Fabienne Bauer

Ergebnisse der Schulwegebefragung 2022

Bei der ersten Befragung zum Mobilitätsverhalten von Schüler*innen in Stuttgart im Jahr 2005 gaben rund sechs Prozent der Schüler*innen an, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Die Ergebnisse der Neuauflage der Befragung aus dem Jahr 2022 zeigen, dass sich dieser Anteil in den vergangenen sieben Jahren verdoppelt hat. Nach neusten Erkenntnissen wählen zwölf Prozent der Schüler*innen das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Weg zur Schule. Warum dieser Anstieg einen allgemein in Stuttgart zu beobachtenden Trend widerspiegelt und welche Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Stuttgarter Schüler*innen sich noch ergeben haben, wird auf den nachfolgenden Seiten näher in den Blick genommen.

Mehr Schüler*innen in Stuttgart fahren mit dem Fahrrad zur Schule – der Anteil am Elterntaxi bleibt unverändert

Als Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Schule nutzen Schüler*innen in Stuttgart vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel, sprich Bus und Bahn. Dies war auch schon 2005 der Fall. Über die Hälfte der befragten Schüler*innen gibt an, hierfür das Scool-Abo zu haben, mit dem Schüler*innen auf dem Weg zur Schule sowie in der Freizeit alle Busse und Bahnen nutzen können.

Etwa ein Drittel der Schüler*innen geht zu Fuß zur Schule. Hier ist der Anteil im Vergleich zum Jahr 2005 um fast zehn Prozentpunkte zurückgegangen. Dafür hat sich der Anteil an Schüler*innen, die für den Weg zur Schule das Fahrrad nutzten, fast verdoppelt. Die Beobachtung, wonach immer mehr Menschen auf das Rad zurückgreifen, deckt sich mit den Ergebnissen der Bürgerumfrage. Auch diese lassen einen Anstieg des Radverkehrs in Stuttgart erkennen. In der letzten Befragung (2021) gaben 21 Prozent der Befragten an, mit dem Fahrrad zur Arbeit, Schule oder Ausbildung zu fahren (Gieck und Fatke 2022: 145).

In Bezug auf die Nutzung des Autos als tägliches Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Schule lassen sich hingegen seit 2005 keine Veränderungen feststellen. Etwa elf Prozent der Grundschüler*innen werden von den Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren.

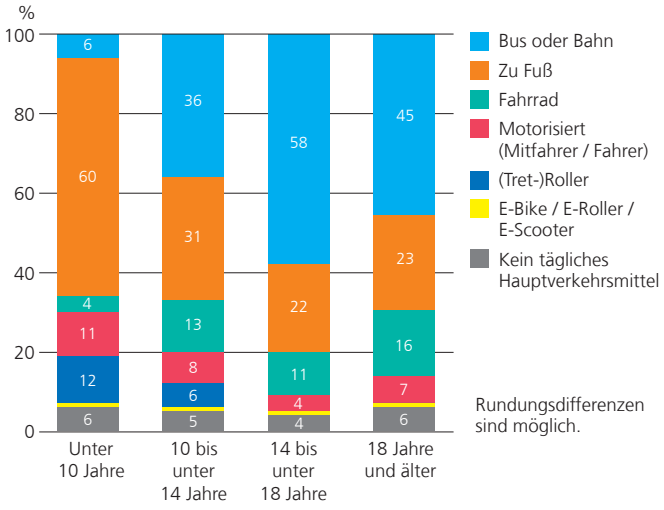
© Irina Schmidt - stock.adobe.com

Das Alter der Schüler*innen sowie die besuchte Schulart spielen eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels

Mit zunehmendem Alter der Schüler*innen treten verschiedene Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf (vgl. Abbildung 1).

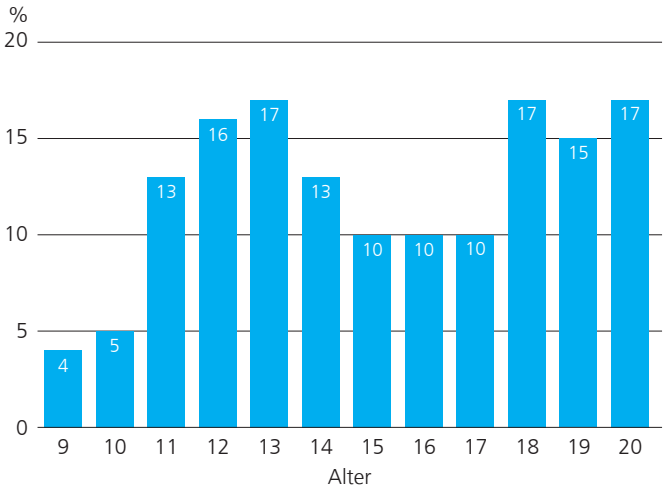
Insgesamt 60 Prozent der unter 10-Jährigen, also der Grundschüler*innen, gehen zu Fuß zur Schule. Schließlich ist die Grundschule in der Regel in unmittelbarer Nähe zum Wohnort gelegen. Um das Zufußgehen zu unterstützen, werden

Abbildung 1: *Hauptverkehrsmittel nach Altersgruppen*



www.stuttgart.de/statistik

Abbildung 2: *Hauptverkehrsmittel „Fahrrad" nach Alter*



www.stuttgart.de/statistik

von der Landeshauptstadt und der Polizei Kampagnen und Aktionen initiiert. Bus und Bahn nutzen sechs Prozent der Grundschüler*innen. Mit vier Prozent spielt das Fahrrad in dieser Gruppe eine untergeordnete Rolle – im Gegensatz zum Tretroller, der mit rund zwölf Prozent ein wichtiges Verkehrsmittel an den Grundschulen ist.

Mit dem Älterwerden und dem damit verbundenen Wechsel auf eine weiterführende Schule wählen Schüler*innen zunehmend das Rad oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Grund hierfür ist in der größeren Distanz zwischen Wohnort und Schule zu sehen, die häufig mit dem Wechsel auf eine weiterführende Schule einhergeht.

Ein verändertes Radfahrverhalten zeichnet sich ab dem elften Lebensjahr ab: In der Altersgruppe zwischen elf und 13 Jahren steigt der Anteil an Schüler*innen, die mit dem Rad zur Schule fahren, auf bis zu 17 Prozent. Wie Abbildung 2 verdeutlicht, fällt dann der Anteil an Schüler*innen, die das Fahrrad als tägliches Hauptverkehrsmittel nutzen, in der Altersgruppe zwischen 15 und 17 Jahren auf zehn Prozent zurück, bevor er mit der Volljährigkeit der Schüler*innen wieder ansteigt.

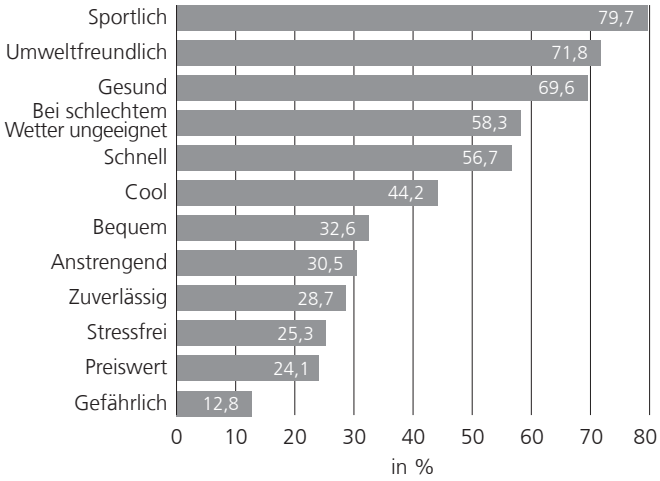
Dass Schüler*innen ab 14 Jahren weniger radfahren, deckt sich mit Beobachtungen des Amts für Sport und Bewegung zur sportlichen Betätigung junger Menschen. Hierfür wurde die Mitgliedschaft in Stuttgarter Sportvereinen in den verschiedenen Lebensphasen genauer betrachtet. Ab einem Alter von 14 Jahren ist dabei ein Rückgang der Aktivität in Sportvereinen zu beobachten.

Darüber hinaus lassen sich Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen den verschiedenen Schularten feststellen. So ist der Anteil an Schüler*innen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule fahren, an den Werkreal-/Hauptschulen (69 %), Realschulen (64 %) und Gemeinschaftsschulen (59 %) höher als an den Gymnasien (46 %). Umgekehrt verhält es sich in Bezug auf die Radnutzung. Diese ist an den Gymnasien (20 %) vergleichsweise stärker ausgeprägt als an den anderen Schularten (5-10 %). Auch 2005 war der Anteil der Schüler*innen, die mit dem Rad zur Schule kommen, an den Gymnasien am höchsten.

Die Schüler*innen in Stuttgart haben grundsätzlich eine positive Einstellung zum Fahrradfahren

Bei einem Blick auf die Einstellungen der Schüler*innen überrascht die deutliche Zunahme der Fahrradnutzung wenig. Denn Radfahren wird vorrangig mit positiven Attributen wie „sportlich" (80 %), „umweltfreundlich" (72 %) und „gesund" (70 %) assoziiert (vgl. Abbildung 3). Als „gefährlich" wird das Radfahren von lediglich 13 Prozent der Schüler*innen angesehen – dies ist vergleichsweise selten und damit weniger stark ausgeprägt als der Wert aus der Befragung 2005.

Abbildung 3: *Einstellungen der Schüler*innen zum Fahrradfahren*



www.stuttgart.de/statistik

Schüler*innen, die nicht mit dem Fahrrad zur Schule fahren, unterscheiden sich dabei in ihren Einstellungen von denen, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Vor allem in Bezug auf die wahrgenommene Dauer und Schnelligkeit der Fahrten, Zuverlässigkeit und Wetterabhängigkeit fällt das Urteil der Fahrradfahrenden positiver aus. Hinsichtlich der Attribute „cool" und „gefährlich" sind die Unterschiede zwischen den beiden Gruppen hingegen vergleichsweise gering.

Jungen sind dem Fahrradfahren gegenüber positiver eingestellt als Mädchen

Zwischen den Geschlechtern lassen sich ebenfalls Einstellungsunterschiede feststellen. Grundsätzlich sind dabei die Einstellungen der Jungen positiver als die der Mädchen. Besonders deutlich wird dies an der geschlechterspezifischen Zuschreibung der Eigenschaften „cool", „bequem" und „zuverlässig", die Jungen häufiger mit dem Fahrradfahren assoziieren als Mädchen. Mädchen wählen hingegen häufiger die Beschreibungen „bei schlechtem Wetter ungeeignet" und „anstrengend".

Die Entfernung zwischen Wohnort und Schule sowie fehlende Radwege hindern Schüler*innen am Radfahren

Trotz der grundsätzlich positiven Einstellung der Schüler*innen zum Radfahren gibt es auch Gründe, das Fahrrad nicht zu nutzen. Betrachtet werden hier die Gründe derjenigen Schüler*innen, deren Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Schule nicht das Fahrrad darstellt.

Am häufigsten wird die Entfernung zwischen Wohnort und Schule als Grund angegeben, nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Dabei fahren die Schüler*innen sowohl dann nicht, wenn die Entfernung zu groß ist, als auch dann, wenn der Schulstandort zu nah am Wohnort liegt. Die Distanz zwischen Wohnort und Schule war auch schon 2005 der Hauptgrund für die Nicht-Nutzung des Fahrrads.

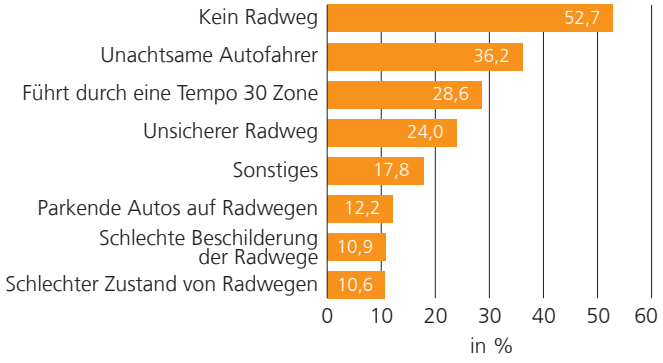
Unachtsame Autofahrer sorgen bei den Schüler*innen in Stuttgart für ein subjektives Unsicherheitsgefühl

Darüber hinaus sprechen nach Angaben der Schüler*innen auch strukturelle Gründe gegen das Radfahren. Auch wenn der Wert im Vergleich zur Befragung von 2005 gesunken ist, geben rund 20 Prozent an, selten oder nie mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, weil kein Radweg oder kein sicherer Radweg vorhanden ist.

Bei der Frage danach, welche Beschreibungen auf den Schulweg zutreffen (Mehrfachnennungen möglich), gibt gut die Hälfte der befragten Schüler*innen an, auf ihrem Schulweg keinen Radweg vorzufinden (vgl. Abbildung 4). Zusätzlich dazu geben etwa zwei Prozent in den offenen Antwortkategorien an, keinen Radweg zu haben, weshalb sie auf der Straße oder auf dem Gehweg fahren müssten. Einige Schüler*innen berichteten davon, dass es nur teilweise beziehungsweise streckenweise einen Radweg auf dem Weg zur Schule gebe. In diesem Zusammenhang wird häufig kritisiert, dass Radwege „plötzlich enden".

Bei etwa einem Viertel der Schüler*innen trifft den Angaben zufolge zu, dass es einen Radweg gibt, der subjektiv jedoch als unsicher eingeschätzt wird. Etwa 36 Prozent berichten von unachtsamen Autofahrern auf dem Schulweg.

Abbildung 4: *Beschreibung des Schulwegs*



www.stuttgart.de/statistik

Der Großteil der Stuttgarter Schüler*innen besitzt ein fahrbereites Fahrrad

Die fehlende Verfügbarkeit über ein fahrbereites Fahrrad sowie mangelnde persönliche Fähigkeiten werden selten als Gründe für das Nicht-Fahren angegeben. Sieben Prozent der befragten Schüler*innen fahren nicht mit dem Fahrrad, weil ihnen kein Fahrrad zur Verfügung steht, das sie jederzeit benutzen könnten.

Darüber hinaus gibt jeweils nur ein Prozent der Befragten an, noch nicht Fahrrad fahren zu können oder aus gesundheitlichen Gründen darauf verzichten zu müssen.

Insgesamt verfügen 86 Prozent der befragten Schüler*innen über ein fahrbereites Fahrrad. Gemeint ist damit, dass sie ein eigenes Fahrrad besitzen oder eines benutzen können. Ab einem Alter von 15 Jahren nimmt der Anteil der Schüler*innen, die ein fahrbereites Fahrrad besitzen, ab. Dies trifft insbesondere auf Mädchen zu.

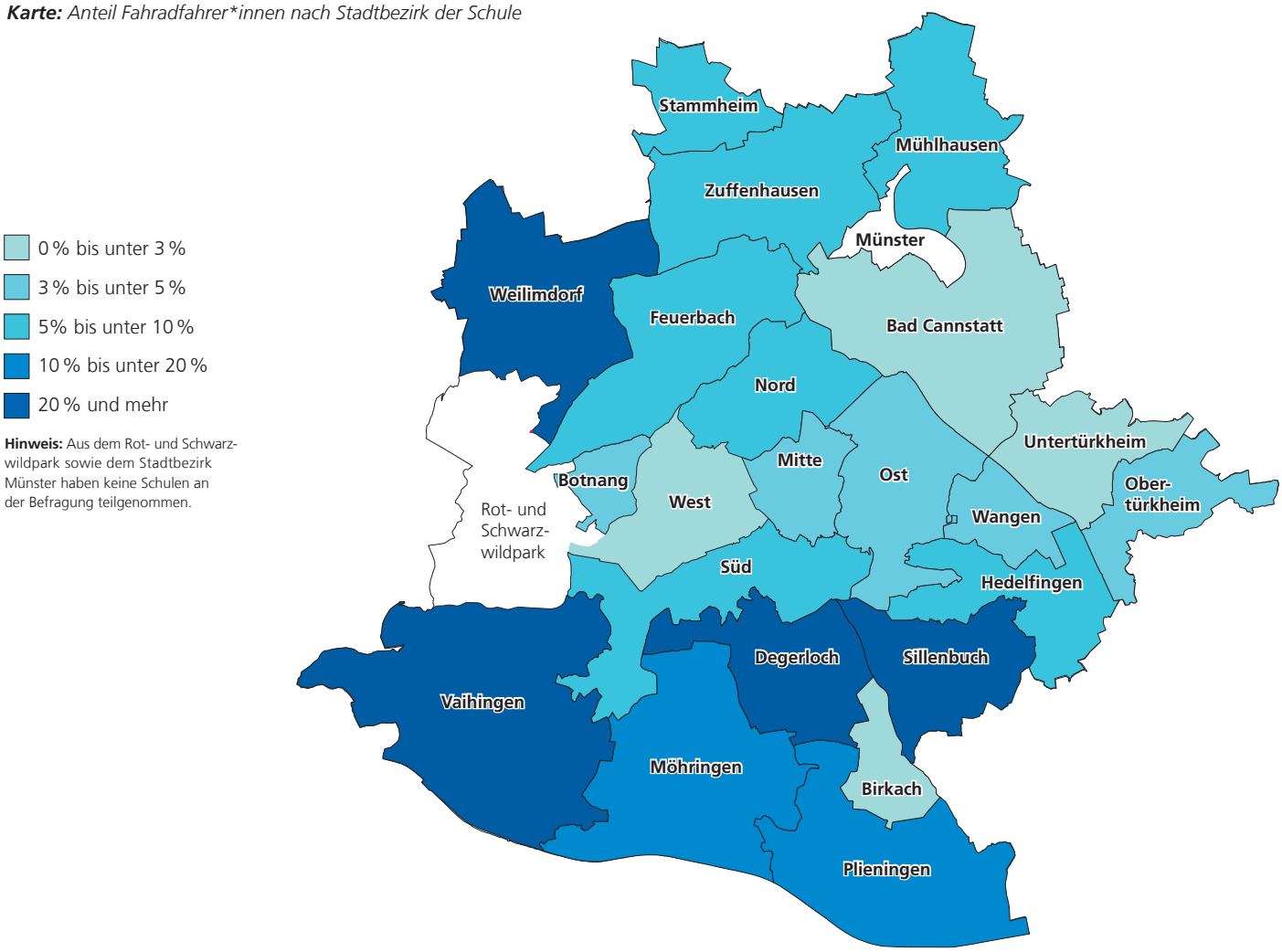
Von den Schüler*innen, die über ein Fahrrad verfügen, geben rund 98 Prozent an, dass ihr Fahrrad mit zwei Bremsen ausgestattet ist. Über Vorder- und Rücklicht verfügen weniger Schüler*innen. Hier liegt der Anteil bei knapp 81 Prozent.

Die Fahrradnutzung in der Familie hat einen positiven Einfluss auf das Fahrradverhalten der Schüler*innen

Radfahren in der Familie hat einen positiven Einfluss auf das Radfahrverhalten der Kinder. Das zeigte bereits die erste Befragung zum Mobilitätsverhalten der Schüler*innen von 2005. Auch 2022 ist festzustellen, dass die Fahrradnutzung der Schüler*innen zunimmt, je mehr Familienmitglieder das Fahrrad nutzen.

In der Befragung wurde neben dem Radfahrverhalten der Schüler*innen auf dem Weg zur Schule auch die Fahrradnutzung in der Freizeit betrachtet. Diese ist bei den Schüler*innen insgesamt höher als die Radnutzung auf dem Weg zur Schule.

Karte: *Anteil Fahradfahrer*innen nach Stadtbezirk der Schule*



Hinweis: Aus dem Rot- und Schwarzwildpark sowie dem Stadtbezirk Münster haben keine Schulen an der Befragung teilgenommen.

Der positive Einfluss der Fahrradnutzung in der Familie lässt sich für beide Bereiche beobachten. Für das Freizeitverhalten fällt der Zusammenhang jedoch stärker aus.

Erklären lässt sich dies mutmaßlich dadurch, dass strukturelle Gründe – wie die Entfernung zwischen Wohnort und Schule – trotz positivem familiären Einfluss dagegen sprechen, mit dem Rad zur Schule zu fahren. Auf das Freizeitverhalten haben solche Gründe hingegen eher keinen Einfluss.

Die Stadtbezirkslage der Schule beeinflusst die Wahl des Hauptverkehrsmittels

Die Betrachtung des Hauptverkehrsmittels nach den Stadtbezirken, in denen die Schulen liegen, zeigt: An den Schulen in den südlichen Stadtbezirken (Sillenbuch, Degerloch, Vaihingen und Möhringen) sowie in Weilimdorf ist der Anteil an Schüler*innen, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, deutlich höher als im restlichen Stadtgebiet. In Sillenbuch und Weilimdorf fährt etwa ein Drittel der Schüler*innen mit dem Rad zur Schule. In Degerloch, Vaihingen und Möhringen sind es rund 20 Prozent. An den Schulen in den Innenstadtbezirken ist der Anteil an Schüler*innen, die mit dem Rad zur Schule kommen, im Vergleich hingegen eher gering (West: 6 %, Süd: 5 %, Nord: 3 %, Ost: 2 %).

Es lässt sich vermuten, dass in den südlichen Stadtbezirken mehr Schüler*innen mit dem Fahrrad fahren, weil hier die Höhenunterschiede geringer sind. Dies führt wiederum dazu, dass das Radfahren weniger anstrengend ist als in manchen Stadtbezirken mit mehr Steigungen. ●

Hintergrund und Methodik

Im Rahmen der Erstellung von Schulwegeplänen wurde 2021 die Wiederholung der Schulwegebefragung initiiert. An dem Projekt beteiligt waren neben dem Statistischen Amt, das Amt für Stadtplanung und Wohnen, die Abteilung Kinderbüro sowie das Amt für öffentliche Ordnung. Um mehr über das Mobilitätsverhalten der Schüler*innen in Stuttgart zu erfahren, wurden bis Mai 2022 alle Schüler*innen der öffentlichen und privaten Schulen (ab Klassenstufe drei) dazu eingeladen, an der Schulwegebefragung teilzunehmen. Insgesamt 121 der 145 angeschriebenen Schulen beteiligten sich an der Befragung. Daraus resultieren 13 655 Fragebögen, die durch das Statistische Amt für die vorliegenden Ergebnisse ausgewertet wurden. Dies entspricht einem Rücklauf von 30 Prozent.

Literaturverzeichnis:

Amt für Sport und Bewegung: Mitgliederstatistik Stuttgarter Vereine nach Lebensphase und Geschlecht (Stand: 14.05.2019).

Fatke, M./Gieck, J. (2022): Wie nutzen und kombinieren die Stuttgarterinnen und Stuttgarter Verkehrsmittel? Multimodale Verkehrsmittelwahl in der Stuttgarter Bürgerumfrage 2021. In: Statistik und Informationsmanagement H.7, 2022, S.145-146.

Schöb, A (2006): Fahrradnutzung bei Stuttgarter Schülern – Erste Ergebnisse einer Schülerinnen- und Schülerbefragung an Stuttgarter Schulen 2005. In: Statistik und Informationsmanagement H.11,2006, S.294-317.