

# Mobilität in der Region Bern Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr  
Holzikofenweg 22, Postfach 8623, 3001 Bern  
Telefon 031 370 40 70  
[www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch), [verkehr@bernmittelland.ch](mailto:verkehr@bernmittelland.ch)

### **Begleitgruppe**

M. Garn, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr (Projektleitung)  
D. Markus, Verkehrsplanung Stadt Bern  
Th. Holzer, Statistikdienste Stadt Bern  
M. Hubacher, Statistikdienste Stadt Bern  
M. Rupp, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr  
I. Aberegg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr

### **Bearbeitung**

M. Garn, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr (Projektleitung)  
Th. Holzer, Statistikdienste Stadt Bern (Datenauswertung)  
M. Hubacher, Statistikdienste Stadt Bern (Datenauswertung)  
I. Aberegg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr (Bericht)

### **Trägerschaft**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)  
Stadt Bern  
BERNMOBIL  
Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)  
BLS AG  
PostAuto Schweiz AG

### **Bezugsquelle**

Dieser Bericht kann gegen eine Schutzgebühr von Fr. 30.– bei oben stehender Adresse bezogen werden oder unter [www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch) heruntergeladen werden.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	3
<b>Zusammenfassung</b>	5
<b>1 Einleitung</b>	7
1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	7
1.2 Aufbau und Ziele des Berichts	7
1.3 Die regionale Auswertung	8
1.4 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010	9
<b>2 Gliederung des Perimeters</b>	11
2.1 Perimeter RKBM	11
2.2 Vergleichbarkeit Perimeter RVK 4 (2005) und RKBM	11
2.3 Gliederung nach Sektoren	12
2.4 Gliederung nach Zentralität	13
2.5 Gliederung nach Stadtteilen	14
<b>3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme</b>	15
3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder	15
3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit	17
3.3 Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen	25
3.4 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	30
<b>4 Verkehrsverhalten</b>	32
4.1 Mobile und nicht mobile Personen	32
4.2 Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen	34
4.3 Verkehrsmittelbenutzung	40
4.4 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck	47
4.5 Woher - Wohin?	57
<b>5 Einstellung zur Verkehrspolitik</b>	59
5.1 Gebühren und Einnahmen	59
5.2 Einstellung zum Strassenverkehr	60
5.3 Einstellung zum öffentlichen Verkehr	61

<b>Anhang</b>	63
Änderung RKBM (MZ 2010) und RVK 4 (MZ 2005)	64
Gemeinden nach Zentralität und Sektorzugehörigkeit	64
Projektbeschreibung	67
<b>Glossar</b>	70
<b>Verzeichnisse</b>	75
Grafiken	75
Tabellen	76
Quellen / Literatur	77

## Zusammenfassung

Im Jahr 2010 legten jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Durchschnitt 15'000 km im Inland zurück. Diese Zahl ist das Ergebnis der im 5-Jahres-Rhythmus stattfindenden Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr». Für die Erhebung 2010 wurden in der Region Bern 3'424 Personen ab 6 Jahren telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Unter anderem wurden die Themen Verkehrsmittelwahl, Streckenwahl, Besitz von ÖV-Abonnements/Führerschein und der Zugang zu Fahrzeugen erörtert. Die Ergebnisse der regionalen Auswertung des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» geben ein Bild der Mobilitätsbewegungen der Einwohnerinnen und Einwohner der Region Bern und stellen eine zentrale Grundlage für politische Entscheide in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt dar.

In der Region Bern besitzen 69% der Haushalte mindestens ein Auto. Dies sind 10 Prozentpunkte<sup>1</sup> weniger als der schweizerische und der kantonale Durchschnitt (79%). Insbesondere im Zentrum Bern hat die Zahl der Haushalte ohne Auto zugenommen. Derzeit besitzt rund die Hälfte der Haushalte im Zentrum kein eigenes Auto (53%). In den ländlichen Gemeinden sind es 11%. Im Zentrum steht 29% der Haushalte mit Auto kein Parkplatz zur Verfügung. Dies ist deutlich mehr als in der übrigen Region wo dies weniger als 10% der Haushalte mit Auto betrifft.

Im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt sind die RegionseinwohnerInnen beim Abonnementsbesitz für den öffentlichen Verkehr Spitzenreiter. 44% der EinwohnerInnen haben ein ÖV-Abonnement (GA, Strecken- oder Verbundsabonnement, andere Abonnemente). Dies sind 10 Prozentpunkte mehr als der kantonale Durchschnitt (34%). Ein GA besitzen 17% der EinwohnerInnen. Im Zentrum ist der Anteil der GA-Besitzer mit 26% am grössten.

Die EinwohnerInnen der RKBM legen im Durchschnitt 41 km pro Tag zurück. Die Tagesdistanz hat sich seit dem Mikrozensus 2005 nicht wesentlich verändert. Über die ganze Schweiz betrachtet, ist es jedoch im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2005 zu einer Zunahme von 4 Prozentpunkten (oder +1.5 km) gekommen. Betrachtet man nur die mobilen Personen sind es pro Person und Tag 45.8 km, die in der Region zurückgelegt werden. Im Durchschnitt wird dafür 1 Stunde und 52 Minuten aufgewendet. Für rund 27% der Etappen und 58% der gesamten Distanz wird das Auto verwendet. Bei fast jeder fünften Etappe fällt die Verkehrsmittelwahl auf den ÖV und mehr als die Hälfte aller Etappen wird zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Im Zentrum ist der Anteil der Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden am grössten (50%). In der übrigen RKBM beträgt dieser Wert «nur» 34%, umfasst jedoch mit 6% der gesamten zurückgelegten Distanz einen mit dem Zentrum (7%) vergleichbaren Wert.

<sup>1</sup> Der absolute Unterschied zwischen zwei relativen Angaben wird mit Prozentpunkten bezeichnet. Im Falle von «69% der Haushalte in der Region und 79% der Haushalte im gesamten Kanton besitzen ein Auto» beträgt der Unterschied 10 Prozentpunkte.

Die Freizeit ist in den letzten Jahrzehnten zum wichtigsten Mobilitätszweck geworden. In der RKBM beträgt der Anteil der Freizeitmobilität an der Tagesdistanz 43%. Gegenüber 2005 hat dieser Wert jedoch um 5 Prozentpunkte abgenommen. Die Freizeitwege sind durchschnittlich 14 km lang und am Wochenende und insbesondere am Sonntag der dominierende Wegzweck (50 bis 80% der Wege).

Fast 80% der Wege der EinwohnerInnen der RKBM sind regionaler Binnenverkehr. Sie starten und enden in der RKBM. Mehr als ein Viertel der Wege sind Binnenverkehr im Zentrum (Stadt Bern) und insgesamt 48% der Wege sind Binnenverkehr in der Kernzone der Agglomeration Bern. Von den Wegen im Zentrum werden 60% zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Bei einem Viertel wird der ÖV genutzt. Der MIV ist den bei Wegen, die von ausserhalb ins Zentrum (Stadt Bern) führen, mit 49% der dominierende Verkehrsträger.

Wie in der ganzen Schweiz stehen die EinwohnerInnen der RKBM Gebühren als finanzielles Instrument zur Lenkung des Verkehr eher ablehnend gegenüber. Ein Roadpricing ist mit 28% nur wenig beliebter als im Landesdurchschnitt (22%) und höhere Parkplatzgebühren im Stadtzentrum oder deren Einführung bei Einkaufszentren stossen auf geringe Akzeptanz. Tunnelgebühren werden mit 52% dafür-Stimmen wesentlich stärker befürwortet als in der übrigen Schweiz (37%). Nach der Meinung der Befragten sollten die Einnahmen aus dem Strassenverkehr am ehesten für die Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Fussgänger- und Veloverkehrs verwendet werden. Einer Förderung des öffentlichen Verkehrs stehen 84% der Befragten positiv gegenüber. Ein abgestuftes Tarifsystem im ÖV wird jedoch nur von 36% der Befragten befürwortet und davon sind 70% gegen Preiserhöhungen in den Spitzenzeiten.

# 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 Mobilität und Verkehr» ist heute die wichtigste Informationsgrundlage zu verschiedenen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens. Deshalb hat er für die Verkehrswissenschaften, -planung und -politik, aber auch für die Raumplanung grosse Bedeutung.

Die Erhebung im Jahr 2010 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). Die Themen des Mikrozensus «Mobilität und Verkehr 2010» (MZMV 2010 oder MZ 2010) umfassen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die Voraussetzungen für eine Verkehrsteilnahme (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Abonnementsbesitz), sozio-ökonomische Hintergründe (Wohnsituation, Haushaltstruktur, Einkommen, Personenmerkmale) sowie die Einstellung zu Verkehrsfragen.

Für den Mikrozensus «Mobilität und Verkehr 2010» wurden gesamtschweizerisch 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen ab sechs Jahren befragt. Die RKBM hat, wie verschiedene andere Regionen in der Schweiz (Kantone, Agglomerationen, Regionalkonferenzen), die nationale Erhebung des Bundes durch zusätzliche Interviews in ihrem Gebiet verdichtet. Durch diese Verdichtung der Stichprobe erhält die regionale Auswertung eine solide Basis.

## 1.2 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010»<sup>2</sup> und beinhaltet die Ergebnisse der regionalen Auswertung der RKBM. Im Bericht ist das Verkehrsverhalten im Jahr 2010 und die Entwicklung von 2005 (teilweise auch 2000) bis 2010 für die Region Bern abgebildet. Die Resultate werden wie beim Mikrozensus «Mobilität und Verkehr 2005» räumlich differenziert nach Zentralität, Sektoren und für die Stadt Bern dargestellt.

Die Hauptziele des vorliegenden Berichts sind:

- Die Bereitstellung von Datengrundlagen für die Raum- und Verkehrsplanung: Grundlagen für regionale und kommunale Verkehrsrichtpläne und die verstärkte Berücksichtigung von Siedlung und Verkehr.
- Die Beschreibung des Verkehrsgeschehens, d.h. Informationen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Verkehrszwecke, Distanz, Zeit, Verkehrsmittelwahl.
- Die Beschreibung räumlicher Unterschiede: Kenngrössen für die Mobilität in verschiedenen Raumtypen und Hinweis auf Potenziale einzelner Verkehrsmittel und Verkehrsangebote.

<sup>2</sup> BFS, ARE (2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

- Die Abbildung der zeitlichen Entwicklung des Verkehrsverhaltens (mit Zeitreihen): Verhaltensänderungen frühzeitig erkennen.
- Die Beantwortung von Fragen der Verkehrspolitik: Agglomerationspolitik, Förderung ö.V., Langsamverkehr, Freizeitverkehr, u.a.

Der vorliegende Bericht ist in fünf Kapiteln gegliedert. Nach einer Einleitung (Kapitel 1) werden im Kapitel 2 die verschiedenen Raumkategorien der RKBM dargestellt. Diese bilden das Gerüst für die Darstellung der Auswertungsergebnisse. Die Ergebnisse der Auswertungen folgen in den Kapiteln 3 bis 5. Das Kapitel 3 befasst sich mit den Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme (Führerschein-, Fahrzeug- und Abonnementbesitz). Das eigentliche Verkehrsverhalten wird im Kapitel 4 beschrieben (Verkehrsmittelbenutzung, Wege und Distanzen). Im Kapitel 5 wird die Einstellung der regionalen Bevölkerung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen wiedergegeben. Im Anhang befinden sich eine Auflistung der Gemeinden im Perimeter, eine detaillierte Projektbeschreibung (Stichprobe-Grundgesamtheit, Befragungsthemen, Stichprobenverdichtung) sowie Verzeichnisse und ein Glossar der wichtigsten Begriffe und Abkürzungen.

### **1.3 Die regionale Auswertung**

Im Gebiet der RKBM wurden 3'276 Haushalte bzw. 3'424 Einzelpersonen befragt und das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Region, der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden ausgewertet. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also die Wege der RegionsbewohnerInnen dargestellt, nicht jedoch die Wege von Auswärtigen in die Region Bern. Zielort und Wegstrecken der RegionsbewohnerInnen können innerhalb wie auch ausserhalb der Region liegen. Die vorliegende Auswertung stellt zudem nur Wege und Distanzen des Alltags und im Inland dar. Ferienreisen sind nicht enthalten.

Die Stichprobe des MZMV 2010 sollte die Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut repräsentieren. In den Verdichtungsregionen sind die Stichproben jedoch überdurchschnittlich gross und einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) sind für Befragungen schwierig zu erreichen. Eine Gewichtung der Stichprobe (Haushalte und Zielpersonen) gleicht diese Unterschiede aus. Die in der nationalen Auswertung ermittelten Gewichte wurden von der Region für die Auswertung übernommen.

Der MZMV 2010 ist eine Stichprobe und keine Vollerhebung. Auch bei der regionalen Auswertung erfolgt daher die Interpretation und Beurteilung der Ergebnisse unter der Berücksichtigung von statistischen Kennwerten und Grundprinzipien. Nicht signifikante Ergebnisse sind im Bericht nicht erwähnt. Um die Aussagekraft und Signifikanz von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall verwendet. Dieses gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert sich der wahre Wert mit einer festgelegten Wahrscheinlichkeit befindet. 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 die Werte von zwei Gruppen unterscheiden oder ob sich ein Wert im Vergleich zum Jahr 2005 wirklich verändert hat. Das Vertrauensintervall hilft Veränderung, die im Bereich der zufälligen Schwankungen liegen von signifikanten Unterschieden zu unterscheiden.



Die Zahlen im Bericht (Text und Balkenbeschriftung) sind für eine bessere Lesbarkeit grundsätzlich alle auf- oder abgerundet. Die Diagrammbalken beruhen auf nicht gerundeten Einzelwerten und die Endsummen der Beschriftungen können daher von der Endsumme der nicht gerundeten Einzelwerte abweichen und 100% leicht über- oder unterschreiten.

## 1.4 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

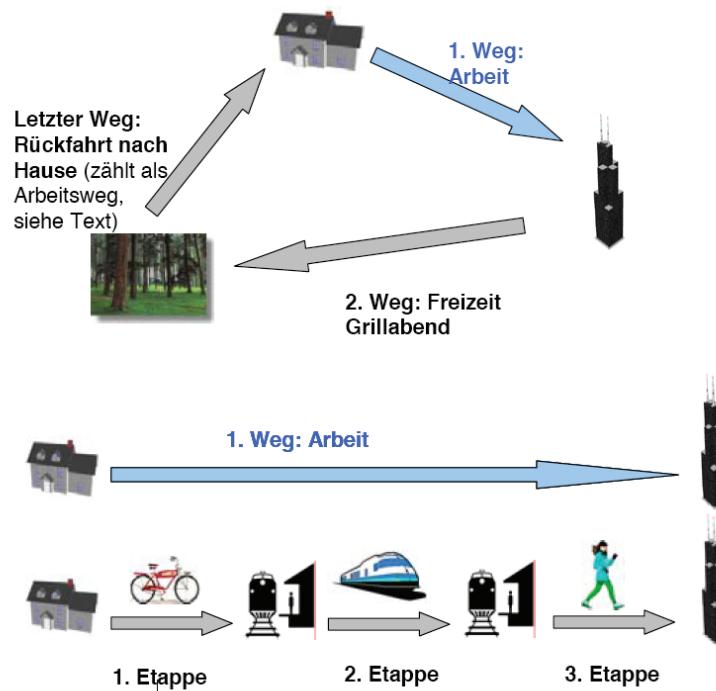
Es ist die Aufgabe des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» die vielseitigen Aspekte der Personmobilität in Ihrer Gesamtheit zu erfassen. Die wichtigsten Inhalte der Erhebung sind:

- 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

Das Konzept der Wege und Etappen ist ein wichtiger Baustein der Erhebung und wichtig für die folgende Auswertung. Das mit der Erhebung von 1994 eingeführte Wege-/Etappen-Konzept (Grafik 1) 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

Grafik 1: Was sind Wege und Etappen?



Die wichtigste Änderung des MZMV 2010 ist methodischer Natur und betrifft die Ermittlung der von den Befragten zurückgelegten Distanzen. Bei früheren Erhebungen basierten die Distanzangaben alleine auf Schätzungen der Befragten. Neu wurden nun neben dem Start- und Zielort der Etappen und der geschätzten Distanz auch die gewählte Route erfasst und damit zusätzlich ein sogenanntes Routing durchgeführt. Dies verbessert die Datenqualität in Bezug auf die zurückgelegten Etappen-, Weg- und Tagesdistanzen. Damit die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen gewährleistet ist, wurden die Distanzangaben in den Mikrozensus der Jahre 2000 und 2005 korrigiert und neu berechnet. Dies anhand von Korrekturfaktoren, die die Schätzfehler beheben. Die nachfolgend im Bericht aufgeführten Distanzen und Verkehrsmittelanteile am Verkehrsvolumen des MZMV 2005 wurden mit den Korrekturfaktoren des BFS neu berechnet und sind daher nicht mehr direkt mit der 2007 publizierten regionalen Auswertung vergleichbar.

## 2 Gliederung des Perimeters

### 2.1 Perimeter RKBM

Der für die regionale Auswertung untersuchte Perimeter bezieht sich auf das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und umfasst 96 Gemeinden. Eine Auflistung der Gemeinden und ihre Zugehörigkeit zu Sektoren und Zentralität befindet sich im Anhang.

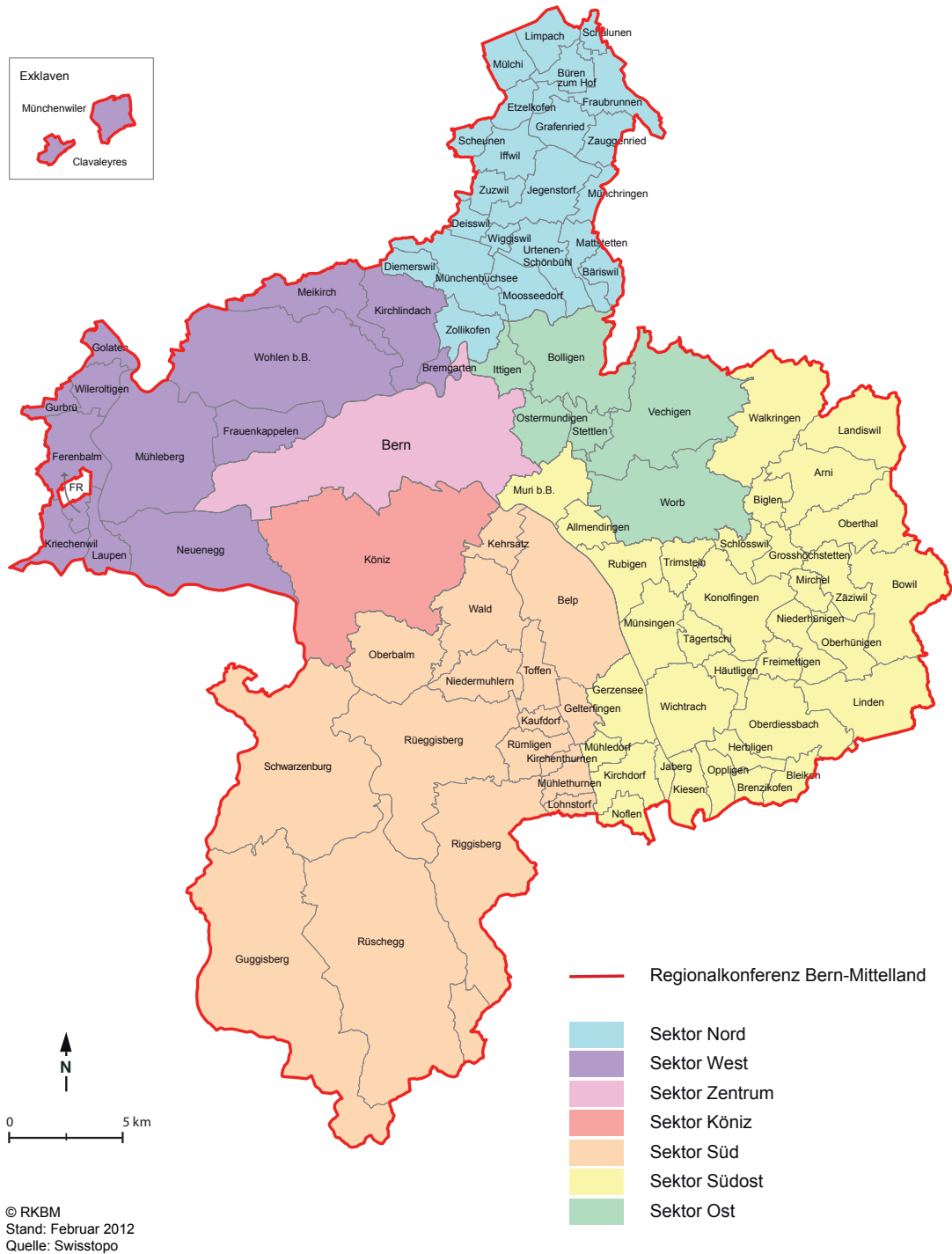
### 2.2 Vergleichbarkeit Perimeter RVK 4 (2005) und RKBM

Seit dem 1. Januar 2010 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) die Aufgaben der Regionalen Verkehrskonferenz RVK 4 vollständig übernommen. Die vorliegende Mikrozensusauswertung ist eine Detailauswertung des Mobilitätsverhalten der EinwohnerInnen der RKBM. Im Vergleich zur früheren regionalen Auswertungen hat sich die Zusammensetzung der Gemeinden und ihrer Bevölkerung geringfügig verändert. Beim Wechsel von der RVK 4 zur RKBM Anfang 2010 sind 20 Gemeinden neu zum Perimeter hinzu gekommen und 7 weggefallen. Mit diesen Verschiebungen hat die Einwohnerzahl des Betrachtungsperimeters insgesamt um 2% zugenommen. Da sich die Einwohnerzahl gesamthaft nur geringfügig verändert hat, ist die Vergleichbarkeit von regionalen Durchschnittswerten der Auswertung 2010 (RKBM) mit der Auswertung 2005 (RVK 4) gegeben. Ein Vergleich von Durchschnittswerten der neuen «Sektoren» mit den ehemaligen «Korridoren» der RVK 4 ist aufgrund der zu grossen Abgrenzungsunterschiede jedoch nicht möglich.

Betrachtet man die Auswirkungen der veränderten Gemeindegliederung auf die Zentralitätskategorien (Kap. 2.4), zeigt sich, dass vor allem die Kategorie der «Ländlichen Gemeinden» betroffen ist. Die Einwohnerzahl in der Kategorie «Ländlichen Gemeinden» ist gegenüber der Einwohnerzahl dieser Kategorie im Jahr 2005 um 17% angestiegen. Die Kategorie der «Ländlichen Gemeinden» wird dadurch besser abgebildet und beeinflusst die regionalen Durchschnittswerte etwas stärker als zuvor. Im Zentrum und den Kerngemeinden der Agglomeration kam es aufgrund des geänderten Perimeters hingegen zu keinen namhaften Veränderungen bei den Einwohnerzahlen. Die Vergleichbarkeit von Durchschnittswerten der Zentralitätskategorien der Auswertung 2010 (RKBM) mit denjenigen der Auswertung 2005 (RVK 4) ist somit weiterhin gegeben.

### 2.3 Gliederung nach Sektoren

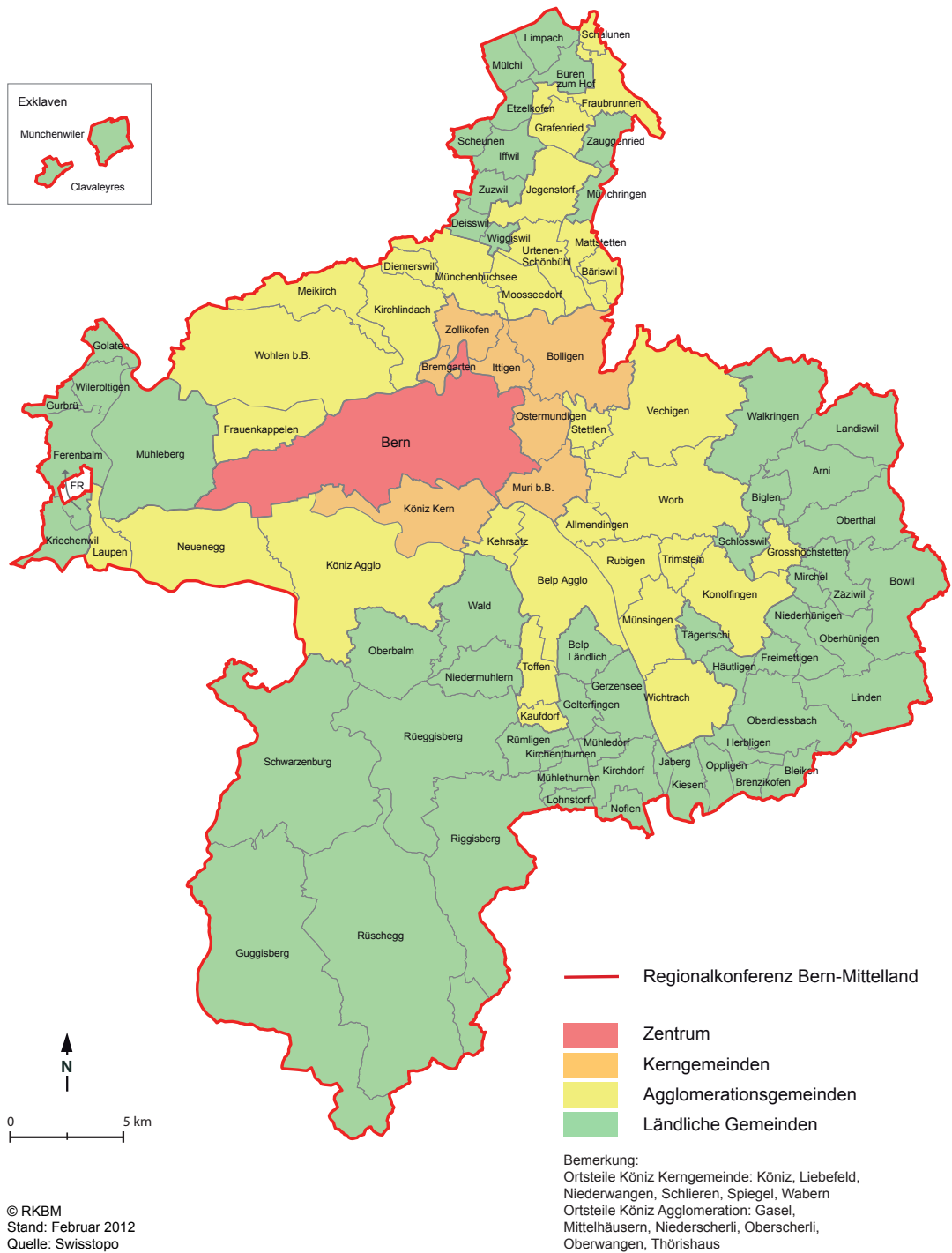
Der Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist in die folgenden sieben Sektoren eingeteilt:



Karte 1: Gliederung nach Sektoren

## 2.4 Gliederung nach Zentralität

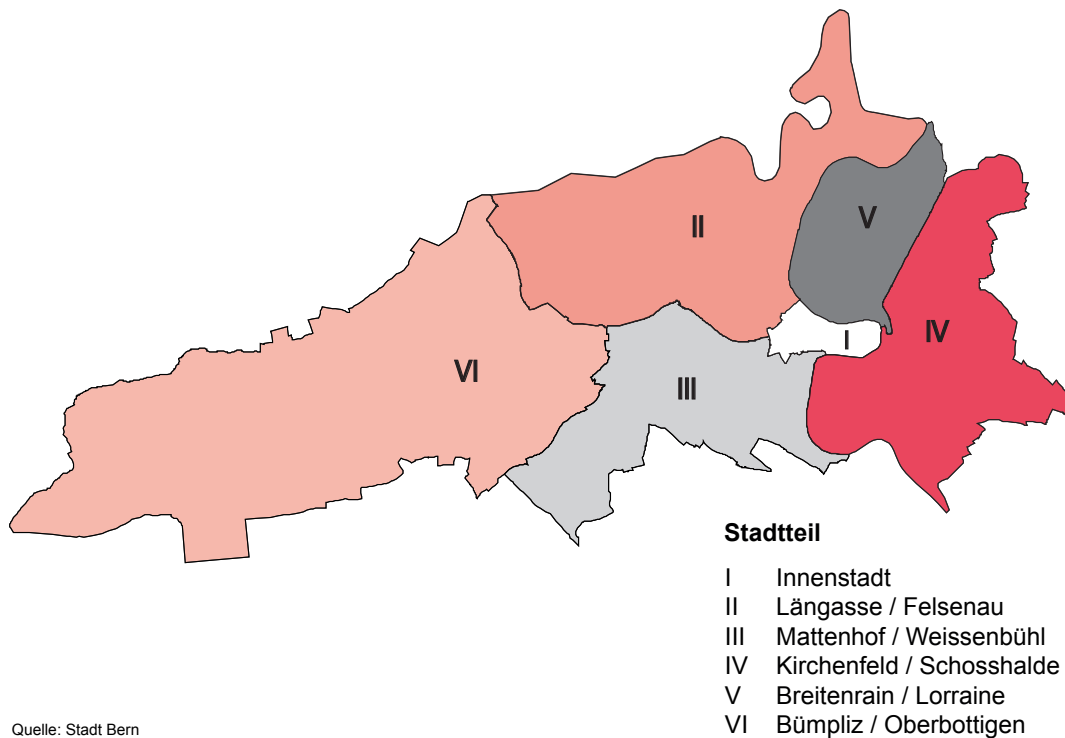
Die Gemeinden der Region sind entsprechend ihrer Zentralität einer der nachstehenden vier Kategorien zugeordnet (die Definitionen der einzelnen Kategorien befinden sich im Glossar):



Karte 2: Gliederung nach Zentralität

## 2.5 Gliederung nach Stadtteilen

Als übergeordnetes Zentrum und als Kern des RKBM-Perimeters nimmt die Stadt Bern eine wichtige Stellung ein. Einzelne Auswertungen sind daher für die Stadt Bern weiter differenziert. Die städtischen Differenzierung erfolgt gemäss den unten aufgeführten Stadtteilen:



Quelle: Stadt Bern

Karte 3: Gliederung nach Stadtteilen <sup>3</sup>

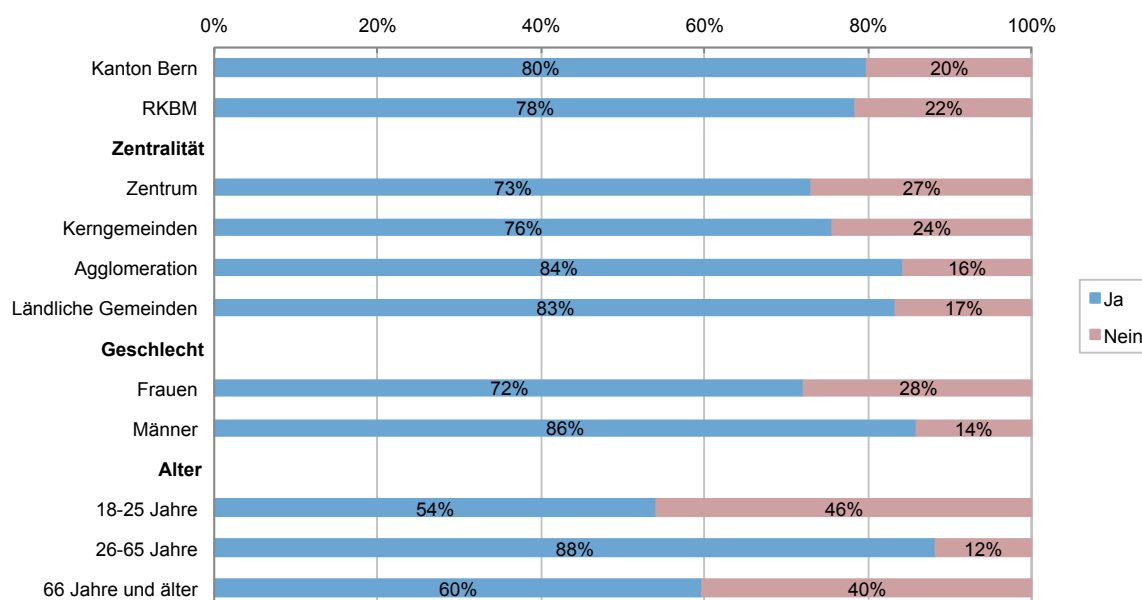
<sup>3</sup> Wegen der geringen absoluten Zahl der Wohnbevölkerung in Stadtteil I sind die Werte der Stichprobe mit Vorsicht zu geniessen.

### 3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

#### 3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder

In der RKBM besitzen 78% der Einwohner ab 18 Jahren den Führerschein für Personenwagen. Dieser Wert liegt nahe beim kantonalen Durchschnitt von 80%. Innerhalb der Region sind deutliche Unterschiede feststellbar. Das Zentrum und die Kerngemeinden weisen mit 73 bzw. 76% tiefere Anteile auf als der regionale Durchschnitt. Am grössten ist der Führerscheinbesitz in den Agglomerationsgemeinden. Verglichen mit dem Mikrozensus 2005 ist der Anteil der Personen mit Führerschein in der Region und im Kanton stabil geblieben.

Grafik 2: *Besitz des Führerscheins für Personenwagen*



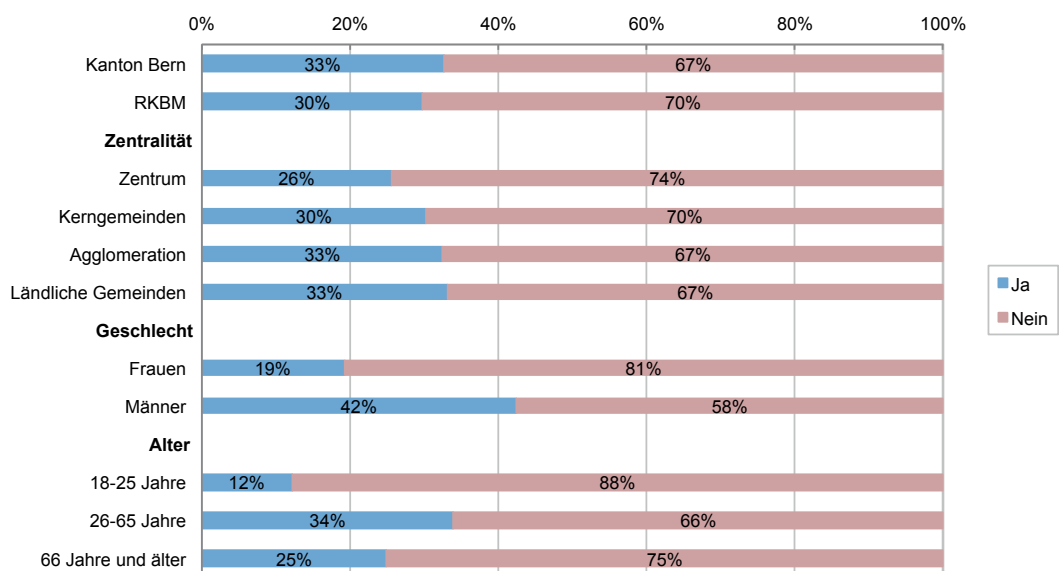
Grundgesamtheit: Einwohner der RKBM bzw. des Kantons Bern ab 18 Jahren im Jahr 2010

Stichprobe: RKBM: 3'047 Personen, Kanton Bern: 7'379 Personen

Wie bereits 2005 sind Männer (86%) deutlich häufiger im Besitz eines Führerscheins für Personenwagen als Frauen (72%). Die Differenz zwischen Männern und Frauen ist seit der letzten Erhebung unverändert. Bei den 18–25-Jährigen setzt sich der bereits 2005 beobachtete Trend fort. Erneut hat bei dieser Altersgruppe der Führerscheinbesitz abgenommen und liegt derzeit bei 54%. Bei den 26–65-Jährigen wie auch den über 65-Jährigen zeigt sich gegenüber 2005 keine signifikante Veränderung.

Im Vergleich zum Führerscheinbesitz für Personenwagen fällt der Anteil der Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein für Motorräder besitzen, deutlich geringer aus. Für die RKBM liegt der Anteil bei 30% und der kantonale Wert ist mit 33% nur wenig höher. Es bestätigen sich teilweise die zuvor beim Führerschein für Personenwagen beobachtbaren Unterschiede zwischen den Zentralitäten und den soziodemografischen Gruppen. Die in ländlichen Gemeinden wohnhaften Einwohner ab 18 Jahren besitzen deutlich häufiger den Führerschein für Motorräder als diejenigen im städtischen Zentrum und Frauen (19%) haben weniger oft den Führerschein für Motorräder als Männer (42%). Bei den Alterskategorien ist die Gruppe der 25–65-Jährigen am stärksten vertreten. Der Anteil der 18–25-Jährigen, die einen Führerschein für Motorfahräder besitzen, ist mit 12% gering. Gegenüber 2005 haben sich die Werte in räumlicher Hinsicht wie auch bei den soziodemografischen Aspekten Geschlecht und Alter nur geringfügig verändert.

Grafik 3: *Besitz des Führscheins für Motorräder*



Grundgesamtheit: Einwohner der RKBM bzw. des Kantons Bern ab 18 Jahren im Jahr 2010

Stichprobe: RKBM: 3'047 Personen, Kanton Bern: 7'379 Personen

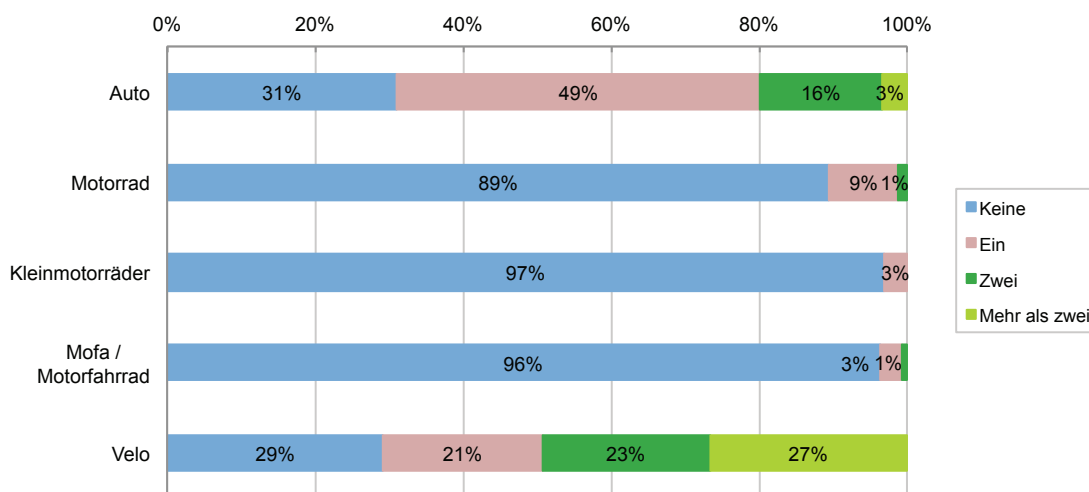


### 3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

In der RKBM besitzen 69% der Haushalte ein oder mehrere Autos. Der schweizerische Durchschnitt beim Autobesitz der Haushalte liegt demgegenüber mit 79% deutlich höher. Betrachtet man die übrigen Fahrzeugkategorien, bestehen nur geringe Unterschiede zwischen den regionalen Werten und jenen der gesamten Schweiz.

31% der Haushalte in der Region besitzen kein Auto. Verglichen mit 2005 hat dieser Anteil in der Region um 5 Prozentpunkte <sup>4</sup> zugenommen. Der Besitz bei den übrigen Fahrzeugen hat sich 2010 gegenüber 2005 nur unwesentlich geändert. Motorfahrzeuge wie Motorrad, Kleinmotorräder, Mofa und Motorfahrrad sind deutlich weniger verbreitet als Autos: 10% der Haushalte der Region besitzen ein Motorrad und Kleinmotorräder und Mofa / Motorfahrrader findet man je in rund 3 bis 4% der Haushalte. Am weitesten verbreitet sind die Velos mit 71%. 50% der Haushalte besitzen zwei oder mehr Velos.

Grafik 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM



Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM im Jahr 2010

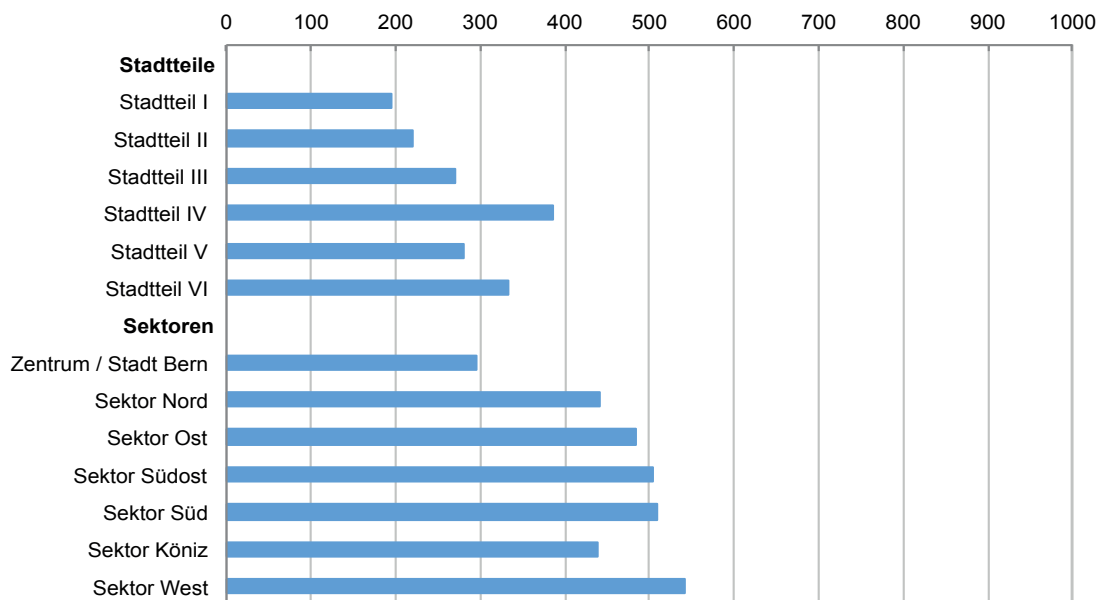
Stichprobe: 3'276 Haushalte

<sup>4</sup> Der absolute Unterschied bei dem Anteil der autofreien Haushalte in der Region im Jahr 2005 (26%) und im Jahr 2010 (31%) beträgt 5 Prozentpunkte. In den 5 Jahren von 2005 bis 2010 ist der Anteil der autofreien Haushalte in der Region somit um 20% gewachsen.

Zur weiteren Beschreibung des Individualverkehrs und der Fahrzeugdichte eignet sich der Motorisierungsgrad der Bevölkerung und analog dazu die Velodichte. Dabei wird die Anzahl Autos und Velos pro 1'000 EinwohnerInnen ermittelt (Grafik 5 und 6). Betrachtet man die Zentrumsgemeinde Bern differenziert nach Stadtteilen, zeigt sich, dass in der Innenstadt (Stadtteil I) die Autodichte am geringsten ist. Die grösste Autodichte ist im Stadtteil IV (Kirchenfeld / Schosshalde) und im Stadtteil VI, der die Ortsteile Bümpliz, Ober- und Niederbottigen und Riedbach umfasst, zu beobachten.

Verglichen mit den übrigen Sektoren weist die Stadt Bern den geringsten Motorisierungsgrad auf. In den Sektoren Süd und Südost, den Sektoren mit den meisten ländlichen Gemeinden, hat es gut über 500 Personenwagen auf 1'000 Einwohner. Am grössten ist der Motorisierungsgrad im Sektor West.

Grafik 5: Anzahl Personenwagen auf 1000 EinwohnerInnen nach Stadtteilen und Sektoren

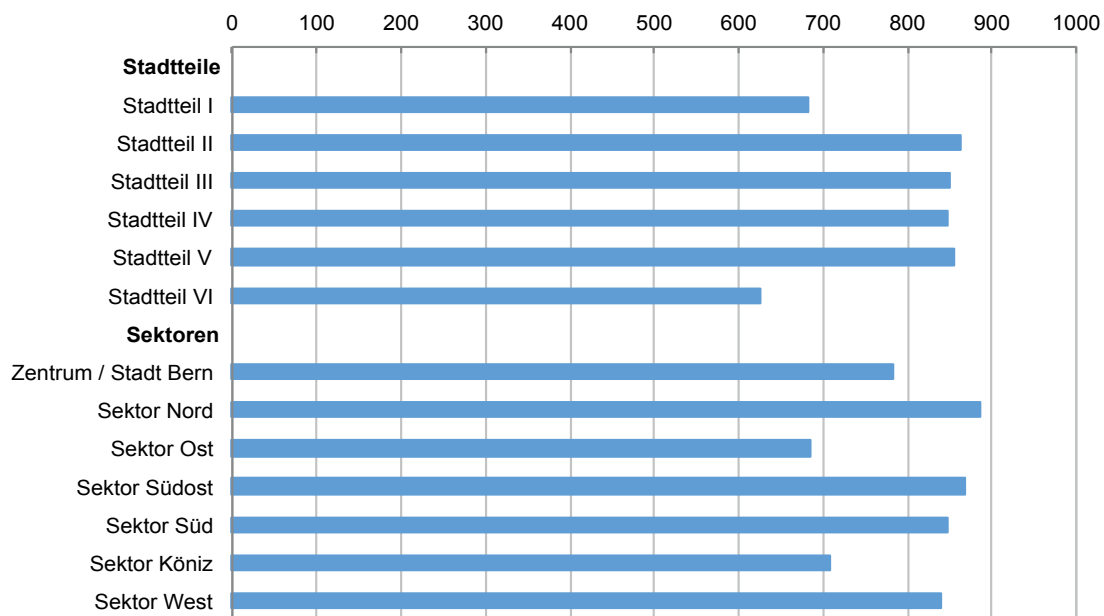


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren

Stichprobe: 3'276 Haushalte

In Grafik 6 ist ersichtlich, dass die Stadtteile I (Innenstadt) und VI (Bümpliz/Oberbottigen) die geringste Velodichte aufweisen. Am meisten Velos hat es in den Sektoren Nord und Südost, wo pro 1'000 Personen an die 880 Velos zu verzeichnen sind. Im zentrumsnahen Sektor Köniz und im Sektor Ost fällt hingegen die Velodichte im Vergleich zur Stadt Bern deutlich geringer aus.

Grafik 6: Anzahl Velos auf 1000 Einwohner nach Stadtteilen<sup>5</sup> und Sektoren



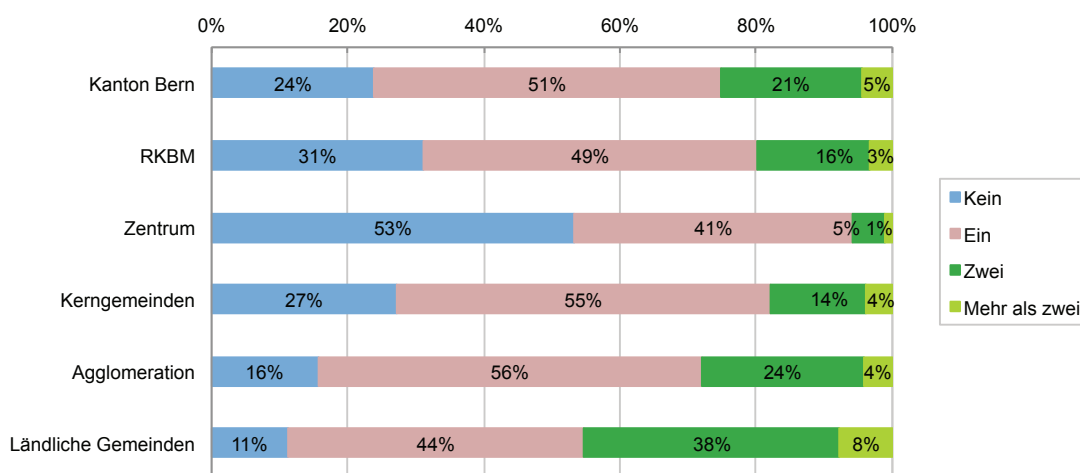
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 3'276 Haushalte

5 Wegen der geringen Einwohnerzahl ist der Wert von Stadtteil I mit Vorsicht zu interpretieren.

Der Anstieg des Anteils der autofreien Haushalte zwischen 2005 und 2010 ist im Zentrum gleich gross, wie der eingangs bemerkte Anstieg in der gesamten RKBM (von 26 auf 31%). Im gut mit ÖV erschlossenen Zentrum hat die Zahl der Haushalte ohne Auto um 9 Prozentpunkte zugenommen und liegt 2010 bei 53%. Ausserhalb des Zentrums steigt hingegen die Zahl der Haushalte mit mehr als einem Auto. In den übrigen Agglomerationsgemeinden sind es 28% der Haushalte, die mehr als ein Auto besitzen, und in den ländlichen Gemeinden gar 46%. Doch auch hier ist die Zahl der Haushalte ohne Auto gegenüber 2005 um 5 Prozentpunkte von 6 auf 11% angestiegen.

Grafik 7: *Autobesitz der Haushalte nach Zentralität*

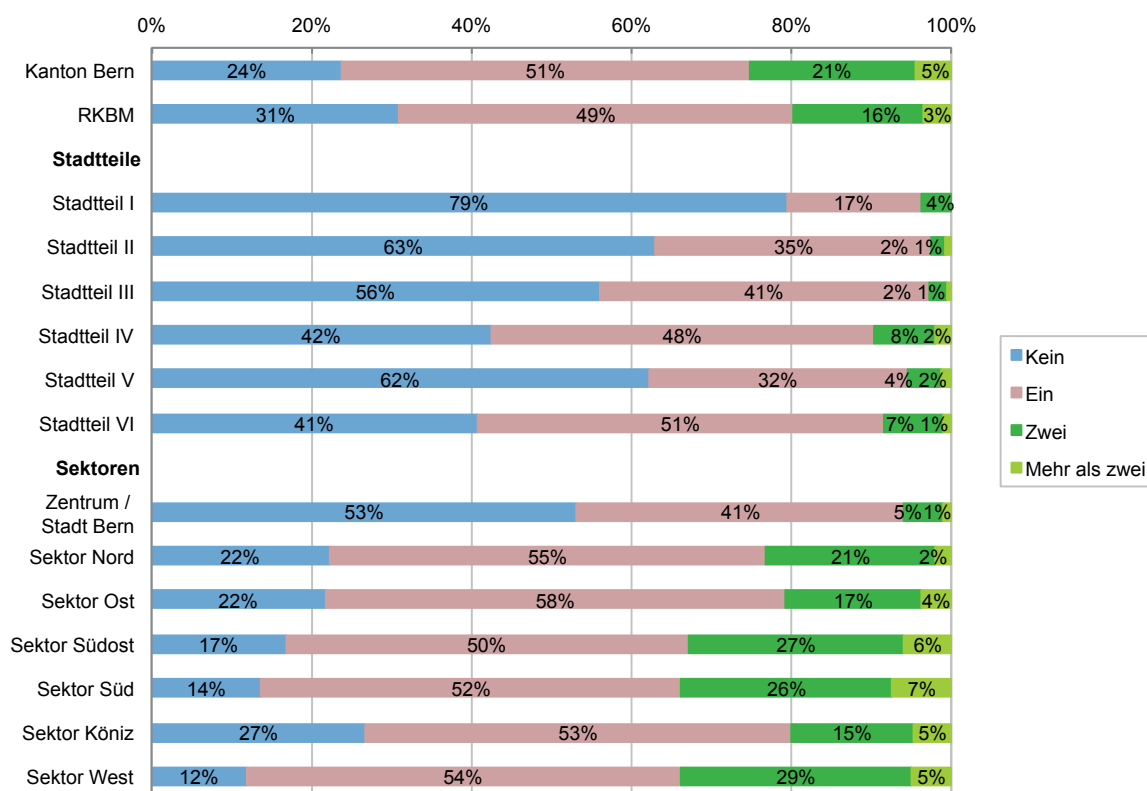


Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern

Stichprobe: RKBM: 3'276 Haushalte; Kanton Bern: 7'955 Haushalte

Bei genauer Betrachtung der Sektoren bestätigt sich die Feststellung des zunehmenden Autobesitzes ausserhalb des Zentrums. In den Sektoren Süd, Südost und West befinden sich die meisten und die bevölkerungsstärksten der ländlichen Gemeinden der RKBM. Die Anteile der Haushalte mit Auto und insbesondere mit zwei Autos und mehr sind in diesen Sektoren am grössten. Die Haushalte der Sektoren Köniz und Ost, die zugleich die Kerngemeinden der Agglomeration umfassen, verfügen zwar fast ebenso oft über ein Auto, die Haushalte mit zwei oder mehr Autos sind mit Anteilen um 20% jedoch deutlich weniger häufig.

Grafik 8: *Autobesitz der Haushalte nach Sektoren und Stadtteilen*



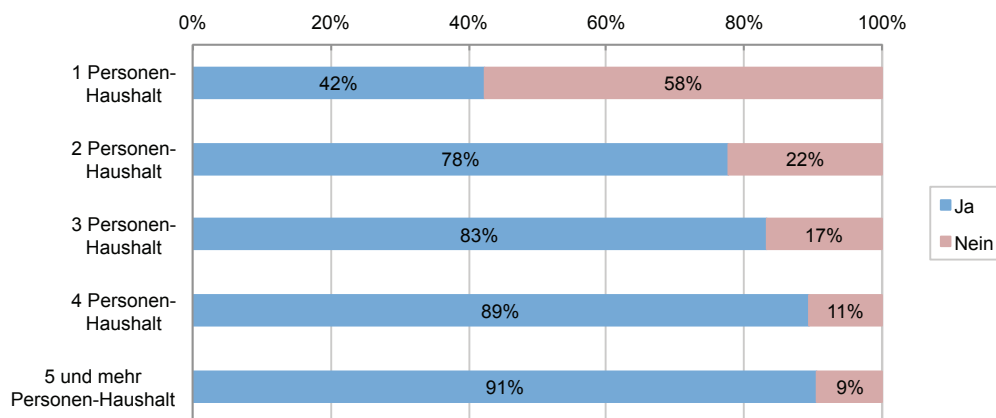
Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern

Stichprobe: RKBM: 3'276 Haushalte; Kanton Bern: 7'955 Haushalte

Aus der Grafik 9 wird ersichtlich, dass beim Besitz von Personenwagen nebst dem Wohnort auch die Haushaltsgrösse eine Rolle spielt. Einpersonenhaushalte haben mehrheitlich kein Auto. Steigt die Zahl der Personen in einem Haushalt, steigt der Autobesitz. So besitzen z.B. die Haushalte mit mehr als 3 Personen zu fast 90% ein Auto.

Insgesamt sind 19% aller Haushalte ohne Auto Einpersonenhaushalte. Wie auch im Jahr 2005 erfolgte die grösste Bewegung beim Autobesitz erneut bei den Einpersonenhaushalten. 2005 kam es im Vergleich zur Zählung von 2000 beim Autobesitz der Einpersonenhaushalte zu einer Zunahme von 4 Prozentpunkten (2005: 52% der Einpersonenhaushalte besitzen ein Auto). Im Jahr 2010 sind es hingegen wieder weniger geworden. Der Rückgang der Einpersonenhaushalte mit Auto beträgt gegenüber 2005 10 Prozentpunkte und der Anteil liegt derzeit bei 42%.

Grafik 9: *Autobesitz nach Haushaltsgrösse*



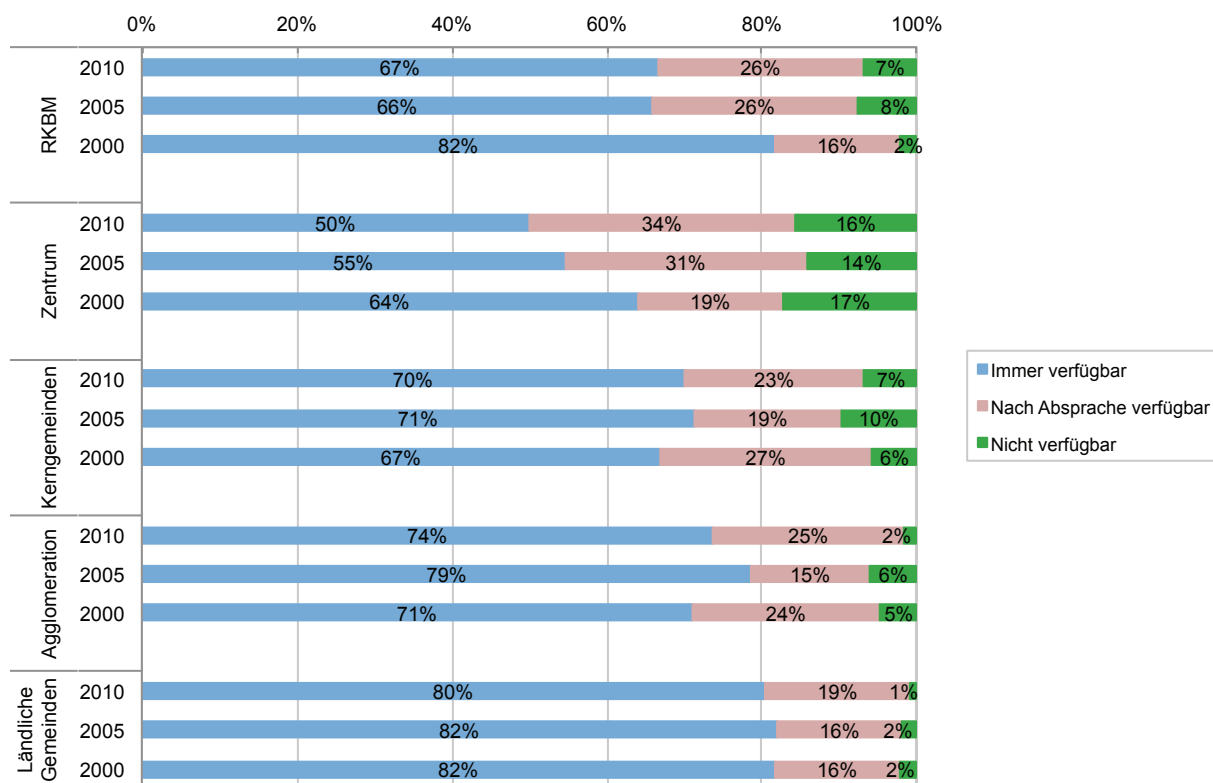
Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern

Stichprobe: RKBM: 3'276 Haushalte; Kanton Bern: 7'955 Haushalte

Die Verfügbarkeit eines Autos hängt nur bedingt mit dem Fahrzeugbesitz selbst zusammen. Absprachen mit Verwandten und Bekannten, Car-Sharing und Firmenwagen sind Möglichkeiten ein Auto zur Verfügung zu haben. 67% der EinwohnerInnen der RKBM mit Führerschein haben immer ein Auto zur Verfügung. Weiteren 26% steht ein Auto nach Absprache zur Verfügung. Ausserhalb des Zentrums in der Agglomeration und den ländlichen Gemeinden verfügen mit fast 100% die meisten Personen jederzeit oder nach Absprache über ein Auto.

Die grösste Veränderung bei der sogenannten Verfügbarkeit nach Absprache fand zwischen 2000 und 2005 statt. Über die gesamte RKBM betrachtet stieg damals die Verfügbarkeit nach Absprache um 10 Prozentpunkte. Der grösste Anstieg erfolgte mit einer Veränderung von 12 Prozentpunkten im Zentrum. Dieser Trend setzt sich 2010 im Zentrum weiter fort wobei die Verfügbarkeit nach Absprache um weitere 3 Prozentpunkte zunimmt und gleichzeitig die uneingeschränkte Verfügbarkeit zurückgeht.

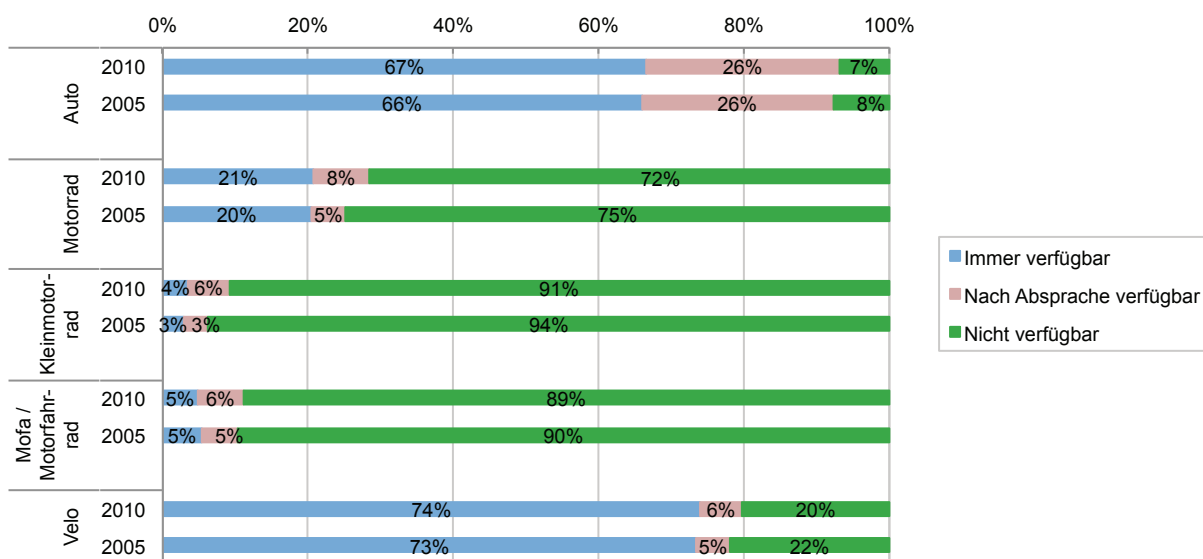
Grafik 10: Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2000, 2005 und 2010



Grundgesamtheit: Einwohner der RKBM bzw. des Kantons Bern ab 18 Jahren mit Autoführerschein  
Stichprobe: 2'311 Personen 2010; 2'199 Personen 2005; 2'326 Personen 2000

Von allen Fahrzeugen ist das Velo für die meisten Personen verfügbar. 80% aller EinwohnerInnen ab 6 Jahren verfügen über ein Velo (immer oder nach Absprache). Ein Mofa steht hingegen nur 11% der Befragten, die dafür einen Führerschein besitzen zur Verfügung. Dieser Wert hat sich seit 2005 nur geringfügig verändert.

Grafik 11: Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2005 und 2010



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM, die das erforderliche Mindestalter für das Fahrzeug erreicht haben und einen Führerschein besitzen

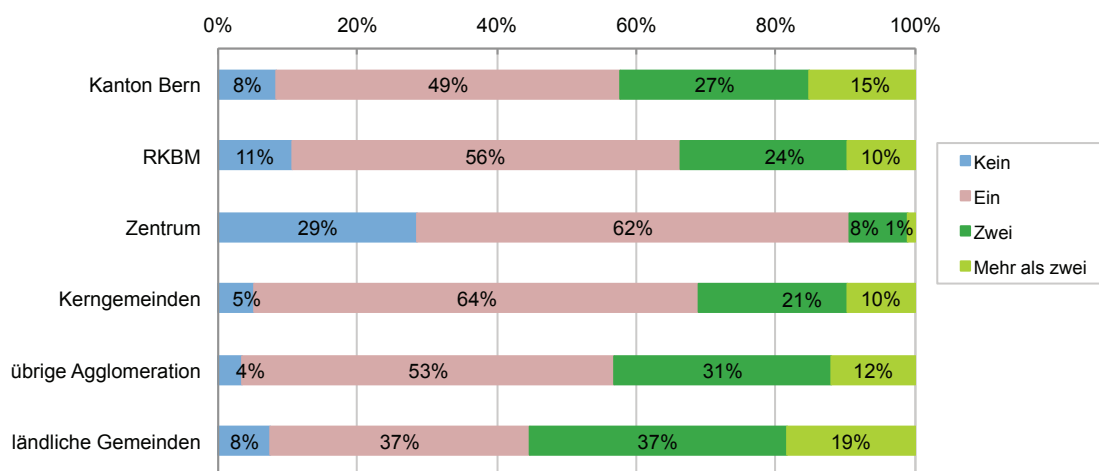
Stichprobe: Je nach Fahrzeug: 796 bis 3'328 Personen 2010; 835 bis 3'178 Personen 2005



### 3.3 Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen

In der RKBM haben nur 11% der Haushalte, die ein Auto besitzen, zu Hause keinen eigenen oder gemieteten Parkplatz zur Verfügung. Im Zentrum (Stadt Bern) betrifft dies 29% der Haushalte. Diese sind folglich auf das Parkierungsangebot der Stadt (blaue und weisse Zone) angewiesen. Ausserhalb des Zentrums ist die Parkierungssituation deutlich anders. In den Kerngemeinden und der Agglomeration verfügen jeweils über 90% der Haushalte mit Auto über einen eigenen oder reservierten Parkplatz. In den ländlichen Gemeinden hat die Hälfte der Haushalte mit Auto gar zwei und mehr Parkplätze zur Verfügung.

Grafik 12: *Parkplatz - Verfügbarkeit zu Hause nach Zentralität*

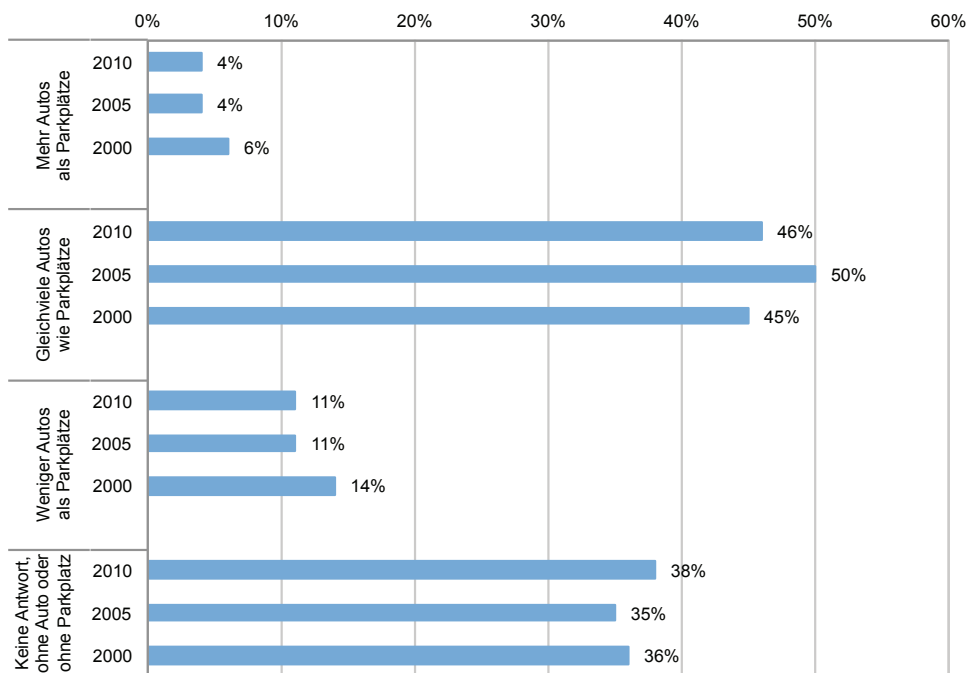


Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM bzw. im Kanton Bern im Jahr 2010 mit mind. einem Auto

Stichprobe: RKBM: 2'323 Haushalte; Kanton Bern: 6'089 Haushalte

Das Verhältnis zwischen Autos und verfügbaren Parkplätzen der Haushalte hat sich seit 2005 nur geringfügig verändert. Im Jahr 2010 haben 46% der Haushalte gleich viele Autos wie Parkplätze. Dies ist der häufigste Fall. Nur selten sind mehr Autos als Parkplätze (4%) oder mehr Parkplätze als Autos vorhanden (11%). 38% der Haushalte haben kein Auto, keinen Parkplatz oder gaben keine Antwort auf die Frage.

Grafik 13: Verhältnis von Autos und verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2000, 2005 und 2010

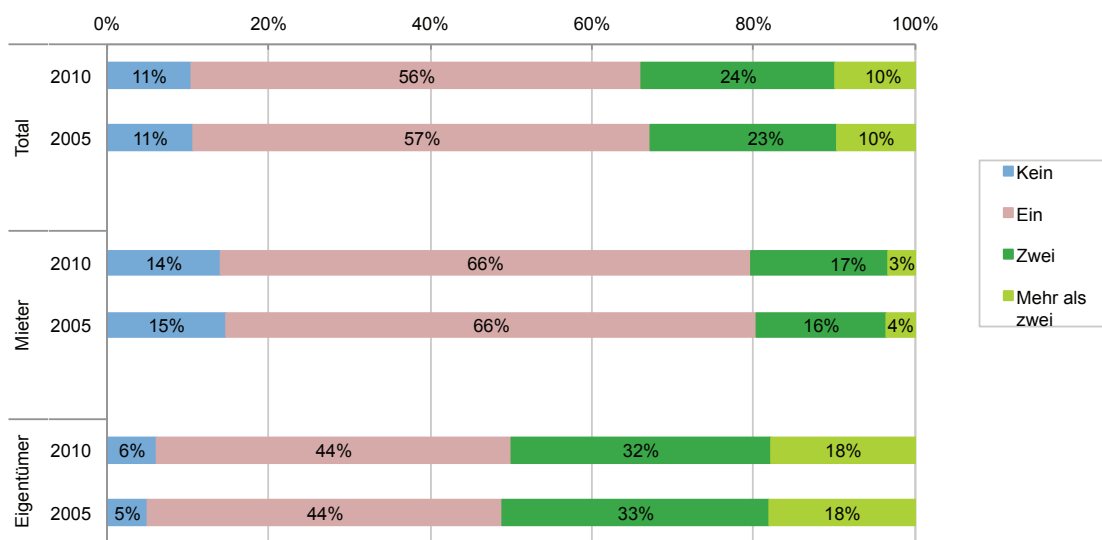


Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM im Jahr 2010

Stichprobe: 3'276 Haushalte (2010); 3'127 Haushalte (2005)

Betrachtet man die Wohnverhältnisse der Haushalte (Miete oder Eigentum) wird ersichtlich, dass beim Wohnverhältnis im Eigentum eine höhere Parkplatzverfügbarkeit besteht als wenn ein Mietverhältnis vorliegt. In 50% der Fälle steht den Haus- oder Wohnungseigentümern gar mehr als ein Parkplatz zur Verfügung. Im Vergleich dazu sind es bei den Haushalten im Mietverhältnis nur 20%, die mehr als einen Parkplatz haben. Die meisten Haushalte im Mietverhältnis haben einen Parkplatz (66%) und 14% haben keinen Parkplatz zur Verfügung. Die Parkplatzverfügbarkeit der Haushalte hat sich gegenüber 2005 nur geringfügig geändert.

Grafik 14: Parkplatz - Verfügbarkeit nach Wohnverhältnissen



Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM im Jahr 2010 mit mind. einem Auto

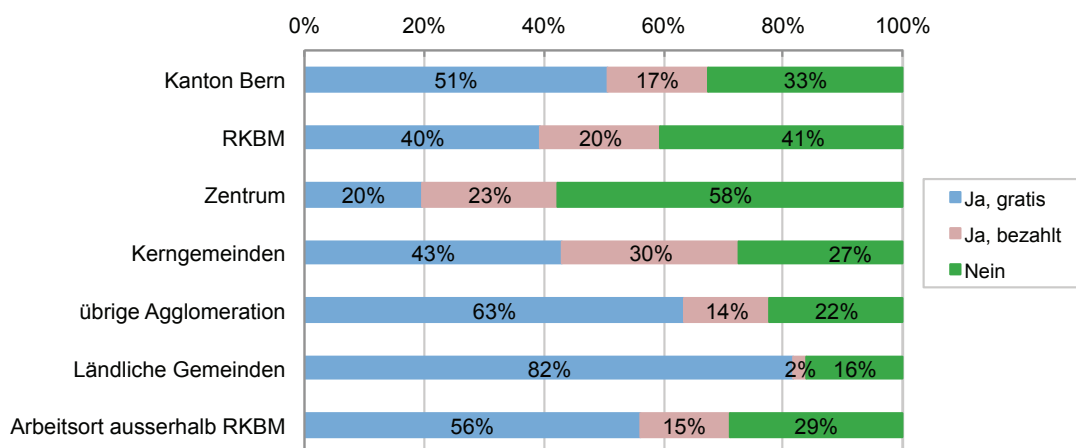
Stichprobe: 2'322 Haushalte (2010); 2'293 Haushalte (2005)

Von den erwerbstätigen EinwohnerInnen der RKBM haben 40% am Arbeits- oder Ausbildungsort gratis und weitere 20% gegen Bezahlung einen Parkplatz zur Verfügung (Grafik 15). Betrachtet man die Parkplatzverfügbarkeit aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeits- oder Ausbildungsorts, zeigt sich, dass die Situation für Personen mit Arbeitsort im Zentrum deutlich schlechter ausfällt als für Personen mit Arbeitsort ausserhalb des Zentrums. Im Zentrum haben nur gerade 43% der Erwerbstätigen einen Parkplatz zur Verfügung (gratis oder bezahlt). In den Kerngemeinden, der übrigen Agglomeration und den ländlichen Gemeinden steht hingegen jeweils über 70% der Erwerbstätigen ein Parkplatz zur Verfügung. In den Kerngemeinden ist der Anteil der zu bezahlenden Parkplätze mit 30% am grössten.

Rund 16% der erwerbstätigen EinwohnerInnen der Region haben ihren Arbeitsort ausserhalb der RKBM. Diese verfügen am Arbeitsort sehr häufig über einen Parkplatz. 56% haben an ihrem Arbeitsort gar gratis einen Parkplatz zur Verfügung.

Gegenüber 2005 ist die Parkplatzverfügbarkeit auf ähnlichem Niveau. Tendenziell zeigt sich ein steigender Anteil bei den zu bezahlenden Parkplätzen. Der direkte Vergleich mit den Zahlen von 2005 ist jedoch nicht möglich, da die Auswertungen leicht unterschiedlich sind.<sup>6</sup>

Grafik 15: Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeitsorts



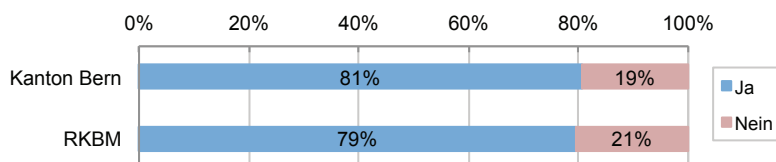
Grundgesamtheit: Erwerbstätige EinwohnerInnen der RKBM und des Kantons Bern

Stichprobe: RKBM: 1'807 Personen; Kanton Bern: 4'366

<sup>6</sup> Die Auswertung im Jahr 2005 berücksichtigte nur die erwerbstätigen Personen, die auch ein Auto verfügbar haben. Dies im Unterschied zu 2010 wo alle erwerbstätigen Personen betrachtet werden.

Veloabstellplätze sind für die Haushalte mit Velos in der Region Bern gut verfügbar. 79% der RKBM-Haushalte verfügen zu Hause über Velobstellplätze (Grafik 16). Dieser Wert liegt nur leicht unter dem kantonalen Durchschnittswert (81%). Auch am Arbeitsort ist die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen sehr hoch. 83% der Erwerbstätigen steht am Arbeits- oder Ausbildungsort ein Veloabstellplatz zur Verfügung und nur gerade 17% fehlt eine Abstellmöglichkeit.

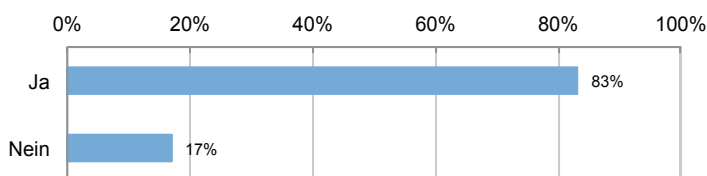
Grafik 16: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause



Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM im Jahr 2010 mit mind. einem Velo

Stichprobe: RKBM: 757 Haushalte; Kanton Bern: 1'990 Haushalte

Grafik 17: Veloabstellplätze - Verfügbarkeit am Arbeitsplatz



Grundgesamtheit: Erwerbstätige EinwohnerInnen der RKBM

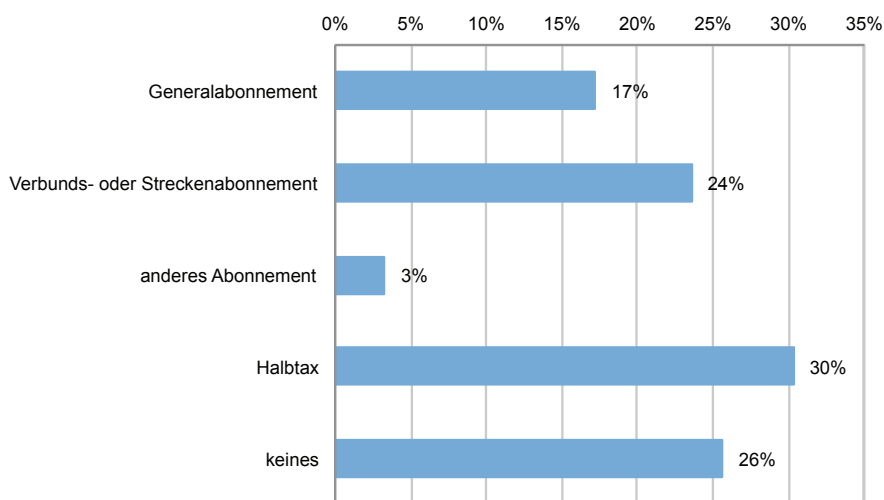
Stichprobe: 536 Personen

### 3.4 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

Im Gegensatz zur Autoverfügbarkeit besitzen die EinwohnerInnen der RKBM signifikant mehr Abonnements für den öffentlichen Verkehr (44%) als die durchschnittliche Kantonsbevölkerung (34%). Das GA ist mit 17%, Verbunds- oder Streckenabonnemente mit 24% und das Halbtax mit 30% vertreten (Grafik 18). Nur gerade 26% der EinwohnerInnen haben kein Abonnement.

Der Anteil der GA-BesitzerInnen ist im Zentrum am grössten (26%) und der Zugang zum Netz des öffentlichen Verkehrs ist für die Mehrheit der Zentrumsbewohner mit einem GA oder Verbunds- und Streckenabonnemente einfach möglich. In den Kerngemeinden sind die Verbunds- und Streckenabonnemente am weitesten verbreitet (Grafik 19). Dem gegenüber stehen die ländlichen Gemeinden, in denen 40% der EinwohnerInnen über kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr verfügen. Am weitesten verbreitet ist hier das Halbtax-Abonnement mit 33%. Die grösste Veränderung zwischen 2005 und 2010 ist beim GA-Besitz zu beobachten. Es kam zu einer Zunahme von 14% auf 17%.

Grafik 18: *Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr*

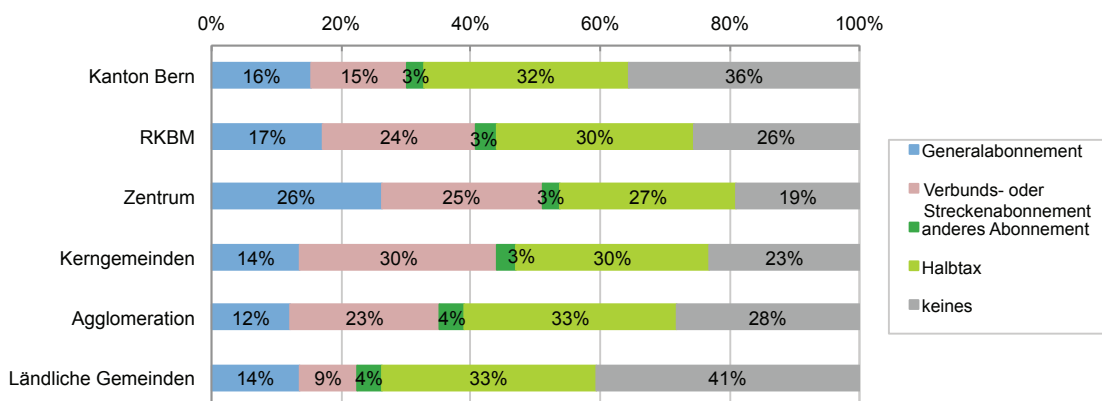


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 16 Jahren

Stichprobe: 3'116 Personen

Unter dem Aspekt der Zentralität verhält sich der Besitz von ÖV-Abonnements gegenläufig zum Autobesitz und zur Parkplatzverfügbarkeit. In den ländlichen Gemeinden ist der Autobesitz und auch die Verfügbarkeit eines Parkplatzes (Kap. 3.3) sehr hoch. Dahingegen fällt der Besitz von ÖV-Abonnements geringer aus. Im städtischen Zentrum und den Kerngemeinden, wo das Netz des öffentlichen Verkehrs eine hohe Dichte und eine gute Angebotsqualität aufweist, der Autobesitz und die Parkplatzverfügbarkeit jedoch weniger ausgeprägt sind, verfügen 80% der EinwohnerInnen über ein ÖV-Abonnement (GA, Verbunds- oder Streckenabonnemente, Halbtax).

Grafik 19: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität

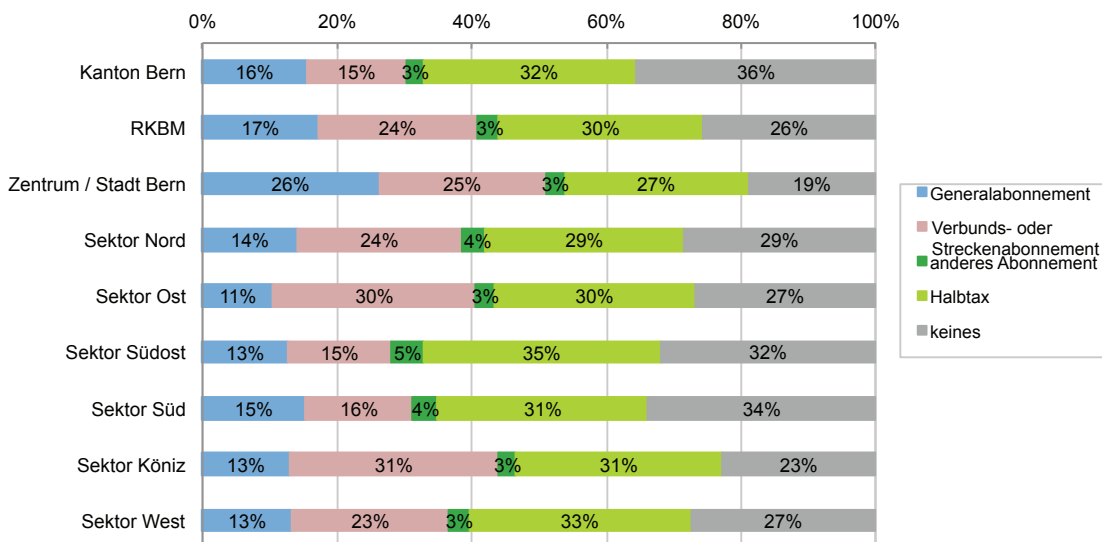


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 16 Jahren

Stichprobe: 3'116 Personen

Auch die Sektoren der RKBM sind beim Abonnementsbesitz unterschiedlich vertreten. In den Sektoren Zentrum, Köniz und Nord ist der Anteil bei den ÖV-Abonnements GA und Verbunds- und Streckenabonnements mit kumulierten Werten um 41 bis 51% sehr hoch. In den Sektoren Südost und Süd mit den meisten ländlichen Gemeinden sind diese Abonnements mit 28% resp. 31% hingegen deutlich weniger stark vertreten.

Grafik 20: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 16 Jahren

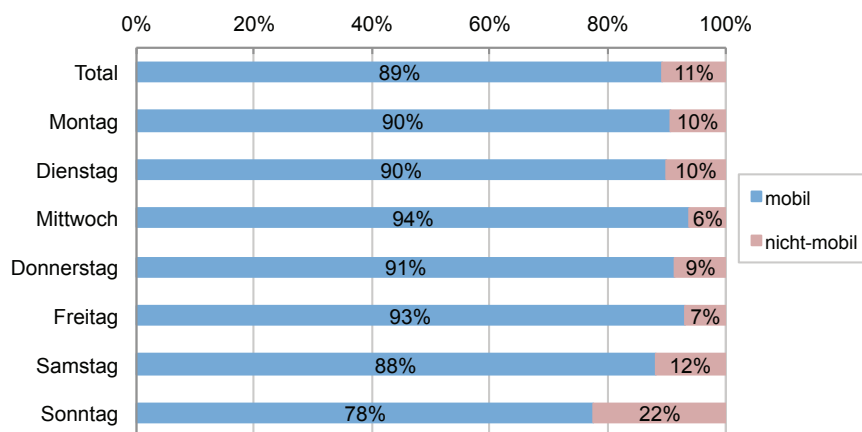
Stichprobe: 3'116 Personen

## 4 Verkehrsverhalten

### 4.1 Mobile und nicht mobile Personen

89 % der EinwohnerInnen der RKBM sind an einem durchschnittlichen Tag mobil. Das heisst sie verlassen, im Gegensatz zu den 11% nicht-mobilen EinwohnerInnen, mindestens einmal am Tag die Wohnung oder das Haus<sup>7</sup>. An Werktagen (Mo-Fr) ist die Mobilitätsrate höher als am Wochenende. Am Sonntag ist sie generell tief. Fast ein Viertel der Bevölkerung (22%) bleibt zu Hause und verlässt weder Wohnung, Haus noch Garten.

Grafik 21: Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

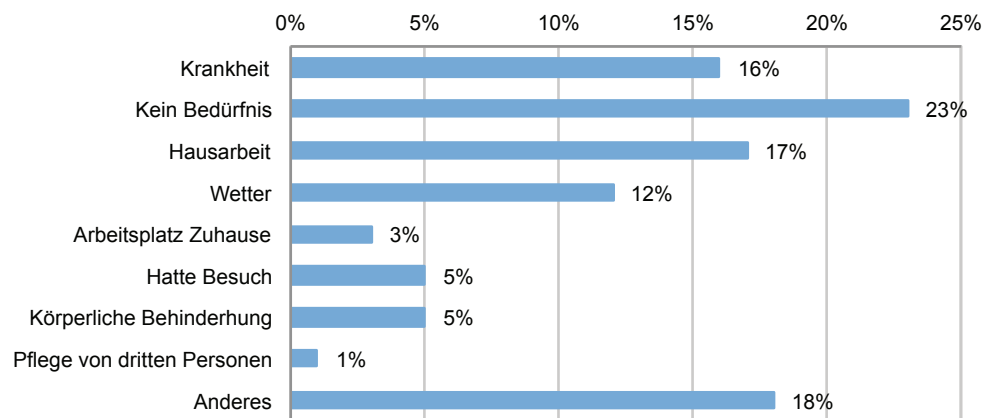
Stichprobe: 3'424 Personen ab 6 Jahren

Die Gründe für das nicht-verlassen der Wohnung sind vielfältig. Weitaus am häufigsten besteht kein Bedürfnis zum Verlassen der Wohnung (23%) und wie im Jahr 2005 kommen Krankheit (16%) und Hausarbeit (17%) mit vergleichbaren Anteilen an zweiter Stelle. Einen Einfluss auf die Mobilitätsrate hat auch die Witterung. Wie aus Grafik 22 ersichtlich wird, bleiben immerhin 12% der nicht-mobilen EinwohnerInnen aufgrund des herrschenden Wetters zu Hause.

<sup>7</sup> Die Mobilitätsdefinition bezieht sich auf das Grundstück, auf dem die befragten Personen in einer Wohnung, einem Haus o.ä. übernachtet haben. Als mobili gelten Personen, die dieses Grundstück in einer Distanz von mindestens 25 Meter verlassen haben.



Grafik 22: Gründe für das nicht-verlassen der Wohnung oder des Haus



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren, die ihre Wohnung am Stichtag nicht verlassen haben

Stichprobe: 332 Personen ab 6 Jahren

## 4.2 Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen

Rund 15 Mio. Kilometer legen die EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren zusammen pro Tag zurück. Auf das ganze Jahr gerechnet sind es gar 5.5 Mia. Kilometer oder rund 15'000 km pro Person und Jahr (Tabelle 1). Diese Zahl umfasst nur die Distanzen der im Inland zurückgelegten Wege und Etappen der Alltagsmobilität. Ferienreisen, Geschäftsreisen und die im Ausland zurückgelegten Strecken sind darin nicht enthalten. Die mittlere Tagesdistanz der EinwohnerInnen der RKBM beträgt 41 km und widerspiegelt den kantonalen Durchschnittswert. Dieser beträgt ebenfalls 40 km pro Person und Tag. Im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt vom 37 km fallen die Distanzen der EinwohnerInnen der RKBM leicht überdurchschnittlich aus.

Nur auf die Zahl der mobilen Personen bezogen fallen die täglich zurückgelegten Distanzen höher aus. Diese Tagesdistanz von 46 km (Tabelle 1, Spalte 2) umfasst im Durchschnitt 3.8 Wege und einen durchschnittlichen täglichen Zeitbedarf von 1 Stunde und 52 Minuten. In den folgenden Auswertung beziehen sich die durchschnittlichen Distanzen und Werte immer auf die mobilen Personen und lassen die nicht-mobilen Personen, die in dem Moment nichts zur Verkehrserzeugung beitragen, ausser Acht.

Die durchschnittliche Tagesdistanz der mobilen EinwohnerInnen der RKBM hat sich seit dem Mikrozensus 2005 nicht signifikant verändert. Betrachtet über die ganze Schweiz ist es jedoch seit 2005 zu einer Zunahme von 4 Prozentpunkten (oder +1.5 km) gekommen.

Tabelle 1: Eckwerte des Verkehrs in der Region RKBM

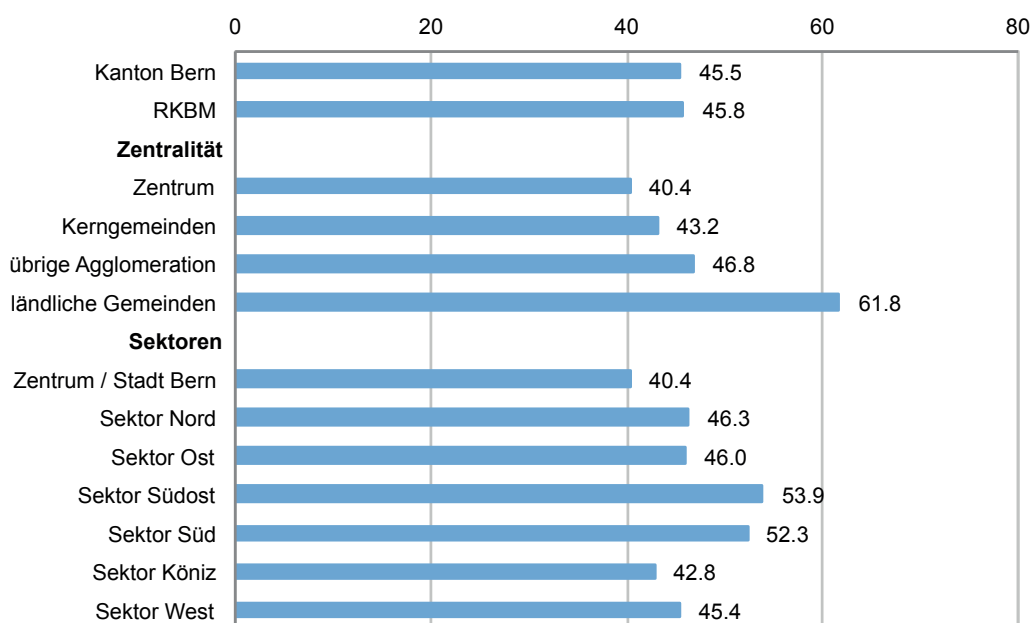
	Mobile und nicht mobile Personen	Mobile Personen	Hochgerechnet auf die Bevölkerung
EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren (Stichprobe)	3'424	3'019	367'000
<b>Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und Tag</b>	<b>40.9</b>	45.8	<b>15'025'000 km</b>
Durchschnittliche Anzahl Wege	3.4	3.8	-
Durchschnittliche Anzahl Etappen	5.5	6.2	-
Durchschnittliche Etappendistanz	-	7.4 km	-
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrsmittel</b>			
(pro Person und Tag):			
- Fuss und Veloverkehr (LV)	3.5 km (8.5 %)	3.9 km (8.5 %)	1'279'000 km
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)	13 km (31.8%)	14.6 km (31.9%)	4'785'000 km
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)	23.7 km (57.9%)	26.5 km (57.9%)	8'702'000 km
- Andere Verkehrsmittel	0.71 km (1.7%)	0.8 km (1.7%)	259'000 km
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrszwecke</b>			
(pro Person und Tag):			
- Arbeit	9.1 km (22.1%)	10.1 km (22.1%)	3'323'000 km
- Ausbildung	1.8 km (4.3%)	2 km (4.3%)	649'000 km
- Einkauf / Besorgungen	5 km (12.4%)	5.7 km (12.4%)	1'865'000 km
- Geschäftliche Tätigkeiten	2.2 km (5.4%)	2.5 km (5.4%)	819'000 km
- Dienstreisen	0.6 km (1.5%)	0.7 km (1.5%)	233'000 km
- Freizeit	17.6 km (43%)	19.7 km (43%)	6'458'000 km
- Begleitweg / Serviceweg	1.6 km (3.8%)	1.8 km (3.8%)	577'000 km
- Anderes	3 km (7.3%)	3.4 km (7.3%)	1'101'000 km
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	<b>14'941 km</b>	16'724 km	
Verkehrsvolumen Total pro Jahr	-	-	5'483'153'000 km

Grundgesamtheit: Mobile und nicht-mobile EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 3'424 Mobile und nicht-mobilie Personen; 18'460 Etappen

Das Verkehrsverhalten und das tägliche Verkehrsaufkommen unterscheiden sich sowohl hinsichtlich der Zentralität des Wohnorts der mobilen Personen (Grafik 23) wie auch hinsichtlich der unterschiedlichen Wochentage (Tabelle 2). Die im Tagesdurchschnitt zurückgelegte Distanz der StadtbernerInnen (Zentrum) beträgt rund 40 km und ist deutlich kürzer als die Tagesdistanz der EinwohnerInnen von ländlichen Gemeinden (62 km). In den Agglomerationsgemeinden ist die Tagesdistanz mit 46 km ebenfalls höher als diejenige der StadtbewohnerInnen. Bei den Sektoren treten die Sektoren Süd und Südost mit den grössten Distanzen hervor. In diesen Sektoren ist auch der Anteil der Haushalte mit Auto am grössten (83% resp. 86% der Haushalte).

Grafik 23: Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren



Grundgesamtheit: Mobile EinwohnerInnen der RKBM und des Kanton Bern ab 6 Jahren

Stichprobe: RKBM: 3'019 Personen; Kanton Bern: 7'277 Personen

Betrachtet man den Zeitbedarf für die Mobilität an einem Durchschnittstag (Tabelle 2), zeigt sich ein vergleichbares Bild wie bei der Tagesdistanz. Im Zentrum und den Agglomerationsgemeinden sind die EinwohnerInnen bedeutend weniger lang unterwegs (108 Minuten) als in den ländlichen Gemeinden (127 Minuten), wo die grössten täglichen Distanzen zurückgelegt werden. Auffallend ist, dass trotz der etwas geringeren Distanz der Zeitbedarf in den Kerngemeinden (116 Minuten) höher ist als in den Agglomerationsgemeinden.

Das Verkehrsverhalten am Wochenende und an Werktagen unterscheidet sich grundlegend (Tabelle 2 und Grafik 23). Der Samstag ist für die EinwohnerInnen im Zentrum und in den Kerngemeinden der Wochentag mit den grössten zurückgelegten Distanzen und dem grössten Zeitbedarf für die Mobilität (im Zentrum sind es 51.5 km verteilt auf durchschnittlich 137 Minuten). Es werden ähnlich viele Wege zurückgelegt wie an einem Durchschnittstag (3.8 Wege im Zentrum). Die einzelnen Wege, die für die samstäglichen Einkäufe, Besorgungen und Freizeitaktivitäten aufgewendet werden, fallen jedoch länger aus als an Werktagen.

Am Sonntag ist die Zahl der Wege generell kleiner als an den Werk- und Samstagen. Zieht man bei der Betrachtung die Distanz und den Zeitbedarf hinzu wird klar, dass an Sonntagen weniger dafür längere Wege zurückgelegt werden. Nach wie vor ist der Sonntag der Tag mit den ausgedehntesten Freizeitwegen (Familienbesuche, entfernete Freizeitziele, etc.).

Tabelle 2: Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen.

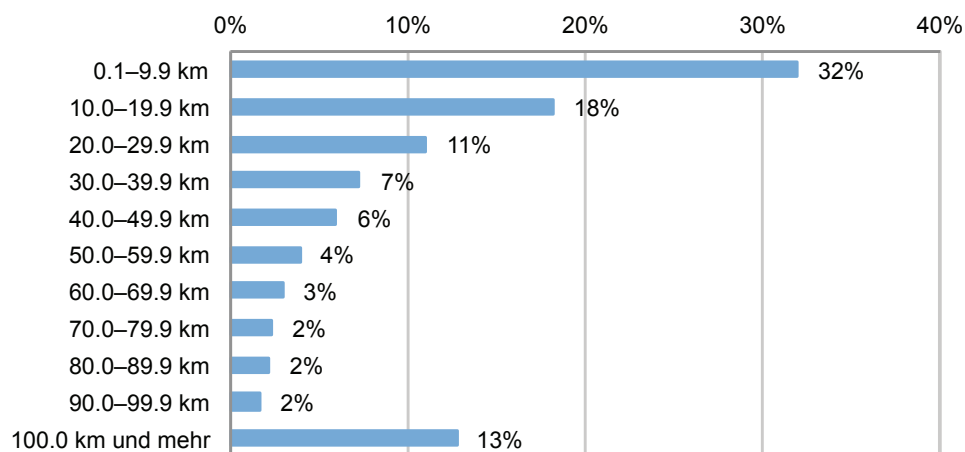
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag	Durchschnitts- tag
<b>Distanz pro mobile Person (km)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	36.8	51.4	51.5	40.4
Kerngemeinden	40.8	48.3	48.3	43.2
Agglomeration	46.0	50.6	48.1	46.8
Ländliche Gemeinden	63.6	56.7	54.5	61.8
RKBM	44.2	51.0	49.8	45.8
<b>Zeitbedarf pro mobile Person (min)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	100.9	137.1	125.0	108.4
Kerngemeinden	107.8	143.2	124.5	116.2
Agglomeration	108.7	108.9	109.7	108.9
Ländliche Gemeinden	128.1	107.0	122.6	124.6
RKBM	108.5	127.2	119.5	112.5
<b>Wege pro mobile Person (Anzahl)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	4.1	3.8	2.6	3.9
Kerngemeinden	3.8	3.7	2.7	3.6
Agglomeration	3.9	3.4	2.5	3.7
Ländliche Gemeinden	4.0	4.1	2.5	3.9
RKBM	4.0	3.7	2.6	3.8
<b>Distanz pro Weg (km)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	8.9	13.1	16.8	10.0
Kerngemeinden	10.2	14.1	15.7	11.4
Agglomeration	11.5	15.6	18.4	12.6
Ländliche Gemeinden	15.5	14.4	20.4	15.7
RKBM	10.8	14.2	17.4	11.9
<b>Zeitbedarf pro Weg (min)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	22.2	30.8	41.4	24.8
Kerngemeinden	25.4	37.3	42.1	29.1
Agglomeration	24.6	29.4	41.0	26.8
Ländliche Gemeinden	28.3	26.0	46.3	29.4
RKBM	24.4	31.6	41.9	27.0

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Die Streuung bei der zurückgelegten Distanz pro Person und Tag, und damit die Bandbreite der ermittelten Werte, ist gross und die durchschnittlichen Werte sind auch unter diesem Aspekt zu interpretieren. Der Grafik 24 ist zu entnehmen, dass die zurückgelegten Distanzen sehr unterschiedlich verteilt sind. Die mittlere Tagesdistanz von 45 km entsteht dadurch, dass einerseits die zurückgelegte tägliche Distanz bei 32 % der EinwohnerInnen der RKBM kürzer als 10 km, andererseits aber 26 % der EinwohnerInnen täglich jeweils 50 km und mehr zurücklegen. Diese Werte haben sich gegenüber 2005 kaum verändert.

Grafik 24: Verteilung der Tagesdistanz

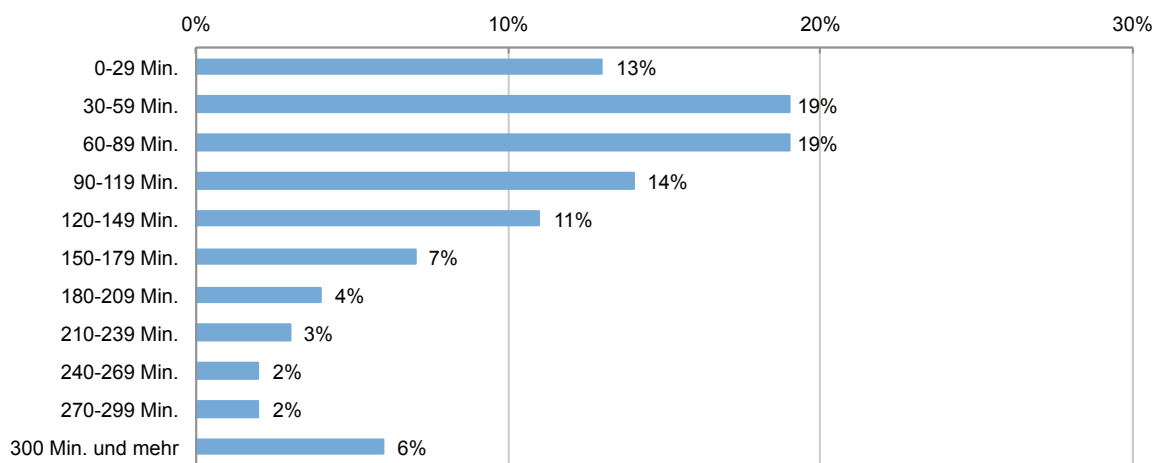


Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 3'019 Personen

Wie Grafik 25 zeigt, ist auch die Streuung bei den Wegzeiten (pro Person und Tag) sehr gross. 50% der Befragten haben tägliche Wegzeiten von bis zu eineinhalb Stunden. Weitere 14% benötigen für das Zurücklegen ihre täglichen Wege im Durchschnitt 1,5–2 Stunden und 18% sind 2-3 Stunden unterwegs. Länger als 3 Stunden unterwegs pro Tag sind 25% der Befragten.

Grafik 25: Verteilung der Tageswegzeit



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 3'019 Personen

### 4.3 Verkehrsmittelbenutzung

Bei der Verkehrsmittelbenutzung ist der Anteil der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen von grösstem Interesse. Die Anteile der Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen (ÖV, MIV, LV) an den Wegen und der Distanz wird als Modalsplit bezeichnet. An dieser Stelle sei auf das Konzept der Wege und Etappen aus Kapitel 1 verwiesen. Die Verkehrsmittelanteile an der Tagesdistanz nach Etappen berechnet, erfassen die effektiv mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegten Distanzen. Betrachtet man hingegen die Verkehrsmittelanteile an der Tagesdistanz berechnet nach Wegen, so ist das «Hauptverkehrsmittel» des aus mehreren Etappen bestehenden Weges ausschlaggebend. Die Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Etappen oder nach Wegen sind somit leicht voneinander abweichend. Üblicherweise betrifft die grösste Abweichung den LV und den ÖV da sich die Etappen dieser Verkehrsmittel oft zu einem Weg ergänzen. Folglich fällt der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz nach Wegen berechnet höher aus, als wenn die Etappen Grundlage der Berechnung sind. Beim MIV sind die Abweichungen kleiner, da das Auto oft das einzige benutzte Verkehrsmittel eines Weges ist.

Wie in Tabelle 3 ersichtlich ist, werden am meisten Etappen zu Fuss oder mit dem Velo (Langsamverkehr, LV) bewältigt. Die Summe dieser Etappendistanzen macht jedoch nur 8.5% der Gesamtdistanz aus. Die grösste Distanz (57.9%) wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Der Anteil an der Etappenzahl beträgt jedoch nur 26.6%. Die MIV-Etappen sind die längsten Etappen. Im Durchschnitt sind sie 16 km lang.

Tabelle 3: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen

	<b>Etappen-</b> <b>zahl</b>	<b>in %</b>	<b>Distanz in</b> <b>km</b>	<b>in %</b>	<b>Durchschnittliche</b> <b>Etappendistanz</b>
Zu Fuss / Velo	9416	54.1%	10930	8.5%	1.2
Öffentlicher Verkehr	3195	18.4%	40905	31.8%	12.8
Motorisierter Individualverkehr	4624	26.6%	74391	57.9%	16.1
Andere Verkehrsmittel	159	0.9%	2216	1.7%	13.9
<b>Total</b>	<b>17394</b>	<b>100.0%</b>	<b>128443</b>	<b>100.0%</b>	

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

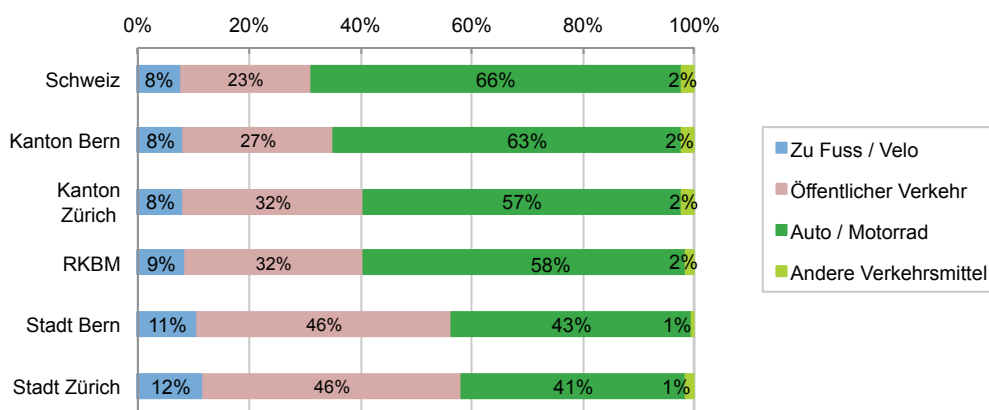
Stichprobe: 18'453 Etappen

Gegenüber 2005 ist der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Tagesdistanz im Jahr 2010 leicht gestiegen (+ 3 Prozentpunkte; 2005: 28.8% ÖV-Anteil) und der MIV-Anteil ist zurück gegangen (- 2.5 Prozentpunkte; 2005: 60.4% MIV-Anteil). Die Verschiebung zu Gunsten des ÖV kann im Kanton Bern und auch in der gesamten Schweiz beobachtet werden. Im Vergleich zur RKBM fällt diese Verschiebung im kantonalen Durchschnitt jedoch deutlich höher aus.



Für den weiteren Vergleich der Verkehrsmittelanteile an der Tagesdistanz der EinwohnerInnen der RKBM wurden neben den kantonalen und den gesamtschweizerischen Werten, der Kanton und die Stadt Zürich ausgewählt. Wie in Grafik 26 ersichtlich ist, liegt der Anteil zu Gunsten des ÖV in der RKBM mit 31% über dem Landesdurchschnitt von 23% und ist auch im Vergleich zum Kanton Bern (26%) überdurchschnittlich. Der LV-Anteil ist in der Stadt Bern über dem Landesdurchschnitt und ist er vergleichbar mit demjenigen der Stadt Zürich.

Grafik 26: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen EinwohnerInnen ab 6 Jahren (Tagesdistanz)

Stichprobe: Ganze Schweiz: 305'104 Etappen, RKBM: 18'453 Etappen, Kanton Bern: 40'717 Etappen, Kanton Zürich: 53'327 Etappen, Stadt Bern: 6'813 Etappen, Stadt Zürich: 15'758 Etappen

Tabelle 4 zeigt die Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und den Tagesdistanzen der EinwohnerInnen der RKBM differenziert nach Wochentagen. Im Zentrum werden 52% der Distanz und 28% der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. In der übrigen RKBM sind es beim ÖV 30% bei der Distanz und 18% bei den Wegen. Die ZentrumsbewohnerInnen wählen dementsprechend öfters den ÖV und legen damit die Hälfte der Tagesdistanz zurück. Umgekehrt verhält es sich beim MIV. In der übrigen RKBM werden der grösste Teil der Distanz (62%) und 49% aller Wege mit dem MIV bewältigt. Nach Wochentagen betrachtet, zeigt sich, dass bei der Distanz der MIV-Anteil am Sonntag steigt und der Anteil der Bahn verglichen zu den Werktagen deutlich zurück geht. Die Rückgang des ÖV- und der Anstieg des MIV-Anteils am Sonntag ist dabei ausserhalb des Zentrums ausgeprägter als im Zentrum selbst.

Tabelle 4: Anteile der Verkehrsmittel an Wegen und Distanz nach Wochentagen und Zentralität

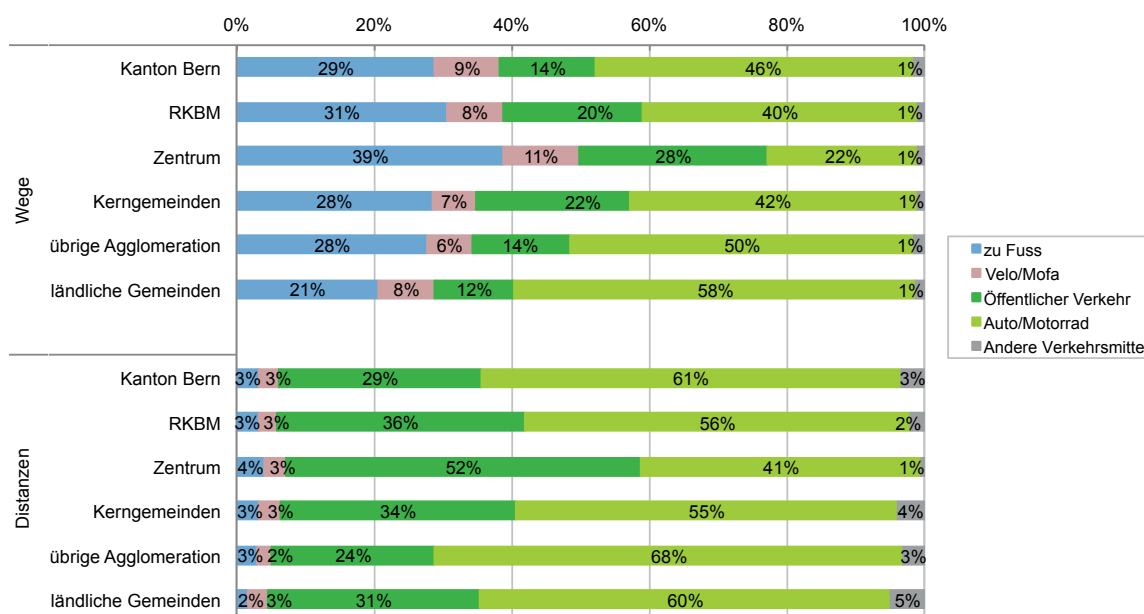
Hauptverkehrsmittel	Weg				Distanz			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochen- tage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochen- tage
<b>Total RKBM</b>								
Zu Fuss	31%	29%	30%	31%	3%	3%	4%	3%
Velo / Mofa	9%	6%	8%	8%	3%	2%	3%	3%
Auto / Motorrad	38%	48%	46%	40%	54%	61%	64%	56%
Bahn	10%	7%	7%	9%	32%	27%	23%	30%
Bus / Tram / Postauto	12%	10%	8%	11%	6%	5%	4%	6%
Andere	1%	0%	0%	1%	2%	2%	2%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Zentrum - Stadt Bern</b>								
Zu Fuss	40%	32%	34%	39%	4%	3%	5%	4%
Velo / Mofa	12%	5%	13%	11%	4%	2%	2%	3%
Auto / Motorrad	19%	34%	25%	22%	36%	60%	39%	41%
Bahn	8%	7%	12%	8%	45%	29%	49%	43%
Bus / Tram / Postauto	20%	21%	16%	20%	10%	6%	5%	9%
Andere	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>RKBM ohne Zentrum</b>								
Zu Fuss	26%	28%	29%	27%	3%	3%	4%	3%
Velo / Mofa	7%	6%	6%	7%	2%	2%	4%	3%
Auto / Motorrad	47%	54%	55%	49%	60%	62%	73%	62%
Bahn	11%	7%	5%	10%	27%	26%	13%	25%
Bus / Tram / Postauto	8%	5%	5%	7%	5%	4%	3%	5%
Andere	1%	0%	0%	1%	2%	3%	3%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Zentralität (Grafik 27) zeigt sich erneut der grosse Anteil des öffentlichen Verkehrs im Zentrum (52%). In den Kerngemeinden und den Agglomerationsgemeinden ist der MIV stärker vertreten sowohl bei der Tagesdistanz wie auch den zurückgelegten Wegen. Über alle Zentralitäten betrachtet ist der Anteil des LV an der Tagesdistanz mit 5 bis 7% immer etwa ähnlich gross. Im Zentrum ist jedoch der Fussverkehr mit einem Anteil von 39% bedeutend bei der Gesamtmenge der zurückgelegten Wege. Bei ähnlicher durchschnittlicher Wegzahl (Tabelle 2) werden von den ZentrumsbewohnerInnen doppelt so viele Wege zu Fuss zurückgelegt wie dies in den ländlichen Gemeinden der Fall ist und auch in den Kerngemeinden bewegt sich der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege auf einem deutlich tieferen Niveau (28%).

Grafik 27: Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und der Distanz nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM und des Kantons Bern ab 6 Jahren

Stichprobe: RKBM: 11'176 Wege; Kanton Bern: 26'341 Wege

Die Einwohner der RKBM legen fast gleich viele Wege zurück wie die Einwohnerinnen (Tabelle 5). Dabei ist die von den Frauen durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz (34.6 km) wesentlich kleiner als die von den Männern (48.2 km). Die Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Etappen sind ähnlich. Wie in Grafik 28 ersichtlich ist, legen Männer jedoch den grösseren Anteil (65%) der Tagesdistanz mit dem ÖV zurück als Frauen (49%). Frauen benutzen im Durchschnitt für 40% der Tagesdistanz den MIV.

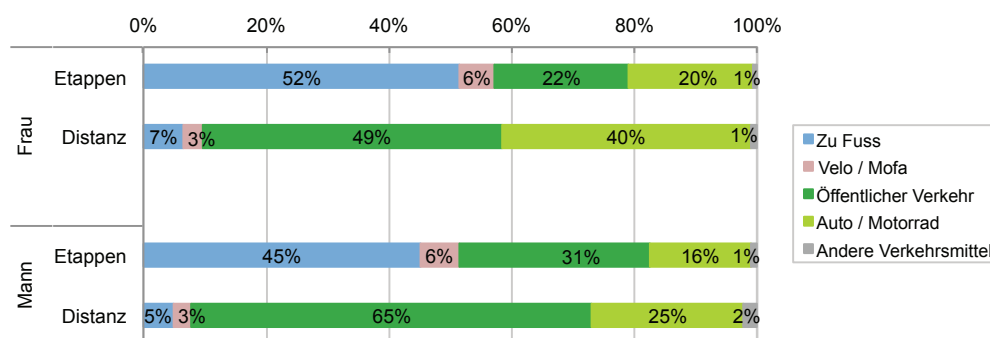
Tabelle 5: Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Gruppen (Geschlecht, Alter, Einkommen)

	Stichprobe (RKBM)	Tagesdis- tanz (km)	Tägliche Wegzahl	Tägliche Etappenzahl	Durchschnittliche Etap- pendistanz
<b>Frau</b>	1931	34.6	3.2	5.5	6.3
<b>Mann</b>	1493	48.2	3.5	5.6	8.6
<b>6–17 Jahre</b>	377	25.0	3.4	5.2	4.8
<b>18–24 Jahre</b>	183	48.8	3.6	7.3	6.7
<b>25–64 Jahre</b>	1947	47.4	3.5	5.7	8.2
<b>65 Jahre und älter</b>	917	29.0	2.6	4.3	6.5
<b>bis 4'000 Fr.</b>	566	27.1	2.7	4.4	6.1
<b>4'001–8'000 Fr.</b>	1282	40.3	3.4	5.6	7.2
<b>8'000–12'000 Fr.</b>	702	46.2	3.4	5.7	8.1
<b>mehr als 12'000 Fr.</b>	329	54.5	4.0	6.6	8.3

Grundgesamtheit: Mobile und nicht-mobile EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 3'424 Personen; 18'460 Etappen

Grafik 28: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht

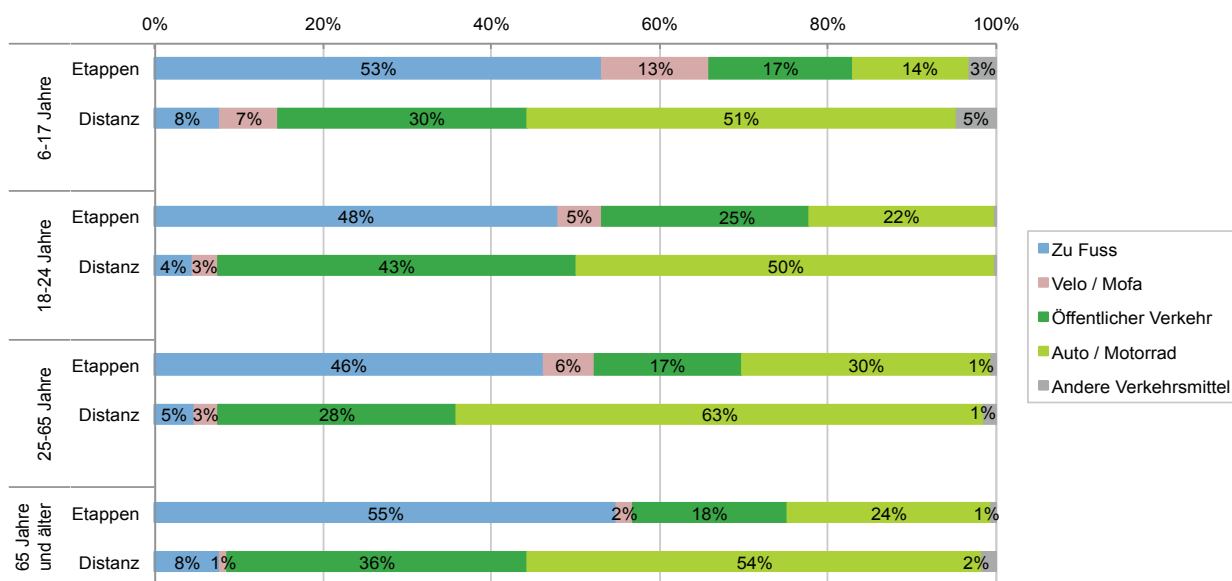


Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 18'453 Etappen

Die tägliche Wegzahlen und auch die Tagesdistanzen sind im Erwachsenenalter bei der Altersgruppe der 18–24- und den 25–64-Jährigen am grössten. Von diesen Gruppen werden die längsten durchschnittlichen Wege zurückgelegt (6.7 resp. 8.2 km). Kinder und Jugendliche (6–17 Jahre) legen naturgemäss kürzere tägliche Distanzen zurück. Wie aus Grafik 29 hervorgeht, legen sie die meisten Etappen (66%) und, über alle Altersgruppen gesehen, den grössten Teil der Tagesdistanz (15%) zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz ist bei den 18–24-Jährigen am grössten. Doch auch SeniorInnen legen einen überdurchschnittlich grossen Anteil der Tagesdistanz mit dem ÖV zurück.

Grafik 29: Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen

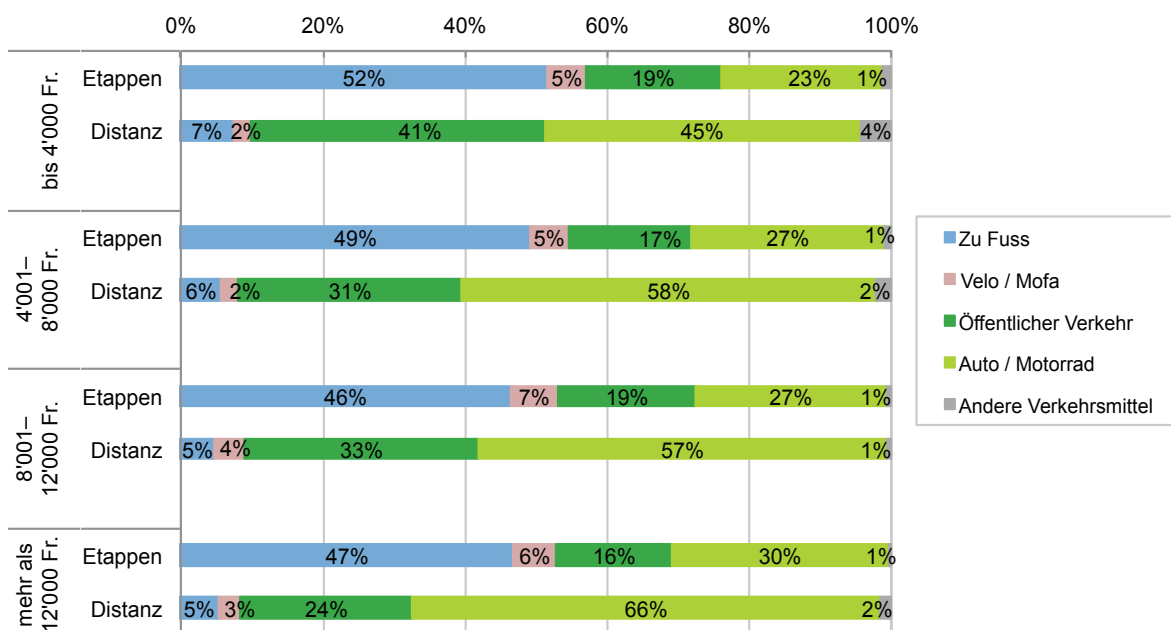


Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilien EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 18'460 Etappen

Nebst Geschlecht und Alter hat auch das Einkommen einen Einfluss auf die Mobilität. Die Tagesdistanz bei einem Haushaltseinkommen bis 4'000 Fr. beträgt im Schnitt 27 km (Tabelle 5). Davon werden 41 % mit dem ÖV zurückgelegt. Mit zunehmenden Haushaltseinkommen steigt die zurückgelegte Distanz und auch der MIV-Anteil an der Tagesdistanz nimmt zu. Bei den Einkommen über 12'000 Fr. werden 66% der Tagesdistanz (54.5 km) mit dem MIV zurückgelegt. Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Etappen ist bei dieser Einkommensklasse jedoch ähnlich gross wie bei den tieferen Einkommensklassen.

Grafik 30: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen

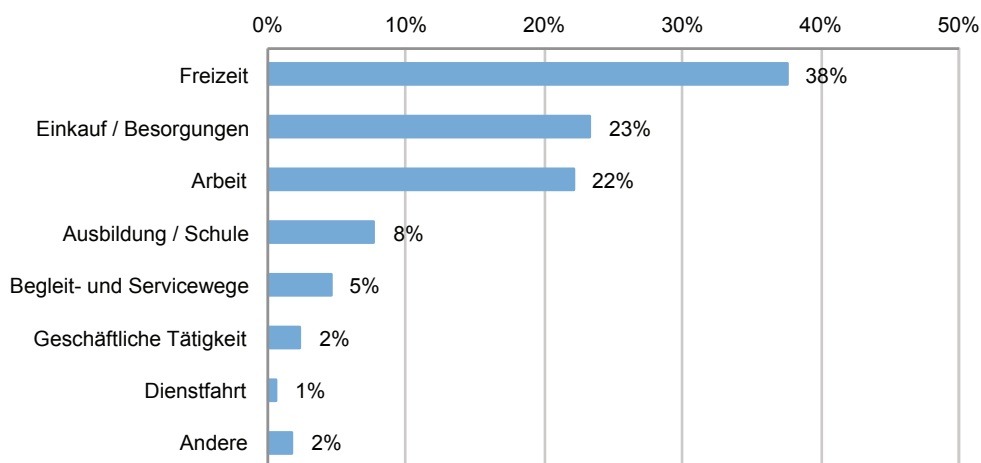


Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren  
 Stichprobe: 18'453 Etappen

#### 4.4 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck

Die meisten Wege werden für Freizeit Zwecke zurückgelegt. 38% der von den EinwohnerInnen der RKBM getätigten Wege haben den Zweck «Freizeit». Es handelt sich dabei um Hin- und Rückfahrten zu Freizeitaktivitäten und Wege, die selbst Freizeitcharakter haben (wie z.B. Velotouren, Spaziergänge, etc.). An zweiter und dritter Stelle liegen die Wege zum Einkaufen (23%) und der Weg zur Arbeit (22%). Diesen drei Kategorien können zusammen 83% aller Wege zugeordnet werden. Verglichen mit 2005 hat es keine wesentlichen Verschiebungen zwischen den drei Kategorien Freizeit, Einkauf und Arbeit gegeben. Die Freizeit ist weiterhin der dominierende Wegzweck.

Grafik 31: Wege nach Fahrtzwecken

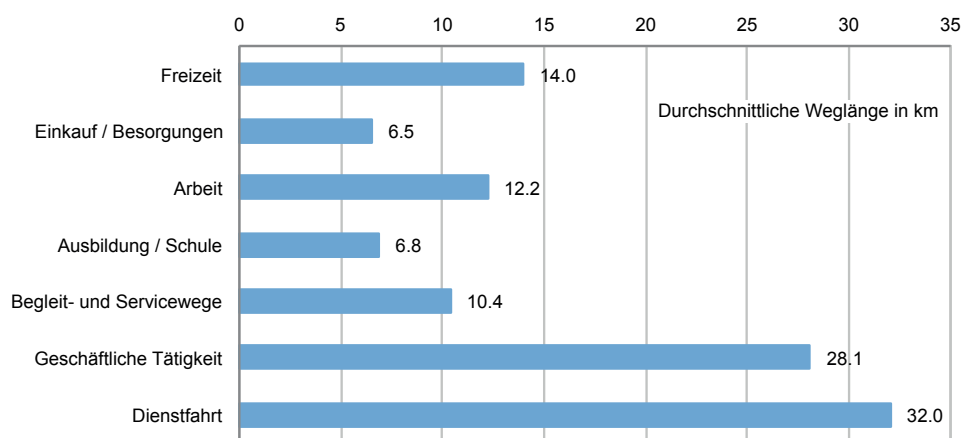


Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Die Arbeits- und Freizeitwege sind im Durchschnitt 12 bis 14 km lang. Wege für die Ausbildung und zu Einkaufszwecken sind dahingegen mit 6 bis 7 km nur etwa halb so lange wie durchschnittliche Freizeitwege. Wie bei der Verteilung der Tagesdistanz (Kap. 4.3) ist auch bei der Wegdistanz nach Zweck die Streuung der Werte gross. Die Hälfte aller Arbeitswege sind länger als 6 km. Bei den Wegen mit Freizeitweck liegt diese Marke bei 4 km. Arbeitswege sind tendenziell länger, Freizeitwege etwas kürzer, dafür mit 38% aller Wege weit häufiger. Wege mit geschäftlicher Tätigkeit (Sitzung, Kundenbesuche, etc.) oder Dienstfahrten (Taxifahrer etc.) sind naturgemäss die längsten Wege. Ihr Anteil an der Gesamtmenge der zurückgelegten Wege ist jedoch klein (3%).

Grafik 32: Wegdistanz nach Fahrtzweck



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

(Die Sammelkategorie «Andere» ist in der Darstellung nicht enthalten)

Je nach Wochentag unterscheiden sich die Anteile der Fahrtzwecke an den zurückgelegten Wegen und Distanzen (Tabelle 6). Werktags werden für die Zwecke Arbeit, Einkauf und Freizeit ähnlich häufig Wege getätigt (zwischen 23.4 und 30% der täglichen Wege). Der grösste Teil der Distanz wird jedoch auch werktags für Freizeitwecke zurückgelegt. Erst an zweiter Stelle folgt die zu Arbeitszwecken zurückgelegte Distanz (29%). An Samstagen steigt, bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege, nebst dem Anteil der Freizeitwege auch der Anteil der Einkaufswege. Der Anteil der für Einkaufszwecke zurückgelegte Distanz am Samstag ist verglichen zum Anteil an der Distanz an Werktagen jedoch nur geringfügig höher. Hier ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die absolut zurückgelegte Distanz pro mobile Person an Samstagen und Sonntagen wesentlich höher ist als an Werktagen (siehe Kap. 4.2). Dies weist auf die längeren Einkaufsdistanzen an Samstagen hin. Die meisten Wege und Distanzen entfallen am Wochenende auf den Wegzweck Freizeit.

Die für die unterschiedlichen Fahrtzwecke zurückgelegten Wege und Distanzen der EinwohnerInnen im Zentrum sind werktags ähnlich wie bei den übrigen RegionseinwohnerInnen. Am Wochenende ist bei den Einwohnern ausserhalb des Zentrums der Anteil der Freizeitwege an der Gesamtdistanz, bei vergleichbarem Anteil an der Gesamtzahl der Wege, leicht höher.



Tabelle 6: Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanz nach Wochentagen

Fahrtzweck	Weg				Distanz			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochen- tage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochen- tage
<b>Total RKBM</b>								
Arbeit	26.6%	7.0%	4.8%	22.1%	29.3%	5.8%	2.2%	22.1%
Ausbildung	9.6%	1.6%	0.5%	7.7%	5.5%	2.1%	0.6%	4.3%
Einkauf	23.4%	31.9%	8.1%	23.4%	13.6%	14.3%	3.3%	12.4%
Geschäftliche Tätigkeit	2.7%	1.5%	0.6%	2.4%	6.8%	3.3%	0.5%	5.4%
Dienstfahrt	0.7%	0.3%	0.1%	0.6%	2.1%	0.1%	0.0%	1.5%
Freizeit	30.8%	50.4%	80.5%	37.6%	32.8%	59.6%	79.3%	43.0%
Begleit- und Servicewege	4.8%	4.6%	1.8%	4.5%	4.2%	3.8%	2.0%	3.8%
Andere	1.4%	2.7%	3.6%	1.8%	5.7%	11.0%	12.2%	7.3%
<b>Zentrum - Stadt Bern</b>								
Arbeit	28.6%	4.0%	5.6%	23.7%	30.3%	5.2%	4.7%	22.5%
Ausbildung	7.4%	0.1%	1.2%	6.0%	5.6%	0.0%	1.0%	4.0%
Einkauf	24.4%	32.8%	10.7%	24.6%	14.0%	12.4%	2.0%	12.1%
Geschäftliche Tätigkeit	2.8%	0.4%	0.3%	2.3%	10.4%	2.7%	0.6%	7.7%
Dienstfahrt	0.5%	0.7%	0.0%	0.5%	1.1%	0.3%	0.0%	0.8%
Freizeit	30.5%	55.9%	77.6%	37.2%	33.2%	56.8%	71.0%	42.3%
Begleit- und Servicewege	4.3%	2.9%	0.8%	3.9%	1.8%	0.8%	0.2%	1.4%
Andere	1.5%	3.1%	3.8%	1.9%	3.7%	21.8%	20.5%	9.2%
<b>RKBM ohne Zentrum</b>								
Arbeit	25.7%	8.4%	4.5%	21.4%	28.9%	6.1%	1.2%	22.0%
Ausbildung	10.6%	2.3%	0.3%	8.5%	5.4%	3.1%	0.5%	4.5%
Einkauf	22.8%	31.4%	7.1%	22.7%	13.5%	15.1%	3.8%	12.5%
Geschäftliche Tätigkeit	2.7%	2.0%	0.8%	2.4%	5.5%	3.6%	0.4%	4.6%
Dienstfahrt	0.8%	0.1%	0.1%	0.6%	2.5%	0.1%	0.0%	1.8%
Freizeit	31.0%	47.9%	81.6%	37.7%	32.7%	60.9%	82.6%	43.3%
Begleit- und Servicewege	5.0%	5.4%	2.2%	4.8%	5.1%	5.1%	2.7%	4.8%
Andere	1.4%	2.5%	3.5%	1.7%	6.4%	6.1%	8.8%	6.6%

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Der Anteil des Freizeitwecks an der zurückgelegten Tagesdistanz hat seit 2005 leicht abgenommen. Wurden im Jahr 2005 48% der Tagesdistanz für Freizeitwecke zurückgelegt, so sind es 2010 noch 43%. Dies ist ein Rückgang um 5 Prozentpunkte. Auf gesamtschweizerischer Ebenen ist ebenfalls ein Rückgang um 5 Prozentpunkte beim Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz feststellbar (von 45% auf 40%). Hingegen ist der zu Arbeitszwecken zurückgelegte Anteil an der Tagesdistanz im gleichen Zeitraum von 22 auf 24% leicht angestiegen. In der RKBM beträgt der Anstieg bei der Tagesdistanz des Wegzweck Arbeit ebenfalls 2 Prozentpunkte (von 20 auf 22%).

Tabelle 7: Zurückgelegte Distanz nach Verkehrszwecken in den Jahren 2005 und 2010

	Anteile in %		Tagesdistanz pro Person		Jährliche Distanz pro Person	
	2010	2005	2010	2005	2010	2005
Arbeit	22%	20%	10.1	8.6	3698	3136
Ausbildung	4%	4%	2.0	1.5	723	553
Einkauf / Besorgungen	12%	10%	5.7	4.1	2076	1513
Geschäftliche Tätigkeit	7%	11%	3.2	4.7	1170	1732
Freizeit	43%	48%	19.7	20.6	7189	7520
Begleitung / Serviceweg	4%	1%	1.8	0.4	643	128
Andere	7%	8%	3.4	3.3	1226	1187
Total	100%	100%	45.8	43.2	16724	15770

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

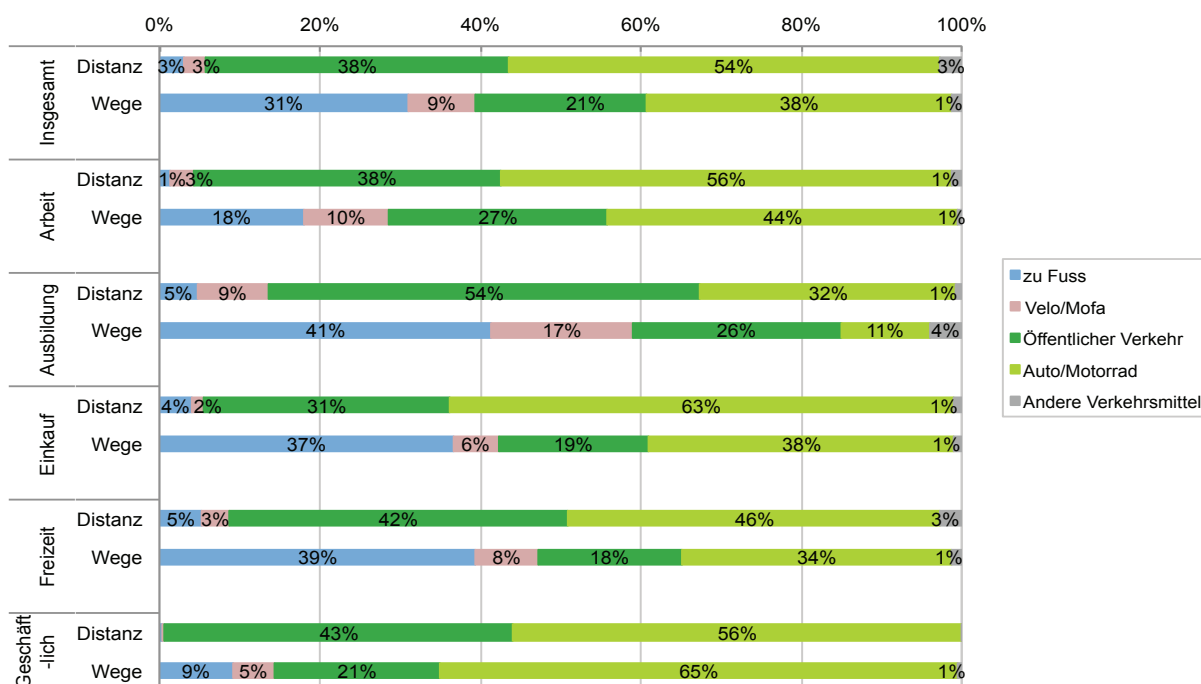
Stichprobe: 2'859 Zielpersonen (2005); 3'019 Zielpersonen (2010)

Bezogen auf die Distanz ist werktags bei fast allen Zwecken das Auto das meist genutzte Verkehrsmittel (Grafik 33). Einzig beim Zweck Ausbildung gibt es eine grosse Abweichungen. 68% der Distanz wird hier mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sind besonders gross, weil Ausbildungsorte häufig von Personen unter 18 Jahren aufgesucht werden und diese sich in der Regel in der Nähe von deren Wohnort befinden.

Beim Einkauf dominiert unter der Woche der MIV mit 63% aller Tagesdistanzen. Der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege für Einkaufszwecke (37%) ist hingegen etwa gleich gross wie der MIV-Anteil (38%). D.h. für Einkaufszwecke werden zwar oft, jedoch häufig nur kurze Fusswege zurückgelegt. Ein Beispiel für einen solchen Weg ist der Einkauf in der Mittagspause.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Freizeitwegen, wo 39% der Wege zu Fuss und 34% mit dem MIV zurückgelegt werden. Auch hier werden öfters kurze Fusswege zurückgelegt (z.B. der Weg zum Mittagessen mit Freunden). Der MIV-Anteil an der Tagesdistanz ist beim Freizeitweck kleiner (46%) als beim Einkaufszweck. Wie aus Tabelle 7 hervorgeht, ist die täglich zurückgelegte Distanz für Freizeitwecke jedoch drei mal grösser als diejenige für Einkaufszwecke.

Grafik 33: Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrtzweck (werktags)



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren (Mo-Fr)

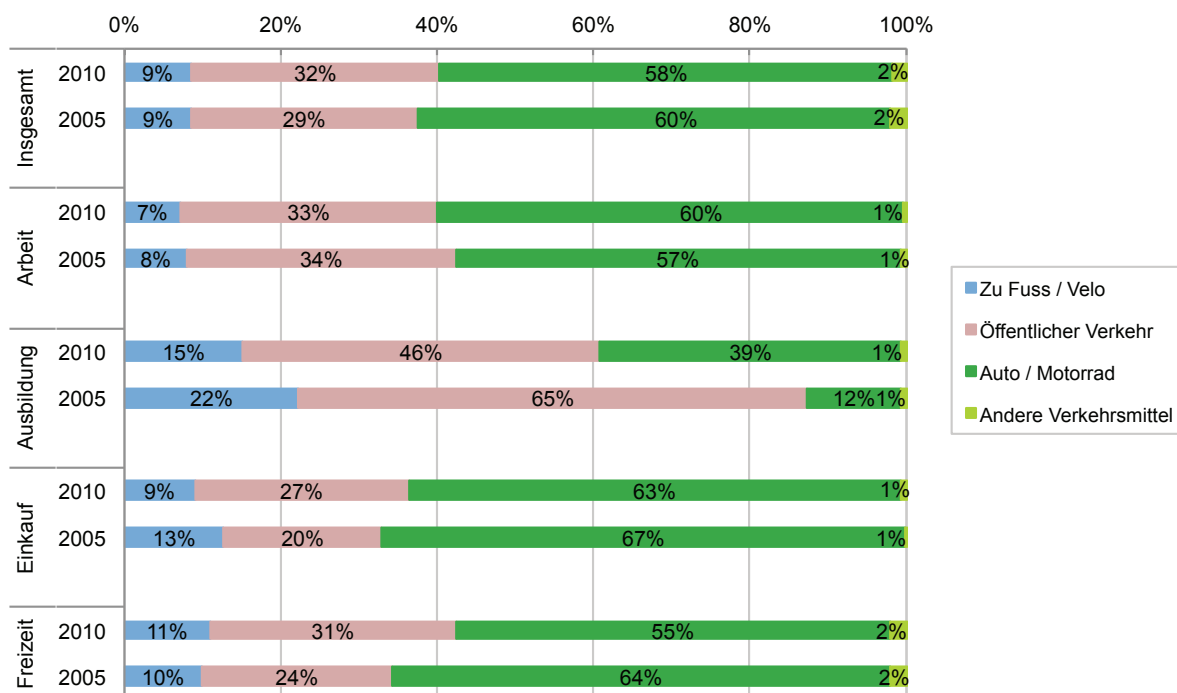
Stichprobe: 8'715 Wege

Die Grafik 34 zeigt die Verkehrsmittelanteile der unterschiedlichen Fahrtzwecke in den Jahre 2010 und 2005. Die Basis bilden alle zurückgelegten Etappen von Montag bis Sonntag. Verglichen mit den Werten aus Grafik 33, die nur die werktags zurückgelegten Wege umfasst, ergibt sich demzufolge einen Unterschied bei den LV- und ÖV-Anteilen.

Insgesamt ist zwischen 2005 und 2010 ein leichter Anstieg des ÖV-Anteils an der durchschnittlichen Tagesdistanz festzustellen. Betrachtet nach Fahrtzwecken, hat der ÖV-Anteil beim Einkauf und bei der Freizeit zugenommen. Beim Fahrtzweck Freizeit stieg der ÖV-Anteil um 7 Prozentpunkte auf 31% der Tagesdistanz. Der MIV-Anteil ging zurück und liegt im Jahr 2010 bei 55%. Beim Fahrtzweck Einkauf ist der ÖV-Anteil ebenfalls um 7 Prozentpunkte gewachsen. Der Anteil des LV ging dagegen leicht zurück.

Die grösste Veränderung zwischen den Jahren 2005 und 2010 ist beim Fahrtzweck Ausbildung zu beobachten. Diese Veränderung ist jedoch zu relativieren, da sie auf eine unterschiedliche Definition der «in Ausbildung» stehenden Personen und der Definition von Ausbildungsetappen in den Jahren 2005 und 2010 zurückzuführen ist<sup>8</sup>.

Grafik 34: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2010 und 2005 (alle Wochentage)



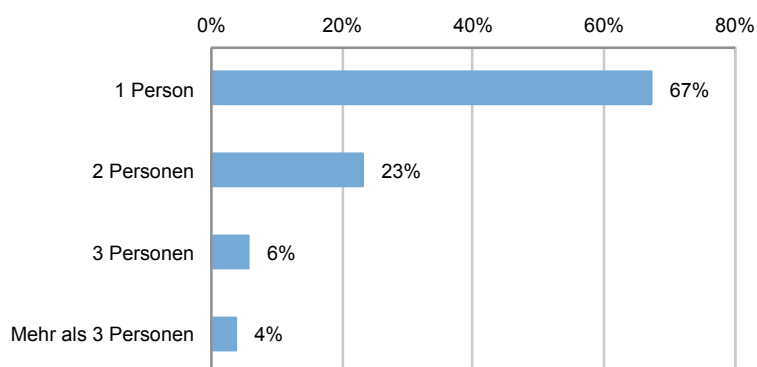
Grundgesamtheit: Etappen (Tagesdistanz) der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren (Mo-So)

Stichprobe: 18'453 Etappen (2010); 17'184 Etappen (2005)

8 2005 wurde eine Zielperson nach der beruflichen Situation gefragt und allen Personen, die angaben in Ausbildung (Schule, Studium, Lehre) zu sein, wurden der Kategorie «in Ausbildung» zugeordnet. 2010 wurden folgende Personen der Kategorie «in Ausbildung» zugeordnet: jünger als 15 Jahre, in der Lehre, Nichterwerbstätige in Aus-/Weiterbildung oder Teilzeitbeschäftigte (>50%) mit der Angabe «in Ausbildung».

Die EinwohnerInnen der RKBM sind meist alleine im Auto unterwegs. Bei 67% der Fahrten befindet sich nur der Fahrer im Auto und nur bei gerade 8% aller Autofahrten befinden sich mindestens drei Personen im Auto. Am grössten ist die Belegung bei Einkaufsfahrten (Tabelle 8). Und auch bei Freizeitfahrten sind oft mehrere Personen in einem Fahrzeug anwesend. Bei den Arbeitswegen sitzt hingegen meist nur eine Person im Auto. Die Durchschnittsbelegung bei Autofahrten haben sich gegenüber der Erhebung 2005 nur geringfügig verändert.

Grafik 35: PW-Belegung oder durchschnittliche Zahl der Autoinsassen pro Autofahrt<sup>9</sup>



Grundgesamtheit: Autofahrten der EinwohnerInnen der RKBM

Stichprobe: 3'508 Etappen als Fahrer eines Autos

Tabelle 8: PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzwecken für 2010 und 2005

Fahrtzweck	Durchschnittliche PW-Belegung	
	2010	2005
Alle Zwecke	1.47	1.45
Arbeit	1.15	1.15
Einkauf / Besorgungen	1.43	1.44
Freizeit	1.68	1.66

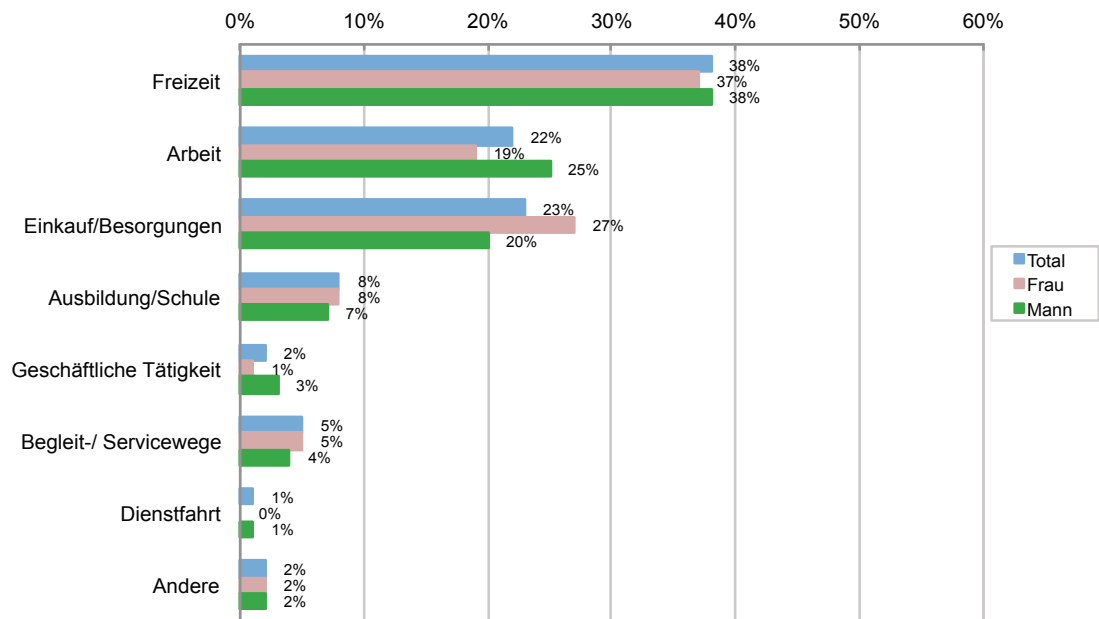
Grundgesamtheit: Autofahrten der EinwohnerInnen der RKBM

Stichprobe: 3'510 (2010) bzw. 3'320 (2005) Etappen als Fahrer eines Autos

9 Die Mitfahrer-Etappen wurden nicht in die Auswertung mit einbezogen. Sie würden die durchschnittliche PW-Belegung fälschlicherweise erhöhen.

Sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen werden die meisten Wege für Freizeitwecke zurückgelegt (38%). Bei den weiteren Fahrtzwecken zeigt sich ein traditionelles Rollenmuster. Der Anteil der Arbeitswege ist bei den Männern (25%) grösser als der Anteil der Einkaufs- und Besorgungswege (20%). Bei den Frauen überwiegt hingegen der Anteil der Einkaufs- und Besorgungswege (27%) denjenigen der Arbeitswege (19%). Im Vergleich zu 2005 gibt es keine signifikanten Änderungen.

Grafik 36: Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht



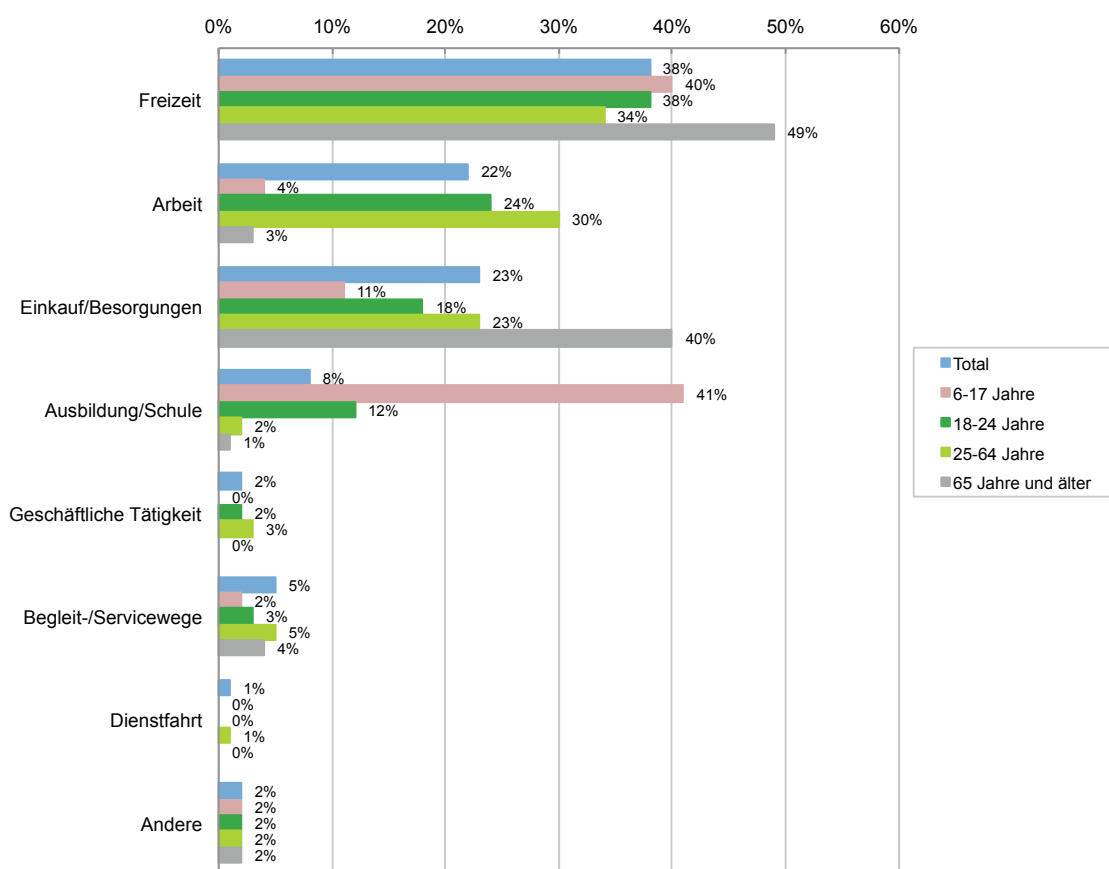
Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Aus der Grafik 37 ist ersichtlich, dass Personen im erwerbsfähigen Alter (Altersgruppe der 25–65-Jährigen) naturgemäss die höchsten Anteile bei den Arbeitswegen haben. Der Anteil der Freizeitwege fällt bei dieser Altersgruppe leicht unterdurchschnittlich aus. Die Jugendlichen (6–17 Jahre) haben wie zu erwarten beim Fahrtzweck Ausbildung den höchsten Anteil. Den grössten Anteil bei den Freizeit- und Einkaufswegen hat die Altersgruppe der 65 Jahre und älteren (SeniorInnen).

Gegenüber 2005 hat sich bei den SeniorInnen der Anteil der Freizeitwege von 57% auf 49% verringert und liegt auf vergleichbarem Niveau wie im Jahr 2000. Bei den übrigen Altersgruppen und Fahrtzwecken sind keine signifikanten Änderungen feststellbar.

Grafik 37: Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen

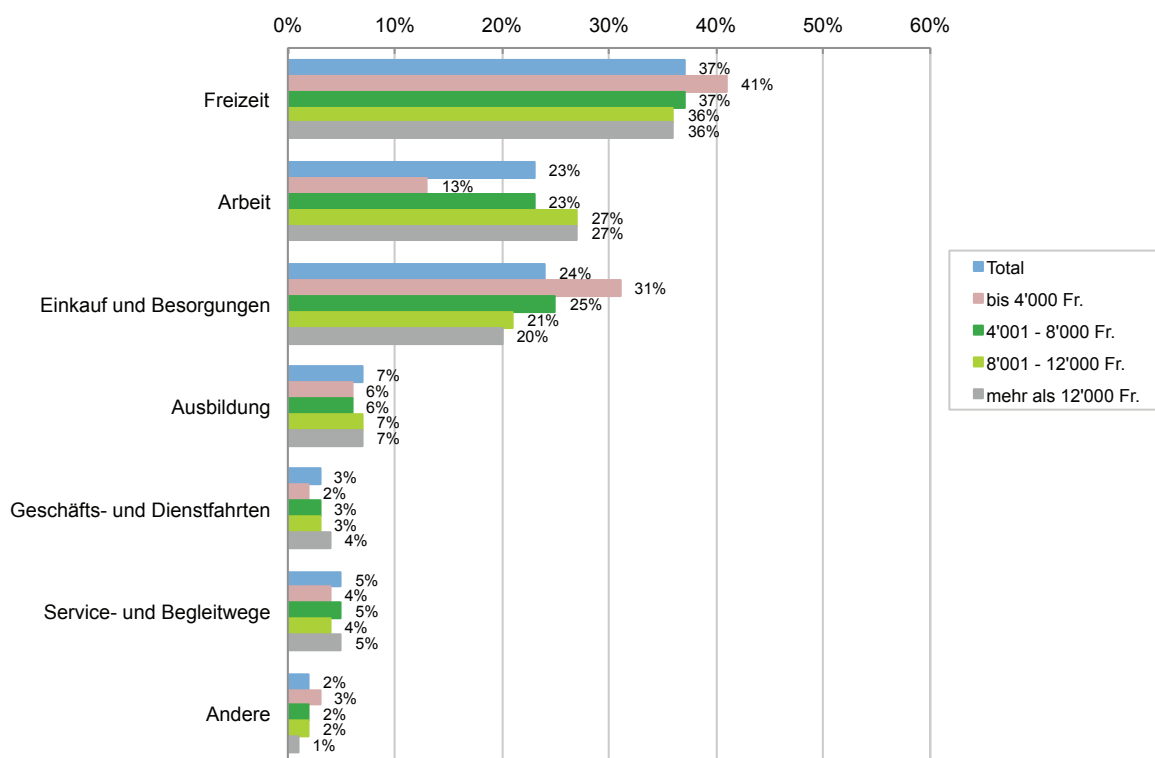


Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

Der Anteil des Fahrtzweck Ausbildung ist bei allen Einkommensklassen ähnlich gross und auch bei den Begleit- und Serviceweg unterscheiden sich die Einkommen kaum. Die grössten Unterschiede treten bei den Arbeits-, Freizeit- und den Einkaufswegen auf. Die Arbeitswege sind bei den Einkommensklassen ab 8'000 Fr. am häufigsten (27%). Bei den tieferen Einkommen (bis 4'000 Fr.) ist dagegen mit 31% der Anteil der Einkaufs- und Besorgungswege wie auch der Anteil der Freizeitwege überdurchschnittlich.

Grafik 38: Wege nach Fahrtzweck und Einkommensklassen



Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 9'521 Wege



#### 4.5 Woher - Wohin?

Fast 80% der Wege der EinwohnerInnen der RKBM sind regionaler Binnenverkehr. Sie starten und enden in der RKBM. Mehr als ein Viertel der Wege findet ganz im Zentrum statt. Aus dem Zentrum in die Kern- und die Agglomerationsgemeinden führen insgesamt 8% der Wege. Wie in Tabelle 8 ersichtlich ist, sind insgesamt 48% der Wege Binnenverkehr in der Kernzone der Agglomeration Bern. Sie haben das Zentrum oder eine Kerngemeinde als Start- und Zielort. Nur gerade 5.6% der Wege führen aus der RKBM und 4.4% finden gänzlich ausserhalb statt.

Gegenüber dem Jahr 2005 ist der Anteil der Wege, die Start- und Zielort in Gemeinden mit gleicher Zentralität haben, stabil geblieben. Einzig in den Agglomerationsgemeinden hat dieser Anteil leicht abgenommen. Die Wege mit Start- oder Zielort in einer ländlichen Gemeinde haben gesamt-haft um 2.5 Prozentpunkte zugenommen. Dies ist auf den leicht veränderten Untersuchungsperimeter und den dadurch um 2% gestiegenen Bevölkerungsanteil der ländlichen Gemeinden zurückzuführen.

Tabelle 9: Start- und Zielortematrix der Wege nach Zentralität

		Zielort des Weges					Total
		Zentrum	Kernge- meinden	übrige Agglome- ration	ländliche Ge- meinde	Ausser- halb RKBM	
Startort des Weges	Zentrum	28.1%	4.6%	3.5%	0.6%	1.4%	38.1%
	Kerngemeinden	4.6%	10.7%	1.7%	0.5%	1.1%	18.5%
	übrige Agglomeration	3.4%	1.7%	15.8%	1.1%	1.8%	23.9%
	ländliche Gemeinden	0.6%	0.5%	1.1%	5.4%	1.3%	8.9%
	Ausserhalb RKBM	1.5%	1.3%	2.0%	1.4%	4.4%	10.6%
	Total	38.2%	18.8%	24.1%	8.9%	10.0%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen ab 6 Jahren der RKBM

Stichprobe: 11'176 Wege

Bei der Betrachtung des Start- und Zielorts der Wege nach Sektoren (Tabelle 10) sind, nebst dem Zentrum, der Sektor Südost mit 9%, der Sektor Nord mit 6% und der Sektor Ost mit 5%, diejenigen Sektoren mit den grössten Anteilen an Binnenwegen (Start- und Zielort im gleichen Sektor). Der Anteil der Binnenwege ist in den Sektoren Köniz und Ost am kleinsten. Über alle Sektoren gesehen starten aus diesen beiden Sektoren die meisten der ins Zentrum führenden Wege.

Aufgrund der geänderten Betrachtungsgrösse von Korridoren zu Sektoren ist ein Vergleich mit den Zahlen zum Mikrozensus 2005 nicht möglich.

Tabelle 10: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Sektoren

		Zielsektor des Weges								Total
		Nord	Ost	Südost	Süd	Köniz	Zentrum / Stadt	West	Ausser- halb	
Startort des Weges	Nord	6.0%	0.3%	0.2%	0.1%	0.2%	1.1%	0.3%	0.7%	8.8%
	Ost	0.3%	5.1%	0.5%	0.2%	0.2%	1.9%	0.1%	0.5%	8.8%
	Südost	0.1%	0.5%	8.7%	0.3%	0.1%	1.4%	0.0%	1.4%	12.6%
	Süd	0.1%	0.2%	0.2%	5.6%	0.4%	0.9%	0.0%	0.6%	8.0%
	Köniz	0.2%	0.2%	0.1%	0.4%	4.2%	2.1%	0.2%	0.4%	7.7%
	Zentrum / Stadt	1.1%	1.9%	1.5%	0.9%	2.0%	28.1%	1.2%	1.4%	38.1%
	West	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	1.2%	3.0%	0.6%	5.4%
	Ausserhalb	0.8%	0.6%	1.5%	0.6%	0.6%	1.5%	0.6%	4.4%	10.6%
	Total	8.9%	8.8%	12.7%	8.0%	7.9%	38.2%	5.5%	10.0%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen ab 6 Jahren der RKBM

Stichprobe: 11'176 Wege

Die Verkehrsmittelwahl richtet sich u.a. nach der Zentralität des Start- und Zielort des Weges. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln für die wichtigsten Kombinationen von Zentralitäten der Start- und Zielorte. 60% der Wege, die Start- und Zielort im Zentrum haben und somit 60% der Binnenwege im Zentrum (Stadt Bern), werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Binnenwegen im Zentrum beträgt nahezu 25%. Bei Fahrten aus den Kern-, Agglomerations- und den ländlichen Gemeinden ins Zentrum ist der MIV mit einem Anteil von 49% der dominierende Verkehrsträger.

Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl des Start- und Zielort nach Zentralität

Startort des Weges	Wegziel	Hauptverkehrsmittel			
		LV	ÖV	MIV	Anderes
Zentrum	Zentrum	60.5%	24.8%	13.8%	0.9%
Kerngemeinde	Kerngemeinde	58.2%	7.3%	33.2%	1.2%
Agglomerationsge- meinde	Agglomerationsgemeinde	53.7%	3.5%	40.7%	2.1%
ländliche Gemeinde	ländliche Gemeinde	50.1%	1.6%	47.4%	0.8%
ausserhalb	ausserhalb	45.8%	11.0%	39.6%	3.6%
Kern-/ Agglo- / ländliche Gem./ ausserhalb	Zentrum	6.8%	44.2%	48.9%	0.1%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen EinwohnerInnen der RKBM ab 6 Jahren

Stichprobe: 11'176 Wege

## 5 Einstellung zur Verkehrspolitik

Nebst der Alltagsmobilität wird mit der Mikrozensushebung auch die verkehrspolitische Einstellung erhoben. Die Fragen richten sich nur an einen Teil der im Perimeter der RKBM befragten erwachsenen Zielpersonen und umfassen Fragen zur Lenkung des Verkehrs über finanzielle Anreize, zur Verwendung von Verkehrsabgaben sowie zu den Erfahrungen und Bedürfnissen im Bereich des Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

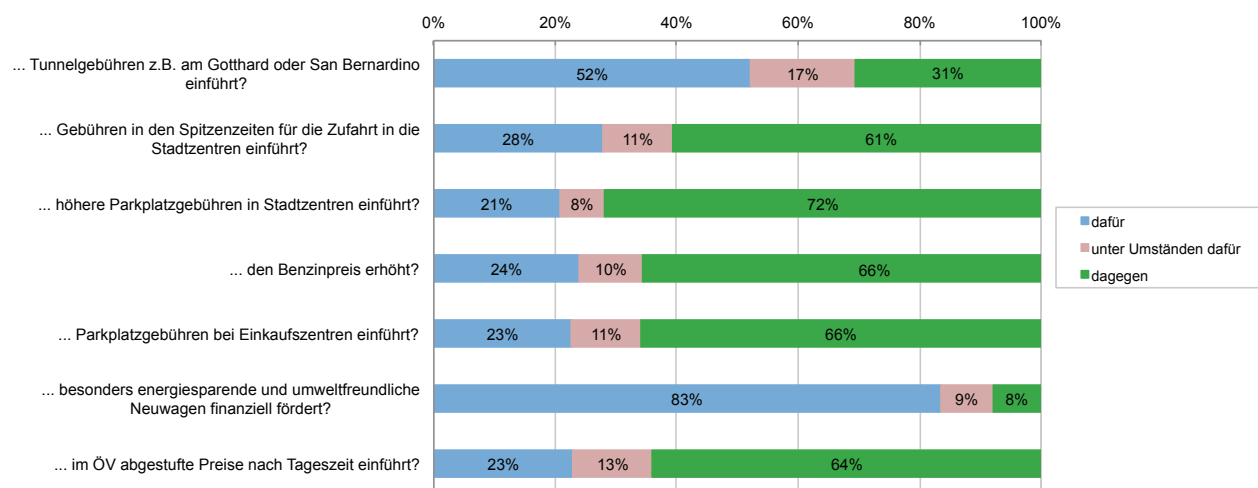
Da sich die Fragen auf generelle verkehrspolitische Themen beziehen, die nur begrenzt Rückschlüsse auf die regionale verkehrspolitische Ebene erlauben, wird an dieser Stelle auf die Auswertung nach regionalen Subgruppen (Zentralität, Alter, etc.) verzichtet.

### 5.1 Gebühren und Einnahmen

Abgaben und Gebühren im Verkehr haben Auswirkungen auf die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsentwicklung. Sie werden von der Bevölkerung jedoch eher ablehnend beurteilt. Bei der Frage nach Erhöhungen und der Einführung neuer Abgaben fallen die Antworten daher auch in der RKBM mehrheitlich negativ aus.

Im Strassenverkehr hat die mögliche Einführung von Tunnelgebühren die grösste Akzeptanz (69% dafür und unter Umständen dafür). Preiserhöhungen beim Benzin und Parkplatzgebühren werden dagegen weitgehend abgelehnt. Weniger stark abgelehnt werden Gebühren für die Zufahrt ins Stadtzentrum (Road Pricing). Der Anteil der Befürworter ist in der RKBM mit 39% (dafür und unter Umständen dafür) höher als in der Gesamtschweiz (33%). Beim ÖV wird eine Abstufung der Preise nach Tageszeit mit 61% abgelehnt.

Grafik 39: Dafür oder dagegen, dass man...

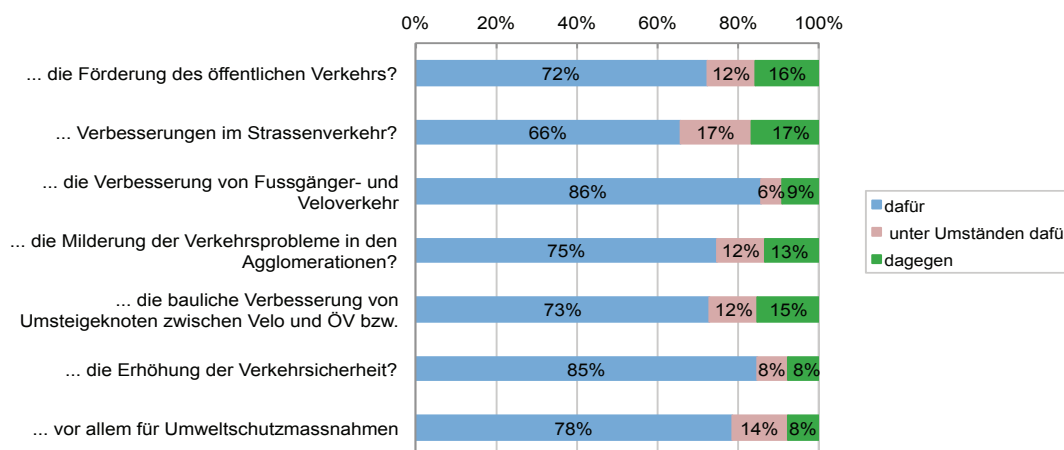


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren

Stichprobe: 314 Zielpersonen

Bei der Frage nach der Verwendung der Gebühren und Einnahmen stossen Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf die höchste Zustimmung. Verbesserungen im Strassenverkehr haben zwar auch eine hohe Zustimmung. Diese fällt jedoch deutlich geringer aus als der Anteil der Befürworter von Förderungen im öffentlichen Verkehr.

Grafik 40: *Dafür oder dagegen, dass man die Einnahmen verwendet für...*



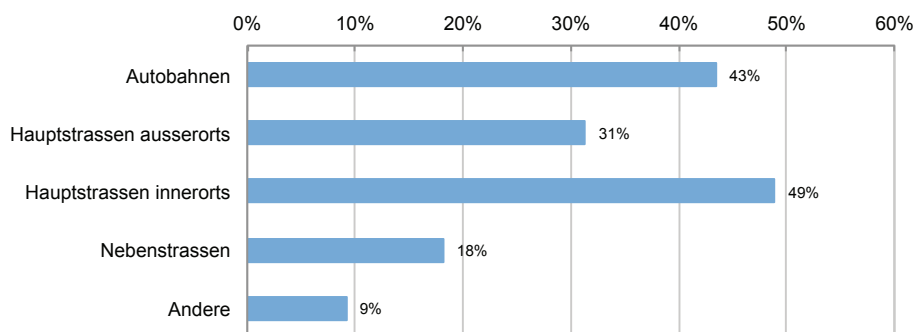
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren

Stichprobe: 314 Zielpersonen

## 5.2 Einstellung zum Strassenverkehr

83% der Befragten sind dafür oder unter Umständen dafür, dass Einnahmen aus dem Strassenverkehr für Verbesserungen im Strassenverkehr eingesetzt werden (Grafik 41). Bei genauer Nachfrage sollte das Geld am ehesten im Bereich der Autobahnen und für die Hauptstrassen innerorts verwendet werden. Am wenigsten soll im Bereich der Nebenstrassen eingesetzt werden.

Grafik 41: Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?

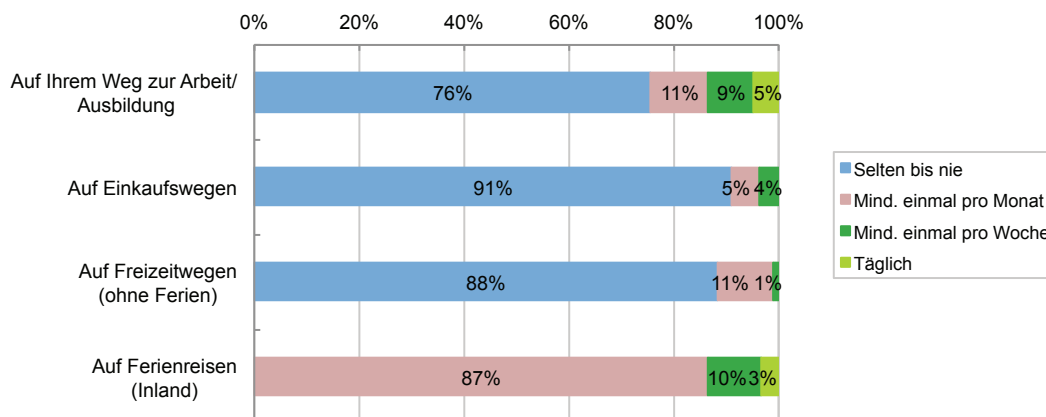


Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren

Stichprobe: 314 Zielpersonen

Wie aus der folgenden Grafik 42 hervorgeht, sind die meisten der befragten Personen, die über ein Auto verfügen, nicht vom Stau betroffen. Abgesehen von Kurzreisen im Inland wird am häufigsten auf dem Arbeits- oder Ausbildungsweg im Stau gestanden. Hier stehen 5% der Befragten täglich im Stau und bei weiteren 9% ist es einmal wöchentlich.

Grafik 42: Wann und wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?



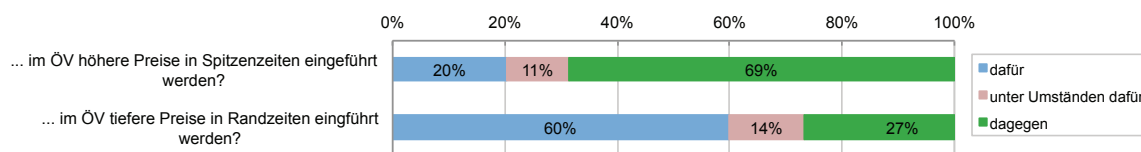
Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren

Stichprobe: 314 Zielpersonen

### 5.3 Einstellung zum öffentlichen Verkehr

36% der Befragten sind dafür oder unter Umständen dafür, dass im ÖV abgestufte Preise nach Tageszeit eingeführt werden (Grafik 39). Auf die Frage, wie diese Abstufung geschehen soll, sprechen sich 60% der Befürworter für die Einführung von tieferen Tarifen in Randzeiten aus. Eine Erhöhung der Tarife in Spitzenzeiten findet hingegen kaum Zustimmung bei den Befürwortern eines abgestuften Tarifsystems. Nur gerade 20% stimmen solchen Massnahmen zu.

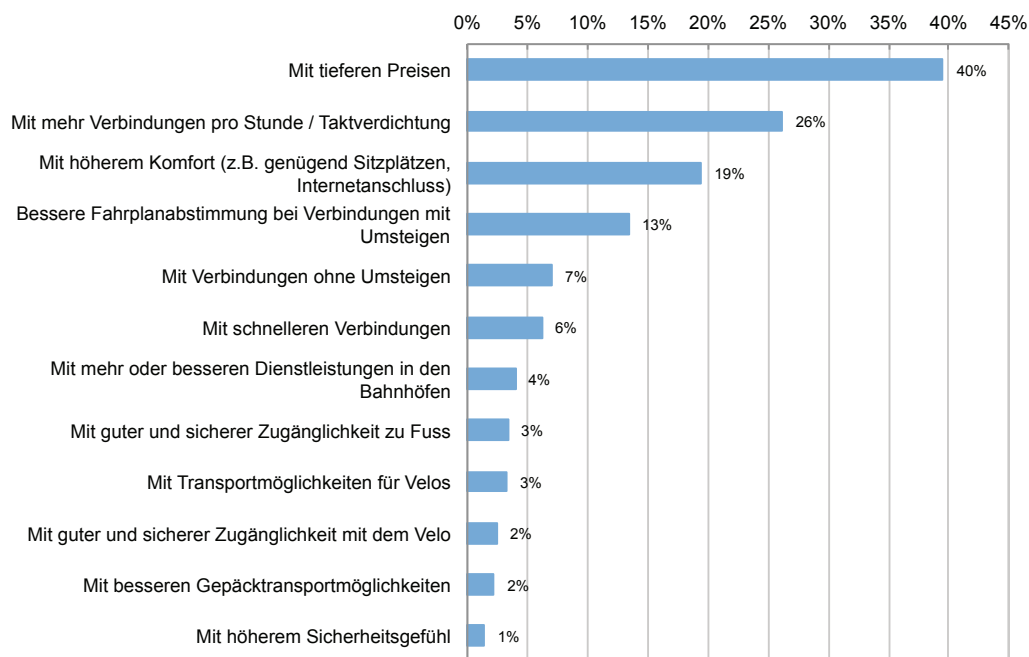
Grafik 43: Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man...



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren  
Stichprobe: 122 Zielpersonen

Der öffentliche Verkehr kann durch verschiedene Massnahmen attraktiver gestaltet werden. Darauf angesprochen, wie der ÖV und seine Nutzung attraktiver wäre, antworteten die meisten Befragten (40%) «mit tieferen Preisen». An zweiter und dritter Stelle steht die Angebotsqualität im Sinne von mehr Verbindungen/Taktdichte und der Komfort in den Verkehrsmitteln. Nur gerade 1% nannte die Sicherheit als ausschlaggebendes Kriterium.

Grafik 44: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?



Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der RKBM ab 18 Jahren  
Stichprobe: 314 Zielpersonen

## Anhang

## Änderung RKBM (MZ 2010) und RVK 4 (MZ 2005)

Mit dem Perimeter der RKBM hat sich im Vergleich zu früheren Auswertung im Rahmen der RVK 4 eine Änderung in der Gemeindezusammensetzung ergeben. Folgende Gemeinden sind betroffen:

Neu dabei	Fusionen	Nicht mehr dabei
Arni	Belpberg Eingemeindung	Bangerten
Biglen	in Belp 1.1.2012	Bätterkinder
Bleiken bei Oberdiessbach	Ballmoos Eingemeindung	Hindelbank
Bowil	in Jegensdorf 1.1.2010	Kernenried
Brenzikofen	Rüti b. Riggisberg	Krauchthal
Freimettigen	zu Riggisberg 1.1.2009	Rapperswil
Grosshöchstetten		Schüpfen
Häutligen		
Herbligen		
Linden		
Lohnstorf		
Mirchel		
Niederhünigen		
Noflen		
Oberdiessbach		
Oberhünigen		
Oberthal		
Schwarzenburg		
Walkringen		

## Gemeinden nach Zentralität und Sektorzugehörigkeit

Die Namen aller Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zum Gebietsstand am 1.1.2012 sowie deren Zugehörigkeit zu den Raumkategorien (Zentralität, Sektor) sind in der folgenden Liste aufgeführt:

Gemeinde	Sektor	Zentralität
Allmendingen	Südost	Agglomeration
Arni (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde
Bäriswil	Nord	Agglomeration
Belp	Süd	Agglomeration / Ländliche Gemeinde
Bern	Bern	Zentrum
Biglen	Südost	Ländliche Gemeinde
Bleiken bei Oberdiessbach	Südost	Ländliche Gemeinde
Bolligen	Ost	Kerngemeinde
Bowil	Südost	Ländliche Gemeinde
Bremgarten bei Bern	West	Kerngemeinde



Gemeinde	Sektor	Zentralität
Brenzikofen	Südost	Ländliche Gemeinde
Büren zum Hof	Nord	Ländliche Gemeinde
Clavaleyres	West	Ländliche Gemeinde
Deisswil bei Münchenbuchsee	Nord	Ländliche Gemeinde
Diemerswil	Nord	Agglomeration
Etzelkofen	Nord	Ländliche Gemeinde
Ferenbalm	West	Ländliche Gemeinde
Fraubrunnen	Nord	Agglomeration
Frauenkappelen	West	Agglomeration
Freimettigen	Südost	Ländliche Gemeinde
Gelterfingen	Süd	Ländliche Gemeinde
Gerzensee	Südost	Ländliche Gemeinde
Golaten	West	Ländliche Gemeinde
Grafenried	Nord	Agglomeration
Grosshöchstetten	Südost	Agglomeration
Guggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde
Gurbrü	West	Ländliche Gemeinde
Häutligen	Südost	Ländliche Gemeinde
Herbligen	Südost	Ländliche Gemeinde
Iffwil	Nord	Ländliche Gemeinde
Ittigen	Ost	Kerngemeinde
Jaberg	Südost	Ländliche Gemeinde
Jegenstorf	Nord	Agglomeration
Kaufdorf	Süd	Agglomeration
Kehrsatz	Süd	Agglomeration
Kiesen	Südost	Ländliche Gemeinde
Kirchdorf (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde
Kirchenturnen	Süd	Ländliche Gemeinde
Kirchlindach	West	Agglomeration
Köniz	Köniz	Kerngemeinde / Agglomeration
Konolfingen	Südost	Agglomeration
Kriechenwil	West	Ländliche Gemeinde
Landiswil	Südost	Ländliche Gemeinde
Laupen	West	Agglomeration
Limpach	Nord	Ländliche Gemeinde
Linden	Südost	Ländliche Gemeinde
Lohnstorf	Süd	Ländliche Gemeinde
Mattstetten	Nord	Agglomeration
Meikirch	West	Agglomeration
Mirchel	Südost	Ländliche Gemeinde
Moosseedorf	Nord	Agglomeration
Mühleberg	West	Ländliche Gemeinde
Mühledorf (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde
Mühlethurnen	Süd	Ländliche Gemeinde

<b>Gemeinde</b>	<b>Sektor</b>	<b>Zentralität</b>
Mülchi	Nord	Ländliche Gemeinde
Münchenbuchsee	Nord	Agglomeration
Münchenwiler	West	Ländliche Gemeinde
Münchringen	Nord	Ländliche Gemeinde
Münsingen	Südost	Agglomeration
Muri bei Bern	Südost	Kerngemeinde
Neuenegg	West	Agglomeration
Niederhünigen	Südost	Ländliche Gemeinde
Niedermuhlern	Süd	Ländliche Gemeinde
Noflen	Südost	Ländliche Gemeinde
Oberbalm	Süd	Ländliche Gemeinde
Oberdiessbach	Südost	Ländliche Gemeinde
Oberhünigen	Südost	Ländliche Gemeinde
Oberthal	Südost	Ländliche Gemeinde
Oppligen	Südost	Ländliche Gemeinde
Ostermundigen	Ost	Kerngemeinde
Riggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde
Rubigen	Südost	Agglomeration
Rüeggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde
Rümligen	Süd	Ländliche Gemeinde
Rüscheegg	Süd	Ländliche Gemeinde
Schalunen	Nord	Agglomeration
Scheunen	Nord	Ländliche Gemeinde
Schlosswil	Südost	Ländliche Gemeinde
Schwarzenburg	Süd	Ländliche Gemeinde
Stettlen	Ost	Agglomeration
Tägertschi	Südost	Agglomeration
Toffen	Süd	Agglomeration
Trimstein	Südost	Agglomeration
Urtenen-Schönbühl	Nord	Agglomeration
Vechigen	Ost	Agglomeration
Wald (BE)	Süd	Ländliche Gemeinde
Walkringen	Südost	Ländliche Gemeinde
Wichtrach	Südost	Agglomeration
Wiggiswil	Nord	Ländliche Gemeinde
Wileroltigen	West	Ländliche Gemeinde
Wohlen bei Bern	West	Agglomeration
Worb	Ost	Agglomeration
Zauggenried	Nord	Ländliche Gemeinde
Zäziwil	Südost	Ländliche Gemeinde
Zollikofen	Nord	Kerngemeinde
Zuzwil (BE)	Nord	Ländliche Gemeinde

## Projektbeschreibung

Tabelle 12: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Nationale Stichprobe

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	*	59'971	Nicht relevant
Personen	7'870'134**	140'035	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	7'402'731**	62'868	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	6'416'153**	55'060	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht verfügbar	210'048	ca. 24'733'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	305'171	ca. 35'934'000 pro Tag

\* Zur Zeit sind keine Haushaltsdaten 2010 verfügbar.

\*\* STATPOP, 31.12.2010 (Bundesamt für Statistik BFS)

Tabelle 13: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Region RKBM

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	*	3'276	Nicht relevant
Personen	395'220**	7'255	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	367'064**	3'424	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	324'193**	3'047	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht verfügbar	11'183	ca. 1'198'854 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	18'460	ca. 1'978'972 pro Tag

\* Zur Zeit sind keine Haushaltsdaten 2010 verfügbar.

\*\* STATPOP, 31.12.2010 (Bundesamt für Statistik BFS)

Tabelle 14: Erreichte und gültige Haushalt

	Anzahl absolut	in %
Haushalte mit gültiger Adresse	83'757	100.0%
Nicht erreicht	10'065	
Unmögliche oder verweigerte Interviews	13'721	
Realisierte gültige Haushaltsinterviews	59'971	71.6%
Gewählte Zielpersonen	68'247	100.0%
Unmögliche oder verweigerte Interviews	5'379	
Realisierte gültige Personeninterviews	62'868	92.1%
Gesamtaussschöpfung		66.0%

Tabelle 15: Befragungsthemen Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

<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>- Einstellungen 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>- Grossregionen</li> <li>- Stadt (-teile) /Agglomeration/Land</li> <li>- Ausland</li> </ul>

Tabelle 16: Beschreibung der Haushalte und Personen

	<b>Haushalte</b>	<b>Haushaltspersonen</b>
Anzahl befragte Haushalte	3276	-
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.2	-
Total Anzahl Personen in den 3'276 Haushalten	-	7255
Verteilung nach Wohnort (gewichtet)		
- Stadt Bern	34.9%	30.3%
- weitere RKBM	65.1%	69.7%
Verteilung nach Zentralität (gewichtet)		
- Zentrum	34.9%	30.3%
- Kerngemeinden	24.3%	24.7%
- Agglomeration	29.4%	31.5%
- Ländliche Gemeinden	11.4%	13.5%
Verteilung nach Sektoren (gewichtet)		
- Stadt Bern/Zentrum	10.6%	11.3%
- Sektor Köniz	12.4%	12.1%
- Sektor Nord	15.4%	17.0%
- Sektor Ost	8.7%	10.0%
- Sektor Südost	10.0%	10.4%
- Sektor Süd	34.9%	30.3%
- Sektor West	8.1%	8.7%

Tabelle 17: Beschreibung der Zielpersonen

	<b>Zielpersonen</b>
Anzahl befragte Zielpersonen	3'424
Verteilung nach Wohnort (gewichtet)	
- Stadt Bern	30.9%
- weitere RKBM	69.1%
Verteilung nach Zentralität (gewichtet)	
- Zentrum	30.9%
- Kerngemeinden	24.7%
- Agglomeration	31.3%
- Ländliche Gemeinden	13.2%
Verteilung nach Sektoren (gewichtet)	
- Stadt/Zentrum	11.2%
- Sektor Köniz	12.2%
- Sektor Nord	16.4%
- Sektor Ost	10.1%
- Sektor Südost	10.5%
- Sektor Süd	30.9%
- Sektor West	8.8%
Verteilung nach Geschlecht (gewichtet)	
- Männlich	46.8%
- Weiblich	53.2%
Verteilung nach Alter (gewichtet)	
- 6-17 Jahre	12.5%
- 18-24 Jahre	8.3%
- 25-56 Jahre	59.4%
- 66 Jahre und älter	19.8%
Verteilung nach Zivilstand (gewichtet)	
- Ledig	34.0%
- Verheiratet	51.2%
- Geschieden	7.2%
- Verwitwet	6.6%
- Getrennt	0.1%

## Glossar

Aufgeführt sind die wichtigsten Abkürzungen und eine Auswahl der Begriffe gemäss dem schweizerischen Bericht.

<b>Begriff</b>	<b>Definition</b>
Agglomeration	Die Agglomeration umfasst im Fall der Agglomeration Bern die Zentrums- gemeinde und die umliegenden Kerngemeinde sowie die mit ihr formal und funktional verflochtenen übrigen Agglomerationsgemeinden (Umlandge- meinden). 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 Landwirtschaftsan- teil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone). Ist im Bericht von Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben ohne die Zentrums- und Kerngemeinden. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Agglomerationsdefinition basiert auf der Volkszählung 2000.
Agglomera- tionsgemeinde	Gemeinden der Agglomeration Bern ohne die Zentrums- und die Kerne- gemeinden.
Andere Ver- kehrsmittel	Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
Arbeitsverkehr	Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
Ausbildungs- verkehr	Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspend- lerverkehr).
Begleitung / Begleitweg	Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten).
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
BFS	Bundesamt für Statistik
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninter- view.

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.
Fahrtzweck	siehe Verkehrszweck
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.
Geocodierung	Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2010 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Start- und Endpunkt jeder Etappe und damit auch jedes Wegziels, Orte der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätten und Zweitwohnungen.
Geschäftliche Tätigkeit	Fahrtzweck, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch). Nicht dazu gehört die Fahrt zur Arbeitsstelle (Arbeitsverkehr)
Gewichtung	Die Haushalte und Personen wurden nach einem anerkannten Verfahren gewichtet, so dass die Resultate der Befragung die Struktur der Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut repräsentieren. Die Gewichtung gleicht einerseits die überdurchschnittlich grossen Stichproben in den Verdichtungsregionen aus, andererseits die berücksichtigt sie die Tatsache, dass einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger in Befragungen zu erreichen sind.
Haushaltspersonen	Alle im interviewten Haushalt wohnhaften Personen.
Kerngemeinde	Kerngemeinden der Agglomeration Bern ohne die Stadt Bern (Zentrum).
Kernzone der Agglomeration	Die Zentrumsgemeinde und die Kerngemeinden bilden gemeinsam die Kernzone der Agglomeration.

Kleinmotorräder	Kleinmotorräder haben im Gegensatz zu Motorrädern einen kleineren Hubraum, eine Tempobeschränkung auf 45 km/h und können bereits mit 16 Jahren gefahren werden.
Ländliche Gemeinde	Gemeinden, die nicht im definierten Agglomerationsperimeter der Agglomeration Bern liegt und keine isolierten Stadt ist. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen.
Langsamverkehr (LV)	Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte werden der Kategorie „andere Verkehrsmittel“ zugeordnet).
Mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg von mind. 25 m 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.
Mofas/Motofahrräder	Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm <sup>3</sup> . Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.
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.
MZ und MZMV	Mikrozensus und Mikrozensus Mobilität und Verkehr
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.
Pendlerverkehr	siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr
PW	Personenwagen. Synonym gebraucht zu Auto.



Prozentpunkte	Der absolute Unterschied zwischen zwei relativen Angaben wird mit Prozentpunkten bezeichnet. Im Falle von «im Jahr 2005 besitzen 10% der Haushalte ein Auto wohingegen es 2010 15% der Haushalte sind» beträgt der Unterschied 5 Prozentpunkte. Die relative Zunahme von 10 auf 15% ist jedoch 50%.
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Perimeter)
Routing	Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen (s. auch Kapitel 1)
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.
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).
Service/-weg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).
STATPOP	Statistik der Bevölkerung und Haushalte (BFS) (31. Dezember 2010 zum ersten Mal, seither jährliche Durchführung)
Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur die im Inland zurückgelegte Distanz).
Umsteigen/ Verkehrsmittel- wechsel	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, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche 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.
Vertrauensintervall	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/- 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. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.
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 oder Fahrt- oder Verkehrszweck.
Werktage	Montag bis Freitag.
Zielpersonen	In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).
Zentrum	Verwendeter Begriff für das Agglomerationszentrum (Stadt Bern).

## Verzeichnisse

### Grafiken

<i>Grafik 1:</i>	<i>Was sind Wege und Etappen?</i>	9
<i>Grafik 2:</i>	<i>Besitz des Führerscheins für Personenwagen</i>	15
<i>Grafik 3:</i>	<i>Besitz des Führerscheins für Motorräder</i>	16
<i>Grafik 4:</i>	<i>Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM</i>	17
<i>Grafik 5:</i>	<i>Anzahl Personenwagen auf 1000 EinwohnerInnen nach Stadtteilen und Sektoren</i>	18
<i>Grafik 6:</i>	<i>Anzahl Velos auf 1000 Einwohner nach Stadtteilen und Sektoren</i>	19
<i>Grafik 7:</i>	<i>Autobesitz der Haushalte nach Zentralität</i>	20
<i>Grafik 8:</i>	<i>Autobesitz der Haushalte nach Sektoren und Stadtteilen</i>	21
<i>Grafik 9:</i>	<i>Autobesitz nach Haushaltsgrösse</i>	22
<i>Grafik 10:</i>	<i>Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2000, 2005 und 2010</i>	23
<i>Grafik 11:</i>	<i>Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2005 und 2010</i>	24
<i>Grafik 12:</i>	<i>Parkplatz - Verfügbarkeit zu Hause nach Zentralität</i>	25
<i>Grafik 13:</i>	<i>Verhältnis von Autos und verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2000, 2005 und 2010</i>	26
<i>Grafik 14:</i>	<i>Parkplatz - Verfügbarkeit nach Wohnverhältnissen</i>	27
<i>Grafik 15:</i>	<i>Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeitsorts</i>	28
<i>Grafik 16:</i>	<i>Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause</i>	29
<i>Grafik 17:</i>	<i>Veloabstellplätze - Verfügbarkeit am Arbeitsplatz</i>	29
<i>Grafik 18:</i>	<i>Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr</i>	30
<i>Grafik 19:</i>	<i>Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität</i>	31
<i>Grafik 20:</i>	<i>Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren</i>	31
<i>Grafik 21:</i>	<i>Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen</i>	32
<i>Grafik 22:</i>	<i>Gründe für das nicht-verlassen der Wohnung oder des Haus</i>	33
<i>Grafik 23:</i>	<i>Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren</i>	36
<i>Grafik 24:</i>	<i>Verteilung der Tagesdistanz</i>	38
<i>Grafik 25:</i>	<i>Verteilung der Tageswegzeit</i>	39
<i>Grafik 26:</i>	<i>Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz</i>	41
<i>Grafik 27:</i>	<i>Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und der Distanz nach Zentralität</i>	43
<i>Grafik 28:</i>	<i>Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht</i>	44
<i>Grafik 29:</i>	<i>Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen</i>	45
<i>Grafik 30:</i>	<i>Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen</i>	46
<i>Grafik 31:</i>	<i>Wege nach Fahrtzwecken</i>	47

<i>Grafik 32: Wegdistanz nach Fahrtzweck</i>	48
<i>Grafik 33: Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrtzweck (werktags)</i>	51
<i>Grafik 34: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2010 und 2005</i>	52
<i>Grafik 35: PW-Belegung oder durchschnittliche Zahl der Autoinsassen pro Autofahrt</i>	53
<i>Grafik 36: Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht</i>	54
<i>Grafik 37: Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen</i>	55
<i>Grafik 38: Wege nach Fahrtzweck und Einkommensklassen</i>	56
<i>Grafik 39: Dafür oder dagegen, dass man...</i>	59
<i>Grafik 40: Dafür oder dagegen, dass man die Einnahmen verwendet für...</i>	60
<i>Grafik 41: Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?</i>	61
<i>Grafik 42: Wann und wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?</i>	61
<i>Grafik 43: Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man...</i>	62
<i>Grafik 44: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?</i>	62

## **Tabellen**

<i>Tabelle 1: Eckwerte des Verkehrs in der Region RKBM</i>	35
<i>Tabelle 2: Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen.</i>	37
<i>Tabelle 3: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen</i>	40
<i>Tabelle 4: Anteile der Verkehrsmittel an Wegen und Distanz nach Wochentagen und Zentralität</i>	42
<i>Tabelle 5: Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Gruppen</i>	44
<i>Tabelle 6: Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanz nach Wochentagen</i>	49
<i>Tabelle 7: Zurückgelegte Distanz nach Verkehrszwecken in den Jahren 2005 und 2010</i>	50
<i>Tabelle 8: PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzwecken für 2010 und 2005</i>	53
<i>Tabelle 9: Start- und Zielortematrix der Wege nach Zentralität</i>	57
<i>Tabelle 10: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Sektoren</i>	58
<i>Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl des Start- und Zielort nach Zentralität</i>	58
<i>Tabelle 12: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Nationale Stichprobe</i>	67
<i>Tabelle 13: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Region RKBM</i>	67
<i>Tabelle 14: Erreichte und gültige Haushalt</i>	67
<i>Tabelle 15: Befragungsthemen Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010</i>	68
<i>Tabelle 16: Beschreibung der Haushalte und Personen</i>	68
<i>Tabelle 17: Beschreibung der Zielpersonen</i>	69

## Quellen / Literatur

- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel, Bern
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2007): Mobilität in der Region Bern. Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2002): Das Verkehrsverhalten in der Region Bern. Auswertung Mikrozensus 2000 und Vergleich 1994–2000, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (2012): Auswertung des Mikrozensus 2010 für den Kanton Bern, Ecoplan AG, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (2007): Auswertung des Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, Ecoplan, Bern