

# Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Vergleichende Auswertung der  
Mikrozensen zum Verkehrsverhalten  
1994 und 2000



Daniel Sauter  
Urban Mobility Research



Im Auftrag des  
Bundesamtes für Sport, Magglingen



# Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Vergleichende Auswertung der  
Mikrozensen Verkehrsverhalten  
1994 und 2000

Daniel Sauter  
Urban Mobility Research



Im Auftrag des  
Bundesamtes für Sport, Magglingen



Mit Unterstützung des  
Bundesamtes für Strassen, Bern

Dezember 2005

## **Impressum**

- Herausgeber: Bundesamt für Sport, BAPSO, Magglingen  
Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bern
- Autor: Daniel Sauter, Urban Mobility Research  
Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich  
daniel.sauter@urban-mobility.ch
- Titelbild/Fotos: Daniel Sauter, Zürich
- Auftraggeber: Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen  
Mitfinanzierung: Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bern
- Mitglieder der Begleitgruppe: Dr. Eva Martin, Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen (Leitung)  
Prof. Dr. Charlotte Braun-Fahrländer, Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel, ISPMBS, Basel  
Marc Gindraux, Bundesamt für Statistik, BFS, Sektion Verkehr, Neuchâtel  
Dr. Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern
- Datenquelle: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000 des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)
- Vertrieb: Der Bericht kann von folgenden Websites herunter geladen werden:  
[www.hepa.ch](http://www.hepa.ch) (Produkte -> Publikationen)  
[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch); [www.trafic-lent.ch](http://www.trafic-lent.ch); [www.traffico-lento.ch](http://www.traffico-lento.ch).
- Copyright: BASPO / Urban Mobility Research, Dezember 2005

# Inhaltsübersicht

<b>Inhaltsübersicht</b> .....	<b>5</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>7</b>
<b>Resumé</b> .....	<b>13</b>
<b>Summary</b> .....	<b>19</b>
<b>1. Einleitung und Grundlagen</b> .....	<b>25</b>
1.1 Ausgangslage und Ziel .....	25
1.2 Aufbau des Berichts .....	26
1.3 Datengrundlagen .....	27
1.4 Bildung von Altersklassen .....	29
<b>2. Tagesmobilität</b> .....	<b>33</b>
2.1 Verkehrsteilnahme am Stichtag .....	33
2.2 Anzahl, Distanz und Dauer der Wege über den Tag .....	34
2.3 Tagesmobilität nach Zwecken .....	37
2.4 Verteilung der Mobilität über den Tag .....	39
2.5 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel .....	41
2.6 Verkehrsmittelwahl über den Tag .....	43
2.7 Zusammenfassung Tagesmobilität .....	44
<b>3. Ausbildungswege</b> .....	<b>45</b>
3.1 Anzahl Ausbildungswege pro Tag und Woche .....	46
3.2 Distanz Wohnort – Ausbildungsort .....	47
3.3 Länge und Dauer eines durchschnittlichen Ausbildungsweges .....	48
3.3.1 Länge eines durchschnittlichen Ausbildungsweges .....	48
3.3.2 Dauer eines durchschnittlichen Ausbildungsweges .....	48
3.4 Verteilung der Ausbildungswege über den Tag .....	50
3.5 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	51
3.5.1 Übersicht .....	51
3.5.2 Begleitung auf Ausbildungswegen .....	53
3.5.3 Detaillierte Analyse der Verkehrsmittelwahl .....	54
3.6 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl .....	65
3.6.1 Diskussion möglicher Einflussfaktoren .....	65
3.6.2 Analyse nach ausgewählten Einflussfaktoren und Altersgruppen .....	67
3.7 Zusammenfassung Ausbildungswege .....	72
<b>4. Freizeitwege</b> .....	<b>73</b>
4.1 Anzahl Freizeitwege pro Tag .....	73
4.2 Länge und Dauer eines durchschnittlichen Freizeitweges .....	75
4.2.1 Länge eines durchschnittlichen Freizeitweges .....	75
4.2.2 Dauer eines durchschnittlichen Freizeitweges .....	77
4.3 Verteilung der Freizeitwege über den Tag .....	78
4.4 Art der Freizeitaktivitäten .....	80
4.5 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	82
4.5.1 Übersicht .....	82
4.5.2 Vergleich der Verkehrsmittelwahl zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen .....	83
4.5.3 Detaillierte Analyse der Verkehrsmittelwahl .....	83
4.6 Zusammenfassung Freizeitwege .....	97

<b>5. Vergleich der Mobilitätsentwicklung 1994 - 2000 .....</b>	<b>99</b>
5.1 Vergleich Tagesmobilität .....	99
5.1.1 Anteile mobile und nicht-mobile Personen am Stichtag .....	99
5.1.2 Wege, Distanz und Unterwegszeit pro Tag .....	100
5.1.3 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel .....	102
5.1.4 Anzahl Autos im Haushalt .....	104
5.1.5 Verkehrsmittelwahl pro Tag - alle Zwecke .....	105
5.2 Vergleich Ausbildungswege .....	106
5.2.1 Distanzen Wohn-Ausbildungsort .....	106
5.2.2 Dauer der Ausbildungswege .....	106
5.2.3 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	107
5.3 Vergleich Freizeitwege .....	112
5.3.1 Distanz der Freizeitwege .....	112
5.3.2 Dauer der Freizeitwege .....	112
5.3.3 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	113
5.4 Zusammenfassung Vergleich Mobilitätsentwicklung 1994 - 2000 .....	118
<b>6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen .....</b>	<b>121</b>
6.1 Massnahmen für die politische Umsetzung und weiterer Forschungsbedarf .....	121
6.1.1 Massnahmen zur Erhaltung kurzer Distanzen für Wege zu Fuss und mit dem Velo .....	121
6.1.2 Massnahmen zur Attraktivierung bewegungsaktiver Wege .....	121
6.1.3 Massnahmen zur Förderung von autofreien Haushalten und Lebensstilen .....	122
6.1.4 Analyse der Gründe für den Rückgang des Veloanteils .....	122
6.1.5 Analyse der Unterschiede in den Sprachregionen .....	123
6.1.6 Analyse der Geschlechter-Unterschiede .....	123
6.1.7 Analyse der Gründe für die langfristige Verkehrsmittelwahl .....	124
6.2 Empfehlungen für künftige Erhebungen .....	124
6.2.1 Erfassung der Verkehrsteilnahme von Kindern bis 5 Jahren und Personen in Institutionen .....	124
6.2.2 Gründe für die Nicht-Mobilität am Stichtag .....	125
6.2.3 Regelmässige Erhebung von nicht-zielgerichteter Mobilität (Bewegung und Spiel) von Kindern und Jugendlichen .....	126
6.2.4 Erfassung von Alter, Geschlecht und Wegzweck der begleiteten Personen .....	126
6.2.5 Änderung der Kategorisierung von Freizeitaktivitäten .....	127
6.2.6 Verdichtung der Erhebung in der italienisch-sprachigen Schweiz (Tessin) .....	127
<b>Glossar .....</b>	<b>129</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>131</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>132</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>133</b>
<b>Zusatztabellen .....</b>	<b>135</b>
Allgemeine Anmerkungen zu den Tabellen .....	135
Zusatztabellen Tagesmobilität .....	135
Zusatztabellen Ausbildungswege .....	137
Zusatztabellen Freizeitwege .....	148
Zusatztabellen Vergleich Mobilitätsentwicklung 1994 und 2000 .....	164
Vorschlag für Neu-Kategorisierung der Freizeitaktivitäten (Kapitel 6.2.5) .....	168

## Zusammenfassung

Das Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen gewinnt in der Öffentlichkeit und der Wissenschaft zunehmend an Interesse. Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass sich ein grösser werdender Teil der Kinder und Jugendlichen zu wenig bewegt mit entsprechend negativen gesundheitlichen Folgen. Der im Alltag integrierten Bewegung zu Fuss, mit dem Velo, Inline-Skates, Trottoirs u. ä., kommt in der Bewegungsförderung eine besondere Rolle zu. Diese Verkehrsmittel sind aber nicht nur aus gesundheitlichen Gründen wichtig, sondern sie haben auch eine grosse Bedeutung für das soziale Leben der Kinder und stellen einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der gesamten Gesellschaft dar.

Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass Alltagsbewegungen wie der Schulweg zu Fuss zunehmend durch Autofahrten ersetzt werden. Erste summarische Auswertungen in der Schweiz zeigen, dass dieser Trend in der Schweiz wohl erst angefangen hat. Es gilt deshalb, diese Entwicklung frühzeitig aufzuzeigen und zu dokumentieren, um Argumente aufzubereiten und rechtzeitig Interventionen zu planen und deren Erfolge überprüfen zu können.

Die vorliegende Studie stellt anhand einer Auswertung der beiden Mikrozensus zum Verkehrsverhalten von 1994 und 2000 den heutigen Stand der Alltagsmobilität von Kindern und Jugendlichen erstmals detailliert dar.

### Tagesmobilität

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil. Über 90 Prozent von ihnen waren im Jahr 2000 am Erhebungstag unterwegs. Das sind geringfügig mehr als 1994. Am Wochenende liegt der Anteil der mobilen Personen tiefer als im Wochendurchschnitt. Pro Tag und Person wurden im Jahr 2000 3.5 bis 4 Wege zurückgelegt. Dies sind rund zehn Prozent mehr als 1994. Die Entwicklung fiel allerdings je nach Zweck unterschiedlich aus: die Zahl der Ausbildungswege hat zugenommen, die Freizeitwege blieben stabil.

Die Tagesdistanz sowie die tägliche Unterwegszeit haben im Durchschnitt aller Personen zwischen 1994 und 2000 stark zugenommen und zwar um 15 Prozent bei der Distanz und um 20 Prozent bei der Unterwegszeit. Während die Distanzen besonders markant bei den Jugendlichen ab 13 Jahren zugenommen haben, ist der Anstieg bei der Unterwegszeit bei allen Altersgruppen der 6- bis 20-jährigen zu beobachten und liegt über dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Ausbildung und Freizeit sind die beiden wichtigsten Verkehrszwecke von Kindern und Jugendlichen mit einem Anteil von je etwa 40 Prozent.

### Verfügbarkeit über Verkehrsmittel

Kinder und Jugendliche verfügten im Jahr 2000 häufiger über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs als sechs Jahre früher. Zwischen dem 13. und 15. Altersjahr hatte im Jahr 2000 etwa jede bzw. jeder dritte Jugendliche ein solches Abo. Bei den 16- bis 20-jährigen steigt dieser Anteil auf etwas über zwei Drittel. Hingegen hat die Verfügbarkeit über ein Velo leicht abgenommen, wobei sie immer noch bei rund 90 Prozent liegt. Eine markante Abnahme ist bei der Mofa-Verfügbarkeit festzustellen.

Rund ein Zehntel der 18- bis 20-jährigen besaßen im Jahr 2000 einen Motorrad-Führerschein. Von diesen hatten knapp zwei Drittel auch ein Motorrad zur Verfügung. Markant zugenommen haben Führerscheinbesitz und Verfügbarkeit über ein Auto. Fast 60 Prozent der 18- bis 20-jährigen verfügten im Jahr 2000 über einen Führerausweis. Der unbeschränkte Zugang zu einem Auto nahm – bezogen auf alle Personen dieser Altersgruppe – zwischen 1994 und 2000 um einen Drittel von 17 auf 22 Prozent zu.

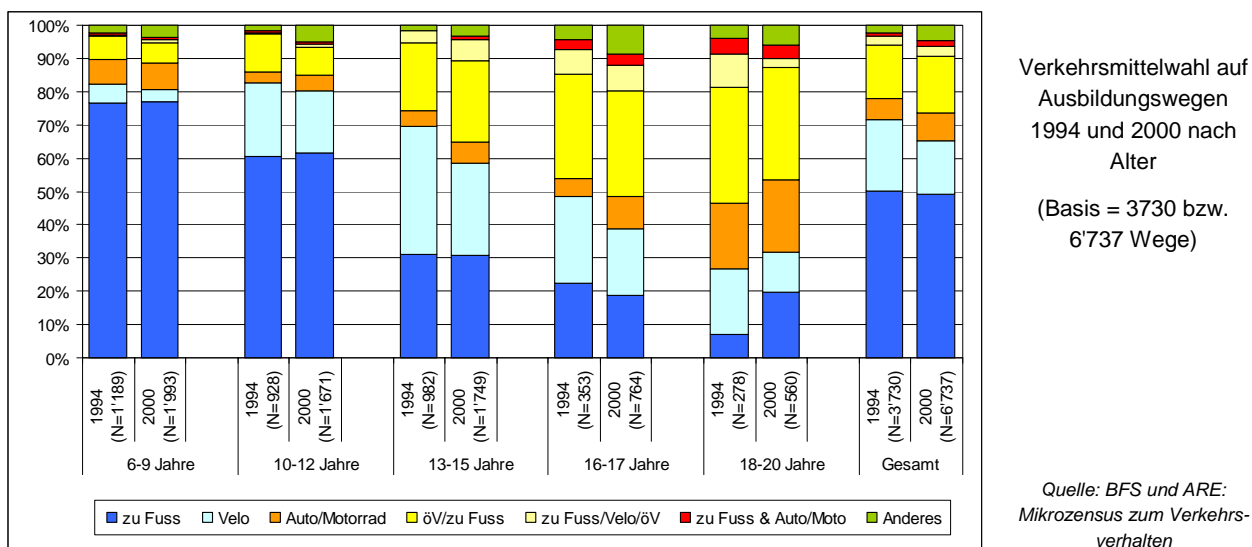
Der Anteil der Kinder und Jugendlichen aus Haushalten mit mehr als einem Auto hat zwischen 1994 und 2000 deutlich von einem Viertel auf einen Drittel zugenommen. Hingegen ist der Anteil aus Haushalten ohne Auto von 11 auf sieben Prozent gesunken.

## Ausbildungswege

Die meisten Kinder kehren während der obligatorischen Schulzeit über Mittag nach Hause zurück. Ein Grossteil macht durchschnittlich zwischen zwei und vier Schulwegen pro Tag. Bei den Jugendlichen ab 16 Jahren sind es weniger.

Die meisten Kinder wohnen relativ nahe beim Schulhaus. Für den grössten Teil der Primarschulkinder beträgt die Distanz zwischen Wohnort und Schulhaus weniger als einen Kilometer, bei Jugendlichen über 16 Jahren sind die Distanzen grösser. Der durchschnittliche Schulweg eines Primarschulkindes ist entsprechend kurz. Für zwei Drittel der Kinder dauerte er im Jahr 2000 weniger als zehn Minuten. Über 16-Jährige haben eine durchschnittliche Unterwegszeit von etwas mehr als 20 Minuten.

Die eigenen Füsse und das Velo sind die wichtigsten Verkehrsmittel während der obligatorischen Schulzeit. Der Anteil der Mitfahrten im Auto ist eher gering. Bei den 10- bis 15-Jährigen ist der Anteil der Velofahrten von allen Altersgruppen am grössten. Die über 16-Jährigen sind häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Motorfahrzeug unterwegs. Der Veloanteil ist zwischen 1994 und 2000 deutlich zurückgegangen während die Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs zugenommen haben.



## Freizeitwege

Rund zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen haben am Stichtag einen Freizeitweg gemacht und dabei rund 2.5 Wege zurückgelegt. Bis zum Alter von 15 Jahren führen zwei Drittel der Freizeitwege nicht weiter als drei Kilometer. Ab 16 Jahren nehmen die Distanzen zu, wobei nur wenige Wege sehr weit gehen. Zwischen 1994 und 2000 blieben die Distanzen mehr oder weniger stabil, die mittlere Unterwegszeit hat aber zugenommen.

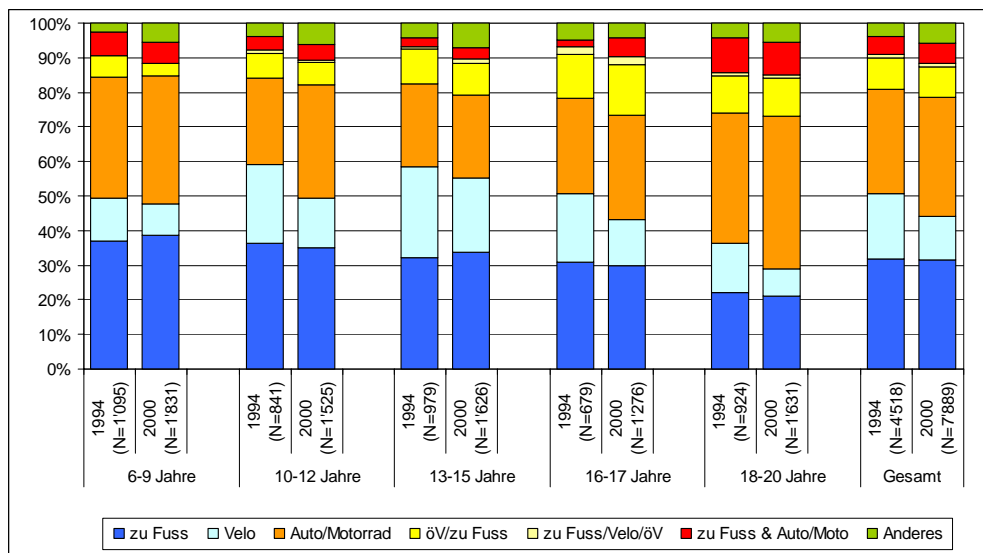
Zu den häufigsten Freizeitaktivitäten zählen Besuche, Sport und Kultur. Bei jüngeren Kindern gehören auch nicht-sportliche Aussenaktivitäten und bei Jugendlichen Wege im Zusammenhang mit Essen dazu. Besuchswege und Wege zu nicht-sportlichen Aussenaktivitäten sind eher kurz, jene zu Sport und Kultur eher lang.

Die meisten Freizeitwege werden zu Fuss oder motorisiert (Mit-/Fahrt Auto, Motorrad) zurückgelegt. Der Veloanteil ist bei den Jugendlichen am bedeutendsten. Der öffentliche Verkehr macht nur einen geringen Anteil an den Freizeitwegen aus. Auffallend ist auch bei den Freizeitwegen der geringe Anteil von Verkehrsmittelkombinationen. Zwischen 1994 und 2000 blieb der Fussweganteil stabil während der Veloanteil stark – um rund einen Drittel – abgenommen, und der motorisierte Weganteil zugenommen hat.

Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Alter

(Basis = 4'518 bzw. 7'889 Wege)

Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten



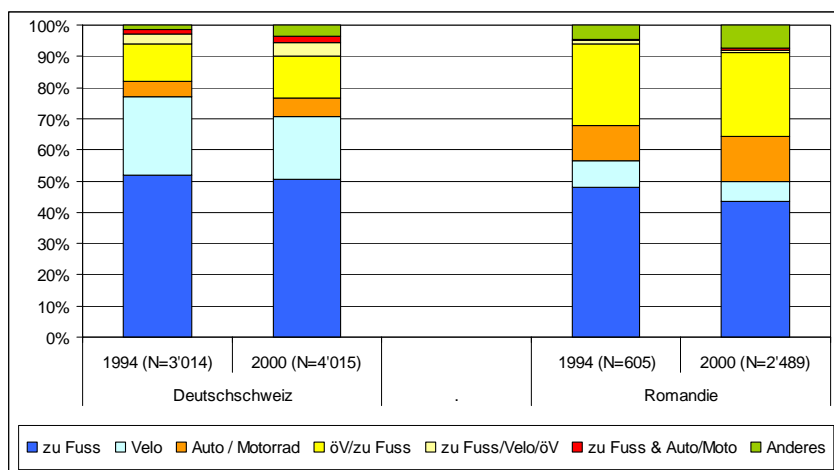
### Detailanalyse von Ausbildungs- und Freizeitwegen nach verschiedenen Kriterien

- In der Romandie werden im Vergleich zur Deutschschweiz anteilmässig mehr Wege motorisiert und mit dem öffentlichen Verkehr, aber weniger mit dem Velo zurückgelegt. Fusswege sind etwas häufiger in der Deutschschweiz. Bei den Ausbildungswegen haben zwischen 1994 und 2000 in der Romandie die Anteile des motorisierten Verkehrs zu- und jene des Fuss- und Veloverkehrs abgenommen. In der Deutschschweiz war diese Entwicklung weniger ausgeprägt. Im Freizeitverkehr haben in der Romandie die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln stärker abgenommen und die motorisierten Wege stärker zugenommen als in der Deutschschweiz. Ein Vergleich mit dem Tessin ist leider nicht möglich, da die Zahl der Wege zu gering ist.

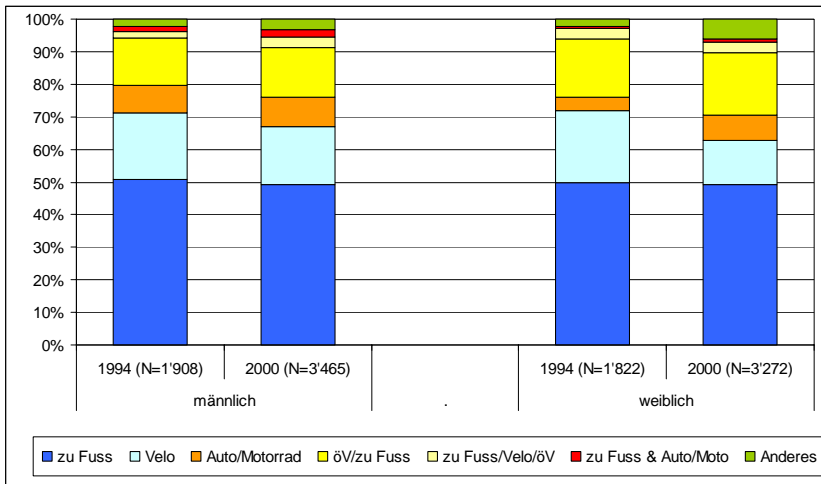
Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche

(Basis = 3'619 bzw. 6'504 Wege)

Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten



- Die Kinder auf dem Land – und teilweise auch in der Agglomeration – legen ihre etwas längeren Wege im Vergleich zur Stadt öfter mit dem Velo als zu Fuss zurück. Zusammen sind die Fuss- und Veloweganteile überall etwa gleich gross. Entgegen der oft gehörten Annahme gibt es bei den Schulwegen jüngerer Kinder keinen grossen Stadt-Land-Unterschied beim Hinbringen und Holen mit dem Auto. Bei den Jugendlichen ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Stadt höher als auf dem Land, beim Autoanteil ist es umgekehrt.
- Knaben und junge Männer sind häufiger mit dem Velo unterwegs als Mädchen und junge Frauen, diese hingegen öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei den Fusswegen sind die Geschlechterunterschiede gering. Zwischen 1994 und 2000 hat der Veloanteil beim weiblichen Geschlecht stärker ab- und der Anteil motorisierter Wege stärker zugenommen als bei ihren männlichen Alterskollegen.

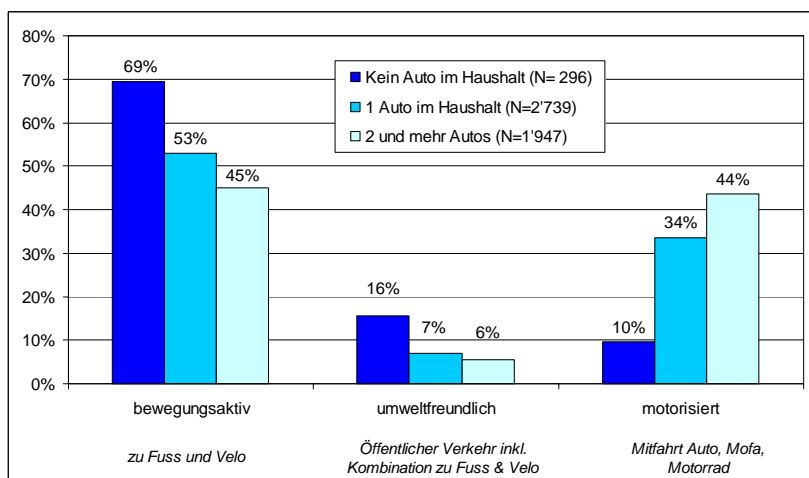


Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungsnach Geschlecht 1994 und 2000 von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen

(Basis = 3'730 bzw. 6'737 Ausbildungswege)

Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten

- Ausländische Kinder und Jugendliche gehen häufiger zu Fuss und nehmen öfter den öffentlichen Verkehr als ihre gleichaltrigen Schweizer KollegInnen. Letztere sind dagegen häufiger mit dem Velo und als Mitfahrende im Auto bzw. als selber Fahrende unterwegs. Ab 18 Jahren sind ausländische Jugendliche häufiger motorisiert und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als SchweizerInnen und bewegen sich weniger zu Fuss und mit dem Velo.
- Je mehr Autos in einem Haushalt vorhanden sind, desto geringer der Fussweganteil und desto grösser der Anteil der Mit- bzw. Eigenfahrten im Auto. Kinder und Jugendliche aus Haushalten ohne Auto legen ihre Wege besonders häufig bewegungsaktiv und umweltfreundlich zurück.



Anteile der bewegungsaktiv, umweltfreundlich bzw. motorisiert zurückgelegten Freizeitwege von 6- bis 15-jährigen Kindern nach Anzahl Autos im Haushalt im Jahr 2000

(Basis = 4'982 Freizeitwege)

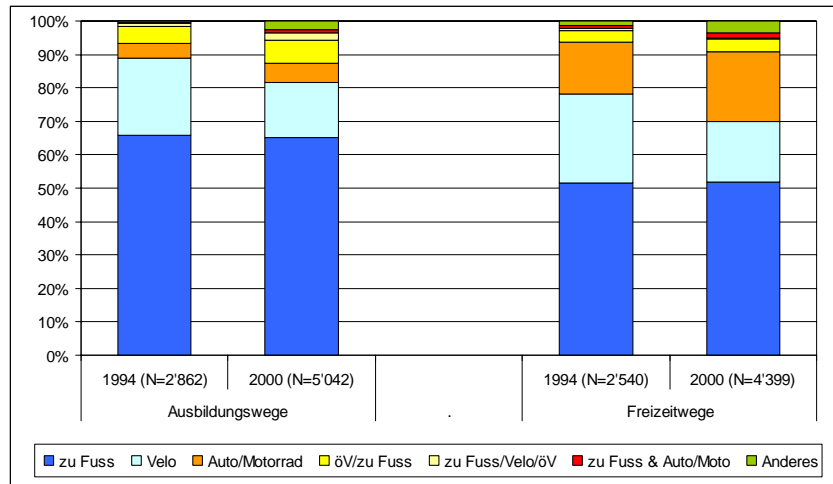
Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten

- Je mehr eingelöster Velos pro Person in einem Haushalt vorhanden sind, umso grösser ist der Veloanteil und umso geringer die motorisierten Wege. Auch die Weganteile mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind tendenziell tiefer.
- Mit zunehmendem Einkommen des Haushalts nimmt der Anteil der Fusswege tendenziell ab, während der Anteil der motorisierten Wege zunimmt. Die tiefsten Einkommen haben am meisten Fusswege. Das Velo ist eher ein Verkehrsmittel der mittleren und höheren Einkommen.
- Je kürzer die Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort, desto eher werden die eigenen Füsse bzw. das Velo benutzt. Auch Freizeitwege bis zu einem bzw. sogar drei Kilometer werden häufig zu Fuss gemacht. Knapp ein Drittel der Wege bis drei Kilometer werden motorisiert zurückgelegt. Zwischen 1994 und 2000 sind die Veloanteile auf kurzen Strecken zurückgegangen während der Anteil der motorisierten (Mit-) Fahrten auf diesen Distanzen zugenommen hat.

Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungs- und Freizeitwegen bis 3 Kilometer  
1994 und 2000 von 6- bis 20-jährigen  
Kindern und Jugendlichen

(Basis = 2'862 bzw. 5'042 Aus-  
bildungs- und 2'540 bzw. 4'399  
Freizeitwege)

Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum  
Verkehrsverhalten



- Kinder und Jugendliche wählen ihr Verkehrsmittel zur Schule grösstenteils unabhängig von Wetter, was mit den fehlenden Alternativen zu tun hat. Auch auf Freizeitwegen gibt es keine eindeutig zuordenbare Verkehrsmittelwahl nach Wetter, da sich die Nutzung von Verkehrsmitteln verschiedener Freizeitaktivitäten überlagern. Sowohl bei gutem wie bei schlechtem Wetter werden Wege mit dem Auto gemacht, aber das Ziel bzw. die Aktivität unterscheidet sich.
- Am meisten Velowege werden anteilmässig im Sommer und im Herbst gemacht. Bei den Freizeitwegen werden im Winter und Frühjahr am meisten Wege zu Fuss und im Herbst mit dem Auto zurückgelegt.

### Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aus den Analysen lassen sich eine Reihe von Erkenntnissen, Folgerungen und Empfehlungen formulieren. Zum einen sind es Massnahmen für die politische Umsetzung und zum anderen Vorschläge für künftige Erhebungen in und ausserhalb des Mikrozensus. In beiden Feldern werden weitere Forschungsarbeiten angeregt.

Zur ersten Gruppe von Empfehlungen gehören Massnahmen zur Erhaltung kurzer Distanzen für Wege zu Fuss und mit dem Velo und zur Attraktivierung bewegungsaktiver Wege. Zudem sollten Personen in auto-freien Haushalten und ihre Lebensstile gefördert werden, da sie besonders bewegungsaktiv und umweltfreundlich unterwegs sind. Vertiefte Analysen sind wünschenswert zu den Gründen für den Rückgang des Veloanteils, zu den Unterschieden in den Sprachregionen und bei den Geschlechtern sowie zu den langfristigen Auswirkungen der in jungen Jahren gemachten Mobilitätserfahrungen auf die spätere Mobilitätsbiografie.

Für künftige Erhebungen wird vorgeschlagen, auch die Verkehrsteilnahme von Kindern bis fünf Jahren und von Personen in Institutionen zu erfassen sowie die Gründe für die Nicht-Mobilität am Stichtag anzupassen. Da Daten zur nicht-zielgerichteten Mobilität (Bewegung und Spiel) von Kindern und Jugendlichen fehlen, wird eine regelmässige separate Erhebung dafür vorgeschlagen. In künftigen Mikrozensus sollten Alter, Geschlecht und Wegzweck von begleiteten Personen erfasst und die Kategorisierung von Freizeitaktivitäten geändert werden. Eine (weitere) Verdichtung der Erhebung in der italienisch-sprachigen Schweiz (Tessin) würde einen gesamtschweizerischen Vergleich von Ausbildungs- und Freizeitwegen ermöglichen.



## Résumé

Le comportement des enfants et des adolescents en matière de mobilité suscite de plus en plus d'intérêt de la part de l'opinion publique et des milieux scientifiques. Les résultats des enquêtes menées montrent qu'un nombre croissant d'enfants et d'adolescents ne font pas assez d'exercice et en subissent les conséquences négatives sur le plan de la santé. On sait que les déplacements quotidiens, à pied, en vélo, en patin, en roller ou en trottinette permettent de faire de l'exercice et jouent donc un rôle important pour la santé. Mais ces moyens de transport sont également très importants pour la vie sociale des enfants et donc pour l'évolution à long terme de la société tout entière.

Les expériences de l'étranger montrent que de plus en plus d'enfants se rendent à l'école non plus à pied mais en voiture. Selon des évaluations, cette tendance commence seulement à s'esquisser en Suisse. Il convient donc de se pencher le plus rapidement possible sur ce phénomène et de suivre attentivement son évolution, afin de préparer des arguments pour pouvoir intervenir à temps et vérifier l'efficacité des mesures prises.

La présente étude basée sur les deux microrecensements sur le comportement de la population en matière de transports de 1994 et 2000 dresse pour la première fois un bilan détaillé de la mobilité des enfants en Suisse.

### Mobilité journalière

Les enfants et les adolescents sont plus mobiles que la moyenne. L'étude de 2000 montre que plus de 90% d'entre eux, soit très légèrement plus qu'en 1994, se sont déplacés le jour de référence. Le week-end, la part des personnes mobiles est inférieure à ce qu'elle est pendant le reste de la semaine. Le nombre de déplacements par jour et par personne en 2000 se situait entre 3,5 et 4 suivant les catégories, soit une progression de plus de 10% par rapport à 1994. L'évolution varie toutefois selon les motifs de déplacement: les déplacements pour la formation ont augmenté alors que les déplacements pour les loisirs sont restés stables.

La distance journalière ainsi que la durée des déplacements par personne et par jour ont considérablement augmenté entre 1994 et 2000 (15% pour la distance et 20% pour la durée). Mais si la distance a surtout augmenté chez les adolescents de 13 ans et plus, la durée, elle, a progressé dans toutes les catégories de jeunes (de 6 à 20 ans) et se situe au-dessus de la moyenne de la population totale. La formation (40%) et les loisirs (40%) sont les principaux motifs de déplacement des enfants et des adolescents.

### Disponibilité des moyens de transport

En 2000, les enfants et les adolescents étaient plus souvent en possession d'un abonnement de transports publics que 6 ans plus tôt. Entre 13 et 15 ans, un jeune sur trois en possédait un, un pourcentage qui passe à plus de deux tiers chez les 16-20 ans. La disponibilité d'un vélo est en revanche en légère régression même si le pourcentage est toujours d'environ 90%, et celle des vélomoteurs a fortement chuté.

En 2000, environ un dixième des 18-20 ans possédaient un permis de conduire moto et sur ce nombre, deux tiers disposaient d'une moto. Le nombre de jeunes possédant le permis de conduire auto et disposant d'une voiture a considérablement augmenté. En 2000, près de 60% des 18-20 possédaient un permis auto. Entre 1994 et 2000, l'accès illimité à une voiture pour cette catégorie d'âge a augmenté d'un tiers, passant de 17 à 22%.

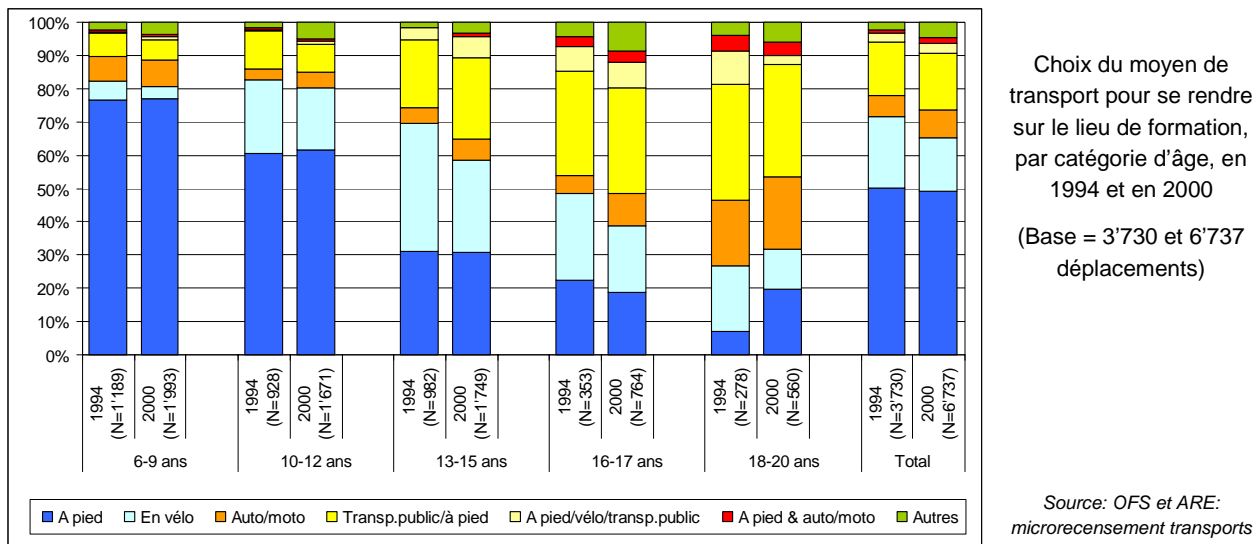
La proportion d'enfants et d'adolescents issus de ménages possédant plus d'une voiture a passé d'un quart à un tiers de 1994 à 2000. A l'inverse, la part de ménages sans voiture a baissé de 11 à 7%.

## Déplacements pour la formation

Pendant leur scolarité obligatoire, la plupart des enfants rentrent à la maison à midi. Une partie importante d'entre eux effectuée entre deux et quatre fois par jour le trajet de la maison à l'école et vice-versa, un chiffre qui baisse à partir de 16 ans.

La plupart des enfants habitent assez près de leur établissement scolaire. La majorité de ceux qui suivent l'école primaire parcourent moins d'un kilomètre pour se rendre de leur domicile à l'école, une distance qui augmente à partir de 16 ans. La durée moyenne de déplacement d'un élève du primaire pour se rendre à l'école est ainsi relativement brève. En 2000, elle était de moins de 10 minutes pour deux tiers des enfants et d'un peu plus de 20 minutes pour les ados de plus de 16 ans.

Pendant la scolarité obligatoire, les enfants vont à l'école surtout à pied et en vélo. Peu d'entre eux se font amener en voiture. L'utilisation du vélo est la plus forte chez les 10-15 ans alors qu'à partir de 16 ans, les jeunes utilisent davantage les transports publics ou un véhicule à moteur. L'utilisation du vélo a considérablement reculé de 1994 à 2000 alors que dans le même temps, celle des transports publics et des véhicules à moteur a augmenté.



## Déplacements pour les loisirs

Le jour de référence, environ deux tiers des enfants et des adolescents ont effectué au moins un déplacement pour les loisirs (en moyenne 2,5 déplacements). Avant 15 ans, deux tiers de ces déplacements font moins de 3 kilomètres. A partir de 16 ans, les distances commencent à augmenter même si les déplacements vraiment lointains restent plutôt rares. Les distances sont restées relativement stables entre 1994 et 2000, tandis que la durée moyenne des déplacements a augmenté.

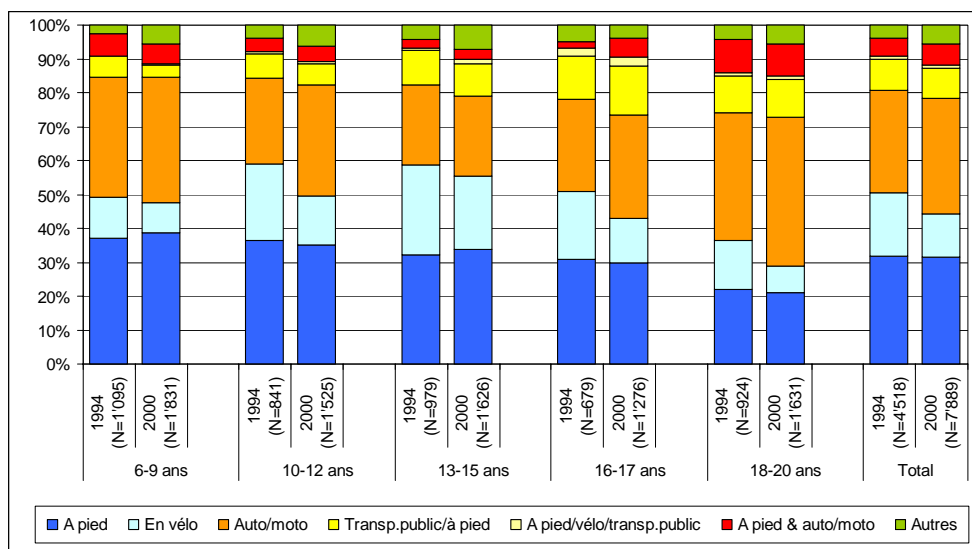
Le sport, les activités culturelles et la visite de connaissances comptent parmi les principales formes de loisirs des jeunes. Il faut y ajouter chez les jeunes enfants les activités de plein air (activités non sportives) et chez les adolescents les sorties au restaurant. Si les déplacements effectués pour les visites et les activités de plein air (activités non sportives) sont plutôt courts, ceux accomplis pour le sport et la culture sont plutôt longs.

La plupart des déplacements pour les loisirs sont accomplis à pied ou en véhicule motorisé (auto en tant que passager ou conducteur, moto). C'est chez les adolescents que le vélo est le plus utilisé. Quant aux transports publics, ils sont peu utilisés pour les loisirs. Les déplacements multimodaux sont également rares dans le domaine des loisirs. Enfin, on observe que dans le domaine des déplacements pour les loisirs, la marche à pied est restée stable, que le vélo a baissé d'un tiers et que les véhicules à moteur ont progressé entre 1994 et 2000.

Choix du moyen de transport pour les loisirs, par catégorie d'âge, en 1994 et en 2000

(Base = 4'518 et 7'889 déplacements)

Source: OFS et ARE: micro-recensement transports

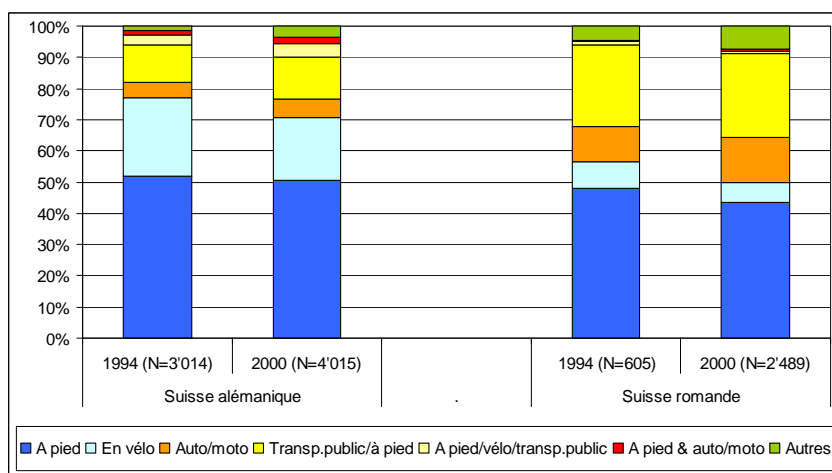


### Analyse détaillée des déplacements pour la formation et pour les loisirs selon différents critères

- Comparativement aux Suisse alémaniques, les Suisse romands se déplacent moins en vélo mais davantage en véhicule à moteur et avec les transports publics. Les Suisse alémaniques marchent aussi un peu plus que les Romands. Dans le domaine des déplacements pour la formation, la part du transport motorisé a augmenté en Suisse romande entre 1994 et 2000 alors que dans le même temps, celle du vélo et de la marche à pied diminuait. Cette tendance est moins marquée outre-Sarine. Dans le domaine des déplacements pour les loisirs, l'utilisation des transports publics a davantage baissé et celle des véhicules à moteur davantage augmenté en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Il est malheureusement impossible de procéder à une comparaison avec le Tessin, le nombre de déplacements étant trop faible.

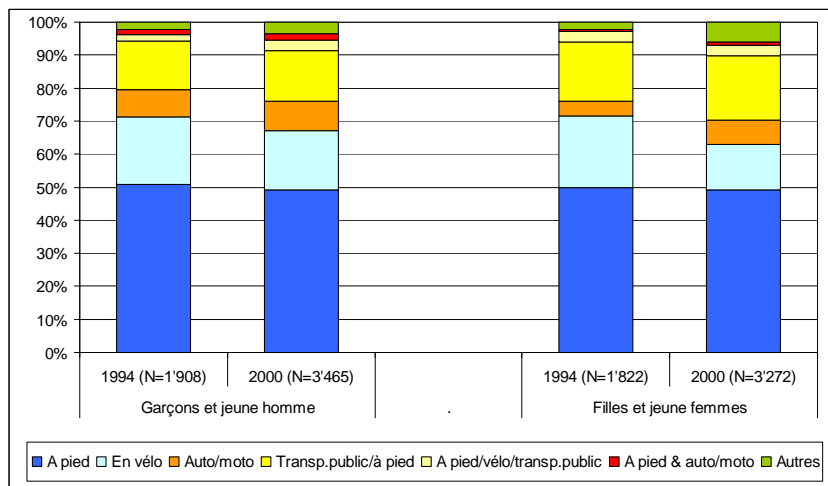
Choix du moyen de transport pour la formation, par région linguistique : enfants et adolescents de 6 à 20 ans, en 1994 et en 2000 (base = 3'619 et 6'504 déplacements)

Source: OFS et ARE: microrecensement transports



- Les enfants vivant à la campagne et, dans une moindre mesure, dans les agglomérations, ont des trajets un peu plus longs à accomplir que les enfants des villes et se déplacent davantage en vélo qu'à pied. Globalement, le vélo et la marche à pied affichent des parts à peu près égales dans toutes les catégories. Contrairement à une opinion largement répandue, on n'observe pas de différence significative entre ville et campagne au niveau de l'utilisation de la voiture pour amener les jeunes enfants à l'école et les ramener à la maison. Les adolescents vivant à la campagne empruntent davantage les transports publics et moins la voiture que ceux des villes.

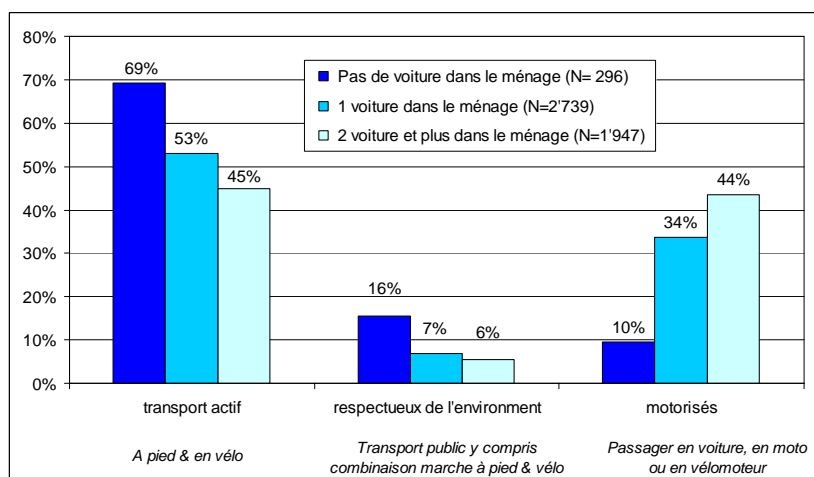
- Les garçons et les jeunes hommes se déplacent davantage en vélo que les filles et les jeunes femmes, qui, de leur côté, empruntent plus volontiers les transports publics. On n'observe pas de différence significative entre les deux sexes pour ce qui est de la marche à pied. Entre 1994 et 2000, l'utilisation du vélo a plus baissé et celle de la voiture plus augmenté chez les filles que chez les garçons.



Choix du moyen de transport pour la formation, par sexe : enfants et adolescents de 6 à 20 ans, en 1994 et en 2000 (base = 3'730 et 6'737 déplacements)

Source: OFS et ARE: microrecensement transports

- Les enfants et les adolescents étrangers se déplacent davantage à pied et en transports publics que les Suisses du même âge. Ces derniers prennent en revanche davantage le vélo et la voiture (en tant que conducteur ou passager). A partir de 18 ans, les jeunes étrangers sont plus «motorisés» que les Suisses et empruntent davantage les transports publics; ils se déplacent moins qu'eux en vélo et à pied.
- Plus un ménage possède de voitures, plus ses membres délaissent la marche à pied au profit de la voiture (en tant que conducteur ou passager). Les enfants et les adolescents de ménages sans voiture optent davantage pour des moyens de transport non-motorisés respectueux de l'environnement.



Parts des déplacements pour les loisirs effectués par les 6-20 ans par groupe de moyens de transport en fonction du nombre de voitures dans le ménage en 2000

(base = 4'982 déplacements)

Source: OFS et ARE: microrecensement transport

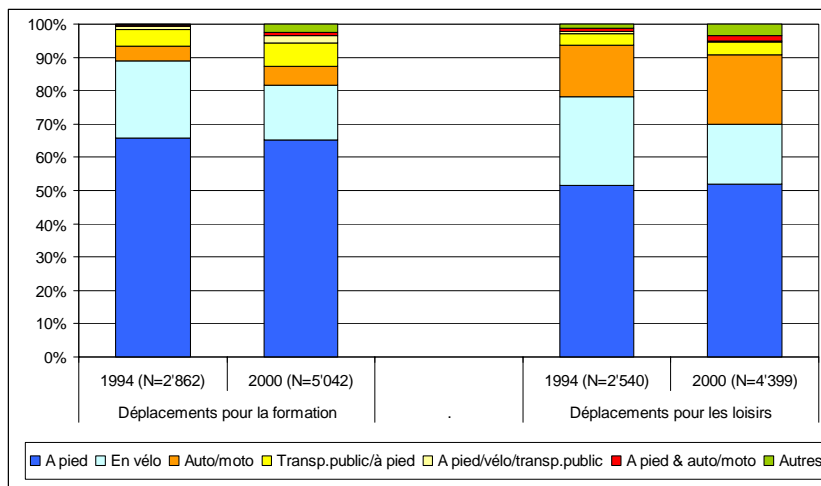
- Plus le nombre de vélos par ménage est important, plus les membres du ménage se déplacent en vélo et moins ils utilisent des moyens de transport motorisés. Ils ont également tendance à moins utiliser les transports publics.
- Plus le revenu d'un ménage est important, moins ses membres se déplacent à pied et plus ils optent pour les moyens de transport motorisés. A l'inverse, les personnes dont le revenu est le plus faible marchent le plus. Le vélo est un moyen de transport emprunté plutôt par les classes moyennes et supérieures.

- Plus la distance entre le lieu de domicile et le lieu de formation est courte, plus la part de la marche à pied et du vélo augmente. Les jeunes effectuent aussi volontiers à pied des déplacements pour leurs loisirs de moins de 1 km, voire 3 km pour certains. Près d'un tiers des déplacements de moins de 3 km sont effectués à l'aide de moyens de transport motorisés. Entre 1994 et 2000, l'utilisation du vélo pour parcourir de petites distances a diminué de façon inversement proportionnelle à celle de la voiture.

Choix du moyen de transport pour les déplacements pour se rendre sur le lieu de formation et pour les loisirs de moins de 3 km : enfants et adolescents de moins de 20 ans, en 1994 et en 2000

(Base = 2'862 et 5'042 déplacements pour la formation, 2540 et 4399 déplacements pour les loisirs)

Source: OFS et ARE: microrecensement transport



- Le plus souvent, les conditions météo n'ont pas d'influence sur le choix du moyen de transport pour se rendre à l'école, faute d'alternative. Comme l'utilisation des moyens de transport recouvre l'ensemble des activités de loisir, on ne décèle également pas d'influence des conditions météo sur le choix du moyen de transport. La voiture s'utilise par tous les temps, mais pour des motifs et des activités différents.
- Le vélo s'utilise principalement en été et en automne. Les déplacements à pied pour les loisirs sont plus fréquents en hiver et au printemps alors que la voiture s'utilise majoritairement en automne.

### Conclusions et recommandations

Ces analyses nous ont permis de formuler toute une série de conclusions, d'enseignements et de recommandations. Il s'agit d'une part de mesures à mettre en place sur le plan politique et de l'autre de propositions pour de futures enquêtes à réaliser aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du microrecensement. Cette étude devrait susciter de nouvelles recherches dans les deux champs d'investigation.

Le premier groupe de recommandations comprend des mesures encourageant la marche à pied et le vélo pour les déplacements à courte distance et pour rendre plus attrayants les déplacements synonymes d'activité physique. Il s'agit aussi d'encourager les personnes vivant dans des ménages sans voiture à persévérer dans leur comportement respectueux de l'environnement et stimulant l'activité physique. Il convient de procéder à des analyses approfondies pour appréhender les raisons du recul du vélo, des différences observées entre les régions linguistiques et entre les sexes ainsi que les conséquences à long terme des expériences faites par les jeunes sur leur futur comportement en matière de mobilité.

Il serait bon d'étudier dans le cadre de futures enquêtes les comportements en matière de transports des enfants de moins de 5 ans et des personnes vivant dans des institutions ainsi que les raisons de la non-mobilité le jour de référence. Comme nous ne disposons d'aucune donnée sur la mobilité sans but précis (jeu, exercice) des enfants et des adolescents, il est proposé de procéder à une étude régulière séparée de ce thème. Les futurs microrecensements devraient par ailleurs s'intéresser à l'âge, au sexe des personnes accompagnées ainsi qu'à la raison. De plus, il serait utile d'étudier et de modifier les catégories d'activités de loisir. Enfin, une densification de l'échantillon de l'enquête dans la région italophone (Tessin) permettrait de procéder à une comparaison des déplacements pour la formation et les loisirs pour toute la Suisse.



## Summary

The physical activity of children, adolescents and young adults is becoming a matter of increasing concern to the public and to the research community. Research results indicate that a growing proportion of children and young people are not enough physically active, and this naturally has negative health consequences. The integration of walking, cycling, skating, riding scooters and the like into daily activities plays a special role in the promotion of physical exercise. These modes of transport, however, are not just important for health reasons. They also have major significance for children's social life and contribute to the sustainable development of the entire society.

Experience in other countries has shown that everyday physical activities like walking to school are being replaced increasingly by trips in cars. Initial general evaluations in Switzerland show that this trend has just begun in Switzerland. It is therefore important to identify and document this development in its early phase in order to prepare arguments and to plan early intervention efforts so that the success of such efforts can be reviewed.

The present study, which is based on an evaluation of the two microcensuses on travel behaviour carried out in Switzerland in 1994 and 2000, describes in detail for the first time the current level of everyday mobility of children, adolescents and young adults.

### Daily mobility

Children, adolescents and young adults are more mobile than the overall average. Over 90% of them were going somewhere on the survey date in 2000. That's slightly more than in 1994. On the weekend, the percentage of mobile individuals is lower than the weekly average. In 2000, 3.5 to 4 trips per person were made each day. This is about 10% more than in 1994. The trend differed, however, according to the purpose of the trip: the number of trips for educational or training purposes increased, whereas the number of trips related to leisure-time activities remained stable.

The distance covered per day and the daily travel time increased sharply on average for all individuals between 1994 and 2000 – by 15% and 20%, respectively. While the distances increased very significantly for adolescents and young adults aged 13 years and older, the increase in travel time is found in all the 6- to 20-year-old age groups and is above the average for the population as a whole. Education and leisure activities are the two most important travel reasons for children, adolescents and young adults, and each of these reasons accounts for about 40% of all trips.

### Access to means of transport

More children, adolescents and young adults had a public transit pass in 2000 than in 1994. Every third young person between ages 13 and 15 had a pass in 2000. In the 16- to 20-year-old age group, this proportion rose to somewhat over two-thirds. On the other hand, access to a bicycle decreased slightly, although it still remained at about 90%. A significant decline was found in availability of mopeds.

About 10% of 18- to 20-year-olds had a license for motorcycles in 2000. Of this number, just under 66% also had a motorcycle at their disposal. The percentage of individuals having a driver's licence and a car at their disposal increased markedly. Almost 60% of 18- to 20-year-olds had a driver's license in 2000. Unrestricted access to a car (with reference to all individuals in this age group) increased by one-third between 1994 (17%) and 2000 (22%).

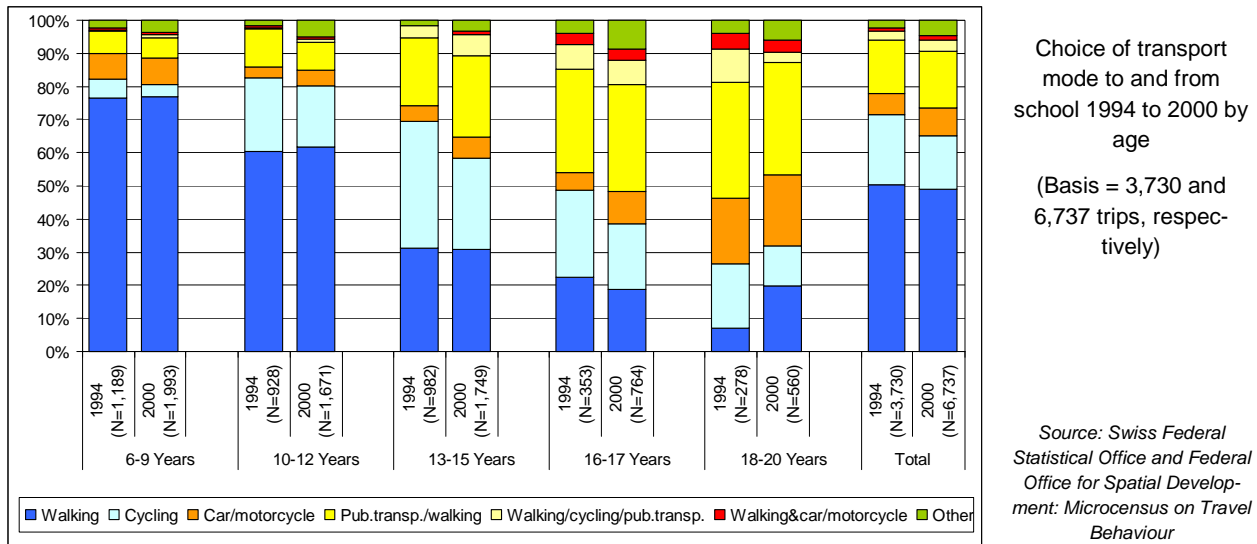
The proportion of children, adolescents and young adults living in households having more than one car increased between 1994 and 2000 to 33%, up from 25%. On the other hand, the proportion of young people from households without cars dropped to 7% from 11%.

## Travel to and from school

During the years of compulsory schooling, most children return home at noontime. The majority of children make the trip to or from school between two and four times per day. Young people aged 16 years and older make fewer trips.

Most children live relatively close to school. For the large majority of primary schoolchildren, the distance between their home and school is less than one kilometre, whereas the distances are greater for young people aged 16 years and older. The average travel time to or from school for a primary school child is therefore short. For two-thirds of the children in 2000, it was less than 10 minutes. Young people aged 16 years and older have an average travel time of somewhat more than 20 minutes.

Walking and cycling are the most important modes of transport during the years of compulsory schooling. The proportion of car rides tends to be low. The percentage of trips by bicycle is highest for 10- to 15-year-olds, of all age groups. Young people 16 years of age and older frequently travel by public transport or a motorized vehicle. The cycling percentage dropped significantly between 1994 and 2000, while the percentages for motorized and public transport increased.



## Travel to and from leisure activities

About two-thirds of children, adolescents and young adults travelled for the purpose of leisure activities on the key date of the survey and made about 2.5 such trips. Up to the age of 15, two-thirds of these trips for leisure purposes are shorter than three kilometres. For individuals aged 16 years and older, the distances increase, although only a few trips are very far. The distances remained more or less stable between 1994 and 2000, but the average travel time increased.

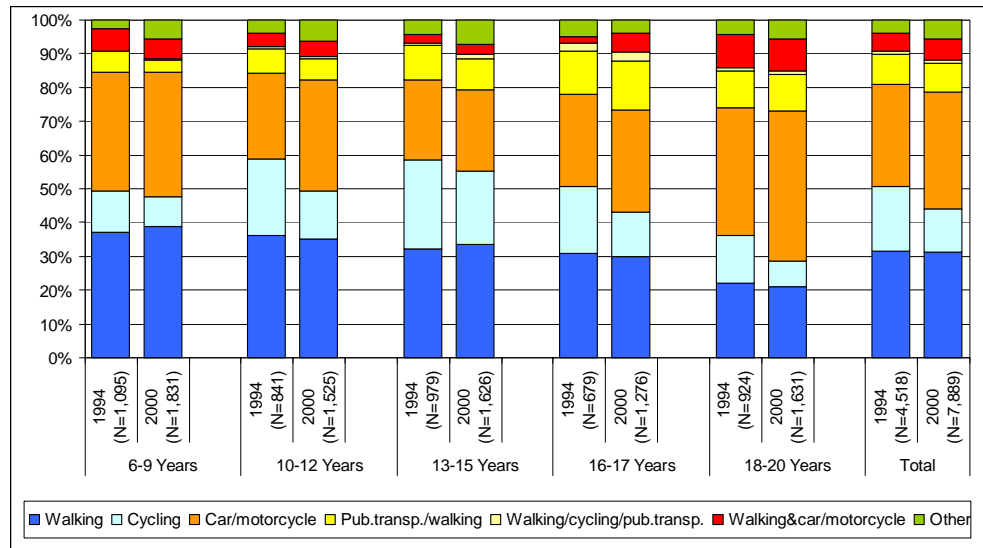
The most frequent leisure-time activities are visits (to friends and family), sports and cultural activities. For younger children, non-athletic outdoor activities are also included, and for adolescents and young adults there are also trips connected with eating out. Trips made for visiting purposes and non-athletic outdoor activities tend to be short, whereas those for sports and cultural activities tend to be longer.

Most trips for leisure activities are made on foot or by motorized vehicle (riding in or driving a car, motorcycle, etc.). The proportion of bicycle trips is greatest among adolescents and young adults. Public transport accounts for only a small percentage of travel for leisure activities. Striking is the fact that the percentage of combined forms of mobility for trips to leisure activities is low. Between 1994 and 2000, the proportion of trips made by walking remained stable, while the cycling percentage dropped sharply – by about one-third – and the motorized travel percentage increased.

Choice of transport mode to/from leisure activities 1994 to 2000 by age

(Basis = 4,518 and 7,889 trips, respectively)

Source: Swiss Federal Statistical Office and Federal Office for Spatial Development: Microcensus on Travel Behaviour



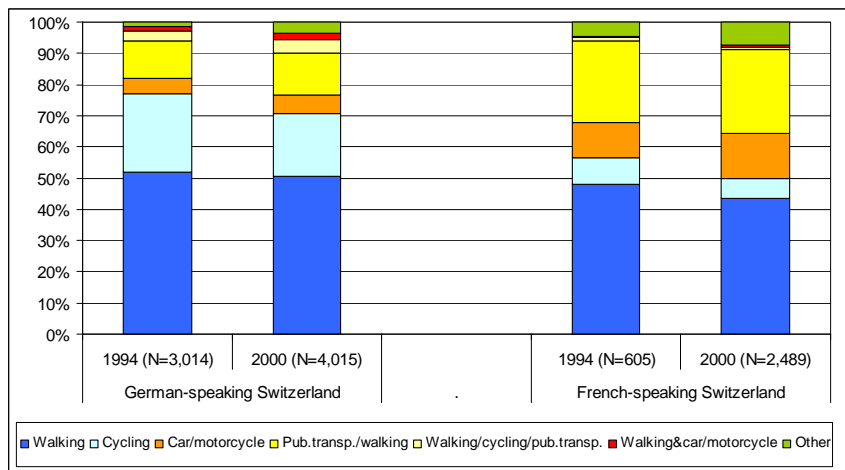
**Detailed analysis of travel to and from school and leisure activities based on various criteria**

- Proportionately, more trips are made by motorized vehicle and public transport and fewer trips by bicycle in French-speaking Switzerland than in German-speaking Switzerland. Walking is somewhat more frequent in German-speaking Switzerland. For getting to and from school or vocational training, the percentages for motorized transport increased and the percentages for walking and cycling decreased between 1994 and 2000 in French-speaking Switzerland. This trend was less pronounced in German-speaking Switzerland. As for travel to and from leisure activities, the trips by public transport decreased more sharply and the motorized trips increased more sharply than in German-speaking Switzerland. A comparison with Ticino (Italian-speaking Switzerland) is not possible since the number of trips in the survey is too low.

Choice of transport mode to/from school 1994 to 2000 by language region: 6- to 20-year-olds

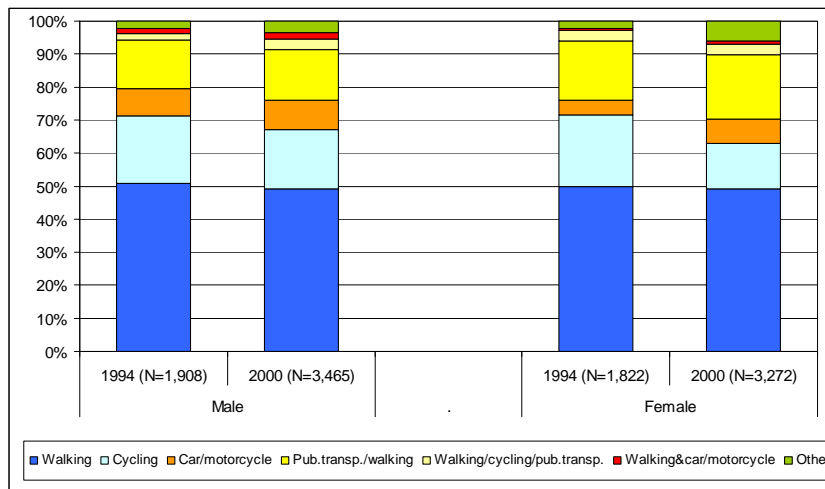
(Basis = 3,619 and 6,504 trips, respectively)

Source: Swiss Federal Statistical Office and Federal Office for Spatial Development: Microcensus on Travel Behaviour



- Children in rural areas – and to some extent also in suburban areas – more often use their bicycle instead of walking for their somewhat longer distances compared to children in urban areas. Taken together, the walking and bicycling percentages are about the same everywhere. Contrary to popular assumptions, there is no significant difference between urban and rural areas when it comes to the percentage of younger children that get driven to and from school by car. Among adolescents and young adults, the percentage using public transport is higher in cities than in rural areas, whereas the situation is reversed for the percentage using cars.
- Boys and young men travel more frequently by bicycle than girls and young women, whereas the latter travel more often by public transport. The difference between genders is small when it comes to

walking. The cycling percentage declined and the percentage of motorized travel increased more sharply for females than for their male counterparts between 1994 and 2000.

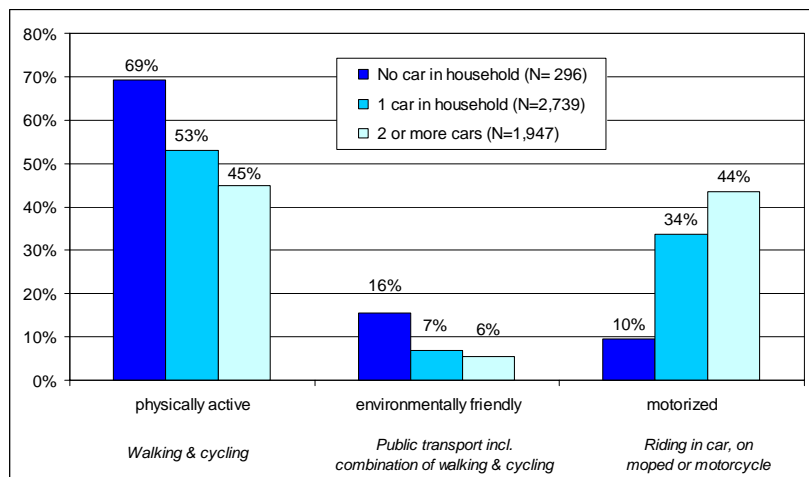


Choice of transport mode to/from school by 6- to 20-year-olds in 1994 and 2000 by gender

(Basis = 3,730 and 6,737 trips to or from school, respectively)

Source: Swiss Federal Statistical Office and Federal Office for Spatial Development: Microcensus on Travel Behaviour

- Foreign children and adolescents walk more often and take public transport more often than their Swiss counterparts. The latter, on the other hand, travel more often by bicycle or in cars, as passengers or drivers. Young foreign adults aged 18 years and older travel more frequently by motor vehicle and public transport than young Swiss adults and go less often on foot or by bicycle.
- The more cars in a household, the lower the walking percentage and the greater the percentage of travel by a car, either as passenger or driver. Children and young people from households that do not have a car travel very frequently using physically active and environmentally friendly modes of transport.



Percentages of trips to/from leisure activities made by 6- to 15-year-olds using physically active, environmentally friendly or motorized methods in 2000 according to number of cars in household

(Basis = 4,982 trips for leisure activities)

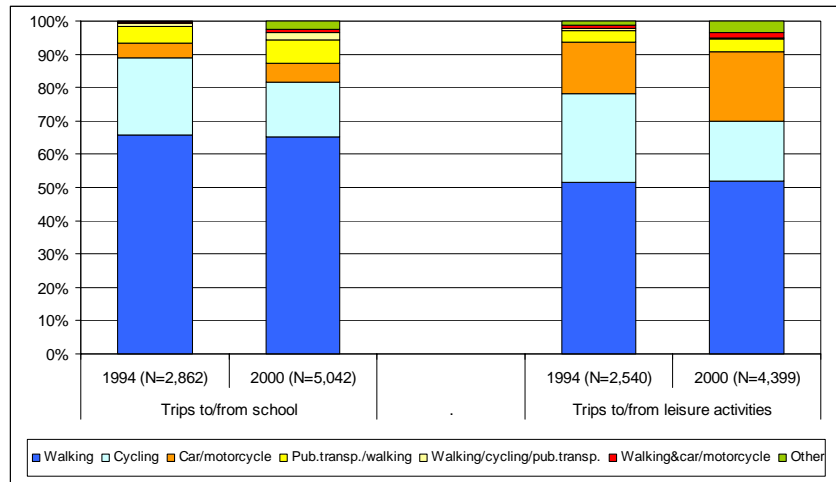
Source: Swiss Federal Statistical Office and Federal Office for Spatial Development: Microcensus on Travel Behaviour

- The more registered bicycles per person in a household, the greater the cycling percentage and the lower the number of motorized trips. The percentage of trips made with public transport also tends to be lower.
- The walking percentage tends to decrease with increasing household income, whereas the percentage for motorized travel increases. The lowest income brackets account for the most trips made by walking. The bicycle tends to be a mode of transport more for the middle and higher income brackets.
- The shorter the distance between home and school, the more readily children and young people walk or ride a bicycle. Trips of up to one or even three kilometres for leisure activities are also frequently made by walking. Just under one-third of trips up to three kilometres are made by motor vehicle. Between 1994 and 2000, the percentages of cycling trips over short distances declined, while the percentage of motorized trips increased over these distances.

Choice of transport mode for trips of 3 km or less to/from school and leisure activities by 6- to 20-year-olds in 1994 and 2000

(Basis = 2,862 and 5,042 trips to/from school and 2,540 and 4,399 trips to/from leisure activities)

Source: Swiss Federal Statistical Office and Federal Office for Spatial Development: *Microcensus on Travel Behaviour*



- For children, adolescents and young adults, the choice of mode of transport for getting to school is largely not determined by weather because of the lack of alternatives. There is no clear correlation between mode of transport and weather for leisure activity travel, either. Trips are made by car in both good and bad weather, but the destination or activity differs.
- Most trips by bicycle are made in the summer and the autumn, proportionately. Most travel to and from leisure activities is done by walking in the winter and the spring and by car in the autumn.

### Conclusions and recommendations

A number of findings, conclusions and recommendations can be formulated on the basis of these analyses. One category includes measures for political implementation, while another consists of proposals for future surveys both in conjunction with and separate from the Swiss microcensus. In both areas, it is recommended that further research projects be undertaken.

The first group of recommendations includes measures promoting walking and cycling for short distances and making physically active travel more attractive. In addition, steps should be taken to support individuals in car-free households and related lifestyles since these individuals travel in especially physically active and environmentally friendly ways. More in-depth analysis is desirable regarding the reasons for the decline in cycling, the differences relating to language region and gender, and the long-term impact of mobility experience in childhood and youth on later mobility habits.

For future surveys, it is proposed that the transport habits of children under five years of age and individuals in institutions also be included and that the list of reasons for non-mobility on the key date of the survey be revised. Since data on non-destination-oriented mobility (such as play) of children and young people is not included, a regular separate survey for this purpose is proposed. The age, gender and travel purpose of accompanied individuals should be included in future micro-censuses, and the categorization of leisure activities should be changed. A more extensive survey in Italian-speaking Switzerland (Ticino) would make it possible to compare school- and leisure-related mobility throughout Switzerland.



# 1. Einleitung und Grundlagen

## 1.1 Ausgangslage und Ziel

Fast zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung leidet heute unter Bewegungsmangel. Verschiedene Umstände weisen darauf hin, dass der im Alltag integrierten Bewegung zu Fuss, mit dem Velo, Inline-Skates, Trottinettes u. ä., in der Bewegungsförderung bei zuvor Inaktiven eine besondere Rolle zukommt. Diese Verkehrsmittel sind aber nicht nur aus gesundheitlichen Gründen, sondern auch für das soziale Leben der Kinder wichtig und stellen einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der gesamten Gesellschaft dar.

Das Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen gewinnt in der Öffentlichkeit und der Wissenschaft zunehmend an Interesse. Es gibt zwar noch keine international anerkannten Standards, das Bewegungsverhalten von Kindern zu messen, verschiedene Studien weisen aber darauf hin, dass Kinder heute tatsächlich inaktiver sind als früher. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass Alltagsbewegungen wie der Schulweg zu Fuss zunehmend durch Autofahrten ersetzt werden. Erste summarische Auswertungen in der Schweiz zeigen, dass dieser Trend in der Schweiz wohl erst angefangen hat. Es gilt deshalb, diese Entwicklung frühzeitig aufzuzeigen und zu dokumentieren, um Argumente aufzubereiten und rechtzeitig Interventionen zu planen und deren Erfolge überprüfen zu können.

Die vorliegende Studie stellt anhand einer Auswertung der beiden Mikrozensus zum Verkehrsverhalten von 1994 und 2000 erstmals den heutigen Stand der Alltagsmobilität von Kindern und Jugendlichen detailliert dar. Dabei sind insbesondere die folgenden Forschungsfragen von Interesse:

- Wie verändert sich das Verkehrsverhalten der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren? In welchem Alter gibt es markante Veränderungen?
- Welches sind die wichtigsten Wegzwecke und über welche Verkehrsmittel verfügen Kindern und Jugendliche in welchem Alter?
- Wie sind die Ausbildungs- und Freizeitwege der Kinder und Jugendlichen strukturiert? Wie lange dauern die Wege, wie weit führen sie, zu welcher Tageszeit werden sie unternommen und mit welchen Verkehrsmitteln?
- Welche Bedeutung haben die bewegungsaktiven Wege zu Fuss und mit dem Velo?
- Welchen Einfluss hat der Wohnort auf das Verkehrsverhalten – unterschieden nach Urbanitätsgrad (Stadt, Agglomeration, Land) oder nach Sprachregion (Deutschschweiz, Romandie, Tessin)?
- Welche Faktoren beeinflussen die Verkehrsmittelwahl, zum Beispiel auf Schulwegen?
- Gibt es Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Knaben und Mädchen?
- Verändert sich das Verkehrsverhalten über die Zeit (d.h. zwischen 1994 und 2000) und wenn ja, wie verändert es sich?
- Welche Vorschläge können aufgrund der Analyse für künftige Erhebungen des Mikrozensus Verkehrsverhalten gemacht werden?

Mit der vorliegenden Arbeit wird die Basis für die Fortschreibung und Ergänzung durch künftige Resultate des Mikrozensus Verkehrsverhalten gelegt, um damit die langfristigen Mobilitäts-Entwicklungen bei Kindern und Jugendlichen sichtbar zu machen.

## 1.2 Aufbau des Berichts

Die Mobilität lässt sich anhand einer Fülle von Kennzahlen beschreiben. Dieser Bericht konzentriert sich im Wesentlichen auf vier Bereiche: die Mobilität über den Tag gesehen (Kapitel 2), die Ausbildungswege (Kapitel 3) und die Freizeitwege (Kapitel 4). Diese Kapitel beziehen sich im Sinne einer Bestandesaufnahme auf die Daten aus dem Jahr 2000. In Kapitel 5 wird ein Vergleich der wichtigsten Kenngrößen zwischen 1994 und 2000 angestellt und einige Entwicklungen aufgezeigt. Bei den Schlussfolgerungen geht es sowohl um inhaltlich-politische als auch um methodisch-erhebungstechnische Vorschläge für künftige Erhebungen des Mikrozensus Verkehrsverhalten.

Bei der Konzeption der Auswertung und der Analyse der Daten hat sich eine Reihe von inhaltlichen und methodischen Fragen ergeben. Zum einen sind es Probleme, die sich spezifisch bei der Erfassung und Darstellung des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen stellen. Dazu gehören zum Beispiel:

- Die Bildung von aussagekräftigen Altersklassen
- Das Problem der Begleitwege wenn keine Angaben zum Wegzweck der begleiteten Person vorliegen
- Die Erfassbarkeit der Mobilität von Kindern, da nicht-zielgerichtete und zielgerichtete Bewegungsaktivitäten von Kindern häufig ineinander übergehen.

Zum anderen haben sich auch einige Grundprobleme gezeigt, die bei allen Auswertungen zum Verkehrsverhalten auftauchen, die aber oft einfach übergangen werden. Dazu gehören unter anderem:

- Der Einbezug von Personen, die am Stichtag nicht mobil waren – durchschnittliche Mobilität der ganze oder der mobilen Bevölkerung
- Das Problem der Mittelwerte bei Dauer und Distanzen – Verzerrungen durch einseitige Verteilungen
- Die „Ausgänge“ und Wegketten – Bedeutung und Folgen, z.B. für die Verkehrsmittelwahl
- Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl – Ebene der Wege, Etappen oder in einer neuen Form

Mit Ausnahme der Bildung von Altersklassen, die im folgenden Unterkapitel dargelegt wird, werden all diese Fragen und Probleme jeweils in grün unterlegten Kästchen im Text dargestellt. Sie sollen nicht nur auf die methodischen und inhaltlichen Beschränkungen der vorliegenden Studie aufmerksam machen, sondern generell für entsprechende Fragen bei Auswertungen sensibilisieren.

Die Ausarbeitung dieses Berichts wurde vom Bundesamt für Sport ermöglicht und vom Bundesamt für Strassen unterstützt. Der Autor dankt den Mitgliedern der Begleitgruppe: Eva Martin (Bundesamt für Sport, Magglingen, Leitung), Charlotte Braun-Fahrländer (Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel), Marc Gindraux (Bundesamt für Statistik, Sektion Verkehr, Neuchâtel) und Heidi Meyer (Bundesamt für Strassen, Bereich Langsamverkehr, Bern) herzlich für ihre Unterstützung bei der Entwicklung des Konzepts, der Analyse und der Diskussion von Entwürfen zu diesem Bericht.

### 1.3 Datengrundlagen

Das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung wird seit 1974 mittels eines Mikrozensus rund alle fünf Jahre systematisch durch das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumplanung (ARE) erfasst. Die eingesetzten Forschungstechniken haben sich im Laufe der Zeit stark verbessert. Die inhaltliche Differenzierung hat aber auch zur Folge, dass in vielen Fällen Vergleiche über die Zeit sehr schwierig sind. Dies gilt insbesondere bezüglich der lange Zeit unterschätzten Fusswege sowie der Altersgruppen unter 10 Jahren. Beides interessiert hier besonders.

Mit dem Mikrozensus 1994 wurde erstmals das so genannte Weg-Etappenkonzept eingeführt und Kinder ab 6 Jahren einbezogen. Dies ermöglicht eine detaillierte Erfassung des Verkehrsverhaltens. Somit stehen mit den Mikrozensus 1994 und 2000 relativ gut vergleichbare Grundlagen bereit. In beiden Erhebungen wurden jeweils 1-2 Personen ab 6 Jahren eines zufällig ausgewählten Haushalts mittels eines computergestützten telefonischen Interviews (CATI) über ihr Verkehrsverhalten an einem Stichtag befragt. Bei Kindern unter 16 Jahren sowie bei Menschen mit Behinderung oder einer Krankheit, die nicht in der Lage waren, ein Interview zu geben, waren Stellvertreter-Interviews (so genannte Proxy-Interviews) zugelassen (vgl. Kasten auf folgender Seite).

Die Befragungen wurden über das Jahr verteilt. Voraussetzung für die Teilnahme an den Interviews war die Beherrschung einer Landessprache sowie ein Telefonanschluss. Bei den Haushalts- wie den Personeninterviews wurde in beiden Jahren eine hohe Ausschöpfung erreicht.

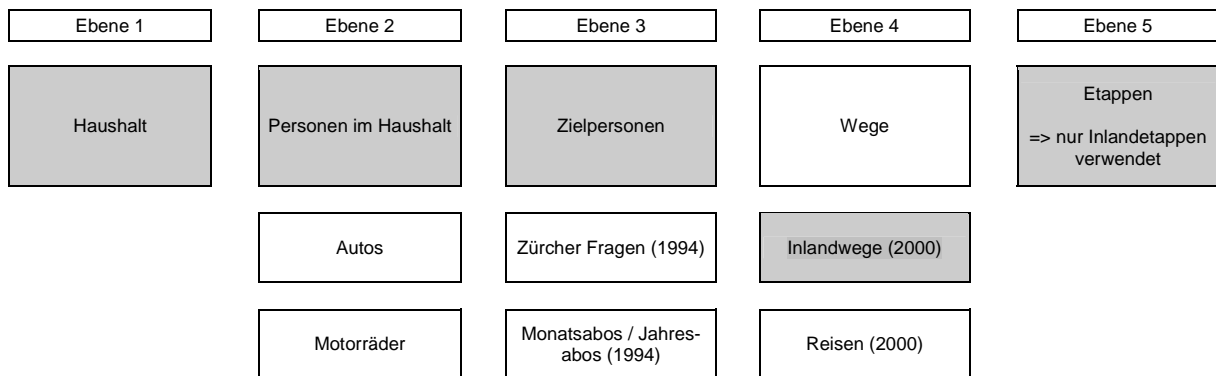
Tabelle 1: Zahl der befragten Haushalte und Zielpersonen inkl. Ausschöpfungsrate

	Haushalte	Auschöpfung Haushalte	Zielpersonen	Auschöpfung Zielpersonen
1994	16'570	74,8%	18'020	93,4%
2000	27'918	78,6%	29'407	89,7%

Quelle: BFS und ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten<sup>1</sup>

Der Mikrozensus 1994 besteht aus zehn und der Mikrozensus 2000 aus neun Datenfiles. Sie sind hierarchisch in verschiedenen Ebenen aufgeteilt (grau die in der vorliegenden Studie verwendeten Files):

Abbildung 1: Datenfiles der Mikrozensus 1994 und 2000 nach Ebenen



<sup>1</sup> Alle Abbildungen und Tabellen in diesem Bericht basieren auf den Daten der beiden Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000 des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Auf die zusätzliche Nennung der Quelle bei jeder einzelnen der folgenden Tabellen und Abbildungen wird deshalb verzichtet.

Die einzelnen Files enthalten Angaben zu den folgenden Merkmalen (Auswahl)

Ebene Haushalt:	(Wohn-)Gemeinde, Kanton, Grossregion, Urbanisierungsgrad, Sprachregion, Haushalt-einkommen, Fahrzeuge im Haushalt
Ebene Personen im Haush:	Führerscheinbesitz, öV-Abonnemente
Ebene Zielpersonen:	Alter, Geschlecht, Ausbildung, Erwerbstätigkeit, Nationalität (CH/nicht-CH), Fahrzeug-Verfügbarkeit (Velo, Mofa, Motorrad oder Auto), Wetter am Stichtag, Wochentag, Saison, Mobilität (Ja/Nein)
Ebene Wege:	Wegzweck, Wegdauer, Unterwegszeit, Wegdistanz, (1994 auch: wichtigstes Verkehrsmittel, auch mitbenutztes Verkehrsmittel, Wegart)
Ebene Etappen:	Etappenzweck, Etappendauer, Etappendistanz, Verkehrsmittel, (2000 auch: Fahrausweise in Verkehrsverbänden)

Die Frage nach Monats- und Jahresabos sowie die „Zürcher Fragen“ wurden 1994 als separate Files dargestellt, im Mikrozensus 2000 sind sie – zusammen mit weiteren Fragen aus Verdichtungsgebieten – im Datenfile „Etappen“ sowie „Personen im Haushalt“ integriert. Im Jahr 2000 wurde je ein separater File „Inlandwege“ sowie „Reisen“ erstellt.

Bei den Wegen wurden nur Inlandwege ausgewählt, um die Vergleichbarkeit mit dem MZ 1994 zu gewährleisten. Für die Auswertungen wurden die ausgewählten Files miteinander verknüpft und auf drei Ebenen aggregiert: Ebene Person/Tagesmobilität, Ebene Wege und Ebene Etappen.

Tabelle 2: Aggregation der Datenfiles mit entsprechender Basis der Nennungen

	1994	2000
Ebene Person/Tagesmobilität	Basis = 18'020 Zielpersonen	Basis = 29'407 Zielpersonen
Ebene Wege	Basis = 58'315 Wege (Inland)	Basis = 102'867 Inland-Wege
Ebene Etappen	Basis = 84'885 Etappen (Inland)	Basis = 142'468 Inlandetappen

Die Stichprobenerhebung bedarf für die Datenaufbereitung eines Gewichtungsverfahrens, um Verzerrungen aufgrund von Stichproben-Ungenauigkeiten, von äusseren Einflüssen sowie Verdichtungen auszuschliessen. Zwei Gewichtungsvariablen werden angewendet: ein Personen- bzw. ein Haushaltsgewicht. Bei Aussagen zu Personen wird ersteres, bei Aussagen zu Haushalten letzteres angewendet. In den Auswertungen ist für die Eruiierung der Prozentwerte immer mit den gewichteten Daten gerechnet worden. Dort wo die Angabe der Stichprobengrösse „N“ angezeigt ist, wird die effektive (nicht gewichtete) Grösse angegeben. Das heisst zugleich, dass die im Bericht angegebenen Prozentwerte und die Zahl der Fälle „N“ nicht voneinander hergeleitet werden können, da der Gewichtungsfaktor fehlt.

Für weitere Angaben zur Datenstruktur, zur Methodik, dem Vorgehen der Datenerhebung (Stichprobe) und dem Gewichtungsverfahren ist auf die Publikationen im Literaturverzeichnis verwiesen. Die Ergebnisse der beiden Mikrozensen sind veröffentlicht als BFS/GVF 1996 und BFS/ARE 2001. Der Bericht des Mikrozensus 2000 mit weiteren Informationen und Tabellen kann auch von der Website des Bundesamtes für Statistik herunter geladen werden: [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) (⇒ Infothek ⇒ Erhebungen, Projekte, Quellen ⇒ Thema: 11 Verkehr und Nachrichtenwesen ⇒ Mikrozensus Verkehrsverhalten)

#### Proxy-Interviews: Interviews mit StellvertreterInnen der Kinder

Gerade jüngere Kinder sind noch wenig in der Lage, detailliert über ihre Mobilitätsgewohnheiten Auskunft zu geben. Deshalb kann im Rahmen eines so genannten Proxy-Interviews ein/e StellvertreterIn für das Kind antworten – eine Möglichkeit, die auch für Personen offen steht, die wegen Krankheit oder Behinderung nicht in der Lage sind, ein Interview zu geben. Für 85 Prozent der 6- bis 9-jährigen und rund die Hälfte der 10- bis 12-jährigen Kinder haben StellvertreterInnen geantwortet. Bei den 13- bis 15-jährigen beträgt dieser Anteil immer noch etwa 20 Prozent. Nachher fällt der Anteil auf zwischen 1.7 bis 3.5 Prozent. Ob die stellvertretend antwortenden Personen immer über alle vorgenommenen Wege im Bild waren, muss offen bleiben.

## 1.4 Bildung von Altersklassen

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist entsprechend der Altersentwicklung grossen Veränderungen unterworfen. Es kann nicht von einem homogenen Verkehrsverhalten ausgegangen werden. Um die Komplexität von Auswertungen zu reduzieren und um statistisch genügend grosse Fallzahlen zu erhalten, müssen Altersgruppen gebildet werden. Die Frage ist, nach welchen Kriterien eine Alterseinteilung vorgenommen werden soll. Denn es soll vermieden werden, dass Durchschnittswerte wichtige Veränderungen überdecken. Zugleich ist aber auch darauf zu achten, dass mit der Einteilung nicht Artefakte geschaffen werden, d.h. sich über die Zeit oder durch äussere Umstände sich verändernde Faktoren als Fixpunkte genommen werden.

In den offiziellen Auswertungen der beiden Mikrozensus 1994 und 2000 wurden die folgenden Altersgruppen gebildet:

Mikrozensus 1994: 6 bis 9 Jahre, 10 bis 13 Jahre und 14 bis 17 Jahre

Mikrozensus 2000: 6 bis 9 Jahre, 10 bis 14 Jahre und 15 bis 17 Jahre.

In beiden Auswertungen wurde jedoch meist auf eine detaillierte Darstellung verzichtet und die Gruppe der 6- bis 17-jährigen insgesamt dargestellt.

Die voneinander abweichenden Altersklasseneinteilungen der beiden Mikrozensus deuten darauf hin, dass eine Gruppierung nicht einfach ist. Es stellt sich also die Grundsatzfrage, nach welchen Kriterien eine Einteilung erfolgen soll. Im Folgenden werden einige Überlegungen zu möglichen Anhaltspunkten gegeben und dann mit dem Datenmaterial aus dem Mikrozensus verglichen.

### Kriterium: Ausbildung / Schulstufen

In der Schweiz gelten grundsätzlich neun obligatorische Schuljahre. Sie sind aufgeteilt in die Primarschule und eine Sekundarstufe I. Davor gibt es eine (noch) nicht überall obligatorische Vorschulstufe (Kinderkarten) und danach die Sekundarstufe II mit Maturitäts-, Fachmittel-, Berufsschulen etc. Je nach Kanton sind die Stufen unterschiedlich organisiert. Da normalerweise mit jeder höheren Stufe auch die Distanz zwischen Wohnort und Schule zunimmt, wirkt sich dies auf das Verkehrsverhalten aus.

### *Dauer des Kindergartens und Übertritt in die Primarschule*

Obwohl der Kindergarten in der Mehrheit der Kantone (noch) nicht obligatorisch ist, besuchen ihn die meisten Kinder für ein oder zwei Jahre. Der Übertritt vom Kindergarten in die Primarschule ist in den meisten Kantonen frühestens mit 6 Jahren möglich. Man kann davon ausgehen, dass ein Teil der Kinder mit 6 Jahren noch im Kindergarten, ein Teil bereits in der Schule ist. Einige wenige werden zuhause sein. Ab 7 Jahren dürften die meisten Kinder in der Primarschule sein. Mit der Einführung der geplanten Grundstufe wird dieser Übergang in Zukunft noch flüssiger werden.

### *Dauer der Primarschule und Übertritt in die Sekundarstufe I*

In 20 Kantonen beträgt die Dauer der Primarschule 6 Jahre. In 6 Kantonen beträgt sie 4 bzw. 5 Jahre. Es sind dies die Kantone BS und VD (4 Jahre) sowie AG, BL, NE, TI (5 Jahre) (Stand 2004). Das bedeutet, dass die meisten Kinder im Alter von etwa 12 Jahren in die Sekundarstufe I wechseln. Der Trend führt allgemein zu mehr Blockzeiten in dieser Altersgruppe sowie in Richtung Tagesschulen und teilweise auch Privatschulen. Diese Entwicklungen haben einen Einfluss auf die Zahl der Wege/Etappen sowie auf die Dauer und die Distanzen der Wege.

### *Dauer der Sekundarstufe I und Übertritt in Sekundarstufe II bzw. ins Berufsleben*

Die Sekundarstufe I dauert drei Jahre. Daran kann sich die Sekundarstufe II anschliessen, z.B. Maturitäts-, oder Berufsschule mit einer Lehre. Da die obligatorische Schulzeit abgeschlossen ist, kann auch der Übertritt ins Erwerbsleben erfolgen. Für das Verkehrsverhalten sind im Alter von etwa 15 Jahren grössere Veränderungen zu erwarten.

### Kriterium: Bedingungen zur Benützung von Verkehrsmitteln

Neben der Ausbildung haben auch die Möglichkeiten bzw. die Bedingungen für die Benützung von Verkehrsmitteln einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen. Die folgenden Elemente sind relevant:

#### *Benützung des öffentlichen Verkehrs*

Kinder ab 6 Jahren werden im öffentlichen Verkehr zahlungspflichtig – sie bezahlen bis zum 16. Altersjahr die Hälfte. Zahlreiche Jugendliche besitzen für den Schulbesuch Streckenabonnemente, die auch in der Freizeit genutzt werden können. Das 1997 eingeführte SBB-Jugendangebot „Gleis7“, erlaubt allen 16- bis 25-jährigen, die im Besitze eines Halbtaxabonnements sind, für eine Jahresgebühr von 99 Franken die freie Benützung der Eisenbahn ab 19 Uhr.

#### *Velofahren*

Das Velofahren auf öffentlichen Strassen ist Kindern erst im schulpflichtigen Alter, d.h. ab dem 6. Altersjahr erlaubt. Dabei muss das Kind die Pedale sitzend treten können. Einzelne Schulen erlauben für den Schulweg ab einer bestimmten Klasse die Benützung des Velos, z.B. in ländlichen Gebieten. Meist ist betrifft dies SchülerInnen ab der 4. oder 5. Klasse, d.h. ab 10 Jahren.

#### *Führen eines Motorfahrzeugs*

Ab 14 Jahren dürfen Motorfahräder (max. 50 cm<sup>3</sup> Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge und ab 18 Jahren die meisten Fahrzeugkategorien gefahren werden. Seit 2002 besteht die Möglichkeit, ab 16 Jahren Motorfahrzeuge der Kategorie F zu lenken (Höchstgeschwindigkeit 45 km/h). Dies war für das Verkehrsverhalten in den Untersuchungsjahren 1994 und 2000 noch nicht relevant, wird es aber in Zukunft sein.

#### *Fahrzeugähnliche Geräte*

In den letzten Jahren haben so genannt fahrzeugähnliche Geräte wie Trottinettes, Inline-Skates, Kickboards etc. eine grössere Verbreitung gefunden. Sie werden bereits von Kindern unter 6 Jahren genutzt, dürfen von diesen aber nur auf bestimmten Verkehrsflächen eingesetzt werden. In den Erhebungen 1994 und 2000 des Mikrozensus wurden diese Geräte noch nicht erfasst, da sie erst Ende des vergangenen Jahrhunderts eine grössere Verbreitung gefunden haben.

### Kriterium: Vergleichbarkeit mit anderen Statistiken

Wünschbar wären auch Vergleiche zwischen unterschiedlichen Themen-Statistiken. Für verschiedene Auswertungen, z.B. bei der Statistik der Verkehrsunfälle in der Schweiz werden die folgenden Altersgruppen gebildet: 0 bis 4 Jahre, 5 bis 9 Jahre; 10 bis 14 Jahre; 15 bis 19 Jahre etc. Allerdings verändern sich die Darstellungen auch hier immer wieder. Die Vergleichbarkeit mit Daten aus anderen Ländern ist noch schwieriger, unter anderem aufgrund anderer Schulsysteme und anderer geographischer Voraussetzungen. Die Schulwege in Grossbritannien werden z.B. in den Altersgruppen 5 bis 10 Jahre (Primarschule) und 11 bis 16 (Sekundarschule) dargestellt. In der neuesten Untersuchung zur „Mobilität in Deutschland“ (2002) werden die Altersgruppen 0 bis 6 Jahre, 7 bis 10 Jahre, 11 bis 13 Jahre, 14 bis 17 Jahre unterschieden. Generell dürfte die Herstellung der Vergleichbarkeit also sehr schwierig sein.

### Prüfung nach einzelnen Jahrgängen im Mikrozensus 2000

Die postulierten Einflüsse wurden für jeden einzelnen Jahrgang des Mikrozensus 2000 geprüft. Dabei zeigte sich zusammenfassend folgendes Bild:

- Das 6. Altersjahr ist in verschiedener Hinsicht ein Spezialfall. Ein Teil der Kinder geht noch in den Kindergarten, ein Teil in die Primarschule und wenige Kinder sind noch zu Hause.
- Die Altersgruppe zwischen 7 und 12 Jahren ist relativ homogen, wobei vor allem bezüglich Verkehrsmittelwahl eine Differenzierung zwischen 6- bis 9-jährigen und 10- bis 12-jährigen Sinn macht.

- Ein grosser Sprung findet im Alter von 12 Jahren statt. Die Zahl der Wege nimmt markant zu und es kommt zu einer anderen Verkehrsmittelwahl.
- Zwischen 13 und 16 Jahren gibt es eine Reihe von Brüchen im Verkehrsverhalten. Es scheint, dass fast jedes Altersjahr spezifische Merkmale zeigt. Der bedeutendste Wechsel findet im Alter von 15 Jahren statt (Zunahme Wege, Tagesdistanz, neu Arbeitswege)
- Ab 16 Jahren beginnt der Übergang zu den Verhaltensmustern von Erwachsenen, die im Alter von 18 bzw. 19 Jahren nochmals akzentuiert wird. Erstaunlich ist in den Daten, dass eher das 19. denn das 18. Altersjahr als entscheidender „letzter“ Sprung aufscheint.
- Ausser in einzelnen Fällen der Verkehrsmittelwahl finden die Sprünge bei Mädchen und Knaben jeweils in etwa in den gleichen Jahrgängen statt.

Für die Bildung von Altersgruppen heisst das folgendes: Es werden fünf Altersgruppen gebildet: 6-9, 10-12, 13-15, 16-17 und 18-20 Jahre. Für diese liegen die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Fallzahlen vor, die eine ausreichende Basis für eine differenzierte Analyse bilden:

Tabelle 3: Fallzahlen nach Altersgruppen und Analyseebenen für 1994 und 2000

	1994			2000		
	Personen	Wege	Etappen	Personen	Wege	Etappen
6-9 Jahre	809	2'570	3'088	1'322	4'493	5'177
10-12 Jahre	565	1'931	2'443	1'038	3'659	4'444
13-15 Jahre	596	2'153	3'045	1'024	3'947	5'671
16-17 Jahre	364	1'277	2'264	716	2'868	4'920
18-20 Jahre	520	1'917	3'455	930	3'664	5'955
Total Kinder und Jugendliche	2'854	9'848	14'295	5'030	18'631	26'167
21-64 Jahre	11'993	41'258	59'499	18'664	69'859	96'036
65 und mehr Jahre	3'173	7'209	11'091	5'713	14'377	20'265
Insgesamt	18'020	58'315	84'885	29'407	102'867	142'468

Zum Vergleich werden in geeigneten Übersichtstabellen jeweils auch die Altersgruppe der 21- bis 64-jährigen sowie der 65-jährigen und älteren Personen ausgewiesen. Damit lässt sich das Verkehrsverhalten der Kinder und Jugendlichen in einen Vergleich der gesamten Bevölkerung setzen.

Für künftige Mikrozensen wäre es wünschbar, auch jüngere Kinder mitberücksichtigen zu können, um das ganze Spektrum der (Vor-) Schulzeit einzubeziehen. Am einfachsten wäre eine Erhebung ab Geburt wie sie im Rahmen der deutschen Mobilitätshebungen vorgenommen wird (vgl. Vorschlag in Kapitel 6.2).



## 2. Tagesmobilität

### 2.1 Verkehrsteilnahme am Stichtag

Kinder und Jugendliche haben eine überdurchschnittliche Verkehrsteilnahme. Am Stichtag sind nur zwischen 6 und 9 Prozent nicht mobil. Im Vergleich dazu hat rund ein Fünftel der Personen über 65 Jahren die Wohnung am Stichtag nicht verlassen. Es sind praktisch keine Unterschiede nach Geschlecht, Urbanisierungsgrad (Stadt, Land) oder nach Nationalität festzustellen. Auch die Differenzen zwischen den Landesteilen sowie nach Jahreszeit und Wetter sind sehr gering.

Am deutlichsten sind die Unterschiede zwischen Wochentagen und dem Wochenende. An Sonntagen verlassen rund 13 bis 20 Prozent der 6- bis 20-jährigen das Haus nicht (wobei das Spiel im Wohnumfeld hier nicht berücksichtigt ist, vgl. Kapitel 4). Kinder und Jugendliche aus Haushalten ohne Auto sind nicht weniger mobil als Kinder aus anderen Haushalten. Im Anhang ist eine detaillierte Tabelle mit allen Kennzahlen zu finden.

Tabelle 4: Anteil der mobilen und nicht-mobilen Personen am Stichtag nach Altersgruppen und nach Wochentag (N=29'407 Personen) \*

	Mobil	Nicht-mobil	keine Angabe	Anteil der Nicht-mobilen nach Wochentag		
				Montag – Freitag (N=20'815)	Samstag (N=3'926)	Sonntag (N=4'666)
6-9 Jahre (N=1'322)	91.1%	8.9%	0.0%	6.9%	13.7%	14.6%
10-12 Jahre (N=1'038)	92.2%	7.7%	0.1%	5.0%	15.3%	14.0%
13-15 Jahre (N=1'024)	93.4%	6.6%	0.0%	5.5%	6.6%	13.2%
16-17 Jahre (N=716)	94.1%	5.9%	0.0%	4.0%	2.4%	20.2%
18-20 Jahre (N=930)	92.7%	7.3%	0.0%	4.9%	5.5%	21.3%
21-64 Jahre (N=18'664)	92.1%	7.8%	0.1%	6.1%	7.4%	16.6%
65 und älter (N=5'713)	78.7%	21.2%	0.1%	19.6%	20.3%	31.1%
Gesamt (N=29'407)	90.0%	9.9%	0.1%	8.2%	9.7%	18.8%

\* Alle Werte in diesem und in den beiden folgenden Kapiteln beziehen sich auf das Jahr 2000.

#### Problem der Durchschnittswerte von mobilen und nicht-mobilen Personen

In die Berechnung von Durchschnittswerten werden meist alle Personen einbezogen, also auch diejenigen, die am Stichtag nicht mobil waren. Damit erhält man das durchschnittliche Verkehrsverhalten der gesamten Bevölkerung. Allerdings kann dies auch zu Verzerrungen führen. Zum Beispiel wenn man den Durchschnitt aller Freizeitwege eines Tages nimmt, aber nur ein Teil der Bevölkerung überhaupt einen Freizeitweg am Stichtag unternommen hat. Die dabei zurückgelegte Distanz ist wesentlich tiefer, wenn man alle, auch die zuhause Gebliebenen, mit einrechnet und wesentlich grösser, wenn man nur die mobilen Personen berücksichtigt. Dieses Problem ist nicht nur für die Verkehrsplanung relevant, sondern zum Beispiel auch für die Einschätzung der Bewegungsaktivität: Der Gesundheitseffekt ist sehr unterschiedlich, wenn beispielsweise die eine Hälfte der Bevölkerung nicht Velo fährt, die andere aber doppelt so weit. Das arithmetische Mittel kann hier nicht die Lösung sein. In dieser Studie werden deshalb bei relevanten Durchschnitts-Berechnungen immer beide Werte angegeben, jener für alle und jener nur für mobile Personen.

Als Hauptgründe, weshalb sie am Stichtag nicht mobil waren, nennen die Kinder und Jugendlichen, sie hätten kein Bedürfnis gehabt oder das schlechte Wetter bzw. Krankheit hätte dies verhindert. Schlechtes Wetter spielt vor allem bei den jüngsten Kindern eine Rolle und mit zunehmendem Alter nimmt dieser Grund ab. Aufgrund der geringen Nennungen bei Kindern und Jugendlichen sind Interpretationen kaum möglich. Auch sind die vorgegebenen Kategorien ergänzungsbedürftig, weshalb vorgeschlagen wird, diese zu überarbeiten (vgl. Kapitel 6.2).

Tabelle 5: Gründe für die Nicht-Mobilität nach Altersgruppen (N= 3'131 Personen)

	Krankheit	Kein Bedürfnis	Hausarbeit	Schlechtes Wetter	Arbeitsplatz zuhause	Hatte Besuch	Anderes	Gesamt
6-9 Jahre (N=125)	17.1%	34.1%	0.0%	21.7%	0.0%	3.9%	23.3%	100%
10-12 Jahre (N=87)	10.7%	36.9%	0.0%	17.9%	0.0%	8.3%	26.2%	100%
13-15 Jahre (N=69)	26.4%	25.0%	0.0%	16.7%	0.0%	5.6%	26.4%	100%
16-17 Jahre (N=46)	17.0%	53.2%	0.0%	6.4%	4.3%	6.4%	12.8%	100%
18-20 Jahre (N=66)	20.8%	26.0%	5.2%	4.2%	1.0%	3.1%	39.6%	100%
21-64 Jahre (N=1'506)	17.2%	27.3%	12.4%	8.0%	7.9%	5.0%	22.1%	100%
65 u. m. Jahre (N=1'232)	24.8%	28.2%	13.0%	8.8%	0.7%	5.4%	19.1%	100%
Gesamt (N=3'131)	20.0%	28.5%	11.0%	9.2%	4.4%	5.2%	21.8%	100%

### Beschränkung der Aussage zur individuellen Mobilität auf den Stichtag

Im Mikrozensus Verkehrsverhalten werden die ausgewählten Personen über ihre Mobilität an einem Stichtag befragt. Damit bleibt aber ungewiss, ob das angegebene Verkehrsverhalten dem durchschnittlichen Verhalten dieser Person entspricht oder ob es eine Ausnahme bildet. Es lässt sich somit beispielsweise nicht sagen, ob immer die gleichen Personen viel oder wenig unterwegs sind. In den beiden Mikrozensusen wurde zwar teilweise danach gefragt, ob das Verhalten durchschnittlich sei, aber es hat sich gezeigt, dass die Unterschiede zum angegebenen Verhalten am Stichtag zum Teil sehr gross und die Gründe dafür sehr komplex sein können, was eine Interpretation praktisch verunmöglicht.

## 2.2 Anzahl, Distanz und Dauer der Wege über den Tag

Jüngere Kinder legen 3.5, ältere und Jugendliche rund 4 Wege pro Tag zurück. Erstere liegen etwa im Durchschnitt der gesamten Bevölkerung während die Jugendlichen eine überdurchschnittliche Zahl von Wegen haben. Der Median unterscheidet sich kaum vom Mittelwert, was darauf hindeutet, dass alle etwa gleich häufig unterwegs sind. Betrachtet man nur die am Stichtag mobilen Kinder und Jugendlichen, so haben diese zwischen 3.9 und 4.4 Wege zurückgelegt. Da über 90 Prozent in dieser Altersgruppe mobil waren, sind die Unterschiede relativ gering im Vergleich zum Durchschnitt aller Personen (dieses Bild ändert sich wenn man zum Beispiel nach einzelnen Zwecken unterscheidet).

Tabelle 6: Kennziffern zur Mobilität pro Person und Tag (Basis = 29'407 Personen)

	Wege pro Tag		Tagesdistanz (km)		Unterwegszeit pro Tag (Min.)	
	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median
<b>Alle Personen</b>						
6-9 Jahre (N=1'322)	3.5	3.6	17.6	5.4	75	50
10-12 Jahre (N=1'038)	3.5	3.6	19.8	6.0	73	50
13-15 Jahre (N=1'024)	4.0	4.0	24.5	10.1	79	59
16-17 Jahre (N=716)	4.1	4.0	37.0	20.9	95	79
18-20 Jahre (N=930)	3.9	3.8	46.7	25.8	96	76
21-64 Jahre (N=18'664)	3.8	3.6	43.6	20.2	89	65
65 Jahr u. älter (N=5'713)	2.6	2.3	21.7	5.6	67	40
Gesamt (N=29'407)	3.6	3.4	37.1	15.2	85	60
<b>Nur mobile Personen</b>						
6-9 Jahre (N=1'187)	3.9	3.8	19.6	6.4	83	55
10-12 Jahre (N=934)	3.9	3.8	21.8	7.1	80	57
13-15 Jahre (N=946)	4.3	4.2	26.4	12.0	85	61
16-17 Jahre (N=668)	4.4	4.2	39.5	23.2	102	83
18-20 Jahre (N=857)	4.3	4.1	50.9	30.1	104	83
21-64 Jahre (N=17'000)	4.1	3.9	47.8	24.2	98	71
65 Jahr u. älter (N=4'416)	3.3	2.9	27.9	9.9	86	60
Gesamt (N=26'008)	4.0	3.7	41.6	19.9	95	70

Tagedistanz

Bei den Distanzen zeigt sich die Ausweitung des Aktionsradius mit zunehmendem Alter. Jüngere Kinder legen im Mittel rund 18 bis 20 Kilometer pro Tag zurück, bei den 16- bis 20-jährigen sind es doppelt so viele Kilometer. Der Median, das heisst der Wert, bei dem die Hälfte der Fälle darüber und die andere Hälfte darunter liegt, zeigt diese unterschiedliche Entwicklung noch deutlicher. Aber er zeigt auch, dass es wenige Personen sind, die sehr weit fahren und damit den Mittelwert nach oben drücken, während der grösste Teil der Kinder und Jugendlichen im Alltag keine riesigen Distanzen zurücklegt (vgl. Kasten unten). Dies wird auch deutlich, wenn man die Distanzen kategorisiert (vgl. Tabelle unten). Die Hälfte der jüngsten Kinder macht höchstens sechs Kilometer im Tag, bei den jungen Erwachsenen sind es 20 bis 25 Kilometer. Die Kinder sind damit etwas weniger weit unterwegs als der Durchschnitt der Bevölkerung, die Jugendlichen liegen über dem Durchschnitt. Betrachtet man wiederum nur die am Stichtag mobilen Kinder und Jugendlichen, so ergeben sich zwar etwas grössere Distanzen, aber die Unterschiede fallen nicht stark ins Gewicht.

Tabelle 7: Tagesdistanz aller Personen kategorisiert (Basis = 29'407 Personen)

	keine Distanz	bis 3 km	3.1 bis 10 km	10.1 bis 30 km	30 u. mehr km	Gesamt
6-9 Jahre (N=1'322)	9.9%	26.2%	28.8%	19.4%	15.7%	100.0%
10-12 Jahre (N=1'038)	9.3%	22.5%	31.7%	18.8%	17.7%	100.0%
13-15 Jahre (N=1'024)	7.4%	15.4%	27.5%	27.3%	22.4%	100.0%
16-17 Jahre (N=716)	6.2%	7.2%	19.2%	28.8%	38.5%	100.0%
18-20 Jahre (N=930)	8.3%	5.9%	13.4%	26.7%	45.8%	100.0%
21-64 Jahre (N=18'664)	8.7%	9.0%	17.0%	25.6%	39.8%	100.0%
65 Jahr u. älter (N=5'713)	22.1%	19.3%	21.3%	20.3%	16.9%	100.0%
Gesamt (N=29'407)	10.8%	12.1%	19.1%	24.4%	33.6%	100.0%

**Häufige Verzerrung durch Mittelwerte bei Distanzen und Dauer**

Häufig werden bei Auswertungen des Mikrozensus oder von anderen Erhebungen zum Verkehrsverhalten die Mittelwerte zur Anzahl Wege, zurückgelegten Distanzen und der Unterwegszeit angegeben. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass vor allem bei den Distanzen und der Dauer die Angabe von Mittelwerten sehr problematisch ist, da grosse Verzerrungen aufgrund der grossen Streuung der Werte auftreten können. Einige wenige Wege, die sehr weit führen, drücken dabei den Durchschnitt einer Vielzahl von relativ kurzen Wegen stark nach oben.

Dieses Problem kann beschränkt werden, wenn zusätzlich zum Mittelwert die Standardabweichung, der Median oder die Perzentile angegeben werden. Die Interpretation der Standardabweichung ist für viele allerdings schwierig. Etwas einfacher ist die Interpretation des **Median**, der die Hälfte der Fälle markiert. Das heisst: die eine Hälfte der Fälle liegt über diesem Wert, die andere darunter. Analog verhält es sich mit den Perzentilen (z.B. Anzahl Fälle über/unter 10, 20 etc. Prozent). Am anschaulichsten sind kategorisierte Werte, das heisst, die Zusammenfassung der Werte innerhalb einer bestimmten Bandbreite zu Kategorien.

Die nebenstehenden Tabellen und Abbildungen zu den zurückgelegten Distanzen pro Tag versuchen einen Eindruck dieser Problematik zu vermitteln. Im Bericht werden entweder die Daten kategorisiert oder der Mittelwert und Median angegeben. Im Anhang sind für die Mittelwerte jeweils auch die Standardabweichung und das Vertrauensintervall dargestellt.

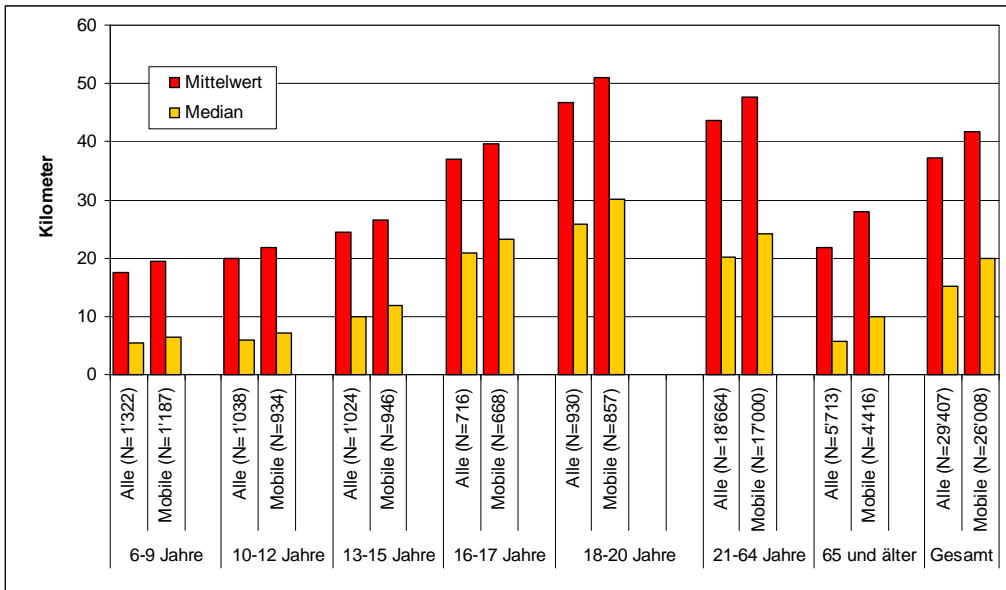


Abbildung 2: Tagesdistanz (km) – Mittelwert und Median – nach allen bzw. mobilen Personen und Altersgruppen (Basis = 29'407 Personen)

Tägliche Unterwegszeit

Pro Tag sind jüngere Kinder rund 1¼ Stunden unterwegs, Jugendliche 20 Minuten länger (Mittelwert). Wiederum zeigt der tiefere Medianwert an, dass wenige Personen mit einer langen Verkehrsteilnahmezeit den Durchschnitt nach oben heben: Die Hälfte der Kinder bis zum Alter von 15 Jahren ist weniger als eine Stunde pro Tag unterwegs. Betrachtet man nur die mobilen Personen, so dauert ihre Verkehrsteilnahme rund 10 Minuten länger pro Tag als der Durchschnitt der Gesamtbevölkerung.

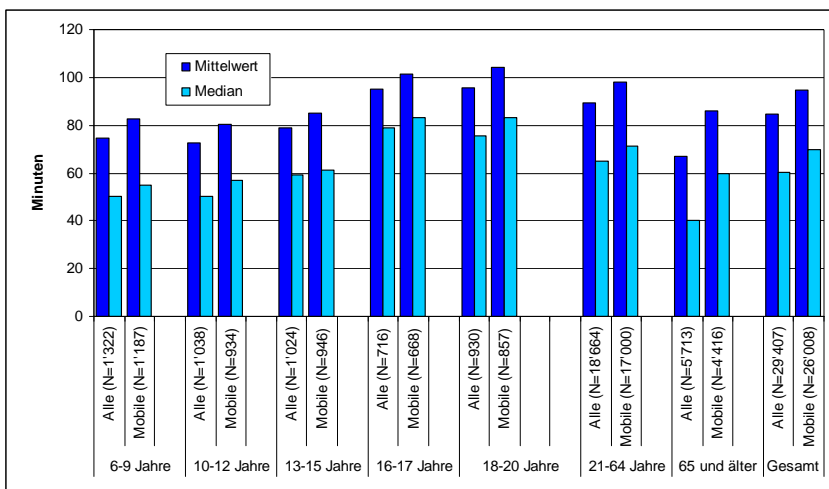


Abbildung 3: Tägliche Unterwegszeit (Min.) – Mittelwert und Median – nach allen bzw. mobilen Personen und Altersgruppen (Basis = 29'407 Personen)

**Problem der Häufigkeiten von „runden“ Zahlen in der Erhebung**

Im Mikrozensus gibt es die Möglichkeit, die Distanzen auf 100 Meter bzw. auf eine Minute genau anzugeben. Rytz (1997) weist in seiner Mikrozensus-Analyse von 1994 darauf hin, dass sich Werte um bestimmte Distanzen bzw. Zeiten besonders häufen (500 m, 1 km, 1,5 km, 2 km, 3 km etc.; 15 Min., 30 Min., 60 Min., 90 Min., 120 Min. etc.). Er führt dies auf die Tendenz der Befragten zurück, runde Zahlen als Schätzwerte anzugeben. Ausser der Verzerrung, die dadurch schon bei der Erhebung entstanden ist und je nach dem die Distanz oder Dauer über- bzw. unterschätzt, stellt sich bei der kontinuierlichen Häufigkeitsdarstellung das Problem von „Häufigkeits-Ausschlägen“ dar. Dies kann mit einer Aufsummierung der Längen oder mit einer Glättung des Mittelwerts aufgefangen werden. Bei einer Darstellung nach Kategorien, wie sie hier grösstenteils angestrebt wird, ist die Einteilung in die Kategorien sorgfältig vorzunehmen, um Darstellungsverzerrungen zu minimieren

### 2.3 Tagesmobilität nach Zwecken

Die wichtigsten Verkehrszwecke von Kindern und Jugendlichen sind die Ausbildung und Freizeit. Sie machen je etwas über 40 Prozent aus, wobei die Ausbildungswege nach der obligatorischen Schulzeit teilweise durch Arbeitswege ersetzt werden. Einkaufen macht als dritt wichtigste Aktivität rund 10 Prozent aller Wege von Kindern und Jugendlichen aus; im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung beträgt dieser Anteil 20 Prozent. Auffallend ist die relative grosse Konstanz des Anteils der Freizeitwege während der ganzen Kindheit und Jugendzeit. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ist der Freizeitanteil überdurchschnittlich, vor allem bei Jugendlichen.

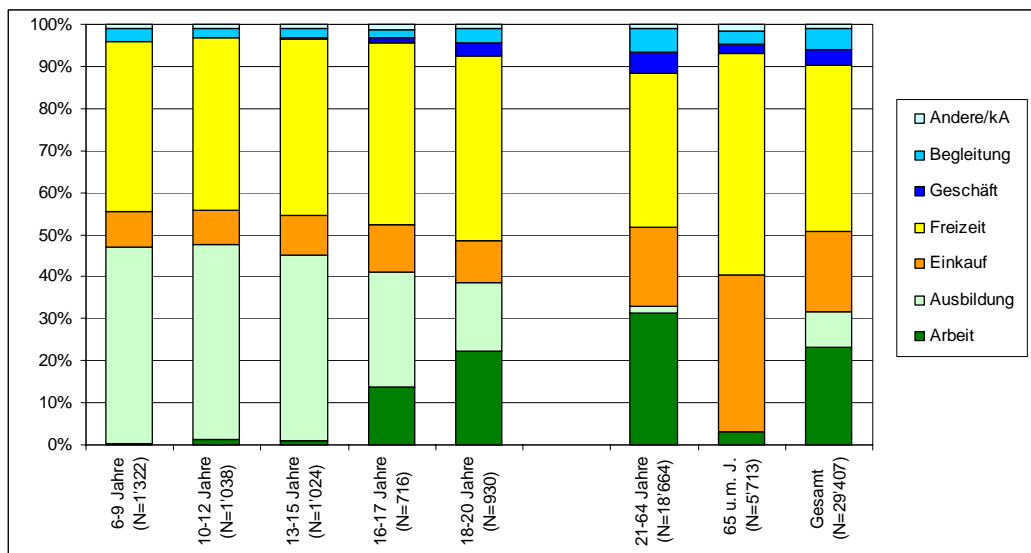
Da die Ausbildungs- und Freizeitwege bei Kindern und Jugendlichen dominierend sind, konzentriert sich die detaillierte Darstellung ihrer Mobilität auf diese beiden Wegzwecke (vgl. Kapitel 3 und 4)

Tabelle 8: Anteil der Wegzwecke in Prozenten aller Wege pro Tag (Basis=29'407 Personen)

	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft	Begleitung	Andere/kA	Total
6-9 Jahre (N=1'322)	0.4%	<b>46.7%</b>	8.5%	<b>40.3%</b>	0.0%	3.2%	0.9%	100%
10-12 Jahre (N=1'038)	1.1%	<b>46.6%</b>	8.2%	<b>40.9%</b>	0.1%	2.2%	0.9%	100%
13-15 Jahre (N=1'024)	1.0%	<b>44.0%</b>	9.4%	<b>42.1%</b>	0.4%	2.0%	1.0%	100%
16-17 Jahre (N=716)	<b>13.9%</b>	<b>27.2%</b>	11.1%	<b>43.5%</b>	1.3%	1.9%	1.2%	100%
18-20 Jahre (N=930)	<b>22.2%</b>	<b>16.2%</b>	10.1%	<b>44.0%</b>	3.1%	3.5%	0.9%	100%
21-64 Jahre (N= 18'664)	31.5%	1.4%	19.0%	36.5%	5.0%	5.8%	0.9%	100%
65 u.m. Jahre (N=5'713)	3.0%	0.1%	37.1%	52.8%	2.2%	3.3%	1.5%	100%
Gesamt (N=29'407)	23.3%	8.4%	19.1%	39.5%	3.8%	4.8%	1.0%	100%

Die wenigen Prozente an Arbeits- und Geschäftswegen in der Altersgruppe der 6- bis 12-jährigen habe eine unklare Ursache. Es könnte sich um Tätigkeiten von Kindern handeln für die sie ein kleines Entgelt erhalten haben: Babysitten, Zeitungen verteilen etc.

Abbildung 4: Anteil der Wegzwecke in Prozenten aller Wege pro Tag (Basis = 29'407 Personen)



Menschen gehen über den Tag verschiedenen Aktivitäten nach. Über die gesamte Bevölkerung gesehen wurden im 2000er-Mikrozensus 75 unterschiedliche Zweckkombinationen festgestellt. Dies sind nur Kombinationen mit unterschiedlichen Zwecken. Nicht berücksichtigt ist, wenn ein Zweck mehrmals vorkommt.

Trotz dieser Vielfalt an Aktivitäten, kombinieren die meisten Personen nur wenige unterschiedliche Zwecke über den Tag miteinander. Bei der Hälfte der Bevölkerung bleibt es bei einem Zweck pro Tag und weitere 40 Prozent kombinieren zwei Zwecke. Bei den jüngsten Kindern ist der Anteil von Wegen mit zwei unterschiedlichen Zwecken etwas kleiner und bei den Jugendlichen etwas grösser als im erwähnten Durchschnitt. Letztere haben auch am meisten drei und mehr unterschiedliche Zwecke.

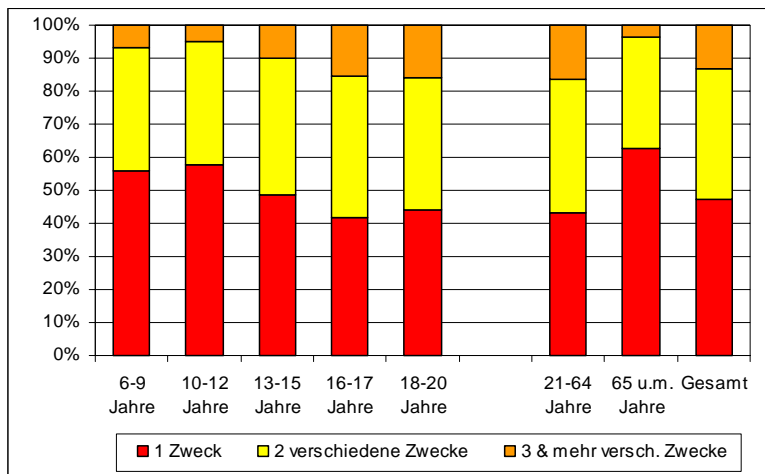


Abbildung 5: Anzahl verschiedener Wegzwecke pro Person und Tag nach Altersgruppen (nur mobile Personen) (Basis = 15'884 Personen)

Bei den jüngeren Kindern sind Kombinationen von Ausbildung und Freizeit bzw. Einkauf sowie Einkauf und Freizeit am häufigsten. Daneben haben die Kinder auch eine Reihe von Begleitwegen kombiniert mit anderen Zwecken, d.h. Wege, auf denen sie die Eltern oder andere Personen begleiten. Bei den über 16-jährigen sind ebenfalls die Kombinationen von Ausbildung bzw. Arbeit mit Freizeit an der Spitze, gefolgt von der Kombination Einkaufen und Freizeit. Bei drei und mehr Zwecken sind die „Grundfunktionen“ Ausbildung/Arbeit, Einkaufen und Freizeit am häufigsten.

Tabelle 9: Die wichtigsten Zweck-Kombinationen pro Tag (zwei und mehr Zwecke = 100%) von 6 bis 15 Jahre alten Kindern (Basis = 1'383 mobile Kinder)

	Ausbildung / Freizeit	Ausbildung / Einkauf	Einkauf / Freizeit	Freizeit / Begleitung	Freizeit / Anderes	Ausbildung / Einkauf / Freizeit	Ausbildung / Freizeit / Begleitung
6-9 Jahre (N=507)	53.3%	10.1%	10.9%	4.6%	2.1%	6.8%	3.6%
10-12 Jahre (N=399)	56.6%	7.3%	14.9%	4.3%	1.9%	5.5%	3.1%
13-15 Jahre (N=477)	50.1%	6.3%	14.5%	3.4%	2.5%	10.1%	2.9%

Tabelle 10: Die wichtigsten Zweck-Kombinationen pro Tag (zwei und mehr Zwecke=100%) von 16 bis 20 Jahre alten Jugendlichen (Basis = 880 mobile Personen)

	Ausbildung / Freizeit	Arbeit / Freizeit	Einkauf / Freizeit	Arbeit / Einkauf	Ausbildung / Einkauf / Freizeit	Arbeit / Einkauf / Freizeit	Einkauf / Freizeit / Begleitung	Freizeit / Begleitung
16-17 Jahre (N=383)	30.6%	13.9%	16.9%	1.1%	9.1%	5.3%	1.1%	1.6%
18-20 Jahre (N=497)	20.3%	23.0%	13.0%	3.9%	4.7%	6.1%	2.9%	3.3%

### „Ausgänge“ und Wegketten

Eine der heute oft diskutierten Fragen ist diejenige nach der Verknüpfung von Wegen, d.h. der Bildung so genannter Wegketten. Häberli/Greuter (1993) haben auf den Strukturwandel bei den Wegtypen hingewiesen und Meyer (1999) hat neben anderen die grosse Bedeutung der Wegketten für die adäquate Abbildung der Mobilität von Frauen betont. Um Wegeketten abbilden zu können, müssen „Ausgänge“ gebildet werden, d.h. es müssen alle Wege zusammengefasst werden, die zwischen dem Verlassen und dem Wiederbetreten des Haushalts zurückgelegt werden. An sich ist diese Möglichkeit der Bildung von „Ausgängen“ in den Mikrozensus-Befragungen angelegt (im MZ 1994 war sie gar explizites Ziel), allerdings haben Probleme bei der Erhebung und Aufbereitung bisher eine Auswertung verhindert. Im vorliegenden Datensatz fehlen die „Rückwege nach Hause“, die zwar im Sinne einer Hilfsgrösse als eigener Zweck erfasst, dann aber demjenigen Wegzweck zugeordnet wurden, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.

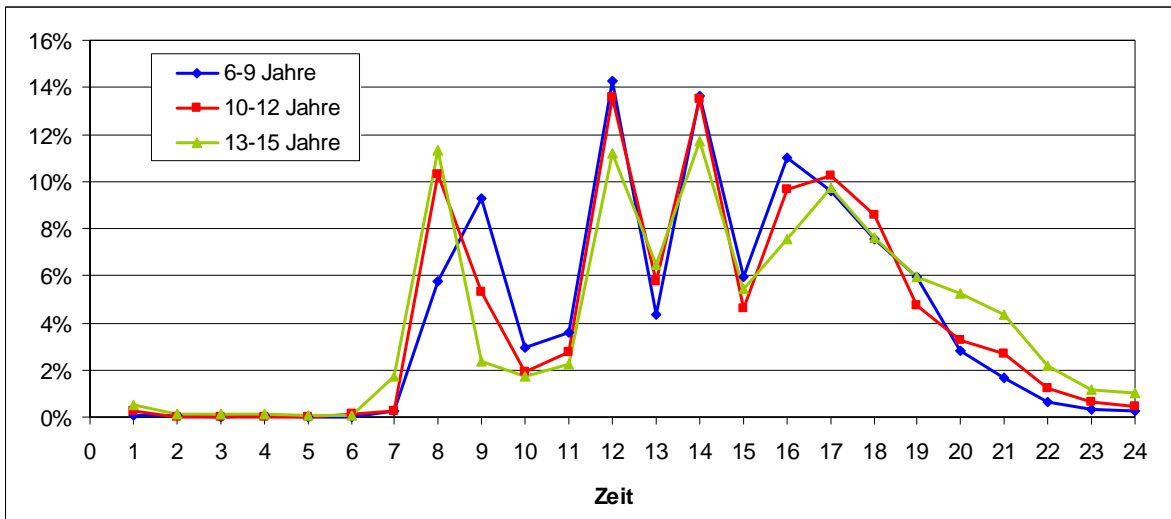
Im Rahmen dieses Berichts können deshalb keine Angaben zu Wegketten gemacht werden. Wie dem Konzept für den Mikrozensus 2005 zu entnehmen ist, wird künftig die Unterscheidung von Hin- und nach Hause-Weg in den Datensätzen wieder ausgewiesen. Dies wird eine Auswertung nach Ausgängen und Wegketten erlauben.

## 2.4 Verteilung der Mobilität über den Tag

Wie verteilen sich die Wege der Kinder und Jugendlichen über den Tag? Die folgenden Abbildungen zeigen anhand der Anfangszeiten der Wege die Mobilitätsmuster der verschiedenen Altersgruppen. Dabei ist nicht berücksichtigt, wie lange jeweils ein Weg dauert. Die angegebene Stunde umfasst immer alle Wege, die in den vorangehenden 60 Minuten begonnen wurden. Der Wert um 12 Uhr umfasst also den Anteil aller Wege, die zwischen 11.00 Uhr und 11.59 Uhr begonnen worden sind. Die Werte sind in Prozenten aller Wege pro Tag der jeweiligen Altersgruppe angegeben.

Das Mobilitätsmuster der Kinder zwischen 6 und 15 Jahren über den Tag ist sehr ähnlich. Auch wenn es sich hier um alle Zwecke handelt, wird deutlich sichtbar wie das Mobilitätsmuster durch die Anfangs- und Schlusszeiten der Schule am Morgen, Mittag und Nachmittag geprägt wird. Gut ersichtlich ist auch der spätere Schulbeginn der jüngsten Kinder, die teilweise noch im Kindergarten sind (für Details vgl. Kapitel 2.4 Ausbildungswege).

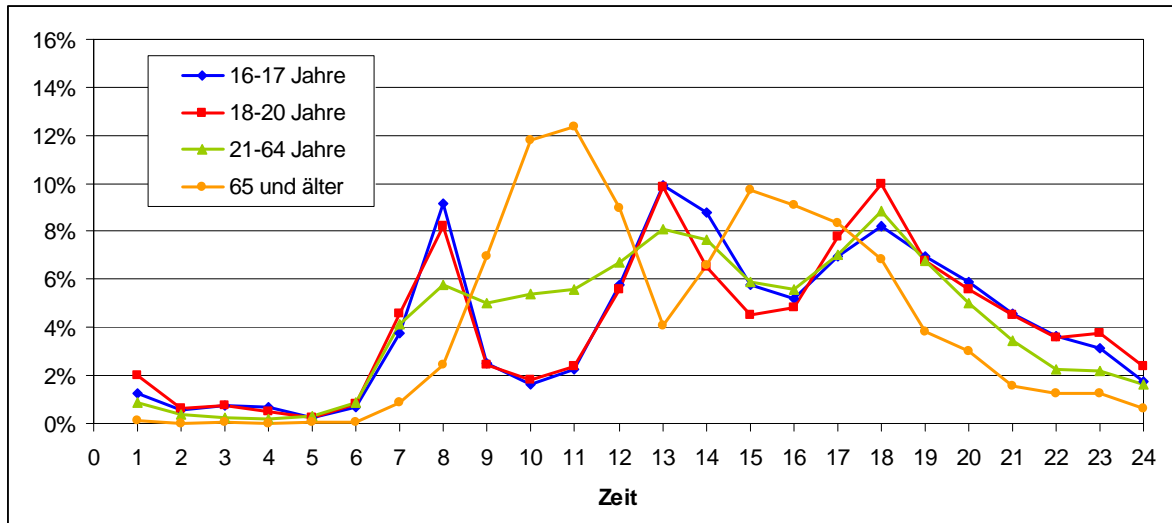
Abbildung 6: Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 4'493 Wege von 6- bis 9-jährigen, 3'659 Wege von 10- bis 12-jährigen und 3'947 Wege von 13- bis 15-jährigen; alle Zwecke)



Bei den Jugendlichen (16 bis 20 Jahre) fällt die grosse Kongruenz der Startzeiten der Wege über den Tag auf. Die Startzeiten am Morgen, die Mittagspause und die Abendspitze sind deutlich sichtbar und zeigen, dass die Ausbildung bzw. Arbeitswelt prägend für den Tagesverlauf sind. Allerdings gibt es am Mittag nur noch eine Spitze.

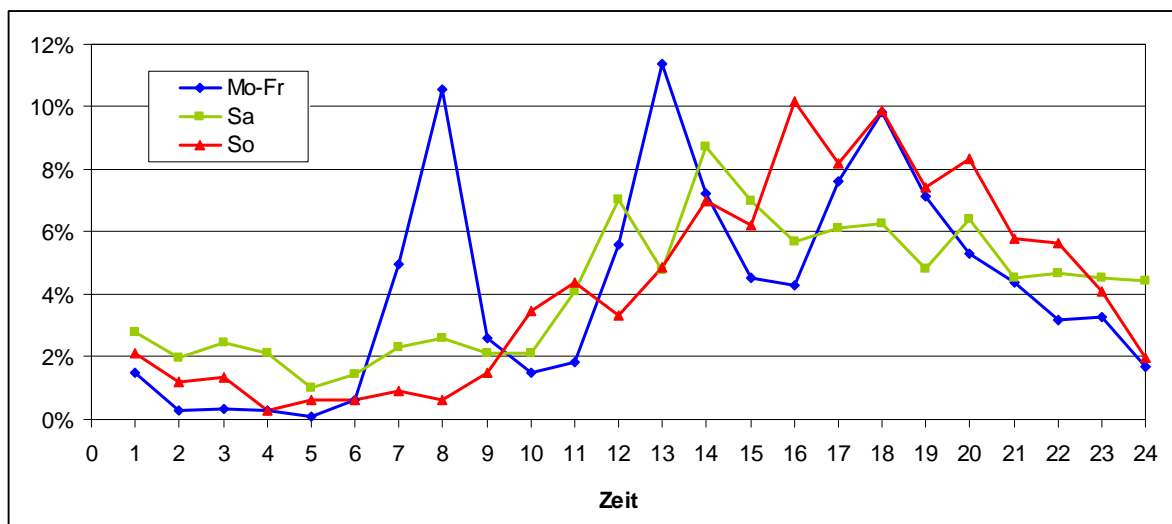
Im Vergleich zu den Jugendlichen präsentiert sich die Situation für die grosse Bevölkerungsgruppe der 21- bis 64-jährigen wesentlich ausgeglichener über den Tag. Weil es sich hier um das Mittel aus allen Tagen und über alle Zwecke handelt, erscheint die Verteilung über den Tag flacher. Von allen Altersgruppen hebt sich diejenige der SeniorInnen deutlich von den andern ab. Es wird ein geradezu antizyklisches Verhalten sichtbar. Die über 65-jährigen machen sich vor allem dann auf den Weg wenn die andern anteilmässig nicht besonders mobil sind. Gemessen an allen Wegen des Tages beginnen sie die meisten Wege zwischen 9 und 12 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 14 und 18 Uhr.

Abbildung 7: Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 2'868 Wege von 16- bis 17-jährigen, 3'664 Wege von 18- bis 20-jährigen, 69'859 Wege von 21- bis 64-jährigen und 14'377 Wege von 65-jährigen und älteren; alle Zwecke)



Die Weganfangszeiten sind je nach Wochentag sehr verschieden, wie das Beispiel der 16- bis 20-jährigen Jugendlichen zeigt. An den Werktagen fallen die Pendelwege zur Ausbildung oder Arbeit am Morgen, Mittag und Abend besonders auf. Am Wochenende sind diese Spitzenstunden am Morgen und Mittag weg. Der Samstag hat das ausgeglichene „Profil“ aller Tage. Dabei fällt auf, dass das Niveau von Wegstarts ab ca. 16 Uhr an diesem Tag ziemlich stabil bleibt. Um Mitternacht wird immer noch ein Weganteil von 4,5 Prozent an allen Wegen des Tages erreicht und um 4 Uhr morgens sind es noch zwei Prozent. Am Sonntag steigen die Wege ab 10 bis 11 Uhr kontinuierlich bis um 18 Uhr an und sinken dann wieder. Dabei wird deutlich, wie dieses Muster durch die Freizeitwege geprägt wird (vgl. Kapitel 4.3)

Abbildung 8: Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Wochentagen von 16- bis 20-jährigen Jugendlichen (Basis = 6'532 Wege; alle Zwecke)



## 2.5 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel

Eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrsmittelwahl ist die Möglichkeit, ein bestimmtes Verkehrsmittel auch zu nutzen. Dazu gehören je nach Situation ein Führerausweis, ein Abonnement und/oder der Zugang zu einem Fahrzeug.

Tabelle 11: Verfügbarkeit über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs bzw. über ein Velo oder Mofa (Basis = 29'407 Personen)

	Verfügbarkeit über Abonnement des öffentlichen Verkehrs		Velo-Verfügbarkeit		Mofa-Verfügbarkeit	
	öV-Abo vorhanden	Kein öV-Abo vorhanden	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar
6-9 Jahre (N=1'322)	4.2%	95.8%	80.3%	5.0%	0%	0%
10-12 Jahre (N=1'038)	13.0%	87.0%	89.5%	3.6%	0%	0%
13-15 Jahre (N=1'024)	32.7%	67.3%	91.0%	2.5%	11.5%	2.6%
16-17 Jahre (N=716)	69.9%	30.1%	86.2%	2.0%	22.6%	5.0%
18-20 Jahre (N=930)	67.7%	32.3%	77.3%	4.3%	18.3%	5.1%
21-64 Jahre (N=18'664)	43.8%	56.2%	73.2%	2.6%	4.7%	2.7%
65 u. mehr Jahre (N=5'713)	56.3%	43.7%	32.6%	1.6%	3.9%	0.6%
Gesamt (N=29'407)	44.1%	55.9%	68.8%	2.7%	5.5%	2.3%

Im Alter zwischen 13 und 15 Jahren verfügt etwa eine Drittel der Kinder über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Bei den 16- bis 20-jährigen steigt dieser Anteil auf etwas über zwei Drittel und ist damit deutlich höher als im Durchschnitt der Bevölkerung.

Ein grosser Teil der Kinder und Jugendlichen hat immer ein Velo zur Verfügung, die Anteile schwanken je nach Altersgruppe zwischen 80 und 90 Prozent. Im Alter von 10 bis 15 Jahren haben über 93 Prozent der Kinder ein Velo immer oder nach Absprache zur Verfügung.

Beim Mofa zeigt sich deutlich, dass es ein Fahrzeug für die Jugendlichen ist. Bei den 13- bis 15-jährigen haben knapp 12 Prozent und bei den 16- bis 20-jährigen hat rund ein Fünftel immer ein Mofa zur Verfügung. Im Vergleich dazu sind es in der Gesamtbevölkerung rund fünf Prozent. Obwohl bereits 14-jährige ein Mofa lenken dürfen, verfügen erst 13 Prozent von ihnen über ein solches Fahrzeug. Bei den 15-jährigen steigt der Anteil auf 22 Prozent und liegt damit im Bereich der älteren Jugendlichen.

Tabelle 12: Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Motorrad (Basis = 29'407 Personen)

	Führerschein Motorrad		Motorrad-Verfügbarkeit gemessen an Personen mit Führerschein (N's hier nicht vermerkt)		Motorrad-Verfügbarkeit gemessen an gesamter Bevölkerung der jeweiligen Altersgruppe	
	besitzt Führerschein	besitzt keinen Führerschein	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar
6-17 Jahre (N=4'100)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%
18-20 Jahre (N=930)	9.8%	90.2%	60.0%	7.5%	5.6%	0.7%
21-64 Jahre (N=18'664)	35.1%	64.9%	22.8%	3.8%	8.0%	1.3%
65 u. mehr Jahre (N=5'713)	19.2%	80.8%	4.7%	0.9%	0.9%	0.2%
Gesamt ab 18 Jahren (N=25'307)	30.7%	69.3%	21.2%	3.5%	6.5%	1.1%
Alle Altersgruppen ab 6 Jahren (N=29'407)	26.1%	73.9%	5.5%	0.9%	5.5%	0.9%

Motorrad fahren war in den Erhebungsjahren erst ab 18 Jahren erlaubt (neu ab 2002 ist es bereits ab 16 Jahren möglich). Rund zehn Prozent der 18- bis 20-jährigen besitzt einen entsprechenden Führerschein. Von diesen haben wiederum 60 Prozent immer und 7.5 Prozent nach Absprache ein Motorrad zur Verfügung. Misst man den Anteil derjenigen, die immer oder nach Absprache ein Motorrad zur Verfügung hat am Total der jeweiligen Altersgruppe, so sind es bei den 18- bis 20-jährigen rund sechs Prozent. Bei der gesamten Bevölkerung ab 18 Jahren ist dieser Anteil nur leicht höher.

Fast 60 Prozent der 18- bis 20-jährigen verfügt bereits über einen Führerausweis für das Auto. In der Altersgruppe der 21- bis 64-jährigen beträgt der Anteil knapp 90 Prozent und sinkt bei den über 65-jährigen auf rund 50 Prozent. Von diesen Personen mit Führerschein haben bei den 18- bis 20-jährigen rund 40 Prozent immer ein Auto verfügbar und weitere 40 Prozent nach Absprache. Dieses Bild relativiert sich, wenn man die Auto-Verfügbarkeit am Total der jeweiligen Bevölkerungsgruppe misst. Von allen 18- bis 20-jährigen haben nur etwa 22 Prozent immer ein Auto zur Verfügung und nochmals so viele können nach Absprache darauf zurückgreifen. Bezogen auf die gesamte Bevölkerung ab 6 Jahren – also unter Einschluss der Kinder – haben rund 50 Prozent immer Zugang zu einem Auto und weitere knapp 10 Prozent nach Absprache.

Tabelle 13: Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Auto (Basis = 29'407 Personen)

	Führerschein Auto		Auto-Verfügbarkeit gemessen an Personen mit Führerschein (N's hier nicht vermerkt)		Auto-Verfügbarkeit gemessen an gesamter Bevölkerung der jeweiligen Altersgruppe	
	besitzt Führerschein	besitzt keinen Führerschein	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar
6-17 Jahre (N=4'100)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%
18-20 Jahre (N=930)	58.5%	41.5%	40.9%	42.1%	22.4%	23.1%
21-64 Jahre (N=18'664)	87.4%	12.6%	79.2%	14.2%	68.0%	12.2%
65 u. mehr Jahre (N=5'713)	51.8%	48.2%	85.7%	6.2%	44.2%	3.2%
Gesamt ab 18 Jahren (N=25'307)	79.1%	20.9%	78.6%	14.2%	61.1%	11.0%
Alle Altersgruppen ab 6 Jahren (N=29'407)	67.1%	32.9%	51.9%	9.4%	51.9%	9.4%

Über 50 Prozent der Kinder leben in einem Haushalt mit einem, ein weiteres Drittel mit zwei und zwischen vier und neun Prozent in einem Haushalt mit drei oder mehr Autos. In Haushalten ohne Auto leben nur zwischen sechs und acht Prozent aller Kinder und Jugendlichen. Die Situation der 18- bis 20-jährigen ist insofern speziell, als ein Teil von ihnen allein und ohne Auto lebt, ein grösserer Teil aber noch zuhause wohnt und bereits ein eigenes Auto hat (deshalb der erhöhte Anteil bei den Haushalten mit zwei bzw. drei und mehr Autos).

Tabelle 14: Anteil der Kinder und Jugendlichen aus Haushalten ohne bzw. mit Auto aufgeschlüsselt nach deren Anzahl, Jahr 2000 (Basis = 29'401 Personen)

	Kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 und mehr Autos	Gesamt
6-9 Jahre (N=1'322)	6.3%	57.5%	31.8%	4.4%	100.0%
10-12 Jahre (N=1'038)	7.3%	52.7%	36.1%	3.9%	100.0%
13-15 Jahre (N=1'024)	6.2%	53.3%	33.1%	7.4%	100.0%
16-17 Jahre (N=716)	7.4%	47.4%	36.4%	8.9%	100.0%
18-20 Jahre (N=930)	8.0%	36.9%	40.2%	14.9%	100.0%
21-64 Jahre (N=29'401)	10.9%	49.1%	31.4%	8.6%	100.0%
65 u. mehr Jahre (N=5'711)	39.3%	48.9%	9.9%	1.9%	100.0%
Gesamt (N=29'401)	14.8%	49.2%	28.7%	7.4%	100.0%

Der Anteil der Personen, die in autofreien bzw. in Haushalten mit einem Auto leben, ist in der Stadt und in der Deutschschweiz etwas grösser. In der Agglomeration, auf dem Land sowie in der Romandie und im Tessin leben dafür mehr Personen in Haushalten mit zwei oder mehr Autos. Es ist bekannt, dass Einpersonen- und Paarhaushalte, die vor allem in der Stadt verbreitet sind, einen grösseren Anteil an autofreien Haushalten haben. Da es sich in der vorliegenden Studie meist um Familienhaushalte handelt, ist der Wert tiefer als der Bevölkerungsdurchschnitt.

Dass rund 40 Prozent der Kinder in Haushalten lebt, die zwei oder mehr Autos zur Verfügung hat, deutet darauf hin, dass meist beiden Elternteilen ein Motorfahrzeug zur Verfügung steht und entsprechend die Kinder auch mitfahren.

Abbildung 9: Anteil Kinder und Jugendliche (6 bis 20 Jahre) aus Haushalten ohne bzw. mit Auto nach Urbanisierungsgrad (Basis = 5'030 Personen)

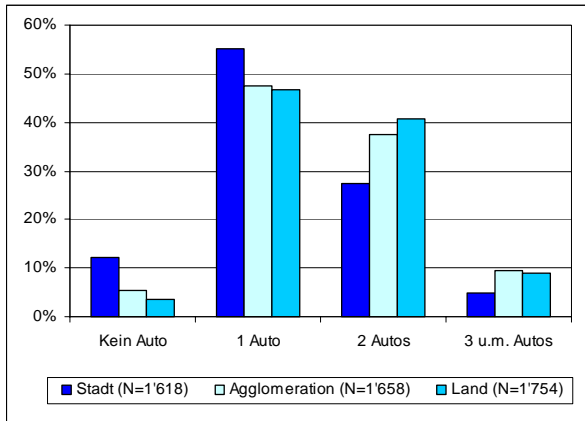
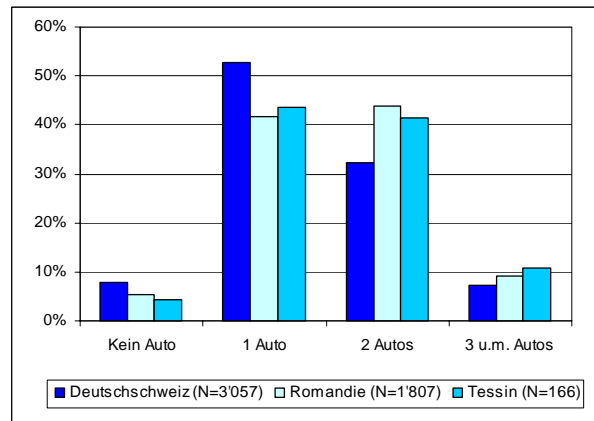


Abbildung 10: Anteil Kinder und Jugendliche (6 bis 20 Jahre) aus Haushalten ohne bzw. mit Auto nach Sprachregion (Basis = 5'030 Personen)

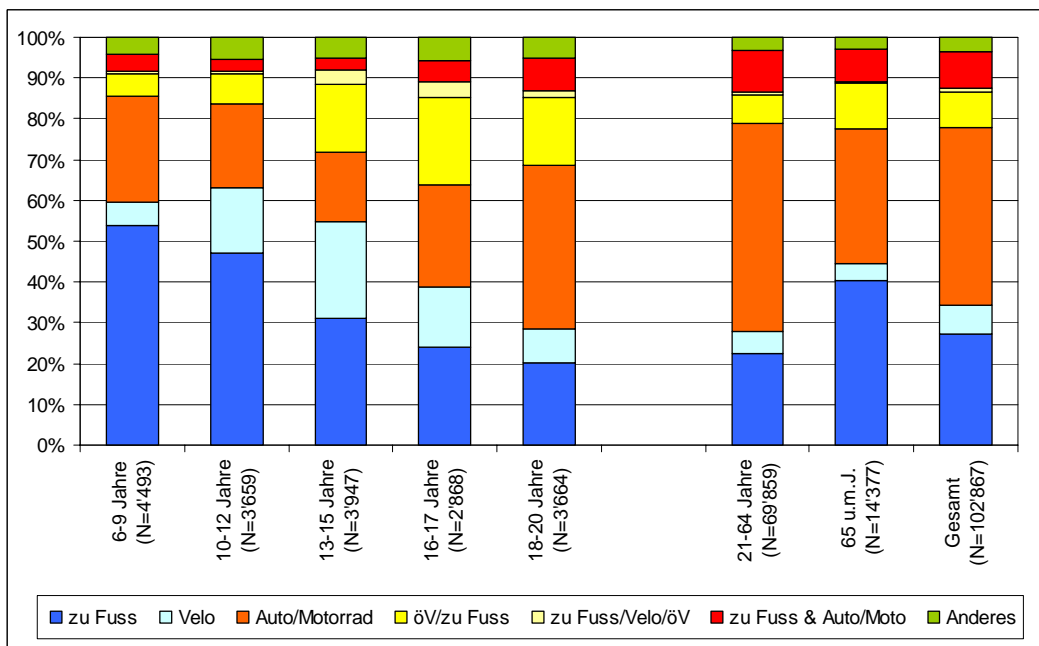


## 2.6 Verkehrsmittelwahl über den Tag

Die untenstehende Abbildung gibt einen ersten Eindruck der Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke pro Tag. Da die Verkehrsmittelwahl – wie noch zu zeigen sein wird – stark vom jeweiligen Zweck abhängt, wird die detaillierte Analyse in den Kapiteln 3 und 4 vorgenommen. Über den Tag gesehen, ergeben sich folgende erste Anhaltspunkte:

Während bei den 6- bis 12-jährigen Kindern die Wege zu Fuss über den Tag gezählt rund 50 Prozent aller Wege ausmachen, sinkt dieser Anteil bei den Jugendlichen ab 16 Jahren auf rund 20 Prozent. Das Velo nimmt im Alter zwischen 10 und 15 Jahren den wichtigsten Stellenwert ein. In dieser Altersgruppe ist auch die Mitfahrt im Auto am geringsten. Die Fahrt mit dem Mofa ab 14 Jahren ist hier eingerechnet. Ab dem 13. Altersjahr nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark zu und ab 18 Jahren ist dies für die motorisierten Wege der Fall. Wie im Detail bei den Ausbildungswegen erläutert wird, sind mit Ausnahme der Kombination von öffentlichem Verkehr und Fusswegen, Verkehrsmittelkombinationen relativ selten. In Kapitel 3 wird auch Vorgehensweise bei der Herleitung der Verkehrsmittelwahl speziell erläutert.

Abbildung 11: Anteile der Verkehrsmittel inkl. Kombinationen alle Zwecke pro Tag (Basis = 102'867 Wege)



## 2.7 Zusammenfassung Tagesmobilität

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse der Tagesmobilität lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Über 90 Prozent der Kinder und Jugendliche waren am Stichtag mobil. Sie haben damit eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsteilnahme. Am Wochenende liegt der Anteil der mobilen Personen tiefer. Hauptgründe für die Nicht-Mobilität waren „kein Bedürfnis“, „schlechtes Wetter“ oder „Krankheit“.
- Kinder und Jugendliche legten im Jahr 2000 zwischen 3.5 und 4 Wege pro Tag zurück.
- Bei den Tages-Distanzen zeigt sich die Ausweitung des Aktionsradius mit zunehmendem Alter. Die Hälfte der jüngsten Kinder macht höchstens sechs Kilometer im Tag, bei den jungen Erwachsenen sind es 20 bis 25 Kilometer.
- Die tägliche Verkehrsteilnahmezeit beträgt für die Hälfte der jüngsten Kinder rund 50 Minuten pro Tag. Bei den 16- bis 20-jährigen macht die Hälfte der Jugendlichen etwas über 70 Minuten.
- Ausbildung und Freizeit sind die beiden wichtigsten Verkehrszwecke von Kindern und Jugendlichen mit einem Anteil von je etwa 40 Prozent. Auffallend ist die relative grosse Konstanz des Anteils der Freizeitwege während der ganzen Kindheit und Jugendzeit. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ist der Freizeitanteil vor allem bei Jugendlichen überdurchschnittlich.
- Die Mobilitätsmuster der Kinder zwischen 6 und 15 Jahren über den Tag sind sich sehr ähnlich. Deutlich sichtbar sind die Spitzen zu den Anfangs- und Schlusszeiten der Schule am Morgen, Mittag und Abend. An den Wochenenden beginnen die meisten Wege von Jugendlichen erst im Verlauf des frühen Nachmittags – am Samstag werden auch am Abend spät noch zahlreiche Wege unternommen.
- Ab dem 13. Altersjahr hat etwa jede bzw. jeder dritte Jugendliche ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Bei den 16- bis 20-jährigen steigt dieser Anteil auf etwas über zwei Drittel und ist damit deutlich höher als im Durchschnitt der Bevölkerung.
- Ein grosser Teil der Kinder und Jugendlichen hat immer ein Velo zur Verfügung, die Anteile schwanken ja nach Altersgruppe zwischen 80 und 90 Prozent. Das Mofa ist ein Fahrzeug der Jugendlichen: Ab dem 15. Altersjahr hat rund ein Fünftel ein Mofa immer zur Verfügung.
- Rund ein Zehntel der 18- bis 20-jährigen besaßen im Jahr 2000 einen Motorrad-Führerschein. Von diesen haben knapp zwei Drittel auch ein Motorrad zur Verfügung. Fast 60 Prozent der gleichen Altersgruppe verfügt über einen Auto-Führerausweis. Von diesen haben rund 40 Prozent immer ein Auto verfügbar. Gemessen am Total der Bevölkerungsgruppe der 18- bis 20-jährigen haben rund ein Fünftel immer Zugang zu einem Auto.
- Der Anteil der Kinder und Jugendlichen aus Haushalten mit mehr als einem Auto hat markant von einem Viertel auf einen Drittel zugenommen. Hingegen ist der Anteil aus Haushalten ohne Auto auf unter zehn Prozent gesunken.
- Über den ganzen Tag und alle Zwecke gesehen, machen die 6- bis 12-jährigen Kinder etwa die Hälfte ihrer Wege zu Fuss; bei den älteren Kindern und Jugendlichen sinkt dieser Anteil auf 20 Prozent. Das Velo nimmt zwischen 10 und 15 Jahren einen wichtigen Stellenwert ein. In dieser Altersgruppe ist die Mitfahrt im Auto am geringsten. Ab dem 13. Altersjahr nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark zu.

### 3. Ausbildungswege

Die Schulwege gehören zu den wichtigsten Wegen von Kindern und Jugendlichen. In den letzten Jahren haben Berichte aus dem Ausland und der Schweiz gezeigt, dass Kinder immer öfter auf dem Schulweg begleitet oder gar mit dem Auto hingebacht werden (müssen).

Dem selbständig zurückgelegten Schulweg zu Fuss und mit dem Velo kommt aber eine grosse soziale und gesundheitliche Bedeutung zu. Auf dem Schulweg erwerben Kinder wichtige soziale Fähigkeiten, gewinnen an motorischer Beweglichkeit und an Selbständigkeit. Er ist wesentlicher Bestandteil der Persönlichkeitsentwicklung und beeinflusst die Mobilitätsbiographie. Regelmässige körperliche Bewegung hat zudem erwiesenermassen positive (vorbeugende) Wirkungen gegen Übergewicht, Diabetes (Typ II), Bluthochdruck und steigert Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit. Entsprechend muss es das Ziel bleiben, dass die Kinder möglichst unbegleitet zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gelangen können.

Je nach Schulstufe verändern sich die Voraussetzungen und die Art der gewählten Verkehrsmittel. In diesem Kapitel werden die Ausbildungswege nach Anzahl, Länge und Dauer sowie nach Verkehrsmittelwahl detailliert dargestellt. Alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 2000. Einbezogen werden alle Kinder und Jugendliche in Ausbildung mit einem Ausbildungs-  
weg am Stichtag (vgl. Kasten). Alle Werte sind mit dem Personengewicht gewichtet, die „N“ sind ungewichtet. Deshalb können die Prozentwerte nicht in Anzahl Fälle pro Kategorie/Zelle rückgerechnet werden.



#### Ausbildungswege und Personen in Ausbildung

Was auf den ersten Blick klar und einfach erscheint, bedarf auf den zweiten Blick einer Präzisierung, um die Daten-Vergleichbarkeit sicher zu stellen:

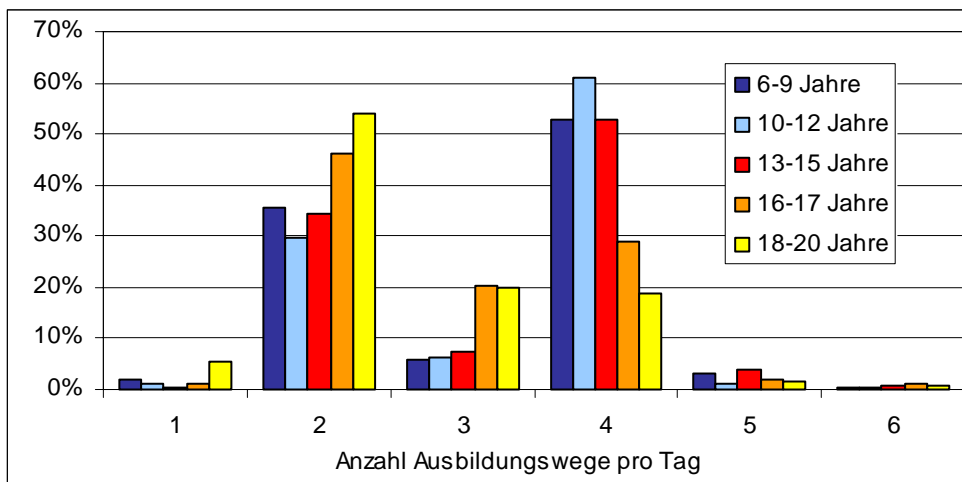
- Bis zum Alter von 15 Jahren befindet sich der weitaus grösste Teil (über 95 Prozent) der Kinder in Ausbildung. Eine Ausnahme sind die 6-jährigen Kinder, bei denen rund ein Fünftel (noch) nicht in die Schule oder den Kindergarten geht. Hingegen sind selbst im Alter von 16 bis 17 Jahren noch immer 90% und bei den 18- bis 20-jährigen zwei Drittel der Jugendlichen in Ausbildung.
- Einige Kinder und Jugendliche weisen, obwohl sie nicht in Ausbildung sind, trotzdem einen Ausbildungs-  
weg auf. Ihr Anteil an der jeweiligen Altersgruppe beträgt allerdings nur zwischen 0.5 und 3.5 Prozent. Da die Gründe für diese Konstellation unklar sind, werden nur die Ausbildungswege von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung berücksichtigt.
- Ein Teil der Befragten weist auch Ausbildungswege am Wochenende aus, vor allem am Samstag. Um die Vergleichbarkeit mit anderen Zwecken zu gewährleisten, werden immer alle Ausbildungswege in der Auswertung berücksichtigt, unabhängig davon an welchem Wochentag sie zurückgelegt wurden.

Im Rahmen dieser Studie werden also – wenn nichts anderes vermerkt ist – alle Ausbildungswege berücksichtigt, die von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung unabhängig vom Wochentag zurückgelegt worden sind.

### 3.1 Anzahl Ausbildungswege pro Tag und Woche

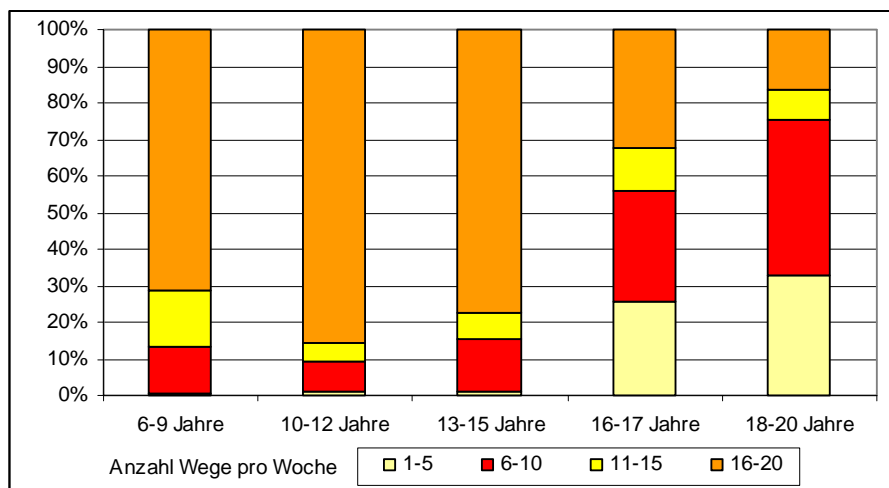
Etwas mehr als die Hälfte der Kinder bis 15 Jahre macht vier Ausbildungswege pro Tag und etwa ein Drittel dieser Altersgruppe deren zwei. Der grösste Teil der Kinder kehrt also über Mittag nach Hause zurück. Bei den Jugendlichen verändert sich dies durch den Besuch weiterführender Schulen, die in grösserer Distanz liegen. Aufgrund der Bestrebungen, mehr Mittagstische und Tagesschulen einzurichten, ist langfristig davon auszugehen, dass der Anteil der jüngeren Kinder mit vier Schulwegen pro Tag abnehmen wird. Der geringe Anteil an ungeraden Ausbildungswegen weist darauf hin, dass nur wenige Kinder den Schulweg mit einem anderen Zweck kombinieren. Am ehesten geschieht dies bei Jugendlichen über 16 Jahren.

Abbildung 12: Verteilung der Anzahl Ausbildungswege **pro Tag** nach Altersklassen; Basis = 2'130 Kinder und Jugendliche in Ausbildung mit total 6'737 Ausbildungswegen



Eine ähnliche Verteilung zeigt sich auch bei den Wegen pro Woche, wobei die Struktur des Bildungssystems gut sichtbar wird. In der obligatorischen Schulzeit sind 16 bis 20 Wege pro Woche mit Abstand am häufigsten. Die jüngsten Kinder haben am ehesten noch einen oder zwei halbe Tage frei, was sich in weniger Wegen niederschlägt. Ab 16 Jahren wird der Berufsschulbesuch mit einem bis fünf Wegen pro Woche sichtbar<sup>2</sup>.

Abbildung 13: Verteilung der Anzahl Ausbildungswege **pro Woche** nach Altersklassen; Basis = 20'815 Wege von Kindern und Jugendlichen



<sup>2</sup> Die Zahl der Wege pro Woche wurde speziell erfragt und nicht von der Wegzahl pro Tag hochgerechnet.

### 3.2 Distanz Wohnort – Ausbildungsort

Die Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort bestimmt unter anderem den Zeitaufwand, die Verkehrsmittelwahl und die Zahl der Wege pro Tag (z.B. die Möglichkeit der Rückkehr nach Hause in der Mittagspause). Die Distanz ist eine Schätzung der Befragten und dürfte sich meist auf die Weg- und nicht die Luftlinien-Entfernung beziehen.

Rund drei Viertel der Kinder bis 12 Jahren wohnen weniger als einen Kilometer von ihrer Schule entfernt. Weitere 15 Prozent haben einen Schulweg von bis zu drei Kilometern. Mit dem Eintritt in die Sekundarstufe nimmt auch die Schulwegdistanz zu. Etwas weniger als die Hälfte der Kinder zwischen 13 und 15 Jahren wohnt noch innerhalb eines Kilometers, je ungefähr ein weiteres Viertel hat bis zu drei bzw. bis zu 10 Kilometer zur Schule zurückzulegen. Nach der obligatorischen Schulzeit haben zwei Drittel bis drei Viertel der Jugendlichen hat einen Ausbildungsweg von mehr als drei Kilometern.

Tabelle 15: Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort nach Kategorien und Altersgruppen (Basis = 4'468 Kinder und Jugendliche in Ausbildung; mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)

	bis 1 km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10 km	Gesamt
6-9 Jahre (N=1'224)	78.2%	14.9%	5.5%	1.4%	100.0%
10-12 Jahre (N=1'010)	70.9%	18.1%	9.0%	2.0%	100.0%
13-15 Jahre (N=992)	44.3%	24.5%	24.4%	6.9%	100.0%
16-17 Jahre (N=630)	15.9%	18.5%	29.9%	35.7%	100.0%
18-20 Jahre (N=612)	10.6%	11.7%	30.6%	47.1%	100.0%
Gesamt (N=4'468)	49.2%	17.6%	18.0%	15.2%	100.0%

Ein Blick auf die verschiedenen Sprachregionen zeigt, dass bis zum Ende der obligatorischen Schulzeit die Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort in der Romandie zwar nur leicht, aber statistisch signifikant grösser ist als diejenige in der Deutschschweiz. Ab 16 Jahren sind die Distanzen in der Deutschschweiz grösser als in der welschen Schweiz (vgl. Tabellen im Anhang für Mittelwerte und Median). Aufgrund der geringen Zahl der Angaben sind keine Interpretationen für das Tessin möglich.

Eine Betrachtung nach Urbanisierungsgrad zeigt, dass die Distanz zwischen Wohnort und Schulhaus erwartungsgemäss in allen Altersgruppen auf dem Land und in der Agglomeration grösser ist als in der Stadt. Die Differenzen werden mit zunehmendem Alter der Kinder grösser. Bei den über 16-Jährigen weisen die auf dem Land wohnhaften Jugendlichen – bezogen auf den Mittelwert – eine doppelt bis drei Mal so grosse Distanz zum Ausbildungsort auf als die in der Stadt wohnenden. Der Median ist in allen Gebieten nur etwa halb so gross wie der Mittelwert.

Abbildung 14: Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungs-ort nach Sprachregion (Basis = 4'320 Kinder u. Jugendliche in Ausbildung; mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)

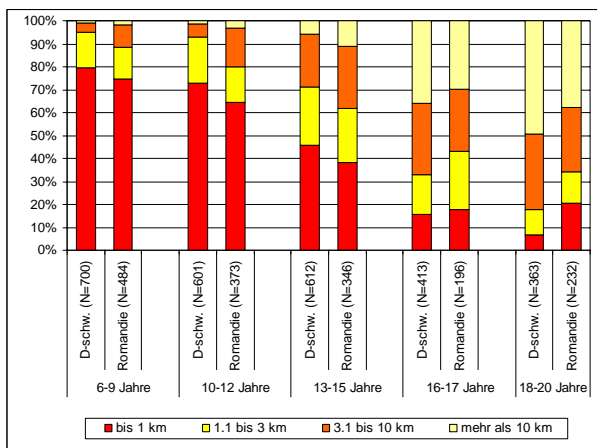
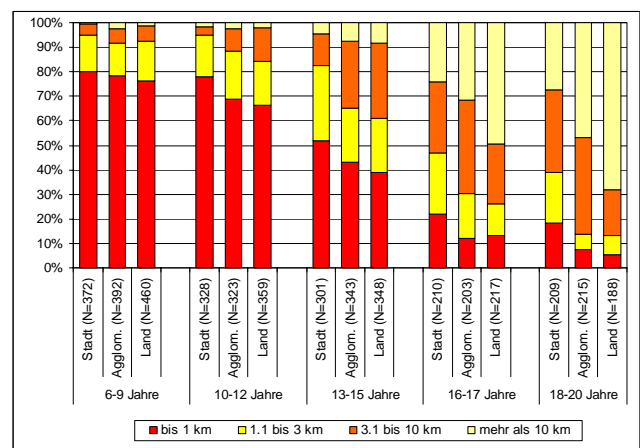


Abbildung 15: Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort nach Urbanisierungsgrad (Basis = 4'468 Kinder und Jugendliche in Ausbildung; mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)



### 3.3 Länge und Dauer eines durchschnittlichen Ausbildungsweges

#### 3.3.1 Länge eines durchschnittlichen Ausbildungsweges

Zwischen der Distanz Wohn-Ausbildungsort und dem zurückgelegten Schulweg besteht natürlich ein enger Zusammenhang. Allerdings sind die beiden Werte nicht unbedingt identisch, da ein Ausbildungs- weg nicht immer von Zuhause aus unternommen wird bzw. dorthin zurückführt, sondern auch mit einem anderen Wegzweck kombiniert sein und deshalb einen anderen Ausgangspunkt haben kann.

Für den Vergleich werden die Mittelwerte und Mediane herangezogen. Sowohl bei der real zurückgelegten Distanz des Ausbildungsweges wie auch bei der Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort ist der Mittelwert fast doppelt so gross wie der Median. Dies deutet darauf hin, dass einige wenige Wege sehr lang, der grösste Teil der Wege aber relativ kurz ist. Bei den jüngeren Kindern sind die real zurückgelegten Wege meist etwas länger als die Distanz zwischen dem Wohnort und dem Schulhaus. Bei den älteren Kindern und Jugendlichen ist es eher umgekehrt. Da die Weglängen von den Befragten jeweils geschätzt werden, ist davon auszugehen, dass die kürzeren Wege eher etwas über- und die längeren Wege der Jugendlichen etwas unterschätzt werden<sup>3</sup>.

Tabelle 16: Vergleich der Distanzen zwischen Wohn- und Ausbildungsort mit jenen der zurückgelegten Ausbildungswege (Basis = 6'725 Wege bzw. 6'696 Angaben zur Distanz von Wohn- und Ausbildungsort)<sup>4</sup>

	Distanz Wohn-Ausbildungsort					Zurückgelegte Distanz auf Ausbildungswege				
	N	Median <sup>1a</sup> (km)	Mittelwert <sup>2a</sup> (km)	Stand. abw.	+/- <sup>3a</sup>	N	Median <sup>1a</sup> (km)	Mittelwert <sup>2a</sup> (km)	Stand. abw.	+/- <sup>3a</sup>
6-9 Jahre	1'988	0.72	1.52	5.9	0.25	1'987	0.60	1.19	2.1	0.09
10-12 Jahre	1'668	0.87	1.71	6.0	0.27	1'667	0.81	1.42	2.7	0.12
13-15 Jahre	1'748	1.60	3.51	6.1	0.27	1'736	1.46	3.53	7.2	0.32
16-17 Jahre	764	3.45	8.93	13.8	0.94	757	4.03	12.48	25.2	1.71
18-20 Jahre	557	5.08	11.02	20.1	1.60	549	6.34	11.97	15.8	1.26
Insgesamt	6'725	1.04	3.90	10.1	0.23	6'696	1.03	4.23	11.5	0.26

<sup>1a</sup> Median gruppiert; <sup>2a</sup> Mittelwert ohne Ausreisser von über 300 Kilometer; <sup>3a</sup> Vertrauensintervall 90% gemäss Konvention MZ 2000

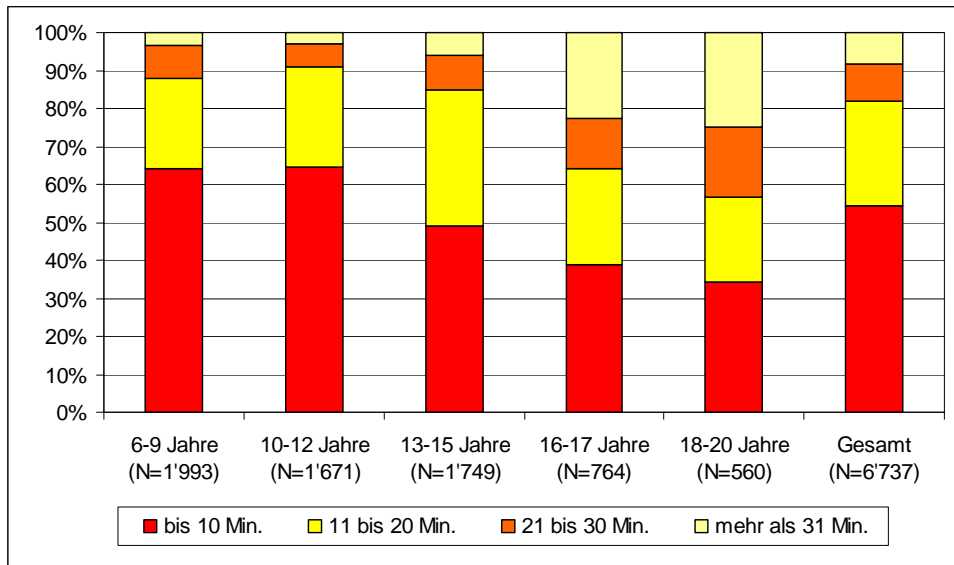
#### 3.3.2 Dauer eines durchschnittlichen Ausbildungsweges

Entsprechend den kurzen Distanzen ist auch die Unterwegszeit auf Schulwegen relativ kurz. Zwei Drittel der PrimarschülerInnen haben einen Weg, der kürzer ist als 10 Minuten, ein weiteres Viertel ist bis zu 20 Minuten unterwegs. Bei den 13- bis 15-jährigen brauchen mehr als vier Fünftel der Kinder maximal 20 Minuten für ihren Schulweg. Und selbst für ein Gutteil der über 16jährigen dauert der Weg nicht länger als diese Zeitspanne. Etwas mehr als 20 Prozent haben in diesen Altersgruppen allerdings einen Weg von mehr als einer halben Stunde.

<sup>3</sup> Nach Angaben von Anja Simma vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE vom 9.11.2004 hat ein Vergleich von geocodierten Daten mit den Angaben der Befragten in der Stadt Zürich ergeben, dass sich rund die Hälfte der Personen bei der Distanzangabe um maximal 25 Prozent verschätzt haben und die andere Hälfte um mehr als 25 Prozent. Da im Mikrozensus 2005 alle Daten geocodiert werden, können bei künftigen Auswertungen genauere Werte erwartet werden.

<sup>4</sup> Für den adäquaten Vergleich werden hier die Angaben zur Distanz von Wohn- und Ausbildungsort aufgrund der Zahl der Wege und nicht wie oben aufgrund der Personen verwendet. D.h. es werden nur die Distanzen vom Wohnort zum Schulhaus derjenigen Schülerinnen und Schüler berücksichtigt, die einen Ausbildungsweg am Stichtag gemacht haben. Deshalb besteht auch ein Unterschied zu den Zahlen in der entsprechenden Tabelle im Anhang.

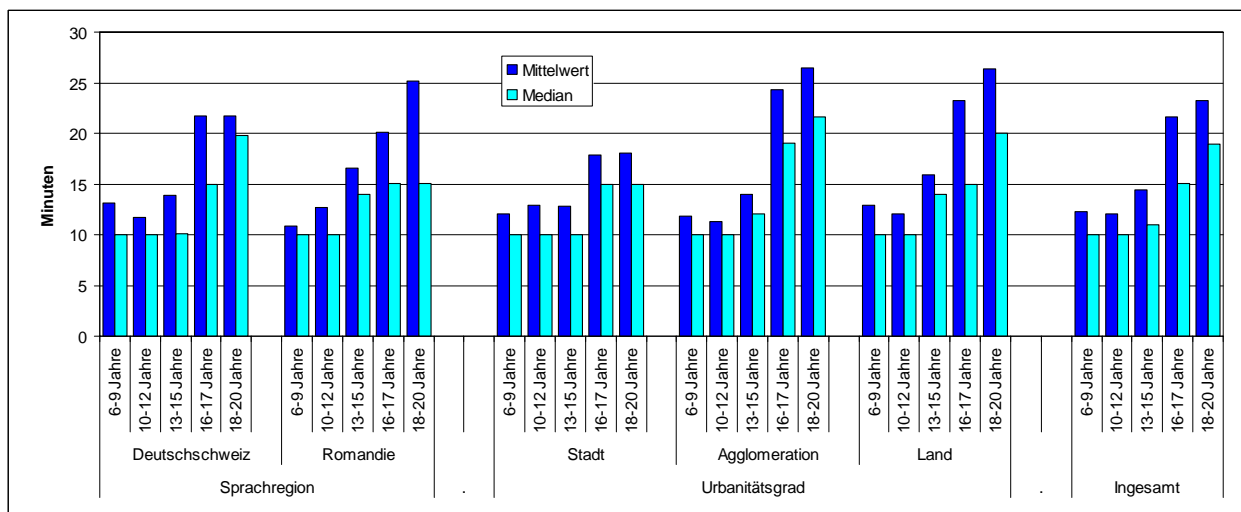
Abbildung 16: Dauer der zurückgelegten Ausbildungswege nach Kategorien und Altersgruppen (Basis = 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung)



Die Mittelwerte zeigen, dass der durchschnittliche Weg eines Primarschulkindes rund 12 Minuten beträgt<sup>5</sup>. Bis zum Ende der obligatorischen Schulzeit steigt die Unterwegszeit auf 14 Minuten und springt bei den über 16-jährigen auf etwas mehr als 20 Minuten. Zwischen den Sprachregionen unterscheidet sich die Unterwegszeit weniger stark als die Distanz. Die 6- bis 9-jährigen Kinder sind in der Deutschschweiz im Vergleich zur Romandie durchschnittlich etwas länger unterwegs (2 Min.), bei den anderen Altersgruppen dauert der Schulweg in der Romandie etwas länger. Die in einzelnen Altersgruppen feststellbare Tatsache, dass in der Romandie die Unterwegszeit trotz grösserer Distanz im Vergleich zur Deutschschweiz kürzer ist, ist vermutlich auf die andere Verkehrsmittelwahl zurückzuführen (vgl. Kapitel 3.5.3).

Ein Vergleich nach Urbanitätsgrad zeigt während der Primarschule keinen signifikanten Unterschied zwischen Stadt, Agglomeration und Land. Ab dem 13. Alterjahr wird deutlich, dass zuerst auf dem Land und dann ab 15 Jahren auch in der Agglomeration die Wege wesentlich länger dauern als in der Stadt.

Abbildung 17: Dauer der zurückgelegten Ausbildungswege nach Altersgruppen, Sprachregion und Urbanitätsgrad – Mittelwert und Median (Basis = 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung)

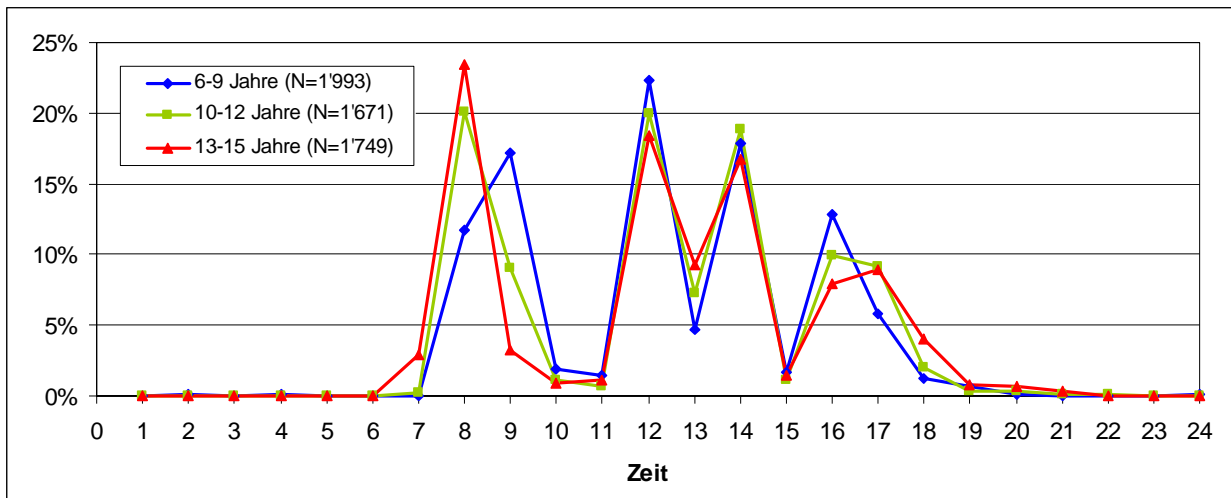


<sup>5</sup> Um grössere Verzerrungen bei den Mittelwerten auszuschliessen, wurde die Grenze für die Dauer eines Ausbildungsweges auf drei Stunden festgesetzt. Damit wurden einige wenige, aber in der Folge sich stark verzerrend auswirkende Ausreisser von bis zu 12 Stunden Ausbildungsweg eliminiert.

### 3.4 Verteilung der Ausbildungswege über den Tag

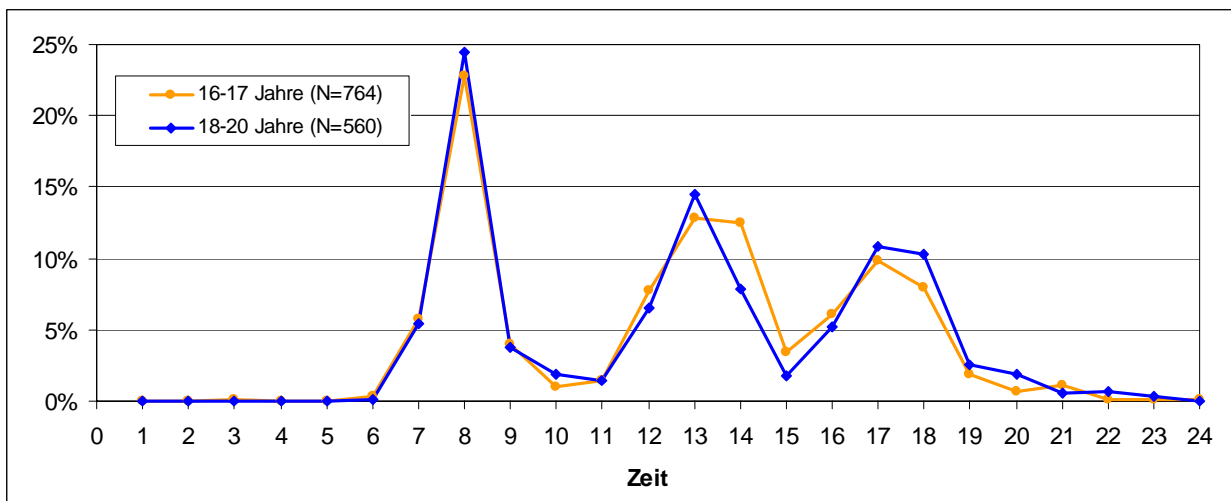
Die Verteilung der Ausbildungswege über den Tag macht die Spitzen aufgrund der Anfangs- und Schlusszeiten der Schule deutlich<sup>6</sup>. Die Kinder machen sich zwischen 7 und 8 Uhr auf den Schulweg und kehren über Mittag nach Hause zurück, um zwischen 13 und 14 Uhr nochmals den Weg zur Schule anzutreten. Die Spitze am Abend ist abgeschwächt. Klar ersichtlich ist der spätere Schulbeginn der jüngsten Kinder (teilweise noch im Kindergarten): Sie machen sich erst zwischen 8 und 9 auf den Weg während die älteren Kinder zu diesem Zeitpunkt schon in der Schule sind.

Abbildung 18: Anteile der Startzeiten von Ausbildungswegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 5'413 Wege von 6- bis 15-jährigen Kindern in Ausbildung)



Bei den Jugendlichen (16 bis 20 Jahre) fällt die grosse Kongruenz der Startzeiten der Wege über den Tag auf. Die Startzeiten am Morgen, die Mittagspause und die Abendspitze treten deutlich hervor. Im Gegensatz zu den jüngeren Kindern gibt es am Mittag allerdings nur noch eine Spitze. Und am Abend beginnt der Rückweg nach Hause oder der Weg zu anderen Aktivitäten später.

Abbildung 19: Anteile der Startzeiten von Ausbildungswegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 1'324 Wege von 16- bis 20-jährigen Jugendlichen in Ausbildung)



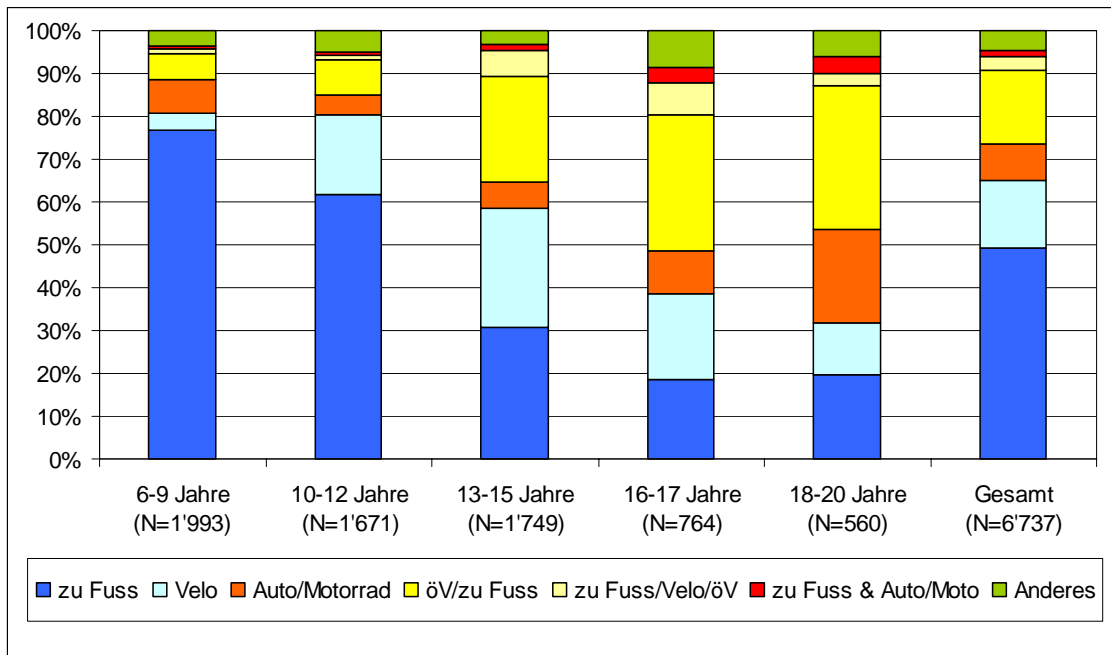
<sup>6</sup> Die beiden Abbildungen zeigen die Verteilung der Anfangszeiten von Ausbildungswegen über den Tag. Die angegebene Stunde umfasst immer alle Wege, die in den vorangehenden 60 Minuten begonnen wurden. Der Wert um 12 Uhr umfasst also den Anteil aller Wege, die zwischen 11.00 Uhr und 11.59 Uhr begonnen worden sind. Die Werte sind in Prozenten aller Wege pro Tag angegeben. Die Dauer der Wege ist dabei nicht berücksichtigt.

### 3.5 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen

#### 3.5.1 Übersicht

Die eigenen Füsse, das Velo und der öffentliche Verkehr zählen zu den wichtigsten Verkehrsmitteln auf dem Schulweg<sup>7</sup>. Bei den Kindern bis 12 Jahren werden 80 Prozent der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Bei den jüngsten Kindern machen dabei die Fusswege den grössten Anteil aus. In der Altersgruppe der 10- bis 15-jährigen steigt der Anteil des Velos auf gegen 30 Prozent. Zwischen fünf und knapp 10 Prozent werden mit einem Motorfahrzeug in die Schule gebracht oder fahren selber hin. Ab 18 Jahren steigt dieser Anteil auf über 20 Prozent. Vor allem bei älteren Kindern und Jugendlichen kommt dem öffentlichen Verkehr mit einem Drittel der Wege eine grössere Bedeutung zu.

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen (Basis= 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen)



Mit Ausnahme der Kombination von „Fussweg und öffentlichem Verkehr“ werden nur wenige Schulwege mit mehr als einem Verkehrsmittel zurückgelegt. Dies gilt auch für ältere Kinder und Jugendliche. Die häufigsten Kombinationen neben der erwähnten sind „zu Fuss, Velo und öffentlicher Verkehr“ sowie die Kombination „zu Fuss und motorisierter Verkehr“. Unter „Anderes“ fällt eine Vielzahl von anderen Kombinationen sowie zum Teil anderen Verkehrsmitteln, die aber je für sich keine grossen Anteile haben. Ein Blick auf die durchschnittliche Etappenzahl pro Weg bestätigt den Eindruck: sie schwankt zwischen 1.1 Etappen pro Weg bei den 6- bis 12-jährigen Kindern und zwei Etappen bei den über 16-jährigen.

Tabelle 17: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen (Basis = 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen)

	„Reine“ Verkehrsmittelwege (d.h. nur eine Etappe pro Weg)					Wege mit Verkehrsmittelkombinationen (d.h. mehrere Etappen pro Weg)					Gesamt
	zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	Andere	Zwischen- Total	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo & öV	zu Fuss / Auto/Moto	Andere Kombinat.	Zwischen- Total	
6-9 Jahre (N=1'993)	76.9%	3.6%	8.1%	2.7%	91.3%	6.0%	0.9%	0.8%	0.9%	8.7%	100.0%
10-12 Jahre (N=1'671)	61.6%	18.7%	4.6%	3.6%	88.5%	8.4%	1.0%	0.8%	1.3%	11.5%	100.0%
13-15 Jahre (N=1'749)	30.9%	27.6%	6.3%	1.0%	65.8%	24.5%	6.3%	1.3%	2.1%	34.2%	100.0%
16-17 Jahre (N=764)	18.7%	20.0%	9.8%	0.6%	49.0%	32.0%	7.5%	3.4%	8.1%	51.0%	100.0%
18-20 Jahre (N=560)	19.7%	12.1%	21.7%	0.6%	54.1%	33.8%	2.9%	3.8%	5.5%	45.9%	100.0%
Gesamt (N=6'737)	49.2%	15.9%	8.4%	2.0%	75.5%	17.0%	3.2%	1.6%	2.6%	24.5%	100.0%

<sup>7</sup> Basis der folgenden Darstellungen bildet die aus den Etappen herausdestillierten und für die Wegebene neu aufbereiteten Verkehrsmittel. Zum Vorgehen vgl. separaten Kasten.

### Darstellung der Verkehrsmittelwahl: Vorgehen

Vor der Einführung des Wege-Etappenkonzepts im Mikrozensus 1994 wurde die Verteilung der Verkehrsmittelanteile (Modalsplit) häufig nach der zurückgelegten Distanz der einzelnen Verkehrsmittel angegeben. Damit ergaben sich grosse Verzerrungen, vor allem zu Ungunsten des Fuss- und Veloverkehrs, denn diese Wege sind häufig kurz.

Mit der Einführung des Wege-Etappenkonzepts ist es möglich geworden, den Modalsplit auf der Basis der Etappen anzugeben (vgl. separater Kasten zur Definition von Wegen und Etappen). Dies ist ein grosser Fortschritt, werden doch damit auch kurze Wegstücke, vor allem solche zu Fuss korrekt abgebildet. Der Nachteil besteht darin, dass für den ganzen Weg und den damit verbundenen Wegzweck keine Angaben zur Verkehrsmittelwahl möglich sind, da ja ein Weg mehrere Etappen und damit mehrere Verkehrsmittel umfassen kann.

Häufig wird dieses Problem gelöst indem ein so genanntes Haupt-Verkehrsmittel definiert wird. Zum Hauptverkehrsmittel wird in der Regel dasjenige gewählt, mit dem die grösste Distanz auf einem Weg zurückgelegt wird. Besteht beispielsweise ein Weg aus einer Fusswegetappe zur Haltestelle, einem Stück (Etappe) Tramfahrt und nochmals einer Fusswegetappe, so wird daraus das Tram zum Hauptverkehrsmittel, sofern die zurückgelegte Distanz grösser ist als eine der beiden Fusswegetappen oder auch beide Fusswegetappen zusammen.

Anstelle eines Hauptverkehrsmittels wäre es aber interessant zu wissen, welche Verkehrsmittel auf einem Weg kombiniert werden. Dies würde es erlauben, die „reinen“ (monomodalen) und die kombinierten (multimodalen) Wege sichtbar zu machen. Für diese Analyse wurden deshalb die einzelnen Etappen auf der Wegebene wieder neu zusammengefasst. Damit gewinnt man eine detaillierte Zusammenstellung, die auch langfristige Verschiebungen sowohl bei den mono- wie multimodalen Wegen sichtbar machen kann.

In der Rubrik „Andere“ sind Verkehrsmittel wie Schiff, Seilbahn und andere Spezialfälle zusammengefasst, da unklar ist, ob diese Verkehrsmittel privat oder öffentlich sind. In den Mikrozensus 1994 und 2000 nicht separat erfasst sind sodann die so genannt fahrzeugähnlichen Geräte wie Mini-Trottinets, Rollerblades, Skateboards etc. (vgl. dazu Kasten in Kapitel 5.1)

Alle Wege mit einem öffentlichen Verkehrsmittel werden als kombinierte Wege dargestellt. Die Auswertung ergibt einen relativ hohen Anteil an monomodalen Wegen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Mikrozensus nur Etappen ab 25 Meter berücksichtigt werden und noch nicht alle Fusswegetappen korrekt erfasst worden sind (vgl. dazu Jermann 2003 und Thomas/Schweizer 2003). Im MZ 2005 soll diesem Problem bei der Erhebung eine grössere Beachtung geschenkt werden.

Zur besseren Übersicht werden in den einzelnen Verkehrsmittel-Darstellungen nur die anteilmässig wichtigsten und nicht alle Kombinationen angegeben.

### Wege und Etappen

Wege und Etappen werden im Mikrozensus wie folgt definiert:

„Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg.“

Jede Etappe (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe aber nicht ein neuer Weg.“

### 3.5.2 Begleitung auf Ausbildungswegen

Im Zusammenhang mit den Schulwegen und der Verkehrsmittelwahl stellt sich auch immer wieder die Frage, ob die Kinder von Erwachsenen zu Fuss begleitet werden.

Im Mikrozensus 2000 wurden diese Begleit- und Servicewege erstmals erfasst. Von einem Serviceweg wird gesprochen, wenn jemand hingebacht oder abgeholt wird und damit eine Dienstleistung (ein Service) verbunden ist. Von einem Begleitweg spricht man dann, wenn man mit einer Person einfach mitgeht, ohne eine Dienstleistung zu erbringen, z.B. gemeinsam zum Bahnhof zu gehen. Eine Unterscheidung zwischen beiden Wegtypen ist oft schwierig, weshalb selbst die offizielle Auswertung keine Unterscheidung vornimmt. Aus den gleichen Gründen werden in diesem Bericht beide synonym verwendet.

Für die vorliegende Auswertung wären Angaben zur Begleitung der Kinder zur Schule wünschenswert, ist doch die Frage, ob die Kinder allein zur Schule gehen können oder begleitet werden (müssen) von Bedeutung. Mehrere Studien zeigen, dass der Anteil der Begleitungen bei den 5- bis 7-jährigen Kindern beträchtlich sein kann. In den Städten sind es rund ein Drittel der Kindergartenkinder und Erstklässler, die regelmässig begleitet werden. Meist ist es die Sorge um die Sicherheit ihrer Kinder, die die Eltern zu Begleitungen veranlasst. Die Untersuchungen zeigen eindrücklich, dass wenn Kinder eine stark und/oder schnell befahrene Strasse überqueren müssen, der Anteil der Begleitungen um ein Mehrfaches höher liegt als wenn der Weg ungefährlich ist. (vgl. zu Begleitwegen: Hillmann et al. 1992, Hüttenmoser/Degen-Zimmermann 1995, Sauter/Hüttenmoser 2002, Tiefbauamt der Stadt Zürich 2003,)

Im Mikrozensus werden die Service-/Begleitwege zwar erfasst, aber es ist keine Zuordnung möglich, wer begleitet wird. Wenn eine erwachsene Person einen Begleitweg macht, weiss man nicht, ob sie ein Kind oder eine betagte Person begleitet und zu welchem Zweck die begleitete Person unterwegs ist. Da der Anteil der Haushalte, in denen zwei Personen befragt wurden, sehr klein ist, können auch die parallelen Wege von Eltern und ihren Kindern nicht herausgefiltert werden. Abgesehen davon, dass Kinder auch von anderen Personen als ihren Eltern hingebacht oder abgeholt werden können.

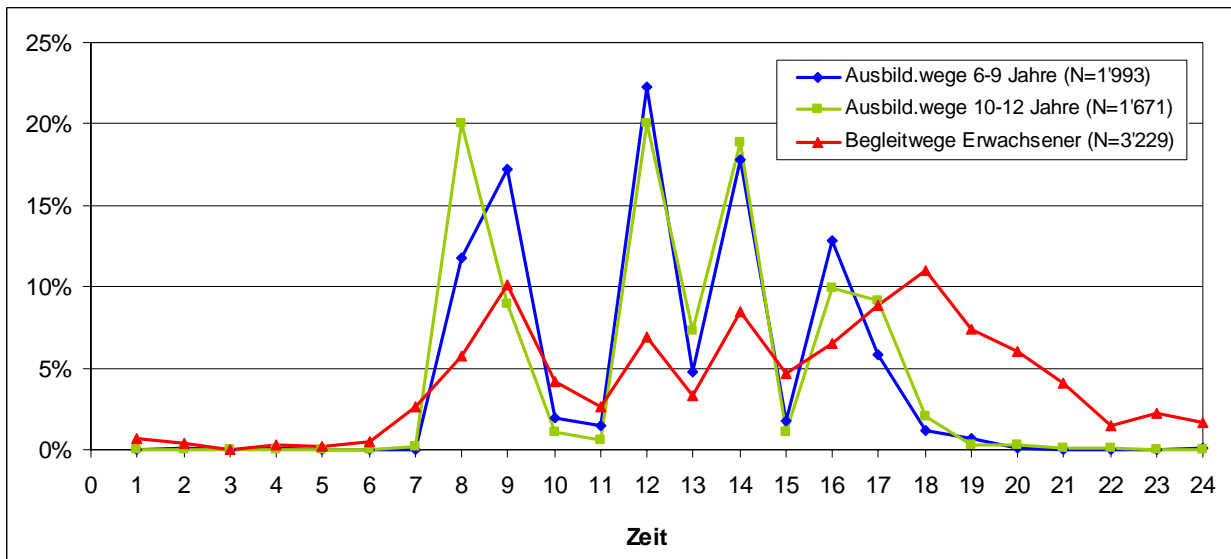
Die Begleitwege können also dem Datensatz nicht direkt entnommen werden, sondern müssen indirekt erschlossen werden. Am einfachsten ist es bei jenen Kindern, die mit einem Motorfahrzeug zur Schule gebracht werden (im Alter wo sie selber noch kein solches Fahrzeug lenken dürfen). Hier handelt es sich klar um eine Begleitung bzw. einen Service. Schwieriger ist es festzustellen, ob ein Kind zu Fuss begleitet wird oder nicht.

In der untenstehenden Abbildung sind die Zeiten aufgetragen, wann jeweils ein Kind bzw. eine erwachsene Begleitperson einen Weg beginnt. Wie lange ein Weg dauert ist dabei nicht berücksichtigt. Die Kurven sind untereinander nur soweit vergleichbar, als ersichtlich wird, welcher Anteil der Wege zu einer bestimmten Tageszeit begonnen wird. Die reale Anzahl der Wege kann sehr verschieden sein. Die angegebene Stunde umfasst wiederum alle Wege, die in den vorangehenden 60 Minuten begonnen wurden.

Die Abbildung zeigt, dass die Begleitwege der Erwachsenen am Morgen ähnliche Startzeiten haben wie die Ausbildungswege von jüngeren Kindern. Das gleiche gilt in geringerem Ausmass auch über Mittag, während sich am Abend die beiden Kurven nicht mehr überdecken. Aus der ähnlichen Struktur der Startzeiten von Wegen kann man schliessen, dass die Begleitwege von Erwachsenen häufig im Zusammenhang mit den Schulwegen von Kindern stehen. Vor allem am Morgen und Mittag dürften sie grösstenteils der Begleitung der jüngsten Kinder dienen. Welcher Anteil von Kindern jedoch real begleitet wird, lässt sich aus dieser Abbildung und den Daten nicht herauslesen.

Um sich ein besseres Bild der Begleitung machen zu können, wird für künftige Mikrozensus-Erhebungen vorgeschlagen, auch zu erfassen, wer begleitet wird und zu welchem Zweck die begleitete Person unterwegs war (vgl. Kapitel 6.2).

Abbildung 21: Anteil der Wegstarts nach Tageszeiten gemessen an allen Wegen pro Tag (nur Montag bis Freitag) (Basis= 4'493 Wege von 6- bis 9-jährigen, 3'659 Wege von 10- bis 12-jährigen Kindern und von 3'229 Begleitwege von 21- bis 64-jährigen Erwachsenen)



Lesebeispiel: In der Stunde zwischen 8 und 9 Uhr beginnen rund 17 Prozent aller Ausbildungswege der 6- bis 9-jährigen Kinder. Zugleich beginnen in der gleichen Stunde rund zehn Prozent aller Begleitwege von Erwachsenen. Aus der Darstellung kann aber nicht geschlossen werden, dass mehr als die Hälfte der 6- bis 9-jährigen Kinder begleitet werden, denn real ist die Zahl der Wege sehr verschieden.

### 3.5.3 Detaillierte Analyse der Verkehrsmittelwahl

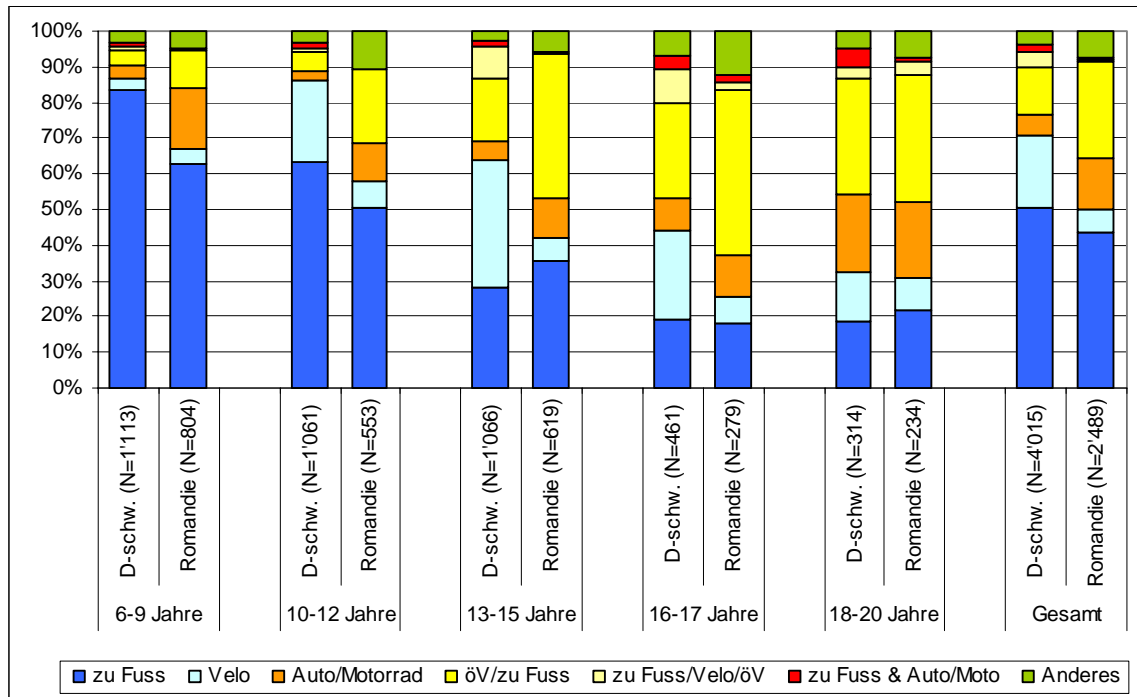
Auf den folgenden Seiten wird die Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen detaillierter aufgeschlüsselt und zwar nach:

- Sprachregion
- Urbanisierungsgrad
- Distanz Wohnort – Ausbildungsort
- Geschlecht
- Nationalität
- Anzahl Autos im Haushalt
- Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt bzw. Veloverfügbarkeit
- Haushaltseinkommen (Äquivalenzeinkommen)
- Wetter und Jahreszeit

Generell ist festzuhalten, dass die Fallzahlen in einigen Kategorien gering sind. Entsprechend ist bei der Interpretation von Kategorien mit weniger als 100 Wegen Vorsicht geboten. Umso mehr als mehrere Wege der jeweils gleichen Person zuzuordnen sind. Dies betrifft insbesondere die Wegzahl ab dem 16. Altersjahr, also nach der obligatorischen Schulzeit, wenn die Zahl der Ausbildungswege zugunsten von Arbeitswegen zurückgeht. Insgesamt sollten die Zahlen nur für allgemeine Aussagen und nicht für Detailinterpretationen einzelner Prozentwerte herangezogen werden.

Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen

Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen (Basis = 6'504 Ausbildungswege)



In der Deutschschweiz ist der Anteil der Wege mit dem Velo in allen Altersgruppen beträchtlich grösser als in der Romandie. In der Westschweiz hingegen sind die Anteile der Wege mit dem Auto oder Motorrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgehend grösser als in der Deutschschweiz.

Auf die Darstellung für die italienischsprachige Schweiz (Tessin) muss verzichtet werden, da in den einzelnen Altersgruppen zu wenige Nennungen vorliegen.

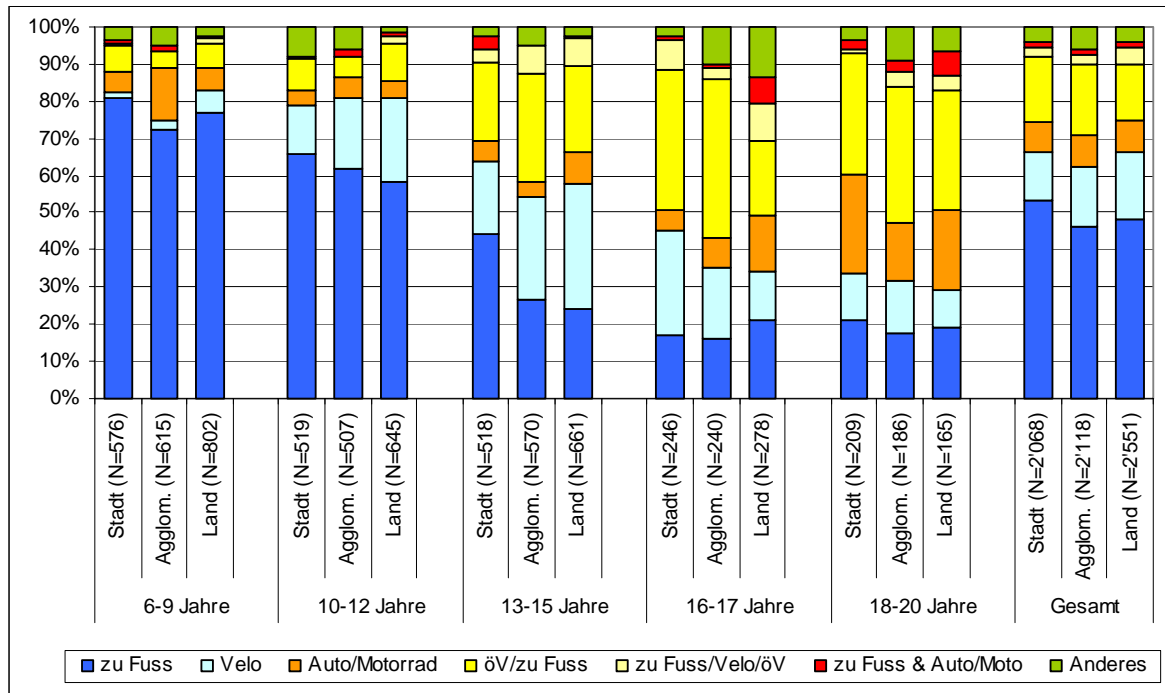
Betrachtet man die einzelnen Altersgruppen, so fällt auf, dass bei den jüngsten Kindern der Anteil der Fusswege in der Romandie mit 60 Prozent wesentlich tiefer liegt als in der Deutschschweiz mit 80 Prozent. Dafür werden rund 17% der jüngsten Kinder in der Romandie mit dem Auto zur Schule gefahren, in der Deutschschweiz liegt dieser Anteil bei vier Prozent.

Während in der Deutschschweiz bei Kindern ab 10 Jahren das Velo eine beträchtliche Rolle zu spielen beginnt – bei den 13- bis 15-jährigen beträgt der Anteil der Velowege 35 Prozent – werden diese Anteile in der Romandie vor allem vom öffentlichen Verkehr sowie durch Mitfahrten im Auto übernommen. Mit 18 Jahren ergibt sich eine Angleichung der Verkehrsmittelwahl zwischen den Landesteilen.

Worauf diese Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl zurückzuführen sind, kann im Rahmen dieser Studie nicht beantwortet werden, wäre aber eine genauere Untersuchung wert (vgl. Vorschlag in Kapitel 6.1). Wichtig wäre auch, in Zukunft eine genügend grosse Stichprobe zu haben, damit auch Auswertungen für die italienischsprachige Schweiz zu Schulwegen möglich sind (vgl. Kapitel 6.2).

Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad (Basis = 6'737 Ausbildungswege)



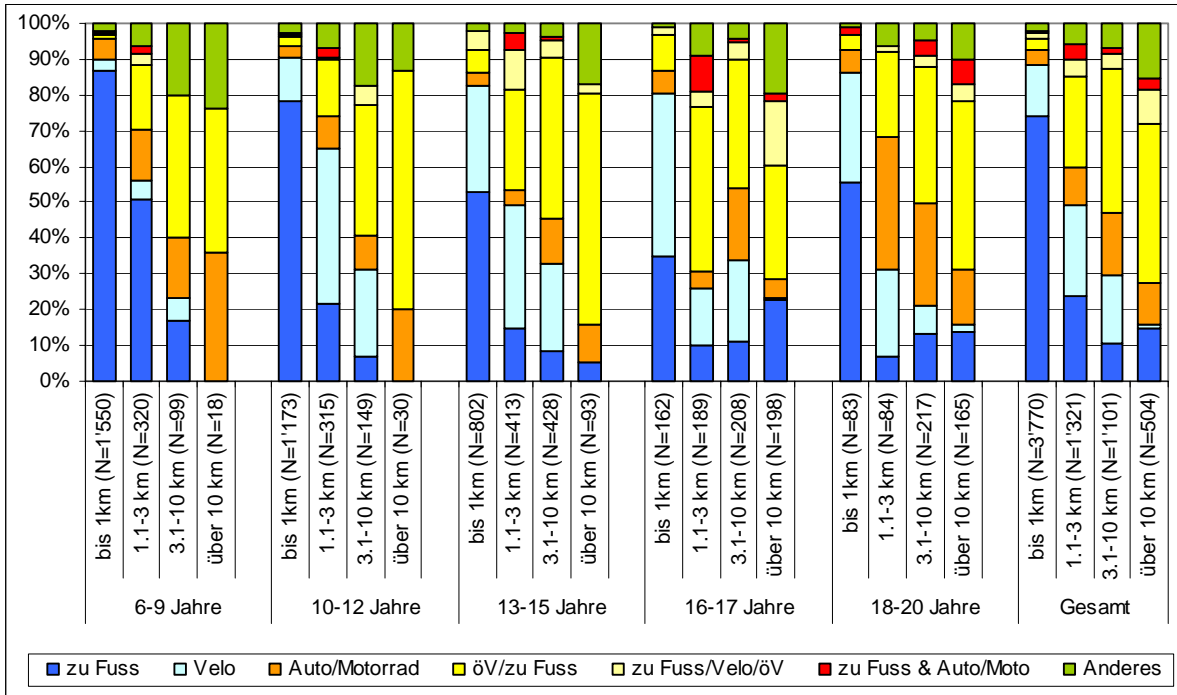
Nimmt man den Fuss- und Veloverkehr zusammen, so zeigt sich bei den Kindern bis 15 Jahre ein erstaunlich homogenes Bild zwischen Stadt, Agglomeration und Land. In der Primarschule machen die Anteile zu Fuss und mit dem Velo rund 80% der Wege aus, wobei die Kinder auf dem Land und in der Agglomeration wegen der längeren Wege öfter das Velo anstelle der eigenen Füße benützen. Die Unterschiede bei den Mitfahrten im Auto sind gering – mit Ausnahme der Agglomeration wo die Bring- und Holfahrten bei den jüngsten Kindern 14 Prozent ausmachen. Ansonsten beträgt der Unterschied der motorisiert zur Schule gebrachten Kinder bis zum 15. Altersjahr zwischen Stadt, Agglomeration und Land jeweils nur wenige Prozente.

Der grosse Stadt-Land-Unterschied, der vor allem für das Bringen und Holen mit dem Auto bei jüngeren Kindern oft postuliert wird, existiert nicht. Bei grösserer Distanz werden die Wege zu Fuss einfach ersetzt durch solche mit dem Velo bzw. später mit dem öffentlichen Verkehr.

Ab dem 16. Altersjahr verschieben sich die Verhältnisse. Während der Fussweg-Anteil in allen Gebieten bei rund 20 Prozent liegt, wird nun in der Stadt öfter das Velo genutzt und auf dem Land werden das Motorrad und das Auto wie auch komplexere Verkehrsmittelkombinationen häufiger eingesetzt. Ab 18 Jahren machen die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln in allen Gebieten etwa einen Drittel aus, der Anteil der Wege mit dem (eigenen) Motorfahrzeug ist in der Stadt am grössten.

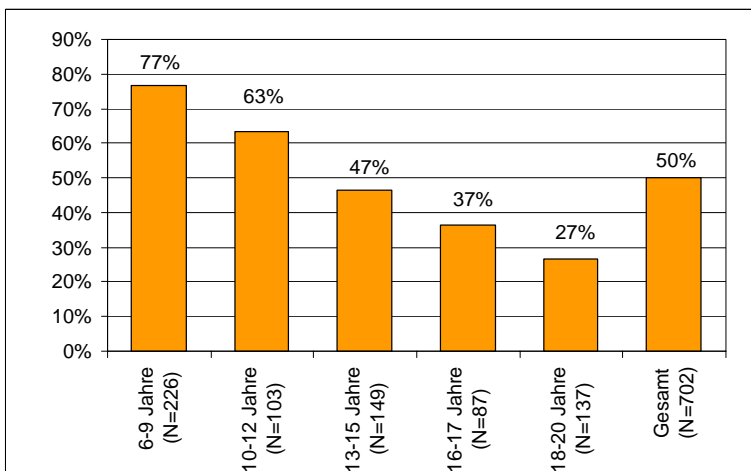
Verkehrsmittelwahl nach Distanz Wohnort – Ausbildungsort

Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl nach Distanz Wohn-Ausbildungsort (Basis = 6'696 Ausbildungswege)



Die Distanz zwischen dem Wohn- und dem Ausbildungsort hat erwartungsgemäss einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Bei kurzen Wegen sind die Anteile zu Fuss und mit dem Velo relativ hoch, mit zunehmender Distanz nehmen die Mitfahrt im Auto und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu<sup>8</sup>.

Dieses Resultat ist raumplanerisch von grosser Bedeutung, weil es zeigt, wie wichtig die Erreichbarkeit der Ausbildungsorte für die Verkehrsmittelwahl ist. Ist die Schule zu Fuss und mit dem Velo gut und sicher erreichbar, so werden die beiden Verkehrsmittel auch grösstenteils genutzt. Je weiter weg ein (Primar-)Schulhaus vom Wohngebiet zu stehen kommt (oder umgekehrt dieses vom Schulhaus), desto geringer wird die Chance, dass der Weg zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.



Eine nähere Betrachtung bei den zurückgelegten Distanzen zeigt zudem, dass von allen Wegen, die motorisiert zurückgelegt werden, ein wesentlicher Teil unter drei Kilometern liegt. Über alle Altersgruppen gesehen sind die Hälfte aller motorisierten (Mit-)Fahrten kürzer als drei Kilometer.

Abbildung 25: Anteil der motorisierten Wege unter 3 km an allen motorisierten Ausbildungsweegen (Basis = 702 motorisierte Ausbildungswege)

<sup>8</sup> Auffallend sind in einigen Alterskategorien die Fusswege, die scheinbar über 10 Kilometer gehen – z.B. der Anteil von 22 Prozent von Fusswegen bei den 16- bis 17-jährigen. Dies ist auf die hier gewählte Darstellung zurückzuführen. Diese Jugendlichen wohnen zwar mehr als 10 km vom Ausbildungsort entfernt, haben aber am Stichtag einen kürzeren Ausbildungsweg zu Fuss gemacht, zum Beispiel weil sie diesen Weg mit einem anderen Zweck kombiniert haben.

Nimmt man die kurzen Wege (und nicht die motorisierten Verkehrsmittel) als 100 Prozent, so wird bei den über 16-jährigen Jugendlichen deutlich, dass diese knapp 30 Prozent aller Ausbildungswege unter drei Kilometern motorisiert oder mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen. Hierbei handelt es sich um Wege in idealer Velodistanz.

Natürlich kann nicht jede Auto- oder öV-Fahrt auf kurzen Distanzen durch einen Weg zu Fuss oder mit dem Velo ersetzt werden. Körperliche Behinderungen, zeitliche oder topographische Hindernisse oder spezifische Situationen sind Gründe, die für eine andere Verkehrsmittelwahl sprechen können. Allerdings liesse sich mit Blick auf die Gesundheit und die Ökologie mit grosser Wahrscheinlichkeit eine grössere Umlagerung zugunsten der Fuss- und Velowege erzielen.

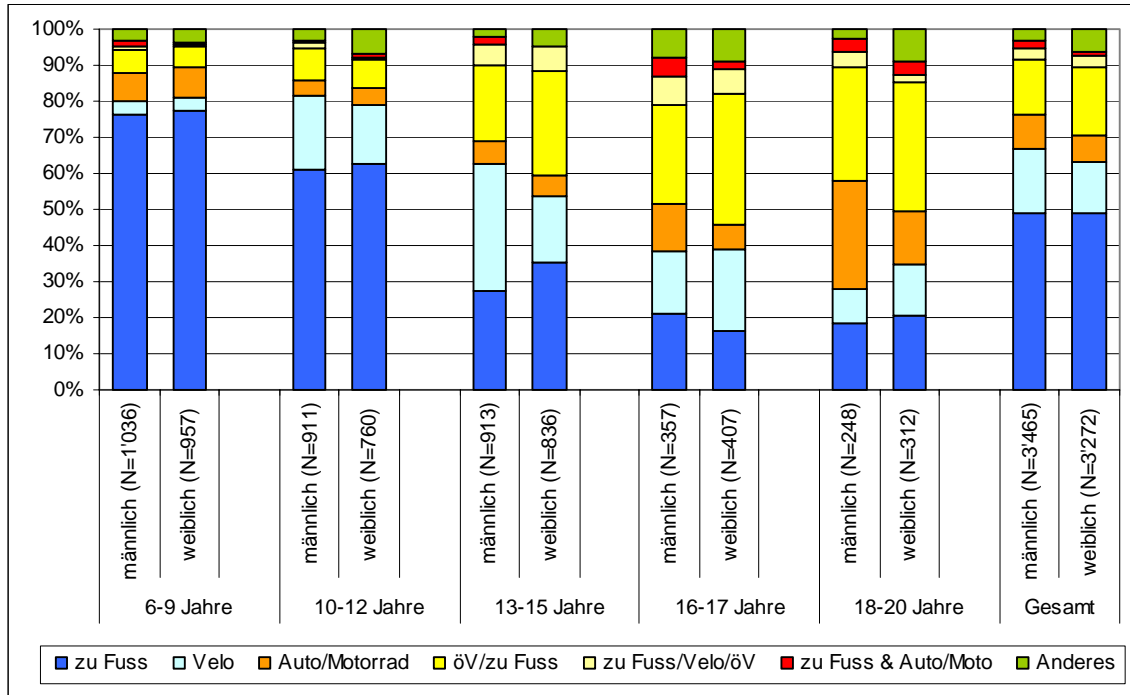
	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	Total
6-9 Jahre (N=1'833)	7.5%	4.5%	11.9%
10-12 Jahre (N=1'452)	3.9%	4.7%	8.7%
13-15 Jahre (N=1'186)	5.3%	17.3%	22.6%
16-17 Jahre (N=361)	10.3%	19.6%	29.9%
18-20 Jahre (N=210)	17.1%	12.7%	29.7%
Gesamt (N=5'042)	6.7%	9.0%	15.7%

Tabelle 18: Anteile der Verkehrsmittel Auto/Motorrad und öV an Ausbildungswegen unter drei Kilometern (Basis = 5'042 Ausbildungswege unter 3 km)



Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (Basis = 6'737 Ausbildungswege)

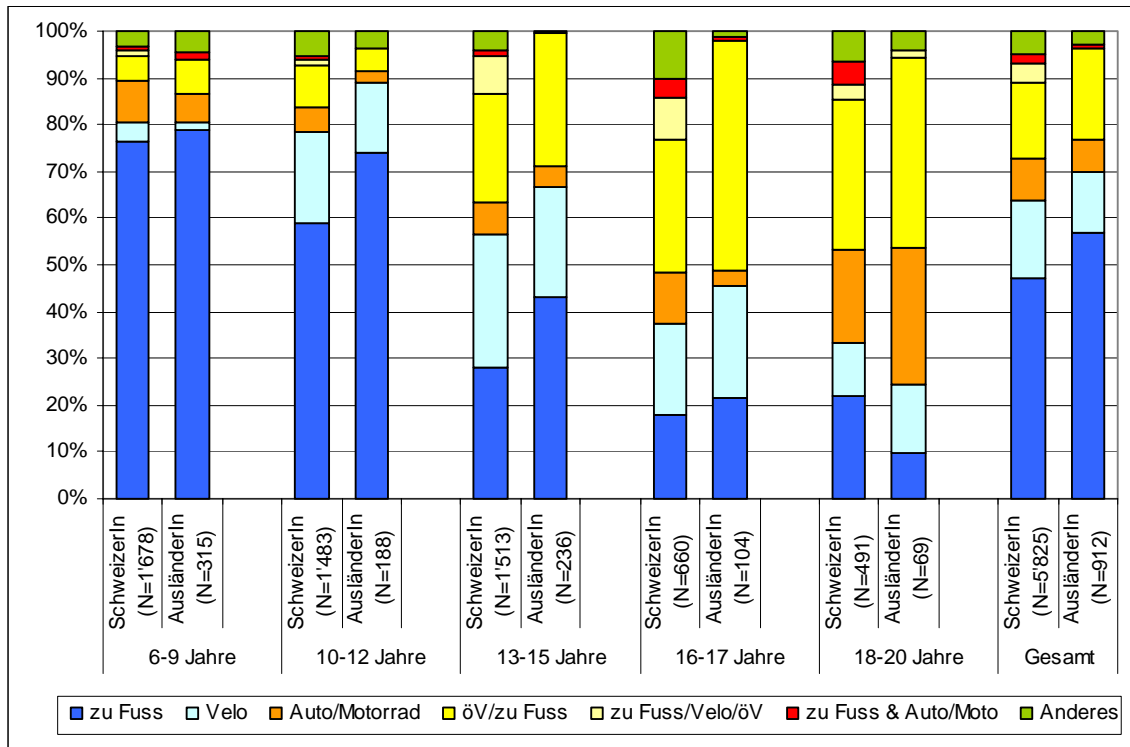


Knaben und Mädchen gehen etwa gleich häufig zu Fuss zur Schule. Das Velo hingegen wird von den Knaben zwischen 10 und 15 Jahren wesentlich häufiger für den Schulweg benutzt als von den Mädchen. Ab 16 Jahren kehrt sich dieses Verhältnis um. Während ein Teil der männlichen Jugendlichen auf ein Motorfahrzeug umsteigt, nehmen die weiblichen Jugendlichen weiterhin das Fahrrad oder benutzen den öffentlichen Verkehr für ihren Schulweg. Der Anteil der Mitfahrten im Auto liegt bei den 6- bis 9-jährigen für beide Geschlechter bei rund acht Prozent. Ab 16 Jahren ist der Anteil der männlichen Jugendlichen, die ein Auto oder Motorrad benutzen doppelt so gross wie derjenige ihrer Altersgenossinnen. Mit 18 Jahren fahren rund 30 Prozent der Männer motorisiert zur Schule, bei den Frauen sind es nur 15 Prozent.

Nimmt man die bewegungsaktiven Verkehrsmittel des Zufussgehens und Velofahrens zusammen, so sind sowohl Mädchen und Knaben bis zum Alter von etwa 12 Jahren gleich aktiv, im Alter zwischen 13 und 15 Jahren sind die Knaben leicht aktiver, nach 18 sind es die jungen Frauen.

Verkehrsmittelwahl nach Nationalität

Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl nach Nationalität (Basis = 6'737 Ausbildungswege)



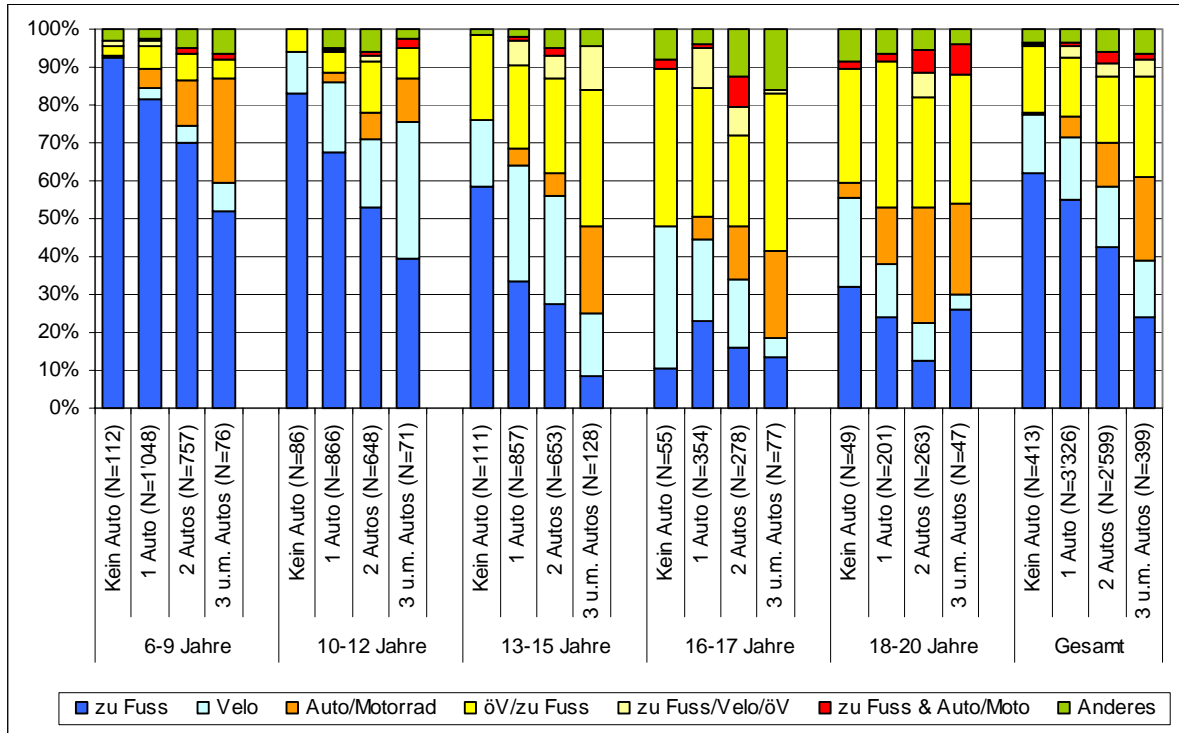
Im Mikrozensus Verkehrsverhalten wird nur zwischen ausländischer und schweizerischer Nationalität unterschieden. Eine weitergehende Differenzierung nach Staatsangehörigkeit ist nicht möglich. Der Anteil der ausländischen Kinder ist in der Stichprobe zudem relativ gering.

Über alle Altersgruppen gesehen zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen ausländischen und Schweizer Kindern und Jugendlichen. Ausländische SchülerInnen gehen bis zum 18. Altersjahr häufiger zu Fuss und nehmen etwas öfter den öffentlichen Verkehr als ihre gleichaltrigen Schweizer KollegInnen. Auf der anderen Seite sind Schweizer Kinder und Jugendliche leicht häufiger mit dem Velo (bis zum 16. Altersjahr) und auch öfter als Mitfahrende im Auto oder als selber Fahrende mit einem Mofa unterwegs. Ab dem 18. Altersjahr sind die ausländischen Jugendlichen auf ihrem Weg zur Ausbildungsstätte häufiger motorisiert und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als Schweizer Jugendliche.

Die Unterschiede sind schwierig zu interpretieren, nicht zuletzt deshalb weil die ausländische Bevölkerungsgruppe keineswegs homogen ist, wie der Begriff „AusländerIn“ vielleicht suggeriert. Zudem korreliert die Nationalität auch stark mit anderen soziodemographischen Faktoren wie zum Beispiel dem Einkommen.

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt

Abbildung 28: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt (Basis = 6'737 Ausbildungswege)



Die Zahl der in einem Haushalt vorhandenen Autos hat einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen. In allen Altersgruppen nimmt mit der zunehmenden Zahl von Autos in einem Haushalt der Anteil der Wege zu Fuss ab und der Anteil der Mit- oder später Eigenfahrten im Auto bzw. mit dem Motorrad zu. Tendenziell zunehmend sind auch die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr bei einer höheren Zahl von Autos im Haushalt. Interessant ist, dass bei den 6- bis 12-jährigen Kindern mit der zunehmenden Zahl der Autos auch der Veloanteil zunimmt, während er ab dem 13. Altersjahr tendenziell abnimmt.

Eine differenzierte Analyse nach Stadt und Land bringt einen weiteren Zusammenhang zum Vorschein. Während in der Stadt die zunehmende Anzahl Autos im Haushalt auch zu einem höheren Anteil Bring- und Holfahrten zur Schule führt, ist diese Tendenz auf dem Land kaum sichtbar. Dort geht die höhere Zahl der Autos im Haushalt vor allem mit einem höheren Veloanteil einher.

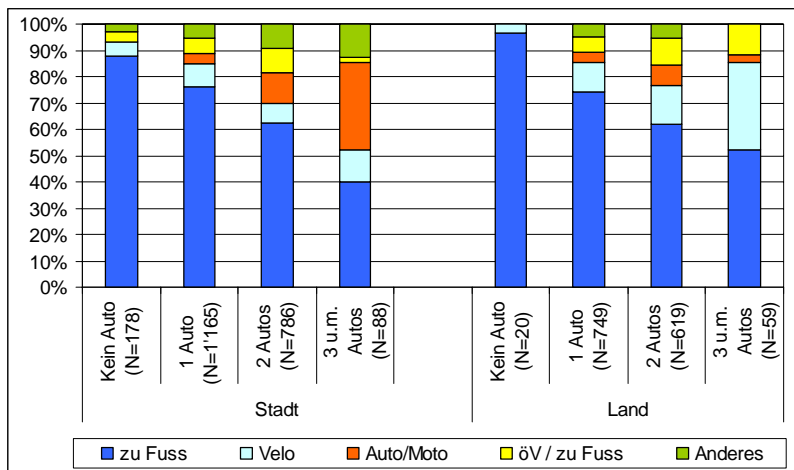
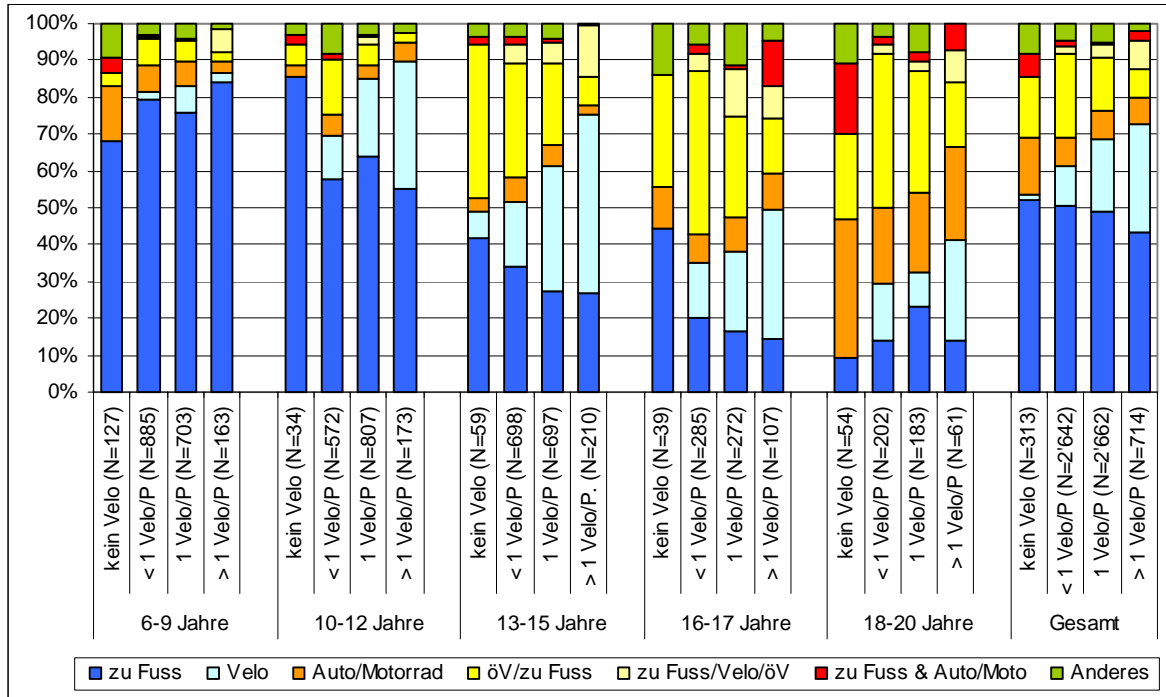


Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt und nach Stadt und Land (Basis = 3'664 Ausbildungs-Wege von 6- bis 12-jährigen Kindern)

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt (Basis = 6'331 Wege)



Die Zahl der pro Person eingelösten Velos in einem Haushalt hat ebenfalls einen deutlichen Einfluss auf die Art der Verkehrsmittelwahl. Je mehr Velos pro Person in einem Haushalt vorhanden sind, umso größer ist der Anteil der Schulwege, die auch mit dem Velo zurückgelegt werden. Weniger Velos bedeuten tendenziell mehr Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr und mehr Wege zu Fuss. Bei den Mitfahrten im Auto bzw. bei eigenen motorisierten Wegen ist keine eindeutige Tendenz feststellbar; die Werte unterscheiden sich nicht signifikant.

Die Zahl der eingelösten Velos pro Person kann als Indiz dafür gelten, wie stark ein Haushalt auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet ist<sup>9</sup>. Für den Weg ist allerdings entscheidend, ob dazu ein Velo zur Verfügung steht oder nicht. Die folgende Darstellung nach Veloverfügbarkeit ergibt allerdings ein ähnliches Bild. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die meisten Kinder und Jugendlichen ein Velo zur Verfügung haben.

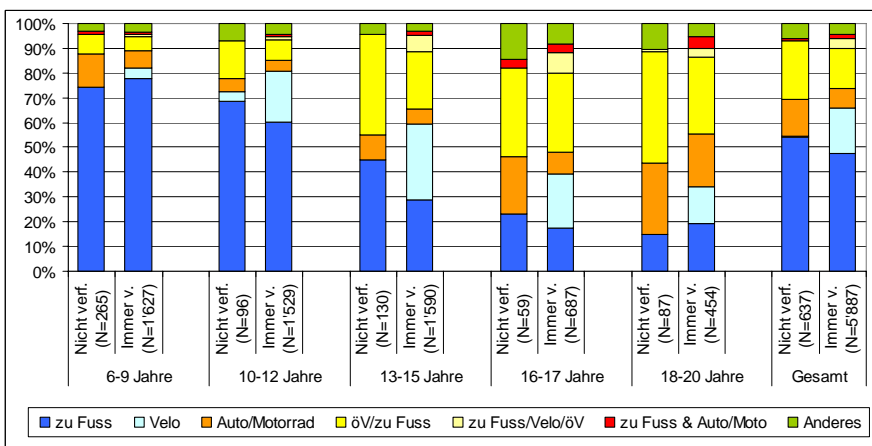
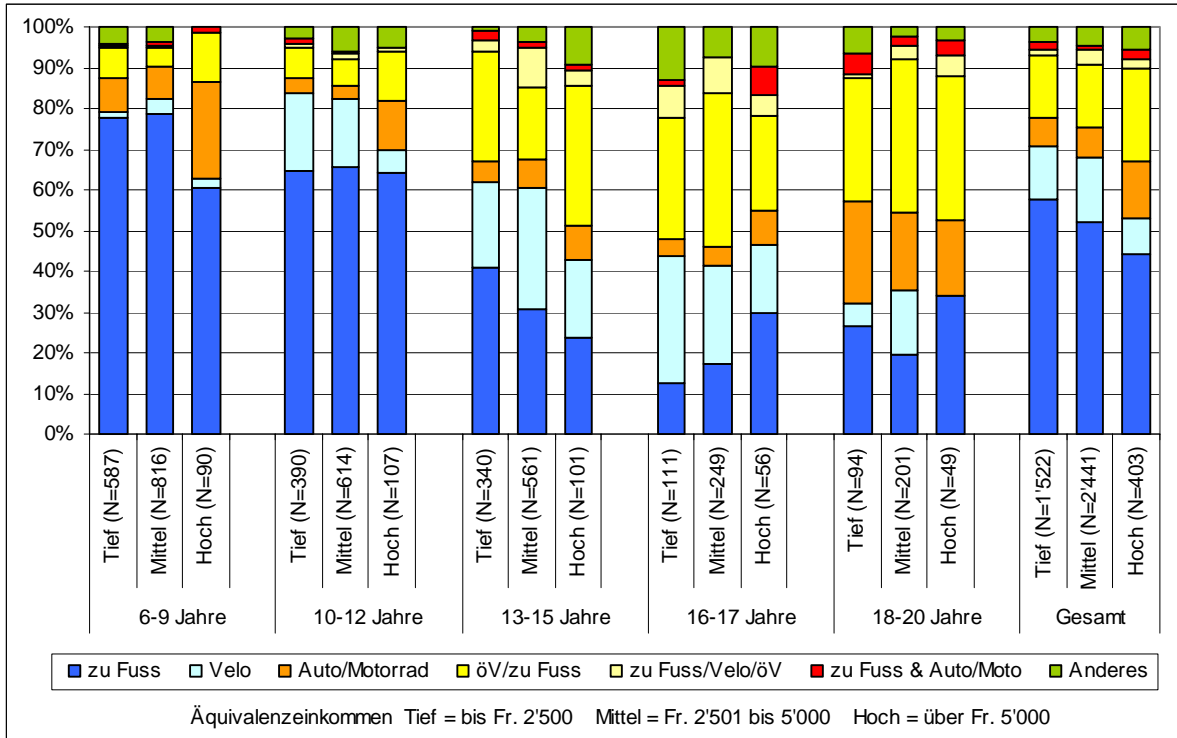


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Veloverfügbarkeit (Basis = 6'524 Wege)

<sup>9</sup> Es wurden nur eingelöste Velos von Personen über 6 Jahren berücksichtigt, um zu vermeiden, dass auch Velos mitgezählt werden, die einfach herumstehen. Das Vorhandensein von mehr als einem Velo kann bedeuten, dass neben einem „Alltagsvelo“ z.B. noch ein Mountainbike oder ein Rennvelo da ist oder dass z.B. am Bahnhof des Ausbildungsortes ein zweites Velo stationiert ist.

Verkehrsmittelwahl nach Haushalt-Einkommen (Äquivalenz-Einkommen)

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl nach Haushalt (Äquivalenzeinkommen) (Basis = 4'366 Ausbildungswege)



Mit zunehmendem Einkommen des Haushalts – berechnet als Äquivalenz-Einkommen (vgl. Kasten) – nimmt der Anteil der Fusswege tendenziell ab, während der Anteil der motorisierten Wege und derjenige mit öffentlichen Verkehrsmitteln zunimmt. Insbesondere die höchste Einkommensklasse unterscheidet sich in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl signifikant von den anderen beiden Einkommensgruppen.

Bei den 6- bis 9-jährigen Kindern gehen rund 80 Prozent der unteren und mittleren Einkommensschicht zu Fuss zur Schule während es in der höchsten Einkommenskategorie nur rund 60 Prozent sind. Im Gegensatz dazu ist der Anteil, der Kinder, die in dieser Kategorie mit dem Auto gebracht wird mit über 20 Prozent mehr als doppelt so gross wie bei Kindern aus einem Haushalt mit tieferem Einkommen. Der Veloanteil bei den 10- bis 17-jährigen ist in der tiefen oder mittleren Einkommenskategorie am höchsten.

Aufgrund der Berechnungsweise und der Tatsache, dass nur Angaben zu zwei Dritteln der Fälle vorliegen, ist allerdings grosse Zurückhaltung bei der Interpretation am Platz ist.

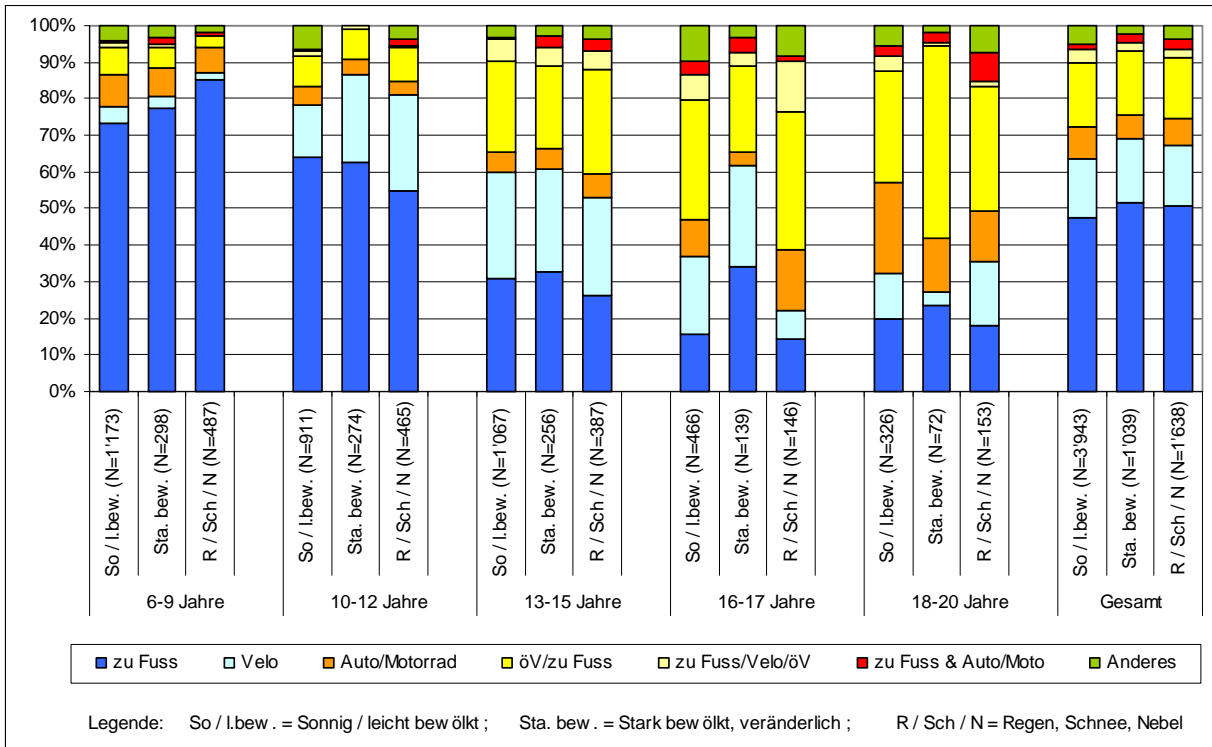
**Zur Berechnung des Äquivalenzeinkommens**

Damit Haushalte verschiedener Grösse untereinander vergleichbar sind, werden die Einnahmen und Ausgaben pro (Äquivalenz-)Person bzw. für einen Ein-Personen-Haushalt ausgewiesen. Das Einkommen wird also nicht einfach durch die Anzahl Köpfe geteilt, sondern es wird berücksichtigt, dass jede zusätzliche Person in einem gemeinsamen Haushalt nicht dieselben Zusatzkosten verursacht wie die erste Person.

Üblicherweise wird für die Berechnung folgende Gewichtung verwendet: Die erste erwachsene Person wird mit 1.0, die zweite und jede weitere im Alter von über 14 Jahren mit 0.5 sowie jedes Kind unter 15 Jahren mit 0.3 gewichtet. Für die vorliegende Auswertung wurde das Äquivalenzeinkommen auf eine vereinfachte Weise berechnet: Jede erste Person wurde mit den Faktor 1.0 und jede weitere Person mit einem Wert von 0.4 gewichtet. Da das Einkommen nur in Kategorien vorhanden ist, wurden für die Umrechnung die Mittelwerte der Kategorien verwendet, sodann gewichtet und umcodiert und wieder neu kategorisiert. Dabei wurde die Perzentil-Verteilung gemäss dem neuesten Bericht über die „Verteilung des Wohlstandes in der Schweiz“ (Eco-plan 2004) angewendet und in drei Kategorien (tief, mittel, hoch) aufgeteilt. Berücksichtigt man die Ungenauigkeiten aufgrund der Berechnungsweise und die Tatsache, dass von rund einem Drittel der Haushalte keine Angaben zum Einkommen vorhanden sind, sind die Berechnungen mit Vorsicht zu interpretieren.

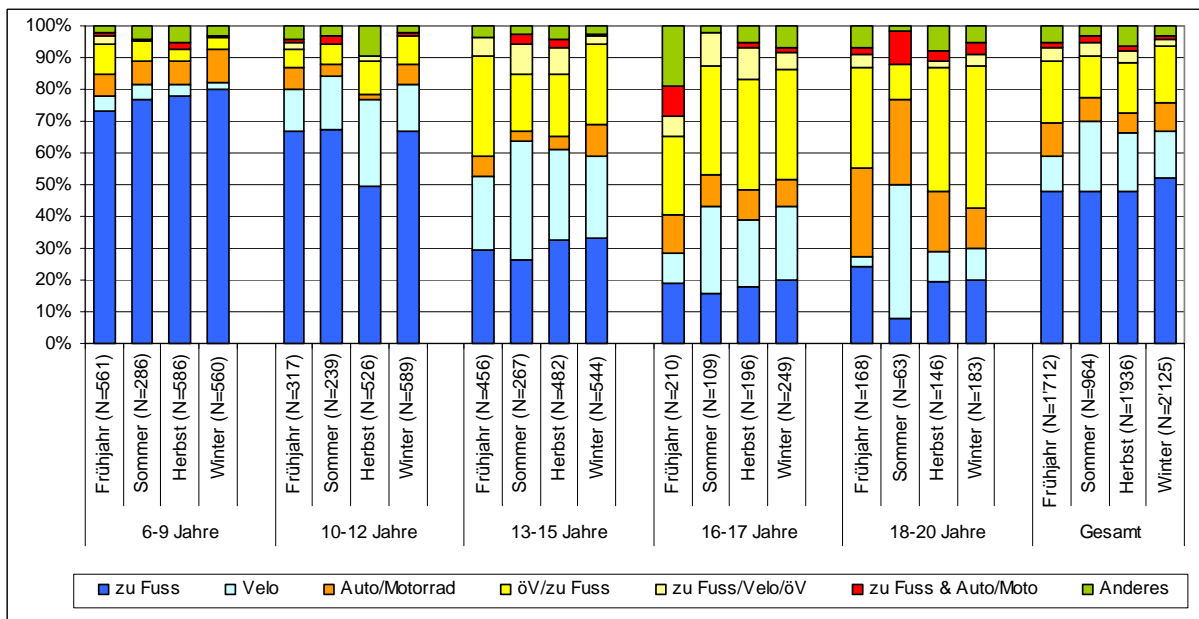
Verkehrsmittelwahl nach Wetter und Jahreszeit

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl nach Wetter (Basis = 6'620 Ausbildungswege)



Bei der Verkehrsmittelwahl nach Wetter und Jahreszeit sind die Effekte in den einzelnen Altersgruppen sehr unterschiedlich. Kinder und Jugendliche scheinen ihr Verkehrsmittel grösstenteils unabhängig von Wetter und Jahreszeit zu wählen. Dies gilt auch für die wetter- und temperatursensiblen Fortbewegungsformen wie Velofahren und Zufussgehen. Bei den Velos ist einzig im Sommer und Herbst eine leicht erhöhte Nutzung im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten festzustellen, hingegen gibt es beim Wetter kaum Unterschiede. Dass kaum systematische Wettereinflüsse auszumachen sind, hat vermutlich damit zu tun, dass den Kindern wenig Alternativen zur Verfügung stehen.

Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit (Basis = 6'737 Ausbildungswege)



## 3.6 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl

### 3.6.1 Diskussion möglicher Einflussfaktoren

Um die verschiedenen Einflüsse, die von den dargestellten Variablen ausgehen, gegenseitig zu kontrollieren, wird im Folgenden eine multivariate Analyse durchgeführt. Die diskutierten Variablen stellen allerdings nur einen Teil der Einflussfaktoren dar, die für die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen ausschlaggebend sein können. Zusätzlich zu berücksichtigen wären etwa:

- *die Sicherheit / Infrastrukturausstattung der Wege*  
Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass die realen und/oder wahrgenommenen Sicherheitsdefizite – im Sinne von „Safety“ d.h. der Verkehrssicherheit oder von „Security“ (Sicherheit vor körperlichen Übergriffen im öffentlichen Raum bzw. in Verkehrsmitteln) – zum Entscheid für oder gegen ein Verkehrsmittel beitragen können. Wie bereits erwähnt, führen gefährliche Strassen dazu, dass Eltern ihre Kinder vermehrt mit dem Auto in die Schule fahren oder sie zu Fuss begleiten (müssen).
- *der geschätzte Zeitbedarf für ein Verkehrsmittel*  
Im vorliegenden Mikrozensus haben wir die Distanz Wohn-Ausbildungsort sowie den realen Zeitaufwand, aber keine Antworten auf die Frage, wie der Zeitbedarf je nach Verkehrsmittel geschätzt wird. Dies dürfte vor allem für Jugendliche relevant sein.
- *die vorhandenen Alternativen*  
Wir haben zwar zahlreiche Angaben zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen und zum Abo-Besitz, aber wir wissen nicht, welche Alternativen den Kindern und Jugendlichen real für die Verkehrsmittelwahl zur Verfügung stehen.
- *die Gewohnheit*  
Verschiedene Forschungsarbeiten weisen darauf hin, dass die Gewohnheit einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Inwieweit dies auch bereits für Kinder und Jugendliche zutrifft, ist unklar. Da es sich beim Mikrozensus Verkehrsverhalten um eine Momentaufnahme handelt, kann dieser Faktor nicht geprüft werden.
- *die Einstellungen zu Verkehr und Verkehrsmitteln sowie zu Gesundheit und Umwelt*  
Im Mikrozensus Verkehrsverhalten existieren keine Daten zum Image von Verkehrsmitteln, zu Einstellungen zu Gesundheit und Umwelt sowie zu gesellschaftlichen und familienbezogenen Normen, von denen die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst werden kann.
- *die (physische) Möglichkeit, zu Fuss gehen zu können*  
Im Mikrozensus gibt es eine Reihe von Angaben über die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und es gibt die Frage, ob eine Person am Stichtag mobil war. Inwieweit aber eine Person die eigenen Füße für den Fussweg benutzen konnte oder nicht, wird nicht erhoben. Diese Möglichkeit kann aufgrund einer vorübergehenden oder dauernden Behinderung eingeschränkt sein.

Neben diesen erwähnten Faktoren kämen je nach Sichtweise weitere theoretisch und empirisch begründbare Einflüsse dazu wie sie zum Beispiel aufgrund von verhaltensorientierten, handlungstheoretischen oder umweltspsychologischen Konzepten vorgeschlagen werden (vgl. z.B. Flade 2000). Weil aber keine entsprechenden Daten im Mikrozensus vorliegen, beschränkt sich die Analyse auf die im vorangehenden Kapitel besprochenen Variablen.

Im Folgenden wird für jede Altersgruppe mittels einer binären logistischen Regression (vgl. Kasten) geprüft, welche Faktoren sich auf die Wahrscheinlichkeit auswirken, dass ein bestimmtes Verkehrsmittel genutzt wird oder nicht. Diese dichotome Aufteilung lässt keine Vergleiche zwischen den Werten der verschiedenen Verkehrsmittel zu. Inhaltlich ist es aber so, dass natürlich ein hoher Wahrscheinlichkeits-Wert bei einem Verkehrsmittel normalerweise mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit eines anderen Verkehrsmittels einhergeht. Weil die Datenbasis zum Teil sehr schmal ist, sind nur Aussagen zu den generellen Trends, aber keine Detail-Interpretationen einzelner Koeffizienten möglich.

### Die binäre logistische Regression

Mit der hier vorgenommenen Regressionsrechnung wird festgestellt, welches die massgebenden Einflussfaktoren auf ein bestimmtes Verhalten sind. Die Regression kontrolliert die gegenseitigen Einflüsse der verschiedenen Variablen und gewichtet sie.

Aufgrund der Datenlage konnte im vorliegenden Fall keine multinominale sondern „nur“ eine binäre logistische Regression durchgeführt werden. Die binäre logistische Regression wird angewendet wenn die abhängige Variable (zu der man eine Aussage will) nur zwei Ausprägungen zulässt (z.B. ja/nein), im vorliegenden Fall, ob jemand ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzt hat oder nicht. Es geht also darum, jene Einflussfaktoren zu bestimmen, die dazu führen, dass ein Kind zu Fuss oder eben nicht zu Fuss zur Schule geht.

Das Resultat, respektive der Wert, der zu interpretieren ist, heisst standardisierter Effektkoeffizient [Exp(B)] und wird auch als Odds-Ratio bezeichnet. Er gibt die Wahrscheinlichkeit an, mit der ein Ereignis eintritt im Vergleich zur Wahrscheinlichkeit, dass es nicht eintritt; also zum Beispiel die Wahrscheinlichkeit, dass jemand zu Fuss geht oder eben nicht zu Fuss geht. Interpretiert werden nur die signifikanten Werte (fett). Daneben wird auch das jeweilige 95%-Vertrauensintervall angegeben.

Interpretationshilfe zu den nachfolgenden Tabellen: Der Wert 1 bildet den Referenzwert, der für jeweils eine Kategorie im Voraus bestimmt wird. Ein Wert über 1 gibt an wie viel mal grösser die Wahrscheinlichkeit ist, dass ein bestimmtes Merkmal bezogen auf jenes mit dem Wert 1 zutrifft. Ein Wert unter 1 gibt an wie viel mal kleiner diese Wahrscheinlichkeit ist.

Beispiel aus der ersten nachfolgenden Tabelle der 6- bis 9-jährigen Kinder: Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind zu Fuss zur Schule geht ist 2.55 mal höher wenn es aus einem Haushalt ohne Auto kommt als aus einem mit drei oder mehr Autos. Hingegen ist es nur 0.57mal so wahrscheinlich, dass ein Kind aus der Romandie zu Fuss geht im Vergleich zu einem Kind aus der Deutschschweiz.



### 3.6.2 Analyse nach ausgewählten Einflussfaktoren und Altersgruppen

#### 6- bis 9-jährige Kinder: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels

Die multivariate Analyse für 6- bis 9-jährige Kinder bestätigt die grosse Bedeutung eines kurzen Schulweges für die Wahl der eigenen Füsse als Verkehrsmittel. Deutlich wird auch die geringere Wahrscheinlichkeit eines Fussweges in der Romandie im Vergleich zur Deutschschweiz und dies unter Kontrolle der grösseren Distanzen zwischen Wohnort und Schulhaus. Dafür ist die Chance der welschen Kinder im Auto zur Schule gefahren zu werden fast doppelt so gross wie in der Deutschschweiz. Erhöht ist die Wahrscheinlichkeit einer Auto-Mitfahrt auch in der Agglomeration (im Vergleich zu Stadt und Land) sowie bei hohem Einkommen. Die Benutzung der eigenen Füsse ist bei ausländischen Kindern wahrscheinlicher als bei Schweizer Kindern. Und wenn kein oder nur ein Auto im Haushalt vorhanden ist, steigt die Chance eines Fusswegs der Kinder ebenfalls im Vergleich zu Haushalten mit mehr Personenwagen.

Tabelle 19: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg 6- bis 9-jähriger Kindern (binäre logistische Regression der einzelnen Verkehrsmittel)<sup>10</sup>

6-9 Jahre	zu Fuss		Velo		Auto/Moto		öV (zu Fuss)	
	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall
Distanz < 1 km	1		---	---	1		---	---
Distanz 1-3 km	1.05	0.73-1.53	---	---	<b>1.94</b>	<b>1.35-2.79</b>	---	---
Distanz 3-10 km	<b>0.11</b>	<b>0.06-0.21</b>	---	---	0.75	0.43-1.30	---	---
Distanz > 10 km	---	---	---	---	---	---	---	---
Deutschschweiz	1		---	---	1		---	---
Romandie	<b>0.57</b>	<b>0.44-0.73</b>	---	---	<b>1.81</b>	<b>1.36-2.39</b>	---	---
Tessin	0.83	0.56-1.23	---	---	1.51	0.98-2.32	---	---
Stadt	1		---	---	1		---	---
Agglomeration	0.89	0.72-1.10	---	---	<b>1.39</b>	<b>1.07-1.80</b>	---	---
Land	1.14	0.92-1.42	---	---	0.82	0.62-1.08	---	---
männlich	1		---	---	1		---	---
weiblich	0.95	0.82-1.10	---	---	1.00	0.83-1.21	---	---
SchweizerIn	1		---	---	1		---	---
AusländerIn	<b>1.30</b>	<b>1.07-1.57</b>	---	---	<b>0.78</b>	<b>0.61-0.99</b>	---	---
Einkommen tief	1		---	---	1		---	---
Einkommen mittel	1.03	0.78-1.36	---	---	0.75	0.55-1.02	---	---
Einkommen hoch	1.08	0.66-1.76	---	---	<b>1.92</b>	<b>1.17-3.15</b>	---	---
3 u.m. Autos im HH	1		---	---	---	---	---	---
2 Autos im HH	0.96	0.71-1.31	---	---	---	---	---	---
1 Auto im HH	<b>1.87</b>	<b>1.39-2.52</b>	---	---	---	---	---	---
Kein Auto im HH	<b>2.55</b>	<b>1.42-4.59</b>	---	---	---	---	---	---
Velo verfügbar	---	---	---	---	---	---	---	---
Besitz eines öV-Abos	---	---	---	---	---	---	---	---
Mofa/Motorrad verfügbar	---	---	---	---	---	---	---	---
Einbezogene Fälle N	1472		---	---	1472		---	---
Modell Chi <sup>2</sup>	466.3		---	---	116.8		---	---
Freiheitsgrade	13		---	---	10		---	---
Nagelkerke's R-Quadrat	38.5%		---	---	15.8%		---	---
Korrekte Klassifikation	86.1%		---	---	91.9%		---	---

Anmerkungen: 1 Koeffizient wird nicht berechnet, weil keine oder zu wenige Werte vorliegen  
 2 Koeffizient wird nicht berechnet, weil eine zu hohe Korrelation mit abhängiger Variable vorliegt.  
 Signifikanzniveau: = p < 0.05; Exp(B): standardisierter Effektkoeffizient („Odds-Ratio“)

Auf eine Auswertung der Faktoren für die Wahl des Velos oder des öV muss in dieser Altersgruppe verzichtet werden, da nur wenige Kinder ihren Weg mit einem dieser Verkehrsmittel zurückgelegt. Bei den Angaben zu den Auto-Mitfahrten ist zudem Vorsicht angebracht, da die erklärte Varianz dort nur 16 Prozent beträgt.

<sup>10</sup> Interpretiert werden nur die signifikanten (fett gedruckten) Werte

### 10- bis 12-jährige Kinder: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels

Wie bei den jüngeren Kindern wird ein Weg zu Fuss vor allem von der (kurzen) Distanz zum Schulhaus, dem Wohnort in der Deutschschweiz und keinem oder wenigen Autos im Haushalt positiv beeinflusst<sup>11</sup>. Mehrere Faktoren führen zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit der Benutzung eines Velos in dieser Altersgruppe. Dazu gehören: Eine mittlere Distanz von 1-3 Kilometern, der Wohnort auf dem Land, eine ausländische Nationalität und die Zugehörigkeit zum Mittelstand. Im Gegensatz dazu sinkt die Wahrscheinlichkeit der Velonutzung, wenn die Distanz ganz kurz ist, der Wohnort in der Romandie liegt, das Schulkind ein Mädchen ist und sowohl das Einkommen wie auch die Zahl der Autos im Haushalt überdurchschnittlich hoch ist.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind im Auto zur Schule gefahren wird, ist grösser, wenn die Eltern gut verdienen und wenn die Distanz zwischen einem und drei Kilometern beträgt. Damit zeigt auch die Regression, dass in diesem Bereich noch ein Umlagerungspotenzial besteht.

Kinder in der Romandie haben eine fast dreieinhalb Mal so grosse Wahrscheinlichkeit mit dem öV in die Schule zu gehen als die Kinder in der Deutschschweiz, selbst unter Berücksichtigung der etwas grösseren Distanz zum Schulhaus. Ausländische Kinder haben im Verhältnis zu Schweizer Kindern eine wesentlich geringe Wahrscheinlichkeit, den öV zu nutzen.

Tabelle 20: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg von 10- bis 12-jährigen Kindern (binäre logistische Regression der einzelnen Verkehrsmittel)

10-12 Jahre	zu Fuss		Velo		Auto/Moto		öV (zu Fuss)	
	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall
Distanz < 1 km	1		1		1		1	
Distanz 1-3 km	2.81	0.37-21.00	<b>2.55</b>	<b>1.78-3.66</b>	<b>2.60</b>	<b>1.47-4.61</b>	1.00	0.66-1.53
Distanz 3-10 km	<b>0.02</b>	<b>0.00-0.85</b>	0.72	0.41-1.28	0.52	0.21-1.26	<b>6.92</b>	<b>4.23-11.31</b>
Distanz > 10 km	---	---	---	---	---	---	---	---
Deutschschweiz	1		1		1		1	
Romandie	<b>0.62</b>	<b>0.43-0.89</b>	<b>0.47</b>	<b>0.35-0.62</b>	1.55	0.94-2.57	<b>3.46</b>	<b>1.91-6.28</b>
Tessin	<b>2.13</b>	<b>1.19-3.82</b>	---	---	1.70	0.79-3.66	0.85	0.30-2.42
Stadt	1		1		1		1	
Agglomeration	1.13	0.90-1.43	1.25	0.95-1.65	0.81	0.50-1.30	1.18	0.75-1.87
Land	0.91	0.74-1.12	<b>1.43</b>	<b>1.11-1.84</b>	1.32	0.88-1.99	1.02	0.66-1.57
männlich	1		1		1		1	
weiblich	1.05	0.90-1.21	<b>0.82</b>	<b>0.69-0.98</b>	1.07	0.80-1.44	0.83	0.62-1.12
SchweizerIn	1		1		1		1	
AusländerIn	1.11	0.89-1.39	<b>1.66</b>	<b>1.27-2.17</b>	0.58	0.32-1.06	<b>0.45</b>	<b>0.25-0.81</b>
Einkommen tief	1		1		1		1	
Einkommen mittel	0.93	0.74-1.18	<b>1.47</b>	<b>1.04-2.09</b>	<b>0.62</b>	<b>0.41-0.94</b>	0.82	0.51-1.31
Einkommen hoch	1.18	0.81-1.73	<b>0.46</b>	<b>0.25-0.86</b>	<b>2.26</b>	<b>1.34-3.80</b>	1.00	0.48-2.10
3 u.m. Autos im HH	1		1		---	---	---	---
2 Autos im HH	0.90	0.67-1.21	<b>0.61</b>	<b>0.44-0.84</b>	---	---	---	---
1 Auto im HH	1.24	0.93-1.65	<b>0.60</b>	<b>0.44-0.83</b>	---	---	---	---
Kein Auto im HH	<b>1.90</b>	<b>1.07-3.35</b>	1.05	0.58-1.90	---	---	---	---
Velo verfügbar <sup>3</sup>	0.93	0.64-1.35	1.53	0.86-2.72	0.92	0.49-1.73	0.76	0.40-1.43
Besitz eines öV-Abos <sup>3</sup>	---	---	---	---	---	---	---	---
Mofa/Motorrad verfügbar <sup>3</sup>	---	---	---	---	---	---	---	---
Einbezogene Fälle N	1093		1051		1093		1093	
Modell Chi <sup>2</sup>	339.1		146.2		47.1		225.1	
Freiheitsgrade	14		13		11		11	
Nagelkerke's R-Quadrat	34.5%		20.3%		13.0%		44.5%	
Korrekte Klassifikation	78.1%		83.2%		95.5%		94.5%	

Anmerkungen: 1 Koeffizient wird nicht berechnet, weil keine oder zu wenige Werte vorliegen

2 Koeffizient wird nicht berechnet, weil eine zu hohe Korrelation mit abhängiger Variable vorliegt.

3 Die Referenzgrösse (=1) ist „kein Velo verfügbar“, bzw. „besitzt kein öV-Abo“, bzw. „kein Mofa/Motorrad verfügbar“

Signifikanzniveau: = p < 0.05; Exp(B): standardisierter Effektkoeffizient („Odds-Ratio“)

<sup>11</sup> Der unplausible (nicht signifikante) Wert „zu Fuss“ von 2.81 in der Distanzkategorie 1-3 km kann nicht erklärt werden.

13- bis 15-jährige Kinder: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels

Mit 13 Jahren treten die Kinder in eine höhere Schulstufe über, was zu anderen Voraussetzungen für die Verkehrsmittelwahl führt. Nun werden das Velo und der öffentliche Verkehr ebenso bedeutend wie die „reinen“ Fusswege. Positiv auf die Nutzung der eigenen Füsse wirkt sich noch immer die Autofreiheit eines Haushalts, negativ ein Wohnort in der Agglomeration aus<sup>12</sup>.

Die Wahrscheinlichkeit für den Einsatz des Velos erhöht sich bei einer grösseren Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort, bei einem Wohnort in der Agglomeration und – erstaunlicherweise – beim Vorhandensein eines oder mehrerer Autos. Signifikant geringer ist die Chance für den Velogebruch in der Romandie und bei Mädchen sowie wenn ein Mofa oder ein öV-Abo verfügbar ist. Da die meisten Kinder sowieso über ein Velo verfügen hat die Veloverfügbarkeit keinen signifikanten Einfluss.

Eine Mitfahrt im Auto oder der Gebrauch eines eigenen Mofas wird bei grösseren Distanzen wahrscheinlicher. In der Romandie ist ein motorisiert zurückgelegter Schulweg doppelt so wahrscheinlich wie in der Deutschschweiz. Die Verfügbarkeit eines Mofas befördert die Wahrscheinlichkeit eines motorisierten Schulweges um das Dreifache, auch wenn der Einfluss der Distanz kontrolliert ist.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist wahrscheinlicher für Distanzen zwischen einem und drei sowie bei über 10 Kilometern. Von Mädchen und von Kindern in Agglomerationen wird der öffentliche Verkehr mit doppelt so grosser Wahrscheinlichkeit genutzt wie von Knaben oder Stadtkindern. Natürlich hat auch der Besitz eines öV-Abos einen positiven Einfluss auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, während sich die Verfügbarkeit über ein Mofa negativ auf die Wahrscheinlichkeit der öV-Nutzung niederschlägt.

Tabelle 21: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg von 13- bis 15-jährigen Kindern (binäre logistische Regression der einzelnen Verkehrsmittel)

13-15 Jahre	zu Fuss		Velo		Auto/Moto		öV (zu Fuss)	
	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall
Distanz < 1 km	1		1		1		1	
Distanz 1-3 km	0.47	0.20-1.12	1.39	0.99-1.95	<b>0.35</b>	<b>0.17-0.70</b>	<b>2.84</b>	<b>1.80-4.50</b>
Distanz 3-10 km	0.95	0.42-2.14	<b>1.88</b>	<b>1.33-2.65</b>	<b>2.65</b>	<b>1.55-4.53</b>	1.19	0.74-1.91
Distanz > 10 km	<b>0.11</b>	<b>0.02-0.83</b>	---		<b>3.04</b>	<b>1.23-7.51</b>	<b>4.34</b>	<b>2.22-8.48</b>
Deutschschweiz	1		1		1		1	
Romandie	1.23	0.81-1.89	<b>0.44</b>	<b>0.25-0.80</b>	<b>2.00</b>	<b>1.35-2.98</b>	0.75	0.46-1.22
Tessin	0.88	0.56-1.40	0.90	0.47-1.73	---	---	<b>5.56</b>	<b>2.66-11.62</b>
Stadt	1		1		1		1	
Agglomeration	<b>0.58</b>	<b>0.41-0.81</b>	<b>1.45</b>	<b>1.05-2.01</b>	<b>0.33</b>	<b>0.16-0.69</b>	1.08	0.73-1.61
Land	0.83	0.59-1.17	1.14	0.83-1.55	1.46	0.87-2.46	<b>1.92</b>	<b>1.27-2.91</b>
männlich	1		1		1		1	
weiblich	1.11	0.87-1.41	<b>0.54</b>	<b>0.43-0.69</b>	1.01	0.69-1.48	<b>1.71</b>	<b>1.30-2.26</b>
SchweizerIn	1		1		1		1	
AusländerIn	0.85	0.65-1.13	1.31	1.00-1.73	1.49	0.92-2.41	1.45	0.98-2.14
Einkommen tief	1		1		1		1	
Einkommen mittel	0.73	0.49-1.08	1.26	0.87-1.80	1.28	0.73-2.24	0.84	0.58-1.20
Einkommen hoch	0.91	0.49-1.68	1.20	0.66-2.18	1.88	0.85-4.16	0.88	0.51-1.52
3 u.m. Autos im HH	1		1		---	---	1	
2 Autos im HH	1.19	0.76-1.88	<b>1.98</b>	<b>1.02-3.82</b>	---	---	1.03	0.60-1.77
1 Auto im HH	0.95	0.62-1.45	<b>2.99</b>	<b>1.58-5.68</b>	---	---	1.04	0.62-1.76
Kein Auto im HH	<b>2.21</b>	<b>1.14-4.30</b>	1.57	0.62-3.93	---	---	1.90	0.67-5.43
Velo verfügbar <sup>3</sup>	0.62	0.34-1.14	---	---	0.96	0.44-2.12	0.91	0.49-1.69
Besitz eines öV-Abos <sup>3</sup>	0.98	0.73-1.33	<b>0.45</b>	<b>0.34-0.62</b>	<b>0.58</b>	<b>0.37-0.90</b>	<b>2.65</b>	<b>1.97-3.55</b>
Mofa/Motorrad verfügbar <sup>3</sup>	0.76	0.53-1.07	<b>0.52</b>	<b>0.37-0.73</b>	<b>3.14</b>	<b>2.19-4.50</b>	<b>0.59</b>	<b>0.38-0.90</b>
Einbezogene Fälle N	621		582		581		621	
Modell Chi <sup>2</sup>	317.6		157.5		138.2		326.2	
Freiheitsgrade	17		15		13		17	
Nagelkerke's R-Quadrat	52.2%		32.7%		42.7%		58.6%	
Korrekte Klassifikation	82.3%		80.0%		92.7%		86.5%	

Anmerkungen: 1 Koeffizient wird nicht berechnet, weil keine oder zu wenige Werte vorliegen

2 Koeffizient wird nicht berechnet, weil eine zu hohe Korrelation mit abhängiger Variable vorliegt.

3 Die Referenzgrösse (=1) ist „kein Velo verfügbar“, bzw. „besitzt kein öV-Abo“, bzw. „kein Mofa/Motorrad verfügbar“

Signifikanzniveau: = p < 0.05; Exp(B): standardisierter Effektkoeffizient („Odds-Ratio“)

<sup>12</sup> Der relativ hohe (nicht signifikante) Wert „zu Fuss“ von 0.95 in der Distanzkategorie 3-10 km kann nicht erklärt werden.

16- bis 17-jährige Jugendliche: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels

Mit dem Ende der obligatorischen Schulzeit werden nochmals andere Voraussetzungen für die Verkehrsmittelwahl geschaffen. Mädchen in dieser Altersgruppe gehen mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu Fuss als Knaben.

Die Chancen des Veloeinsatzes steigen bei Distanzen zwischen einem und 10 Kilometern. In der Romandie wird das Velo im Vergleich zur Deutschschweiz wesentlich seltener eingesetzt. Mit geringerer Wahrscheinlichkeit wird das Velo auch von ausländischen Jugendlichen, von solchen aus Haushalten mit hohem Einkommen und von InhaberInnen eines öV-Abos genutzt. In der Agglomeration kommt das Velo häufiger, auf dem Land hingegen seltener als in der Stadt zum Einsatz.

Dies hängt mit der grösseren Nutzung des Mofas ab 14 Jahren auf dem Land zusammen. Ein Weg mit dem Mofa oder die Mitfahrt im Auto ist auf dem Land mehr als doppelt so wahrscheinlich wie in der Stadt. Die Chancen sind auch erhöht in Haushalten mit mehreren Autos. Signifikant geringer ist die Wahrscheinlichkeit für die Benutzung eines Motorfahrzeugs, wenn ein Velo verfügbar ist.

Ein Wohnort in der Agglomeration macht die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wahrscheinlicher und ein solcher auf dem Land unwahrscheinlicher – beides im Vergleich zur Stadt. Zwischen den Landesteilen gibt es keine signifikanten Unterschiede. Weibliche und ausländische Jugendliche sowie solche aus dem Mittelstand sind häufiger mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als männliche bzw. Schweizer Jugendliche sowie solche aus einer tieferen Einkommensschicht.

Tabelle 22: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Ausbildungsweg von 16- bis 17-jährigen Jugendlichen (binäre logistische Regression der einzelnen Verkehrsmittel)

16-17 Jahre	zu Fuss		Velo		Auto/Moto		öV (zu Fuss)	
	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall
Distanz < 1 km	1		1		1		1	
Distanz 1-3 km	0.63	0.35-1.13	<b>2.43</b>	<b>1.09-5.40</b>	1.40	0.50-3.89	<b>1.84</b>	<b>1.14-2.95</b>
Distanz 3-10 km	0.66	0.38-1.16	<b>1.92</b>	<b>1.01-3.65</b>	1.15	0.53-2.52	<b>1.54</b>	<b>1.02-2.33</b>
Distanz > 10 km	<b>0.51</b>	<b>0.28-0.93</b>	<b>0.04</b>	<b>0.01-0.20</b>	0.67	0.25-1.83	1.31	0.81-2.12
Deutschschweiz	1		1		1		1	
Romandie	0.91	0.47-1.76	<b>0.45</b>	<b>0.28-0.73</b>	1.49	0.48-4.59	1.39	0.81-2.39
Tessin	1.37	0.50-3.78	-- <sup>1</sup>	-- <sup>1</sup>	0.86	0.13-5.60	0.69	0.29-1.67
Stadt	1		1		1		1	
Agglomeration	1.04	0.66-1.64	<b>1.93</b>	<b>1.17-3.18</b>	0.71	0.34-1.46	<b>1.99</b>	<b>1.43-2.77</b>
Land	1.24	0.79-1.96	<b>0.29</b>	<b>0.16-0.53</b>	<b>2.50</b>	<b>1.23-5.09</b>	<b>0.64</b>	<b>0.42-0.97</b>
männlich	1		1		1		1	
weiblich	<b>0.39</b>	<b>0.28-0.54</b>	0.98	0.72-1.34	<b>2.00</b>	<b>1.13-3.57</b>	<b>1.65</b>	<b>1.29-2.11</b>
SchweizerIn	1		1		1		1	
AusländerIn	1.20	0.77-1.86	<b>0.56</b>	<b>0.34-0.91</b>	0.63	0.31-1.29	<b>1.69</b>	<b>1.14-2.50</b>
Einkommen tief	1		1		1		1	
Einkommen mittel	0.89	0.59-1.36	0.99	0.63-1.55	0.73	0.36-1.49	<b>1.69</b>	<b>1.16-2.47</b>
Einkommen hoch	1.58	0.94-2.67	<b>0.52</b>	<b>0.27-1.00</b>	1.60	0.65-3.96	0.72	0.43-1.22
3 u.m. Autos im HH	1		1		1		1	
2 Autos im HH	0.85	0.50-1.46	1.10	0.61-1.99	<b>2.45</b>	<b>1.08-5.55</b>	0.89	0.58-1.35
1 Auto im HH	1.46	0.93-2.31	1.06	0.66-1.70	0.70	0.31-1.58	0.91	0.62-1.33
Kein Auto im HH	1.12	0.55-2.27	1.16	0.62-2.18	-- <sup>1</sup>	-- <sup>1</sup>	0.92	0.51-1.69
Velo verfügbar <sup>3</sup>	0.918	0.43-1.96	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	<b>0.30</b>	<b>0.13-0.67</b>	0.96	0.55-1.68
Besitz eines öV-Abos <sup>3</sup>	1.240	0.90-1.72	<b>0.30</b>	<b>0.22-0.42</b>	0.68	0.41-1.15	<b>2.55</b>	<b>1.85-3.51</b>
Mofa/Motorrad verfügbar <sup>3</sup>	0.950	0.66-1.37	0.80	0.52-1.21	0.90	0.48-1.71	1.11	0.82-1.52
Einbezogene Fälle N	416		401		383		416	
Modell Chi <sup>2</sup>	87.5		194.9		36.8		149.9	
Freiheitsgrade	17		15		16		17	
Nagelkerke's R-Quadrat	27.7%		50.6%		23.6%		37.3%	
Korrekte Klassifikation	86.6%		84.6%		94.1%		75.1%	

Anmerkungen: 1 Koeffizient wird nicht berechnet, weil keine oder zu wenige Werte vorliegen

2 Koeffizient wird nicht berechnet, weil eine zu hohe Korrelation mit abhängiger Variable vorliegt.

3 Die Referenzgrösse (=1) ist „kein Velo verfügbar“, bzw. „besitzt kein öV-Abo“, bzw. „kein Mofa/Motorrad verfügbar“

Signifikanzniveau:  $p < 0.05$ ; Exp(B): standardisierter Effektkoeffizient („Odds-Ratio“)

18- bis 20-jährige Jugendliche: Einflussfaktoren auf die Wahl des Verkehrsmittels

Auf dem Land und bei hohem Einkommen ist die Wahrscheinlichkeit, zu Fuss zu gehen höher als in der Stadt bzw. bei tiefem und mittlerem Einkommen. Junge Frauen gehen weniger oft zu Fuss als ihre männlichen Kollegen.

Bei der Velonutzung ist dieses Verhältnis umgekehrt. Frauen nutzen das Fahrrad doppelt so häufig wie die Männer. Das Velo wird zudem öfter in Agglomerationen sowie von Personen mit mittlerem Haushaltseinkommen gebraucht. Weniger wahrscheinlich ist die Nutzung des Velos wenn ein Mofa oder Motorrad zur Verfügung steht, ein öV-Abo vorhanden ist oder die Person in der Romandie wohnt.

Jugendliche aus der Mittelschicht sind weniger oft mit dem Auto oder Motorrad unterwegs als solche mit einem tiefen oder hohen Einkommen. Junge Frauen legen mit grösserer Wahrscheinlichkeit den Ausbildungsweg motorisiert zurück als ihre Kollegen. Unwahrscheinlich ist die Benützung eines Motorfahrzeugs wenn ein öV-Abo oder ein Velo vorhanden ist. Mehrere Autos im Haushalt führen hingegen zu einer grösseren Chance, dass diese auch genutzt werden<sup>13</sup>.

Beim öffentlichen Verkehr wirken sich grössere Distanzen zwischen Wohn- und Ausbildungsort, der Besitz eines öV-Abos und interessanterweise auch die Verfügbarkeit eines Motorrads, ein mittleres Einkommen und ausländische Staatsangehörigkeit positiv auf die Nutzungswahrscheinlichkeit aus. Negativ wird diese durch einen Wohnort auf dem Land sowie mehrere Autos im Haushalt beeinflusst.

Tabelle 23: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Ausbildungsweg von 18- bis 20-jährigen Jugendlichen (binäre logistische Regression der einzelnen Verkehrsmittel)

18-20 Jahre	zu Fuss		Velo		Auto/Moto		öV (zu Fuss)	
	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall	Exp(B)	95% Konfidenz-Intervall
Distanz < 1 km	1		1		1		1	
Distanz 1-3 km	0.45	0.19-1.10	<b>4.33</b>	<b>1.68-11.13</b>	<b>3.93</b>	<b>1.61-9.64</b>	0.99	0.52-1.89
Distanz 3-10 km	<b>0.56</b>	<b>0.32-0.98</b>	<b>0.34</b>	<b>0.15-0.75</b>	<b>4.93</b>	<b>2.58-9.41</b>	<b>2.14</b>	<b>1.32-3.47</b>
Distanz > 10 km	<b>0.27</b>	<b>0.15-0.50</b>	<b>0.27</b>	<b>0.11-0.69</b>	1.94	0.98-3.85	<b>4.67</b>	<b>2.77-7.86</b>
Deutschschweiz	1		1		1		1	
Romandie	0.83	0.39-1.73	<b>0.42</b>	<b>0.20-0.88</b>	1.57	0.78-3.15	1.01	0.60-1.70
Tessin	1.54	0.42-5.69	---	---	0.38	0.13-1.09	<b>3.25</b>	<b>1.40-7.52</b>
Stadt	1		1		1		1	
Agglomeration	0.69	0.42-1.15	<b>2.28</b>	<b>1.16-4.49</b>	0.74	0.40-1.39	1.01	0.66-1.54
Land	<b>1.97</b>	<b>1.15-3.36</b>	1.31	0.59-2.93	1.80	0.99-3.27	<b>0.45</b>	<b>0.29-0.69</b>
männlich	1		1		1		1	
weiblich	<b>0.62</b>	<b>0.45-0.84</b>	<b>2.38</b>	<b>1.38-4.09</b>	<b>1.95</b>	<b>1.27-3.02</b>	0.87	0.66-1.14
SchweizerIn	1		1		1		1	
AusländerIn	0.61	0.36-1.01	1.51	0.80-2.85	1.15	0.71-1.86	<b>1.52</b>	<b>1.02-2.28</b>
Einkommen tief	1		1		1		1	
Einkommen mittel	<b>0.57</b>	<b>0.38-0.87</b>	<b>2.11</b>	<b>1.12-3.98</b>	<b>0.56</b>	<b>0.34-0.91</b>	<b>1.47</b>	<b>1.03-2.10</b>
Einkommen hoch	<b>1.88</b>	<b>1.00-3.53</b>	---	---	<b>3.17</b>	<b>1.48-6.81</b>	0.58	0.33-1.02
3 u.m. Autos im HH	1		1		1		1	
2 Autos im HH	<b>0.50</b>	<b>0.28-0.89</b>	1.69	0.81-3.53	<b>7.32</b>	<b>3.36-15.95</b>	<b>0.43</b>	<b>0.27-0.70</b>
1 Auto im HH	1.25	0.72-2.19	<b>0.41</b>	<b>0.17-0.94</b>	0.73	0.29-1.80	1.54	0.95-2.50
Kein Auto im HH	0.58	0.16-2.10	1.57	0.46-5.36	3.25	0.80-13.12	0.70	0.29-1.65
Velo verfügbar <sup>3</sup>	1.12	0.64-1.95	---	---	<b>0.49</b>	<b>0.29-0.82</b>	1.19	0.80-1.76
Besitz eines öV-Abos <sup>3</sup>	<b>2.10</b>	<b>1.31-3.39</b>	<b>0.30</b>	<b>0.16-0.58</b>	<b>0.11</b>	<b>0.06-0.20</b>	<b>4.72</b>	<b>2.86-7.79</b>
Mofa/Motorrad verfügbar <sup>3</sup>	1.04	0.73-1.47	<b>0.16</b>	<b>0.05-0.47</b>	---	---	<b>1.66</b>	<b>1.22-2.26</b>
Einbezogene Fälle N	331		275		333		331	
Modell Chi <sup>2</sup>	162.6		139.7		209.6		190.6	
Freiheitsgrade	17		14		16		46	
Nagelkerke's R-Quadrat	44.4%		53.4%		56.2%		45.9%	
Korrekte Klassifikation	85.0%		94.7%		90.0%		73.5%	

Anmerkungen: 1 Koeffizient wird nicht berechnet, weil keine oder zu wenige Werte vorliegen

2 Koeffizient wird nicht berechnet, weil eine zu hohe Korrelation mit abhängiger Variable vorliegt.

3 Die Referenzgrösse (=1) ist „kein Velo verfügbar“, bzw. „besitzt kein öV-Abo“, bzw. „kein Mofa/Motorrad verfügbar“

Signifikanzniveau: = p < 0.05; Exp(B): standardisierter Effektkoeffizient („Odds-Ratio“)

<sup>13</sup> Anstelle der Anzahl Autos im Haushalt wäre die Verfügbarkeit über ein Auto eine präzisere Grösse zur Bestimmung des Einflusses. Aufgrund der wenigen Daten in dieser Kategorie ist dies aber nicht möglich.

### 3.7 Zusammenfassung Ausbildungswege

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse der Ausbildungswege lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Die meisten Kinder kehren während der obligatorischen Schulzeit über Mittag nach Hause zurück. Ein Grossteil macht durchschnittlich zwischen zwei und vier Schulwegen pro Tag. Bei den Jugendlichen ab 16 Jahren sind es weniger.
- Die meisten Kinder wohnen relativ nahe beim Schulhaus. Für den grössten Teil der Primarschulkinder beträgt die Distanz zwischen Wohnort und Schulhaus weniger als einen Kilometer, bei Jugendlichen über 16 Jahren sind die Distanzen grösser.
- Der durchschnittliche Schulweg eines Primarschulkindes ist entsprechend kurz. Für zwei Drittel der Kinder dauert er weniger als zehn Minuten. Über 16-jährige haben eine durchschnittliche Wegdauer von etwas mehr als 20 Minuten.
- Die eigenen Füsse und das Velo sind die wichtigsten Verkehrsmittel während der obligatorischen Schulzeit. Der Anteil der Mitfahrten im Auto ist eher gering. Bei den 10- bis 15-jährigen steigt der Anteil der Velofahrten stark an. Die über 16-jährigen sind häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Motorfahrzeug unterwegs.
- Die ähnliche Struktur der Startzeiten von Ausbildungswegen der jüngsten Kinder und von Begleitwegen Erwachsener weist darauf hin, dass Kinder auf ihrem Schulweg begleitet werden. Der genaue Anteil lässt sich allerdings aus den Mikrozensus-Daten nicht bestimmen.
- Deutschschweizer Kinder und Jugendliche gehen öfter zu Fuss und mit dem Velo zur Schule als ihre KollegInnen in der Romandie. Diese fahren öfter im Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (mit).
- Die Kinder auf dem Land – und teilweise auch in der Agglomeration – legen ihre etwas längeren Wege im Vergleich zur Stadt öfter mit dem Velo als zu Fuss zurück. Zusammen sind die Fuss- und Veloweganteile überall etwa gleich gross. Entgegen der oft gehörten Annahme gibt es bei den jüngeren Kindern keinen grossen Stadt-Land-Unterschied beim Hinbringen und Holen mit dem Auto.
- Je kürzer die Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort, desto eher werden die eigenen Füsse bzw. das Velo benutzt. Aber auch die relativ wenigen Autowege sind oft kurz und könnten gut zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.
- Mädchen und Knaben gehen etwa gleich häufig zu Fuss zur Schule. Das Velo wird aber wesentlich häufiger von Knaben benutzt als von Mädchen.
- Ausländische SchülerInnen gehen häufiger zu Fuss und nehmen öfter den öffentlichen Verkehr als ihre gleichaltrigen Schweizer KollegInnen. Letztere sind dagegen häufiger mit dem Velo und als Mitfahrende im Auto bzw. als selber Fahrende unterwegs. Nach 18 sind die ausländischen Jugendlichen häufiger motorisiert und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als Schweizer Jugendliche.
- Die Anzahl der Autos im Haushalt und das Haushalteinkommen haben einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Bei hohem Einkommen und je mehr Autos in einem Haushalt vorhanden sind, umso tiefer ist der Anteil der Fusswege und umso höher derjenige der (Mit)Fahrten im Auto.
- Je mehr eingelöster Velos im Haushalt, desto eher wird dieses Verkehrsmittel auch genutzt. Hingegen nutzen Jugendliche, die ein Mofa bzw. Motorrad oder ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung haben, das Velo anteilmässig seltener.
- Kinder und Jugendliche wählen ihr Verkehrsmittel zur Schule grösstenteils unabhängig von Wetter und Jahreszeit, was mit den fehlenden Alternativen zu tun hat. Einzig bei den Velos ist im Sommer und Herbst eine leicht erhöhte Nutzung im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten festzustellen.

## 4. Freizeitwege

Neben den Schulwegen gehört die Freizeit zu den wichtigsten Mobilitätsgründen von Kindern und Jugendlichen. Die Freizeitwege machen rund 40 Prozent aller Wege aus. Dabei geht es immer um strukturierte, das heisst auf ein bestimmtes Ziel hin unternommene Wege. Bewegungs- und Spielaktivitäten von Kindern, die mit viel Bewegung und Ortsveränderungen verbunden sein können, sind hier nicht erfasst (vgl. Kasten). In diesem Kapitel werden jeweils auch die Daten für die über 20-jährigen angeführt, um die Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen mit der übrigen Bevölkerung vergleichen zu können.

### 4.1 Anzahl Freizeitwege pro Tag

Etwas mehr als 40 Prozent legt im Durchschnitt einen bis zwei Freizeitwege pro Tag zurück. Legt bei den Jugendlichen über 16 Jahre mehr als ein Viertel drei und mehr Wege zurück, so ist dieser Anteil bei den jüngeren Kindern geringer. Zwischen 30 und 40 Prozent der Kinder und Jugendlichen haben am Stichtag keinen Freizeitweg gemacht. Die 6- bis 12-jährigen Kinder machen etwa gleich viele Freizeitwege wie der Bevölkerungsdurchschnitt, die 13- bis 20-jährigen sind hingegen überdurchschnittlich mobil in der Freizeit.

Tabelle 24: Anzahl Freizeitwege pro Tag (Basis = 29'407 Personen)

	Kein Weg	1-2 Wege	3 und mehr Wege	Gesamt
6-9 Jahre (N=1'322)	40.3%	42.4%	17.3%	100.0%
10-12 Jahre (N=1'038)	39.8%	42.2%	18.0%	100.0%
13-15 Jahre (N=1'024)	34.2%	43.3%	22.5%	100.0%
16-17 Jahre (N=716)	31.7%	41.5%	26.8%	100.0%
18-20 Jahre (N=930)	33.0%	40.7%	26.3%	100.0%
21-64 Jahre (N=18'664)	42.3%	38.6%	19.1%	100.0%
65 u.m. Jahre (N=5'713)	46.1%	35.5%	18.4%	100.0%
Gesamt (N=29'407)	41.7%	38.7%	19.5%	100.0%

Wer am Stichtag freizeithalber unterwegs ist, macht zwischen 2.4 und 2.6 Wege. Dieser Anteil ist über alle Altersgruppen relativ stabil. Hingegen beträgt der Mittelwert über alle Personen nur 1.4 Wege und bei den Jugendlichen zwischen 13 und 20 Jahren 1.7 Wege. Jugendliche machen also nicht mehr Wege pro Person als die Durchschnittsbevölkerung, aber ein grösserer Anteil von ihnen ist mit einem Freizeitzweck mobil.

Tabelle 25: Mittlere Anzahl Freizeitwege pro Tag von allen bzw. nur von Personen mit einem Freizeitweg am Stichtag (Basis = 29'407 bzw. 17'135 Personen)

Mittlere Anzahl Freizeitwege pro Tag			
Alle Personen		Nur Personen mit Freizeitweg am Stichtag	
6-9 Jahre (N=1'322)	1.4	2.4	6-9 Jahre (N=783)
10-12 Jahre (N=1'038)	1.4	2.4	10-12 Jahre (N=631)
13-15 Jahre (N=1'024)	1.7	2.5	13-15 Jahre (N=661)
16-17 Jahre (N=716)	1.8	2.6	16-17 Jahre (N=498)
18-20 Jahre (N=930)	1.7	2.6	18-20 Jahre (N=631)
21-64 Jahre (N=18'664)	1.4	2.4	21-64 Jahre (N=10'871)
65 u.m. Jahre (N=5'713)	1.3	2.5	65 u.m. Jahre (N=3'060)
Gesamt (N=29'407)	1.4	2.4	Insgesamt (N=17'135)

### Abgrenzung von bewegungsaktivem Spiel und zielgerichteter Mobilität

Im Mikrozensus wird nur die zielgerichtete Mobilität erfasst. Die für Kinder sehr bedeutsamen ausserhäuslichen Bewegungsaktivitäten, insbesondere das Spiel draussen, wird hierbei nicht berücksichtigt. Während diese Abgrenzung im Grundsatz klar scheint, ist die Unterscheidung in der Realität nicht immer eindeutig – Kinderspiel und zielgerichtete Wege können ineinander übergehen. Studien haben gezeigt, dass Kinder an schönen Nachmittagen vier und mehr Stunden draussen spielen und dabei auch viele Ortsveränderungen vornehmen. Diese spontanen Wege im Rahmen des Spiels sind im Mikrozensus nicht berücksichtigt.

Da entsprechende Informationen über bewegungsaktive und mobile Spiele aus gesundheitlicher, städtebaulicher und verkehrsplanerischer Hinsicht wichtig sind, wird vorgeschlagen, diese Daten in einer separaten Erhebung regelmässig zu erfassen (vgl. dazu Kapitel 6.2).

Die meisten Freizeitwege werden am Samstag und Sonntag zurückgelegt. Bis zum Alter von 17 Jahren ist auch der Mittwoch dank des schulfreien Nachmittags ein beliebter Tag für Freizeitwege. Absolut am meisten Freizeitwege sind am Samstag zu verzeichnen. Entsprechend liegt der Anteil der Jugendlichen, die an diesem Tag keinen Freizeitweg machen unter 20 Prozent. Die Freizeitwege der Gesamtbevölkerung nehmen im Wochenverlauf leicht zu und kulminieren am Samstag und Sonntag. Die Jugendlichen sind an allen Tagen häufiger zu Freizeitwecken unterwegs als der Durchschnitt der Bevölkerung.

Tabelle 26: Mittlere Anzahl Freizeitwege aller Personen nach Wochentagen (Basis = 29'407 Personen)

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Alle Tage
6-9 Jahre (N=1'322)	0.9	1.3	1.8	1.2	1.1	1.9	1.9	1.4
10-12 Jahre (N=1'038)	1.0	0.9	1.6	1.3	1.6	1.9	2.0	1.4
13-15 Jahre (N=1'024)	1.0	1.7	1.6	1.3	1.6	2.6	2.1	1.7
16-17 Jahre (N=716)	1.4	1.4	1.8	1.4	1.8	2.8	1.7	1.8
18-20 Jahre (N=930)	1.3	1.5	1.6	1.6	1.7	2.7	1.8	1.7
21-64 Jahre (N=18'664)	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.7	1.8	1.4
65 u.m. Jahre (N=5'713)	1.2	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	1.6	1.3
Gesamt (N=29'407)	1.1	1.2	1.3	1.3	1.3	1.8	1.8	1.4

Die Einflüsse von Wetter und Jahreszeit auf die Anzahl der Freizeitwege sind relativ gering. Dass bei sonnigem Wetter sowie im Sommer am meisten Wege zurückgelegt werden, ist nicht überraschend, allerdings sind auch bei anderen Wetterverhältnissen bzw. in anderen Jahreszeiten die Anzahl der Wege teilweise in einer ähnlichen Grössenordnung. Dies deutet auf die Vielfältigkeit der Freizeitwege hin, d.h. dass bei schönem Wetter vielleicht etwas draussen unternommen wird, während bei schlechtem Wetter ein (Kino-) Besuch oder eine andere Aktivität drinnen gewählt wird.

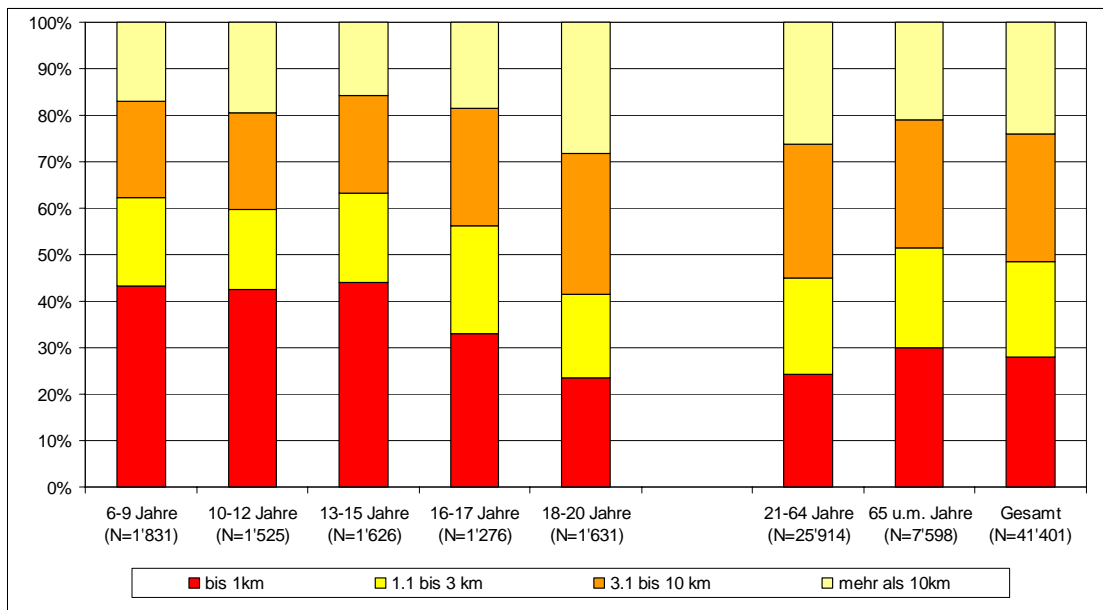
Zwischen den Urbanitätstypen – also Stadt, Agglomeration und Land – sind kaum Unterschiede bei der Zahl der Freizeitwege auszumachen. Ebenso wenig differiert die Zahl zwischen den einzelnen Sprachregionen. Auch die Geschlechter sind sehr homogen mit Ausnahme der 16- bis 20-jährigen, wo die jungen Frauen leicht weniger Freizeitwege haben als die jungen Männer.

## 4.2 Länge und Dauer eines durchschnittlichen Freizeitweges

### 4.2.1 Länge eines durchschnittlichen Freizeitweges

Bis zum Alter von 15 Jahren sind über 40 Prozent der Freizeitwege kürzer als ein Kilometer und 60 Prozent kürzer als drei Kilometer. Ab 16 Jahren sinkt der Anteil der kurzen Wege und erreicht in der Altersgruppe der 18- bis 20-jährigen etwa den Bevölkerungsdurchschnitt. Dies bestätigt die Aussagen anderer Studien, die zeigen, dass das nähere und weitere Umfeld für die Freizeitgestaltung von Kindern und Jugendlichen wichtig ist und dass entsprechend die Aufenthaltsorte und die Zugänglichkeit gesichert werden müssen (Hüttenmoser/Degen-Zimmermann 1995, Matthes/Schad 2003)

Abbildung 35: Länge der Freizeitwege nach Distanzkategorien und Altersgruppen (Basis = 41'401 Wege)



Der Mittelwert eines Freizeitweges von Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahre liegt bei rund 8 Kilometern. Bei den über 18 jährigen steigt er auf etwa 13 Kilometer an. Der Medianwert beträgt allerdings nur zwei bis drei Kilometer und deutet damit an, dass es anteilmässig nur wenige Freizeitwege sind, die weit weg führen. Auf diesen wenigen Wegen werden aber relativ grosse Distanzen zurückgelegt. Wie die untenstehende Abbildung der Wege über 10 Kilometer zeigt, werden rund 80 Prozent aller Kilometer auf nur einem Fünftel aller Freizeitwege abgespult.

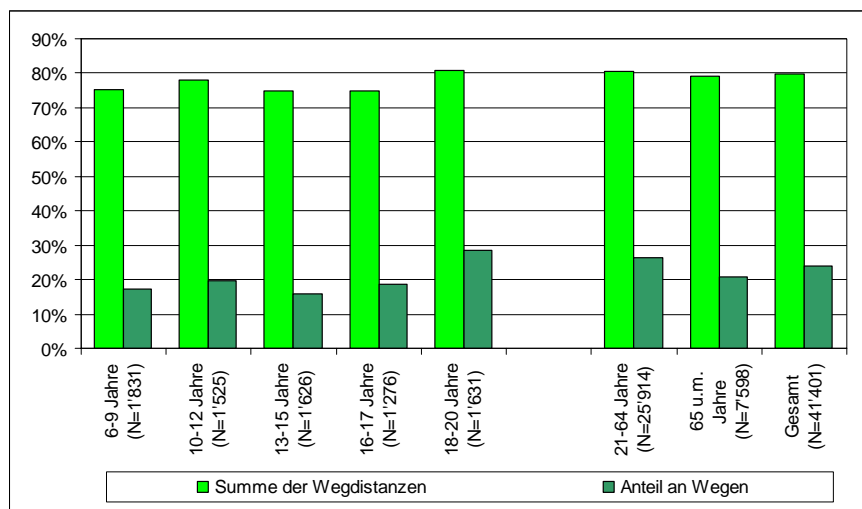


Abbildung 36: Summenanteile bzw. Weganteile (von Wegen über 10 Kilometer) gemessen an allen Wegen (Basis = 41'401 Wege)

Interpretationshilfe: Bei den 6- bis 9-jährigen Kindern machen die Wege über 10 km rund 17 Prozent an allen Wegen aus. Die darauf zurückgelegten Kilometer machen aber 75 Prozent aller zurückgelegten Distanzen aus.

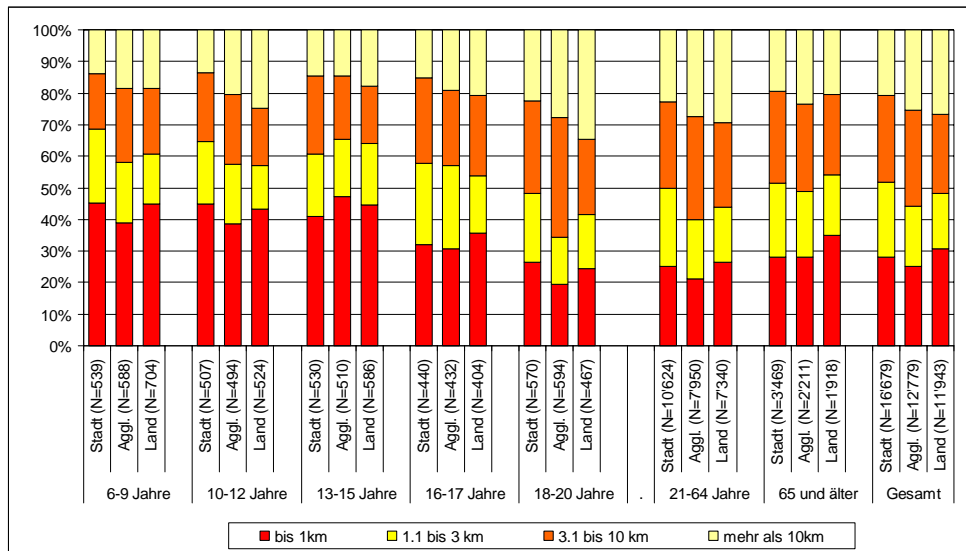
Freizeitwege sind – wie bereits erwähnt – vor allem am Mittwoch und am Wochenende überdurchschnittlich häufig. Bei den Distanzen lässt sich eine ähnliche Tendenz festmachen, allerdings gibt es grosse Unterschiede, ob man den Mittelwert oder den Median zum Vergleich heranzieht. Bei den Kindern zwischen 6 und 15 Jahren ergibt zum Beispiel der Mittelwert für den Donnerstag besonders lange Freizeitwege. Dies wird aber durch den Median nicht bestätigt. Offenbar sind es wiederum einige wenige weite Wege, die den Mittelwert nach oben treiben. Bei den 18- bis 20-jährigen sind die Distanzen bereits am Freitag und nicht nur am Wochenende überdurchschnittlich (Mittelwert und Median).

Tabelle 27: Mittlere Distanzen (in km) der Freizeitwege nach Wochentag (Basis = 41'401 Wege)

	Durchschnitt Montag - Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag		Sonntag	
	Mittelw.	Median	Mittelw.	Median	Mittelw.	Median	Mittelw.	Median	Mittelw.	Median
6-9 Jahre (N=1'831)	5.2	1.8	<b>9.6</b>	<b>1.0</b>	6.1	2.5	7.7	1.6	12.0	4.6
10-12 Jahre (N=1'525)	6.2	1.4	<b>8.9</b>	<b>1.1</b>	4.5	1.0	10.9	3.2	12.4	4.6
13-15 Jahre (N=1'626)	7.1	1.1	<b>8.2</b>	<b>1.7</b>	3.9	1.9	7.4	2.7	12.2	3.1
16-17 Jahre (N= 1'276)	5.3	2.1	4.1	2.1	9.5	1.9	13.1	4.2	13.1	3.4
18-20 Jahre (N=1'631)	9.0	3.5	9.4	3.8	<b>22.7</b>	<b>5.1</b>	13.1	5.0	17.8	9.1
21-64 Jahre (N=25'914)	9.9	3.1	9.5	3.0	11.0	3.5	15.7	5.1	17.2	5.9
65 u.m. Jahre (N=7'598)	10.4	3.0	12.2	3.0	10.5	3.0	10.8	3.4	11.2	3.8
Gesamt (N=41'401)	9.3	3.0	9.8	2.9	10.8	3.0	13.8	4.9	15.6	5.1

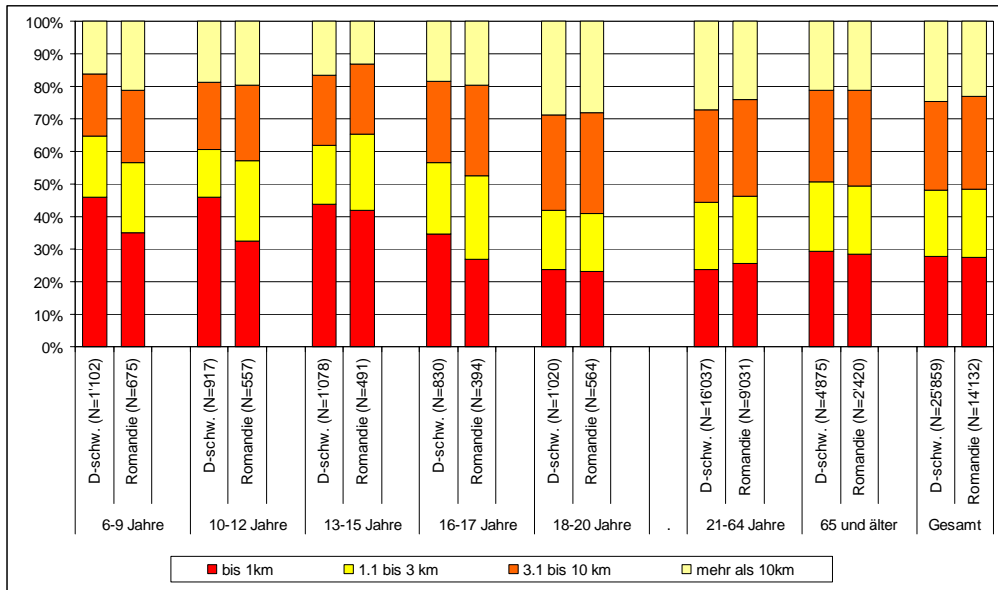
Auf dem Land und in der Agglomeration sind die Wege erwartungsgemäss länger als in der Stadt. Allerdings fallen die Unterschiede nicht so gross aus, wie zu vermuten wäre. In der Stadt und auf dem Land sind die Anteile der kurzen Wege (bis zu einem Kilometer) fast gleich gross, aber grösser als in der Agglomeration. Auf dem Land sind im Vergleich die Wege über 10 Kilometer mit einem Anteil von rund 20 Prozent häufiger als in den anderen Gebieten (bis zum 17. Altersjahr). Ab dem 18. Altersjahr machen die mittleren und grossen Distanzen (3 und mehr Kilometer) auf dem Land und in der Agglomeration zwischen 58 und 66 Prozent aus, während es in der Stadt rund 50 Prozent sind.

Abbildung 37: Länge der Freizeitwege nach Urbanitätstyp und Altersgruppen (Basis = 41'401 Wege)



In der Deutschschweiz sind die kurzen Wege bis zu einem Kilometer im Vergleich zur Romandie deutlich häufiger, während dort die Distanzkategorien zwischen einem und 10 Kilometern grösser sind als in der Deutschschweiz. Ab 18 Jahren sind keine Unterschiede mehr zwischen Deutschschweiz und Romandie festzustellen. Auch die Unterschiede bei den mittleren Distanzen sind relativ gering. Die Interpretation für das Tessin muss aus Gründen der geringen Fallzahlen ausbleiben.

Abbildung 38: Länge der Freizeitwege nach Sprachregion und Altersgruppen (Basis = 41'401 Wege)

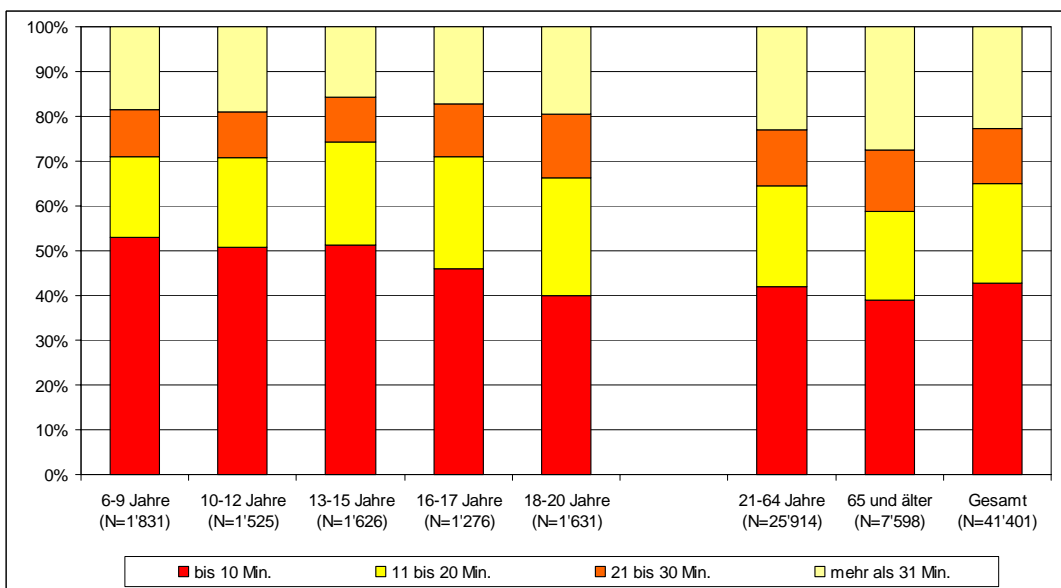


Beim Wetter und den Jahreszeiten ergibt sich kein einheitliches Bild. Ausnahmen bilden die (einleuchtenden) Tatsachen, dass bei Sonnenschein sowie im Sommer die mittleren Distanzen grösser sind als im Durchschnitt. Ansonsten aber können je nach Altersgruppe auch an Tagen mit Schnee, Regen und Nebel und stark veränderlichen Wetterverhältnissen bzw. zu anderen Jahreszeiten als dem Sommer überdurchschnittlich weite Freizeitwege zurückgelegt werden.

### 4.2.2 Dauer eines durchschnittlichen Freizeitweges

Entsprechend den Distanzen fällt auch die Zeitdauer für die Freizeitwege aus. Rund die Hälfte der Wege von Kindern bis 15 Jahren dauert weniger als 10 Minuten, nur ein Fünftel ist länger als eine halbe Stunde. Diese Werte sind bei den 16- bis 20-jährigen etwas höher. Insgesamt gibt sich aber ein relativ homogenes Bild. Dies wird beim Mittelwert und Median bestätigt: Die durchschnittliche Unterwegszeit beträgt in allen Altersgruppen zwischen 25 bis 30 Minuten. Der Median, also diejenige Wegdauer, bei der die Hälfte der Fälle darüber und die andere darunter liegt, beträgt zwischen 10 und 15 Minuten.

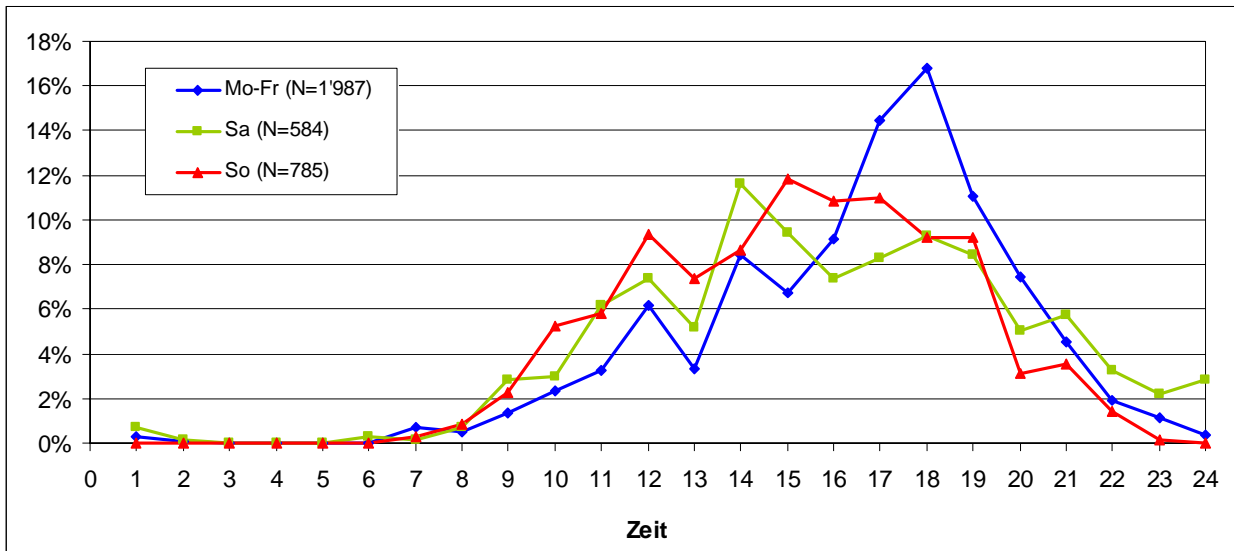
Abbildung 39: Dauer der Freizeitwege (in Minuten) nach Kategorien und Altersgruppen (Basis = 41'401 Wege)



### 4.3 Verteilung der Freizeitwege über den Tag

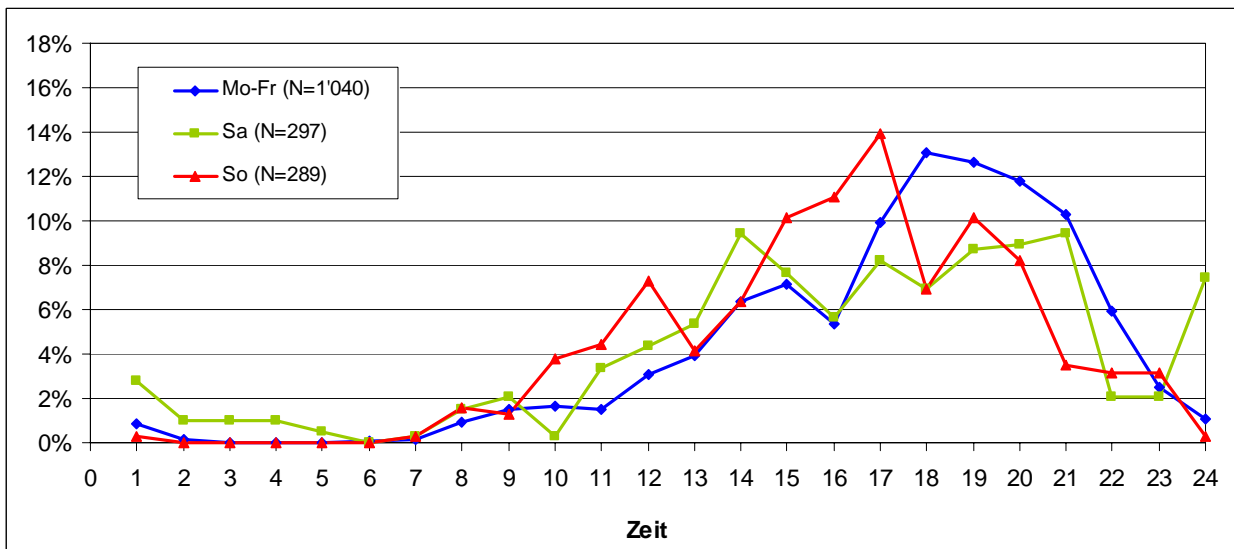
Die Verteilung der Freizeitwege über den Tag der 6- bis 12-jährigen Kinder unterscheidet sich grundlegend von jener der Ausbildungswege. Zwar gibt es ebenfalls eine kleine Spitze vor und nach dem Mittag, wenn die Kinder einen Freizeitweg antreten oder nach Hause kommen, aber der grösste Teil der Wege unter der Woche wird am späteren Nachmittag begonnen. An Samstagen und Sonntagen beginnen Wege über den ganzen Nachmittag verteilt bis gegen 20 Uhr.

Abbildung 40: Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 3'356 Wege von 6- bis 12-jährigen Kindern)



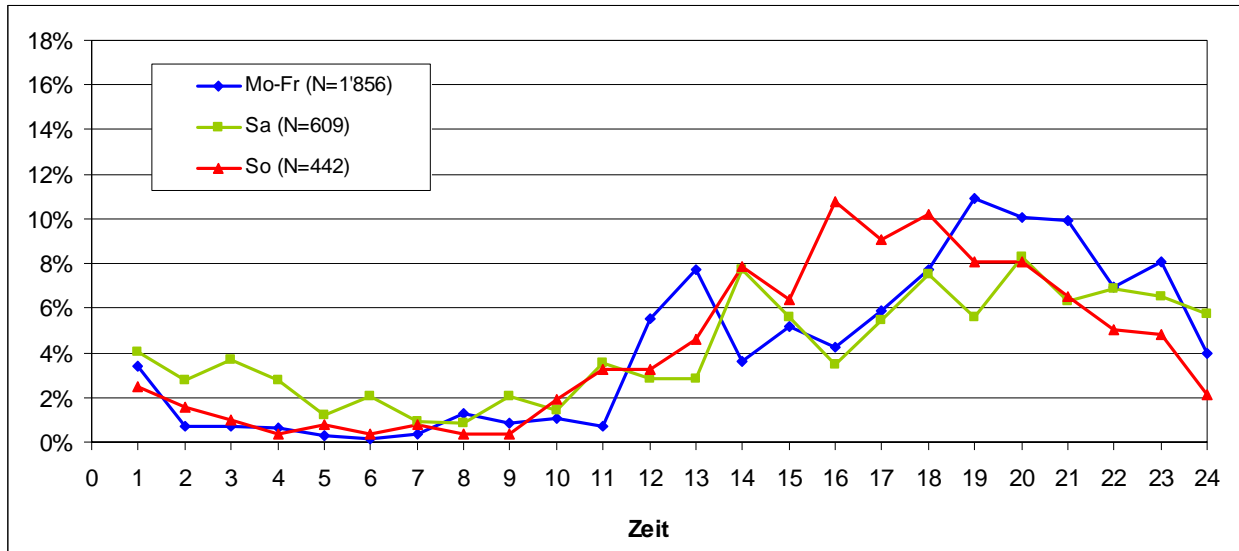
Das Freizeitmuster der 13- bis 15-jährigen bewegt sich zwischen jenem der jüngeren Kinder und der Jugendlichen. Während der Woche verteilen sich die Startzeiten länger über den Abend bis ca. 22 Uhr und an Samstagen wird deutlich, wie sich einige von ihnen zwischen 23 Uhr und Mitternacht auf den Nachhauseweg machen (so ist jedenfalls zu vermuten).

Abbildung 41: Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 1'626 Wege von 13- bis 15-jährigen Kindern)



Bei den Jugendlichen über 16 Jahre konzentrieren sich einige Startzeiten während der Woche ein erstes Mal über Mittag und verteilen sich dann vor allem am Abend auf die Zeit zwischen 19 und 23 Uhr. An Samstagen beginnen die Freizeitwege am frühen und späteren Nachmittag und verteilen sich anschließend über den ganzen Abend und ziehen sich in den frühen Morgen hinein. Am Sonntag beginnen die Wege am frühen Nachmittag mit einem Höhepunkt zwischen 16 und 18 Uhr und nehmen dann wieder kontinuierlich ab.

Abbildung 42: Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (Basis = 2'907 Wege von 16- bis 20-jährigen Kindern)



#### 4.4 Art der Freizeitaktivitäten

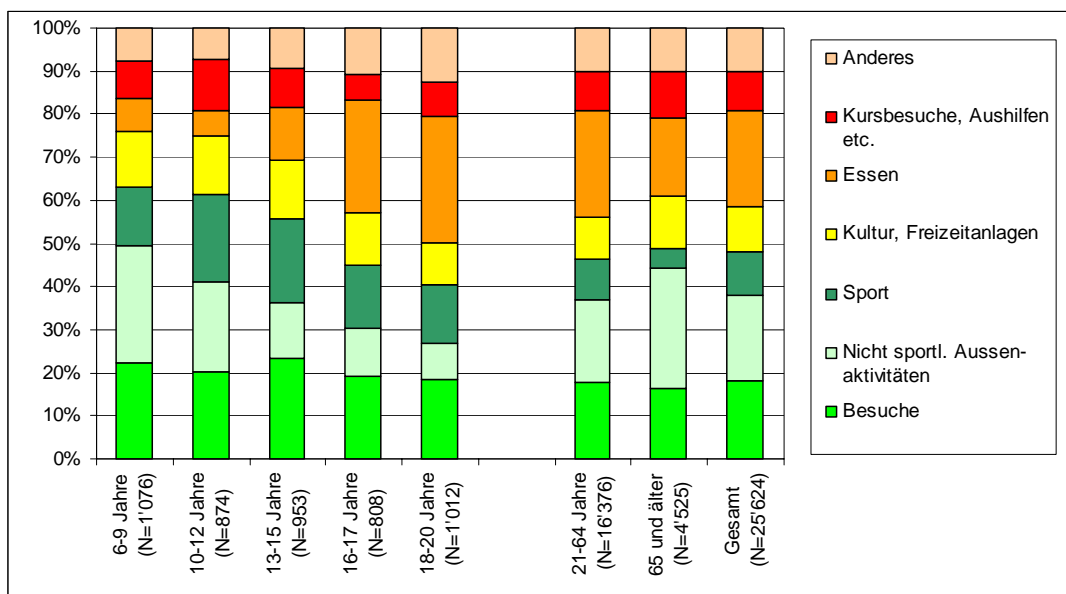
Die Freizeitwege wurden im Mikrozensus weiter nach bestimmten Aktivitäten und Tätigkeiten unterschieden. Allerdings ist die Zuordnung zu einzelnen Kategorien uneinheitlich und teilweise problematisch, weshalb die Aussagekraft beschränkt ist. So wurde z.B. unter der Kategorie „Arbeit als Freizeit“ bei Kindern eine Vielzahl verschiedene Aktivitäten codiert, wobei am häufigsten Kursbesuche wie Musik- oder Sportunterricht (Flöte, Ballett, Fussball etc.) vorkommen. Diese könnte man auch unter Sport oder Kultur subsumieren. Daneben sind Hilfstätigkeiten wie z.B. Kirschen pflücken mitgezählt. Für die vorliegende Auswertung wurde die Kategorie „Arbeit als Freizeit“ umbenannt in „Kursbesuche und Aushilfen“.

Für künftige Erhebungen wird ein angepasster Kategorienraster vorgeschlagen (vgl. Kapitel 6.2), der auch typische und häufige Freizeitaktivitäten von Jugendlichen und Kindern abzubilden vermag wie z.B. Disco- oder Clubbesuche (Ausgang), sich an einem öffentlichen Ort treffen („Herumhängen“) (vgl. zur Häufigkeit der Aktivitäten z.B. Matthes /Schad 2003).

Interpretiert man trotz dieser Einschränkungen die Zahlen des Mikrozensus, so ergibt sich folgendes Bild: Die Anteile der Freizeitaktivitäten verändern sich stark mit der Altersentwicklung. Stabil über alle Altersgruppen bleiben einzig die Zahl der Besuchswege mit rund 20 Prozent und die Wege zu kulturellen Aktivitäten, die etwas mehr als 10 Prozent ausmachen. Die Zahl der nicht-sportlichen Aussenaktivitäten nimmt bis zum Alter 20 Jahren stark ab – von rund einem Viertel auf unter zehn Prozent – und steigt erst im Pensionsalter wieder auf ein ähnliches Niveau wie in der Kindheit.

Genau umgekehrt verläuft die Entwicklung beim Anteil Freizeitwege, die mit Essen zusammenhängen. Sie erreichen in den Altersgruppen der 16- bis 20-jährigen zwischen einem Viertel und einem Drittel der Wege. Die Freizeitwege zu Sport sowie zu Kursen (z.B. Ballet, Flötenunterricht etc.) ähneln einander im Verlauf. Ihr Anteil ist in der Altersgruppe der 10- bis 15-jährigen am grössten. Alle Kinder- und Jugendlichen haben im Durchschnitt deutlich mehr Wege zum Sport als die Gesamtbevölkerung.

Abbildung 43: Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten (Basis: 25'624 Hinwege) \*



\* Einkaufen als Freizeit fällt für die Kinder und Jugendlichen praktisch nicht ins Gewicht, weshalb diese Aktivität unter „Anderes“ subsumiert wurde.

Die Besuche und nicht-sportlichen Aussenaktivitäten von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen finden häufig an Sonntagen statt, wobei auch Besuche unter der Woche etwa 20 Prozent aller Wege ausmachen. Kultur wird schwerpunktmässig an Wochenenden genossen. Wege zum Essen werden etwa gleich häufig während der Arbeitswoche wie an Samstagen zurückgelegt während Kurse eher zwischen

Montag und Freitag besucht werden. Der Sport verteilt sich relativ gleichmässig über die Woche. Die Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind relativ gering.

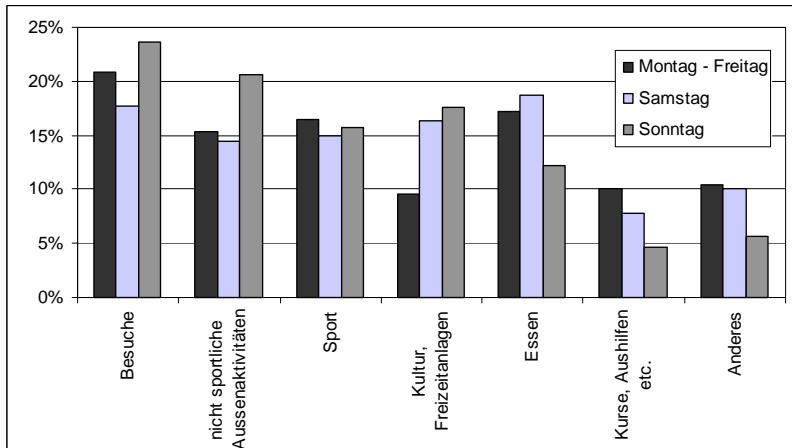
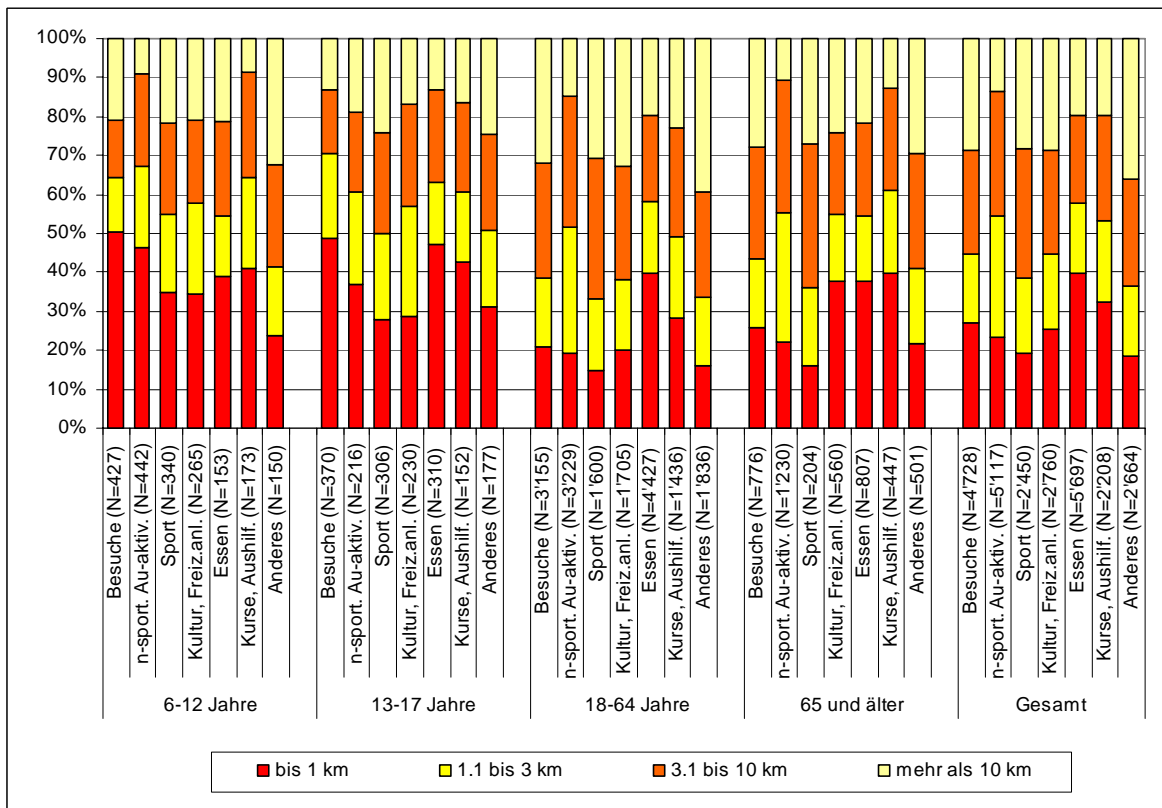


Abbildung 44: Anteil der Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten nach Wochentagen (Basis: 4'723 Hinwege von 6- bis 20-jährigen Kindern und Jugendlichen)

Ein Vergleich der zurückgelegten Distanzen zu den verschiedenen Aktivitäten zeigt, dass zahlreiche Freizeitwege relativ kurz sind. Bis zum 17. Altersjahr sind mehr als ein Drittel aller Wege höchstens einen Kilometer lang<sup>14</sup>. Bei einzelnen Tätigkeiten macht der Anteil an sehr kurzen Strecken bis zu 50 Prozent aus. Dazu gehören die Besuchswege sowie die Wege zu nicht-sportlichen Aussenaktivitäten. Allerdings haben vor allem die Besuchs- wie auch die mit Essen zusammenhängenden Wege eine grosse Streuung der Distanzen, das heisst, dass es neben den kurzen auch zahlreiche Wege gibt, die weiter weg führen. Am weitesten führen die Wege zu Sport und Kultur. Die Weganteile über drei Kilometer betragen hier häufig zwischen 40 und 50 Prozent und steigen ab dem 18. Altersjahr auf rund zwei Drittel.

Abbildung 45: Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten nach Distanzkategorien (Basis: 25'624 Hinwege)



<sup>14</sup> Wegen der geringen Zahl der Nennungen und um die Darstellung etwas übersichtlicher zu machen, wurden verschiedene Altersgruppen mit ähnlichen Mustern zusammengefasst.

## 4.5 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen

### 4.5.1 Übersicht

Die eigenen Füsse sind neben den Motorfahrzeugen (Mitfahrt im Auto, Motorrad) die wichtigsten Verkehrsmittel in der Freizeit<sup>15</sup>. Bei Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahren macht der Anteil der Fusswege zwischen 30 und 40 Prozent aus. Etwa in der gleichen Grössenordnung liegt der Anteil des Motorfahrzeugverkehrs und steigt dann ab dem 18. Altersjahr auf über 50 Prozent. Der Anteil der Velowege nimmt bis zum Alter von 15 Jahren auf rund 20 Prozent zu und geht anschliessend wieder zurück. Der öffentliche Verkehr spielt in der Altersgruppe der 16- bis 17-jährigen mit rund 15 Prozent die grösste Rolle, macht aber insgesamt nur einen geringen Anteil an den Freizeitwegen aus, selbst wenn man die kombinierten Wege (zu Fuss, Velo, öV) dazu nimmt.

Auffallend ist auch bei den Freizeitwegen der geringe Anteil von Verkehrsmittelkombinationen, was sich auch aus der durchschnittlichen Etappenzahl – das heisst der durchschnittlichen Zahl von Verkehrsmitteln pro Weg – ablesen lässt, die bei den 6- bis 15-jährigen Kindern 1.2 und bei den 16- bis 20-jährigen 1.5 Etappen pro Weg beträgt. Der niedrige Anteil von Verkehrsmittelkombinationen dürfte zum Teil – wie bereits erwähnt – auf die ungenaue Erfassung bei der Erhebung zurückzuführen sein, was sich insbesondere bei den Etappen zum öffentlichen Verkehr oder zum Parkplatz auswirkt.

Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen (Basis = 41'401 Wege)

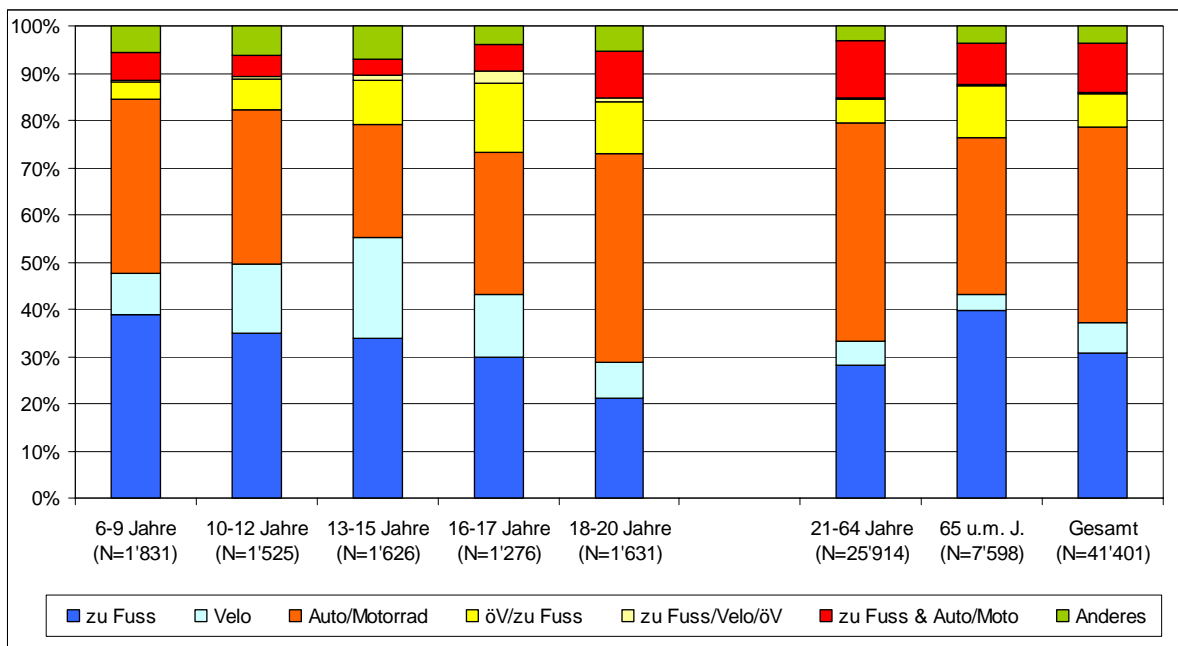


Tabelle 28: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen (Basis =41'401 Wege)

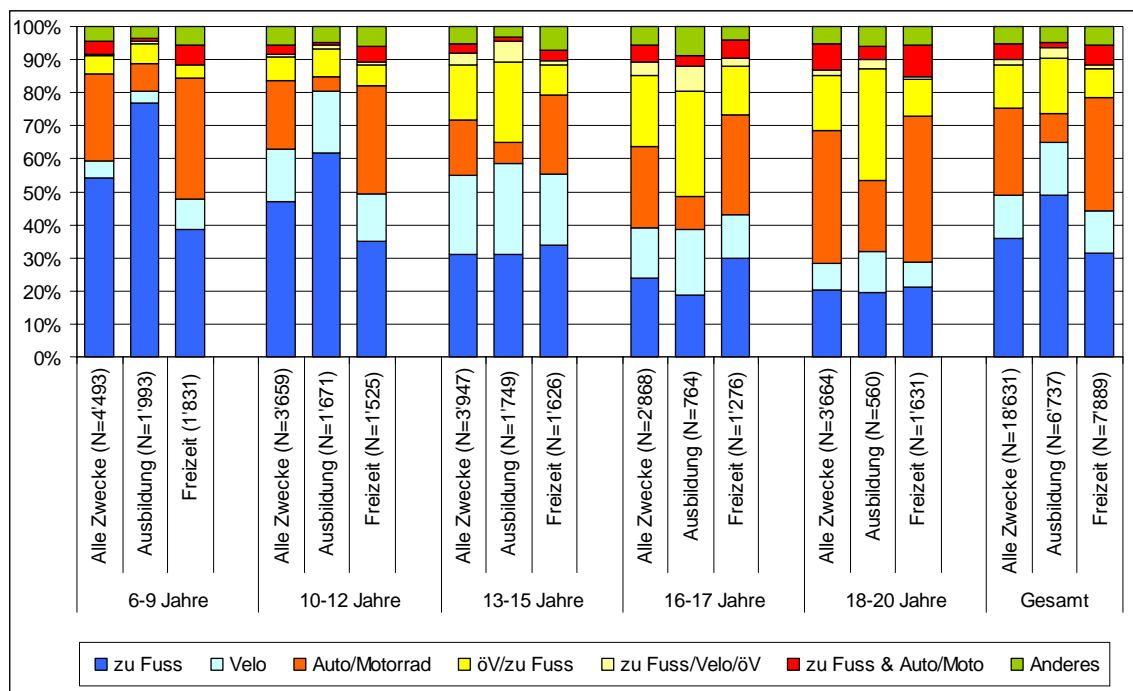
	zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt
6-9 Jahre (N=1'831)	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.2%	6.0%	5.5%	100%
10-12 Jahre (N=1'525)	35.0%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100%
13-15 Jahre (N=1'626)	33.7%	21.7%	23.8%	9.2%	1.3%	3.2%	7.1%	100%
16-17 Jahre (N=1'276)	29.9%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.1%	100%
18-20 Jahre (N=1'631)	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100%
21-64 Jahre (N=25'914)	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.1%	3.0%	100%
65 u.m. Jahre (N=7'598)	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100%
Gesamt (N=41'401)	31.4%	12.8%	34.3%	8.8%	1.0%	6.0%	5.7%	100%

<sup>15</sup> Basis der folgenden Darstellungen bilden wiederum die aus den Etappen aggregierten Verkehrsmittelnutzungen pro Weg (vgl. dazu Kapitel 3.5).

## 4.5.2 Vergleich der Verkehrsmittelwahl zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen

Ein Vergleich der Freizeitwege mit den Ausbildungswegen und dem Durchschnitt aller Wegzwecke zeigt die Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl auf. Während die eigenen Füße bei den Jüngsten bis 12 Jahren überdurchschnittlich häufig auf Schulwegen zum „Einsatz“ kommen, ist ihr Anteil ab dem 13. Altersjahr in der Freizeit leicht grösser. Das Velo wird in fast allen Altersgruppen auf Ausbildungswegen häufiger genutzt als in der Freizeit. Dasselbe gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Auto und Motorrad werden hingegen wesentlich häufiger in der Freizeit benutzt – bei den jüngsten natürlich als Mitfahrende. Während auf Ausbildungswegen Kombinationen von öffentlichem Verkehr, Velo und zu Fuss häufiger sind, sind es in der Freizeit die Kombinationen von Füßen und Motorfahrzeugen (vgl. Anhang).

Abbildung 47: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungs- und Freizeitwegen und in Bezug auf alle Zwecke (Basis = 6'737 bzw. 7'889 Wege von Kindern und Jugendlichen)



## 4.5.3 Detaillierte Analyse der Verkehrsmittelwahl

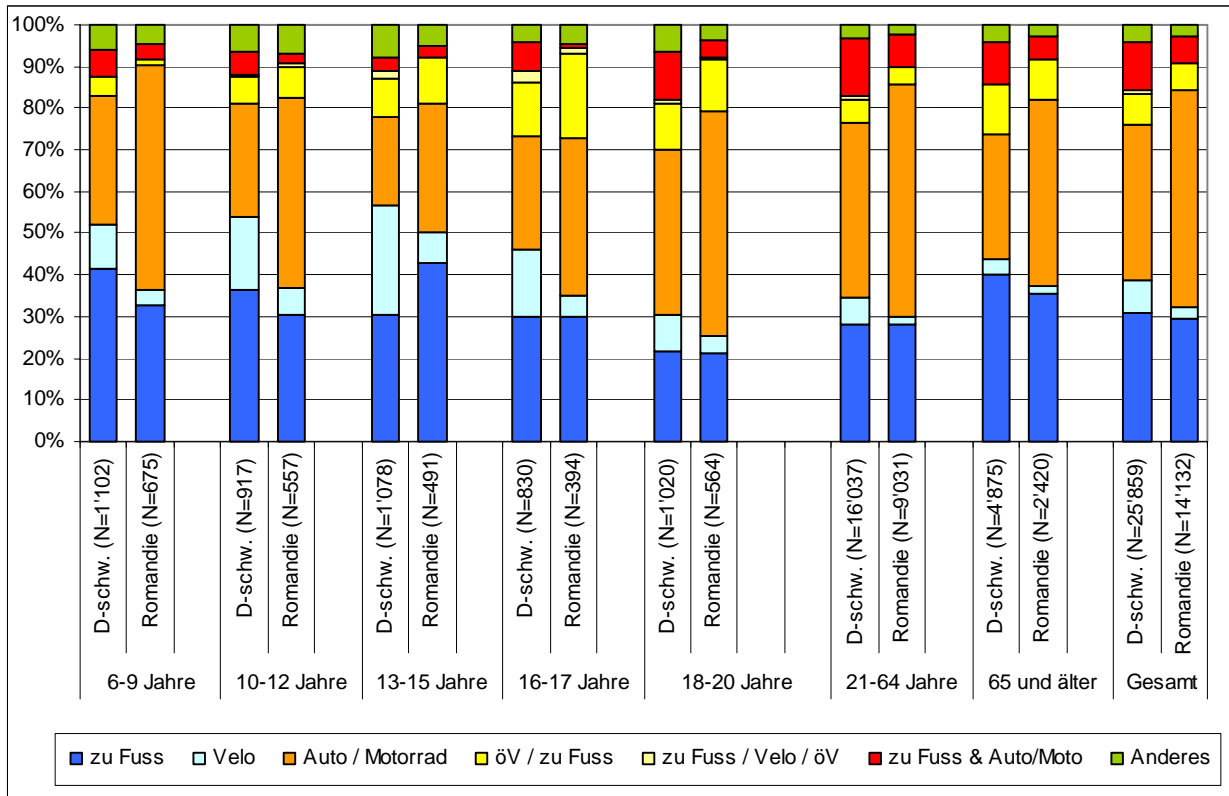
Auf den folgenden Seiten wird die Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Merkmalen analog den Ausbildungswegen detaillierter aufgeschlüsselt:

- Sprachregion
- Urbanisierungsgrad
- Distanz
- Geschlecht
- Nationalität
- Anzahl Autos im Haushalt
- Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt
- Haushaltseinkommen (Äquivalenzeinkommen)
- Wochentag
- Wetter
- Jahreszeit
- Freizeitaktivität

Generell ist festzuhalten, dass die Fallzahlen in einigen Kategorien gering sind. Entsprechend ist bei der Interpretation von Kategorien mit weniger als 100 Wegen Vorsicht geboten. In den Tabellen im Anhang sind die detaillierten Zahlen jeweils ausgewiesen.

Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen

Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen (Basis = 39'991 Freizeitwege)



In der Romandie werden im Vergleich zur Deutschschweiz mehr Freizeitwege mit dem Motorrad und dem Auto zurückgelegt. Der Anteil der motorisierten Wege in der Romandie ist in den meisten Altersgruppen auch grösser als jener der Fusswege. In der Deutschschweiz gilt dies erst ab dem 18. Altersjahr.

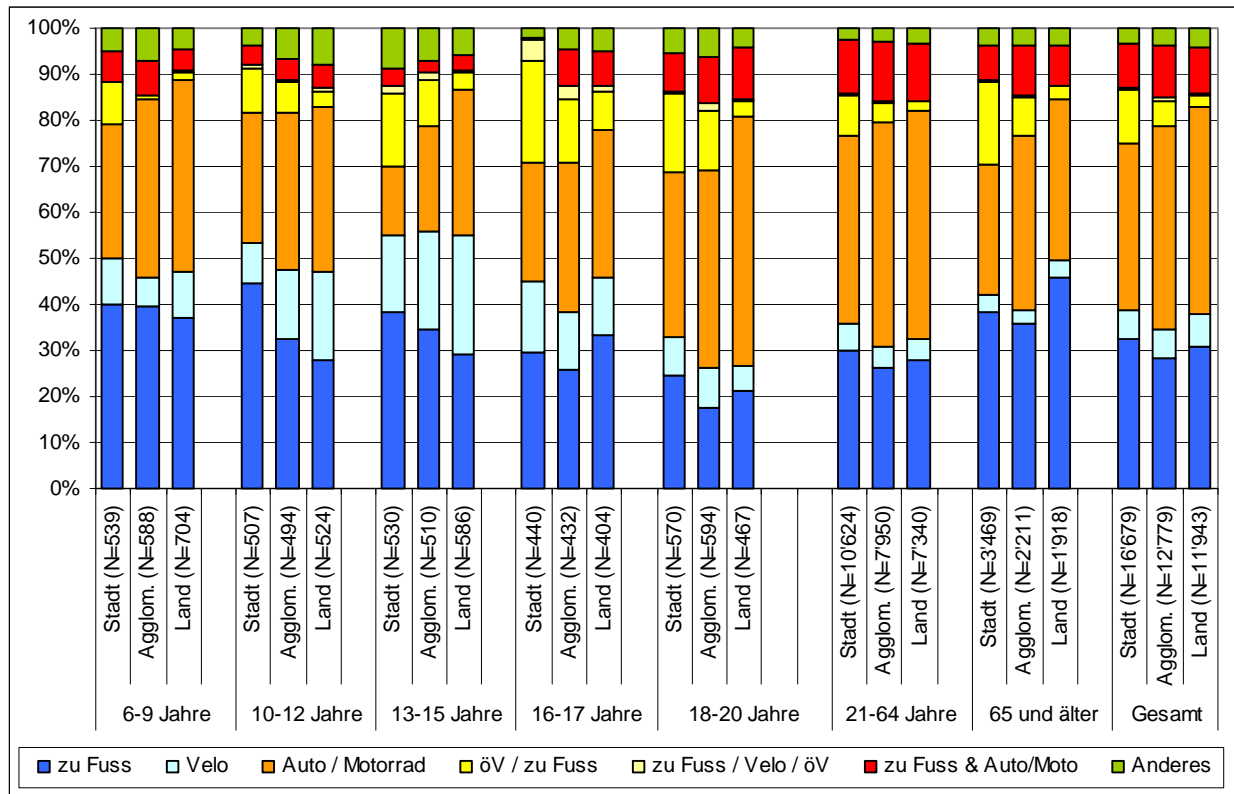
In der Deutschschweiz ist der Anteil des Velos meist doppelt oder drei Mal so gross wie in der Romandie und erreicht in der Altersgruppe der 13- bis 15-jährigen einen Anteil von rund einem Viertel an allen Freizeitwegen. Der öffentliche Verkehr wird ab dem 13. Altersjahr bedeutend, wobei der Anteil in der Romandie bis zum Alter von 20 Jahren grösser ist als jener in der Deutschschweiz.

Die Entwicklung über die Altersgruppen hinweg zeigt, dass vor allem ab 10 Jahren die Kinder in der Deutschschweiz vermehrt das Velo für Ihre Freizeitwege benützen und der Anteil der Fusswege entsprechend zurückgeht. Insgesamt beträgt der gemeinsame Anteil der Fuss- und Velowege bis zum Alter von 15 Jahren etwas über 50 Prozent. In der Romandie findet kein solcher Umstieg auf das Velo statt, sondern es werden vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benutzt, wobei der Fussverkehrsanteil dabei stabil bleibt. Ab dem 20. Altersjahr wird vermehrt auf den motorisierten Verkehr umgestiegen.

Die Angaben zum Tessin respektive der italienischsprachigen Schweiz können aufgrund der geringen Zahl der Beobachtungen bei Kindern und Jugendlichen nicht angeführt und interpretiert werden.

Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad

Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad (Basis = 41'401 Freizeitwege)



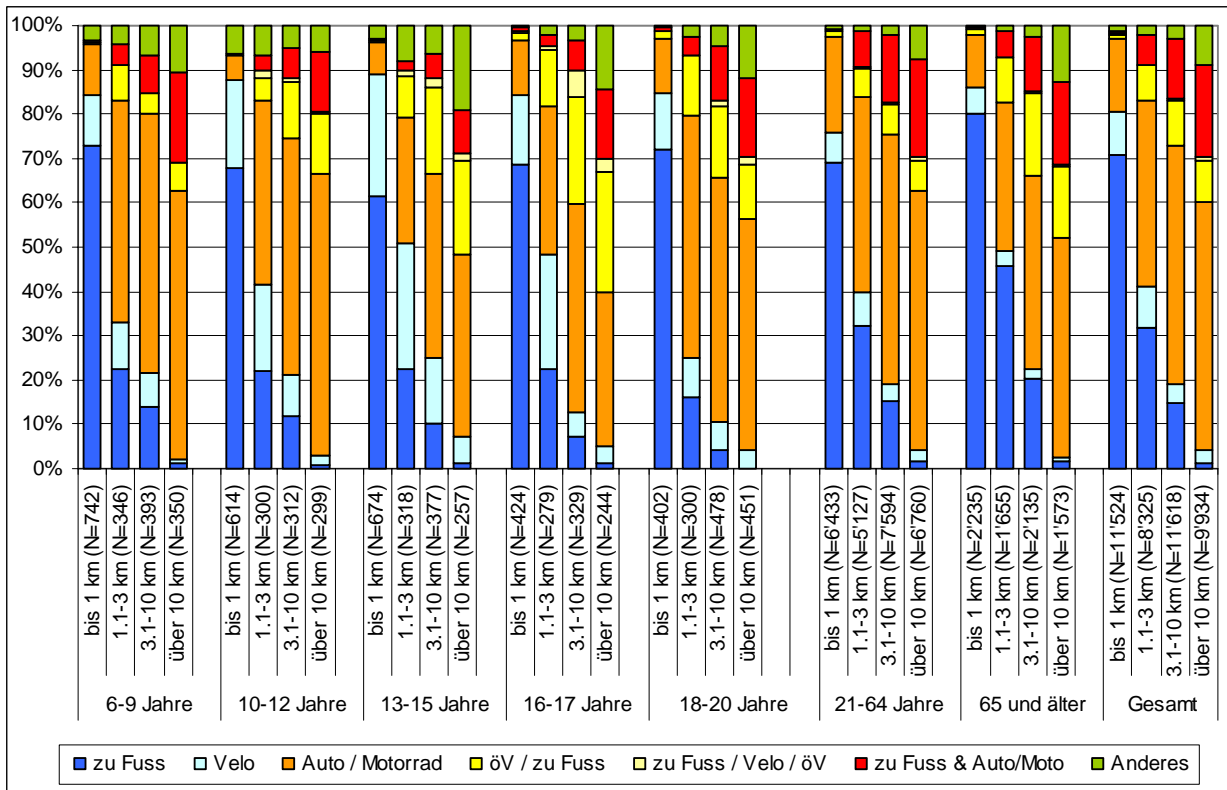
Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs machen bis zum Alter von 15 Jahren in allen Urbanitätstypen zusammen rund 45 bis 55 Prozent der Freizeitwege aus. Wie bei den Schulwegen wird vor allem auf dem Land – und etwas weniger in der Agglomeration – von den Füßen auf das Velo gewechselt. Der Anteil des Veloverkehrs auf dem Land macht bei den 13- bis 15-jährigen einen Viertel an allen Freizeitwegen aus.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist in der Stadt immer deutlich höher als auf dem Land und in der Agglomeration. Bei den 16- bis 17-jährigen StadtbewohnerInnen ist der Anteil mit 22 Prozent am höchsten.

Entsprechend umgekehrt verhält es sich beim motorisierten Verkehr. Hier ist der Autoanteil auf dem Land immer deutlich grösser als in der Stadt. Die Agglomeration ist je nach Altersgruppe näher beim Muster der Stadt oder dem Land. Über alle Altersgruppen von Kindern und Jugendlichen gesehen, benutzen auf dem Land zwischen 32 und 54 Prozent der BewohnerInnen ein motorisiertes Verkehrsmittel, in der Stadt sind es zwischen 15 und 36 Prozent und in der Agglomeration beträgt die Spannweite 23 bis 43 Prozent. Vor allem auf dem Land wird ab dem 18. Altersjahr auf motorisierte Verkehrsmittel umgestiegen. Dies geht auf Kosten der anderen Verkehrsmittelanteile (Fuss-, Velo und öffentlicher Verkehr).

Verkehrsmittelwahl nach Distanzen

Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl nach Distanzen (Basis = 41'401 Freizeitwege)



Bis zur Distanz von einem Kilometer werden zwei Drittel bis drei Viertel der Wege zu Fuss gemacht. Erstaunlich ist der eher bescheidene Anteil des Velos bei den Freizeitwegen bis drei Kilometer – einer idealen Velodistanz. Die Anteile betragen nur zwischen 10 und 28 Prozent.

Im Vergleich dazu beträgt der Anteil der motorisierten Wege an diesen kurzen Strecken zwischen 14 und 33 Prozent – dies unter Einbezug der kombinierten Wege „motorisiert/zufuss“ (vgl. Abbildung unten links). Natürlich ist es möglich, dass diese motorisierten Wege Teil einer Wegkette sind oder sich aus anderen Gründen nicht einfach durch andere Verkehrsmittel ersetzen lassen. Trotzdem scheint das Potenzial für den Ersatz von motorisierten Kurzwegen durch Fuss- und Velowege beträchtlich. Dies bestätigt auch die zweite Betrachtungsweise (vgl. Abbildung unten rechts): Nimmt man alle Auto/Motorradwege (inkl. jener der kombinierten zu Fuss) und setzt diese 100%, so sind in allen Altersgruppen zwischen einem Viertel und einem Drittel aller motorisierten Wege kürzer als drei Kilometer.

Abbildung 51: Anteile der Verkehrsmittel Auto/Motorrad und öV an Freizeitwegen unter drei Kilometern (Basis = 41'401 Freizeitwege)

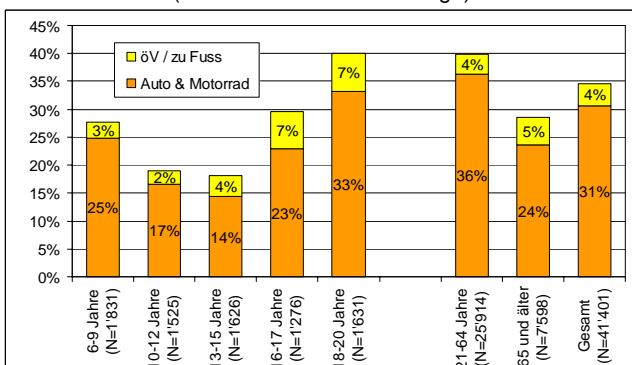
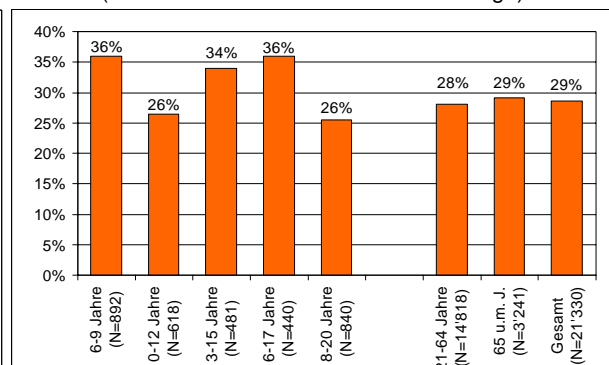
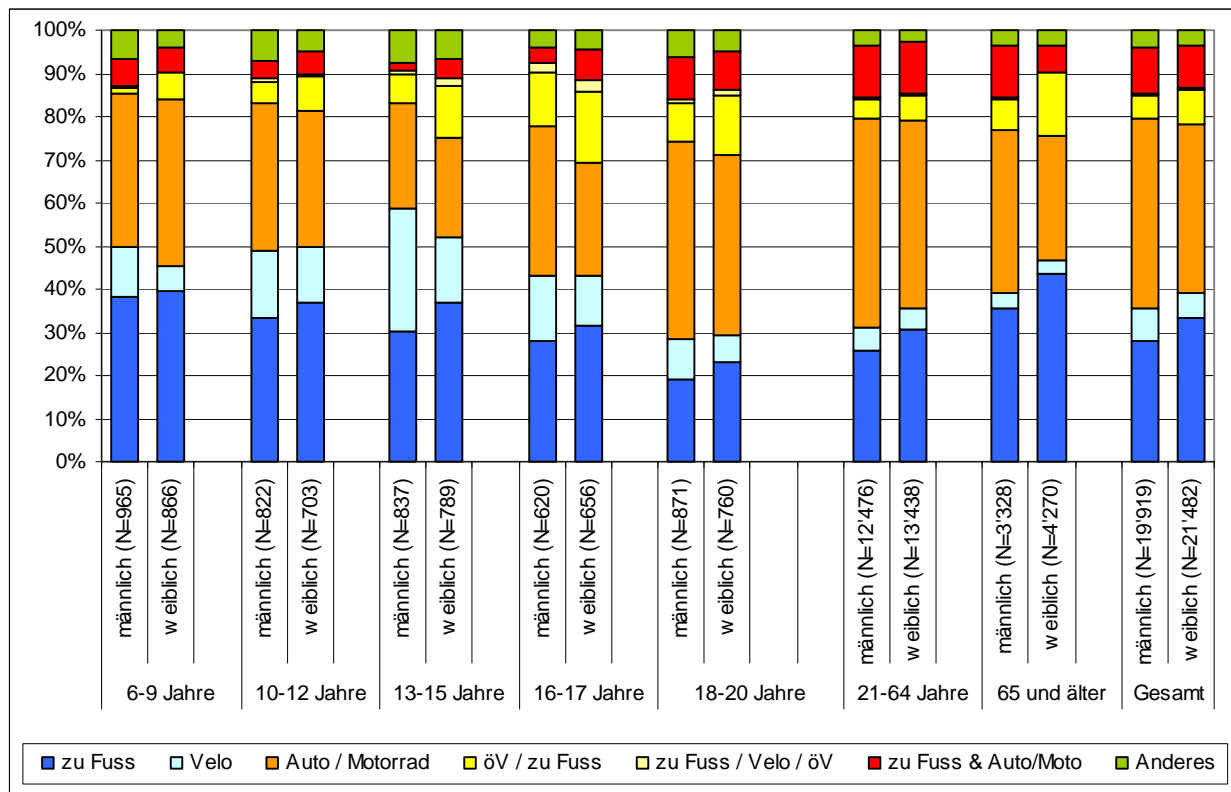


Abbildung 52: Anteil der motorisierten Wege unter 3 km an allen motorisierten Freizeitwegen (Basis = 21'330 motorisierte Freizeitwege)



Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (Basis = 41'401 Freizeitwege)



In allen Altersklassen sind die Mädchen und Frauen in der Freizeit etwas häufiger zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Knaben und Männer.

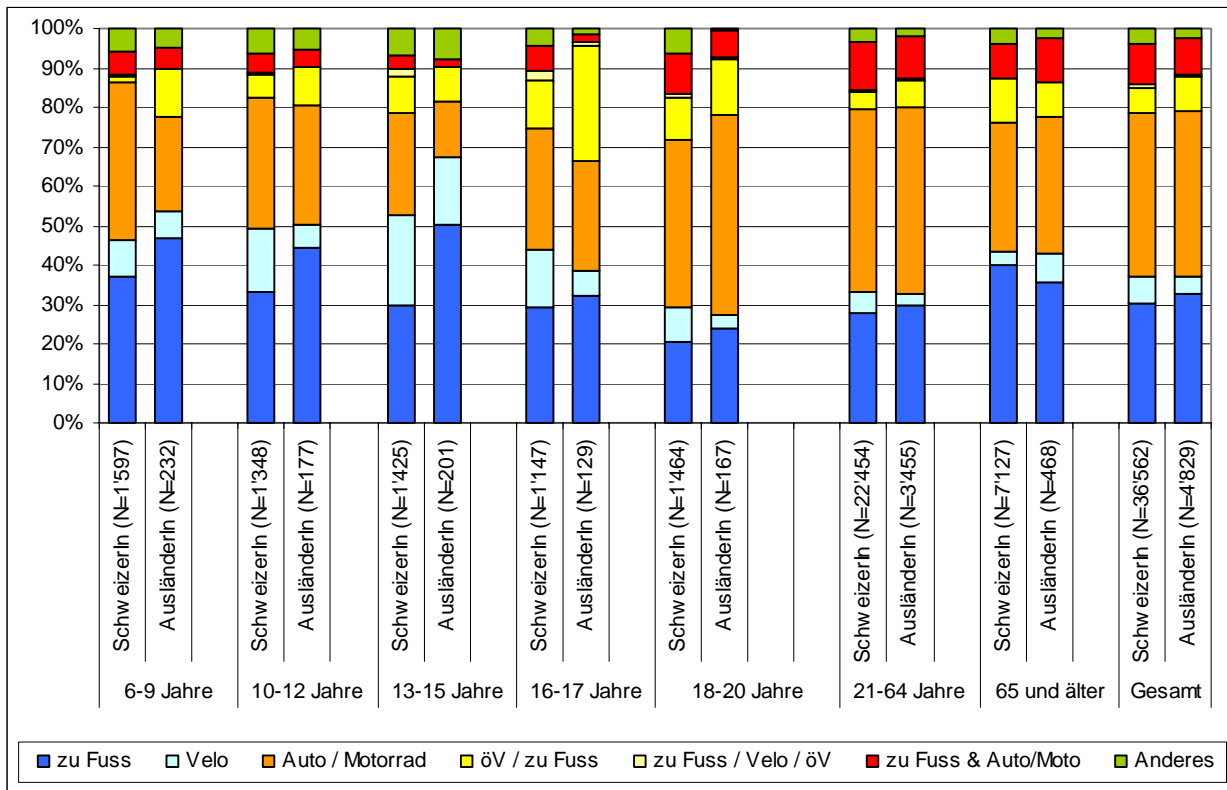
Das Velo wird umkehrt in allen Altersgruppen häufiger vom männlichen Geschlecht benutzt. In der Altersgruppe der 13- bis 15-jährigen beträgt der Veloanteil bei den Knaben rund 28 Prozent, bei den Mädchen 15 Prozent. In den anderen Altersgruppen sind die Unterschiede wesentlich kleiner und verschwinden bei den über 20-jährigen fast ganz.

Nimmt man die bewegungsaktiven Verkehrsmittel des Zufussgehens und Velofahrens zusammen, so sind die beiden Geschlechter mit zwei kleinen Ausnahmen in etwa gleich aktiv.

Ab 16 Jahren steigen vor allem die männlichen Jugendlichen auf motorisierte Verkehrsmittel um, wobei die Frauen bis zum zwanzigsten Altersjahr wieder „aufholen“. Bei jüngeren Altersgruppen sind die Unterschiede bei der Nutzung von motorisierten Verkehrsmitteln zwischen den Geschlechtern gering.

Verkehrsmittelwahl nach Nationalität

Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl nach Nationalität (Basis = 41'401 Freizeitwege)



Wie bereits bei den Ausbildungswegen erwähnt, wird im Mikrozensus nur zwischen ausländischer und schweizerischer Nationalität unterschieden. Eine weitergehende Differenzierung nach Staatsangehörigkeit oder nach Jahren des Aufenthaltes in der Schweiz ist nicht möglich. Auch ist zu beachten, dass der Anteil der ausländischen Kinder relativ gering ist.

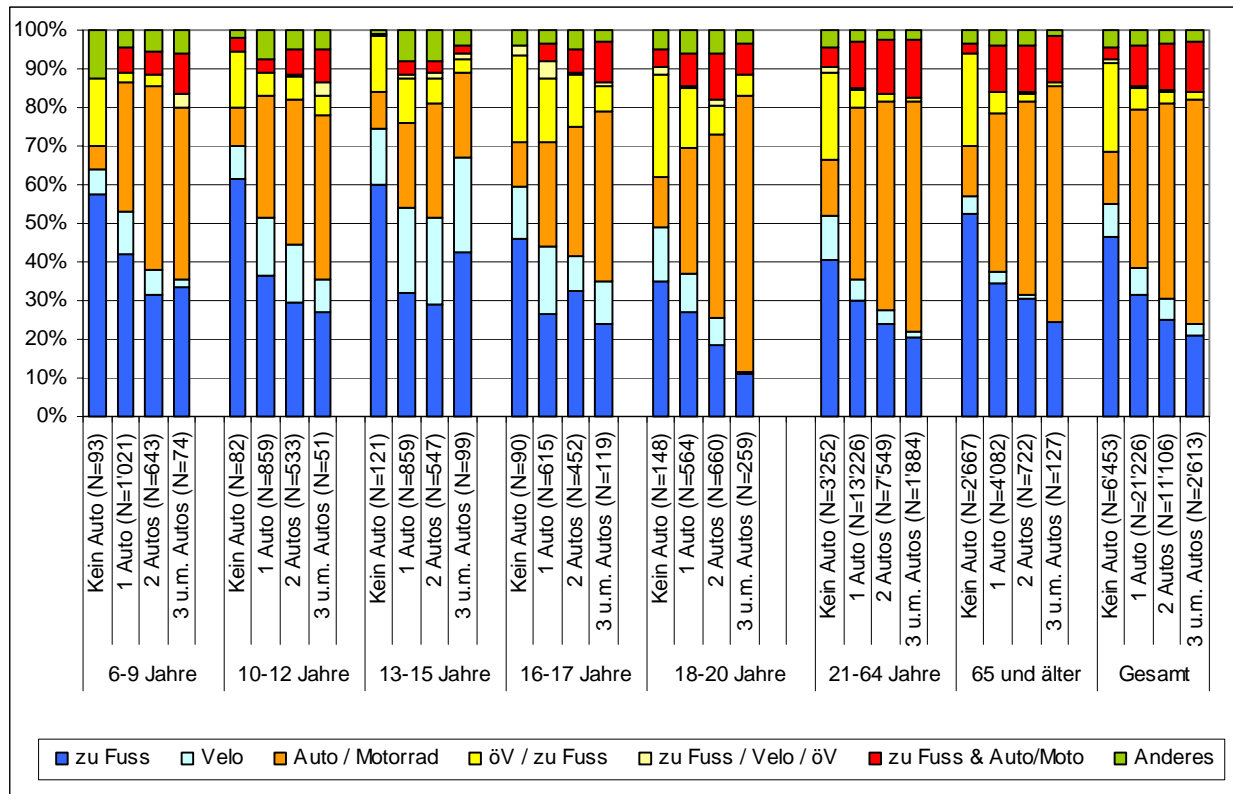
Versucht man trotzdem einige Unterschiede aufzuzeigen, so lässt sich sagen, dass AusländerInnen in ihrer Freizeit im Allgemeinen häufiger zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind als SchweizerInnen. Bei den 6- bis 15-jährigen liegt der ausländische Fussweg-Anteil bei 45 bis 50 Prozent, während er bei den SchweizerInnen nur 30 bis 37 Prozent beträgt. Ab 16 Jahren findet eine Angleichung statt.

Beim Velo ergibt sich ein umgekehrtes Bild. Dieses Verkehrsmittel benutzen die Schweizer Kinder und Jugendlichen häufiger als ihre ausländischen KollegInnen. Am geringsten sind die Unterschiede bei den 13- bis 15-jährigen, wo der Veloanteil der Schweizer Kinder 23 Prozent und derjenige der ausländischen Kinder 17 Prozent beträgt.

Schweizer Kinder sind bis zum Alter von 17 Jahren häufiger motorisiert unterwegs, zwischen 18 und 20 Jahren sind es die ausländischen Staatsangehörigen.

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt

Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt (Basis = 41'398 Freizeitwege)

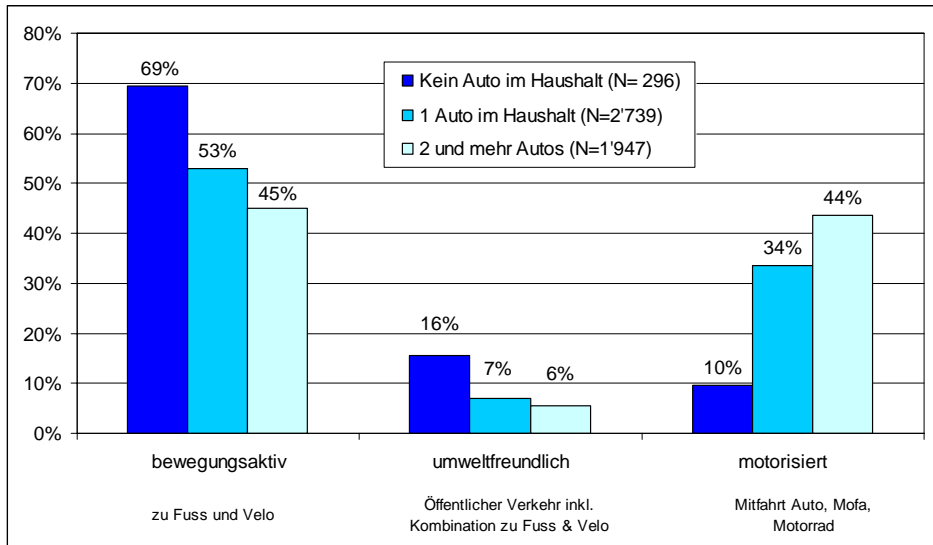


Die Zahl der in einem Haushalt vorhandenen Autos hat in der Freizeit – wie schon bei den Ausbildungswegen – einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen bzw. von deren Eltern. In allen Altersgruppen nimmt mit der zunehmenden Zahl von Autos in einem Haushalt der Anteil der Wege zu Fuss ab und der Anteil der Mit- bzw. Eigenfahrten im Auto zu.

Der mit Abstand höchste Anteil an Freizeit-Fusswegen ergibt sich, wenn kein Auto im Haushalt vorhanden ist. Dies gilt für alle Altersgruppen, wobei die Unterschiede vor allem bei den 6- bis 15-jährigen bedeutend sind. Mit Ausnahme der 13- bis 15-jährigen führt ein grösserer Autobestand zu markant weniger Freizeitwegen mit dem Velo. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs an den Freizeitwegen sind bei jenen Kindern und Jugendlichen am grössten, die aus einem Haushalt ohne ein Auto oder mit höchstens einem Auto stammen, sie betragen zwischen 15 und 25 Prozent. Bei zwei und mehr Autos im Haushalt beträgt der öV-Anteil nur noch wenige Prozent.

Die Gegenüberstellung der Freizeitwege von 6- bis 15-jährigen Kindern nach Anzahl Autos im Haushalt und der Form der Verkehrsmittelwahl zeigt ein eindrückliches Bild: Kinder aus einem autofreien Haushalt legen knapp 70 Prozent ihrer Freizeitwege bewegungsaktiv, das heisst zu Fuss oder mit dem Velo, und weitere 16 Prozent umweltfreundlich, das heisst mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Demgegenüber sind nur rund die Hälfte der Freizeitwege von Kindern aus Haushalten mit einem Auto bewegungsaktiv und sieben Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Rund ein Drittel der Wege wird motorisiert zurückgelegt. Kinder aus Haushalten mit zwei und mehr Autos legen gar 44 Prozent ihrer Freizeitwege motorisiert zurück und nur 45 Prozent bewegungsaktiv.

Abbildung 56: Anteile der bewegungsaktiv, umweltfreundlich bzw. motorisiert zurückgelegten Freizeitwege von 6- bis 15-jährigen Kindern nach Anzahl Autos im Haushalt (Basis = 4'982 Freizeitwege)



Die Differenzierung nach Stadt und Land zeigt, dass der Zusammenhang von einem grösseren Autoanteil im Haushalt und mehr Autowegen nicht nur auf dem Land, sondern auch in der Stadt gilt. Die Zahlen beziehen sich auf Wege von 6- bis 12-jährigen Kindern (vgl. analoge Darstellung bei den Ausbildungswegen).

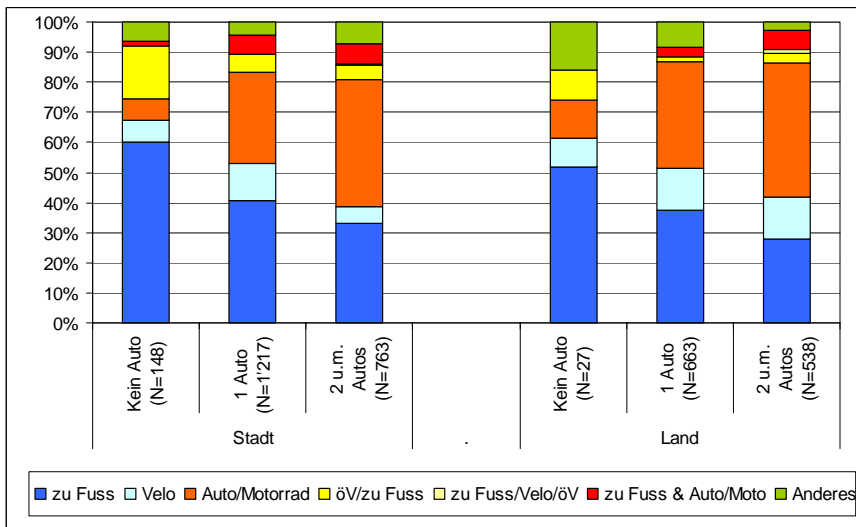
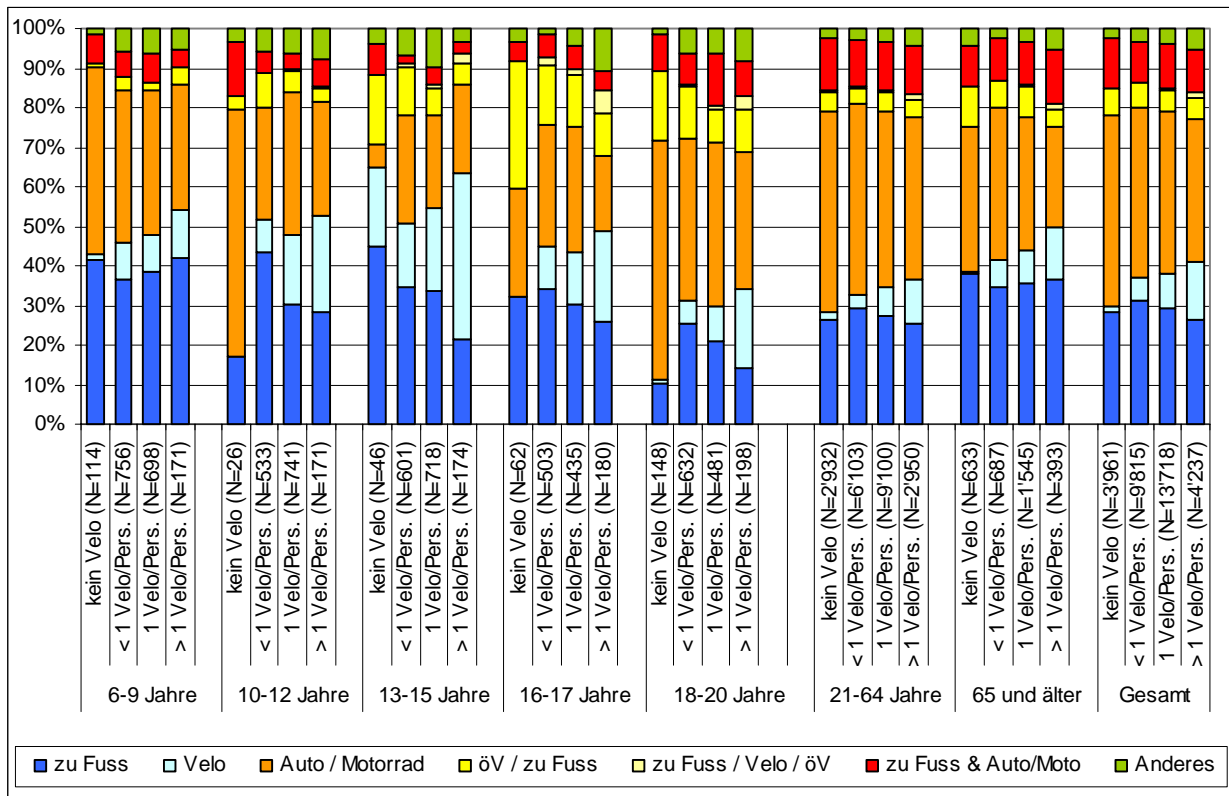


Abbildung 57: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt und nach Stadt und Land (Basis = 3'356 Freizeitwege von 6- bis 12-jährigen Kindern)

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt

Abbildung 58: Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt (Basis = 31'731 Freizeitwege)



Die Zahl der pro Person eingelösten Velos in einem Haushalt<sup>16</sup> hat ebenfalls einen deutlichen Einfluss auf die Art der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit. Je mehr Velos pro Person in einem Haushalt vorhanden sind, umso grösser ist der Anteil der Freizeitwege, die auch mit dem Velo zurückgelegt werden. Wer mehr als ein Velo hat, legt durchschnittlich weniger Freizeitwege motorisiert zurück.

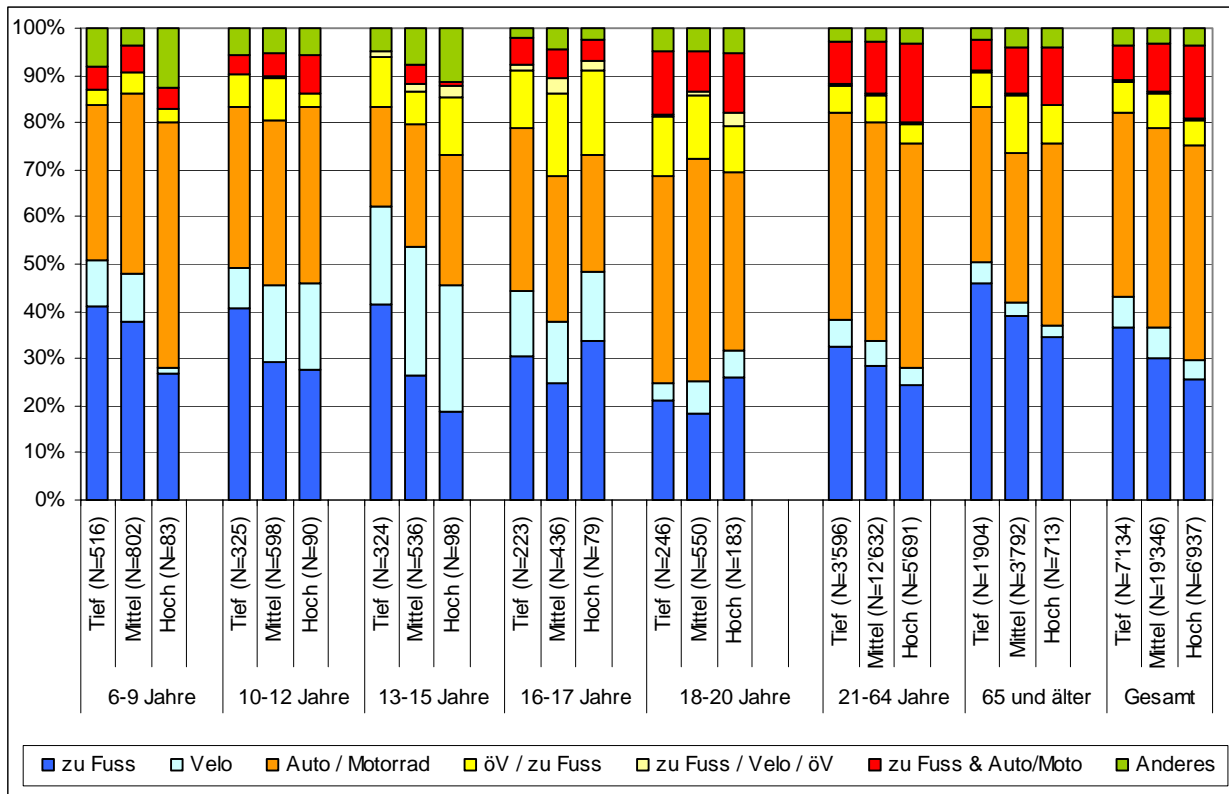
Weniger Velos hingegen bedeuten ab dem 13. Altersjahr mehr Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr und tendenziell auch mehr Wege zu Fuss. Bei den jüngeren Kindern und bei jungen Erwachsenen ab 18 Jahren heisst kein oder pro Person weniger als ein Velo zu haben, mehr (Mit)Fahrten im Auto oder auf dem Motorrad.

Der hohe Veloanteil von fast 20% an den Freizeitwegen bei den 13- bis 15-jährigen aus Haushalten ohne Velo dürfte einen erhebungstechnischen Fehler als Grund haben, der sich wegen der geringen Zahl von Nennungen entsprechend stark auswirkt.

<sup>16</sup> Die Zahl der eingelösten Velos pro Person kann als Indiz dafür gelten, wie stark ein Haushalt auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet ist (vgl. Erläuterung bei Ausbildungswegen).

Verkehrsmittelwahl nach Haushalt-Einkommen (Äquivalenz-Einkommen)

Abbildung 59: Verkehrsmittelwahl nach Äquivalenzeinkommen (Basis = 33'417 Freizeitwege)



Mit zunehmendem Einkommen des Haushalts – berechnet als Äquivalenz-Einkommen<sup>17</sup> – nimmt bis zum Alter von 15 Jahren der Anteil der Fusswege tendenziell ab, während der Anteil der motorisierten Wege zunimmt. Die Unterschiede sind vor allem bis zum Alter von 15 Jahren relativ gross, nachher findet bei den Freizeitwegen tendenziell eine Angleichung zwischen den Einkommensstufen statt.

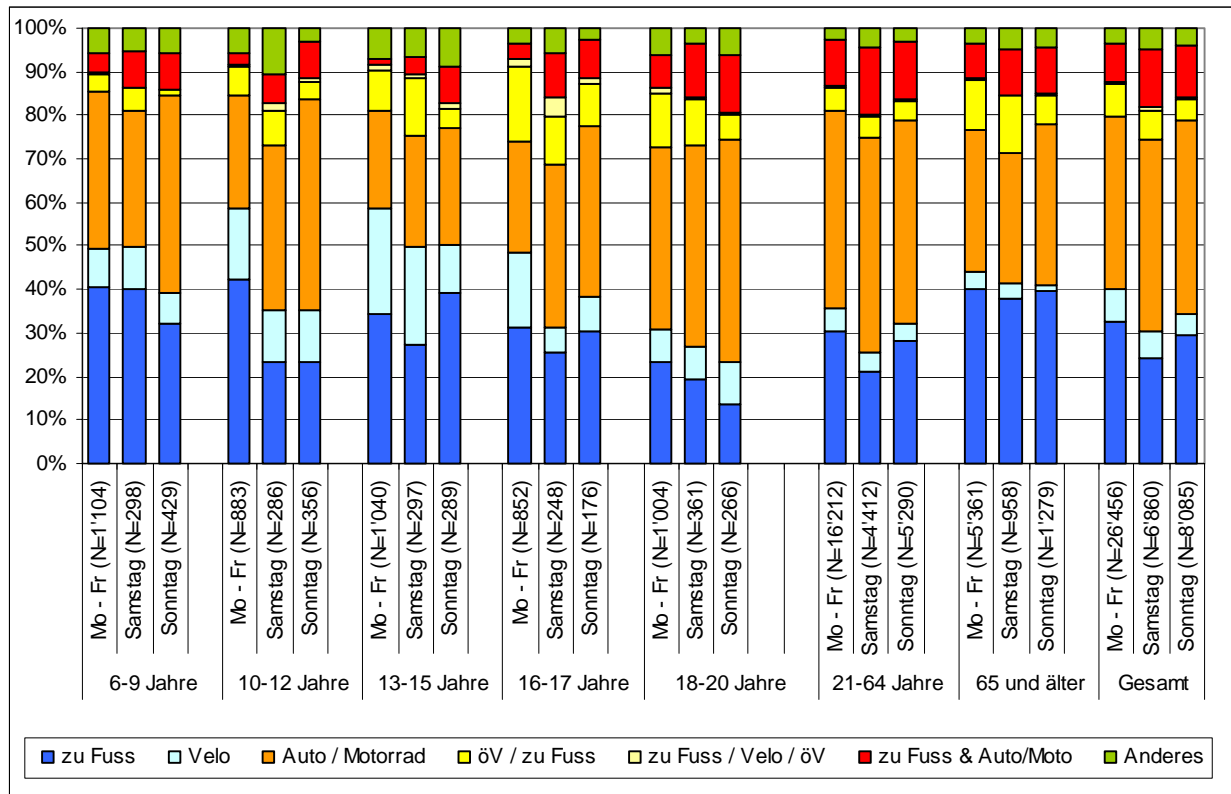
Die tiefsten Einkommen haben am meisten Fusswege. Bei den Kindern bis 15 Jahren aus Haushalten mit tiefen Einkommen beträgt der Fussweg-Anteil rund 40 Prozent, bei den hohen Einkommen beträgt er zwischen 19 und 28 Prozent. Das Velo ist tendenziell eher ein Verkehrsmittel der mittleren und höheren Einkommen, wobei die Unterschiede nicht sehr gross sind.

Zu erwähnen ist, dass aufgrund der Berechnungsweise der Einkommen und der Tatsache, dass nur etwa zwei Drittel der Werte miteinbezogen werden konnten (bei den übrigen fehlen die Daten zur Einkommensstruktur), Interpretationen nur mit Zurückhaltung vorgenommen werden sollten.

<sup>17</sup> Für die Berechnung des Äquivalenzeinkommens vgl. die Erläuterungen bei den Ausbildungswegen.

Verkehrsmittelwahl nach Wochentagen

Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl nach Wochentagen (Basis = 41'401 Freizeitwege)



In den meisten Alterskategorien liegt die Zahl der freizeitbezogenen Fusswege an Werktagen höher als am Wochenende, wobei bei im Alter zwischen 13 und 17 Jahren auch am Sonntag anteilmässig viele Fusswege gemacht werden.

Bei den Velowegen ist der Anteil an Werktagen ebenfalls häufig höher als an Wochenenden. Bei Kindern und Jugendlichen bis zu 17 Jahren schwankt der Anteil des Velos an den Freizeitwegen an Wochentagen zwischen 9 und 24 Prozent, an Samstagen zwischen 6 und 22 Prozent und an Sonntagen zwischen 7 und 12 Prozent. Auch der tiefste Anteil liegt wesentlich über dem Durchschnitt der über 20-jährigen Bevölkerung. Es wird interessant sein, im Mikrozensus 2005 zu prüfen, ob sich die zahlreichen neuen Angebote an Radrouten und Infrastrukturen für den Freizeitverkehr in einem höheren Veloanteil an Wochenenden niederschlagen werden.

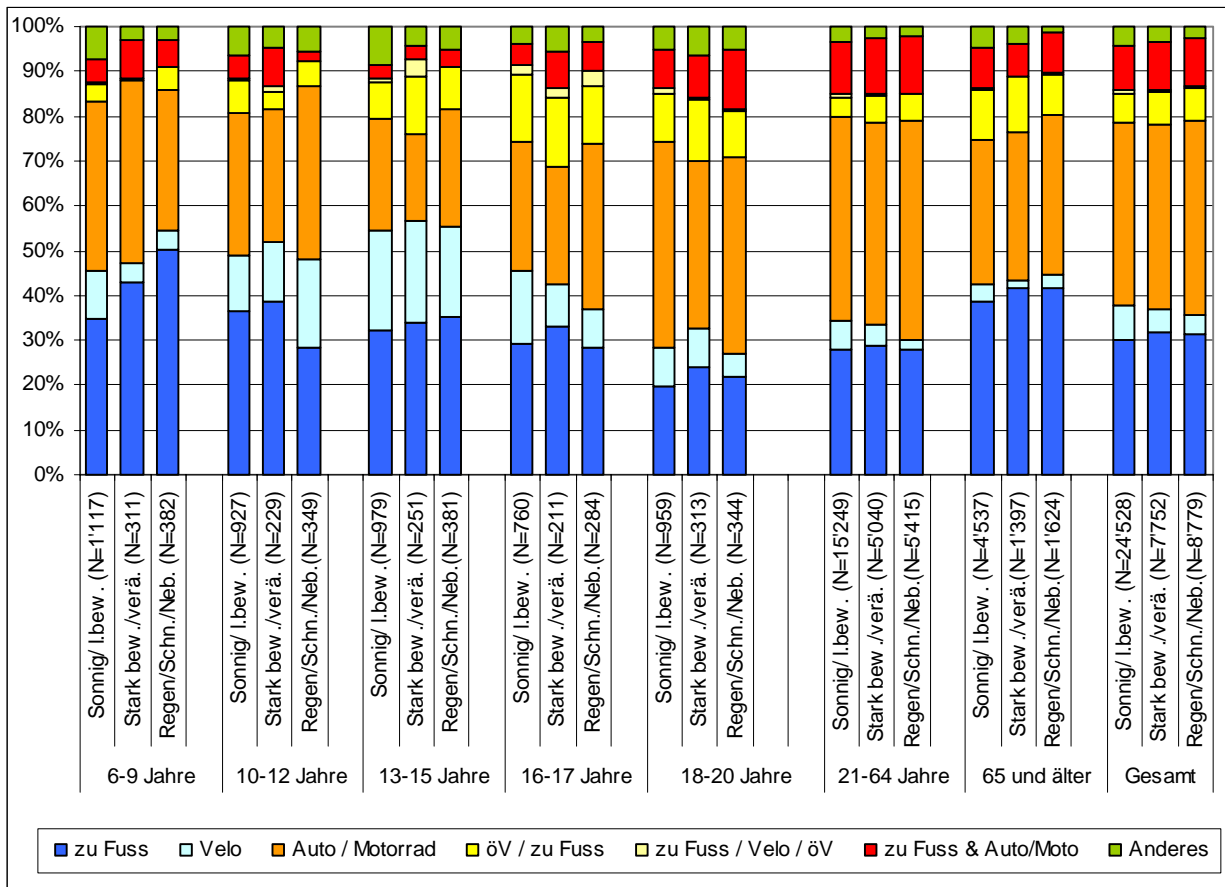
Der Anteil der motorisierten Freizeitwege ist bis zum 20. Altersjahr an Sonntagen am grössten. Er beträgt zwischen einem Viertel und der Hälfte der Wege. Das liegt etwa im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung (44 Prozent) und deutet darauf hin, dass vor allem Kinder am Wochenende von ihren Eltern im Auto mitgenommen werden.

Die Wege mit dem öffentlichen Verkehr sind an Sonntagen im Wochenvergleich stark unterdurchschnittlich. Die Anteile betragen bis zum 20. Altersjahr zwischen einem und zehn Prozent.

Eine weitere Aufschlüsselung der Werktage bringt für Kinder und Jugendliche kein einheitliches Bild. Erst ab dem 18. Altersjahr zeigt sich ein einheitliches Muster, das auch für die Gesamtbevölkerung gilt. Es zeigt einen hohen Fuss- und Veloverkehrsanteil zu Beginn der Woche (Montag), der dann bis zum Wochenende kontinuierlich leicht abnimmt. Dafür nimmt die Zahl der Motorfahrzeugwege über die Woche zu.

Verkehrsmittelwahl nach Wetter

Abbildung 61: Verkehrsmittelwahl nach Wetter (Basis = 41'059 Freizeitwege)



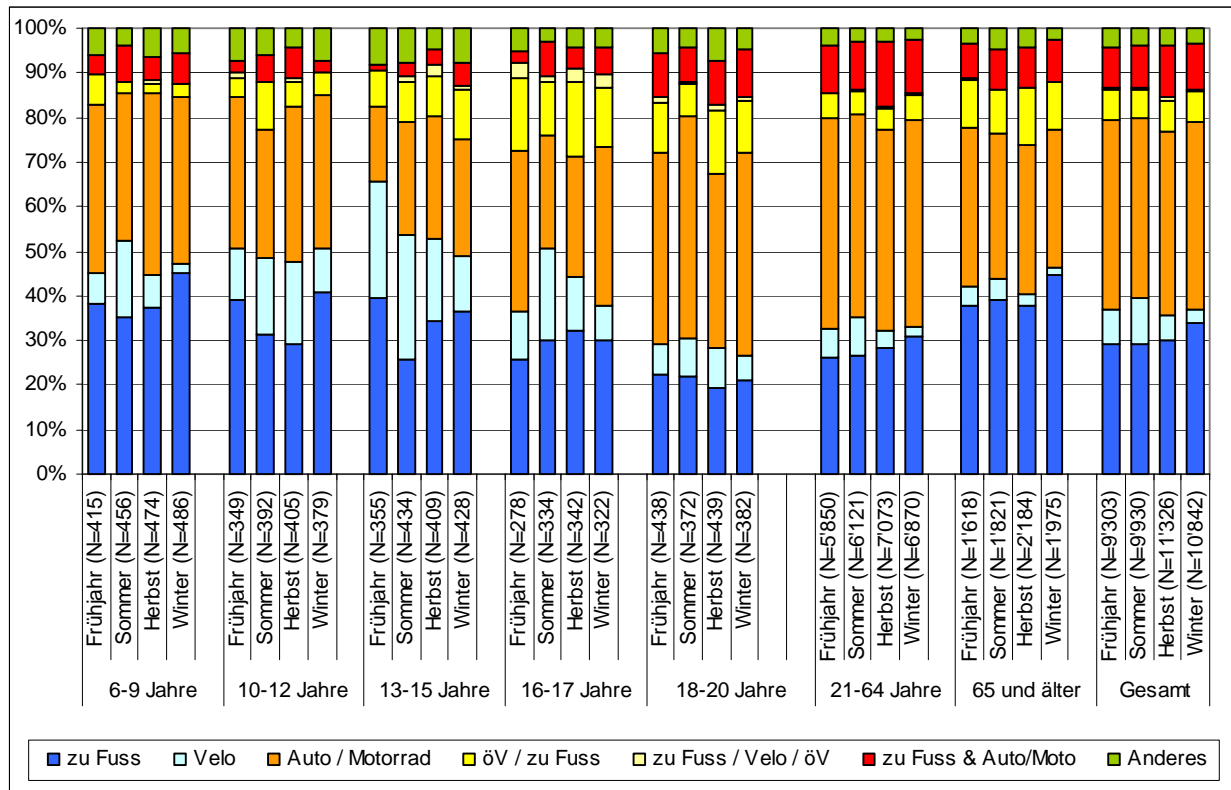
Die Verkehrsmittelwahl nach Wetter zeigt zwischen den einzelnen Altersgruppen ein heterogenes Bild. Es ist zu vermuten, dass sich die Verkehrsmittelwahl verschiedener Freizeitaktivitäten überlagern. Dass also zum Beispiel sowohl bei gutem wie bei schlechtem Wetter Wege mit dem Auto gemacht werden, sich aber das Ziel bzw. die Aktivität unterscheiden. Die komplexen Wechselwirkungen sind im Rahmen dieser Auswertung nicht weiter aufschlüsselbar, da die Zahl der Werte für differenziertere Analysen zu tief ist.

Zu berücksichtigen ist auch, dass das Wetter nur für den ganzen (Stich-)Tag erhoben wurde und nicht für den einzelnen Weg. Es ist durchaus möglich, dass die Wetterlage bei einem einzelnen Weg – z.B. während eines Spaziergangs – sich von jener des ganzen Tages unterschieden hat.

Nimmt man die Gesamtbevölkerung als Referenz, so zeigt sich, dass der Anteil der Fusswege bei allen Wetterlagen mit etwa 30 Prozent stabil bleibt, während die Veloanteile bei schlechtem Wetter ab- und die motorisierten Wege und jene mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln leicht zunehmen.

Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit

Abbildung 62: Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit (Basis = 41'401 Freizeitwege)



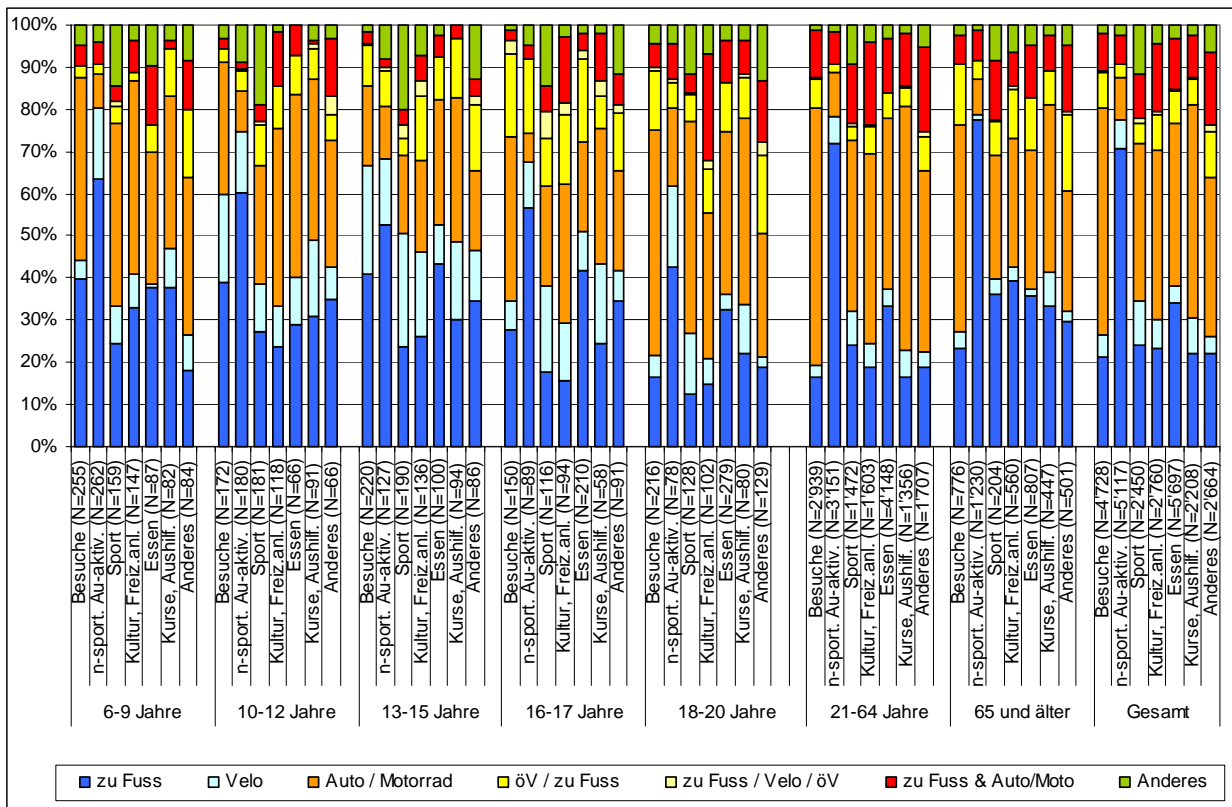
Im Winter und Frühjahr werden tendenziell am meisten Freizeitwege zu Fuss zurückgelegt. Bis zum 17. Altersjahr beträgt dieser Anteil zwischen 30 und 45 Prozent. Im Sommer liegt diese Bandbreite rund 10 Prozentpunkte tiefer (26 bis 35 Prozent). Dies ist eigentlich erstaunlich, betrifft aber nur die Verteilung zwischen den Verkehrsmitteln und nicht die absolute Zahl der Fusswege, die im Jahresvergleich im Sommer am grössten ist.

Beim Velo liegt die Situation anders: Der Sommer ist in den meisten Altersgruppen die Jahreszeit mit dem höchsten Anteil, wobei auch im Frühjahr oder Herbst überdurchschnittliche Anteile von Velowegen festgestellt werden können. Bis zum 17. Altersjahr beträgt die Spannweite der Velowegen im Sommer zwischen 17 und 28 Prozent, im Frühling zwischen 7 und 26 Prozent und im Herbst zwischen 7 und 18 Prozent.

Im Gegensatz zu den Fuss- und Velowegen sind im Herbst die motorisierten Freizeitwege überdurchschnittlich häufig; ihr Anteil beträgt bis zum Alter von 17 Jahren zwischen 26 und 41 Prozent.

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten

Abbildung 63: Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (Basis = 25'624 Hinwege)



Trotz der relativen Unübersichtlichkeit der Abbildung lässt sich herauslesen, dass der Fussweganteil bei den nicht-sportlichen Aussenaktivitäten am grössten ist. Da dazu auch das Spazieren gehört, ist dieses Resultat plausibel und wird unterstützt durch den hohen Anteil bei der über 20-jährigen Bevölkerung. Überdurchschnittliche Fussweganteile haben bis zum Alter von 17 Jahren auch die Besuche sowie ab dem 13. Altersjahr mit dem Essen zusammenhängende Wege.

Überdurchschnittliche Veloanteile haben ebenfalls die nicht-sportlichen Aussenaktivitäten sowie die Wege zum Sport. Bei den nicht-sportlichen Aussenaktivitäten beträgt der gemeinsame Anteil an Fuss- und Velowegen zwischen 60 und 80 Prozent.

Die Wege zum Sport werden noch häufiger als mit dem Velo mit einem Motorfahrzeug zurückgelegt (Ausnahme: die 13- bis 15-jährigen, die einen höheren Veloanteil haben). Die Anteile betragen zwischen 19 und 45 Prozent. Einen hohen Motorfahrzeuganteil haben auch die Wege zu Kultur und die Kursbesuche. In einzelnen Altersgruppen werden zudem die Wege für Besuche und zum Essen überdurchschnittlich oft mit dem Auto zurückgelegt.

Die Anteile des öffentlichen Verkehrs nehmen bei allen Aktivitäten bis zum 17. Altersjahr kontinuierlich zu. Innerhalb der Altersgruppen ist die Verteilung nach Aktivitäten allerdings sehr uneinheitlich.

## 4.6 Zusammenfassung Freizeitwege

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse der Freizeitwege lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Rund zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen haben am Stichtag einen Freizeitweg gemacht und dabei durchschnittlich 2.5 Wege zurückgelegt.
- Bis zum Alter von 15 Jahren gehen zwei Drittel der Freizeitwege nicht weiter als drei Kilometer. Ab 16 Jahren steigen die Distanzen an, wobei nur wenige Wege sehr weit gehen. Die Hälfte der Kinder und Jugendlichen ist dabei 10 bis 15 Minuten unterwegs.
- Zu den häufigsten Freizeitaktivitäten zählen Besuche, Sport und Kultur. Bei jüngeren Kindern gehören auch nicht-sportliche Aussenaktivitäten und bei Jugendlichen Wege im Zusammenhang mit Essen dazu. Besuchswege und Wege zu nicht-sportlichen Aussenaktivitäten sind eher kurz, jene zu Sport und Kultur eher lang.
- Die meisten Freizeitwege werden zu Fuss oder motorisiert (Mit-Fahrt Auto, Motorrad) zurückgelegt. Der Veloanteil ist bei den Jugendlichen am bedeutendsten. Der öffentliche Verkehr macht nur einen geringen Anteil an den Freizeitwegen aus. Verkehrsmittelkombinationen sind anteilmässig selten.
- In der Romandie werden im Vergleich zur Deutschschweiz mehr Freizeitwege motorisiert und mit dem öffentlichen Verkehr aber wesentlich weniger mit dem Velo zurückgelegt.
- Der Anteil der Velowege ist auf dem Land und in der Agglomeration grösser als in der Stadt. Dort werden hingegen mehr Freizeitwege zu Fuss gemacht. Fuss- und Velowege zusammen sind überall gleich häufig. Beim öffentlichen Verkehr ist der Anteil in der Stadt deutlich höher als auf dem Land und in der Agglomeration. Umgekehrt ist der Autoanteil auf dem Land grösser als in der Stadt.
- Mädchen und junge Frauen sind in der Freizeit öfter zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Knaben und junge Männer. Diese nutzen aber häufiger das Velo.
- AusländerInnen sind häufiger zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs als SchweizerInnen, letztere öfter mit dem Velo und bis zum 18. Altersjahr auch motorisiert.
- Je mehr Autos in einem Haushalt vorhanden sind, desto geringer der Fussweganteil und desto grösser der Anteil der Mit- bzw. Eigenfahrten im Auto. Kinder und Jugendliche aus Haushalten ohne Auto legen ihre Freizeitwege besonders häufig umweltfreundlich und bewegungsaktiv zurück.
- Mit zunehmendem Einkommen des Haushalts nimmt der Anteil der Fusswege tendenziell ab, während der Anteil der motorisierten Wege zunimmt. Die tiefsten Einkommen haben am meisten Fusswege. Das Velo ist eher ein Verkehrsmittel der mittleren und höheren Einkommen.
- Je mehr eingelöster Velos pro Person in einem Haushalt vorhanden sind, umso grösser ist der Veloanteil der Freizeitwege und desto geringer die motorisierten Wege.
- Freizeitwege bis ein Kilometer werden häufig zu Fuss gemacht. Knapp ein Drittel der Wege bis drei Kilometer werden motorisiert zurückgelegt. Der Veloanteil ist relativ gering.
- An Sonntagen sind die Anteile der motorisierten Freizeitwege grösser und diejenigen zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr niedriger als an Wochen- und Samstagen.
- Beim Wetter gibt es keine eindeutig zuordenbare Verkehrsmittelwahl, da sich die Nutzung von Verkehrsmitteln verschiedener Freizeitaktivitäten überlagern. Sowohl bei gutem wie bei schlechtem Wetter werden Wege mit dem Auto gemacht, aber das Ziel bzw. die Aktivität unterscheidet sich.
- Im Winter und Frühjahr werden anteilmässig am meisten Freizeitwege zu Fuss zurückgelegt. Beim Velo ist es der Sommer, wobei auch im Frühjahr oder Herbst überdurchschnittliche Anteile von Velowegen festgestellt werden. Im Herbst sind motorisierte Freizeitwege überdurchschnittlich häufig.



## 5. Vergleich der Mobilitätsentwicklung 1994 - 2000

In diesem Kapitel werden ausgewählte Ergebnisse der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000 analog der Struktur der vorangehenden Kapitel miteinander verglichen. Aufgrund der analogen Vorgehensweise und Ausgestaltung sind die beiden Erhebungen gut miteinander vergleichbar. Allerdings ist die Zahl der Beobachtungen 1994 etwas tiefer, was es nicht in allen Bereichen erlaubt, Aussagen im gleichen Detaillierungsgrad wie bei den Daten zum Jahr 2000 zu machen.

Bei den beiden Jahren handelt es sich zudem um zwei Eckpunkte, deren Vergleich nicht einfach als lineare Entwicklung fortgeschrieben und interpretiert werden kann. In einzelnen Bereichen und vor allem bei einzelnen Altersgruppen ist der Zeitraum von sechs Jahren zu kurz, um zuverlässige Aussagen über die Entwicklung machen zu können.

### 5.1 Vergleich Tagesmobilität

#### 5.1.1 Anteile mobile und nicht-mobile Personen am Stichtag

Mit Ausnahme der 18- bis 20-jährigen ist in allen Altersgruppen eine leichte Zunahme der am Stichtag mobilen Personen festzustellen. Der Anstieg zwischen 1994 und 2000 beträgt ein bis zwei Prozentpunkte. Die Zunahme des Anteils der mobilen Kinder und Jugendlichen liegt etwa im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung.

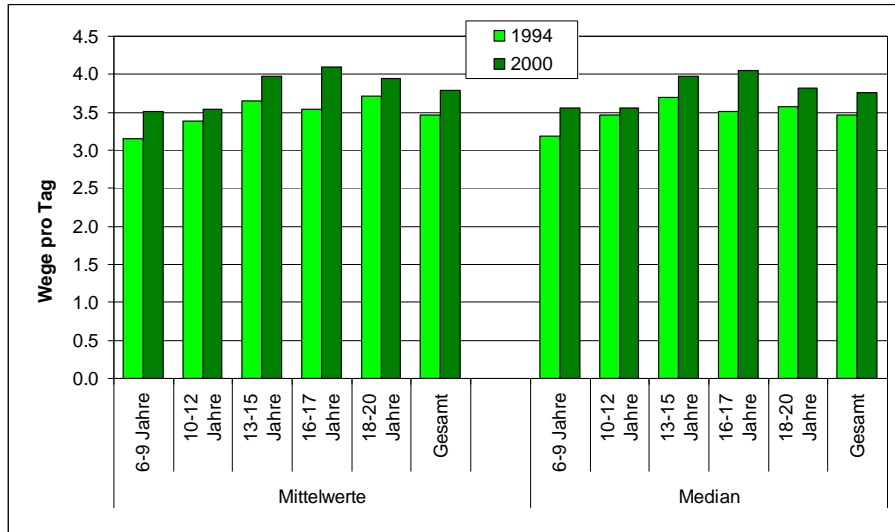
Tabelle 29: Anteil der mobilen und nicht-mobilen Personen am Stichtag nach Altersgruppen 1994 und 2000 (N=18'020 bzw. 29'407 Personen)

	Jahr	Mobil	Nicht-mobil	keine Angabe	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	88.7%	11.3%	0.0%	100%	809
	2000	91.1%	8.9%	0.0%	100%	1'322
10-12 Jahre	1994	90.6%	8.0%	1.4%	100%	565
	2000	92.2%	7.7%	0.1%	100%	1'038
13-15 Jahre	1994	91.0%	6.9%	2.1%	100%	596
	2000	93.4%	6.6%	0.0%	100%	1'024
16-17 Jahre	1994	91.9%	6.9%	1.2%	100%	364
	2000	94.1%	5.9%	0.0%	100%	716
18-20 Jahre	1994	93.4%	6.2%	0.3%	100%	520
	2000	92.7%	7.3%	0.0%	100%	930
.21-64 Jahre	1994	90.5%	8.6%	0.9%	100%	11'993
	2000	92.1%	7.8%	0.1%	100%	18'664
65 und älter	1994	76.3%	23.2%	0.6%	100%	3'173
	2000	78.7%	21.2%	0.1%	100%	5'713
Gesamt	1994	88.3%	10.9%	0.9%	100%	18'020
	2000	90.0%	9.9%	0.1%	100%	29'407

### 5.1.2 Wege, Distanz und Unterwegszeit pro Tag

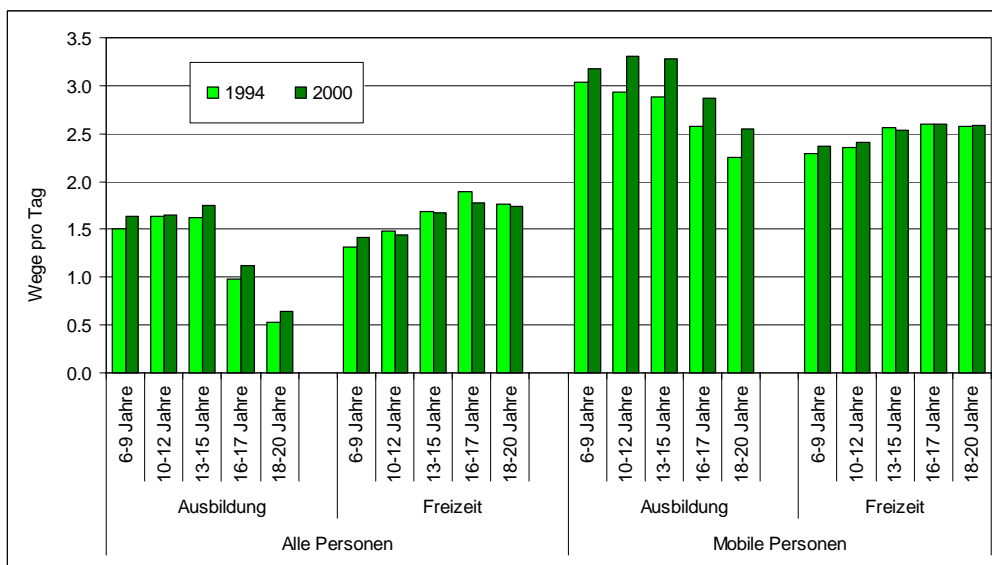
Die durchschnittliche Zahl pro Tag zurückgelegter Wege hat in allen Altersgruppen um knapp zehn Prozent zugenommen. Dies lässt sich am Mittelwert und am Median ablesen und trifft sowohl auf alle wie auch nur auf jene Personen zu, die am Stichtag mobil waren. Die Zunahme bei den Kindern und Jugendlichen liegt etwa im Schnitt der gesamten Bevölkerung.

Abbildung 64: Anzahl Wege pro Person und Tag 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) (Basis = 2'854 bzw. 5'030 Kinder und Jugendliche)



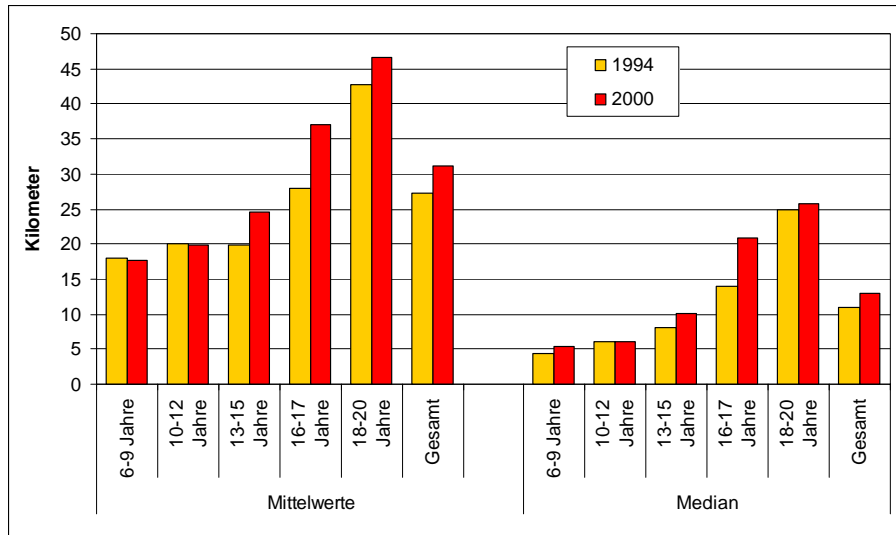
Die Entwicklung fiel aber je nach Zweck unterschiedlich aus. Während bei den Ausbildungswegen eine Zunahme der Anzahl Wege um sieben bis zehn Prozent festzustellen ist, bleibt die Zahl der Freizeitwege stabil, in einzelnen Altersgruppen ist sie sogar rückläufig. Diese Entwicklung überrascht, würde man doch eher von einem umgekehrten Trend ausgehen. Die Gründe dafür sind unbekannt. Allerdings ist anzumerken, dass bei der Bevölkerung über 20 Jahren die Freizeitwege im Gegensatz zu den Kindern und Jugendlichen leicht zugenommen haben. Die Arbeitswege der 21- bis 64-jährigen Bevölkerung haben mit durchschnittlich 15 Prozent noch stärker als die Ausbildungswege zugenommen.

Abbildung 65: Mittlere Anzahl Ausbildungs- und Freizeitwege pro Tag 1994 und 2000 (Basis = 2'854 bzw. 5'030 Kinder und Jugendliche (alle Personen); 1'326 bzw. 2'211 mobile Personen mit einem Ausbildungsweg und 1'828 bzw. 3'204 mit einem Freizeitweg)



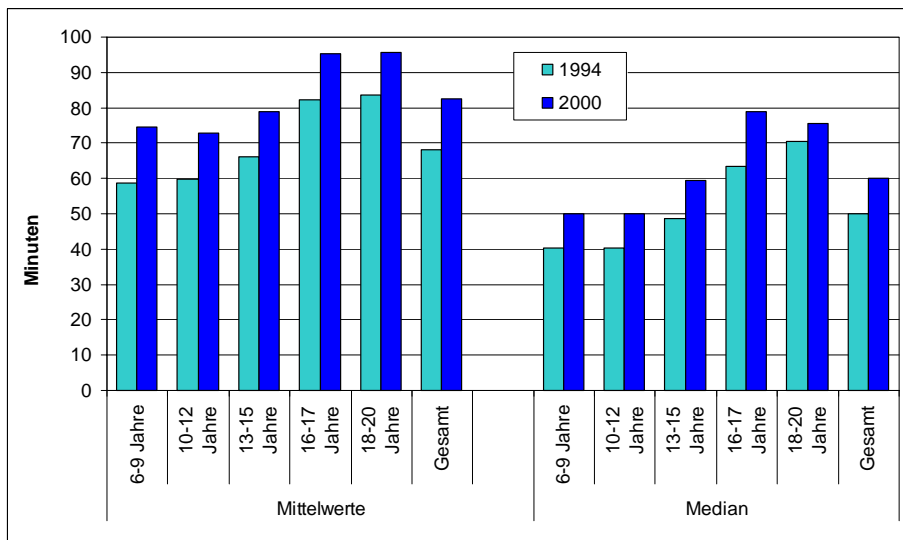
Die Tagesdistanz hat im Durchschnitt aller Personen stark zugenommen. Kinder und Jugendliche legten im Jahr 2000 zusammengenommen rund 15 Prozent (Mittelwert) bzw. 24 Prozent (Median) mehr Kilometer zurück als 1994. Besonders markant ist die Zunahme bei den Jugendlichen ab 13 Jahren. Dass sowohl Mittelwert wie Median stark ansteigen zeigt, dass es sich nicht nur um einzelne Personen handelt, die längere Wege unternommen haben, sondern dass dies für viele Jugendliche gilt. Der Anstieg bei ihnen liegt auch deutlich über dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung.

Abbildung 66: Zurückgelegte Distanzen (Kilometer) pro Tag 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) (Basis = 2'854 bzw. 5'030 Kinder und Jugendliche)



Bei der täglichen Unterwegszeit ist die Zunahme zwischen 1994 und 2000 mit über 20 Prozent am stärksten ausgefallen. Dieser Anstieg betrifft alle Altersgruppen, also auch die jüngsten Kinder. Die Zunahme ist für die Mehrzahl der Kinder und Jugendlichen festzustellen und nicht nur für wenige, wie der Vergleich von Mittelwert und Median zeigt. Mit Ausnahme der SeniorInnen ist die Verkehrsteilnahmezeit bei den jungen Leuten wesentlich stärker angestiegen als bei der Gesamtbevölkerung.

Abbildung 67: Tägliche Unterwegszeit (Minuten) 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) (Basis = 2'854 bzw. 5'030 Kinder und Jugendliche)



Die Zunahme der Mobilität innerhalb von nur sechs Jahren ist in ihrem Ausmass erstaunlich. Insbesondere die grosse Zunahme bei der täglichen Unterwegszeit widerspricht gängiger Theorien der Verkehrswissenschaft, die bisher von einem konstanten Zeitbudget für die Verkehrsteilnahme ausgegangen ist.

### 5.1.3 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel

Kinder und Jugendliche verfügen im Jahr 2000 häufiger über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs als sechs Jahre früher. Die Zunahme beträgt zwischen drei und fünf Prozent. Bei der über 20-jährigen Bevölkerung ist ein gegenläufiger Trend festzustellen. Hier hat der Anteil von Abonnements leicht abgenommen.

Genau das umgekehrte Bild präsentiert sich bei der Verfügbarkeit über ein Velo. Bei Kindern und Jugendlichen hat der Anteil, der immer über ein Velo verfügen kann, leicht abgenommen während er bei der restlichen Bevölkerung zugenommen hat. Allerdings ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen, die immer über ein Velo verfügt mit rund 90 Prozent nach wie vor sehr hoch.

Tabelle 30: Verfügbarkeit über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs bzw. über ein Velo oder Mofa 1994 und 2000 (Basis = 18'020 bzw. 29'407 Personen)

		Verfügbarkeit über Abonn. des öffentlichen Verkehrs		Velo-Verfügbarkeit		Mofa-Verfügbarkeit		N
		öV-Abo vorhanden	Kein öV-Abo vorhanden	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	
6-9 Jahre	1994	7.4%	92.6%	85.2%	5.6%	0%	0%	809
	2000	4.2%	95.8%	80.3%	5.0%	0%	0%	1'322
10-12 Jahre	1994	10.3%	89.7%	93.8%	2.7%	0%	0%	565
	2000	13.0%	87.0%	89.5%	3.6%	0%	0%	1'038
13-15 Jahre	1994	27.6%	72.4%	94.4%	1.4%	11.7%	4.2%	596
	2000	32.7%	67.3%	91.0%	2.5%	11.5%	2.6%	1'024
16-17 Jahre	1994	65.2%	34.8%	88.8%	0.7%	32.2%	5.3%	364
	2000	69.9%	30.1%	86.2%	2.0%	22.6%	5.0%	716
18-20 Jahre	1994	64.5%	35.5%	81.0%	4.8%	22.5%	5.1%	520
	2000	67.7%	32.3%	77.3%	4.3%	18.3%	5.1%	930
21-64 Jahre	1994	45.0%	55.0%	71.7%	3.4%	6.5%	3.9%	11'993
	2000	43.8%	56.2%	73.2%	2.6%	4.7%	2.7%	18'664
65 u. mehr Jahre	1994	58.2%	41.8%	28.8%	1.7%	4.8%	1.3%	3'173
	2000	56.3%	43.7%	32.6%	1.6%	3.9%	0.6%	5'713
Gesamt	1994	44.5%	55.5%	67.8%	3.1%	7.0%	3.2%	18'020
	2000	44.1%	55.9%	68.8%	2.7%	5.5%	2.3%	29'407

Eine Abnahme ist bei der Mofa-Verfügbarkeit festzustellen: Hatten 1994 noch fast ein Drittel der 16- bis 17-jährigen uneingeschränkt Zugang zu einem Mofa sank dieser Anteil im Jahr 2000 auf 22 Prozent. Bei den jüngeren und älteren Altersgruppen ist die Abnahme geringer. Die Abnahme zeigt sich aber auch beim Anteil der Personen, die in Haushalten mit einem oder mehreren Mofas leben; dieser ist von 15 auf unter 10 Prozent zurückgegangen.

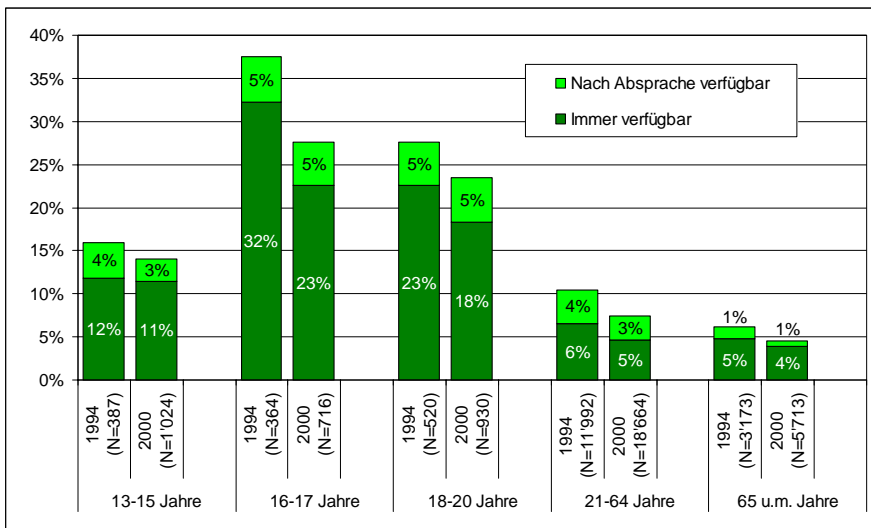


Abbildung 68: Anteile der Personen, die über ein Mofa verfügen nach Altersgruppen 1994 und 2000 (Basis = 16'436 bzw. 27'047 Personen über 13 Jahre)

Bei den Motorrädern sind nur geringe Verschiebungen festzustellen. Der Anteil der Bevölkerung, der einen Führerschein für ein Motorrad hat wie auch der Anteil der Personen, die über ein Motorrad verfügen (gemessen an der gesamten Bevölkerung) ist zwischen 1994 und 2000 etwa gleich geblieben.

Tabelle 31: Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Motorrad 1994 und 2000 (Basis = 18'020 bzw. 29'407 Pers.)

		Führerschein Motorrad		Motorrad-Verfügbarkeit gemessen an Personen mit Führerschein (N's hier nicht vermerkt)		Motorrad-Verfügbarkeit gemessen an gesamter Bevölkerung der jeweiligen Altersgruppe		N
		besitzt Führerschein	besitzt keinen Führerschein	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	
6-17 Jahre	1994	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%	2'334
	2000	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%	4'100
18-20 Jahre	1994	10.2%	89.8%	51.1%	2.2%	7.3%	0.3%	520
	2000	9.8%	90.2%	60.0%	7.5%	5.6%	0.7%	930
21-64 Jahre	1994	34.9%	65.1%	18.2%	5.4%	7.0%	2.1%	11'993
	2000	35.1%	64.9%	22.8%	3.8%	8.0%	1.3%	18'664
65 u. mehr Jahre	1994	13.6%	86.4%	3.9%	1.1%	0.7%	0.2%	3'173
	2000	19.2%	80.8%	4.7%	0.9%	0.9%	0.2%	5'713
Gesamt ab 18 Jahren	1994	29.9%	70.1%	17.3%	4.9%	5.8%	1.7%	15'686
	2000	30.7%	69.3%	21.2%	3.5%	6.5%	1.1%	25'307
Alle Altersgruppen ab 6 Jahren	1994	25.5%	74.5%	5.0%	1.4%	5.0%	1.4%	18'020
	2000	26.1%	73.9%	5.5%	0.9%	5.5%	0.9%	29'407

Markant zugenommen hat dagegen der Führerscheinbesitz für ein Auto und die Verfügbarkeit über ein solches. Bei den 18- bis 20-jährigen besass 1994 die Hälfte einen Führerschein, im Jahr 2000 sind es knapp 60 Prozent. Auch in der übrigen Bevölkerung hat der Anteil der Personen mit einem Autofahrausweis deutlich zugenommen. Ebenfalls stark zugenommen hat die Verfügbarkeit über ein Automobil. Hatte 1994 rund ein Drittel der fahrberechtigten 18- bis 20-jährigen immer Zugang zu einem Auto, so ist dieser Anteil auf über 40 Prozent gestiegen. Gemessen an allen Personen dieser Altersgruppe haben im Jahr 2000 22 Prozent uneingeschränkt Zugang zu einem Auto, das sind sechs Prozent mehr als 1994.

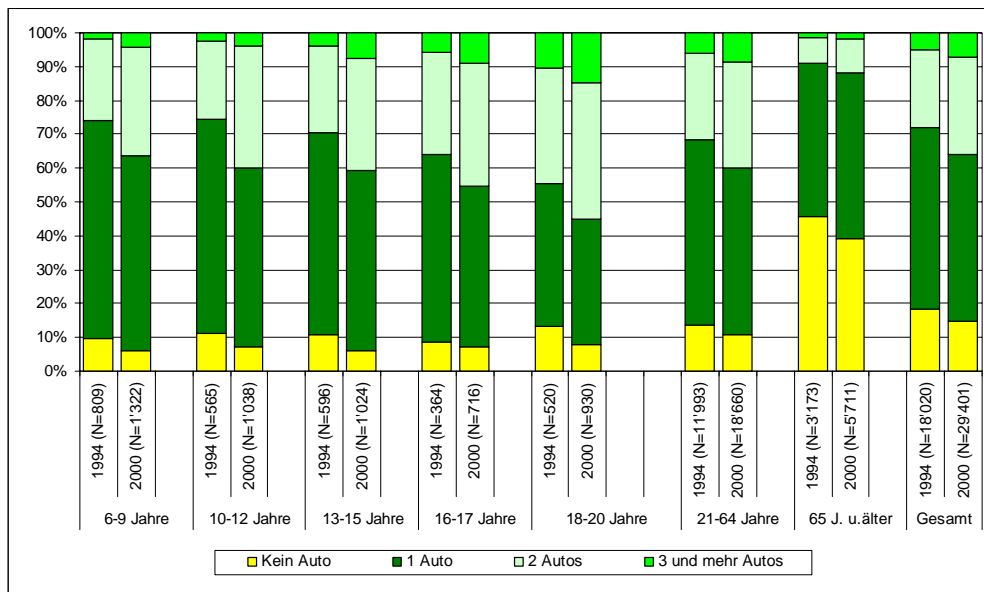
Tabelle 32: Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Auto 1994 und 2000 (Basis = 18'020 bzw. 29'407 Personen)

		Führerschein Auto		Auto-Verfügbarkeit gemessen an Personen mit Führerschein (N's hier nicht vermerkt)		Auto-Verfügbarkeit gemessen an gesamter Bevölkerung der jeweiligen Altersgruppe		N
		besitzt Führerschein	besitzt keinen Führerschein	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar	
6-17 Jahre	1994	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%	2'334
	2000	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0%	0%	4'100
18-20 Jahre	1994	50.4%	49.6%	33.2%	46.5%	16.8%	23.5%	520
	2000	58.5%	41.5%	40.9%	42.1%	22.4%	23.1%	930
21-64 Jahre	1994	84.5%	15.5%	74.4%	20.1%	62.9%	17.0%	11'993
	2000	87.4%	12.6%	79.2%	14.2%	68.0%	12.2%	18'664
65 u. mehr Jahre	1994	42.7%	57.3%	85.3%	4.9%	36.4%	2.1%	3'173
	2000	51.8%	48.2%	85.7%	6.2%	44.2%	3.2%	5'713
Gesamt ab 18 Jahren	1994	75.2%	24.8%	74.5%	19.2%	56.0%	14.5%	15'686
	2000	79.1%	20.9%	78.6%	14.2%	61.1%	11.0%	25'307
Alle Altersgruppen ab 6 Jahren	1994	64.2%	35.8%	47.8%	12.4%	47.8%	12.4%	18'020
	2000	67.1%	32.9%	51.9%	9.4%	51.9%	9.4%	29'407

### 5.1.4 Anzahl Autos im Haushalt

Die Zunahme des Führerscheinbesitzes und der Autoverfügbarkeit zeigt sich auch bei der Zahl der Autos in den Haushalten. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen, die in Haushalten ohne oder nur einem Auto leben, hat stark abgenommen zugunsten derjenigen in Haushalten mit zwei oder mehr Autos. Insgesamt haben Haushalte mit mehreren Autos um über acht Prozent zugelegt. Im Jahr 1994 kam rund ein Viertel der Kinder aus Haushalten mit zwei oder mehr Autos, im Jahr 2000 betrug dieser Anteil rund 40 Prozent. Bei den 16- bis 20-jährigen kamen 1994 zwischen 36 und 45 Prozent aus einem Haushalt mit mehreren Autos, im Jahr 2000 stieg dieser Anteil auf zwischen 45 und 55 Prozent. Der Anteil aus Haushalten ohne Auto ist inzwischen auf unter zehn Prozent gesunken.

Abbildung 69: Anteile der Personen aus Haushalten ohne bzw. einem oder mehreren Autos (Basis = 18'020 bzw. 29'401 Personen)



#### Fahrzeugähnliche Geräte (FäG): Mini-Trottinets, Inline-Skates, Skateboards etc.

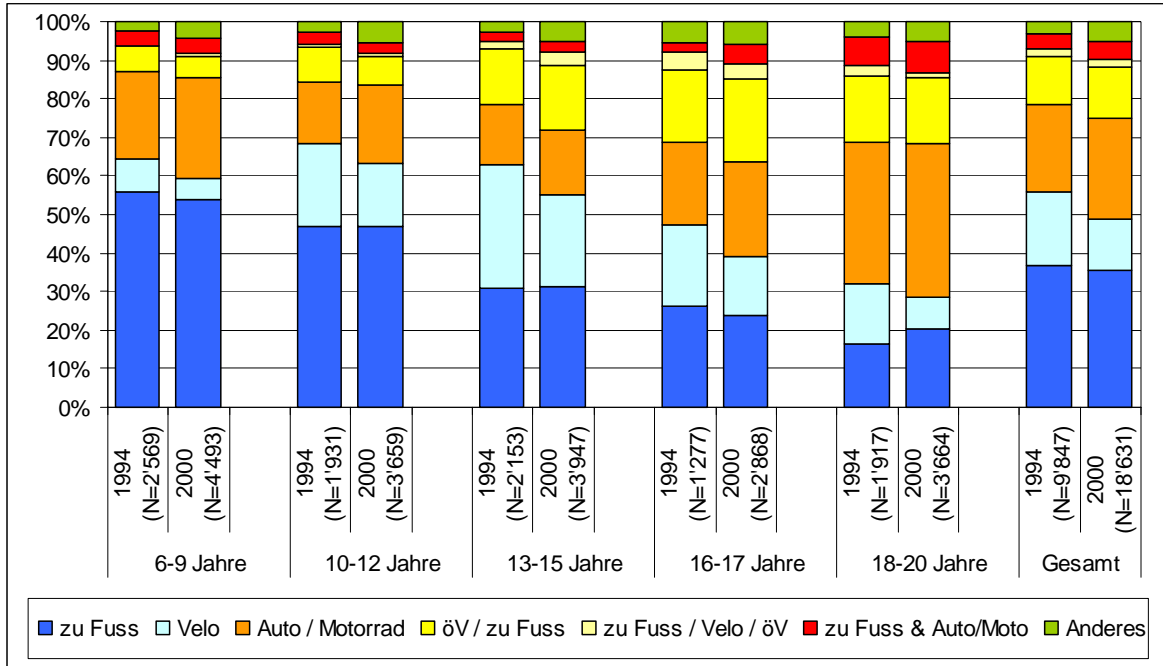
In den letzten Jahren haben sich die so genannt fahrzeugähnlichen Geräte (abgekürzt FäG) wie Trottinets, Rollerskates und Skateboards stark verbreitet. In den hier besprochenen Erhebungen 1994 und 2000 wurden sie nicht berücksichtigt, im Mikrozensus 2005 werden sie aber als separates Verkehrsmittel erfasst. Die Frage ist, ob die Entwicklung der bisher nicht erhobenen Geräte eine Auswirkung auf die Daten gehabt hat.

Die Skateboards kamen in der Schweiz in den 70er Jahren auf und wurden vor allem von Jugendlichen an einzelnen Standorten zum Spiel eingesetzt. Sie wurden selten für die zielgerichtete Mobilität verwendet. Die Inline-Skates (auch nach der ersten Firma „Rollerblades“ genannt) – also die Rollschuhe, bei denen die Rollen hintereinander angeordnet sind – fanden in der Schweiz in den 90er Jahren Verbreitung. Sie wurden und werden vor allem im Freizeitbereich von verschiedenen Altersgruppen eingesetzt. Das Mini-Trottinett und die Kickboards mit drei Rädern schliesslich wurden in den frühen 90er Jahren erfunden und kamen im Jahr 1999/2000 auf den Markt. Sie fanden bald eine grössere Verbreitung vor allem bei Kindern. Sie ersetzen eher Fuss- als Velowege und werden auch für den Schulweg eingesetzt.

Dieser kurze historische Überblick zeigt, dass die fahrzeugähnlichen Geräte vor und im Jahr 2000 – mit Ausnahme der Inline-Skates – noch keine bedeutende Rolle gespielt haben. Auch die entsprechenden Events und Infrastrukturen wie ausgeschilderte Inline-Skate-Routen oder die so genannten Slow-up starteten erst in diesem Jahrhundert (erster Slow-up in Murten 2001). Dass die fahrzeugähnlichen Geräte in den Mikrozensus 1994 und 2000 nicht erfasst worden sind, dürfte also keine grossen Verzerrungen bei der Abbildung der Verkehrsmittelwahl bewirkt haben. In Einzelfällen sind die Inline-Skates im Freizeitbereich als „Andere Verkehrsmittel“ erfasst worden.

### 5.1.5 Verkehrsmittelwahl pro Tag - alle Zwecke

Abbildung 70: Verkehrsmittelwahl alle Zwecke zwischen 1994 und 2000 nach Alter (Basis = 9'847 bzw. 18'631 Wege)



Der Anteil der „reinen“ Fusswege ist über alle Zwecke gesehen zwischen 1994 und 2000 in etwa stabil geblieben. Der Anteil des Velos ist hingegen stark gesunken – im Durchschnitt um einen Drittel. Auf diese Entwicklung wird bei den Ausbildungs- und Freizeitwegen unten noch detailliert eingegangen.

Der Anteil der motorisierten Wege hat demgegenüber um rund einen Sechstel zugenommen. Beim öffentlichen Verkehr ist bei den über 13-jährigen eine leichte Zunahme zu verzeichnen, während bei den jüngeren Kindern der Anteil der öV-Wege abgenommen hat. Bei anderen Verkehrsmitteln und Kombinationen ist generell eine Zunahme zu verzeichnen, allerdings auf relativ tiefem Niveau.

Tabelle 33: Vergleich der Verkehrsmittelwahl 1994 und 2000 alle Zwecke (Basis = 9'847 bzw. 18'631 Wege von Kindern und Jugendlichen)

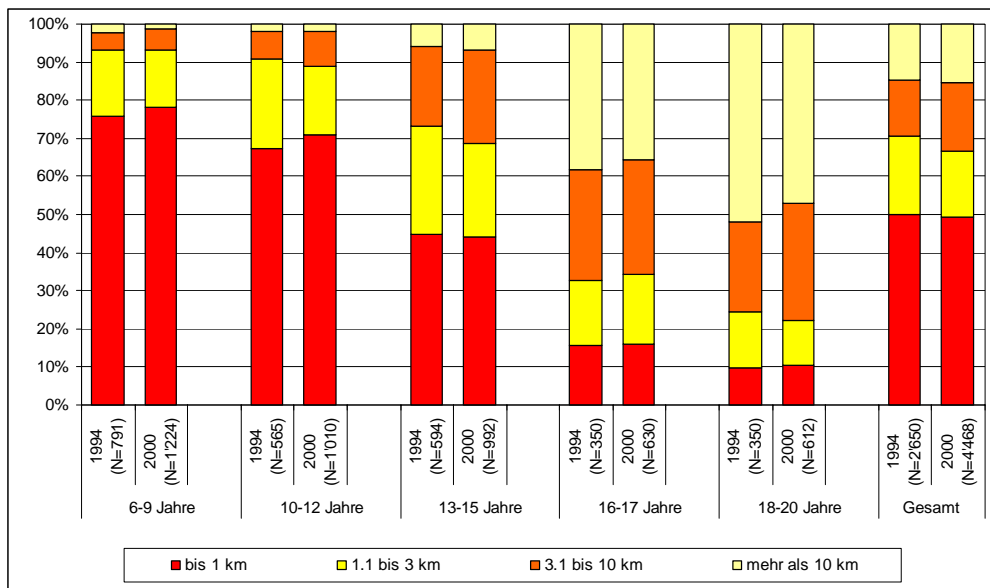
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	55.7%	8.6%	22.9%	6.5%	0.1%	3.8%	2.4%	100%	2'569
	2000	54.0%	5.5%	26.1%	5.4%	0.6%	4.1%	4.2%	100%	4'493
10-12 Jahre	1994	46.8%	21.7%	15.8%	9.1%	0.6%	3.2%	2.8%	100%	1'931
	2000	47.0%	16.1%	20.5%	7.3%	0.7%	2.8%	5.6%	100%	3'659
13-15 Jahre	1994	30.7%	32.3%	15.6%	14.5%	2.0%	2.1%	2.8%	100%	2'153
	2000	31.1%	23.8%	16.8%	16.9%	3.4%	3.0%	5.0%	100%	3'947
16-17 Jahre	1994	26.1%	21.3%	21.4%	18.7%	4.8%	2.3%	5.5%	100%	1'277
	2000	23.9%	15.0%	24.8%	21.5%	4.0%	5.1%	5.7%	100%	2'868
18-20 Jahre	1994	16.6%	15.3%	37.1%	17.2%	2.7%	7.5%	3.7%	100%	1'917
	2000	20.3%	8.2%	40.1%	16.8%	1.4%	8.2%	5.0%	100%	3'664
Gesamt	1994	36.7%	19.3%	22.7%	12.5%	1.8%	3.9%	3.3%	100%	9'847
	2000	35.7%	13.1%	26.3%	13.2%	1.9%	4.7%	5.0%	100%	18'631

## 5.2 Vergleich Ausbildungswege

### 5.2.1 Distanzen Wohn-Ausbildungsort

Die Distanzen zwischen Wohn- und Ausbildungsort haben sich zwischen 1994 und 2000 kaum verändert. Bei den PrimarschülerInnen haben die kurzen Distanzen bis zu einem Kilometer ganz leicht zugenommen, während der Anteil der Wege zwischen einem und drei Kilometern leicht zurückgegangen ist. Bei den über 16-jährigen hat der Anteil mit Wegen zwischen 3 und 10 Kilometern zugenommen. Zwischen der Deutschschweiz und der Romandie gibt es keine Unterschiede bei der Entwicklung. Ein diesbezüglicher Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl kann deshalb ausgeschlossen werden.

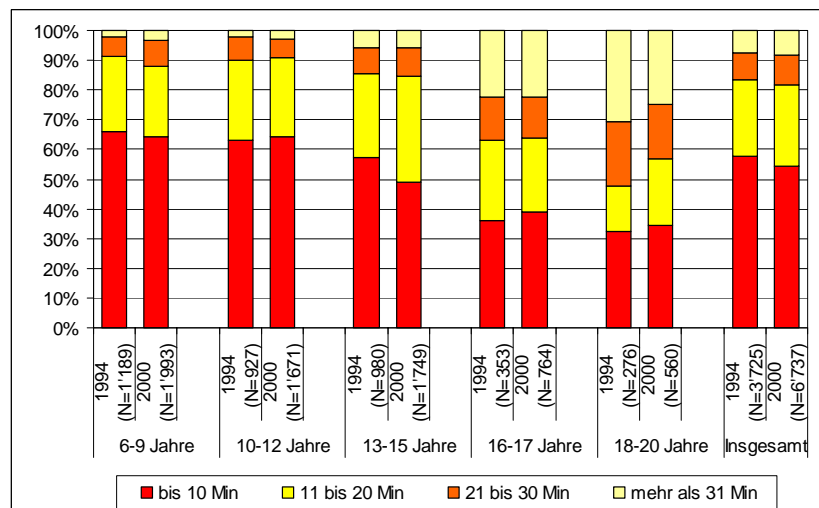
Abbildung 71: Vergleich der Distanzen Wohn- Ausbildungsort 1994 und 2000 von allen Kindern und Jugendlichen in Ausbildung (kategorisiert) (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege)



### 5.2.2 Dauer der Ausbildungswege

Über alle Altersgruppen lässt sich eine leichte Abnahme der kurzen und eine entsprechend leichte Zunahme der länger dauernden Wege feststellen. Diese Aussage wird gestützt durch den Mittelwert, der eine kleine Erhöhung der durchschnittlichen Wegdauer von 14 auf 15 Minuten aufzeigt. In praktisch allen Altersgruppen bewegen sich die Veränderungen im Bereich von einer Minute.

Abbildung 72: Vergleich der Dauer von Ausbildungswegen 1994 und 2000 (Basis = 3'725 bzw. 6'737 Wege)



### 5.2.3 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen

In allen Altersgruppen ist der Anteil des Velos zwischen 1994 und 2000 deutlich zurückgegangen während die Anteile des motorisierten Verkehrs leicht zugenommen haben. Beim Fussverkehr sind in den unteren Altersgruppen kaum Veränderungen festzustellen und bei den 16- bis 20-jährigen ist die Entwicklung uneinheitlich, was auch auf die relativ geringe Zahl von Fällen zurückzuführen ist. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs nimmt insgesamt leicht zu, ebenso der Anteil der Verkehrsmittelkombinationen. Der hier geschilderte Trend zeigt sich auch in einer Auswertung der Volkszählungsdaten (Frick et al. 2004, S. 59): In dieser methodisch anders vorgenommenen Vollerhebung ist zwischen 1990 und 2000 der Anteil des Fussverkehrs leicht gestiegen, während der Veloanteil (kombiniert mit dem Mofa) stark zurückging. Dagegen haben der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr etwas zugenommen<sup>18</sup>.

Abbildung 73: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Alter (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege)

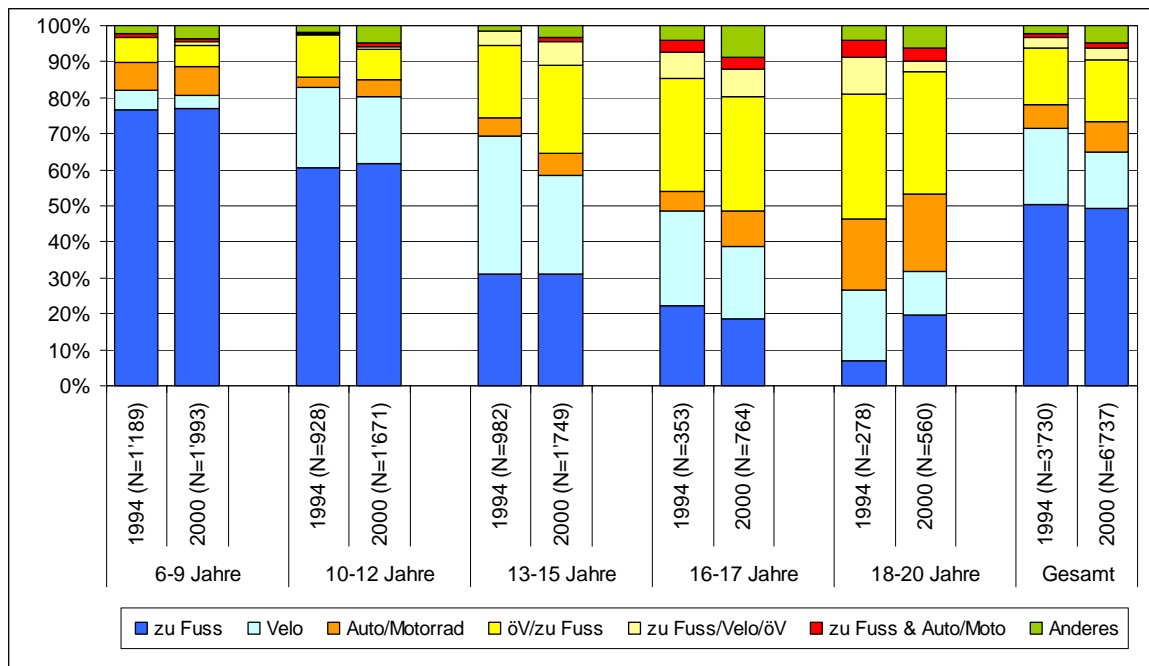


Tabelle 34: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege)

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	76.6%	5.6%	7.6%	6.8%	0.2%	0.8%	2.3%	100%	1'189
	2000	76.9%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.8%	3.6%	100%	1'993
10-12 Jahre	1994	60.5%	22.2%	3.2%	11.4%	0.5%	0.4%	1.8%	100%	928
	2000	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100%	1'671
13-15 Jahre	1994	31.2%	38.3%	4.8%	20.2%	3.9%	0.0%	1.6%	100%	982
	2000	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.3%	1.3%	3.2%	100%	1'749
16-17 Jahre	1994	22.4%	26.1%	5.4%	31.3%	7.4%	3.2%	4.2%	100%	353
	2000	18.7%	20.0%	9.8%	32.0%	7.5%	3.4%	8.6%	100%	764
18-20 Jahre	1994	6.9%	19.8%	19.8%	34.7%	10.2%	4.8%	3.9%	100%	278
	2000	19.7%	12.1%	21.7%	33.8%	2.9%	3.8%	6.1%	100%	560
Gesamt	1994	50.3%	21.1%	6.6%	15.9%	2.7%	1.0%	2.3%	100%	3'730
	2000	49.2%	15.9%	8.4%	17.0%	3.2%	1.6%	4.6%	100%	6'737

<sup>18</sup> Die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel sind aufgrund der unterschiedlichen Methodik nicht direkt miteinander vergleichbar. Generell zeigt sich, dass aufgrund der Zuordnung der Verkehrsmittel nach einer vordefinierten Hierarchie der Anteil des Fussverkehrs in den Volkszählungsdaten stark unterschätzt wird.

Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen nach Sprachregionen 1994 und 2000

Die Analyse nach Sprachregionen zeigt wesentliche Unterschiede in der Entwicklung. Während in der Deutschschweiz der Fussverkehrsanteil in etwa stabil bleibt, nimmt er in der Romandie ab. Zugleich nimmt der Anteil des motorisierten Verkehrs in der Romandie stärker zu als in der Deutschschweiz. In beiden Sprachregionen geht der Veloanteil um etwa einen Fünftel zurück, wobei die Ausgangslage je unterschiedlich ist – mit 25 Prozent in der Deutschschweiz und etwas über acht Prozent in der Romandie. Der öffentliche Verkehr wie auch die kombinierten Wege nehmen in beiden Sprachregionen etwas zu. Die Daten zum Tessin müssen aufgrund der geringen Zahl von Nennungen weggelassen werden.

Abbildung 74: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche (Basis = 3'619 bzw. 6'504 Wege)

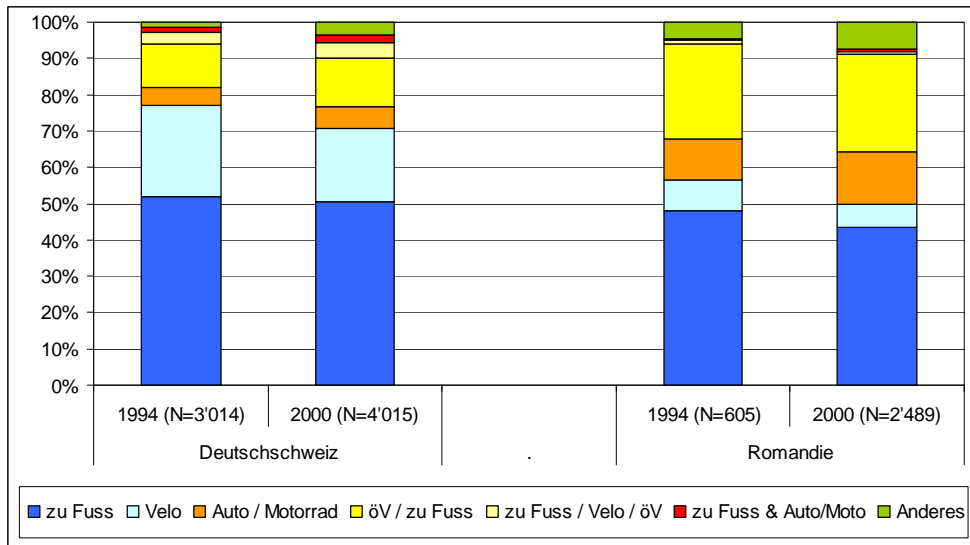
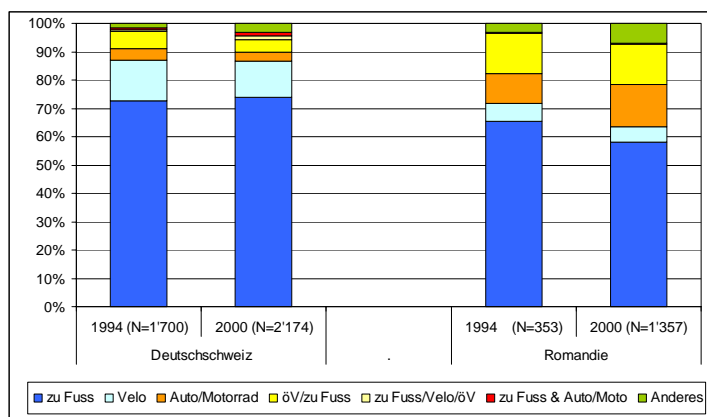


Tabelle 35: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Deutschschweiz	1994	51.8%	25.2%	5.1%	11.8%	3.3%	1.2%	1.5%	100%	3'014
	2000	50.6%	20.0%	6.3%	13.2%	4.4%	2.0%	3.6%	100%	4'015
Romandie	1994	47.9%	8.6%	11.3%	26.0%	1.1%	0.5%	4.6%	100%	605
	2000	43.5%	6.4%	14.3%	27.1%	0.7%	0.6%	7.4%	100%	2'489

Die geschilderte Entwicklung wird verdeutlicht, wenn man nur die PrimarschülerInnen, also die Altersgruppe der 6- bis 12-jährigen anschaut. Deutschschweiz und Romandie scheinen sich (mit Ausnahme beim Velo) in unterschiedliche Richtungen zu entwickeln. Aufgrund der niedrigen Fallzahlen für die Romandie 1994 ist allerdings auch Zurückhaltung geboten. Die Auswertung des Mikrozensus 2005 wird Anhaltspunkte liefern, ob es sich hier um einen anhaltenden Trend oder möglicherweise um Unterschiede handelt, deren Ausmass durch erhebungstechnische Elemente beeinflusst worden ist. Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass die Begleitung durch Eltern wie bereits erwähnt, nicht berücksichtigt ist und so das Bild unvollständig bleibt.

Abbildung 75: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 von Kindern zwischen 6 und 12 Jahren nach Sprachregionen



Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen nach Geschlecht 1994 und 2000

Abbildung 76: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Geschlecht (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen)

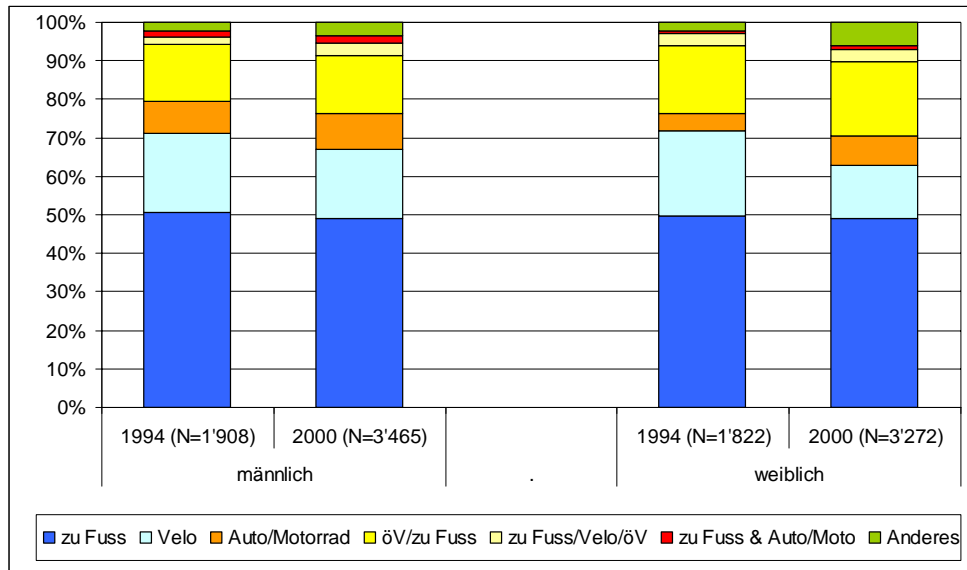


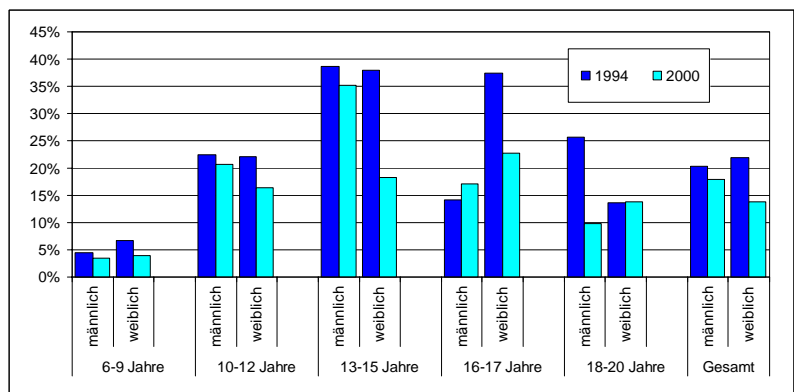
Tabelle 36: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren nach Geschlecht

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Männlich	1994	50.8%	20.4%	8.5%	14.5%	2.1%	1.5%	2.3%	100%	1'908
	2000	49.1%	17.9%	9.2%	15.1%	3.3%	2.0%	3.4%	100%	3'465
Weiblich	1994	49.8%	21.9%	4.4%	17.6%	3.4%	0.5%	2.3%	100%	1'822
	2000	49.2%	13.7%	7.5%	19.3%	3.1%	1.1%	6.1%	100%	3'272

Bei den Fusswegen sind die Anteile von Mädchen und Knaben zwischen 1994 und 2000 praktisch gleich geblieben. Beide Geschlechter machen je die Hälfte ihrer Ausbildungswege zu Fuss. Bei den Velowegen ist ein deutlich stärkerer Rückgang beim weiblichen Geschlecht festzustellen. Dagegen nimmt der Anteil von motorisierten Ausbildungswegen bei den Mädchen und jungen Frauen etwas stärker zu als bei den Knaben/jungen Männern. Beim öffentlichen Verkehr ist bei beiden Geschlechtern eine leichte Zunahme festzustellen, ebenso bei den anderen Verkehrsmittelkombinationen.

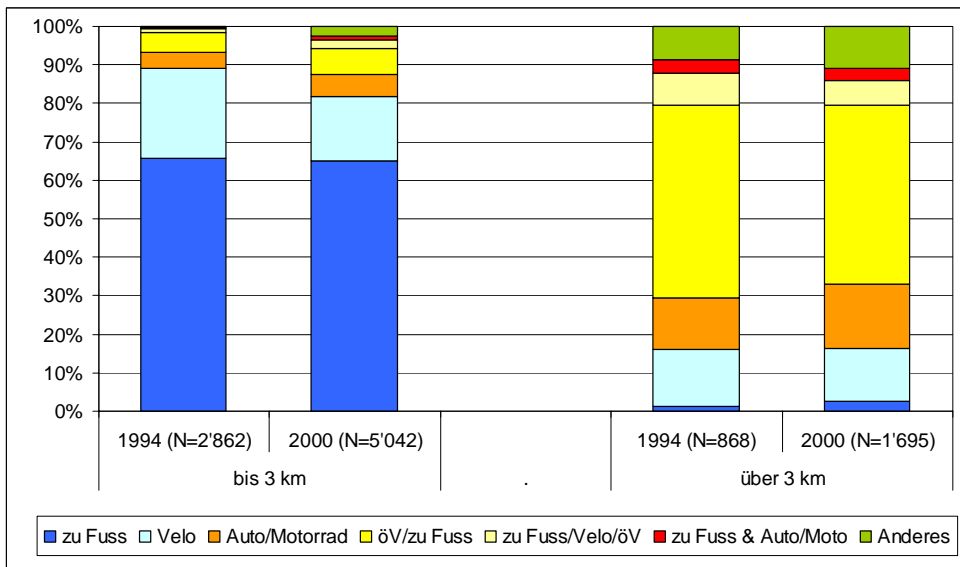
Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern verringern sich in den meisten Altersgruppen und in Bezug auf die meisten Verkehrsmittel. Einzige Ausnahme bildet die Entwicklung bei den Velowegen. Waren im Jahr 1994 die Veloanteile der Mädchen insgesamt und in verschiedenen Altersklassen gleich gross wie bei den Knaben, so sind sie nun deutlich tiefer. Über alle Altersgruppen sinkt der Anteil des Velos bei den Mädchen und jungen Frauen von 22 auf 14 Prozent während er bei den Knaben und jungen Männern „nur“ von 20 auf 18 Prozent abnimmt. Vor allem im fürs Velo wichtigen Alterssegment der 10- bis 15-jährigen ist der Veloanteil bei den Mädchen stark gesunken. Etwas uneinheitlicher präsentiert sich die Situation der 18- bis 20-jährigen, was teilweise auf die geringere Anzahl von Fällen zurückzuführen ist.

Abbildung 77: Anteil des Velos auf Ausbildungswegen nach Geschlecht und Alter 1994 und 2000 (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege von Kindern und Jugendlichen)



Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen nach Distanzen 1994 und 2000

Abbildung 78: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Distanzen (Basis = 3'730 bzw. 6'737 Wege)



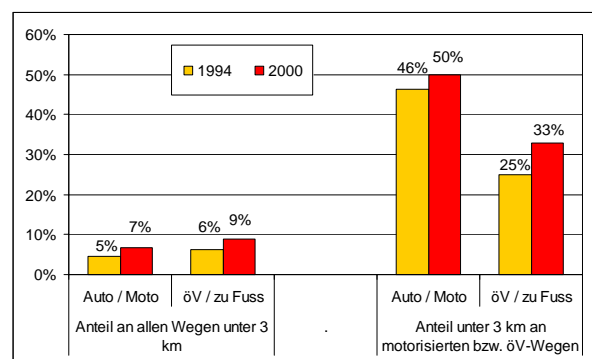
Da die meisten Fusswege kurz sind, bleibt ihr Anteil im Bereich unter drei Kilometern zwischen 1994 und 2000 stabil. Die Veloanteile nehmen vor allem auf den Strecken bis drei Kilometern ab und zwar von 23 auf 17 Prozent. Der Anteil der motorisierten (Mit-)Fahrten nimmt sowohl auf kurzen wie auf langen Strecken zu während der Anteil des öffentlichen Verkehrs (auch in Kombination mit dem Velo) auf kurzen Strecken zulegt, dafür auf längeren Strecken Anteile einbüsst. Es gibt keine nennenswerten Unterschiede in einzelnen Altersgruppen zu dieser generellen Entwicklung.

Tabelle 37: Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen zwischen 6-20 Jahren nach Distanzkategorien

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Bis 3 Kilometer	1994	65.8%	23.2%	4.4%	5.2%	1.0%	0.3%	0.2%	100%	2'862
	2000	65.2%	16.6%	5.6%	6.8%	2.2%	1.1%	2.5%	100%	5'042
Über 3 Kilometer	1994	1.3%	14.6%	13.5%	50.2%	8.3%	3.5%	8.7%	100%	868
	2000	2.5%	13.9%	16.6%	46.7%	6.4%	3.0%	10.9%	100%	1'695

Auch wenn die Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs an kurzen Strecken bis drei Kilometer relativ gering sind, nehmen deren Anteile zu: Bei den motorisierten Wegen von knapp fünf auf knapp sieben Prozent und bei den Wegen mit dem öffentlichen Verkehr von sechs auf neun Prozent (dabei werden auch die kombinierten Wege „motorisiert/zu Fuss“ sowie „zu Fuss/Velo/öV“ berücksichtigt). Betrachtet man nur die motorisierten Wege (=100 Prozent), so sind von ihnen 50 Prozent unter drei Kilometern, 1994 waren es noch 46 Prozent. Beim öffentlichen Verkehr stieg der Anteil jener, deren öV-Weg kürzer als drei Kilometer ist von 25 auf 33 Prozent. Also auch auf kurzen Ausbildungswegen, die in idealer Fuss- und vor allem Velodistanz liegen, nimmt der Anteil der motorisierten und der öV-Wege zu und gleichzeitig jener des Velos ab. Eine Verlagerung, die aus Bewegungs- und Gesundheitsicht in die umgekehrte Richtung gehen müsste.

Abbildung 79: Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs an allen Ausbildungs-Wegen unter drei Kilometer sowie an allen Wegen mit motorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel-Wegen 1994 und 2000 (Basis = 2'862 bzw. 5'042 Wege bis 3 km; 254 bzw. 703 motorisierte Wege und 684 bzw. 1'429 öV-Wege)



Detallierte Analyse des Rückgangs des Veloanteils auf Ausbildungswegen

Die bisherigen Ausführungen zeigen zusammengefasst folgendes Bild:

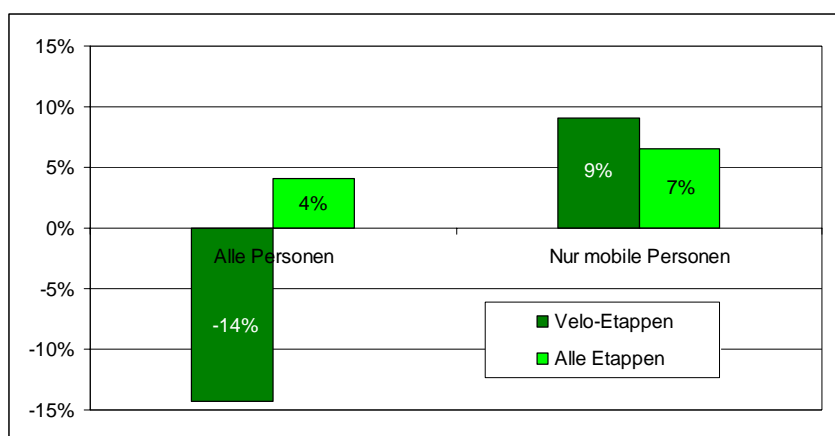
- der Anteil der Velowege geht zwischen 1994 und 2000 um rund einen Viertel zurück
- der Rückgang ist in der Deutschschweiz und der Romandie anteilmässig etwa gleich gross
- er betrifft vor allem die Strecken bis drei Kilometer – also die ideale Velodistanz
- er ist bei den Mädchen stärker als bei den Knaben
- er wird auch in den methodisch anders erhobenen Volkszählungsdaten ausgewiesen

Als erstes ist die Frage zu prüfen, ob der Rückgang möglicherweise nur relativ zu anderen Verkehrsmitteln zustande gekommen ist, also ob die Zahl der Velowege konstant geblieben oder sogar zugenommen hat, aber aufgrund einer Zunahme aller Wege bzw. anderer Verkehrsmittel prozentual zurückgefallen ist.

Um diese komplexe Frage zu prüfen, muss die Zahl der Etappen auf Ausbildungswegen herangezogen werden. Hier zeigt sich, dass die Zahl aller (Verkehrsmittel-) Etappen leicht, um vier Prozent, zugenommen hat. Die Zahl der mit dem Velo zurückgelegten Etappen ist hingegen um 14 Prozent zurückgegangen (vgl. linker Teil der Abbildung 80). In diesem Durchschnittswert sind auch diejenigen 6- bis 20-jährigen Kinder und Jugendlichen enthalten, die zwar in Ausbildung sind, aber am Stichtag keinen Ausbildungsweg unternommen haben. Betrachtet man nur diejenigen SchülerInnen, die am Stichtag auch tatsächlich einen Ausbildungsweg zurückgelegt haben, so ist die Zahl aller Etappen um knapp sieben Prozent und die Zahl der Veloetappen um neun Prozent angestiegen<sup>19</sup>.

Ingesamt ist also der Veloanteil real und nicht nur im Verhältnis zur Gesamtwegzahl und zu anderen Verkehrsmitteln zurückgegangen. Bei denjenigen, die am Stichtag das Velo für den Schulweg benutzt haben, gilt nur der letzte Teil der Aussage. Hier ist der Rückgang des Veloanteils vor allem auf verlorene „Marktanteile“ des Velos gegenüber anderen Verkehrsmitteln zurückzuführen.

Abbildung 80: Veränderung der Velo-Etappen im Vergleich zu allen (Verkehrsmittel-) Etappen auf Ausbildungswegen zwischen 1994 und 2000 in Prozenten. (Basis = 2'664 bzw. 4'516 Ausbildungs-Etappen aller Kinder und Jugendlichen; 1'322 bzw. 2'138 Ausbildungs-Etappen nur mobiler Kinder und Jugendlicher sowie 352 bzw. 409 Velo-Ausbildungsetappen von (mobilen) Kindern und Jugendlichen)



Zu prüfen ist im weiteren die Frage, ob allenfalls andere Verlagerungseffekte stattgefunden haben, die im Mikrozensus nicht abgebildet werden, wie zum Beispiel der Ersatz von Velowegen mit so genannt fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) wie Mini-Trottinettes, Skateboards, Rollerblades etc. Wie bereits oben (Seite 104) erläutert, fanden die fahrzeugähnlichen Geräte erst nach dem Jahr 2000 eine grössere Verbreitung. Es ist möglich, dass in Einzelfällen eine Velofahrt durch ein FäG ersetzt wurde, die Verlagerung dürfte aber nicht ausschlaggebend sein, nicht zuletzt weil die FäG eher Fuss- als Velowege ersetzen.

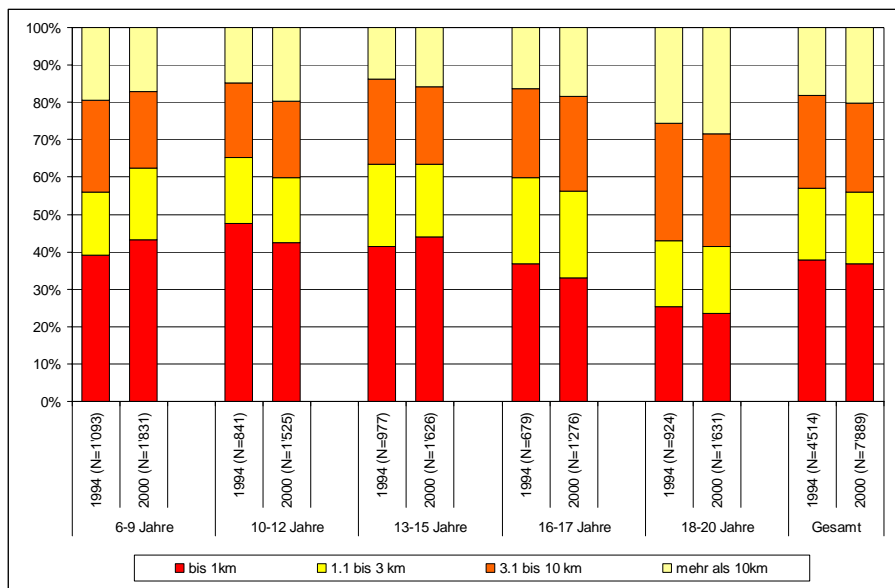
<sup>19</sup> Alle diese Aussagen gelten übrigens sowohl bezüglich Mittelwert wie Median, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sie für einen Grossteil der jeweiligen Kinder und Jugendliche zutreffen (seien sie nun mobil gewesen oder nicht) und nicht nur auf Einzelne mit besonders vielen Etappen.

### 5.3 Vergleich Freizeitwege

#### 5.3.1 Distanz der Freizeitwege

Bei den Distanzen sind kaum nennenswerte Veränderungen festzustellen. Bei jüngeren Kindern ist eher eine leichte Abnahme und bei Jugendlichen eher eine leichte Zunahme der Distanzen festzustellen. In der Deutschschweiz sinken die Distanzen leicht und in der Romandie sind sie gleich geblieben.

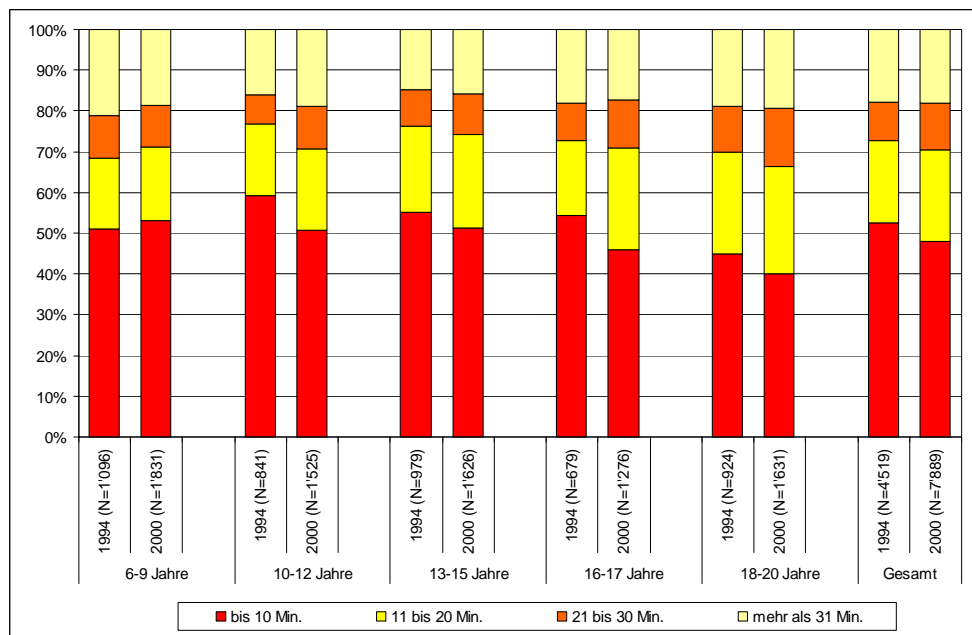
Abbildung 81: Vergleich der Distanzen auf Freizeitwegen 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen von 6 bis 20 Jahren (Basis = 4'514 bzw. 7'889 Wege)



#### 5.3.2 Dauer der Freizeitwege

Die Unterwegszeit auf Freizeitwegen hat tendenziell leicht zugenommen. Der Anteil der kurzen Wege bis 10 Minuten hat mit Ausnahme der 6- bis 9-jährigen Kinder ab- und jener zwischen 11 und 30 Minuten zugenommen. Die mittlere Wegdauer (Mittelwert und Median) nimmt bei Kindern und Jugendlichen ebenfalls zu.

Abbildung 82: Vergleich der Dauer von Freizeitwegen 1994 und 2000 (Basis = 4'519 bzw. 7'889 Wege)



### 5.3.3 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen

Die Freizeitwege zeigen von der Entwicklungstendenz her ein ähnliches Bild wie die Ausbildungswege. Der Anteil der „reinen“ Fusswege bleibt zwischen 1994 und 2000 in etwa stabil während der Anteil der Velowege stark – um rund einen Drittel – zurückgeht. Die Analyse des Mikrozensus 2005 wird zeigen, ob sich die zahlreichen Anstrengungen zur Förderung des Veloverkehrs im Freizeitbereich („Veloland Schweiz“, „Slow-ups“ etc.) auch in einem höheren Veloanteil bei den Freizeitwegen niederschlagen.

Der Anteil des motorisierten Verkehrs nimmt in allen Altersgruppen zu, insgesamt um rund 14 Prozent. Beim öffentlichen Verkehr ist bei den über 16-jährigen Jugendlichen eine leichte Zunahme festzustellen während bei den jüngeren eine leichte Abnahme zu verzeichnen ist. Generell zugenommen haben andere Verkehrsmittelkombinationen.

Abbildung 83: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Alter (Basis = 4'518 bzw. 7'889 Wege)

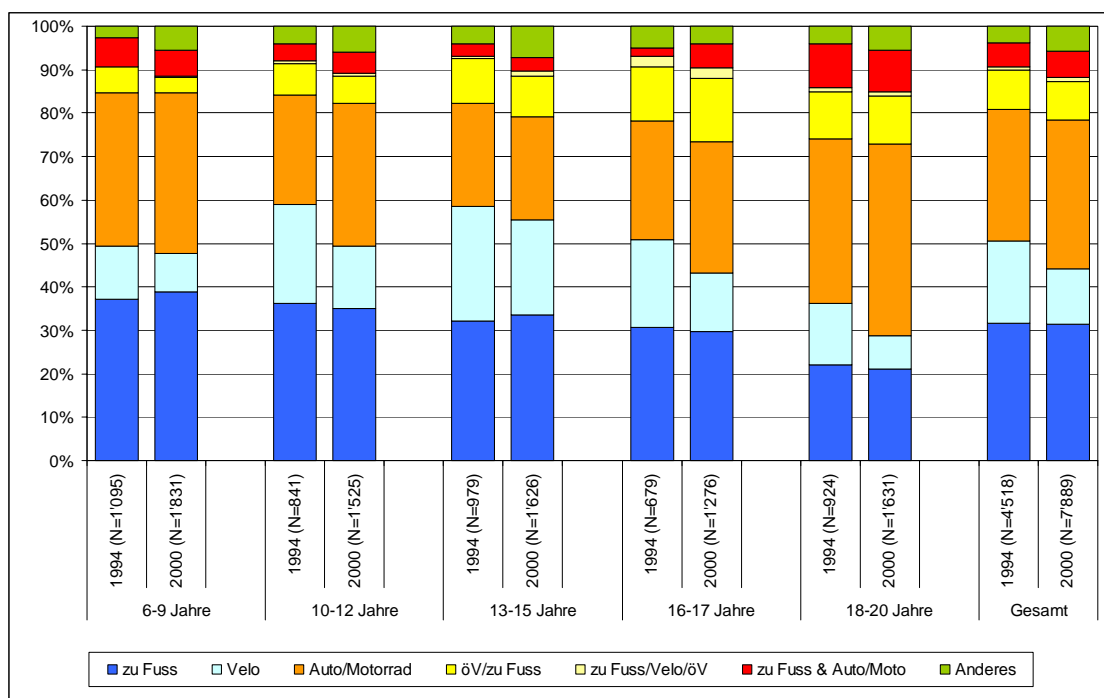
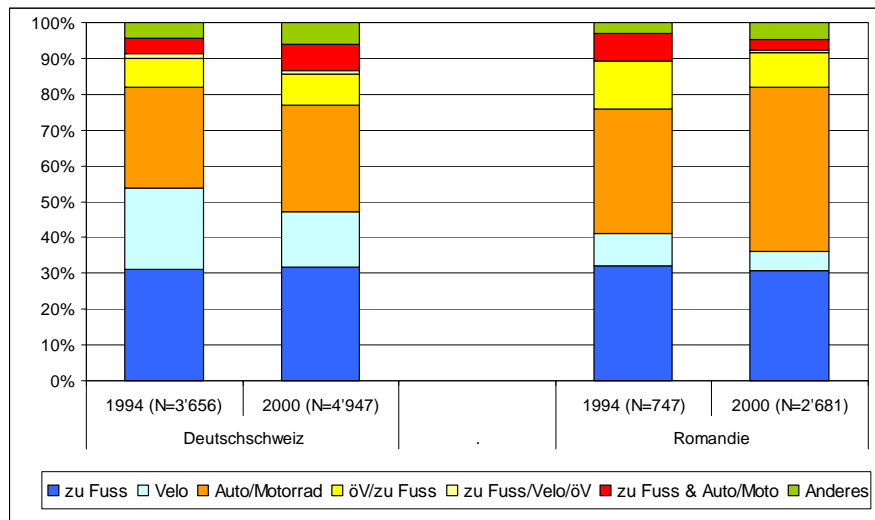


Tabelle 38: Vergleich der Verkehrsmittelwahl Freizeitwege 1994 und 2000

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	37.1%	12.2%	35.2%	6.1%	0.0%	6.6%	2.7%	100%	1'095
	2000	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.2%	6.0%	5.5%	100%	1'831
10-12 Jahre	1994	36.3%	22.7%	25.3%	7.1%	0.7%	3.9%	4.0%	100%	841
	2000	35.0%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100%	1'525
13-15 Jahre	1994	32.1%	26.4%	23.8%	10.2%	0.5%	2.8%	4.2%	100%	979
	2000	33.7%	21.7%	23.8%	9.2%	1.3%	3.2%	7.1%	100%	1'626
16-17 Jahre	1994	30.8%	20.0%	27.3%	12.7%	2.3%	2.0%	4.9%	100%	679
	2000	29.9%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.1%	100%	1'276
18-20 Jahre	1994	22.0%	14.3%	37.8%	10.7%	1.0%	10.0%	4.2%	100%	924
	2000	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100%	1'631
Gesamt	1994	31.7%	18.9%	30.2%	9.2%	0.8%	5.3%	3.9%	100%	4'518
	2000	31.4%	12.8%	34.3%	8.8%	1.0%	6.0%	5.7%	100%	7'889

Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen nach Sprachregionen 1994 und 2000

Abbildung 84: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche (Basis = 4'403 bzw. 7'628 Wege)



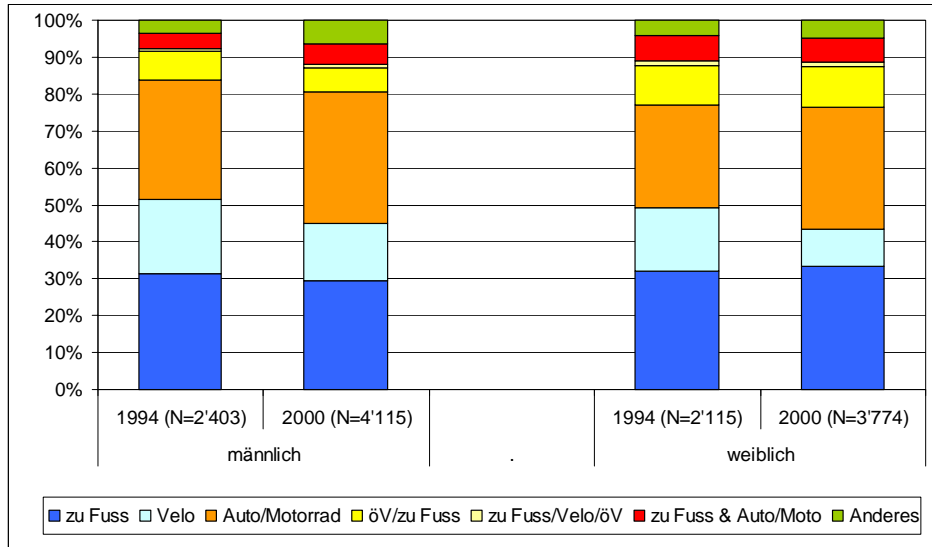
Der Fussweganteil im Freizeitverkehr ist in der Deutschschweiz und der Romandie zwischen 1994 und 2000 in etwa stabil geblieben. Hingegen ist der Veloanteil in allen Sprachregionen stark zurückgegangen. In der Romandie haben die Anteile der motorisierten Wege stärker zu- und diejenigen des öffentlichen Verkehrs stärker abgenommen als in der Deutschschweiz. Während in der Romandie die Zunahme des motorisierten Verkehrs für alle Altersgruppen festzustellen ist, gilt dies in der Deutschschweiz erst ab dem 16. Altersjahr. Dafür nimmt in der Deutschschweiz der öV-Anteil ab diesem Alter ab, während dies in der Romandie für alle Altersgruppen gilt. Auf eine detaillierte Interpretation der Tessiner Zahlen muss aufgrund der geringen Zahl der Fälle verzichtet werden.

Tabelle 39: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Deutschschweiz	1994	31.2%	22.6%	28.2%	8.1%	1.1%	4.6%	4.2%	100%	3'656
	2000	31.6%	15.5%	29.7%	8.7%	1.2%	7.1%	6.1%	100%	4'947
Romandie	1994	32.2%	9.1%	34.7%	13.3%	0.0%	7.7%	3.1%	100%	747
	2000	30.9%	5.2%	45.9%	9.8%	0.4%	3.0%	4.8%	100%	2'681

Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen nach Geschlecht 1994 und 2000

Abbildung 85: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Geschlecht: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche (Basis = 4'518 bzw. 7'889 Wege)



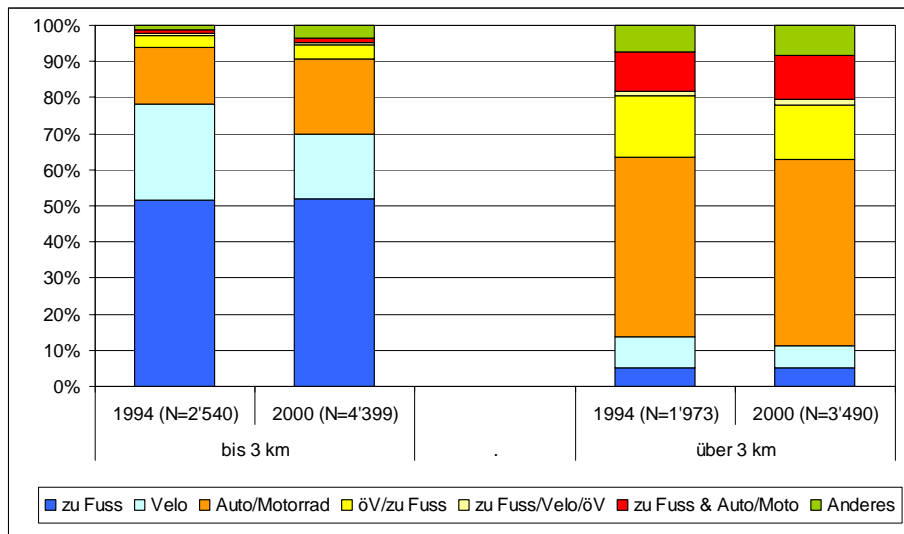
Über alle Altersgruppen gesehen, nehmen die Fussweganteile in der Freizeit bei Knaben und jungen Männern leicht ab, während sie bei Mädchen und jungen Frauen leicht zunehmen. Beim Velo ist bei beiden Geschlechtern ein deutlicher Rückgang festzustellen, bei Mädchen leicht stärker als bei Knaben. Damit unterscheidet sich die Entwicklung bei den Freizeitwegen trotzdem von jener bei den Ausbildungswegen, wo der Rückgang des Veloanteils vorwiegend bei den Mädchen festgestellt wurde. Die motorisiert zurückgelegten Freizeitwege nehmen bei beiden Geschlechtern zu, bei den Mädchen und jungen Frauen stärker als bei den Knaben und jungen Männern. Beim öffentlichen Verkehr ist eine leichte Veränderung (Abnahme) nur beim männlichen Geschlecht festzustellen.

Tabelle 40: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren nach Geschlecht (Basis = 4'518 bzw. 7'889 Wege)

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Männlich	1994	31.3%	20.3%	32.3%	7.8%	0.5%	4.1%	3.7%	100%	2'403
	2000	29.5%	15.4%	35.5%	6.6%	0.9%	5.6%	6.4%	100%	4'115
Weiblich	1994	32.1%	17.2%	27.7%	10.8%	1.2%	6.8%	4.3%	100%	2'115
	2000	33.4%	10.0%	33.0%	11.1%	1.1%	6.5%	5.0%	100%	3'774

Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen nach Distanzen 1994 und 2000

Abbildung 86: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Distanzen: 6- bis 20-jährige Kinder und Jugendliche (Basis = 4'513 bzw. 7'889 Wege)



Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen über alle Alter von 6 bis 20 Jahren zeigt zwei markante Veränderungen: Auf der einen Seite geht der Anteil der Velowege vor allem auf kurzen Strecken stark zurück (um etwa ein Drittel) während gleichzeitig der Anteil der motorisierten Wege auf diesen kurzen Strecken um ebenfalls rund ein Drittel zunimmt. Auf Strecken über drei Kilometer nehmen die Velowege ebenfalls leicht ab, ebenso die Wege mit dem öffentlichen Verkehr. Dafür steigen die motorisierten Wege leicht an. Die Verlagerung ist aber wesentlich kleiner als auf kurzen Strecken.

Tabelle 41: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 20 Jahren nach Distanzkategorien

		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Bis 3 Kilometer	1994	51.5%	26.5%	15.7%	3.3%	0.6%	1.1%	1.3%	100%	2'540
	2000	52.0%	17.9%	20.8%	3.9%	0.4%	1.3%	3.6%	100%	4'399
Über 3 Kilometer	1994	5.3%	8.7%	49.6%	17.0%	1.1%	11.0%	7.3%	100%	1'973
	2000	5.1%	6.2%	51.6%	15.1%	1.7%	12.0%	8.4%	100%	3'490

Diese Entwicklung zeigt auch der Vergleich der Anteile der motorisierten und öV-Wege auf kurze Distanzen. Der Anteil der motorisierten Wege an den Wegen unter drei Kilometern ist von 17 auf 22 Prozent angestiegen. Beim öffentlichen Verkehr ist dagegen praktisch keine Veränderung festzustellen. Der Anteil von öV-Wege an kurzen Distanzen liegt weiterhin bei rund vier Prozent. Betrachtet man nur die motorisierten Wege (=100 Prozent), so lagen 1994 27 Prozent unter drei Kilometern, im Jahr 2000 waren es 31 Prozent. Beim öffentlichen Verkehr stieg der Anteil der kurzen öV-Wege an allen öV-Wege von 22 auf 25 Prozent. Allerdings ist wie oben gezeigt, der gesamte Anteil gering. (In allen Fällen wurden auch die kombinierten Wege „motorisiert/zu Fuss“ sowie „zu Fuss/Velo/öV“ berücksichtigt).

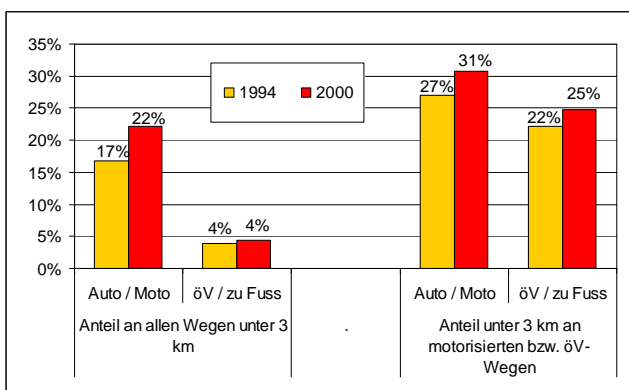


Abbildung 87: Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs an allen Freizeit-Wege unter drei Kilometern sowie an allen Wege mit motorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel-Wege 1994 und 2000 (Basis = 2'540 bzw. 4'399 Wege bis 3 km; 1'582 bzw. 3'271 motorisierte Wege und 466 bzw. 805 öV-Wege)

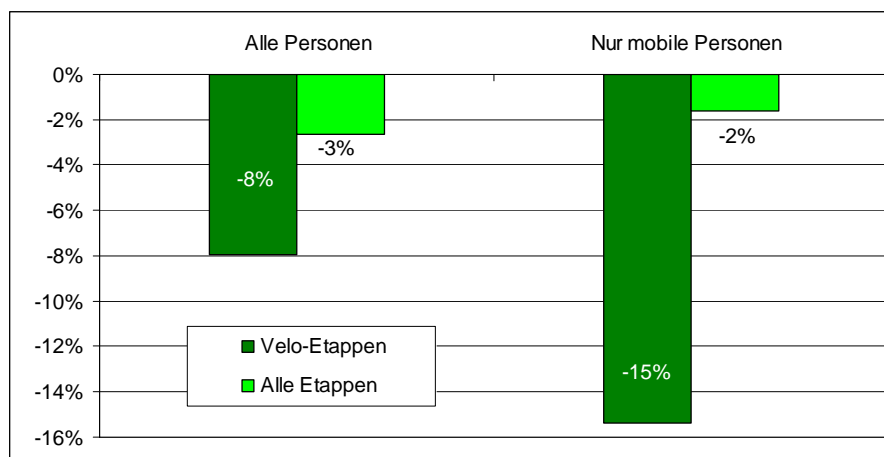
Im Freizeitbereich zeigt sich wie schon bei den Ausbildungswegen eine Entwicklung mit zunehmenden Anteilen von motorisierten und teilweise öV-Wegen auf kurzen Distanzen während die Veloweganteile abnehmen. Ob diese Verlagerung auch mit zunehmenden Wegketten im Freizeitbereich zusammenhängen, müsste geprüft werden. Aus Bewegungs- und Gesundheitssicht müsste die Entwicklung jedenfalls in die umgekehrte Richtung gehen.

#### Detaillierte Analyse des Rückgangs des Veloanteils auf Freizeitwegen

Wie bei den Ausbildungswegen ist auch bei den Freizeitwegen zu prüfen, ob der Rückgang des Veloanteils möglicherweise nur relativ zur Gesamtwegzahl bzw. zu anderen Verkehrsmitteln zustande gekommen ist. Dabei zeigt sich bei den Freizeitwegen ein noch eindeutigeres Bild als bei den Ausbildungswegen: Die Zahl aller Etappen auf Freizeitwegen (d.h. die Summe über alle benutzten Verkehrsmittel) ist um drei Prozent zurückgegangen, zugleich haben die Velo-Etappen aber um acht Prozent abgenommen (vgl. linker Teil von Abbildung 88). Bezogen nur auf jene Kinder und Jugendlichen, die am Stichtag eine Freizeitetappe gemacht haben, ist das Bild ebenfalls eindeutig. Insgesamt wurden zwei Prozent weniger Etappen in der Freizeit gemacht, bei den Velofreizeitetappen beträgt der Rückgang 15 Prozent.

Es ist also ein deutlicher realer und nicht nur anteilmässiger Rückgang des Veloverkehrs in der Freizeit festzustellen. Der Einfluss von neuen Freizeit-Veloangeboten wie zum Beispiel das 1998 eröffnete „Veloland Schweiz“ kann hier nicht gemessen werden. Möglicherweise wäre der Rückgang ohne „Veloland“ noch stärker ausgefallen. Zu berücksichtigen ist, dass verschiedene Promotionen des Velofahrens wie zum Beispiel die „Slow-ups“ und die möglicherweise daraus entstehenden Wirkungen aufs allgemeine Freizeit-Velofahren erst nach den hier ausgewerteten Erhebungen stattgefunden haben (der erste Slow-up fand 2001 in Murten statt). Wie im Kasten auf Seite 104 vermerkt, kann auch eine bedeutende Substitution des Velos durch Inline-Skates oder andere fahrzeugähnlichen Geräte ausgeschlossen werden, da diese zu den Erhebungszeitpunkten noch keine so grosse Verbreitung gefunden hatten.

Abbildung 88: Veränderung der Velo-Etappen sowie aller Etappen auf Freizeitwegen zwischen 1994 und 2000 in Prozenten. (Basis = 2'854 bzw. 5'030 Freizeit-Etappen aller Kinder und Jugendlichen; 1'828 bzw. 3'204 Freizeit-Etappen nur mobi- ler Kinder und Jugendlicher sowie 428 bzw. 546 Velo-Freizeit-Etappen von (natürlich) mobilen Kindern und Jugendlichen)



## 5.4 Zusammenfassung Vergleich Mobilitätsentwicklung 1994 - 2000

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Vergleich zwischen 1994 und 2000 lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

### Tagesmobilität

- Am Stichtag der Erhebung waren im Jahr 2000 geringfügig mehr Kinder und Jugendliche mobil als 1994. Die durchschnittliche Zahl der pro Tag zurückgelegten Wege hat um knapp zehn Prozent zugenommen. Die Entwicklung fiel aber je nach Zweck unterschiedlich aus. Während bei den Ausbildungswegen eine Zunahme der Anzahl Wege festzustellen war, blieb jene der Freizeitwege stabil.
- Die Tagesdistanz sowie die tägliche Unterwegszeit haben im Durchschnitt aller Personen um rund 20 Prozent zugenommen. Während die Distanzen vor allem bei den Jugendlichen angestiegen sind, hat die Unterwegszeit bei allen Altersgruppen zugenommen.
- Kinder und Jugendliche verfügten im Jahr 2000 häufiger über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs als sechs Jahre früher. Hingegen hat die Verfügbarkeit über ein Velo leicht abgenommen, wobei sie immer noch bei 90 Prozent liegt. Eine markante Abnahme gab es bei der Mofa-Verfügbarkeit.

Bei den Motorrädern gab es weder beim Führerscheinbesitz noch bei der Motorradverfügbarkeit grosse Verschiebungen. Deutlich zugenommen hat dagegen der Führerscheinbesitz für ein Auto und die Verfügbarkeit über solches bei den 18- bis 20-jährigen.

Um rund acht Prozent zugenommen hat auch der Anteil der Kinder und Jugendlichen aus Haushalten mit mehr als einem Auto. Er liegt nun bei etwas mehr als einen Drittel. Hingegen ist der Anteil aus Haushalten ohne Auto ist inzwischen auf unter zehn Prozent gesunken.

- Bei der Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke fällt der markante Rückgang des Veloanteils um einen Drittel auf. Der Anteil der motorisierten Wege hat demgegenüber um rund einen Sechstel zugenommen und der Anteil der „reinen“ Fusswege ist leicht zurückgegangen. Beim öffentlichen Verkehr ist bei den Jugendlichen eine leichte Zu- und bei den jüngeren Kindern eine Abnahme zu verzeichnen. Der Anteil der kombinierten Wege hat zugenommen, allerdings auf relativ tiefem Niveau.

### Ausbildungswege

- Die Distanzen zwischen Wohn- und Ausbildungsort haben sich zwischen 1994 und 2000 kaum verändert. Bei der Wegdauer ist eine leichte Abnahme der kurzen und eine entsprechend leichte Zunahme der länger dauernden Ausbildungswege festzustellen.
- In allen Altersgruppen ist der Anteil des Velos auf Ausbildungswegen zwischen 1994 und 2000 deutlich zurückgegangen während die Anteile des motorisierten Verkehrs leicht zugenommen haben. Beim Fussverkehr sind kaum Veränderungen festzustellen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs nimmt insgesamt leicht zu, ebenso der Anteil der Verkehrsmittelkombinationen.
- In der Deutschschweiz ist der Fussverkehrsanteil in etwa stabil geblieben, in der Romandie hat er abgenommen. Zugleich hat der Anteil des motorisierten Verkehrs in der Romandie stärker zugenommen als in der Deutschschweiz. Der Veloanteil nahm in beiden Sprachregionen ab.
- Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern haben sich mit Ausnahme der Velo- und motorisierten Ausbildungswege verringert. Bei den Velowegen ist ein deutlich stärkerer Rückgang bei Mädchen und jungen Frauen festzustellen. Hingegen nimmt bei ihnen der Anteil von motorisierten Wegen etwas stärker zu als bei Knaben und jungen Männern.
- Die Veloanteile gehen vor allem auf Strecken bis drei Kilometer zurück. Der Anteil der motorisierten (Mit-)Fahrten nimmt sowohl auf kurzen wie auf langen Strecken zu und der öffentliche Verkehr (inkl. Kombination mit dem Velo) legt auf kurzen Strecken zu, büsst dafür auf längeren Anteile ein.

### Freizeitwege

- Die Distanzen von Freizeitwegen haben sich nur geringfügig verändert. Hingegen nimmt die mittlere Wegdauer von Freizeitwegen leicht zu.
- Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen die Freizeitwege eine ähnliche Entwicklungstendenz wie die Ausbildungswege. Der Anteil der „reinen“ Fusswege bleibt zwischen 1994 und 2000 in etwa stabil während der Anteil der Velowege stark – um rund einen Drittel – zurückgeht. Der Anteil des motorisierten Verkehrs nimmt um rund 14 Prozent zu. Beim öffentlichen Verkehr ist bei den Jugendlichen eine leichte Zu- und bei den jüngeren Kindern eine leichte Abnahme festzustellen.
- In der Romandie haben die Anteile der motorisierten Freizeitwege stärker zu- und diejenigen des öffentlichen Verkehrs stärker abgenommen als in der Deutschschweiz. Der Fussweganteil ist in den beiden Sprachregionen in etwa stabil geblieben, der Veloanteil in beiden stark zurückgegangen.
- Die Fussweganteile nehmen bei Knaben und jungen Männern leicht ab, bei Mädchen und jungen Frauen leicht zu. Beim Velo ist bei beiden Geschlechtern ein deutlicher Rückgang festzustellen. Die motorisiert zurückgelegten Freizeitwege nehmen beim weiblichen Geschlecht etwas stärker zu, hingegen gehen nur bei Knaben und jungen Männern die Anteile des öffentlichen Verkehrs leicht zurück.
- Die Anteile der motorisierten und teilweise der öV-Wege nehmen vor allem auf kurzen Distanzen zu. Zugleich gehen auf diesen Distanzen die Veloanteile zurück. Damit zeigt sich im Freizeitbereich ein ähnlicher Trend wie bei den Ausbildungswegen.
- Eine detaillierte Analyse zum Rückgang des Anteils der Velowege auf Ausbildungs- und Freizeitwegen hat ergeben, dass dieser Rückgang real und nicht nur relativ zur Gesamtwegzahl oder zu anderen Verkehrsmitteln festzustellen ist. Zudem sind Verlagerungseffekte auf Inline-Skates, Mini-Trotinetts und andere so genannt fahrzeugähnlichen Geräte grösstenteils ausgeschlossen, da diese zu den Erhebungszeitpunkten noch keine grosse Verbreitung gefunden hatten.



## 6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aus der detaillierten Analyse der vorangegangenen Kapitel lassen sich eine Reihe von Erkenntnissen, Folgerungen und Empfehlungen formulieren. Zum einen sind es Erkenntnisse, die für die politische Umsetzung und weitere Forschungsarbeiten von Bedeutung sind – sie werden im Kapitel 6.1 besprochen – und zum anderen solche, die für künftige Erhebungen in und ausserhalb des Mikrozensus nützlich sein können. Sie werden im Kapitel 6.2 dargestellt.

### 6.1 Massnahmen für die politische Umsetzung und weiterer Forschungsbedarf

#### 6.1.1 Massnahmen zur Erhaltung kurzer Distanzen für Wege zu Fuss und mit dem Velo

Die Distanzen haben sowohl im Ausbildungs- wie im Freizeitverkehr einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Je kürzer die Wege, desto eher werden die eigenen Füsse bzw. das Velo benutzt. Damit Kinder und Jugendliche ihre Wege (weiterhin) zu Fuss und mit dem Velo zurücklegen können, braucht es

- eine entsprechende Siedlungs-Planung, so dass die Schulwege kurz und die Schulhäuser gut erreichbar sind.
- die Schaffung von Spiel-, Begegnungs- und Aufenthaltsorten im öffentlichen Raum: Für Kinder vor allem im unmittelbaren Wohnumfeld und für Jugendliche im Quartier und gut erreichbaren Orten der Stadt.
- die Gestaltung von sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegen zu den Zielorten.

Diese Strategie bietet Kindern und Jugendlichen nicht nur interessante Lebensräume, die jederzeit erreichbar sind, sondern ermöglicht ihnen auch eine Mobilität, die das soziale Leben fördert (z.B. auf Schulwegen), gesundheitsfördernd und umweltschonend ist. Darüber hinaus kann auf teure Infrastrukturen und Betriebslösungen wie z.B. Schulbusse verzichtet werden, was sich wirtschaftlich positiv auswirkt.

#### 6.1.2 Massnahmen zur Attraktivierung bewegungsaktiver Wege

Die Zunahme des Anteils motorisierter Wege und die gleichzeitige Abnahme des Veloanteils – sowohl auf Schul- wie Freizeitwegen – ist eine besorgniserregende Entwicklung, vor allem weil die Verlagerung vorwiegend kurze Strecken bis drei Kilometer betrifft, also Wege, die in idealer Fuss- und Velodistanz liegen. Aus Umwelt- und Gesundheitssicht wie auch aufgrund von Erfahrungen im Ausland sollte dieser Trend möglichst früh gebrochen werden, da spätere Änderungen schwierig und mit viel Aufwand verbunden sind. Um insbesondere (Mit-)Fahrten auf kurzen Schulwegen zu vermeiden, sollten

- die Schulwege sicher(er) gestaltet werden, damit vor allem jüngere Kinder unbegleitet und sorgenfrei zu Fuss in die Schule gelangen können.
- mit altersgerechten Massnahmen sichere Velo-Schulwege geschaffen werden, damit diejenigen Kinder, die ihr Velo benutzen wollen, dies auch gefahrlos tun können.
- Eltern mittels einer entsprechenden Politik der Schulbehörden ermutigt werden, ihre Kinder zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu schicken.

Gleichzeitig sollten Angebote wie der „Pédibus“ nur vorübergehend dort eingesetzt werden, wo es um den Ersatz von Mitfahrten im Auto geht. An Orten, wo die Kinder bereits zu Fuss zur Schule gehen – wie in den meisten Teilen der Deutschschweiz – wäre eine grossflächige Einführung ein Rückschritt, würden doch die Kinder an Selbstbestimmung und Freiheit verlieren.

Auch die Tendenz zu mehr kurzen motorisierten Freizeitwegen sollten gebrochen werden, zum Beispiel indem

- Infrastruktur-Angebote für Velofahrende verbessert werden, so dass sie vor allem auch abends sicher sind und als sicher wahrgenommen werden. Verbesserungen allein auf dem Schulweg reichen nicht, wenn die Wege zu den Freizeitorten gefährlich bleiben.
- Eine entsprechende Parkplatzpolitik an den Zielorten betrieben wird (mehr Velo- und weniger Motorfahrzeugparkplätze).
- Vereine, TrainerInnen und KursleiterInnen die Kinder und ihre Eltern ermutigen, zu Fuss, mit dem Velo oder allenfalls dem öffentlichen Verkehr in die Ballettstunde oder das Fussballtraining zu kommen. Insbesondere beim Sport gibt es dafür ein brachliegendes Potenzial.

Es werden immer noch jene motorisierten Freizeitwege verbleiben, die länger als drei Kilometer sind oder aus anderen Gründen nur schwer zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.

### 6.1.3 Massnahmen zur Förderung von autofreien Haushalten und Lebensstilen

Kinder und Jugendliche aus autofreien Haushalten sind besonders bewegungsaktiv und nachhaltig unterwegs – zu Fuss, mit Velo und öffentlichen Verkehrsmitteln. Es ist deshalb wichtig

- autofreie Haushalte zu fördern und zu belohnen (positives Image – gerade bei Kindern und Jugendlichen wichtig, Steuerpolitik)
- gute Bedingungen für autofreie Lebensstile herzustellen (kurze Distanzen, Freizeit- und Grundversorgungsangebote in der Nähe, Hauslieferdienste etc.)
- gute Angebote anderer Verkehrsmittel und Infrastrukturen bereit zu halten: öffentlichen Verkehr, Car-Sharing, Freizeitinfrastrukturen fürs Velofahren und Zufussgehen
- autofreie Wohnumfelder, Siedlungen und Quartiere zu schaffen (Literaturhinweis)

Diese Massnahmen können möglicherweise auch dazu beitragen, den Trend zu immer mehr Autos im Haushalt abzubremsen. Die Daten zeigen, dass auch Kinder und Jugendliche aus Haushalten mit nur einem Auto bewegungsaktiver sind als solche aus Haushalten mit mehreren Autos.

### 6.1.4 Analyse der Gründe für den Rückgang des Veloanteils

Die markante Abnahme des Anteils der Velowege – sowohl auf Ausbildungs- wie auf Freizeitwegen – und insbesondere im Distanzbereich bis drei Kilometer erfordert eine genauere Analyse. Sollte sich die Tendenz des Rückgangs im Mikrozensus 2005 bestätigen, so wird vorgeschlagen die Gründe für den Rückgang näher zu untersuchen, insbesondere die folgenden Fragen:

- Gibt es unterschiedliche Gründe des Rückgangs für den Ausbildungs- bzw. den Freizeitverkehr?
- Weshalb hat der Rückgang vor allem auf kurzen Strecken stattgefunden?
- Haben Mädchen bzw. junge Frauen die gleichen Gründe wie Knaben und junge Männer?
- Was ist die Haltung der Eltern zum Velo bzw. zum Velofahren zur Schule und in der Freizeit und welchen Einfluss haben sie auf die Verkehrsmittelwahl ihrer Kinder?

Während in den Jahren seit der Eröffnung des Velolandes Schweiz (1998) und der Einführung der Slow-ups (2001) die Freizeitvelo-Infrastruktur und das Image verbessert wurden, lassen entsprechende Verbesserungen bei den Alltagswegen vielerorts auf sich warten. Deshalb werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Förderung des Velofahrens durch Infrastruktur- und Betriebsverbesserungen
- Förderung des Images des Alltags-Velofahrens bei Kindern und Jugendlichen
- Förderung des Velofahrens vor allem bei Mädchen und jungen Frauen

Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs nicht auf Kosten des Fussverkehrs gehen. Bei Infrastrukturmassnahmen sollten die Bedingungen des Fussverkehrs nicht verschlechtert werden. Ziel muss eine Umlagerung von den motorisierten Verkehrsmitteln zum Velofahren und Zufussgehen sein.

### 6.1.5 Analyse der Unterschiede in den Sprachregionen

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen den Sprachregionen der Deutschschweiz und der Romandie sind beträchtlich. Zudem scheinen sich die beiden Regionen unterschiedlich zu entwickeln. Eine unterschiedliche Entwicklung wird auch im Bewegungsverhalten gemäss Gesundheitsbefragung festgestellt. Es wird deshalb vorgeschlagen, eine Untersuchung über die Gründe dieser Differenzen in Bezug auf Kinder und Jugendliche vorzunehmen um folgende Fragen zu beantworten:

- Worauf ist die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zwischen Romandie und Deutschschweiz zurückzuführen?
- Welche strukturellen und kulturellen Unterschiede bestehen bei den Schulwegen bzw. Freizeitwegen? Welches Verhältnis haben Kinder, Jugendliche und Eltern zu Schule und Freizeit in den beiden Sprachregionen?
- Welche Bilder bekommen Kinder und Jugendliche generell von der Mobilität, Umwelt und Gesundheit vermittelt?

Da aufgrund der kleinen Stichprobe keine Auswertungen zur italienisch-sprachigen Schweiz vorgenommen werden konnten (vgl. unten Punkt 6.2.6), wird vorgeschlagen, diese Sprachregion in der vorgeschlagenen Studie vertieft zu berücksichtigen.

### 6.1.6 Analyse der Geschlechter-Unterschiede

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei der Verkehrsmittelwahl sind nach wie vor beträchtlich – auch bei Kindern und Jugendlichen. Es wird vorgeschlagen, den Gründen für die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl speziell für die schweizerische Situation nachzugehen. Im Ausland bestehen bereits Studien dazu, aber die Ausgangslage bei der Verkehrsmittelwahl ist dabei oft eine andere und die Resultate sind deshalb nicht einfach übertragbar (vgl. Limbourg et al. 2000, Flade et al. 2002). Forschungsfragen, die zu beantworten wären, sind unter anderem:

- Welche Gründe führen bei Knaben und Mädchen zu einer unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl? Wie wirken sich diese Gründe auf die Schul- und Freizeitwege aus?
- Welche Rolle spielen gesellschaftliche, strukturelle und sozialisationsspezifische Gründe?
- Welche Gründe führen im Alter von 16 Jahren zu der beobachteten Veränderung bei jungen Frauen bzw. jungen Männern?
- Welchen Stellenwert hat das Velo bei Mädchen und jungen Frauen. Unter welchen Bedingungen würden sie mehr Velo fahren (wollen)? Was würde ihre Mobilitätswünsche unterstützen?

### 6.1.7 Analyse der Gründe für die langfristige Verkehrsmittelwahl

Kinder und Jugendliche durchlaufen während ihres Aufwachsens eine variantenreiche Mobilitätsbiographie. Wie die Daten in diesem Bericht zeigen, unterscheiden sich die verschiedenen Altersgruppen in ihrer Mobilität beträchtlich. Das zeigt nicht nur die Wichtigkeit einer detaillierten Analyse, sondern hat Implikationen für die spätere Verkehrsteilnahme-Praxis.

Kindheit und Jugend sind wahrscheinlich die multi-mobilste Zeit im Leben, teils aus Zwang, da keine alternativen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen und teils aus freier Entscheidung. Kinder sammeln Erfahrungen zu Fuss und mit dem Velo. Einige werden mit dem Auto zu ihren Aktivitäten hingefahren oder fahren mit einem Mofa, Motorrad oder Auto selber hin. Gleichzeitig nimmt der öffentliche Verkehr mit zunehmendem Alter eine immer wichtigere Stellung ein.

In der Schweiz sind die Einflussfaktoren und Beweggründe von Kindern und Jugendlichen für ihre Mobilität noch kaum erforscht. Es wird deshalb eine Untersuchung bestehend aus unterschiedlichen Modulen angeregt:

- Längsschnitt-Studie: Was prägt die Verkehrsmittelwahl langfristig? Gibt es so etwas wie eine frühe „Weichenstellung“ bei der Verkehrsmittelwahl jeder Person? Wovon hängt diese ab? Unter welchen Bedingungen werden Verkehrsmittel über die Zeit gewechselt? Welche Erfahrungen, Bilder und anderen Faktoren prägen und beeinflussen die Mobilitäts-Biographie langfristig? Wie bilden sich Gewohnheiten heraus? Welche Rolle spielt die elterliche und schulische Sozialisation und die gleichaltrigen Gruppen? Wie wirken Bewegung und Spiel im öffentlichen Raum auf die Mobilitätsentscheide (vgl. Punkt 6.2.3 unten)?
- (Internationaler) Quervergleich: Im Vergleich zum Ausland ist der Fuss- und Veloanteil auf Ausbildungswegen hoch und der Anteil der Mitfahrten im Auto relativ gering. Was sind die Gründe dafür? Sind es die kurzen Wege? Ist es eine Alltags-Kultur und Tradition, zu Fuss zur Schule zu gehen? Was muss langfristig vorgekehrt werden, damit die Situation in der Schweiz so bleibt? Was kann getan werden, um gegenläufige Trends umzukehren?

Während diese Studien ausgearbeitet werden, ist es wichtig, das positive Image des Zufussgehens und Velofahrens sowie die aktive Mobilitätskultur zu fördern, damit die Kinder und Jugendlichen diese Verkehrsmittel und deren Qualitäten auch dann noch wählen, wenn ihnen andere Möglichkeiten der Fortbewegung wie zum Beispiel ein Motorrad oder Auto zur Verfügung stehen.

## 6.2 Empfehlungen für künftige Erhebungen

Neben den Anregungen für Massnahmen und weitergehende Forschungsarbeiten werden im Folgenden auch einige Vorschläge für Verbesserungen bei künftigen Mikrozensus-Erhebungen gemacht. Sie sind nicht im Detail ausgearbeitet, sondern als Anregungen formuliert. All jene Verbesserungen, die bereits im Mikrozensus 2005 umgesetzt worden sind – insbesondere die Detaillierungen beim Fuss- und Veloverkehr – werden hier nicht thematisiert.

### 6.2.1 Erfassung der Verkehrsteilnahme von Kindern bis 5 Jahren und von Personen in Institutionen

Seit 1994 werden auch Kinder ab 6 Jahren in die Befragung miteinbezogen. Kinder sind aber bereits früher regelmässig zielgerichtet unterwegs, z.B. gehen sie ab dem 4. oder 5. Altersjahr in den Kindergarten oder noch früher in die Krippe und sind auch sonst, meist in Begleitung ihrer Eltern, unterwegs. Da eine Festlegung einer unteren Altersgrenze schwierig ist, soll gemäss diesem Vorschlag die Erfassung der Verkehrsteilnahme – wie dies in Deutschland erfolgreich getan wird – grundsätzlich ab Geburt erfolgen.

Eine Gruppe von Personen, die bisher ebenfalls keinen Eingang in den Mikrozensus Verkehrsverhalten gefunden hat, sind Personen in Kinder-, Jugend-, Alters-, Pflege- und Behindertenheimen sowie in Spitälern und Psychiatrischen Kliniken. Auch wenn ihre Mobilität unterdurchschnittlich sein dürfte, müsste mehr über das Verkehrsverhalten dieser Bevölkerungsgruppen in Erfahrung gebracht werden. Es wird vorgeschlagen, zur Erfassung der Grössenordnung des Verkehrsverhaltens dieser Bevölkerungsgruppen eine separate Stichproben-Erhebung durchzuführen.

## 6.2.2 Gründe für die Nicht-Mobilität am Stichtag

Im Mikrozensus Verkehrsverhalten wird nach den Gründen für die Nicht-Mobilität am Stichtag gefragt. Als Gründe sind folgende Kategorien vorgesehen: „Krankheit“, „kein Bedürfnis“, „Hausarbeit“, „Schlechtes Wetter“, „Arbeitsplatz zuhause“, „hatte Besuch“ und „anderes“. Im Mikrozensus 2005 werden diese durch die beiden Kriterien „Körperliche Behinderung“ und „Pflege von dritten Personen“ ergänzt.

Auch wenn insgesamt nicht sehr viele Personen am Stichtag zu Hause bleiben, wäre eine genauere Erhebung der Gründe der Nicht-Mobilität wünschenswert. Hier werden zwei mögliche Ansätze zur näheren Prüfung vorgeschlagen:

### 1) Nicht-Mobilität am Stichtag und deren Gründe

Nach der Frage „haben Sie am Tag X einmal Ihre Wohnung verlassen?“ könnte die Frage eingefügt werden, ob die betreffende Person die Wohnung verlassen wollte, aber aus irgendeinem Grund nicht konnte bzw. ob sie gar nicht mobil sein wollte, keinen Anlass hatte etc. (beabsichtigte aber nicht realisierte Verkehrsteilnahme). Damit würde die Rubrik „keine Lust“, „nicht in Stimmung“ vorweggenommen werden (vgl. auch Madre et al., 2003). Bei den daran anschliessenden Gründen könnten die folgende Struktur zur Anwendung kommen (im Sinne eines Brainstormings):

- Krankheit
- Körperliche Behinderung
- Betreuung, Pflege von Drittpersonen (Partner, Kinder etc.)
- Hausarbeit
- Arbeitsplatz Zuhause
- Schularbeiten
- (Andere) Tätigkeit/Interessen im Haus (Handarbeit, Buch lesen, Computer, Fernsehen etc.)
- Hatte Besuch
- Wetter (Regen, Schnee, zu kalt, zu heiss, zu viel Ozon etc.)
- Unsicherheit, Angst (Strassenverkehr, Angst vor anderen Kindern, Jugendlichen, Angst vor Überfall z.B. am Abend)
- Kein geeignetes Verkehrsmittel zum Erreichen des beabsichtigten Ziels vorhanden (bzw. dieses ist kaputt, zu teuer, zu umständlich etc.)
- Eltern / Betreuungsperson(en) haben es nicht erlaubt bzw. waren beschäftigt (für Kinder wichtig)

Bei all diesen Kriterien müssten Mehrfachnennungen möglich sein (max. 3 Kriterien)

### 2) Nicht-realisierte Wege und deren Gründe

Die Verkehrsteilnahmezeit macht trotz der Zunahme in den letzten Jahren noch immer einen geringen Teil des täglichen Zeitbudgets aus. Für das bessere Verständnis, weshalb Menschen mobil sind, ist es deshalb genau so wichtig zu erfahren, weshalb sie nicht mobil sind. In der Fachwelt wird einerseits von „realisierter Nachfrage“ und andererseits von „Verkehrsspannung“ gesprochen. Letztere meint die beabsichtigten, aber nicht realisierten Wege. Es wäre wünschenswert in einem künftigen Mikrozensus ein Modul zu integrieren (analog z.B. zu den langen Reisen), in dem die nicht-realisierten Wege erfasst werden. Weshalb wurde ein Weg unterlassen, wohin hätte er führen sollen etc.? Die Absicht und Realisierung von Wegen könnte sich nicht nur auf die Zahl der Wege, sondern auch auf deren Dauer oder Länge beziehen.

Da es bei diesen Fragen um die Erhebung einer Absicht geht, ist die Erfassung wesentlich schwieriger als bei einer bereits stattgefundenen Handlung, also der Erfassung eines bereits zurückgelegten Weges. Wie ein solches Modul aussehen könnte und welche Fragen zu stellen wären, müsste im Einzelnen sorgfältig geprüft werden.

### **6.2.3 Regelmässige Erhebung von nicht-zielgerichteter Mobilität (Bewegung und Spiel) von Kindern und Jugendlichen**

Im Mikrozensus wird nur die zielgerichtete Mobilität erfasst. Die für Kinder sehr bedeutsamen ausserhäuslichen Bewegungsaktivitäten, insbesondere das Spiel draussen, werden hierbei nicht berücksichtigt. Während diese Abgrenzung im Grundsatz klar scheint, ist die Unterscheidung in der Realität nicht immer eindeutig – Kinderspiel und zielgerichtete Wege können ineinander übergehen. Studien haben gezeigt, dass Kinder an schönen Nachmittagen vier und mehr Stunden draussen spielen und dabei auch viele Ortsveränderungen vornehmen und zielgerichtete Wege einbauen – zum Beispiel um eine Kameradin abzuholen oder jemanden zu besuchen. Diese spontanen Wege im Rahmen des Spiels sind im Mikrozensus nicht berücksichtigt.

Deren Erfassung ist aber aus gesundheitlicher, städtebaulicher und verkehrsplanerischer Perspektive wichtig. Denn es muss neben der Ermöglichung der zielgerichtete (Freizeit-) Mobilität auch darum gehen, gute Bedingungen für die ausserhäuslichen Bewegungsaktivitäten von Kindern zu schaffen, konkret: die Spiel- und Bewegungsflächen im Wohnumfeld und im öffentlichen (Strassen-)Raum zu verbessern.

Es ist deshalb wichtig, künftig im gleichen Rhythmus wie dem Mikrozensus auch Daten zu Spiel und Bewegung von Kindern und der damit verbundenen Mobilität zu erheben. Am Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel läuft zurzeit eine Pilotstudie dazu (in Fortführung der bisherigen SCAR-POL-Erhebungen). Es wird empfohlen, diese Erhebung künftig regelmässig, schweizweit durchzuführen.

### **6.2.4 Erfassung von Alter, Geschlecht und Wegzweck der begleiteten Personen**

Im Mikrozensus werden die Service-/Begleitwege zwar erfasst, aber bisher war keine Zuordnung möglich, wer begleitet wird. Wenn eine erwachsene Person einen Begleitweg gemacht hat, wusste man nicht, ob sie ein Kind oder eine betagte Person begleitet und zu welchem Zweck diese Person unterwegs ist. Da der Anteil der Haushalte, in denen zwei Personen befragt wurden, sehr klein ist, können auch die parallelen Wege von Eltern und ihrer Kindern nicht herausgefiltert werden. Abgesehen davon, dass Kinder auch von anderen Personen als ihren Eltern begleitet werden können.

Im Mikrozensus 2005 werden die Begleitwege von Kindern getrennt von anderen Begleitwegen erfasst. Zudem werden die Gründe für die Begleitung mit erhoben. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Da aber die Begleitung nicht nach Zwecken, Alter oder Geschlecht der Kinder unterschieden werden kann, wird für künftige Erhebungen folgende Unterfrage für Begleitwege vorgeschlagen: „Wen haben sie begleitet?“ Dabei wird bei der begleiteten Person unterschieden nach Alter, Geschlecht und Zweck ihres Weges (z.B. Ausbildungs- Freizeit- Einkaufsweg). Wenn mehrere Personen begleitet werden, so werden diese Angaben für jede begleitete Person erfasst. Anschliessend können – wie im MZ 2005 nun durchgeführt – die Gründe für die Begleitung erfragt werden, allenfalls nur für Kinder bis zu einem bestimmten Alter. Die vorgeschlagene Unterfrage, die analog zu anderen Zwecken wie der Art der Freizeitaktivität (bei Freizeitwegen) oder Art des Einkaufs (bei Einkaufswegen) vorgenommen wird, wird die Interviewdauer kaum negativ beeinflussen, aber gerade für Kinder wichtige zusätzliche Informationen liefern (z.B. Begleitung nach Wegzweck und Alter der Kinder).

Als Alternative ist auch denkbar, dass jedes Kind für jede Etappe gefragt wird, ob es begleitet wurde und wenn ja, von wem (von erwachsener Person, anderen Kindern oder beidem).

### 6.2.5 Änderung der Kategorisierung von Freizeitaktivitäten

Die Freizeitwege wurden im Mikrozensus nach bestimmten Aktivitäten und Tätigkeiten weiter unterteilt. Dabei wurden folgende Kategorien verwendet: „Besuche“, „nicht-sportliche Aussenaktivitäten“, „Sport“, „Kultur, Freizeitanlagen“, „Gastronomie“, „Arbeit als Freizeit“, „Einkauf als Freizeit“, „Anderes“ und „Gemischt“. Wie bereits im Text zu den Freizeitaktivitäten in Kapitel 4 erwähnt, sind die Zuordnungen der Aktivitäten zu den Kategorien aber oft unklar und uneinheitlich.

Darüber hinaus lassen sich typische Freizeitaktivitäten von Kindern und Jugendlichen wie Ballettunterricht, Flötenstunde oder Fussballtraining, Disco- oder Clubbesuche (Ausgang), sich an einem öffentlichen Ort treffen („Herumhängen“) etc. nicht so einfach einer der Kategorien zuordnen. Es wird deshalb vorgeschlagen mittels Unterkategorien eine eindeutiger Zuordnung zu ermöglichen. Diese könnte anschliessend zudem nach verschiedenen Kriterien neu gruppiert werden. So liessen sich zum Beispiel die bewegungsaktiven besseren von den -passiven Sport- und Aussenaktivitäten unterscheiden.

Die Liste im Anhang (ganz am Schluss) ist als Input gedacht und keineswegs vollständig. Auch lassen sich nicht alle Aktivitäten eindeutig zuordnen. So ist z.B. zu entscheiden, ob jemand, der den Hund des Nachbarn spazieren führt nun eine unbezahlte Arbeit oder eine nicht-sportliche Aussenaktivität ausübt. Da die Kategorisierung jeweils nachträglich erfolgt und in der Erhebung eine Beschreibung erfragt wird, könnte mit den Daten des Mikrozensus 05 ein Probelauf mit den neuen Kategorien durchgeführt werden. Da dem Freizeitverkehr eine immer grössere Bedeutung zukommt, lohnt sich der Aufwand für einen höheren Detaillierungsgrad der Aktivitäten, da sich damit Verschiebungen (z.B. bei der Verkehrsmittelwahl) besser abbilden lassen.

### 6.2.6 Verdichtung der Erhebung in der italienisch-sprachigen Schweiz (Tessin)

In der Stichprobe des Mikrozensus ist die Zahl der Befragten aus der italienisch-sprachigen Schweiz relativ gering. Dies gilt vor allem wenn einzelne Altersgruppen gebildet werden. 1994 wurden 83 Kinder und Jugendliche interviewt, die 271 Wege zurückgelegt haben. Im Jahr 2000 waren es doppelt so viele Kinder und Jugendliche mit knapp 600 Wegen.

Wegen der geringen Nennungen ist eine detaillierte Auswertung nach Wegzwecken wie z.B. Ausbildungs- oder Freizeitwegen nicht möglich. Gerade im Hinblick auf die beiden wichtigsten Verkehrszwecke von Kindern und Jugendliche wäre es aber wichtig, genügend Fälle zu haben, um einen gesamtschweizerischen Vergleich vornehmen zu können. Deshalb wird vorgeschlagen, die Stichprobe auf rund 100 Personen je Altersgruppe zu verdichten. Das würde bedeuten, dass die Zahl interviewter Kinder und Jugendliche auf insgesamt 500 angehoben würde. Die zusätzlichen rund 300 Interviews würden zwar einen finanziellen Mehraufwand bedingen, aber der Zusatznutzen wäre gross.

Tabelle 42: Anzahl italienisch-sprachiger Kinder und Jugendlicher, die in den Mikrozensen Verkehrsverhalten 1994 und 2000 befragt wurden inkl. der Anzahl der dabei erhobenen Wege (Basis = 83 bzw. 166 Personen)

		Personen	Wege
6-9 Jahre	1994	22	69
	2000	41	151
10-12 Jahre	1994	14	41
	2000	37	124
13-15 Jahre	1994	21	75
	2000	34	136
16-17 Jahre	1994	12	40
	2000	24	97
18-20 Jahre	1994	14	46
	2000	30	83
Gesamt	1994	83	271
	2000	166	591



## Glossar

Das Glossar wurde aus dem Bericht zum Mikrozensus 2000 (BFS, ARE 2001) übernommen und auf die relevanten Aspekte dieser Studie angepasst und in Einzelpunkten ergänzt.

Agglomeration	Die Agglomeration umfasst in der Regel eine Kernstadt und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Umlandgemeinden (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).  Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben ohne die dazugehörige Kernstadt. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 1990.
Äquivalenzeinkommen	Damit Haushalte verschiedener Grösse untereinander vergleichbar sind, werden die Einnahmen und Ausgaben pro Äquivalenzperson bzw. für einen Ein-Personen-Haushalt ausgewiesen. Das Einkommen wird also nicht einfach durch die Anzahl Köpfe geteilt, sondern es wird berücksichtigt, dass jede zusätzliche Person in einem gemeinsamen Haushalt nicht dieselben Zusatzkosten verursacht wie die erste Person.
Arbeitsverkehr	Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
Ausbildungsverkehr	Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr)
Begleitweg	Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B.: Eltern zum Flughafen begleiten)
Besitz von Fahrzeugen	Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt
BFS	Bundesamt für Statistik
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview
Dienstfahrt	Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (Taxifahrer, Lastwagenchauffeur)
Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch, Beratung)
Etappe	Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter, die Erfassungsgenauigkeit 100 Meter. D.h., dass Etappen zwischen 25 und 149 Meter Länge als 100 Meter erfasst wurden.
Flugreisen	Reisen auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert: Besuche (Verwandte, Bekannte); nicht sportliche Aussenaktivitäten; Besuch von Kulturveranstaltungen & Freizeitanlagen; unbezahlte Arbeit; Einkauf als Freizeit; Gastronomie (Essen, etwas trinken); Übriges; Kombination mehrerer Zwecke
Geschäftliche Tätigkeit	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuche, Kühe melken gehen)
GVF	Dienst für Gesamtverkehrsfragen im GS UVEK; seit 1.6.2000 Teil des ARE
Kernstadt	Kernstadt (Zentrumsgemeinde) einer Agglomeration (s.a. Land)
KONTIV	Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (Deutschland) mittels schriftlicher Haushaltsbefragung
Land/ländlicher Raum	Schweizer Gemeinden ohne Kernstädte und Agglomerationen aber inklusive der isolierten Städte.
Landesteil	Landesteile gemäss der Mehrheitsprache in den entsprechenden Gemeinden: Deutschsprachige Schweiz (D-CH), französischsprachige Schweiz (F-CH), italienischsprachige Schweiz (I-CH). Die mehrheitlich rätoromanischsprachigen Gemeinden wurden bei den Auswertungen der deutschsprachigen Schweiz zugeordnet. Aufgrund zu geringer Fallzahlen mussten die Auswertungen zur italienischsprachigen Schweiz hier weggelassen werden.
Lange Reisen	Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz)
Langsamverkehr (LV)	Fussgänger- und Veloverkehr
Mittlere Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz

Mittlere tägliche Unterwegszeit	Durchschnittliche pro Person und Tag im Verkehr verbrachte Zeit (ohne Wartezeiten). In der vorliegenden Studie wird nur diese Grösse verwendet, auch wenn von der Dauer der Wege die Rede ist.
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.
Mobilitätsgrad	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.
Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «andere Verkehrsmittel» zugerechnet.
MZ	Mikrozensus (Stichprobenerhebung)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «andere Verkehrsmittel» zugerechnet.
Pendlerverkehr	s. Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto
Rückkehr nach Hause	Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Weg mit der zeitlich längsten Dauer; sind die Etappen von gleicher Dauer, erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinweges).
Serviceweg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht)
Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel	Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils vorangehenden Etappe zugeordnet.
Unterwegszeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten
Verfügbarkeit von Fahrzeugen	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.
Verkehrsmittel	Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer, Motorrad als Mitfahrer, und Auto als Fahrer, Auto als Mitfahrer, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseocar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), andere.
Verkehrszweck	Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg, Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.
Weg	Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.
Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.
Zielpersonen	In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).

## Literaturverzeichnis

- BFS, GVF, 1996: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. Mikrozensus Verkehr, Bern
- BFS, GVF, 1996a: Wege der Schweizer. Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994. GVF-Bericht 2/96, Bern
- BFS, ARE, 2001: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern & Neuchâtel
- BFS, 2001: Rapport sur les pondérations et autres aspects statistiques de l'enquête sur les transport des résidents en 2000 (29.10.2001 et compléments 15.4.2002), Neuchâtel
- BFS, ARE, 2002: Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000. Hintergrundbericht zu „Mobilität in der Schweiz“, Neuchâtel
- BFS, ARE 2004: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005. Detailkonzept, Neuchâtel
- Department for Transport, National Statistics, 2005: Transport Statistics Bulletin. National Travel Survey 2004. London
- Ecoplan, 2004: Verteilung des Wohlstandes in der Schweiz, im Auftrag der Eidg. Steuerverwaltung, Bern
- Flade Antje, Hacke Ulrike, Lohmann Günter, 2002: Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein? In Internationales Verkehrswesen (54) 11/2002, S. 542-547
- Frick Roman, Wüthrich Philipp, Zbinden René, Keller Mario, 2004: Pendlermobilität in der Schweiz, Hrsg. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel
- Funk Walter, Fassmann Hendrik, 2002: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Strassenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Heft M138, Bergisch-Gladbach
- Häberli Verena, Greuter Beat, 1993: Indikatoren im Fussgängerverkehr. Forschungsauftrag 45/90 des Bundesamtes für Strassenbau, Zürich
- Häberli Verena, 1995: Serviceleistungen im Verkehr. Unentgeltliches Hinbringen und Abholen von Personen, Zürich
- Hillmann Mayer, Adams John, Whitelegg John, 1992: Keine falsche Bewegung. ILS-Schriften 69. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS (Hrsg.). Dortmund
- Hüttenmoser Marco, Degen-Zimmermann Dorothee, 1995: Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Zürich
- Jermann Jörg 2003: Geocodierung Mikrozensus 2000. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 177. Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), Zürich
- Lamprecht Markus, Stamm Hanspeter, 2004: Bewegungsverhalten in der Gesundheitsbefragung 2002. Zürich
- Limbourg Maria, Flade Antje, Schönharting Jörg, 2000: Mobilität im Kindes- und Jugendalter, Opladen
- Madre Jean-Loup, Axhausen Kay W., Gascon Marie-Odile, 2003: Immobility: A microdata analysis. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 166. Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Zürich
- Martin Brian, Martin Eva, 2003: Transport-Related Health Impacts – Costs and Benefits with a Particular Focus on Children, Magglingen
- Matthes Ulrike, Schad Helmut et al., 2003: Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel. Studentischer Arbeitsbericht Programm Mensch, Gesellschaft, Umwelt MGU 2/2003, Universität Basel
- Meyer Heidi, 1999: Sitzplätze statt Parkplätze. Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich, Zürich
- Müller & Romann 1999: Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, Bericht A2 des NFP41, Bern
- Rauh Wolfgang, Bleckmann Christian, 2004: Kinder – die Verlierer im Verkehr, Hrsg. VCÖ, Wien
- Rytz Michael, 1997: Weglängen und Reichweiten der FussgängerInnen. Diplomarbeit an der Uni Bern, Bern
- Sauter Daniel, 1998: Stellungnahme der ARF zum Mikrozensus 1994 (Verkehrsverhalten in der Schweiz) z.H. BFS, GVF, Zürich
- Sauter Daniel, Hüttenmoser Marco, 2002: Schulwegsicherheit in Leimbach. Zusatzauswertung zur Untersuchung „Tempo-30-Zonen ...und die Kinder. Kurzbericht im Auftrag der Stadtpolizei Zürich. Zürich
- Sauter Daniel, 2003: Kindergarten- und Schulwege in Sursee. Erlebnis und Sicherheit. Resultate einer Befragung von Schulkindern und deren Eltern im Rahmen des Europäischen Forschungsprojekts PROMPT, Zürich
- Schlich Robert, Simma Anja, Axhausen Kay W., 2003: Determinanten des Freizeitverkehrs – Modellierung und empirische Befunde. SVI-Forschungsprojekt 2000/445, Zürich
- Thomas Christian, Schweizer Thomas, 2003: Zugang zum öffentlichen Verkehr: Der Fussverkehr als „First und Last Mile“ in Strasse und Verkehr Nr. 10, Oktober, Zürich
- Tiefbauamt der Stadt Zürich, 2003: Kindergarten- und Schulwege in der Stadt. Informationsblatt 3/2003. Zürich

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zahl der befragten Haushalte und Zielpersonen inkl. Ausschöpfungsrate .....	27
Tabelle 2:	Aggregation der Datenfiles mit entsprechender Basis der Nennungen.....	28
Tabelle 3:	Fallzahlen nach Altersgruppen und Analyseebenen für 1994 und 2000 .....	31
Tabelle 4:	Anteil der mobilen und nicht-mobilen Personen am Stichtag nach Altersgruppen und nach Wochentag.....	33
Tabelle 5:	Gründe für die Nicht-Mobilität nach Altersgruppen .....	34
Tabelle 6:	Kennziffern zur Mobilität pro Person und Tag.....	34
Tabelle 7:	Tagesdistanz aller Personen kategorisiert.....	35
Tabelle 8:	Anteil der Wegzwecke in Prozenten aller Wege pro Tag.....	37
Tabelle 9:	Die wichtigsten Zweck-Kombinationen pro Tag von 6 bis 15 Jahre alten Kindern .....	38
Tabelle 10:	Die wichtigsten Zweck-Kombinationen pro Tag von 16 bis 20 Jahre alten Jugendlichen.....	38
Tabelle 11:	Verfügbarkeit über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs bzw. über ein Velo oder Mofa .....	41
Tabelle 12:	Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Motorrad.....	41
Tabelle 13:	Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Auto.....	42
Tabelle 14:	Anteil der Kinder und Jugendlichen aus Haushalten ohne bzw. mit Auto, nach Anzahl, Jahr 2000 .....	42
Tabelle 15:	Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort nach Kategorien und Altersgruppen .....	47
Tabelle 16:	Vergleich der Distanzen zwischen Wohn- und Ausbildungsort mit zurückgelegten Ausbildungswegen.....	48
Tabelle 17:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	51
Tabelle 18:	Anteile der Verkehrsmittel Auto/Motorrad und öV an Ausbildungswegen unter drei Kilometern .....	58
Tabelle 19:	Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg 6- bis 9-jähriger Kindern .....	67
Tabelle 20:	Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg von 10- bis 12-jährigen Kindern .....	68
Tabelle 21:	Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg von 13- bis 15-jährigen Kindern .....	69
Tabelle 22:	Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Ausbildungsweg von 16- bis 17-jährigen Jugendlichen .....	70
Tabelle 23:	Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Ausbildungsweg von 18- bis 20-jährigen Jugendlichen .....	71
Tabelle 24:	Anzahl Freizeitwege pro Tag.....	73
Tabelle 25:	Mittlere Anzahl Freizeitwege pro Tag von allen bzw. nur von Personen mit einem Freizeitweg am Stichtag... ..	73
Tabelle 26:	Mittlere Anzahl Freizeitwege aller Personen nach Wochentagen. ....	74
Tabelle 27:	Mittlere Distanzen (in km) der Freizeitwege nach Wochentag .....	76
Tabelle 28:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	82
Tabelle 29:	Anteil der mobilen und nicht-mobilen Personen am Stichtag nach Altersgruppen 1994 und 2000.....	99
Tabelle 30:	Verfügbarkeit über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs bzw. über ein Velo oder Mofa 1994 u. 2000 .....	102
Tabelle 31:	Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Motorrad 1994 und 2000 .....	103
Tabelle 32:	Führerschein-Besitz und Verfügbarkeit über ein Auto 1994 und 2000 .....	103
Tabelle 33:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl 1994 und 2000 alle Zwecke .....	105
Tabelle 34:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 .....	107
Tabelle 35:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen .....	108
Tabelle 36:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Geschlecht.....	109
Tabelle 37:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Distanzkategorien.....	110
Tabelle 38:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl Freizeitwege 1994 und 2000.....	113
Tabelle 39:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen.....	114
Tabelle 40:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Geschlecht .....	115
Tabelle 41:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Distanzkategorien.....	116
Tabelle 42:	Anzahl italienisch-sprachiger Kinder und Jugendlicher Mikrozonen 1994 und 2000 .....	127

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Datenfiles der Mikrozensen 1994 und 2000 nach Ebenen .....	27
Abbildung 2:	Tagesdistanz (km) – Mittelwert und Median – nach allen bzw. mobilen Personen und Altersgruppen .....	36
Abbildung 3:	Tägliche Unterwegszeit (Min.) – Mittelwert und Median – nach allen bzw. mobilen Personen .....	36
Abbildung 4:	Anteil der Wegzwecke in Prozenten aller Wege pro Tag.....	37
Abbildung 5:	Anzahl verschiedener Wegzwecke pro Person und Tag nach Altersgruppen (nur mobile Personen).....	38
Abbildung 6:	Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Altersgruppen (6- bis 15-jährige, alle Zwecke).....	39
Abbildung 7:	Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Altersgruppen (16-jährige und älter, alle Zwecke)..	40
Abbildung 8:	Anteile der Startzeiten von Wegen über den Tag nach Wochentagen von 16-20-jährigen Jugendlichen ....	40
Abbildung 9:	Anteil Kinder und Jugendliche aus Haushalten ohne bzw. mit Auto nach Urbanisierungsgrad.....	43
Abbildung 10:	Anteil Kinder und Jugendliche aus Haushalten ohne bzw. mit Auto nach Sprachregion .....	43
Abbildung 11:	Anteile der Verkehrsmittel inkl. Kombinationen alle Zwecke pro Tag .....	43
Abbildung 12:	Verteilung der Anzahl Ausbildungswege pro Tag nach Altersklassen .....	46
Abbildung 13:	Verteilung der Anzahl Ausbildungswege pro Woche nach Altersklassen .....	46
Abbildung 14:	Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort nach Sprachregion .....	47
Abbildung 15:	Distanz zwischen Wohn- und Ausbildungsort nach Urbanisierungsgrad .....	47
Abbildung 16:	Dauer der zurückgelegten Ausbildungswege nach Kategorien und Altersgruppen.....	49
Abbildung 17:	Dauer der zurückgelegten Ausbildungswege nach Sprachregion und Urbanitätsgrad, Mittelwert & Median	49
Abbildung 18:	Anteile der Startzeiten von Ausbildungswegen über den Tag nach Altersgruppen.....	50
Abbildung 19:	Anteile der Startzeiten von Ausbildungswegen über den Tag nach Altersgruppen.....	50
Abbildung 20:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	51
Abbildung 21:	Anteil der Wegstarts nach Tageszeiten gemessen an allen Wegen pro Tag (nur Montag bis Freitag) .....	54
Abbildung 22:	Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen .....	55
Abbildung 23:	Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad .....	56
Abbildung 24:	Verkehrsmittelwahl nach Distanz Wohn-Ausbildungsort.....	57
Abbildung 25:	Anteil der motorisierten Wege unter 3 km an allen motorisierten Ausbildungswegen.....	57
Abbildung 26:	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht .....	59
Abbildung 27:	Verkehrsmittelwahl nach Nationalität .....	60
Abbildung 28:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt.....	61
Abbildung 29:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt und nach Stadt und Land .....	61
Abbildung 30:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt .....	62
Abbildung 31:	Verkehrsmittelwahl nach Veloverfügbarkeit.....	62
Abbildung 32:	Verkehrsmittelwahl nach Haushalteinkommen (Äquivalenzeinkommen) .....	63
Abbildung 33:	Verkehrsmittelwahl nach Wetter.....	64
Abbildung 34:	Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit .....	64
Abbildung 35:	Länge der Freizeitwege nach Distanzkategorien und Altersgruppen.....	75
Abbildung 36:	Summenanteile bzw. Weganteile (von Wegen über 10 Kilometer) gemessen an allen Wegen .....	75
Abbildung 37:	Länge der Freizeitwege nach Urbanitätstyp und Altersgruppen .....	76
Abbildung 38:	Länge der Freizeitwege nach Sprachregion und Altersgruppen .....	77
Abbildung 39:	Dauer der Freizeitwege (in Minuten) nach Kategorien und Altersgruppen.....	77
Abbildung 40:	Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (6- bis 12-jährige).....	78
Abbildung 41:	Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (13- bis 15-jährige).....	78
Abbildung 42:	Anteile der Startzeiten von Freizeitwegen über den Tag nach Altersgruppen (16- bis 20-jährige).....	79
Abbildung 43:	Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten .....	80
Abbildung 44:	Anteil der Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten nach Wochentagen.....	81
Abbildung 45:	Wege zu verschiedenen Freizeitaktivitäten nach Distanzkategorien .....	81

Abbildung 46:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	82
Abbildung 47:	Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungs- und Freizeitwegen und in Bezug auf alle Zwecke .....	83
Abbildung 48:	Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen.....	84
Abbildung 49:	Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad.....	85
Abbildung 50:	Verkehrsmittelwahl nach Distanzen .....	86
Abbildung 51:	Anteile der Verkehrsmittel Auto/Motorrad und öV an Freizeitwegen unter drei Kilometern .....	86
Abbildung 52:	Anteil der motorisierten Wege unter 3 km an allen motorisierten Freizeitwegen .....	86
Abbildung 53:	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht .....	87
Abbildung 54:	Verkehrsmittelwahl nach Nationalität.....	88
Abbildung 55:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt .....	89
Abbildung 56:	Anteile der bewegungsaktiv, umweltfreundlich bzw. motorisiert zurückgelegten Freizeitwege von 6- bis 15-jährigen Kindern nach Anzahl Autos im Haushalt .....	90
Abbildung 57:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt und nach Stadt und Land (6- bis 12-jährige).....	90
Abbildung 58:	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt.....	91
Abbildung 59:	Verkehrsmittelwahl nach Äquivalenzeinkommen .....	92
Abbildung 60:	Verkehrsmittelwahl nach Wochentagen.....	93
Abbildung 61:	Verkehrsmittelwahl nach Wetter .....	94
Abbildung 62:	Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit.....	95
Abbildung 63:	Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten .....	96
Abbildung 64:	Anzahl Wege pro Person und Tag 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) .....	100
Abbildung 65:	Mittlere Anzahl Ausbildungs- und Freizeitwege pro Tag 1994 und 2000.....	100
Abbildung 66:	Zurückgelegte Distanzen (Kilometer) pro Tag 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) .....	101
Abbildung 67:	Tägliche Unterwegszeit (Minuten) 1994 und 2000 (Mittelwert und Median aller Personen) .....	101
Abbildung 68:	Anteile der Personen, die über ein Mofa verfügen nach Altersgruppen 1994 und 2000.....	102
Abbildung 69:	Anteile der Personen aus Haushalten ohne bzw. einem oder mehreren Autos.....	104
Abbildung 70:	Verkehrsmittelwahl alle Zwecke zwischen 1994 und 2000 nach Alter .....	105
Abbildung 71:	Vergleich der Distanzen Wohn- Ausbildungsort 1994 und 2000 (kategorisiert).....	106
Abbildung 72:	Vergleich der Dauer von Ausbildungswegen 1994 und 2000.....	106
Abbildung 73:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Alter .....	107
Abbildung 74:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen .....	108
Abbildung 75:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen .....	108
Abbildung 76:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Geschlecht.....	109
Abbildung 77:	Anteil des Velos auf Ausbildungswegen nach Geschlecht und Alter 1994 und 2000 .....	109
Abbildung 78:	Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen 1994 und 2000 nach Distanzen.....	110
Abbildung 79:	Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs an allen Ausbildungs-Wegen unter drei Kilometer sowie an allen Wegen mit motorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel-Wegen 1994 und 2000 .....	110
Abbildung 80:	Veränderung der Veloetappen sowie aller Etappen auf Ausbildungswegen zw. 1994 und 2000 in % .....	111
Abbildung 81:	Vergleich der Distanzen auf Freizeitwegen 1994 und 2000 .....	112
Abbildung 82:	Vergleich der Dauer von Freizeitwegen 1994 und 2000 .....	112
Abbildung 83:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Alter.....	113
Abbildung 84:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Sprachregionen .....	114
Abbildung 85:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Geschlecht .....	115
Abbildung 86:	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen 1994 und 2000 nach Distanzen .....	116
Abbildung 87:	Anteile des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs an allen Freizeit-Wegen unter drei Kilometer sowie an allen Wegen mit motorisierten bzw. öffentlichen Verkehrsmittel-Wegen 1994 und 2000 .....	116
Abbildung 88:	Veränderung der Veloetappen sowie aller Etappen auf Freizeitwegen zwischen 1994 und 2000 in %.....	117

## Zusatztabellen

### Allgemeine Anmerkungen zu den Tabellen

Alle Werte sind in den folgenden Tabellen gewichtet wiedergegeben. Wo nichts anderes vermerkt ist, wurde das Personengewicht verwendet. Die Gewichtung ist nötig, um die aus der Zufallsstichprobe gewonnenen Daten auf die gesamte Bevölkerung hochrechnen und damit verallgemeinerbare Aussagen machen zu können (vgl. dazu BFS 2001). Die Zahl der Fälle wird jeweils ungewichtet wiedergegeben. Dies bedeutet, dass die Prozentwerte der einzelnen Kategorien/Zellen nicht aufgrund der Gesamtzahl der Fälle (N) in Fallzahlen rückgerechnet werden können.

Bei den Mittelwerttabellen ist jeweils auch das Vertrauensintervall angegeben. Es wurde die gleiche Berechnungsweise wie bei den Auswertungen zum Mikrozensus Verkehrsverhalten angewendet. Das heisst, die Vertrauensintervalle überdecken den wahren Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit (siehe dazu ebenfalls BFS 2001). Bei den kategorialen Tabellen wurde zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit auf die Berechnung des Vertrauensintervalls verzichtet.

### Zusatztabellen Tagesmobilität

Tabelle A-1:

Anteil <u>nicht</u> -mobile Personen nach Alter, Jahr 2000								
<i>Basis=29'407 Zielpersonen</i>								
	6-9 N=1'322	10-12 N=1'038	13-15 N=1'024	16-17 N=716	18-20 N=930	21-64 N=18'664	65 + N=5'713	Durchschnitt
<b>Geschlecht</b>								
Männlich (N=13'629)	9.1%	7.2%	6.2%	7.0%	6.9%	6.2%	15.8%	<b>7.8%</b>
Weiblich (N=15'778)	8.6%	8.4%	7.0%	4.8%	7.7%	9.4%	24.9%	<b>11.9%</b>
<b>Wochentag</b>								
Montag – Freitag (N=20'815)	6.9%	5.0%	5.5%	4.0%	4.9%	6.1%	19.6%	<b>8.2%</b>
Samstag (N=3'926)	13.7%	15.3%	6.6%	2.4%	5.5%	7.4%	20.3%	<b>9.7%</b>
Sonntag (N=4'666)	14.6%	14.0%	13.2%	20.2%	21.3%	16.6%	31.1%	<b>18.8%</b>
<b>Landesteil</b>								
Deutschschweiz (N=18'079)	7.9%	6.8%	6.0%	6.0%	7.2%	7.4%	19.7%	<b>9.3%</b>
Romandie (N=10'291)	10.3%	11.1%	8.3%	6.3%	5.8%	7.9%	23.8%	<b>10.4%</b>
Tessin (N=1'037)	15.9%	7.0%	6.3%	---	18.0%	12.8%	31.0%	<b>15.8%</b>
<b>Urbanisierungsgrad</b>								
Stadt (N=11'900)	10.0%	6.9%	4.8%	5.0%	6.4%	7.6%	20.7%	<b>9.9%</b>
Agglomeration (N=9'022)	10.1%	8.3%	7.5%	5.8%	8.9%	8.0%	20.1%	<b>9.9%</b>
Land (N=8'485)	7.0%	8.3%	7.3%	6.7%	6.8%	7.8%	23.2%	9.9%
<b>Nationalität</b>								
SchweizerInnen (N=25'324)	7.8%	8.0%	5.9%	5.8%	8.4%	7.3%	20.9%	<b>9.8%</b>
AusländerInnen (N=4'074)	12.7%	7.3%	9.5%	6.1%	2.3%	9.8%	24.2%	<b>10.3%</b>
<b>Haushalteinkommen</b>								
Tief (N=5'605)	9.4%	8.3%	7.7%	3.8%	10.3%	10.9%	26.8%	<b>14.1%</b>
Mittel (N=13'247)	8.8%	6.7%	4.6%	6.3%	10.6%	6.8%	18.0%	<b>8.8%</b>
Hoch (N=4'583)	7.8%	6.0%	3.9%	5.9%	1.7%	6.2%	13.5%	<b>6.6%</b>
<b>Autos im Haushalt</b>								
Kein Auto (N=5'275)	9.8%	12.3%	1.4%	3.3%	5.8%	8.7%	24.9%	<b>15.5%</b>
1 Auto (N=14'742)	8.1%	7.3%	8.0%	6.6%	10.1%	8.0%	18.7%	<b>9.7%</b>
2 Autos (N=7'644)	9.7%	7.8%	6.0%	6.8%	5.6%	6.9%	18.9%	<b>7.6%</b>
3 Autos (N=1'740)	12.3%	9.3%	2.5%	1.4%	6.3%	8.9%	17.4%	<b>8.6%</b>
<b>Jahreszeit</b>								
Frühling (N=6'640)	5.2%	4.9%	6.6%	6.9%	6.4%	6.9%	23.7%	<b>9.3%</b>
Sommer (N=6'714)	9.9%	11.2%	6.0%	7.4%	8.4%	8.2%	19.7%	<b>10.3%</b>
Herbst (N=8'43)	6.9%	8.0%	4.0%	3.7%	7.9%	7.1%	20.9%	<b>9.2%</b>
Winter (N=8'010)	13.5%	6.6%	9.5%	5.9%	7.3%	9.0%	20.9%	<b>10.8%</b>
<b>Wetter</b>								
Sonnig / leicht bewölkt (N=16'704)	7.5%	6.7%	6.5%	5.4%	7.3%	7.1%	19.8%	<b>9.1%</b>
(Stark) bewölkt / veränderlich (N=5'591)	6.8%	6.9%	5.0%	5.9%	5.3%	7.2%	22.8%	<b>9.7%</b>
Regen / Schnee / Nebel (N=6'696)	13.3%	8.6%	7.9%	6.8%	8.3%	9.3%	22.8%	<b>11.4%</b>

Tabelle A-2:

Mittlere Anzahl Wege pro Tag, Tagesdistanz und Unterwegszeit: alle Personen bzw. nur mobile Personen							
							Basis = Personen
Alle Personen				Mobile Personen			
		Wege pro Tag	Tagesdistanz	Unterwegszeit pro Tag	Wege pro Tag	Tagesdistanz	Unterwegszeit pro Tag
6-9 Jahre	N	1'322	1'322	1'322	1'187	1'186	1'187
	Gruppiertes Median	3.6	5.4	50.0	3.8	6.4	55.0
	Mittelwert	3.5	17.6	74.7	3.9	19.6	82.7
	Standardabweichung	2.0	34.5	91.1	1.7	35.8	92.4
	Vertrauensintervall +/-	0.10	1.77	4.69	0.09	1.94	5.01
10-12 Jahre	N	1'038	1'038	1'038	934	934	934
	Gruppiertes Median	3.6	6.0	50.0	3.8	7.1	56.8
	Mittelwert	3.5	19.8	72.8	3.9	21.8	80.3
	Standardabweichung	2.1	40.4	86.9	1.8	41.8	87.9
	Vertrauensintervall +/-	0.12	2.34	5.04	0.11	2.56	5.38
13-15 Jahre	N	1'024	1'024	1'024	946	946	946
	Gruppiertes Median	4.0	10.1	59.3	4.2	12.0	61.0
	Mittelwert	4.0	24.5	79.0	4.3	26.4	85.3
	Standardabweichung	2.1	45.7	83.6	1.9	46.9	83.7
	Vertrauensintervall +/-	0.13	2.67	4.89	0.12	2.85	5.09
16-17 Jahre	N	716	716	716	668	668	668
	Gruppiertes Median	4.0	20.9	79.0	4.2	23.2	83.0
	Mittelwert	4.1	37.0	95.2	4.4	39.5	101.5
	Standardabweichung	2.3	48.4	88.7	2.1	49.0	88.0
	Vertrauensintervall +/-	0.16	3.38	6.19	0.15	3.55	6.36
18-20 Jahre	N	930	930	930	857	857	857
	Gruppiertes Median	3.8	25.8	75.6	4.1	30.1	83.0
	Mittelwert	3.9	46.7	95.7	4.3	50.9	104.3
	Standardabweichung	2.4	75.1	87.5	2.2	77.1	86.3
	Vertrauensintervall +/-	0.15	4.60	5.37	0.14	4.92	5.51
21-64 Jahre	N	18'664	18'664	18'664	17'000	16'998	17'000
	Gruppiertes Median	3.6	20.2	65.0	3.9	24.2	71.0
	Mittelwert	3.8	43.6	89.4	4.1	47.8	97.9
	Standardabweichung	2.4	69.9	95.4	2.1	71.8	95.5
	Vertrauensintervall +/-	0.03	0.96	1.31	0.03	1.03	1.37
65 und älter	N	5'713	5'713	5'713	4'416	4'415	4'416
	Gruppiertes Median	2.3	5.6	40.0	2.9	9.9	60.0
	Mittelwert	2.6	21.7	67.0	3.3	27.9	86.1
	Standardabweichung	2.1	51.8	84.5	1.8	57.2	86.8
	Vertrauensintervall +/-	0.05	1.28	2.09	0.05	1.61	2.44
Insgesamt	N	29'407	29'407	29'407	26'008	26'004	26'008
	Gruppiertes Median	3.4	15.2	60.0	3.7	19.9	70.0
	Mittelwert	3.6	37.1	84.5	4.0	41.6	94.7
	Standardabweichung	2.3	64.7	92.7	2.1	67.2	93.1
	Vertrauensintervall +/-	0.03	0.71	1.01	0.02	0.78	1.08

Tabelle A-3:

Verkehrsmittelwahl alle Zwecke inkl. Kombinationen									
									Basis = alle Wege
	N	zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt
6-9 Jahre	4'493	54.0%	5.5%	26.1%	5.4%	0.6%	4.1%	4.2%	100.0%
10-12 Jahre	3'659	47.0%	16.1%	20.5%	7.3%	0.7%	2.8%	5.6%	100.0%
13-15 Jahre	3'947	31.1%	23.8%	16.8%	16.9%	3.4%	3.0%	5.0%	100.0%
16-17 Jahre	2'868	23.9%	15.0%	24.8%	21.5%	4.0%	5.1%	5.7%	100.0%
18-20 Jahre	3'664	20.3%	8.2%	40.1%	16.8%	1.4%	8.2%	5.0%	100.0%
21-64 Jahre	69'859	22.4%	5.5%	50.9%	7.0%	0.6%	10.5%	3.1%	100.0%
65 u. mehr Jahre	14'377	40.3%	4.1%	33.3%	11.1%	0.2%	8.0%	3.0%	100.0%
Gesamt	102'867	27.2%	6.9%	43.8%	8.7%	0.8%	9.0%	3.5%	100.0%

## Zusatztabellen Ausbildungswege

Tabelle A-4:

<b>Distanz Wohn-Ausbildungsort nach Sprachregion kategorisiert</b>							
<i>Basis = Alle Kinder und Jugendlichen in Ausbildung (mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)</i>							
		bis 1 km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10 km	Gesamt	N
6-9 Jahre	Deutschschweiz	79.8%	15.5%	3.6%	1.1%	100.0%	700
	Romandie	74.5%	13.8%	10.0%	1.7%	100.0%	484
	Tessin	77.0%	11.5%	8.2%	3.3%	100.0%	40
	Gesamt	78.2%	14.9%	5.5%	1.4%	100.0%	1224
10-12 Jahre	Deutschschweiz	72.8%	20.1%	5.6%	1.5%	100.0%	601
	Romandie	64.6%	15.2%	17.1%	3.0%	100.0%	373
	Tessin	75.0%	5.4%	16.1%	3.6%	100.0%	36
	Gesamt	70.9%	18.1%	9.0%	2.0%	100.0%	1010
13-15 Jahre	Deutschschweiz	45.7%	25.2%	23.5%	5.6%	100.0%	612
	Romandie	38.3%	23.4%	27.3%	10.9%	100.0%	346
	Tessin	53.1%	18.4%	22.4%	6.1%	100.0%	34
	Gesamt	44.3%	24.5%	24.4%	6.9%	100.0%	992
16-17 Jahre	Deutschschweiz	15.7%	17.0%	31.3%	36.0%	100.0%	413
	Romandie	17.6%	25.4%	27.5%	29.6%	100.0%	196
	Tessin	10.3%	13.8%	20.7%	55.2%	100.0%	21
	Gesamt	15.9%	18.5%	30.1%	35.5%	100.0%	630
18-20 Jahre	Deutschschweiz	6.5%	11.1%	32.9%	49.4%	100.0%	363
	Romandie	20.5%	13.7%	27.9%	37.9%	100.0%	232
	Tessin	16.7%	5.6%	11.1%	66.7%	100.0%	17
	Gesamt	10.6%	11.6%	30.7%	47.1%	100.0%	612
Gesamt	Deutschschweiz	49.1%	18.1%	17.4%	15.4%	100.0%	2689
	Romandie	48.7%	17.4%	20.3%	13.6%	100.0%	1631
	Tessin	53.7%	10.8%	15.2%	20.3%	100.0%	148
	Gesamt	49.2%	17.6%	18.0%	15.2%	100.0%	4468

Tabelle A-5:

<b>Distanz Wohn-Ausbildungsort nach Sprachregion: Mittelwerte und Mediane</b>					
<i>Basis = Alle Kinder und Jugendlichen in Ausbildung (mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)</i>					
		Deutschschweiz	Romandie	Tessin	Insgesamt
6-9 Jahre	N	700	484	40	1224
	Mittelwert (km)	1.21	1.63	1.30	1.33
	Gruppiertes Median (km)	0.66	0.74	0.51	0.66
	Standardabweichung	2.6	2.8	2.1	2.7
	Vertrauensintervall +/-	0.19	0.24	0.62	0.14
10-12 Jahre	N	599	373	36	1008
	Mittelwert (km)	1.38	2.36	1.91	1.65
	Gruppiertes Median (km)	0.81	0.96	0.70	0.89
	Standardabweichung	2.7	6.7	3.2	4.1
	Vertrauensintervall +/-	0.20	0.65	1.01	0.24
13-15 Jahre	N	612	346	34	992
	Mittelwert (km)	3.48	5.12	4.67	3.92
	Gruppiertes Median (km)	1.55	2.07	1.08	1.72
	Standardabweichung	6.8	8.0	10.1	7.3
	Vertrauensintervall +/-	0.51	0.80	3.23	0.43
16-17 Jahre	N	413	196	21	630
	Mittelwert (km)	15.81	11.09	34.43	15.60
	Gruppiertes Median (km)	6.38	4.71	16.28	6.05
	Standardabweichung	27.8	16.8	52.7	27.7
	Vertrauensintervall +/-	2.55	2.24	21.52	2.06
18-20 Jahre	N	362	232	17	611
	Mittelwert (km)	17.19	16.28	37.58	17.82
	Gruppiertes Median (km)	10.72	6.81	21.61	10.09
	Standardabweichung	20.9	30.7	62.9	27.1
	Vertrauensintervall +/-	2.06	3.77	28.53	2.05
Insgesamt	N	2686	1631	148	4465
	Mittelwert (km)	6.60	6.22	11.82	6.75
	Gruppiertes Median (km)	1.28	1.46	1.15	1.40
	Standardabweichung	15.8	16.0	34.4	17.2
	Vertrauensintervall +/-	0.57	0.74	5.29	0.48

Tabelle A-6:

<b>Distanz Wohn-Ausbildungsort nach Urbanisierungsgrad kategorisiert</b>							
<i>Basis = Alle Kinder und Jugendlichen in Ausbildung (mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)</i>							
		bis 1 km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10 km	Gesamt	N
6-9 Jahre	Stadt	80.2%	14.9%	4.6%	0.2%	100.0%	372
	Agglomeration	78.2%	13.4%	5.6%	2.7%	100.0%	392
	Land	76.4%	16.1%	6.1%	1.4%	100.0%	460
	Gesamt	78.1%	14.9%	5.5%	1.4%	100.0%	1224
10-12 Jahre	Stadt	78.2%	17.0%	3.1%	1.7%	100.0%	328
	Agglomeration	68.8%	19.5%	9.4%	2.3%	100.0%	323
	Land	66.2%	18.1%	13.8%	1.9%	100.0%	359
	Gesamt	70.9%	18.1%	9.0%	2.0%	100.0%	1010
13-15 Jahre	Stadt	51.7%	31.0%	12.7%	4.6%	100.0%	301
	Agglomeration	43.3%	21.8%	27.5%	7.4%	100.0%	343
	Land	39.1%	21.8%	30.9%	8.2%	100.0%	348
	Gesamt	44.2%	24.5%	24.3%	6.9%	100.0%	992
16-17 Jahre	Stadt	22.1%	24.6%	29.1%	24.2%	100.0%	210
	Agglomeration	11.9%	18.6%	38.1%	31.4%	100.0%	203
	Land	13.2%	12.8%	24.5%	49.4%	100.0%	217
	Gesamt	15.9%	18.5%	30.0%	35.6%	100.0%	630
18-20 Jahre	Stadt	18.3%	20.7%	33.4%	27.6%	100.0%	209
	Agglomeration	7.3%	6.2%	39.6%	46.9%	100.0%	215
	Land	5.5%	7.6%	18.9%	68.0%	100.0%	188
	Gesamt	10.5%	11.7%	30.7%	47.1%	100.0%	612
Gesamt	Stadt	54.2%	21.1%	14.8%	9.9%	100.0%	1420
	Agglomeration	46.8%	15.9%	21.8%	15.5%	100.0%	1476
	Land	46.6%	16.1%	17.7%	19.6%	100.0%	1572
	Gesamt	49.1%	17.6%	18.0%	15.2%	100.0%	4468

Tabelle A-7:

<b>Distanz Wohn-Ausbildungsort nach Urbanisierungsgrad: Mittelwerte und Mediane</b>					
<i>Basis = Alle Kinder und Jugendlichen in Ausbildung (mit und ohne Ausbildungsweg am Stichtag)</i>					
		Stadt	Agglomeration	Land	Insgesamt
6-9 Jahre	N	372	392	460	1224
	Mittelwert (km)	1.05	1.50	1.41	1.33
	Gruppiertes Median (km)	0.58	0.81	0.62	0.66
	Standardabweichung	1.5	3.0	3.1	2.7
	Vertrauensintervall +/-	0.15	0.28	0.27	0.14
10-12 Jahre	N	327	322	359	1008
	Mittelwert (km)	1.37	1.78	1.79	1.65
	Gruppiertes Median (km)	0.62	0.94	0.91	0.89
	Standardabweichung	5.6	3.5	2.6	4.1
	Vertrauensintervall +/-	0.58	0.37	0.26	0.24
13-15 Jahre	N	301	343	348	992
	Mittelwert (km)	3.10	3.80	4.69	3.92
	Gruppiertes Median (km)	1.08	1.77	1.98	1.72
	Standardabweichung	6.6	5.3	9.1	7.3
	Vertrauensintervall +/-	0.71	0.53	0.91	0.43
16-17 Jahre	N	210	203	217	630
	Mittelwert (km)	11.23	13.79	21.09	15.60
	Gruppiertes Median (km)	3.97	6.09	10.65	6.05
	Standardabweichung	21.7	27.2	31.8	27.7
	Vertrauensintervall +/-	2.80	3.57	4.04	2.06
18-20 Jahre	N	209	214	188	611
	Mittelwert (km)	11.77	19.55	22.47	17.82
	Gruppiertes Median (km)	5.06	10.24	18.63	10.09
	Standardabweichung	18.4	32.6	27.5	27.1
	Vertrauensintervall +/-	2.38	4.17	3.76	2.05
Insgesamt	N	1419	1474	1572	4465
	Mittelwert (km)	4.99	6.96	8.10	6.75
	Gruppiertes Median (km)	1.05	1.52	1.51	1.40
	Standardabweichung	13.0	18.7	18.8	17.2
	Vertrauensintervall +/-	0.65	0.91	0.89	0.48

Tabelle A-8:

<b>Dauer von Ausbildungswegen kategorisiert</b>						
<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>						
	bis 10 Min.	11 bis 20 Min.	21 bis 30 Min.	mehr als 31 Min.	Gesamt	N
6-9 Jahre	64.2%	23.9%	8.6%	3.4%	100.0%	1993
10-12 Jahre	64.4%	26.7%	6.0%	2.9%	100.0%	1671
13-15 Jahre	49.0%	35.7%	9.3%	5.9%	100.0%	1749
16-17 Jahre	39.0%	25.1%	13.4%	22.6%	100.0%	764
18-20 Jahre	34.5%	22.2%	18.4%	24.9%	100.0%	560
Gesamt	54.5%	27.5%	9.7%	8.3%	100.0%	6737
<b>Dauer von Ausbildungswegen: Mittelwerte und Mediane</b>						
<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>						
	Median (gr.) (Min.)	Mittelwert (Min.)	Standardabweich.	Vertrauensintervall +/-	N	
6-9 Jahre	10.0	12.3	12.1	0.51	1'988	
10-12 Jahre	10.0	12.1	12.9	0.59	1'668	
13-15 Jahre	11.0	14.4	11.9	0.53	1'748	
16-17 Jahre	15.0	21.6	19.7	1.33	764	
18-20 Jahre	18.9	23.2	20.3	1.60	557	
Insgesamt	10.0	15.0	14.9	0.34	6'725	
<sup>1</sup> Wege von mehr als 3 Stunden ausgeschlossen						

Tabelle A-9:

<b>Dauer von Ausbildungswegen nach Sprachregion: Mittelwerte und Mediane<sup>1</sup></b>						
<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>						
		Deutschschweiz	Romandie	Tessin	Insgesamt	
6-9 Jahre	N	1'108	804	76	1'988	
	Mittelwert (Min.)	13.2	10.9	8.3	12.3	
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	10.0	10.0	
	Standardabweichung	12.1	12.8	5.3	12.1	
	Vertrauensintervall +/-	0.68	0.84	1.13	0.51	
10-12 Jahre	N	1'058	553	57	1'668	
	Mittelwert (Min.)	11.7	12.7	14.4	12.1	
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	9.3	10.0	
	Standardabweichung	12.3	10.0	26.3	12.9	
	Vertrauensintervall +/-	0.70	0.80	6.50	0.59	
13-15 Jahre	N	1'065	619	64	1'748	
	Mittelwert (Min.)	13.8	16.5	12.1	14.4	
	Gruppiertes Median (Min.)	10.1	14.0	11.9	11.0	
	Standardabweichung	12.1	11.6	7.1	11.9	
	Vertrauensintervall +/-	0.69	0.87	1.65	0.53	
16-17 Jahre	N	461	279	24	764	
	Mittelwert (Min.)	21.7	20.1	29.7	21.6	
	Gruppiertes Median (Min.)	15.0	15.0	20.8	15.0	
	Standardabweichung	20.8	15.3	21.3	19.7	
	Vertrauensintervall +/-	1.81	1.71	8.13	1.33	
18-20 Jahre	N	312	233	12	557	
	Mittelwert (Min.)	21.7	25.1	34.8	23.2	
	Gruppiertes Median (Min.)	19.7	15.0	41.2	18.9	
	Standardabweichung	17.8	24.7	18.0	20.3	
	Vertrauensintervall +/-	1.88	3.03	9.70	1.60	
Insgesamt	N	4'004	2'488	233	6'725	
	Mittelwert (Min.)	14.8	15.4	14.6	15.0	
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	10.0	10.0	
	Standardabweichung	14.6	15.1	17.7	14.9	
	Vertrauensintervall +/-	0.43	0.57	2.17	0.34	
<sup>1</sup> Wege von mehr als 3 Stunden ausgeschlossen						

Tabelle A-10:

<b>Dauer von Ausbildungswegen nach Urbanisierungsgrad: Mittelwerte und Mediane<sup>1</sup></b>					
		<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>			
		Stadt	Agglomeration	Land	Insgesamt
6-9 Jahre	<i>N</i>	576	614	798	1'988
	Mittelwert (Min.)	12.0	11.8	12.9	12.3
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	10.0	10.0
	Standardabweichung	11.6	11.1	13.1	12.1
	Vertrauensintervall +/-	0.91	0.84	0.87	0.51
10-12 Jahre	<i>N</i>	518	506	644	1'668
	Mittelwert (Min.)	12.9	11.3	12.0	12.1
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	10.0	10.0
	Standardabweichung	17.0	10.6	10.8	12.9
	Vertrauensintervall +/-	1.40	0.88	0.79	0.59
13-15 Jahre	<i>N</i>	518	570	660	1'748
	Mittelwert (Min.)	12.8	14.0	16.0	14.4
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	12.0	14.0	11.0
	Standardabweichung	10.0	9.3	14.6	11.9
	Vertrauensintervall +/-	0.82	0.73	1.06	0.53
16-17 Jahre	<i>N</i>	246	240	278	764
	Mittelwert (Min.)	17.8	24.3	23.2	21.6
	Gruppiertes Median (Min.)	15.0	19.0	15.0	15.0
	Standardabweichung	14.1	22.3	21.5	19.7
	Vertrauensintervall +/-	1.68	2.70	2.42	1.33
18-20 Jahre	<i>N</i>	208	185	164	557
	Mittelwert (Min.)	18.0	26.5	26.4	23.2
	Gruppiertes Median (Min.)	15.0	21.6	20.0	18.9
	Standardabweichung	14.1	23.9	21.6	20.3
	Vertrauensintervall +/-	1.83	3.29	3.15	1.60
Insgesamt	<i>N</i>	2'066	2'115	2'544	6'725
	Mittelwert (Min.)	13.9	15.1	15.7	15.0
	Gruppiertes Median (Min.)	10.0	10.0	10.0	10.0
	Standardabweichung	13.5	15.0	15.7	14.9
	Vertrauensintervall +/-	0.56	0.61	0.58	0.34

<sup>1</sup> Wege von mehr als 3 Stunden ausgeschlossen

Tabelle A-11:

Verkehrsmittelwahl nach Sprachregion		Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	D-schweiz	83.4%	3.4%	3.6%	4.1%	1.4%	1.1%	3.0%	100.0%	1'113
	Romandie	62.7%	4.3%	17.2%	10.5%	0.0%	0.5%	4.7%	100.0%	804
	Tessin	63.3%	2.5%	19.2%	8.3%	0.0%	0.0%	6.7%	100.0%	76
	Gesamt	76.8%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.9%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	D-schweiz	63.1%	23.1%	2.9%	5.1%	1.3%	1.1%	3.4%	100.0%	1'061
	Romandie	50.5%	7.5%	10.7%	20.9%	0.0%	0.0%	10.4%	100.0%	553
	Tessin	86.4%	0.0%	4.5%	4.5%	0.0%	0.0%	4.5%	100.0%	57
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	D-schweiz	28.1%	35.9%	5.1%	17.8%	8.9%	1.7%	2.5%	100.0%	1'066
	Romandie	35.5%	6.4%	11.1%	40.4%	0.2%	0.4%	6.0%	100.0%	619
	Tessin	45.5%	15.8%	0.0%	38.6%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	64
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.3%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	D-schweiz	18.9%	25.2%	9.2%	26.3%	9.7%	3.9%	6.7%	100.0%	461
	Romandie	18.3%	7.2%	11.5%	46.6%	1.9%	1.9%	12.5%	100.0%	279
	Tessin	16.1%	0.0%	9.7%	51.6%	0.0%	0.0%	22.6%	100.0%	24
	Gesamt	18.7%	20.0%	9.8%	32.0%	7.5%	3.3%	8.7%	100.0%	764
18-20 Jahre	D-schweiz	18.6%	14.0%	21.8%	32.6%	2.8%	5.5%	4.7%	100.0%	314
	Romandie	22.0%	8.9%	21.2%	35.6%	3.8%	0.8%	7.6%	100.0%	234
	Tessin	20.0%	0.0%	20.0%	44.0%	0.0%	0.0%	16.0%	100.0%	12
	Gesamt	19.6%	12.0%	21.5%	33.8%	3.0%	3.9%	6.0%	100.0%	560
Gesamt	D-schweiz	50.6%	20.0%	6.3%	13.2%	4.4%	2.0%	3.6%	100.0%	4'015
	Romandie	43.5%	6.4%	14.3%	27.1%	0.7%	0.6%	7.4%	100.0%	2'489
	Tessin	57.0%	5.2%	9.6%	21.9%	0.0%	0.0%	6.3%	100.0%	233
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.4%	17.1%	3.3%	1.6%	4.6%	100.0%	6'737

Tabelle A-12:

Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad		Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Stadt	81.0%	1.3%	5.6%	7.1%	0.6%	0.7%	3.8%	100.0%	576
	Agglom.	72.3%	2.7%	13.8%	4.5%	0.0%	1.8%	4.8%	100.0%	615
	Land	77.0%	6.1%	6.0%	6.2%	1.9%	0.2%	2.7%	100.0%	802
	Gesamt	76.8%	3.6%	8.2%	6.0%	0.9%	0.8%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	Stadt	65.7%	13.1%	4.1%	8.6%	0.4%	0.4%	7.8%	100.0%	519
	Agglom.	61.9%	19.1%	5.3%	5.9%	0.0%	1.6%	6.3%	100.0%	507
	Land	58.5%	22.6%	4.5%	10.0%	2.0%	0.7%	1.8%	100.0%	645
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	Stadt	44.5%	19.3%	5.6%	21.3%	3.5%	3.5%	2.3%	100.0%	518
	Agglom.	26.5%	28.0%	4.0%	29.0%	7.6%	0.2%	4.8%	100.0%	570
	Land	24.0%	33.7%	8.7%	23.1%	7.5%	0.4%	2.6%	100.0%	661
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.4%	6.3%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	Stadt	17.2%	28.2%	5.2%	37.7%	8.1%	1.0%	2.6%	100.0%	246
	Agglom.	16.2%	19.2%	7.9%	42.8%	3.1%	0.9%	10.0%	100.0%	240
	Land	21.3%	12.9%	15.2%	19.9%	9.9%	7.3%	13.5%	100.0%	278
	Gesamt	18.5%	19.9%	9.8%	32.1%	7.5%	3.4%	8.8%	100.0%	764
18-20 Jahre	Stadt	21.1%	12.5%	26.4%	33.0%	0.7%	2.6%	3.6%	100.0%	209
	Agglom.	17.8%	14.0%	15.3%	36.9%	4.2%	3.0%	8.9%	100.0%	186
	Land	19.3%	9.6%	21.7%	32.1%	4.4%	6.4%	6.4%	100.0%	165
	Gesamt	19.5%	12.1%	21.6%	33.9%	2.9%	3.9%	6.1%	100.0%	560
Gesamt	Stadt	53.3%	13.0%	7.8%	17.9%	2.2%	1.6%	4.2%	100.0%	2'068
	Agglom.	46.1%	16.2%	8.7%	18.7%	2.8%	1.3%	6.1%	100.0%	2'118
	Land	48.0%	18.1%	8.7%	15.1%	4.4%	1.7%	4.0%	100.0%	2'551
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.4%	17.1%	3.3%	1.6%	4.7%	100.0%	6'737

Tabelle A-13:

Verkehrsmittelwahl nach Distanz Wohn- Ausbildungsort										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	bis 1km	86.8%	3.2%	5.9%	1.1%	0.5%	0.6%	1.9%	100.0%	1'550
	1.1 - 3 km	51.0%	5.3%	14.3%	17.6%	3.4%	2.2%	6.2%	100.0%	320
	3.1 - 10 km	17.0%	6.4%	17.0%	39.4%	0.0%	0.0%	20.2%	100.0%	99
	über 10 km	0.0%	0.0%	36.0%	40.0%	0.0%	0.0%	24.0%	100.0%	18
	Gesamt	77.2%	3.6%	8.1%	5.7%	0.9%	0.8%	3.6%	100.0%	1'987
10-12 Jahre	bis 1km	78.4%	12.3%	2.8%	2.5%	0.5%	0.5%	2.8%	100.0%	1'173
	1.1 - 3 km	21.6%	43.5%	8.9%	15.9%	0.6%	2.5%	7.0%	100.0%	315
	3.1 - 10 km	6.8%	24.3%	9.5%	36.5%	5.4%	0.0%	17.6%	100.0%	149
	über 10 km	0.0%	0.0%	20.0%	66.7%	0.0%	0.0%	13.3%	100.0%	30
	Gesamt	61.7%	18.7%	4.6%	8.2%	1.0%	0.8%	4.9%	100.0%	1'667
13-15 Jahre	bis 1km	53.1%	29.4%	3.6%	6.7%	5.3%	0.1%	1.9%	100.0%	802
	1.1 - 3 km	14.9%	34.3%	4.0%	28.4%	11.1%	4.7%	2.6%	100.0%	413
	3.1 - 10 km	8.6%	24.5%	12.3%	45.2%	4.8%	0.8%	3.8%	100.0%	428
	über 10 km	5.2%	0.0%	10.4%	64.6%	3.1%	0.0%	16.7%	100.0%	93
	Gesamt	30.9%	27.7%	6.2%	24.2%	6.3%	1.3%	3.3%	100.0%	1'736
16-17 Jahre	bis 1km	35.0%	45.2%	6.8%	9.6%	2.3%	0.0%	1.1%	100.0%	162
	1.1 - 3 km	10.0%	15.8%	5.0%	46.2%	4.1%	10.0%	9.0%	100.0%	189
	3.1 - 10 km	11.0%	23.1%	20.0%	36.1%	4.3%	1.2%	4.3%	100.0%	208
	über 10 km	22.9%	0.5%	5.0%	31.7%	18.3%	1.8%	19.7%	100.0%	198
	Gesamt	18.6%	20.1%	9.8%	32.1%	7.3%	3.3%	8.7%	100.0%	757
18-20 Jahre	bis 1km	55.6%	31.0%	6.3%	4.0%	0.0%	2.4%	0.8%	100.0%	83
	1.1 - 3 km	7.1%	23.9%	37.2%	23.9%	1.8%	0.0%	6.2%	100.0%	84
	3.1 - 10 km	13.1%	8.2%	28.4%	37.9%	3.5%	3.9%	5.0%	100.0%	217
	über 10 km	13.7%	2.0%	15.7%	46.8%	4.8%	6.9%	10.1%	100.0%	165
	Gesamt	19.4%	12.2%	22.0%	33.2%	3.1%	4.0%	6.1%	100.0%	549
Gesamt	bis 1km	74.1%	14.0%	4.5%	3.1%	1.5%	0.5%	2.1%	100.0%	3'770
	1.1 - 3 km	24.0%	25.4%	10.4%	25.3%	5.0%	4.1%	5.7%	100.0%	1'321
	3.1 - 10 km	10.5%	19.2%	17.5%	40.3%	4.1%	1.4%	7.0%	100.0%	1'101
	über 10 km	14.8%	1.0%	12.0%	44.4%	9.1%	3.5%	15.3%	100.0%	504
	Gesamt	49.3%	16.0%	8.4%	16.8%	3.2%	1.6%	4.7%	100.0%	6'696

Tabelle A-14:

Verkehrsmittelwahl nach zurückgelegter Distanz										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	bis 1 km	91.2%	2.8%	4.6%	0.4%	0.1%	0.1%	0.8%	100.0%	1497
	1.1 bis 3 km	42.7%	6.6%	15.8%	18.5%	4.2%	4.0%	8.2%	100.0%	336
	3.1 bis 10 km	8.7%	6.5%	22.5%	39.1%	2.2%	1.4%	19.6%	100.0%	127
	mehr als 10 km	17.6%	0.0%	38.2%	14.7%	0.0%	2.9%	26.5%	100.0%	33
	Gesamt	76.9%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.9%	3.6%	100.0%	1993
10-12 Jahre	bis 1 km	82.1%	13.0%	1.6%	0.2%	0.1%	0.0%	3.0%	100.0%	1116
	1.1 bis 3 km	24.3%	38.7%	8.8%	19.2%	1.1%	3.1%	4.8%	100.0%	336
	3.1 bis 10 km	5.1%	21.7%	12.6%	36.6%	5.7%	2.3%	16.0%	100.0%	164
	mehr als 10 km	0.0%	2.9%	28.6%	42.9%	5.7%	0.0%	20.0%	100.0%	55
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.3%	0.9%	0.8%	5.0%	100.0%	1671
13-15 Jahre	bis 1 km	60.1%	29.2%	4.7%	1.9%	2.4%	0.0%	1.7%	100.0%	754
	1.1 bis 3 km	14.7%	35.3%	4.5%	25.9%	15.6%	2.0%	2.0%	100.0%	432
	3.1 bis 10 km	4.0%	24.8%	10.6%	46.7%	5.2%	3.2%	5.6%	100.0%	430
	mehr als 10 km	0.0%	0.0%	7.2%	81.6%	3.2%	0.0%	8.0%	100.0%	133
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.3%	1.3%	3.2%	100.0%	1749
16-17 Jahre	bis 1 km	60.3%	33.1%	3.7%	1.2%	0.8%	0.0%	0.8%	100.0%	200
	1.1 bis 3 km	10.8%	17.5%	8.4%	41.6%	3.6%	11.4%	6.6%	100.0%	161
	3.1 bis 10 km	0.0%	24.4%	19.7%	47.2%	5.1%	1.2%	2.4%	100.0%	211
	mehr als 10 km	0.0%	1.9%	5.6%	41.2%	21.3%	3.7%	26.4%	100.0%	192
	Gesamt	18.7%	19.9%	9.7%	32.0%	7.6%	3.4%	8.7%	100.0%	764
18-20 Jahre	bis 1 km	76.4%	16.2%	3.1%	2.6%	0.0%	1.6%	0.0%	100.0%	119
	1.1 bis 3 km	6.4%	24.8%	33.6%	26.4%	1.6%	2.4%	4.8%	100.0%	91
	3.1 bis 10 km	0.4%	13.4%	34.7%	39.3%	3.8%	4.2%	4.2%	100.0%	187
	mehr als 10 km	0.0%	0.0%	17.2%	57.8%	5.2%	6.5%	13.4%	100.0%	163
	Gesamt	19.7%	11.9%	21.7%	33.8%	2.9%	3.9%	6.0%	100.0%	560

Tabelle A-15:

<b>Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht</b>		<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	männlich	76.5%	3.4%	8.1%	6.3%	1.1%	1.4%	3.3%	100.0%	1'036
	weiblich	77.2%	3.9%	8.2%	5.8%	0.7%	0.3%	3.9%	100.0%	957
	Gesamt	76.8%	3.6%	8.1%	6.1%	0.9%	0.9%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	männlich	60.9%	20.6%	4.5%	8.9%	1.3%	0.6%	3.2%	100.0%	911
	weiblich	62.5%	16.3%	4.7%	7.9%	0.5%	1.1%	7.0%	100.0%	760
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	männlich	27.4%	35.2%	6.6%	20.9%	5.6%	2.3%	2.0%	100.0%	913
	weiblich	35.2%	18.2%	5.8%	28.9%	7.0%	0.1%	4.7%	100.0%	836
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.2%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	männlich	21.2%	17.1%	13.1%	27.4%	8.1%	5.0%	8.1%	100.0%	357
	weiblich	16.4%	22.8%	6.6%	36.3%	6.8%	2.0%	9.2%	100.0%	407
	Gesamt	18.7%	20.1%	9.7%	32.0%	7.4%	3.4%	8.7%	100.0%	764
18-20 Jahre	männlich	18.3%	9.7%	29.8%	31.8%	4.0%	3.7%	2.6%	100.0%	248
	weiblich	20.7%	13.9%	15.0%	35.5%	2.3%	3.9%	8.9%	100.0%	312
	Gesamt	19.6%	12.0%	21.5%	33.8%	3.0%	3.8%	6.1%	100.0%	560
Gesamt	männlich	49.1%	17.9%	9.2%	15.1%	3.3%	2.0%	3.4%	100.0%	3'465
	weiblich	49.2%	13.7%	7.5%	19.3%	3.1%	1.1%	6.1%	100.0%	3'272
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.4%	17.1%	3.2%	1.6%	4.6%	100.0%	6'737

Tabelle A-16:

<b>Verkehrsmittelwahl nach Nationalität</b>		<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Schweizer/in	76.3%	4.3%	8.7%	5.5%	1.2%	0.6%	3.3%	100.0%	1'678
	Ausländer/in	78.7%	1.7%	6.1%	7.6%	0.0%	1.5%	4.5%	100.0%	315
	Gesamt	76.9%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.8%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	Schweizer/in	59.1%	19.5%	5.0%	9.1%	1.1%	1.0%	5.2%	100.0%	1'483
	Ausländer/in	74.2%	14.8%	2.7%	4.7%	0.0%	0.0%	3.7%	100.0%	188
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	Schweizer/in	28.0%	28.5%	6.7%	23.5%	7.7%	1.6%	3.9%	100.0%	1'513
	Ausländer/in	43.1%	23.5%	4.4%	28.7%	0.0%	0.0%	0.3%	100.0%	236
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.3%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	Schweizer/in	18.0%	19.3%	11.1%	28.5%	9.1%	3.9%	10.2%	100.0%	660
	Ausländer/in	21.7%	23.7%	3.3%	49.3%	0.0%	0.7%	1.3%	100.0%	104
	Gesamt	18.7%	20.0%	9.8%	32.1%	7.5%	3.3%	8.6%	100.0%	764
18-20 Jahre	Schweizer/in	21.9%	11.5%	19.9%	32.1%	3.4%	4.7%	6.5%	100.0%	491
	Ausländer/in	9.7%	14.6%	29.2%	41.0%	1.4%	0.0%	4.2%	100.0%	69
	Gesamt	19.7%	12.1%	21.6%	33.8%	3.0%	3.8%	6.1%	100.0%	560
Gesamt	Schweizer/in	47.3%	16.6%	8.8%	16.5%	4.0%	1.8%	5.1%	100.0%	5'825
	Ausländer/in	56.7%	13.0%	7.0%	19.6%	0.1%	0.6%	2.9%	100.0%	912
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.4%	17.1%	3.3%	1.5%	4.6%	100.0%	6'737

Tabelle A-17:

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Kein Auto	92.4%	0.8%	0.0%	2.3%	1.5%	0.0%	3.1%	100.0%	112
	1 Auto	81.3%	3.1%	5.1%	6.0%	1.5%	0.6%	2.5%	100.0%	1'048
	2 Autos	69.9%	4.6%	12.2%	6.8%	0.0%	1.4%	5.1%	100.0%	757
	3 u.m. Autos	51.9%	7.8%	27.3%	5.2%	0.0%	1.3%	6.5%	100.0%	76
	Gesamt	76.9%	3.7%	8.1%	6.0%	0.9%	0.8%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	Kein Auto	83.2%	10.9%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	86
	1 Auto	67.3%	18.7%	2.8%	5.2%	0.6%	0.6%	4.8%	100.0%	866
	2 Autos	53.1%	17.8%	7.0%	13.3%	1.5%	1.0%	6.1%	100.0%	648
	3 u.m. Autos	39.7%	35.9%	11.5%	7.7%	0.0%	2.6%	2.6%	100.0%	71
	Gesamt	61.7%	18.7%	4.6%	8.4%	0.9%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	Kein Auto	58.3%	17.5%	0.0%	22.5%	0.0%	0.0%	1.7%	100.0%	111
	1 Auto	33.5%	30.4%	4.5%	22.3%	6.3%	1.1%	2.0%	100.0%	857
	2 Autos	27.6%	28.2%	6.1%	25.1%	5.9%	2.2%	4.9%	100.0%	653
	3 u.m. Autos	8.6%	16.6%	22.7%	36.2%	11.7%	0.0%	4.3%	100.0%	128
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.2%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	Kein Auto	10.6%	37.6%	0.0%	41.2%	0.0%	2.4%	8.2%	100.0%	55
	1 Auto	23.2%	21.2%	6.0%	34.2%	10.2%	1.0%	4.2%	100.0%	354
	2 Autos	16.1%	17.7%	14.1%	24.1%	7.7%	7.7%	12.5%	100.0%	278
	3 u.m. Autos	13.4%	4.9%	23.2%	41.5%	1.2%	0.0%	15.9%	100.0%	77
	Gesamt	18.5%	20.0%	9.9%	32.0%	7.5%	3.4%	8.6%	100.0%	764
18-20 Jahre	Kein Auto	31.9%	23.4%	4.3%	29.8%	0.0%	2.1%	8.5%	100.0%	49
	1 Auto	24.1%	13.8%	14.9%	38.8%	0.0%	1.7%	6.6%	100.0%	201
	2 Autos	12.6%	9.9%	30.4%	28.9%	6.7%	5.8%	5.6%	100.0%	263
	3 u.m. Autos	26.0%	4.0%	24.0%	34.0%	0.0%	8.0%	4.0%	100.0%	47
	Gesamt	19.7%	12.1%	21.6%	33.7%	2.9%	3.9%	6.1%	100.0%	560
Gesamt	Kein Auto	61.8%	15.7%	0.4%	17.6%	0.4%	0.6%	3.5%	100.0%	413
	1 Auto	55.1%	16.4%	5.4%	15.6%	3.2%	0.8%	3.5%	100.0%	3'326
	2 Autos	42.7%	15.6%	11.9%	17.4%	3.5%	2.7%	6.2%	100.0%	2'599
	3 u.m. Autos	24.2%	14.9%	21.8%	26.7%	4.4%	1.6%	6.4%	100.0%	399
	Gesamt	49.1%	16.0%	8.4%	17.1%	3.2%	1.6%	4.6%	100.0%	6'737

Tabelle A-18:

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt und Stadt/Land (nur 6-12jährige Kinder)										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto/Moto	öV / zu Fuss	zu F./Velo /&ev. öV	zu F./ Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
Stadt	Kein Auto	87.6%	5.4%	0.0%	4.0%	1.0%	0.0%	2.0%	100.0%	178
	1 Auto	76.1%	8.7%	4.2%	5.4%	0.2%	0.8%	4.6%	100.0%	1'165
	2 Autos	62.5%	7.3%	11.9%	9.2%	0.0%	1.6%	7.6%	100.0%	786
	3 und mehr Autos	39.8%	12.5%	33.0%	2.3%	0.0%	4.5%	8.0%	100.0%	88
	Gesamt	71.1%	8.1%	7.5%	6.5%	0.2%	1.1%	5.5%	100.0%	2'217
Land	Kein Auto	96.7%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	20
	1 Auto	74.0%	11.3%	4.0%	5.8%	2.5%	0.3%	2.0%	100.0%	749
	2 Autos	61.9%	14.8%	7.5%	10.7%	1.5%	0.6%	3.0%	100.0%	619
	3 und mehr Autos	52.2%	33.3%	2.9%	11.6%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	59
	Gesamt	68.7%	13.5%	5.3%	7.9%	1.9%	0.4%	2.3%	100.0%	1'447

Tabelle A-19:

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt		Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	kein Velo	68.2%	0.0%	14.6%	4.0%	0.0%	4.0%	9.3%	100.0%	127
	< 1 Velo/Pers.	79.6%	1.9%	7.1%	7.3%	0.3%	0.7%	3.0%	100.0%	885
	1 Velo/Pers.	75.5%	7.4%	6.8%	5.4%	0.4%	0.4%	4.1%	100.0%	703
	> 1 Velo/Pers.	84.0%	2.3%	3.3%	2.3%	6.6%	0.0%	1.4%	100.0%	163
	Gesamt	77.7%	3.9%	7.1%	5.9%	1.0%	0.8%	3.7%	100.0%	1878
10-12 Jahre	kein Velo	85.7%	0.0%	2.9%	5.7%	0.0%	2.9%	2.9%	100.0%	34
	< 1 Velo/Pers.	57.5%	12.0%	5.7%	14.8%	0.0%	1.7%	8.3%	100.0%	572
	1 Velo/Pers.	63.8%	21.3%	3.6%	5.5%	2.1%	0.4%	3.3%	100.0%	807
	> 1 Velo/Pers.	55.4%	34.4%	4.8%	2.7%	0.0%	0.0%	2.7%	100.0%	173
	Gesamt	60.9%	18.7%	4.6%	8.8%	1.0%	0.9%	5.2%	100.0%	1586
13-15 Jahre	kein Velo	41.8%	7.3%	3.6%	41.8%	0.0%	1.8%	3.6%	100.0%	59
	< 1 Velo/Pers.	34.2%	17.1%	6.9%	30.8%	5.5%	1.8%	3.7%	100.0%	698
	1 Velo/Pers.	27.2%	34.1%	5.8%	22.0%	5.6%	1.3%	4.0%	100.0%	697
	> 1 Velo/Pers.	26.7%	48.4%	2.7%	7.6%	14.2%	0.0%	0.4%	100.0%	210
	Gesamt	30.4%	28.5%	5.8%	24.1%	6.4%	1.4%	3.4%	100.0%	1664
16-17 Jahre	kein Velo	44.4%	0.0%	11.1%	30.6%	0.0%	0.0%	13.9%	100.0%	39
	< 1 Velo/Pers.	20.3%	14.8%	7.9%	44.2%	4.5%	2.4%	5.8%	100.0%	285
	1 Velo/Pers.	16.6%	21.6%	9.5%	27.4%	12.5%	1.0%	11.5%	100.0%	272
	> 1 Velo/Pers.	14.5%	35.2%	9.7%	15.2%	8.3%	12.4%	4.8%	100.0%	107
	Gesamt	19.0%	20.3%	8.9%	32.2%	7.9%	3.6%	8.1%	100.0%	703
18-20 Jahre	kein Velo	9.4%	0.0%	37.5%	23.4%	0.0%	18.8%	10.9%	100.0%	54
	< 1 Velo/Pers.	14.0%	15.5%	20.5%	41.7%	2.5%	2.2%	3.6%	100.0%	202
	1 Velo/Pers.	23.2%	9.1%	22.1%	32.6%	2.9%	2.2%	8.0%	100.0%	183
	> 1 Velo/Pers.	14.1%	27.3%	25.3%	17.2%	9.1%	7.1%	0.0%	100.0%	61
	Gesamt	17.2%	13.2%	23.3%	33.2%	3.3%	4.3%	5.4%	100.0%	500
Gesamt	kein Velo	52.2%	1.2%	15.5%	16.7%	0.0%	5.9%	8.5%	100.0%	313
	< 1 Velo/Pers.	50.3%	10.8%	8.1%	22.3%	2.2%	1.5%	4.7%	100.0%	2642
	1 Velo/Pers.	49.0%	19.7%	7.4%	14.5%	3.7%	0.9%	5.0%	100.0%	2662
	> 1 Velo/Pers.	43.4%	29.5%	7.0%	7.6%	7.7%	2.9%	1.8%	100.0%	714
	Gesamt	49.0%	16.4%	8.0%	16.9%	3.4%	1.6%	4.6%	100.0%	6331

Tabelle A-20:

Verkehrsmittelwahl nach Veloverfügbarkeit		Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Immer verfügb.	77.6%	4.4%	7.1%	5.5%	1.1%	0.6%	3.7%	100.0%	1'627
	Nach Absprache	72.1%	0.0%	9.9%	10.8%	0.0%	3.6%	3.6%	100.0%	101
	Nicht verfügb.	74.2%	0.0%	13.7%	7.6%	0.0%	1.4%	3.1%	100.0%	265
	Gesamt	76.9%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.9%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	Immer verfügb.	60.3%	20.5%	4.4%	8.2%	1.1%	0.9%	4.5%	100.0%	1'529
	Nach Absprache	79.7%	0.0%	9.4%	0.0%	0.0%	0.0%	10.9%	100.0%	46
	Nicht verfügb.	68.8%	3.6%	5.4%	15.2%	0.0%	0.0%	7.1%	100.0%	96
	Gesamt	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	0.9%	0.8%	4.9%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	Immer verfügb.	28.9%	30.6%	6.0%	23.0%	7.0%	1.5%	3.1%	100.0%	1'590
	Nach Absprache	66.7%	0.0%	8.3%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	29
	Nicht verfügb.	45.1%	0.0%	9.8%	40.5%	0.0%	0.0%	4.6%	100.0%	130
	Gesamt	30.9%	27.6%	6.3%	24.4%	6.3%	1.3%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	Immer verfügb.	17.4%	21.7%	9.0%	31.8%	8.1%	3.5%	8.5%	100.0%	687
	Nach Absprache	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	18
	Nicht verfügb.	23.2%	0.0%	23.2%	35.7%	0.0%	3.6%	14.3%	100.0%	59
	Gesamt	18.5%	20.0%	9.8%	32.0%	7.5%	3.4%	8.8%	100.0%	764
18-20 Jahre	Immer verfügb.	19.2%	14.8%	21.4%	31.2%	3.4%	4.7%	5.3%	100.0%	454
	Nach Absprache	46.9%	0.0%	0.0%	46.9%	0.0%	3.1%	3.1%	100.0%	19
	Nicht verfügb.	14.9%	0.0%	28.9%	44.7%	0.9%	0.0%	10.5%	100.0%	87
	Gesamt	19.7%	12.1%	21.6%	33.8%	2.9%	3.9%	6.0%	100.0%	560
Gesamt	Immer verfügb.	47.8%	18.2%	7.8%	16.4%	3.7%	1.7%	4.5%	100.0%	5'887
	Nach Absprache	70.2%	0.0%	7.8%	15.3%	0.0%	2.0%	4.7%	100.0%	213
	Nicht verfügb.	54.0%	0.6%	14.7%	23.7%	0.1%	0.8%	6.1%	100.0%	637
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.4%	17.1%	3.2%	1.6%	4.6%	100.0%	6'737

Tabelle A-21:

Verkehrsmittelwahl nach Haushalteinkommen (Äquivalenzeink.)										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Tief	77.9%	1.2%	8.3%	7.4%	0.4%	0.7%	4.1%	100.0%	587
	Mittel	78.7%	3.7%	7.8%	4.6%	0.5%	0.9%	3.8%	100.0%	816
	Hoch	60.3%	2.7%	23.3%	12.3%	0.0%	1.4%	0.0%	100.0%	90
	Gesamt	77.6%	2.6%	8.7%	6.1%	0.5%	0.8%	3.8%	100.0%	1'493
10-12 Jahre	Tief	64.5%	19.1%	4.1%	7.1%	1.0%	1.4%	2.8%	100.0%	390
	Mittel	65.6%	16.6%	3.5%	6.2%	1.7%	0.5%	5.9%	100.0%	614
	Hoch	64.0%	6.0%	12.0%	12.0%	1.0%	0.0%	5.0%	100.0%	107
	Gesamt	65.0%	16.7%	4.5%	7.1%	1.3%	0.8%	4.5%	100.0%	1'111
13-15 Jahre	Tief	40.9%	21.2%	5.0%	26.9%	2.6%	2.4%	1.0%	100.0%	340
	Mittel	30.7%	29.7%	7.1%	17.9%	9.3%	1.6%	3.8%	100.0%	561
	Hoch	23.8%	19.0%	8.3%	34.5%	3.6%	1.2%	9.5%	100.0%	101
	Gesamt	34.1%	25.6%	6.4%	22.7%	6.3%	1.9%	3.1%	100.0%	1'002
16-17 Jahre	Tief	12.5%	31.3%	4.2%	29.9%	7.6%	1.4%	13.2%	100.0%	111
	Mittel	17.2%	24.1%	4.7%	37.6%	8.8%	0.0%	7.7%	100.0%	249
	Hoch	30.0%	16.7%	8.3%	23.3%	5.0%	6.7%	10.0%	100.0%	56
	Gesamt	17.4%	25.3%	5.0%	33.5%	7.9%	1.3%	9.6%	100.0%	416
18-20 Jahre	Tief	26.4%	5.8%	24.8%	30.6%	0.8%	5.0%	6.6%	100.0%	94
	Mittel	19.7%	15.8%	18.7%	38.1%	3.2%	2.3%	2.3%	100.0%	201
	Hoch	33.9%	0.0%	18.6%	35.6%	5.1%	3.4%	3.4%	100.0%	49
	Gesamt	23.1%	11.4%	20.2%	35.9%	2.9%	3.1%	3.5%	100.0%	344
Gesamt	Tief	57.7%	13.0%	7.2%	14.9%	1.7%	1.6%	3.9%	100.0%	1'522
	Mittel	52.2%	15.7%	7.6%	15.1%	3.9%	1.0%	4.5%	100.0%	2'441
	Hoch	44.1%	9.0%	13.8%	22.6%	2.7%	2.1%	5.6%	100.0%	403
	Gesamt	53.7%	14.2%	7.9%	15.6%	2.9%	1.3%	4.4%	100.0%	4'366

Tabelle A-22:

Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit										
Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Frühjahr	73.4%	4.3%	7.0%	9.8%	2.7%	0.6%	2.4%	100.0%	561
	Sommer	76.9%	4.7%	7.1%	6.3%	0.8%	0.0%	4.1%	100.0%	286
	Herbst	77.8%	3.9%	7.4%	3.8%	0.0%	2.0%	5.2%	100.0%	586
	Winter	80.1%	1.9%	10.9%	3.6%	0.0%	0.3%	3.1%	100.0%	560
	Gesamt	76.9%	3.6%	8.1%	5.9%	0.9%	0.8%	3.6%	100.0%	1'993
10-12 Jahre	Frühjahr	66.8%	13.2%	6.9%	6.0%	1.8%	1.2%	4.2%	100.0%	317
	Sommer	67.2%	16.8%	4.1%	6.3%	0.0%	2.2%	3.4%	100.0%	239
	Herbst	49.7%	27.4%	1.4%	10.7%	1.6%	0.0%	9.2%	100.0%	526
	Winter	67.1%	14.5%	6.4%	8.6%	0.3%	0.8%	2.2%	100.0%	589
	Gesamt	61.6%	18.6%	4.6%	8.4%	0.9%	0.8%	5.0%	100.0%	1'671
13-15 Jahre	Frühjahr	29.7%	22.8%	6.4%	31.4%	6.0%	0.2%	3.5%	100.0%	456
	Sommer	26.4%	37.3%	3.3%	17.8%	9.6%	3.0%	2.6%	100.0%	267
	Herbst	32.4%	28.9%	4.2%	19.0%	8.8%	2.7%	4.0%	100.0%	482
	Winter	33.0%	26.0%	9.7%	25.4%	2.7%	0.5%	2.7%	100.0%	544
	Gesamt	30.8%	27.5%	6.3%	24.4%	6.3%	1.4%	3.2%	100.0%	1'749
16-17 Jahre	Frühjahr	18.9%	9.5%	12.2%	24.8%	6.3%	9.5%	18.9%	100.0%	210
	Sommer	16.0%	27.3%	10.0%	34.0%	10.7%	0.0%	2.0%	100.0%	109
	Herbst	18.1%	21.1%	9.3%	34.8%	10.1%	1.3%	5.3%	100.0%	196
	Winter	20.0%	23.2%	8.6%	34.6%	5.0%	1.8%	6.8%	100.0%	249
	Gesamt	18.5%	19.9%	9.9%	32.1%	7.6%	3.3%	8.6%	100.0%	764
18-20 Jahre	Frühjahr	24.1%	3.2%	27.7%	31.7%	4.3%	2.2%	6.8%	100.0%	168
	Sommer	7.8%	42.2%	26.7%	11.2%	0.0%	10.3%	1.7%	100.0%	63
	Herbst	19.6%	9.1%	19.1%	38.8%	2.4%	2.9%	8.1%	100.0%	146
	Winter	20.0%	10.0%	12.6%	44.7%	3.7%	3.7%	5.3%	100.0%	183
	Gesamt	19.5%	12.1%	21.7%	33.7%	3.0%	3.9%	6.1%	100.0%	560
Gesamt	Frühjahr	48.0%	11.2%	10.1%	19.6%	4.0%	1.7%	5.3%	100.0%	1'712
	Sommer	47.7%	22.1%	7.7%	13.2%	4.0%	2.2%	3.1%	100.0%	964
	Herbst	47.9%	18.1%	6.4%	15.8%	3.7%	1.7%	6.3%	100.0%	1'936
	Winter	51.9%	14.9%	9.2%	17.9%	1.7%	1.0%	3.4%	100.0%	2'125
	Gesamt	49.1%	15.9%	8.5%	17.0%	3.3%	1.6%	4.7%	100.0%	6'737

Tabelle A-23:

<b>Verkehrsmittelwahl nach Wetter</b>										
		<i>Basis = Ausbildungswege von Kindern in Ausbildung</i>								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu F./Velo & tw. öV	zu Fuss / Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Sonnig/leicht bewölkt	73.3%	4.6%	8.7%	7.4%	1.2%	0.6%	4.1%	100.0%	1'173
	Stark bewölkt/veränderl.	77.2%	3.5%	7.6%	5.6%	0.9%	2.0%	3.2%	100.0%	298
	Regen Nebel Schnee	85.5%	1.5%	6.9%	3.3%	0.4%	0.7%	1.8%	100.0%	487
	Gesamt	76.9%	3.7%	8.1%	6.1%	0.9%	0.9%	3.4%	100.0%	1'958
10-12 Jahre	Sonnig/leicht bewölkt	64.3%	14.0%	5.3%	8.2%	1.2%	0.6%	6.5%	100.0%	911
	Stark bewölkt/veränderl.	62.5%	24.2%	3.9%	8.6%	0.8%	0.0%	0.0%	100.0%	274
	Regen Nebel Schnee	54.6%	26.3%	3.8%	9.4%	0.4%	1.8%	3.6%	100.0%	465
	Gesamt	61.3%	19.0%	4.7%	8.6%	0.9%	0.9%	4.7%	100.0%	1'650
13-15 Jahre	Sonnig/leicht bewölkt	31.1%	28.7%	5.6%	24.8%	6.3%	0.3%	3.3%	100.0%	1'067
	Stark bewölkt/veränderl.	32.9%	28.1%	5.4%	22.7%	4.7%	3.4%	2.7%	100.0%	256
	Regen Nebel Schnee	26.2%	27.0%	6.3%	28.5%	5.2%	3.1%	3.7%	100.0%	387
	Gesamt	30.3%	28.2%	5.7%	25.2%	5.8%	1.3%	3.3%	100.0%	1'710
16-17 Jahre	Sonnig/leicht bewölkt	15.6%	21.2%	10.1%	32.7%	6.8%	3.6%	9.9%	100.0%	466
	Stark bewölkt/veränderl.	33.9%	27.9%	3.6%	23.6%	3.6%	4.2%	3.0%	100.0%	139
	Regen Nebel Schnee	14.2%	8.1%	16.2%	37.8%	14.2%	1.4%	8.1%	100.0%	146
	Gesamt	18.9%	20.3%	9.9%	31.9%	7.5%	3.3%	8.3%	100.0%	751
18-20 Jahre	Sonnig/leicht bewölkt	20.0%	12.2%	25.0%	30.3%	4.2%	2.7%	5.7%	100.0%	326
	Stark bewölkt/veränderl.	23.6%	3.6%	14.5%	52.7%	0.9%	2.7%	1.8%	100.0%	72
	Regen Nebel Schnee	18.1%	17.6%	13.8%	34.0%	1.1%	8.0%	7.4%	100.0%	153
	Gesamt	20.0%	12.3%	20.8%	34.4%	3.0%	4.0%	5.6%	100.0%	551
Gesamt	Sonnig/leicht bewölkt	47.7%	15.8%	9.0%	17.6%	3.5%	1.1%	5.3%	100.0%	3'943
	Stark bewölkt/veränderl.	51.6%	17.7%	6.3%	17.6%	2.2%	2.3%	2.2%	100.0%	1'039
	Regen Nebel Schnee	50.8%	16.2%	7.4%	16.6%	2.7%	2.4%	3.8%	100.0%	1'638
	Gesamt	49.0%	16.2%	8.2%	17.4%	3.1%	1.6%	4.5%	100.0%	6'620

## Zusatztabellen Freizeitwege

Tabelle A-24:

		Mittlere Anzahl Freizeitwege pro Person und Tag nach Wochentag							Basis = Alle Personen	
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Insgesamt	
6-9 Jahre	<i>N</i>	217	174	176	188	160	170	237	1'322	
	Gruppiertes Median	0.6	0.9	1.7	0.9	0.9	1.8	1.9	1.2	
	Mittelwert	0.9	1.3	1.8	1.2	1.1	1.9	1.9	1.4	
	Standardabweichung	1.2	1.5	1.6	1.4	1.2	1.6	1.3	1.4	
	Vertrauensintervall +/-	0.15	0.21	0.22	0.20	0.18	0.23	0.16	0.07	
10-12 Jahre	<i>N</i>	186	151	142	137	104	145	173	1'038	
	Gruppiertes Median	0.8	0.7	1.5	1.0	1.1	2.0	1.9	1.3	
	Mittelwert	1.0	0.9	1.6	1.3	1.6	1.9	2.0	1.4	
	Standardabweichung	1.2	1.2	1.4	1.4	2.0	1.5	1.5	1.5	
	Vertrauensintervall +/-	0.16	0.18	0.22	0.22	0.37	0.24	0.21	0.09	
13-15 Jahre	<i>N</i>	179	162	147	142	121	129	144	1'024	
	Gruppiertes Median	0.7	1.5	1.6	1.1	1.4	2.4	2.1	1.5	
	Mittelwert	1.0	1.7	1.6	1.3	1.6	2.6	2.1	1.7	
	Standardabweichung	1.3	1.6	1.3	1.4	1.5	1.9	1.4	1.6	
	Vertrauensintervall +/-	0.18	0.23	0.20	0.22	0.25	0.31	0.22	0.09	
16-17 Jahre	<i>N</i>	124	102	107	85	103	94	101	716	
	Gruppiertes Median	1.2	1.1	1.5	1.3	1.7	2.7	1.6	1.6	
	Mittelwert	1.4	1.4	1.8	1.4	1.8	2.8	1.7	1.8	
	Standardabweichung	1.4	1.5	1.7	1.5	1.5	1.8	1.5	1.6	
	Vertrauensintervall +/-	0.24	0.28	0.31	0.30	0.27	0.35	0.28	0.11	
18-20 Jahre	<i>N</i>	151	147	118	128	108	131	147	930	
	Gruppiertes Median	1.0	1.3	1.3	1.4	1.5	2.6	1.8	1.5	
	Mittelwert	1.3	1.5	1.6	1.6	1.7	2.7	1.8	1.7	
	Standardabweichung	1.5	1.4	1.6	1.7	1.7	2.0	1.6	1.7	
	Vertrauensintervall +/-	0.22	0.21	0.27	0.28	0.30	0.33	0.24	0.10	
21-64 Jahre	<i>N</i>	2'884	2'797	2'641	2'464	2'334	2'517	3'027	18'664	
	Gruppiertes Median	0.8	0.9	0.9	0.9	1.0	1.5	1.7	1.0	
	Mittelwert	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.7	1.8	1.4	
	Standardabweichung	1.4	1.4	1.4	1.5	1.4	1.7	1.6	1.5	
	Vertrauensintervall +/-	0.05	0.05	0.05	0.06	0.06	0.06	0.05	0.02	
65 und mehr Jahre	<i>N</i>	887	825	817	822	785	740	837	5'713	
	Gruppiertes Median	0.9	0.9	1.1	0.9	0.9	1.0	1.4	1.0	
	Mittelwert	1.2	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	1.6	1.3	
	Standardabweichung	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.6	1.5	
	Vertrauensintervall +/-	0.09	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.04	
Insgesamt	<i>N</i>	4'628	4'358	4'148	3'966	3'715	3'926	4'666	29'407	
	Gruppiertes Median	0.8	0.9	1.0	0.9	1.0	1.6	1.7	1.1	
	Mittelwert	1.1	1.2	1.3	1.3	1.3	1.8	1.8	1.4	
	Standardabweichung	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.7	1.6	1.5	
	Vertrauensintervall +/-	0.04	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.04	0.02	

Tabelle A-25:

<b>Mittlere Distanz von Freizeitwegen nach Wochentagen</b>									
<i>Basis = alle Freizeitwege</i>									
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Insgesamt
6-9 Jahre	<i>N</i>	198	192	316	203	195	298	429	1'831
	Gruppiertes Median (Km)	0.9	2.2	1.5	1.0	2.5	1.6	4.6	2.0
	Mittelwert (Km)	5.4	5.4	5.1	9.6	6.1	7.7	12.0	7.7
	Standardabweichung	13.2	9.8	10.7	29.9	10.7	20.5	22.7	18.9
	Vertrauensintervall +/-	1.75	1.32	1.13	3.93	1.43	2.22	2.05	0.83
10-12 Jahre	<i>N</i>	191	141	224	177	150	286	356	1'525
	Gruppiertes Median (Km)	1.1	1.3	1.5	1.1	1.0	3.2	4.6	2.0
	Mittelwert (Km)	4.1	7.1	7.2	8.9	4.5	10.9	12.4	8.5
	Standardabweichung	7.1	23.1	29.0	25.2	10.0	17.6	21.4	20.8
	Vertrauensintervall +/-	0.96	3.64	3.62	3.54	1.52	1.94	2.12	1.00
13-15 Jahre	<i>N</i>	188	241	237	180	194	297	289	1'626
	Gruppiertes Median (Km)	1.1	1.1	1.0	1.7	1.9	2.7	3.1	1.9
	Mittelwert (Km)	5.7	8.4	6.7	8.2	3.9	7.4	12.2	7.7
	Standardabweichung	10.8	24.6	22.3	24.9	8.9	13.1	29.1	20.8
	Vertrauensintervall +/-	1.47	2.96	2.71	3.47	1.19	1.43	3.20	0.96
16-17 Jahre	<i>N</i>	182	159	191	120	200	248	176	1'276
	Gruppiertes Median (Km)	2.4	2.0	2.0	2.1	1.9	4.2	3.4	2.9
	Mittelwert (Km)	5.9	5.7	4.6	4.1	9.5	13.1	13.1	8.7
	Standardabweichung	9.1	11.9	7.3	7.0	25.2	28.0	25.5	20.5
	Vertrauensintervall +/-	1.26	1.76	0.99	1.19	3.33	3.32	3.59	1.07
18-20 Jahre	<i>N</i>	191	217	193	202	201	361	266	1'631
	Gruppiertes Median (Km)	4.3	3.9	3.1	3.8	5.1	5.0	9.1	5.0
	Mittelwert (Km)	8.5	7.5	11.0	9.4	22.7	13.1	17.8	13.1
	Standardabweichung	14.9	14.3	31.7	13.5	105.0	19.8	31.8	43.5
	Vertrauensintervall +/-	2.02	1.82	4.26	1.78	13.85	1.95	3.64	2.01
21-64 Jahre	<i>N</i>	3'346	3'361	3'193	3'150	3'162	4'412	5'290	25'914
	Gruppiertes Median (Km)	3.1	3.0	3.9	3.0	3.5	5.1	5.9	4.1
	Mittelwert (Km)	9.0	10.4	10.2	9.5	11.0	15.7	17.2	12.4
	Standardabweichung	20.0	23.4	22.3	21.7	23.6	30.8	54.2	32.4
	Vertrauensintervall +/-	0.65	0.75	0.74	0.72	0.78	0.87	1.39	0.38
65 und älter	<i>N</i>	1'063	1'049	1'121	1'133	995	958	1'279	7'598
	Gruppiertes Median (Km)	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.4	3.8	3.1
	Mittelwert (Km)	7.4	11.6	12.0	12.2	10.5	10.8	11.2	10.9
	Standardabweichung	18.0	34.9	35.2	30.1	29.0	23.1	20.2	28.0
	Vertrauensintervall +/-	1.03	2.01	1.96	1.67	1.72	1.40	1.06	0.60
Insgesamt	<i>N</i>	5'359	5'360	5'475	5'165	5'097	6'860	8'085	41'401
	Gruppiertes Median (Km)	3.0	3.0	3.0	2.9	3.0	4.9	5.1	3.7
	Mittelwert (Km)	8.1	9.9	9.7	9.8	10.8	13.8	15.6	11.5
	Standardabweichung	18.3	24.6	25.0	23.6	33.3	27.8	46.2	30.8
	Vertrauensintervall +/-	0.47	0.63	0.63	0.61	0.87	0.63	0.96	0.28

Tabelle A-26:

<b>Länge der Freizeitwege nach Sprachregion (kategorisiert)</b>		<i>Basis = alle Freizeitwege</i>					
		bis 1km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10km	Gesamt	N
6-9 Jahre	D-schweiz	45.9%	18.7%	19.3%	16.1%	100.0%	1'102
	Romandie	35.1%	21.6%	22.0%	21.4%	100.0%	675
	Tessin	44.3%	12.7%	36.7%	6.3%	100.0%	54
	Gesamt	43.2%	19.2%	20.6%	17.0%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	D-schweiz	46.0%	14.8%	20.6%	18.7%	100.0%	917
	Romandie	32.6%	24.6%	23.1%	19.7%	100.0%	557
	Tessin	40.8%	17.1%	9.2%	32.9%	100.0%	51
	Gesamt	42.5%	17.3%	20.6%	19.6%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	D-schweiz	43.7%	18.3%	21.4%	16.6%	100.0%	1'078
	Romandie	41.9%	23.3%	21.7%	13.1%	100.0%	491
	Tessin	62.8%	14.1%	7.7%	15.4%	100.0%	57
	Gesamt	44.1%	19.2%	20.9%	15.8%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	D-schweiz	34.7%	22.0%	24.8%	18.5%	100.0%	830
	Romandie	26.8%	25.8%	27.8%	19.7%	100.0%	394
	Tessin	32.8%	32.8%	21.3%	13.1%	100.0%	52
	Gesamt	32.9%	23.3%	25.3%	18.5%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	D-schweiz	23.6%	18.3%	29.5%	28.6%	100.0%	1'020
	Romandie	23.1%	17.9%	31.0%	28.1%	100.0%	564
	Tessin	22.5%	15.7%	36.3%	25.5%	100.0%	47
	Gesamt	23.4%	18.1%	30.1%	28.3%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	D-schweiz	23.8%	20.5%	28.4%	27.2%	100.0%	16'037
	Romandie	25.6%	20.5%	29.7%	24.1%	100.0%	9'031
	Tessin	26.0%	22.2%	30.7%	21.1%	100.0%	846
	Gesamt	24.4%	20.6%	28.8%	26.2%	100.0%	25'914
65 und älter	D-schweiz	29.4%	21.2%	28.1%	21.2%	100.0%	4'875
	Romandie	28.5%	20.9%	29.3%	21.3%	100.0%	2'420
	Tessin	44.1%	26.6%	14.7%	14.7%	100.0%	303
	Gesamt	30.1%	21.4%	27.6%	20.9%	100.0%	7'598
Gesamt	D-schweiz	27.9%	20.2%	27.2%	24.7%	100.0%	25'859
	Romandie	27.4%	20.9%	28.6%	23.1%	100.0%	14'132
	Tessin	32.0%	22.1%	26.4%	19.6%	100.0%	1'410
	Gesamt	28.0%	20.4%	27.5%	24.1%	100.0%	41'401

Tabelle A-27:

Länge der Freizeitwege nach Urbanisierungsgrad (kategorisiert)							
		Basis = alle Freizeitwege					
		bis 1km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10km	Gesamt	N
6-9 Jahre	Stadt	45.1%	23.4%	17.6%	13.8%	100.0%	539
	Agglom.	38.9%	19.2%	23.6%	18.4%	100.0%	588
	Land	44.9%	15.9%	20.6%	18.6%	100.0%	704
	Gesamt	43.2%	19.2%	20.6%	17.1%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	Stadt	44.9%	19.7%	22.0%	13.4%	100.0%	507
	Agglom.	38.7%	18.8%	22.0%	20.6%	100.0%	494
	Land	43.3%	13.8%	18.2%	24.7%	100.0%	524
	Gesamt	42.6%	17.2%	20.6%	19.6%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	Stadt	40.8%	19.9%	24.9%	14.5%	100.0%	530
	Agglom.	47.1%	18.2%	20.2%	14.5%	100.0%	510
	Land	44.5%	19.4%	18.2%	17.9%	100.0%	586
	Gesamt	44.1%	19.2%	20.9%	15.8%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	Stadt	32.1%	25.8%	26.9%	15.2%	100.0%	440
	Agglom.	30.8%	26.5%	23.7%	19.1%	100.0%	432
	Land	35.7%	18.2%	25.2%	20.9%	100.0%	404
	Gesamt	32.9%	23.3%	25.2%	18.6%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	Stadt	26.3%	22.0%	29.2%	22.5%	100.0%	570
	Agglom.	19.3%	15.0%	37.9%	27.8%	100.0%	594
	Land	24.4%	17.3%	23.5%	34.8%	100.0%	467
	Gesamt	23.4%	18.1%	30.1%	28.3%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	Stadt	25.2%	24.5%	27.6%	22.7%	100.0%	10'624
	Agglom.	21.1%	18.8%	32.7%	27.4%	100.0%	7'950
	Land	26.3%	17.7%	26.7%	29.3%	100.0%	7'340
	Gesamt	24.4%	20.6%	28.8%	26.2%	100.0%	25'914
65 und älter	Stadt	27.9%	23.6%	29.0%	19.4%	100.0%	3'469
	Agglom.	28.2%	20.5%	27.7%	23.6%	100.0%	2'211
	Land	35.1%	18.9%	25.5%	20.5%	100.0%	1'918
	Gesamt	30.1%	21.4%	27.6%	20.9%	100.0%	7'598
Gesamt	Stadt	28.0%	23.9%	27.2%	20.9%	100.0%	16679
	Agglom.	25.1%	19.1%	30.5%	25.3%	100.0%	12779
	Land	30.6%	17.7%	25.1%	26.6%	100.0%	11943
	Gesamt	28.0%	20.4%	27.5%	24.1%	100.0%	41401

Tabelle A-28:

Wege zu Freizeitaktivitäten									
								Basis: 25'624 Hinwege	
	Besuche	Nicht sportl. Aussenaktivitäten	Sport	Kultur, Freizeitanlagen	Essen	Kursbesuche, Aushilfen etc.	Anderes	Gesamt	N ungewichtet
6-9 Jahre	22.4%	26.9%	13.8%	12.9%	7.6%	8.7%	7.6%	100.0%	1'076
10-12 Jahre	20.1%	21.0%	20.2%	13.4%	6.0%	11.9%	7.3%	100.0%	874
13-15 Jahre	23.3%	12.9%	19.5%	13.8%	12.0%	9.3%	9.4%	100.0%	953
16-17 Jahre	19.3%	11.2%	14.5%	12.0%	26.4%	5.9%	10.8%	100.0%	808
18-20 Jahre	18.5%	8.5%	13.5%	9.7%	29.2%	8.2%	12.5%	100.0%	1'012
21-64 Jahre	17.9%	19.2%	9.2%	9.8%	24.9%	9.1%	10.0%	100.0%	16'376
65 und älter	16.5%	27.8%	4.6%	12.2%	17.9%	10.7%	10.2%	100.0%	4'525
Gesamt	18.3%	19.8%	10.0%	10.6%	22.1%	9.3%	9.9%	100.0%	25'624

Tabelle A-29:

<b>Anteil der Wege zu Freizeitaktivitäten nach Wochentagen 6-20 jährige Kinder und Jugendliche</b>				
<i>Basis = 4'723 Hinwege zu Freizeitaktivitäten</i>				
	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag	Gesamt
Besuche	20.9%	17.8%	23.6%	20.7%
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	15.3%	14.4%	20.7%	16.0%
Sport	16.5%	15.0%	15.7%	16.1%
Kultur, Freizeitanlagen	9.5%	16.4%	17.6%	12.2%
Gastronomie	17.2%	18.7%	12.2%	16.7%
Kurse, Aushilfen etc.	10.1%	7.7%	4.6%	8.8%
Anderes	10.5%	10.0%	5.6%	9.6%
<b>Gesamt</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
N	3'005	854	864	4'723

Tabelle A-30:

<b>Freizeitaktivitäten nach Distanzen und Altersgruppen</b>										
										<i>Basis = 25'624 Hinwege</i>
		Besuche	Nicht sportl. Aussenaktivitäten	Sport	Kultur, Freizeitanlagen	Gastronomie	Kursbesuche Aushilfen etc.	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	bis 1 km	25.0%	30.7%	11.6%	12.6%	7.8%	9.0%	3.4%	100.0%	420
	1.1 bis 3 km	17.5%	27.4%	16.7%	14.7%	6.7%	8.7%	8.3%	100.0%	215
	3.1 bis 10 km	18.5%	29.8%	12.8%	10.9%	7.2%	13.2%	7.5%	100.0%	237
	mehr als 10 km	26.9%	13.7%	17.5%	13.2%	9.4%	2.4%	17.0%	100.0%	204
	Gesamt	22.4%	26.9%	13.9%	12.8%	7.7%	8.7%	7.6%	100.0%	1'076
10-12 Jahre	bis 1 km	28.3%	23.0%	17.5%	8.7%	5.3%	11.6%	5.6%	100.0%	343
	1.1 bis 3 km	11.9%	25.0%	18.8%	18.1%	3.8%	18.1%	4.4%	100.0%	176
	3.1 bis 10 km	9.2%	21.8%	23.8%	14.6%	8.7%	11.2%	10.7%	100.0%	187
	mehr als 10 km	22.7%	11.0%	23.8%	18.0%	7.0%	8.1%	9.3%	100.0%	168
	Gesamt	20.1%	20.9%	20.3%	13.4%	6.1%	12.0%	7.2%	100.0%	874
13-15 Jahre	bis 1 km	33.2%	13.0%	14.5%	9.8%	12.1%	9.5%	7.8%	100.0%	387
	1.1 bis 3 km	21.0%	12.5%	17.0%	19.2%	10.3%	9.8%	10.3%	100.0%	198
	3.1 bis 10 km	12.4%	12.8%	25.2%	18.3%	14.2%	7.8%	9.2%	100.0%	215
	mehr als 10 km	13.7%	13.7%	28.0%	12.0%	10.9%	9.7%	12.0%	100.0%	153
	Gesamt	23.3%	13.0%	19.4%	13.8%	12.0%	9.3%	9.3%	100.0%	953
16-17 Jahre	bis 1 km	18.1%	9.5%	9.2%	9.5%	38.5%	6.9%	8.2%	100.0%	272
	1.1 bis 3 km	22.7%	14.6%	18.7%	14.6%	18.2%	3.0%	8.1%	100.0%	166
	3.1 bis 10 km	18.8%	9.6%	14.8%	12.2%	24.5%	7.9%	12.2%	100.0%	210
	mehr als 10 km	18.1%	12.3%	19.3%	12.9%	17.0%	4.7%	15.8%	100.0%	160
	Gesamt	19.3%	11.2%	14.6%	12.0%	26.4%	5.9%	10.6%	100.0%	808
18-20 Jahre	bis 1 km	16.8%	10.0%	8.3%	5.7%	41.6%	10.8%	6.8%	100.0%	273
	1.1 bis 3 km	25.4%	7.2%	11.4%	8.1%	31.4%	5.9%	10.6%	100.0%	182
	3.1 bis 10 km	20.0%	8.1%	18.7%	11.1%	21.8%	6.6%	13.7%	100.0%	276
	mehr als 10 km	14.2%	8.2%	13.9%	12.9%	24.6%	8.7%	17.4%	100.0%	281
	Gesamt	18.4%	8.5%	13.4%	9.8%	29.3%	8.2%	12.5%	100.0%	1'012
21-64 Jahre	bis 1 km	14.9%	14.6%	5.5%	8.0%	40.1%	10.3%	6.6%	100.0%	4'176
	1.1 bis 3 km	14.5%	29.8%	8.1%	8.5%	21.6%	9.3%	8.2%	100.0%	3'323
	3.1 bis 10 km	18.3%	22.6%	11.6%	9.8%	19.3%	9.0%	9.4%	100.0%	4'737
	mehr als 10 km	23.1%	10.9%	11.2%	12.4%	18.9%	8.0%	15.4%	100.0%	4'140
	Gesamt	17.9%	19.2%	9.2%	9.8%	24.9%	9.1%	10.0%	100.0%	16'376
65 und älter	bis 1 km	14.7%	21.4%	2.5%	15.9%	23.2%	14.7%	7.7%	100.0%	1'294
	1.1 bis 3 km	12.9%	41.1%	4.1%	9.4%	13.5%	10.3%	8.9%	100.0%	1'031
	3.1 bis 10 km	16.7%	33.2%	6.0%	9.0%	14.8%	9.8%	10.5%	100.0%	1'290
	mehr als 10 km	22.9%	14.9%	6.1%	14.6%	19.4%	6.9%	15.1%	100.0%	910
	Gesamt	16.5%	27.8%	4.6%	12.2%	17.9%	10.8%	10.3%	100.0%	4'525
Gesamt	bis 1 km	17.7%	16.7%	7.0%	9.7%	31.6%	10.8%	6.7%	100.0%	7'165
	1.1 bis 3 km	15.3%	29.1%	9.1%	9.8%	19.0%	9.3%	8.4%	100.0%	5'291
	3.1 bis 10 km	17.7%	22.9%	12.0%	10.3%	18.0%	9.2%	9.9%	100.0%	7'152
	mehr als 10 km	22.2%	11.5%	12.0%	12.9%	18.4%	7.7%	15.3%	100.0%	6'016
	Gesamt	18.3%	19.8%	10.0%	10.6%	22.1%	9.3%	9.9%	100.0%	25'624

Tabelle A-31:

Vergleich der Verkehrsmittelwahl verschiedene Zwecke										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Alle Zwecke	54.0%	5.5%	26.1%	5.4%	0.6%	4.1%	4.2%	100%	4'493
	Ausbildung	76.9%	3.6%	8.1%	6.0%	0.9%	0.8%	3.6%	100%	1'993
	Freizeit	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.2%	6.0%	5.5%	100%	1'831
10-12 Jahre	Alle Zwecke	47.0%	16.1%	20.5%	7.3%	0.7%	2.8%	5.6%	100%	3'659
	Ausbildung	61.6%	18.7%	4.6%	8.4%	1.0%	0.8%	4.9%	100%	1'671
	Freizeit	35.0%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100%	1'525
13-15 Jahre	Alle Zwecke	31.1%	23.8%	16.8%	16.9%	3.4%	3.0%	5.0%	100%	3'947
	Ausbildung	30.9%	27.6%	6.3%	24.5%	6.3%	1.3%	3.2%	100%	1'749
	Freizeit	33.7%	21.7%	23.8%	9.2%	1.3%	3.2%	7.1%	100%	1'626
16-17 Jahre	Alle Zwecke	23.9%	15.0%	24.8%	21.5%	4.0%	5.1%	5.7%	100%	2'868
	Ausbildung	18.7%	20.0%	9.8%	32.0%	7.5%	3.4%	8.6%	100%	764
	Freizeit	29.9%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.1%	100%	1'276
18-20 Jahre	Alle Zwecke	20.3%	8.2%	40.1%	16.8%	1.4%	8.2%	5.0%	100%	3'664
	Ausbildung	19.7%	12.1%	21.7%	33.8%	2.9%	3.8%	6.1%	100%	560
	Freizeit	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100%	1'631
Gesamt	Alle Zwecke	35.7%	13.1%	26.3%	13.2%	1.9%	4.7%	5.0%	100%	18'631
	Ausbildung	49.2%	15.9%	8.4%	17.0%	3.2%	1.6%	4.6%	100%	6'737
	Freizeit	31.4%	12.8%	34.3%	8.8%	1.0%	6.0%	5.7%	100%	7'889

Tabelle A-32:

Verkehrsmittelwahl nach Sprachregion										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
										<i>Basis = Freizeitwege</i>
6-9 Jahre	D-schweiz	41.4%	10.8%	30.6%	4.6%	0.0%	6.7%	5.9%	100.0%	1'102
	Romandie	32.5%	4.0%	53.9%	1.4%	0.0%	3.4%	4.8%	100.0%	675
	Tessin	29.1%	3.8%	50.6%	0.0%	3.8%	10.1%	2.5%	100.0%	54
	Gesamt	38.8%	8.9%	37.0%	3.7%	0.1%	6.0%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	D-schweiz	36.4%	17.7%	27.2%	6.1%	0.5%	5.8%	6.3%	100.0%	917
	Romandie	30.3%	6.5%	45.9%	7.3%	0.8%	2.6%	6.7%	100.0%	557
	Tessin	38.7%	5.3%	50.7%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	51
	Gesamt	35.0%	14.4%	32.8%	6.3%	0.6%	4.7%	6.1%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	D-schweiz	30.3%	26.2%	21.6%	9.1%	1.7%	3.5%	7.7%	100.0%	1'078
	Romandie	43.1%	7.3%	30.5%	11.2%	0.0%	2.9%	5.0%	100.0%	491
	Tessin	46.8%	12.7%	29.1%	3.8%	0.0%	0.0%	7.6%	100.0%	57
	Gesamt	33.6%	21.7%	23.8%	9.3%	1.2%	3.2%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	D-schweiz	30.1%	16.1%	26.9%	13.1%	2.9%	6.9%	3.9%	100.0%	830
	Romandie	29.9%	5.0%	37.9%	20.1%	1.3%	1.0%	4.7%	100.0%	394
	Tessin	26.2%	3.3%	52.5%	13.1%	0.0%	3.3%	1.6%	100.0%	52
	Gesamt	29.9%	13.3%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.0%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	D-schweiz	21.5%	8.8%	39.6%	11.1%	1.2%	11.5%	6.3%	100.0%	1'020
	Romandie	21.2%	4.0%	54.0%	12.5%	0.4%	4.4%	3.5%	100.0%	564
	Tessin	14.9%	6.9%	66.3%	3.0%	0.0%	6.9%	2.0%	100.0%	47
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	D-schweiz	28.1%	6.3%	42.2%	5.6%	0.6%	13.8%	3.4%	100.0%	16'037
	Romandie	27.9%	2.1%	55.9%	4.1%	0.1%	7.7%	2.2%	100.0%	9'031
	Tessin	29.8%	2.3%	58.1%	2.2%	0.0%	6.3%	1.3%	100.0%	846
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.0%	3.0%	100.0%	25'914
65 und älter	D-schweiz	40.1%	3.8%	29.8%	11.8%	0.3%	10.1%	4.1%	100.0%	4'875
	Romandie	35.5%	1.6%	44.7%	9.9%	0.0%	5.4%	2.9%	100.0%	2'420
	Tessin	51.0%	3.7%	34.6%	5.9%	0.0%	3.7%	1.1%	100.0%	303
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.1%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	D-schweiz	30.8%	7.9%	37.5%	7.3%	0.7%	11.7%	4.1%	100.0%	25'859
	Romandie	29.6%	2.7%	52.1%	6.2%	0.2%	6.4%	2.9%	100.0%	14'132
	Tessin	33.7%	3.4%	52.4%	3.3%	0.2%	5.5%	1.6%	100.0%	1'410
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'401

Tabelle A-33:

Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad										
										Basis = Freizeitwege
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Stadt	39.9%	10.3%	29.2%	8.8%	0.0%	6.8%	5.0%	100.0%	539
	Agglom.	39.8%	5.9%	38.8%	0.8%	0.0%	7.7%	7.0%	100.0%	588
	Land	37.3%	10.0%	41.7%	1.7%	0.4%	4.4%	4.6%	100.0%	704
	Gesamt	38.8%	8.9%	37.0%	3.6%	0.1%	6.1%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	Stadt	44.6%	8.6%	28.4%	9.8%	0.5%	4.3%	3.8%	100.0%	507
	Agglom.	32.6%	15.0%	34.2%	6.5%	0.5%	4.8%	6.5%	100.0%	494
	Land	27.8%	19.4%	35.8%	3.2%	0.7%	5.0%	8.0%	100.0%	524
	Gesamt	35.0%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	Stadt	38.3%	16.7%	14.8%	15.9%	1.9%	3.6%	8.8%	100.0%	530
	Agglom.	34.7%	21.2%	23.0%	9.9%	1.6%	2.3%	7.3%	100.0%	510
	Land	29.0%	26.2%	31.7%	3.4%	0.6%	3.5%	5.7%	100.0%	586
	Gesamt	33.6%	21.7%	23.8%	9.3%	1.3%	3.2%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	Stadt	29.8%	15.2%	26.0%	22.1%	4.3%	0.4%	2.2%	100.0%	440
	Agglom.	26.0%	12.3%	32.5%	14.0%	2.6%	8.0%	4.7%	100.0%	432
	Land	33.3%	12.4%	32.0%	8.7%	1.0%	7.8%	4.8%	100.0%	404
	Gesamt	29.8%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.0%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	Stadt	24.5%	8.5%	35.9%	16.7%	0.7%	8.1%	5.6%	100.0%	570
	Agglom.	17.7%	8.6%	42.9%	12.8%	1.8%	9.9%	6.4%	100.0%	594
	Land	21.1%	5.8%	54.0%	3.5%	0.4%	10.9%	4.3%	100.0%	467
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	Stadt	29.8%	6.0%	40.9%	8.7%	0.6%	11.3%	2.7%	100.0%	10'624
	Agglom.	26.3%	4.4%	49.0%	4.0%	0.4%	12.8%	3.0%	100.0%	7'950
	Land	27.9%	4.7%	49.7%	1.9%	0.2%	12.2%	3.5%	100.0%	7'340
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.0%	3.0%	100.0%	25'914
65 und älter	Stadt	38.5%	3.4%	28.5%	18.2%	0.3%	7.5%	3.7%	100.0%	3'469
	Agglom.	35.6%	3.0%	38.0%	8.5%	0.3%	11.0%	3.5%	100.0%	2'211
	Land	45.9%	3.5%	35.1%	2.9%	0.1%	8.6%	3.9%	100.0%	1'918
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.1%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	Stadt	32.3%	6.6%	36.2%	11.4%	0.7%	9.5%	3.4%	100.0%	16'679
	Agglom.	28.5%	6.0%	44.1%	5.8%	0.6%	11.2%	3.9%	100.0%	12'779
	Land	30.8%	6.9%	45.3%	2.5%	0.3%	10.3%	4.0%	100.0%	11'943
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'401

Tabelle A-34:

Verkehrsmittelwahl nach zurückgelegter Distanz										
									Basis = Freizeitwege	
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N (un- gewicht.)
6-9 Jahre	bis 1 km	72.7%	11.8%	11.5%	0.2%	0.3%	0.0%	3.5%	100.0%	742
	1.1 bis 3 km	22.6%	10.3%	50.3%	8.0%	0.0%	4.5%	4.3%	100.0%	346
	3.1 bis 10 km	14.1%	7.5%	58.4%	4.7%	0.0%	8.7%	6.6%	100.0%	393
	mehr als 10 km	1.1%	1.1%	60.6%	6.2%	0.0%	20.1%	10.8%	100.0%	350
	Gesamt	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.1%	6.1%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	bis 1 km	67.7%	20.2%	5.2%	0.6%	0.0%	0.0%	6.4%	100.0%	614
	1.1 bis 3 km	21.9%	19.7%	41.2%	5.1%	1.8%	3.3%	6.9%	100.0%	300
	3.1 bis 10 km	11.7%	9.5%	53.4%	12.6%	0.9%	7.1%	4.9%	100.0%	312
	mehr als 10 km	0.6%	2.3%	63.7%	13.5%	0.3%	13.8%	5.8%	100.0%	299
	Gesamt	35.1%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	bis 1 km	61.3%	27.7%	7.2%	0.2%	0.5%	0.2%	2.8%	100.0%	674
	1.1 bis 3 km	22.5%	28.2%	28.5%	9.3%	1.4%	2.0%	8.2%	100.0%	318
	3.1 bis 10 km	10.1%	15.0%	41.2%	19.7%	2.3%	5.2%	6.5%	100.0%	377
	mehr als 10 km	1.4%	5.8%	41.2%	21.0%	1.7%	10.0%	18.9%	100.0%	257
	Gesamt	33.7%	21.7%	23.8%	9.3%	1.2%	3.1%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	bis 1 km	68.6%	15.7%	12.5%	1.7%	0.2%	1.1%	0.2%	100.0%	424
	1.1 bis 3 km	22.5%	25.8%	33.6%	12.3%	1.2%	2.4%	2.1%	100.0%	279
	3.1 bis 10 km	7.2%	5.5%	47.1%	24.1%	6.1%	6.6%	3.3%	100.0%	329
	mehr als 10 km	1.1%	3.8%	34.7%	27.2%	3.0%	15.8%	14.3%	100.0%	244
	Gesamt	29.9%	13.3%	30.3%	14.5%	2.4%	5.5%	4.1%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	bis 1 km	72.1%	12.4%	12.4%	1.7%	0.0%	0.8%	0.6%	100.0%	402
	1.1 bis 3 km	16.0%	8.9%	54.9%	13.3%	0.2%	3.9%	2.7%	100.0%	300
	3.1 bis 10 km	4.3%	6.4%	54.9%	16.1%	1.2%	12.4%	4.7%	100.0%	478
	mehr als 10 km	0.2%	4.1%	52.2%	12.1%	1.9%	17.5%	12.0%	100.0%	451
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	bis 1 km	68.9%	6.8%	21.9%	1.0%	0.0%	0.7%	0.7%	100.0%	6'433
	1.1 bis 3 km	32.1%	7.7%	44.2%	6.4%	0.2%	8.1%	1.2%	100.0%	5'127
	3.1 bis 10 km	15.1%	3.9%	56.6%	6.4%	0.4%	15.3%	2.3%	100.0%	7'594
	mehr als 10 km	1.5%	2.8%	58.6%	6.5%	1.0%	22.2%	7.5%	100.0%	6'760
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.0%	3.0%	100.0%	25'914
65 und älter	bis 1 km	80.1%	6.0%	11.9%	1.1%	0.0%	0.5%	0.4%	100.0%	2'235
	1.1 bis 3 km	45.7%	3.6%	33.3%	10.1%	0.1%	6.1%	1.2%	100.0%	1'655
	3.1 bis 10 km	20.5%	1.9%	43.6%	18.7%	0.4%	12.3%	2.7%	100.0%	2'135
	mehr als 10 km	1.5%	1.3%	49.4%	16.2%	0.3%	18.8%	12.6%	100.0%	1'573
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	bis 1 km	70.6%	9.9%	16.6%	0.9%	0.1%	0.6%	1.3%	100.0%	11'524
	1.1 bis 3 km	32.0%	9.2%	42.1%	7.7%	0.4%	6.8%	1.9%	100.0%	8'325
	3.1 bis 10 km	14.8%	4.5%	53.6%	10.0%	0.7%	13.5%	2.9%	100.0%	11'618
	mehr als 10 km	1.4%	2.7%	56.1%	9.3%	1.0%	20.6%	9.0%	100.0%	9'934
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'401

Tabelle A-35:

Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht		Basis = Freizeitwege								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	männlich	38.1%	11.7%	35.4%	1.4%	0.4%	6.3%	6.8%	100.0%	965
	weiblich	39.5%	5.8%	38.7%	6.2%	0.0%	5.8%	4.1%	100.0%	866
	Gesamt	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.2%	6.0%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	männlich	33.4%	15.7%	33.9%	5.2%	0.6%	4.0%	7.2%	100.0%	822
	weiblich	36.9%	13.1%	31.6%	7.7%	0.4%	5.5%	4.9%	100.0%	703
	Gesamt	35.1%	14.4%	32.8%	6.4%	0.5%	4.7%	6.1%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	männlich	30.3%	28.3%	24.3%	6.8%	0.9%	1.8%	7.5%	100.0%	837
	weiblich	36.9%	15.1%	23.2%	11.7%	1.7%	4.5%	6.8%	100.0%	789
	Gesamt	33.6%	21.7%	23.8%	9.3%	1.3%	3.2%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	männlich	28.0%	15.0%	34.6%	12.6%	2.1%	3.9%	3.9%	100.0%	620
	weiblich	31.6%	11.5%	26.1%	16.6%	2.7%	7.1%	4.3%	100.0%	656
	Gesamt	29.8%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.5%	4.1%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	männlich	19.3%	9.0%	46.0%	8.7%	0.9%	9.9%	6.1%	100.0%	871
	weiblich	23.2%	6.0%	42.0%	13.8%	1.0%	9.3%	4.7%	100.0%	760
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	männlich	25.6%	5.5%	48.4%	4.4%	0.5%	12.2%	3.4%	100.0%	12'476
	weiblich	30.7%	4.7%	43.8%	5.8%	0.4%	11.9%	2.7%	100.0%	13'438
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.1%	3.0%	100.0%	25'914
65 und älter	männlich	35.4%	3.8%	37.6%	7.2%	0.3%	12.0%	3.8%	100.0%	3'328
	weiblich	43.6%	3.0%	29.2%	14.3%	0.1%	6.1%	3.7%	100.0%	4'270
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	männlich	27.9%	7.5%	43.9%	5.3%	0.5%	10.7%	4.1%	100.0%	19'919
	weiblich	33.4%	5.6%	39.0%	8.3%	0.5%	9.8%	3.3%	100.0%	21'482
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'401

Tabelle A-36:

Verkehrsmittelwahl nach Nationalität		Basis = Freizeitwege								
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Schweizer/in	37.0%	9.3%	40.0%	1.7%	0.2%	6.2%	5.6%	100.0%	1'597
	Ausländer/in	47.0%	6.8%	23.6%	12.3%	0.0%	5.2%	5.0%	100.0%	232
	Gesamt	38.8%	8.8%	36.9%	3.6%	0.2%	6.0%	5.5%	100.0%	1'829
10-12 Jahre	Schweizer/in	33.2%	16.0%	33.3%	5.7%	0.7%	4.8%	6.3%	100.0%	1'348
	Ausländer/in	44.6%	5.8%	30.2%	9.7%	0.0%	4.3%	5.4%	100.0%	177
	Gesamt	35.1%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.1%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	Schweizer/in	29.9%	22.7%	25.9%	9.4%	1.6%	3.5%	7.0%	100.0%	1'425
	Ausländer/in	50.1%	17.2%	14.3%	8.7%	0.0%	2.0%	7.6%	100.0%	201
	Gesamt	33.7%	21.7%	23.8%	9.2%	1.3%	3.2%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	Schweizer/in	29.5%	14.3%	30.6%	12.3%	2.7%	6.1%	4.4%	100.0%	1'147
	Ausländer/in	32.1%	6.4%	27.8%	29.4%	1.1%	1.6%	1.6%	100.0%	129
	Gesamt	29.8%	13.3%	30.2%	14.6%	2.5%	5.5%	4.1%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	Schweizer/in	20.6%	8.5%	42.8%	10.5%	1.1%	10.1%	6.4%	100.0%	1'464
	Ausländer/in	24.0%	3.3%	51.0%	14.0%	0.3%	7.2%	0.3%	100.0%	167
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	Schweizer/in	27.8%	5.6%	45.9%	4.6%	0.5%	12.3%	3.3%	100.0%	22'454
	Ausländer/in	29.9%	2.8%	47.1%	7.2%	0.1%	10.7%	2.1%	100.0%	3'455
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.0%	3.0%	100.0%	25'909
65 und älter	Schweizer/in	40.1%	3.0%	33.0%	11.2%	0.2%	8.6%	3.8%	100.0%	7'127
	Ausländer/in	35.5%	7.6%	34.5%	8.8%	0.0%	11.2%	2.4%	100.0%	468
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'595
Gesamt	Schweizer/in	30.3%	6.9%	41.3%	6.4%	0.6%	10.4%	4.0%	100.0%	36'562
	Ausländer/in	32.6%	4.3%	42.3%	8.8%	0.1%	9.3%	2.6%	100.0%	4'829
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'391

Tabelle A-37:

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl Autos im Haushalt										
									Basis = Freizeitwege	
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Kein Auto	57.5%	6.3%	6.3%	17.3%	0.0%	0.0%	12.6%	100.0%	93
	1 Auto	41.8%	11.4%	33.1%	2.8%	0.0%	6.3%	4.6%	100.0%	1'021
	2 Autos	31.7%	6.1%	47.4%	3.1%	0.0%	6.1%	5.4%	100.0%	643
	3 u.m. Autos	33.3%	2.4%	44.0%	0.0%	3.6%	10.7%	6.0%	100.0%	74
	Gesamt	38.8%	8.9%	37.0%	3.7%	0.1%	6.0%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	Kein Auto	61.7%	8.5%	9.6%	14.9%	0.0%	3.2%	2.1%	100.0%	82
	1 Auto	36.5%	15.1%	31.3%	5.9%	0.3%	3.5%	7.4%	100.0%	859
	2 Autos	29.3%	14.9%	38.0%	5.8%	0.5%	6.3%	5.1%	100.0%	533
	3 u.m. Autos	27.1%	8.5%	42.4%	5.1%	3.4%	8.5%	5.1%	100.0%	51
	Gesamt	35.1%	14.4%	32.8%	6.4%	0.5%	4.7%	6.2%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	Kein Auto	60.0%	14.4%	9.6%	14.4%	0.0%	0.8%	0.8%	100.0%	121
	1 Auto	32.2%	21.7%	22.1%	11.3%	1.2%	3.7%	7.8%	100.0%	859
	2 Autos	29.0%	22.5%	29.6%	6.3%	1.5%	3.1%	8.1%	100.0%	547
	3 u.m. Autos	42.3%	24.6%	22.3%	3.1%	1.5%	2.3%	3.8%	100.0%	99
	Gesamt	33.7%	21.7%	23.8%	9.2%	1.2%	3.2%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	Kein Auto	45.8%	13.5%	11.5%	22.9%	2.1%	0.0%	4.2%	100.0%	90
	1 Auto	26.7%	17.5%	26.7%	16.7%	4.4%	4.6%	3.5%	100.0%	615
	2 Autos	32.5%	9.2%	33.6%	13.0%	0.6%	6.4%	4.8%	100.0%	452
	3 u.m. Autos	24.2%	10.8%	43.9%	6.4%	1.3%	10.2%	3.2%	100.0%	119
	Gesamt	29.9%	13.3%	30.2%	14.6%	2.5%	5.6%	4.0%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	Kein Auto	35.1%	14.1%	13.0%	26.5%	1.6%	4.9%	4.9%	100.0%	148
	1 Auto	26.9%	10.1%	32.7%	15.2%	0.7%	8.4%	6.0%	100.0%	564
	2 Autos	18.3%	7.4%	47.5%	7.4%	1.3%	12.0%	6.0%	100.0%	660
	3 u.m. Autos	10.9%	0.8%	71.6%	5.2%	0.0%	8.3%	3.4%	100.0%	259
	Gesamt	21.1%	7.7%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	Kein Auto	40.6%	11.4%	14.7%	22.3%	1.7%	4.6%	4.7%	100.0%	3'252
	1 Auto	29.8%	5.6%	44.7%	4.4%	0.4%	11.9%	3.2%	100.0%	13'226
	2 Autos	23.9%	3.4%	54.2%	2.0%	0.2%	13.9%	2.4%	100.0%	7'549
	3 u.m. Autos	20.5%	1.6%	59.5%	1.0%	0.2%	14.6%	2.7%	100.0%	1'884
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.1%	3.0%	100.0%	25'911
65 und älter	Kein Auto	52.6%	4.6%	12.9%	23.9%	0.3%	2.2%	3.6%	100.0%	2'667
	1 Auto	34.4%	3.2%	41.0%	5.4%	0.1%	12.0%	3.9%	100.0%	4'082
	2 Autos	30.4%	1.1%	50.0%	1.8%	0.4%	12.3%	3.9%	100.0%	722
	3 u.m. Autos	24.5%	0.0%	61.2%	0.7%	0.0%	12.2%	1.4%	100.0%	127
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.0%	11.1%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	Kein Auto	46.5%	8.7%	13.5%	22.6%	1.0%	3.3%	4.3%	100.0%	6'453
	1 Auto	31.5%	7.2%	40.8%	5.6%	0.5%	10.5%	3.9%	100.0%	21'226
	2 Autos	25.2%	5.4%	50.2%	3.4%	0.4%	12.0%	3.5%	100.0%	11'106
	3 u.m. Autos	21.0%	2.9%	58.1%	1.8%	0.4%	12.9%	2.9%	100.0%	2'613
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'398

Tabelle A-38:

Verkehrsmittelwahl nach Anzahl eingelöster Velos pro Person im Haushalt										
									Basis = Freizeitwege	
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	kein Velo	41.5%	1.6%	47.2%	0.8%	0.0%	7.3%	1.6%	100.0%	114
	< 1 Velo/Pers.	36.8%	9.2%	38.5%	3.4%	0.0%	6.2%	5.9%	100.0%	756
	1 Velo/Pers.	38.5%	9.5%	36.4%	1.9%	0.4%	7.1%	6.4%	100.0%	698
	> 1 Velo/Pers.	42.0%	12.1%	31.7%	4.5%	0.0%	4.5%	5.4%	100.0%	171
	Gesamt	38.3%	9.1%	37.5%	2.8%	0.2%	6.4%	5.8%	100.0%	1'739
10-12 Jahre	kein Velo	17.2%	0.0%	62.1%	3.4%	0.0%	13.8%	3.4%	100.0%	26
	< 1 Velo/Pers.	43.2%	8.6%	28.0%	8.8%	0.3%	4.9%	6.1%	100.0%	533
	1 Velo/Pers.	30.2%	17.5%	36.2%	5.4%	0.4%	3.9%	6.4%	100.0%	741
	> 1 Velo/Pers.	28.1%	24.6%	28.7%	3.5%	0.6%	7.0%	7.6%	100.0%	171
	Gesamt	34.8%	14.5%	32.6%	6.5%	0.4%	4.8%	6.4%	100.0%	1'471
13-15 Jahre	kein Velo	45.1%	19.6%	5.9%	17.6%	0.0%	7.8%	3.9%	100.0%	46
	< 1 Velo/Pers.	34.7%	16.2%	26.9%	12.4%	1.2%	1.8%	6.8%	100.0%	601
	1 Velo/Pers.	33.5%	21.2%	23.3%	6.8%	1.2%	4.5%	9.6%	100.0%	718
	> 1 Velo/Pers.	21.3%	42.2%	22.5%	4.9%	2.5%	3.3%	3.3%	100.0%	174
	Gesamt	32.6%	22.2%	24.1%	9.0%	1.3%	3.4%	7.5%	100.0%	1'539
16-17 Jahre	kein Velo	32.3%	0.0%	27.4%	32.3%	0.0%	4.8%	3.2%	100.0%	62
	< 1 Velo/Pers.	34.0%	11.0%	30.6%	15.3%	1.6%	6.0%	1.4%	100.0%	503
	1 Velo/Pers.	30.1%	13.1%	32.1%	12.9%	1.5%	6.1%	4.1%	100.0%	435
	> 1 Velo/Pers.	25.8%	22.9%	19.1%	10.6%	5.9%	5.1%	10.6%	100.0%	180
	Gesamt	31.1%	13.4%	28.9%	14.4%	2.3%	5.8%	4.1%	100.0%	1'180
18-20 Jahre	kein Velo	10.1%	1.0%	60.6%	17.7%	0.0%	9.1%	1.5%	100.0%	148
	< 1 Velo/Pers.	25.5%	5.7%	41.0%	13.3%	0.5%	7.8%	6.2%	100.0%	632
	1 Velo/Pers.	21.0%	8.6%	41.6%	8.3%	1.1%	13.2%	6.1%	100.0%	481
	> 1 Velo/Pers.	13.9%	20.1%	35.0%	10.7%	3.2%	8.7%	8.4%	100.0%	198
	Gesamt	20.7%	8.4%	42.2%	11.7%	1.1%	9.8%	6.1%	100.0%	1'459
21-64 Jahre	kein Velo	26.4%	1.8%	50.7%	5.1%	0.1%	13.5%	2.3%	100.0%	2'932
	< 1 Velo/Pers.	29.1%	3.7%	47.9%	4.2%	0.1%	12.1%	2.8%	100.0%	6'103
	1 Velo/Pers.	27.5%	7.1%	44.5%	4.6%	0.7%	12.4%	3.2%	100.0%	9'100
	> 1 Velo/Pers.	25.3%	11.5%	40.7%	4.7%	1.3%	12.2%	4.4%	100.0%	2'950
	Gesamt	27.6%	6.0%	45.8%	4.6%	0.5%	12.4%	3.1%	100.0%	21'085
65 und älter	kein Velo	37.9%	0.5%	36.9%	10.1%	0.0%	10.4%	4.2%	100.0%	633
	< 1 Velo/Pers.	34.8%	6.5%	38.5%	6.8%	0.4%	10.7%	2.3%	100.0%	687
	1 Velo/Pers.	35.6%	8.3%	33.7%	7.7%	0.4%	10.8%	3.5%	100.0%	1'545
	> 1 Velo/Pers.	36.6%	13.0%	25.6%	4.5%	1.1%	13.8%	5.4%	100.0%	393
	Gesamt	36.0%	6.9%	34.6%	7.5%	0.4%	11.1%	3.5%	100.0%	3'258
Gesamt	kein Velo	28.1%	1.8%	48.1%	7.0%	0.1%	12.4%	2.6%	100.0%	3'961
	< 1 Velo/Pers.	31.1%	5.8%	43.0%	6.2%	0.3%	10.0%	3.6%	100.0%	9'815
	1 Velo/Pers.	29.2%	9.0%	40.8%	5.4%	0.7%	10.8%	4.1%	100.0%	13'718
	> 1 Velo/Pers.	26.1%	14.8%	36.3%	5.3%	1.6%	10.7%	5.2%	100.0%	4'237
	Gesamt	29.3%	7.9%	41.7%	5.8%	0.6%	10.7%	3.9%	100.0%	31'731

Tabelle A-39:

Verkehrsmittelwahl nach Haushaltseinkommen (Äquivalenzeink.)										
										Basis = Freizeitwege
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Tief	41.0%	9.7%	32.9%	3.3%	0.0%	5.0%	8.1%	100.0%	516
	Mittel	37.9%	10.0%	38.2%	4.5%	0.0%	5.7%	3.7%	100.0%	802
	Hoch	26.8%	1.4%	52.1%	2.8%	0.0%	4.2%	12.7%	100.0%	83
	Gesamt	38.6%	9.5%	36.9%	4.0%	0.0%	5.4%	5.8%	100.0%	1'401
10-12 Jahre	Tief	40.6%	8.6%	34.0%	7.0%	0.0%	4.3%	5.6%	100.0%	325
	Mittel	29.4%	16.1%	35.1%	8.7%	0.5%	4.8%	5.4%	100.0%	598
	Hoch	27.8%	18.1%	37.5%	2.8%	0.0%	8.3%	5.6%	100.0%	90
	Gesamt	33.4%	13.5%	34.9%	7.6%	0.3%	4.9%	5.5%	100.0%	1'013
13-15 Jahre	Tief	41.3%	21.0%	21.0%	10.6%	1.0%	0.3%	4.7%	100.0%	324
	Mittel	26.5%	27.2%	26.1%	7.0%	1.4%	4.2%	7.7%	100.0%	536
	Hoch	18.6%	26.8%	27.8%	12.4%	2.1%	1.0%	11.3%	100.0%	98
	Gesamt	31.2%	24.9%	24.4%	8.8%	1.3%	2.5%	6.9%	100.0%	958
16-17 Jahre	Tief	30.5%	13.9%	34.4%	12.4%	1.2%	5.8%	1.9%	100.0%	223
	Mittel	24.9%	13.0%	30.8%	17.2%	3.4%	5.9%	4.7%	100.0%	436
	Hoch	33.7%	14.6%	24.7%	18.0%	2.2%	4.5%	2.2%	100.0%	79
	Gesamt	27.6%	13.4%	31.3%	15.8%	2.6%	5.7%	3.6%	100.0%	738
18-20 Jahre	Tief	21.1%	3.7%	43.8%	12.6%	0.6%	13.2%	5.1%	100.0%	246
	Mittel	18.3%	6.9%	47.2%	13.2%	1.1%	8.5%	4.8%	100.0%	550
	Hoch	25.9%	5.6%	38.0%	9.8%	2.6%	12.8%	5.3%	100.0%	183
	Gesamt	20.6%	5.8%	44.5%	12.4%	1.3%	10.6%	4.9%	100.0%	979
21-64 Jahre	Tief	32.6%	5.6%	44.0%	5.6%	0.2%	9.1%	2.9%	100.0%	3'596
	Mittel	28.5%	5.5%	46.2%	5.5%	0.4%	11.3%	2.7%	100.0%	12'632
	Hoch	24.5%	3.4%	47.7%	4.0%	0.6%	16.5%	3.4%	100.0%	5'691
	Gesamt	28.3%	5.0%	46.1%	5.1%	0.4%	12.1%	2.9%	100.0%	21'919
65 und älter	Tief	45.9%	4.5%	33.0%	7.3%	0.2%	6.5%	2.6%	100.0%	1'904
	Mittel	39.0%	3.0%	31.6%	12.2%	0.2%	10.1%	3.9%	100.0%	3'792
	Hoch	34.6%	2.2%	38.7%	8.1%	0.2%	12.0%	4.1%	100.0%	713
	Gesamt	40.8%	3.4%	32.9%	10.1%	0.2%	9.1%	3.5%	100.0%	6'409
Gesamt	Tief	36.4%	6.8%	38.8%	6.7%	0.3%	7.6%	3.5%	100.0%	7'134
	Mittel	30.1%	6.5%	42.1%	7.3%	0.5%	10.1%	3.3%	100.0%	19'346
	Hoch	25.5%	4.1%	45.8%	4.9%	0.7%	15.3%	3.8%	100.0%	6'937
	Gesamt	30.7%	6.1%	42.0%	6.7%	0.5%	10.5%	3.5%	100.0%	33'417

Tabelle A-40:

Verkehrsmittelwahl nach Wochentagen									Basis = Freizeitwege	
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Mo-Fr	40.6%	8.9%	36.1%	4.0%	0.3%	4.5%	5.5%	100.0%	1104
	Sa	40.0%	10.0%	31.1%	5.1%	0.0%	8.4%	5.4%	100.0%	298
	So	32.1%	7.3%	45.4%	1.0%	0.0%	8.8%	5.5%	100.0%	429
	Gesamt	38.8%	8.8%	37.0%	3.6%	0.2%	6.0%	5.5%	100.0%	1831
10-12 Jahre	Mo-Fr	42.5%	16.2%	26.0%	6.5%	0.2%	2.9%	5.7%	100.0%	883
	Sa	23.5%	11.7%	38.1%	7.8%	1.6%	6.8%	10.4%	100.0%	286
	So	23.5%	11.6%	48.4%	4.2%	0.6%	8.4%	3.2%	100.0%	356
	Gesamt	35.1%	14.4%	32.7%	6.3%	0.6%	4.7%	6.1%	100.0%	1525
13-15 Jahre	Mo-Fr	34.3%	24.4%	22.3%	9.4%	1.3%	1.5%	6.9%	100.0%	1040
	Sa	27.4%	22.3%	25.6%	13.3%	0.8%	4.1%	6.4%	100.0%	297
	So	39.2%	11.1%	26.9%	4.1%	1.6%	8.2%	8.9%	100.0%	289
	Gesamt	33.7%	21.7%	23.8%	9.3%	1.2%	3.2%	7.1%	100.0%	1626
16-17 Jahre	Mo-Fr	31.2%	17.3%	25.7%	16.9%	2.1%	3.2%	3.6%	100.0%	852
	Sa	25.7%	5.6%	37.4%	11.1%	4.4%	10.2%	5.6%	100.0%	248
	So	30.4%	7.7%	39.2%	9.9%	1.1%	8.8%	2.8%	100.0%	176
	Gesamt	29.8%	13.3%	30.2%	14.6%	2.5%	5.6%	4.0%	100.0%	1276
18-20 Jahre	Mo-Fr	23.5%	7.2%	41.8%	12.6%	1.2%	7.8%	6.0%	100.0%	1004
	Sa	19.4%	7.4%	46.3%	10.6%	0.4%	12.4%	3.4%	100.0%	361
	So	13.8%	9.4%	51.2%	5.6%	0.6%	13.2%	6.2%	100.0%	266
	Gesamt	21.1%	7.6%	44.2%	11.1%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1631
21-64 Jahre	Mo-Fr	30.2%	5.6%	45.0%	5.4%	0.4%	10.8%	2.5%	100.0%	16212
	Sa	21.0%	4.3%	49.4%	4.8%	0.4%	15.4%	4.6%	100.0%	4412
	So	28.3%	4.0%	46.4%	4.5%	0.5%	13.0%	3.3%	100.0%	5290
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.0%	3.0%	100.0%	25914
65 und älter	Mo-Fr	40.3%	3.7%	32.7%	11.6%	0.3%	8.1%	3.4%	100.0%	5361
	Sa	37.7%	3.6%	30.1%	13.1%	0.1%	10.4%	4.8%	100.0%	958
	So	39.7%	1.4%	37.0%	6.7%	0.1%	10.6%	4.6%	100.0%	1279
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7598
Gesamt	Mo-Fr	32.7%	7.1%	40.0%	7.4%	0.5%	8.9%	3.3%	100.0%	26456
	Sa	24.4%	6.0%	43.9%	7.0%	0.6%	13.2%	5.0%	100.0%	6860
	So	29.7%	4.8%	44.4%	4.7%	0.5%	12.0%	3.9%	100.0%	8085
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41401

Tabelle A-41:

Verkehrsmittelwahl nach Wetter										
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
<i>Basis = Freizeitwege</i>										
6-9 Jahre	Sonnig/leicht bew.	34.6%	11.1%	37.6%	3.8%	0.2%	5.5%	7.1%	100.0%	1'117
	Stark bewölkt/veränd.	42.9%	4.2%	40.7%	0.6%	0.0%	8.7%	2.9%	100.0%	311
	Regen/Schnee/Nebel	50.4%	4.3%	31.0%	5.3%	0.0%	6.1%	2.8%	100.0%	382
	Gesamt	38.9%	8.8%	36.8%	3.6%	0.1%	6.1%	5.6%	100.0%	1'810
10-12 Jahre	Sonnig/leicht bew.	36.7%	12.3%	31.8%	7.4%	0.4%	5.0%	6.4%	100.0%	927
	Stark bewölkt/veränd.	38.6%	13.6%	29.2%	4.2%	1.3%	8.5%	4.7%	100.0%	229
	Regen/Schnee/Nebel	28.1%	19.8%	39.0%	5.3%	0.3%	1.9%	5.6%	100.0%	349
	Gesamt	35.0%	14.2%	33.1%	6.4%	0.5%	4.8%	5.9%	100.0%	1'505
13-15 Jahre	Sonnig/leicht bew.	32.2%	22.5%	24.5%	8.2%	1.1%	3.0%	8.5%	100.0%	979
	Stark bewölkt/veränd.	33.7%	22.8%	19.5%	12.7%	4.1%	3.0%	4.1%	100.0%	251
	Regen/Schnee/Nebel	35.1%	20.3%	26.3%	9.3%	0.0%	3.8%	5.3%	100.0%	381
	Gesamt	33.1%	22.0%	24.2%	9.1%	1.3%	3.2%	7.1%	100.0%	1'611
16-17 Jahre	Sonnig/leicht bew.	29.3%	16.3%	28.5%	15.0%	2.4%	4.5%	4.0%	100.0%	760
	Stark bewölkt/veränd.	33.2%	9.4%	26.2%	15.2%	2.0%	8.2%	5.7%	100.0%	211
	Regen/Schnee/Nebel	28.2%	8.6%	37.1%	12.9%	3.4%	6.4%	3.4%	100.0%	284
	Gesamt	29.7%	13.3%	30.1%	14.5%	2.6%	5.6%	4.2%	100.0%	1'255
18-20 Jahre	Sonnig/leicht bew.	19.8%	8.4%	46.2%	10.6%	1.1%	8.4%	5.4%	100.0%	959
	Stark bewölkt/veränd.	24.2%	8.5%	37.2%	13.8%	0.7%	9.4%	6.3%	100.0%	313
	Regen/Schnee/Nebel	22.0%	5.1%	43.8%	10.3%	0.4%	13.3%	5.1%	100.0%	344
	Gesamt	21.1%	7.7%	44.0%	11.1%	0.9%	9.7%	5.5%	100.0%	1'616
21-64 Jahre	Sonnig/leicht bew.	27.9%	6.3%	45.6%	4.5%	0.5%	11.7%	3.5%	100.0%	15'249
	Stark bewölkt/veränd.	28.8%	4.6%	45.3%	6.0%	0.2%	12.4%	2.7%	100.0%	5'040
	Regen/Schnee/Nebel	28.0%	2.2%	48.6%	6.2%	0.2%	12.7%	2.2%	100.0%	5'415
	Gesamt	28.1%	5.1%	46.2%	5.1%	0.4%	12.0%	3.1%	100.0%	25'704
65 und älter	Sonnig/leicht bew.	38.8%	3.8%	32.1%	11.3%	0.3%	9.1%	4.7%	100.0%	4'537
	Stark bewölkt/veränd.	41.5%	1.7%	33.3%	12.2%	0.1%	7.5%	3.7%	100.0%	1'397
	Regen/Schnee/Nebel	41.7%	3.0%	35.4%	9.3%	0.1%	9.2%	1.2%	100.0%	1'624
	Gesamt	39.9%	3.3%	33.0%	11.0%	0.2%	8.8%	3.8%	100.0%	7'558
Gesamt	Sonnig/leicht bew.	30.1%	7.6%	41.1%	6.5%	0.6%	9.9%	4.3%	100.0%	24'528
	Stark bewölkt/veränd.	31.7%	5.4%	40.8%	7.6%	0.5%	10.8%	3.2%	100.0%	7'752
	Regen/Schnee/Nebel	31.2%	4.4%	43.5%	7.2%	0.3%	10.8%	2.6%	100.0%	8'779
	Gesamt	30.6%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'059

Tabelle A-42:

Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeiten										
										Basis = Freizeitwege
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Frühjahr	38.1%	7.0%	37.5%	7.0%	0.0%	4.3%	6.0%	100.0%	415
	Sommer	35.2%	17.2%	32.9%	2.8%	0.0%	7.8%	4.0%	100.0%	456
	Herbst	37.2%	7.3%	41.2%	2.0%	0.9%	4.9%	6.6%	100.0%	474
	Winter	45.2%	2.0%	37.5%	2.8%	0.0%	6.7%	5.8%	100.0%	486
	Gesamt	38.8%	8.8%	37.0%	3.7%	0.2%	6.0%	5.5%	100.0%	1'831
10-12 Jahre	Frühjahr	39.1%	11.7%	33.9%	4.1%	1.2%	2.9%	7.2%	100.0%	349
	Sommer	31.3%	17.3%	28.8%	10.4%	0.0%	6.0%	6.2%	100.0%	392
	Herbst	29.4%	18.3%	34.8%	5.4%	1.0%	7.0%	4.1%	100.0%	405
	Winter	41.0%	9.7%	34.1%	5.2%	0.0%	2.9%	7.2%	100.0%	379
	Gesamt	35.0%	14.4%	32.8%	6.4%	0.6%	4.7%	6.2%	100.0%	1'525
13-15 Jahre	Frühjahr	39.6%	26.2%	16.5%	8.2%	0.0%	1.5%	8.0%	100.0%	355
	Sommer	25.6%	28.2%	25.0%	9.1%	1.5%	2.8%	7.8%	100.0%	434
	Herbst	34.5%	18.2%	27.7%	8.9%	2.6%	3.3%	4.9%	100.0%	409
	Winter	36.6%	12.4%	26.3%	11.0%	0.9%	5.1%	7.7%	100.0%	428
	Gesamt	33.7%	21.7%	23.8%	9.3%	1.2%	3.1%	7.1%	100.0%	1'626
16-17 Jahre	Frühjahr	25.8%	10.6%	36.4%	16.3%	3.4%	2.3%	5.3%	100.0%	278
	Sommer	30.2%	20.5%	25.2%	12.1%	1.0%	7.9%	3.0%	100.0%	334
	Herbst	32.0%	12.4%	26.7%	17.0%	2.7%	5.1%	4.1%	100.0%	342
	Winter	29.9%	7.8%	35.6%	13.2%	3.2%	6.0%	4.3%	100.0%	322
	Gesamt	29.8%	13.2%	30.3%	14.6%	2.5%	5.6%	4.1%	100.0%	1'276
18-20 Jahre	Frühjahr	22.1%	7.0%	42.8%	11.4%	1.1%	10.1%	5.5%	100.0%	438
	Sommer	21.9%	8.7%	49.7%	7.1%	0.7%	7.6%	4.3%	100.0%	372
	Herbst	19.4%	9.0%	39.2%	14.1%	1.2%	9.9%	7.2%	100.0%	439
	Winter	21.1%	5.6%	45.5%	11.5%	0.6%	11.1%	4.6%	100.0%	382
	Gesamt	21.2%	7.6%	44.2%	11.0%	0.9%	9.6%	5.4%	100.0%	1'631
21-64 Jahre	Frühjahr	26.3%	6.4%	47.3%	5.3%	0.3%	10.7%	3.7%	100.0%	5'850
	Sommer	26.8%	8.4%	45.6%	4.9%	0.6%	10.9%	2.9%	100.0%	6'121
	Herbst	28.4%	3.6%	45.4%	4.7%	0.5%	14.4%	3.0%	100.0%	7'073
	Winter	31.0%	2.2%	46.2%	5.5%	0.3%	12.1%	2.7%	100.0%	6'870
	Gesamt	28.2%	5.1%	46.1%	5.1%	0.4%	12.1%	3.0%	100.0%	25'914
65 und älter	Frühjahr	37.8%	4.4%	35.4%	10.8%	0.1%	8.1%	3.3%	100.0%	1'618
	Sommer	39.0%	4.8%	32.5%	10.0%	0.1%	8.8%	4.7%	100.0%	1'821
	Herbst	37.7%	2.5%	33.8%	12.6%	0.3%	8.8%	4.3%	100.0%	2'184
	Winter	44.7%	1.8%	30.7%	10.7%	0.2%	9.3%	2.5%	100.0%	1'975
	Gesamt	39.8%	3.3%	33.1%	11.0%	0.2%	8.8%	3.7%	100.0%	7'598
Gesamt	Frühjahr	29.4%	7.4%	42.6%	6.9%	0.4%	9.0%	4.2%	100.0%	9'303
	Sommer	29.2%	10.2%	40.5%	6.4%	0.5%	9.5%	3.7%	100.0%	9'930
	Herbst	30.2%	5.4%	41.1%	7.1%	0.7%	11.7%	3.8%	100.0%	11'326
	Winter	33.9%	3.1%	41.8%	6.9%	0.4%	10.6%	3.3%	100.0%	10'842
	Gesamt	30.7%	6.5%	41.5%	6.8%	0.5%	10.2%	3.7%	100.0%	41'401

Tabelle A-43:

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivität										
										Basis = Freizeitwege
		zu Fuss	Velo	Auto / Motorrad	öV / zu Fuss	zu Fuss / Velo / öV	zu Fuss & Auto/Moto	Anderes	Gesamt	N
6-9 Jahre	Besuche	39.6%	4.7%	43.3%	2.5%	0.0%	5.1%	4.7%	100.0%	255
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	63.4%	16.9%	7.9%	2.4%	0.0%	5.4%	3.9%	100.0%	262
	Sport	24.6%	8.8%	43.3%	4.1%	1.2%	3.5%	14.6%	100.0%	159
	Kultur, Freizeitanlagen	32.9%	8.2%	45.6%	1.9%	0.0%	7.6%	3.8%	100.0%	147
	Gastronomie	37.6%	1.1%	31.2%	6.5%	0.0%	14.0%	9.7%	100.0%	87
	Kurse, Aushilfen etc.	37.7%	9.4%	35.8%	11.3%	0.0%	1.9%	3.8%	100.0%	82
	Anderes	18.1%	8.5%	37.2%	16.0%	0.0%	11.7%	8.5%	100.0%	84
	Gesamt	41.1%	9.4%	32.0%	4.7%	0.2%	6.2%	6.4%	100.0%	1'076
10-12 Jahre	Besuche	39.1%	20.7%	31.5%	3.3%	0.0%	2.2%	3.3%	100.0%	172
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	60.1%	14.5%	9.8%	4.7%	0.5%	1.6%	8.8%	100.0%	180
	Sport	27.3%	11.2%	28.3%	9.6%	0.5%	4.3%	18.7%	100.0%	181
	Kultur, Freizeitanlagen	23.6%	9.8%	42.3%	9.8%	0.0%	13.0%	1.6%	100.0%	118
	Gastronomie	29.1%	10.9%	43.6%	9.1%	0.0%	7.3%	0.0%	100.0%	66
	Kurse, Aushilfen etc.	30.9%	18.2%	38.2%	7.3%	0.9%	0.9%	3.6%	100.0%	91
	Anderes	34.8%	7.6%	30.3%	6.1%	4.5%	13.6%	3.0%	100.0%	66
	Gesamt	37.1%	14.2%	29.2%	6.8%	0.7%	4.9%	7.2%	100.0%	874
13-15 Jahre	Besuche	40.8%	26.0%	18.8%	9.6%	0.4%	2.8%	1.6%	100.0%	220
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	52.5%	15.8%	12.2%	8.6%	0.7%	2.2%	7.9%	100.0%	127
	Sport	23.7%	27.0%	18.5%	3.8%	3.3%	3.8%	19.9%	100.0%	190
	Kultur, Freizeitanlagen	26.2%	20.1%	21.5%	15.4%	3.4%	6.0%	7.4%	100.0%	136
	Gastronomie	43.4%	9.3%	29.5%	10.1%	0.0%	5.4%	2.3%	100.0%	100
	Kurse, Aushilfen etc.	30.3%	18.2%	34.3%	14.1%	0.0%	3.0%	0.0%	100.0%	94
	Anderes	34.7%	11.9%	18.8%	15.8%	2.0%	4.0%	12.9%	100.0%	86
	Gesamt	35.7%	20.0%	21.0%	10.2%	1.5%	3.8%	7.8%	100.0%	953
16-17 Jahre	Besuche	27.7%	6.9%	38.7%	19.7%	3.5%	2.3%	1.2%	100.0%	150
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	56.4%	10.9%	6.9%	17.8%	0.0%	3.0%	5.0%	100.0%	89
	Sport	17.6%	20.6%	23.7%	11.5%	6.1%	6.1%	14.5%	100.0%	116
	Kultur, Freizeitanlagen	15.6%	13.8%	33.0%	16.5%	2.8%	15.6%	2.8%	100.0%	94
	Gastronomie	41.6%	9.2%	21.4%	19.7%	2.1%	3.8%	2.1%	100.0%	210
	Kurse, Aushilfen etc.	24.5%	18.9%	32.1%	7.5%	3.8%	11.3%	1.9%	100.0%	58
	Anderes	34.4%	7.3%	24.0%	13.5%	2.1%	7.3%	11.5%	100.0%	91
	Gesamt	32.2%	11.5%	25.7%	16.5%	2.9%	6.0%	5.1%	100.0%	808
18-20 Jahre	Besuche	16.5%	5.1%	53.7%	13.7%	0.8%	5.9%	4.3%	100.0%	216
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	42.4%	19.5%	18.6%	5.9%	0.8%	8.5%	4.2%	100.0%	78
	Sport	12.3%	14.4%	50.3%	6.4%	0.5%	4.3%	11.8%	100.0%	128
	Kultur, Freizeitanlagen	14.9%	6.0%	34.3%	10.4%	2.2%	25.4%	6.7%	100.0%	102
	Gastronomie	32.6%	3.7%	38.3%	11.9%	0.0%	10.1%	3.5%	100.0%	279
	Kurse, Aushilfen etc.	22.1%	11.5%	44.2%	9.7%	0.9%	8.0%	3.5%	100.0%	80
	Anderes	19.0%	2.3%	29.3%	18.4%	3.4%	14.4%	13.2%	100.0%	129
	Gesamt	23.4%	7.4%	40.0%	11.5%	1.0%	10.2%	6.3%	100.0%	1'012
21-64 Jahre	Besuche	16.5%	2.7%	61.2%	6.7%	0.5%	11.0%	1.4%	100.0%	2'939
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	72.0%	6.2%	10.7%	1.7%	0.1%	7.5%	1.7%	100.0%	3'151
	Sport	24.0%	7.9%	40.7%	3.3%	0.8%	14.2%	9.1%	100.0%	1'472
	Kultur, Freizeitanlagen	19.0%	5.5%	45.0%	6.6%	0.5%	19.7%	3.9%	100.0%	1'603
	Gastronomie	33.2%	4.1%	40.8%	5.7%	0.2%	12.9%	3.2%	100.0%	4'148
	Kurse, Aushilfen etc.	16.4%	6.6%	57.8%	4.3%	0.3%	12.5%	2.0%	100.0%	1'356
	Anderes	18.9%	3.6%	42.9%	8.1%	1.2%	20.0%	5.2%	100.0%	1'707
	Gesamt	32.5%	4.9%	40.8%	5.1%	0.4%	13.0%	3.3%	100.0%	16'376
65 und älter	Besuche	23.3%	4.1%	48.7%	14.6%	0.0%	6.8%	2.5%	100.0%	776
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	77.5%	1.2%	8.3%	4.7%	0.0%	7.1%	1.1%	100.0%	1'230
	Sport	36.2%	3.4%	29.3%	8.0%	0.6%	13.8%	8.6%	100.0%	204
	Kultur, Freizeitanlagen	39.3%	3.4%	30.5%	11.6%	0.6%	8.2%	6.4%	100.0%	560
	Gastronomie	35.9%	1.5%	32.7%	12.6%	0.1%	12.3%	4.8%	100.0%	807
	Kurse, Aushilfen etc.	33.2%	8.3%	39.8%	7.8%	0.0%	8.5%	2.4%	100.0%	447
	Anderes	29.7%	2.3%	28.6%	18.2%	0.8%	15.6%	4.9%	100.0%	501
	Gesamt	44.9%	3.0%	28.5%	10.5%	0.2%	9.5%	3.5%	100.0%	4'525
Gesamt	Besuche	21.4%	5.3%	53.8%	8.4%	0.5%	8.7%	2.0%	100.0%	4'728
	Nicht-sportl. Aussenaktiv.	70.6%	6.8%	10.1%	3.1%	0.1%	6.8%	2.3%	100.0%	5'117
	Sport	23.9%	10.6%	37.2%	4.8%	1.2%	10.7%	11.5%	100.0%	2'450
	Kultur, Freizeitanlagen	23.5%	6.6%	40.2%	8.4%	0.8%	16.1%	4.5%	100.0%	2'760
	Gastronomie	34.1%	4.1%	38.5%	7.7%	0.2%	12.0%	3.4%	100.0%	5'697
	Kurse, Aushilfen etc.	21.9%	8.5%	50.7%	6.1%	0.4%	10.2%	2.2%	100.0%	2'208
	Anderes	22.1%	4.1%	37.6%	11.1%	1.4%	17.4%	6.3%	100.0%	2'664
	Gesamt	34.5%	6.2%	36.8%	6.9%	0.6%	11.1%	4.0%	100.0%	25'624

## Zusatztabellen Vergleich Mobilitätsentwicklung 1994 und 2000

Tabelle A-44:

Kennziffern zur Mobilität pro Person und Tag, 1994 und 2000								
<i>Basis = 18'020 bzw. 29'407 Personen</i>								
Alle Personen	Jahr	Wege pro Tag		Tagesdistanz (km)		Unterwegszeit pro Tag (Min.)		N
		Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	
6-9 Jahre	1994	3.2	3.2	18.1	4.5	58.9	40.1	809
	2000	3.5	3.6	17.6	5.4	74.7	50.0	1'322
10-12 Jahre	1994	3.4	3.5	20.0	6.0	59.6	40.3	565
	2000	3.5	3.6	19.8	6.0	72.8	50.0	1'038
13-15 Jahre	1994	3.6	3.7	19.8	8.1	66.0	48.8	596
	2000	4.0	4.0	24.5	10.1	79.0	59.3	1'024
16-17 Jahre	1994	3.5	3.5	28.0	14.0	82.3	63.3	364
	2000	4.1	4.0	37.0	20.9	95.2	79.0	716
18-20 Jahre	1994	3.7	3.6	42.8	24.8	83.5	70.5	520
	2000	3.9	3.8	46.7	25.8	95.7	75.6	930
21-64 Jahre	1994	3.4	3.3	39.1	17.9	84.5	58.6	11'993
	2000	3.8	3.6	43.6	20.2	89.4	65.0	18'664
65 Jahr u. älter	1994	2.2	2.1	18.7	4.0	59.3	32.7	3'173
	2000	2.6	2.3	21.7	5.6	67.0	40.0	5'713
Gesamt	1994	3.2	3.1	33.2	12.6	77.5	51.0	18'020
	2000	3.6	3.4	37.1	15.2	84.5	60.0	29'407

Nur mobile Personen								
6-9 Jahre	1994	3.6	3.5	20.4	5.9	66.4	45.1	726
	2000	3.9	3.8	19.6	6.4	82.7	55.0	1'187
10-12 Jahre	1994	3.7	3.7	22.0	6.8	65.8	45.6	513
	2000	3.9	3.8	21.8	7.1	80.3	56.8	934
13-15 Jahre	1994	4.0	3.9	21.8	9.8	72.5	55.2	540
	2000	4.3	4.2	26.4	12.0	85.3	61.0	946
16-17 Jahre	1994	3.9	3.7	30.5	17.5	89.5	69.3	331
	2000	4.4	4.2	39.5	23.2	101.5	83.0	668
18-20 Jahre	1994	4.0	3.8	45.8	27.5	89.4	74.5	484
	2000	4.3	4.1	50.9	30.1	104.3	83.0	857
21-64 Jahre	1994	3.8	3.6	43.2	20.9	93.4	61.2	10'896
	2000	4.1	3.9	47.8	24.2	97.9	71.0	17'000
65 Jahr u. älter	1994	2.9	2.6	24.5	7.8	77.7	50.8	2'458
	2000	3.3	2.9	27.9	9.9	86.1	60.0	4'416
Gesamt	1994	3.7	3.4	37.7	16.6	87.8	60.1	15'948
	2000	4.0	3.7	41.6	19.9	94.7	70.0	26'008

Tabelle A-45:

Mittlere Zahl von Ausbildungs- und Freizeitwegen pro Tag 1994 und 2000: alle und mobile Personen								
		<i>Basis = alle bzw. mobile Personen mit einem Ausbildungs- oder Freizeitweg</i>						
		Alle Personen			Nur mobile Personen			
		Ausbildung	Freizeit	N	Ausbildung	N	Freizeit	N
6-9 Jahre	1994	1.51	1.31	809	3.04	403	2.29	477
	2000	1.63	1.41	1'322	3.18	652	2.36	783
10-12 Jahre	1994	1.64	1.48	565	2.94	315	2.35	356
	2000	1.65	1.45	1'038	3.31	506	2.40	631
13-15 Jahre	1994	1.62	1.69	596	2.88	340	2.56	383
	2000	1.75	1.67	1'024	3.28	548	2.54	661
16-17 Jahre	1994	0.98	1.89	364	2.57	142	2.59	259
	2000	1.11	1.78	716	2.86	277	2.61	498
18-20 Jahre	1994	0.53	1.77	520	2.25	126	2.57	353
	2000	0.64	1.73	930	2.55	228	2.58	631
6 bis 20 Jahre	1994	1.30	1.58	2'854	2.85	1'326	2.46	1'828
	2000	1.36	1.59	5'030	3.11	2'211	2.49	3'204
21-64 Jahre	1994	0.04	1.32	11'993	2.12	204	2.39	6'757
	2000	0.05	1.38	18'664	2.17	451	2.39	10'871
65 und mehr Jahre	1994	0.00	1.13	3'173	2.00	1	2.23	1'647
	2000	0.00	1.35	5'713	1.89	8	2.50	3'060
Insgesamt	1994	0.26	1.34	18'020	2.76	1'531	2.38	10'232
	2000	0.30	1.41	29'407	2.96	2'670	2.43	17'135

Tabelle A-46:

Anteile der Personen aus Haushalten ohne bzw. einem oder mehreren Autos 1994 und 2000								
		<i>Basis = alle Personen</i>						
		Jahr	Kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 und mehr Autos	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994		9.7%	64.5%	23.8%	2.0%	100%	809
	2000		6.3%	57.5%	31.8%	4.4%	100%	1'322
10-12 Jahre	1994		11.1%	63.4%	22.8%	2.7%	100%	565
	2000		7.3%	52.7%	36.1%	3.9%	100%	1'038
13-15 Jahre	1994		10.7%	59.8%	25.5%	4.1%	100%	596
	2000		6.2%	53.3%	33.1%	7.4%	100%	1'024
16-17 Jahre	1994		8.6%	55.4%	30.3%	5.7%	100%	364
	2000		7.4%	47.4%	36.4%	8.9%	100%	716
18-20 Jahre	1994		13.3%	42.2%	34.0%	10.5%	100%	520
	2000		8.0%	36.9%	40.2%	14.9%	100%	930
21-64 Jahre	1994		13.7%	54.7%	25.4%	6.1%	100%	11'993
	2000		10.9%	49.1%	31.4%	8.6%	100%	18'660
65 und älter	1994		45.7%	45.1%	7.7%	1.4%	100%	3'173
	2000		39.3%	48.9%	9.9%	1.9%	100%	5'711
Gesamt	1994		18.3%	53.8%	22.8%	5.1%	100%	18'020
	2000		14.8%	49.2%	28.7%	7.4%	100%	29'401

Tabelle A-47:

Vergleich der Distanzen Wohn- Ausbildungsort 1994 und 2000 von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung							
		Basis = Kinder und Jugendliche mit und ohne Ausbildungsweg					
		bis 1 km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10 km	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	75.7%	17.5%	4.7%	2.1%	100%	791
	2000	78.2%	14.9%	5.5%	1.4%	100%	1'224
10-12 Jahre	1994	67.4%	23.6%	7.0%	2.0%	100%	565
	2000	70.9%	18.1%	9.0%	2.0%	100%	1'010
13-15 Jahre	1994	44.8%	28.5%	20.8%	5.9%	100%	594
	2000	44.3%	24.5%	24.4%	6.9%	100%	992
16-17 Jahre	1994	15.6%	17.1%	29.0%	38.4%	100%	350
	2000	15.9%	18.5%	30.1%	35.5%	100%	630
18-20 Jahre	1994	9.8%	14.8%	23.6%	51.9%	100%	350
	2000	10.6%	11.6%	30.7%	47.1%	100%	612
Gesamt	1994	50.0%	20.7%	14.6%	14.7%	100%	2'650
	2000	49.2%	17.6%	18.0%	15.2%	100%	4'468

Tabelle A-48:

Dauer von Ausbildungswegen 1994 und 2000							
		Basis = Ausbildungswege von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung					
		bis 10 Min	11 bis 20 Min	21 bis 30 Min	mehr als 31 Min	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	66.2%	25.3%	6.5%	2.1%	100%	1'189
	2000	64.2%	23.9%	8.6%	3.4%	100%	1993
10-12 Jahre	1994	63.1%	27.1%	7.6%	2.2%	100%	927
	2000	64.4%	26.7%	6.0%	2.9%	100%	1671
13-15 Jahre	1994	57.1%	28.2%	8.9%	5.8%	100%	980
	2000	49.0%	35.7%	9.3%	5.9%	100%	1749
16-17 Jahre	1994	36.1%	26.8%	14.5%	22.6%	100%	353
	2000	39.0%	25.1%	13.4%	22.6%	100%	764
18-20 Jahre	1994	32.2%	15.7%	21.4%	30.7%	100%	276
	2000	34.5%	22.2%	18.4%	24.9%	100%	560
Insgesamt	1994	57.5%	25.9%	9.3%	7.3%	100%	3'725
	2000	54.5%	27.5%	9.7%	8.3%	100%	6'737

Tabelle A-49:

Veloanteile auf Ausbildungswegen nach Geschlecht					
		Basis = Ausbildungswege von Kindern und Jugendlichen in Ausbildung			
		In Prozenten		N	
		1994	2000	1994	2000
6-9 Jahre	männlich	4.6%	3.4%	648	1'036
	weiblich	6.7%	3.9%	541	957
10-12 Jahre	männlich	22.4%	20.6%	471	911
	weiblich	22.0%	16.3%	457	760
13-15 Jahre	männlich	38.6%	35.2%	506	913
	weiblich	37.9%	18.2%	476	836
16-17 Jahre	männlich	14.1%	17.1%	150	357
	weiblich	37.5%	22.8%	203	407
18-20 Jahre	männlich	25.6%	9.7%	133	248
	weiblich	13.6%	13.9%	145	312
Gesamt	männlich	20.4%	17.9%	1'908	3'465
	weiblich	21.9%	13.7%	1'822	3'272

Tabelle A-50:

		<b>Distanz von Freizeitwegen 1994 und 2000</b>					
						<i>Basis = Freizeitwege</i>	
		bis 1km	1.1 bis 3 km	3.1 bis 10 km	mehr als 10km	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994	39.2%	16.8%	24.5%	19.4%	100%	1'093
	2000	43.2%	19.2%	20.6%	17.1%	100%	1'831
10-12 Jahre	1994	47.5%	17.6%	20.0%	14.9%	100%	841
	2000	42.5%	17.3%	20.6%	19.6%	100%	1'525
13-15 Jahre	1994	41.3%	22.0%	22.9%	13.8%	100%	977
	2000	44.1%	19.2%	20.9%	15.8%	100%	1'626
16-17 Jahre	1994	36.9%	23.0%	23.9%	16.3%	100%	679
	2000	32.9%	23.3%	25.3%	18.5%	100%	1'276
18-20 Jahre	1994	25.3%	17.7%	31.4%	25.5%	100%	924
	2000	23.4%	18.1%	30.1%	28.3%	100%	1'631
Gesamt	1994	37.9%	19.2%	24.7%	18.2%	100%	4514
	2000	36.8%	19.2%	23.7%	20.2%	100%	7'889

Tabelle A-51:

		<b>Dauer von Freizeitwegen 1994 und 2000</b>					
						<i>Basis = Freizeitwege</i>	
		bis 10 Min.	11 bis 20 Min.	21 bis 30 Min.	mehr als 31 Min.	Gesamt	N
6-9 Jahre	1994 (N=1'096)	50.9%	17.5%	10.3%	21.3%	100%	1'096
	2000 (N=1'831)	53.1%	18.0%	10.4%	18.6%	100%	1'831
10-12 Jahre	1994 (N=841)	59.1%	17.5%	7.2%	16.2%	100%	841
	2000 (N=1'525)	50.8%	19.9%	10.3%	19.0%	100%	1'525
13-15 Jahre	1994 (N=979)	55.0%	21.4%	8.7%	14.9%	100%	979
	2000 (N=1'626)	51.2%	23.1%	9.9%	15.8%	100%	1'626
16-17 Jahre	1994 (N=679)	54.2%	18.5%	9.2%	18.1%	100%	679
	2000 (N=1'276)	46.0%	24.9%	11.8%	17.3%	100%	1'276
18-20 Jahre	1994 (N=924)	45.0%	25.0%	11.2%	18.8%	100%	924
	2000 (N=1'631)	40.0%	26.3%	14.2%	19.5%	100%	1'631
Gesamt	1994 (N=4'519)	52.6%	20.1%	9.4%	17.9%	100%	4'519
	2000 (N=7'889)	48.0%	22.5%	11.4%	18.1%	100%	7'889

## Vorschlag für Neu-Kategorisierung der Freizeitaktivitäten (Kapitel 6.2.5)

### 1 Besuche

11. Verwandte und Bekannte (allenfalls weitere Unterteilung, z.B. in Verwandte oder Bekannte); je nach dem ob der Besuchsaspekt oder eine untenstehende Aktivität im Zentrum steht, entsprechender Code

### 2 Ausflüge (nicht-sportlich oder kulturell motiviert/orientiert)

21 Reise motorisiert oder mit öV an einen bestimmten Ort wegen des Ortes (Ausflug)

22 Herumfahren mit Auto, Motorrad, öV (Weg ist das Ziel) (bewegungspassiv)

### 3 Nicht-sportliche Aussenaktivitäten

31 Spazieren (mit ohne Hund), Velo-Spazierfahrt, Baden, Spielen auf Spielplatz etc. (leicht bewegungsaktiv)

32 Herumhängen in der Stadt, Natur geniessen, Fischen, Picknick (bewegungspassiv)

### 4 Sportliche Aktivität (inkl. organisierte sportliche Aktivität)

41 Wandern, Nordic Walking, Rollerskaten, Skifahren, Schwimmen, Tennis, Fussball, Eishockey, Fitness, Aerobic, Segeln, (eigene Aktivität, bewegungsaktiv)

42 Sport-Training, -kurs, -ausbildung besuchen (Judo, Fussballklub), v.a. für Kinder und Jugendliche (bewegungsaktiv); könnte auch mit 31 zusammengelegt werden

43 Sport-Veranstaltungen als Publikum besuchen: z.B. Fussball-, Eishockeymatch (bewegungspassiv)

### 5 Kultur, Freizeitanlagen

51 Besuch einer Kultur-Veranstaltung bzw. eines Kulturortes (als Publikum): Kino, Musik. Tanz, Theater, Bibliothek, Ausstellung, Openair (Kultur, auch wenn draussen ist), Zirkus, Fasnacht, Streetparade etc.

52 Kursbesuch, Musik-Unterricht etc. (als aktive TeilnehmerIn): Musikstunde, Sprach-, Bastelkurs, in Musikgruppe spielen, Theater spielen (wenig oder nicht bewegungsaktiv)

53 Ballett, Tanzkurs (fliessender Übergang zu Sport) (stark bewegungsaktiv)

### 6 Mitwirken in Vereinigung; Teilnahme an Informationsveranstaltung (aktiv und passiv)

61 Mitmachen in Jugendgruppe (Pfadi, Jungschar), Quartiergruppe etc.

62 Politische Aktivität, z.B. Besuch Parteiversammlung, NGO-Aktivität, z.B. Tierschutzverein

63 Religiöse Aktivität, z.B. Kirchenbesuch

64 Freiwilligenarbeit im Verein, z.B. im Sportverein als InstruktorIn

65 Besuch Informationsveranstaltung, Elternabend etc.

### 7 Essen & Trinken; Ausgang & Unterhaltung

71 Essen auswärts, Morgen-, Mittag-, Abendessen (Essen bei Freunden ist Besuch)

72 Café, Bier trinken, Strassencafé, Schnellimbiss

73 Discobesuch, Tanzen, Ausgang, Unterhaltung, Bar, Nachtclub etc.

74 Jassen, spielen etc. (wenn nicht Besuch)

### 8 Unbezahlte Arbeit (alle Tätigkeiten für die ein Lohn erwartet werden könnte)

81 Tätigkeiten draussen: im Garten arbeiten, Tiere füttern, betreuen

82 Nachbarschaftshilfe, Freiwilligenarbeit z.B. Hilfe im Haushalt an einem andern Ort, privat Haare schneiden, Babysitting (unentgeltlich) etc.

### 9 Einkauf als Freizeit

91 Besuch Einkaufszentrum zur Unterhaltung, Schaufenster anschauen („Lädelen“ ohne Kaufabsicht, auch nach Ladenschluss) etc.

### 10 Anderes / gemischte Aktivitäten

101 Andere Aktivitäten

102 Gemischte Aktivitäten

