

Velonutzung von Kindern und Jugendlichen in der Stadt Bern



Daniel Sauter
Urban Mobility Research

Im Auftrag der
Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS)
der Stadt Bern

Bern/Zürich, April 2019

Inhalt

Das wichtigste in Kürze	3
1. Einleitung.....	4
1.1 Ausgangslage, Ziel und Vorgehen	4
1.2 Stichprobe und Fragebogen	4
1.3 Aufbau des Berichts	6
2. Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen.....	7
2.1 Verkehrsmittelwahl nach Schulstufe (Zyklus) und Geschlecht	7
2.2 Verkehrsmittelwahl nach Schulkreis und Schulstufe (Zyklus).....	8
2.3 Verkehrsmittelwahl nach einzelnen Klassenstufen	11
2.4 Verkehrsmittelwahl im Vergleich zur Deutschschweiz	12
2.5 Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen im Winter (normalerweise)	13
3. Velonutzung in der Freizeit.....	15
3.1 Velonutzung in der Freizeit nach Schulstufe (Zyklus) und Geschlecht	15
3.2 Velonutzung in der Freizeit nach Schulkreis – im Vergleich zum Schulweg	15
4. Veloverfügbarkeit und Veloausleihe	17
4.1 Veloverfügbarkeit nach Schulstufe, Geschlecht und Schulkreis	17
4.2 Veloausleihe nach Veloverfügbarkeit und Schulstufe	18
5. Kommentare, mögliche Massnahmenfelder und Fazit	19
5.1 Kommentare und Anregungen durch SchülerInnen und Lehrpersonen	19
5.2 Ansatzpunkte für mögliche Massnahmen	19
5.3 Fazit und mögliche weitergehende Forschungsfragen	22
6. Literatur.....	23
7. Anhang.....	24
A1 Fragebogen für die Lehrpersonen	24
A2 Erläuterungsschreiben an die Lehrpersonen	25
A3 Begleitbrief der Direktorin BSS an die Lehrpersonen	27
A4 Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen (Auszug aus der Pilotstudie im Kanton Basel-Stadt, Sauter/Wyss 2014)	29

Impressum

Titel:	Velonutzung von Kindern und Jugendlichen in der Stadt Bern
Auftraggeberin:	Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) der Stadt Bern
Autor:	Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich daniel.sauter@urban-mobility.ch
Copyright ©:	Stadt Bern / Urban Mobility Research, April 2019

Das wichtigste in Kürze

Im Herbst 2019 wurden an den Volksschulen der Stadt Bern 870 Kinder und Jugendliche zwischen der 4. und 9. Klasse zur Verkehrsmittelwahl und insbesondere zur Velonutzung befragt. Die Befragung erfolgte mittels Handaufheben im Unterricht durch die Lehrkräfte. Die Zahlen sind auf Ebene Stadt für die jeweilige Schulstufe (Zyklus 2 und 3) repräsentativ; auf Ebene Schulkreis geben die Zahlen eine Tendenz an.

Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen

- Die Schulwege werden vor allem zu Fuss und in der 4. bis 6. Klasse (Zyklus 2) auch mit fahrzeugähnlichen Geräten (Trottinets etc.) zurückgelegt. Im Zyklus 2 macht der gemeinsame Anteil zu Fuss und FäG 83% aus, in der 7.-9. Klasse (Zyklus 3) 50%. Mitfahrten im Auto sind in der Stadt Bern sehr selten (2%).
- Die Velonutzung auf dem Schulweg in der Stadt Bern liegt mit 10 % im Zyklus 2 etwa auf dem Niveau aller Deutschschweizer Städte (12 %), im Zyklus 3 mit 30 % darüber (Deutschschweizer Städte: 21 %).
- Die höchsten Veloanteile im Zyklus 2 sind in den Schulkreisen Bümpliz (19%) und Mattenhof-Weissenbühl (15%) zu finden, im Zyklus 3 sind es die Schulkreise Länggasse-Felsenau (71%) sowie Kirchenfeld-Schosshalde und Breitenrain-Lorraine mit je 32%.
- Knaben sind generell etwas häufiger mit dem Velo unterwegs als Mädchen. Grössere Unterschiede zwischen den Geschlechtern gibt es in den Schulkreisen Bümpliz und Bethlehem im Zyklus 3.
- Die Velonutzung nimmt von der 6. Klasse (12%) zur 7. Klasse (35%) sprunghaft zu. Danach sinkt sie zu Gunsten des öV kontinuierlich. Dieselbe Tendenz lässt sich in der ganzen Deutschschweiz feststellen.
- Erwartungsgemäss ist die Velonutzung im Winter etwas tiefer – im Zyklus 3 wird das Velo durch den öV ersetzt, im Zyklus 2 wird der Weg vermehrt zu Fuss zurückgelegt.
- Schulwege sind in vielen Quartieren so kurz, dass es sich nicht lohnt bzw. keinen Sinn macht, mit dem Velo hinzufahren. Die gute Erreichbarkeit der Schulen, verkehrsberuhigte Quartiere sowie attraktive Abstellanlagen für FäG und Velo unterstützen eine aktive Mobilität auf Schulwegen.

Velonutzung in der Freizeit

- 20% der Kinder im Alter des Zyklus 2 nutzen das Velo in der Freizeit fast jeden Tag – also rund doppelt so viele, wie das Velo auf dem Schulweg benutzen. Im Zyklus 3 ist die tägliche Freizeitnutzung des Velos ungefähr gleich hoch wie auf dem Schulweg (30%).
- Die höchsten Anteile der Freizeit-Velonutzung gibt es in den Schulkreisen Länggasse-Felsenau (für beide Schulstufen), in Bümpliz und Bethlehem für Zyklus 2 sowie Kirchenfeld-Schosshalde für Zyklus 3.
- Fast 30% der Kinder im Alter des Zyklus 2 nutzen das Velo in der Freizeit selten oder nie, im Zyklus 3 ist es fast die Hälfte (45%) der Jugendlichen.
- Knaben sind auch in der Freizeit öfter mit dem Velo unterwegs als Mädchen. 27% der Knaben im Zyklus 2 und 36% im Zyklus 3 fahren fast jeden Tag Velo, bei den Mädchen sind es 14% bzw. 23%.

Velo-Verfügbarkeit und Ausleihe

- Praktisch alle Eltern stellen ihren Kindern ein Velo zur Verfügung: 91% sind es im Alter des Zyklus 2 und 85% in jenem des Zyklus 3. Der Anteil derjenigen, die über kein fahrtüchtiges Velo verfügen, ist im Zyklus 3 bei den Jungen sowie in den Schulkreisen Bümpliz und Bethlehem höher.
- Drei Viertel der Kinder und Jugendlichen leihen sich nie Velo aus, weder innerhalb der Familie noch von Freunden oder bei öffentlichen Verleihsystemen. Von jenen, die kein Velo haben oder deren eigenes Velo kaputt ist, leihen je etwa die Hälfte der Kinder und Jugendlichen ab und zu ein anderes Velo aus.

Fazit und mögliche Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen

Insgesamt ist die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen in der Stadt Bern bereits sehr gut. Mit gezielten Verbesserungen bei der Infrastruktur (insbesondere bei den Abstellplätzen für Velos und FäG sowie bei der Verkehrssicherheit), mit Massnahmen zur Unterstützung von Kindern aus weniger privilegierten Familien und mit der Schaffung einer eigentlichen Velokultur an den Schulen, könnte die Velonutzung weiter gestärkt werden.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage, Ziel und Vorgehen

Die Stadt Bern will den Veloanteil am Verkehr der Stadtbevölkerung bis 2030 von 11 auf 20 Prozent erhöhen und Velohauptstadt der Schweiz werden. Die „Velo-Offensive“ will mit gezielten Massnahmen das Velofahren attraktiver machen. Ein Augenmerk gilt dabei der Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen. Da zur derzeitigen Nutzung des Velos der jüngsten Bevölkerungsgruppe nur wenige Zahlen vorliegen, entschied die Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS), als Grundlage für weitere Massnahmen bei Kindern und Jugendlichen den aktuellen Anteil der Velonutzung zu erheben. Dies mit dem Ziel, repräsentative Aussagen zur Verkehrsmittelwahl auf der Ebene Stadt machen und Tendenzen auf der Ebene Schulkreis aufzeigen zu können.

Mit diesem Ziel wurde eine Befragung bei Kindern und Jugendlichen zwischen der 4. und 9. Klasse durchgeführt. Die Befragung erfolgte durch die Lehrkräfte in den Schulen mittels Handaufheben. Dieses Vorgehen wurde gewählt, um den Zeitaufwand und die Komplexität möglichst gering zu halten.

Die Kinder wurden gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie am Erhebungstag in die Schule gekommen sind (Stichtagsmobilität), wie sie den Schulweg normalerweise im Winter zurücklegen, wie häufig sie in der Freizeit Velo fahren und ob sie selber über ein Velo verfügen und/oder sich ab und zu eines ausleihen (siehe Fragebogen im Anhang).

Die Fragen waren so aufgebaut, dass sie ansatzweise auch mit den Resultaten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr verglichen werden können, der von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung alle 5 Jahre schweizweit durchgeführt wird. Dessen Stichprobe für einzelne Städte wie Bern in den zu untersuchenden Altersgruppen ist jedoch zu gering, um Aussagen zur Verkehrsmittelwahl machen zu können. Für einzelne Vergleiche wird deshalb das Total der Deutschschweizer Städte bzw. der Deutschschweiz insgesamt herangezogen.

Mit einzelnen Lehrpersonen, Schulleiterinnen und Schulleitern sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) fanden zudem vertiefende Gespräche statt, um die Resultate in einen weiteren Kontext zu stellen und zu interpretieren¹.

1.2 Stichprobe und Fragebogen

Auswahl der zu befragenden Klassen und Schulen

Die Erhebung fand im Oktober und vereinzelt im November 2018 statt. Das Wetter war in diesem Herbst allgemein sehr stabil, trocken und relativ warm mit vereinzelt Nebelfeldern am Morgen. Die Lehrkräfte konnten den Stichtag selber wählen: Es musste ein durchschnittlicher Schultag sein und es sollte nicht regnen oder für die Jahreszeit unüblich kalt sein.

Insgesamt wurden 871 Kinder und Jugendliche befragt. Im Zyklus 2 (4. bis 6. Schuljahr) waren es 381 Kinder in 20 Klassen und im Zyklus 3 (7. bis 9. Schuljahr) 490 Kinder in 26 Klassen. In der Befragung sind leicht mehr Knaben als Mädchen vertreten, nur wenige Kinder konnten nicht befragt werden, da sie am Erhebungstag krank oder aus anderen Gründen nicht anwesend waren.

Tabelle 1: Anzahl befragte Kinder nach Klassenstufen und Geschlecht

	4. Klasse	5. Klasse	5./6. Klasse*	6. Klasse	Total Zyklus 2	7. Klasse	8. Klasse	9. Klasse	Total Zyklus 3	Alle Klassen
Knaben	70	56	32	42	200	85	105	63	253	453
Mädchen	72	54	24	31	181	72	110	55	237	418
Total	142	110	56	73	381	157	215	118	490	871
Nicht befragte	3	5	3	1	12	4	9	5	18	30

* In einzelnen Schulhäusern v.a. in den Schulkreisen Bümpliz und Bethlehem gab es gemischte 5. und 6. Klassen.

¹ Der Autor dankt speziell der Direktorin der BSS, Gemeinderätin Franziska Teuscher, der Geschäftsleitung und dem Generalsekretariat der Direktion, insbesondere Sven Baumann und Reto Moosmann, sowie den Schulleitenden Peter Kämpfen und Evelyn Kiefer und den Lehrern Benjamin Häsler und Bastian Stalder für die Unterstützung und die hilfreichen Hinweise.

Pro Schulkreis und Zyklus wurden mindestens 3 Schulklassen befragt. Die Auswahl der Schulhäuser erfolgte durch die BSS und sollte möglichst repräsentativ für den jeweiligen Schulkreis sein. Gymnasien (Kantonsschulen) sowie Spezialschulen wurden nicht berücksichtigt. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der befragten Klassen sowie Schülerinnen und Schüler nach Zyklus, Schulhaus und Schulkreis.

Tabelle 2: Anzahl befragte Klassen und Schülerinnen und Schüler nach Schulhaus/Schulkreis und Zyklus

Schulkreis	Zyklus 2 (4.-6. Klasse)			Zyklus 3 (7.-9. Klasse)		
	Schulhaus	Klassen	Schülerinnen und Schüler	Schulhaus	Klassen	Schülerinnen und Schüler
Kirchenfeld-Schosshalde	Bitzios	2 (4)*	41	Manuel	2	32
	Laubegg	2	39	Laubegg	1	25
Mattenhof-Weissenbühl	Brunnmatt	4	71	Brunnmatt	3	49
Breitenrain-Lorraine	Spitalacker	2	38	Spitalacker	2	47
	Lorraine	1	14	Wankdorf	5	98
Länggasse-Felsenau	Muesmatt	1	23	Hochfeld 1	4	80
	Länggass	2	39			
Bümpliz	Oberbottigen	1	22	Bümpliz-Höhe	4	71
	Stapfenacker	2	37	Stapfenacker	1	22
Bethlehem	Bethlehemacker	2	39	Bethlehemacker	2	34
	Schwabgut 2	1	18	Schwabgut 2	2	32
Total	Alle Schulhäuser	20	381	Alle Schulhäuser	26	490

* im Schulhaus Bitzios des Schulkreises Kirchenfeld-Schosshalde wurden 4 Halbklassen befragt.

Vorgängig zur Hauptbefragung fand im September 2018 in 4 Klassen, in je einer 4., 6., 8. und 9. Klasse des Schulkreises Breitenrain-Lorraine, eine Testerhebung statt. Dies um die Validität und die Handhabbarkeit des Fragebogens zu prüfen. Da alle Lehrpersonen einen problemlosen Verlauf des Pretests zurückgemeldet haben, konnten diese Resultate ebenfalls ins Gesamtergebnis übernommen werden.

Fragebogen

Der Fragebogen umfasste vier Grundfragen – zwei zum Schulweg, eine zur Velonutzung in der Freizeit und eine zur Verfügbarkeit von Velos und zur Veloausleihe. Im Einzelnen waren dies:

1) Mit welchem Verkehrsmittel sind die Kinder am Morgen der Erhebung zur Schule gekommen? Zur Auswahl standen die folgenden Antwortkategorien:

- zu Fuss (ganzer Weg)
- mit Trottinett, Microscooter, Skateboard etc. (ganzer Weg)
- mit Velo (ganzer Weg)
- mit Bus, Tram, Bahn, Postauto, Schulbus (inkl. Fussweganteil)
- mit Auto oder Motorrad hergebracht (inkl. allfälliger Fussweganteil)
- etwas Anderes (Angabe der Verkehrsmittel-/Kombinationen)

Da Wege zu Fuss, mit dem Velo und mit Trottinets (und ähnlichen Geräten) meist vollständig mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden und Kombinationen eher selten sind, werden sie als eigene Kategorien ausgewiesen. Bei den Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto ist meist noch ein Fussweganteil mit dabei, was bei den betreffenden Antwortkategorien berücksichtigt worden ist. Bei anderen Kombinationen von Verkehrsmitteln wurden die Lehrpersonen gebeten, diese separat anzugeben. Solche Verkehrsmittelkombinationen waren aber sehr selten und werden im Bericht unter „Anderes“ zusammengefasst.

2) Mit welchem Verkehrsmittel kommen die Kinder normalerweise im Winter zur Schule? Es standen die gleichen Antwortkategorien wie bei der ersten Frage zur Verfügung. Für die Kinder war diese Frage schwieriger zu beantworten als jene nach dem Verkehrsmittel am Morgen des Erhebungsta-

ges. Die Frage sollte aufgrund der Erfahrung des letzten Winters oder aufgrund möglicher Absichten der Kinder bestmöglich beantwortet werden.

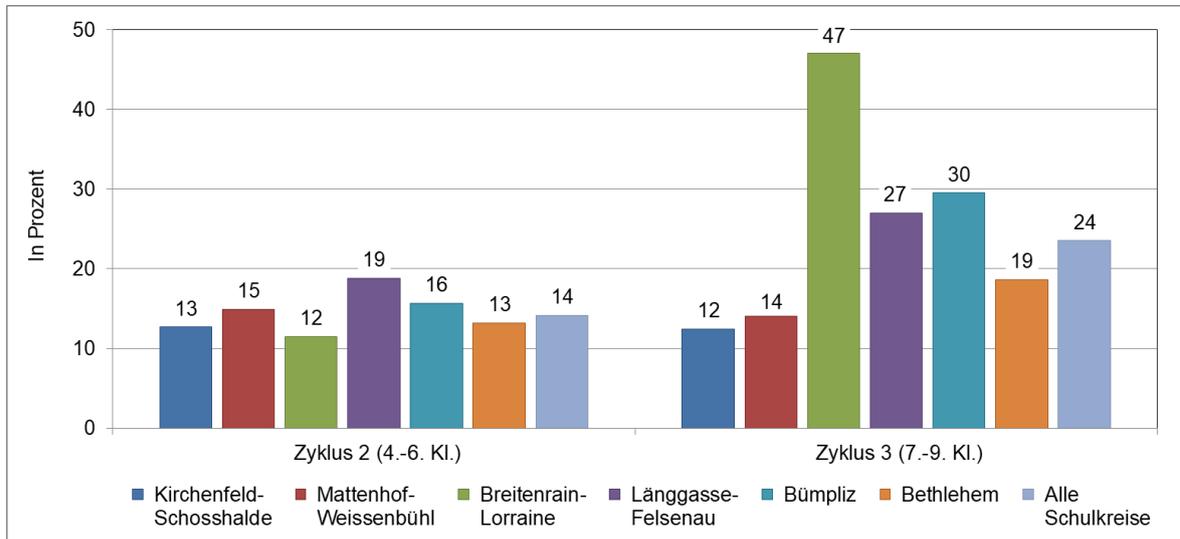
- 3) Wer fährt auch in der Freizeit Velo und wie häufig? Die Abstufungen bei den Antwortkategorien wurden grob gewählt: „fast jeden Tag“ hiess sehr häufig, „ab und zu“ hiess 1 Mal pro Woche, „nur selten“ bedeutete alles zwischen einmal alle zwei Wochen und ein paar Mal pro Jahr.
- 4) Wer hat ein eigenes Velo (funktionstüchtig oder kaputt) und wer leiht sich Velos aus? Hier interessiert vor allem die Frage, wie hoch die Verfügbarkeit von Fahrrädern ist. Bei den Ausleihmöglichkeiten wurde an die Verleihsysteme (Publibike und ähnliche), aber auch an das „traditionelle“ Ausleihen von anderen Familienmitgliedern (z.B. dem grossen Bruder oder der Schwester) oder von Kolleginnen und Freunden gedacht.

Der Fragebogen wurde mit einem Erläuterungsschreiben und einem Begleitbrief der Direktorin BSS zusammen mit einem Excel-Blatt zum Einfüllen (elektronisch oder von Hand) via die Schulleitungen an die einzelnen Schulen und Lehrkräfte versandt. Die Befragung erfolgte mittels Handaufheben in den einzelnen Klassen, wobei die Geschlechter getrennt erfasst wurden. Im Anhang sind der Fragebogen, das Erläuterungsschreiben sowie der Begleitbrief der Direktorin BSS eingefügt.

Auswertung und Gewichtung

Nach Retournierung aller Fragebogen wurde die Anzahl der befragten Kinder mit der Gesamtschülerzahl pro Zyklus und Schulkreis verglichen (Stichtag vom 15.9.2018). Der jeweilige Anteil der befragten Kinder zeigt, dass die Verteilung im Zyklus 2 zwischen den Schulkreisen relativ ausgeglichen ist. Im Zyklus 3 hingegen ist der Anteil insbesondere im Schulkreis Breitenrain-Lorraine aufgrund des Pretests stark erhöht (siehe Abbildung 1). Um eine allfällige Verzerrung der Gesamtwerte auszuschliessen, wurden die Ergebnisse im Zyklus 3 gemäss Schülerzahl des jeweiligen Schulkreises gewichtet. Damit wird sichergestellt, dass die Resultate aus allen Schulkreisen nur ihrem Anteil gemäss ins Schlussresultat einfließen.

Abbildung 1: Anteil der befragten Kinder und Jugendlichen nach Schulkreis und Zyklus



1.3 Aufbau des Berichts

Die Resultatdarstellung in diesem Bericht orientiert sich entlang des Fragebogens: In Kapitel 2 wird die Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen dargestellt (u.a. nach Zyklus, Geschlecht, Klassenstufen, im Winter sowie als Vergleich zu Erhebungen in der Deutschschweiz). Daran schliessen sich in Kapitel 3 Angaben zur Velonutzung in der Freizeit an (nach Zyklus, Geschlecht, Schulkreis und im Vergleich zum Schulweg). In Kapitel 4 werden die Ergebnisse zur Veloverfügbarkeit und Veloausleihe dargestellt. In Kapitel 5 schliesslich werden die Resultate vertiefter interpretiert und mögliche Ansatzpunkte für Massnahmen formuliert. Im Anhang sind Fragebogen, Erläuterungs- und Begleitschreiben eingefügt.

2. Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen

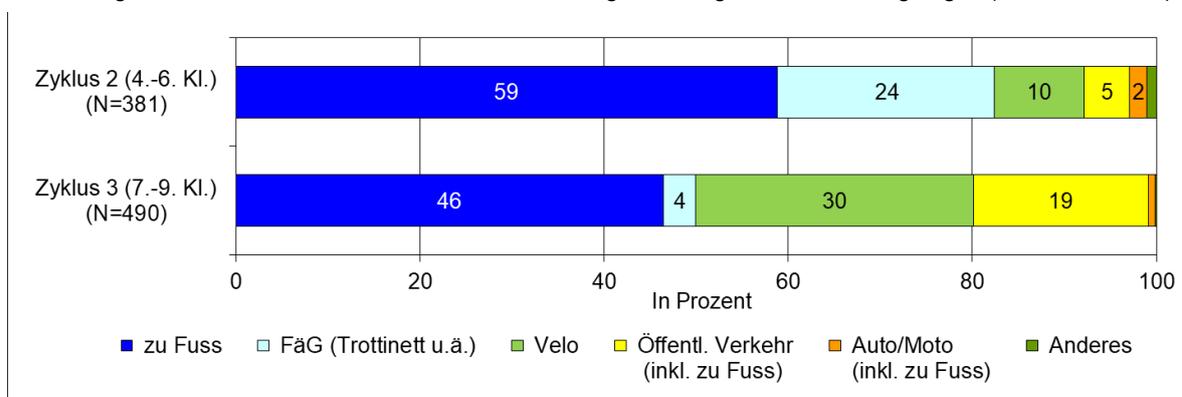
2.1 Verkehrsmittelwahl nach Schulstufe (Zyklus) und Geschlecht

Die Stadtberner Kinder und Jugendlichen legen ihren Schulweg zum grössten Teil zu Fuss, mit einem so genannt fahrzeugähnlichen Gerät (FäG)² oder dem Velo zurück – sie sind also aktiv mit eigener Muskelkraft zur Schule unterwegs.

In der 4. bis 6. Klasse (Zyklus 2) gehen knapp 60% der Kinder zu Fuss zu Schule, ein Viertel (24%) ist mit einem fahrzeugähnlichen Gerät unterwegs und 10% nehmen das Velo. Weitere 5% der Kinder auf der Primarstufe fahren mit dem öffentlichen Verkehr zur Schule und nur ein sehr kleiner Teil (2%) wird mit dem Auto zur Schule gebracht.

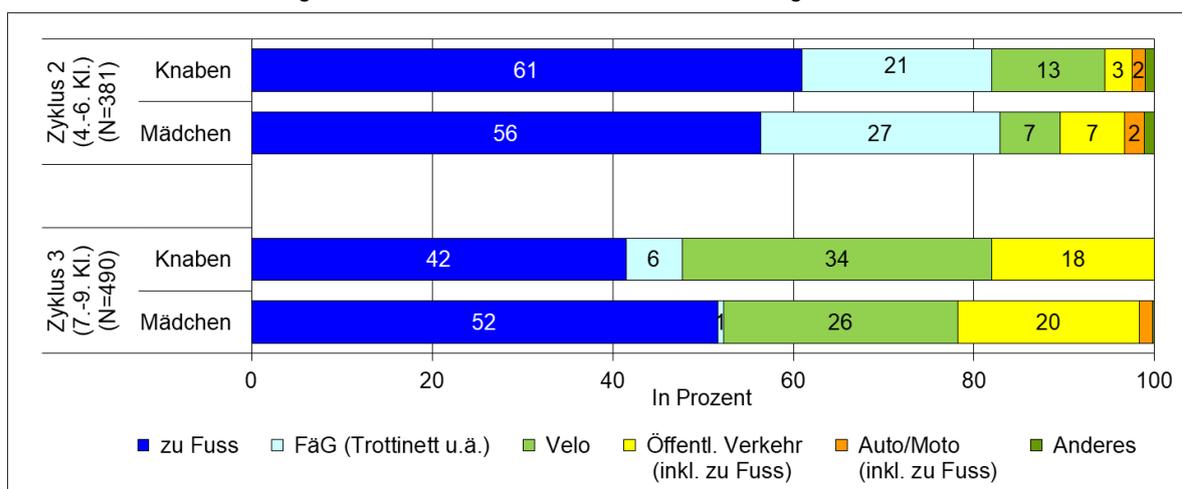
In der 7. bis 9. Klasse (Zyklus 3) bleiben die eigenen Füsse mit einem Anteil von 46% das wichtigste Verkehrsmittel auf dem Schulweg. Am zweithäufigsten wird mit 30% das Velo genutzt, 19% fahren im öffentlichen Verkehr und 4% sind in dieser Altersgruppe mit einem FäG unterwegs.

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg: am Morgen des Erhebungstages (alle Schulkreise)



Knaben wählen für den Schulweg etwas häufiger das Velo als Mädchen, diese sind dafür etwas mehr mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Dieses Bild gilt für beide Schulstufen. Im Zyklus 3 fährt ein Viertel der Mädchen mit dem Velo zur Schule, bei den Knaben ist es ein Drittel. Die Geschlechterunterschiede sind in der gleichen Grössenordnung auch gesamtschweizerisch feststellbar (siehe Sauter 2019).

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Geschlecht



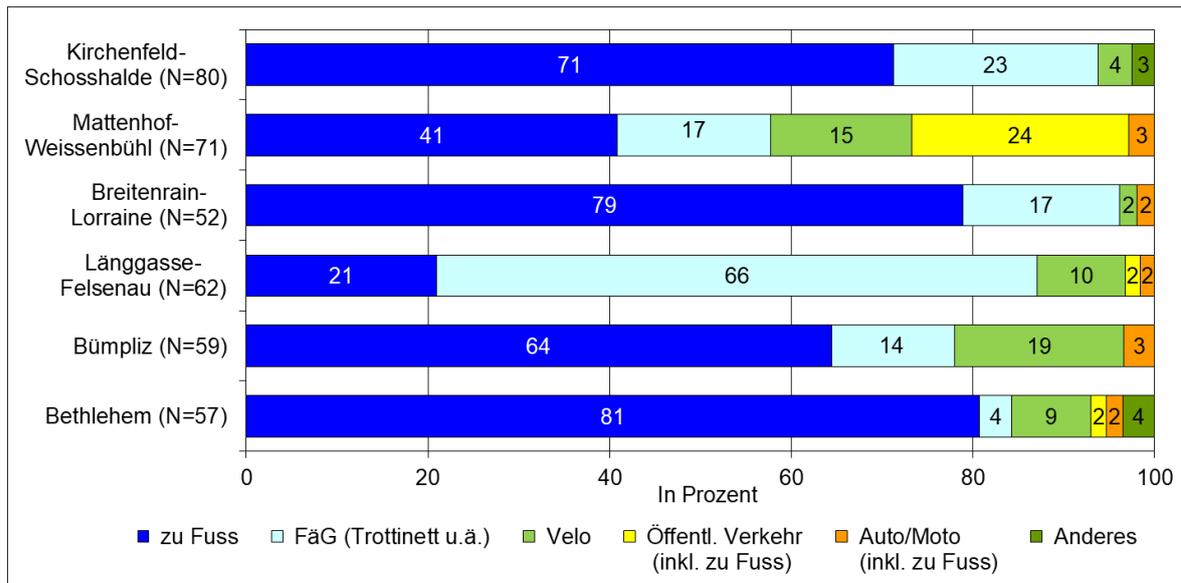
2 Fahrzeugähnliche Geräte sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, die ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden (siehe BFS/ARE 2017). Dazu zählen z.B. Trottinets, Scooter, Kickboards, Inline-Skates, Skateboards, usw.. Zum Teil werden für die gleichen Geräte verschiedene Bezeichnungen verwendet.

2.2 Verkehrsmittelwahl nach Schulkreis und Schulstufe (Zyklus)

Primarstufe, 4.-6. Klasse: Zyklus 2

Die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel unterscheiden sich zwischen den Schulkreisen zum Teil deutlich voneinander. Auf den ersten Blick auffallend sind zwei Ergebnisse: der relativ hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl (24%) sowie der grosse Anteil an Schulwegen mit fahrzeugähnlichen Geräten im Schulkreis Länggasse-Felsenau mit 66%. Die Veloanteile sind zwischen den Schulkreisen ebenfalls sehr unterschiedlich – mit höheren Anteilen als der städtische Durchschnitt in den Schulkreisen Bümpliz (19%) und Mattenhof-Weissenbühl (15%) sowie mit tieferen Anteilen in den Schulkreisen Kirchenfeld-Schosshalde (4%) sowie Breitenrain-Lorraine (2%).

Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg: Zyklus 2 (4.-6. Kl.) nach Schulkreis (Tendenzen)



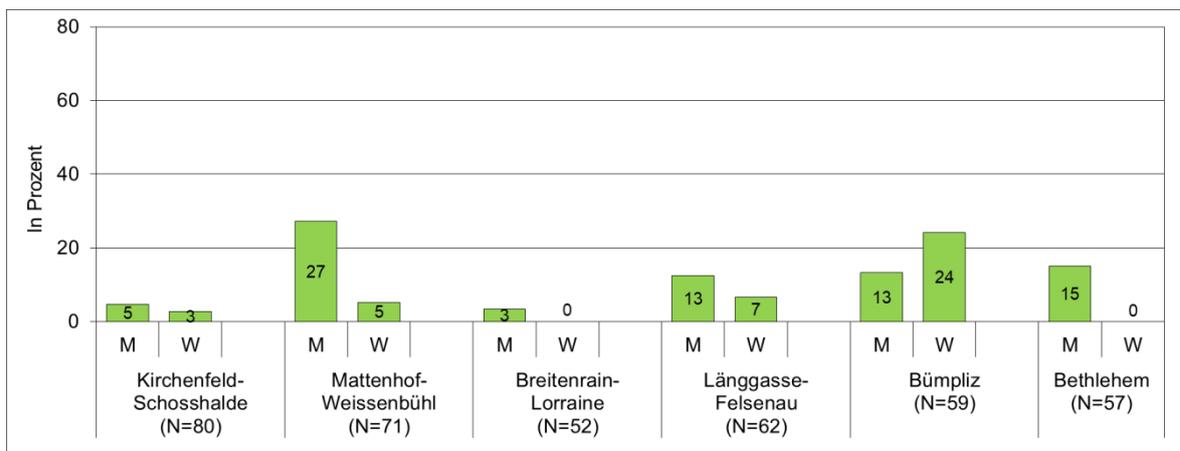
Worauf könnten diese Unterschiede zurückzuführen sein? Dank den Hinweisen der Lehrpersonen, den Schulleiterinnen und -leitern sowie den Fachleuten und Geschäftsleitungsmitgliedern der Direktion für Bildung, Soziales und Sport können die Ergebnisse ansatzweise wie folgt interpretiert werden³:

- Der hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl (24%) ist vor allem auf die Wege zum Schulhaus Brunnmatt zurückzuführen. Dieses ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (insgesamt drei Tramlinien haben eine Haltestelle in unmittelbarer Nähe zum Schulhaus). Auf der anderen Seite wird der Schulkreis von stark befahrenen Strassen durchschnitten, weshalb die Schulwege zum Teil als gefährlich angesehen werden. Einige Eltern haben gemäss Lehrpersonen Bedenken, die Kinder mit dem Velo zur Schule fahren zu lassen. Trotz dieser Situation ist neben dem öV-Anteil auch jener des Velos eher überdurchschnittlich. Vor allem die Knaben sind mit dem Velo unterwegs, Mädchen deutlich seltener (siehe Abbildung 5 unten). Zudem schwanken die Anteile stark je nach Klasse. Dies dürfte damit zu tun haben, dass die Kinder ab der 4. Klasse vom Schulhaus Steigerhubel ebenfalls ins Schulhaus Brunnmatt zur Schule müssen. Dadurch entstehen z.T. längere Schulwege, die je nach Route und nach Sicherheitsgefühl entweder mit dem Velo oder dem öV zurückgelegt werden.
- Der überdurchschnittliche Veloanteil im Schulkreis Bümpliz ist vor allem auf die Wege zum Schulhaus im ländlich geprägten Oberbottigen zurückzuführen. Mädchen sind im Schulkreis häufiger mit dem Velo unterwegs als Knaben (die absolute Zahl in der Stichprobe ist allerdings gering).
- Die unterdurchschnittlichen Veloanteile in den Schulkreisen Kirchenfeld-Schosshalde (4%) und Breitenrain-Lorraine (2%) dürften mit den kurzen Distanzen zu den Schulhäusern zu tun haben, welche die Kinder fast ausschliesslich zu Fuss und mit einem FäG (Trottinett oder ähnlichem) zurücklegen. Im Schulhaus Laubegg des Schulkreises Kirchenfeld-Schosshalde ist der FäG-Anteil deutlich höher als im Schulhaus Bitzios – dafür ist im Schulhaus Bitzios der Anteil der Zufuss-Gehenden grösser.

³ Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass sie auf Schulkreisebene nicht im statistischen Sinn repräsentativ sind, sondern nur Tendenzen angeben.

- Der grosse Anteil an Schulwegen mit fahrzeugähnlichen Geräten im Schulkreis Länggasse-Felsenau dürfte nach Aussagen des Schulleiters auf die neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten für die Scooter und Trotinetts zurückzuführen sein. Diese Abstellplätze sind abschliessbar, was die Diebstahlgefahr stark verringert hat. Deswegen und dank der kurzen Distanzen sowie der Verkehrsberuhigung im Quartier haben die Eltern das Vertrauen, die Kinder mit einem FäG zur Schule fahren zu lassen. Daraus wiederum hat sich eine eigentliche „FäG-Kultur“ entwickelt. In einer befragten 4. Klasse des Schulhauses Muesmatt beispielsweise kommen 96% (!) der befragten Kinder mit einem FäG zur Schule.
- Im Schulkreis Bethlehem liegt der Veloanteil in etwa im städtischen Durchschnitt. Allerdings sind es in der Befragung ausschliesslich Knaben, die angegeben haben, sie seien mit dem Velo zur Schule gekommen. Der Fussweganteil ist im Schulkreis über- und der FäG-Anteil unterdurchschnittlich. Dies hängt möglicherweise mit den fehlenden Abstellplätzen für diese Fahrzeuge zusammen. Die Schulwege im Quartier sind sehr kurz.

Abbildung 5: Veloanteil auf dem Schulweg nach Geschlecht im Zyklus 2 (4.-6. Kl.) nach Schulkreis (Tendenzen)



Sekundarstufe I, 7.-9. Klasse: Zyklus 3

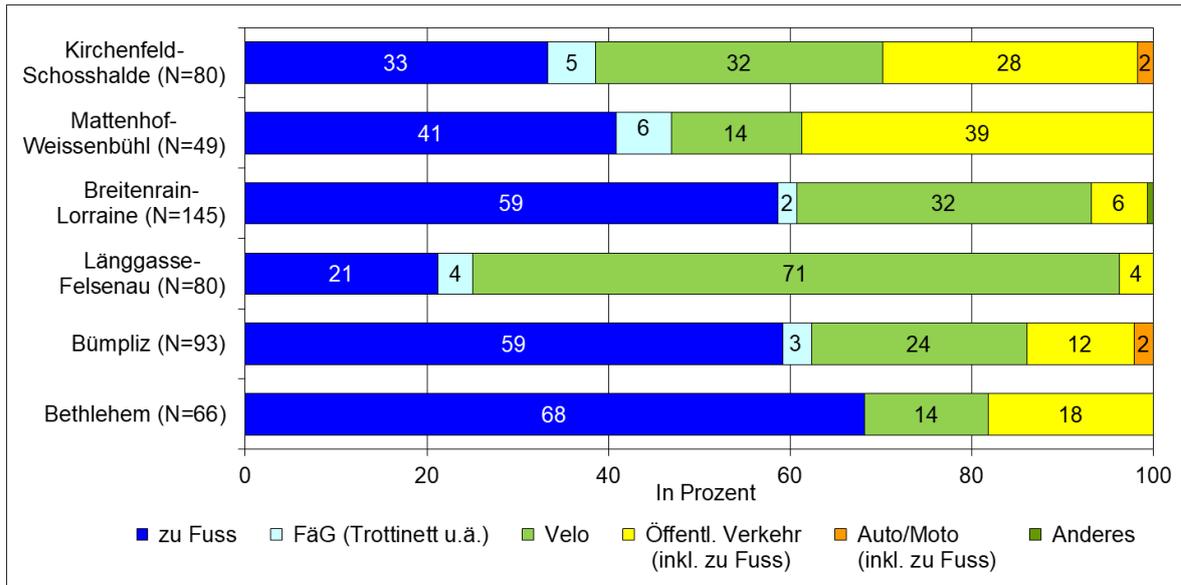
Die Verkehrsmittelanteile im Zyklus 3 unterscheiden sich in den meisten Schulkreisen deutlich von jenen des Zyklus 2 (siehe Abbildung 6 unten). Das Velo und der öffentliche Verkehr lösen teilweise die Wege zu Fuss und mit dem FäG ab. Dies ist hauptsächlich durch die grössere Zentralisierung der Schulstandorte und damit der längeren Distanzen zu erklären.

Besonders markant ist dieser Ersatz von Fuss- und FäG-Wegen durch solche mit dem Velo im Schulkreis Länggasse-Felsenau. Fast drei Viertel der Jugendlichen legen hier ihren Schulweg mit dem Velo zurück. Die Schulkreise Kirchenfeld-Schosshalde und Breitenrain-Lorraine liegen etwa im städtischen Durchschnitt, Bümpliz nur leicht darunter. Unterdurchschnittliche Veloanteile weisen die Schulkreise Mattenhof-Weissenbühl sowie Bethlehem mit je 14% auf. Dafür ist im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl der öV-Anteil mit 39% am höchsten. Ebenfalls hoch ist er im Schulkreis Kirchenfeld-Schosshalde mit 28%.

Die Lehrpersonen, Schulleiterinnen und -leiter sowie die Fachleute und Geschäftsleitung der Direktion für Bildung, Soziales und Sport nannten folgende mögliche Gründe für die Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl:

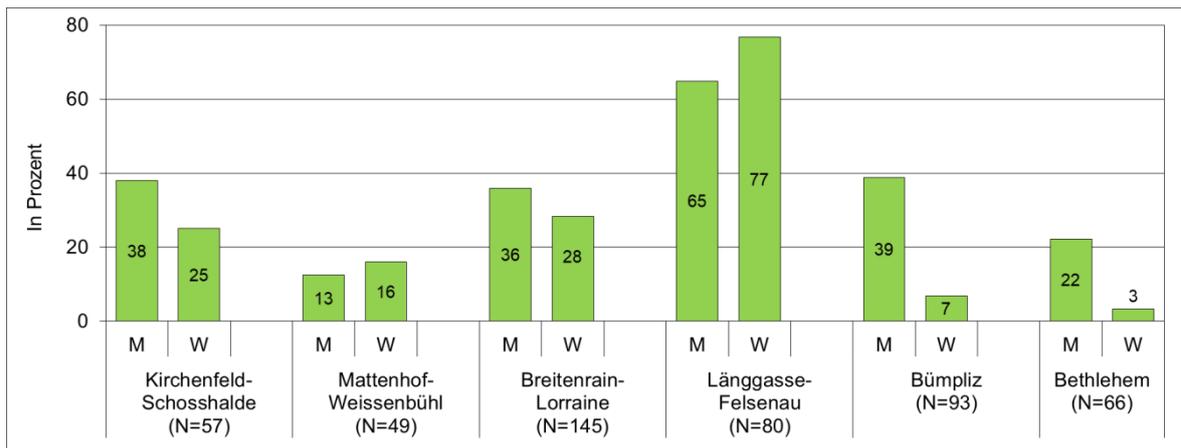
- Das hohe Veloaufkommen im Schulkreis Länggasse-Felsenau dürfte auf mehrere Faktoren zurückzuführen sein: Durch den einzigen Oberstufenstandort Hochfeld sind die Schulwegdistanzen gross genug, dass sich ein Weg mit dem Velo für viele Schülerinnen und Schüler lohnt; die Strassen im Quartier sind weitgehend verkehrsberuhigt und es stehen Veloabstellplätze zur Verfügung. Zudem ist die Anbindung des Schulhauses an den öV nicht optimal, da die Verbindungen ins Zentrum verlaufen und nicht quer dazu. Der Schulkreis ist einer der wenigen im Zyklus 3, in denen mehr Mädchen mit dem Velo zur Schule fahren als Knaben (siehe Abbildung 7).
- Im Schulkreis Breitenrain-Lorraine ändert sich für viele Schülerinnen und Schüler beim Übertritt vom Zyklus 2 zum Zyklus 3 distanzmässig nur wenig. Die Wege bleiben kurz, was es vielen Jugendlichen ermöglicht, zu Fuss in die Schule zu gehen. Im Quartier gibt es zudem viele Tempo-30 und Begegnungszonen, die einen aktiven Schulweg unterstützen. Der öV-Anteil ist sehr klein.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg: Zyklus 3 (7.-9. Kl.) nach Schulkreis (Tendenzen)



- Im Gegensatz hierzu nehmen viele Kinder im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl den öV und unterdurchschnittlich wenige das Velo für den Schulweg. In diesem Schulkreis wurden allerdings nur Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Brunnmatt befragt. Dieses unterscheidet sich von anderen Schulhäusern im Schulkreis z.B. dadurch, dass es einerseits bestens an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist und andererseits von mehreren stark befahrenen Strassen durchquert wird. Auch die Topografie ist nicht überall ideal für das Velo. Zum höheren öV- und unterdurchschnittlichen Veloanteil könnte auch beitragen, dass das Quartier sozial stark durchmischt ist.
- Im Schulkreis Kirchenfeld-Schosshalde werden die Wege zu den beiden Schulen des Zyklus 3 im Vergleich zum Zyklus 2 grösser, so dass vermehrt das Velo- oder der öV genutzt werden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist im städtischen Vergleich überdurchschnittlich, was auf die zum Teil gefährlichen Schulwege am Thunplatz, Burgernziel und Ostring zurückzuführen sein könnte. Das Schulhaus Laubegg liegt unmittelbar an einer öV-Linie mit einer Haltestelle vor dem Schulhaus, das Schulhaus Manuel hingegen nicht, weist jedoch höhere öV-Anteile auf als ersteres.

Abbildung 7: Veloanteil auf dem Schulweg nach Geschlecht im Zyklus 3 (7.-9. Kl.) nach Schulkreis (Tendenzen)



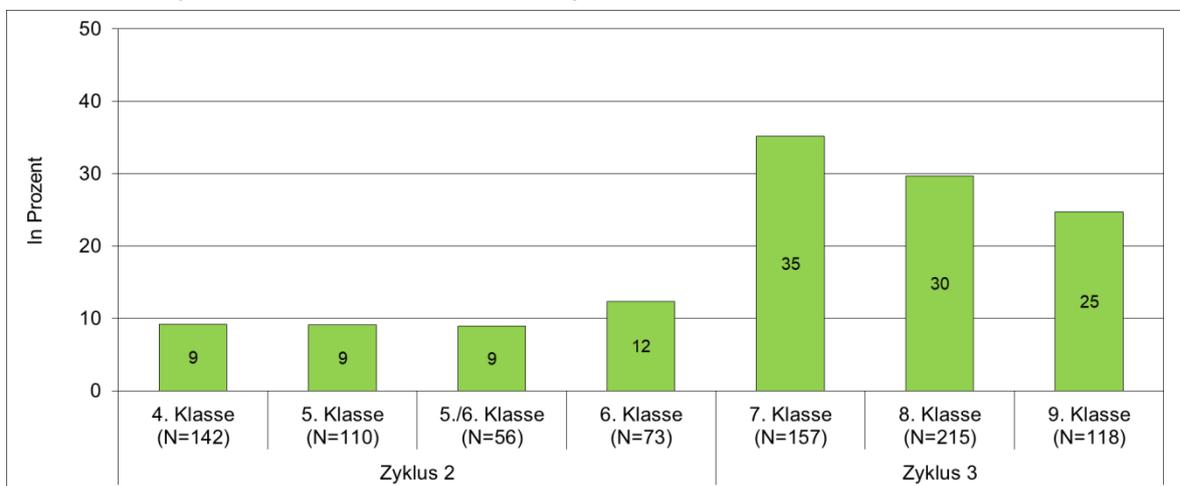
- Im Schulkreis Bümpliz ist der Veloanteil im Schulhaus Höhe grösser als im Stapfenacker, insgesamt liegt er ganz leicht unter dem städtischen Durchschnitt. Es sind vor allem die Knaben, die mit dem Velo unterwegs sind, bei den Mädchen ist der Anteil deutlich geringer. Sie gehen dafür öfter zu Fuss und fahren mit dem öV. Dies gemäss Lehrpersonen selbst auf kurzen Strecken, was auch damit zu tun haben könnte, dass eine Tramlinie unmittelbar vor dem Schulhaus Bümpliz-Höhe hält. Die weitgehend verkehrsberuhigten Quartiere dürften dazu beitragen, dass der Schulkreis mit 86% den dritthöchsten Anteil an kumulierten Schulwegen zu Fuss, mit FäG und Velo hat. Eine Verbesserung bei den Veloabstellplätzen hätte möglicherweise das Potenzial zu einem noch etwas höheren Veloanteil.

- Im Schulkreis Bethlehem fahren anteilmässig mehr Oberstufenschülerinnen und -schüler mit dem öV zur Schule (18%) als mit dem Velo (14%). Die Nutzung der beiden Verkehrsmittel variiert allerdings innerhalb des gleichen Schulhauses und der gleichen Klassenstufe. Knaben fahren markant häufiger mit dem Velo zur Schule als Mädchen, beim öV sind die Geschlechteranteile etwa gleich verteilt. Der Schulkreis weist den höchsten Anteil an Fusswegen von allen Schulkreisen auf, was darauf hindeutet, dass die Wege zu den beiden Oberstufenschulhäusern für viele Kinder kurz sind. Gemäss Lehrperson wohnen die allermeisten Kinder in höchstens zehn Minuten Gehdistanz von der Schule entfernt. Nur diejenigen, die weiter weg wohnen, kommen mit dem Velo oder dem öV.

2.3 Verkehrsmittelwahl nach einzelnen Klassenstufen

In der 4. und 5. Klasse liegt der Veloanteil bei etwa 9%. Erst in der 6. Klasse steigt er leicht auf 12%. Die Auswirkungen der Veloprüfung, die Ende der 5. Klasse stattfindet, auf die Velonutzung, ist also nicht sehr gross. Einen grossen Sprung macht der Veloanteil dann beim Wechsel in die Oberstufe. In der 7. Klasse sind über ein Drittel (35%) der Kinder mit dem Velo zur Schule unterwegs, was vor allem auf die grösseren Distanzen im Zyklus 3 zurückzuführen sein dürfte. Der Anteil der Wege mit dem Velo nimmt in den höheren Klassen wieder kontinuierlich ab – auf 30% in der 8. und noch 25% in der 9. Klasse.

Abbildung 8: Veloanteil auf dem Schulweg nach Klassenstufe (alle Schulkreise, Tendenzen)

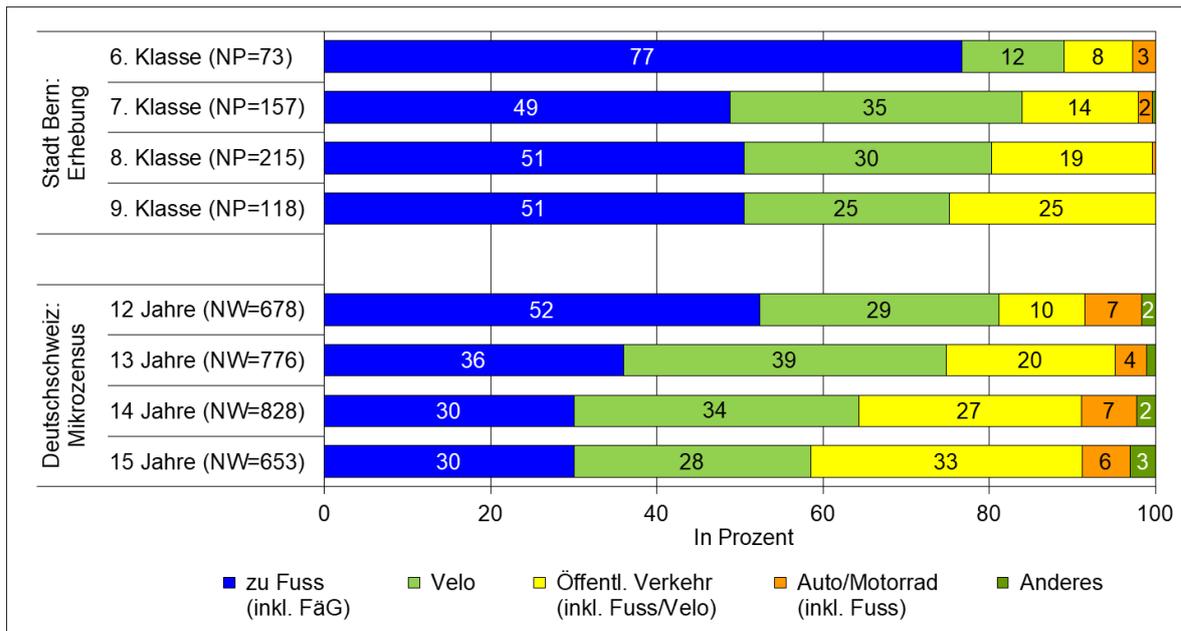


Die Veloanteile werden vor allem zum öffentlichen Verkehr hin verlagert (siehe untenstehenden Abbildung 9, obere Hälfte). Der öV-Anteil nimmt ab der 6. Klasse kontinuierlich von 8% auf 25% in der 9. Klasse zu (gelbe Farben in den Balken). Der Anteil der kombinierten Wege zu Fuss und FäG verändert sich hingegen praktisch nicht (beides zusammen dunkelblau dargestellt).

Der Trend zu mehr öV-Wegen mit jeweils höherer Klassenstufe bzw. zunehmendem Alter zeigt sich auch, wenn man die Schulwege der Kinder und Jugendlichen der ganzen Deutschschweiz heranzieht. Basis hierfür sind die Zahlen des Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» von 2015 (BFS/ARE 2017)⁴. In der unteren Hälfte von Abbildung 9 ist für die Deutschschweiz ersichtlich, wie im Alter zwischen 12 und 13 Jahren die Velo- und öV-Anteile sprunghaft zu- und die Fussweganteile abnehmen. Dies hängt mit den grösseren Distanzen zum Schulhaus auf der Sekundarstufe zusammen. Ab dem 13. Altersjahr sinken dann die Veloanteile sukzessive und die öV-Anteile auf Schulwegen nehmen zu.

⁴ Im Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ beziehen sich die Aussagen auf die Altersjahre und nicht wie in der Stadt Bern auf die Klassenstufen. Zudem bilden die Weganteile mit dem jeweiligen Verkehrsmittel die Analysebasis (N=Wege) während es in Bern die Kinder und Jugendlichen sind (N=Personen). Auch wenn die Daten im Einzelnen dadurch nicht ganz genau vergleichbar sind, sind die Aussagen zur parallelen Entwicklung bei der Verkehrsmittelwahl über die Altersstufen durchaus valide.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Klassenstufe (alle Schulkreise, Tendenzen)*



NP = N Personen; NW = N Wege; Quelle: Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ 2015 (eigene Berechnungen)

* Die Summen über alle Verkehrsmittel ergeben aufgrund von Rundungen auf ganze Zahlen nicht immer 100%.

2.4 Verkehrsmittelwahl im Vergleich zur Deutschschweiz

Wie vergleichen sich die Veloanteile in der Stadt Bern mit jenen in anderen Deutschschweizer Städten bzw. der Deutschschweiz und Schweiz insgesamt? Dazu werden die Ergebnisse von Auswertungen des Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ herangezogen⁵. Die untenstehende Abbildung 10 zeigt die Veloanteile auf Schulwegen im Zyklus 2 (links) und Zyklus 3 (rechts) in der Stadt Bern gemäss vorliegender Erhebung, für die Deutschschweizer Städte sowie die Deutschschweiz bzw. Schweiz insgesamt.

Ein Vergleich mit einzelnen Deutschschweizer Städten ist nicht möglich, da die Stichproben zu gering sind. Deshalb wurden die grössten Deutschschweizer Städte zusammengefasst (Zürich, Basel, Bern, Winterthur, Luzern, St.Gallen, Biel). Die Datenbasis ist immer noch sehr gering und lässt nur eine Abschätzung der Grössenordnung zu. Besser sieht es mit der Stichprobe aus, wenn man die Schulwege in der Deutschschweiz bzw. der Schweiz insgesamt heranzieht.

Im Zyklus 2 (4.-6. Klasse) liegt die Stadt Bern mit einem Veloanteil von 10% etwa in der gleichen Grössenordnung wie der Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (12%), aber unterhalb des Veloanteils in der gesamten Deutschschweiz (23%) bzw. der Schweiz insgesamt (17%). Dies hängt damit zusammen, dass im Vergleich zu den Städten die Velonutzung in den Agglomerationen und im ländlichen Raum aufgrund der weiteren Wege grösser ist. In der Romandie und im Tessin sind die Anteile demgegenüber aus verschiedenen Gründen deutlich geringer als in der Deutschschweiz, weshalb die gesamtschweizerischen Werte tiefer liegen als jene nur in der Deutschschweiz (siehe auch Sauter 2019).

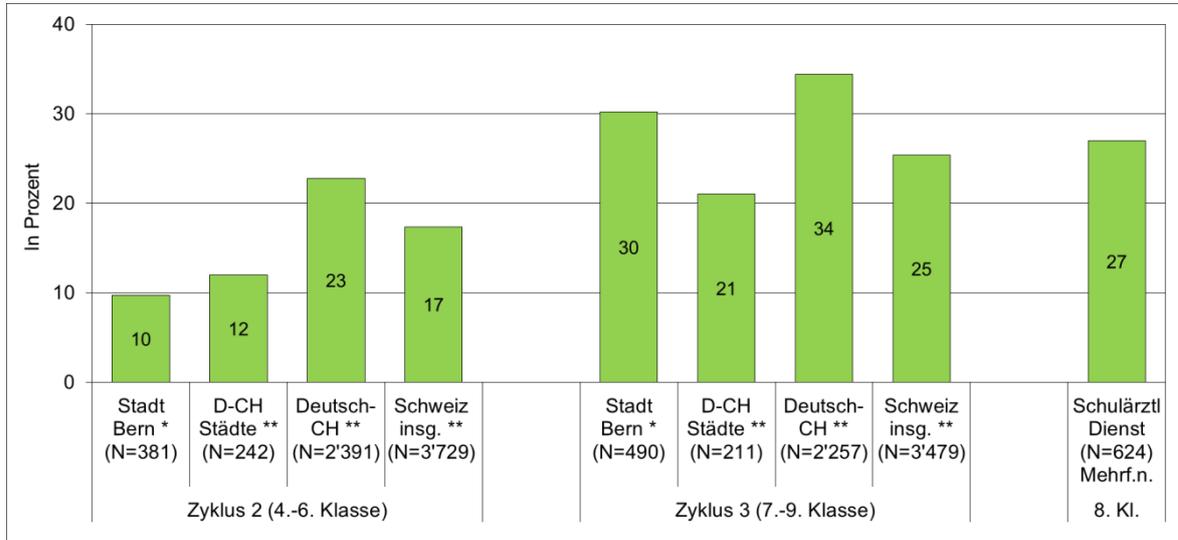
Im Zyklus 3 (7.-9. Klasse) ist der Veloanteil mit 30% in der Stadt Bern deutlich über dem Durchschnitt der Deutschschweizer Städte (21%) und der gesamten Schweiz (25%) und nur leicht unter dem Durchschnitt der Deutschschweiz (34%).

Im Jahr 2013/2014 wurden im Rahmen der schulärztlichen Untersuchungen alle Schülerinnen und Schüler in der Stadt Bern der 8. Klassen zur Verkehrsmittelwahl auf ihrem Schulweg befragt (N=624). 27% der Jugendlichen sagten damals, sie würden mit dem Velo zur Schule kommen (Mehrfachnennungen waren erlaubt; Kriterium war, dass sie den Schulweg während mindestens einem Drittel des Jahres mit dem

⁵ Die Erhebungsmethoden des Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“ unterscheiden sich in einigen Punkten von der Erhebung in der Stadt Bern. Zwar sind beides Stichtagserhebungen, aber im Mikrozensus wird über den ganzen Tag und das ganze Jahr hindurch bei allen Wetterverhältnissen erhoben, in Bern war es nur eine Erhebung am Morgen eines Herbsttages ohne Regen. Die Analysebasis im Mikrozensus sind ‚Wege‘, in Bern sind es ‚Personen‘.

jeweiligen Verkehrsmittel zurücklegen). Die Resultate sind also trotz der leicht unterschiedlichen Methodik in der Grössenordnung mit der vorliegenden Erhebung vergleichbar⁶.

Abbildung 10: Velonutzung auf dem Schulweg nach Zyklus bzw. Alter im Vergleich der Stadt Bern mit Deutschschweizer Städten, der Deutschschweiz und der Schweiz insgesamt



** Erhebung am Morgen, Herbst 2019, Tage ohne Regen, N=Personen

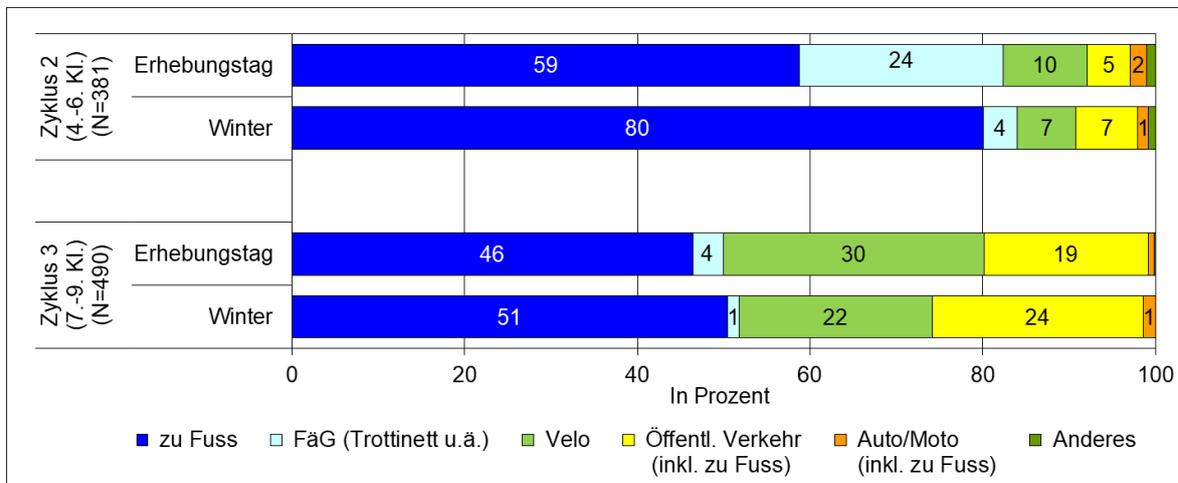
** Mikrozensus «Mobilität und Verkehr», Durchschnitt ganzes Jahr 2015, alle Ausbildungswege & Wetterverhältnisse, N=Wege
D-CH Städte: Deutschschweizer Städte: Zürich, Basel, Bern, Winterthur, Luzern, St.Gallen, Biel

2.5 Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen im Winter (normalerweise)

Neben der Frage, mit welchem Verkehrsmittel die Kinder am Morgen zur Schule gekommen sind, wurde auch erhoben, wie sie normalerweise im Winter zur Schule gelangen. Dies ist nur eine Annäherung an das reale Verhalten, denn die Kinder mussten sich gedanklich in den Winter hineinversetzen. Die Resultate der Angaben sind allerdings durchaus plausibel und vergleichbar mit nationalen Daten.

In Abbildung 11 werden die Ergebnisse der Verkehrsmittelwahl am Erhebungsmorgen mit jenen des im Winter normalerweise benutzten Verkehrsmittels verglichen. Im Zyklus 2 (4.-6. Klasse) verzichteten die meisten Kinder im Winter auf ihr FäG und gehen dafür vermehrt zu Fuss. Der Veloanteil sinkt leicht, dafür erhöht sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs.

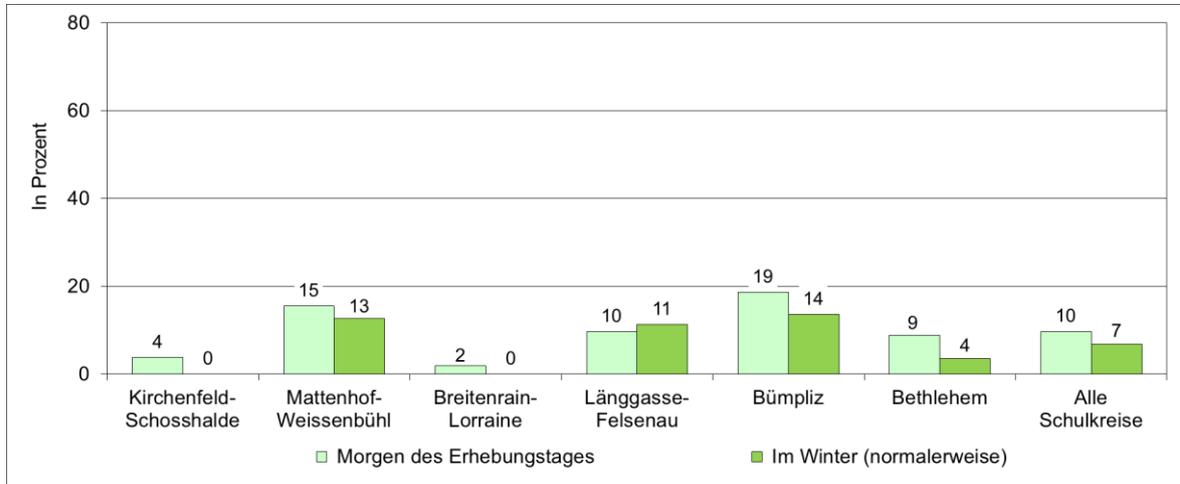
Abbildung 11: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg am Morgen des Erhebungstages mit jener im Winter (normalerweise) nach Zyklen (alle Schulkreise)



6 In die Untersuchung einbezogen wurden 367 Mädchen und 395 Jungen. Das sind 88% aller Jugendlichen der 8. Klasse. (Quelle: Gesundheitsdienst der Stadt Bern, 2014: Verkehrsmittel auf dem Schulweg – 8.Klass-Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2013/14, Management Summary)

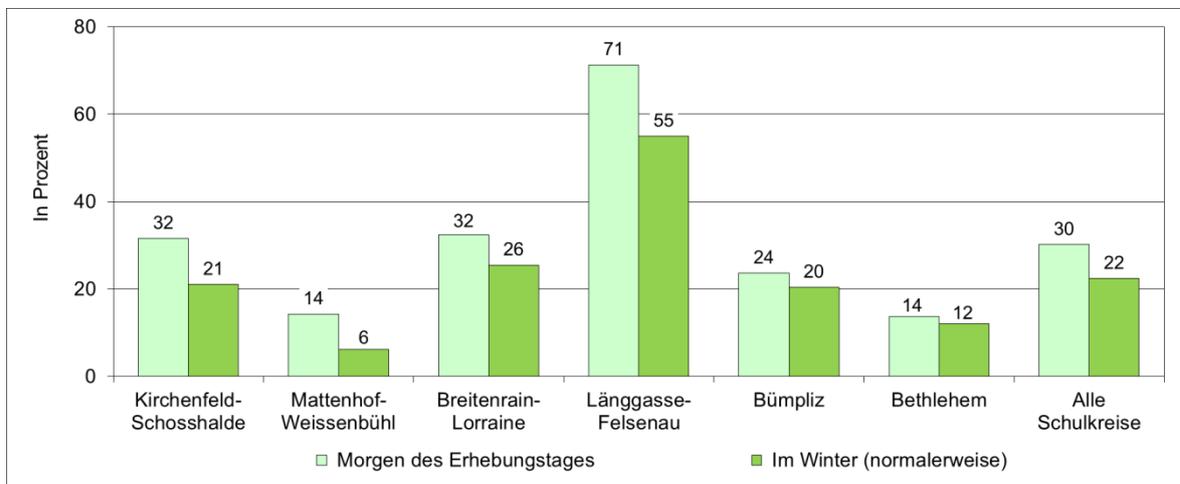
Im Zyklus 3 (7.-9. Klasse) ergibt sich ein ähnliches Bild: auch hier wird der öffentliche Verkehr im Winter im Vergleich zum Erhebungstag im Herbst etwas häufiger genutzt als das Velo. Der FäG-Anteil ist in dieser Altersgruppe in allen Jahreszeiten sehr gering. Mitfahrten der Kinder im Auto sind in beiden Schulstufen auch im Winter äusserst selten.

Abbildung 12: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg am Morgen des Erhebungstages mit jener im Winter (normalerweise): Zyklus 2 (4.-6. Klasse) nach Schulkreis (Tendenzen)



In den einzelnen Schulkreisen reduziert sich der Veloanteil im Winter praktisch überall in einem ähnlichen Ausmass im Vergleich zum Erhebungstag im Herbst – dies sowohl im Zyklus 2 (siehe oben Abbildung 12) wie auch im Zyklus 3 (siehe unten Abbildung 13). Die einzelnen vorhandenen Unterschiede liegen im Unschärfbereich der Erhebung.

Abbildung 13: Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg am Morgen des Erhebungstages mit jener im Winter (normalerweise): Zyklus 3 (7.-9. Klasse) nach Schulkreis (Tendenzen)

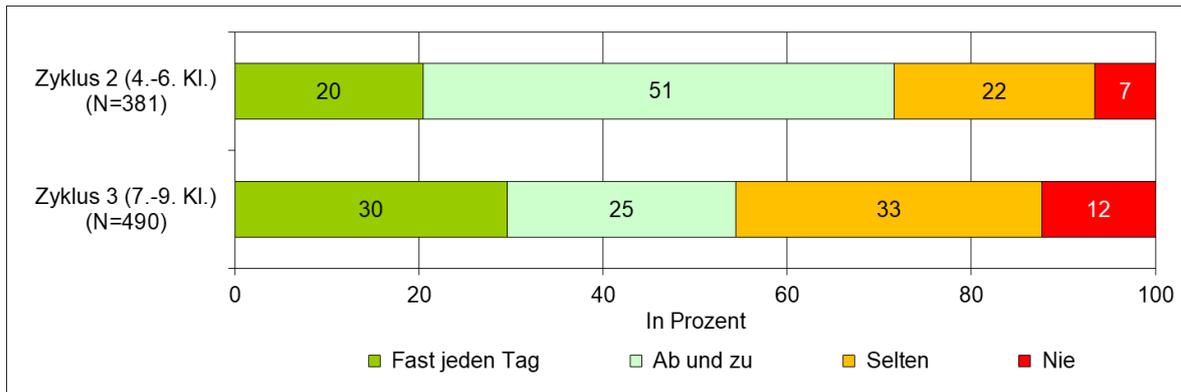


3. Velonutzung in der Freizeit

3.1 Velonutzung in der Freizeit nach Schulstufe (Zyklus) und Geschlecht

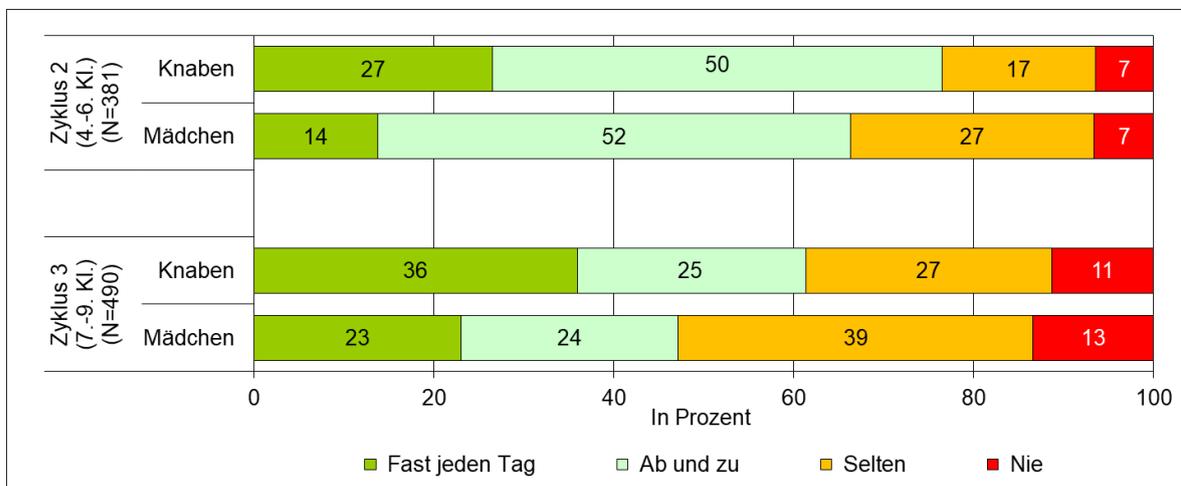
Im Zyklus 2 geben 20% der Kinder an, das Velo auch fast jeden Tag in der Freizeit zu nutzen, im Zyklus 3 sind es 30%. Zugleich ist im Zyklus 3 mit 45% auch der Anteil der Jugendlichen deutlich grösser, welcher das Velo in der Freizeit selten oder nie nutzt. Im Zyklus 2 sind es nur 29%. Bei den Jüngsten sagen rund die Hälfte (51%), dass sie ab und zu mit dem Velo in der Freizeit unterwegs sind, im Zyklus 3 sind es ein Viertel (25%).

Abbildung 14: Velonutzung in der Freizeit nach Zyklus (alle Schulkreise)



Bei Knaben und Mädchen ergibt sich in der Freizeit ein ähnliches Bild der Velonutzung wie auf den Schulwegen: Knaben sind öfter mit dem Velo unterwegs als Mädchen. 36% der Knaben im Zyklus 3 fahren fast jeden Tag Velo, bei den Mädchen sind es 23%. Demgegenüber fahren 52% der Mädchen selten oder nie in der Freizeit Velo, bei den Knaben sind es 38%.

Abbildung 15: Velonutzung in der Freizeit nach Geschlecht und Zyklus (alle Schulkreise)



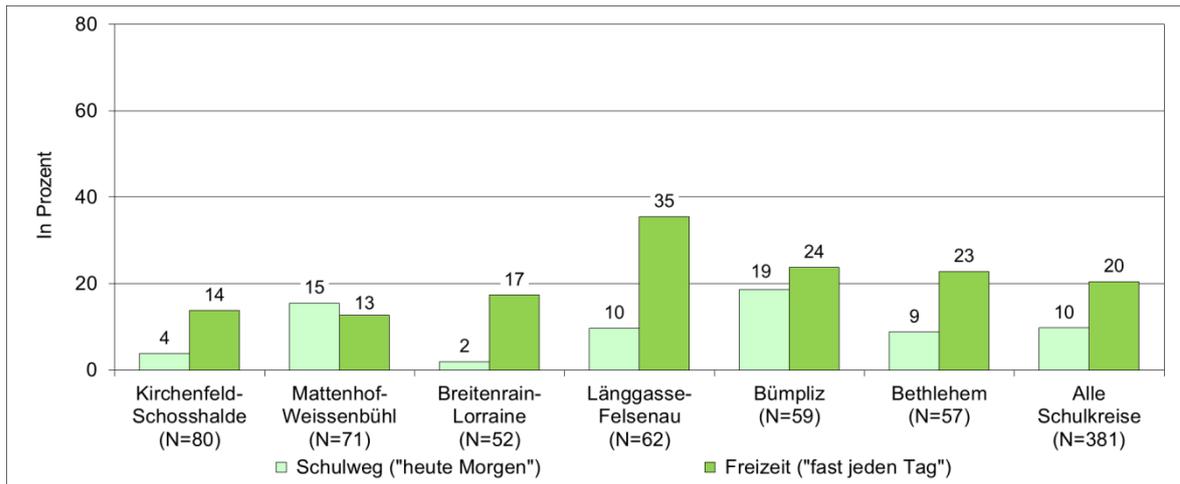
3.2 Velonutzung in der Freizeit nach Schulkreis – im Vergleich zum Schulweg

Über alle Schulkreise des Zyklus 2 gesehen, sind 10% der Kinder am Erhebungsmorgen mit dem Velo zur Schule gefahren. 20% geben an, ‚fast jeden Tag‘ in der Freizeit mit dem Velo unterwegs zu sein. Das heisst, die Kinder fahren zwar nicht unbedingt mit dem Velo in die Schule – weil diese so nahe ist und man sie gut zu Fuss oder mit einem FäG erreichen kann –, aber sie nutzen das Velo in der Freizeit. Weil es eine Erhebung mittels Handaufheben war, kann nicht gesagt werden, ob es sich dabei um die gleichen Kinder handelt. Allerdings dürfte es eine grosse Überschneidung zwischen den beiden Gruppen geben, wobei es neben denjenigen, die am Erhebungsmorgen zur Schule gefahren sind, offenbar auch noch einige andere hat, die auch ‚fast täglich‘ in der Freizeit Velo fahren.

Am häufigsten nutzen Kinder das Velo in der Freizeit („fast jeden Tag“) in den Schulkreisen Länggasse-Felsenau (35%), Bümpliz (24%) und Bethlehem (23%). Etwas geringer sind die Anteile in den übrigen Schulkreisen, die Unterschiede sind allerdings nicht sehr gross. In verkehrsberuhigten Schulkreisen scheint der Anteil der Freizeitvelonutzung grösser zu sein als in den anderen Quartieren.

In den Schulkreisen Länggasse-Felsenau, Breitenrain-Lorraine und Kirchenfeld-Schosshalde sind deutlich mehr Kinder des Zyklus 2 in der Freizeit mit dem Velo unterwegs als auf dem Schulweg. Es sind dies Schulkreise, die aufgrund kurzer Distanzen relativ geringe Veloanteile auf Schulwegen haben. Demgegenüber sind Kinder in Bümpliz in der Freizeit nur unwesentlich häufiger mit dem Velo unterwegs als auf Schulwegen. Allerdings haben sie den grössten Anteil von Veloschulwegen, v.a. in Oberbottigen. Dort ist der Anteil auch in der Freizeit höher als in den anderen Gebieten des Schulkreises.

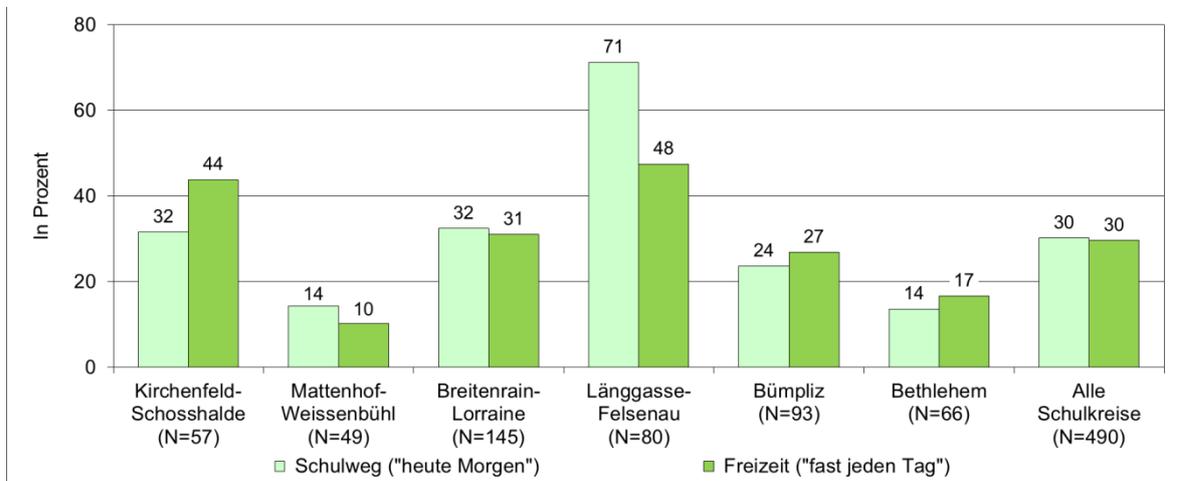
Abbildung 16: Veloanteile auf dem Schulweg und in der Freizeit: Zyklus 2 (4.-6. Klasse) nach Schulkreis (Tendenzen)



Im Zyklus 3 sind über alle Schulkreise gesehen die Anteile derjenigen, die am Erhebungstag mit dem Velo unterwegs waren, und jenen, die (fast) täglich in der Freizeit Velo fahren, mit je 30% etwa gleich hoch. Das gilt auch für die meisten Schulkreise. Nur im Schulkreis Länggasse-Felsenau ist der Anteil in der Freizeit etwas niedriger als auf Schulwegen, was plausibel ist, ist doch die Velonutzung in die Schule überaus hoch. Selbst dieser niedrigere Freizeitanteil ist allerdings der höchste von allen Schulkreisen. Anteilsmässig fast so viele Kinder sind auch im Schulkreis Kirchenfeld-Schosshalde in der Freizeit mit dem Velo unterwegs (44%) – hier ist der Freizeitanteil etwas höher als jener auf Schulwegen.

Ob das Velo in der Freizeit genutzt wird oder nicht, hängt – wie auf dem Schulweg – von einer Reihe von Gründen ab. Dazu zählen im Freizeitbereich insbesondere die objektive und subjektive Sicherheit auf den Strassen, die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr sowie sozio-kulturelle und -ökonomische Faktoren.

Abbildung 17: Veloanteile auf dem Schulweg und in der Freizeit: Zyklus 3 (7.-9. Klasse) nach Schulkreis (Tendenzen)

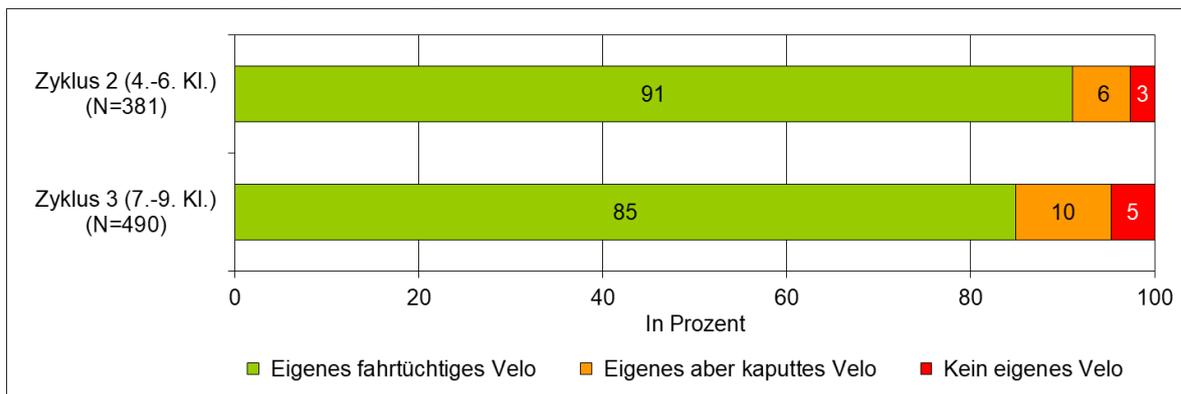


4. Veloverfügbarkeit und Veloausleihe

4.1 Veloverfügbarkeit nach Schulstufe, Geschlecht und Schulkreis

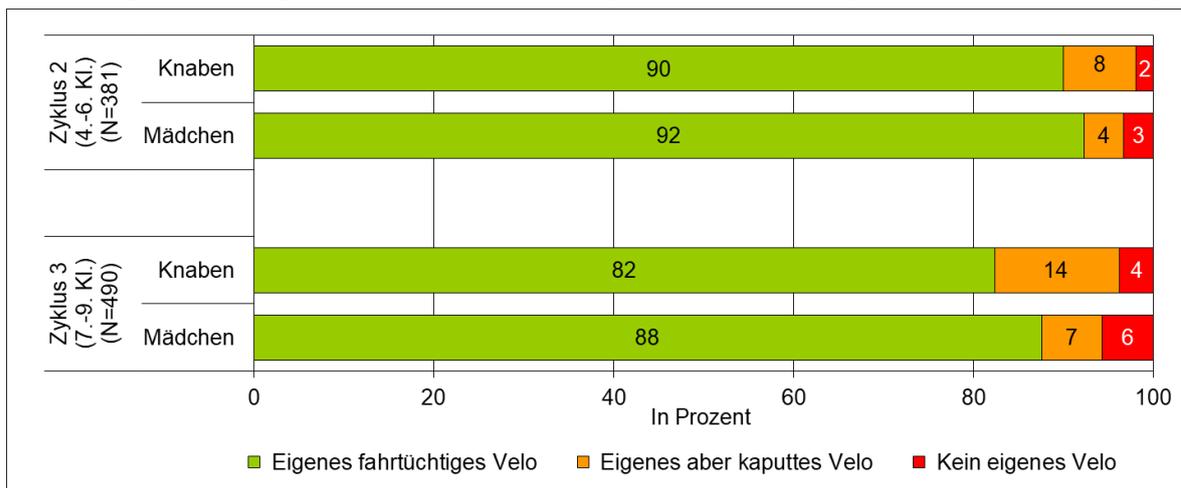
Der weitaus grösste Teil der Kinder und Jugendlichen verfügt über ein eigenes und fahrtüchtiges Velo. Über 90% sind es im Zyklus 2 (4.-6. Klasse). Weitere 6% haben zwar ein eigenes, aber kaputtes Velo. 3% besitzen kein Velo. Im Zyklus 3 (7.-9. Klasse) verfügen 85% über ein eigenes, fahrtüchtiges Velo. Bei 10% ist das eigene Velo kaputt und 5% besitzen gar kein Velo. Der Anteil der Kinder ohne Velo ist relativ gering. Kaputten Velos muss ein besonderes Augenmerk geschenkt werden. Denn ist das Velo über längere Zeit nicht mehr fahrtüchtig, wird es kaum mehr geflickt und entsprechend auch nicht mehr genutzt. Ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist die Folge, es kommt zu einer Art Bruch in der Velobiographie (siehe dazu z.B. Sauter/Wyss 2014, S. 109).

Abbildung 18: Verfügbarkeit über eine Velo nach Zyklus (alle Schulkreise)



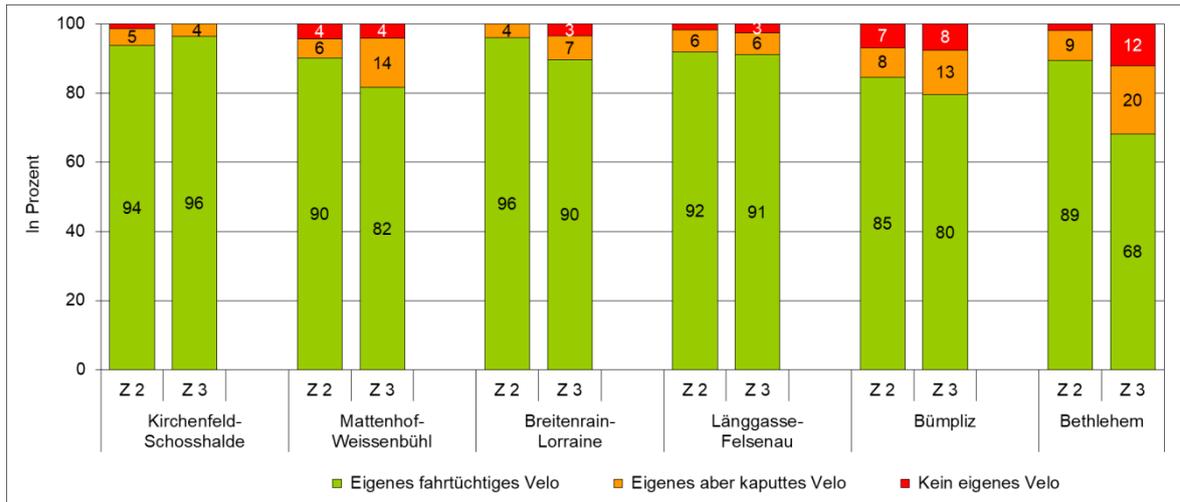
Knaben haben deutlich häufiger ein kaputtes Velo zuhause als Mädchen. Dafür ist bei Mädchen der Anteil jener grösser, die über kein eigenes Velo verfügen. Mädchen haben auf beiden Schulstufen insgesamt eine leicht höhere Veloverfügbarkeit als Knaben (siehe Abbildung 19 unten). Im Zyklus 3 haben beispielsweise nur mehr 4 von 5 Knaben ein eigenes, fahrtüchtiges Velo zur Verfügung, bei 14% ist das Velo kaputt und 4% haben gar kein eigenes Velo.

Abbildung 19: Verfügbarkeit über eine Velo nach Zyklus und Geschlecht (alle Schulkreise, Tendenzen)



In den Schulkreisen Bethlehem, Bümpliz und Mattenhof-Weissenbühl ist der Anteil derjenigen, die über kein oder nur über ein kaputtes Velo verfügen, überdurchschnittlich hoch – vor allem im Zyklus 3. Dies könnte mit der heterogenen Zusammensetzung des Quartiers zusammenhängen.

Abbildung 20: Verfügbarkeit über eine Velo nach Schulkreis und Zyklus (Tendenzen)



4.2 Veloausleihe nach Veloverfügbarkeit und Schulstufe

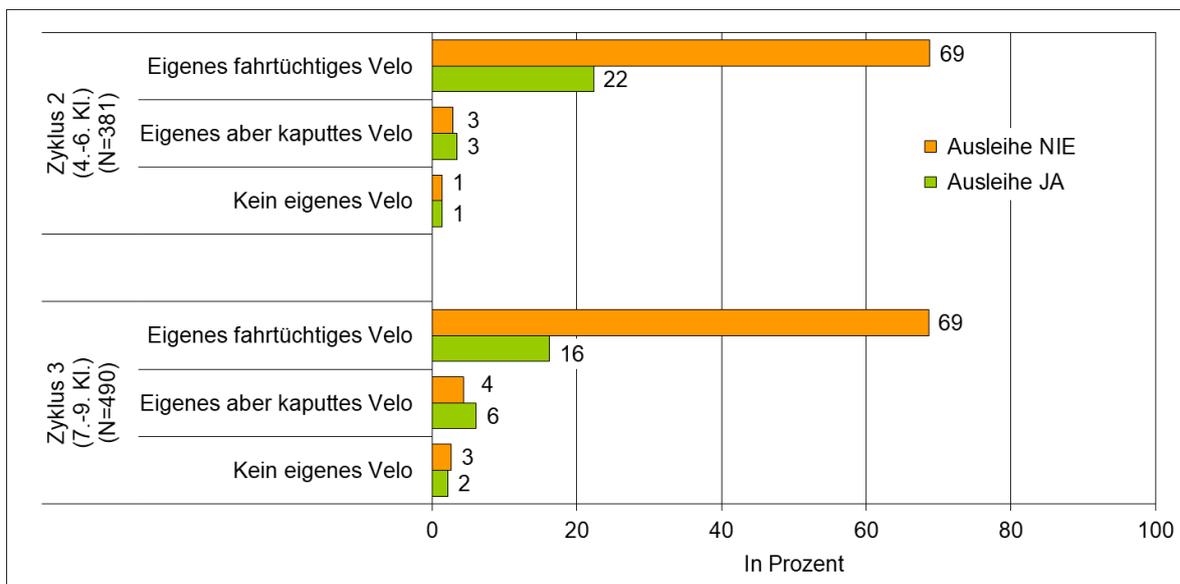
Die Kinder und Jugendlichen wurden zudem danach gefragt, ob sie sich auch Velos ausleihen, sei dies als Ergänzung oder als Ersatz zum eigenen Velo. Bei den Ausleihmöglichkeiten waren sowohl öffentliche Leihsysteme wie auch das „traditionelle“ Ausleihen des Velos von anderen Familienmitgliedern (z.B. dem grossen Bruder oder der Schwester) oder von Kolleginnen und Freunden gemeint.

Auf beiden Schulstufen leihen sich rund drei Viertel der Kinder nie ein anderes Velo aus (ohne grafische Darstellung). Schlüsselte man die Kinder des jeweiligen Zyklus (=100%) nach Veloverfügbarkeit auf, so leihen sich je rund 70% der Kinder mit einem fahrtüchtigen Velo in beiden Zyklen nie ein anderes Velo aus. Jedes fünfte Kind im Zyklus 2 und jedes sechste Kind im Zyklus 3 tut dies hingegen ab und zu. Von denjenigen, die ein eigenes, aber kaputtes Velo haben oder über gar keines verfügen, sind jeweils etwa die Hälfte ab und zu mit einem geliehenen Velo unterwegs.

Zwischen Knaben und Mädchen gibt es kaum Unterschiede, weshalb auf eine Darstellung verzichtet wird. Für eine weitere Unterteilung nach einzelnen Schulkreisen ist die Stichprobe zu klein.

Die öffentlichen Leihstationen sind in der Stadt Bern noch nicht lange in Betrieb, deshalb wird es interessant sein, die Entwicklung langfristig zu beobachten. Auch im Hinblick auf den Trend zum vermehrten Teilen und gemeinsamen Nutzen von Fahrzeugen und Geräten („Sharing“).

Abbildung 21: Veloausleihe nach Veloverfügbarkeit und Zyklus (Tendenzen)*



* Alle Anteile im jeweiligen Zyklus zusammen bilden 100%

5. Kommentare, mögliche Massnahmenfelder und Fazit

5.1 Kommentare und Anregungen durch Schülerinnen und Schüler sowie durch Lehrpersonen

Neben spezifischen Erläuterungen zu einzelnen Resultaten haben einige Lehrpersonen auch allgemeinere Bemerkungen und Hinweise eingefügt. Im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl gibt es laut einer Lehrperson Eltern, die Bedenken haben, ihre Kinder mit dem Velo zur Schule fahren zu lassen. Zudem gebe es Schülerinnen und Schüler, die befürchteten, dass das Velo gestohlen/demoliert werden könnte.

Im Schulkreis Bümpliz wünschen sich die Schülerinnen und Schüler einen gedeckten, nummerierten Veloabstellplatz bei der Schule, bessere Velofahrspuren auf den Schulwegen sowie ein niederschwelliges, günstiges Angebot für Schülerinnen und Schüler, um ihr kaputtes Velo reparieren zu können. Ein Klassenlehrer hat zudem beobachtet, dass viele Schülerinnen und Schüler selbst kürzeste Schulwege mit dem Tram zurücklegen und es an attraktiven, geschützten Abstellplätzen bei den Schulen fehlt.

Eine Lehrperson im Schulkreis Bethlehem hat vermerkt, dass den Schülerinnen und Schülern schöne Velos gefallen würden („so eis wie dir heit, wott ig ou“). Velos müssten coole Farben haben, das Alter sei dabei egal. Zudem hätten Lehrpersonen, die selber mit dem Velo zur Schule kommen, eine Vorbildfunktion.

5.2 Ansatzpunkte für mögliche Massnahmen

Die Resultate aus der Erhebung zeigen kurz zusammengefasst folgendes Bild:

- Die Veloanteile in der Stadt Bern sind vergleichsweise hoch. Vor allem im Zyklus 3 fährt ein beachtlicher Anteil der Kinder mit dem Velo zur Schule. Er liegt über den Zielen der Velo-Offensive. Das Velo wird auch in der Freizeit genutzt, allerdings bestehen hierzu keine detaillierten Angaben.
- Dort, wo die Schulwege kurz sind (vor allem im Zyklus 2 und zum Teil im Zyklus 3) gehen die Kinder grösstenteils zu Fuss oder mit einem fahrzeugähnlichen Gerät (FäG) zur Schule.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs variiert je nach Schulkreis und nimmt ab der 7. Klasse zu.
- Mitfahrten im Auto kommen in der Stadt Bern sehr selten vor. Elterntaxis stellen in der Stadt Bern kein Problem dar.
- Die Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen ist zwischen den Schulkreisen und teilweise zwischen den Klassen im gleichen Schulhaus bzw. auf gleicher Schulstufe sehr unterschiedlich.
- Praktisch alle Eltern stellen ihren Kindern ein Velo zur Verfügung. Das Ausleihen von Velos ist hingegen eher selten.

Welche Faktoren wirken sich vor allem auf die Verkehrsmittelnutzung und dabei vor allem auf den Gebrauch des Velos aus? Im Folgenden werden einige dieser Einflussfaktoren besprochen und mögliche Ansatzpunkte und Massnahmenfelder für weitere Verbesserungen vorgeschlagen⁷.

Gute Abstellplätze für FäG und Velos beim Schulhaus führen zu mehr Schulwegen mit dem Velo

Zu den wichtigen Faktoren, welche die aktive Mobilität von Kindern auf ihrem Schulweg fördern, gehören gute Abstellplätze für FäG und Velos beim Schulhaus. Diese sollten überdeckt, gut zugänglich, einsehbar sowie diebstahl- und vandalensicher sein. Der Schulkreis Länggasse-Felsenau z.B. hat erfolgreich solche Abstellplätze für FäG und Velos eingerichtet. Im Schulkreis Bethlehem wurden alte Veloständer aus dem Keller geholt und neue Velounterstände geschaffen – ein Angebot, das bei den Schülerinnen und Schülern sehr schnell Anklang fand und genutzt wurde. An anderen Orten wird die Absenz von guten Abstellanlagen bemängelt – ein Potenzial für vermehrte Velonutzung. Qualitativ gute Abstellplätze führen dazu,

⁷ Die Elemente, die für die Velonutzung in der Stadt Bern eine Rolle spielen, sind sehr ähnlich zu jenen im Kanton Basel-Stadt, wie sie in einer Pilotstudie aus dem Jahr 2014 thematisiert wurden. Die vier Hauptfelder, in denen Massnahmen angepackt werden könnten, sind: die Stärkung des Velos gegenüber dem öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der sozialen Aspekte des Velofahrens, eine verbesserte Veloinfrastruktur sowie Verbesserungen im institutionellen Rahmen (siehe Sauter/Wyss 2014). Im Anhang A4 findet sich die Übersicht aus der besagten Studie über die Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutende Rolle spielen. Zu ähnlichen Resultaten kommt auch eine Studie in der Stadt Zürich (siehe Montanari et al. 2018).

dass die Eltern den Kindern die Nutzung von F&G und Velos erlauben, denn sie können davon ausgehen, dass die Fahrzeuge nicht gestohlen oder demoliert werden.

An einzelnen Schulen stehen zwar Velokeller zur Verfügung. Diese sind aber häufig nicht sehr gut zugänglich und schlecht kontrollierbar. Entsprechend schlecht werden sie genutzt. Eine Verbesserung der Abstellplatzsituation sollte nicht nur bei Um- und Neubauten von Schulhäusern, sondern auch bei bestehenden Anlagen ins Auge gefasst werden.

Verkehrsberuhigung und sichere Strassen beruhigen auch die Eltern und fördern die Velonutzung

In vielen Quartieren sind in den letzten Jahren Tempo-30- und Begegnungs-Zonen eingerichtet und damit der Motorfahrzeugverkehr beruhigt worden. So sind viele Wege für Kinder und Jugendliche sicherer benutzbar. Probleme bieten noch einige grössere Hauptachsen – im Längsverkehr oder auch um diese zu queren. Für Velofahrende können auch Tramschienen problematisch sein.

In verkehrsberuhigten Gebieten haben die Eltern deutlich weniger Bedenken, ihre Kinder mit dem Velo in die Schule fahren zu lassen oder ihnen die Nutzung des Velos schon in jungen Jahren in der Freizeit zu erlauben. Entsprechend ist der Veloanteil in diesen Gebieten auch deutlich höher. Im Gegensatz dazu wird zum Teil von einer aggressiven Stimmung an Hauptachsen zu Stosszeiten berichtet. Genannt wurden insbesondere die Schulkreise Kirchenfeld-Schosshalde und Mattenhof-Weissenbühl, die dringend und gezielt sichere Veloverbindungen und Übergänge über die verkehrsreichen Hauptachsen benötigen.

Der öffentliche Verkehr als Konkurrent: die Bedeutung der sozialen Zeit für Jugendliche anerkennen und Alternativen schaffen

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr kann ein wesentlicher Konkurrent des Velos sein, insbesondere auf längeren Schulwegen und wenn die Wohnquartiere und Schulhäuser gut mit direkten Linien erschlossen sind, gar mit einer Tram- und Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe. Die hohe Taktfrequenz von wenigen Minuten bedeutet, dass die Wartezeiten kurz sind. Selbst, wenn man mal etwas länger warten muss, kann man miteinander plaudern oder im Internet surfen, chatten etc. Auch oder gerade weil ein Abo relativ teuer ist, wird es auch genutzt, wenn es mal gekauft ist.

Schulleiterinnen und Schulleiter sowie Lehrpersonen beobachten, dass dort, wo direkte öV-Linien zu Oberstufenstandorten bestehen, der Anteil Velofahrender kleiner ist, dort wo eher kompliziertere Verbindungen bestehen, hingegen grösser ist, z.B. vom Kirchenfeld in die Laubegg. Zum Teil wird der öffentliche Verkehr selbst für kürzeste Schulwege genutzt.

Die grosse Bedeutung der sozialen Zeit bei Jugendlichen ist ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Ab einem bestimmten Alter wollen sie sich die meiste Zeit miteinander unterhalten, Dinge auf dem Handy zeigen, chatten. Es ist „cool“, sich gemeinsam so zu bewegen, am liebsten gleich noch mit einem Snack in der Hand. Dies sind alles Aktivitäten, erst recht in Kombination, für die sich das Velo nicht eignet. Man kann dies aber wunderbar im öV oder zu Fuss tun.

Um dem Velo wieder bessere Karten zu verschaffen, sollte die rechtliche Situation geändert und Velorouten so geplant werden, dass das Nebeneinander fahren mit dem Velo legal und einfacher möglich wird. Zudem wäre anzustreben, dass die öV-Nutzung auf kurzen Strecken durch Fusswege ersetzt wird.

Die gute Erreichbarkeit der Schulen als Vorteil sehen, auch wenn deswegen der Veloanteil kleiner ist

Schulwege sind in vielen Quartieren so kurz, dass es sich nicht lohnt bzw. keinen Sinn macht, mit dem Velo hinzufahren. Es gibt keine Notwendigkeit und entsprechend auch kein Bedürfnis für die Velonutzung. Dies mag sich in einzelnen Schulkreisen in einer geringen Velonutzung niederschlagen. Allerdings sollten die kurzen Distanzen und die gute Erreichbarkeit als Vorteil gesehen werden. Denn sie erlauben den Kindern und Jugendlichen, aus mehreren Verkehrsmittelooptionen auszuwählen. Sie können also entscheiden, ob sie zu Fuss, mit einem F&G oder mit dem Velo zur Schule gelangen. Zudem trägt das Vorhandensein der kurzen Wege in erheblichen Mass dazu bei, dass der allergrösste Teil der Schulwege aktiv zurückgelegt wird. Wichtig bleibt, dass die Velonutzung auch in der Freizeit eine ähnliche Option bleibt wie für den Schulweg, d.h. das Velo wird vor allem auf längeren Wegen eingesetzt.

Unterstützung für Kinder mit sozio-kulturell und -ökonomisch weniger privilegierter Herkunft

In Schulkreisen mit tieferem Sozialindex ist die Velonutzung tendenziell niedriger. Dies hat unter anderem mit der Einkommenssituation und der Herkunft der Menschen in diesen Schulkreisen zu tun. Von einer Lehrperson wird die Vermutung aufgestellt, dass in einigen Familien das nötige Geld fehlt, um ihren Kindern ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen oder das kaputte Fahrrad reparieren zu lassen. Einige Kinder, z.B. aus Flüchtlingsfamilien, haben nie Velofahren gelernt.

Eltern mit Migrationshintergrund haben oft Angst, ihre Kinder mit dem Velo in die Schule fahren zu lassen, nicht zuletzt weil sie es häufig nicht gewohnt sind, selber Velo zu fahren. Die Angst um die Mädchen ist oft grösser als jene um die Knaben, was den besonders tiefen Anteil der Velonutzung bei Mädchen in einzelnen Schulkreisen erklären könnte.

Damit Kinder das Velofahren lernen, könnten sie auf Fahrkurse hingewiesen werden, wie sie z.B. von Pro Velo angeboten werden. Auch Informationen, wo günstig Velos erstanden oder repariert werden können, könnten hilfreich sein (z.B. Velobörsen, Velohändler). Je nach Situation im Quartier könnten Übungsflächen, wo die Kinder ungefährdet Velo fahren lernen können, einen positiven Effekt auf die Velonutzung haben.

In einzelnen Schulhäusern haben Werklehrer schon Veloflicknachmittage durchgeführt. Nach Auskunft von Lehrpersonen sind die Mängel an den Velos meist nicht gravierend und lassen sich relativ einfach und kostengünstig beheben. Ein Angebot zum Veloflicken an einem oder zwei Mittwochnachmittagen pro Jahr würde nach dieser Einschätzung gut aufgenommen. Dazu müssten ein Werkzeugkoffer und einfache Ersatzteile zur Verfügung gestellt werden, wobei darauf zu achten wäre, dass der Zugang auch für Mädchen einfach und attraktiv wäre. Zum Beispiel indem für beide Geschlechter neben dem Flickern auch die Verschönerung und Individualisierung des Fahrrades möglich wäre (siehe unten).

Eine Velokultur schaffen, so dass Velofahren selbstverständlich, „en vogue“ und „trendy“ wird

Eine der besten Rahmenbedingungen fürs Velofahren ist, wenn in der Schule und im Quartier eine Velokultur entsteht. So wird das Velofahren selbstverständlich und – wie es ein Schulleiter ausgedrückt hat – „en vogue“. Verschiedene Elemente können dazu beitragen, zum Beispiel:

- **Ein „cooles“ Velo:** Der Wunsch, das eigene Velo individuell zu gestalten, ist unter Jugendlichen sehr gross. Aus dem Schulkreis Bethlehem wird berichtet, dass schöne Velos den Schülerinnen und Schülern gefallen, dass sie coole Farben haben müssen, oder breite Reifen etc. Man will stolz sein können auf das eigene Velo. Es wird Wert auf eine Art von individuellem Prestige gelegt. Die Zugehörigkeit zu einer Gruppe wird durch die Individualisierung des Velos gestärkt. Früher war es das Mofa, heute ist es häufig das Velo, das entsprechend ausgestattet und individualisiert wird.
- **Treffpunkte im Quartier fürs Velofahren in der Freizeit:** Im Dezember ist durch den Gemeinderat die Schaffung von verschiedenen Velo-Freizeitanlagen beschlossen worden. Dies wird eine positive Ausstrahlung auf die Velokultur in der Stadt haben, wenn die Anlagen auch zu sozialen Treffpunkten im Quartier werden und sie mit dem Velo und F&G gut und sicher erreichbar sind. Wichtig ist zudem, dass durch diese Angebote beide Geschlechter angesprochen werden, insbesondere ab einem bestimmten Alter. Die mobilen Versionen der Parcours, die bereits jetzt jeweils für eine gewisse Zeit auf Schulhausplätzen aufgestellt werden, beurteilen die Lehrpersonen in einer ersten Bilanz unterschiedlich: z.T. sind diese Parcours sehr beliebt und werden in der Freizeit von F&G und Velos häufig benutzt. Einzelne Lehrpersonen bauen sie auch in den Schulunterricht ein. Andernorts wird berichtet, dass das Interesse an diesen Anlagen jeweils sehr schnell nachlasse.
- **Positive Haltung und Angebote der Schule:** Schulen und Lehrpersonen können massgeblich zu einer Velokultur beitragen. Dazu zählt nicht nur die Vorbildfunktion der Lehrerinnen und Lehrer, sondern auch die Haltung der Schule gegenüber dem Velo insgesamt. An einer Schule wurde offenbar erst kürzlich ein Verbot aufgehoben, selbst im Zyklus 3 bei nahem Wohnort mit dem Velo zur Schule zu kommen. Ab diesem Alter sollten die Kinder frei wählen können, welches Verkehrsmittel sie nutzen.

Einzelne Schulen haben schon erfolgreich so genannte Verkehrstage zusammen mit dem Elternrat durchgeführt. Dabei hat z.B. ein Velomechaniker die Velos geprüft und auf notwendige Verbesserungen hingewiesen. Demonstrationen mit Camions auf dem Pausenplatz, welche die Polizei durchführt und dabei für die Probleme und Risiken des so genannten «Toten Winkels» sensibilisiert, sind ebenfalls erfolgreich. Attraktive Möglichkeiten, den Spass am Velofahren zu fördern, bieten auch nationale Angebote wie z.B. „Défi Vélo“ oder „Bike2School“ oder Ausflüge und Schullager mit dem Velo. Aller-

dings sind sie meist relativ aufwändig zu organisieren (zeitlich und finanziell), nicht zuletzt, weil nicht alle Kinder über ein Velo und einen Velohelm verfügen. Zudem ist darauf zu achten, dass keine über-engagierte Velohaltung eingenommen wird, da eine solche auf einzelne Kinder schnell abstossend und kontraproduktiv wirken kann.

5.3 Fazit und mögliche weitergehende Forschungsfragen

Die übergreifenden Faktoren einer erfolgreichen Velokultur sind, dass es Spass machen muss und dass damit die Kinder und Jugendlichen ihre ausgeprägten sozialen Bedürfnisse nach Austausch ausleben können. Die Angebote einer Velokultur sollen gute Rahmenbedingungen für jene schaffen, die gerne Velo fahren möchten, ohne aber Druck oder Zwang auf jene auszuüben, die dies (noch) nicht möchten.

Insgesamt ist die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen bereits sehr gut. Das in der Velo-Offensive gesetzte Ziel von 20% Veloanteil ist zumindest für die Schulwege erreicht. Mit gezielten Verbesserungen bei der Infrastruktur, insbesondere bei den Abstellplätzen für Velos (und FäG), bei der Sicherheit und der Möglichkeit, nebeneinander zu fahren, zudem mit Massnahmen zur Unterstützung von Kindern aus weniger privilegierten Familien und der Schaffung einer Velokultur könnte die Velonutzung noch weiter gefördert werden. Dazu müssen die einzelnen Elemente wie Mosaiksteine zusammengefügt und aufeinander abgestimmt werden.

Die meisten Kinder verfügen über ein Velo, aber nur ein Teil von ihnen nutzt es auch in der Freizeit. Woran mag das liegen? Gibt es wie bei den Schulwegen gute Gründe, das Velo nicht zu nutzen? Sind auch im Alltag die Distanzen so kurz, dass es sich nicht lohnt bzw. wenig Sinn macht, mit dem Velo unterwegs zu sein? Und sind die Kinder in der Freizeit ebenso aktiv unterwegs wie auf dem Schulweg? Welche Bedürfnisse haben die Freizeit-Velofahrenden und welche jene, die (noch) nicht Velo fahren?

In der vorliegenden Studie wurden die Anteile der Kinder erhoben, welche mit dem Velo zur Schule und in der Freizeit fahren. Daraus ist aber nicht ersichtlich, wer diese Kinder sind, also welche Kinder das Velo nutzen und welche es nicht tun sowie weshalb sie es nicht tun. Dabei wäre es auch interessant, den Zusammenhang zwischen den sozialen Bedürfnissen der Teenager und der Verkehrsmittelwahl näher zu betrachten. Die Frage ist, ob sich zu diesem Verhältnis nähere Angaben gewinnen liessen, um z.B. die abnehmende Velo- und zunehmende öV-Nutzung zu erklären.

6. Literatur

- BFS, ARE, 2017: Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel
- Gesundheitsdienst der Stadt Bern, 2014: Verkehrsmittel auf dem Schulweg – 8.Klass-Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2013/14, Management Summary
- Montanari D., von Grünigen S., Artho J, Bachmann F., 2018: Analyse der Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen in der Stadt Zürich mit Fokus auf die Velonutzung. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 49, Forschungsprojekt FP-1.20.
- Sauter Daniel, 2019: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Veränderungen zwischen 1994 und 2015. Analyse basierend auf den Mikrozensen „Mobilität und Verkehr“. Im Auftrag des Bundesamts für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, mit Unterstützung des Bundesamts für Gesundheit, BAG und des Bundesamts für Sport, BASPO
- Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2014: Pilotstudie zur Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt, im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Zürich, Basel, Bern

7. Anhang

A1 Fragebogen für die Lehrpersonen

Stadt Bern, Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS)

Verkehrsmittelwahl von Kindern auf Schulwegen und in der Freizeit - Fragebogen

Allgemeine Angaben

Haupterhebung

Schulhaus:	Lehrperson:		
Schulkreis:		Knaben	Mädchen
Klasse:	Anzahl Kinder in der Klasse:		
Datum:	davon am Erhebungstag absent / keine Antw.:		

Schulweg

1. Wer ist heute Morgen wie zur Schule gekommen?	Knaben	Mädchen
... zu Fuss (ganzer Weg)		
... mit Trottinett, Microscooter, Skateboard etc. (ganzer Weg)		
... mit Velo (ganzer Weg)		
... mit Bus, Tram, Bahn, Postauto, Schulbus (inkl. Fussweganteil)		
... mit Auto oder Motorrad hergebracht (inkl. allfälliger Fussweganteil)		
... etwas Anderes (bitte Verkehrsmittel oder Kombinationen davon angeben):		
.....		
Total		

2. Wer kommt normalerweise im Winter wie zur Schule?	Knaben	Mädchen
... zu Fuss (ganzer Weg)		
... mit Trottinett, Microscooter, Skateboard etc. (ganzer Weg)		
... mit Velo (ganzer Weg)		
... mit Bus, Tram, Bahn, Schulbus (inkl. Fussweganteil)		
... mit Auto oder Motorrad hergebracht (inkl. allfälliger Fussweganteil)		
... etwas Anderes (bitte Verkehrsmittel oder Kombinationen davon angeben):		
.....		
Total		

Velonutzung in der Freizeit

3. Wer fährt auch in der Freizeit Velo?	Knaben	Mädchen
... ja, fast jeden Tag		
... ja, aber nur ab und zu (1x pro Woche)		
... nur selten (1x alle 2 Wochen bis einige Male pro Jahr)		
... nie - ich fahre nicht Velo in der Freizeit		
Total		

Velobesitz und -Ausleihe

4. Wer hat ein eigenes Velo (funktionstüchtig oder kaputt) und wer leiht sich Velos aus*?	Knaben	Mädchen
... wer hat ein eigenes fahrtüchtiges Velo... ... und leiht sich zudem ab und zu eines aus? ... und leiht sich <u>nie</u> eines aus?		
... wer hat ein eigenes aber kaputtes Velo... ... und leiht sich ab und zu eines aus? ... und leiht sich aber <u>nie</u> eines aus?		
... wer hat <u>kein</u> eigenes Velo... ... und leiht sich (deshalb) ab und zu eines aus? ... und leiht sich aber <u>nie</u> eines aus?		
Total		

* Ausleihe von Velos bei anderen Familienmitgliedern, bei Kolleginnen & Freunden oder an öffentlichen Ausleihstationen

A2 Erläuterungsschreiben an die Lehrpersonen



Stadt Bern
Direktion für Bildung
Soziales und Sport

Erläuterungen für Lehrpersonen

Erhebung der Velonutzung von Schulkindern in der Stadt Bern

1. Hintergrund der Studie

Für die Erhebung der Velonutzung in der Stadt Bern werden Kinder von je 20 Klassen der Zyklen 2 und 3 durch die Lehrpersonen befragt (4.-9. Klasse). Dies geschieht mittels vier standardisierten Fragen zum Mobilitätsverhalten, welche die Schülerinnen und Schüler in einer durch die Lehrperson durchgeführten mündlichen Befragung durch Handaufheben beantworten. Dieses Vorgehen erlaubt ein repräsentatives Bild der Verkehrsmittelwahl für die anvisierte Altersgruppe für die ganze Stadt Bern. Die Klassen werden so ausgewählt, dass möglichst alle Stadtgebiete und Altersgruppen anteilmässig berücksichtigt werden.

Im Anschluss an die Befragung werden die Ergebnisse in einem Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Lehrerschaft und der Verwaltung interpretiert sowie Massnahmen zur Förderung des Velofahrens formuliert.

2. Vorgehen der Lehrperson in der Schulklasse zum Ausfüllen des Fragebogens

Für die Erhebung ist folgendes Vorgehen vorgesehen: Als Lehrperson stellen Sie der Klasse die im beiliegenden Fragebogen aufgeführten Fragen. Die Schülerinnen und Schüler beantworten diese mittels Handaufheben. Sie tragen die Zahl der jeweils Antwortenden – getrennt nach Geschlecht – in den Fragebogen ein. Pro Klasse ist ein Fragebogen auszufüllen.

Auf der Rückseite finden Sie Detailangaben zu einzelnen Fragen. Bei jeder Frage kann ein/e Schüler/in nur einmal antworten. Stellen Sie die Frage nicht allgemein («Wer ist heute Morgen wie zur Schule gekommen?»), sondern jeweils mit einer Antwortkategorie (1. «Wer ist heute Morgen zu Fuss (ganzer Weg) zur Schule gekommen?»; «Wer ist heute Morgen mit dem Trottnett, Microscooter, Skateboard etc. (ganzer Weg) zur Schule gekommen?» usw.). Notieren Sie für jede Antwortkategorie die Zahl der sich meldenden SchülerInnen nach Geschlecht. Überprüfen Sie bitte, ob alle Schülerinnen und Schüler genau einmal geantwortet haben. Der Fragebogen kann von Ihnen in Papierform oder direkt in Excel ausgefüllt werden. Die Erhebung beansprucht etwa 15 Minuten.

Zeitpunkt der Befragung

Die Befragung soll unmittelbar in der ersten Woche nach den Herbstferien durchgeführt werden, also zwischen dem 15. und 19. Oktober 2018. In Ausnahmefällen (z.B. bei konstant schlechtem Wetter) ist auch die darauf folgende Woche möglich. Sie können den Tag der Befragung selber wählen. Es sollte sich beim gewählten Schultag um einen möglichst «normalen» Schultag handeln. Grundsätzlich sollten alle Kinder anwesend sein (exkl. Krankheit). Es darf nicht regnen oder für die Jahreszeit unüblich kalt sein. Ein bewölkter, aber nicht gerade regenankündigender Himmel ist kein Hinderungsgrund für die Befragung.

Rücksendung der ausgefüllten Fragebogen

Die ausgefüllten Fragebogen schicken Sie möglichst bald nach der Erhebung, spätestens aber **bis zum 5. November 2018** entweder postalisch oder per e-Mail an die BSS: Direktion für Bildung Soziales und Sport BSS, Reto Moosmann, Generalsekretariat, Predigerstrasse 5, Postfach 3368, 3001 Bern, e-Mail: reto.moosmann@bern.ch

Rückfragen

Bei inhaltlichen Fragen wenden Sie sich bitte ungeniert und jederzeit an die mit der Befragung beauftragte Person – am einfachsten per e-Mail: Daniel Sauter, Urban Mobility Research, 044 382 02 88, e-Mail: daniel.sauter@urban-mobility.ch

Für schulbezogene Fragen wenden Sie sich bitte an Reto Moosmann, Direktion für Bildung Soziales und Sport BSS, Generalsekretariat, 031 321 68 67, e-Mail: reto.moosmann@bern.ch

3. Detaillierterläuterungen zum Fragebogen

- **Allgemeine Angaben:** Tragen Sie hier Schulhaus, Schulkreis, Klassenbezeichnung, Erhebungsdatum und Ihren Namen ein und notieren Sie die Klassengrösse und allfällige Absenzen (nach Geschlecht).
- **Schulweg: 1. Wer ist heute Morgen wie zur Schule gekommen?**
Bitte bei den Verkehrsmitteln jeweils die Zahl der Knaben und Mädchen angeben, die das jeweilige Verkehrsmittel gewählt haben. Normalerweise werden die Wege zu Fuss, mit dem Velo und mit Trottinets (und ähnlichen Geräten) vollständig mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt (Kombinationen sind eher selten). Bei den Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto ist meist noch ein Fussweganteil mit dabei (ist berücksichtigt bei den betreffenden Antwortkategorien). Wenn es andere Kombinationen von Verkehrsmitteln sind, bitte diese separat angeben, z.B. bei einem Schulweg mit einer Bahnfahrt und einem Veloanteil. Solche Wege und Verkehrsmittelkombinationen dürften aber selten sein.
- **Schulweg: 2. Wer kommt normalerweise im Winter wie zur Schule?**
Die Frage ist natürlich schwieriger zu beantworten als jene nach dem Verkehrsmittel am Morgen des Erhebungstages. Hier soll aufgrund der Erfahrung des letzten Winters oder aufgrund möglicher Absichten der Kinder, die Frage bestmöglich beantwortet werden.
- **Velonutzung in der Freizeit: 3. Wer fährt auch in der Freizeit Velo?**
Die Abstufungen sind grob gewählt: «fast jeden Tag» heisst sehr häufig, «ab und zu» heisst 1 Mal pro Woche, «nur selten» bedeutet alles zwischen 1 Mal alle zwei Wochen und ein paar Mal pro Jahr.
- **Velobesitz und -Ausleihe: 4. Wer hat ein eigenes Velo (funktionstüchtig oder kaputt) und wer leiht sich Velos aus?**
Hier interessiert vor allem, wieviele Kinder ein eigenes, funktionstüchtiges oder ein kaputtes Velo bzw. gar kein Velo haben. Und dann ob sie sich zusätzlich bzw. als Ersatz ein Velo ausleihen. In früheren Untersuchungen wurde festgestellt, dass ein kaputtes Velo häufig dazu führt, dass nicht mehr Velo gefahren wird. Neu gibt es aber mit den Veloverleihsystemen eine Möglichkeit, doch noch Velo zu fahren, auch wenn das eigene kaputt ist oder man selber kein Velo hat. Bei den Ausleihmöglichkeiten ist sowohl an die Leihsysteme wie Publibike und ähnliche, aber auch an das «traditionelle» Ausleihen von anderen Familienmitgliedern (z.B. dem grossen Bruder oder der Schwester) oder von Kolleginnen und Freunden gedacht.
- **Bemerkungen, Zusatz-Informationen und Beobachtungen**
Zusätzliche Angaben zur Velonutzung, zur Haltung der Kinder gegenüber dem Velo und dem Velofahren oder die Einschätzung z.B. zur wahrgenommenen Sicherheit oder zur Diebstahl-/Vandalismusgefahr sind willkommen. Vielleicht entwickelt sich gar ein Gespräch in der Klasse über das Velo. Auch Ihre Beobachtungen als Lehrerin/ Lehrer zum Thema sind herzlich willkommen. All diese Angaben sind optional, falls Sie Zeit und Lust haben. Sie helfen dem Projekt neben den quantitativen Angaben auch einen qualitativen Gehalt zu geben.

A3 Begleitbrief der Direktorin BSS an die Lehrpersonen



Stadt Bern
Direktion für Bildung
Soziales und Sport

Direktion
Predigergasse 5, Postfach 3368
3001 Bern

An die Lehrpersonen ausgewählter
Schulklassen in der Stadt Bern

Telefon 031 321 64 33
franziska.teuscher@bern.ch
www.bern.ch

Bern, Ende September 2018

Erhebung der Velonutzung von Kindern in Schulklassen der Stadt Bern

Sehr geehrte Lehrerin,
Sehr geehrter Lehrer

Haben Sie gewusst, dass in der Schweiz Kinder und Jugendliche das Velo heute weniger oft nutzen als noch vor 10 Jahren? Ich bedaure diese Entwicklung, denn das Fahrrad ist gerade in der Stadt das ideale Verkehrsmittel: schnell, gesund, flexibel und günstig.

Wir möchten nun herausfinden, ob und wie die Schülerinnen und Schüler in der Stadt Bern das Velo für den Schulweg oder in der Freizeit nutzen. Denn dank diesen Erkenntnissen können wir gezielte Massnahmen ergreifen, um das Velofahren bei Kindern und Jugendlichen wieder populärer zu machen. Zudem will der Gemeinderat unsere Stadt als Velohauptstadt positionieren und den Veloanteil am Gesamtverkehr der Stadtbevölkerung bis 2030 von 11 auf 20 Prozent erhöhen. Deshalb ist es wichtig, dass Kinder und Jugendliche gerne und gut Velo fahren. Denn sie sollen diesem Verkehrsmittel auch als Erwachsene treu bleiben.

Um das Velofahren bei Kindern und Jugendlichen wieder attraktiver zu machen, sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen. Meine Direktion – die Direktion für Bildung, Soziales und Sport – hat zusammen mit dem Velomobilitätsfachmann Daniel Sauter und den Schulleitungen insgesamt 40 Schulklassen des Zyklus 2 und 3 ausgewählt, die zum Veloverhalten befragt werden sollen. Die Klasse, in der Sie unterrichten, zählt auch dazu. Ich danke Ihnen herzlich, dass Sie sich an unserer Umfrage beteiligen.

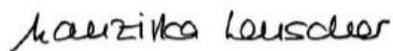
Das Vorgehen ist einfach: Auf dem beiliegenden Fragebogen finden Sie vier Fragen, die Sie Ihrer Klasse stellen und welche die Kinder mittels Handaufheben beantworten können. Die Umfrage dauert nicht länger als 15 Minuten.

Ich bitte Sie, die Befragung in Ihrer Schulklasse wie in den beiliegenden «Erläuterungen für die Lehrpersonen» beschrieben **in der ersten Woche nach den Herbstferien** durchzuführen und den Fragebogen anschliessend per Post oder elektronisch zurückzusenden.

Sollten Sie Fragen zur Umfrage haben, zögern Sie nicht, die unten aufgeführten Auskunftspersonen zu kontaktieren.

Ich danke Ihnen herzlich, dass Sie mit 15 Minuten einen wichtigen Beitrag für die Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen in der Stadt Bern leisten. Ich wünsche Ihnen und Ihrer Klasse einen guten Start ins neue Quartal.

Herzliche Grüsse



Franziska Teuscher
Direktorin

Rückfragen

Reto Moosmann, Direktion für Bildung, Soziales und Sport BSS, Generalsekretariat, 031 321 68 67, e-Mail: reto.moosmann@bern.ch

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, 044 382 02 88, e-Mail: daniel.sauter@urban-mobility.ch

Fragenbogen zurücksenden

per Post an: Direktion für Bildung, Soziales und Sport BSS, Generalsekretariat, Reto Moosmann, Predigergasse 5, Postfach, 3001 Bern

per Mail an: reto.moosmann@bern.ch

A4 Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen (Auszug aus der Pilotstudie im Kanton Basel-Stadt, Sauter/Wyss 2014)

Übersicht: Elemente, die für die Velonutzung eine bedeutsame Rolle spielen



Quelle: Sauter Daniel, Wyss Kurt, 2014: Pilotstudie zur Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt, im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Zürich, Basel, Bern