



## Mobilität in der Region Bern Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten



Schlussbericht



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)  
c/o ecopitma, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 90, Fax 031 310 50 81  
[www.rvk4.ch](http://www.rvk4.ch), [info@rvk4.ch](mailto:info@rvk4.ch)

### **Bearbeitung**

Walter Eichhorn, Statistikdienste der Stadt Bern  
Marco Rupp, RVK 4  
Francesca Foletti, RVK 4  
Mikael Garn, RVK 4

### **Begleitgruppe**

Marco Rupp, RVK 4 (Projektleiter)  
Urs Gloor, Verkehrsplanungsamt Bern  
Daniel Schnetzer, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)  
Daniel Schwarz, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)  
Fritz Kobi, Tiefbauamt Kanton Bern (TBA)  
Friedrich Santschi, VRB Verein Region Bern  
Adrian Stäheli, Einwohnergemeinde Köniz  
Walter Eichhorn, Statistikdienste der Stadt Bern

### **Trägerschaft**

RVK 4  
Verein Region Bern (VRB)  
Stadt Bern  
Gemeinde Köniz  
Kanton Bern (TBA, AöV, AGR)  
BERNMOBIL  
Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS)  
BLS AG  
Postautodienste BE-FR-SO

### **Bezugsquelle**

Dieser Bericht kann gegen eine Schutzgebühr von Fr. 25.–  
bei oben stehender Adresse bezogen oder unter [www.rvk4.ch](http://www.rvk4.ch)  
heruntergeladen werden.



## Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	7
1.2 Aufbau und Ziele des Berichts	7
1.3 Inhalt des Mikrozensus 2005	8
1.4 Vertrauensintervall	9
1.5 Weitere Hinweise	9
<b>2. Gliederung des Perimeters</b>	<b>10</b>
2.1 Perimeter RVK 4	10
2.2 Gliederung nach Korridoren	11
2.3 Gliederung nach Zentralität	12
2.4 Gliederung nach Stadtteilen	13
<b>3. Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme</b>	<b>14</b>
3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder	14
3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit	16
3.3 Verfügbarkeit von Parkplätzen	24
3.4 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	29
<b>4. Verkehrsverhalten</b>	<b>32</b>
4.1 Mobile und nicht mobile Personen	32
4.2 Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen	33
4.3 Verkehrsmittelbenutzung	37
4.4 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken	43
4.5 Woher – Wohin?	51
<b>5. Einstellung zur Verkehrspolitik</b>	<b>54</b>
5.1 Gebühren und Einnahmen	54
5.2 Einstellungen zum Strassenverkehr	56
5.3 Einstellungen zum öffentlichen Verkehr	58
<b>Anhang</b>	<b>60</b>
Das Konzept von Wegen und Etappen	61
Gemeinden nach Korridorzugehörigkeit und Zentralität	62
Projektbeschreibung	65
Grundlagentabellen	69
<b>Glossar</b>	<b>74</b>
Wichtige Begriffe	74
Abkürzungen	78
<b>Verzeichnisse</b>	<b>79</b>
Grafiken	79
Tabellen	81
Quellen / Literatur	83





## Zusammenfassung

In der Region RVK 4 besitzen 73% der Haushalte mindestens ein Auto. Dieser Wert befindet sich unter den kantonalen und nationalen Durchschnitten, die rund 80 bzw. 81% betragen. Es bestehen zum Teil bedeutende Unterschiede zwischen dem Zentrum, d.h. der Stadt Bern und den übrigen Gebieten in Bezug auf Besitz und Verfügbarkeit von Autos. Dies ist darauf zurückzuführen, dass es in der Stadt einfacher ist, auf ein Auto zu verzichten, da u.a. das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel dichter ist. Zudem sind im Zentrum verhältnismässig wenige Parkplätze vorhanden. Im Jahr 2005 verfügen 5% weniger EinwohnerInnen der Region RVK 4 jederzeit über ein Auto als im Jahr 2000. Es steht hingegen beinahe 10% mehr EinwohnerInnen der Region RVK 4 ein Auto nach Absprache zur Verfügung als noch vor 5 Jahren (Kap. 3.2).

Die EinwohnerInnen der Region RVK 4 benutzen das Auto weniger häufig als der Rest der kantonalen und der Schweizer Bevölkerung. Demgegenüber besitzen sie überdurchschnittlich viele Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel. Zwischen der Stadt Bern und den übrigen Gebieten gibt es teilweise erhebliche Unterschiede. Das Generalabonnement ist bei den EinwohnerInnen des Zentrums überdurchschnittlich weit verbreitet. Von den EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren, besitzen weit weniger kein Abonnement (35%) als kantonal (ca. 44%). Gesamtschweizerisch sind es sogar über die Hälfte (52.4%), die über kein Abonnement verfügen (Kap. 3.4).

Der Anteil von 10% nicht mobiler Personen in der Region RVK 4 liegt im Rahmen des kantonalen und nationalen Wertes (11%) (Kap. 4.1). Die von den EinwohnerInnen der Region RVK 4 in der Schweiz zurückgelegte Distanz beträgt pro Person im Durchschnitt 41.2 km oder gut 15'000 km pro Jahr. Die mittlere Tagesdistanz der EinwohnerInnen der RVK 4 liegt somit über dem kantonalen (40.6 km) und über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt (37.3 km). Die mobilen BernerInnen legen pro Tag durchschnittlich 45.7 km zurück. Diese Distanz hat gegenüber dem Jahr 2000 um gut 2 km zugenommen. Für rund 28% der Etappen und 60% der zurückgelegten Distanzen wird das Auto benutzt. Bei fast 70% der Autofahrten ist das Fahrzeug nur mit einer Person besetzt. In der Region RVK 4 wird jede sechste Etappe und beinahe 30% der Gesamtdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Dies liegt über dem kantonalen Durchschnitt. Gegenüber dem Jahr 2000 ist der Anteil der Etappen, die mit langsamen und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, leicht gestiegen (Kap. 4.2 und 4.3).

Die Freizeit ist in den letzten Jahrzehnten zum wichtigsten Anlass der Mobilität geworden. Die Freizeitmobilität macht 41% aller Wege und rund 47% der zurückgelegten Kilometer aus. Hin- und Rückwege zur Arbeit umfassen 23% der Wege und 20% der zurückgelegten Distanz. Beim Wegzweck „Einkauf / Besorgung“ sind es 22% der Wege und ca. 10% der zurückgelegten Kilometer. Freizeitwege sind durchschnittlich 14.6 km, Arbeitswege 11.1 km, Einkaufs- und Besorgungswege 5.7 km und Ausbildungswege 6.7 km lang (Kap. 4.4).

In der Region RVK 4 hat der grösste Teil der zurückgelegten Wege Start- und Zielort in der gleichen Zentralität bzw. im gleichen Korridor. Mehr als ein Viertel der analysierten Wege weisen Start- und Zielort im Zentrum auf. Der Binnenverkehr hat gegenüber dem Jahr 2000 abgenommen: Die stärkste Abnahme ist mit rund 5% im Zentrum zu



verzeichnen. Bei den Wegen innerhalb der Stadt Bern ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 24% relativ hoch. Je ländlicher die Gegend, umso mehr verliert der ÖV Anteile und zwar hauptsächlich an den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei Wegen von Kern-, Agglomerations- und periurbanen Gemeinden in die Stadt Bern beträgt der MIV-Anteil rund 51%. Der ÖV-Anteil liegt bei rund 41% (Kap. 4.5).

Bei den Befragten der Region RVK 4 sowie gesamtschweizerisch weisen die Tunnelgebühren von allen finanziellen Instrumenten zur Lenkung des Verkehrs die grösste Zustimmung auf. Die Erhöhung des Benzinpreises sowie die Einführung von Parkplatzgebühren stossen hingegen auf die geringste Akzeptanz (Kap. 5.1).

Wie gesamtschweizerisch ist eine grosse Mehrheit der Befragten der Meinung, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr am ehesten für Umweltschutzmassnahmen eingesetzt werden sollten. Jene Befragten, die Einnahmen aus dem Strassenverkehr für Verbesserungen im Strassennetz einsetzen wollen, sind der Meinung, dass das Geld primär dem nicht städtischen Strassennetz und am wenigsten den Autobahnen zugute kommen sollte (Kap. 5.2). Nach Ansicht derjenigen, die Einnahmen aus dem Strassenverkehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen wollen, sollte vor allem der Regionalverkehr berücksichtigt werden. Um den ÖV attraktiver zu machen, werden von den meisten Befragten tiefere Preise als wirksamstes Mittel angesehen. Auch direktere, häufigere und schnellere Verbindungen würden den öffentlichen Verkehr aus der Sicht vieler Befragten verbessern (Kap. 5.3).



## **1. Einleitung**

### **1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974**

Seit 1974 werden in der Schweiz alle fünf Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Der Mikrozensus Verkehrsverhalten ist heute die wichtigste Informationsgrundlage zu verschiedenen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens. Deshalb hat er für Verkehrswissenschaft, -planung und -politik, aber auch für die Raumplanung grosse Bedeutung.

Die Erhebung im Jahr 2005 wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik (BFS) realisiert. Sie stützt sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Themen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005 sind neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auch die Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Abonnementsbesitz) sowie sozioökonomische Hintergründe (Wohnsituation, Haushaltstruktur, Einkommen, Personenmerkmale) und Einstellungen zu Verkehrsfragen.

Die Erhebung erfolgt mittels computerunterstützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Beim Mikrozensus 2005 wurden gesamtschweizerisch 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen ab sechs Jahren befragt. Die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) hat, wie verschiedene andere Regionen in der Schweiz, die nationale Stichprobe in ihrem Gebiet verdichtet. Für den Raum Bern wurden 3127 Haushalte bzw. 3178 Einzelpersonen befragt. Durch diese Verdichtung der Stichprobe erhält die regionale Auswertung eine solide Basis.

### **1.2 Aufbau und Ziele des Berichts**

Der vorliegende Bericht zum Verkehrsverhalten in der Region Bern ist in fünf Kapitel aufgeteilt. Nach der Einleitung (Kapitel 1) werden im Kapitel 2 die verschiedenen räumlichen Gliederungen des Untersuchungsperimeters und deren Kategorien beschrieben. Diese bilden das Gerüst für die Darstellung der Auswertungsergebnisse.

Die Ergebnisse der Auswertungen werden in den Kapiteln 3 bis 5 vorgestellt. Das Kapitel 3 befasst sich mit den Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme (Führerschein-, Fahrzeug- und Abonnementsbesitz). Das eigentliche Verkehrsverhalten wird im Kapitel 4 beschrieben (Verkehrsmittelbenutzung, Wege und Distanzen). Im Kapitel 5 ist die Einstellung der regionalen Bevölkerung zur aktuellen Verkehrspolitik wiedergegeben.

Im Anhang befinden sich eine detaillierte Projektbeschreibung (Befragungsmethode, Stichprobe-Grundgesamtheit, Befragungsthemen, Plausibilisierung und Auswertung, Stichprobenverdichtung) sowie Verzeichnisse und ein Glossar zu den wichtigsten Begriffen.



Die Hauptziele des Berichts sind:

- Die Bereitstellung von Datengrundlagen für verkehrspolitische Entscheide beim Personenverkehr und für die Verkehrswissenschaft.
- Die Beschreibung des Verkehrsgeschehens, d.h. Informationen zum Verkehrsverhalten der ständigen Wohnbevölkerung: Verkehrszwecke, Distanz, Zeit, Verkehrsmittelwahl.
- Die Abbildung der zeitlichen Entwicklung des Verkehrsverhaltens: Verhaltensänderungen frühzeitig erkennen.

Die wesentlichen inhaltlichen Ziele sind:

- Die Sicherstellung der Vergleichbarkeit / Zeitreihen
- Die verstärkte Beziehung zwischen Raumplanung und Verkehr
- Die Beantwortung von Fragen der Verkehrspolitik - z.B. Agglomerationspolitik, Förderung ö.V., Langsamverkehr, Freizeitverkehr

### **1.3 Inhalt des Mikrozensus 2005**

Es ist Aufgabe des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten die vielseitigen Aspekte der Mobilität in Ihrer Gesamtheit zu erfassen. Im Bericht ist das Verkehrsverhalten in der Region Bern im Jahr 2005 und die Entwicklung des Verkehrsverhaltens in der Region Bern von 2000 bis 2005 abgebildet. Die Resultate werden wie schon beim Mikrozensus 2000 räumlich differenziert nach Zentralität, Korridoren und Stadt Bern dargestellt (siehe auch Kapitel 2). Die wichtigsten Inhalte des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten sind:

- Haushaltsmerkmale (Wohn- und Erwerbssituation, Einkommen)
- Personenmerkmale (Alter, Geschlecht, Bildung, Berufstätigkeit)
- Besitz, Verfügbarkeit und Benutzung von Fahrzeugen und Abonnements
- Anzahl, Distanz und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege (Nachfragen zu Freizeitverkehr resp. Einkaufsverkehr und Begleitwege)
- Einstellung zur Verkehrspolitik (Akzeptanz von Massnahmen wie Road-Pricing, Tunnelgebühren, Benzinpreiserhöhung, Parkplatzgebühren, Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr u.a.)
- Zeitliche Struktur des Verkehrsaufkommens (Tageszeit, Wochentagen, Saison, Jahr)
- Räumliche Verteilung des Verkehrs





## 1.4 Vertrauensintervall

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und nach allen Regeln der Kunst durchgeführt und ausgewertet wurde, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Um die Aussagekraft von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall verwendet. Dieses gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert der wahre Wert mit einer festgelegten Wahrscheinlichkeit befindet. Dies kann am folgenden Beispiel genauer erläutert werden:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 47.8 km
- Vertrauensintervall mit Wahrscheinlichkeit 90%: +/- 1.0 km

Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/- 1km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt.

Das Vertrauensintervall ist vor allem dann wichtig, wenn Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden: Bei sehr kleinen Gruppen können diese Unterschiede statistisch zufällig sein, bei grösseren Gruppen sind sie eher signifikant. Ebenfalls wichtig ist das Vertrauensintervall, wenn analysiert wird, ob sich ein Wert im Vergleich zum Jahr 2000 wirklich verändert hat, oder ob die Veränderung im Bereich der zufälligen Schwankungen liegt.

## 1.5 Weitere Hinweise

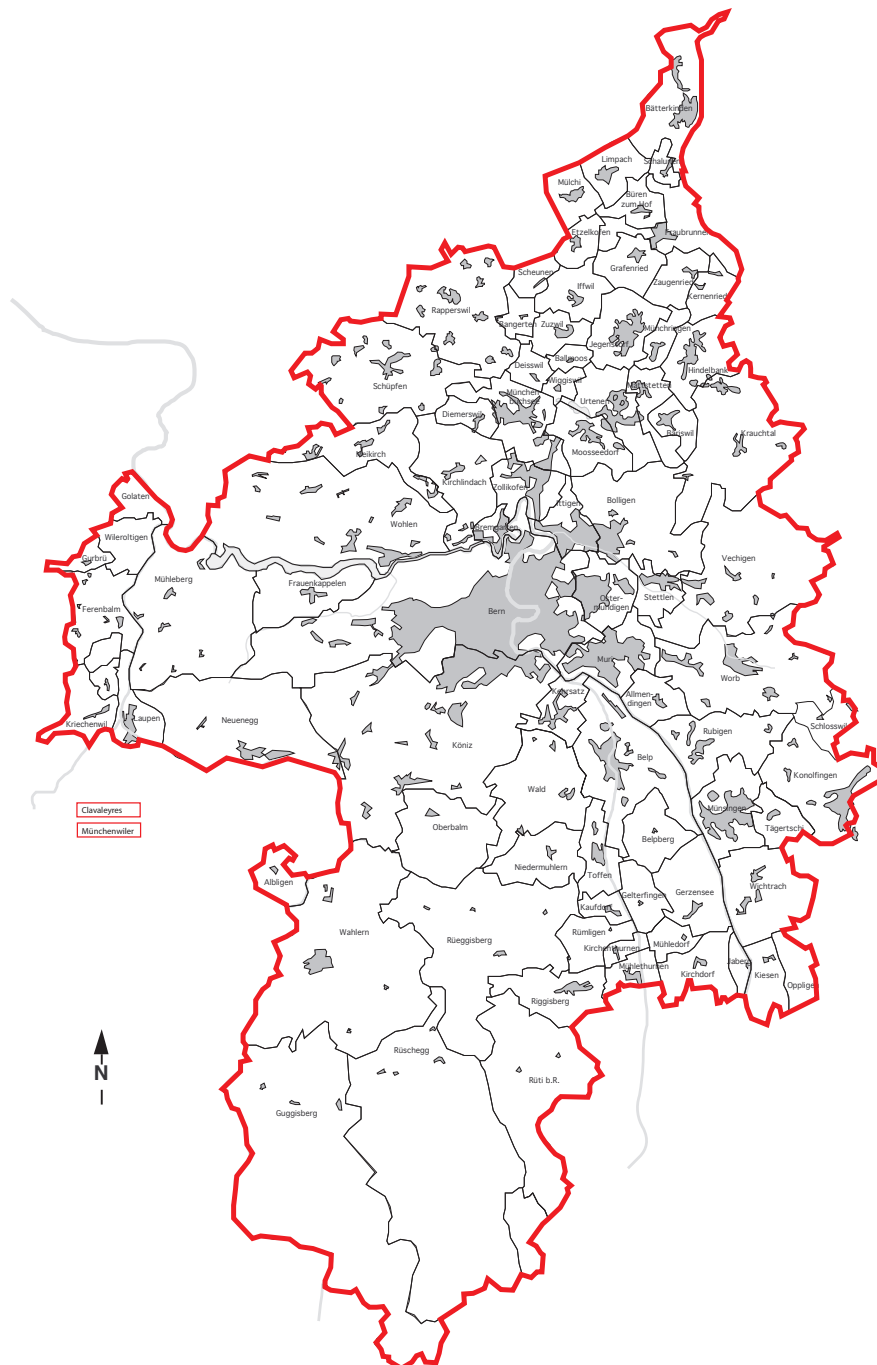
Im vorliegenden Bericht werden nur Wege und Distanzen im Inland dargestellt. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also z.B. Wege eines /einer Regionsbewohner/in dargestellt, deren Ziele und Wegstrecken jedoch innerhalb oder ausserhalb der Region liegen können.



## 2. Gliederung des Perimeters

### 2.1 Perimeter RVK 4

Der für die regionale Auswertung untersuchte Perimeter umfasst das Gebiet der Regionalen Verkehrskonferenz Bern–Mittelland (RVK 4) und besteht aus 87 Gemeinden (siehe Anhang „Gemeinden nach Korridorzugehörigkeit und Zentralität“).

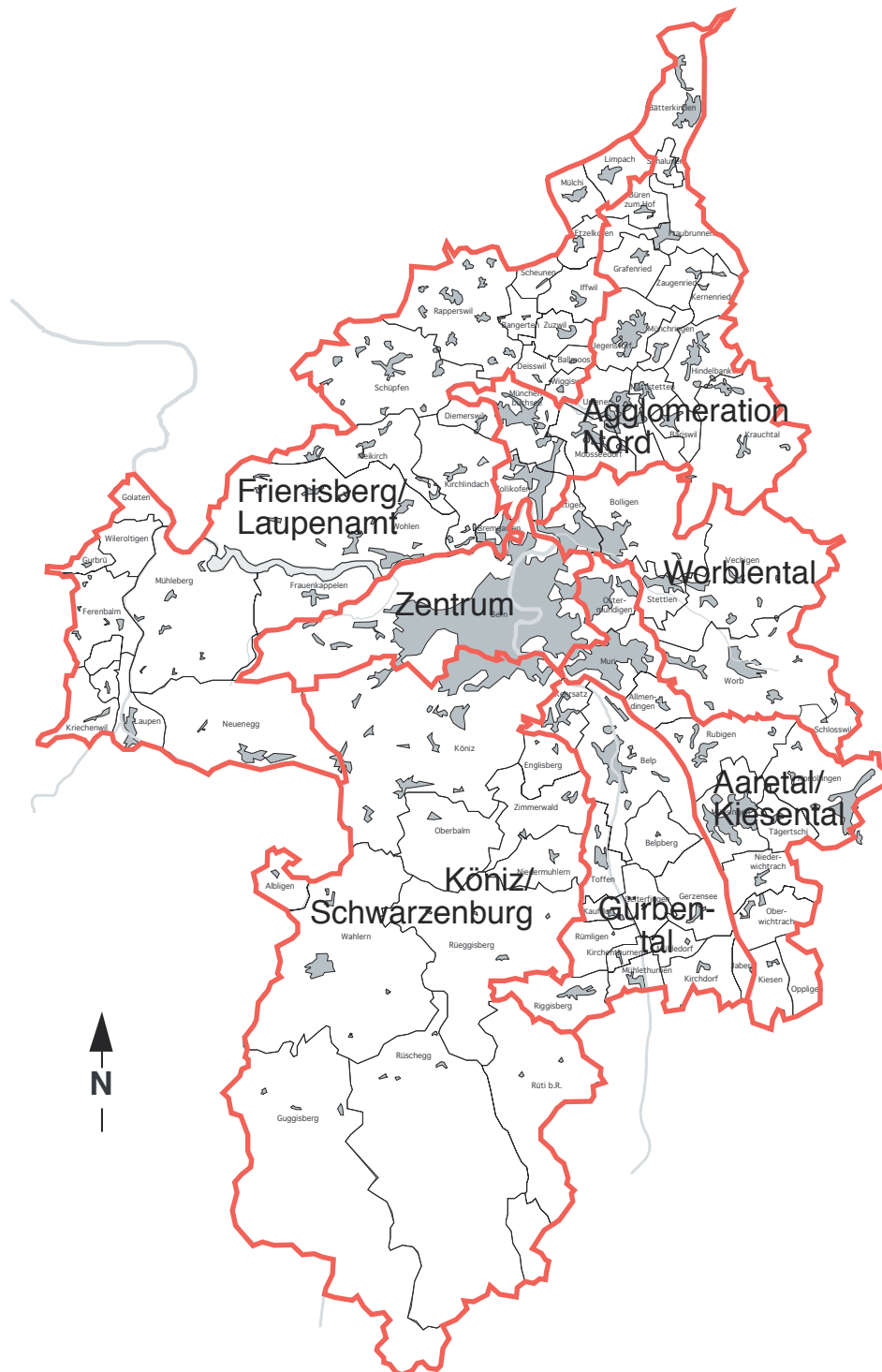


Karte 1: Perimeter Region RVK 4



## 2.2 Gliederung nach Korridoren

Der Perimeter der RVK 4 ist in die folgenden sieben Verkehrskorridore unterteilt:

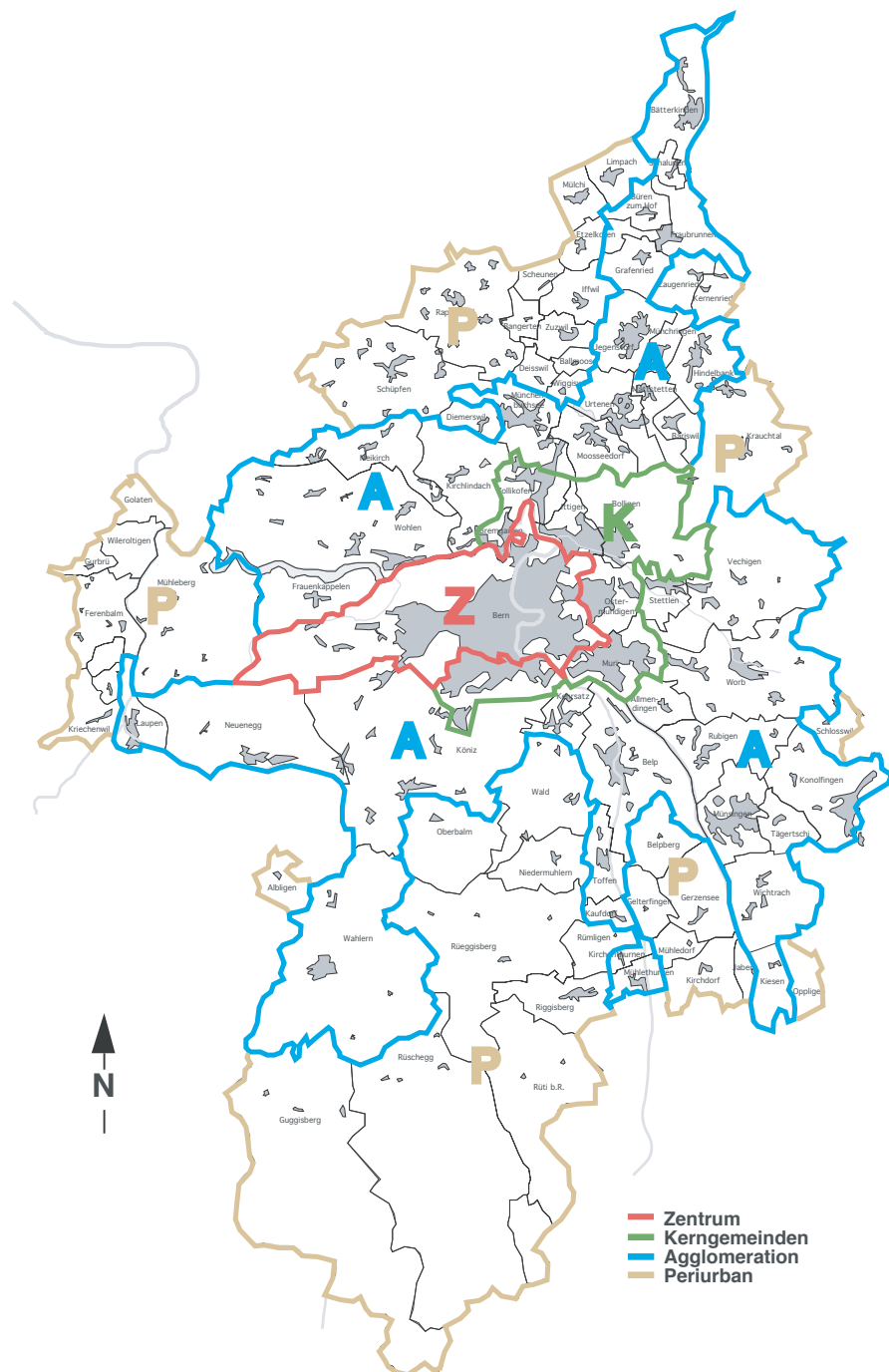


Karte 2: Gliederung nach Korridoren



### 2.3 Gliederung nach Zentralität

Nach ihrer Zentralität können die Gemeinden jeweils einer der nachstehenden vier Kategorien zugeordnet werden (Die Definitionen der einzelnen Kategorien befinden sich im Glossar):

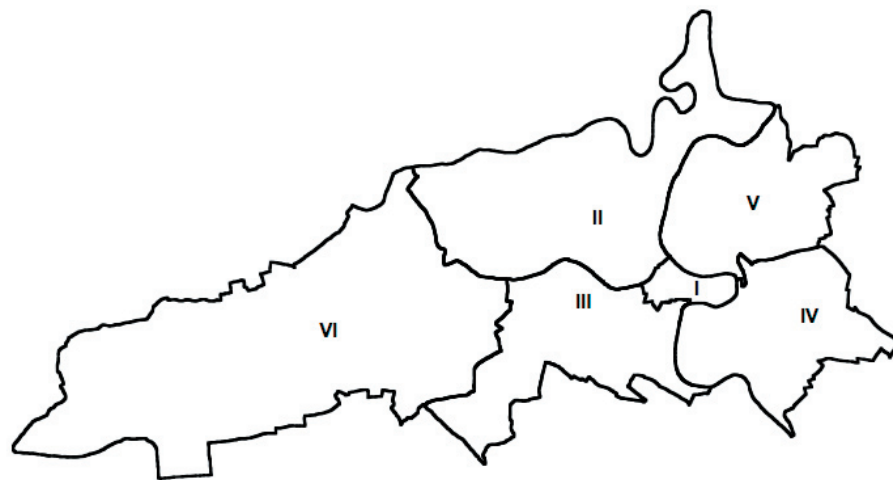


Karte 3: Gliederung nach Zentralität



## 2.4 Gliederung nach Stadtteilen

Als übergeordnetes Zentrum und als Kern des RKV 4 – Perimeters nimmt die Stadt Bern eine wichtige Stellung ein. Dem wird im vorliegenden Bericht mit einer genaueren Betrachtung des stadtinternen Gebietes Rechnung getragen. Die städtischen Auswertungen erfolgen gemäss den unten aufgeführten Stadtteilen:



### Stadtteil

- I Innenstadt<sup>1</sup>
- II Länggasse / Felsenau
- III Mattenhof / Weissenbühl
- IV Kirchenfeld / Schosshalde
- V Breitenrain / Lorraine
- VI Bümpliz / Oberbottigen

Karte 4: Gliederung nach Stadtteilen

<sup>1</sup> Wegen der geringen Wohnbevölkerung in Stadtteil 1, sind die Werte der Stichprobe mit Vorsicht zu genießen.

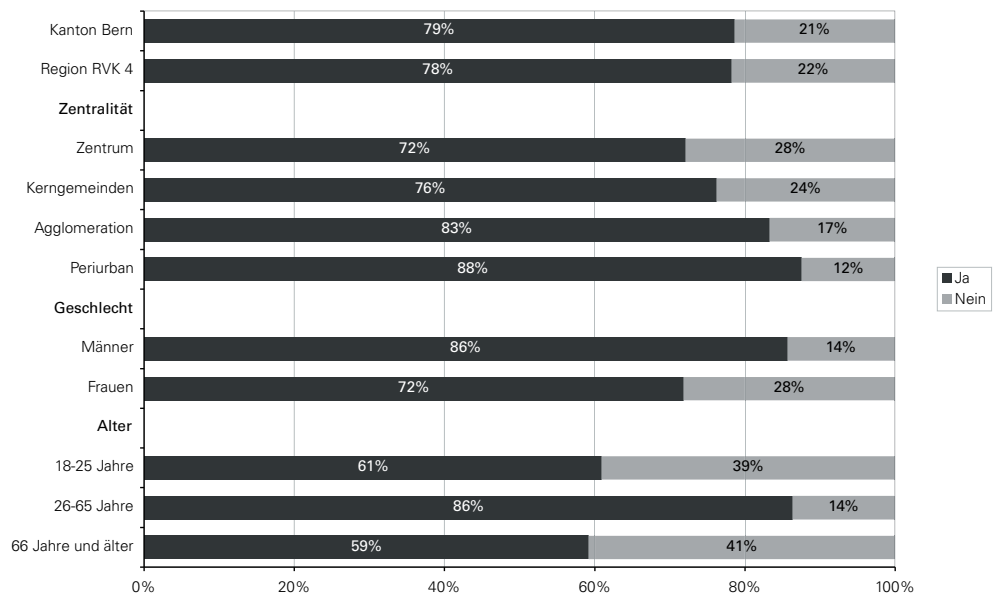


### 3. Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

#### 3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder

In der Region RVK 4 besitzen 78% der EinwohnerInnen ab 18 Jahren den Führerschein für Personenwagen. Dieser Wert liegt im Rahmen des kantonalen Durchschnitts (79%) und unter dem gesamtschweizerischen, der 81.5% beträgt. Es kann festgestellt werden, dass in der Region RVK 4 ein bedeutender Unterschied zwischen dem Zentrum (72%) und den periurbanen Gemeinden (88%) besteht. Gegenüber 2000 hat der Anteil derjenigen, die einen Führerschein besitzen, in der Region und in den verschiedenen Zentralitäten leicht zugenommen (bis 3%).

Grafik 1: Besitz des Führerscheins für Personenwagen



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 bzw. des Kantons Bern ab 18 Jahren

Stichprobe: RVK 4: 2843 Personen, Kanton Bern: 4058 Personen

Männer (86%) besitzen immer noch häufiger einen Führerschein für Personenwagen als Frauen (72%). Übereinstimmend mit der Tendenz, die in der ganzen Schweiz feststellbar ist, hat sich die Differenz im Vergleich zum Jahr 2000 verringert. In der Region RVK 4 hat sich der Anteil der Frauen mit Führerschein um 6% erhöht.

Bei den Jungen (18–25 Jahre) hat der Anteil derjenigen, die einen Führerschein besitzen, um 7% abgenommen. Bei den über 65-jährigen ist hingegen eine Zunahme von 12% festzustellen. Es ist anzunehmen, dass diese Erhöhung vor allem darauf zurückzuführen ist, dass einerseits der Anteil derjenigen, die nie einen Führerschein besessen haben, immer geringer wird und andererseits die Tendenz besteht, den Führerschein später abzugeben.

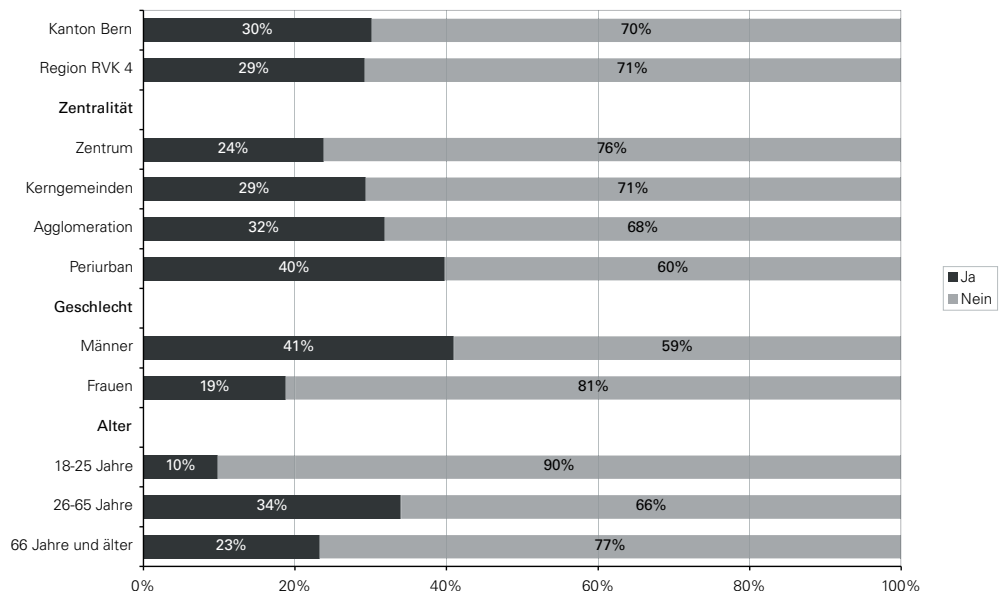


Die verschiedenen Faktoren, die einen Einfluss auf den Fahrausweisbesitz haben, sind z.T. voneinander abhängig: So sind z.B. die unterschiedlichen Werte zwischen den verschiedenen Zentralitäten nicht nur mit regionalen Unterschieden (ÖV-Angebot, Infrastruktur, usw.) zu erklären, sondern auch durch die regional unterschiedlichen Altersstrukturen.

Ebenso wie im Kanton Bern ist im Vergleich zum Besitz des Führerscheins für Personenwagen, derjenige für Motorräder in der Region RVK 4 relativ unbedeutend (29%). Im Vergleich zu Jahr 2000 hat er um 3% abgenommen. Es bestätigen sich teilweise die zuvor beim Führerschein für Personenwagen dargestellten Unterschiede zwischen den verschiedenen Zentralitäten und den soziodemografischen Gruppen.

Vergleichen wir die Werte nach Zentralität mit denen von 2000, ist die stärkste Abnahme (-5%) in den periurbanen Gemeinden zu verzeichnen. Im Jahr 2005 besitzen mehr als doppelt so viele Männer (41%) als Frauen (19%) einen Führerschein für Motorräder. Diese Differenz ist jedoch kleiner als noch vor fünf Jahren, da weniger Männer (-6%) über einen Führerschein verfügen. Augenfällig ist der geringe Anteil von 10% der Jungen (18–25 Jahre) die einen Führerschein für Motorräder haben. Dieser Anteil ist gegenüber 2000 6% geringer. Bei den 26–65-jährigen ist ebenfalls eine Abnahme (-5%) feststellbar. Bei den 66-jährigen und älteren ist eine Zunahme von 5% zu verzeichnen.

Grafik 2: Besitz des Führerscheins für Motorräder



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 bzw. des Kantons Bern ab 18 Jahren  
Stichprobe: RVK 4: 2843 Personen, Kanton Bern: 4058 Personen



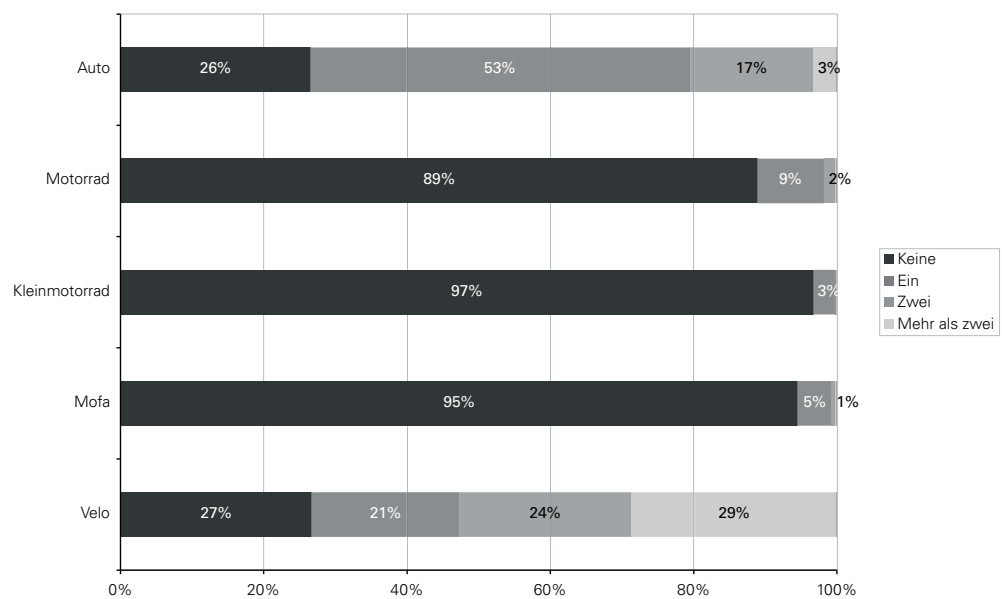
### 3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

Rund 81% der Schweizer Haushalte besitzen ein Auto. In der Region RVK 4 liegt dieser Wert deutlich tiefer, nämlich bei 73%. Bei den restlichen Fahrzeugen besteht hingegen ein sehr geringer Unterschied zwischen den Werten der Region und der gesamten Schweiz.

Jeder fünfte Haushalt (20%) in der Region hat mehrere Autos und 3% der Haushalte besitzen sogar mehr als zwei Autos. Bedeutend weniger verbreitet sind andere Motorfahrzeuge: Ein Motorrad findet man in 11%, ein Kleinmotorrad in 3% und ein Mofa in 5% der Haushalte. Fahrräder sind in 74% der Haushalte zu finden. Häufig sind es sogar mehrere: 29% haben mindestens drei Velos, weitere 24% deren zwei.

Vergleicht man den Fahrzeugbesitz der Haushalte im Jahr 2005 mit demjenigen von 2000 sind keine nennenswerten Unterschiede feststellbar.

Grafik 3: Fahrzeugbesitz der Haushalte



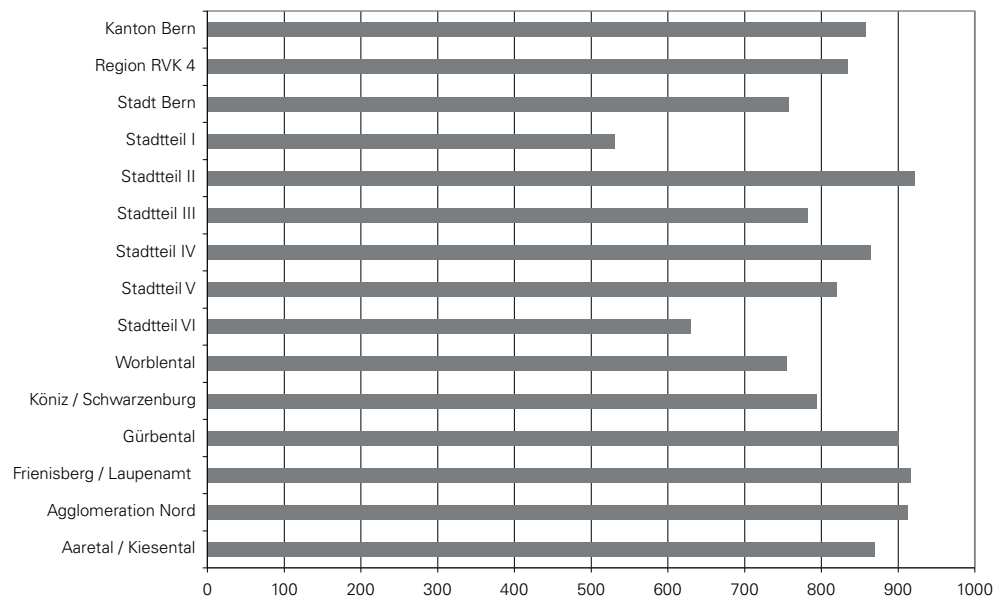
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4  
Stichprobe: 3127 Haushalte





In Grafik 4 ist die Anzahl Fahrräder auf 1000 Personen ersichtlich. Zu erkennen ist, dass in der Region RVK 4 etwas weniger Personen ein Fahrrad besitzen als im Kanton Bern. In der Berner Innenstadt sowie in Bümpliz / Oberbottigen haben deutlich weniger Personen ein Fahrrad als in der restlichen Stadt. Am meisten Fahrräder finden sich in den Korridoren Gürbental, Frienisberg / Laupenamt und Agglomeration Nord, d.h. 900 oder mehr Fahrräder auf 1000 Personen.

Grafik 4: Anzahl Fahrräder auf 1000 Personen nach Korridoren und Stadtteilen <sup>1</sup>



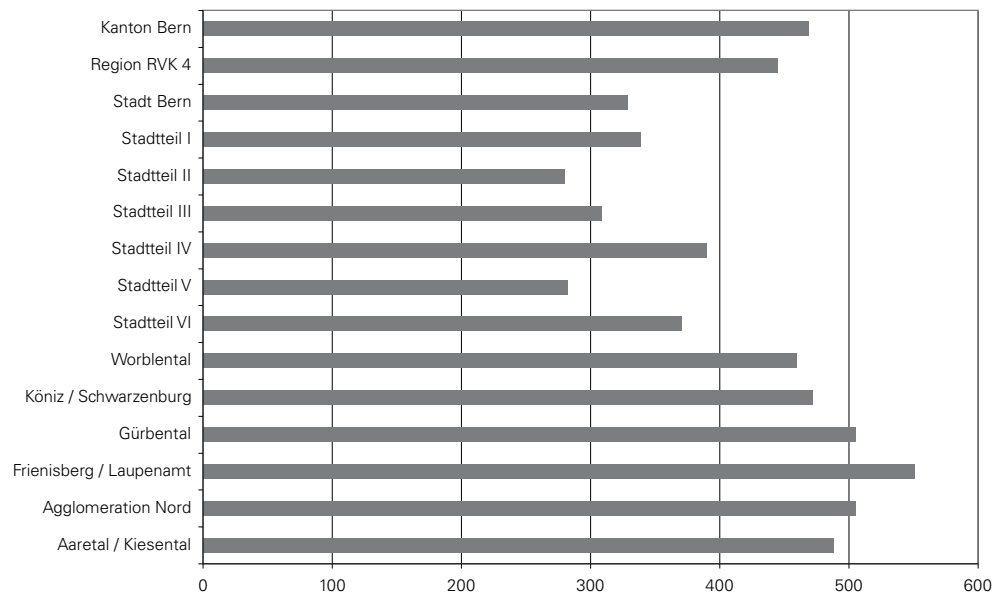
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4 bzw. im Kanton Bern  
Stichprobe: RVK 4: 3127 Haushalte, Kanton Bern: 4479 Haushalte

<sup>1</sup> Wegen der geringen Wohnbevölkerung in Stadtteil 1, sind die Werte der Stichprobe mit Vorsicht zu genießen.



Die Anzahl Personenwagen auf 1000 Personen in der Stadt Bern sowie in den übrigen Gemeinden der Region RVK 4 ist aus nachfolgender Grafik ersichtlich. Daraus geht hervor, dass die EinwohnerInnen in der Region über deutlich mehr Personenwagen verfügen als in der Stadt. Dies gilt insbesondere für den Korridor Frienisberg / Laupenamt, in dem rund 550 Personenwagen auf 1000 Personen entfallen.

Grafik 5: Anzahl Personenwagen auf 1000 Personen nach Korridoren und Stadtteilen <sup>2</sup>



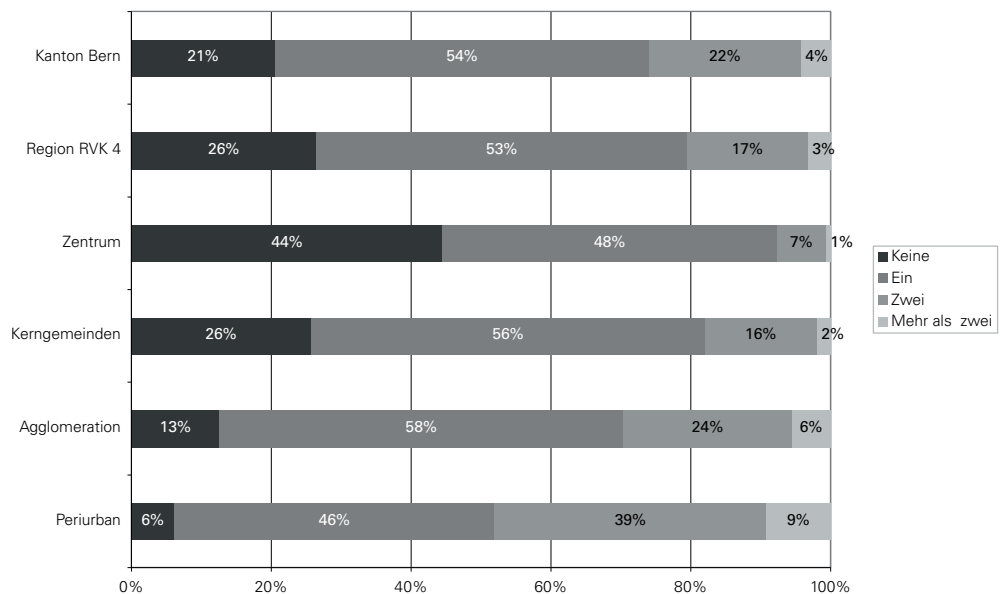
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4 bzw. im Kanton Bern  
Stichprobe: RVK 4: 3127 Haushalte, Kanton Bern: 4479 Haushalte

<sup>2</sup> Wegen der geringen Wohnbevölkerung in Stadtteil 1, sind die Werte der Stichprobe mit Vorsicht zu genießen.



Grafik 6 zeigt die Ausstattung der Haushalte mit Erst- und Zweitwagen nach Zentralität. Zudem kann der Anteil der Haushalte, die über kein eigenes Auto verfügen, abgelesen werden. Dieser Anteil liegt in der Region RVK 4 5% über dem kantonalen Wert. Andererseits besitzen in der Region RVK 4 5% weniger Haushalte zwei Autos. Augenfällig ist der hohe Anteil (44%) der autofreien Haushalte im Zentrum. In den periurbanen Gemeinden findet man lediglich 6% solcher Haushalte. Dies ist mehr als die Hälfte weniger als 2000. Bemerkenswert ist in diesen Gemeinden zudem der hohe Anteil der Haushalte (39%) mit zwei Autos. Dieser hat zwischen 2000 und 2005 einen Anstieg von 8% erfahren. Betrachten wir die Werte der Region RVK 4 sowie die des Zentrums, der Kern- und den Agglomerationsgemeinden, sind die Unterschiede gegenüber 2000 vernachlässigbar.

Grafik 6: Autobesitz der Haushalte nach Zentralität

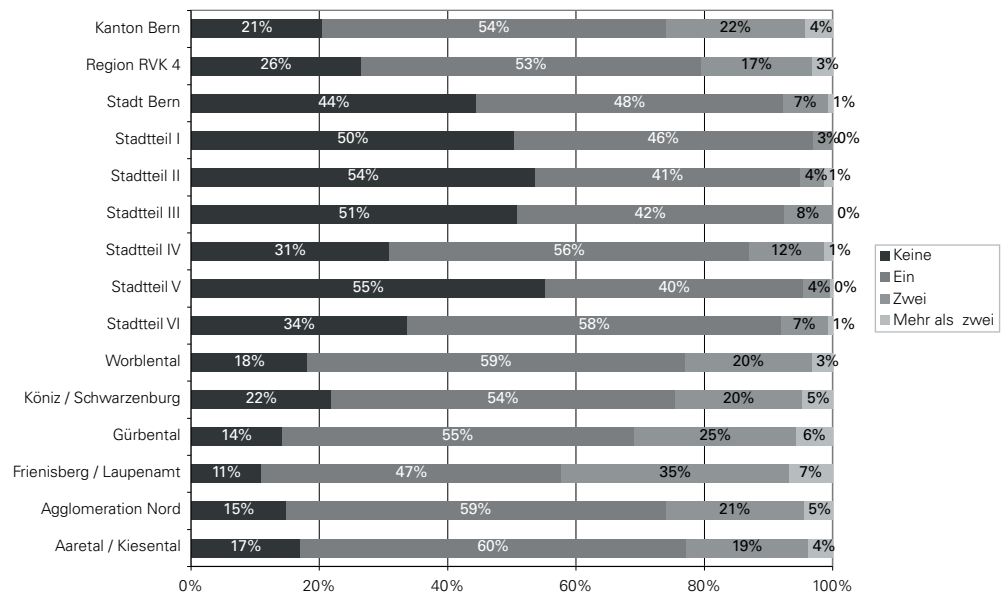


Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4 bzw. im Kanton Bern  
Stichprobe: RVK 4: 3127 Haushalte, Kanton Bern: 4479 Haushalte



Beim Besitz eines Autos zeigt sich, dass in der Stadt Bern, je nach Stadtteil, zwei- bis dreimal mehr Haushalte über kein Auto verfügen als in den übrigen Gemeinden (Grafik 7). In der Stadt Bern, in der der ÖV sehr gut ausgebaut ist, sind in der Innenstadt im Mattenhof / Weissenbühl, in der Länggasse / Felseanu sowie im Breitenrain / Lorraine, die Hälfte oder sogar mehr Haushalte ohne Auto.

Grafik 7: Autobesitz der Haushalte nach Korridoren und Stadtteilen



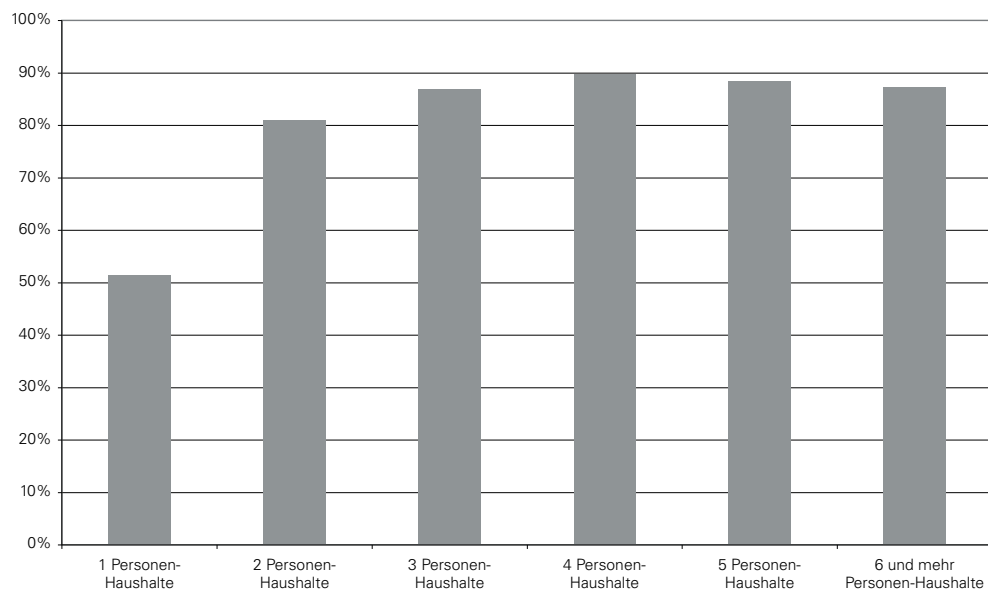
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4  
Stichprobe: 3127 Haushalte

Im Vergleich zum Jahr 2000 haben im Korridor Worblental die Haushalte, die ein Auto besitzen leicht zugenommen (+4%) und diejenigen mit zwei Autos etwas abgenommen (-3%). Im Korridor Frienisberg / Laupenamt hingegen hat sich der Anteil der Haushalte mit zwei Autos um beinahe 10% erhöht. Derjenige mit einem Auto ist um 6% gesunken. Im Jahr 2005 besitzen in der Agglomeration Nord 5% mehr Haushalte ein Auto und 4% bzw. 3% weniger Haushalte zwei bzw. kein Auto als 2000. Betrachten wir die verschiedenen Stadtteile ist feststellbar, dass sich in der Länggasse / Felseanu, im Breitenrain / Lorraine sowie im Mattenhof / Weissenbühl der Anteil der autofreien Haushalte gegenüber 2000 zwischen 5 und 7% erhöht hat. Im Kirchenfeld / Schosshalde hat sich dieser Anteil hingegen um 8% reduziert.



Die Ausstattung mit mindestens einem Personenwagen in Abhängigkeit von der Haushaltsgrösse wird in Grafik 8 repräsentiert. Wie bereits 2000 kann festgestellt werden, dass ein Haushalt um so eher über ein eigenes Auto verfügt, je mehr Personen er umfasst. Bei 5- und 6-Personen-Haushalten ist jedoch eine leichte Tendenz zur Abnahme des Autobesitzes feststellbar. Im Vergleich zu 2000 weisen die 1-Personen-Haushalte mit einem Anstieg um rund 4% den höchsten Zuwachs auf. Bei den 1-Personen-Haushalten ist zu vermerken, dass der Anteil derjenigen die ein Auto besitzen mit rund 50% verhältnismässig tief liegt, da sich die meisten dieser Haushalte im Zentrum befinden.

Grafik 8: Autobesitz nach Haushaltsgrösse



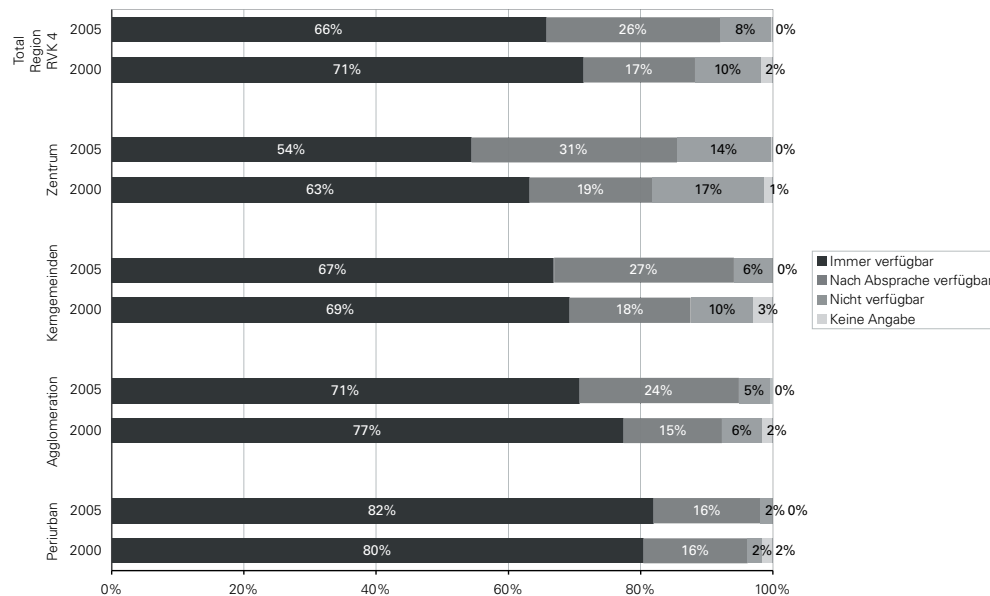
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4  
Stichprobe: 3127 Haushalte



Die Verfügbarkeit eines Autos ist in der Region RVK 4 mit 92% etwas geringer als im restlichen Kanton und gesamtschweizerisch (ca. 95%): In der Region RVK 4 haben 66% der Erwachsenen mit Führerschein jederzeit ein Auto zur Verfügung, weitere 26% nach Absprache (Grafik 9). Die Verfügbarkeit eines Autos hängt nur bedingt mit dem Fahrzeugbesitz zusammen. Auch wenn ein Haushalt kein Auto besitzt gibt es verschiedene Möglichkeiten über ein Auto zu verfügen, z.B. nach Absprache mit Verwandten oder Bekannten, Firmenwagen, Car-Sharing (z.B. Mobility). Erwartungsgemäss steht den EinwohnerInnen im Zentrum deutlich weniger ein Auto immer zur Verfügung als in den übrigen Gebieten. 98% der in den periurbanen Gemeinden lebenden Personen verfügen jederzeit oder nach Absprache über ein Auto.

Im Jahr 2005 verfügen 5% weniger EinwohnerInnen mit Führerschein der Region RVK 4 jederzeit über ein Auto als 2000. Dafür steht beinahe 10% mehr EinwohnerInnen der Region RVK 4 ein Auto nach Absprache zur Verfügung als vor 5 Jahren. Dieser Trend ist besonders im Zentrum, aber auch in den Agglomerations- und Kerngemeinden zu erkennen. Die Zunahme kann z.T. auf das Car-Sharing-Angebot und dessen Ausbau zurückgeführt werden.

Grafik 9: Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2000 und 2005



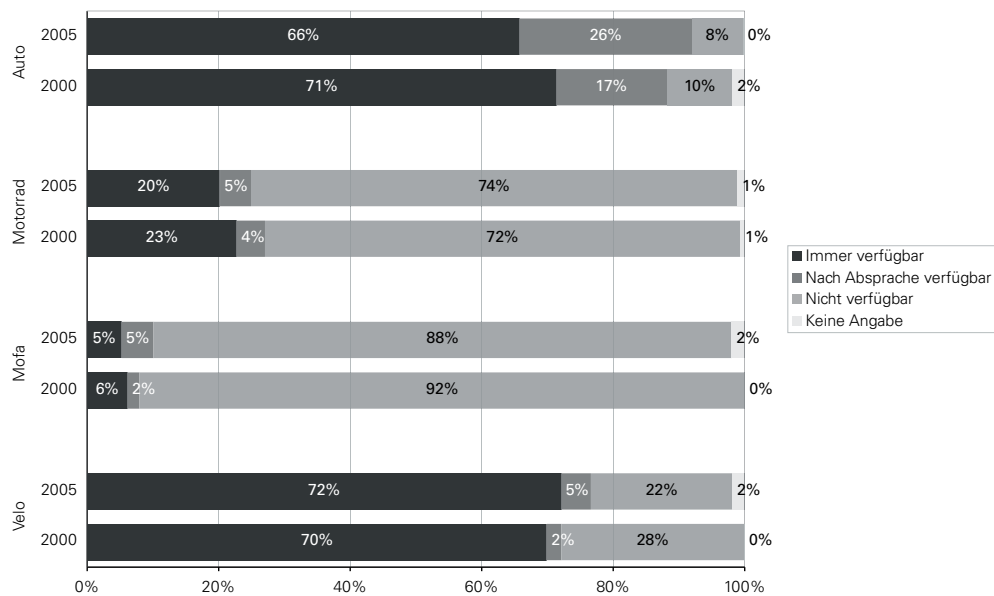
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren mit Führerschein für Personenwagen  
Stichprobe: 2199 Personen (2005); 2326 Personen (2000)



Fast drei Viertel der EinwohnerInnen ab 6 Jahren verfügen über ein Fahrrad (Grafik 10). Ein Motorrad steht 25% der Befragten, die einen Führerschein besitzen, immer oder nach Absprache zur Verfügung. Beim Mofa sind es nur gerade 10%.

Im Jahr 2005 haben weniger EinwohnerInnen der Region RVK 4 sowohl ein Auto (-5%) als auch ein Motorrad (-3%) immer zur Verfügung als 2000.

Grafik 10: Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2000 und 2005



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4, welche das erforderliche Mindestalter für das Fahrzeug erreicht haben und einen Führerschein besitzen

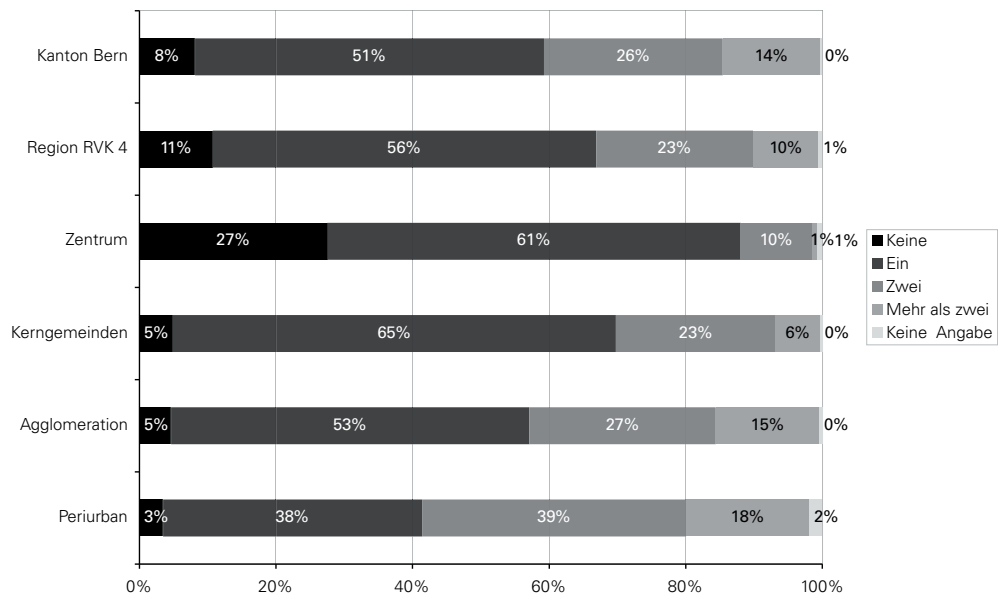
Stichprobe: Je nach Fahrzeug: 835 bis 3178 Personen (2005); 962 bis 3493 Personen (2000)



### 3.3 Verfügbarkeit von Parkplätzen

Im Zentrum ist es einfacher auf ein Auto zu verzichten als in den übrigen Gebieten, da das Angebot des öffentlichen Verkehrs dichter und wichtige Infrastrukturen weniger weit entfernt sind. Die nachfolgende Grafik zeigt, dass in der Region RVK 4 etwas mehr Haushalte (11%), mit mindestens einem Auto im Haushalt, zu Hause über keine Parkmöglichkeit verfügen als im Kanton Bern (8%). 27% der Haushalte der Stadt Bern, mit mindestens einem Auto im Haushalt, haben zu Hause keinen eigenen oder gemieteten Parkplatz zur Verfügung. In den restlichen Gemeinden sind nur 3–5% der Bevölkerung von diesem Problem betroffen.

Grafik 11: Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause



Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4 bzw. im Kanton Bern  
Stichprobe: 2295 bzw. 3404 Haushalte mit Angabe von mind. einem Auto im Haushalt

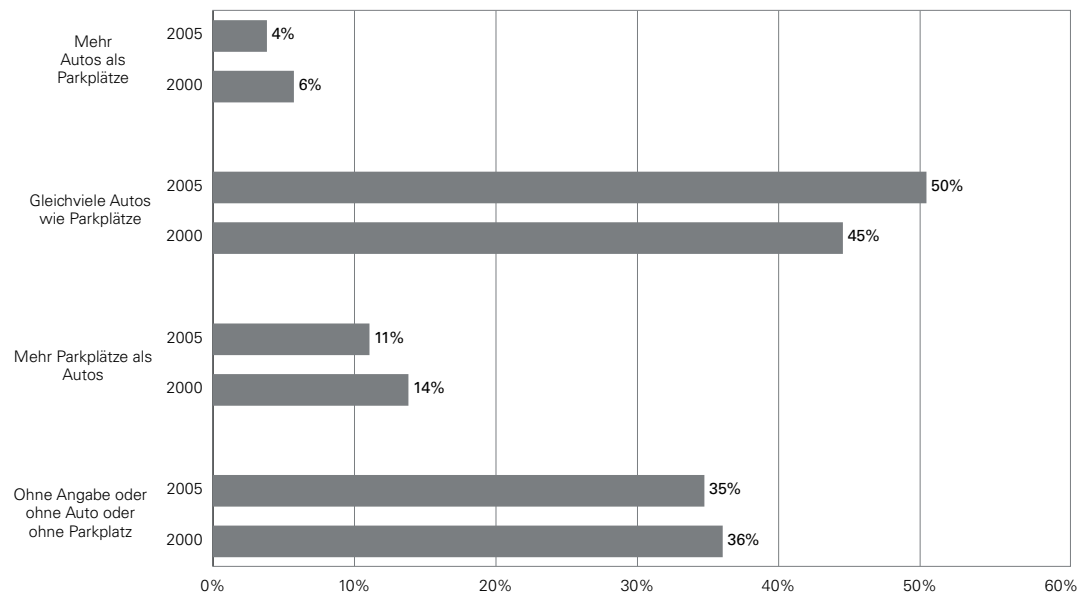




In der Grafik 12 ist das Verhältnis zwischen Autobesitz und verfügbaren Parkplätzen ersichtlich. In der Region RVK 4 verfügt die Hälfte der Haushalte über gleich viele Autos wie Parkplätze. Nur 4% besitzen mehr Autos als verfügbare Parkplätze. Für 11% der Haushalte trifft da Gegenteil zu, d.h. es sind mehr Parkplätze vorhanden als Autos.

Der Anteil jener Haushalte, die gerade so viele Parkplätze wie Autos haben, hat gegenüber 2000 um 6% zugenommen. Dafür haben die Anteile der Haushalte mit Parkplatzmangel und überzähligen Parkplätzen leicht abgenommen (-2-3%).

Grafik 12: Verhältnis Autobesitz zu verfügbaren Parkplätzen nach Haushalten in den Jahren 2000 und 2005



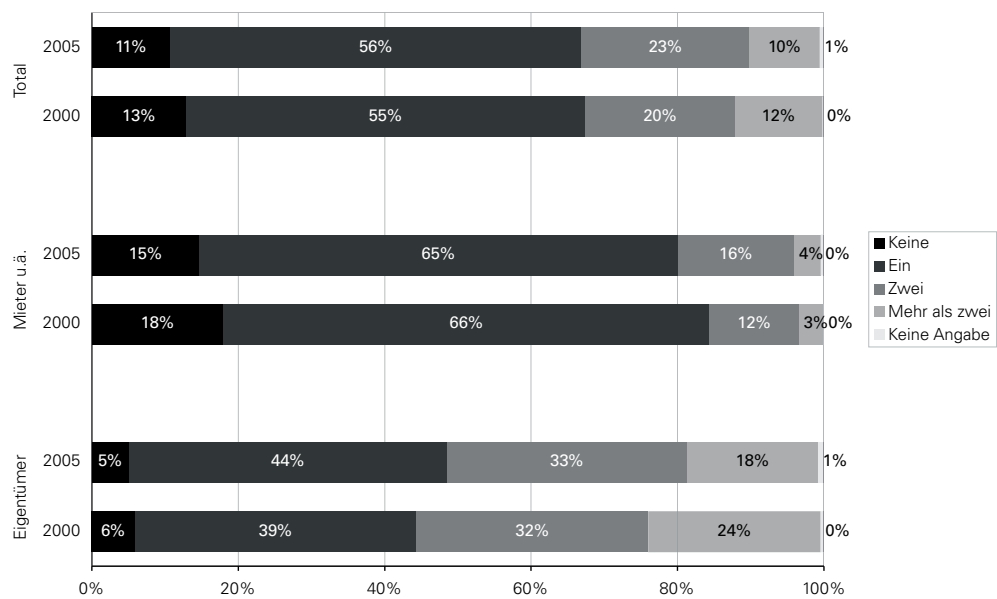
Grundgesamtheit: Haushalte in der Region RVK 4  
Stichprobe: 3127 Haushalte (2005); 3311 Haushalte (2000)



Betrachten wir die Verfügbarkeit von Parkplätzen sind es erwartungsgemäss vor allem MieterInnen, die zu Hause über keinen Parkplatz verfügen. Bei EigentümerInnen haben nur 5% keine Parkmöglichkeit.

Gegenüber 2000 verfügen zu Hause 3% weniger MieterInnen über keinen Parkplatz und 4% mehr über zwei Parkplätze. Bei den EigentümerInnen sind es 5% mehr, die einen Parkplatz haben und 4% weniger, die über mehr als zwei verfügen.

Grafik 13: Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause in den Jahren 2000 und 2005



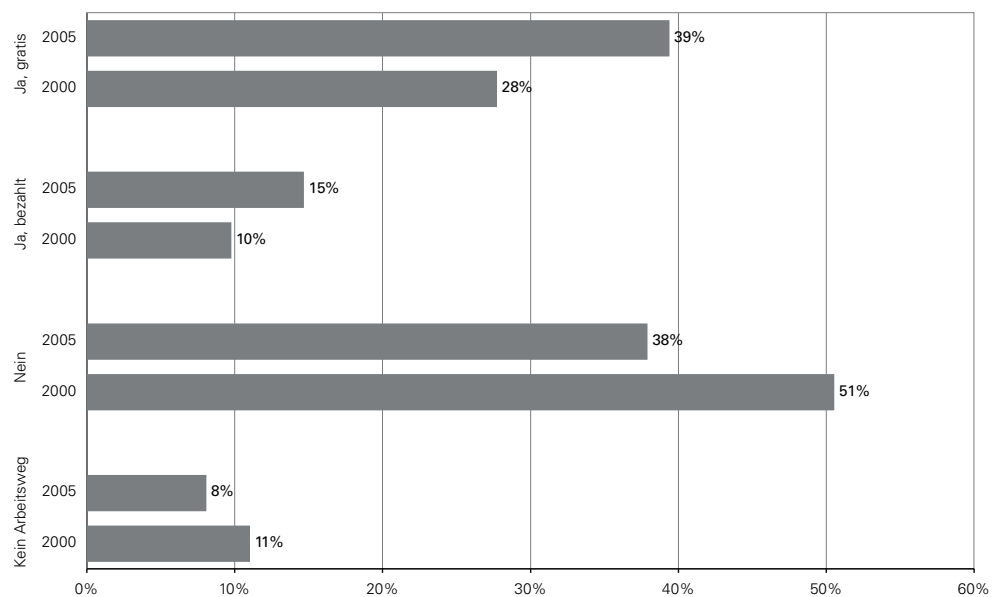
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 2293 (2005) bzw. 2434 (2000) MieterInnen / EigentümerInnen mit mind. einem Auto im Haushalt



In Bezug auf die erwerbstätigen EinwohnerInnen der Region RVK 4, kann festgestellt werden, dass 54% einen Parkplatz direkt am Arbeitsort zur Verfügung haben. Nur 15% von ihnen müssen auch dafür bezahlen (Grafik 14).

Vergleicht man diese Werte mit denjenigen von 2000 zeigt sich, dass im Jahr 2005 16% mehr Erwerbstätige eine Parkmöglichkeit am Arbeitsplatz haben. Diese starke Zunahme ist möglicherweise auf die unterschiedliche Fragestellung zurückzuführen<sup>3</sup>.

Grafik 14: Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz in den Jahren 2000 und 2005



Grundgesamtheit: Erwerbstätige EinwohnerInnen der Region RVK 4 mit Führerscheinausweis und mit Angabe von mind. einem Auto im Haushalt

Stichprobe: 1191 Personen (2005); 1390 Personen (2000)

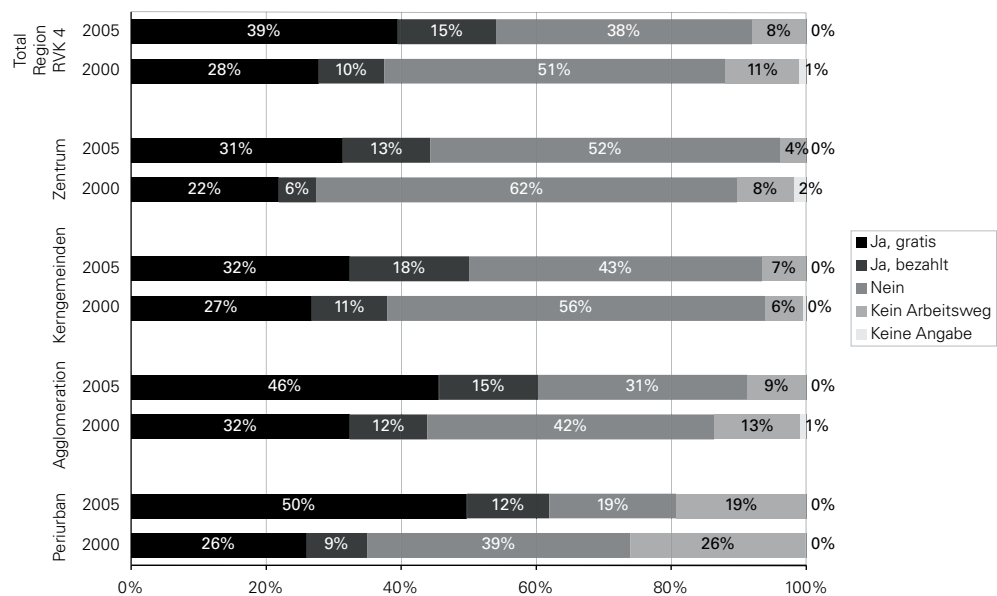
<sup>3</sup> – Haben Sie an Ihrem Arbeitsort einen Autoparkplatz zur Verfügung? (2005)  
– Haben Sie einen reservierten Parkplatz am Arbeitsort? (2000)



Aus Grafik 15 ist ersichtlich, dass die Parkplatzverfügbarkeit für Erwerbstätige, die im Zentrum arbeiten schlechter ist als für Personen, die ihren Arbeitsort ausserhalb haben. Mehr als die Hälfte der in der Stadt Bern Arbeitenden verfügen am Arbeitsplatz über keine Parkmöglichkeit. 62% der EinwohnerInnen der RVK 4, die in periurbanen Gemeinden arbeiten, steht ein Parkplatz zur Verfügung und zudem müssen 50% dafür nichts bezahlen. Bei denjenigen, die im Zentrum und in den Kerngemeinden arbeiten, stehen nur für rund 30% Gratis-Parkplätze zur Verfügung.

Ungefähr ein Fünftel der Personen, die in periurbanen Gemeinden arbeiten, haben keinen Arbeitsweg. Dies entspricht wahrscheinlich dem Umstand, dass in diesen Gemeinden das Kleingewerbe und die Familienbetriebe noch recht gut vertreten sind. Gegenüber 2000 hat sich dieser Anteil jedoch um 7% reduziert.

Grafik 15: Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz, aufgeschlüsselt nach Arbeitsort in den Jahren 2000 und 2005



Grundgesamtheit: Erwerbstätige EinwohnerInnen der Region RVK 4 mit Führerausweis und mit Angabe von mind. einem Auto im Haushalt

Stichprobe: 1191 Personen (2005); 1390 Personen (2000)

Vergleichen wir die Werte vom Jahr 2005 mit denjenigen von 2000, kann festgestellt werden, dass sich der Anteil der Erwerbstätigen, die am Arbeitsplatz über eine Parkmöglichkeit verfügen um bis zu 27% erhöht hat. Diese massive Zunahme ist möglicherweise auf die unterschiedliche Fragestellung zurückzuführen<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> – Haben Sie an Ihrem Arbeitsplatz einen Autoparkplatz zur Verfügung? (2005)  
– Haben Sie einen reservierten Parkplatz am Arbeitsplatz? (2000)

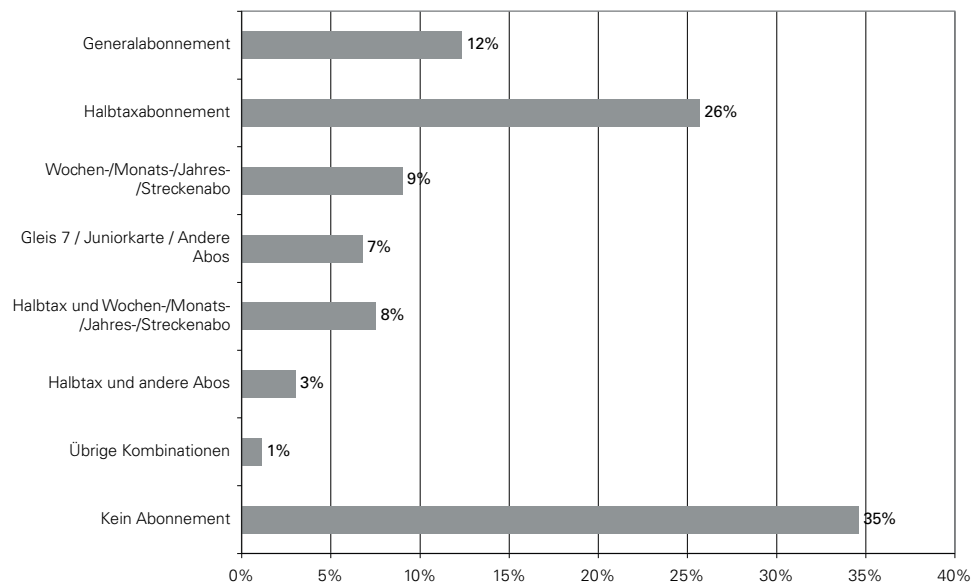


### 3.4 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

Es konnte bisher festgestellt werden, dass die EinwohnerInnen der Region RVK 4 das Auto weniger häufig benutzen als der Rest der Schweizer Bevölkerung. Die Studie zeigt demgegenüber auf, dass die EinwohnerInnen der Region RVK 4, wie bereits im Jahr 2000, überdurchschnittlich viele Abonnements für den öffentlichen Verkehr besitzen.

26% der Befragten besitzen mindestens ein Halbtaxabonnement, 12% ein Generalabonnement und 9% ein Wochen-/Monats-/Jahres-/Streckenabonnement. Zudem verfügen 11% über ein Halbtaxabonnement kombiniert mit einem Wochen-/Monats-/Jahres-/Streckenabonnement oder mit einem anderen Abonnement. Bei den Monats- und Jahresabonnements handelt es sich vorwiegend um Verbund-Abonnements (v.a. Bäre-Abi) und Streckenabonnements der SBB.

Grafik 16: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

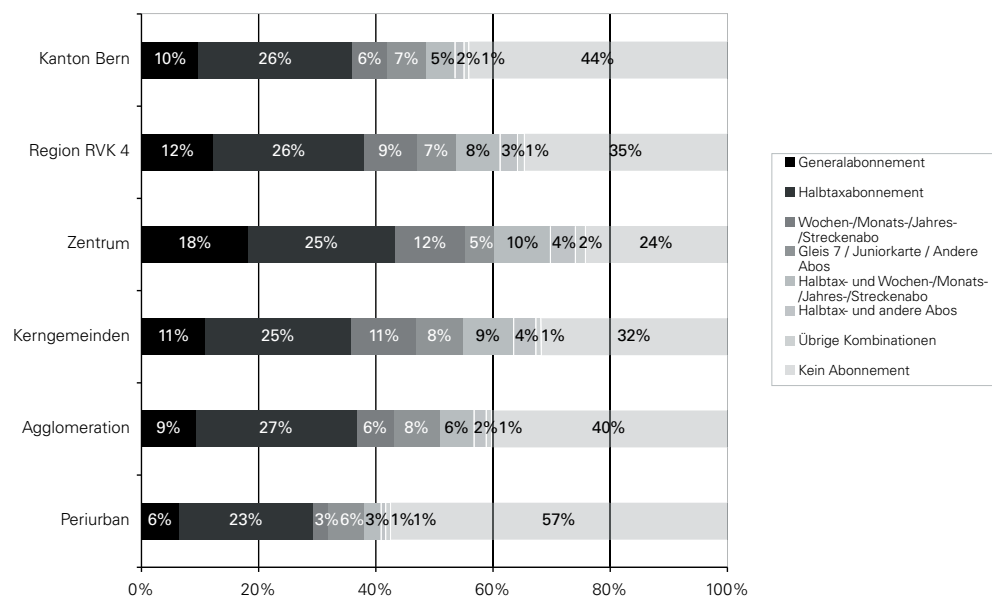


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK4 ab 6 Jahren  
Stichprobe: 3178 Personen



In der Region RVK 4 besitzen weit weniger Personen kein Abonnement (35%) als kantonal (ca. 44%). Gesamtschweizerisch sind es sogar über die Hälfte (52.4%), die über kein Abonnement verfügen. Zwischen dem Zentrum und den übrigen Gebieten gibt es zum Teil erhebliche Unterschiede: Das Generalabonnement ist bei den EinwohnerInnen der Stadt Bern überdurchschnittlich weit verbreitet (18%). Ein Grund dafür kann sein, dass das GA für mehrere Personen im Zentrum als Autoersatz dient. Der Anteil der EinwohnerInnen des Zentrums und der Kerngemeinden, die ein Wochen-/Monats-/Jahres-/Streckenabonnement besitzen ist rund zwei- bzw. vierfach so gross wie derjenige der Agglomerationsgemeinden bzw. der periurbanen Gemeinden. Betrachten wir die Personen, die ausschliesslich ein Halbtaxabonnement besitzen, ist der Anteil von 23 bis 27% in allen Zentralitäten relativ ähnlich (Grafik 17). Augenfällig ist der hohe Anteil der Personen in periurbanen Gemeinden (57%), die über kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr verfügen.

Grafik 17: Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Zentralität

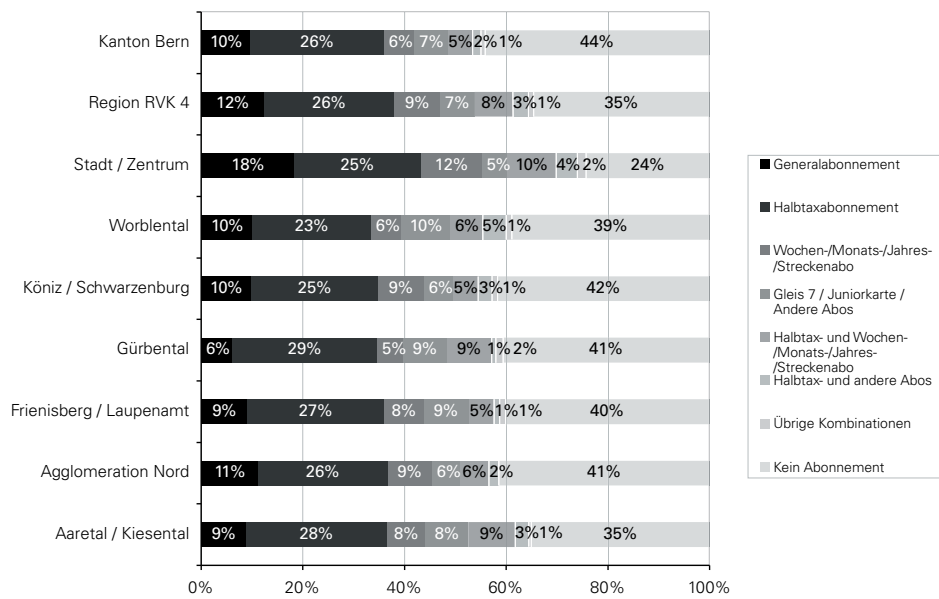


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK4 bzw. des Kantons Bern ab 6 Jahren  
Stichprobe: RVK 4: 3178 Personen; Kanton Bern: 4606 Personen



Berücksichtigen wir die Ergebnisse zu Autobesitz, Auto- und Parkplatzverfügbarkeit, ist es nicht erstaunlich, dass innerhalb der Region RVK 4, der Korridor „Stadt / Zentrum“ derjenige mit der höchsten Dichte an ÖV-Abonnements ist: 76% der StadtbernerInnen besitzen ein Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel (Grafik 18). In den restlichen Korridoren verfügen zwischen 35 und 42% der EinwohnerInnen über kein Abonnement. Diese relativ hohen Werte liegen jedoch immer noch unter den kantonalen und nationalen Durchschnitts (ca. 44% bzw. 52%).

Grafik 18: Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Verkehrskorridor



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK4 bzw. des Kantons Bern ab 6 Jahren  
Stichprobe: RVK 4: 3178 Personen; Kanton Bern: 4606 Personen



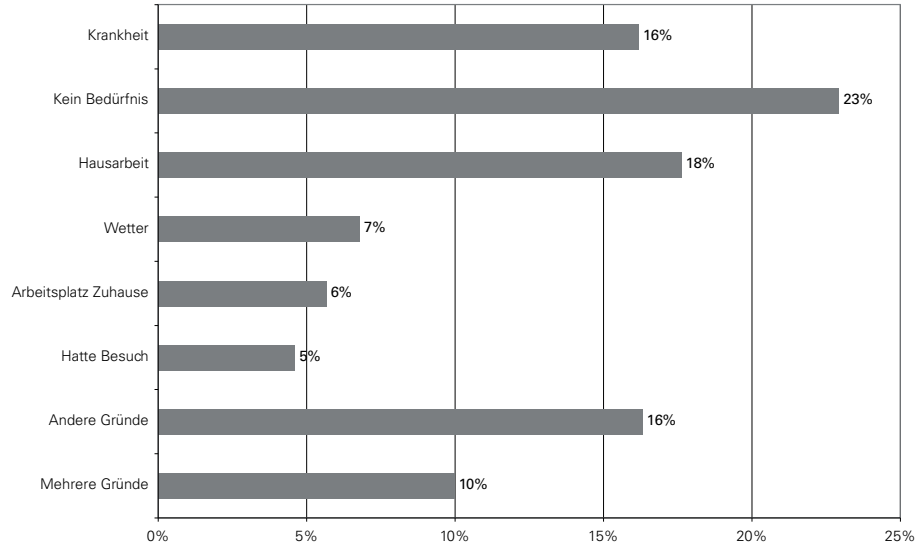
## 4. Verkehrsverhalten

### 4.1 Mobile und nicht mobile Personen

Untersucht man das Mobilitätsverhalten der EinwohnerInnen der Region RVK 4 an einem zufällig ausgewählten Stichtag, so wird ersichtlich, dass der Anteil an nicht mobilen Personen am Sonntag mit 20% mehr als doppelt so hoch als unter der Woche (7–9%) ist. Das bedeutet, gemäss Mobilitätsdefinition dieser Studie, dass sie das Grundstück, auf dem sich ihr Zuhause befindet (oder den Ort, an dem sie in der Nacht auf den Stichtag übernachtet haben), am Stichtag nicht verlassen haben. Als Mobilität wird jedes Verlassen des Grundstücks bezeichnet, bei dem ein Weg von mindestens 25 Meter Distanz zurückgelegt wird.

Der Anteil von 10% nicht mobiler Personen in der Region RVK 4 liegt im Rahmen des kantonalen und nationalen Wertes (11%). Wie aus Grafik 19 feststellbar ist, gibt es verschiedene Gründe, an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: 23% hatten an diesem Tag kein Bedürfnis nach einer Aktivität ausser Haus, Hausarbeit wird von 18% und Krankheit von 16% der Befragten genannt.

Grafik 19: Grund des Nicht-Verlassens der Wohnung



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK4, die ihre Wohnung am Stichtag nicht verlassen haben  
Stichprobe: 319 Personen





## 4.2 Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen

Die EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren legen zusammengezählt pro Tag eine Strecke von rund 14,8 Mio. km zurück. Pro Jahr ergibt das ca. 5,4 Mia. km. Dabei werden nur die in der Schweiz zurückgelegten Strecken berücksichtigt, d.h. keine Langstreckenflüge in die Ferien und dergleichen.

Die von den EinwohnerInnen der Region RVK 4 in der Schweiz zurückgelegte Distanz beträgt pro Person im Durchschnitt 41.2 km oder gut 15'000 km pro Jahr. Die mittlere Tagesdistanz der EinwohnerInnen der Region RVK 4 liegt somit im Rahmen des kantonalen Durchschnitts (40.6 km) und über dem gesamtschweizerischen, der 37.3 km beträgt. Die EinwohnerInnen der Region RVK 4 sind folglich ein wenig mobiler als der Rest der Schweizer Bevölkerung.

Tabelle 1: Eckwerte des Verkehrs in der Region RVK 4

	Mobile und nicht mobile Personen	Mobile Personen	Hochgerechnet auf die Bevölkerung
EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren (Stichprobe)	3178	2859	358'000
Durchschnittliche Anzahl Wege	3.24	3.59	-
Durchschnittliche Anzahl Etappen	5.48	6.08	-
Durchschnittliche Etappendistanz	7.52 km	7.52	-
Durchschnittliche zurückgelegte Strecke pro Person und Tag	41.2 km	45.7 km	14'750'000 km
Das Verkehrsvolumen verteilt sich folgendermassen auf verschiedene Verkehrsmittel:			
– Langsame Verkehrsmittel (zu Fuss, Velo)	3.3 km (8.1%)	3.7 km (8.1%)	1'195'000 km
– Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	12.2 km (29.6%)	13.5 km (29.6%)	4'366'000 km
– Motorisierter Individualverkehr (MIV)	24.7 km (59.9%)	27.4 km (59.9%)	8'835'000 km
– Andere Verkehrsmittel	1.0 km (2.4%)	1.1 km (2.4%)	354'000 km
Das Verkehrsvolumen verteilt sich folgendermassen auf verschiedene Wegzwecke:			
– Arbeit	8.3 km (20.1%)	9.2 km (20.1%)	2'965'000 km
– Ausbildung	1.6 km (3.5%)	1.6 km (3.5%)	516'000 km
– Einkauf / Besorgungen	4.0 km (9.7%)	4.4 km (9.7%)	1'431'000 km
– Geschäftliche Tätigkeiten	4.0 km (9.6%)	4.4 km (9.6%)	1'416'000 km
– Dienstfahrten	0.5 km (1.3%)	0.6 km (1.3%)	192'000 km
– Freizeit	19.5 km (47.4%)	21.7 km (47.4%)	6'992'000 km
– Begleitweg / Serviceweg	0.3 km (0.8%)	0.4 km (0.8%)	118'000 km
– Anderes	3.1 km (7.5%)	3.4 km (7.5%)	1'106'000 km
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	15'038 km	16'676 km	-
Verkehrsvolumen Total pro Jahr	-	-	5'384'000'000 km



In der Tabelle 2 sind die zurückgelegten Distanzen und Wege der mobilen Personen sowie die dafür benötigte Zeit nach Wochentagen und Zentralität aufgeführt.

Tabelle 2: Zurückgelegte Distanzen und Wege sowie dafür benötigte Zeit nach Wochentagen und Zentralität

		Werktag	Samstag	Sonntag	Alle Wochentage
Distanz pro mobile Person (km)	Zentrum	40.1	54.6	55.1	44.7
	Kerngemeinden	37.5	51.2	54.1	41.0
	Agglomeration	44.7	44.0	63.7	46.8
	Periurban	60.9	45.3	52.6	58.3
Zeitbedarf pro mobile Person (Minuten)	Zentrum	107.4	124.0	110.0	110.4
	Kerngemeinden	100.8	102.3	114.4	102.5
	Agglomeration	99.3	106.4	126.3	103.2
	Periurban	108.1	98.2	123.6	109.0
Anzahl Wege pro mobile Person	Zentrum	3.8	3.5	2.5	3.6
	Kerngemeinden	3.6	3.4	2.5	3.5
	Agglomeration	3.8	3.6	2.6	3.6
	Periurban	3.8	4.1	2.4	3.6
Distanz pro zurückgelegten Weg (km)	Zentrum	10.7	15.6	21.9	12.4
	Kerngemeinden	10.3	14.9	21.6	11.8
	Agglomeration	11.8	12.1	24.4	12.9
	Periurban	16.1	11.0	22.2	16.0
Zeitbedarf pro zurückgelegten Weg (Minuten)	Zentrum	28.2	35.3	43.8	30.6
	Kerngemeinden	27.8	29.7	45.8	29.4
	Agglomeration	26.2	29.2	48.3	28.4
	Periurban	28.5	23.9	52.0	29.8

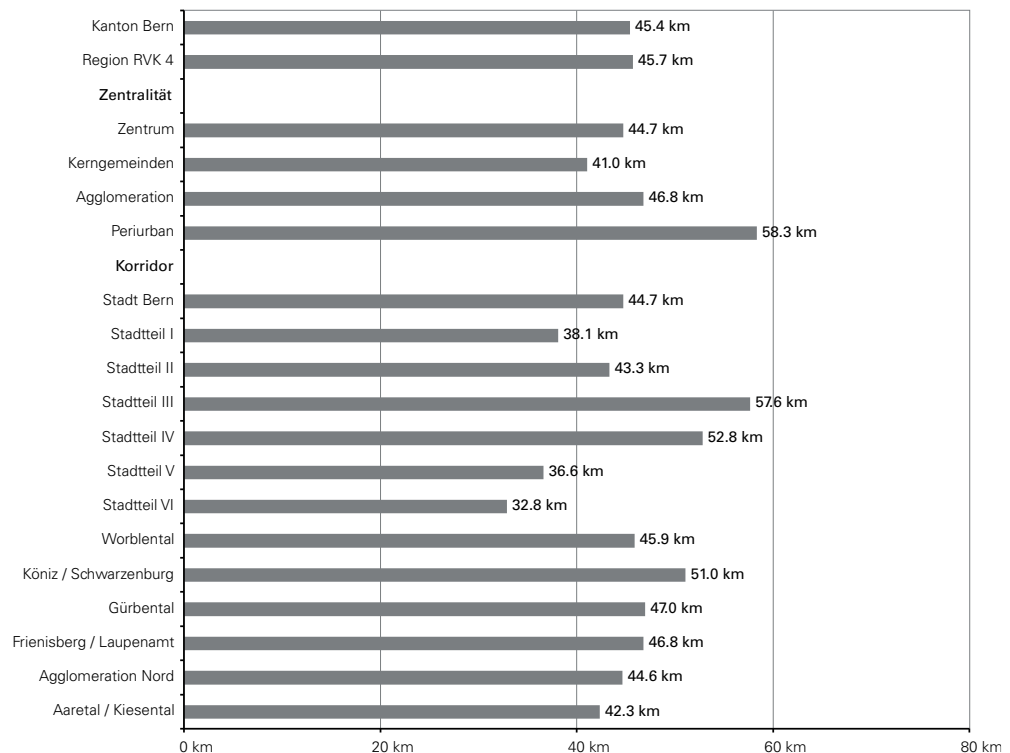
Die Distanz pro mobile Person der Stadt Bern beträgt rund 40 km und ist somit markant kürzer als die eines Einwohners einer periurbanen Gemeinde (ca. 61 km). Samstags ist dieses Verhältnis umgekehrt, jedoch weniger deutlich. Der Zeitbedarf pro mobile Person ist am Samstag bei den EinwohnerInnen des Zentrums gut 25 Minuten grösser als bei denen der periurbanen Gemeinden. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass die StadteinwohnerInnen die guten Verkehrsverbindungen, um beispielsweise für Einkäufe und Freizeitaktivitäten in weiter entfernte Zentren (z.B. Zürich) zu fahren, nutzen. Der grössere Zeitbedarf bei den EinwohnerInnen der Stadt Bern kann z.T. auch auf die hohe Bedeutung des Langsamverkehrs zurückgeführt werden.

Betrachten wir die Distanz pro zurückgelegten Weg an Werktagen kann festgestellt werden, dass diese bei den EinwohnerInnen der periurbanen Gemeinden länger ist (16.1 km) als bei den restlichen EinwohnerInnen der Region (ca. 11–12 km).



Die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4 liegt bei 45.7 km. Diese Distanz hat gegenüber 2000 um gut 2 km zugenommen. Die mobilen EinwohnerInnen der periurbanen Gemeinden legen mit durchschnittlich 58.3 km pro Tag eine deutlich längere Distanz zurück als die EinwohnerInnen der restlichen Gemeinden. Diese Distanz ist 7 km länger als noch vor 5 Jahren. Die mittlere Tagesdistanz der Stadt-BernerInnen hat ebenfalls stark zugenommen und zwar um fast 8 km. Dies könnte z.T. auf eine Zunahme der interkantonalen Pendler zurückgeführt werden. Die kürzeste Distanz (41 km) verzeichnen die EinwohnerInnen der Kerngemeinden. Diese hat sich zwischen 2000 und 2005 um 5 km reduziert. Bei den EinwohnerInnen der Agglomerationsgemeinden ist eine leichte Zunahme von gut 1 km feststellbar. In den Korridoren Worblental, Gürbental und Köniz / Schwarzenburg hat die mittlere Tagesdistanz gegenüber 2000 zugenommen (zwischen 2.4 und 5.3 km). Im Freinisberg / Laupenamt, in der Agglomeration Nord sowie im Aaretal / Kiesental hingegen hat sie abgenommen (zwischen 0.8 und 5.6 km).

Grafik 20: Mittlere Tagesdistanz nach Wohnort



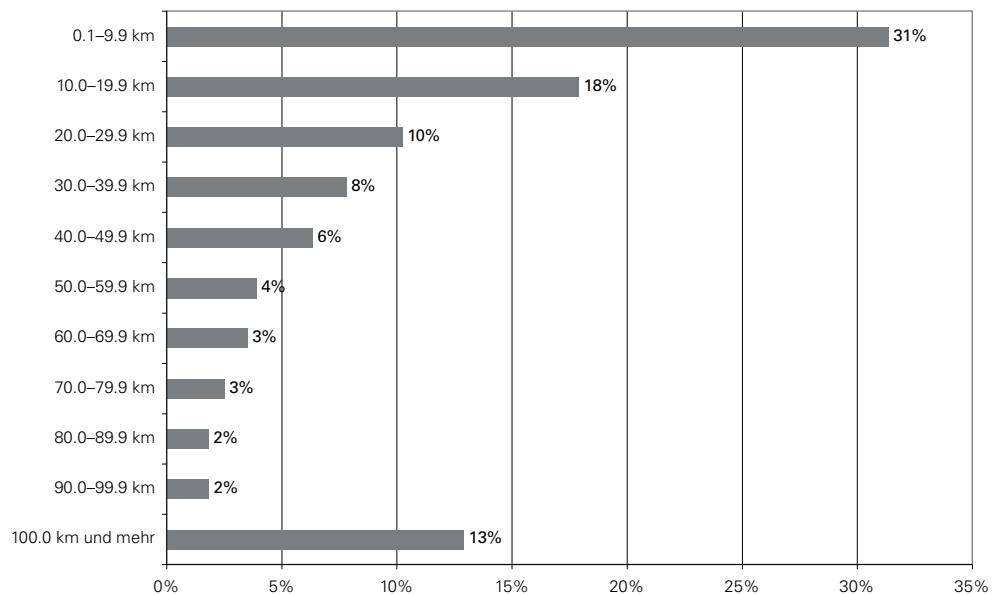
Grundgesamtheit: Mobile EinwohnerInnen der Region RVK 4 bzw. des Kantons Bern  
Stichprobe: RVK 4: 2859 Personen; Kanton Bern: 4134 Personen



Bei der mittleren Tagesdistanz muss der sich ergebende Mittelwert (45.7 km) mit Vorsicht interpretiert werden, da er aus verhältnismässig grossen „Extremwerten“ resultiert. Das heisst, dass die mittlere Tagesdistanz in der RVK 4 dadurch entsteht, dass einerseits 31% der mobilen Personen an einem durchschnittlichen Tag weniger als 10 km, andererseits aber 27% eine Distanz von 50 km oder mehr zurücklegen. Von 13% wird sogar eine Distanz von 100 km oder mehr erreicht (Grafik 21).

Gegenüber dem Jahr 2000 ist nur eine leichte Veränderung von -3% bei der Kategorie 20–29 km feststellbar.

Grafik 21: Verteilung der mittleren Tagesdistanz



Grundgesamtheit: Mobile EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 2859 Personen



### 4.3 Verkehrsmittelbenutzung

Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, wird für rund 60% der zurückgelegten Distanz ein Auto, entweder als FahrerIn oder als MitfahrerIn, benutzt. Wie ermittelt werden konnte, verfügen die EinwohnerInnen der Region RVK 4 über bedeutend weniger Autos als die restliche Schweizer Bevölkerung. Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, dass gesamtschweizerisch der Anteil der zurückgelegten Auto-Kilometer mit 68% höher liegt. Der kantonale Wert beträgt ebenfalls 68%. In der Region RVK 4 wird jede sechste Etappe (16.7%) und fast 30% der Gesamtdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Im Kanton Bern fallen nur rund 11% der Etappen und 20% der Gesamtdistanz auf den ÖV. Bemerkenswert ist der hohe Prozentsatz der Etappen (54.4%), die mit langsamen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Es ist zu bemerken, dass eine Mehrheit der Etappen, die mit dem ÖV und oft auch mit den MIV zurückgelegt werden, mit einer oder mehreren Fussetappen verbunden ist. Bezogen auf die Gesamtdistanz ist der LV-Anteil relativ gering (8.1%).

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel	Anteil Etappen		Gesamtdistanz		Durchschnittliche Etappendistanz
	Anzahl	Prozentanteil	Km	Prozentanteil	Km
Zu Fuss / Velo	5153	54.4%	5788	8.1%	1.1
Öffentliche Verkehrsmittel	1586	16.7%	21'045	29.6%	13.3
Motorisierter Individualverkehr	2621	27.7%	42'589	59.9%	16.2
Andere Verkehrsmittel	103	1.1%	1696	2.4%	16.5
Total	9463	100%	71'118	100%	7.5

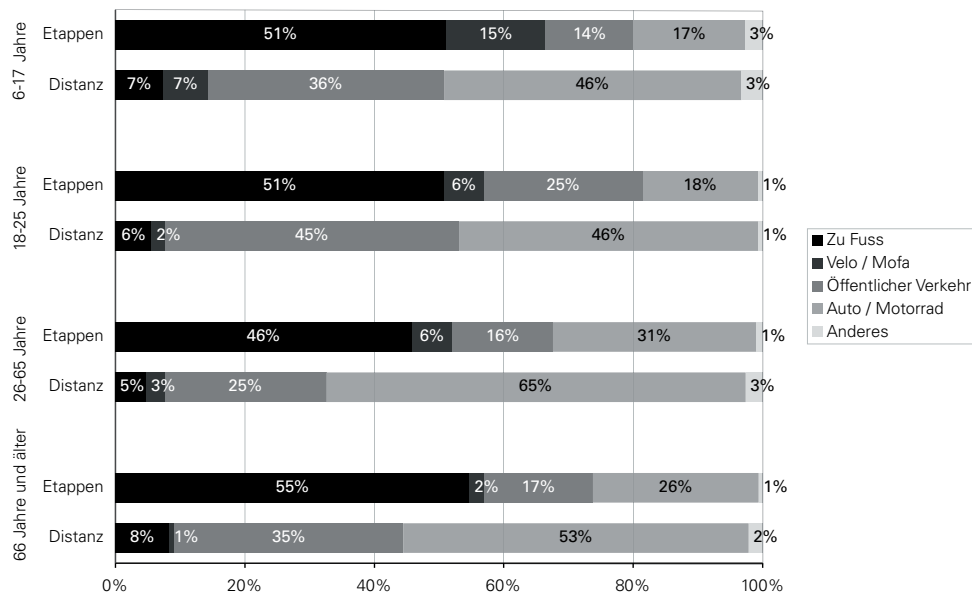
Grundgesamtheit: Etappen der EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 17'184 Etappen

Gegenüber 2000 ist der Anteil der Etappen, die mit langsamen oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden leicht gestiegen (+1–2%) und der mit dem MIV zurückgelegte etwas gesunken (-2%). Betrachten wir die Gesamtdistanz hat der ÖV-Anteil um 6% zugenommen. Der LV-Anteil ist gleich geblieben und der MIV-Anteil ist leicht zurückgegangen. Die durchschnittliche Etappendistanz hat zwischen 2000 und 2005 um 0.5 km zugenommen. Beim ÖV und beim MIV beträgt die Zunahme rund 2 km.



Erwartungsgemäss legen die über 65-jährigen rund 10% mehr Etappen zu Fuss zurück als die 26–65-jährigen. Die Jugendlichen (6–17 Jahre) legen doppelt so viele Etappen mit dem Velo / Mofa zurück als die restlichen Altersgruppen. Die 18–25-jährigen benutzen überdurchschnittlich häufig den ÖV: ein Viertel der Etappen legen sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Ein bedeutender Anteil (65%) der zurückgelegten Distanz nimmt der MIV bei den 26–65-jährigen ein. Dieser Anteil liegt bei den anderen Altersgruppen zwischen 46 und 53%.

Grafik 22: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen



Grundgesamtheit: Etappen der EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 17'184 Etappen



In nachfolgender Tabelle werden die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl der zurückgelegten Wege einerseits und andererseits an den zurückgelegten Distanzen an durchschnittlichen Werktagen, Samstagen und Sonntagen aufgezeigt.

Tabelle 4: Anteile verschiedener Verkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität

Hauptverkehrs- mittel	Anteil nach Wegen				Anteil nach Distanzen			
	Werktag	Sams- tag	Sonn- tag	Alle Wo- chent- ge	Werktag	Sams- tag	Sonn- tag	Alle Wo- chent- ge
<b>Total Region RVK 4</b>								
Zu Fuss	27.6%	27.3%	29.7%	27.6%	3.1%	3.1%	3.4%	3.1%
Velo / Mofa	10.9%	6.2%	5.2%	9.8%	3.0%	1.5%	2.0%	2.6%
Auto / Motorrad	39.8%	49.9%	51.0%	42.1%	55.8%	55.3%	65.7%	57.1%
Bahn	8.6%	6.6%	7.2%	8.2%	28.0%	29.0%	24.1%	27.6%
Bus / Tram / Post- auto	11.8%	8.8%	5.6%	10.9%	6.4%	5.3%	1.8%	5.6%
Anderes	1.2%	1.1%	1.4%	1.2%	3.8%	5.6%	2.9%	3.9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Zentrum</b>								
Zu Fuss	32.8%	31.2%	33.8%	32.6%	4.0%	3.3%	3.9%	3.8%
Velo / Mofa	12.9%	7.1%	4.8%	11.4%	3.0%	1.5%	2.1%	2.6%
Auto / Motorrad	26.7%	38.0%	41.2%	29.6%	46.1%	41.0%	54.7%	46.3%
Bahn	5.6%	5.9%	8.0%	5.8%	32.8%	40.6%	34.7%	34.6%
Bus / Tram / Post- auto	21.3%	16.0%	11.6%	19.7%	11.2%	6.5%	3.5%	9.2%
Anderes	0.8%	1.7%	0.7%	0.9%	3.0%	7.1%	1.0%	3.5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>RVK 4 ohne Stadt Bern</b>								
Zu Fuss	25.2%	25.1%	27.6%	25.4%	2.7%	3.0%	3.2%	2.8%
Velo / Mofa	10.0%	5.8%	5.4%	9.1%	3.0%	1.6%	1.9%	2.6%
Auto / Motorrad	46.0%	56.8%	55.7%	48.1%	59.9%	65.5%	70.8%	62.1%
Bahn	9.9%	7.0%	6.8%	9.3%	25.9%	20.9%	19.2%	24.3%
Bus / Tram / Post- auto	7.4%	4.6%	2.7%	6.7%	4.4%	4.4%	1.1%	3.9%
Anderes	1.5%	0.8%	1.7%	1.4%	4.1%	4.5%	3.7%	4.1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

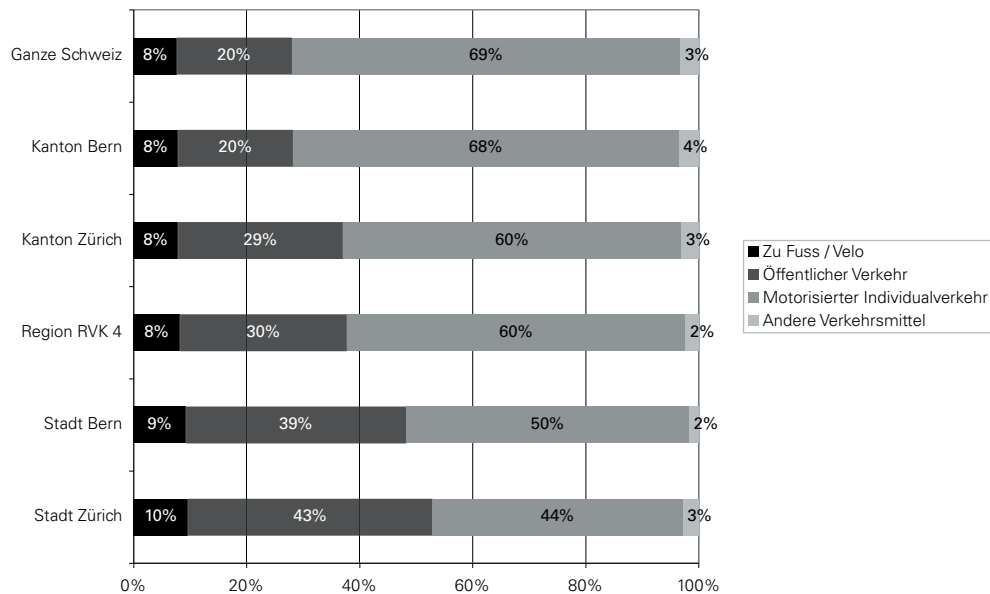
Der Unterschied zwischen Wegen und Distanzen ist wichtig, da sich ganz unterschiedliche Bilder ergeben. Die Bevölkerung der Stadt Bern legt beispielweise rund 33% der Etappen zu Fuss zurück. Diese Fusswege tragen jedoch nur einen bescheidenen Anteil und zwar von ca. 4% zu der insgesamt zurückgelegten Distanz bei. Umgekehrt ist es bei der Bahn, die nur bei etwa 6% der Wege benützt wird, aber einen Anteil von rund 35% an den zurückgelegten Distanzen hat.



Wie bereits im Jahr 2000 bestehen gewisse Unterschiede zwischen dem Zentrum, d.h. der Stadt Bern und den restlichen Gebieten der Region RVK 4. Die Stadtbevölkerung legt deutlich weniger Wege mit dem Auto bzw. Motorrad zurück und mehr mit langsamen und öffentlichen Verkehrsmitteln als die EinwohnerInnen der übrigen Gemeinden.

Für einen regionalen Vergleich wurden unter zahlreichen denkbaren Möglichkeiten die Stadt und der Kanton Zürich ausgewählt, da dieser Vergleich inhaltlich sinnvoll erscheint und von den verfügbaren Stichprobengrößen her auch zulässig ist. Aufgrund der Grafik 23 ist feststellbar, dass die Region RVK 4 und der Kanton Zürich einen beinahe gleich hohen ÖV-Anteil aufweisen und zwar ca. 30% der zurückgelegten Distanzen. Dieser Anteil ist rund 10% grösser als derjenige im Kanton Bern und im Rest der Schweiz. Vergleicht man die Städte Bern und Zürich ist der Anteil am öffentlichen Verkehr in Bern (39%) leicht tiefer als in Zürich (43%). In diesen Städten liegt der Anteil der Distanzen, die mit langsamen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (9–10%), leicht über dem kantonalen, regionalen und nationalen Wert (8%).

Grafik 23: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmitteln für verschiedene Regionen



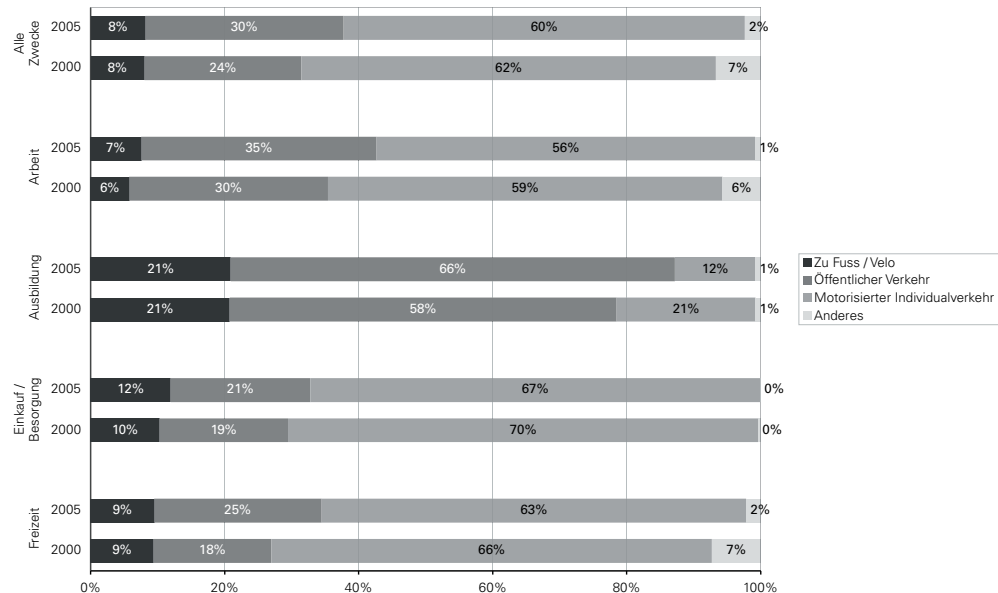
Grundgesamtheit: Etappen der mobilen EinwohnerInnen (Tagesdistanz)  
Stichprobe: Ganze Schweiz: 163'883 Etappen, Region RVK 4: 17'184 Etappen, Kanton Bern: 23'824 Etappen, Kanton Zürich: 30'277 Etappen, Stadt Bern: 6437 Etappen, Stadt Zürich: 7791 Etappe





Die Verteilung der zurückgelegten Distanz auf die Verkehrsmittel für die verschiedenen Fahrtzwecke ist in Grafik 24 dargestellt. Augenfällig sind die Fahrten mit Zweck „Ausbildung“: Hier werden rund 87% der Distanz mit langsamen oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Auch bei den Arbeitswegen hat der öffentliche Verkehr eine überdurchschnittliche Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass als Arbeitswege nur Fahrten zwischen Wohnort (bzw. Übernachtungsort) und Arbeitsort gelten. Fährt oder geht man über Mittag z.B. vom Arbeitsplatz zu einem Restaurant, so gilt dies beim Mikrozensus Verkehrsverhalten als Freizeitweg. Bei Freizeit- und Einkaufswegen dominiert der motorisierte Individualverkehr: Er macht zwischen 63 und 68% der zurückgelegten Distanz aus.

Grafik 24: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmitteln für verschiedene Fahrtzwecke in den Jahren 2000 und 2005



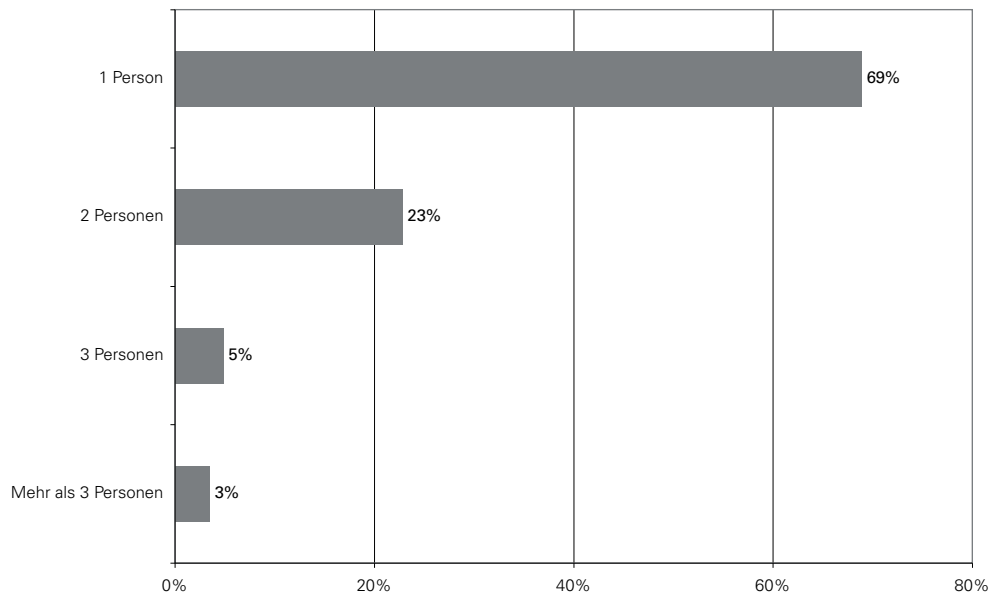
Grundgesamtheit: Etappen der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 17'184 Etappen

Gegenüber 2000 hat der öffentliche Verkehr an Bedeutung gewonnen: dessen Anteil hat sich besonders bei den Ausbildungs-, Freizeit- und Arbeitswegen erhöht und zwar zwischen 5 und 8%.



Bei 69% der Autofahrten der Bevölkerung der Region RVK 4 ist nur eine Person im Auto, bei weiteren 23% ist das Fahrzeug mit zwei Personen besetzt. Die durchschnittliche Anzahl Personen im Auto liegt somit bei den Autofahrern der Bevölkerung der RVK 4 bei 1.44 Personen.

Grafik 25: Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt <sup>5</sup>



Grundgesamtheit: Autofahrten der EinwohnerInnen der Region RVK4  
Stichprobe: 3320 Etappen als Fahrer eines Autos

Tabelle 5 zeigt, wie viele Personen sich bei einer Autofahrt durchschnittlich im Auto befinden. Arbeitswege werden meist alleine absolviert. Bei Einkaufsfahrten sitzen im Durchschnitt 1.44 Personen und bei Freizeitfahrten 1.66 Personen im Auto. Vergleichen wir diese Besetzungsgrade mit denjenigen von 2000, ist eine leichte Tendenz zur Abnahme zu verzeichnen, die Arbeitswege ausgenommen.

Tabelle 5: Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt nach Fahrtzwecken in den Jahren 2000 und 2005 <sup>5</sup>

Fahrtzweck	Durchschnittliche Anzahl Personen im Auto	
	2005	2000
Alle Zwecke	1.45	1.49
Arbeit	1.15	1.12
Einkauf / Besorgung	1.44	1.49
Freizeit	1.66	1.73

Grundgesamtheit: Autofahrten der EinwohnerInnen der Region RVK4  
Stichprobe: 3320 (2005) bzw. 4186 (2000) Etappen als Fahrer eines Autos

<sup>5</sup> Die Mitfahrer-Etappen wurden nicht gezählt. Dies hätte sonst zur Folge, dass die durchschnittliche PW-Belegung überschätzt würde.

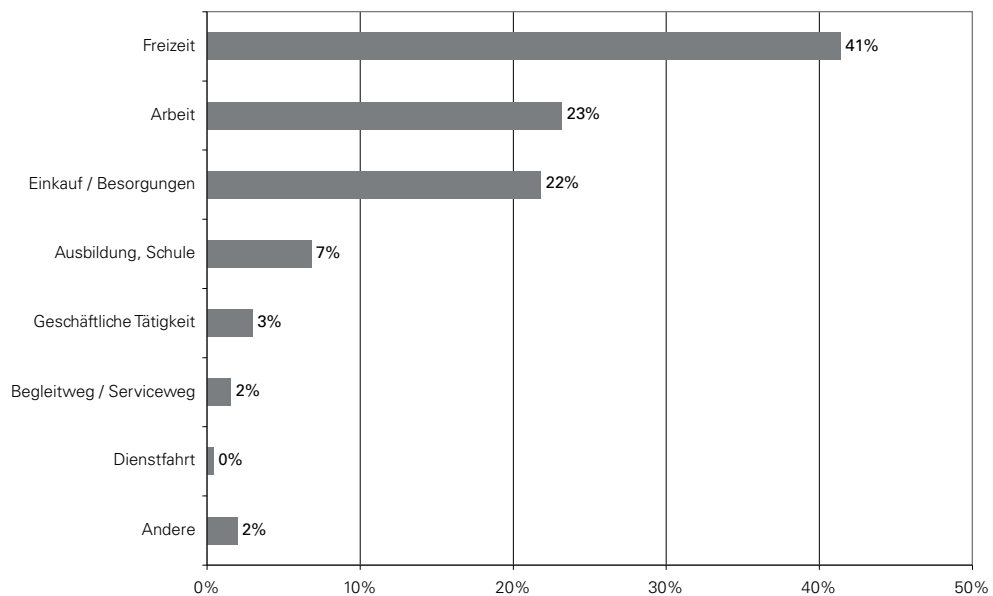


#### 4.4 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken

Die Freizeit ist in den letzten Jahrzehnten zur wichtigsten Ursache der Mobilität geworden: 41 % der Wege, welche die EinwohnerInnen der Region RVK 4 unternehmen, haben den Zweck „Freizeit“. Es handelt sich dabei um Hinfahrten zu Freizeitaktivitäten, Rückfahrten von solchen Aktivitäten sowie um Fahrten, die selbst Freizeitcharakter haben (z.B. Fahrradtour, Spaziergang etc.). Dem Zweck „Freizeit“ zugeordnet werden aber beispielsweise auch die Fahrten (bzw. die Fusswege) vom Arbeitsplatz zu einem Restaurant für das Mittagessen. An zweiter und dritter Stelle liegen die Arbeitswege mit 23% und die Wege für Einkauf und Besorgung mit 22%.

Vergleichen wir die Werte der untenstehenden Grafik mit denjenigen von 2000 sowie mit den kantonalen und nationalen Werten gibt es keine wesentlichen Unterschiede.

Grafik 26: Wege nach Fahrtzwecken



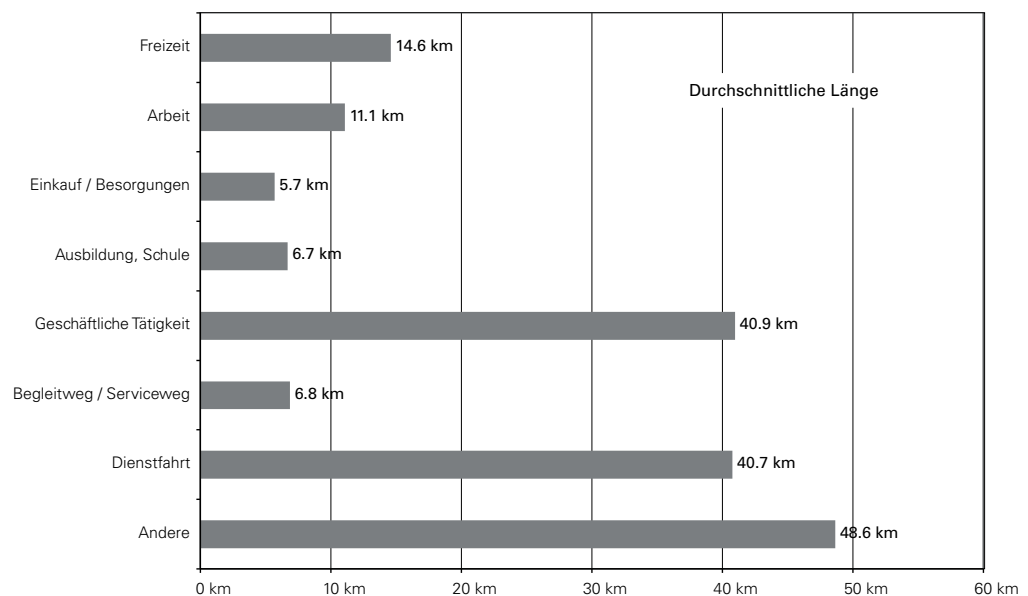
Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren  
Stichprobe: 10'154 Wege



Freizeitwege sind durchschnittlich 14.6 km, Arbeitswege 11.1 km, Einkaufs- und Besorgungswege 5.7 km und Ausbildungswege 6.7 km lang. Bei den Wegen mit Zweck „Anderes“ handelt es sich um Fahrten, die aufgrund des Tagesablaufs nicht eindeutig einem Zweck zugeordnet werden können. Hier dürfte es sich vorwiegend um Fahrten von einem auswärtigen Übernachtungsort nach Hause handeln, was auch die hohe durchschnittliche Weglänge erklärt.

Die durchschnittliche Freizeit- und Ausbildungs-Wegdistanz in der Region RVK 4 liegt über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt (ca. +2 km).

Grafik 27: Wegdistanz nach Fahrtzwecken



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren  
Stichprobe: 10'154 Wege

Im Vergleich zum Jahr 2000 hat sich die durchschnittliche Freizeit-Wegdistanz um gut 2 km erhöht. Beim Fahrtzweck „Geschäftliche Tätigkeit“ hat sich die Distanz mehr als verdoppelt.



Nachfolgende Tabelle zeigt die anteilmässige Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an durchschnittlichen Wochentagen.

Tabelle 6: Anteile verschiedener Fahrtzwecke an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität

Fahrtzweck	Anteil nach Wegen				Anteil nach Distanzen			
	Werktag	Sams- tag	Sonn- tag	Alle Wo- chenta- ge	Werktag	Sams- tag	Sonn- tag	Alle Wo- chenta- ge
<b>Total Region RVK 4</b>								
Arbeit	27.7%	7.2%	5.3%	23.2%	26.2%	9.3%	1.3%	20.1%
Ausbildung	8.5%	0.6%	0%	6.8%	5.0%	0.1%	0%	3.5%
Einkauf	21.6%	31.4%	7.3%	21.8%	10.4%	14.1%	1.4%	9.7%
Freizeit	34.8	56.8%	79.6%	41.4%	37.6%	64.5%	78.5%	47.4%
Anderes	7.3%	3.9%	7.7%	6.9%	20.8%	12.0%	18.9%	19.2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Zentrum</b>								
Arbeit	29.2%	4.5%	7.2%	23.6%	25.7%	2.7%	1.5%	17.8%
Ausbildung	6.2%	1.0%	0%	4.9%	4.2%	0.3%	0%	2.9%
Einkauf	23.4%	32.1%	9.9%	23.7%	9.8%	12.9%	1.9%	9.3%
Freizeit	35.7%	57.6%	72.6%	42.0%	42.3%	66.5%	67.9%	50.6%
Anderes	5.4%	4.8%	10.4%	5.7%	17.9%	17.6%	28.7%	19.4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Region RVK 4 ohne Stadt Bern</b>								
Arbeit	27.0%	8.8%	4.4%	22.9%	26.4%	13.9%	1.2%	21.2%
Ausbildung	9.6%	0.4%	0%	7.7%	5.3%	0%	0%	3.7%
Einkauf	20.7%	31.1%	6.1%	20.9%	10.7%	14.9%	1.1%	9.9%
Freizeit	34.4%	56.3%	83.0%	41.0%	35.6%	63.0%	83.3%	45.9%
Anderes	8.2%	3.4%	8.2%	7.4%	22.1%	8.1%	14.4%	19.2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

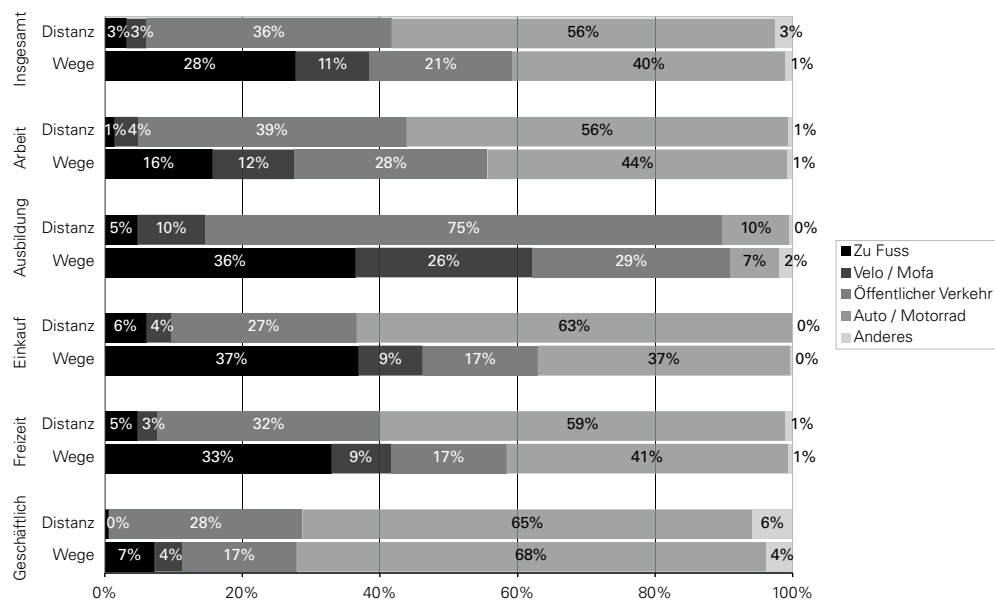
Wie bereits im Jahr 2000, steht selbst an normalen Werktagen der mit Abstand grösste Teil der Fahrten in Zusammenhang mit Freizeitbeschäftigungen und Einkäufen. Nur rund 35% der Werktagsfahrten sind Fahrten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort. An Wochenenden steigt der Anteil der Einkaufs- und Freizeitfahrten noch markant an und erreicht Werte zwischen 80 und 90%.

Betrachten wir die Anteile der verschiedenen Fahrtzwecke an einem durchschnittlichen Tag nach Zentralität, kann festgestellt werden, dass die EinwohnerInnen der periurbanen Gemeinden rund 5% weniger Wege zur Arbeit zurücklegen als diejenigen der restlichen Gemeinden.



Die anteilmässige Verkehrsmittelbenutzung an Werktagen in Abhängigkeit vom Fahrtzweck ist in Grafik 28 repräsentiert. Bei geschäftlichen Fahrten überwiegt das Auto deutlich (68% der Wege und 65% der Distanzen). Bei Fahrten zum Ausbildungsort hingegen ist es fast bedeutungslos. Hier wird ein grosser Teil und zwar 36% der Wege zu Fuss zurückgelegt. Die Distanz betreffend sind jedoch bei den SchülerInnen die öffentlichen Verkehrsmittel mit einem Anteil von 75% am wichtigsten.

Grafik 28: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte km) an durchschnittlichen Werktagen

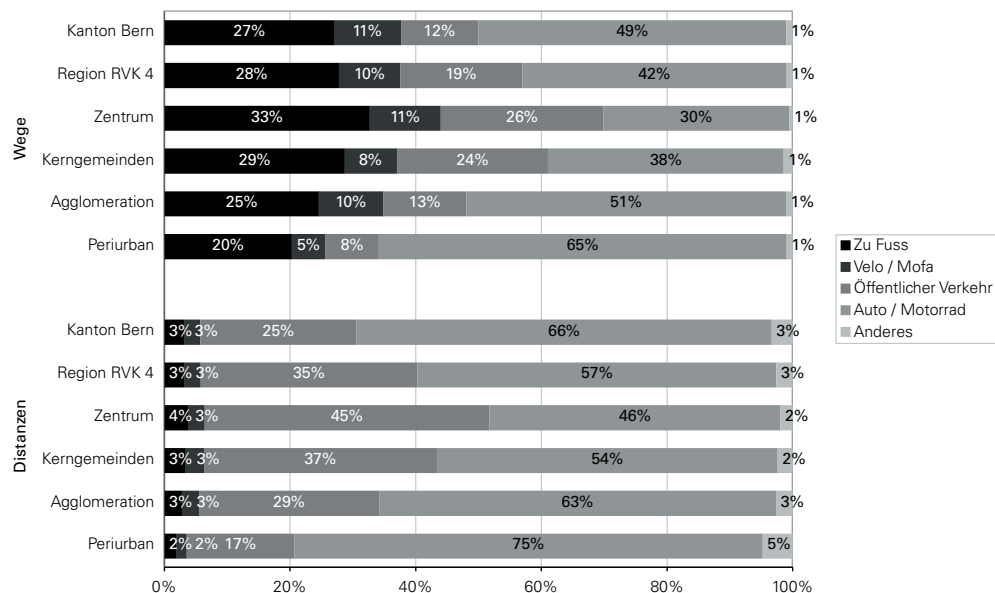


Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4 (Montag bis Freitag)  
Stichprobe: 7920 Wege



In der Grafik 29 ist die Verkehrsmittelbenutzung an einem durchschnittlichen Wochentag aufgrund der zurückgelegten Wege und Distanzen ersichtlich. Zu erkennen ist, dass die EinwohnerInnen der Region RVK 4 mehr Wege (19%) und Distanzen (35%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen als die EinwohnerInnen des Kantons Bern (12% bzw. 25%). Die Stadt-BernerInnen legen 13% mehr Wege zu Fuss zurück als die in den periurbanen Gemeinden. Die EinwohnerInnen dieser Gemeinden legen 65% der Wege mit dem Auto oder Motorrad zurück, d.h. mehr als doppelt so viel wie die Stadt BernerInnen. Betrachten wir die Distanzen, sind bei denen die mit langsamen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden sehr geringe Unterschiede zwischen den verschiedenen Zentralitäten zu verzeichnen. Markante Differenzen sind hingegen beim ÖV und beim MIV feststellbar.

Grafik 29: Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel an durchschnittlichen Wochentagen nach Zentralität



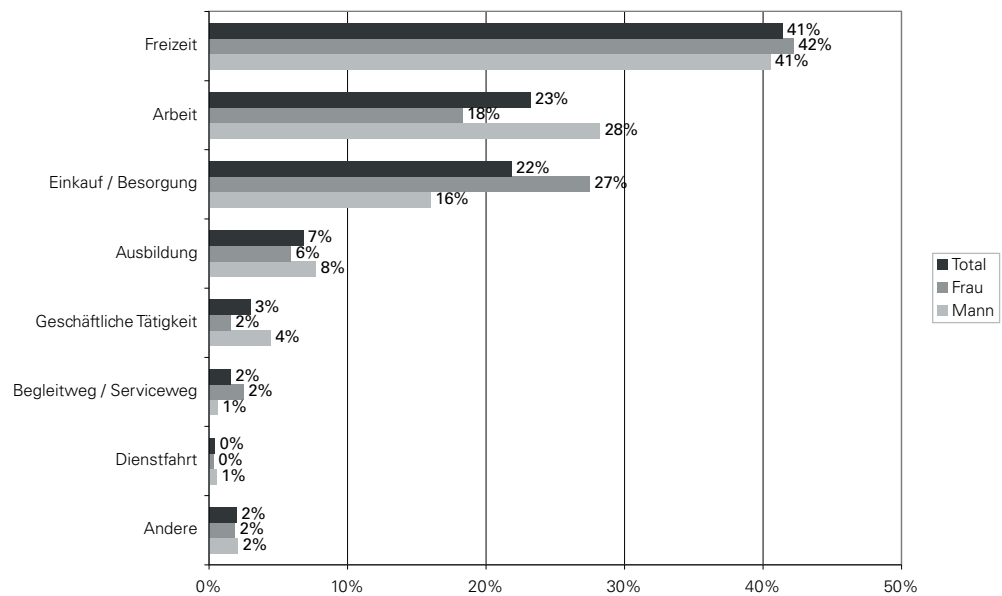
Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4

Stichprobe: RVK 4: 10'154 Wege; Kanton Bern: 14'767



Die Verteilung der Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht zeigt ein traditionelles Rollenmuster auf (Grafik 30). Bei den Männern entfallen im Durchschnitt 28% auf Arbeitswege, aber nur 16% auf Einkaufs- und Besorgungswege. Bei den Frauen hingegen ist das Verhältnis ungefähr umgekehrt. Vergleicht man diese Werte mit denjenigen von 2000 sind keine nennenswerten Unterschiede festzustellen.

Grafik 30: Wege nach Fahrtzwecken und Geschlecht



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK4

Stichprobe: 10'154 Wege

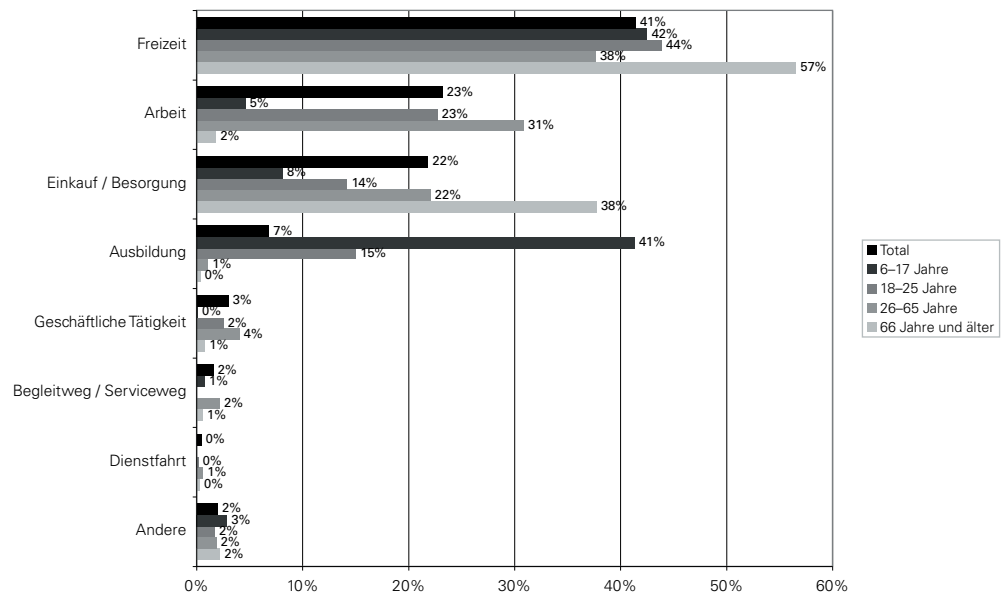




Aus der Grafik 31 „Wege nach Fahrtzwecken und Alter“ ist ersichtlich, dass bei den 66-jährigen und älteren der Anteil der Freizeit- sowie der Einkaufs- und Besorgungswege naturgemäss mit 57% bzw. 38% am höchsten ist. Dasselbe gilt für die Jugendlichen (6–17 Jahren) mit einem Anteil von 41% an Ausbildungswegen.

Gegenüber 2000 hat sich der Anteil der Freizeitwege bei den 65-jährigen und älteren um fast 10% erhöht. Eine Zunahme von 6% ist bei den Ausbildungswegen der Jugendlichen festzustellen.

Grafik 31: Wege nach Fahrtzwecken und Alter



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK4  
Stichprobe: 10'154 Wege



Von den rund 16'700 km, welche die EinwohnerInnen der Region RVK 4 durchschnittlich pro Jahr in der Schweiz zurücklegen, entfallen ca. 7900 km auf Freizeitwege. Für Wege zur Arbeit und die dazugehörigen Rückwege ergibt sich eine Jahresdistanz von etwa 3400 km. Rund 1600 km pro Jahr werden für Einkäufe und Besorgungen zurückgelegt. Bei den anderen Fahrtzwecken liegt die Jahresfahrleistung im Bevölkerungsdurchschnitt unter 1000 km.

Tabella 7: Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken in den Jahren 2000 und 2005

Fahrtzweck	Anteil in %		Distanz pro mobile Person und Tag		Distanz pro Person und Jahr	
	2005	2000	2005	2000	2005	2000
Freizeit	47.4%	45.8%	21.6 km	19.9 km	7902 km	7271 km
Arbeit	20.1%	22.8%	9.2 km	9.9 km	3357 km	3617 km
Einkauf / Besorgung	9.7%	11.0%	4.4 km	4.8 km	1617 km	1745 km
Geschäftliche Tätigkeit	9.6%	4.6%	4.4 km	2.0 km	1593 km	734 km
Ausbildung	3.5%	3.4%	1.6 km	1.5 km	591 km	538 km
Dienstfahrt	1.3%	2.1%	0.6 km	0.9 km	225 km	328 km
Begleitung / Serviceweg	0.8%	4.3%	0.4 km	1.9 km	139 km	681 km
Anderes	7.5%	6.0%	3.4 km	2.6 km	1252 km	964 km
Total	100%	100%	45.7 km	43.4 km	16'676 km	15'877 km

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der Region RVK 4  
Stichprobe: 10'154 Wege (2005); 12'078 Wege (2000)

Im Vergleich zum Jahr 2000 zeigt sich, dass der Anteil der Distanz der Freizeitwege leicht zugenommen hat (ca. +2%). Derjenige des Fahrtzwecks „Geschäftliche Tätigkeit“ hat sich beinahe verdoppelt wie auch die entsprechende Distanz pro mobile Person und Tag. Der Anteil der zurückgelegten Distanz für Arbeitswege hat sich hingegen etwas reduziert (-3%). Die jährlich zurückgelegte Distanz pro Person hat zwischen 2000 und 2005 um rund 800 km zugenommen.



#### 4.5 Woher – Wohin?

Betrachten wir Start- und Zielort aller Wege der Bevölkerung der RVK 4, so ist feststellbar, dass mehr als ein Viertel dieser Wege Start- und Zielort im Zentrum, also in der Stadt Bern haben. In Tabelle 8 ist ersichtlich, dass beispielsweise ca. 5% vom Zentrum in eine Kerngemeinde und rund 4% vom Zentrum in eine Agglomerationsgemeinde führen. Etwa 4% der Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4 haben Ausgangs- und Zielort ausserhalb des Perimeters. Gegenüber dem Jahr 2000 hat der Binnenverkehr in allen Zentralitäten abgenommen.

Tabelle 8: Start- und Zielorte aller Wege nach Zentralität

		Zielort des Weges					Total
		Zentrum	Kernge- meinden	Agglo- meration	Periur- ban	Ausser- halb	
Startort des Weges	Zentrum	27.2%	4.6%	3.8%	0.5%	1.8%	37.8%
	Kerngemeinden	4.4%	10.1%	1.9%	0.2%	1.1%	17.8%
	Agglomeration	3.9%	1.8%	19.4%	0.9%	2.2%	28.2%
	Periurban	0.4%	0.2%	0.9%	3.0%	1.0%	5.5%
	Ausserhalb	2.0%	1.2%	2.4%	0.9%	4.2%	10.6%
	Total	37.9%	17.9%	28.3%	5.5%	10.4%	100%

Grundgesamtheit: Wege der im RVK 4-Perimeter wohnhaften Personen  
Stichprobe: 10'154 Wege



Tabelle 9 zeigt die Start- und Zielorte aller Wege, diesmal ausgewiesen nach Verkehrskorridoren. Der grösste Teil der zurückgelegten Wege hat Start- und Zielort im gleichen Korridor. Der Binnenverkehr hat gegenüber dem Jahr 2000 in allen Korridoren abgenommen und die stärkste ist mit rund 5% im Zentrum zu verzeichnen.

Die Werte der zurückgelegten Wege zwischen den verschiedenen Korridoren sind wegen der kleinen Stichprobe nicht sehr repräsentativ.

Tabelle 9: Start- und Zielorte aller Wege nach Korridoren

		Zielort des Weges								
		Stadt / Zentrum	Aaretal / Kiesental	Agglomeration Nord	Frienisberg / Laupenamt	Worbental	Köniz / Schwarzenburg	Gürbetal	Ausserhalb	Total
Startort des Weges	Stadt / Zentrum	27.2%	2.0%	1.5%	1.3%	1.4%	2.0%	0.5%	1.8%	37.8%
	Aaretal / Kiesental	1.9%	6.4%	0.2%	0.2%	0.6%	0.2%	0.3%	0.8%	10.7%
	Agglomeration Nord	1.5%	0.2%	6.9%	0.3%	0.4%	0.1%	0%	1.0%	10.5%
	Frienisberg / Laupenamt	1.3%	0.1%	0.3%	4.2%	0%	0.2%	0%	0.9%	7.1%
	Worbental	1.5%	0.6%	0.4%	0%	4.8%	0.2%	0.1%	0.6%	8.2%
	Köniz / Schwarzenburg	1.9%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	6.4%	0.4%	0.7%	10.1%
	Gürbetal	0.5%	0.3%	0.1%	0%	0.1%	0.3%	3.1%	0.4%	4.8%
	Ausserhalb	2.0%	0.7%	1.0%	0.9%	0.7%	0.7%	0.4%	4.2%	10.6%
	Total	37.9%	10.6%	10.6%	7.2%	8.3%	10.2%	4.9%	10.4%	100%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInne der im RVK 4  
Stichprobe: 10'154 Wege



Die Verkehrsmittelwahl wird u.a. durch Start- und Zielort bestimmt. Nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln für wichtige Kombinationen von Start- und Zielorten. Mehr als die Hälfte der Wege (56.5%), die Start- und Zielort im Zentrum haben, werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr kommt innerhalb des Zentrums auf einen „Marktanteil“ von rund 24%. Bei Fahrten von Kerngemeinden, Agglomerationsgemeinden und periurbanen Gemeinden in die Stadt Bern beträgt der MIV-Anteil ca. 51%. Der ÖV-Anteil liegt bei rund 41%.

Tabelle 10: Verkehrsmittelwahl nach Start- und Zielort

Startort des Weges	Wegziel	Hauptverkehrsmittel			
		LV	ÖV	MIV	Anderes
Zentrum	Zentrum	56.5%	24.5%	18.5%	0.5%
Kerngemeinden	Kerngemeinden	60.5%	7.0%	31.5%	1.0%
Agglomeration	Agglomeration	53.6%	2.3%	42.8%	1.2%
Periurban	Periurban	45.9%	1.7%	50.6%	1.8%
Ausserhalb	Ausserhalb	36.6%	7.2%	50.6%	5.4%
Kerngem. / Ag-glo. / Periurban / Ausserhalb	Zentrum	6.0%	41.3%	51.4%	1.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInne der im RVK 4 gemäss Start-/Ziel-Selektion  
Stichprobe: 7621 Wege



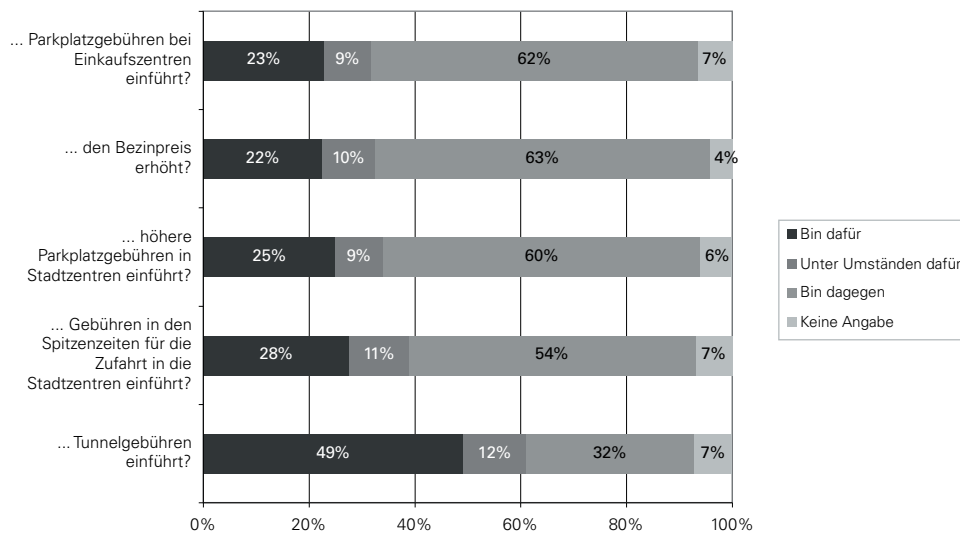
## 5. Einstellung zur Verkehrspolitik

In diesem Kapitel werden die im Rahmen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005 den erwachsenen Befragten gestellten Fragen zur Lenkung des Verkehrs über finanzielle Anreize, zu den Einnahmen aus den Verkehrsabgaben sowie zu den Erfahrungen und Bedürfnissen im Bereich des Strassenverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel präsentiert. Da sich die Fragen auf nationale Themen beziehen und nur begrenzt Rückschlüsse auf die regionale Verkehrspolitik zulassen, beschränken wir uns hier auf einen Gesamtüberblick über die Ergebnisse und verzichten auf eine detaillierte Analyse von Subgruppen.

### 5.1 Gebühren und Einnahmen

Von allen finanziellen Instrumenten weisen Tunnelgebühren mit 61% die grösste Zustimmung auf. Die Erhöhung des Benzinspreises, sowie die Einführung von Parkplatzgebühren stossen mit 32% auf die geringste Akzeptanz. Verglichen mit dem Rest der Schweiz sind die Befragten in der Region RVK 4 etwas weniger ablehnend gegenüber Gebühren.

Grafik 32: Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man ...

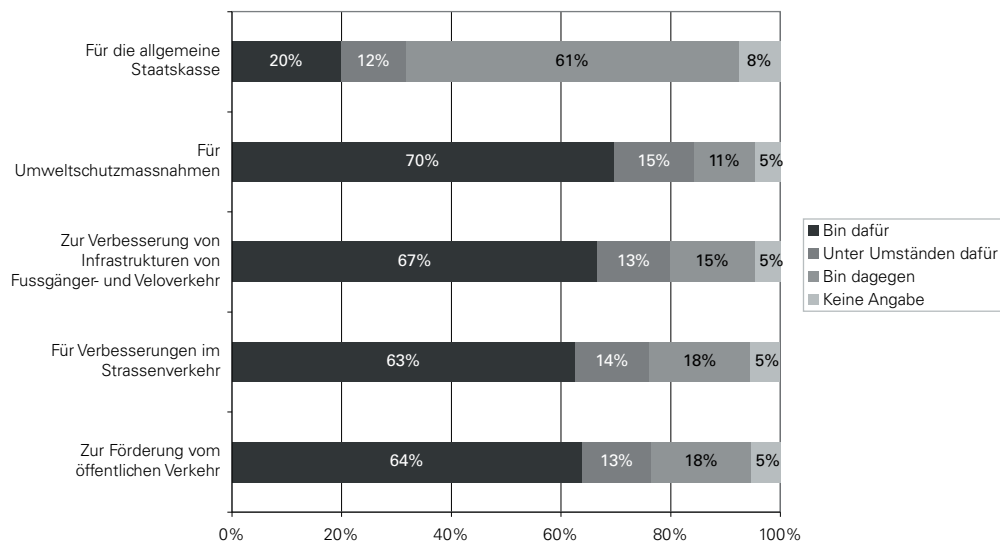


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren  
Stichprobe: 381 Personen



Wie gesamtschweizerisch, ist eine grosse Mehrheit der Befragten (86%) der Meinung, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem für Umweltschutzmassnahmen eingesetzt werden sollten. Der Einsatz dieser Einnahmen für die Verbesserung von Infrastrukturen für den Langsamverkehr, für Verbesserungen im Strassenverkehr, sowie für die Förderung des öffentlichen Verkehrs stösst ebenfalls auf eine sehr hohe Zustimmung und zwar zwischen 77 und 80%. Die Einlage in die allgemeine Staatskasse weist hingegen eine geringe Akzeptanz (32%) auf. Diese ist jedoch etwas höher als im Rest der Schweiz.

Grafik 33: Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?



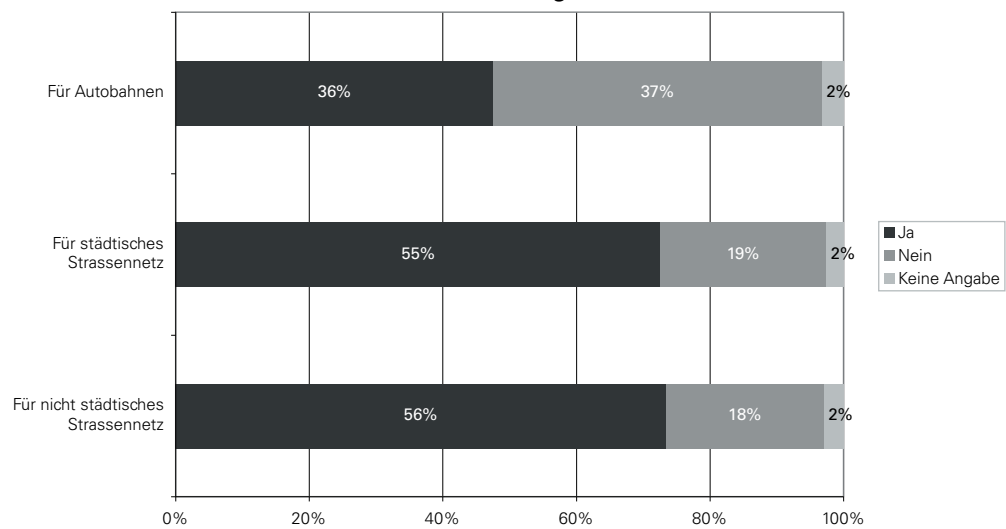
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren  
Stichprobe: 381 Personen



## 5.2 Einstellungen zum Strassenverkehr

Jene Befragten, die Einnahmen aus dem Strassenverkehr für Verbesserungen im Strassennetz einsetzen wollen, sind der Meinung, dass das Geld am ehesten dem nicht städtischen Strassennetz und am wenigsten den Autobahnen zugute kommen sollte. Gesamtschweizerisch sollte für rund 68% der Befragten primär das städtische Strassennetz berücksichtigt werden, gefolgt vom nicht städtischen Strassennetz (64%) und an letzter Stelle die Autobahnen (50%).

Grafik 34: Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte Geld am ehesten eingesetzt werden?



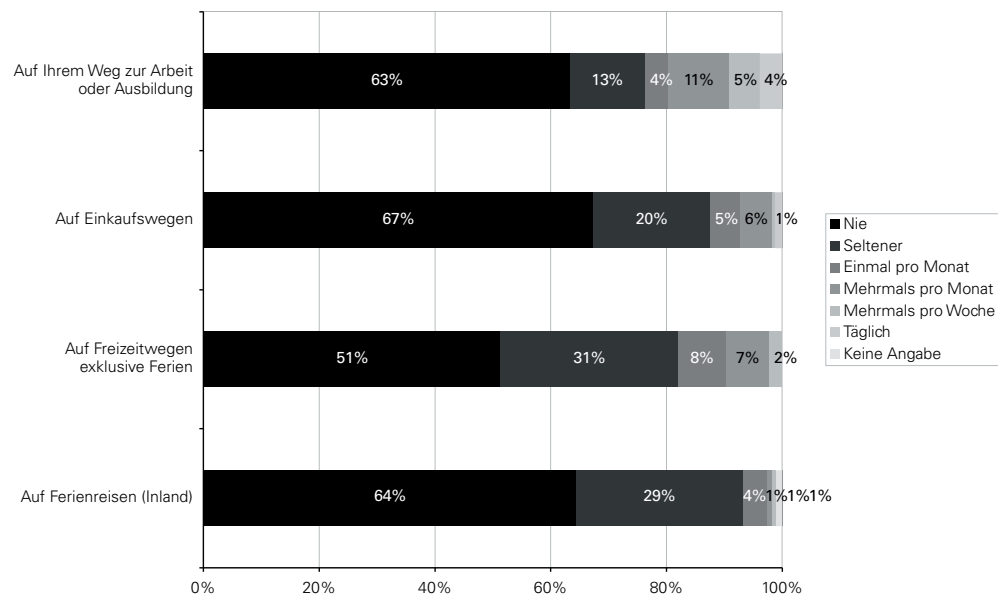
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren mit Antwort ‚Bin dafür‘ oder ‚Unter Umständen dafür‘ bei ‚Verwendung von Einnahmen: Vor allem für Verbesserungen im Strassenverkehr‘  
Stichprobe: 290 Personen





Wie aus Grafik 35 hervorgeht, betrifft der Stau nur eine Minderheit von Personen. Auf Arbeits- und Ausbildungswegen stehen rund drei Viertel der Befragten nie oder selten im Stau. Auf Freizeit- und Einkaufswegen, sowie auf Ferienreisen in der Schweiz sind die Anteile sogar noch höher (zwischen 87 und 93%).

Grafik 35: Wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?



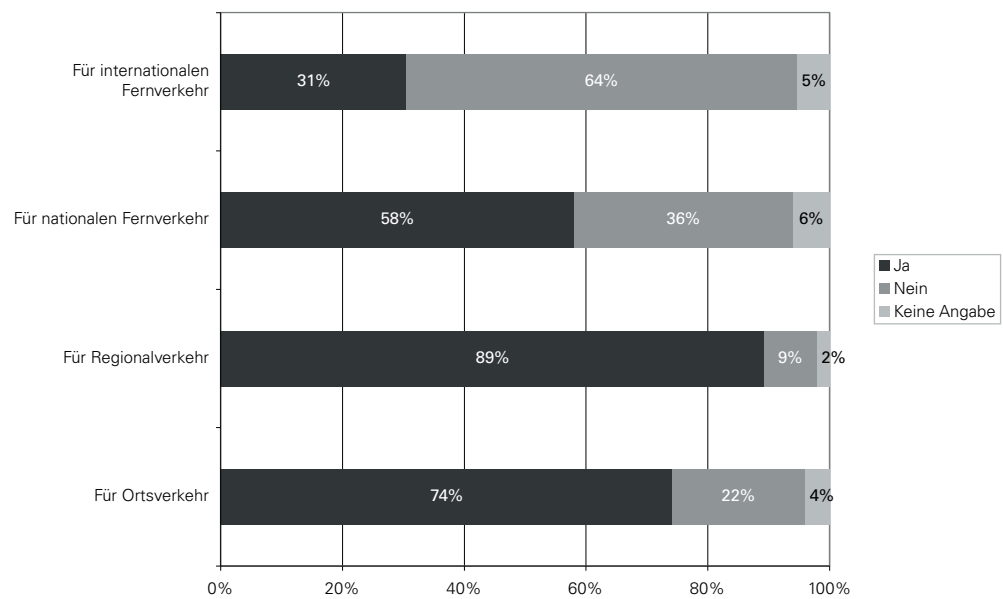
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren mit immer oder nach Absprache verfügbarem Auto /  
erwerbstätig/in Ausbildung mit immer oder nach Absprache verfügbarem Auto  
Stichprobe: 263 Personen / 198 Personen



### 5.3 Einstellungen zum öffentlichen Verkehr

Nach Ansicht derjenigen, die Einnahmen aus dem Strassenverkehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen wollen, sollte am ehesten der Regionalverkehr berücksichtigt werden. An zweiter und dritter Stelle wird der Ortsverkehr und der nationale Fernverkehr erwähnt. Nur 31% möchten primär in den internationalen Fernverkehr investieren.

Grafik 36: Für welchen Bereich im öffentlichen Verkehr sollte Geld am ehesten eingesetzt werden?



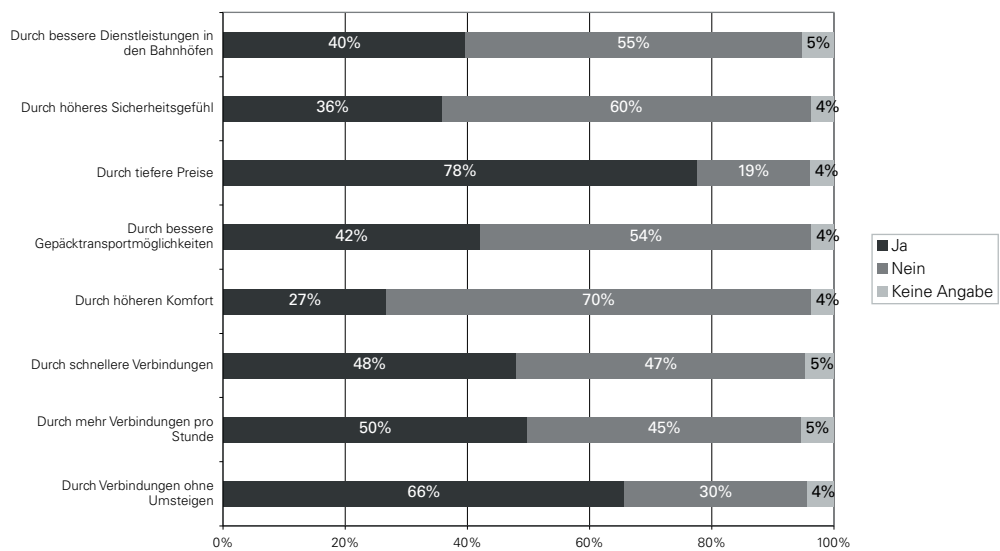
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren mit Antwort ‚Bin dafür‘ oder ‚Unter Umständen dafür‘ bei ‚Verwendung von Einnahmen: Vor allem zur Förderung vom öffentlichen Verkehr‘

Stichprobe: 293 Personen



Der öffentliche Verkehr kann durch verschiedene Massnahmen attraktiver gestaltet werden. Von den meisten Befragten werden tiefere Preise als wirksamstes Mittel angesehen. Auch direktere, häufigere und schnellere Verbindungen würden den öffentlichen Verkehr aus Sicht vieler Befragten verbessern. Von einer Erhöhung des Komforts und der Sicherheit verspricht man sich hingegen wenig. Gegenüber den nationalen Werten zeigt sich der grösste Unterschied bei der Massnahme „Mehr Verbindungen pro Stunde“: gesamtschweizerisch finden rund 8% mehr Befragte als in der Region RVK 4, dass mit dieser Massnahme der ÖV attraktiver gemacht werden könnte.

Grafik 37: Wie könnte der ÖV attraktiver gemacht werden?



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren

Stichprobe: 381 Personen



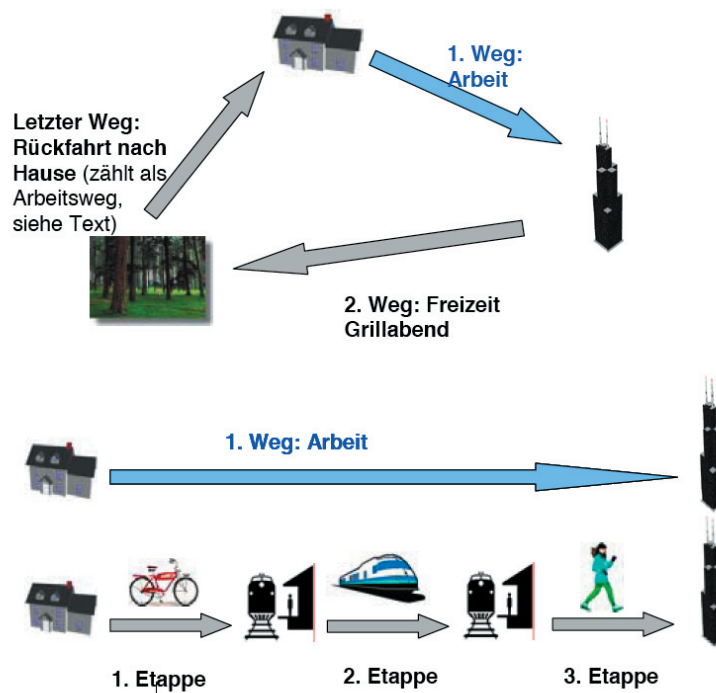
## **Anhang**



## Das Konzept von Wegen und Etappen

Dieser Text ist aus dem nationalen Bericht entnommen.

Was sind Wege und Etappen? Das mit dem Mikrozensus 1994 eingeführte Wege-/Etappen-Konzept ermöglicht eine detaillierte Erfassung der einzelnen Wege, besonders bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung:



Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Folgende Fahrtzwecke wurden erhoben (Definition der Kategorien s. Glossar):

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf und Besorgungen
- geschäftliche Tätigkeit
- Dienstfahrt
- Freizeit
- Service
- Begleitung

Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.



## Gemeinden nach Korridorzugehörigkeit und Zentralität

Die Namen aller Gemeinden der RVK 4 sowie deren Zugehörigkeit zu den Raumkategorien (Korridor, Zentralität) sind in der folgenden Liste aufgeführt:

Gemeinde	Korridor	Zentralität
Albigen	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Allmendigen	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Ballmoos	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Bangerten	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Bäriswil	Agglomeration Nord	Agglomeration
Bätterkinden	Agglomeration Nord	Agglomeration
Belp	Gürbental	Agglomeration
Belpberg	Gürbental	Periurban
Bern	Zentrum	Zentrum
Bolligen	Worblental	Kerngemeinde
Bremgarten	Frienisberg/Laupenamt	Kerngemeinde
Büren zum Hof	Agglomeration Nord	Agglomeration
Clavaleyres	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Deisswil bei M.	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Diemerswil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Etzelkofen	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Ferenbalm	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Fraubrunnen	Agglomeration Nord	Agglomeration
Frauenkappelen	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration
Gelterfingen	Gürbental	Periurban
Gerzensee	Gürbental	Periurban
Golaten	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Grafenried	Agglomeration Nord	Agglomeration
Guggisberg	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Gurbrü	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Hindelbank	Agglomeration Nord	Agglomeration
Iffwil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Ittigen	Worblental	Kerngemeinde
Jaberg	Gürbental	Periurban
Jegenstorf	Agglomeration Nord	Agglomeration
Kaufdorf	Gürbental	Agglomeration
Kehrsatz	Gürbental	Agglomeration
Kernenried	Agglomeration Nord	Periurban
Kiesen	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Kirchdorf	Gürbental	Periurban
Kirchenthurnen	Gürbental	Agglomeration
Kirchlindach	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration



Gemeinde	Korridor	Zentralität
Köniz (Gasel, Niederscherli, Nieder-/Oberwangen, Mittelhäusern, Thörishaus)	Köniz/Schwarzenburg	Agglomeration
Konolfingen	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Krauchtal	Agglomeration Nord	Periurban
Kriechenwil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Laupen	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration
Limpach	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Mattstetten	Agglomeration Nord	Agglomeration
Meikirch	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration
Moosseedorf	Agglomeration Nord	Agglomeration
Mühleberg	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Mühledorf	Gürbental	Periurban
Mühlethurnen	Gürbental	Agglomeration
Mülchi	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Münchenbuchsee	Agglomeration Nord	Agglomeration
Münchenwiler	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Münchringen	Agglomeration Nord	Agglomeration
Münsingen	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Muri b. Bern	Aaretal/Kiesental	Kerngemeinde
Neuenegg	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration
Niedermuhlern	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Oberbalm	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Oppligen	Aaretal/Kiesental	Periurban
Ostermundigen	Aaretal/Kiesental	Kerngemeinde
Rapperswil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Riggisberg	Gürbental	Periurban
Rubigen	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Rüeggisberg	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Rümligen	Gürbental	Periurban
Rüschegg	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Rüti bei Riggisberg	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Schalunen	Agglomeration Nord	Agglomeration
Scheunen	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Schlosswil	Worbental	Periurban
Schüpfen	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Stettlen	Worbental	Agglomeration
Tägertschi	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Toffen	Gürbental	Agglomeration
Trimstein	Aaretal/Kiesental	Agglomeration
Urtenen-Schönbühl	Agglomeration Nord	Agglomeration
Vechigen	Worbental	Agglomeration
Wahlern	Köniz/Schwarzenburg	Agglomeration
Wald	Köniz/Schwarzenburg	Periurban
Wichtracht	Aaretal/Kiesental	Agglomeration



Gemeinde	Korridor	Zentralität
Wiggiswil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Wileroltigen	Frienisberg/Laupenamt	Periurban
Wohlen bei Bern	Frienisberg/Laupenamt	Agglomeration
Worb	Worblental	Agglomeration
Zauggenried	Agglomeration Nord	Periurban
Zollikofen	Agglomeration Nord	Kerngemeinde
Zuziwil	Frienisberg/Laupenamt	Periurban





## Projektbeschreibung

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Grösse der dargestellten Grundgesamtheiten sowie die Grösse der erfassten Stichproben:

Table 11: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Nationale Stichprobe

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	ca. 3'260'000*	31'950	Nicht relevant
Personen (alle)	7'459'128**	75'736	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren (Basis Personeninterview)	7'019'484**	33'390	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	5'997'894**	28'785	
Wege im Inland	Nicht verfügbar	108'893	22'892'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	163'870	34'450'000 pro Tag

\* Schätzung: Daten VZ 2000: 3'181'568 Haushalte bei 7'288'010 Personen --> ca. 3'260'000 Haushalte bei 7'459'128 Personen

\*\* ESPOP, Ende 2005 (Bundesamt für Statistik)

Table 12: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Region RVK 4

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	ca. 160'000*	3127	Nicht relevant
Personen (alle)	ca. 380'000*	6918	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren (Basis Personeninterview)	ca. 358'000*	3178	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	ca. 306'000*	2843	Nicht relevant
Wege im Inland	Nicht verfügbar	10'154	1'144'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	17'184	1'936'000 pro Tag

\* Schätzung



Tabelle 13 zeigt die Ausschöpfung der Stichprobe des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005.

Tabelle 13: Erreichte und gültige Haushalte

	Absolut	%
Haushalte mit gültiger Adresse	44'188	100
Nicht erreicht	5398	
Unmögliche oder verweigte Interviews	6840	
Realisierte gültige Haushaltinterviews	31'950	72.3
Gewählte Zielpersonen	37'288	
Unmögliche oder verweigte Interviews	3898	
Realisierte gültige Personeninterviews	33'390	89.5
Gesamtausschöpfung		64.7

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Befragungsthemen im Überblick. Die durchschnittliche Interviewdauer betrug pro Haushalt 22 Minuten.

Tabelle 14: Befragungsthemen Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005

<b>Verkehrsinformationen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abonnements</li><li>- Anzahl, Distanz und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege</li><li>- Benutzte Verkehrsmittel</li><li>- Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen</li><li>- Einstellung zur Verkehrspolitik der Schweiz</li></ul>
<b>Sozio-ökonomische Kriterien</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Haushalte: Grösse, Wohnverhältnisse, Einkommen, Erwerbssituation</li><li>- Personen: Geschlecht, Alter, Bildung, Berufstätigkeit</li></ul>
<b>Zeitliche Struktur des Verkehrsaufkommens</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tageszeit</li><li>- Wochentage</li><li>- Saison</li><li>- Jahr</li></ul>
<b>Räumliche Verteilung des Verkehrs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Schweiz</li><li>- Landesteile</li><li>- Grossregion</li><li>- Stadt / Agglomeration / Land</li><li>- Gemeinden</li><li>- Stadtteile (Geokoordinaten)</li><li>- Ausland</li></ul>



Grundlage des vorliegenden Berichts bildet die Auswertung der Mikrozensus-Interviews, die sich auf Haushalte bzw. Personen mit Hauptwohnsitz in der Region RVK 4 beziehen. Befragt wurden 3127 Haushalte, deren Struktur die folgende Tabelle beschreibt:

Table 15: Beschreibung der Haushalte und Personen

	Haushalte	Personen
Anzahl befragte Haushalte	3127	
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.2	
Total Anzahl Personen in den 3'080 Haushalten		6'918
Verteilung nach Wohnort (gewichtet)		
– Stadt Bern	35.5%	31.0%
– Rest Region RVK 4	64.5%	69.2%
Verteilung nach Zentralität (gewichtet)		
– Zentrum	35.5%	31.0%
– Kerngemeinden	23.1%	22.3%
– Agglomeration	34.2%	37.9%
– Periurban	7.3%	8.8%
Verteilung nach Korridoren (gewichtet)		
– Stadt / Zentrum	35.5%	31.0%
– Aaretal / Kiesental	12.7%	13.1%
– Agglomeration Nord	13.1%	13.9%
– Frienisberg / Laupenamt	10.0%	11.5%
– Worblental	10.0%	10.8%
– Köniz / Schwarzenburg	13.1%	13.5%
– Gürbental	5.6%	6.2%



Aus jedem befragten Haushalt wurden mit einem Zufallsverfahren 1–2 Personen ab 6 Jahren für das Hauptinterview ausgewählt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die gewichtete Struktur der Zielpersonen-Stichprobe:

Table 16: Beschreibung der Zielpersonen

	Personen
Anzahl befragte Zielpersonen	3178
Verteilung nach Wohnort (gewichtet)	
– Stadt Bern	32.2%
– Rest Region RVK 4	67.8%
Verteilung nach Zentralität (gewichtet)	
– Zentrum	32.2%
– Kerngemeinden	22.8%
– Agglomeration	36.8%
– Periurban	8.1%
Verteilung nach Korridoren (gewichtet)	
– Stadt / Zentrum	32.2%
– Aaretal / Kiesental	13.1%
– Agglomeration Nord	13.7%
– Frienisberg / Laupenamt	10.9%
– Worblental	11.0%
– Köniz / Schwarzenburg	13.0%
– Gürbental	6.1%
Verteilung nach Geschlecht (gewichtet)	
– Männlich	47.4%
– Weiblich	52.6%
Verteilung nach Alter (gewichtet)	
– 6–17 Jahre	11.3%
– 18–25 Jahre	10.3%
– 26–65 Jahre	61.4%
– 66 und mehr Jahre	16.9%
Verteilung nach Zivilstand (gewichtet)	
– Ledig	39.9%
– Verheiratet	45.4%
– Geschieden	7.8%
– Verwitwet	5.6%
– Getrennt	1.3%



## Grundlagentabellen

Tabella 17: Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel	Anteil Etappen		Gesamtdistanz		Durchschnittliche Etappendistanz
	Anzahl (gewichtet)	Prozentanteil	Km (gewichtet)	Prozentanteil	Km
zu Fuss	4562	48.2%	3921	5.5%	0.9
Velo	592	6.3%	1867	2.6%	3.2
Mofa, Motorfahrrad	36	0.4%	123	0.2%	3.4
Kleinmotorrad	35	0.4%	231	0.3%	6.7
Motorrad als Fahrer	32	0.3%	497	0.7%	15.6
Motorrad als Mitfahrer	3	0.0%	49	0.1%	19.5
Auto als Fahrer	1861	19.7%	29'959	42.1%	16.1
Auto als Mitfahrer	655	6.9%	11'728	16.5%	17.9
Bahn	563	5.9%	17'338	24.4%	30.8
Postauto	70	0.7%	557	0.8%	8.0
Bus	655	6.9%	2'321	3.3%	3.5
Tram	298	3.2%	828	1.2%	2.8
Taxi	9	0.1%	44	0.1%	4.7
Reisecar	6	0.1%	296	0.4%	50.2
Lastwagen	11	0.1%	493	0.7%	46.5
Schiff	6	0.1%	168	0.2%	27.0
Zahnradbahn, Seilbahn, Skilift usw.	18	0.2%	118	0.2%	6.4
Fahrzeugähnliche Geräte	7	0.1%	22	0.0%	3.2
Anderes	46	0.5%	556	0.8%	12.2
Total	9464	100%	71'119	100%	7.5



Tabelle 18: Anteile der Verkehrsmittel nach zurückgelegten Kilometern

Merkmal	Ausprägung	Stadt Bern					RVK 4 ohne Stadt Bern				
		zu Fuss	Velo / Mofa	Auto / Motorrad	ÖV	Andere	zu Fuss	Velo / Mofa	Auto / Motorrad	ÖV	Andere
Geschlecht	Weiblich	7.9%	2.3%	45.8%	42.8%	1.1%	7.0%	2.2%	60.4%	29.0%	1.4%
	Männlich	5.0%	3.2%	53.9%	35.6%	2.2%	3.8%	3.2%	66.9%	22.5%	3.6%
Altersgruppen	6-19 Jahre	8.9%	2.4%	26.1%	62.5%	0.2%	7.0%	8.1%	51.4%	29.3%	4.2%
	18-25 Jahre	6.5%	2.5%	40.4%	49.5%	1.1%	5.2%	1.8%	49.0%	43.5%	0.6%
	26-65 Jahre	5.6%	3.3%	55.2%	33.8%	2.0%	4.4%	2.7%	69.3%	20.6%	2.9%
	66 Jahre und mehr	9.7%	0.8%	41.2%	47.3%	1.0%	7.6%	0.9%	59.8%	28.9%	2.8%
Saison	Winter	6.5%	1.2%	41.7%	49.8%	0.8%	5.5%	2.3%	55.7%	32.7%	3.8%
	Frühling	6.4%	2.4%	53.1%	37.4%	0.7%	6.2%	1.8%	66.7%	24.4%	0.8%
	Sommer	6.0%	3.8%	51.2%	37.7%	1.2%	3.6%	4.2%	69.2%	20.6%	2.5%
	Herbst	6.8%	3.7%	53.4%	31.9%	4.2%	5.5%	2.5%	63.6%	24.7%	3.7%
Tag	Werktag	6.9%	3.3%	50.1%	37.7%	2.1%	5.1%	3.2%	61.7%	27.4%	2.7%
	Samstag	5.7%	1.5%	46.4%	45.0%	1.3%	5.4%	1.7%	68.1%	21.4%	3.4%
	Sonntag	5.3%	2.3%	54.8%	37.2%	0.4%	4.9%	2.0%	73.9%	17.1%	2.2%
Erwerbssituation	Erwerbstätig	5.3%	3.6%	55.7%	33.1%	2.3%	3.8%	2.4%	71.1%	19.5%	3.1%
	Hausarbeit, anderes, k.A.	9.3%	1.2%	74.3%	15.2%	0.1%	6.5%	3.0%	62.0%	27.0%	1.5%
	RentnerIn, pensioniert	9.7%	0.5%	38.4%	50.7%	0.8%	8.2%	1.3%	59.4%	29.4%	1.6%
	In Ausbildung	6.6%	2.5%	32.7%	57.4%	0.8%	7.1%	5.8%	38.5%	46.1%	2.5%
Autoverfügbarkeit	Kein Führerschein, k.A.	8.3%	2.3%	23.1%	66.0%	0.2%	8.2%	6.1%	36.4%	47.0%	2.2%
	Immer verfügbar	4.4%	2.2%	72.2%	19.4%	1.9%	3.7%	1.5%	81.8%	10.1%	2.9%
	Nach Absprache verfügbar	7.2%	4.0%	41.0%	47.5%	0.2%	5.7%	3.7%	43.1%	45.7%	1.8%
	Nicht verfügbar	9.9%	4.8%	32.2%	44.3%	8.8%	9.7%	3.2%	8.3%	70.7%	8.1%
<b>Insgesamt</b>		6.4%	2.8%	50.0%	39.1%	1.7%	5.1%	2.8%	64.2%	25.2%	2.7%









Tabelle 21: Verkehrsmittelbenutzung aufgrund des bei jeder Wegetappe benutzten Verkehrsmittels

Verkehrsmittel	Stadt Bern			Region RVK4 ohne Stadt Bern		
	Werktag	Wochen- ende	Alle Wo- chentage	Werktag	Wochen- ende	Alle Wo- chentage
<b>Zu Fuss</b>						
Tagesdistanz je FussgängerIn (km)	3.5	4.0	3.6	3.3	3.9	3.5
Tagesdauer je FussgängerIn (Min.)	57.2	66.1	59.6	51.1	67.7	55.1
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	0.7	1.1	0.8	0.8	1.2	0.9
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	12.1	17.8	13.4	12.4	21.5	14.2
Durchschnittl. Anzahl Etappen	4.7	3.7	4.5	4.1	3.2	3.9
<b>Velo/Mofa</b>						
Tagesdistanz je Velo-/MofafahrerIn (km)	7.7	10.7	8.2	9.0	10.7	9.3
Tagesdauer je Velo-/MofafahrerIn (Min.)	43.9	52.8	45.4	42.6	56.8	44.8
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	2.5	4.5	2.7	3.2	4.9	3.4
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	14.1	22.0	15.2	15.1	26.3	16.5
Durchschnittl. Anzahl Etappen	3.1	2.4	3.0	2.8	2.2	2.7
<b>Auto/Motorrad</b>						
Tagesdistanz je Auto-/MotorradfahrerIn (km)	57.0	52.6	55.4	48.6	58.4	51.2
Tagesdauer je Auto-/MotorradfahrerIn (Min.)	82.4	60.4	74.6	70.4	73.1	71.1
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	18.2	20.1	18.8	14.6	19.1	15.7
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	26.3	23.1	25.3	21.2	23.9	21.8
Durchschnittl. Anzahl Etappen	3.1	2.6	3.0	3.3	3.1	3.3
<b>Bahn</b>						
Tagesdistanz je BahnfahrerIn (km)	96.0	159.4	113.8	51.9	77.3	56.0
Tagesdauer je BahnfahrerIn (Min.)	73.3	113.9	84.7	49.0	58.9	50.6
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	44.2	67.4	51.1	22.3	33.1	24.1
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	33.8	48.2	38.1	21.1	25.2	21.7
Durchschnittl. Anzahl Etappen	2.2	2.4	2.2	2.3	2.3	2.3
<b>Bus/Tram/Postauto</b>						
Tagesdistanz je Tram-/BusfahrerIn (km)	8.5	8.4	8.5	11.0	8.1	10.5
Tagesdauer je Tram-/BusfahrerIn (Min.)	27.6	35.2	29.2	29.6	22.8	28.6
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	3.1	3.6	3.2	4.1	3.8	4.1
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	10.0	15.2	10.9	11.2	10.8	11.1
Durchschnittl. Anzahl Etappen	2.8	2.3	2.7	2.7	2.1	2.6
<b>Anderes</b>						
Tagesdistanz je Person (km)	32.6	11.3	24.3	31.9	33.0	32.2
Tagesdauer je Person (Min.)	138.1	139.0	138.5	132.0	96.1	122.3
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	18.9	8.6	15.5	15.9	19.8	16.8
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	80.2	105.7	88.5	65.7	57.5	63.8
Durchschnittl. Anzahl Etappen	1.7	1.3	1.6	2.0	1.7	1.9
<b>Durchschnitt</b>						
Tagesdistanz je Person und Verkehrsm. (km)	21.4	29.6	23.6	24.2	30.8	25.7
Tagesdauer je Person und Verkehrsm. (Min.)	56.4	63.9	58.4	55.3	66.2	57.8
Durchschnittl. Etappenlänge (km)	5.9	10.0	6.8	7.2	10.6	7.9
Durchschnittl. Etappendauer (Min.)	15.5	21.6	16.9	16.4	22.8	17.7
Durchschnittl. Anzahl Etappen	3.6	3.0	3.5	3.4	2.9	3.3



## Glossar

### Wichtige Begriffe

Aufgeführt ist eine Auswahl von Begriffen gemäss dem schweizerischen Bericht.

Begriff	Definition
Agglomeration	Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone). Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben ohne die dazugehörige Kerngemeinde. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.
Agglomerations-gemeinde	Gemeinde einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinden (es sei denn, dies sei ausdrücklich vermerkt).
Agglomerations-kerngemeinde	Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.
Agglo-Kernzone	Gemeinden in einer Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen. Auch die Kerngemeinde selber gehört zur Kernzone.
Arbeitsverkehr	Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).
Ausbildungsverkehr	Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).
Begleitung / Begleitweg	Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten).
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
Dienstfahrt	Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Taxifahrerin, Chauffeur).
Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); „Einkauf“ und „Einkauf und Besorgungen“ werden synonym verwendet.



Etappe	Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das zu Fuss gehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.
Fahrleistung	Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen Distanzen in der Schweiz und im Ausland.
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.
Geschäftliche Tätigkeit	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch).
Kerngemeinde einer Agglomeration	siehe Agglomerationskerngemeinde.
Kleinmotorräder	Diese wurden im Normalfall für den Bericht mit den Motorrädern zusammengefasst.
Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden	Schweizer Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolierten Städte sind. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen. Es werden drei Haupttypen unterschieden: 1. Der periurbane ländliche Raum, der dadurch gekennzeichnet ist, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. 2. Die alpinen Tourismuszentren, welche durch ihre Lage im Alpenraum, hohe Logiernächtezahlen (mindestens 100 000 Hotel-Logiernächte pro Jahr) sowie eine gute bis sehr gute Dienstleistungs- und Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind. 3. Der periphere ländliche Raum, der ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes liegt.
Langsamverkehr (LV)	Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter „übrige Verkehrsmittel“).
Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).
mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.
Mobilitätsgrad	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.



Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.
motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.
Motorräder	Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) mit dieser Kategorie zusammengefasst.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.
Pendlerverkehr	siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr
Rückkehr nach Hause	Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).
Rundung	Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.
Service/-weg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).
Übrige Verkehrsmittel	Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
Umsteigen/ Verkehrsmittelwechsel	Dieser Etappenzweck wird zwar als Verkehrsmittel-Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils vorangehenden Etappe zugeordnet.
Unterwegszeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).
Verfügbarkeit von Fahrzeugen	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.



Verkehrsmittel	Als Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, und Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseocar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeu- gähnliche Geräte und andere.
Verkehrszweck	Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/ Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/ Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.
Vertrauensin- tervall	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tages- distanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall be- trägt +/- 1.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/- 1 km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt.
Weg	Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Ar- beitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Ver- kehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.
Wegzeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).
Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.
Werktage	Montag bis Freitag.
Zielpersonen	In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zu- fällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).
Zentren	Ausnahmsweise verwendeter Begriff für Agglomerationskerngemeinden und isolierte Städte.



## **Abkürzungen**

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BFS	Bundesamt für Statistik
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mikrozensus (Stichprobenerhebung).
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto
RVK 4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland



## Verzeichnisse

### Grafiken

Grafik 1:	Besitz des Führerscheins für Personenwagen	13
Grafik 2:	Besitz des Führerscheins für Motorräder	14
Grafik 3:	Fahrzeugbesitz der Haushalte	16
Grafik 4:	Anzahl Fahrräder auf 1000 Personen nach Korridoren und Stadtteilen	17
Grafik 5:	Anzahl Personenwagen auf 1000 Personen nach Korridoren und Stadtteilen	18
Grafik 6:	Autobesitz der Haushalte nach Zentralität	19
Grafik 7:	Autobesitz der Haushalte nach Korridoren und Stadtteilen	20
Grafik 8:	Autobesitz nach Haushaltsgrösse	21
Grafik 9:	Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2000 und 2005	22
Grafik 10:	Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2000 und 2005	23
Grafik 11:	Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause	24
Grafik 12:	Verhältnis Autobesitz zu verfügbaren Parkplätzen nach Haushalten in den Jahren 2000 und 2005	25
Grafik 13:	Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause in den Jahren 2000 und 2005	26
Grafik 14:	Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz in den Jahren 2000 und 2005	27
Grafik 15:	Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz, aufgeschlüsselt nach Arbeitsort in den Jahren 2000 und 2005	28
Grafik 16:	Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	29
Grafik 17:	Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Zentralität	30
Grafik 18:	Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Verkehrskorridor	31
Grafik 19:	Grund des Nicht-Verlassens der Wohnung	32
Grafik 20:	Mittlere Tagesdistanz nach Wohnort	35



Grafik 21:	Verteilung der mittleren Tagesdistanz	36
Grafik 22:	Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen	38
Grafik 23:	Verteilung der Tagesdistanzen nach Verkehrsmitteln für verschiedene Regionen	40
Grafik 24:	Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmitteln für verschiedene Fahrtzwecke	41
Grafik 25:	Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt	42
Grafik 26:	Wege nach Fahrtzwecken	43
Grafik 27:	Wegdistanz nach Fahrtzwecken	44
Grafik 28:	Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte km) an durchschnittlichen Werktagen	46
Grafik 29:	Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel an durchschnittlichen Wochentagen nach Zentralität	47
Grafik 30:	Wege nach Fahrtzwecken und Geschlecht	48
Grafik 31:	Wege nach Fahrtzwecken und Alter	49
Grafik 32:	Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man ...	54
Grafik 33:	Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?	55
Grafik 34:	Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte Geld am ehesten eingesetzt werden?	56
Grafik 35:	Wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?	57
Grafik 36:	Für welchen Bereich im öffentlichen Verkehr sollte Geld am ehesten eingesetzt werden?	58
Grafik 37:	Wie könnte der ÖV attraktiver gemacht werden?	59





## Tabellen

Tabelle 1:	Eckwerte des Verkehrs in der Region RVK 4	33
Tabelle 2:	Zurückgelegte Distanzen und Wege sowie dafür benötigte Zeit nach Wochentagen und Zentralität	34
Tabelle 3:	Verkehrsmittelwahl	37
Tabelle 4:	Anteile verschiedener Verkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität	39
Tabelle 5:	Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt nach Fahrtzwecken	42
Tabelle 6:	Anteile verschiedener Fahrtzwecke an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität	45
Tabelle 7:	Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken in den Jahren 2000 und 2005	50
Tabelle 8:	Start- und Zielorte aller Wege nach Zentralität	51
Tabelle 9:	Start- und Zielorte aller Wege nach Korridoren	52
Tabelle 10:	Verkehrsmittelwahl nach Start- und Zielort	53
Tabelle 11:	Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Nationale Stichprobe	65
Tabelle 12:	Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Region RVK 4	65
Tabelle 13:	Erreichte und gültige Haushalte	66
Tabelle 14:	Befragungsthemen Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005	66
Tabelle 15:	Beschreibung der Haushalte und Personen	67
Tabelle 16:	Beschreibung der Zielpersonen	68
Tabelle 17:	Verkehrsmittelwahl	69
Tabelle 18:	Anteile der Verkehrsmittel nach zurückgelegten Kilometern	70
Tabelle 19:	Verteilung der zurückgelegten Kilometer nach verschiedenen Merkmalen	71



Tabelle 20:	Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Kilometer) an durchschnittlichen Werktagen, Samstagen und Sonntagen in Prozenten	72
Tabelle 21:	Verkehrsmittelbenutzung aufgrund des bei jeder Wegetappe benutzten Verkehrsmittels	73



### **Quellen / Literatur**

- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2002), Das Verkehrsverhalten in der Region Bern, Auswertungen Mikrozensus 2000 und Vergleich 1994 – 2000, Bern
- Auswertungen Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern (2007), im Auftrag der BVE und des AGR, Ecoplan, Bern