt in der Kernstadt ab, in der Agglomeration und auf dem Land bleibt er in der Grössenordnung gleich.

Auf kurzen Distanzen bis 1 km sind die Fusswege mit einem Anteil von drei Vierteln dominant, bei den 13- bis 15-Jährigen sind auch die Velowege wichtig (18%). Auf Strecken zwischen 1.1 und 3 km legt diese Altersgruppe ein Drittel der Wege mit dem Velo zurück. Wege über 3 km werden vorwiegend motorisiert (v.a. bei den 6- bis 12-Jährigen) oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (bei den Jugendlichen) zurückgelegt. Auf kurzen Strecken nehmen die Fusswege über die Zeit zu und die Veloweganteile tendenziell ab. Auf längeren Strecken nimmt der öffentliche Verkehr zulasten des Motorfahrzeug- und des Veloverkehrs zu.

Kinder und Jugendliche aus autofreien Haushalten gehen deutlich häufiger zu Fuss als solche aus Haushalten mit einem oder mehreren Autos. Diese wiederum sind häufiger motorisiert unterwegs. Die Velonutzung ist unabhängig vom Autobesitz im Haushalt. Über alle Altersgruppen gesehen, hat sich die Situation seit 2005 in Autohaushalten nur wenig verändert; in autofreien Haushalten hat der Anteil der Fusswege zu- und jener der öV-Wege abgenommen. Diese Werte basieren allerdings auf einer relativ kleinen Stichprobe.

Entwicklung der Ausbildungswege

Die Zahl der Schulwege nimmt ab. Primar- und Sekundarschulkinder legen pro Tag im Durchschnitt etwas mehr als drei Ausbildungswege zurück. Bei den Jugendlichen sind es noch 2.5 Wege pro Tag. Zwischen 2005 und 2010 hat die Zahl der Schulwege vor allem bei den 6- bis 9-jährigen Primarschulkindern abgenommen, was mit der zunehmenden Zentralisierung der Standorte von Kindergärten und Primarschulen sowie der Einführung von Mittagstischen und Tagesstrukturen zusammenhängen könnte. Nach wie vor dürfte ein guter Teil der Kinder über Mittag nach Hause zurückkehren. Ein weiterer Teil dürfte an einem anderen Ort als dem Schulhaus gepflegt und betreut werden, z.B. in einem Hort.

Längere Schulwegdistanzen in allen Altersgruppen. Im Alter von 6 bis 15 Jahren, auf dem Land sowie in der Romandie bei den Primarschulkindern sind die Wege länger geworden. Möglicherweise hängt letzteres mit dem Zusammenzug von Schulstandorten zusammen, z.B. im Kanton Waadt. Trotz dieser Entwicklung sind die durchschnittlichen Schulwegdistanzen von Primarschulkindern weiterhin gering. Bei den Jüngsten sind 7 von 10 Schulwegen kürzer als ein Kilometer. Erst mit der Tertiärstufe (Berufsbildung, Gymnasium) nehmen die Distanzen merklich zu. Wie bereits bei der Anzahl der Schulwege, dürften sich bei den Distanzen unterschiedliche Entwicklungen gegenseitig überlagern und kompensieren. Durch die Zentralisierung werden die Schulwege zwar länger. Dies wird aber leicht abgeschwächt dadurch, dass auch mittags einzelne Schulwege, z.B. zum Mittagstisch oder in einen Park unternommen werden. Diese dürften eher kurz sein.

Dauer der Schulwege bei Jugendlichen nimmt zu. Mit den grösseren Distanzen nimmt auch die Dauer der Ausbildungswege zu. Sie liegt bei den über 16-Jährigen bei 25 bis 30 Minuten. Die Primarschulkinder hingegen sind 2010 etwa gleich lang unterwegs wie 1994, nämlich im Durchschnitt rund 12 Minuten, wobei etwa zwei Drittel der Wege unter diesem Zeitwert liegen.

Hoher Anteil zu Fuss zur Schule – Rückgangstrend bei Primarschülern, Zunahme bei Jugendlichen. Noch immer gehen in der Schweiz 7 von 10 Kindern der unteren Primarschulstufe (6-9 Jahre) zu Fuss zur Schule, in der Mittelstufe (10-12 Jahre) sind es noch 6 von 10 und in der Sekundarschulstufe knapp 4 von 10 Kindern. Bei den Jüngsten ist eine kontinuierliche Abnahme der Schulwege zu Fuss von 77% im Jahr 1994 auf noch 71% festzustellen, während bei den über 13-Jährigen die Fussweganteile zunehmen, bei den 13- bis 15-Jährigen z.B. von 31% im Jahr 1994 auf 37% 2010.

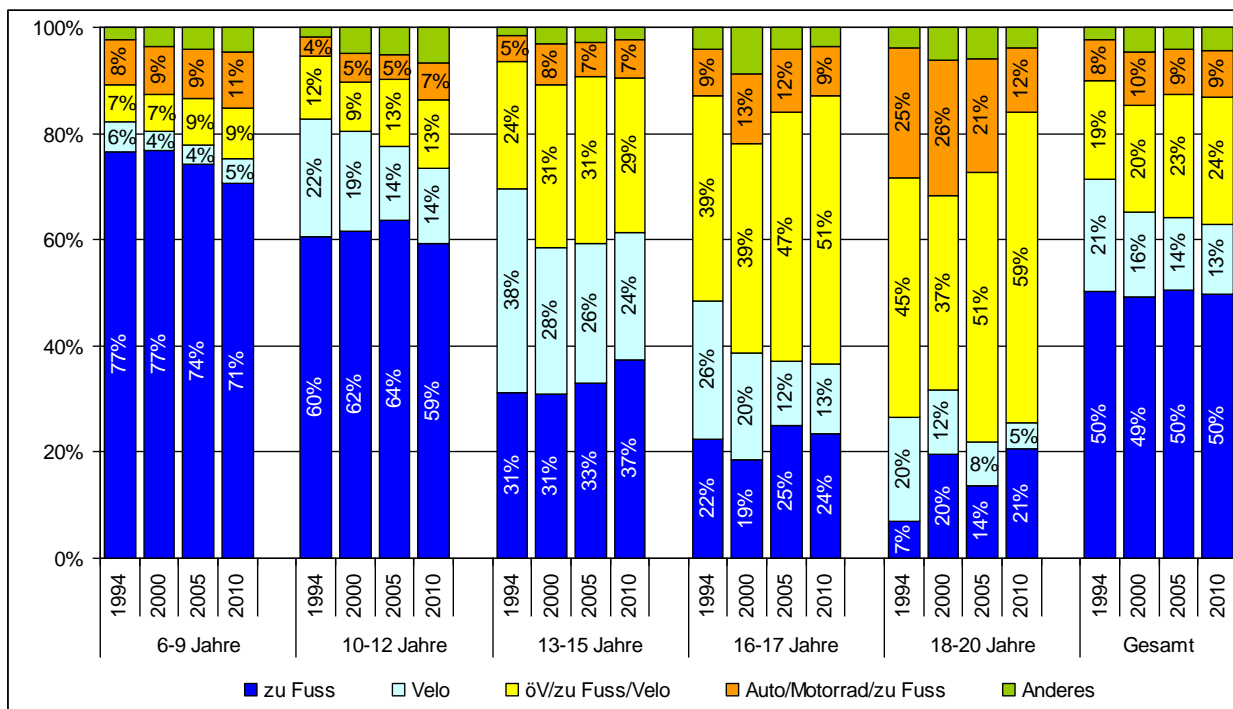
Beim Velo scheint ‚Talsole‘ erreicht. Nur noch in der Hauptnutzergruppe der 13-15-Jährigen sowie bei den 18- bis 20-Jährigen gibt es zwischen 2005 und 2010 einen Rückgang der Veloanteile. In den anderen Altersgruppen stagniert der Veloanteil oder steigt sogar minimal an. Insgesamt hat sich die Velonutzung auf Schulwegen seit 1994 stark reduziert; über alle Altersgruppen um rund zwei Fünftel von 21% im Jahr 1994 auf noch 13% Weganteil.

Vermeehrt mit öffentlichem Verkehr zur Schule. Die Zuwachsraten des öffentlichen Verkehrs sind seit 1994 mit rund 30% fast so spektakulär wie die Abnahme des Veloanteils im gleichen Zeitraum. Wie auch beim Velo die Abnahmen sind aber die Zuwächse beim öV zwischen 2005 und 2010 mit rund 4% über alle Altersgruppen nicht mehr sehr gross. Einzig bei den 18- bis 20-Jährigen ist nochmals ein deutlicher Sprung nach oben festzustellen.

Mehr Chauffeurdienste bei den Jüngsten, geringere Motorfahrzeugnutzung bei Jugendlichen. Während bei den Primarschulkindern der Anteil der motorisierten Schulwege leicht ansteigt – 2010 wurden 11% der 6- bis 9-jährigen Kinder in die Schule chauffiert – nimmt der Anteil der Motorfahrzeugwege bei den Jugendlichen ab 16 Jahren deutlich ab.

Schulwege bei Primarschulkindern werden bewegungsärmer, bei Jugendlichen ökologischer. Bei den 6- bis 12-Jährigen Kindern werden die abnehmenden Fuss- und Veloanteile durch mehr Wege mit öffentlichen und motorisierten Verkehrsmitteln ersetzt. Bei den Jugendlichen hingegen nehmen die Anteile der Fusswege und des öffentlichen Verkehrs zu, während die motorisierten Weganteile sowie jene mit dem Velo abnehmen. Bei letzterem zeichnet sich allerdings eine Stabilisierung ab.

Abbildung Z-3D: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994, 2000, 2005 und 2010 nach Alter
(Basis = 3'730, 6'737, 7'435 bzw. 12'152 Wege von Kindern und Jugendlichen)



Quelle: Bundesamt für Statistik, (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Tendenzielle Angleichung bei der Verkehrsmittelwahl von Mädchen und Knaben. Dies gilt insbesondere für Jugendliche ab 13 Jahren. Während bei den 13- bis 15-jährigen Knaben die Veloanteile nochmals markant von 32% auf 26% zurückgegangen sind, nahmen sie bei den Mädchen ganz leicht von 21% auf 22% zu. Bei den 16- bis 20-Jährigen gibt es kaum mehr Unterschiede bei der Motorfahrzeugnutzung zwischen den Geschlechtern. Bei beiden ging der Motorfahrzeuganteil auf rund 10% zurück, bei den männlichen Jugendlichen mehr als bei den weiblichen.

Primarschulkindern in der Romandie wieder deutlich weniger häufig zu Fuss zur Schule unterwegs. Bei den 6- bis 12-Jährigen hat der Fussweganteil in der Romandie stark von 68% auf 57% und in der Deutschschweiz von 72% auf 68% abgenommen. Dies nachdem der Anteil in der Romandie zwischen 2000 und 2005 noch um die gleiche Grössenordnung zugenommen hatte. Damals wurden als mögliche Gründe für die Zunahme die vielfältigen Aktivitäten für den Schulweg zu Fuss angeführt. Diese Anstrengungen haben seither weiterbestanden und trotzdem kam es zum deutlichen Rückgang. An die Stelle der Fusswege sind bei den 6- bis 9-jährigen Kinder vor allem Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr und bei den 10- bis 12-Jährigen Mitfahrten im Auto getreten. Es ist anzunehmen, dass durch die Zentralisierung von Schulstandorten in einzelnen Kantonen die Schulwege länger und die Fusswege durch Wege mit

öffentlichen Verkehrsmitteln und z.T. dem Mamataxi ersetzt worden sind. Sofern diese Vermutung zutrifft, würde dies zeigen, wie stark strukturelle Veränderungen die positiven Auswirkungen von Kampagnen wieder in Frage stellen können.

Stabilisierung des Veloanteils in der Romandie auf tiefem Niveau, weiterhin leichte Abnahme in der Deutschschweiz. Der Veloweganteil ist in der Romandie im Gegensatz zur Deutschschweiz nicht mehr weiter zurückgegangen und liegt über alle Altersgruppen gesehen, bei 4%. Das heisst zugleich, dass das Velo auf Ausbildungswegen in der Romandie zurzeit nur mehr eine marginale Rolle spielt. In der Deutschschweiz ging der Anteil nochmals leicht von 18% auf 17% zurück und liegt damit rund vier Mal höher als in der welschen Schweiz.

Abnahme der Fussweganteile auf dem Land, dafür mehr öV-Wege; Veloentwicklung mit einzelnen positiven Anzeichen. Die Fussweganteile verändern sich in der Stadt über alle Altersgruppen gesehen nicht, auf dem Land nehmen sie deutlich ab, v.a. bei den 6- bis 12-Jährigen, was mit den längeren Wegen zusammenhängen dürfte. Dafür nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs zu, vor allem bei den 16- bis 20-Jährigen, was ebenfalls auf die längeren Schulwegdistanzen zurückgeführt werden kann. Parallel dazu nehmen die motorisierten Wege deutlich ab. In der Kernstadt werden wieder leicht mehr Velowege bis ins Alter von 15 Jahren zurückgelegt. In der Agglomeration und auf dem Land ist die Tendenz mit Ausnahme der 6- bis 12-Jährigen weiter sinkend, allerdings nur mehr leicht.

Je ländlicher und je einkommensstärker die Gemeinde, desto geringer die Fuss- und desto höher die öV- und MIV-Weganteile. Während in der Agglomerationskerngemeinde 72% der 6- bis 12-Jährigen zu Fuss zur Schule gehen, sind es in peripher ländlichen sowie in einkommensstarken Gemeinden nur rund 55%. In ländlichen Gemeinden wird dafür häufiger der öV benutzt während der MIV-Anteil erstaunlicherweise relativ gering bleibt. In einkommensstarken Gemeinden kommt das Mamataxi häufiger zum Einsatz – auf 15% der Wege mit abnehmender Tendenz seit 2005.

Leichte Zunahme der Veloanteile auf Strecken zwischen einem und drei Kilometer. Während das Velo auf ganz kurzen Strecken bis zu 1 km sowie über 3 km weiterhin leicht Boden verliert, ist bei den 6- bis 15-Jährigen im dazwischen liegenden Distanzbereich eine leichte Zunahme festzustellen. Mit Ausnahme der Jüngsten, nehmen auch die Fussweganteile auf Distanzen bis 3 km deutlich zu, vor allem bei den 13- bis 20-Jährigen. Dies dürfte eine grundlegende Verhaltensänderung abbilden: Weil mehr Schulwege mit dem öV gemacht werden, kommt es z.B. in der Mittagspause zu mehr kurzen (Fuss-)Wegen in Schulhausnähe. Früher gab es dagegen über Mittag mehr Hin- und Rückwege zwischen Schule und Zuhause, die noch häufig(er) mit dem Velo vorgenommen wurden.

Hoher Fussweg- und niedriger MIV-Anteil bei Kindern aus autofreien Haushalten. Kinder und Jugendliche aus autofreien Haushalten legen bedeutend mehr Schulwege zu Fuss und deutlich weniger motorisiert zurück als solche aus Haushalten mit mehreren Autos. Dies gilt sowohl für die Stadt, die Agglomeration wie auch für das Land. In der Agglomeration beispielsweise beträgt der Anteil motorisierter Schulwege beim Schuleintrittsalter von 6 bis 7 Jahren in Haushalten mit zwei und mehr Autos rund 20%, in autofreien Haushalten 0% und in Haushalten mit 1 Auto 10%.

Entwicklung der Freizeitwege

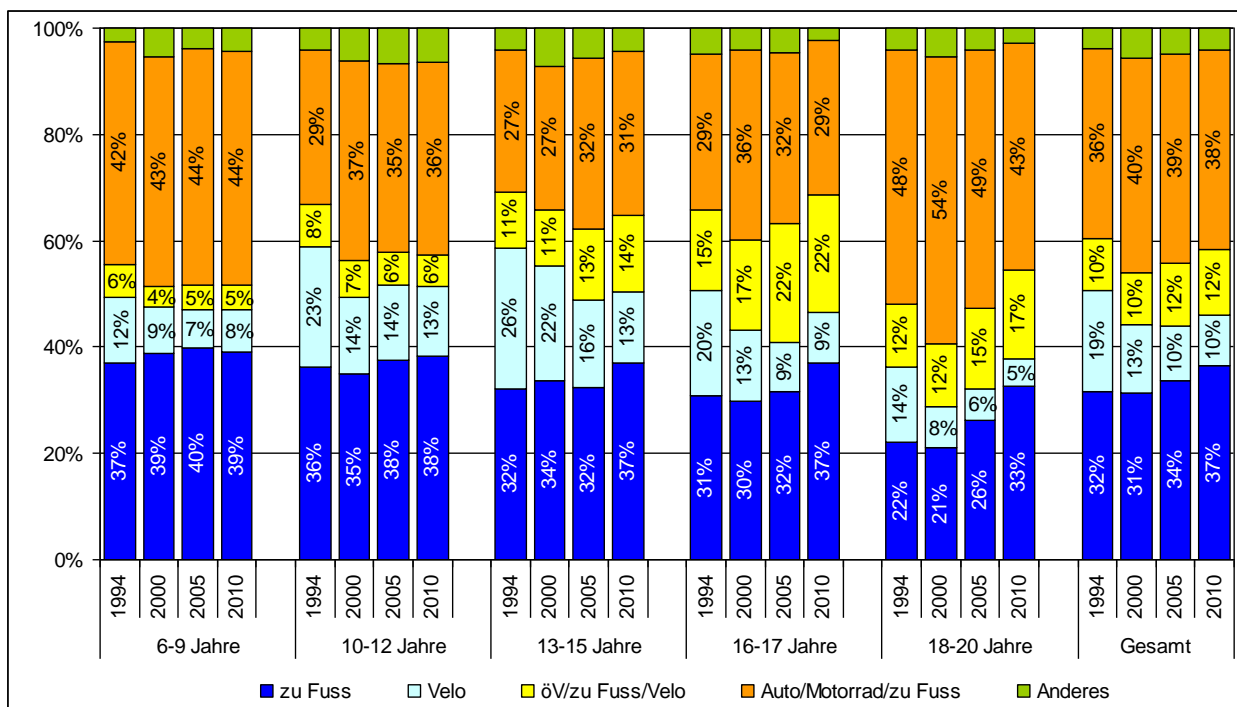
Zahl der Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen ist bei 1.5 Wegen pro Tag relativ stabil. Nachdem vor allem bei den Jugendlichen eine grosse Abnahme zwischen dem Jahr 2000 und 2005 stattfand, gab es zwischen 2005 und 2010 nur mehr wenige Verschiebungen. Zwischen den Altersgruppen sind die Unterschiede klein.

Distanzen in der Freizeit sind zurückgegangen. 2010 sind die Distanzen in den meisten Altersgruppen leicht zurückgegangen – seit 1994 haben sie sich insgesamt kaum verändert. Ein durchschnittlicher Freizeitweg führt etwas über 8 Kilometer weit, die Hälfte ist jedoch kürzer als 2 Kilometer (Median), 36% sind kürzer als 1 Kilometer.

Dauer der Freizeitwege nimmt ab. Im Jahr 2010 hat ein durchschnittlicher Freizeitweg rund 26 Minuten gedauert hat, 2005 waren es noch knapp 33 Minuten. Zwischen den Altersgruppen gibt es kaum Unterschiede. Die Hälfte der Wege bei den 6- bis 12-Jährigen ist kürzer als 10 Minuten, bei den Älteren sind es 40% der Wege. Nur rund ein Fünftel der Wege dauert länger als 30 Minuten.

Veloverkehr in der Freizeit scheint sich zu stabilisieren – Zunahme der Fussverkehrsanteile. Seit 1994 hat sich über alle Altersgruppen gesehen der Veloanteil von 19% auf noch 10% praktisch halbiert. Zwischen 2005 und 2010 gab es nur noch bei den 13- bis 15-Jährigen einen Rückgang. Vor allem bei den Jugendlichen nahmen dagegen die Fussweganteile in der Freizeit deutlich zu, während die Anteile mit motorisierten Verkehrsmitteln abnahmen. Beim öffentlichen Verkehr war der Anstieg nur noch gering. 2010 werden 12% der Freizeitwege im öV zurückgelegt – bei den über 16-jährigen Jugendlichen sind es mehr (19%). 3 bis 4 von 10 Freizeitwegen finden mit motorisierten Verkehrsmitteln statt.

Abbildung Z-4D: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994, 2000, 2005 und 2010 nach Altersgruppen (Basis = 4'518, 7'889, 7'995 bzw. 14'227 Wege von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen)



Quelle: Bundesamt für Statistik, (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Junge Männer sind in ihrer Freizeit deutlich mehr zu Fuss und weniger motorisiert unterwegs. Junge Männer zwischen 16 und 20 Jahren legen 2010 mehr als ein Drittel ihrer Freizeitwege (36%) zu Fuss zurück. 2000 betrug dieser Anteil noch 23%. Dagegen nahmen die Anteile mit Motorfahrzeugen von 49% auf 38% ab. Bei jungen Frauen gleichen Alters findet ein ähnlicher Trend statt, er ist aber weniger ausgeprägt.

Für weibliche Jugendliche ist der öV wichtiger als für ihre männlichen Kollegen. Der öffentliche Verkehr ist vor allem bei den weiblichen Jugendlichen noch wichtiger geworden. Sie sind deutlich häufiger als ihre männlichen Kollegen mit dem öV in der Freizeit unterwegs und im Gegensatz zu diesen nahm ihre Nutzung 2010 auch weiter zu. Die Velo- und MIV-Anteile sind also durch vermehrte öV- und Fussweganteile ersetzt worden.

6- bis 12-jährige Mädchen fahren (wieder) mehr Velo. Dies nachdem die Anteile – gleich wie auch bei den Knaben – seit 1994 stark zurückgegangen waren. Ausgeprägt war der Rückgang auch bei den 13- bis 15-jährigen Mädchen: 1994 fuhren mit einem Anteil von 27% noch etwas mehr Mädchen in der Freizeit Velo als Knaben (26%), 2010 waren es nur noch 10% der Mädchen und 16% der Knaben, was jeweils einem Rückgang von 63% bzw. 38% entspricht.

In der Romandie deutliche Zuwächse bei den Fussweg- und öV-Anteilen bei gleichzeitiger Abnahme der motorisierten Wege bei Jugendlichen. Mit dieser Entwicklung nähern sich die beiden Sprachregionen langsam einander an. Grosse Unterschiede bestehen weiterhin beim Velo: In der welschen Schweiz wird mit einem Anteil von 5.5% nur rund halb so viel Velo gefahren wie in der Deutschschweiz (11%) Dafür sind die Kinder bis 15 Jahre in der Romandie deutlich mehr motorisiert unterwegs. Bei den Jugendlichen über 16 Jahren gibt es beim MIV nur noch geringe Unterschiede, vor allem weil der Anteil in der Romandie in dieser Altersgruppe stark zurückgegangen ist.

„Renaissance“ des Velos in der Agglomeration? Fussweganteile in der Stadt kontinuierlich steigend. Zwar nehmen die Fussweganteile auch auf dem Land zu, aber der Zuwachs ist deutlich langsamer. Während in der Kernstadt und auf dem Land der Veloanteil auch 2010 weiter abgenommen hat, legte er in der Agglomeration leicht zu. Dies gilt vor allem für die 6- bis 12-Jährigen sowie die 16- bis 20-Jährigen. Interessanterweise sinken in allen Räumen im Jahr 2010 die Anteile des Motorfahrzeugverkehrs leicht, während der öffentliche Verkehr nur noch auf dem Land zulegt.

In sub- und periurbanen Gebieten wie auch in ländlichen und einkommensstarken Gemeinden besonders viele motorisiert unterwegs. In diesen Gebieten sind die MIV-Anteile am höchsten und die Fussweganteile am geringsten. In der Kernstadt und dem innersten Agglomerationsgürtel sind hingegen die Fussweganteile mit 38% bis 41% am grössten. In fast allen Raumtypen gibt es eine Tendenz zu mehr Fusswegen. Im ländlichen Raum spielt der öffentliche Verkehr bei den Freizeitwegen nur eine marginale Bedeutung. Auffallend ist, dass die Veloanteile zwischen den verschiedenen Raumtypen nicht sehr verschieden sind – über alle Altersgruppen schwanken sie nur zwischen 8% und 10%.

Jugendliche gehen vor allem auf kurzen Freizeitstrecken immer häufiger zu Fuss. Inzwischen werden fast 6 von 10 Freizeitwegen bis 3 Kilometer zu Fuss gemacht, 1994 waren es noch 5 von 10 Wegen. Dafür waren damals ein Viertel Velowege, 2010 sind es noch 13%. Sie sind also auf fast die Hälfte zusammengeschrumpft. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs bleiben auf Freizeitbezogenen Kurzstrecken relativ stabil, die motorisierten Wege nehmen ab.

Fussverkehr auch auf Strecken über 3 Kilometer erstaunlich stark. Er hat einen Anteil von 7% und ist damit fast doppelt so hoch wie der Veloanteil mit 4%. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs nehmen auf langen Strecken zu. Dafür nehmen die Anteile des motorisierten Verkehrs seit dem Jahr 2000 ab.

Kinder und Jugendliche aus autofreien Haushalten sind in der Freizeit deutlich häufiger zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Die Zahl der Autos im Haushalt hat auch im Freizeitverkehr einen grossen Einfluss darauf, wie die Wege zurückgelegt werden. Kinder und Jugendliche aus Haushalten mit einem bzw. mehreren Autos bewegen sich deutlich weniger zu Fuss (33%), dafür umso häufiger motorisiert (45%) als solche aus autofreien Haushalten (47% vs. 16%). Interessanterweise unterscheiden sich die Veloanteile kaum zwischen den verschiedenen Haushaltstypen. In allen Haushaltstypen gibt es jedoch die tendenzielle Umlagerung des Veloverkehrs auf den Fuss- und den öffentlichen Verkehr. Das Muster ist in allen Altersgruppen und sowohl in der Stadt, in der Agglomeration und auf dem Land dasselbe.

Verbessertes öV-Angebot und Verhaltensänderungen führen möglicherweise zu Fusswegboom. Eine mögliche Erklärung für die starke Zunahme der Fussweganteile im jugendlichen Freizeitverkehr könnte darin liegen, dass mehr und vor allem längere Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, z.B. für den Ausgang in die Stadt. Der öV wird genutzt, weil schon vom Schulweg her ein Abonnement vorhanden ist und die Angebote ständig verbessert werden (mehr Verbindungen, Nachtbusse / -züge, Gleis 7-Abos etc.). Wenn die Jugendlichen am Zielort ankommen, sind sie, abgesehen vom öffentlichen Verkehr, vor allem zu Fuss unterwegs. Damit nehmen nicht nur die mit dem öV kombinierten Fusswege, sondern auch die ‚reinen‘ Fusswege zu. Insgesamt werden damit die Wege, die früher mit Motorfahrzeugen oder dem Velo gemacht wurden, ersetzt.

Zusatzanalysen zu Ausbildungs- und Freizeitwegen sowie zur Mobilität im Tessin

Unterschiedliche Verkehrsmittelentwicklung auf kurzen Ausbildungs- und Freizeitwegen. Während über alle Altersgruppen gesehen die Verkehrsmittelanteile auf kurzen Ausbildungsstrecken (bis 3 km) relativ stabil geblieben sind, nehmen auf kurzen Freizeitstrecken die Fussweganteile markant zu und die Veloanteile weiterhin ab. Seit dem Jahr 2000 sind auf kurzen Freizeitdistanzen auch die Anteile des MIV leicht gesunken. Je nach Altersgruppe fällt die Entwicklung allerdings unterschiedlich aus:

- 6- bis 12-jährige Kinder sind auf Kurzstrecken weniger häufig zu Fuss unterwegs. Dies gilt sowohl für die Wege zur Schule wie in der Freizeit. Dafür nehmen die motorisiert und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege zu.
- 13- bis 15-Jährige gehen sowohl auf kurzen Schul- wie Freizeitwegen mehr zu Fuss. Während die Veloanteile auf Schulwegen nur noch wenig zurückgehen, sind jene auf Freizeitwegen nochmals deutlich gesunken. Rückgängig sind auf kurzen Ausbildungswegen auch die öV-Anteile – sie scheinen fast ausschliesslich durch Fusswege ersetzt worden zu sein.
- 16- bis 20-Jährige legen kurze Strecken ebenfalls immer mehr zu Fuss zurück. Der Anteil an kurzen Fusswegen bis 3 km stieg im Ausbildungsverkehr von 33% im Jahr 1994 auf 55% im Jahr 2010. Deutlich sind auch die Zuwächse des Fussweganteils im Freizeitverkehr (von 47% auf 61%). Inzwischen legen die Jugendlichen über 60% ihrer kurzen Freizeitwege zu Fuss zurück.

Unterschiedliche Entwicklung bei der Velonutzung je nach Urbanisierungsgrad. Je nach Wohnort und Altersgruppe entwickelt sich die Velonutzung im Ausbildungs- und Freizeitverkehr leicht unterschiedlich:

- In der Stadt fahren wieder mehr Kinder bis 15 Jahre mit dem Velo zur Schule, in der Freizeit nimmt die Velonutzung aber weiterhin ab.
- In der Agglomeration dagegen hat sich die Situation im Freizeitverkehr mit dem Velo stabilisiert; es gibt gar kleine Zuwächse; auf Schulwegen sinkt der Veloanteil v.a. bei den über 13-Jährigen aber weiterhin.
- Auf dem Land hat das Velo in den letzten Jahren vor allem in der Freizeit Terrain verloren. Zwar ist der Veloanteil bei den Jüngsten in der Freizeit zwischen 2005 und 2010 nur mehr wenig zurückgegangen, und hat auf Schulwegen gar wieder etwas zugenommen. Die 13- bis 15-Jährigen auf dem Land fahren aber nochmals deutlich weniger mit dem Velo in der Freizeit als auf ihrem Weg zur Schule.

Kinder und Jugendliche aus dem italienischen Sprachraum der Schweiz sind ähnlich unterwegs wie ihre KollegInnen aus der Romandie. Dies gilt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Im Vergleich zur Deutschschweiz sind Kinder und Jugendliche aus dem Tessin und der Romandie deutlich weniger mit dem Velo unterwegs. Ähnlich hingegen sind in allen drei Sprachregionen die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Tessiner Kinder und Jugendlichen sind am häufigsten motorisiert unterwegs.

Auch bei den Ausbildungswegen haben die Tessiner Kinder und Jugendlichen im Alter von 6 bis 20 Jahren ein ähnliches Muster wie jene aus der welschen Schweiz. Je rund 47% von ihnen gehen zu Fuss zur Schule, 33% benutzen den öffentlichen Verkehr und 12% werden mit dem Auto gefahren. Wie in der Romandie spielt das Velo mit einem Anteil von 4% praktisch keine Rolle auf dem Schulweg.

Im Freizeitverkehr zeigen sich Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Sprachregionen. Gemeinsam ist, dass die Fussweganteile mit einer Ausnahme in allen Sprachregionen und Altersgruppen ähnlich hoch sind. Unterschiedlich sind hingegen die Anteile bei den anderen Verkehrsmitteln: Der Veloanteil im Tessin und in der Romandie beträgt zum Beispiel meist nur etwa die Hälfte der Deutschschweiz. Dafür sind die motorisierten Verkehrsanteile im Tessin am höchsten und die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln geringer.

Zusammenfassende Interpretation der Ergebnisse

Die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen hat sich zwischen 1994 und 2010 markant verändert. In den bisherigen Untersuchungen der Zeitreihe stand vor allem der grosse Rückgang des Veloverkehrs im Fokus. Mit den Daten des Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2010 erhalten wir nicht nur einen neuen Messzeitpunkt, sondern auch ein umfassenderes Bild von den Entwicklungen seit der ersten Erhebung von 1994.

Dabei zeigt sich, dass strukturelle Veränderungen sowie Einstellungs- und Verhaltensänderungen der Kinder und Jugendlichen eng miteinander verknüpft sind. Von der strukturellen Seite her wirken sich insbesondere die Veränderungen im Schulsystem aus wie etwa die Zentralisierung von Schulstandorten oder die Einführung von Tagesstrukturen. Dies betrifft vor allem die Primarschule, aber auch die Jugendlichen müssen längere Schulwege zurücklegen. Als Zweites wirkt sich der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den letzten 15 Jahren deutlich auf das Mobilitätsverhalten aus. Die Angebotsverbesserungen mit mehr Verbindungen, Nachtzügen/-bussen, Gleis 7-Abos etc. werden von den Kindern und vor allem von den Jugendlichen häufiger genutzt.

Dazu kommen gesellschaftliche Veränderungen, wie zum Beispiel diese, dass für junge Menschen der Erwerb des Führerscheins nicht mehr zuoberst auf der Prioritätenliste steht. 2010 besitzen 41% der 18- bis 20-Jährigen einen Auto-Führerschein, im Jahr 2000 waren es fast 60%. Der Verzicht auf den frühen Erwerb des Führerscheins hat viele Gründe. Er ist aber vor allem erst dann möglich, wenn es für die Mobilität Alternativen gibt. Und die sind mit dem verbesserten öV-Angebot vorhanden. Knapp 80% der Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren besitzen 2010 mindestens ein öV-Abo – eine grosse Zunahme seit 1994.

Die strukturellen und gesellschaftlichen Veränderungen wirken sich über die Zeit je nach Altersgruppe unterschiedlich auf die Verkehrsmittelwahl aus:

- Bei den Kindern im Alter von 6 bis 12 Jahren nimmt der Anteil der Fuss- und Velowege ab. Dies hat zum einen mit den längeren Schulwegdistanzen zu tun – in der Freizeit bleibt zum Beispiel der Fussweganteil stabil –, aber auch damit, dass die Kinder entweder den öffentlichen Verkehr benützen oder von ihren Eltern in die Schule gefahren werden.
- Bei den Kindern von 13 bis 15 Jahren, die bisher am meisten mit dem Velo unterwegs waren, sinkt vor allem dieser Veloanteil kontinuierlich und deutlich. Die Velowege werden durch solche zu Fuss, mit öffentlichem Verkehr und mit Motorfahrzeugen ersetzt.
- Bei den Jugendlichen von 16 bis 20 Jahren führen die längeren Distanzen in die Schule dazu, dass vermehrt der öffentliche Verkehr benutzt wird. Dies wird durch das gute öV-Angebot und die positive Einstellung der Jugendlichen zum öV – dort kann man sich mit anderen unterhalten, im Internet surfen oder auch einfach ‚sein‘ – befördert und führt dazu, dass Wege, die früher mit dem Velo oder motorisiert gemacht wurden, nun mit Bus, Tram und Bahn zurückgelegt werden (vgl. auch Sauter/Wyss 2014). Am Schulstandort werden am Mittag bzw. nach Schulschluss zudem zusätzliche Wege zu Fuss gemacht, die zum Teil Schul- und zum Teil Freizeitwege sind. Letzteres ist beispielsweise der Fall, wenn Jugendliche von der Schule zum Mittagessen in einem Park gehen. Wenn sie von dort zurückkommen, handelt es sich um einen Schulweg. Weil das öV-Abo ja schon vom Schulweg her vorhanden ist, werden auch in der Freizeit deutlich mehr Wege mit dem öV gemacht. Damit einhergehend ist ein Boom bei den Fusswegen. Es gibt nicht nur mehr Wege von und zur Haltestelle, sondern auch die ‚reinen‘ Fusswege nehmen stark zu. Möglicherweise ist es so, dass die Jugendlichen, z.B. wenn sie in den Ausgang gehen und dies mit dem öV tun, am Zielort dann hauptsächlich zu Fuss unterwegs sind.

Insgesamt scheint es in den letzten 15 Jahren zu einem eigentlichen Paradigmenwechsel bei der Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen gekommen zu sein. Das Velo hat dabei am meisten verloren, sowohl bei den Kindern wie bei den Jugendlichen, wobei sich bei den Kindern eine Konsolidierung abzeichnet. Und dies obwohl die uneingeschränkte Verfügbarkeit über ein Velo bei den Jüngsten (6-12 Jahre) zurückgeht. Während die Kinder dafür häufiger an ihre Zielorte chauffiert werden, verzichten die Jugendlichen vermehrt aufs Motorfahrzeug – sowohl auf Ausbildungs- wie auf Freizeitwegen. Sie nehmen dafür vermehrt den öffentlichen Verkehr und gehen zu Fuss.