



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

Das Verkehrsverhalten in der Region Bern

**Auswertung Mikrozensus 2000
und Vergleich 1994 - 2000**

Bern, April 2002

Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 – Region Bern

Impressum

- Projektkoordination: Regionale Verkehrskonferenz Bern - Mittelland (RVK 4)
c/o ecoptima ag, Spitalgasse 34, 3001 Bern, 031 312 50 19
- Trägerschaft: RVK 4, Verein Region Bern (VRB), Stadt Bern, Gemeinde Köniz, Kanton Bern
(Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Gemeinden und Raum-
ordnung), BERNMOBIL, SBB, RBS, BLS, Postauto BE-FR-SO
- Begleitgruppe: Marco Rupp, Regionale Verkehrskonferenz Bern – Mittelland
Stephan Felber, Regionale Verkehrskonferenz Bern – Mittelland
Bettina Hamel, Amt für Gemeinden und Raumordnung
Andreas Roduner, Verein Region Bern
Rolf Steiner, Verkehrsabteilung Köniz
Urs Gloor, Stadtplanungsamt Bern
Ernst Gächter, Statistikdienste der Stadt Bern
Dominik Oetterli, Auswertungskonzept
- Beauftragte Büros: - Datengrundlagen: Felix Davatz; Landert, Farago, Davatz & Partner
- Bericht 2000: Peter Grau, Cécile Freivogel, Cornelia Tschuppert; LINK
Institut, Luzern
- Vergleich 1994 – 2000: Walter Eichhorn, Statistikdienste der Stadt Bern

Der Bericht kann bei der RVK 4 gegen eine Schutzgebühr von sFr. 20.— bezogen werden.
Bern, April 2002

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	5
TEIL A Projekt-Beschreibung	11
TEIL B Das Verkehrsverhalten in der Region Bern im Jahr 2000	25
TEIL C Das Verkehrsverhalten in der Stadt und Region Bern (VRB+) – Entwicklung zwischen 1994 und 2000	79
ANHANG Karten, Listen, Fragebogen und Abkürzungen.....	113

Zusammenfassung

Um was es geht

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

Die Erhebung im Jahr 2000 wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik realisiert. Sie stützt sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes. Themen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 sind neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auch die Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Abonnementsbesitz) sowie sozio-ökonomische Hintergründe (Wohnsituation, Haushaltstruktur, Einkommen, Personenmerkmale) und Einstellungen zu Verkehrsfragen.

Das Verkehrsverhalten in der Region Bern (RVK 4) im Jahr 2000

Die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland hat die nationale Stichprobe des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 für ihr Gebiet verdichtet und eine regionale Auswertung in Auftrag gegeben. Die Studie bezieht sich auf Haushalte und Personen mit Hauptwohnsitz in der Region RVK 4, dem 89 Gemeinden umfassenden Perimeter der RVK Bern-Mittelland.

74% der Haushalte in der Region besitzen mindestens ein Auto, 77% der erwachsenen Personen den Führerschein für Personenwagen. Trotz dieser hohen Zahlen ist festzuhalten, dass die BernerInnen etwas weniger auto-mobil sind als der Rest der Schweizer Bevölkerung. Dies kompensieren sie mit anderen Verkehrsmitteln, denn die durchschnittlich zurückgelegte Distanz liegt mit 39.2 km leicht über dem Schweizer Durchschnitt (37.1 km).

Besitz, Verfügbarkeit und Nutzung von Autos unterliegen einem starken Stadt-Land-Gefälle. Während man es sich in der Stadt eher erlauben kann, auf ein Auto zu verzichten, hat dieses in ländlichen Gegenden eine dominierende Bedeutung.

Dies hängt einerseits mit einem weniger dichten Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Land zusammen, andererseits aber auch damit, dass Parkplätze in der Stadt Mangelware sind. So steht der Hälfte der EinwohnerInnen der Stadt Bern zuhause kein eigener oder gemieteter Parkplatz zur Verfügung. Zu beachten ist, dass auch die Alters- und Haushaltsstruktur der Stadt Bern einen Einfluss darauf hat, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Bern eine weniger grosse Bedeutung hat als in ländlichen Gegenden.

Etwas weiter verbreitet als in der übrigen Schweiz sind in der Region RVK 4 die Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel. Von den EinwohnerInnen ab 6 Jahren besitzen 40% das Halbtax-Abonnement, 9% das Generalabonnement, 8% ein Monatsabonnement (Verbund- oder Streckenabo) und 12% ein Jahresabonnement.

91% der befragten EinwohnerInnen haben an einem zufällig ausgewählten Stichtag ihre Wohnung mindestens einmal verlassen, waren also mobil. Die BernerInnen legen pro Tag durchschnittlich 39.2 km zurück. Hochgerechnet auf die rund 346'500 EinwohnerInnen ab 6 Jahren, welche in der Region RVK 4 leben, ergibt dies pro Tag rund 13.5 Mio. Kilometer oder pro Jahr fast 5 Mia. Kilometer.

Rund 60% dieser Distanz wird mit dem Auto zurückgelegt. Bei der Hälfte der Autofahrten befindet sich nur eine Person im Auto.

Die Freizeit hat in den letzten Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung gewonnen und ist der wichtigste Wegzweck. Die Freizeitmobilität macht 40% aller Wege und 46% der zurückgelegten Kilometer aus. Hinwege zur Arbeit und Rückwege von der Arbeit umfassen 22% der Wege und 23% der zurückgelegten Kilometer. Beim Wegzweck „Einkauf/ Besorgungen“ sind es 22% der Wege und 11% der zurückgelegten Kilometer.

32% der analysierten Wege haben Start- und Zielort im Zentrum der Region RVK 4, also in der Stadt Bern. Bei diesen Wegen ist der „Marktanteil“ des öffentlichen Verkehrs mit 28% noch relativ hoch. Geht man schrittweise in ländlichere Gegenden, so verliert der ÖV Anteile, und zwar primär an den motorisierten Individualverkehr (MIV). Absolut dominierend ist der MIV bei Fahrten von Kerngemeinden, Agglomerationsgemeinden, periurbanen Gemeinden sowie von ausserhalb der Region ins Zentrum (d.h. in die Stadt Bern). Er nimmt hier einen Anteil von 77% ein.

Die befragten EinwohnerInnen der Region RVK 4 attestieren der Schweizer Verkehrspolitik zwar, dass sie einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leistet. Allerdings sagt die Mehrheit auch, dass sie die bestehenden Verkehrsprobleme nicht löst. Obschon unbestritten ist, dass das Strassennetz in unserem Land sehr gut ausgebaut ist, sind grössere Ausbauten in den nächsten Jahren für fast 40% der Befragten notwendig.

Zur Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs betrachtet die Mehrheit eine Verschärfung technischer Normen als sinnvoll. Von verschiedenen vorgeschlagenen Preissmassnahmen stossen nur Tunnelgebühren auf breite Akzeptanz. Die daraus entstehenden Einnahmen möchten die BernerInnen am ehesten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nutzen. Die ÖV-Förderung wird von 89% der Befragten befürwortet. Umgekehrt wird aber auch festgehalten, dass der öffentliche Verkehr heute schon zu viel kostet und billiger werden muss.

Das Verkehrsverhalten in der Stadt und Region Bern (VRB+) - Entwicklung zwischen 1994 und 2000

Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Resultaten aus dem Mikrozensus von 1994 wurde die für das Gebiet der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland verdichtete Stichprobe des Schweizerischen Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 angepasst. Insbesondere wurde für den Bericht eine Nachgewichtung der Daten und eine Begrenzung auf das Betrachtungsgebiet von 1994 (VRB+) vorgenommen.

Der Anteil der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in der Region VRB+, welcher an einem durchschnittlichen Wochentag keinen Weg zurücklegte, nahm zwischen 1994 und 2000 von 10,6% auf 9,3% ab. Bei den Gründen hierfür wurde Krankheit mit 25,8% am häufigsten genannt, was einem anteilmässigen Zuwachs von über einem Drittel gegenüber 1994 entspricht. Bereits damals konnte der beträchtliche Unterschied bei den Krankheitsanteilen zwischen Werktagen (22,4%) und Wochenenden (14,6%) festgestellt werden. Im Jahr 2000 war er mit 33,5% gegenüber 16,8% noch ausgeprägter. Ein Hauptgrund hierfür ist, dass am Wochenende häufiger kein Bedürfnis besteht, das Haus zu verlassen und so der Anteil der nicht-mobilen Personen fast doppelt so hoch wie werktags liegt. Über die Jahreszeiten hinweg, hat in beiden betrachteten Jahren der Winter den geringsten Teil an nicht-mobilen Personen.

In der Region sind die Haushalte besser mit Velos und Mofas sowie mit Personenwagen ausgestattet als in der Stadt. Generell sind die Bestände pro

Haushalt seit 1994 leicht gestiegen. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Personenwagen verfügen, ist in der Stadt deutlich grösser als in der Region. Je mehr Personen ein Haushalt umfasst, desto eher verfügt er über ein eigenes Auto. Die Ausstattung mit mindestens einem Auto ist seit 1994 im VRB+ um 8% gestiegen; bei den 1-Personen-Haushalten sogar um 18%.

Obwohl sich die Deckung der Autos mit Parkplätzen seit 1994 leicht verbessert hat, verfügen die städtischen Haushalte über deutlich weniger eigene oder gemietete Park- oder Garagenplätze als über Autos. In der Region wurde bereits 1994 eine recht gute Deckung der Autos mit Parkplätzen erreicht.

Die Anzahl zurückgelegter Wege pro mobile Person hat seit 1994 generell zugenommen. Gleichzeitig ist jedoch der Zeitbedarf gesunken. Die Tagesdistanzen haben für Personen aus der Stadt (mit Ausnahme der Samstage) abgenommen, während die Personen aus der Region an Wochenenden kürzere und an Werktagen längere Distanzen zurücklegten.

Der Vergleich zu 1994 zeigt für die Stadt Bern, dass der Anteil der mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegten Kilometer am stärksten abnahm, und zwar von 53,8% auf 46,3%. Die Situation in der Region Bern hat sich seit 1994 nur geringfügig verändert.

Bei der Stadtbevölkerung werden relativ viele Wege zu Fuss zurückgelegt (35%), hingegen tragen diese Fusswege nur einen bescheidenen Anteil zu der insgesamt zurückgelegten Distanz bei (4%). Umgekehrt sieht es beim Verkehrsmittel Bahn aus: Sie wird nur bei 5% der Wege benützt, an den zurückgelegten Distanzen aber hat sie einen Anteil von 23%. Die Regionsbevölkerung legt deutlich mehr Wege mit dem Auto bzw. Motorrad zurück, die Stadtbevölkerung hingegen fährt viel öfter mit dem Bus, dem Tram oder dem Postauto.

Selbst an Werktagen steht der mit Abstand grösste Teil der Fahrten im Zusammenhang mit Einkäufen und Freizeitbeschäftigungen. Nur etwa ein Drittel der Werktagsfahrten sind Fahrten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort. An Wochenenden erreicht der Anteil der Einkaufs- und Freizeitfahrten Werte um 90%.

Gegenüber 1994 blieb die Verteilung der Wege nach Fahrtzwecken im Wochenschnitt nahezu unverändert. Nach Distanzen betrachtet, wurde der Anteil für den Arbeitsweg etwas länger und jener für die Freizeit geringfügig kürzer. Ein ähnliches Bild zeigt sich an Werktagen. An Samstagen und Sonntagen blieben die Anteile der Distanzen in etwa konstant und für die Bevölkerung aus der Region fanden auch bei den Wegen kaum Veränderungen statt. Bei der Stadtbevölkerung

wurden an den Samstagen die Freizeitwege bedeutender und die Einkaufswege nahmen ab. Sonntags nahmen die Freizeitwege relativ zu den anderen Wegzwecken ab und dafür nahmen die Wege zur Arbeit und zum Einkaufen verhältnismässig zu. Ein Grund für diese Entwicklung dürften die vermehrten Einkaufsmöglichkeiten an Sonntagen sein.

Bei geschäftlichen Fahrten überwiegt das Auto ganz deutlich. Bei Fahrten zum Ausbildungsort dagegen ist es praktisch bedeutungslos; hier wird ein viel grösserer Teil der Wege zu Fuss zurückgelegt. Distanzmässig jedoch sind bei den Schülerinnen und Schülern die öffentlichen Verkehrsmittel am wichtigsten. Dieser Anteil ist seit 1994 noch leicht gestiegen.

TEIL A: Projekt-Beschreibung

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines zum Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000.....	12
2.	Grundgesamtheit und Stichprobe	12
3.	Befragungsmethode.....	14
4.	Ausschöpfung / Teilnahmequote	14
5.	Befragungsthemen	16
6.	Plausibilisierung, Gewichtung und Auswertung der Daten.....	18
7.	Ausgangs-Weg-Etappen-Konzept	18
8.	Stichprobenverdichtung und Auswertung der RVK Bern-Mittelland	21
9.	Informationsquellen	22
10.	Verzeichnis der Tabellen	23

1. Allgemeines zum Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000

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

Die Erhebung im Jahr 2000 wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik realisiert. Sie stützt sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Themen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 sind neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auch die Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Abonnementsbesitz) sowie sozio-ökonomische Hintergründe (Wohnsituation, Haushaltstruktur, Einkommen, Personenmerkmale) und Einstellungen zu Verkehrsfragen.

2. Grundgesamtheit und Stichprobe

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 ist nicht zuletzt deshalb als komplexe Studie zu bezeichnen, weil Erhebungen auf verschiedenen Ebenen kombiniert wurden. Deshalb beziehen sich Daten aus verschiedenen Teilen der Erhebung auf unterschiedliche Grundgesamtheiten. Die im vorliegenden Bericht dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf folgende Untersuchungseinheiten:

- Haushalte
- Personen
- Wege / Etappen / Distanzen, die von den Personen an einem zufällig ausgewählten Stichtag zurückgelegt werden

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

Tabelle 1: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Nationale Stichprobe

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	ca. 3'000'000 *	27'918	Nicht relevant
Personen (alle)	7'204'055 **	67'354	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren (Basis Personeninterview)	6'725'193 **	29'407	Nicht relevant
Wege im Inland	Nicht verfügbar	102'867	23'525'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	142'468	32'582'000 pro Tag

* Aktuelle Zahlen sind nicht verfügbar, bis die Ergebnisse der Volkszählung 2000 vorliegen

** ESPOP 2000 (Bundesamt für Statistik)

Tabelle 2: Grundgesamtheiten und Stichprobengrössen: Region RVK 4

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	ca. 155'000 **	3'080	Nicht relevant
Personen (alle)	371'107 *	7'047	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren (Basis Personeninterview)	ca. 346'500 **	3'489	Nicht relevant
Wege (im Inland)	Nicht verfügbar	12'072	1'200'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	19'232	1'910'000 pro Tag

* Stand 1999, Quelle: Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2001)

** Schätzung, aktuelle Zahlen sind nicht verfügbar, bis die Ergebnisse der Volkszählung 2000 vorliegen

3. Befragungsmethode

Die Befragung des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 wurde durch das LINK Institut für Markt- und Sozialforschung mittels computergestützter Telefoninterviews (CATI-Methode) realisiert.

Das computergestützte Telefoninterview kann im Moment als Standard-Befragungsmethode der sozialwissenschaftlichen Forschung in der Schweiz bezeichnet werden. So werden im Moment die meisten Stichproben-Erhebungen, die das Bundesamt für Statistik bei Haushalten durchführt, mit diesem Verfahren realisiert. Beim Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 bringt die Methode insbesondere folgende Vorteile:

- Das Stichtagskonzept der Erhebung erfordert eine grosse Zahl von Kontaktversuchen, deren Zeitpunkte pro Adresse vorgegeben sind. Die Durchführung von Telefoninterviews ermöglicht dies, und damit auch eine gute Ausschöpfung der Stichprobe, mit vergleichsweise geringen Kosten.
- Die Computerunterstützung ermöglicht einen sehr komplexen Befragungsablauf. Der Computer ist für den korrekten Ablauf des Interviews verantwortlich. Er übernimmt die Filterung des Fragebogens aufgrund der bereits gegebenen Antworten und führt laufend Plausibilitätsprüfungen durch. So können bei unplausiblen Antworten sofort Rückfragen gemacht und Fehler korrigiert werden.

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten wurde 1994 erstmals mit dieser Methode realisiert. Die Erhebungen in den Jahren 1974 und 1979 wurden mit persönlichen Befragungen (Face-to-Face) realisiert. 1984 und 1989 wurden schriftliche Befragungen durchgeführt. Die Umstellung auf die CATI-Methode und damit die Nutzung neuer technischer Möglichkeiten hat zu einer Verbesserung der Datenqualität geführt. Damit ist allerdings auch der Nachteil verbunden, dass die Vergleichbarkeit mit den Daten der 1970er- und 1980er-Jahre eingeschränkt ist.

4. Ausschöpfung / Teilnahmequote

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Ausschöpfung der Stichprobe des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000.

Tabelle 3: Erreichte und gültige Haushalte

	Absolut	In %
Gezogene Telefonnummern	41'108	100.0%
Nicht erreichte Anschlüsse (nach 80 Kontaktversuchen, verteilt über mehrere Monate)	3'624	8.8%
Ungültige Adressen (Telefonnummer nicht mehr gültig, verstorben, kein Privathaushalt, nicht teilnahmefähig etc.)	5'573	13.6%
Nachträglich ausgeschiedene Interviews	136	0.3%
Erreichte und gültige Haushalte	31'775	77.3%

Tabelle 4: Teilnahmequote Haushaltsebene

	Absolut	In %
Erreichte und gültige Haushalte	31'775	100.0%
Verweigerungen	3'857	12.1%
Realisierte Haushalt-Interviews	27'918	87.9%

Tabelle 5: Bildung der Personenstichprobe

	Absolut	In %
Realisierte Haushalt-Interviews	27'918	100.0%
Haushalte, in denen eine Person zufällig ausgewählt wurde	23'049	82.6%
Haushalte, in denen zwei Personen zufällig ausgewählt wurden	4'869	17.4%
Personen-Stichprobe	32'787	117.4%

Tabelle 6: Teilnahmequote Personenebene

	Absolut	In %
Personen-Stichprobe	32'787	100.0%
Nicht realisierbare Interviews (Verweigerungen, nicht teilnahmefähige Personen, nicht erreichte Personen etc.)	3'380	10.3%
Realisierte Personen-Interviews	29'407	89.7%

Von den 27'918 befragten Haushalten und 29'407 Personen haben 3'080 Haushalte und 3'489 Personen ihren Hauptwohnsitz in der Region RVK 4 (d.h. im Perimeter der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland).

5. Befragungsthemen

Die konsequente Nutzung der Möglichkeiten der CATI-Methode führt dazu, dass der exakte Befragungsablauf des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 auf Papier nur begrenzt nachvollziehbar ist. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Befragungsthemen im Überblick, detailliertere Informationen enthält die Kurzversion des Fragebogens im Anhang.

Die durchschnittliche Interviewdauer betrug pro Haushalt 17.3 Minuten.

Tabelle 7: Befragungsthemen Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000

Informationen zu den Haushalten	Informationen zu allen Haushaltmitgliedern	Informationen zu den zufällig ausgewählten Zielpersonen (ab 6 Jahren)
<ul style="list-style-type: none"> • Wohnsituation • Haushaltgrösse und -struktur • Parkplätze • Anzahl Autos im Haushalt (Alter, km-Stand, Jahresfahrleistungen) • Anzahl Motorräder im Haushalt (Alter, km-Stand, Jahresfahrleistungen) • Anzahl Kleinmotorräder, Mofas und Velos im Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht • Alter • Fahrausweisbesitz • Abonnementsbesitz • Hauptverwendungszweck jedes Abonnements 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht • Alter • Zivilstand • Nationalität • Erwerbs- / Ausbildungssituation • Beruf, berufliche Stellung, Arbeitszeit, Arbeitsort • Distanz zum Arbeitsort, Parkplatz am Arbeitsort • Anzahl Arbeitswege pro Woche • Ausbildungsort, Distanz, Parkplatz am Ausbildungsort • Anzahl Ausbildungswege pro Woche • Verfügbarkeit von Velo, Mofa, Motorrad und Auto • Mobilität am Stichtag (Ergänzende Fragen zur Fahrausweisnutzung bei ÖV-Fahrten mit Verbundfahrausweisen in den Kantonen ZH und AG) • Letzte Reise mit auswärtiger Übernachtung (25% der Stichprobe) • Letzte Flugreise • Einstellungsfragen Verkehrspolitik: Teil A (25% der Stichprobe) • Einstellungsfragen Verkehrspolitik: Teil B (25% der Stichprobe) • Zusatzfragen Kanton AG <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbehinderungen auf dem Arbeitsweg - Persönliche Betroffenheit von Luftverschmutzung und Lärm • Haushalteinkommen

6. Plausibilisierung, Gewichtung und Auswertung der Daten

Die vom LINK Institut erhobenen Daten wurden nach Befragungsende durch die Auftraggeber (Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik) sowie durch den vom Auftraggeber beauftragten Experten (Landert, Farago, Davatz & Partner, Zürich) weiter plausibilisiert und durch das Bundesamt für Statistik gewichtet.

Die Auftraggeber (Bund und RVK) stellen interessierten ForscherInnen die Daten des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 für ergänzende Auswertungen zur Verfügung. Anfragen für die Region Bern sind an die RVK zu richten.

7. Ausgangs-Weg-Etappen-Konzept

Kernstück des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 ist die detaillierte Erfassung der Mobilität an einem Stichtag. Die Erfassung erfolgte wie bereits 1994 nach dem sogenannten „Ausgangs-Weg-Etappen-Konzept“. Gemäss diesem Konzept wird die Mobilität so erfasst, dass alle Ortsveränderungen am Stichtag zu Ausgängen zusammengefasst werden können. Jeder Ausgang kann in Wege aufgeteilt werden. In der Regel besteht ein Ausgang aus mindestens zwei Wegen (Hin- und Rückweg), doch es sind auch Ausnahmen möglich. Die Wege wiederum können aufgeteilt werden in Etappen. Ein Weg kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Begriffe definiert:

Tabelle 8: Begriffe zur Stichtagsmobilität

Begriff	Definition	Erfasst wurde(n) im Interview...
Stichtags-Mobilität	Die Stichtags-Mobilität umfasst alle Ortsveränderungen am Stichtag, ausgenommen Wege / Etappen, die sich vollständig auf einem Grundstück (z.B. zu Hause, auf dem Grundstück des Arbeitgebers, in einem Einkaufszentrum etc.) abspielen oder Wege / Etappen, die kürzer sind als 25 Meter.	... diejenige Mobilität, die zu Ausgängen gehört, die am Stichtag beginnen. Demzufolge umfasst die Stichtags-Mobilität auch Strecken, die nach Mitternacht (d.h. am Tag nach dem Stichtag) zurückgelegt wurden, sofern sie zu Ausgängen gehören, die am Stichtag begonnen haben. Hingegen wurden Rückwege am Stichtag nicht erfasst, wenn der betreffende Ausgang bereits am Tag vor dem Stichtag begonnen hatte.
Ausgang	Als Ausgang bezeichnet man die Summe der Mobilität vom Moment an, an dem jemand sein Zuhause (oder einen auswärtigen Übernachtungsort) verlässt, bis zum Moment, wenn die Person wieder zuhause (oder beim gleichen bzw. nächsten Übernachtungsort) ankommt. Häufig besteht ein Ausgang aus einem Hinweg und einem Rückweg. Es kommen aber auch kompliziertere Wegketten vor. In gewissen Fällen besteht ein Ausgang auch aus nur einem Weg.	... alle Ausgänge, die am Stichtag zwischen 0.00 Uhr und 23.59 Uhr begonnen haben.
Weg	Ein Weg beginnt, wenn man sich mit einem Ziel in Bewegung setzt, und endet, wenn man das Ziel erreicht oder das Ziel ändert.	... alle Wege, aus denen sich die oben definierte Stichtags-Mobilität bzw. die zur Stichtags-Mobilität gehörenden Ausgänge zusammensetzen.
Etappe	Eine Etappe ist jener Teil des Weges, der ohne Wechsel des Verkehrsmittels zurückgelegt wird. Dabei gilt „zu Fuss“ als Verkehrsmittel. Ein Weg setzt sich also typischerweise aus einer Kette von Etappen zusammen, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, also z.B.: zu Fuss – Bus – zu Fuss – Bahn – zu Fuss. Als Verkehrsmittelwechsel gilt auch das Umsteigen z.B. von einem Bus in einen anderen Bus (auch wenn dazwischen keine Fuss-Etappe stattfindet). Ausserdem löst jedes Überqueren der Schweizer Grenze eine neue Etappe aus, weshalb die erfasste Mobilität eindeutig in „Mobilität in der Schweiz“ und „Mobilität im Ausland“ aufgeteilt werden kann.	... alle Etappen, aus denen sich die oben definierten Wege bzw. Ausgänge zusammensetzen, also alle Etappen, die Bestandteil der Stichtags-Mobilität sind. Wegeteile, die kürzer sind als 25 Meter wurden nicht als eigene Etappe erfasst.

Zu jeder Etappe wurden folgende Informationen erfasst:

- Startzeit
- Startort (Land, in der Schweiz zusätzlich Ort, in gewissen Orten zusätzlich Strasse und Haus-Nr. bzw. ÖV-Haltestelle bzw. Orts-Beschreibung)
- Verkehrsmittel
 - Falls Auto: welches Auto
 - Falls Auto: Anzahl Personen im Auto
 - Falls Auto als Fahrer: wo parkiert
 - Falls ÖV: benutzter Fahrausweis
 - Falls Verbund-Fahrausweis im Kt. ZH: Genaue Bezeichn. + Zonen
 - Falls Verbund-Fahrausweis im Kt. AG: Gültigkeit und Kaufort
- Zielort (Land, in der Schweiz zusätzlich Ort, in gewissen Orten zusätzlich Strasse und Haus-Nr. bzw. ÖV-Haltestelle bzw. Orts-Beschreibung)
- Ankunftszeit
- Distanz
- Etappenzweck

8. Stichprobenverdichtung und Auswertung der RVK Bern-Mittelland

Die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland hat, wie verschiedene andere Regionen in der Schweiz, die nationale Stichprobe in ihrem Gebiet verdichtet. Neben den ursprünglich geplanten rund 700 Personen-Interviews in den 89 Gemeinden des RVK-Perimeter wurden 2'800 weitere Personen befragt. Durch diese Verdichtung erhalten regionale Auswertungen eine solide Basis.

Im Hinblick auf die Auswertungen für den Perimeter der RVK Bern-Mittelland wurde eine separate Gewichtung durch die Statistikdienste der Stadt Bern vorgenommen. Die vorliegenden Ergebnisse zum Verkehrsverhalten in der Region Bern (Region RVK 4 bzw. Region RVK Bern-Mittelland) basieren auf einer Spezialauswertung von Felix Davatz (Landert, Farago, Davatz & Partner, Zürich).

Die wichtigsten Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung des RVK-Perimeters werden vom RVK Bern-Mittelland zusammen mit dieser Projektbeschreibung publiziert. Die Ergebnisse für die ganze Schweiz können dem Bericht „Mobilität in der Schweiz“ (siehe Abschnitt 9: Informationsquellen) entnommen werden.

Das Bundesamt für Raumentwicklung stellt interessierten ForscherInnen die Daten des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 für ergänzende Auswertungen zur Verfügung.

9. Informationsquellen

Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (2000): Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Info Nr. 1, Mai 2000. Neuenburg und Bern.

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2001): Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Info Nr. 2, Januar 2001. Neuenburg und Bern.

Office fédéral de la statistique (2000): Enquête suisse sur les transports des résidents en 2000, plan d'échantillonnage national et intégration d'interviews supplémentaires des régions. Neuchâtel.

Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2001): Auswertungskonzept Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 für die Verdichtungsregion RVK Bern-Mittelland. Bern.

Bundesamt für Statistik (2001): Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), Definitive Ergebnisse 2000. Neuenburg.

10. Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Nationale Stichprobe	13
Tabelle 2: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Region RVK 4.....	13
Tabelle 3: Erreichte und gültige Haushalte	15
Tabelle 4: Teilnahmequote Haushaltebene.....	15
Tabelle 5: Bildung der Personenstichprobe	15
Tabelle 6: Teilnahmequote Personenebene	15
Tabelle 7: Befragungsthemen Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000.....	17
Tabelle 8: Begriffe zur Stichtagsmobilität.....	19

TEIL B: Das Verkehrsverhalten in der Region Bern (RVK 4) im Jahr 2000

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	26
2.	Beschreibung der Stichprobe	28
3.	Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme	31
3.1	Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder.....	31
3.2	Fahrzeugbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit	34
3.3	Verfügbarkeit von Parkplätzen	38
3.4	Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	41
4.	Verkehrsverhalten	44
4.1	Mobile und nicht mobile Personen	44
4.2	Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen.....	45
4.3	Verkehrsmittelbenutzung	48
4.4	Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken.....	56
4.5	Woher – Wohin?.....	61
5.	Einstellungen zur Verkehrspolitik	64
5.1	Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik	64
5.2	Einstellungen zum Autoverkehr	65
5.3	Einstellungen zum öffentlichen Verkehr.....	67
5.4	Verkehrsfinanzierung und Road-Pricing.....	71
6.	Literatur	74
7.	Verzeichnis der Tabellen	75
8.	Verzeichnis der Grafiken	76

1. Einleitung

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

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten im Jahr 2000 wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik realisiert. Die technische Umsetzung des Befragungskonzepts und die Durchführung der Interviews wurde dem LINK Institut für Markt- und Sozialforschung (Luzern und Lausanne) übertragen.

Um eine solide Grundlage für regionale Auswertungen zu erhalten, hat die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland, wie verschiedene andere Regionen in der Schweiz, die nationale Stichprobe des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 in ihrem Gebiet verdichtet. Neben den ursprünglich geplanten rund 700 Personen-Interviews in den 89 Gemeinden des RVK-Perimeter wurden 2'800 weitere Personen befragt.

Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Ergebnisse der Auswertungen für die Region RVK 4 zusammen. Wenn wir dabei vereinfachend von der „Region RVK 4“ sprechen, ist immer der aus 89 Gemeinden bestehende Perimeter der RVK Bern-Mittelland gemeint, dessen genaue Definition im Anhang der Projektbeschreibung enthalten ist.

Dabei beziehen wir uns auf das Verkehrsverhalten der Haushalte und Personen, die ihren Hauptwohnsitz in der Region RVK 4 haben. Wir betrachten ihre Mobilität auch ausserhalb der Region. Dafür beziehen sich die Aussagen umgekehrt nicht auf Mobilität von Personen, die ausserhalb der Region wohnen und nach Bern reisen. Nicht berücksichtigt wird Mobilität im Ausland.

In Kapitel 2 dieses Berichts wird zunächst die Stichprobe beschrieben, bevor wir uns in Kapitel 3 mit den Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme der Haushalte und Personen in der Region RVK 4 befassen, also mit Führerscheinbesitz, Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr.

Das vierte Kapitel bildet das Kernstück dieses Berichts: Es analysiert das Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Region RVK 4. Die Grundlage der Analyse bildet die detaillierte Erfassung der Mobilität an einem Stichtag. Jede befragte Person gab Auskunft über einen zufällig ausgewählten Tag. Da die Interviews gleichmässig über alle Tage des Jahres verteilt wurden, sind alle Wochentage und Jahreszeiten angemessen berücksichtigt.

In Kapitel 5 werden schliesslich noch Einstellungen der Bevölkerung zu verschiedenen Themen im Bereich „Verkehr“ dargestellt.

2. Beschreibung der Stichprobe

Grundlage des vorliegenden Berichtes bildet wie erwähnt die Auswertung der Mikrozensus-Interviews, die sich auf Haushalte bzw. Personen mit Hauptwohnsitz in der Region RVK 4 beziehen. Befragt wurden 3'080 Haushalte, deren Struktur die folgende Tabelle beschreibt:

Tabelle 1: Beschreibung der Haushalte und Personen

	Haushalte	Personen
Anzahl befragte Haushalte	3'080	
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.3	
Total Anzahl Personen in den 3'080 Haushalten		7'047
Verteilung nach Wohnort (gewichtet)		
- Stadt Bern	34.5%	28.8%
- Rest Region RVK 4	65.5%	71.2%
Verteilung Städtisch / Ländlich		
- Städtisch	88.2%	86.3%
- Ländlich	11.8%	13.7%
Verteilung nach Zentralität (gewichtet)		
- Zentrum	34.5%	28.8%
- Kerngemeinden	25.3%	25.4%
- Agglomeration	33.4%	37.9%
- Periurban	6.8%	7.9%
Verteilung nach Korridor (gewichtet)		
- Stadt / Zentrum	34.5%	28.8%
- Aaretal / Kiesental	13.6%	14.7%
- Agglomeration Nord	11.7%	12.9%
- Frienisberg / Laupenamt	10.1%	10.9%
- Worblental	10.3%	11.4%
- Köniz / Schwarzenburg	14.0%	14.6%
- Gürbetal	5.8%	6.7%

Die genaue Definition der Region RVK 4 sowie die Aufteilung des Gebietes nach Zentralität und Korridor können den Karten im Anhang dieses Berichtsbandes entnommen werden. Zu beachten ist dabei, dass „Agglomeration“ in der Aufteilung nach Zentralität nicht der Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik entspricht.

Als „städtisch“ bezeichnen wir alle Städte und Agglomerationsgemeinden (gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik), welche zur Region RVK 4 gehören. Alle anderen Gemeinden sind der Kategorie „ländlich“ zugeteilt.

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

Tabelle 2: Beschreibung der Zielpersonen

Anzahl befragte Zielpersonen: 3'489			
Verteilung nach Wohnort (gew.)		Verteilung nach Geschlecht (gew.)	
- Stadt Bern	31.3%	- Männlich	48.0%
- Rest Region RVK 4	68.7%	- Weiblich	52.0%
Verteilung Städtisch / Ländlich			
- Städtisch	87.2%		
- Ländlich	12.8%		
Verteilung nach Zentralität (gew.)		Verteilung nach Alter (gew.)	
- Zentrum	31.3%	- 6 – 17 Jahre	12.6%
- Kerngemeinden	25.6%	- 18 – 25 Jahre	10.1%
- Agglomeration	35.5%	- 26 – 65 Jahre	60.9%
- Periurban	7.6%	- 66 und mehr Jahre	16.4%
Verteilung nach Korridor (gew.)		Verteilung nach Zivilstand (gew.)	
- Stadt / Zentrum	31.3%	- Ledig	37.3%
- Aaretal / Kiesental	14.4%	- Verheiratet	49.5%
- Agglomeration Nord	12.2%	- Geschieden	6.3%
- Frienisberg / Laupenamt	10.5%	- Verwitwet	6.0%
- Worblental	11.1%	- Getrennt	0.6%
- Köniz / Schwarzenburg	14.2%	- Keine Antwort	0.3%
- Gürbetal	6.3%		

Ein zentraler Inhalt des Interviews mit den Zielpersonen ist das Verkehrsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag. Das Verkehrsverhalten wird in Wegen und Etappen beschrieben (Definition: Projektbeschreibung, Abschnitt 7). Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass die 3'489 befragten Personen am Stichtag in der Schweiz zusammengezählt 12'072 Wege absolviert haben. Hochgerechnet auf die Bevölkerung der Region RVK 4 (Personen ab 6 Jahren) ergibt dies rund 1'200'000 Wege pro Tag.

Tabelle 3: Grundgesamtheit und Stichprobengrösse: Region RVK 4

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	ca. 155'000 **	3'080	Nicht relevant
Personen (alle)	371'107 *	7'047	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahren	ca. 303'000	5'634	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren (Basis Personeninterview)	ca. 346'500 **	3'489	Nicht relevant
Wege (im Inland)	Nicht verfügbar	12'072	1'200'000 pro Tag
Etappen (Inland)	Nicht verfügbar	19'232	1'910'000 pro Tag

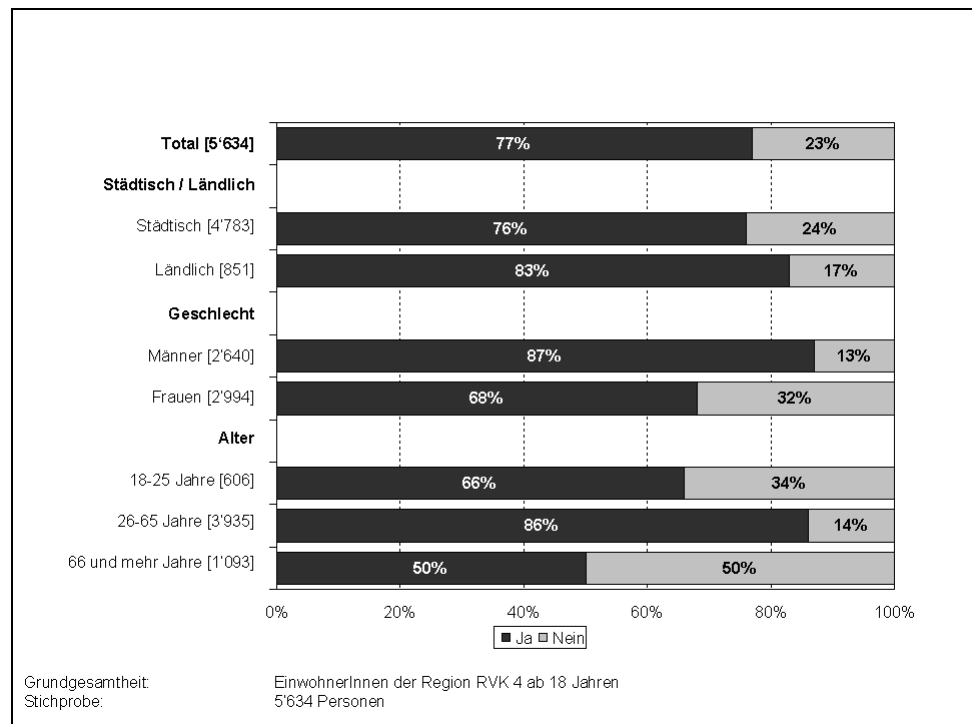
* Stand 1999, Quelle: Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2001)
 ** Schätzung, aktuelle Zahlen sind nicht verfügbar bis die Ergebnisse der Volkszählung 2000 vorliegen

3. Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder

77% der EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren besitzen den Führerschein für Personenwagen. Dabei zeigt sich ein signifikantes Stadt-Land-Gefälle. Während in städtischen Gebieten (d.h. Städte und Agglomerationsgemeinden gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik) „nur“ 76% den Führerschein besitzen, sind es in ländlichen Gebieten 83%. Dieses Stadt-Land-Gefälle zeigt sich auch bei verschiedenen anderen Fragen. Die Resultate zeigen, dass man es sich „auf dem Land“ nicht so gut leisten kann, auf das Auto zu verzichten, da das Angebot des öffentlichen Verkehrs weniger dicht ist. Zudem sind zur alltäglich benötigten Infrastruktur (Einkauf etc.) teilweise auch grössere Distanzen zurückzulegen. Dagegen kann man es sich „in der Stadt“ eher erlauben, auf ein Auto zu verzichten.

Grafik 1: Besitz des Führscheins für Personenwagen



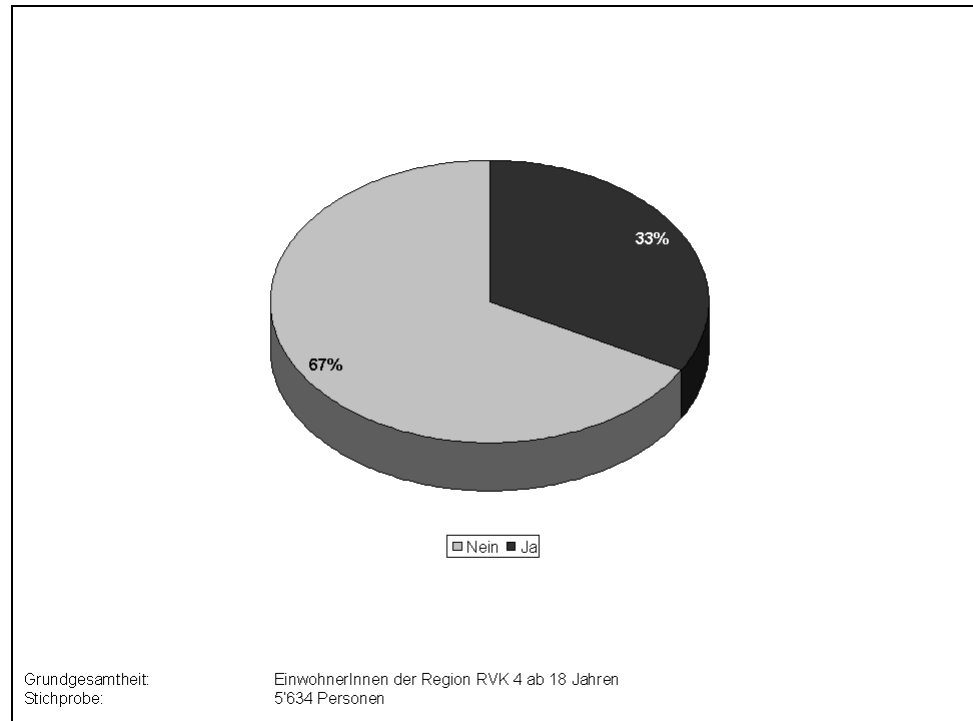
Der Anteil von Personen ohne Führerschein liegt in der Region RVK 4 mit 23% etwas höher als in der ganzen Schweiz (20%).

Nach wie vor besitzen Männer (87%) deutlich häufiger einen Führerschein als Frauen (68%). Während bei den 26- bis 65-Jährigen 86% den Führerschein haben, sind es bei den 18- bis 25-Jährigen erst 66%. Dies zeigt, dass längst nicht alle Jugendlichen den Führerschein sofort nach dem 18. Geburtstag erwerben. Ein beachtlicher Teil wartet damit noch ein paar Jahre zu, was zweifellos nicht immer freiwillig geschieht, sondern mit den beschränkten finanziellen Möglichkeiten zu tun hat.

Nur die Hälfte der über 65-Jährigen hat den Führerschein für Personenwagen. Dabei überlappen sich ein Generationen-Effekt und ein Lebenszyklus-Effekt: Bei den RentnerInnen gibt es einen höheren Anteil von Personen, die nie einen Führerschein besessen haben als bei den jüngeren Generationen. Dazu kommt, dass viele ältere Leute den Fahrausweis bei nachlassender Fahrtüchtigkeit abgeben.

Selbstverständlich sind die verschiedenen Faktoren, welche Einfluss auf den Fahrausweisbesitz haben, nicht ganz unabhängig: So sind beispielsweise die unterschiedlichen Werte in städtischen und ländlichen Gebieten nicht nur mit regionalen Gegebenheiten (wie ÖV-Angebot, Infrastruktur etc.) zu erklären, sondern auch mit regional unterschiedlichen Altersstrukturen.

Grafik 2: Besitz des Führerscheins für
Motorrad



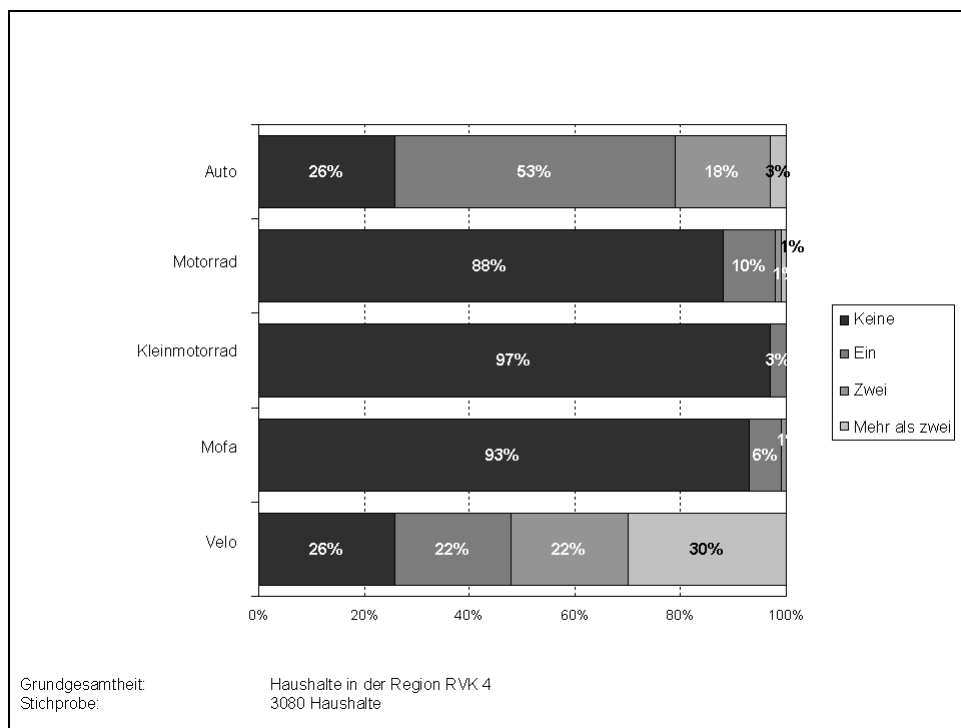
Den Motorrad-Führerschein besitzen 33% der Befragten ab 18 Jahren. Dabei bestätigen sich die zuvor beim Führerschein für Personenwagen dargestellten regionalen und soziodemographischen Unterschiede. Das Motorrad ist sehr ausgeprägt eine Männer-Domäne: 48% der Männer besitzen den Führerschein, aber nur 20% der Frauen.

3.2 Fahrzeugbesitz und Fahrzeug-Verfügbarkeit

80% der Schweizer Haushalte besitzen ein Auto. Die BernerInnen sind etwas weniger auto-mobil: In der Region RVK 4 besitzen 74% der Haushalte mindestens ein Auto. Jeder fünfte Haushalt (21%) hat mehrere Autos, bei 3% der Haushalte sind es gar mehr als zwei Autos. Andere Motorfahrzeuge sind deutlich weniger verbreitet: Ein Motorrad (oder mehrere) findet man in 12% der Haushalte, ein Kleinmotorrad bei 3%, ein Mofa bei 7%.

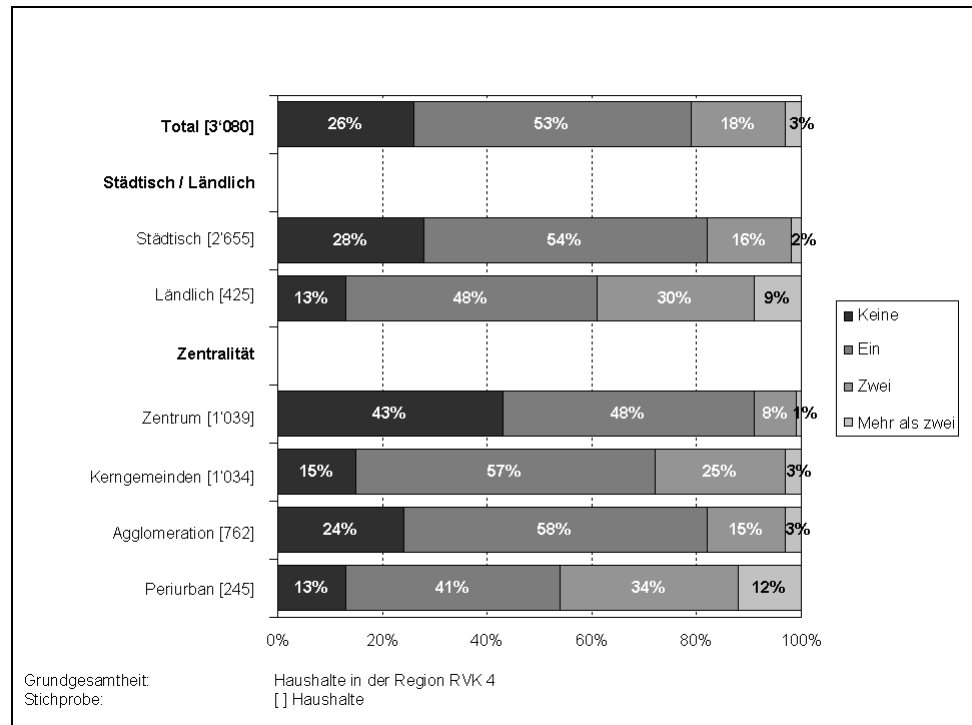
Wie die Autos sind auch die Fahrräder in 74% der Haushalten zu finden. Häufig sind es gar mehrere: 30% haben mindestens drei Velos, weitere 22% deren zwei.

Grafik 3: Fahrzeugbesitz der Haushalte



Haushalte ohne Auto findet man vor allem in der Stadt: In der Stadt Bern sind es 43%. Schon in den Agglomerationsgemeinden liegt der Anteil mit 15% deutlich tiefer. In den Kerngemeinden der Region RVK 4 sind 24% der Haushalte autofrei, in den periurbanen Gemeinden 13%.

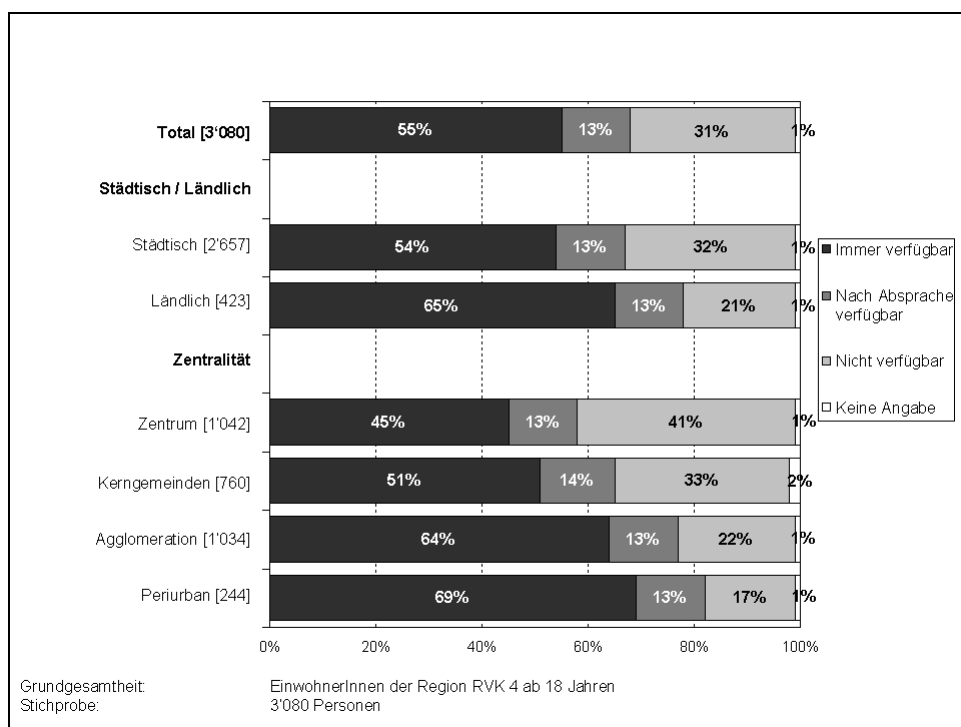
Grafik 4: Autobesitz der Haushalte



Der Autobesitz ist stark verknüpft mit der Haushaltstruktur. So haben mehr als die Hälfte der Einpersonenhaushalte kein Auto, aber weniger als 10% der Haushalte, die aus mindestens vier Personen bestehen. Auch der Zusammenhang mit dem Haushaltseinkommen ist signifikant: Je größer das Haushaltseinkommen, desto mehr Autos hat ein Haushalt.

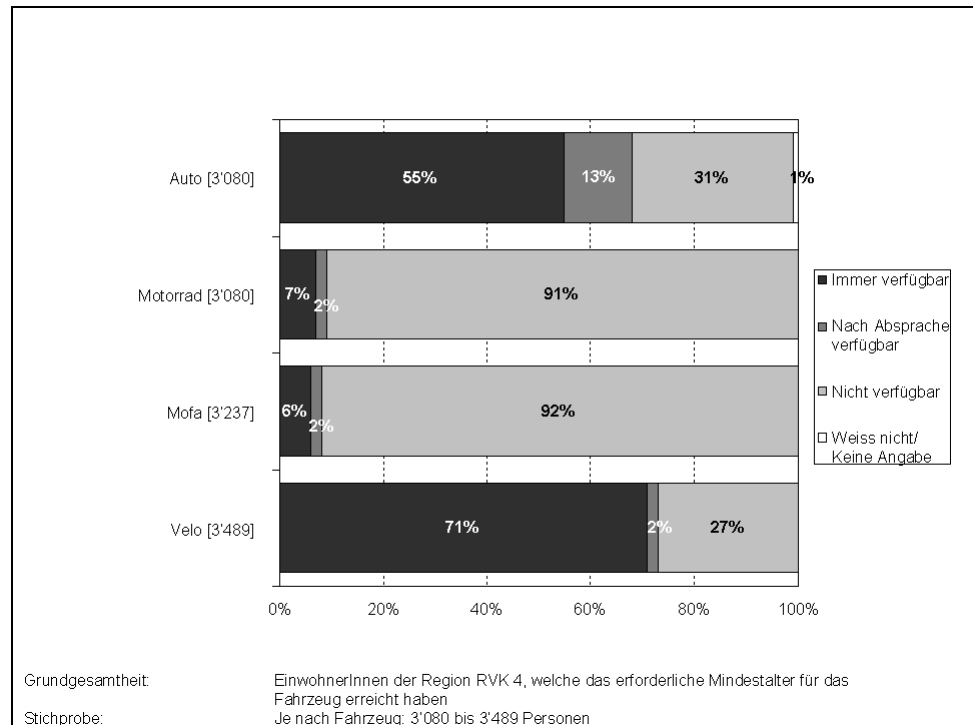
Die Verfügbarkeit eines Autos hängt nur bedingt mit dem Fahrzeugbesitz zusammen. Ein Auto, das dem Haushalt gehört, steht natürlich nicht allen Personen immer zur Verfügung. Und auch wenn der Haushalt kein Auto besitzt, steht manchen Personen nach Absprache ein Auto zur Verfügung, z.B. ein Auto von Verwandten oder Bekannten, ein Firmenwagen oder ein Car-Sharing-Auto.

Grafik 5: Verfügbarkeit eines Autos



55% der erwachsenen EinwohnerInnen der Region RVK 4 haben immer ein Auto zur Verfügung, weitere 13% nach Absprache.

Grafik 6: Verfügbarkeit von Fahrzeugen



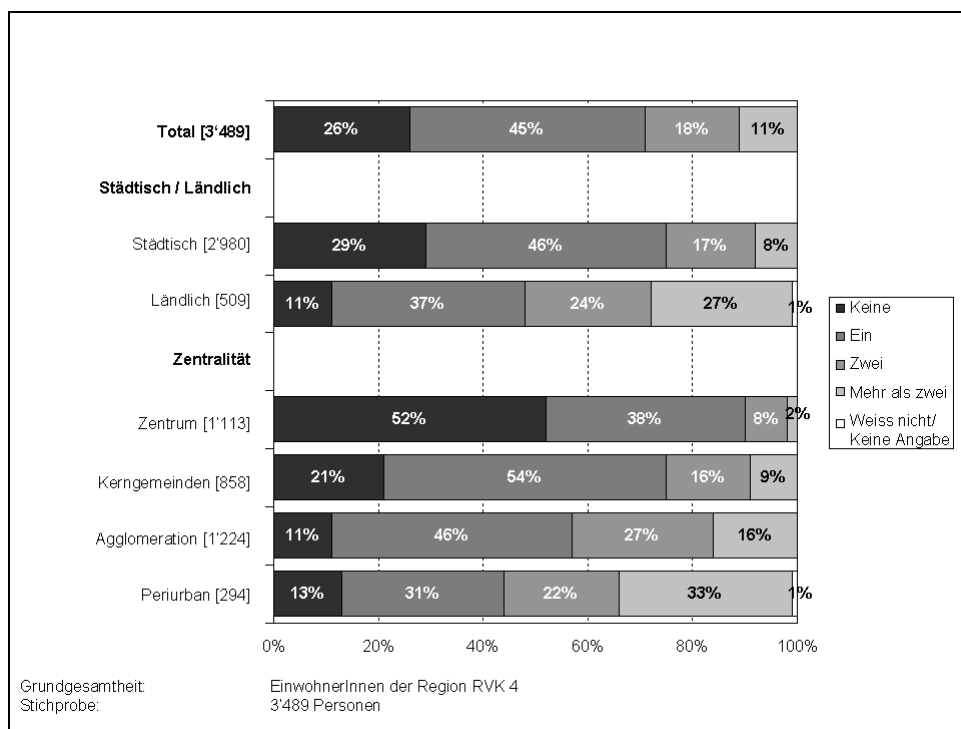
Fast drei Viertel der EinwohnerInnen ab 6 Jahren können über ein Fahrrad verfügen. Beim Motorrad und Mofa steht hingegen weniger als 10% derjenigen Befragten, die das notwendige Alter erreicht haben, immer oder nach Absprache ein solches Fahrzeug zur Verfügung.

Das zuvor festgestellte Stadt-Land-Gefälle gibt es bei allen Fahrzeugen. Personen, die in ländlichen Gebieten wohnen, haben mehr Motorfahrzeuge und Velos zur Verfügung als StädterInnen. Hingegen ist die Fahrzeug-Verfügbarkeit bei den anderen Fahrzeugen weniger stark abhängig von Haushaltgrösse und Hauhalteinkommen als beim Auto.

3.3 Verfügbarkeit von Parkplätzen

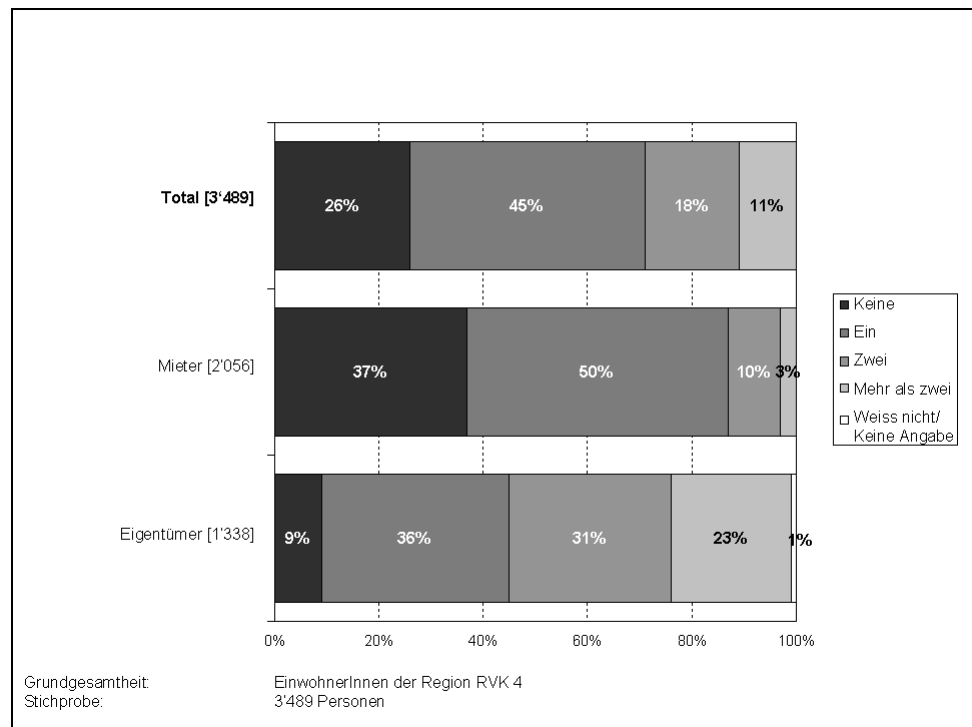
Wie bereits erwähnt, kann man es sich in der Stadt eher leisten, auf ein Auto zu verzichten als auf dem Land, da das Angebot des öffentlichen Verkehrs dichter und wichtige Infrastruktur weniger weit entfernt ist. Die nächste Grafik zeigt nun, dass man es in der Stadt mit einem Auto auch deutlich schwerer hat: Mehr als die Hälfte der EinwohnerInnen der Zentrums-Stadt Bern haben zuhause keinen eigenen oder gemieteten Parkplatz zur Verfügung. In den übrigen Kerngemeinden ist nur gut ein Fünftel der Bevölkerung von diesem Problem betroffen, in Agglomeration und periurbanen Gemeinden deutlich weniger.

Grafik 7: Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause (1/2)

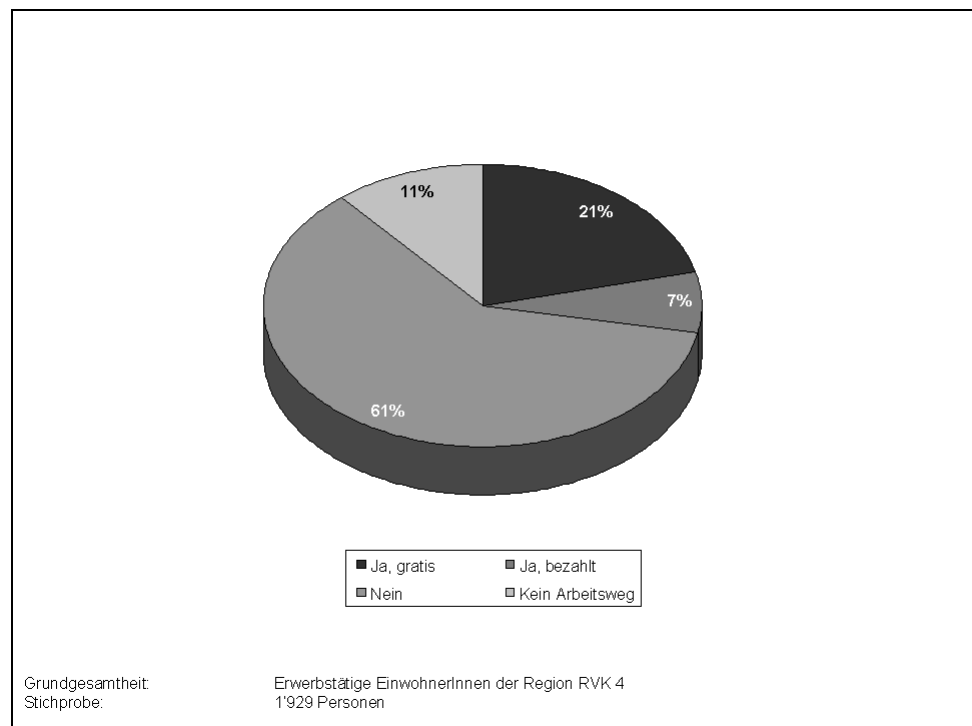


Erwartungsgemäss sind es primär MieterInnen, die ohne Parkplätze auskommen müssen. Während 37% der MieterInnen keinen Parkplatz zur Verfügung haben, sind es nur 9% der EigentümerInnen.

Grafik 8: Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause (2/2)

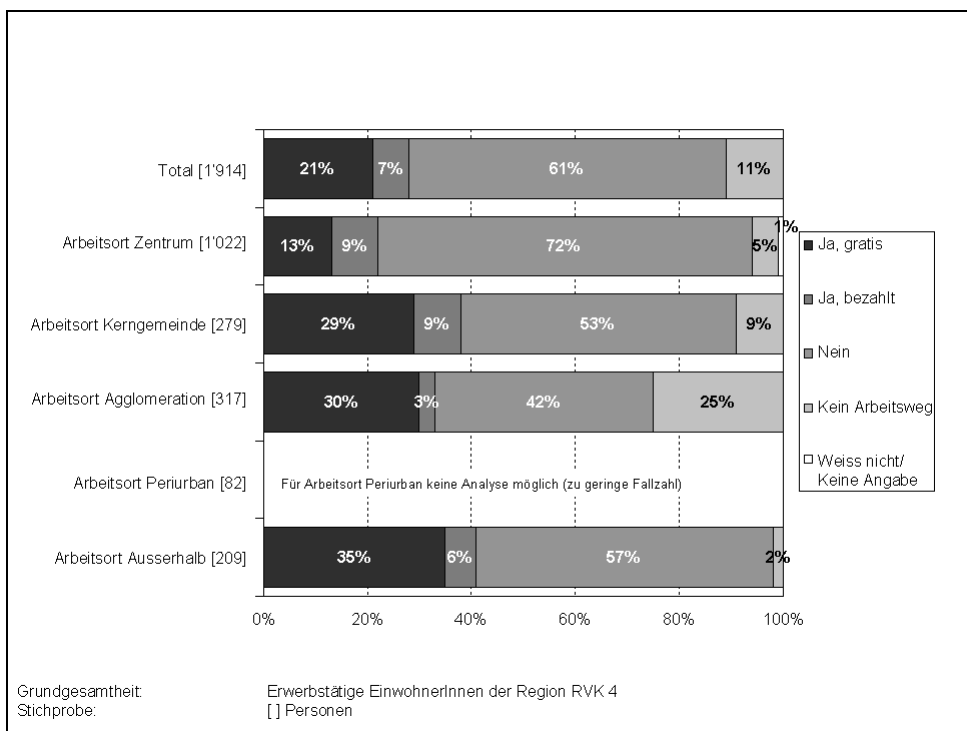


Grafik 9: Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz



Am Arbeitsplatz steht 28% der erwerbstätigen EinwohnerInnen der Region RVK 4 ein Parkplatz zur Verfügung. Nur ein Viertel von Ihnen müssen für den Parkplatz bezahlen. Erwartungsgemäss ist die Parkplatz-Verfügbarkeit schlechter für Erwerbstätige, die ihren Arbeitsplatz im Zentrum haben als für Personen, die an anderen Orten arbeiten.

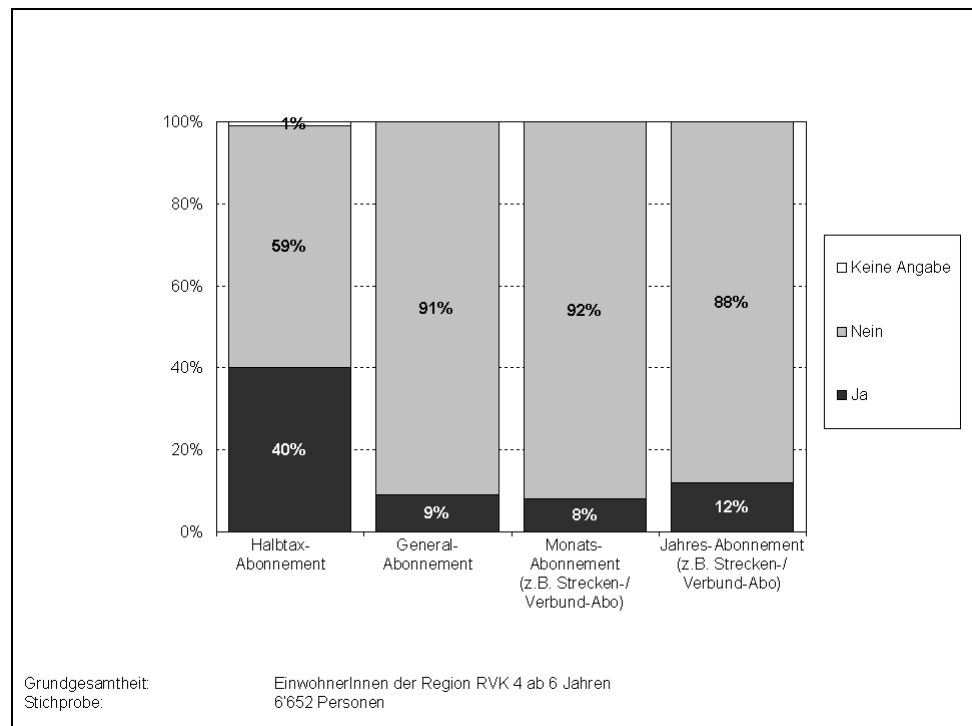
Grafik 10: Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz, aufgeschlüsselt nach Arbeitsort



3.4 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

Wir haben bisher festgestellt, dass die BernerInnen etwas weniger auto-mobil sind als der Rest der Schweizer Bevölkerung. Demgegenüber zeigt die Studie, dass die Bevölkerung der Region RVK 4 überdurchschnittlich mit Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel ausgerüstet ist.

Grafik 11: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr



Nicht weniger als 40% der Befragten besitzen das Halbtax-Abo, 9% ein Generalabonnement. Bei den Monats- und Jahresabonnements, die von 8% bzw. 12% der Zielpersonen genannt wurden, handelt es sich vorwiegend um Verbund-Abonnemente (v.a. Bäre-Abi) und Streckenabonnemente der SBB.

Diese Werte weichen leicht von den Ergebnissen der Befragung „Bäre Abi“ der RVK Bern-Mittelland ab, da der Mikrozensus Verkehrsverhalten eine andere Grundgesamtheit hat und leicht unterschiedliche Abonnementsdefinitionen verwendet.

Tabelle 4: Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Verkehrskorridor

	Total Region RVK 4	Stadt / Zentrum	Aaretal / Kiestal	Agglomeration Nord	Frienisberg / Laupenamt	Worbental	Köniz / Schwarzenburg	Gürbetal
Halbtax	40%	42%	39%	38%	38%	42%	42%	35%
GA	9%	14%	8%	8%	5%	9%	7%	5%
Monats-Abo	8%	12%	7%	4%	4%	6%	6%	6%
Jahres-Abo	12%	15%	12%	8%	13%	14%	14%	5%
Basis	6'652	1'904	951	871	754	732	992	448

Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Verkehrskorridore ab 6 Jahren
 Stichprobe: 6'652 Personen

Berücksichtigt man die dargestellten Ergebnisse zu Autobesitz, Auto-Verfügbarkeit und Parkplatz-Verfügbarkeit, so erstaunt es nicht, dass innerhalb der Region der Korridor "Stadt / Zentrum" derjenige mit der höchsten Dichte an ÖV-Abonnements ist. Klar unterdurchschnittlich ist die Abo-Verbreitung im Korridor Gürbetal.

Tabelle 5: Anteil von Abonnements-InhaberInnen bei Pendlern / Nichtpendlern

	Total Region RVK 4	PendlerInnen (Erwerbstätige bzw. in Ausbildung)	Nicht-PendlerInnen
Halbtax	40%	40%	40%
GA	9%	10%	9%
Monats-Abo	8%	10%	6%
Jahres-Abo	12%	14%	11%
Basis	6'652	2'361	1'128

Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
Stichprobe: 6'652 Personen

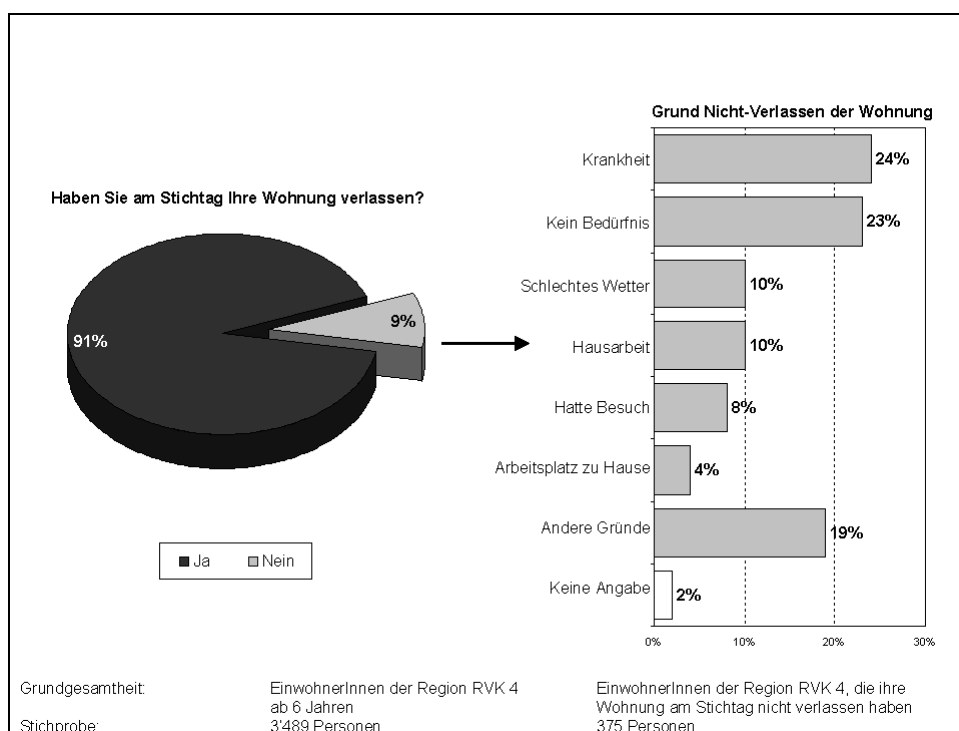
Erwartungsgemäss sind die Abonnemente bei Personen, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind, etwas weiter verbreitet als bei den übrigen Befragten. Dies betrifft aber nur die Monats- und Jahresabonnemente (Verbund- und Streckenabonnemente). Halbtax- und Generalabonnement sind dagegen unter Nicht-PendlerInnen praktisch gleich verbreitet wie unter PendlerInnen.

4. Verkehrsverhalten

4.1 Mobile und nicht mobile Personen

Befragt man die EinwohnerInnen der Region RVK 4 nach ihrem Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag, so kann man zunächst festhalten, dass 9% an diesem Stichtag nicht mobil waren. Das bedeutet (gemäss Mobilitätsdefinition dieser Studie), dass sie das Grundstück, auf dem sich ihr Zuhause befindet (oder den Ort, an dem sie in der Nacht auf den Stichtag übernachtet haben), am Stichtag nicht verlassen haben. Als Mobilität wird jedes Verlassen des Grundstücks bezeichnet, bei dem ein Weg von mindestens 25 Metern Distanz zurückgelegt wird.

Grafik 12: Stichtags-Mobilität



Der Anteil von 9% nicht mobilen Personen liegt im Rahmen des nationalen Wertes (10%). Bei den nicht mobilen sind ältere Menschen übervertreten (19% der über 65-Jährigen). Als Grund für das Zuhause-bleiben wird von 24% Krankheit genannt. 23% hatten an diesem Tag kein Bedürfnis nach einer Aktivität ausser Haus. Schlechtes Wetter und Hausarbeit hielten je 10% zuhause.

4.2 Gesamtüberblick über das tägliche Verkehrsaufkommen

Tabelle 6: Eckwerte des Verkehrs in der Region RVK 4

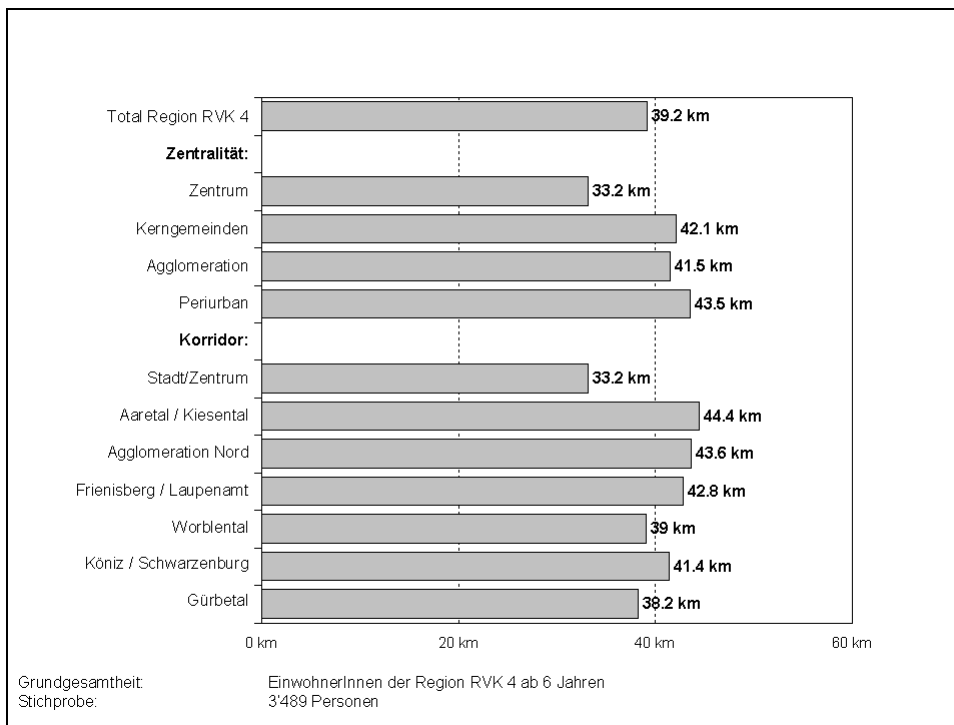
	In der Stichprobe	Hochgerechnet auf die Bevölkerung
EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren	3'489	346'500
Durchschnittliche Anzahl Wege am Stichtag	3.53	-
Durchschnittliche Anzahl Etappen am Stichtag	5.63	-
Durchschnittliche Etappendistanz	7.0 km	-
Durchschnittliche zurückgelegte Strecke pro Tag	39.2 km	13'583'000 km
Das Verkehrsvolumen verteilt sich folgendermassen Auf verschiedene Verkehrsmittel:		
- Langsame Verkehrsmittel (Zu Fuss, Velo)	3.1 km (8.0%)	1'087'000 km
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)	24.3 km (61.9%)	8'408'000 km
- Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	9.2 km (23.5%)	3'192'000 km
- Andere Verkehrsmittel	2.6 km (6.6%)	896'000 km
Das Verkehrsvolumen verteilt sich folgendermassen Auf verschiedene Wegzwecke:		
- Arbeit	8.9 km (22.8%)	3'097'000 km
- Ausbildung	1.3 km (3.4%)	462'000 km
- Einkauf / Besorgungen	4.3 km (10.9%)	1'481'000 km
- Geschäftliche Tätigkeiten	1.9 km (4.7%)	638'000 km
- Dienstfahrten	0.8 km (2.1%)	285'000 km
- Freizeit	17.9 km (45.7%)	6'207'000 km
- Serviceweg	1.3 km (3.3%)	448'000 km
- Begleitweg	0.4 km (1.0%)	136'000 km
- Anderes	2.4 km (6.1%)	829'000 km
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	14'300 km	-
Verkehrsvolumen Total pro Jahr	-	4'958'000'000 km

Die Region RVK 4 zählt ca. 346'500 EinwohnerInnen ab 6 Jahren. Diese legen zusammengezählt pro Tag eine Strecke von rund 13.5 Mio. Kilometern zurück. Pro Jahr ergibt das fast 5 Mia. Kilometer. Darin enthalten sind nur Strecken, die in der Schweiz zurückgelegt werden, also keine Langstreckenflüge in die Ferien und dergleichen.

Pro Person beträgt die in der Schweiz zurückgelegte Distanz im Durchschnitt 39.2 km pro Tag oder gut 14'000 km pro Jahr. Die mittlere Tagesdistanz der BernerInnen liegt mit diesen 39.2 km etwas über dem Schweizer Durchschnitt, der 37.1 km beträgt. Die EinwohnerInnen der Region RVK 4 sind also ein wenig mobiler als der Rest der Schweizer Bevölkerung.

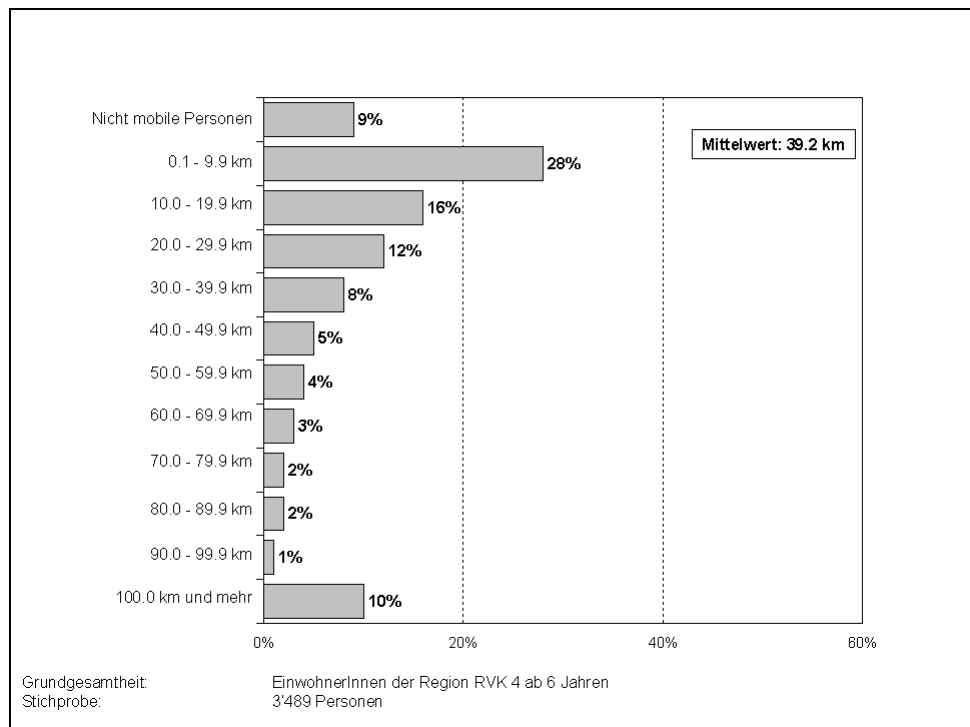
Auch bei der mittleren Tagesdistanz zeigen sich markante interregionale Unterschiede. Die EinwohnerInnen des Zentrums der Region RVK 4 legen mit durchschnittlich 33.2 km pro Tag eine deutlich kürzere Distanz zurück als die übrigen BewohnerInnen der Region.

Grafik 13: Mittlere Tagesdistanz nach Wohnort



Die Grafik 14 zeigt allerdings, dass der Mittelwert bei der mittleren Tagesdistanz mit Vorsicht interpretiert werden muss. Es ist nämlich keineswegs so, dass viele Leute an einem Tag ungefähr 40 Kilometer zurücklegen. Vielmehr entsteht die mittlere Tagesdistanz von 39.2 km in der Region RVK 4 dadurch, dass einerseits 37% der Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag weniger als 10 km zurücklegen, andererseits aber auch 22% auf eine Distanz von 50 Kilometern oder mehr kommen. Sogar eine Distanz von 100 km wird noch von 10% erreicht oder übertroffen.

Grafik 14: Verteilung der mittleren Tagesdistanz



4.3 Verkehrsmittelbenutzung

Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel	Anteil Etappen		Gesamtdistanz		Durchschnittl. Etappendistanz
	Anzahl	Prozentanteil	Km	Prozentanteil	Km
Zu Fuss	4'082	46.5%	3'246	5.3%	0.8
Velo	535	6.1%	1'629	2.7%	3.0
Mofa (Motorfahrrad)	44	0.5%	216	0.4%	4.9
Kleinmotorrad	12	0.1%	60	0.1%	5.2
Motorrad als Fahrer	71	0.8%	851	1.4%	12.0
Motorrad als Mitfahrer	11	0.1%	81	0.1%	7.7
Auto als Fahrer	1'887	21.5%	24'685	40.3%	13.1
Auto als Mitfahrer	639	7.3%	11'978	19.6%	18.8
Bahn	431	4.9%	10'889	17.8%	25.3
Postauto	64	0.7%	528	0.9%	8.2
Bus	557	6.3%	2'169	3.5%	3.9
Tram	271	3.1%	784	1.3%	2.9
Taxi	21	0.2%	90	0.1%	4.2
Reisecar	10	0.1%	880	1.4%	84.4
Lastwagen	31	0.3%	1'444	2.4%	47.1
Schiff	7	0.1%	100	0.2%	14.9
Flugzeug	8	0.1%	995	1.6%	120.0
Zahnradbahn, Seilbahn, Skilift etc.	21	0.2%	78	0.1%	3.7
Anderes	80	0.9%	500	0.8%	6.3
Total	8'782	100.0%	61'202	100.0%	7.0

Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
 Stichprobe: 3'489 Personen (gewichtet: 1'560) / 19'232 Etappen (gewichtet: 8'782)

Für rund 60% der zurückgelegten Distanz wird ein Auto verwendet, als FahrerIn oder als MitfahrerIn. Da die BernerInnen schlechter mit Autos ausgerüstet sind als der Rest der Schweizer Bevölkerung, erstaunt es auch nicht, dass der Anteil der Auto-Kilometer in der ganzen Schweiz mit 67% noch markant höher liegt.

Etwas mehr als jeder sechste Kilometer der Berner Bevölkerung (17.8%) wird mit der Bahn absolviert. Dieser Wert liegt den zuvor gemachten Aussagen entsprechend über dem nationalen Durchschnitt, der nur knapp 14% beträgt. In der nächsten Tabelle sind die Verkehrsmittel in Gruppen zusammengefasst.

Tabelle 8: Verkehrsmittelwahl (zusammengefasst)

Verkehrsmittel	Anteil Etappen		Gesamtdistanz		Durchschnittliche Etappendistanz Km
	Anzahl	Prozent- anteil	Km	Prozent- anteil	
Zu Fuss / Velo	4'617	52.6%	4'875	8.0%	1.1
Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	1'345	15.3%	14'370	23.5%	10.9
Motorisierter Individualverk. (MIV)	2'663	30.3%	37'871	61.9%	14.2
Andere Verkehrsmittel	157	1.8%	4'086	6.7%	22.9
Total	8'782	100.0%	61'202	100.0%	7.0

Grundgesamtheit: EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
 Stichprobe: 3'489 Personen (gewichtet: 1'560) / 19'232 Etappen (gewichtet: 8'782)

Der öffentliche Verkehr hat vor allem für Arbeits- und Ausbildungswege grosse Bedeutung. Entsprechend werden an Werktagen 26% der zurückgelegten Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln absolviert, während es am Wochenende nur 18% sind.

Die Verkehrsmittel „Zu Fuss“ und „Velo“, welchen mit 8% der zurückgelegten Gesamtdistanz eine beachtliche Bedeutung zukommt, sind an Sonntagen (und damit im Freizeitverkehr) überdurchschnittlich vertreten. Fusswege und Velofahrten spielen erwartungsgemäss im Winter sowie bei schlechtem Wetter am Stichtag eine etwas geringere Rolle.

Eine genaue Darstellung solcher Zusammenhänge bei der Verkehrsmittelwahl ist leider nicht möglich, denn detailliertere Analysen wären wegen der Einflüsse von Ausreissern (einzelne sehr lange Etappen) bei den vorliegenden Stichprobengrössen zu wenig präzise. Hingegen sind Vergleiche über die Region hinaus möglich (Tabelle 9):

Tabelle 9: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel für verschiedene Regionen

	Ganze Schweiz	Region RVK 4	Kanton Zürich	Stadt Bern	Stadt Zürich
Zu Fuss / Velo	7.2%	8.0%	7.8%	10.1%	10.4%
Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	17.7%	23.5%	22.6%	28.5%	32.8%
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	69.5%	61.9%	66.6%	48.4%	55.1%
Andere Verkehrsmittel	5.6%	6.7%	3.0%	13.0%	1.7%
Total (Mittlere Tagesfahrleistung pro Person)	100% (37.1 km)	100% (39.2 km)	100% (36.0 km)	100% (33.2 km)	100% (31.5 km)

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Distanz der EinwohnerInnen der Region am Stichtag
(Tagesdistanz/Tagesfahrleistung)
Stichprobe: Ganze Schweiz: 29'407 Personen / Region RVK 4: 3'489 Personen

Wie bereits erwähnt legen die EinwohnerInnen der Region RVK 4 mit durchschnittlich 39.2 km pro Tag eine etwas grössere Distanz zurück als der Durchschnitt der Schweizer Bevölkerung. Unter zahlreichen denkbaren Möglichkeiten für einen regionalen Vergleich haben wir Stadt und Kanton Zürich ausgewählt, da dieser Vergleich inhaltlich sinnvoll erscheint und von den verfügbaren Stichprobengrössen her auch zulässig ist.

Im Vergleich zum Kanton Zürich fällt einerseits auf, dass die durchschnittliche Tagesfahrleistung pro Person in der Region RVK 4 etwas höher ist. Ausserdem ist festzustellen, dass auch der ÖV-Anteil in der Region RVK 4 ein wenig höher ist.

Greift man in beiden Regionen die Zentrums-Stadt heraus, so trifft man ähnliche Muster an: EinwohnerInnen des Zentrums legen weniger Kilometer zurück als Personen, die im übrigen Gebiet der Region wohnen. Und der ÖV-Anteil ist in den Städten markant höher. In der Stadt Zürich werden für fast ein Drittel (32.8%) der zurückgelegten Kilometer öffentliche Verkehrsmittel verwendet. Bei den EinwohnerInnen der Stadt Bern sind es immerhin noch 28.5%. Der Schweizer Durchschnitt ist mit 17.7% markant tiefer.

Weiterführende regionale Analysen (z.B. nach Verkehrskorridoren der Region RVK 4) sind wegen der bereits erwähnten Problematik (Ausreisser-Werte und Stichprobengrösse) in diesem Themenbereich leider nicht möglich.

Tabelle 10 zeigt die Verteilung der zurückgelegten Kilometer auf die Verkehrsmittel für verschiedene Fahrzwecke:

Tabelle 10: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel für verschiedene Fahrzwecke

	Alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit
Zu Fuss / Velo	8.0%	5.7%	20.7%	10.3%	9.4%
Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)	23.5%	29.7%	57.8%	19.2%	17.6%
Motorisierter Individualverk. (MIV)	61.9%	58.9%	20.7%	70.2%	65.8%
Andere Verkehrsmittel	6.7%	5.7%	0.8%	0.4%	7.3%
Total (Mittlere Tagesfahrleistung)	100% (39.2 km)	100% (8.9 km)	100% (1.3 km)	100% (4.3 km)	100% (17.9 km)

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Distanz der EinwohnerInnen der Region RVK 4 am Stichtag
(Tagesdistanz/Tagesfahrleistung)
Stichprobe: 3'489 Personen

Am auffälligsten sind hier natürlich die Fahrten zur und von der Ausbildung: Hier werden fast 80% der Distanz mit langsamen oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Auch bei den Arbeitswegen haben die öffentlichen Verkehrsmittel eine klar überdurchschnittliche Bedeutung. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass als Arbeitswege nur Fahrten zwischen Wohnort (bzw. Übernachtungs-ort) und Arbeitsort gelten. Fährt oder geht man über Mittag beispielsweise vom Arbeitsplatz zu einem Restaurant, so gilt dies beim Mikrozensus Verkehrsverhalten als Freizeitweg.

Bei Freizeitwegen, aber auch beim Einkaufen dominiert der motorisierte Individualverkehr klar: Er macht je rund zwei Drittel der zurückgelegten Kilometer aus.

Bei der Hälfte der Autofahrten der Berner Bevölkerung sitzt nur eine Person im Auto, bei weiteren 31% der 5'533 untersuchten Autofahrten ist das Fahrzeug mit zwei Personen besetzt. Die durchschnittliche Anzahl Personen im Auto liegt bei den Autofahrten der Bevölkerung der Region RVK 4 bei 1.84 Personen.

Grafik 15: Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt

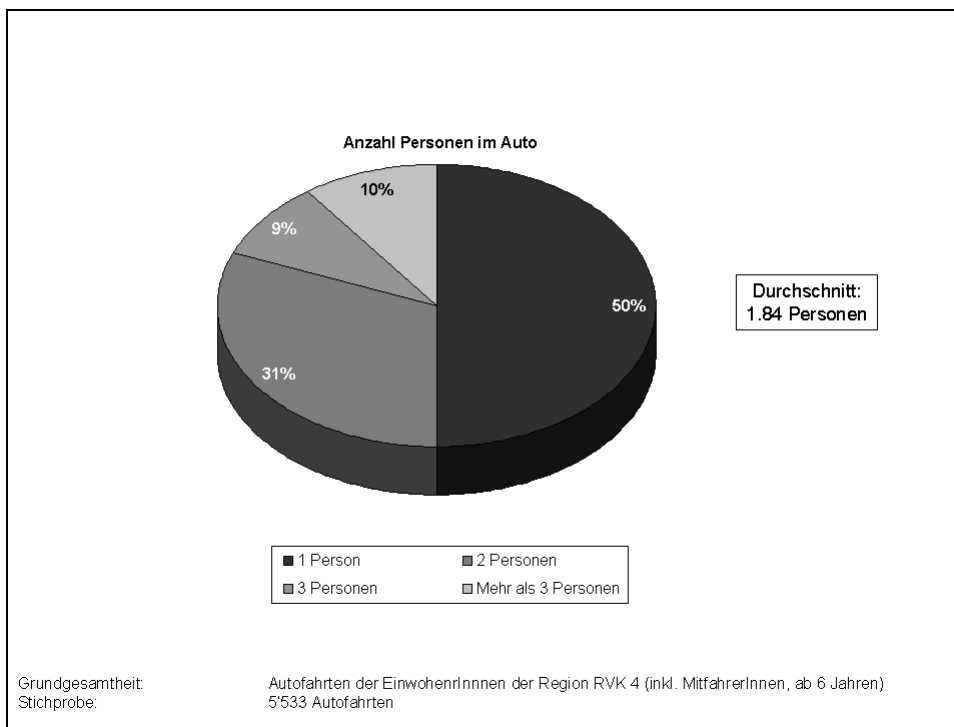


Tabelle 11: Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt nach Fahrtzweck

Fahrtzweck	Durchschnittliche Anzahl Personen im Auto
Alle Zwecke	1.84
Arbeit	1.25
Einkauf	1.71
Freizeit	2.22

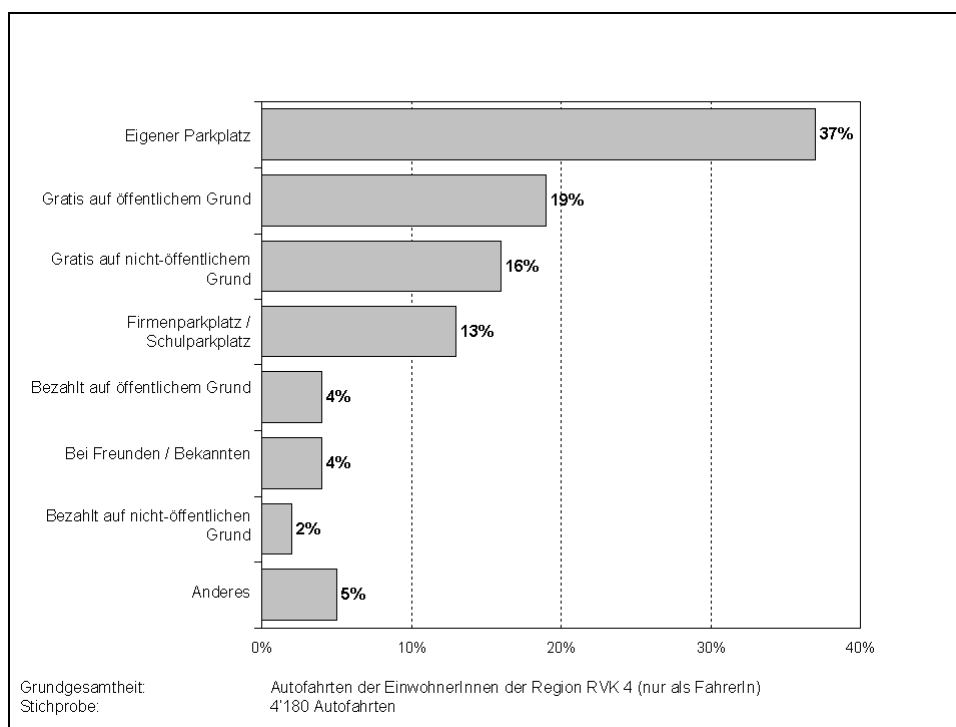
Grundgesamtheit: Autofahrten der EinwohnerInnen der Region RVK 4 (inkl. MitfahrerInnen, ab 6 Jahren)
 Stichprobe: 5'533 Autofahrten

Grafik 15 und Tabelle 11 zeigen, wie viele Personen sich bei einer Autofahrt durchschnittlich im Auto befinden. Beim Vergleich mit anderen Studien ist zu beachten, dass bei diesem Thema verschiedene Berechnungsmethoden gebräuchlich sind. So werden in manchen Publikationen Autobesetzungsgrade ausgewiesen, die mit der Fahrtlänge gewichtet sind. Bei den vorliegenden Auswertungen wurde keine solche Gewichtung vorgenommen.

Die Auswertung nach Fahrtzwecken (Tabelle 11) zeigt, dass Arbeitswege mit dem Auto meist allein absolviert werden. Bei Einkaufsfahrten sitzen im Durchschnitt 1.71 Personen, bei Freizeitfahrten sogar mehr als zwei Personen im Auto.

Auch die folgende Grafik befasst sich mit den Autofahrten der EinwohnerInnen der Region RVK 4. Personen, die am Stichtag eine Autofahrt als FahrerIn absolvierten (Start zu Hause oder anderswo), wurden gefragt, wo sie das Auto am Ende der Fahrt parkierten:

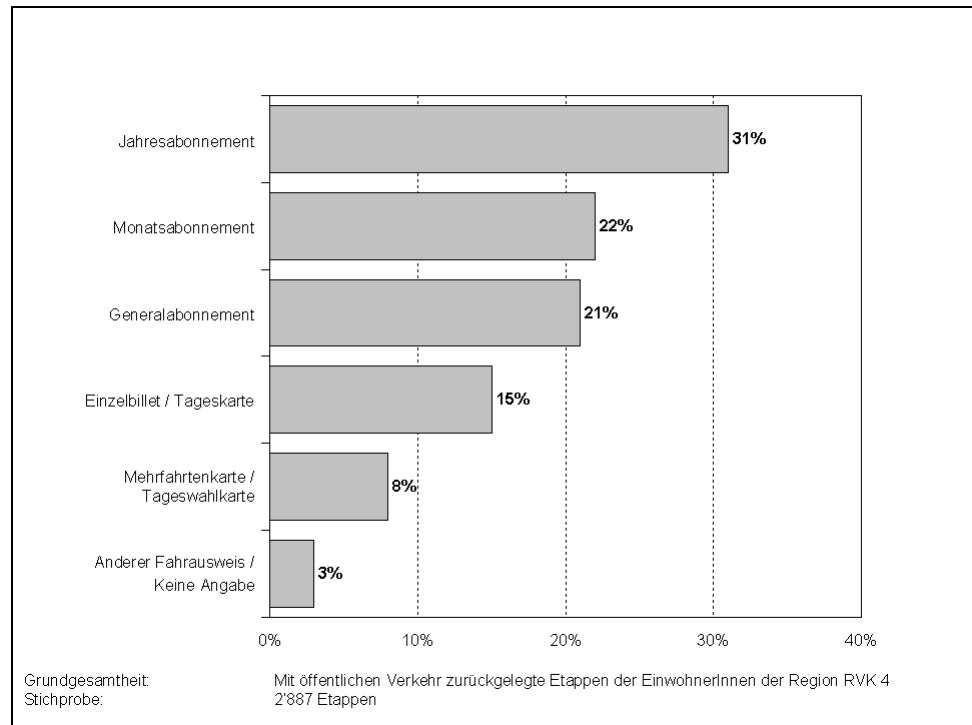
Grafik 16: Parkplatznutzung



37% der Autofahrten enden zuhause auf dem eigenen Parkplatz. Nach 13% aller Autofahrten kann das Auto am Arbeitsort (Firmenparkplatz) oder Ausbildungsort (Schulparkplatz) abgestellt werden. Nach 4% der Fahrten steht ein Parkplatz bei Freunden oder Bekannten zur Verfügung. Bei 23% der Autofahrten gab die Fahrerin bzw. der Fahrer an, auf öffentlichem Grund parkiert zu haben. Bezahlen musste dafür nur eine Minderheit (4%), die meisten (19%) konnten den öffentlichen Parkplatz gratis nutzen. Auch das Parkieren auf nicht-öffentlichem Grund (18% der Autofahrten) ist meist gebührenfrei möglich. Bei den restlichen 5% der auf Grafik 16 aufgeführten Autofahrten musste das Auto nicht parkiert werden (z.B. sofortige Weiter- oder Rückfahrt).

Nicht nur zu den Autofahrten wurden ergänzende Fragen gestellt: Bei Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde der benutzte Fahrausweis ermittelt. Bei 31% der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen ist dies ein Jahresabonnement (Verbund- oder Streckenabonnement). Danach folgen das Monatsabonnement (22%) und das Generalabonnement (21%).

Grafik 17: Fahrausweisnutzung

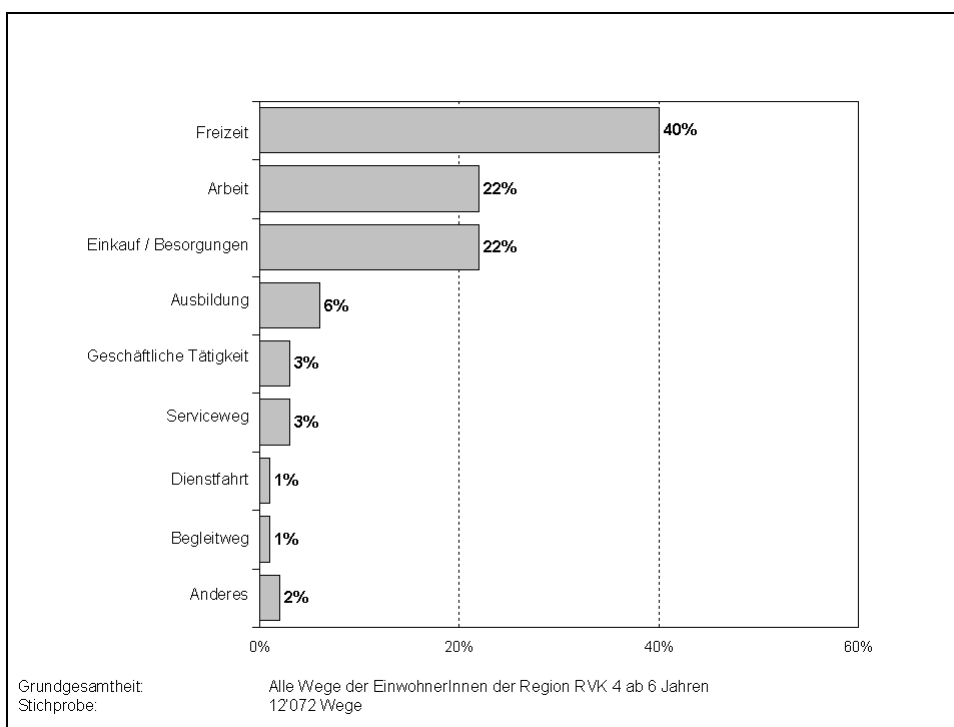


Dass Einzelbillette (15%) und Mehrfahrtenkarten (8%) klar in der Minderheit sind, hängt mit der zuvor festgestellten grossen Verbreitung von ÖV-Abos in der Region RVK 4 zusammen. Es zeigt aber auch, dass öffentliche Verkehrsmittel mehrheitlich von StammkundInnen genutzt werden. Gelegentliche und seltene NutzerInnen sind eher selten.

4.4 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken

Die Freizeit ist zum klar wichtigsten Anlass der Mobilität geworden: 40% der Wege, welche die EinwohnerInnen der Region RVK 4 unternehmen, haben den Zweck „Freizeit“. Es handelt sich dabei um Hinfahrten zu Freizeitaktivitäten, Rückfahrten von solchen Aktivitäten sowie um Fahrten, die selbst Freizeitcharakter haben (z.B. Fahrradtour, Spaziergang etc.). Dem Zweck „Freizeit“ zugeordnet werden aber beispielsweise auch die Fahrt (bzw. der Fussweg) vom Arbeitsplatz zu einem Restaurant für das Mittagessen.

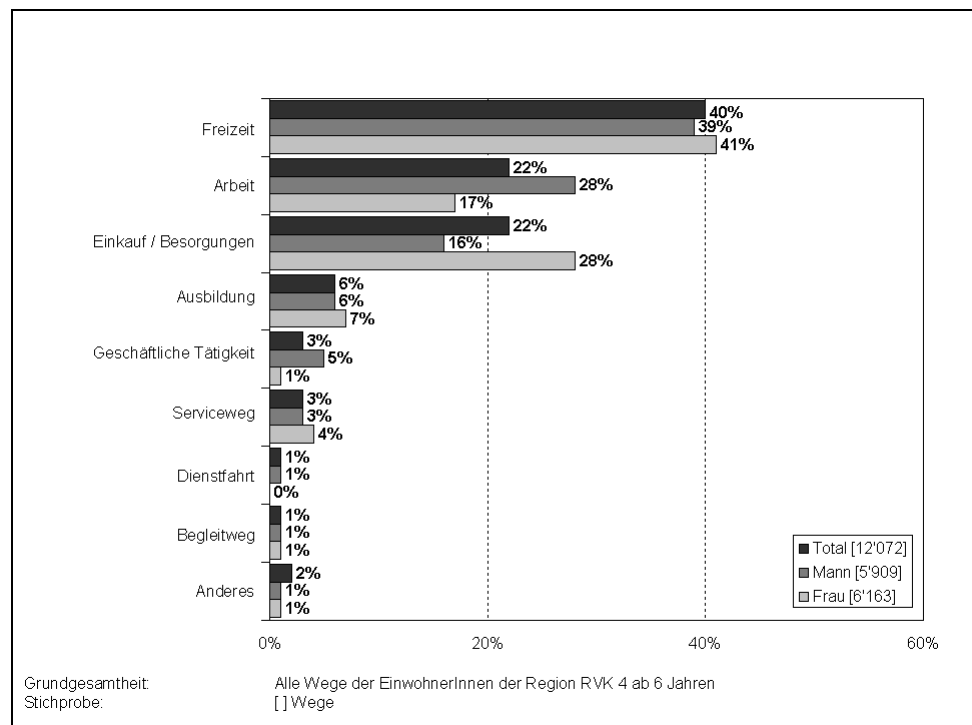
Grafik 18: Wege nach Fahrtzwecken



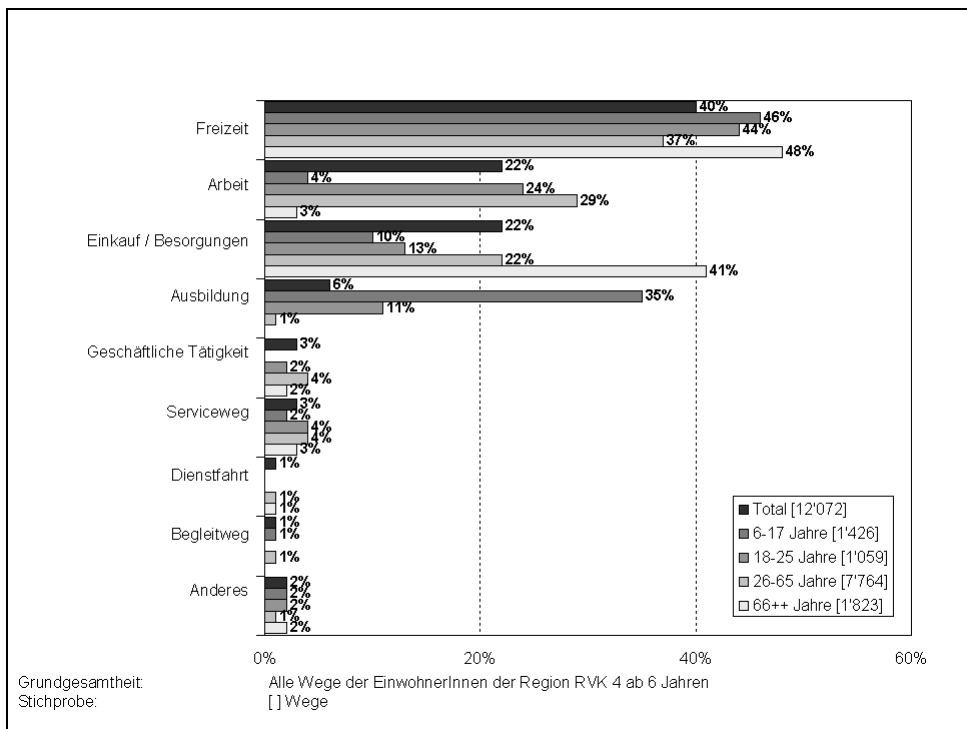
Arbeitswege sowie „Einkauf / Besorgungen“ machen je 22% der zurückgelegten Wege aus. Hinwege zur Ausbildung sowie Rückwege von der Ausbildung haben natürlich vor allem bei jüngeren Befragten eine grosse Bedeutung; insgesamt machen sie 6% aller Wege aus. 4% der Wege hängen mit der Erwerbstätigkeit zusammen: 3% sind Hinwege zu oder Rückwege von beruflichen Tätigkeiten, 1% Dienstfahrten. Bei den Servicewegen, die 3% ausmachen, handelt es sich beispielsweise um Fahrten, die unternommen werden, um jemanden abzuholen. 1% der Wege dienen dazu, jemanden zu begleiten.

Die Verteilung der Wegzwecke ist stark vom Wochentag abhängig: Arbeitswege machen an Werktagen 24% bis 29% aller Wege aus, am Samstag aber nur 7% und am Sonntag gar nur 4%. Demgegenüber steigt die Bedeutung der Freizeitwege am Wochenende. Von Montag bis Freitag machen sie rund ein Drittel aller Wege aus, am Samstag 52% und am Sonntag gar 76%. Die saisonalen Unterschiede sind hingegen gering: Im Sommer machen die Freizeitwege beispielsweise 42% der Wege aus, im Winter und Frühling je 39%.

Grafik 19: Wege nach Fahrtzwecken und Geschlecht



Grafik 20: Wege nach Fahrtzwecken und Alter

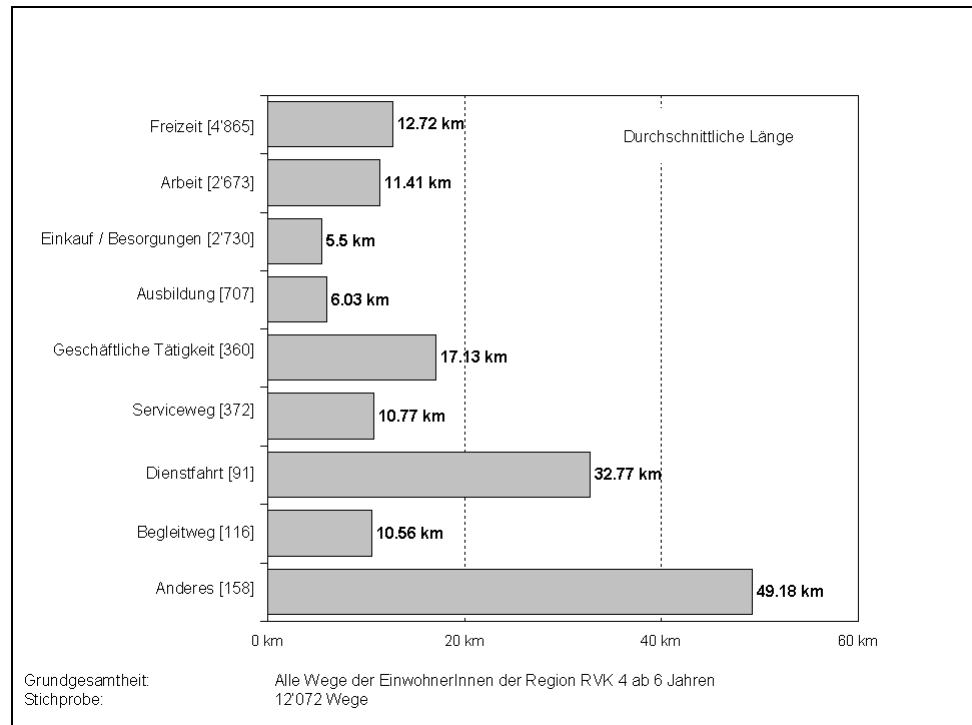


Bei der Verteilung der Wege nach Fahrtzwecken zeigen sich traditionelle Rollenverteilungen deutlich. Bei Männern fallen im Durchschnitt 28% Arbeitswege, aber nur 16% Wege für Einkauf und Besorgungen an. Bei Frauen ist das fast genau umgekehrt.

Die erwerbstätigen EinwohnerInnen der Region RVK 4 wohnen im Durchschnitt 20.9 km von ihrem Arbeitsort entfernt. Da kurze Arbeitswege aber häufiger zurückgelegt werden als lange, ergibt sich bei den effektiv gemachten Fahrten eine durchschnittliche Arbeitsweglänge von 11.4 km. Freizeitwege sind durchschnittlich 12.7 km lang.

Über alle Zwecke hinweg ergibt sich eine durchschnittliche Weglänge von 11.1 km. Dieser Mittelwert wird stark geprägt von einzelnen sehr langen Wegen. So liegt der Median mit 3.8 km deutlich tiefer (d.h. 50% der Wege sind kürzer als 3.8 km, die anderen 50% sind länger als 3.8 km).

Grafik 21: Wegdistanz nach Fahrzwecken



Bei den 158 Wegen mit Zweck „Anderes“ handelt es sich um Fahrten, die aufgrund des Tagesablaufs nicht eindeutig einem Zweck zugeordnet werden konnten. Hier dürfte es sich vorwiegend um Fahrten von einem auswärtigen Übernachtungsort nach Hause handeln, was auch die hohe durchschnittliche Weglänge erklärt.

Im Durchschnitt dauert es bis zum Erreichen des 11.1 km entfernten Wegziels 28.7 Minuten. Davon sind 25.4 Minuten Fahrzeit. Bei den restlichen 3.3 Minuten handelt es sich um Wartezeiten, z.B. beim Umsteigen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Tabelle 12:
Fahrtzwecken

Zurückgelegte Distanz nach

Fahrtzweck	Anteil in %	Distanz pro Person und Tag	Distanz pro Person und Jahr
Freizeit	45.7%	17.9 km	6'540 km
Arbeit	22.8%	8.9 km	3'260 km
Einkauf / Besorgungen	10.9%	4.3 km	1'560 km
Geschäftliche Tätigkeit	4.7%	1.9 km	670 km
Ausbildung	3.4%	1.3 km	490 km
Serviceweg	3.3%	1.3 km	470 km
Dienstfahrt	2.1%	0.8 km	300 km
Begleitweg	1.0%	0.4 km	140 km
Anderes	6.1%	2.4 km	870 km
Total	100.0%	39.2 km	14'300 km

Grundgesamtheit: Alle Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
Stichprobe: 12'072 Wege

Von den 14'300 Kilometern, welche die EinwohnerInnen der Region RVK 4 durchschnittlich pro Jahr in der Schweiz zurücklegen, entfallen rund 6'540 km auf Freizeitwege. Für Wege zur Arbeit und die dazugehörenden Rückwege ergibt sich eine Jahresdistanz von gut 3'000 km. Etwa 1'560 km pro Jahr werden für Einkäufe und Besorgungen zurückgelegt. Bei allen anderen Fahrtzwecken liegt die Jahresfahrleistung im Bevölkerungsdurchschnitt unter 1'000 Kilometern.

4.5 Woher – Wohin?

Tabelle 13: Start- und Zielort aller Wege nach Zentralität

		Wegziel					Total
		Zentrum	Kern-gemeinden	Agglo-me-ration	Periurban	Ausserhalb	
Startort des Wegs	Zentrum	32.0%	2.7%	1.9%	0.2%	1.0%	37.9%
	Kern-gemeinden	3.3%	12.9%	1.9%	0.2%	0.8%	19.1%
	Agglo-me-ration	2.5%	2.0%	20.0%	0.7%	1.5%	26.8%
	Periurban	0.3%	0.2%	0.8%	3.8%	0.5%	5.5%
	Ausserhalb	0.9%	0.7%	1.6%	0.4%	6.4%	10.1%
Total		39.1%	18.7%	26.3%	5.3%	10.2%	100.0%

Grundgesamtheit: Alle Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
Stichprobe: 12'072 Wege

Betrachtet man Ausgangs- und Zielort aller Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4, so stellt man fest, dass 32% dieser Wege Start- und Zielort im Zentrum, also in der Stadt Bern haben. Tabelle 13 zeigt, dass beispielsweise 3% vom Zentrum in eine Kerngemeinde und 2% vom Zentrum in eine Agglomerationsgemeinde führen.

6% aller Wege der Bernerinnen und Berner haben Start- und Zielort ausserhalb der Region. Wie bereits erwähnt sind hier Wege im Ausland nicht enthalten.

Man könnte nun vermuten, dass diese Verteilung wegen der Pendlerströme am Morgen ganz anders aussieht als am Nachmittag und Abend, dass am Morgen viele Wege von der Agglomeration ins Zentrum führen und am Abend dafür Wege in umgekehrter Richtung markant zunehmen. Tatsächlich zeigen sich in den Daten aber nur sehr kleine Unterschiede. Dies ist dadurch zu erklären, dass die Pendlerströme zwar lokal betrachtet sehr bedeutend sind, insgesamt aber nur rund ein Fünftel der registrierten Wege ausmachen.

Tabelle 14 zeigt (wie Tabelle 13) die Start- und Zielorte aller Wege, diesmal ausgewiesen nach Verkehrskorridoren.

Tabelle 14: Start- und Zielort aller Wege nach Korridor

		Wegziel								Total
		Stadt / Zentrum	Aaretal / Kiesental	Agglomeration Nord	Frienisberg / Laupenamt	Worblental	Köniz / Schwarzenburg	Grübbetal	Ausserhalb	
Startort des Wegs	Stadt / Zentrum	32.0%	1.0%	0.6%	0.6%	0.7%	1.6%	0.2%	1.0%	37.9%
	Aaretal / Kiesental	1.3%	8.0%	0.2%	0.1%	0.6%	0.1%	0.2%	0.7%	11.4%
	Agglomeration Nord	0.9%	0.1%	7.7%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%	0.7%	10.1%
	Frienisberg / Laupenamt	0.9%	0.1%	0.3%	4.9%	0.1%	0.2%	0.0%	0.4%	6.9%
	Worblental	1.0%	0.6%	0.3%	0.1%	5.9%	0.1%	0.1%	0.3%	8.3%
	Köniz / Schwarzenburg	1.8%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	7.3%	0.3%	0.4%	10.3%
	Grübbetal	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	3.3%	0.2%	4.4%
	Ausserhalb	0.9%	0.6%	0.7%	0.5%	0.3%	0.4%	0.2%	6.4%	10.1%
Total	39.1%	11.0%	10.0%	6.7%	8.0%	10.2%	4.3%	10.2%	100.0%	

Grundgesamtheit: Alle Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
Stichprobe: 12072 Wege

Der grösste Teil der zurückgelegten Wege hat Start- und Zielort im gleichen Korridor. Im Rahmen der Analyse haben wir die Verkehrsströme auch gesondert nach Wegzwecken analysiert. Da bei diesen Feinalysen ein Teil der Werte aufgrund kleiner Stichprobengrössen nur mit Vorbehalt interpretierbar sind, verzichten wir auf eine detaillierte Darstellung und beschränken uns hier auf eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse:

- Betrachtet man nur die Arbeitswege, so gewinnen Wege von den anderen Korridoren ins Zentrum (und zurück) an Bedeutung.
- Einkaufswege finden (im Vergleich zu allen Wegen, Tabelle 14) häufiger innerhalb eines Korridors statt.
- Wege, die aus der Region RVK 4 (oder zurück in die Region) führen, kommen bei den Freizeitwegen überdurchschnittlich häufig vor.

Start- und Zielort eines Weges haben natürlich auch einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmittel für wichtige Kombinationen von Start- und Zielorten:

Tabelle 15: Verkehrsmittelwahl nach Start- und Zielort

Startort des Wegs	Wegziel	Basis	Hauptverkehrsmittel			
			Langsame Verkehrsmittel	MIV	ÖV	Andere
Zentrum	Zentrum	3'855	47%	23%	28%	1%
Kerngemeinden	Kerngemeinden	1'537	48%	33%	18%	1%
Agglomeration	Agglomeration	2'499	48%	39%	10%	3%
Periurban	Periurban	480	51%	39%	6%	3%
Ausserhalb	Ausserhalb	720	34%	44%	17%	6%
Kerngem./ Agglo/ Periurban/ Ausserhalb	Zentrum	809	11%	77%	10%	2%

Grundgesamtheit: Alle Wege der EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 6 Jahren
Stichprobe: 12'072 Wege

Bei Fahrten innerhalb des Zentrums kommt dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine relativ geringe Bedeutung zu (23% aller Wege). Fast die Hälfte der Wege (47%) werden mit langsamen Verkehrsmitteln (also zu Fuss oder mit dem Fahrrad) zurückgelegt.

Der öffentliche Verkehr kommt innerhalb des Zentrums auf einen „Marktanteil“ von 28%. Geht man von der Stadt schrittweise in ländlichere Gegenden, so verliert der ÖV Anteile, und zwar primär an den motorisierten Individualverkehr, ein wenig aber auch an die langsamen Verkehrsmittel („zu Fuss“ / „Velo“).

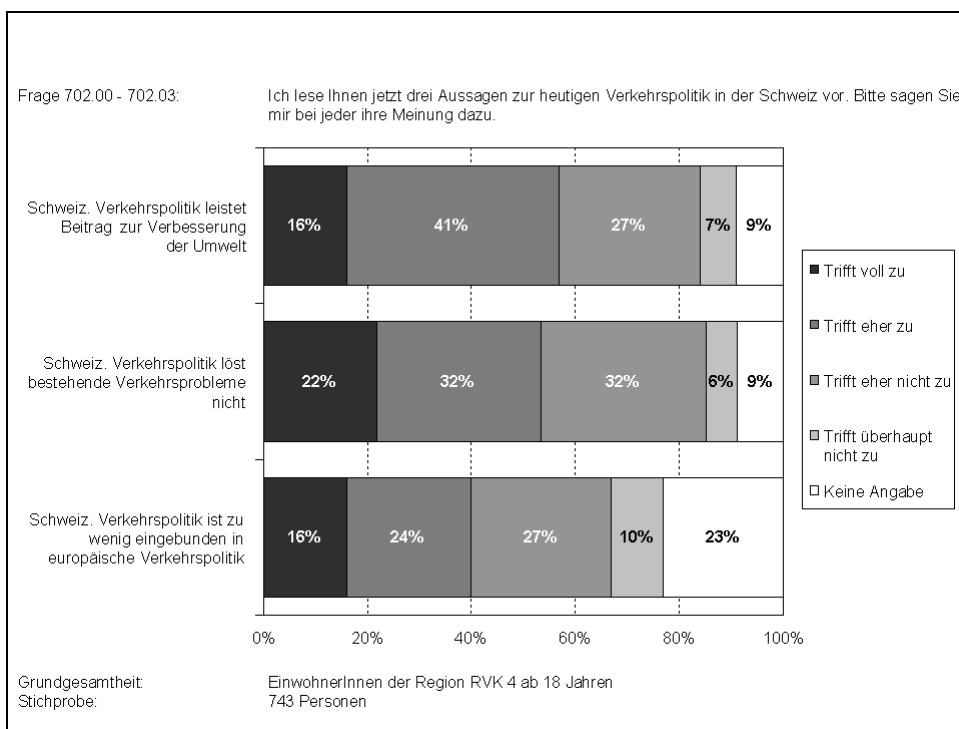
Absolut dominierend ist der MIV bei Fahrten von Kerngemeinden, Agglomerationsgemeinden und periurbanen Gemeinden ins Zentrum. Er nimmt hier einen Anteil von 77% ein. Der ÖV-Anteil liegt bei lediglich 10%.

5. Einstellungen zur Verkehrspolitik

Im Rahmen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 wurde den erwachsenen Befragten auch einige Fragen zu verkehrspolitischen Themen sowie zu Erfahrungen und Bedürfnissen bezüglich öffentlichen Verkehrsmitteln gestellt. Diese sind Gegenstand dieses fünften Kapitels. Da sich die Fragen auf nationale Themen beziehen und nur begrenzt Rückschlüsse auf die regionale Verkehrspolitik zulassen, beschränken wir uns hier auf einen Gesamtüberblick über die Ergebnisse und verzichten auf eine detaillierte Analyse von Subgruppen.

5.1 Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik

Grafik 22: Heutige Verkehrspolitik

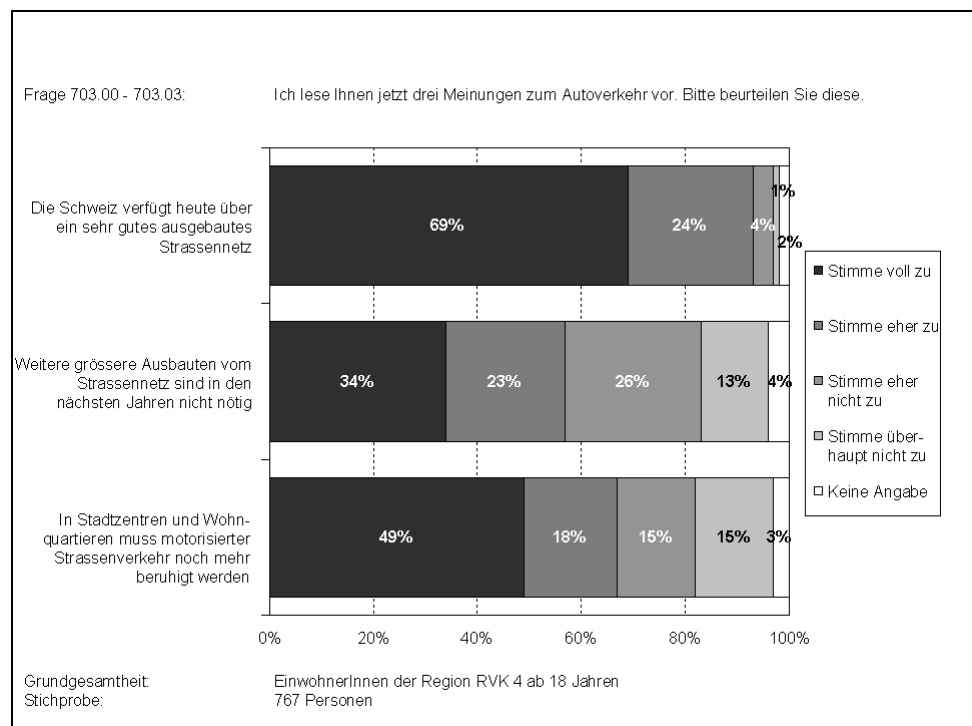


57% der befragten BernerInnen halten der nationalen Verkehrspolitik zu Gute, dass sie einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leistet. Allerdings ist eine knappe Mehrheit der befragten EinwohnerInnen der Region RVK 4 ab 18 Jahren auch der Meinung, dass die aktuelle Schweizer Verkehrspolitik die bestehenden Verkehrsprobleme nicht zu lösen vermag. Die Antwortverteilung deckt sich fast genau mit den nationalen Ergebnissen.

Die Ursachen werden unterschiedlich beurteilt: Während 40% der Befragten glauben, unsere Verkehrspolitik sei zu wenig in die europäische Verkehrspolitik eingebunden, meinen fast ebenso viele, dass die Einbindung ausreichend sei. Dass 23% sich hierzu nicht äussern konnten zeigt, dass sich viele Befragte kaum mit nationaler und europäischer Verkehrspolitik befassen.

5.2 Einstellungen zum Autoverkehr

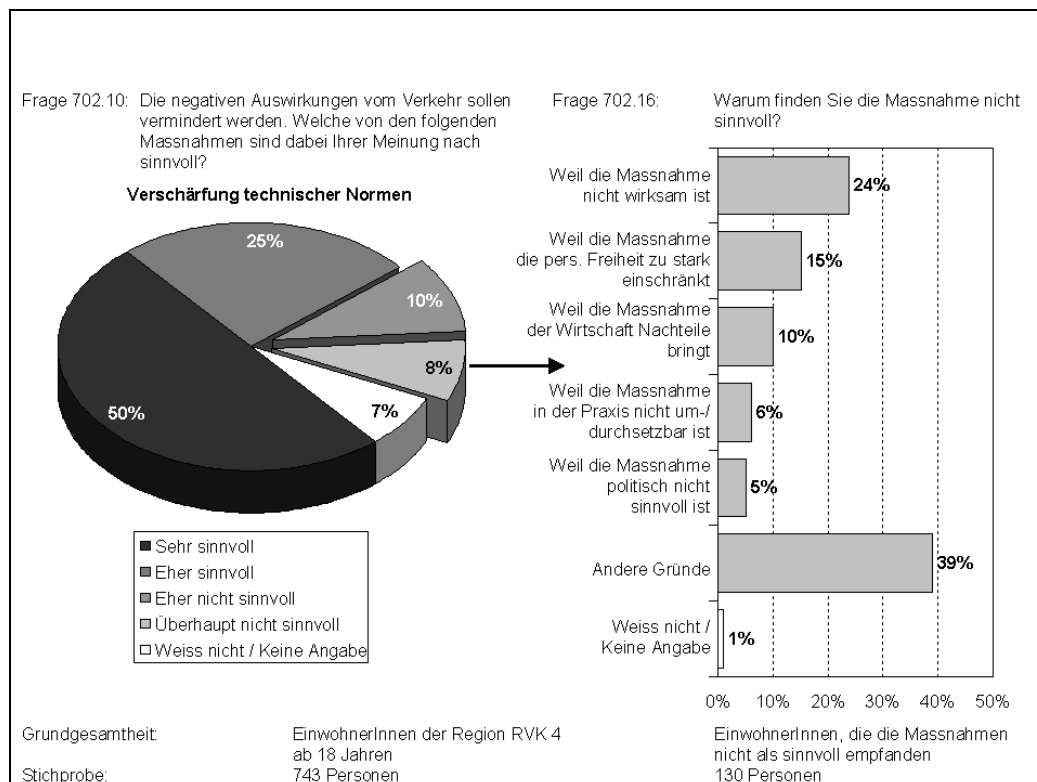
Grafik 23: Meinung zum Autoverkehr



Obschon über 90% der Befragten der Meinung sind, dass die Schweiz über ein sehr gut ausgebautes Strassennetz verfügt, hält nur gut die Hälfte grössere Ausbauten für nicht notwendig. Verglichen mit dem Rest der Schweiz sind die EinwohnerInnen der Region RVK 4 eher kritischer gegenüber Ausbauten des Strassennetzes. Einen Ausbau von Massnahmen zur Beruhigung des Strassenverkehrs in Stadtzentren und Wohnquartieren halten 67% für sinnvoll. Die Zustimmung ist bei Personen mit Wohnort im Zentrum signifikant höher als bei Personen, die ausserhalb der Stadt Bern wohnen.

Auch andere Massnahmen zur Verhinderung negativer Auswirkungen des Verkehrs finden breite Zustimmung. 75% erachten eine Verschärfung technischer Normen als sinnvoll. Die kritische Minderheit ist allerdings überzeugt, dass verschärfte technische Normen nicht die gewünschte Wirkung haben, die persönliche Freiheit zu stark einschränken oder der Wirtschaft Nachteile bringen.

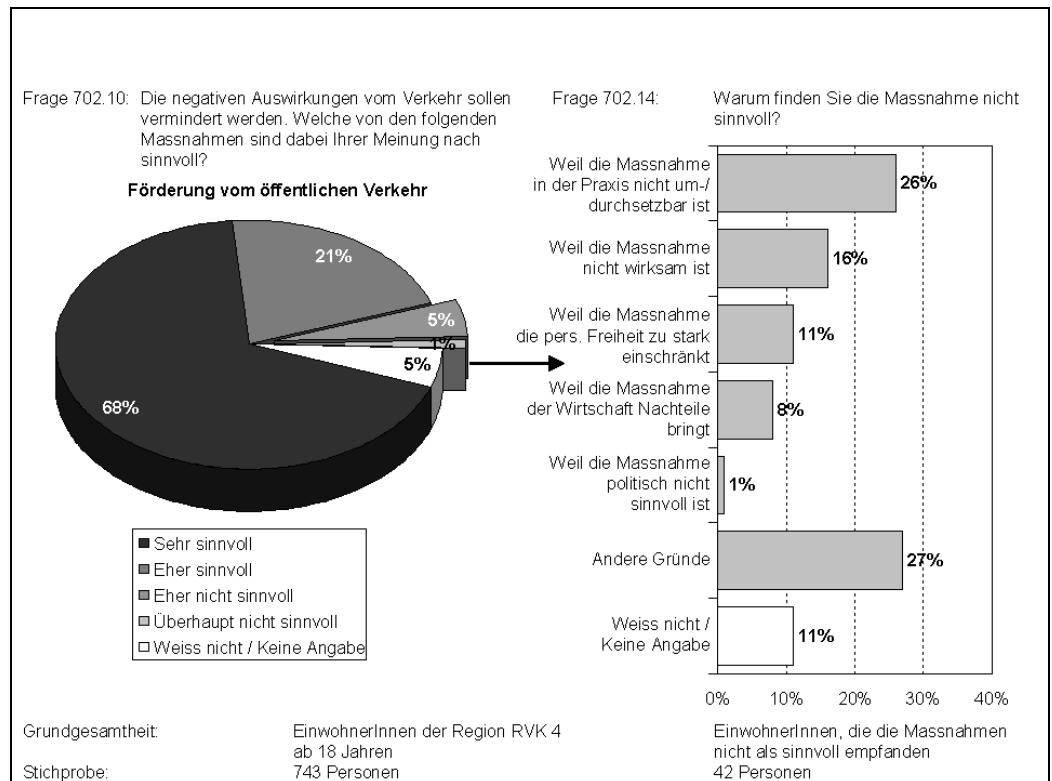
Grafik 24: Verschärfung technischer Normen



5.3 Einstellungen zum öffentlichen Verkehr

Absolut unbestritten ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verminderung negativer Auswirkungen des Verkehrs. 89% befürworten die ÖV-Förderung.

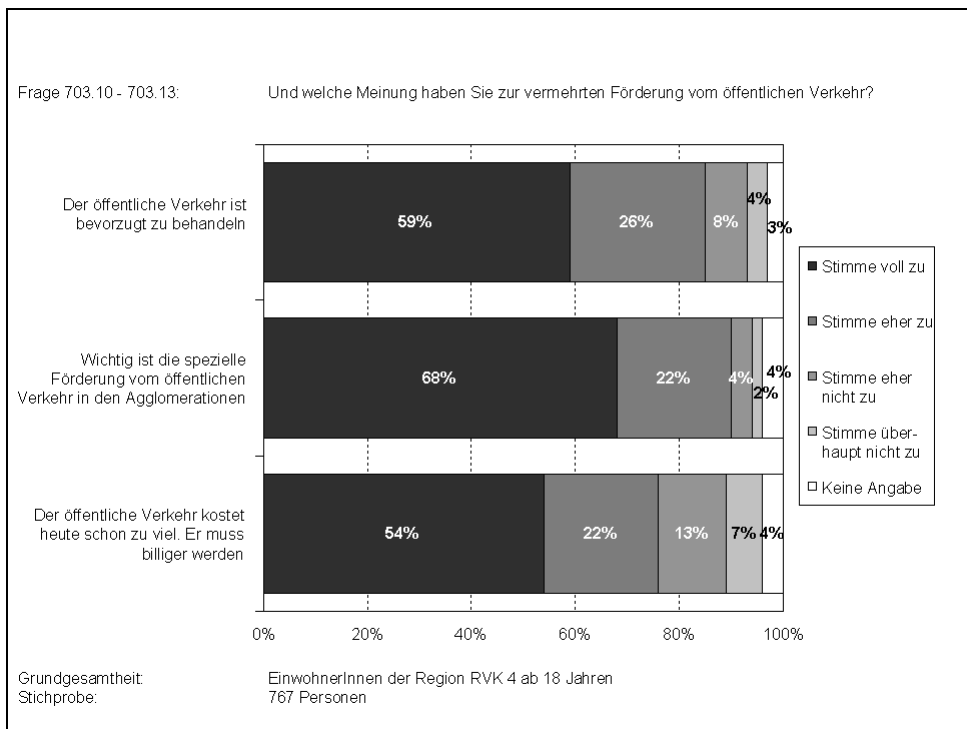
Grafik 25: Förderung des öffentlichen Verkehrs



85% der BernerInnen stimmen der Meinung zu, der öffentliche Verkehr sei bevorzugt zu behandeln. Damit sind sie auch bei dieser Frage etwas ÖV-freundlicher als die gesamte Schweizer Bevölkerung, bei der diese Aussage "nur" eine Zustimmungsquote von 80% erreicht.

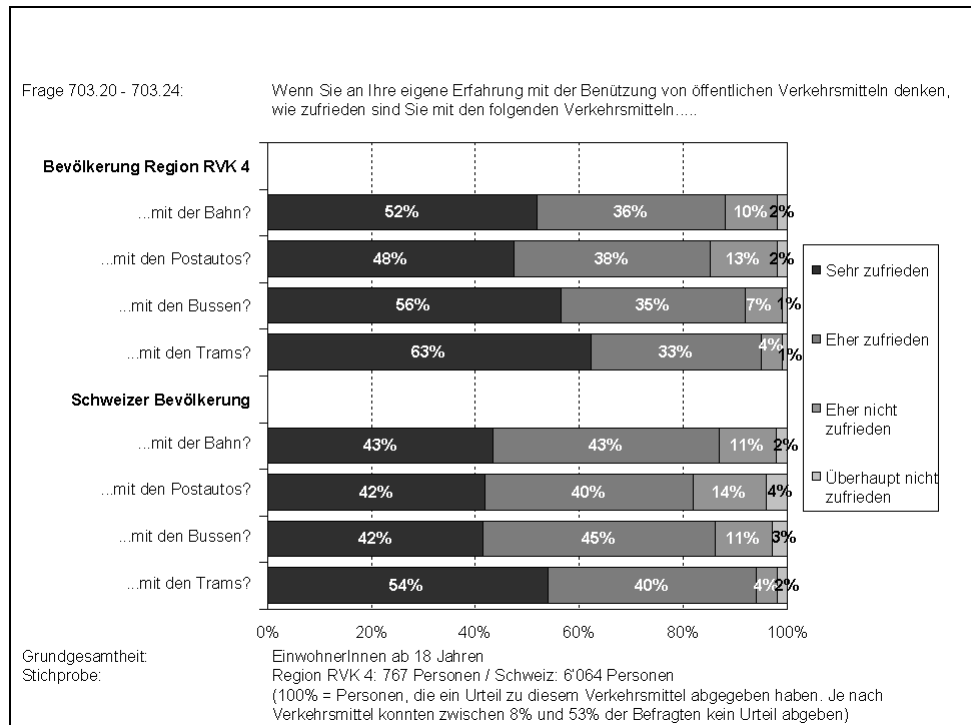
Aber die Förderung des öffentlichen Verkehrs hat auch Grenzen: Denn 76% der Berner Bevölkerung sind der Ansicht, dass der öffentliche Verkehr heute schon zu viel kostet und billiger werden muss.

Grafik 26: Vermehrte Förderung des öffentlichen Verkehrs



Die Ansichten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs müssen auch in Zusammenhang mit den Erfahrungen betrachtet werden, welche die BernerInnen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht haben:

Grafik 27: Erfahrung mit benutzten öffentlichen Verkehrsmitteln



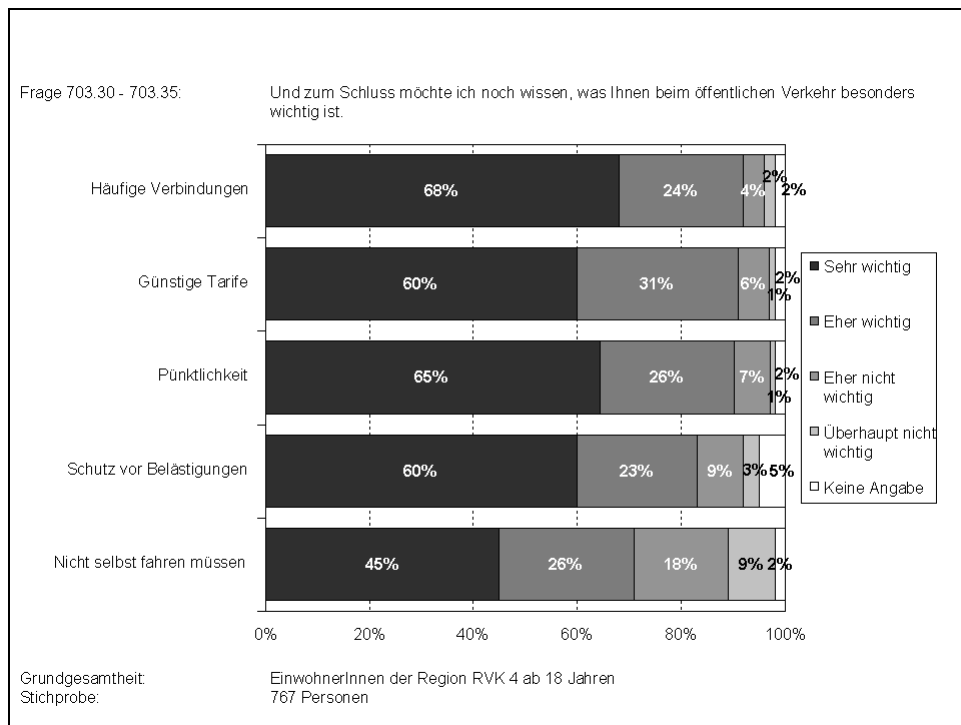
Die Angaben in Grafik 27 beziehen sich auf Personen, die sich ein Urteil zu diesem Verkehrsmittel zutrauen. Weil sie dieses Verkehrsmittel praktisch nie benützen, konnten sich rund die Hälfte der Befragten nicht zum Postauto äussern.

Die Grafik zeigt, dass die Erfahrungen der EinwohnerInnen der Region RVK 4 bei allen vier berücksichtigten öffentlichen Verkehrsmitteln überwiegend positiv sind.

Da man davon ausgehen kann, dass die Befragten ihr Urteil primär auf Erfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihrer Region abstützen, ist es natürlich interessant, das Urteil der EinwohnerInnen der Region RVK 4 mit den gesamtschweizerischen Werten zu vergleichen: Dabei sieht man, dass die BernerInnen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln leicht überdurchschnittlich zufrieden sind.

Besonders wichtig sind den BernerInnen beim öffentlichen Verkehr häufige Verbindungen (92% "sehr wichtig" oder "eher wichtig"), günstige Tarife und Pünktlichkeit (je 91%).

Grafik 28: Prioritäten im öffentlichen Verkehr

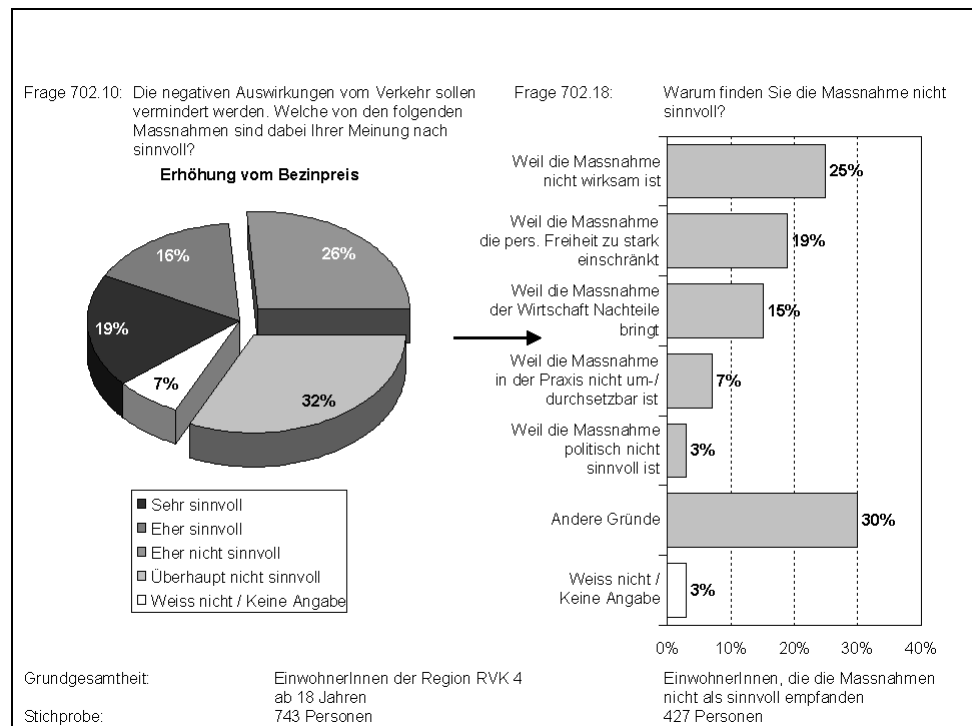


5.4 Verkehrsfinanzierung und Road-Pricing

Schliesslich wurden die Befragten auch nach ihrer Meinung zu einigen Verkehrsfinanzierungs-Massnahmen gefragt.

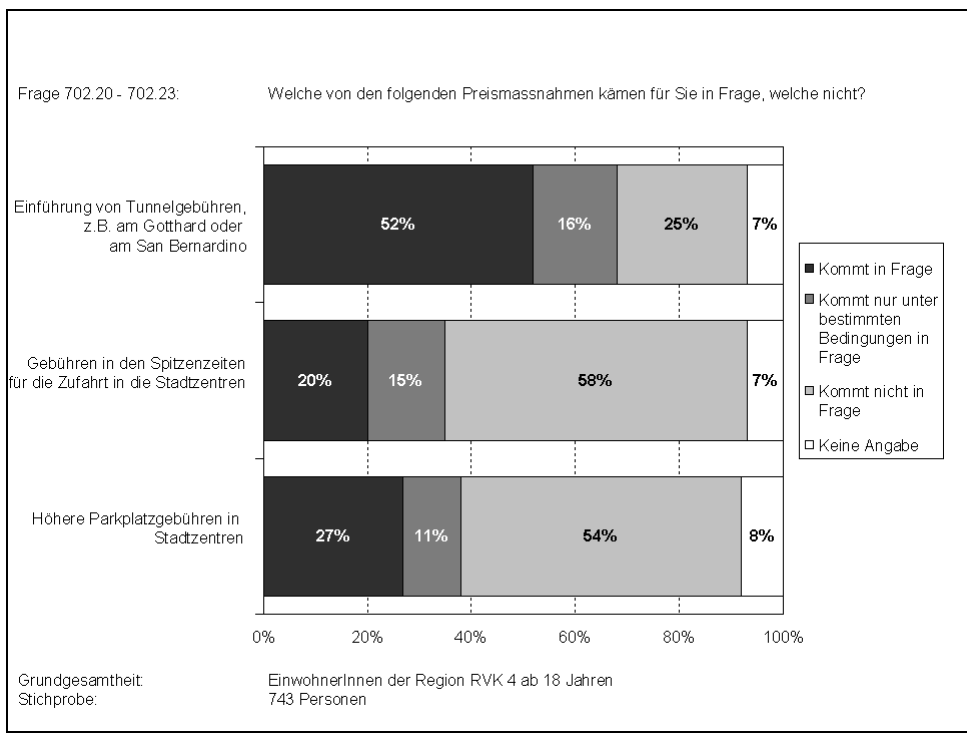
Eine Erhöhung des Benzinpreises wird nur von einer Minderheit (35%) als sinnvoll (im Hinblick auf die Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs) angesehen. Die Mehrheit (58%) lehnt eine Benzinpreiserhöhung ab. Wichtigste Ablehnungsgründe sind, dass man die Massnahme als nicht wirksam erachtet oder darin eine zu starke Einschränkung der persönlichen Freiheit bzw. der Wirtschaft sieht.

Grafik 29: Erhöhung Benzinpreise

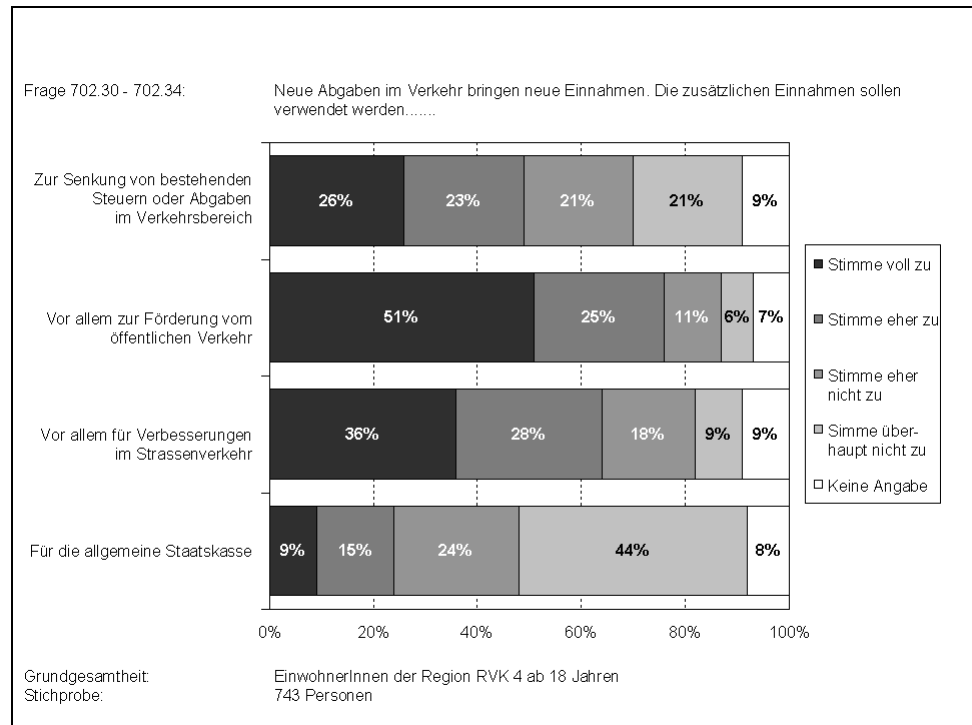


Beim Road-Pricing werden verschiedene Varianten ganz unterschiedlich beurteilt: Tunnelgebühren (z.B. am Gotthard oder am San Bernardino) kommen für eine Mehrheit der BernerInnen in Frage. 52% befürworten solche Gebühren grundsätzlich, weitere 16% unter bestimmten Bedingungen. Mehrheitlich abgelehnt werden hingegen Gebühren für die Zufahrt in die Stadtzentren und höhere Parkplatzgebühren in den Stadtzentren.

Grafik 30: Preissmassnahmen



Grifik 31: Verwendung von Einnahmen aus Preissmassnahmen



Einnahmen, die sich z.B. aus Tunnelgebühren ergeben, sollen vor allem zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Dies sagen 76% der Befragten. Den Einsatz solcher Einnahmen für Verbesserungen im Strassenverkehr sowie zur Senkung bestehender Steuern und Abgaben findet etwa die Hälfte der BernerInnen sinnvoll. Auf keinen Fall sollen Verkehrsabgaben aber der allgemeinen Staatskasse zugute kommen.

6. Literatur

Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (2000): Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Info Nr. 1, Mai 2000. Neuenburg und Bern.

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2001): Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Info Nr. 2, Januar 2001. Neuenburg und Bern.

Office fédéral de la statistique (2000): Enquête suisse sur les transports des résidents en 2000, plan d'échantillonnage national et intégration d'interviews supplémentaires des régions. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (2001): Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), Definitive Ergebnisse 2000. Neuenburg.

7. Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Beschreibung der Haushalte und Personen	28
Tabelle 2: Beschreibung der Zielpersonen	29
Tabelle 3: Grundgesamtheit und Stichprobengrösse: Region RVK 4	30
Tabelle 4: Anteil von Abonnements-InhaberInnen nach Verkehrskorridor	42
Tabelle 5: Anteil von Abonnements-InhaberInnen bei Pendlern / Nichtpendlern 43	
Tabelle 6: Eckwerte des Verkehrs in der Region RVK 4	45
Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl	48
Tabelle 8: Verkehrsmittelwahl (zusammengefasst).....	49
Tabelle 9: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel für verschiedene Regionen	50
Tabelle 10: Verteilung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel für verschiedene Fahrzwecke	51
Tabelle 11: Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt nach Fahrtzweck 53	
Tabelle 12: Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken	60
Tabelle 13: Start- und Zielort aller Wege nach Zentralität	61
Tabelle 14: Start- und Zielort aller Wege nach Korridor	62
Tabelle 15: Verkehrsmittelwahl nach Start- und Zielort.....	63

8. Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1:	Besitz des Führerscheins für Personenwagen	31
Grafik 2:	Besitz des Führerscheins für Motorrad.....	33
Grafik 3:	Fahrzeugbesitz der Haushalte	34
Grafik 4:	Autobesitz der Haushalte	35
Grafik 5:	Verfügbarkeit eines Autos.....	36
Grafik 6:	Verfügbarkeit von Fahrzeugen.....	37
Grafik 7:	Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause (1/2)	38
Grafik 8:	Parkplatz – Verfügbarkeit zu Hause (2/2)	39
Grafik 9:	Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz	39
Grafik 10:	Parkplatz – Verfügbarkeit am Arbeitsplatz, aufgeschlüsselt nach Arbeitsort.....	40
Grafik 11:	Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr	41
Grafik 12:	Stichtags-Mobilität.....	44
Grafik 13:	Mittlere Tagesdistanz nach Wohnort	46
Grafik 14:	Verteilung der mittleren Tagesdistanz	47
Grafik 15:	Durchschnittliche Anzahl Personen pro Autofahrt.....	52
Grafik 16:	Parkplatznutzung	54
Grafik 17:	Fahrausweisnutzung	55
Grafik 18:	Wege nach Fahrtzwecken	56
Grafik 19:	Wege nach Fahrtzwecken und Geschlecht	57
Grafik 20:	Wege nach Fahrtzwecken und Alter.....	58
Grafik 21:	Wegdistanz nach Fahrzwecken	59
Grafik 22:	Heutige Verkehrspolitik	64
Grafik 23:	Meinung zum Autoverkehr	65
Grafik 24:	Verschärfung technischer Normen	66
Grafik 25:	Förderung des öffentlichen Verkehrs	67

Grafik 26: Vermehrte Förderung des öffentlichen Verkehrs.....	68
Grafik 27: Erfahrung mit benutzten öffentlichen Verkehrsmitteln	69
Grafik 28: Prioritäten im öffentlichen Verkehr	70
Grafik 29: Erhöhung Benzinpreise.....	71
Grafik 30: Preismassnahmen	72
Grafik 31: Verwendung von Einnahmen aus Preismassnahmen.....	73

TEIL C: Das Verkehrsverhalten in der Stadt und Region Bern (VRB+) – Entwick- lung zwischen 1994 und 2000

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	80
2.	Nicht - Mobilität	82
3.	Fahrzeugbesitz	84
4.	Verkehrsverhalten	89
4.1	Generelle Eckwerte	89
4.2	Verkehrsmittelbenutzung	91
4.3	Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken	100
4.4	Auswertung nach Stadtteilen und Subregionen	105
5.	Verzeichnis der Tabellen	109
6.	Verzeichnis der Grafiken	111

1. Einleitung

Während der Bericht «Das Verkehrsverhalten in der Region Bern im Jahr 2000» über die Resultate aus den jüngsten vorhandenen Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt und Region Bern informiert, stellt der vorliegende Bericht die Erkenntnisse in einen zeitlichen Vergleich und zeigt Entwicklungen auf. Hierzu werden die Ergebnisse aus dem Bericht «Mikrozensus 1994 Verkehr - Das Verkehrsverhalten in der Stadt und Region Bern» der Statistikdienste der Stadt Bern (Tobias Hohl, 1998) den entsprechenden Werten aus den Analysen zum Mikrozensus 2000 Verkehr gegenübergestellt.

Im Kapitel 2 wird kurz auf die nicht-mobilen Personen, also jene, die am für die Befragung relevanten Stichtag keinen Weg zurückgelegt haben, eingegangen. Das Kapitel 3 befasst sich mit der Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen und der Verfügbarkeit von Parkplätzen. Im Kapitel 4 wird das eigentliche Verkehrsverhalten analysiert.

Die Grundvoraussetzung für den Vergleich ist, dass für beide Zeiträume die selben Definitionen Anwendung finden. Dies hat insbesondere einen Einfluss auf das zu betrachtende Gebiet: Da im Bericht zum Mikrozensus 1994 die Region Bern ein Gebiet umfasste, welches einer Erweiterung des Vereins Region Bern (VRB) entspricht (siehe Karte im Anhang), musste der Perimeter der in der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland zusammengeschlossenen Gemeinden (kurz: RVK 4) entsprechend reduziert werden. Dieses Gebiet wird in der Folge als VRB+ bezeichnet. Auch die Einteilung der Stadt nach Stadtteilen und des VRB+ nach Subregionen wurde beibehalten.

Eine Folge der Perimeterbeschränkung auf das Gebiet des VRB+, ist die kleinere Stichprobe im Vergleich zur gesamten Region RVK 4. Der Umfang der im vorliegenden Bericht ausgewerteten Stichprobenbestände kann folgender Tabelle entnommen werden:

Tabelle 1: Stichprobenumfang VRB+ - Jahr 2000

Entität	Stichprobenumfang 1994			Stichprobenumfang 2000		
	Stadt	VRB+ ohne	Total	Stadt	VRB+ ohne	Total
	Bern	Stadt Bern		Bern	Stadt Bern	
Haushalte ¹⁾	1'200	1'461	2'661	1'132	1'685	2'817
Zielpersonen	1'239	1'606	2'845	1'113	1'821	2'934
Wege im Inland	4'018	5'298	9'316	3'810	6'284	10'094
Etappen im Inland	7'033	8'511	15'544	6'401	10'019	16'420

¹⁾ Bei Stichprobe 2000: inkl. Haushalte ohne Zielperson

Eine weitere Definition, welche aus dem Bericht über den Mikrozensus 1994 übernommen wurde, betrifft das für einen Weg verwendete Verkehrsmittel: Die einzelnen Etappen, aus welchen sich ein Weg zusammensetzt, können mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bestritten worden sein. Um nun dem gesamten Weg einem Verkehrsmittel zuzuordnen, wurde eine Hierarchie über die Etappen-Verkehrsmittel angewendet: Bahn vor Postauto vor Bus/Tram vor Auto vor Motorrad vor Mofa vor Velo vor zu Fuss. Einem Weg wird nun das Verkehrsmittel mit der höchsten Wertigkeit zugeordnet. Setzt sich ein Weg zum Beispiel aus einer Velo-, einer Bahn- und einer Tram-Etappe zusammen, so gilt die Bahn als Verkehrsmittel für den gesamten Weg. Dies ist im Sinne der Aussage «Ich fahre mit der Bahn zur Arbeit», wobei nicht erwähnt wird, dass man erst mit dem Velo zum Bahnhof fährt und vom Bahnhof zum Arbeitsplatz das Tram benützt. Bei der Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsmittel können sich also Differenzen ergeben, je nachdem, ob man auf das Etappen- oder Weg-Verkehrsmittel abstellt. In diesem Bericht wird mit Ausnahme der Tabelle 7 und der Grafik 11 vom Verkehrsmittel des gesamten Weges ausgegangen, welches durch Anwendung der obigen Hierarchie ermittelt wurde.

Auch bei der Gewichtung fand das selbe Vorgehen wie im Vergleichsbericht über den Mikrozensus 1994 Anwendung. Die für Stadt und Region Bern verwendeten Gewichtungsschemen, für welche je die drei Grundmerkmale Geschlecht (Frauen / Männer), Herkunft (Schweiz / Ausland) und Altersgruppen (6-19 / 20-64 / 65 und mehr) herangezogen wurden, sind im Anhang aufgeführt.

2. Nicht - Mobilität

Zielpersonen, die am Stichtag keinen Weg zurückgelegt haben, wurden nach dem Grund ihrer Nicht-Mobilität gefragt. Als Grund konnte angegeben werden: Krankheit, kein Bedürfnis, Hausarbeit, schlechtes Wetter, Arbeitsplatz zuhause, Besuch und anderes. Tabelle 2 zeigt, wieviel Prozent der Personen am Stichtag nicht unterwegs waren und welche Anteile auf die verschiedenen Nicht-Mobilitätsgründe entfallen. Dabei werden nur die beiden wichtigsten Gründe einzeln ausgewiesen und die weniger wichtigen unter «Andere» zusammengefasst.

Tabelle 2: Anteil der nicht-mobilen Personen und Verteilung auf mögliche Gründe der Nicht-Mobilität (VRB+ im ganzen) in Prozent - Jahr 2000

Wochentag	Anteil nicht-mobile Personen	Verteilung auf mögliche Gründe der Nicht-Mobilität			Total
		Krankheit	Kein Bedürfnis	Andere/ Keine Angabe	
Durchschnitt Werktag	7.1%	33.5%	18.2%	48.4%	100.0%
Durchschnitt Wochenende	14.0%	16.8%	29.5%	53.7%	100.0%
Winter	8.3%	24.9%	20.1%	55.0%	100.0%
Frühling	9.9%	27.5%	18.3%	54.1%	100.0%
Sommer	9.1%	22.4%	23.6%	54.0%	100.0%
Herbst	9.3%	28.0%	31.7%	40.2%	100.0%
Insgesamt	9.3%	25.8%	23.4%	50.8%	100.0%

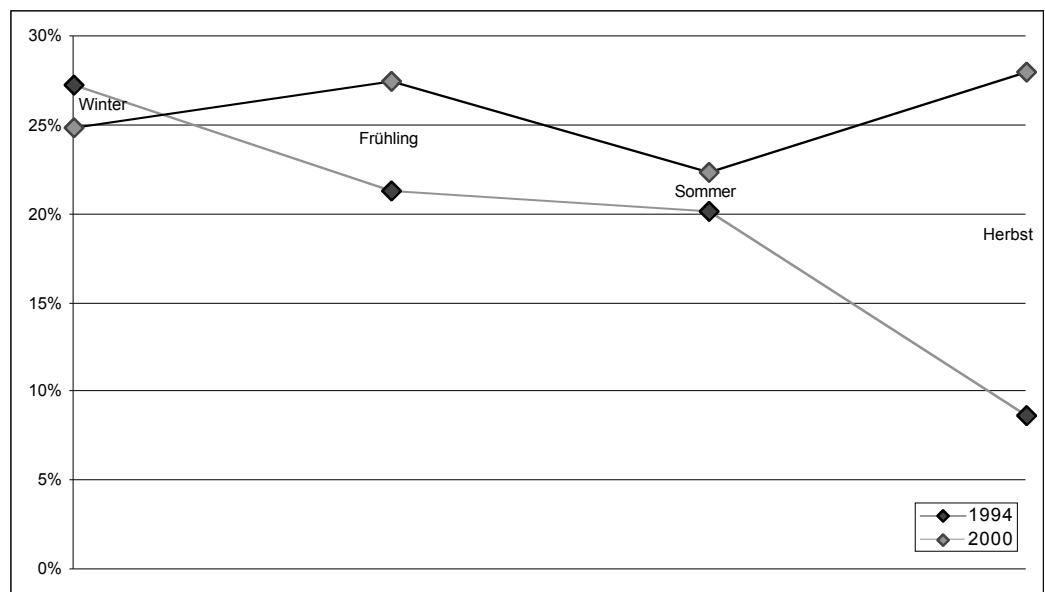
An einem durchschnittlichen Wochentag legen 9,3% der Bevölkerung keinen Weg zurück. Im Jahr 1994 entsprach dieser Wert noch 10,6%. Bei den angegebenen Gründen ist insbesondere die Anteilsteigerung bei den Krankheiten um über ein Drittel bemerkenswert (19,0% im Jahr 1994).

An Wochenenden liegt der Anteil der nicht-mobilen Personen mit 14,0% fast doppelt so hoch wie an einem Werktag mit nur 7,1%. Dieses Verhältnis hat sich gegenüber 1994 nicht wesentlich verändert (Wochenende mit 15,9% zu Werktag mit 8,3%). Bereits 1994 konnte der beträchtliche Unterschied bei den Krankheitsanteilen zwischen Werktagen (22,4%) und Wochenenden (14,6%) festgestellt werden. Im Jahr 2000 war er mit 33,5% gegenüber 16,8% sogar noch ausgeprägter. Ein Hauptgrund hierfür ist, dass am Wochenende häufiger kein Bedürfnis besteht, das Haus zu verlassen und so der Anteil der nicht-mobilen

Personen fast doppelt so hoch wie werktags liegt; bei ungefähr gleichbleibender Anzahl krankheitsbedingter Nicht-Mobilität sinkt somit der prozentuale Anteil dennoch massiv.

Über die Jahreszeiten hinweg, hat in beiden betrachteten Jahren der Winter den geringsten Teil an nicht-mobilen Personen. Der Frühling weist die höchste Rate auf. Während jedoch 1994 die Abweichung vom Winter zum Jahresschnitt nicht einmal 5% betrug, so belief sich diese im Jahr 2000 bereits um die 10%. Wie die Grafik 1 verdeutlicht, ist bei Krankheit als möglichem Grund der Nicht-Mobilität ein stark abweichender Jahresverlauf feststellbar. Für den Herbst klaffen die Werte am stärksten auseinander: Im Jahr 1994 wurden nur 8,7% der Fälle mit Krankheit begründet. Dem gegenüber bedeuten die entsprechenden 28,0% von Herbst 2000 sogar den Höchststand unter den Jahreszeiten.

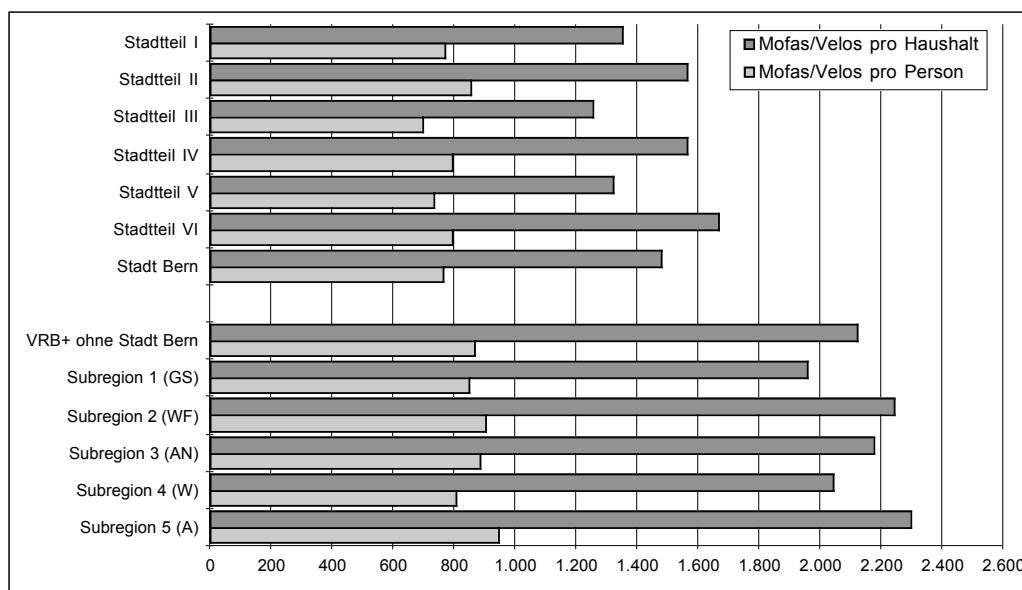
Grafik 1: Anteile von Krankheit als möglicher Grund bei Nicht-Mobilität nach Jahreszeiten - Jahre 1994 und 2000



3. Fahrzeugbesitz

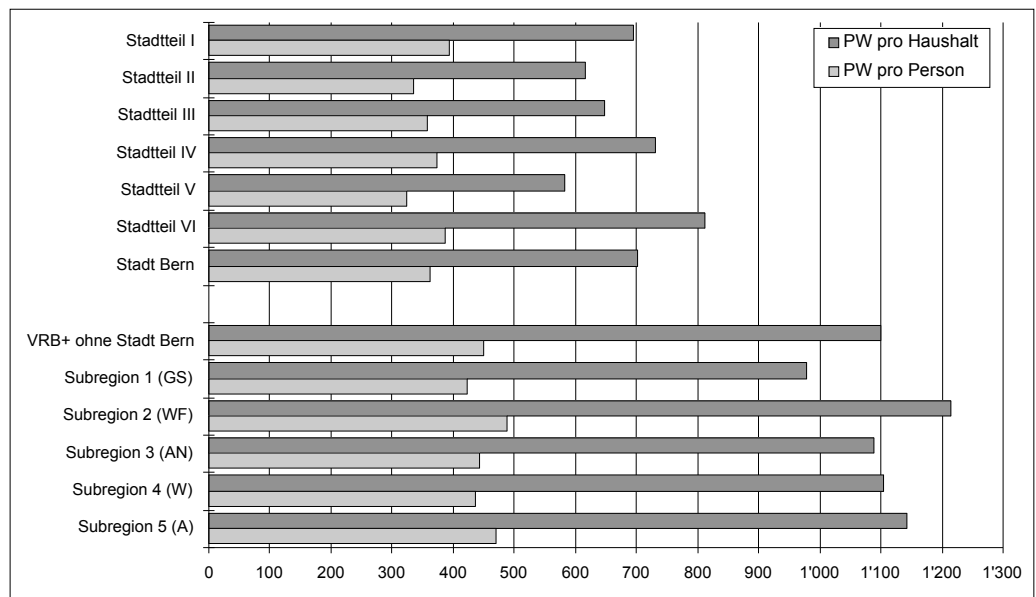
Grafik 2 zeigt die Ausstattung der Haushalte in der Stadt und Region Bern (VRB+ ohne Stadt Bern) mit Mofas und Velos. Deutlich zu erkennen ist, dass ein Haushalt in der Region über mehr Mofas und Velos verfügt als ein städtischer. Bereits 1994 zeigte sich in etwa das selbe Bild wie 2000, jedoch mit einem etwas geringeren Bestand an leichten Zweirädern pro Haushalt. Auch die Aussage von 1994 zu den personenbezogenen Durchschnittsbeständen an Mofas und Velos haben ihre Gültigkeit behalten: Hier ergeben sich für die Region nur geringfügig höhere Werte als für die Stadt. Der grössere Unterschied bei den Haushalten liegt somit hauptsächlich darin begründet, dass ein durchschnittlicher Haushalt in der Region mehr Personen umfasst als in der Stadt.

Grafik 2: Anzahl Mofas und Velos auf 1'000 Haushalte bzw. 1'000 Personen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000



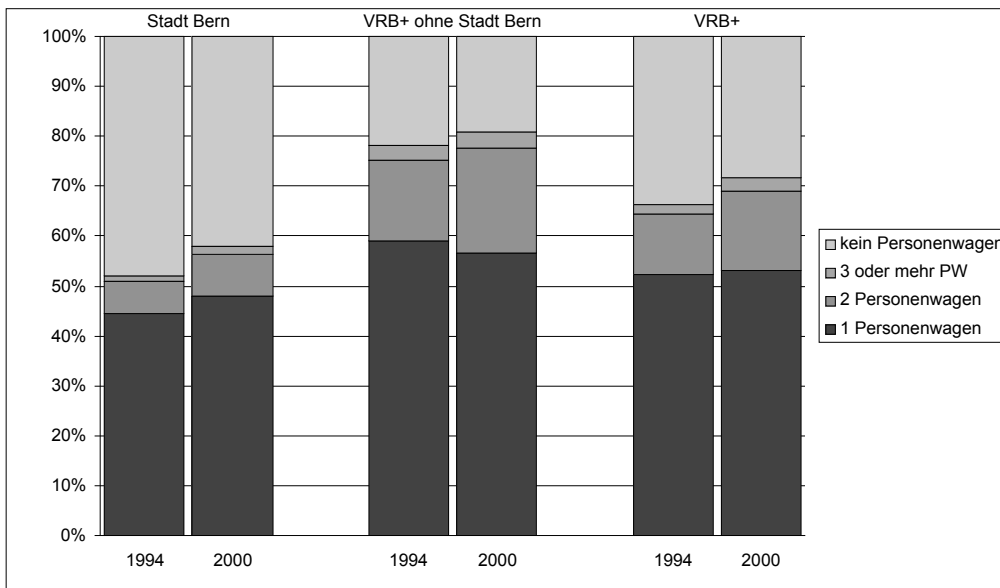
Ein ähnliches Bild zeigt die Grafik 3 bei der Ausstattung der Haushalte bzw. Personen mit Personenwagen. Auch hier ist allgemein ein schwacher Zuwachs der Autozahl gegenüber 1994 zu vermerken. Der Stadtteil III (Mattenhof - Weissenbühl) hat sich den gesamtstädtischen Verhältnissen angenähert: 1994 lagen hier die Werte bei den Haushalten rund ein Viertel (bei den Personen ein Fünftel) unter dem städtischen Schnitt.

Grafik 3: Anzahl Personenwagen auf 1'000 Haushalte bzw. 1'000 Personen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000



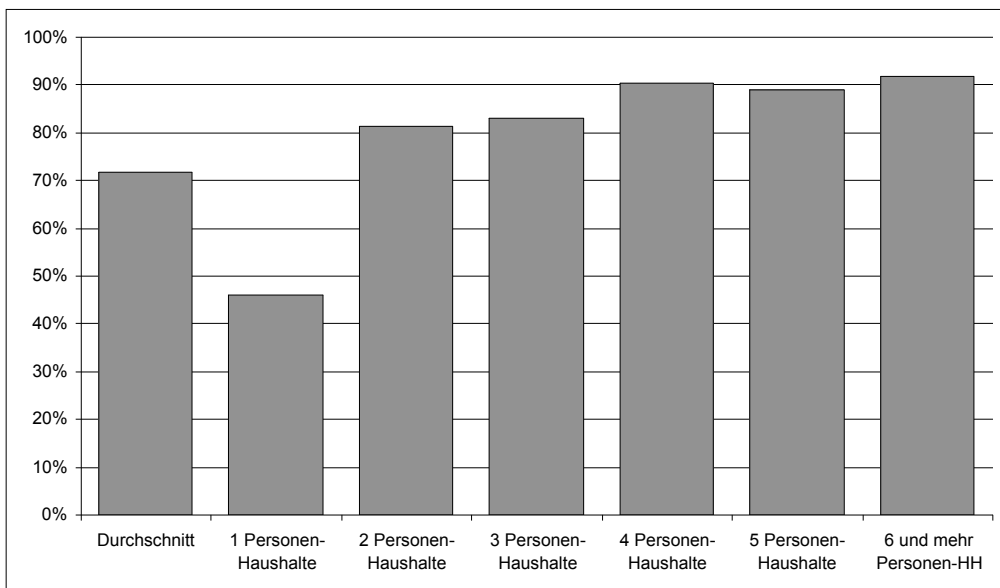
Aus der Grafik 4 ist die Ausstattung der Haushalte mit Erst-, Zweit- und Drittwagen ersichtlich. Zudem kann der Anteil der Haushalte, die über kein eigenes Auto verfügen, abgelesen werden. Dieser Anteil ist in der Stadt deutlich grösser als in der Region. Die Ausstattung mit mindestens einem Auto ist seit 1994 im VRB+ (ohne Stadt) um 8% gestiegen, jene der Region um 3% und jene der Stadt um 11%. In den letzten Jahren holte die Stadt bei den Haushalten mit mindestens einem Auto gegenüber der Region leicht auf.

Grafik 4: Ausstattung der Haushalte mit Personenwagen - Jahre 1994 und 2000



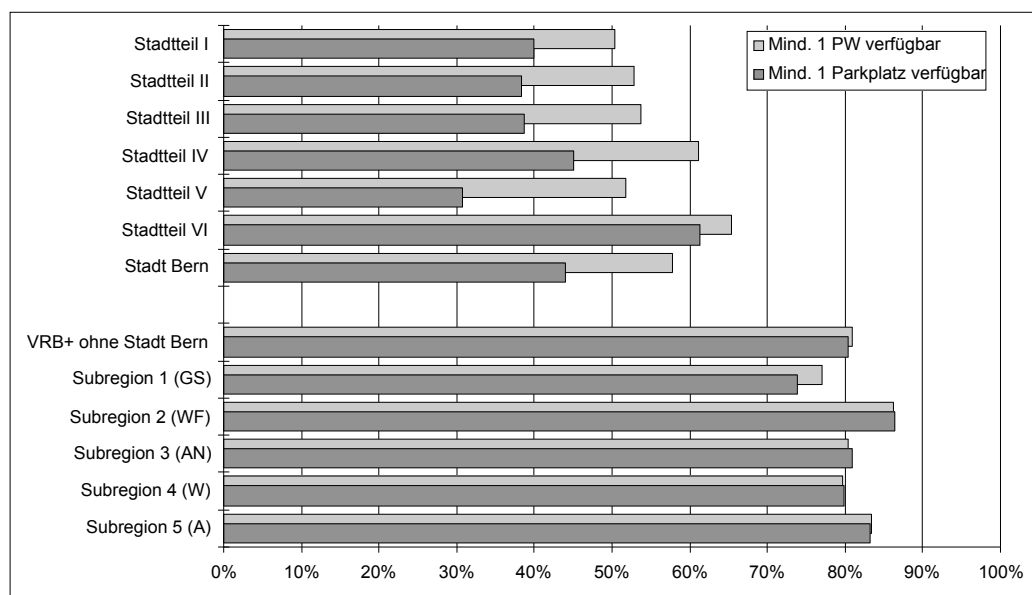
Grafik 5 bietet eine Sichtweise auf die Ausstattung mit mindestens einem Personenwagen in Abhängigkeit von der Haushaltsgrösse. Wie bereits 1994 kann festgehalten werden, dass ein Haushalt um so eher über ein eigenes Auto verfügt, je mehr Personen er umfasst. Im Vergleich zu 1994 weisen die 1-Personen-Haushalte mit einem Anstieg um über 18% den höchsten Zuwachs auf.

Grafik 5: Anteile der Haushalte mit mindestens einem Personenwagen - Jahr 2000



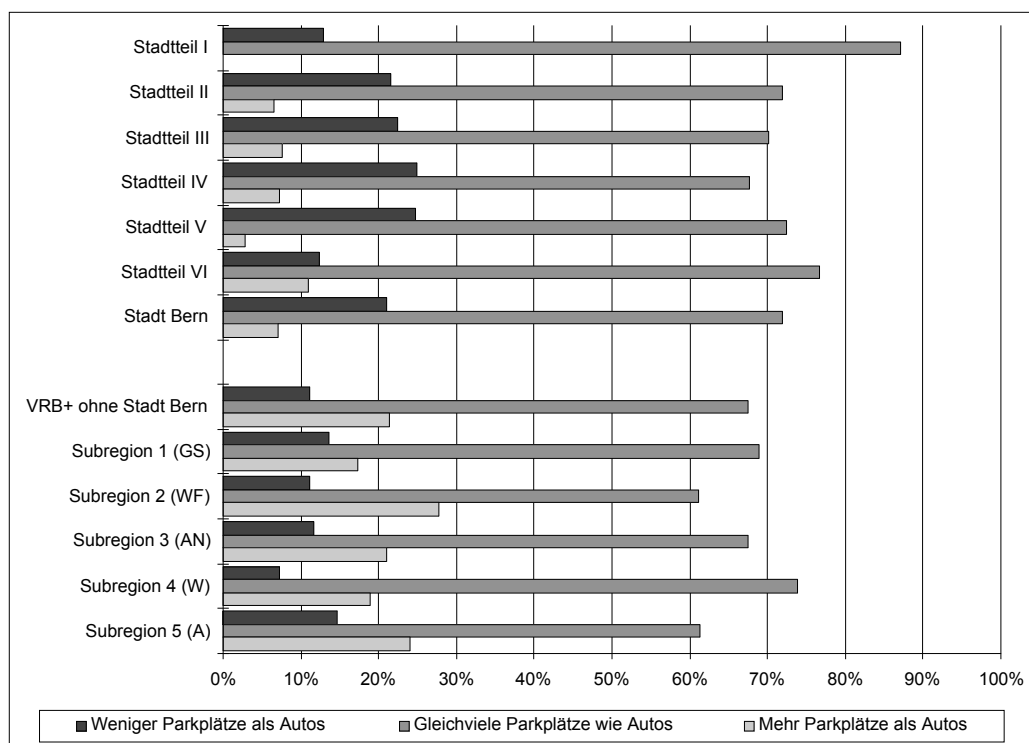
Aus Grafik 6 geht hervor, dass die städtischen Haushalte über deutlich weniger eigene oder gemietete Park- oder Garagenplätze verfügen als sie mit Autos ausgestattet sind. In der Region wurde bereits 1994 ein recht hoher Deckungsgrad der Autos mit Parkplätzen erreicht; dieser hat sich seither sogar noch leicht verstärkt. Auch für die Gesamtstadt kann eine schwache Annäherung der Personenwagen- an die Parkplatzverfügbarkeit verzeichnet werden, jedoch ist die Entwicklung bei den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich: Im Stadtteil I (Innere Stadt) führten ein Ansteigen bei den Parkplätzen mit gleichzeitigem Sinken bei den Personenwagen zu einer Annäherung; im Stadtteil III (Mattenhof - Weissenbühl) kam eine Annäherung zustande, indem der starke Zuwachs bei der Autoverfügbarkeit durch einen noch stärkeren Zuwachs bei den Parkplätzen übertroffen wurde.

Grafik 6: Verfügbarkeit von Parkplätzen und Personenwagen pro Haushalt nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000



Aus der Grafik 7 schliesslich kann herausgelesen werden, wieviel Prozent der Haushalte über weniger, gleichviel oder mehr Parkplätze als Autos verfügt. In der Stadt ist der Anteil jener Haushalte, die gerade so viele Parkplätze wie Autos haben, etwas grösser als in der Region, hingegen ist der Anteil der Haushalte mit Parkplatzmangel zum Teil deutlich höher bzw. der Anteil der Haushalte mit überzähligen Parkplätzen deutlich kleiner als in der Region. Meist weisen die Werte keine signifikante Veränderung zu 1994 auf. Bemerkenswert ist jedoch der Stadtteil I, wo der Anteil der Haushalte mit weniger Parkplätzen als Autos von über 37% auf unter 13% gefallen ist, während der Anteil der Haushalte mit gleichviel Autos wie Parkplätze von 55% auf 87% stieg.

Grafik 7: Anteile der Haushalte, denen weniger, gleichviel oder mehr Parkplätze als Personenwagen zur Verfügung stehen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000



4. Verkehrsverhalten

4.1 Generelle Eckwerte

In der Tabelle 3 sind einige generelle Eckwerte zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt und Region Bern aufgeführt. Es werden jeweils Werte für einen durchschnittlichen Werktag, einen durchschnittlichen Samstag sowie einen durchschnittlichen Sonntag ausgewiesen. Zudem wird ein Mittelwert aus allen Wochentagen errechnet.

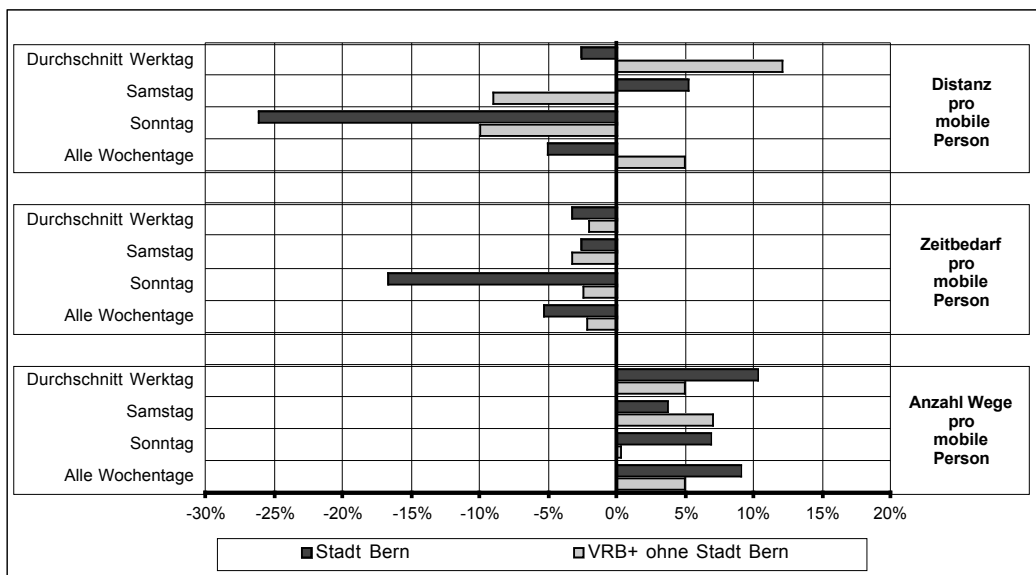
Tabelle 3: Zurückgelegte Distanzen und Wege sowie dafür benötigte Zeit nach Wochentagen und Gebiet - Jahr 2000

Wochentag	Distanz pro mobile Person (in Km)		Zeitbedarf pro mobile Person (in Minuten)		Anzahl Wege pro mobile Person		Distanz pro zurückgelegten Weg (Km)		Zeitbedarf pro zurückgelegten Weg (Minuten)	
	Stadt Bern	VRB+ ohne Stadt Bern	Stadt Bern	VRB+ ohne Stadt Bern	Stadt Bern	VRB+ ohne Stadt Bern	Stadt Bern	VRB+ ohne Stadt Bern	Stadt Bern	VRB+ ohne Stadt Bern
Durchschnitt										
Werktag	32.2	44.3	89.4	99.0	4.3	4.1	7.5	10.8	20.8	24.2
Samstag	57.6	47.7	107.2	114.4	3.5	3.7	16.3	12.9	30.4	30.9
Sonntag	40.5	45.6	101.9	112.9	2.8	2.8	14.5	16.4	36.5	40.6
Alle Wochentage	37.4	44.9	93.9	103.1	4.0	3.9	9.4	11.6	23.7	26.7

Es muss beachtet werden, dass zum Teil ein relativ grosser statistischer Unschärfbereich (Vertrauensintervall) in Kauf genommen werden musste. Dieser Unschärfbereich wird um so grösser, je kleiner der Stichprobenumfang ist. Für Umfragen im vorliegenden Umfang wird empfohlen, kleine Segmente wie z.B. Sonntag - Stadt, nur noch nach ihrer Tendenz, jedoch nicht mehr mit genauen Zahlenangaben, auszuwerten, da der Unschärfbereich bei +/- 10% liegt.

Die Grafik 8 veranschaulicht die Entwicklung der Eckwerte zwischen 1994 und 2000 und somit die mengenmässige Veränderung des Verkehrsverhaltens. Während die Anzahl zurückgelegter Wege pro mobile Person generell zugenommen hat, ist der Zeitbedarf an allen Wochentagen sowohl für die Bevölkerung der Stadt wie für jene der Region gesunken. Die Tagesdistanzen haben für Personen aus der Stadt, mit Ausnahme der Samstage, abgenommen, während die Personen aus der Region an Wochenenden kürzere und an Werktagen längere Distanzen zurücklegten.

Grafik 8: Prozentuale Veränderung der zurückgelegte Distanzen und Wege sowie der dafür benötigten Zeit nach Wochentagen und Gebiet zwischen 1994 und 2000



4.2 Verkehrsmittelbenutzung

Ausser in Tabelle 7 und Grafik 11 basieren die in diesem Abschnitt enthaltenen Angaben auf dem Hauptverkehrsmittel. Es wird also die ganze Wegdistanz und die ganze Wegdauer einem einzigen Verkehrsmittel zugerechnet, auch wenn auf einem Weg noch andere Verkehrsmittel benutzt wurden. Dabei wird die eingangs erwähnte Hierarchie der Verkehrsmittelwertigkeiten verwendet. Um dennoch Anhaltspunkte über die tatsächlichen Leistungen der verschiedenen Verkehrsmittel zu erhalten, wurden in der Tabelle 7 und der Grafik 11 jedem Verkehrsmittel die in jeder einzelnen Etappe eines Weges erbrachten Leistungen zugerechnet.

Tabelle 4 zeigt, wieviel Prozent der Wegdistanzen (Kilometer) nach verschiedenen Merkmalsausprägungen mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Zum Beispiel legen in der Region Bern die Männer 2,8% der von ihnen gemachten Kilometer zu Fuss zurück; bei den Frauen liegt dieser Wert dagegen bei 3,9%. Der Vergleich zu 1994 zeigt für die Stadt Bern, dass der Anteil der mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegten Kilometer am stärksten abnahm, und zwar von 53,8% auf 46,3%. Eine Betrachtung nach Merkmalen zeigt, dass hier bei allen Ausprägungen - mit Ausnahme der Jahreszeit Winter - ein Rückgang festgestellt werden kann. Die Situation in der Region Bern hat sich seit 1994 nur gering verändert. Auch nach Merkmalen aufgeschlüsselt, fallen die Verschiebungen geringer aus als in der Stadt.

Aus der Tabelle 5 ist ersichtlich, wieviel Prozent der mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegten Wegdistanzen auf die verschiedenen Ausprägungen eines Merkmals entfallen. So haben Männer der Stadt Bern an allen zu Fuss zurückgelegten Kilometern einen Anteil von 45,5%, Frauen einen solchen von 54,5%. Die Verteilung der zu Fuss zurückgelegten Distanzen auf Frauen und Männer ist demnach umgekehrt zur Verteilung der insgesamt (mit allen Verkehrsmitteln) zurückgelegten Distanzen auf Frauen (48,7%) und Männer (51,3%). Die Gegenüberstellung der aktuellen Werte mit jenen von 1994 bestätigen für Stadt und Region Bern die bereits damals feststellbaren Strukturen.

Tabelle 4: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach verschiedenen Merkmalen in Prozent - Jahr 2000

Merkmal	Ausprägung	Stadt Bern						VRB+ ohne Stadt Bern					
		Total	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Öffentl. Verkehr	Anderes	Total	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Öffentl. Verkehr	Anderes
Geschlecht	Männer	100.0%	3.8%	3.4%	50.8%	30.8%	11.3%	100.0%	2.8%	2.6%	66.1%	25.0%	3.5%
	Frauen	100.0%	4.8%	2.9%	41.6%	33.8%	16.9%	100.0%	3.9%	2.0%	58.5%	27.4%	8.2%
Herkunft	Schweiz	100.0%	3.5%	3.1%	44.5%	32.6%	16.3%	100.0%	3.2%	2.4%	63.1%	25.5%	5.8%
	Ausland	100.0%	8.6%	3.4%	57.4%	30.4%	0.2%	100.0%	3.5%	2.0%	60.1%	31.5%	2.8%
Alters- gruppe	6 - 19	100.0%	10.9%	6.8%	38.3%	41.1%	2.8%	100.0%	3.7%	4.9%	39.6%	44.4%	7.4%
	20 - 64	100.0%	3.3%	3.2%	47.5%	30.1%	15.9%	100.0%	2.7%	1.9%	67.5%	22.9%	5.0%
	65+	100.0%	7.2%	1.2%	42.2%	42.3%	7.1%	100.0%	7.0%	2.3%	56.4%	27.0%	7.3%
Saison	Winter	100.0%	3.8%	2.0%	66.5%	26.4%	1.3%	100.0%	4.5%	1.1%	61.9%	27.1%	5.4%
	Frühling	100.0%	3.5%	4.2%	46.4%	37.2%	8.7%	100.0%	2.8%	2.7%	60.8%	30.2%	3.4%
	Sommer	100.0%	6.8%	5.8%	44.2%	37.7%	5.5%	100.0%	2.5%	2.4%	62.1%	27.9%	5.2%
	Herbst	100.0%	3.9%	1.9%	29.9%	30.4%	34.0%	100.0%	3.4%	3.2%	66.9%	18.3%	8.2%
Tag	Ø Werktag	100.0%	4.8%	3.5%	46.9%	34.7%	10.1%	100.0%	2.8%	2.4%	60.3%	29.3%	5.3%
	Samstag	100.0%	2.6%	1.5%	39.9%	24.8%	31.2%	100.0%	3.2%	1.2%	70.3%	19.4%	5.8%
	Sonntag	100.0%	4.7%	4.5%	54.5%	34.7%	1.6%	100.0%	5.9%	3.7%	67.7%	16.5%	6.2%
Erwerbs- situation	Erwerbstätig	100.0%	3.1%	2.7%	46.9%	30.0%	17.3%	100.0%	2.5%	1.7%	70.9%	21.1%	3.9%
	Hausarbeit, anderes	100.0%	6.1%	9.4%	65.6%	17.1%	1.9%	100.0%	4.4%	2.1%	66.3%	17.0%	10.2%
	Rentner/-in	100.0%	7.2%	1.0%	45.8%	39.7%	6.2%	100.0%	6.0%	2.5%	52.1%	30.2%	9.1%
	In Ausbildung	100.0%	8.8%	9.2%	36.0%	44.5%	1.4%	100.0%	3.2%	4.7%	38.0%	48.7%	5.5%
Autover- fügbarkeit	Kein Führerschein	100.0%	7.8%	3.6%	33.0%	51.5%	4.2%	100.0%	5.8%	3.9%	36.0%	46.1%	8.2%
	Immer verfügbar	100.0%	3.2%	2.3%	59.6%	17.0%	18.0%	100.0%	2.3%	1.5%	77.8%	14.1%	4.2%
	Nach Absprache	100.0%	2.9%	4.1%	37.9%	34.2%	20.9%	100.0%	3.9%	3.5%	44.4%	40.6%	7.6%
	Nicht verfügbar	100.0%	5.6%	5.2%	21.1%	63.2%	4.8%	100.0%	2.9%	3.6%	29.2%	57.3%	7.1%
Insgesamt		100.0%	4.3%	3.2%	46.3%	32.2%	14.0%	100.0%	3.3%	2.4%	62.8%	26.0%	5.5%

Tabelle 5: Verteilung der zurückgelegten Kilometer auf die Ausprägungen verschiedener Merkmale in Prozent - Jahr 2000

Merkmal	Ausprägung	Stadt Bern						VRB+ ohne Stadt Bern					
		Total	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Öffentl. Verkehr	Anderes	Total	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	Öffentl. Verkehr	Anderes
Geschlecht	Männer	51.3%	45.5%	54.7%	56.3%	49.0%	41.3%	56.8%	48.5%	62.8%	59.8%	54.6%	36.0%
	Frauen	48.7%	54.5%	45.3%	43.7%	51.0%	58.7%	43.2%	51.5%	37.2%	40.2%	45.4%	64.0%
Herkunft	Schweiz	85.8%	71.2%	84.9%	82.4%	86.6%	99.8%	91.0%	90.3%	92.4%	91.4%	89.1%	95.4%
	Ausland	14.2%	28.8%	15.1%	17.6%	13.4%	0.2%	9.0%	9.7%	7.6%	8.6%	10.9%	4.6%
Alters- gruppe	6 - 19	5.8%	14.8%	12.5%	4.8%	7.4%	1.2%	12.8%	14.6%	26.7%	8.0%	21.8%	17.0%
	20 - 64	81.7%	64.1%	82.8%	83.8%	76.2%	92.5%	77.3%	64.0%	63.6%	83.1%	67.9%	69.8%
	65+	12.5%	21.1%	4.8%	11.4%	16.4%	6.4%	9.9%	21.3%	9.6%	8.9%	10.3%	13.2%
Saison	Winter	27.0%	24.2%	17.1%	38.7%	22.1%	2.6%	23.8%	32.7%	11.5%	23.4%	24.7%	23.4%
	Frühling	25.0%	20.7%	33.5%	25.0%	28.8%	15.4%	25.1%	21.7%	28.9%	24.3%	29.1%	15.7%
	Sommer	17.0%	26.9%	31.1%	16.2%	19.8%	6.7%	27.9%	21.2%	28.0%	27.6%	29.9%	26.3%
	Herbst	31.1%	28.2%	18.3%	20.1%	29.3%	75.3%	23.2%	24.4%	31.6%	24.7%	16.3%	34.7%
Tag	Ø Werktag	12.2%	13.9%	13.5%	12.4%	13.1%	8.8%	14.3%	12.1%	14.2%	13.7%	16.0%	13.8%
	Samstag	24.4%	14.9%	11.6%	21.0%	18.7%	54.3%	15.2%	15.2%	7.7%	17.1%	11.4%	16.0%
	Sonntag	14.5%	15.8%	20.7%	17.1%	15.6%	1.7%	13.5%	24.4%	21.3%	14.5%	8.6%	15.1%
Erwerbs- situation	Erwerbstätig	74.7%	54.5%	63.3%	75.7%	69.5%	92.4%	61.8%	48.1%	45.1%	69.5%	50.0%	44.1%
	Hausarbeit, anderes	2.6%	3.7%	7.7%	3.6%	1.4%	0.3%	10.7%	14.5%	9.9%	11.2%	7.0%	20.2%
	Rentner/-in	14.4%	24.5%	4.8%	14.2%	17.7%	6.4%	11.7%	21.9%	12.9%	9.7%	13.6%	19.8%
	In Ausbildung	8.3%	17.3%	24.2%	6.5%	11.4%	0.8%	15.8%	15.5%	32.2%	9.5%	29.4%	15.9%
Autover- fügbarkeit	Kein Führerschein	20.6%	37.0%	23.6%	14.6%	33.5%	6.0%	21.0%	37.3%	35.1%	12.1%	37.0%	31.0%
	Immer verfügbar	52.4%	38.2%	38.0%	67.1%	28.0%	66.1%	62.3%	44.4%	40.1%	77.4%	33.6%	46.8%
	Nach Absprache	16.7%	11.3%	21.3%	13.6%	18.0%	24.4%	11.0%	13.2%	16.1%	7.8%	17.0%	14.9%
	Nicht verfügbar	10.4%	13.5%	17.1%	4.7%	20.6%	3.5%	5.7%	5.1%	8.6%	2.7%	12.5%	7.3%
Insgesamt		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Nachfolgend werden die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl der zurückgelegten Wege einerseits und andererseits an den zurückgelegten Distanzen aufgezeigt.

Die Tabelle 6 enthält die Verteilungen an durchschnittlichen Werktagen, Samstagen und Sonntagen, die Grafiken 9 (Stadt) und 10 (Region) die Verteilungen an durchschnittlichen Wochentagen in grafischer Form.

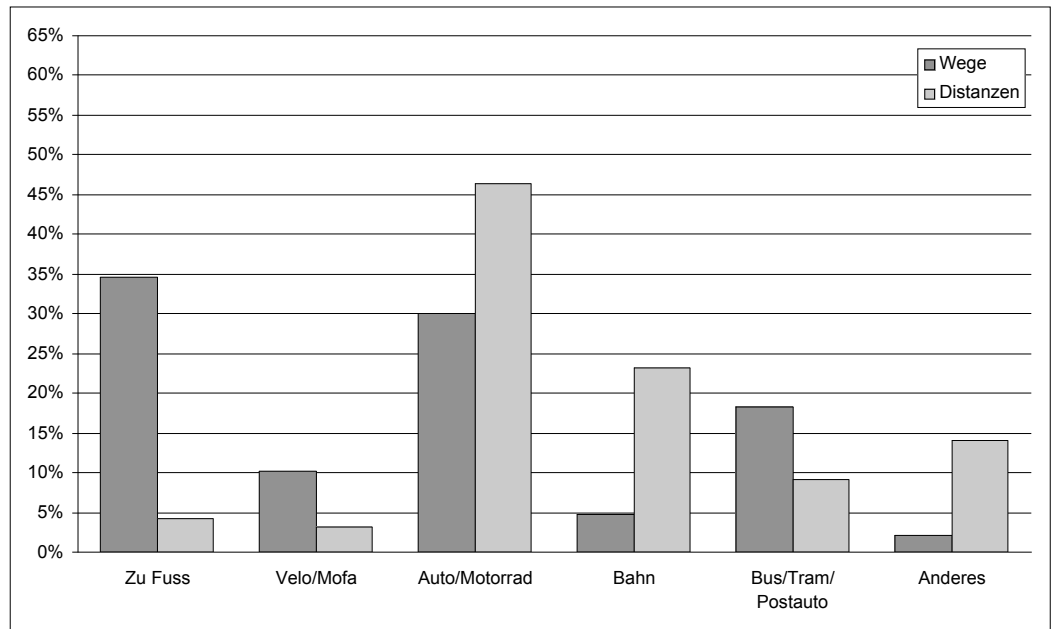
Die Differenzierung zwischen Wegen und Distanzen ist wichtig, ergeben sich doch ganz unterschiedliche Bilder: Bei der Stadtbevölkerung werden zum Beispiel relativ viele Wege zu Fuss zurückgelegt (35%), hingegen tragen diese Fusswege nur einen bescheidenen Anteil zu der insgesamt zurückgelegten Distanz bei (4%). Fusswege weisen ja auch die mit Abstand kürzesten Wegdistanzen auf. Umgekehrt sieht es bei der Bahn aus: Sie wird nur bei 5% der Wege benützt, an den zurückgelegten Distanzen aber hat sie einen Anteil von 23%.

Zwischen der Stadt- und der Regionsbevölkerung bestehen gewisse Differenzen: so legt die Regionsbevölkerung deutlich mehr Wege mit dem Auto bzw. Motorrad zurück, die Stadtbevölkerung hingegen fährt viel öfter mit dem Bus, dem Tram oder dem Postauto. Bereits 1994 ergab sich ein ähnliches Bild. Die Abweichungen befinden sich im statistische Unschärfebereich der Stichprobe.

Tabelle 6: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach Wochentagen in Prozent - Jahr 2000

Verkehrsmittel	Anteil nach Wegen				Anteil nach Distanzen			
	Werktag	Samstag	Sonntag	Wochentag	Werktag	Samstag	Sonntag	Wochentag
Stadt Bern								
Zu Fuss	35.0%	35.0%	31.7%	34.6%	4.8%	2.6%	4.7%	4.3%
Velo/Mofa	11.1%	7.3%	8.2%	10.3%	3.5%	1.5%	4.5%	3.2%
Auto/Motorrad	28.3%	29.2%	45.4%	30.0%	46.9%	39.9%	54.5%	46.3%
Bahn	4.8%	4.1%	6.0%	4.8%	23.5%	17.3%	31.9%	23.2%
Bus/Tram/ Postauto	19.2%	19.7%	7.9%	18.2%	11.2%	7.5%	2.8%	9.1%
Anderes	1.7%	4.7%	0.8%	2.0%	10.1%	31.2%	1.6%	14.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern								
Zu Fuss	25.2%	25.7%	39.7%	26.6%	2.8%	3.2%	5.9%	3.3%
Velo/Mofa	8.3%	6.3%	6.3%	7.8%	2.4%	1.2%	3.7%	2.4%
Auto/Motorrad	47.5%	52.8%	45.0%	47.9%	60.3%	70.3%	70.7%	63.2%
Bahn	8.7%	6.3%	3.9%	7.9%	23.9%	16.6%	14.4%	21.5%
Bus/Tram/ Postauto	8.5%	6.6%	3.5%	7.8%	6.0%	4.3%	2.2%	5.2%
Anderes	1.9%	2.4%	1.6%	1.9%	4.7%	4.3%	3.2%	4.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Grafik 9: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer an einem durchschnittlichen Wochentag (Stadt Bern) - Jahr 2000



Grafik 10: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer an einem durchschnittlichen Wochentag (VRB+ ohne Stadt Bern) - Jahr 2000

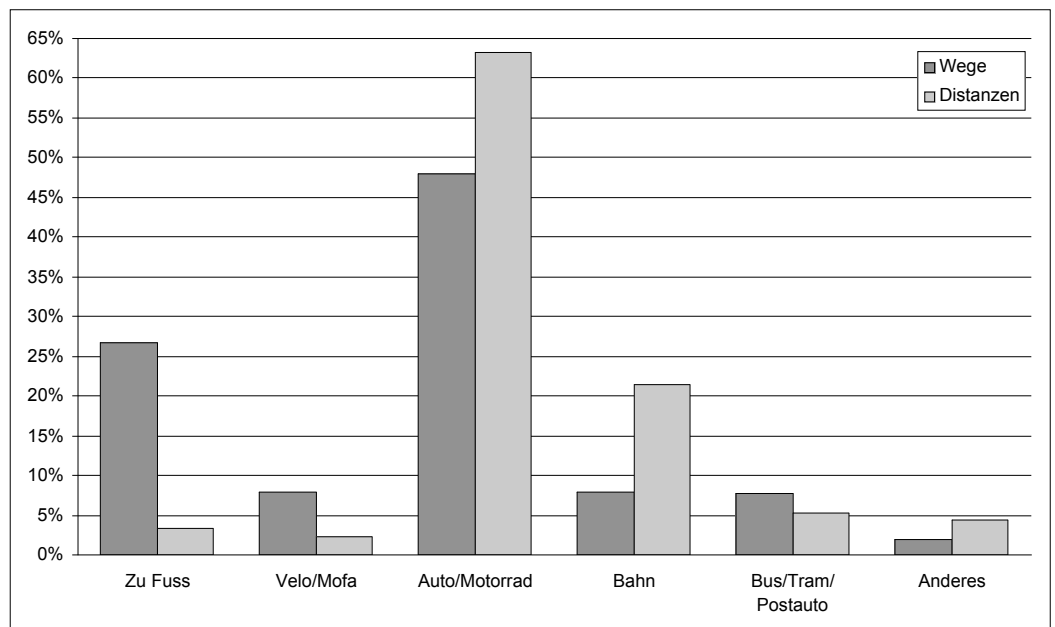


Tabelle 7: Tatsächliche Verkehrsmittelbenutzung aufgrund des bei jeder Wegetappe benutzten Verkehrsmittels in der Stadt Bern und in der VRB+ ohne Stadt Bern - Jahr 2000

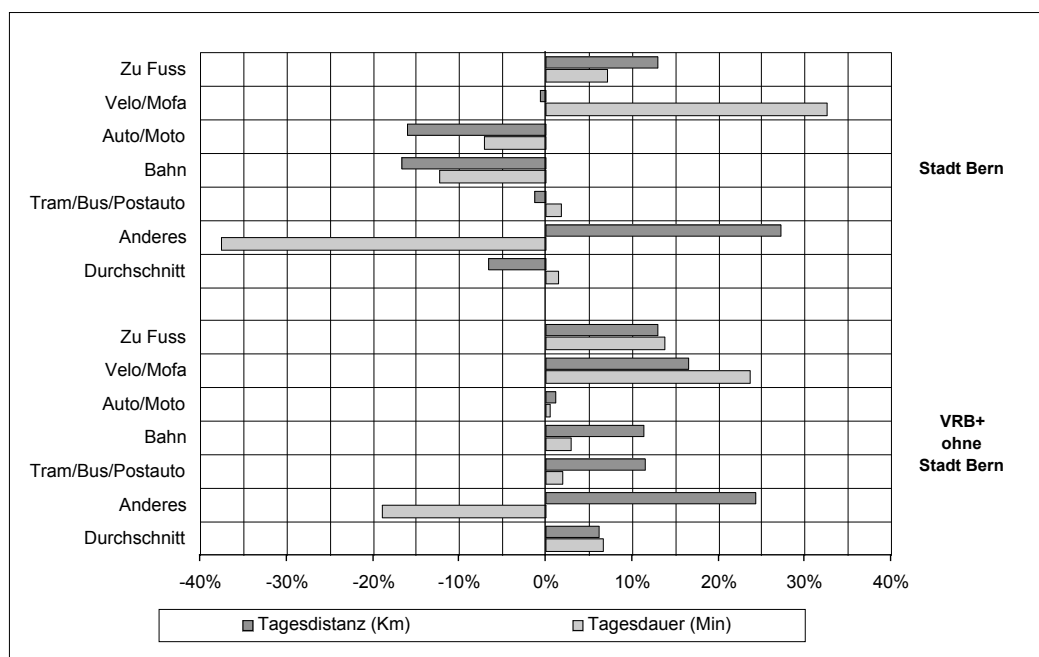
Verkehrsmittel	Stadt Bern			VRB+ ohne Stadt Bern		
	Werktag	Wochen- ende	Alle Wo- chentage	Werktag	Wochen- ende	Alle Wo- chentage
Zu Fuss						
Tagesdistanz je Fussgänger/in (Km)	3.1	3.3	3.2	3.0	4.0	3.3
Tagesdauer je Fussgänger/in (Min)	48.1	56.0	50.4	48.4	69.2	54.0
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	0.7	0.9	0.7	0.7	1.3	0.8
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	10.4	15.1	11.5	11.6	22.1	13.9
Durchschnittl. Anzahl Etappen	4.6	3.7	4.4	4.2	3.1	3.9
Velo/Mofa						
Tagesdistanz je Velo-/Mofafahrer/in (Km)	7.4	14.0	8.8	7.7	15.1	9.5
Tagesdauer je Velo-/Mofafahrer/in (Min)	42.1	76.2	49.3	34.9	68.4	42.7
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	2.3	5.3	2.8	2.7	6.5	3.5
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	13.0	29.0	15.8	12.2	29.4	15.7
Durchschnittl. Anzahl Etappen	3.2	2.6	3.1	2.9	2.3	2.7
Auto/Moto						
Tagesdistanz je Auto-/Motofahrer/in (Km)	39.8	50.5	43.6	45.9	55.0	48.4
Tagesdauer je Auto-/Motofahrer/in (Min)	60.4	61.8	60.9	65.8	67.4	66.2
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	11.4	19.0	13.6	12.9	19.0	14.3
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	17.2	23.2	19.0	18.5	23.3	19.6
Durchschnittl. Anzahl Etappen	3.5	2.7	3.2	3.6	2.9	3.4
Bahn						
Tagesdistanz je Bahnfahrer/in (Km)	58.2	94.6	67.8	53.9	56.8	54.5
Tagesdauer je Bahnfahrer/in (Min)	58.6	81.3	64.5	52.3	59.9	53.8
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	28.8	54.6	34.9	21.7	29.5	23.0
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	29.0	47.0	33.2	21.0	31.0	22.7
Durchschnittl. Anzahl Etappen	2.0	1.7	1.9	2.5	1.9	2.4
Tram/Bus/Postauto						
Tagesdistanz je Tram-/Busfahrer/in (Km)	8.4	7.9	8.2	11.8	12.8	12.0
Tagesdauer je Tram-/Busfahrer/in (Min)	27.1	25.2	26.6	30.7	33.7	31.2
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	3.0	3.4	3.1	4.5	5.1	4.6
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	9.7	11.0	10.0	11.6	13.4	11.9
Durchschnittl. Anzahl Etappen	2.8	2.3	2.7	2.6	2.5	2.6
Anderes						
Tagesdistanz je Person (Km)	68.8	95.1	80.3	45.2	23.9	38.3
Tagesdauer je Person (Min)	71.3	67.4	69.6	97.7	126.4	107.0
Durchschnittl. Etappenlänge (Km)	30.5	41.0	35.2	15.4	12.7	14.8
Durchschnittl. Etappendauer (Min)	31.6	29.1	30.5	33.4	67.3	41.4
Durchschnittl. Anzahl Etappen	2.3	2.3	2.3	2.9	1.9	2.6
Durchschnitt						
Tagesdistanz je Person und Verkehrsm. (Km)	16.9	26.4	19.6	23.3	27.6	24.4
Tagesdauer je Person und Verkehrsm. (Min)	46.8	55.6	49.4	52.0	67.1	55.9
Etappenlänge (Km)	4.6	8.9	5.6	6.6	9.7	7.3
Etappendauer (Min)	12.7	18.7	14.2	14.8	23.7	16.7

Anzahl Etappen	3.7	3.0	3.5	3.5	2.8	3.3
----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Wie schon angetönt, ist aus der Tabelle 7 die Benutzung der Verkehrsmittel laut Etappenangabe ersichtlich. Für jedes Verkehrsmittel wird ausgewiesen, wie viele Kilometer eine Person damit durchschnittlich an einem Tag zurücklegt und wie lange eine Person täglich damit unterwegs ist. Zudem enthält sie die durchschnittliche Länge einer mit dem entsprechenden Verkehrsmittel zurückgelegten Etappe in Kilometer, die durchschnittliche Dauer in Minuten einer solchen Etappe und die durchschnittliche Anzahl Etappen, die eine Person pro Tag mit dem entsprechenden Verkehrsmittel zurücklegt.

Die Werte im untersten Abschnitt der Tabelle 7 stellen eine Zusammenfassung der einzelnen Verkehrsmittelbenutzungen dar. Die Tagesdistanz ist jene Anzahl Kilometer, die eine Person pro Tag im Durchschnitt mit einem Verkehrsmittel zurücklegt. Sie ergibt sich, wenn die insgesamt zurückgelegten Kilometer durch die Anzahl Verkehrsmittelbenutzungen dividiert wird. Analog berechnet sich die Tagesdauer je Person und Verkehrsmittel. Die Angaben zu den Etappen sind ebenfalls Durchschnittswerte aus der Benutzung sämtlicher Verkehrsmittel.

Grafik 11: Prozentuale Veränderung von Tagesdistanzen und -dauer nach Verkehrsmittelbenutzung pro Wegetappe an einem durchschnittlichen Wochentag zwischen 1994 und 2000



Die Grafik 11 veranschaulicht die Entwicklung der Tagesdistanzen und -dauer nach Verkehrsmittelbenutzung zwischen 1994 und 2000, wobei hier das Verkehrsmittel laut Etappenangaben zur Anwendung kam. So kann beispielsweise für die Personen aus der Stadt Bern festgestellt werden, dass seit 1994 geringfügig kürzere Distanzen mit dem Fahrrad oder Mofa bewältigt werden, dass aber dennoch rund ein Drittel mehr Zeit auf diesen leichten Zweirädern verbracht wird als noch 1994. Ein Grund hierfür könnte die anteilmässige Abnahme der Mofas sein.

4.3 Wege und Distanzen nach Fahrtzwecken

In diesem Abschnitt steht der Zweck einer Fahrt im Vordergrund, wobei unterschieden wird zwischen Fahrten zum Arbeitsplatz, Fahrten zum Ausbildungs-ort, Fahrten zwecks Einkaufen, Fahrten zwecks Freizeitbeschäftigung sowie Fahrten für geschäftliche Angelegenheiten (im Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit stehend).

Tabelle 8 zeigt die anteilmässige Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an durchschnittlichen Wochentagen. Zudem sind die Verteilungen der an einem durchschnittlichen Wochentag zurückgelegten Wege und Distanzen in den Grafiken 12 (Stadt) und 13 (Region) grafisch dargestellt.

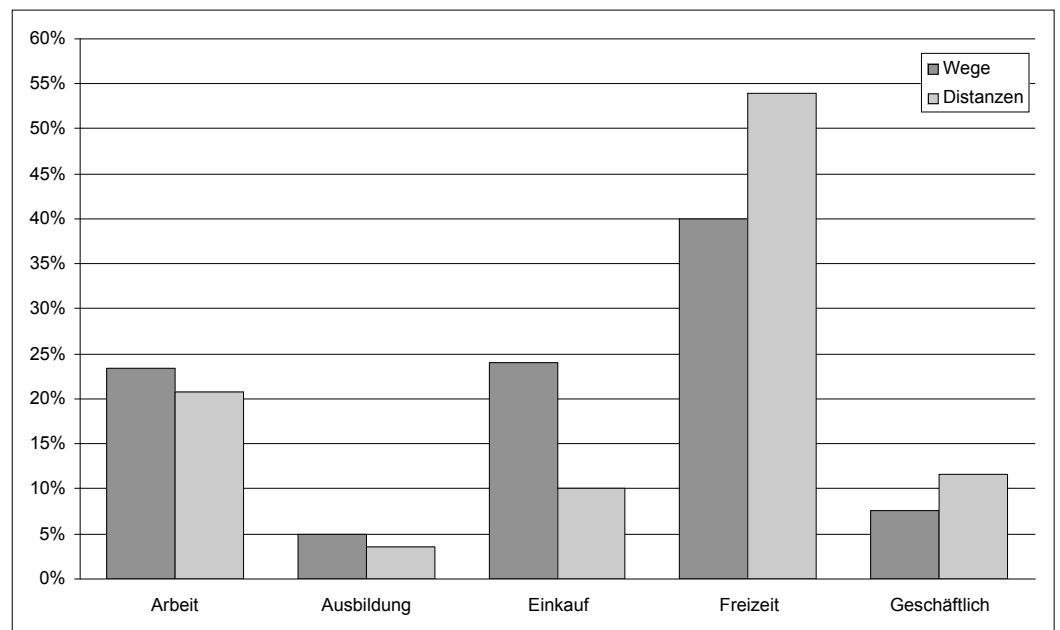
Tabelle 8: Anteile der verschiedenen Fahrtzwecke an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach durchschnittlichen Wochentagen in Prozent - Jahr 2000

Fahrtzweck	Anteil nach Wegen				Anteil nach Distanzen			
	Werktag	Samstag	Sonntag	Wochen- tag	Werktag	Samstag	Sonntag	Wochen- tag
Stadt Bern								
Arbeit	28.1%	6.5%	9.3%	23.4%	30.8%	2.0%	7.6%	20.7%
Ausbildung	6.2%	1.0%	0.0%	4.9%	5.0%	2.1%	0.0%	3.6%
Einkauf	23.8%	34.7%	9.3%	24.0%	11.9%	10.3%	1.4%	10.1%
Freizeit	33.3%	53.6%	75.9%	40.0%	35.5%	82.8%	87.4%	54.0%
Geschäftlich	8.5%	4.2%	5.5%	7.6%	16.8%	2.8%	3.6%	11.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern								
Arbeit	26.5%	6.8%	0.7%	21.5%	32.3%	5.8%	0.1%	24.4%
Ausbildung	8.1%	0.8%	0.0%	6.3%	4.6%	0.1%	0.0%	3.4%
Einkauf	21.5%	32.8%	10.1%	22.0%	12.3%	16.3%	4.2%	11.8%
Freizeit	34.9%	52.9%	83.7%	41.9%	37.5%	69.1%	90.6%	48.7%
Geschäftlich	9.0%	6.7%	5.5%	8.4%	13.4%	8.7%	5.1%	11.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

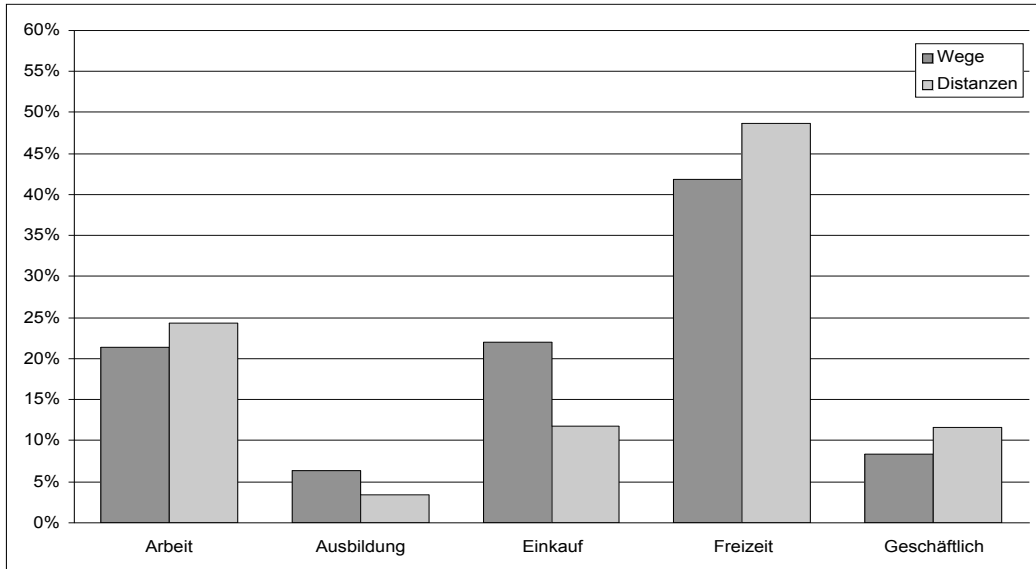
Erstaunlich ist, dass selbst an normalen Werktagen der mit Abstand grösste Teil der Fahrten im Zusammenhang mit Einkäufen und Freizeitbeschäftigungen steht. Nur etwa ein Drittel der Werktagsfahrten sind Fahrten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort. An Wochenenden steigt der Anteil der Einkaufs- und Freizeitfahrten noch beträchtlich an und erreicht Werte um 90%. Im Wochenschnitt ist die Verteilung der Wege nach Fahrtzwecken in der Stadt und Region Bern gegenüber 1994 nahezu unverändert geblieben; nach Distanzen betrachtet, wurde der Anteil

für den Arbeitsweg etwas länger und jener für die Freizeit wurde geringfügig kürzer. Ein ähnliches Bild zeigt sich an Werktagen. An den Samstagen und Sonntagen kann umgekehrt festgestellt werden, dass die Anteile der Distanzen in etwa konstant blieben. Während hier aber in der Region auch bei den Wegen kaum Verschiebungen stattfanden, wurden in der Stadt an den Samstagen die Freizeitwege bedeutender und die Einkäufe nahmen ab. Sonntags nahmen die Freizeitwege wieder ab und dafür die Wege zur Arbeit und zum Einkaufen zu. Die Vermutung liegt nahe, dass die vermehrten Einkaufsmöglichkeiten an Sonntagen ein Grund für diese Entwicklung sind.

Grafik 12: Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an einem durchschnittlichen Wochentag (Stadt Bern) - Jahr 2000



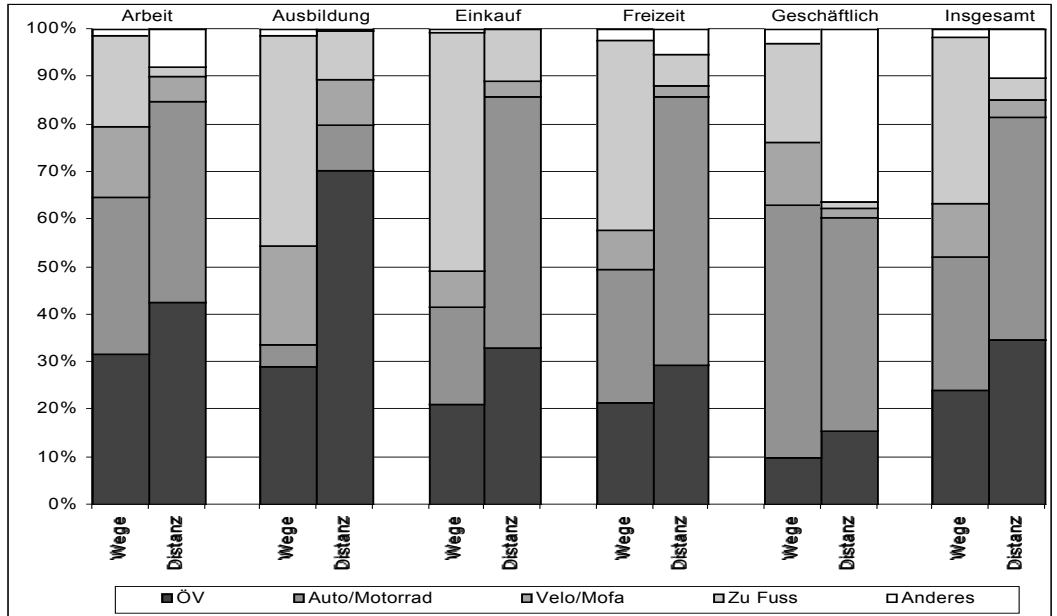
Grafik 13: Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an einem durchschnittlichen Wochentag (VRB+ ohne Stadt Bern) - Jahr 2000



In den Grafiken 14 (Stadt) und 15 (Region) ist die anteilmässige Verkehrsmittelbenutzung (Modalsplit) in Abhängigkeit vom Fahrtzweck an Werktagen abgebildet. Nebst dem werktäglichen Modalsplit enthält die Tabelle 9 einen Modalsplit für durchschnittlich Samstag und einen solchen für Sonntage.

Für Werktage zeigt es sich zum Beispiel, dass bei geschäftlichen Fahrten das Auto ganz deutlich überwiegt. Bei Fahrten zum Ausbildungsort dagegen ist es praktisch bedeutungslos. Hier wird ein viel grösserer Teil der Wege zu Fuss zurückgelegt. Distanzmässig jedoch sind bei den Schülerinnen und Schülern die öffentlichen Verkehrsmittel am wichtigsten, und zwar sowohl in der Stadt wie auch in der übrigen Region Bern. Dieser Anteil ist seit 1994 noch leicht gestiegen. Dennoch stellen sich auch hier die Veränderungen als unwesentlich heraus.

Grafik 14: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Km) der Bevölkerung der Stadt Bern an durchschnittlichen Werktagen - Jahr 2000



Grafik 15: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Km) der Bevölkerung des VRB+ ohne Stadt Bern an durchschnittlichen Werktagen - Jahr 2000

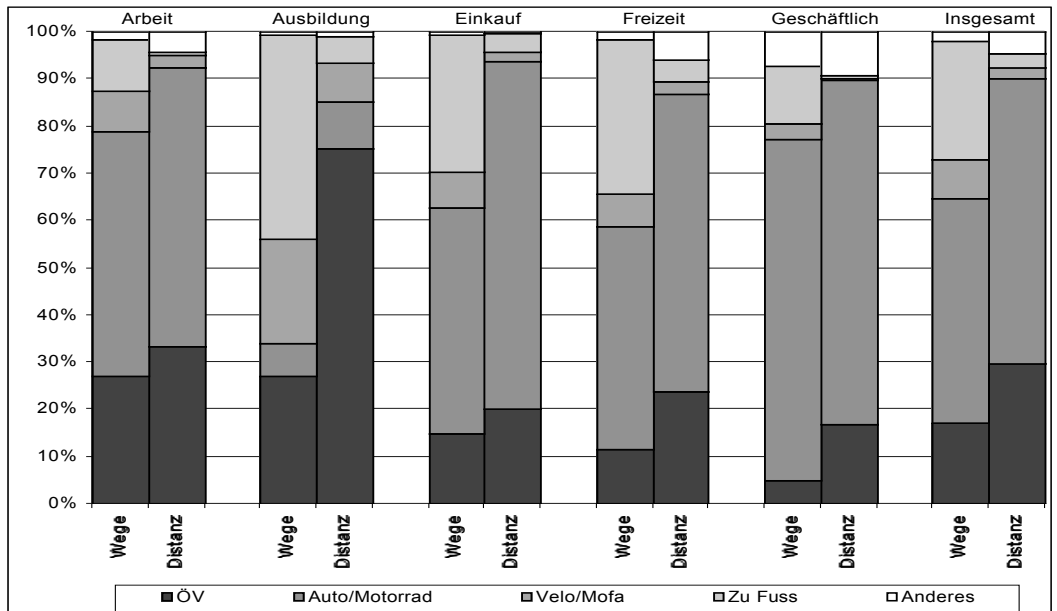


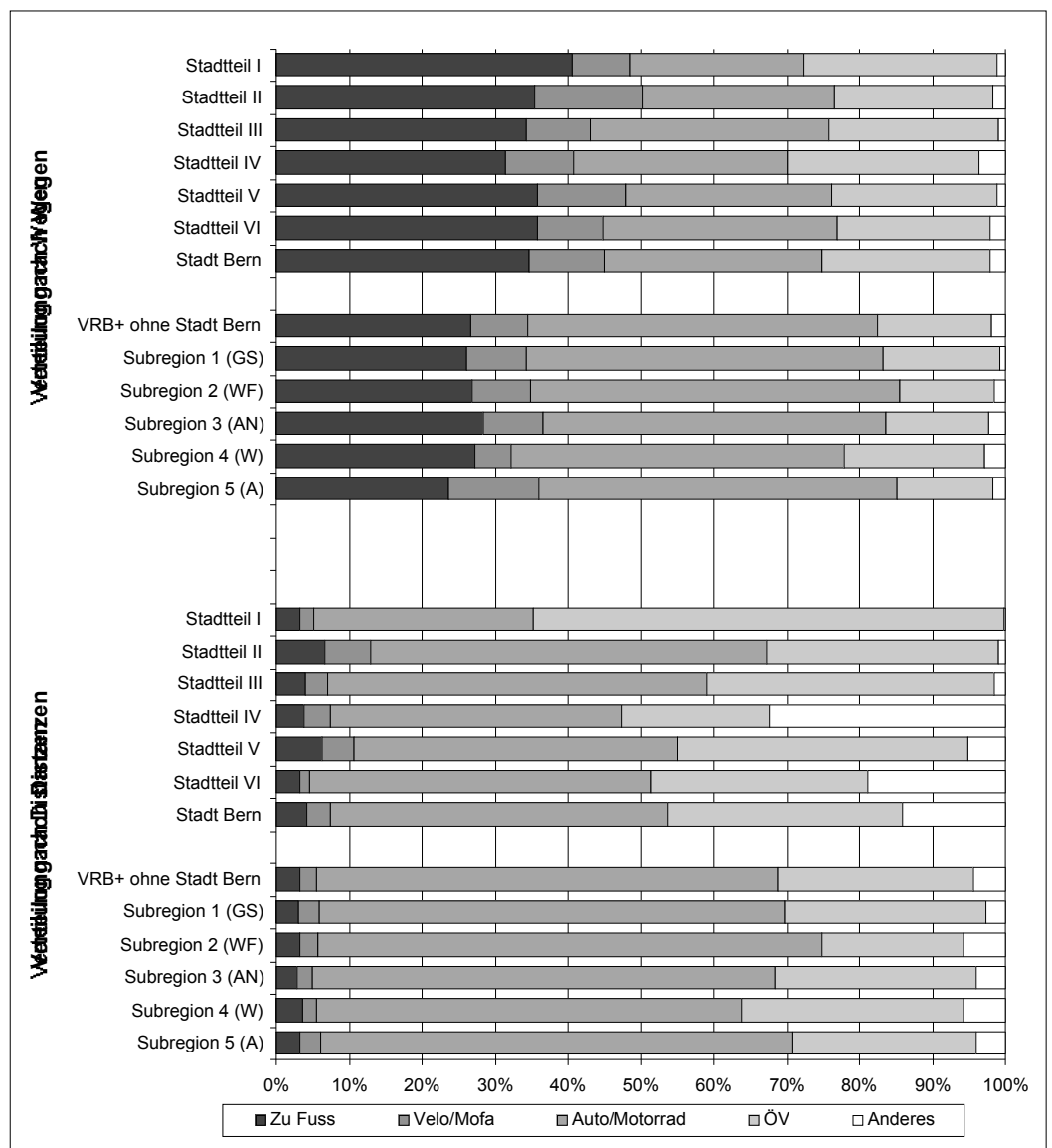
Tabelle 9: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Kilometer) an durchschnittlichen Werktagen, Samstagen und Sonntagen in Prozent - Jahr 2000

	Arbeit		Ausbildung		Einkauf		Freizeit		Geschäftlich		Insgesamt	
	Wege	Distanz	Wege	Distanz	Wege	Distanz	Wege	Distanz	Wege	Distanz	Wege	Distanz
Durchschnittlicher Werktag												
Bevölkerung der Stadt												
ÖV	31.8%	42.5%	29.0%	70.2%	21.2%	32.9%	21.5%	29.2%	9.8%	15.5%	24.0%	34.7%
Auto/Moto	32.8%	42.4%	4.8%	9.6%	20.5%	53.0%	28.1%	56.5%	53.2%	44.9%	28.3%	46.9%
Velo/Mofa	14.9%	5.1%	20.8%	9.6%	7.4%	3.3%	8.3%	2.4%	13.3%	2.1%	11.1%	3.5%
Zu Fuss	19.1%	2.0%	44.2%	10.3%	50.1%	10.7%	39.8%	6.6%	20.7%	1.3%	35.0%	4.8%
Anderes	1.4%	8.0%	1.2%	0.3%	0.7%	0.2%	2.3%	5.2%	3.0%	36.2%	1.7%	10.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Bevölkerung des VRB+ ohne Stadt Bern												
ÖV	26.9%	33.4%	27.1%	75.4%	14.8%	20.1%	11.6%	23.6%	4.9%	16.9%	17.2%	29.9%
Auto/Moto	51.9%	59.0%	6.9%	9.8%	48.1%	73.5%	47.0%	63.3%	72.5%	72.9%	47.5%	60.3%
Velo/Mofa	8.5%	2.6%	21.9%	8.1%	7.5%	2.1%	6.9%	2.5%	3.3%	0.2%	8.3%	2.4%
Zu Fuss	10.9%	0.7%	43.4%	5.7%	29.0%	3.9%	32.7%	4.7%	12.1%	0.6%	25.2%	2.8%
Anderes	1.8%	4.3%	0.6%	1.0%	0.6%	0.4%	1.7%	5.9%	7.3%	9.3%	1.9%	4.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Durchschnittlicher Samstag												
Bevölkerung der Stadt												
ÖV	27.9%	37.1%	...	...	24.3%	34.9%	22.8%	17.5%	25.5%	20.3%	23.8%	24.8%
Auto/Moto	23.5%	38.0%	...	...	20.2%	48.3%	32.4%	40.4%	66.1%	78.6%	29.2%	39.9%
Velo/Mofa	27.5%	22.0%	...	...	5.1%	4.6%	6.5%	0.8%	0.0%	0.0%	7.3%	1.5%
Zu Fuss	21.2%	3.0%	...	...	50.0%	10.7%	30.1%	2.0%	8.4%	1.1%	35.0%	2.6%
Anderes	0.0%	0.0%	...	...	0.4%	1.6%	8.3%	39.3%	0.0%	0.0%	4.7%	31.2%
Total	100.0%	100.0%	...	...	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Bevölkerung des VRB+ ohne Stadt Bern												
ÖV	24.7%	26.9%	28.6%	86.6%	7.3%	9.7%	14.4%	14.5%	5.9%	15.4%	12.8%	21.0%
Auto/Moto	53.1%	65.4%	0.0%	0.0%	54.8%	83.7%	49.6%	75.3%	81.3%	84.1%	52.8%	70.3%
Velo/Mofa	3.2%	0.7%	0.0%	0.0%	8.4%	2.8%	6.2%	1.2%	0.0%	0.0%	6.3%	1.2%
Zu Fuss	14.9%	0.7%	71.4%	13.4%	29.4%	3.8%	25.9%	4.2%	12.8%	0.4%	25.7%	3.2%
Anderes	4.1%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%	4.8%	0.0%	0.0%	2.4%	4.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Durchschnittlicher Sonntag												
Bevölkerung der Stadt												
ÖV	14.0%	44.1%	...	...	5.5%	30.5%	15.2%	29.6%	...	...	14.0%	34.7%
Auto/Moto	26.6%	45.5%	...	...	43.0%	52.7%	46.7%	59.7%	...	...	45.4%	54.5%
Velo/Mofa	18.9%	5.2%	...	...	1.6%	2.8%	8.6%	4.3%	...	...	8.2%	4.5%
Zu Fuss	40.6%	5.2%	...	...	49.9%	14.0%	28.8%	4.5%	...	...	31.7%	4.7%
Anderes	0.0%	0.0%	...	...	0.0%	0.0%	0.7%	1.8%	...	...	0.8%	1.6%
Total	100.0%	100.0%	...	...	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	...	...	100.0%	100.0%
Bevölkerung des VRB+ ohne Stadt Bern												
ÖV	0.0%	0.0%	...	...	6.4%	47.1%	7.0%	14.2%	3.1%	2.0%	7.4%	16.5%
Auto/Moto	45.3%	71.9%	...	...	20.9%	34.1%	47.6%	74.3%	73.3%	91.1%	45.0%	70.7%
Velo/Mofa	0.0%	0.0%	...	...	2.7%	0.1%	7.2%	4.4%	6.9%	5.0%	6.3%	3.7%
Zu Fuss	54.7%	28.1%	...	...	70.0%	18.6%	37.4%	5.8%	10.2%	0.5%	39.7%	5.9%
Anderes	0.0%	0.0%	...	...	0.0%	0.0%	0.8%	1.3%	6.5%	1.4%	1.6%	3.2%
Total	100.0%	100.0%	...	...	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

4.4 Auswertung nach Stadtteilen und Subregionen

In diesem Abschnitt wird das Verkehrsverhalten bezüglich Fahrtzweck und Verkehrsmittelbenutzung bis auf die Ebene der Stadtteile bzw. Subregionen ausgewertet. Als Orientierungshilfe enthält der Anhang Karten mit den Stadtteilen und Subregionen. So treten Unterschiede innerhalb der Stadt und der Region zu Tage.

Grafik 16: Verteilung der zurückgelegten Wege nach Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Wochentagen - Jahr 2000



Allerdings muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass bei gewissen Auswertungen der Stichprobenumfang relativ klein ist und die Resultate deshalb ungenau sein können (relativ grosses Vertrauensintervall), wie zum Beispiel bei den Werten für den Stadtteil I. Auf einen aussagekräftigen Vergleich mit den Werten von 1994 muss bei dieser statistischen Unschärfe verzichtet werden.

Die Grafik 16 bietet einen Überblick über die Verkehrsmittelbenutzung an einem durchschnittlichen Wochentag aufgrund der zurückgelegten Wege bzw. Distanzen. Die Tabelle 10 und die Tabelle 11 enthalten die Verteilungen der zurückgelegten Wege und Distanzen (Kilometer) auf die verschiedenen Fahrtzwecke an durchschnittlichen Werktagen. Aus Tabelle 12 und Tabelle 13 sind die Verteilungen der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Hauptverkehrsmittel an durchschnittlichen Werktagen ersichtlich.

Tabelle 10: Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Fahrtzwecke nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000

Gebiet	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäftlich	Insgesamt
Stadtteil I	42.8%	2.3%	19.3%	29.9%	5.6%	100.0%
Stadtteil II	34.3%	3.6%	22.2%	33.9%	5.9%	100.0%
Stadtteil III	28.5%	4.8%	23.1%	35.4%	8.3%	100.0%
Stadtteil IV	26.4%	6.4%	27.8%	32.2%	7.3%	100.0%
Stadtteil V	29.7%	8.6%	19.8%	30.6%	11.3%	100.0%
Stadtteil VI	22.9%	6.7%	26.6%	34.9%	8.9%	100.0%
Stadt Bern	28.1%	6.2%	23.8%	33.3%	8.5%	100.0%
Subregion 1 (GS)	25.7%	6.1%	23.7%	34.9%	9.5%	100.0%
Subregion 2 (WF)	29.1%	7.6%	19.5%	33.4%	10.4%	100.0%
Subregion 3 (AN)	28.6%	8.1%	20.4%	32.7%	10.2%	100.0%
Subregion 4 (W)	26.6%	8.9%	22.6%	34.8%	7.1%	100.0%
Subregion 5 (A)	21.3%	10.1%	19.6%	40.4%	8.7%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern	26.5%	8.1%	21.5%	34.9%	9.0%	100.0%

Tabelle 11: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000

Gebiet	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäftlich	Insgesamt
Stadtteil I	70.2%	0.6%	4.1%	21.2%	3.8%	100.0%
Stadtteil II	53.1%	5.5%	6.3%	23.5%	11.7%	100.0%
Stadtteil III	29.8%	2.4%	11.1%	42.4%	14.3%	100.0%
Stadtteil IV	22.0%	10.0%	26.9%	33.4%	7.7%	100.0%
Stadtteil V	32.4%	9.1%	7.8%	36.5%	14.2%	100.0%
Stadtteil VI	25.2%	2.9%	10.1%	36.0%	25.8%	100.0%
Stadt Bern	30.8%	5.0%	11.9%	35.5%	16.8%	100.0%
Subregion 1 (GS)	26.1%	2.6%	9.5%	44.8%	16.9%	100.0%
Subregion 2 (WF)	36.9%	2.0%	12.4%	33.2%	15.5%	100.0%
Subregion 3 (AN)	39.9%	3.1%	10.4%	33.1%	13.6%	100.0%
Subregion 4 (W)	32.3%	7.7%	16.0%	34.4%	9.6%	100.0%
Subregion 5 (A)	25.1%	8.4%	12.8%	42.9%	10.7%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern	32.3%	4.6%	12.3%	37.5%	13.4%	100.0%

Tabelle 12: Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000

Gebiet	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	ÖV	Anderes	Insgesamt
Stadtteil I	31.2%	10.4%	27.1%	29.7%	1.6%	100.0%
Stadtteil II	36.4%	13.8%	23.1%	24.2%	2.5%	100.0%
Stadtteil III	35.3%	7.8%	33.3%	22.5%	1.1%	100.0%
Stadtteil IV	30.8%	10.5%	29.7%	28.0%	1.0%	100.0%
Stadtteil V	37.3%	14.2%	24.5%	23.1%	0.9%	100.0%
Stadtteil VI	35.8%	10.8%	28.6%	22.1%	2.7%	100.0%
Stadt Bern	35.0%	11.1%	28.3%	24.0%	1.7%	100.0%
Subregion 1 (GS)	24.9%	8.5%	49.9%	16.0%	0.7%	100.0%
Subregion 2 (WF)	23.2%	10.1%	51.8%	13.4%	1.5%	100.0%
Subregion 3 (AN)	27.5%	8.2%	45.1%	16.4%	2.8%	100.0%
Subregion 4 (W)	25.5%	4.9%	45.0%	22.0%	2.6%	100.0%
Subregion 5 (A)	24.3%	12.7%	46.2%	15.3%	1.6%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern	25.2%	8.3%	47.5%	17.2%	1.9%	100.0%

Tabelle 13: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000

Gebiet	Zu Fuss	Velo/ Mofa	Auto/ Motorrad	ÖV	Anderes	Insgesamt
Stadtteil I	3.3%	2.4%	25.8%	68.2%	0.3%	100.0%
Stadtteil II	6.7%	6.8%	53.7%	31.2%	1.6%	100.0%
Stadtteil III	4.3%	1.9%	49.3%	44.2%	0.3%	100.0%
Stadtteil IV	4.8%	5.2%	52.3%	37.6%	0.1%	100.0%
Stadtteil V	8.4%	6.3%	50.1%	29.7%	5.4%	100.0%
Stadtteil VI	3.2%	1.7%	41.5%	27.3%	26.3%	100.0%
Stadt Bern	4.8%	3.5%	46.9%	34.7%	10.1%	100.0%
Subregion 1 (GS)	2.6%	2.2%	64.1%	27.6%	3.5%	100.0%
Subregion 2 (WF)	2.1%	3.3%	66.5%	21.2%	7.0%	100.0%
Subregion 3 (AN)	2.6%	1.8%	60.9%	30.0%	4.7%	100.0%
Subregion 4 (W)	3.0%	2.0%	54.1%	34.7%	6.1%	100.0%
Subregion 5 (A)	3.9%	3.0%	56.5%	35.7%	1.0%	100.0%
VRB+ ohne Stadt Bern	2.8%	2.4%	60.3%	29.9%	4.7%	100.0%

5. Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Stichprobenumfang VRB+ - Jahr 2000.....	81
Tabelle 2: Anteil der nicht-mobilen Personen und Verteilung auf mögliche Gründe der Nicht-Mobilität (VRB+ im ganzen) in Prozent - Jahr 2000	82
Tabelle 3: Zurückgelegte Distanzen und Wege sowie dafür benötigte Zeit nach Wochentagen und Gebiet - Jahr 2000	89
Tabelle 4: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach verschiedenen Merkmalen in Prozent - Jahr 2000	92
Tabelle 5: Verteilung der zurückgelegten Kilometer auf die Ausprägungen verschiedener Merkmale in Prozent - Jahr 2000	93
Tabelle 6: Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach Wochentagen in Prozent - Jahr 2000	94
Tabelle 7: Tatsächliche Verkehrsmittelbenutzung aufgrund des bei jeder Wegetappe benutzten Verkehrsmittels in der Stadt Bern und in der VRB+ ohne Stadt Bern - Jahr 2000.....	96
Tabelle 8: Anteile der verschiedenen Fahrtzwecke an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer nach durchschnittlichen Wochentagen in Prozent - Jahr 2000.....	100
Tabelle 9: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Kilometer) an durchschnittlichen Werktagen, Samstagen und Sonntagen in Prozent - Jahr 2000	104
Tabelle 10: Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Fahrtzwecke nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000	107

Tabelle 11: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000.....	107
Tabelle 12: Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000.....	108
Tabelle 13: Verteilung der zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Werktagen in Prozent - Jahr 2000.....	108

6. Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1:	Anteile von Krankheit als möglicher Grund bei Nicht-Mobilität nach Jahreszeiten - Jahre 1994 und 2000	83
Grafik 2:	Anzahl Mofas und Velos auf 1'000 Haushalte bzw. 1'000 Personen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000	84
Grafik 3:	Anzahl Personenwagen auf 1'000 Haushalte bzw. 1'000 Personen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000	85
Grafik 4:	Ausstattung der Haushalte mit Personenwagen - Jahre 1994 und 2000.....	86
Grafik 5:	Anteile der Haushalte mit mindestens einem Personenwagen - Jahr 2000	86
Grafik 6:	Verfügbarkeit von Parkplätzen und Personenwagen pro Haushalt nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000	87
Grafik 7:	Anteile der Haushalte, denen weniger, gleichviel oder mehr Parkplätze als Personenwagen zur Verfügung stehen nach Stadtteilen und Subregionen - Jahr 2000	88
Grafik 8:	Prozentuale Veränderung der zurückgelegte Distanzen und Wege sowie der dafür benötigten Zeit nach Wochentagen und Gebiet zwischen 1994 und 2000.....	90
Grafik 9:	Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer an einem durchschnittlichen Wochentag (Stadt Bern) - Jahr 2000	95
Grafik 10:	Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege und der Anzahl zurückgelegter Kilometer an einem durchschnittlichen Wochentag (VRB+ ohne Stadt Bern) - Jahr 2000..	95

Grafik 11: Prozentuale Veränderung von Tagesdistanzen und -dauer nach Verkehrsmittelbenutzung pro Wegetappe an einem durchschnittlichen Wochentag zwischen 1994 und 2000	98
Grafik 12: Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an einem durchschnittlichen Wochentag (Stadt Bern) - Jahr 2000	101
Grafik 13: Verteilung der zurückgelegten Wege und Distanzen auf die verschiedenen Fahrtzwecke an einem durchschnittlichen Wochentag (VRB+ ohne Stadt Bern) - Jahr 2000	102
Grafik 14: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Km) der Bevölkerung der Stadt Bern an durchschnittlichen Werktagen - Jahr 2000	103
Grafik 15: Modalsplit der Wege (Anzahl Fahrten) und der Distanz (zurückgelegte Km) der Bevölkerung des VRB+ ohne Stadt Bern an durchschnittlichen Werktagen - Jahr 2000	103
Grafik 16: Verteilung der zurückgelegten Wege nach Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel nach Stadtteilen und Subregionen an durchschnittlichen Wochentagen - Jahr 2000	105

ANHANG: Karten, Listen, Fragebogen und Abkürzungen

- Karte: Gliederung nach Zentralität
 - Karte: Gliederung nach Korridoren
 - Karte: Gliederung nach städtisch und ländlich
 - Karte: Bezugsgebiet für den Vergleich 1994 - 2000
 - Karte: Gliederung nach Stadtteilen
 - Liste: Zugehörigkeit der Gemeinden zu den geographischen Einheiten (2 Seiten)
 - Liste: Gewichtung der Personengruppen des VRB+ (ohne Stadt Bern)
 - Liste: Gewichtung der Personengruppen der Stadt Bern
- Fragebogen (Kurzversion)
- Abkürzungen