

## Verkehrs- verhalten: Mit den Kindern kommen die Autos

**Wenn Zürcher Haushalte mit Kindern umziehen, ist die verkehrstechnische Erreichbarkeit – im Vergleich zu bezahlbaren Immobilien und Naturnähe – oft ein nachgeordnetes Argument bei der Wahl des neuen Wohnorts. Die Folge: Man ist häufiger auf ein Auto angewiesen und legt Distanzen eher motorisiert zurück als Familien, die in der Stadt Zürich wohnen.**

Regula Gysel Oderbolz  
Statistisches Amt  
Schöntalstrasse 5  
8090 Zürich  
Telefon 043 259 75 39  
regula.gysel@statistik.ji.zh.ch  
www.statistik.zh.ch



Kinderzeichnung eines Schulwegs.

Quelle: Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt

Wer Kinder bekommt, sieht sich oft vor logistische Herausforderungen gestellt. Die Vergrößerung des Haushalts und die veränderten Bedürfnisse führen nicht selten zu Entscheidungen, die auch Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben. So können sich viele Familien mit Kindern nur schwer vorstellen, den Alltag ohne Auto zu bewältigen. Doch ist ein Leben ohne Auto wirklich nur in kinderlosen Haushalten Realität?

### **Mit den Kindern auf dem Land = Auto?**

Tatsächlich sind in Haushalten mit Kindern mehr Autos vorhanden als in solchen ohne Kinder. Gleichzeitig gibt es dabei aber grosse Unterschiede zwischen der Stadt Zürich und dem Rest des Kantons. In der Stadt Zürich hat über die Hälfte der kinderlosen Haushalte kein Auto (54%), und zwei oder mehr Autos sind eher unüblich (7%). Bei den Haushalten mit Kindern in der Stadt ist der Autobesitz zwar deutlich verbreiteter, aber auch hier kommt immerhin ein Drittel ohne eigenes Auto aus.

Ganz anders sieht das Bild im Rest des Kantons aus: Hier ist Autobesitz in Haushalten mit Kindern der absolute Regelfall. Nur sieben Prozent verzichten auf einen eigenen Wagen, während sich fast die Hälfte zwei und mehr Autos leistet. Der Anteil der Haushalte mit drei und mehr Autos beträgt in dieser Kategorie gar mehr als zehn Prozent. Haushalte ohne Kinder sind zwar seltener motorisiert, allerdings immer noch häufiger als Haushalte mit Kindern in der Stadt Zürich.

### **In der Stadt mit dem ÖV und zu Fuss unterwegs**

Genau umgekehrt verhält es sich beim öffentlichen Verkehr. Erwachsene ohne Kinder besitzen eher ein ÖV-Abonnement als solche mit Kindern. Besonders deutlich ist jedoch auch hier der Unterschied zwischen der Stadt Zürich und dem übrigen Kanton: In der Stadt sind gut 80 Prozent der Bevölkerung ÖV-Abo-Besitzer, ausserhalb sind es nur 60 Prozent.

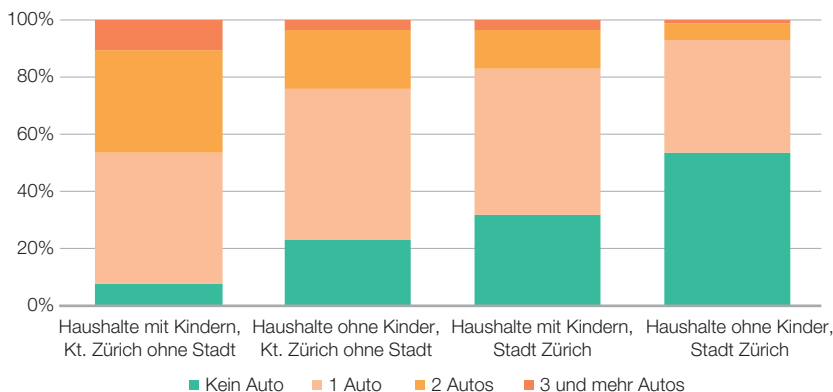
## **Mikrozensus Verkehr 2010: Resultate aus dem Kanton Zürich**

Die Aussagen in diesem Artikel basieren auf Auswertungen des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010». Dabei handelt es sich um eine landesweite Stichprobenerhebung, in der die Bevölkerung ab sechs Jahren zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wird.

Aufgrund der Stichprobengrösse ist es nicht möglich, statistisch signifikante Aussagen für Haushalte mit Kindern regionenscharf zu machen. Deshalb wurde in den Auswertungen und Grafiken lediglich die Stadt Zürich dem Rest des Kantons gegenübergestellt. Zusätzliche Auswertungen deuten aber darauf hin, dass die dargestellten Muster mit zunehmender Distanz zum Zentrum ausgeprägter werden.

### Autobesitz in Haushalten mit und ohne Kinder

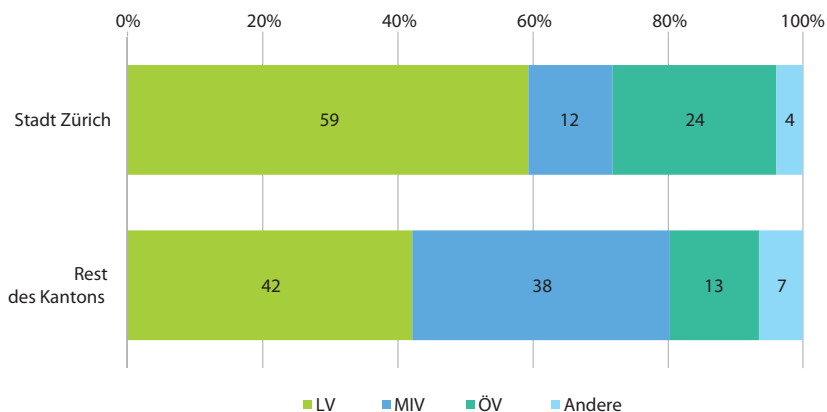
in der Stadt Zürich und im Rest des Kantons



Haushalte mit Kindern besitzen deutlich häufiger ein Auto als solche ohne Kinder. In der Stadt Zürich ist autofreies Leben jedoch auch mit Kindern verbreitet.  
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

### Räumliche Unterschiede im Modalsplit

nach Anzahl Etappen in Haushalten mit Kindern



In der Stadt sind Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch bei Erwachsenen mit Kindern eher selten. Ganz anders ausserhalb: Hier sind sie ebenso häufig wie Langsamverkehrsetappen (LV).  
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Selbstverständlich sind die Unterschiede beim Besitz von Autos und ÖV-Abonnements zwischen städtischen und anderen Haushalten auch darauf zurückzuführen, dass die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt wesentlich besser ist als ausserhalb. Von den Haushalten mit Kindern sind in der Stadt 90 Prozent gut bis sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Rest des Kantons ist es lediglich ein Drittel. Kinderlose Haushalte wohnen zudem sowohl in der Stadt als auch ausserhalb an besser erschlossenen Lagen als solche mit Kindern.

Diese Unterschiede in Motorisierung und Erschliessung wirken sich auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl aus. Erwachsene mit Kindern legen insgesamt etwas mehr Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurück (31 %) als solche ohne Kinder (24 %). Umgekehrt nutzen sie etwas seltener den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und öffentliche Verkehrsmittel. Allerdings sind Leute mit Kindern in der Stadt wiederum in einer gänzlich anderen Lage als solche ausserhalb: In der Stadt Zürich werden etwa 60 Prozent der Etappen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, jedoch nur

ein Zehntel mit dem motorisierten Individualverkehr. Ausserhalb der Stadt werden ebenso viele Etappen mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt wie zu Fuss oder mit dem Fahrrad.

Untersucht man zusätzlich die Verkehrszwecke, so zeigt sich, dass ausserhalb der Stadt sowohl für Arbeits- als auch für Freizeitwege häufiger das Auto benutzt wird. Besonders deutlich ist die Diskrepanz bei Einkaufs- und Begleitwegen: Diese werden in der Stadt Zürich mehrheitlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, im Rest des Kantons motorisiert.

### «Kinderhaushalte» stärker motorisiert, aber weniger unterwegs

Haushalte mit Kindern besitzen also häufiger ein oder mehrere Autos als solche ohne Kinder, wohnen an Lagen, die durch den ÖV schlechter erschlossen sind, und ihre Mitglieder legen mehr Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr zurück.

Allerdings gibt es auch eine interessante Kehrseite: Insgesamt sind Erwachsene aus Haushalten mit Kindern nämlich weniger unterwegs als solche aus kinderlosen Haushalten. So legen kinderlose Erwachsene ausserhalb der Stadt im Schnitt täglich 50 Kilometer zurück, solche mit Kindern ausserhalb der Stadt deren 40. Dasselbe Verhältnis zeigt sich auch in der Stadt Zürich auf einem etwas tieferen Niveau: Kinderlose Städter legen 40 Kilometer täglich zurück, solche mit Kindern dagegen nur 30.

Kinder führen also dazu, dass man sich eher motorisiert fortbewegt, allerdings reduzieren sie gleichzeitig den Bewegungsradius. So kommt es, dass Erwachsene mit Kindern absolut gesehen nicht mehr Kilometer mit dem Auto oder Motorrad zurücklegen als solche ohne Kinder, sie haben lediglich eher ein Auto zur Verfügung.

Übrigens: Sowohl mit als auch ohne Kinder legen Frauen deutlich kürzere Tagesdistanzen zurück als Männer.



Kinder müssen lernen, sich im Verkehr zu orientieren. Dazu benötigen sie die Gelegenheit zu Erfahrungen.  
Quelle: Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt

### Mehr ÖV mit zunehmendem Alter der Kinder

Bisher wurde das Augenmerk auf die Erwachsenen in Haushalten mit Kindern gerichtet. Doch wie sieht das Verkehrsverhalten von Zürcher Kindern und Jugendlichen aus? Zeigen sich bereits dieselben Unterschiede zwischen Stadt und übrigen Kanton wie bei den Erwachsenen?

Grundsätzlich unterscheidet sich das Verkehrsverhalten von Primarschulkindern deutlich von jenem älterer Kinder. Es lohnt sich deshalb, die Altersgruppe von 6 bis 11 Jahren von den 12- bis 16-Jährigen zu unterscheiden. So ist beispielsweise die durchschnittliche Tagesdistanz bei den 12- bis 16-Jährigen mit 26 Kilometern signifikant höher als bei den 6- bis 11-Jährigen mit 18 Kilometern.

Der Unterschied liegt einerseits an den Schulwegen, welche besonders in ländlichen Regionen mit dem Übertritt in die Oberstufe deutlich länger werden. Zudem gewinnen Jugendliche auch ausserhalb der Schule an Selbstständigkeit, was sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt.

Ausserhalb der Stadt sind vor allem jüngere Kinder häufig mit dem Auto unterwegs (durchschnittliche 14 Ki-

lometer täglich). Interessanterweise nimmt diese Zahl mit zunehmendem Alter ab: Jugendliche legen nur noch 9 Kilometer täglich mit dem Auto zurück. Anders sieht es beim öffentlichen Verkehr aus: Ausserhalb der Stadt Zürich legen Kinder im Primarschulalter täglich lediglich zwei Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, ab dem zwölften Altersjahr sind es dann zehn Kilometer täglich. In der Stadt Zürich ist das Verkehrsverhalten viel ausgeglichener, sowohl zwischen den Verkehrsmitteln als auch zwischen den Altersgruppen: Die Zahl der mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Auto zurückgelegten Kilometer liegt je bei fünf bis sieben.

### Fuss- und Fahrradwege sind häufig, aber nur für kurze Distanzen

Im Modalsplit über den gesamten Kanton zeigt sich, dass der ÖV mit zunehmendem Alter wichtiger wird. Dabei handelt es sich um eine wichtige verkehrspolitische Grösse. Er beschreibt, wie gross die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen sind – man könnte auch von Marktanteilen sprechen. Im Primarschulalter werden nur 16 Prozent der Tagesdistanz mit dem öffentlichen Verkehr

zurückgelegt, in der Oberstufe sind es bereits 42 Prozent.

Betrachtet man anstelle der Tagesdistanz die Zahl der Etappen, so zeigt sich, dass dem Langsamverkehr weiterhin eine sehr grosse Bedeutung zukommt. Unabhängig vom Alter werden etwa zwei Drittel der täglichen Etappen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr sind dagegen äusserst selten. Aus der Kombination der beiden Modalsplits lässt sich also folgern, dass das Auto nur für wenige, dafür aber lange Wege benötigt wird.

Auffallend ist, dass jüngere Kinder gut ein Viertel ihrer Etappen mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen. Darunter fallen die sogenannten «Fahrzeugähnlichen Geräte» wie Trottinette. Dies bestärkt die Annahme, dass solche Geräte bei jüngeren Kindern bereits stark verbreitet sind.

Schliesslich wird die Verkehrsmittelwahl auch durch die Voraussetzungen des Haushalts beeinflusst. Kinder und Jugendliche in autofreien Haushalten sind deutlich öfter zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. In Haushalten mit Autos wird jedoch die Hälfte der Tagesdistanz mit dem Auto zurückgelegt.

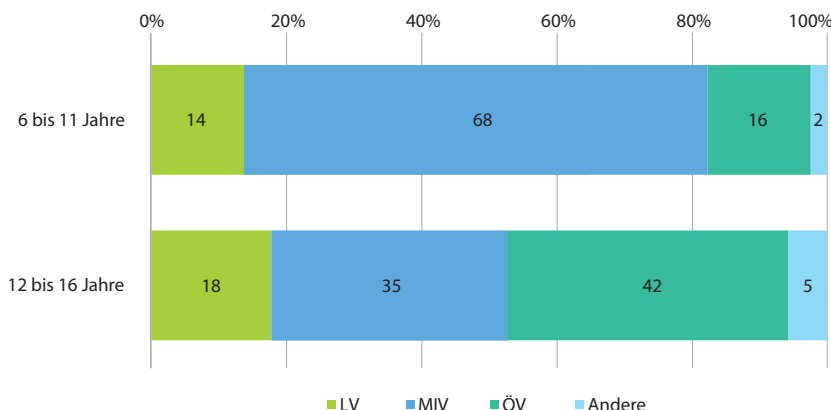


### Fazit: Wohnort und Motorisierung haben Konsequenzen

Wenn Familien umziehen, treibt sie die Suche nach der idealen, bezahlbaren Immobilie oft aus der Stadt Zürich hinaus. Ein Umzug in ländlichere Regionen kann jedoch Folgen für das Verkehrsverhalten von Erwachsenen und Kindern haben. Während in der Stadt Zürich ein Drittel der Haushalte mit Kindern ohne Auto auskommt, besitzt ausserhalb der Stadt jeder zweite Haushalt mit Kindern mindestens zwei Autos. In der Stadt legen sowohl Erwachsene als auch Kinder und Jugendliche deutlich weniger Kilometer zurück als im Rest des Kantons. Sie benutzen dazu häufiger ihre eigenen Füsse, ihre Fahrräder und den öffentlichen Verkehr. Die Dichte der Stadt führt dazu, dass die Schulwege auch in der Oberstufe relativ kurz bleiben und gut mit dem Langsamverkehr oder ÖV zu bewältigen sind. Die ÖV-Distanzen nehmen denn auch nicht merklich zu mit dem Stufenübertritt. Ganz anders gestaltet sich das Bild jenseits der Stadtgrenze: Erwachsene mit Kindern benutzen für Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege überwiegend das Auto, Primarschulkinder werden überdurchschnittlich oft gefahren. Die Jugendlichen weisen zwar einen geringeren MIV-Anteil auf, dafür müssen sie aufgrund der Wohnlage oft lange ÖV-Distanzen zurücklegen, um zu Ausbildungsstätten oder Freizeitzielen gelangen zu können. Ein Leben in der Stadt Zürich ist somit zwar häufig mit hohen Immobilienpreisen verbunden. Die finanziellen und zeitlichen Mobilitätskosten sind jedoch in der Regel geringer als in ländlicheren Regionen. Weniger Autos pro Haushalt, tiefere Abonnementspreise, kürzere Fahrten zu Arbeitsplätzen und (weiterführenden) Schulen sind Aspekte, welche auch für Familien ein Leben im Zentrum attraktiv machen können.

### Modalsplit nach Anteil der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz

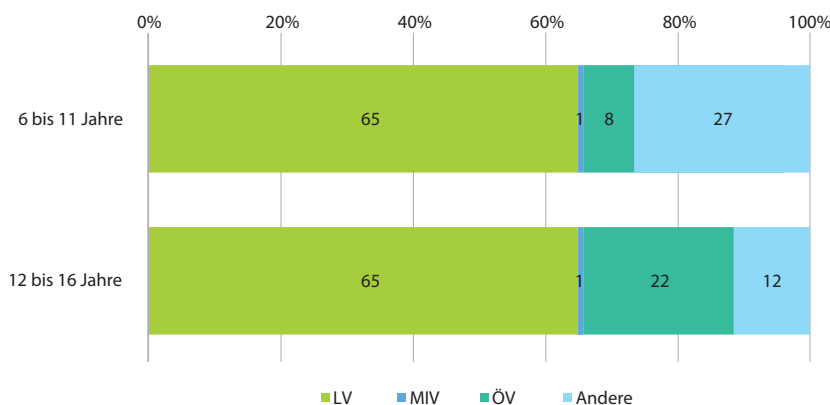
Kinder und Jugendliche im gesamten Kanton Zürich



Der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Kilometer sinkt mit zunehmendem Alter von 68% auf 35%.  
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

### Modalsplit nach Anzahl Etappen

Kinder und Jugendliche im gesamten Kanton Zürich



Zwei Drittel der Etappen werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.  
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010