



Mobilität im Kanton Bern

Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

15. August 2012

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Direction des travaux publics, des transports
et de l'énergie du canton de Berne

Impressum

Empfohlene

Zitierweise: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2012):
Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr
2010, Bern.

Bericht: Ecoplan AG, Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik, Bern,
Felix Walter, Roman Rosenfellner, Matthias Setz

Datenauswertung: Statistikdienste der Stadt Bern,
Thomas Holzer, Manuel Hubacher

Datenbasis: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, 2005 und 2000,
Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung

Projektleitung Auftraggeber

Lorenz Schweizer, Abt. Gesamtmobilität, BVE Kanton Bern

Begleitgruppe

Pierre Pestalozzi, Regionale Verkehrskonferenz Biel/Seeland/Jura Bernois

Ruedi Hartmann / Katja Schori, Verein Seeland.Biel/Bienne

Stefan Costa, Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau

Stefan Schweizer / Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-Ost

Karin Peter / Lukas Gasser, Regionale Verkehrskonferenz Oberland West

Mikael Garn / Laurent Reusser, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Clemens Friedli, Regionale Verkehrskonferenz Emmental

Daniel Schwarz, Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV)

Daniel Studer, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Dorina Markus / Urs Gloor, Stadt Bern

Peter Lerch, Tiefbauamt (TBA)

Ecoplan AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Thunstrasse 22

CH - 3005 Bern

Tel +41 31 356 61 61

Fax +41 31 356 61 60

bern@ecoplan.ch

Postfach

CH - 6460 Altdorf

Tel +41 41 870 90 60

Fax +41 41 872 10 63

altdorf@ecoplan.ch

Das Wichtigste auf einer Seite

Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse einer Spezialauswertung aus dem „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“, einer der grössten Verkehrserhebungen der Schweiz.

Die Bevölkerung im Kanton Bern legt im Durchschnitt pro Tag 40 Kilometer im Inland zurück und ist dafür 86 Minuten unterwegs. Das ist 1.5 km mehr Distanz und zugleich rund 9 Minuten weniger Unterwegszeit als 2005. Im Freizeitverkehr ist ein Rückgang der Unterwegszeit (minus 9 Min.), aber auch der Tagesdistanz (minus 2.2 km) feststellbar.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Modalsplit) hat sich gesamtschweizerisch erhöht, im Kanton Bern ist diese Verlagerung aber noch wesentlich ausgeprägter: Der Anteil des ÖV an der gesamten Verkehrsleistung ist zwischen 2005 und 2010 von 20% auf 27% gestiegen, jener des MIV von 69% auf 63% gesunken. Entsprechend sind auch die ÖV-Abonnemente stärker verbreitet: Am stärksten ist der Anstieg mit 5.5 Prozentpunkten bei den Generalabonnementen, was einer Zunahme um fast die Hälfte entspricht. Nur noch gut ein Drittel (35.5%) der über 16-jährigen Bevölkerung des Kantons Bern verfügt über kein Abo (43.7% im Jahr 2005).

Auch regionale Unterschiede zeigt die Erhebung: Während die Regionen Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois, Oberaargau und (weniger ausgeprägt) Emmental durch hohe MIV- und tiefe ÖV-Anteile gekennzeichnet sind, weisen die Regionen Bern-Mittelland, Thun-Oberland West und Oberland Ost hohe ÖV- und tiefe MIV-Anteile aus.

Die wichtigsten Kennzahlen (jeweils pro Tag und pro Person)

		Tagesdistanz im Inland [km]	Unterwegszeit im Inland [Min.]	Tagesdistanz		Anteil an Tagesdistanz		Freizeitanteil an Distanz [%]	
				ÖV [km]	MIV [km]	ÖV [%]	MIV [%]		
CH	2005	35.2	88.4	7.0	24.4	19.9	69.3	44.9	
	2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2	
BE	2005	38.5	95.5	7.6	26.4	19.8	68.7	49.9	
	2010	40.1	86.3	10.8	25.1	26.8	62.6	42.3	
Regionen	Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	2010	37.8	81.1	7.5	26.7	19.7	70.7	37.9
	Oberaargau	2010	41.9	87.1	8.4	29.1	20.0	69.5	44.7
	Emmental	2010	39.5	81.6	9.4	25.5	23.9	64.5	46.4
	Bern-Mittelland	2010	40.9	89.5	13.0	23.7	31.8	57.9	43.0
	Thun-Oberland West	2010	42.2	88.1	11.9	25.8	28.2	61.2	41.9
	Oberland Ost	2010	35.3	87.6	9.7	19.1	27.5	54.0	45.8
Agglomerationen	Bern	2010	38.9	88.0	12.3	22.7	31.6	58.4	42.4
	Biel/Bienne	2010	36.5	79.2	9.0	23.3	24.6	64.0	38.9
	Burgdorf	2010	40.1	83.7	11.0	21.3	27.6	53.0	46.9
	Interlaken	2010	42.9	94.2	14.1	19.7	32.9	46.0	50.8
	Thun	2010	41.2	90.4	12.1	23.4	29.4	56.9	40.8

L'essentiel en bref

Le présent rapport présente les résultats d'une analyse réalisée sur la base du « Microrecensement mobilité et transports 2010 », l'une des plus importantes enquêtes sur les transports menées en Suisse.

La population bernoise parcourt en moyenne 40 kilomètres par jour sur le territoire national et consacre 86 minutes à ses déplacements. Cela représente 1,5 kilomètre de plus et environ 9 minutes de moins qu'en 2005. S'agissant des loisirs, le temps de trajet est en recul (moins 9 minutes), tout comme la distance parcourue quotidiennement (moins 2,2 km).

La part des transports publics (répartition modale) a augmenté sur l'ensemble de la Suisse, le transfert vers ce mode de transport étant toutefois encore nettement plus marqué dans le canton de Berne : par rapport à l'ensemble des prestations de transport, elle est passée de 20 à 27 pour cent entre 2005 et 2010, alors que la part du transport individuel motorisé (TIM) est passée de 69 à 63 pour cent. Les abonnements de transports publics sont plus répandus, la plus forte hausse étant enregistrée pour les abonnements généraux (5,5 points, soit presque 50%). Parmi la population bernoise, seul un peu plus d'un tiers (35,5%) des plus de 16 ans n'ont pas encore d'abonnement (contre 43,7% en 2005).

Des différences sur le plan régional sont également observées. Alors que dans les régions de Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois, de la Haute-Argovie et de l'Emmental (dans une moindre mesure) la part du TIM est élevée et celle des TP faible, on constate le phénomène inverse dans les régions de Berne-Mittelland, de Thoue-Oberland Ouest et de l'Oberland Est.

Principaux chiffres (par jour et par personne)

		Distance journalière en Suisse	Temps de trajet en Suisse	Distance journalière		Part de la distance journalière		Part de la distance parcourue pour les loisirs	
				TP	TIM	TP	TIM		
		[km]	[Min.]	[km]	[km]	[%]	[%]	[%]	
CH	2005	35.2	88.4	7.0	24.4	19.9	69.3	44.9	
	2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2	
BE	2005	38.5	95.5	7.6	26.4	19.8	68.7	49.9	
	2010	40.1	86.3	10.8	25.1	26.8	62.6	42.3	
Regions	Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	2010	37.8	81.1	7.5	26.7	19.7	70.7	37.9
	Haute-Argovie	2010	41.9	87.1	8.4	29.1	20.0	69.5	44.7
	Emmental	2010	39.5	81.6	9.4	25.5	23.9	64.5	46.4
	Berne-Mittelland	2010	40.9	89.5	13.0	23.7	31.8	57.9	43.0
	Thoue-Oberland Ouest	2010	42.2	88.1	11.9	25.8	28.2	61.2	41.9
	Oberland Est	2010	35.3	87.6	9.7	19.1	27.5	54.0	45.8
Agglomérations	Berne	2010	38.9	88.0	12.3	22.7	31.6	58.4	42.4
	Biel/Bienne	2010	36.5	79.2	9.0	23.3	24.6	64.0	38.9
	Berthoud	2010	40.1	83.7	11.0	21.3	27.6	53.0	46.9
	Interlaken	2010	42.9	94.2	14.1	19.7	32.9	46.0	50.8
	Thoue	2010	41.2	90.4	12.1	23.4	29.4	56.9	40.8

Inhaltsverzeichnis

	Das Wichtigste auf einer Seite.....	2
	L'essentiel en bref.....	3
	Inhaltsverzeichnis	4
1	Der „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“	6
1.1	Aufbau und Ziele des Berichts.....	6
1.2	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.....	6
1.3	Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen.....	7
1.4	Das Grundkonzept von Etappen und Wegen.....	10
1.5	Vertrauensintervall	11
1.6	Weitere Hinweise	12
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV- Abonnements	13
2.1	Fahrzeugbesitz der Haushalte.....	13
2.2	Verfügbarkeit von Autos und Führerscheinbesitz.....	17
2.3	Verfügbarkeit von Velos	21
2.4	Besitz von ÖV-Abonnements	24
2.5	Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen.....	26
3	Verkehrsaufkommen.....	29
3.1	Kennziffern zum Verkehrsaufkommen.....	29
3.2	Mobile und nicht mobile Personen.....	33
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	34
3.4	Länge von Etappen im Kanton Bern.....	37
3.5	Länge von Wegen.....	39
4	Verkehrsmittel.....	41
5	Wegzwecke.....	51
6	Soziodemografische Unterschiede	58
6.1	Geschlecht.....	58
6.2	Alter.....	60
6.3	Einkommen.....	62

7	Einstellung zur Verkehrspolitik	64
7.1	Gebühren und Einnahmeverwendung	64
7.2	Strassenverkehr: Stau.....	65
7.3	Öffentlicher Verkehr	66
8	Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen.....	67
8.1	Entwicklungen der letzten Jahre.....	67
8.2	Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz.....	67
8.3	Vergleich zwischen den einzelnen Regionen und den Agglomerationen	68
8.4	Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und die Raumentwicklungspolitik.....	69
	Anhang A: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang	71
	Anhang B: Glossar.....	75
	Literaturverzeichnis	80

1 Der „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“

1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“, die im Auftrag des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung durchgeführt wurde.¹ Der Bericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser gesamtschweizerischen Erhebung für den Kanton Bern und dessen Regionen und Agglomerationen zusammen.

Dieses Kapitel beinhaltet Informationen zur Erhebung, insbesondere wird auch detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Bern eingegangen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Daten nach verschiedenen thematischen Schwerpunkten analysiert und die wichtigsten Erkenntnisse kurz kommentiert

Der Anhang enthält ein Glossar, das Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen gibt. Die Datengrundlagen sind in Form von Tabellen samt Vertrauensintervallen in einem separaten elektronischen Anhang verfügbar.

Der Aufbau innerhalb der Kapitel ist jeweils ähnlich:

- Als erstes wird soweit möglich ein Vergleich mit früheren Erhebungen gezogen. Hierzu wurden die Datengrundlagen von 2000 und 2005 ausgewertet. Die Werte der Vorjahreserhebungen mussten korrigiert werden (vgl. Kasten). Aufgrund der kleineren Stichproben in früheren Jahren können nur für den Kanton Bern als Ganzes und nicht für kleinere Perimeter verlässliche Zeitreihen erstellt werden.
- Danach werden die Ergebnisse des Kantons Bern mit der Gesamtschweiz verglichen.
- Schliesslich folgen Analysen für die Regionen (Regionalkonferenzperimeter) und die Agglomerationen (Abgrenzung gemäss Bundesamt für Statistik) (vgl. Abbildung 1-1).

1.2 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 zum Verkehrsverhalten ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und u.a. auch von der Raumplanung verwendet werden.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither ungefähr alle 5 Jahre wiederholt.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Das Interview umfasste zwei Teile:

¹ Vgl. BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

- Erster Teil mit einer beliebigen Person pro Haushalt über Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
- Zweiter Teil mit einer zufällig ausgewählten Person des Haushalts (= Zielperson, über 6 Jahre alt) über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag (bei Haushalten mit mindestens 4 Personen über 6 Jahren wurden zwei Zielpersonen befragt).

Insgesamt wurden 59'971 Haushalte und 62'868 Personen (Zielpersonen) befragt, deutlich mehr als in den Vorjahren.

Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet. Dies ist nötig, weil sonst die Verdichtungsregionen ein zu hohes Gewicht erhalten würden und weil einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger zu erreichen sind.

Korrekturen bei den Vorjahreszahlen aufgrund der Routingdistanzen

Erstmals wurde im Mikrozensus 2010 nicht nur nach Start und Ziel der Etappen gefragt, sondern auch die gewählte Route erfasst (Routing). Damit konnten die Distanzen zuverlässiger bestimmt werden, während sie früher von den Befragten selbst geschätzt und nur grob plausibilisiert wurden. Der Vergleich der geschätzten Distanzen und der Routing-Distanzen zeigte eine leichte Überschätzung von rund 10% in den früheren Mikrozensus. Die Werte früherer Mikrozensusen wurden daher mit Korrekturfaktoren (verkehrsmittel- und distanzabhängig) korrigiert. Damit sind früher publizierte Werte nicht mehr direkt vergleichbar. Die verwendeten Korrekturfaktoren sind im elektronischen Anhang enthalten.

1.3 Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen

Für den Mikrozensus 2010 wurden im Kanton Bern 8'336 Zielpersonen aus 7'955 verschiedenen Haushalten befragt. Von diesen 8'336 Zielpersonen verfügen 5'790 Personen über einen Führerschein. Auf Basis dieser drei Grundgesamtheiten (Haushalte, Zielpersonen und Zielpersonen mit Führerschein) wird im nachfolgenden Bericht das Verkehrsverhalten der Berner Bevölkerung ausgewertet und mit der gesamten Schweiz verglichen. Neben den kantonalen Auswertungen wird das Verkehrsverhalten zusätzlich für folgende Regionen analysiert:

- Regionen entsprechend den sechs Regionalkonferenzperimetern: Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (BBSJB)², Oberaargau (OA), Emmental (EM), Bern Mittelland (BM), Thun Oberland-West (TOW), Oberland-Ost (OO).
- alle Agglomerationen gemäss Definition des BFS: Bern, Biel/Bienne, Thun, Burgdorf und Interlaken.³

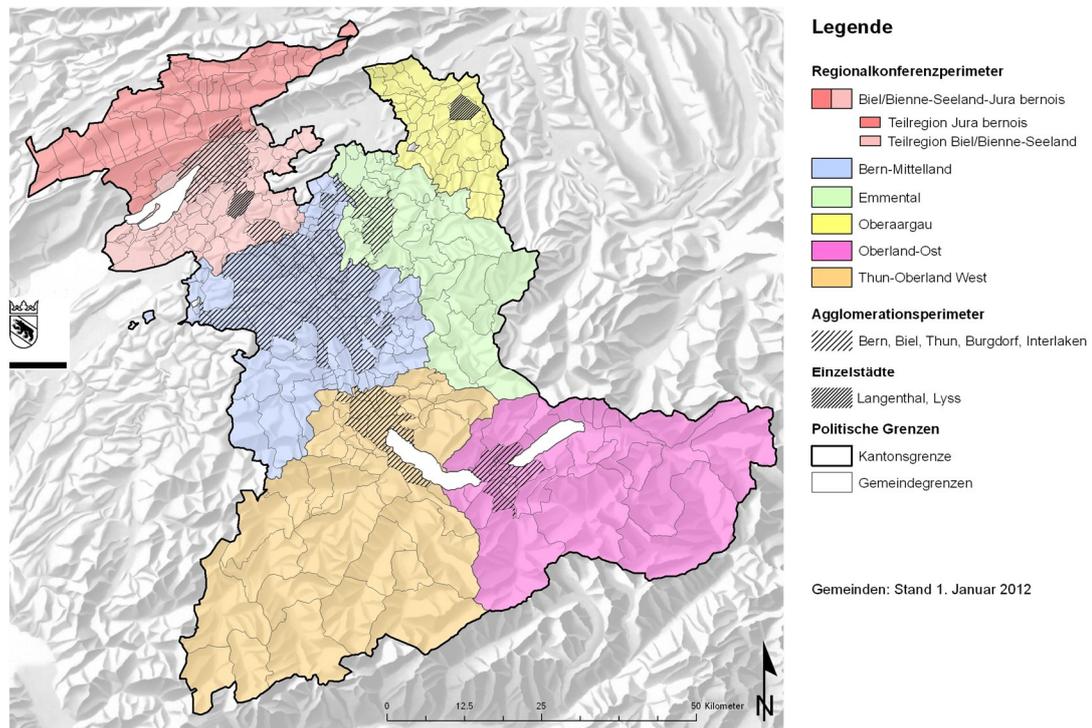
² Im elektronischen Anhang sind zudem Auswertungen für die Teilregionen Seeland und Berner Jura enthalten. Im Text wird punktuell auf Unterschiede zwischen den beiden Teilregionen hingewiesen.

³ Aufgrund geringer Stichprobenanzahl und entsprechend grosser Vertrauensintervalle werden die beiden Einzelstädte Lyss und Langenthal im Bericht nicht behandelt (jedoch im elektronischen Anhang ausgewiesen).

Eine separate, detailliertere Auswertung wurde von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland in Auftrag gegeben. Sie zeigt auch Ergebnisse für die Stadt Bern und für einzelne Sektoren im Grossraum Bern.⁴

Die in Abbildung 1-1 dargestellte Karte zeigt die Einteilung der Gemeinden in die Regionen.⁵

Abbildung 1-1: Regionalkonferenz- und Agglomerationsperimeter



Die Grundgesamtheiten variieren zwischen den einzelnen geografischen Untersuchungs-räumen stark. Abbildung 1-2 zeigt die ungewichtete Anzahl Beobachtungen in den einzelnen Regionen der drei für die Analyse notwendigen Grundgesamtheiten (Anzahl Haushalte, Anzahl Zielpersonen und Anzahl Zielpersonen mit Führerschein) und vergleicht diese mit der Anzahl Beobachtungen von 2005.

⁴ Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Mobilität in der Region Bern – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten.

⁵ Für die genaue administrative und regionale Zuteilung der Gemeinden:
<http://www.jgk.be.ch/de/index/gemeinden/gemeinden/gemeindedaten.html>

Abbildung 1-2: Grundgesamtheiten in einzelnen Regionen 2005 und 2010

		Haushaltspersonen		Zielpersonen		Zielpersonen mit Führerausweis	
		2005	2010	2005	2010	2005	2010
CH		75'736	140'035	33'390	62'868	23'073	43'993
BE		10'205	18'160	4'606	8'336	3'131	5'790
Regionen	BBSJB	947	3'912	407	1'779	265	1'243
	OA	345	1'126	154	497	101	379
	EM	1'174	1'923	518	832	344	572
	BM	6'795	7'255	3'121	3'424	2'149	2'346
	TOW	713	2'806	305	1'284	203	904
	OO	227	1'138	101	520	69	346
Agglomerationen	Bern	6'358	6'477	2'959	3'082	2'032	2'100
	Biel/Bienne	408	1'917	188	892	121	595
	Burgdorf	845	786	382	367	245	248
	Interlaken	109	813	47	370	37	245
	Thun	448	1'897	189	886	121	622

Damit verlässliche Aussagen gemacht werden können, muss die Struktur der Stichprobe mit der Struktur der Grundgesamtheit im Kanton Bern übereinstimmen. Zu diesem Zweck wurde die Stichprobe nach wichtigen Kriterien wie Alter und Geschlecht nachgewichtet. Damit wird insbesondere die Verzerrung ausgeglichen, die entsteht, weil gewisse Personengruppen (insbesondere junge, erwerbstätige Männer) weniger gut für Befragungen erreichbar sind als andere. Es wurde dieselbe Gewichtung verwendet wie in der nationalen Studie.

Für die Kantonale Auswertung ist zudem wichtig, dass die Regionen repräsentativ vertreten sind. Abbildung 1-3 zeigt, dass die Verteilung der Stichprobe auf die Regionen sehr gut mit der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit übereinstimmt. Die nationale Gewichtung ist deshalb problemlos für den Kanton Bern anwendbar.

Abbildung 1-3: Vergleich Verteilung in der Stichprobe mit realer Verteilung

	Grundgesamtheit (Personen ab 6 Jahren)		Stichprobe (gewichtet)		Differenz [%]
	Anzahl	[%]	Anzahl	[%]	
BE	925'508	100.0	7'837	100.0	-
BBSJB	201'475	21.8	1'762	22.5	-0.7
OA	72'927	7.9	582	7.4	0.4
EM	88'358	9.5	783	10.0	-0.4
BM	367'064	39.7	3'138	40.0	-0.4
TOW	151'424	16.4	1'229	15.7	0.7
OO	44'260	4.8	343	4.4	0.4

1.4 Das Grundkonzept von Etappen und Wegen

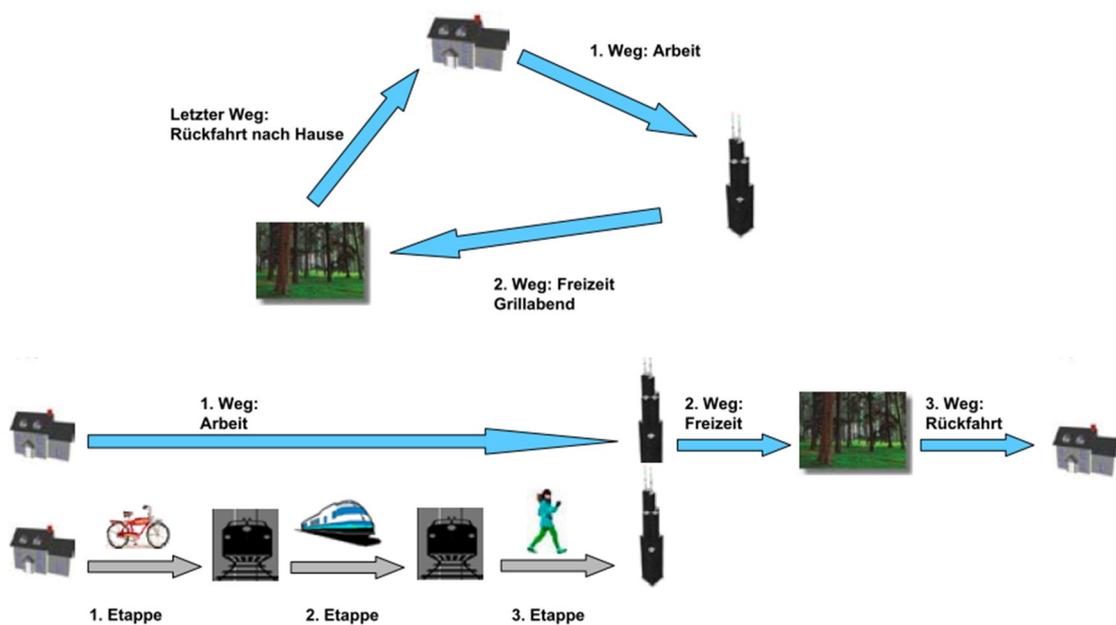
Im Mikrozensus werden Wege und Etappen unterschieden:

Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Wenn der Zielort erreicht wird, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Genauere Angaben zu den Fahrtzwecken wie Arbeit, Ausbildung, Freizeit usw. enthält das Glossar.

Jede Etappe (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels: Wenn das Verkehrsmittel wechselt, beginnt eine neue Etappe, aber kein neuer Weg, solange nicht auch der Zweck ändert.

Bei der Dauer wird unterschieden zwischen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) und der Wegzeit (samt allfälliger Warte- und Umsteigezeit). Für die vorliegende Auswertung wurde durchgehend die Unterwegszeit verwendet.

Abbildung 1-4: Das Grundkonzept von Etappen und Wegen⁶



⁶ Quelle: BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

1.5 Vertrauensintervall

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und nach allen Regeln der Kunst durchgeführt und ausgewertet wurde, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Um die Aussagekraft von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall verwendet. Dieses gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert sich der wahre Wert mit 90%-iger Sicherheit⁷ befindet. Dies kann am folgenden Beispiel genauer erläutert werden:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 47.8 km
- Vertrauensintervall (für 90%): +/- 1.0 km

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

Die Höhe des Vertrauensintervalls ist stark von der Anzahl Befragten abhängig. In Abbildung 1-5 wird dies am Beispiel der Tagesdistanz pro Person aufgezeigt: Das angegebene Vertrauensintervall steigt, wenn eine Region mit kleinerer Basis (bspw. OO statt Kanton Bern) untersucht wird.

Abbildung 1-5: Beispiele zum Vertrauensintervall, Tagesdistanz (km pro Person)

	Basis [Anzahl Befragte]	Mittelwert [in km]	VI (90%) in km (±)
CH	62'868	36.7	± 0.44
BE	8'336	40.1	± 1.33
BBSJB	1'779	37.8	± 2.51
OA	497	41.9	± 4.16
EM	832	39.5	± 3.86
BM	3'424	40.9	± 2.20
TOW	1'284	42.2	± 3.64
OO	520	35.3	± 7.00

Lesebeispiel: In der Region Oberland Ost beträgt die mittlere Tagesdistanz 35.3 km pro Person. Aufgrund der geringen Zahl von Interviews liegt der wahre Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 35.3 km +/- 7.0 km, so dass z.B. die Unterschiede zwischen den Regionen Oberland-Ost und Emmental nur als Tendenzaussage, aber nicht als signifikant gelten können.

Das Vertrauensintervall ist somit vor allem dann wichtig, wenn Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden: Bei sehr kleinen Gruppen können diese Unterschiede statistisch zufällig sein, bei grösseren Gruppen sind sie eher signifikant.

⁷ In der Wissenschaft wird oft auch das 95%-ige oder 99%-ige Vertrauensintervall verwendet. In der vorliegenden Studie ist aber immer das 90%-ige Vertrauensintervall gemeint.

Werte, deren Vertrauensintervall grösser ist als der Mittelwert, werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Sind die Werte in einer Tabelle jedoch Teil einer Summe, werden diese trotzdem ausgewiesen, jedoch mit einem Stern gekennzeichnet (z.B. 45.2*).

Im Bericht wird darauf verzichtet, die Vertrauensintervalle auszuweisen. Im elektronischen Anhang sind jedoch sämtliche Vertrauensintervalle aufgeführt.

1.6 Weitere Hinweise

Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten. Bei Zahlenangaben im Text wird zudem zu Gunsten der Lesbarkeit oft noch stärker gerundet ("fast 80%" wenn der Tabellenwert 79.3% ist).

Wenn nichts anderes angegeben ist, werden nur Wege und Distanzen im Inland dargestellt.

Weiter umfassen die Angaben die sogenannte „Stichtagsmobilität“, also das Verhalten am Tag vor der Befragung. Dabei sind auch längere Tagesausflüge enthalten. Bei Reisen mit Übernachtungen (z.B. Ferien) können die Personen am Tag nach der Hinreise in aller Regel für Befragungen nicht erreicht werden, sodass diese Hinreisen nicht enthalten sind, Rückreisen hingegen im Prinzip schon. Ein vollständigeres Bild gibt die sogenannte Jahresmobilität, die aber nur auf gesamtschweizerischer Ebene ausgewertet werden kann.

Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also z.B. Wege einer Regionsbewohnerin dargestellt, deren Ziele und Wegstrecken innerhalb oder ausserhalb der Region liegen können. Die Fahrt einer Bernerin von Chur nach Zürich ist enthalten, die Fahrt eines Genfers von Bern nach Interlaken aber nicht. Somit sind im ganzen Bericht keine territorialen Aussagen über den Verkehr auf dem Gebiet einer bestimmten Region enthalten (solche Angaben müssten Ziel-, Quell-, Binnen- und Transitverkehr umfassen und würden eine neue Auswertung erfordern, bei der sich komplexe Abgrenzungsfragen stellen).

2 Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV- Abonnemenen

2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-1: Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)⁸
BE

	2005	2010
Autos	1.11	1.08
Motorräder	0.15	0.15
Kleinmotorräder	0.06	0.04
Mofas / Motorfahrräder	0.09	0.07
Velos	2.03	1.92

Ein Haushalt im Kanton Bern verfügt im Durchschnitt über 1.1 Autos. Dieser Wert hat sich gegenüber 2005 nur unwesentlich verändert. Hingegen hat die Zahl der übrigen Fahrzeuge leicht abgenommen, mit Ausnahme der Motorräder.

Abbildung 2-2: Haushaltsgrössen in der Stichprobe (alle Personen pro Haushalt)

	2005	2010	Veränderung
CH	2.37	2.33	-0.04
BE	2.37	2.29	-0.08
BBSJB	2.42	2.31	-0.11
OA	2.47	2.39	-0.08
EM	2.54	2.51	-0.03
BM	2.24	2.20	-0.04
TOW	2.52	2.34	-0.18
OO	2.36	2.25	-0.11

Die Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt ist unter anderem von der Grösse des Haushalts abhängig: Grössere Haushalte haben tendenziell etwas mehr Fahrzeuge. Dies gilt es bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten. Die Haushaltsgrösse ist jedoch nicht der einzige Faktor der die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt beeinflusst. Haushaltseinkommen, Erwerbsquote und Altersstruktur des Haushalts sind Beispiele für weitere Einflussgrössen.

⁸ Da aufgrund einer veränderten Kodierung der Variablen „Fahrzeugbesitz der Haushalte“ die Vergleichbarkeit der Zahlen von 2000 mit jenen von 2005 und 2010 nicht gegeben ist, wird darauf verzichtet, diese auszuweisen.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-3: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)
CH, BE und RKP

	CH	BE	BBSJB	OA	EM	BM	TOW	OO
Autos	1.17	1.08	1.15	1.33	1.25	0.93	1.16	0.97
Motorräder	0.15	0.15	0.14	0.21	0.15	0.13	0.18	0.12
Kleinmotorräder	0.04	0.04	0.04	0.04	0.07	0.04	0.05	
Mofas / Motorfahrräder	0.04	0.07	0.06	0.09	0.11	0.05	0.07	0.07
Velos	1.71	1.92	1.92	2.07	2.16	1.78	2.04	1.95
E-Bikes	0.03	0.04						

In Berner Haushalten gibt es weniger Autos, aber mehr Velos als im schweizerischen Mittel. Bei den Regionen zeigen sich grosse Unterschiede: In den Regionen Oberaargau, Emmental und Thun Oberland-West liegen die Werte für den Velobesitz deutlich über den gesamtschweizerischen Werten. Auffallend ist, dass in diesen Regionen auch die Werte für den Autobesitz am höchsten sind. Die deutlich tiefsten Werte für Auto- und Velobesitz weist die Region Bern-Mittelland auf. Die Haushalte in der Region Oberland-Ost hatten bereits 2005 eine vergleichsweise geringe Autoausstattung. Wie erwähnt sind die Unterschiede teilweise, aber nicht vollständig mit unterschiedlichen Haushaltsgrossen erklärbar.

Die Ausstattung der Haushalte mit E-Bikes ist im Kanton Bern tendenziell etwas höher als in der Schweiz. Die Werte für die Regionen weisen zum Teil sehr grosse Vertrauensintervalle auf und werden daher nicht ausgewiesen.

c) Agglomerationen

Abbildung 2-4: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)
CH, BE und RKP

	CH	BE	Bern	Biel/Bienne	Burgdorf	Interlaken	Thun
Autos	1.17	1.08	0.89	0.94	0.95	0.98	1.04
Motorräder	0.15	0.15	0.12	0.12	0.08	0.14	0.13
Kleinmotor- räder	0.04	0.04	0.03	0.04			0.04
Mofas / Motorfahrräder	0.04	0.07	0.05	0.04			0.04
Velos	1.71	1.92	1.77	1.77	2.07	2.26	2.08
E-Bikes	0.03	0.04					

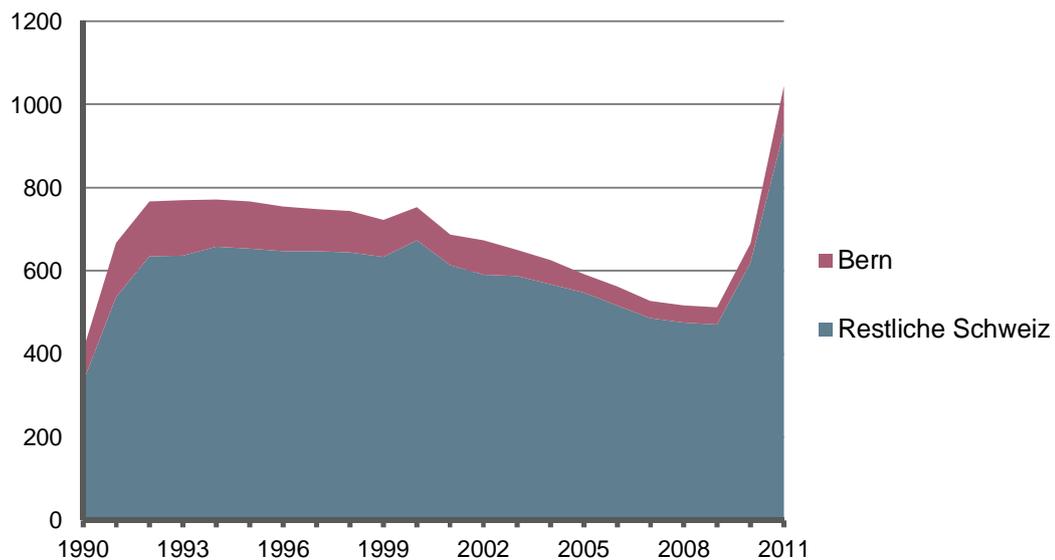
Die Haushalte der beiden grössten Agglomerationen, Bern und Biel/Bienne, besitzen am wenigsten Autos und Velos. Hingegen ist das Auto in der Agglomeration Thun überdurchschnittlich beliebt. Der Autobesitz ist aufgrund der besseren ÖV-Erschliessung und der Be-

völkerungsstruktur (z.B. kleinere Haushaltsgrösse) tendenziell in urbanen Gebieten geringer. Daher liegen die Werte für die Agglomerationen auch meistens tiefer als jene für die Regionen (Abbildung 2-3). Interlaken bildet hier eine Ausnahme, dies kann aber am hohen Vertrauensintervall liegen (rund +/- 0.1).

Exkurs Elektromobilität

Die Einschätzung ist weit verbreitet, dass Elektrofahrzeuge in Zukunft an Bedeutung gewinnen könnten. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes von Elektrofahrzeugen ist deshalb von besonderem Interesse. Derzeit spielen Elektrofahrzeuge aber nur eine marginale Rolle und sind nicht genügend verbreitet, um vom Mikrozensus verlässlich erfasst zu werden. Sämtliche zulassungspflichtige Fahrzeuge werden aber von den Strassenverkehrsämtern erfasst. Deshalb wird hier ein Exkurs eingefügt, der auf dieser Datenquelle beruht⁹.

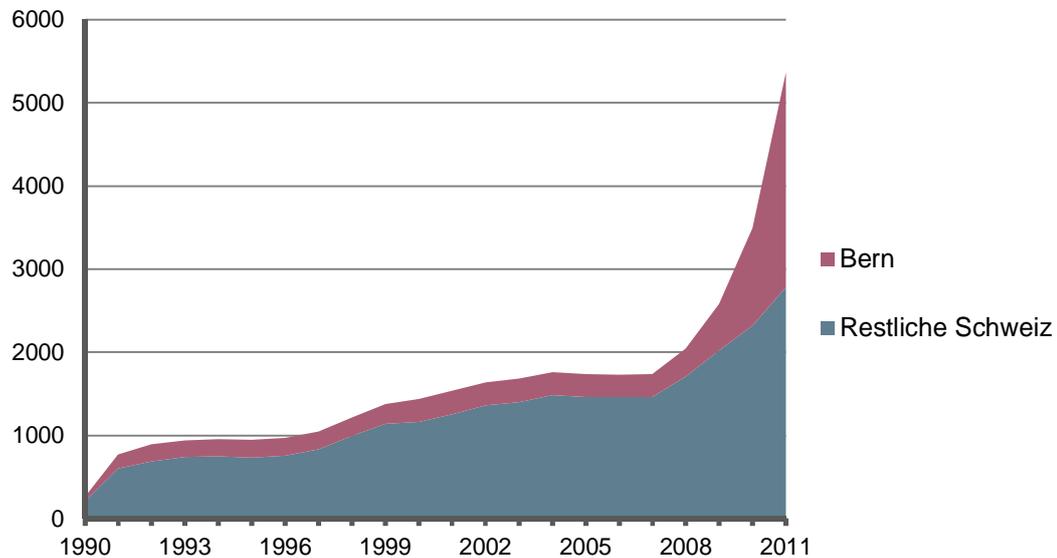
Abbildung 2-5: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Personenwagen
BE und restliche Schweiz



Bei den Elektro-Personenwagen hat nach einer langen Phase der Stagnation vor zwei Jahren ein kräftiges Wachstum eingesetzt. Der Gesamtbestand ist mit aktuell etwas über 1000 Fahrzeugen schweizweit aber immer noch sehr gering und macht weniger als ein Promille des Gesamtbestandes an Personenwagen aus (vgl. Abbildung 2-5).

⁹ Datenbank: BFS STAT-TAB / MOFIS (ASTRA), Stand 27.02.2012

Abbildung 2-6: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Motorräder
BE und restliche Schweiz



Beim Bestand der elektrischen Motorräder (inklusive Roller, Kleinmotorräder und Dreiräder) ist bereits seit längerem ein Wachstum zu verzeichnen, das in den letzten Jahren stark zugenommen hat (vgl. Abbildung 2-6). Bei den Kleinmotorrädern waren im Kanton Bern 2011 bereits 13% elektrisch betriebenen. Ein treibender Faktor, der sich in der Statistik niederschlägt ist, dass die Post in den letzten Jahren eine grosse Zahl Elektro-Roller für die Briefträger angeschafft hat. Dies erklärt den extremen Zuwachs im Kanton Bern, denn die Fahrzeuge der Post werden statistisch in Bern erfasst.

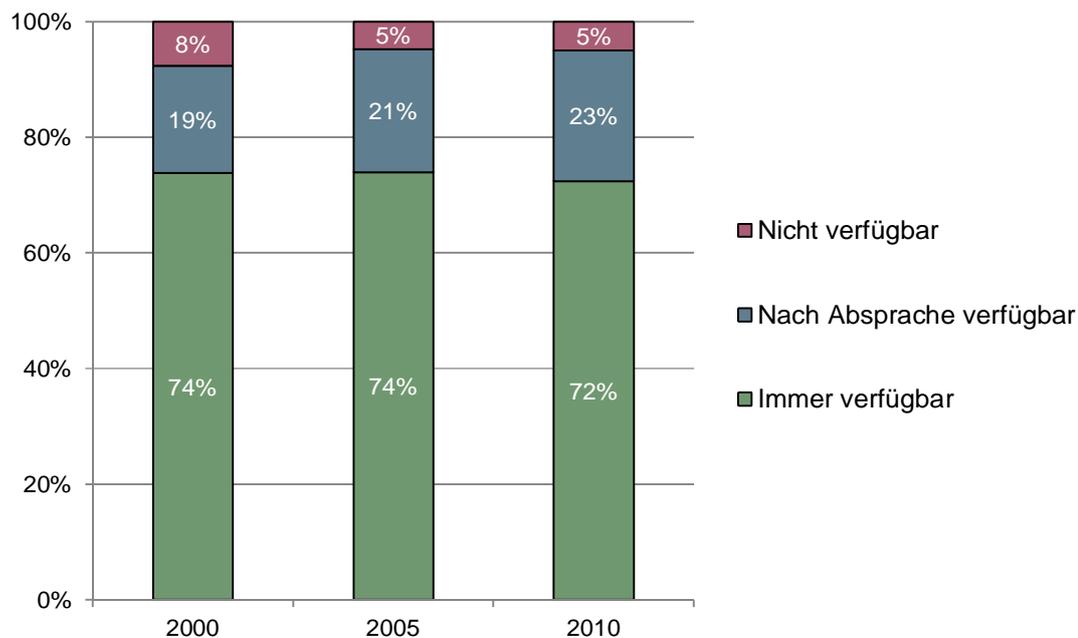
Die zahlenmässig wichtigste Kategorie von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind mittlerweile die E-Bikes, die in den letzten Jahren ein rasantes Wachstum erlebt haben. Da nicht alle E-Bikes zulassungspflichtig sind, kann der Bestand aber nicht über die Zulassungsstatistik erfasst werden, und ist dementsprechend nicht in der Abbildung 2-6 enthalten. Mit einer Hochrechnung anhand der Daten des Mikrozensus kann aber die Grössenordnung abgeschätzt werden: Für den Kanton Bern ergibt diese im Jahr 2010 einen Bestand von rund 14'000 E-Bikes.¹⁰

¹⁰ Hochrechnung der durchschnittlichen 0.04 E-Bikes pro Berner Haushalt (vgl. Abbildung 2-3) auf den gesamten Kanton Bern.

2.2 Verfügbarkeit von Autos und Führerscheinbesitz

a) Entwicklung im Kanton Bern

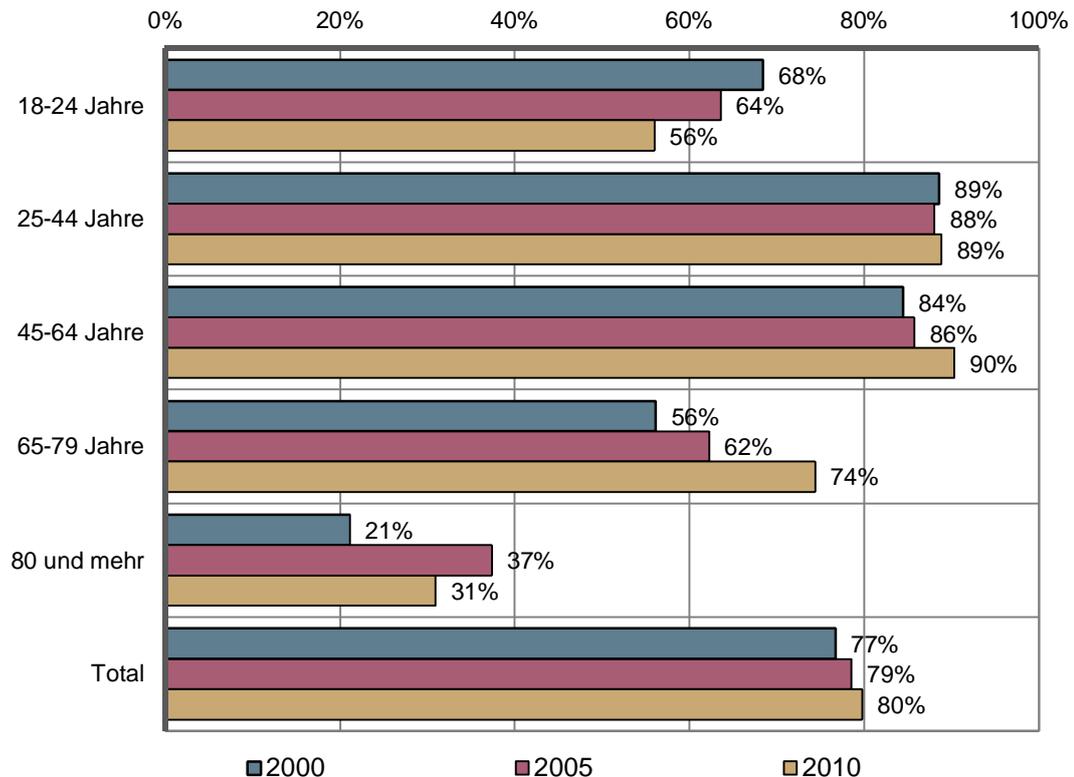
Abbildung 2-7: **Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)**
BE (Grundgesamtheit: Zielpersonen mit Führerschein)¹¹



Rund 95% der Bernerinnen und Berner, die einen Führerschein besitzen, haben immer oder mindestens nach Absprache Zugang zu einem Auto. Tendenziell ist in den letzten Jahren die Anzahl jener Personen gestiegen, die nur nach Absprache ein Auto zur Verfügung haben.

¹¹ Methodischer Hinweis: Für die Jahre 2005 und 2010 wurden nur jene Personen berücksichtigt, die ohne fremde Hilfe gehen können. Bei der Erhebung im Jahr 2000 wurde dies noch nicht erfasst. Aus diesem Grund ist der Filter für 2000 „breiter“.

Abbildung 2-8: Zeitreihe Führerscheinbesitz

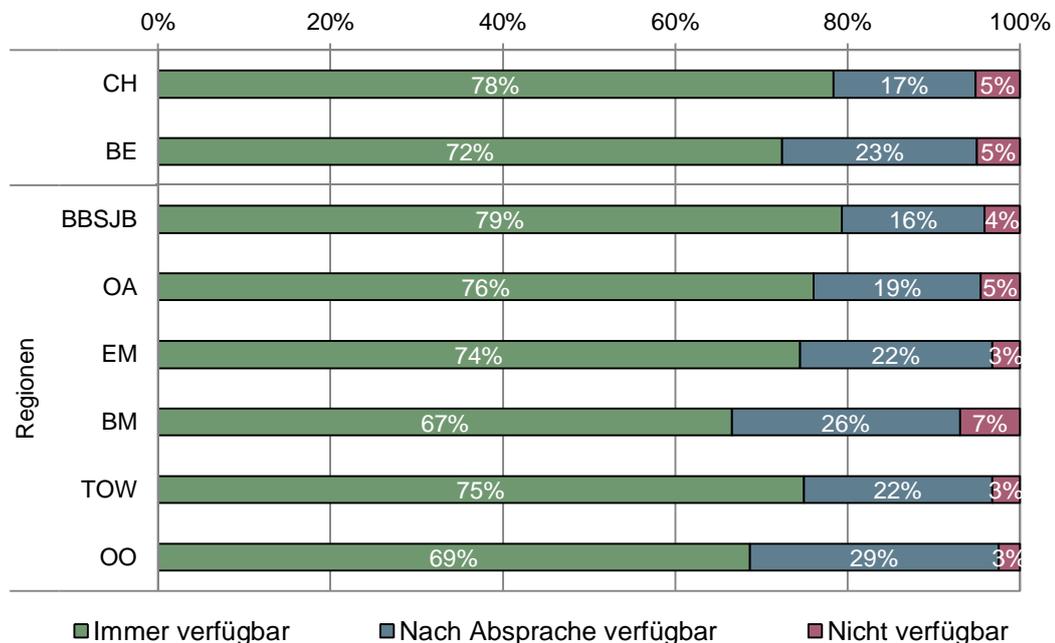


Die Verbreitung von Führerscheinen hat im Kanton Bern zwischen 2000 und 2010 leicht zugenommen (+3.1 Prozentpunkte). In der Altersgruppe der 18-24-Jährigen hat die Verbreitung dagegen stark abgenommen. Im Jahr 2010 besaßen in dieser Altersgruppe nur noch 56% einen Führerschein. Das sind über 12 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2000. Die rückläufigen Anteile bei jungen Personen ist kein rein bernisches Phänomen, sondern auch in der übrigen Schweiz zu beobachten. Zusatzauswertungen zur Entwicklung des Führerscheinbesitzes nach verschiedenen Raumtypen zeigen, dass bei den 18-24-Jährigen die Ausstattung mit Führerscheinen nach wie vor in ländlichen Gemeinden am grössten ist. Der Rückgang betrifft die ländlichen Gebiete aber genauso wie die städtischen.

Die starke Zunahme in der Alterskategorie der 65-79-Jährigen liegt überwiegend daran, dass nun eine stärker mit Führerausweisen ausgestattete Generation ins Rentenalter gekommen ist (Kohorteneffekt). Ebenfalls an der Verschiebung der Alterspyramide dürfte die Zunahme bei den 45-64-Jährigen liegen.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-9: Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
CH, BE und RKP (Grundgesamtheit: Zielpersonen mit Führerschein)

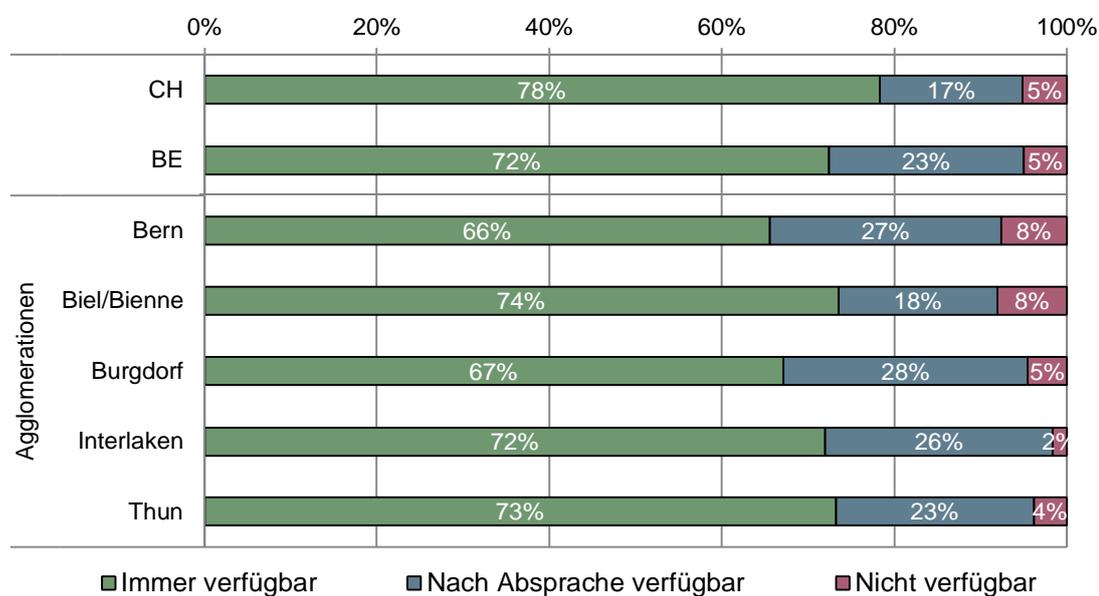


Die Verfügbarkeit von Autos („immer“ + „Nach Absprache“) ist im Kanton Bern mit 95% gleich hoch wie im schweizerischen Durchschnitt. Im Kanton Bern ist die Verfügbarkeit aber bei einem grösseren Anteil der Personen erst nach Absprache gegeben (23%). Die Bernerinnen und Berner können ihren im Vergleich zur gesamten Schweiz geringeren Autobesitz (vgl. Abbildung 2-3) kompensieren, indem sie sich verstärkt durch Absprache Zugang zu einem Auto verschaffen.

Relativ grosse Unterschiede zwischen den Regionen zeigen sich, wenn man den Anteil der Personen betrachtet, welche immer über ein Auto verfügen können. Mit 67% trifft dies in der Region Bern-Mittelland nur auf rund zwei Drittel zu, während es in der Region BBSJB fast vier Fünftel sind. Der hohe Wert für BBSJB kommt aufgrund der hohen Verfügbarkeit im Berner Jura zustande. Über 90% haben in dieser Region immer ein Auto zur Verfügung. Im Seeland trifft dies nur auf drei Viertel der Personen zu.

c) Agglomerationen

Abbildung 2-10: Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen (Grundgesamtheit: Zielpersonen mit Führerschein)

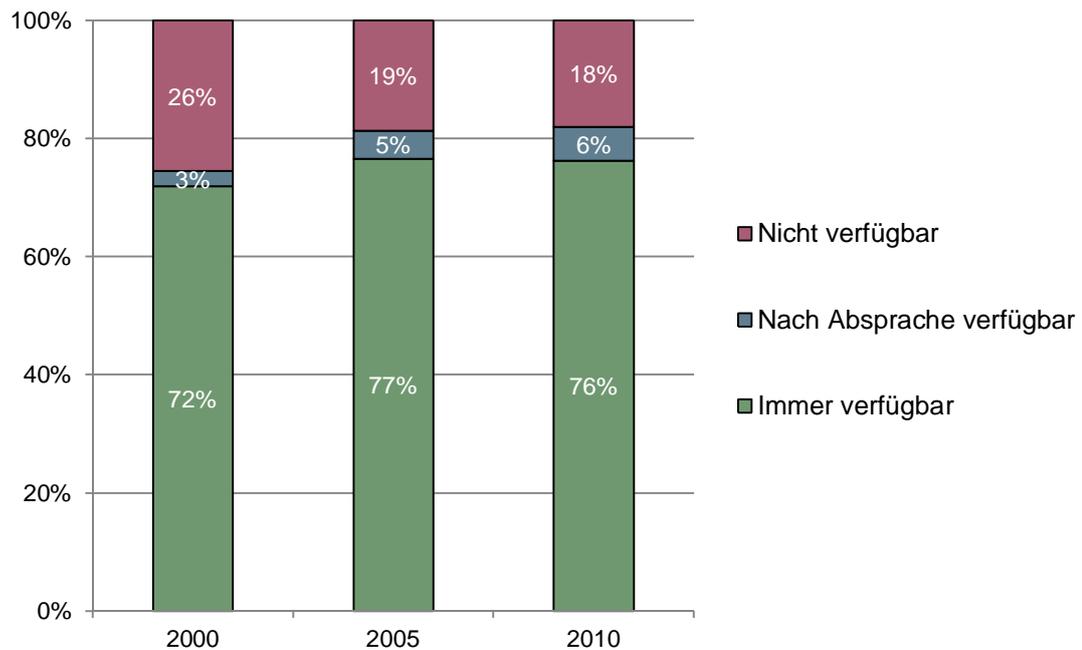


Mit Ausnahme von Interlaken ist die Verfügbarkeit von Autos in den Agglomerationen kleiner als in den Regionen. Die Differenzen zwischen den Agglomeration und den zugehörigen Region sind jedoch sehr gering und mit Ausnahme von Biel/Bienne statistisch nicht signifikant.

2.3 Verfügbarkeit von Velos

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-11: Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
BE

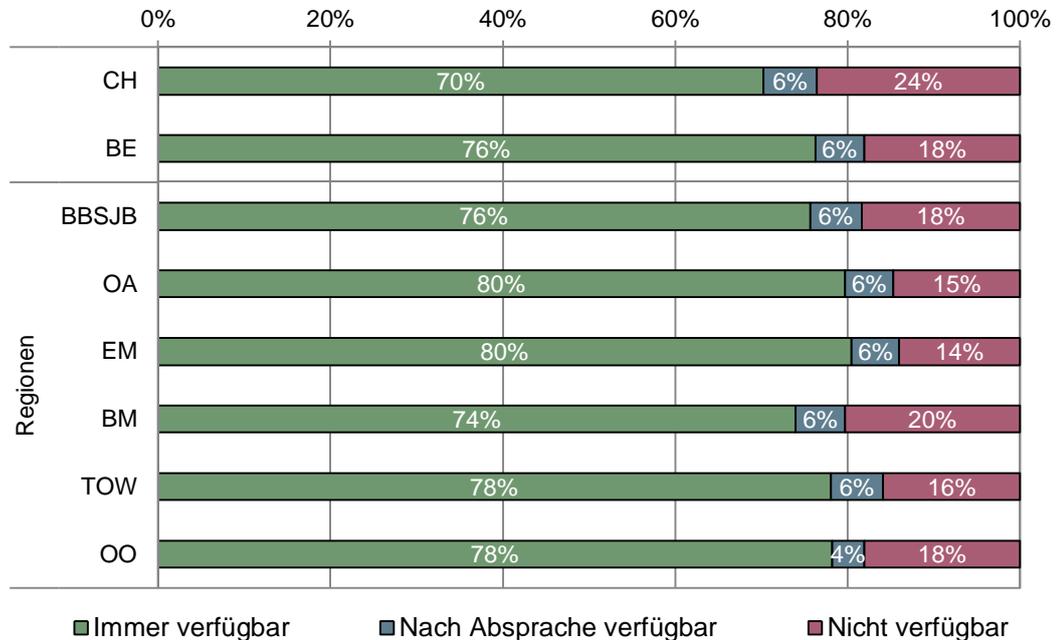


Die Verfügbarkeit von Velos hat sich zwischen 2000 und 2005 deutlich erhöht. Sowohl die ständige Verfügbarkeit als auch die Verfügbarkeit „nach Absprache“ haben zugenommen. Zwischen 2005 und 2010 hat sich dagegen kaum etwas verändert.

Die Veloverfügbarkeit bezieht sich auf alle befragten Personen (Zielpersonen) und ist daher nicht direkt mit der Autoverfügbarkeit vergleichbar, die sich nur auf Personen ab 18 Jahren mit Führerschein bezieht.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionalkonferenzperimeter

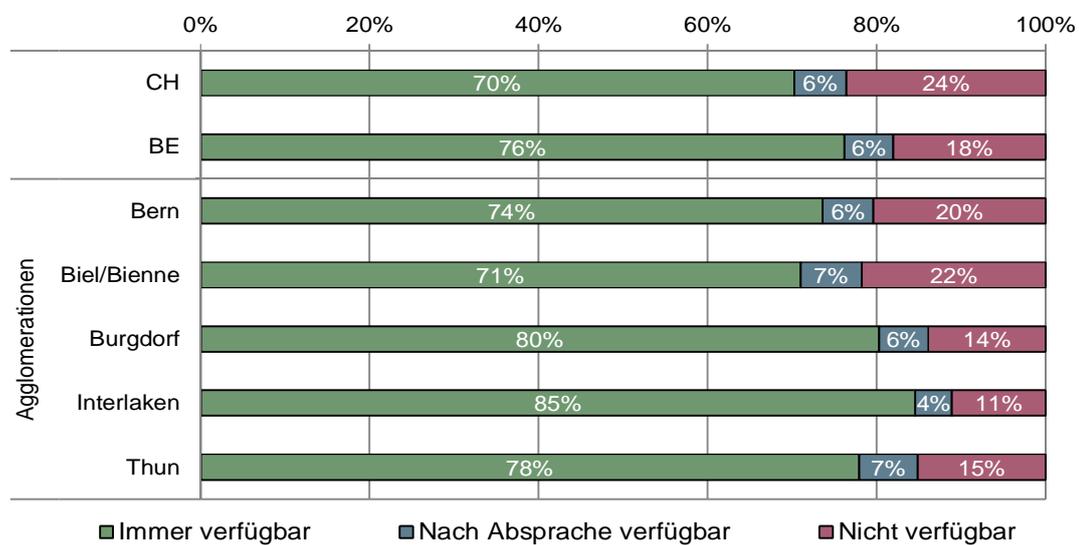
Abbildung 2-12: Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
CH, BE und RKP



Die im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittliche Anzahl Velos in Berner Haushalten macht sich auch bei der Verfügbarkeit bemerkbar. Weniger als jede fünfte Person (18%) im Kanton Bern hat keinen Zugang zu einem Velo. 76% Der Bernerinnen und Berner haben sogar immer die Möglichkeit, ein Velo zu benützen. Auffallend ist, dass die Velo-Verfügbarkeit in allen Regionen des Kantons über dem schweizerischen Durchschnitt liegt. Analog zum Velobesitz pro Haushalt ist die Verfügbarkeit in den Regionen Oberaargau und Emmental (je 86%) am grössten und in der Region Bern-Mittelland am geringsten (80%). Wie schon bei der Auto-Verfügbarkeit zeigt sich auch bei den Velos ein deutlicher Unterschied in der Verfügbarkeit zwischen dem Seeland (rund 16% haben keinen Zugang zu einem Velo) und dem Berner Jura (knapp 26%).

c) Agglomerationen

Abbildung 2-13: Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen



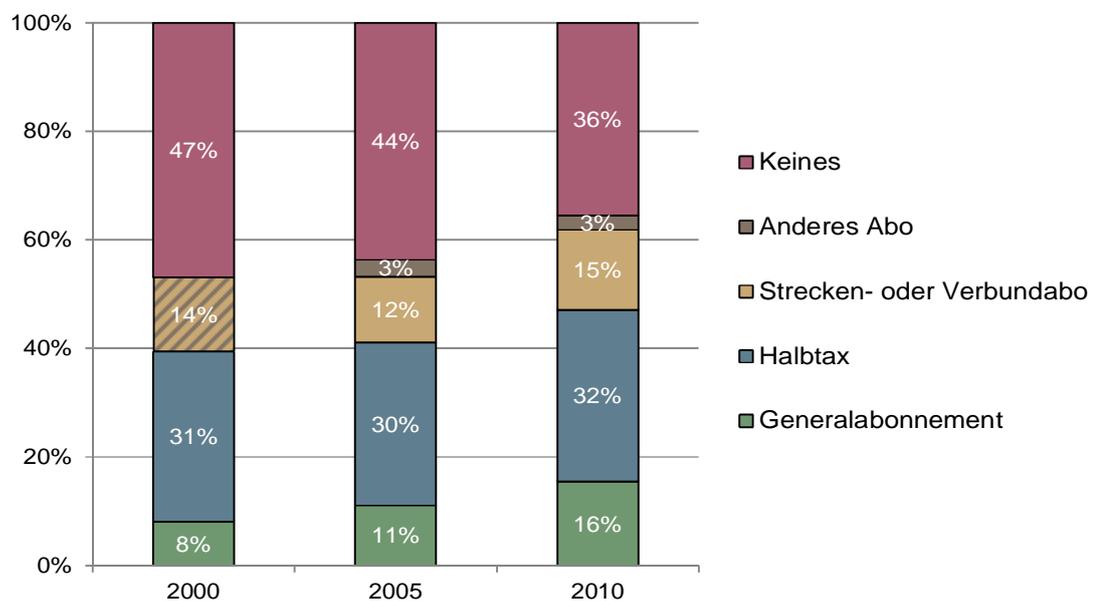
Am geringsten ist die Verfügbarkeit von Velos in den Agglomerationen von Bern und Biel. Die Unterschiede zu den entsprechenden Regionen (Abbildung 2-12) sind in den meisten Fällen gering und nicht signifikant.

2.4 Besitz von ÖV-Abonnementen

Für die Auswertung des Besitzes von ÖV-Abonnementen wurden Personen, welche sowohl über ein Halbtax-, als auch über ein Streckenabo verfügen, nur als Besitzer eines Streckenabos berücksichtigt.

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 2-14: Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnementen (in Prozent der Personen)¹²
BE

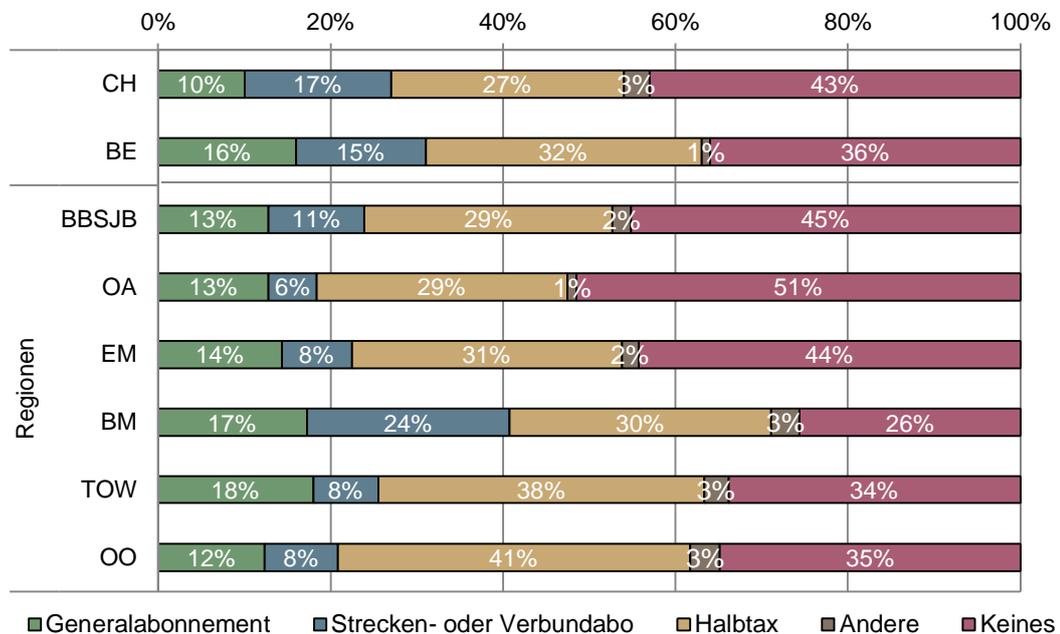


Im Gegensatz zur Auto- und Veloverfügbarkeit hat sich beim Abonnementsbesitz in den letzten fünf Jahren ein nennenswerter Wandel vollzogen. Für alle der drei wichtigsten Abonnementstypen sind die Anteile der Besitzer in der Berner Bevölkerung gestiegen. Am stärksten ist der Anstieg mit 5.5% Prozentpunkten (und damit um fast 50%) bei den Generalabonnements. Die Zunahme der verschiedenen Abos hat dazu geführt, dass im Jahr 2010 nur noch gut ein Drittel (35.5%) der über 16-jährigen Bevölkerung des Kantons Bern über kein Abo verfügt (43.7% im Jahr 2005).

¹² Im Mikrozensus 2000 wurde der Abonnementsbesitz auf Stufe Haushaltspersonen- und nicht auf Stufe Zielpersonen erhoben. Des Weiteren fehlen Angaben zu Strecken- oder Verbundabonnements (diese sind jedoch unter „Anderes Abo“ enthalten). Aus diesen Gründen ist die Vergleichbarkeit mit dem Referenzpunkt 2000 leicht eingeschränkt.

b) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-15: **Besitz von ÖV-Abonnementen (in Prozent der Personen)**
CH, BE und RKP

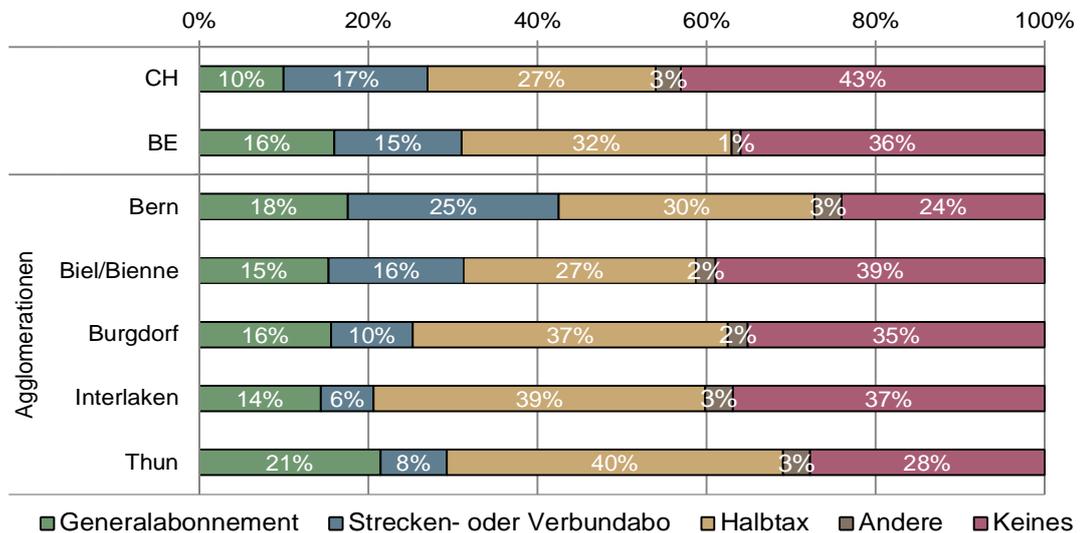


Im Kanton Bern ist der Anteil der Personen ohne ÖV Abonnement (36%) deutlich geringer als im gesamtschweizerischen Durchschnitt (43%). Insbesondere Generalabonnemente aber auch Halbtaxabonnemente sind im Kanton Bern besonders beliebt. Diese beiden Abonnementstypen sind in jeder der sechs Regionen des Kantons Bern häufiger als im schweizerischen Durchschnitt. Betrachtet man aber die beiden Teilregionen der Region BBSJB getrennt, so stellt man fest, dass im Berner Jura nur 8% der über 16-jährigen ein GA und 21% ein Halbtax besitzen. Über 60% im Berner Jura verfügen über gar kein ÖV-Abonnement!

Vergleicht man die Regionen untereinander, so fällt auf, dass Strecken- und Verbundabos in den beiden bevölkerungsreichsten Regionen (BM und BBSJB) am verbreitetsten sind. Vermutlich sind die verschiedenen Tarifverbunde für die Regionen unterschiedlich attraktiv. In der Region BM besitzt fast jeder Vierte ein solches Abo. In der Region Oberaargau dagegen nur jeder Sechzehnte. Den grössten Anteil GA-Besitzer findet man in Bern-Mittelland und Thun Oberland-West.

c) Agglomerationen

Abbildung 2-16: Besitz von ÖV-Abonnementen (in Prozent der Personen)
CH, BE und Agglomerationen



Grundsätzlich sind ÖV-Abonnementen in den ländlichen Gebieten der Regionen weniger verbreitet als in den Agglomerationen. Wie auch schon bei der Verfügbarkeit der Autos und der Velos zeigt sich aber für Interlaken ein etwas anderes Muster: Zwar ist die GA-Verfügbarkeit in der Agglomeration grösser als in der gesamten Region, jedoch nicht der Besitz von Halbtax-, Strecken- und Verbundabos.

Beim Vergleich zwischen den Agglomerationen zeigen sich dieselben Muster wie beim Vergleich zwischen den entsprechenden Regionen.

2.5 Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen

a) Schweiz, Kanton Bern und Regionen

Abbildung 2-17: Verfügbare Parkplätze (Anzahl pro Haushalt) / Veloabstellplatz zu Hause vorhanden (ja/nein)
CH, BE und RKP (Grundgesamtheit: Alle Personen)

	CH	BE	BBSJB	OA	EM	BM	TOW	OO
Anzahl Park-/Garagenplätze für Autos	1.74	1.66	1.72	2.01	1.84	1.43	1.82	1.71
Veloabstellplatz zu Hause [%]	Ja	79.7	80.5	83.4	75.7	79.9	79.4	82.3
	Nein	20.3	19.5	16.6	24.3	20.1	20.6	17.7

Mit durchschnittlich 1.66 Park- und Garagenplätzen pro Haushalt liegt der Kanton Bern leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt. Der im Verhältnis zur Schweiz tiefere Wert beruht insbesondere auf dem tiefen Wert der Region Bern-Mittelland. Die Zahl der Parkplätze pro Haushalt übersteigt die Zahl der Autos pro Haushalt bei weitem. Bei der Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen liegt der Kanton Bern unwesentlich über dem schweizerischen Durchschnitt.

Die Region Oberraargau weist am meisten Autoparkplätze auf, was mit der höchsten Zahl von Autos pro Haushalt (Abbildung 2-3) übereinstimmt.

Abbildung 2-18: Verfügbarkeit von Parkplätzen / Veloabstellplätzen am Arbeitsort (in Prozent)
CH, BE und RKP (Grundgesamtheit: Erwerbstätige Personen,
Hinweis: Die Regioneneinteilung erfolgt wie immer im Bericht nach Wohnort, und nicht etwa nach Arbeitsort)

		CH	BE	BBSJB	OA	EM	BM	TOW	OO
Parkplatz am Arbeits- / Ausbildungsort	Ja, gratis	52.3	50.6	52.7	70.6	61.7	39.5	57.4	53.6
	Ja, bezahlt	14.8	16.8	15.9	11.8	12.0	19.9	16.2	16.0
	Nein	33.0	32.6	31.4	17.6	26.4	40.6	26.4	30.4
Veloabstellplatz am Arbeits- / Ausbildungsort	Ja	73.8	81.5	77.4	83.3	80.6	83.0	83.7	78.6
	Nein	26.2	18.5	22.6	16.7	19.4	17.0	16.3	21.4

Bezogen auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsplatz zeigt sich zwischen den im Kanton Bern wohnhaften Personen und dem schweizerischen Durchschnitt kein grosser Unterschied. Bernerinnen und Berner müssen jedoch häufiger für ihre Parkplätze bezahlen. Die Auswertungen wurden (wie immer) nach Wohnort erstellt, sagen also nichts über den Ort des Parkierens (Arbeits-/Ausbildungsort) aus. Personen mit Wohnort im Oberraargau haben mit Abstand am häufigsten Autoparkplätze am Arbeitsort zur Verfügung.

Als Tendenz lässt sich feststellen, dass dort, wo weniger Parkplätze vorhanden sind, öfter bezahlt werden muss.

Was die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen betrifft, haben die Bewohner aller Berner Regionen bessere Verhältnisse als der schweizerische Durchschnitt.

b) **Agglomerationen****Abbildung 2-19: Verfügbare Parkplätze (Anzahl pro Haushalt)/ Veloabstellplatz zu Hause vorhanden (ja/nein)**

CH, BE und Agglomerationen (Grundgesamtheit: Alle Personen)

		CH	BE	Bern	Biel/ Bienne	Burg- dorf	Inter- laken	Thun
Anzahl Park-/Garagenplätze für Autos		1.74	1.66	1.38	1.42	1.56	1.68	1.58
Veloabstellplatz zu Hause [%]	Ja	79.7	80.5	80.3	87.9	80.3	83.5	85.2
	Nein	20.3	19.5	19.7	12.1	19.7	16.5	14.8

Die Analyse nach Agglomerationen zeigt ähnliche Muster wie jene der Regionen. Die Vertrauensintervalle sind jedoch z.T. relativ gross.

Abbildung 2-20: Verfügbarkeit von Parkplätzen / Veloabstellplätzen am Arbeitsort (in Prozent)

CH, BE und Agglomerationen (Grundgesamtheit: Erwerbstätige Personen)

		CH	BE	Bern	Biel/ Bienne	Burg- dorf	Inter- laken	Thun
Parkplatz am Arbeits- / Ausbildungsort	Ja, gratis	52.3	50.6	37.2	42.4	49.6	47.8	50.1
	Ja, bezahlt	14.8	16.8	20.4	16.5	17.5	15.9	19.0
	Nein	33.0	32.6	42.3	41.0	32.9	36.4	30.9
Veloabstellplatz am Arbeits- / Ausbildungsort	Ja	73.8	81.5	82.8	77.7	82.4	86.5	87.6
	Nein	26.2	18.5	17.2	22.3	17.6	13.5	12.4

Den in Agglomerationen wohnhaften Personen stehen am Arbeitsplatz tendenziell weniger häufig Parkplätze zur Verfügung als den im ländlichen Raum wohnhaften Personen. Zudem muss für diese Parkplätze häufiger bezahlt werden (Ausnahme: Agglomeration Interlaken). Statistisch signifikant sind diese Erkenntnisse jedoch nur in wenigen Fällen.

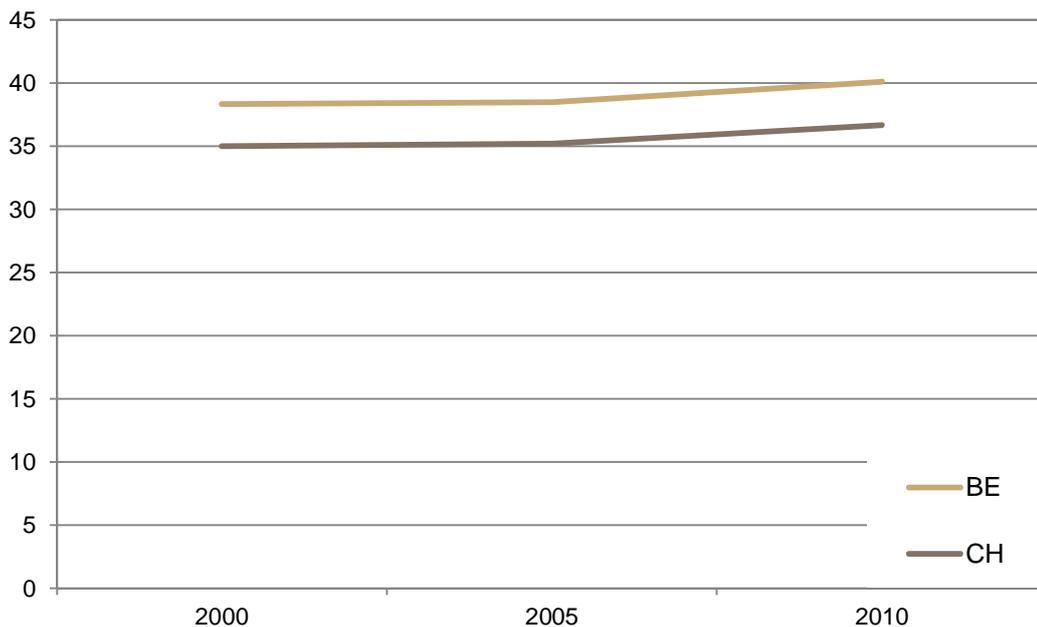
Die Vertrauensintervalle bei den Veloabstellplätzen sind relativ gross und lassen keine sinnvolle Interpretation zu.

3 Verkehrsaufkommen

3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

a) Entwicklung in der Schweiz und im Kanton Bern

Abbildung 3-1: Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person)
CH und BE

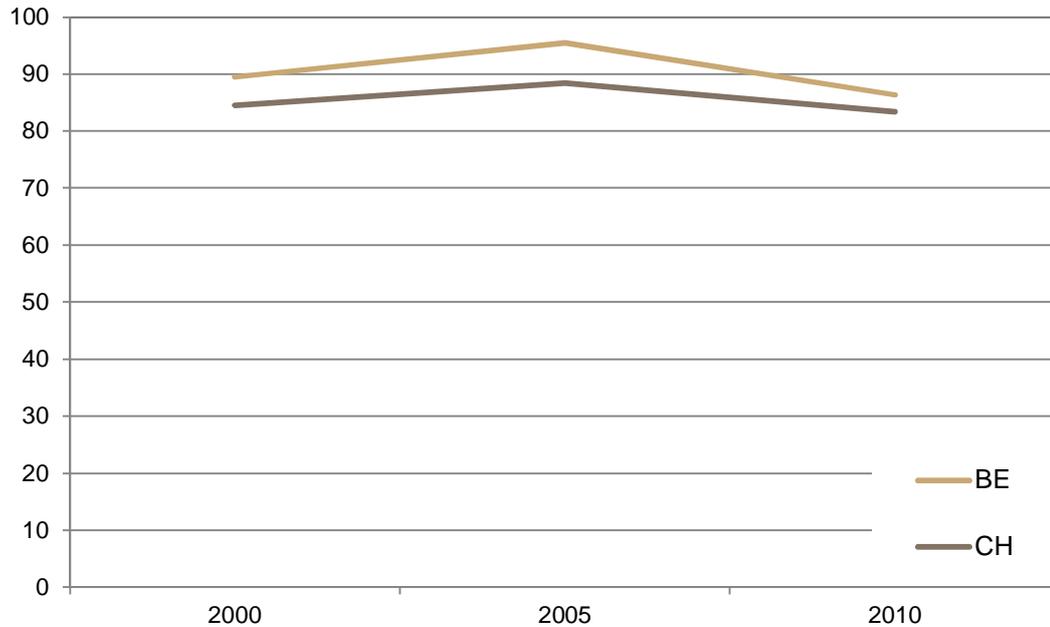


Die im Inland zurückgelegte Tagesdistanz ist zwischen 2005 und 2010 sowohl im schweizerischen (von 35.2 auf 36.7 km) als auch im Berner (von 38.5 auf 40.1 km) Durchschnitt gestiegen. Die Zunahme ist im Kanton Bern und in der Schweiz praktisch identisch und stärker als zwischen 2000 und 2005.

Hochgerechnet auf die gesamte Bevölkerung des Kantons ergibt dies im Jahr 2010 eine Strecke von durchschnittlich 38 Mio. Kilometern pro Tag. Dies entspricht der Distanz von 951 Erdumrundungen pro Tag oder 18'000-mal von der Erde zum Mond und wieder zurück pro Jahr. Da auch diese Auswertungen nach Wohnort erstellt wurden, sagen diese Zahlen aber nichts darüber aus, wie gross die auf dem Berner Kantonsgebiet zurückgelegte Distanz ist. Im Übrigen sind Strecken im Ausland nicht enthalten: Diese machen bei Bernerinnen und Bernern nochmals ungefähr 10.8 km pro Tag und Person aus. Im Schweizer Durchschnitt ist die täglich im Ausland zurückgelegte Strecke mit 12.4 km pro Person grösser als im Berner

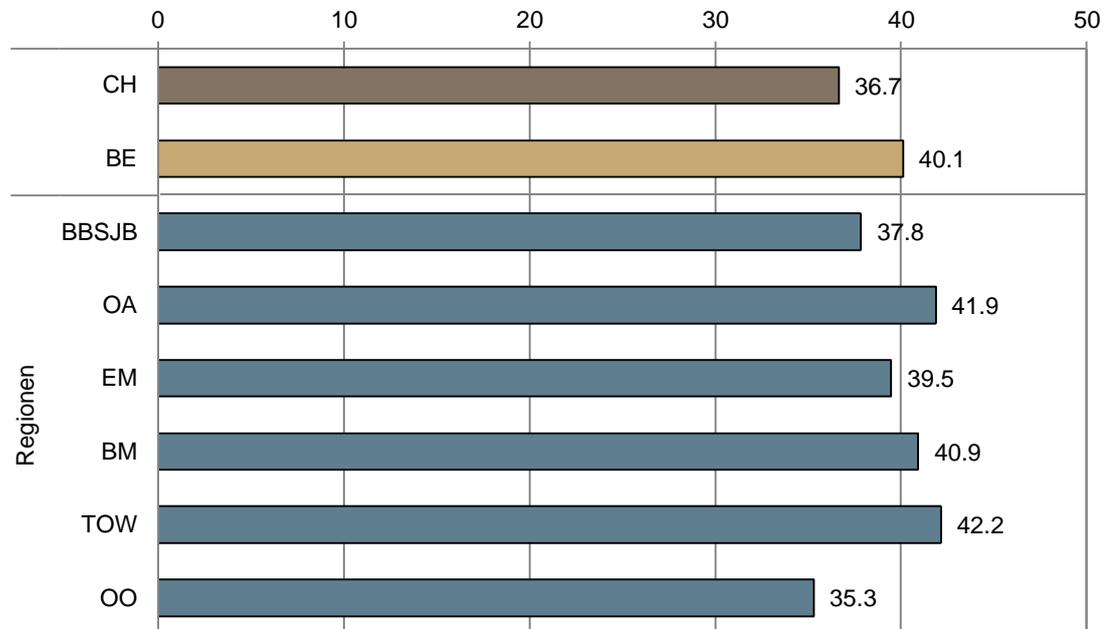
Durchschnitt. Rechnet man somit die Auslandsetappen zur Tagesdistanz hinzu,¹³ dann verringert sich die Differenz zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz auf 1.9 km (gegenüber 3.5 km ohne Auslandsetappen).

Abbildung 3-2: Zeitreihe Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)
CH und BE



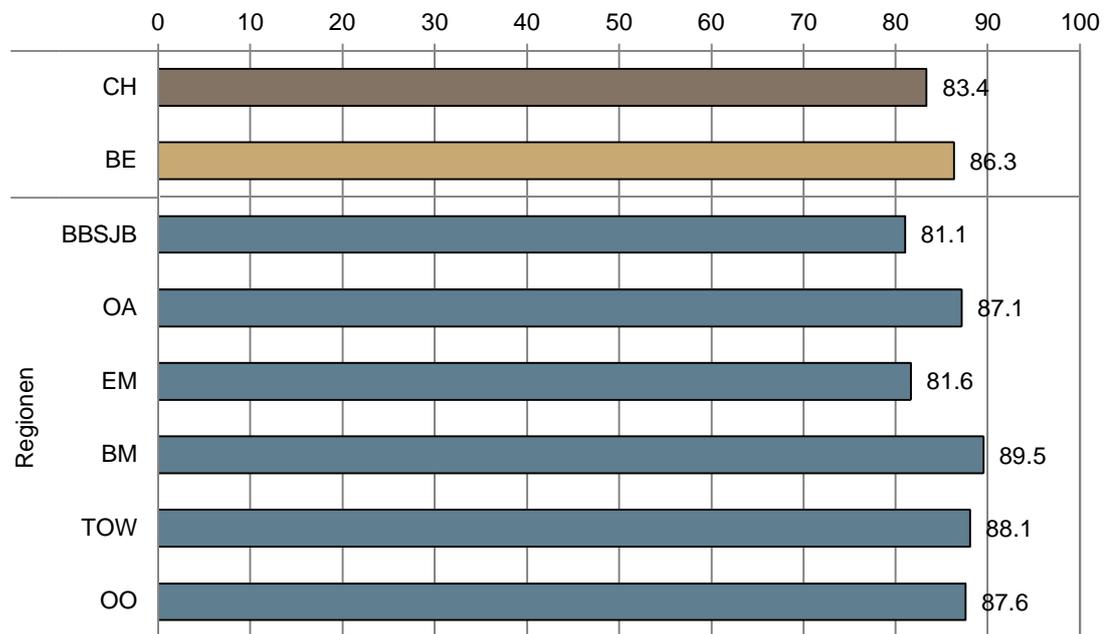
Obwohl in den letzten 5 Jahren die Distanzen zugenommen haben, ist die Unterwegszeit sowohl im Kanton Bern als auch im schweizerischen Durchschnitt rückläufig. Die Geschwindigkeit hat also zugenommen. Bis 2005 hatten in der Schweiz jeweils nicht nur die Distanzen, sondern auch die Unterwegszeiten zugenommen. Der für den Kanton Bern registrierte Rückgang der Unterwegszeit um rund 9 Minuten pro Tag ist sowohl absolut als auch relativ deutlich ausgeprägter als im schweizerischen Durchschnitt. Trotzdem sind Berner/innen im Durchschnitt immer noch länger unterwegs als die Schweizer Bevölkerung im Durchschnitt.

¹³ BE: 50.9 km, CH: 49.1 km (pro Person und Tag)

b) Regionen**Abbildung 3-3: Tagesdistanz (km pro Person)**
CH, BE und RKP

Die täglich pro Person zurückgelegte Distanz liegt in allen Regionen in einem ähnlichen Bereich. Die Differenzen sind aufgrund der relativ grossen Vertrauensintervalle (z.B. +/- 7 km für Oberland-Ost, vgl. hierzu den elektronischen Anhang) statistisch nicht signifikant. Unterscheidet man nach Raumtypen der Gemeinden, so legt die Bevölkerung gesamtschweizerisch in Zentren am wenigsten, in den übrigen Agglomerationsgemeinden deutlich mehr und in ländlichen Gemeinden am meisten Kilometer zurück, sowohl in der Summe aller Verkehrsmittel, wie auch (stärker ausgeprägt) mit dem MIV.

Abbildung 3-4: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)
CH, BE und RKP



Auch bei der durchschnittlichen Unterwegszeit pro Person und Tag sind keine signifikanten Unterschiede zwischen den Regionen festzustellen.

c) Agglomerationen

Abbildung 3-5: Tagesdistanz und Unterwegszeit (km resp. Min. pro Person pro Tag)
CH; BE und Agglomerationen

	CH	BE	Bern	Biel/ Bienne	Burgdorf	Inter- laken	Thun
Tagesdistanz [km]	36.7	40.1	38.9	36.5	40.1	42.9	41.2
Tagesunterwegszeit [Min.]	83.4	86.3	88.0	79.2	83.7	94.2	90.4

Die Bevölkerung der grösseren Agglomerationen (Bern und Biel) legen im Vergleich mit den anderen Agglomerationen des Kantons oder auch dem Gesamtkanton samt den ländlichen Regionen geringere Tagesdistanzen zurück, allerdings sind die Unterschiede gering. Im Ver-

gleich mit den anderen grossen Schweizer Agglomerationen¹⁴ weisen die grossen Berner Agglomerationen jedoch den grössten Wert auf (z.B. Zürich 35.6 km, Basel 31.2 km).

3.2 Mobile und nicht mobile Personen

Abbildung 3-6: Am Stichtag immobile Personen (in Prozent)
CH, BE und RKP

	CH	BE
Geschlecht		
Mann	8.7	9.2
Frau	13.1	14.2
Alter		
6-17 Jahre	9.3	10.2
18-24 Jahre	6.9	6.3
25-44 Jahre	7.8	8.3
45-64 Jahre	9.6	9.4
65-79 Jahre	17.6	19.2
80 und mehr	31.8	33.9
Erwerbstätigkeit		
Vollzeit	6.5	7.0
Teilzeit	8.2	8.9
in Ausbildung	8.9	8.8
nicht erwerbstätig	20.2	22.2
Haushaltseinkommen pro Monat		
bis und mit 4'000 Fr.	18.2	20.8
4'001 - 8'000 Fr.	10.2	11.0
8'001 - 12'000 Fr.	8.0	7.6
mehr als 12'000 Fr.	6.2	5.1
Wohnort		
Agglomerationskerngemeinden und isolierte Städte	9.9	9.8
übrige Agglomerationsgemeinden	11.1	11.5
ländliche Gemeinden	11.9	13.6
Total	10.9	11.8

Als „nicht mobil“ werden Personen erfasst, die am Stichtag keinen Weg zurückgelegt haben, sie können aber durchaus an anderen Tagen mobil sein. Dies trifft im Kanton Bern auf 11.8 Prozent der Personen zu. Dieser Wert liegt leicht über dem schweizerischen Durchschnitt und auch über dem Wert von 2005 (10.6%). An der Tatsache, dass Männer häufiger unterwegs sind als Frauen, hat sich seit 2005 nichts geändert. Auch die übrigen bekannten Muster haben sich nicht nennenswert verschoben: hohe Immobilität bei Personen mit tiefem Einkommen, bei nicht Erwerbstätigen sowie Personen im Ruhestand. Während die Immobilität in

¹⁴ Grosse Agglomerationen sind Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, Winterthur, St. Gallen, Luzern, Lugano und Biel/Bienne.

den Agglomerationskerngemeinden und den isolierten Städten des Kantons Bern praktisch gleich gross ist wie 2005 (-0.5%), sind in den übrigen Agglomerationsgemeinden (+2%) und den ländlichen Gemeinden (+1.7%) mehr Personen immobil als früher. Diese Veränderungen könnten allenfalls mit Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur erklärt werden (bspw. mehr Pensionäre in den ländlichen Gemeinden). Hierzu wären aber genauere Abklärungen notwendig.

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Abbildung 3-7: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag)

BE; nach Verkehrsmitteln (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung, der unterwegs ist)

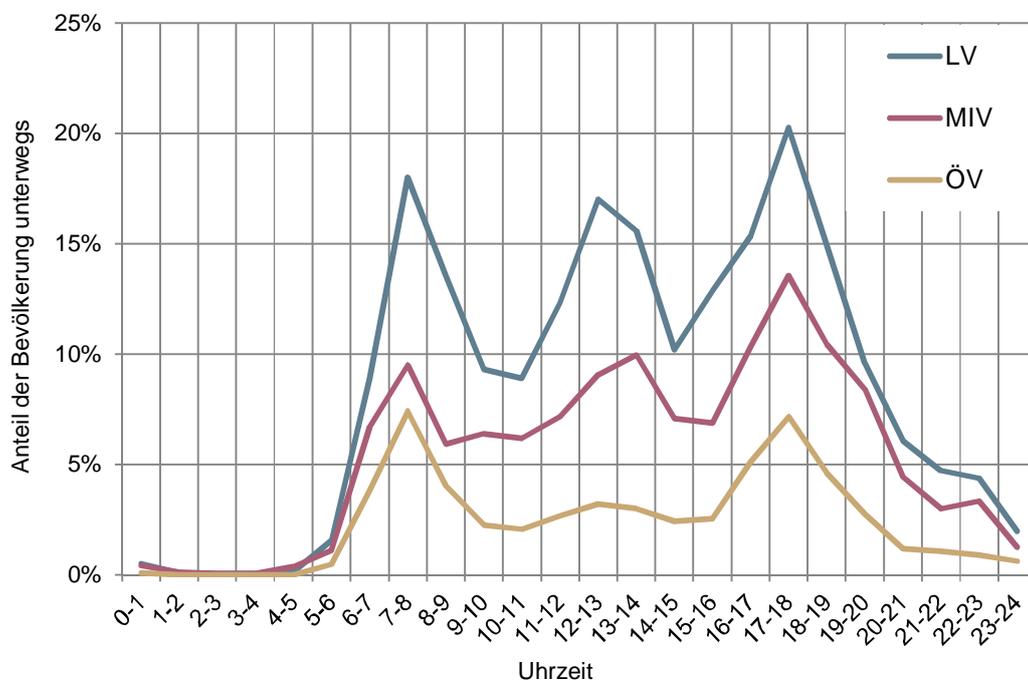


Abbildung 3-7 zeigt das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf und damit die Tagesganglinien und die Spitzenzeiten. Die Linien zeigen den Anteil der mobilen Berner Bevölkerung, der zu einem bestimmten Zeitpunkt unterwegs ist.¹⁵

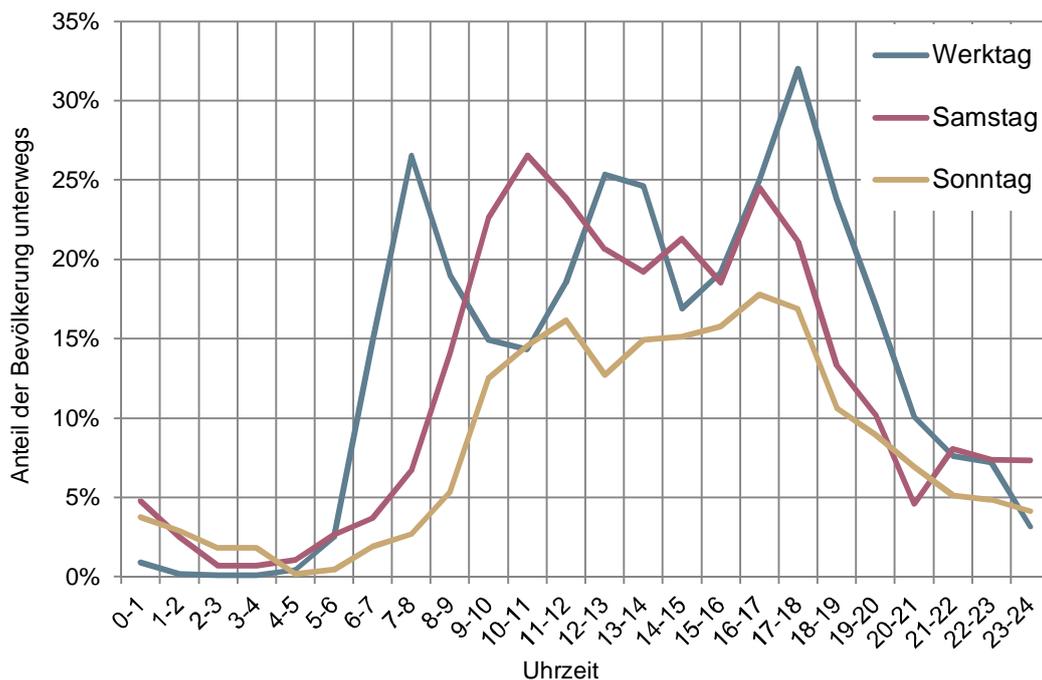
¹⁵ Unabhängig von der Dauer oder der Distanz werden alle Personen berücksichtigt, die in einem Stundenintervall unterwegs sind. Eine Person, die beispielsweise um 06.55 mit dem Fahrrad zu Hause startet und 10 Minuten den Zug nimmt und nach weiteren 20 Minuten am Arbeitsplatz eintrifft, wird dreimal erfasst (in der Stunde 06.00 – 07.00 und für Velo und ÖV je einmal in der Stunde 07.00 – 08.00).

Der Anteil der Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, ist im ganzen Tagesverlauf grösser als die Anteile der Personen, die mit dem MIV oder dem ÖV unterwegs sind. Dies hat auch damit zu tun, dass die meisten ÖV-Wege auch mindestens einen LV-Weg bedingen.

Bei allen drei Modi sind eine Morgenspitze (zwischen 07.00 und 08.00) und eine Abendspitze (zwischen 17.00 und 18.00) zu erkennen. Dass die Abendspitze im LV und im MIV grösser, im ÖV aber ungefähr gleich hoch ist wie die Morgenspitze, deckt sich mit den Erkenntnissen zum gesamtschweizerischen Verkehrsaufkommen. Zwischen 17.00 und 18.00 ist fast ein Drittel (32%) der Berner Bevölkerung (zumindest einmal kurz) unterwegs.¹⁶ Alle drei Modi haben auch eine Mittagsspitze, diese ist jedoch beim ÖV deutlich weniger ausgeprägt als beim MIV und beim LV. Im Kanton Bern ist die Mittagsspitze beim MIV vergleichsweise markant, während gesamtschweizerisch in den letzten fünf Jahren ein Auffüllen des „Vormittags-Tals“ festzustellen war.¹⁷

Abbildung 3-8: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf

BE; nach Wochentag (Werktag, Samstag und Sonntag) (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung, der unterwegs ist)



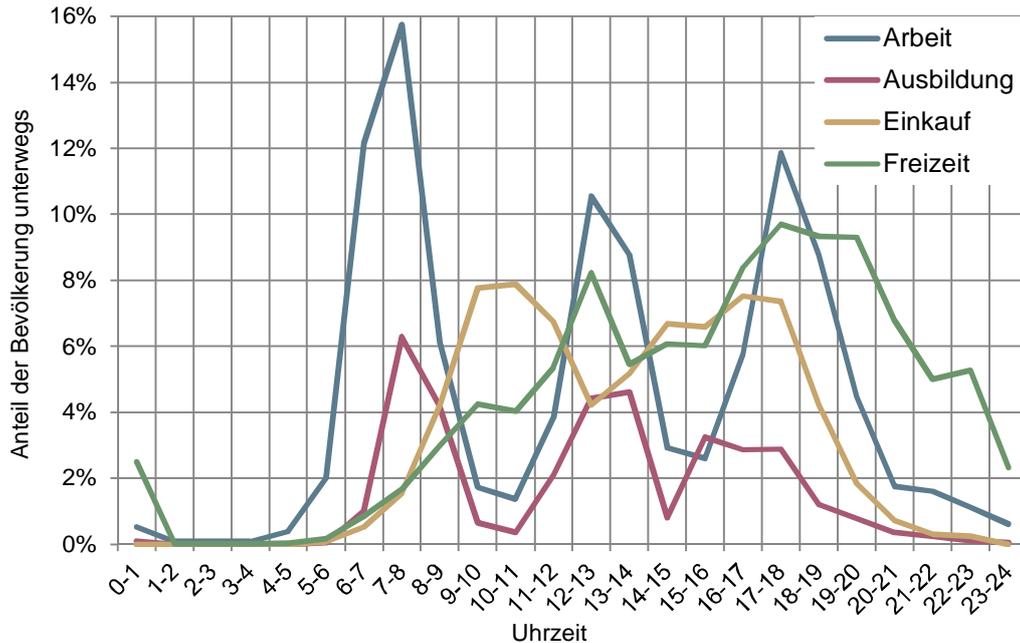
¹⁶ Die Tagesganglinien nach Verkehrsmittel können nicht direkt summiert werden, um das gesamte Verkehrsaufkommen zu ermitteln, da dieselbe Person während einer Stunde mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs sein kann.

¹⁷ Vgl. Schweizerische Mikrozensus 2010 (G 3.4.1) und 2005 (G 3.2). Für den Kanton Bern liegen keine Vorjahreszahlen vor.

Die Tagesganglinien nach Wochentagen zeigen für das Wochenende eine andere Dynamik als an den Werktagen. Am Wochenende setzt die erste Aufkommensspitze später ein, und das Verkehrsaufkommen ist gleichmässiger verteilt als an Werktagen.

Abbildung 3-9: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag)

BE; nach wichtigsten Wegzwecken (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung, der unterwegs ist)



Während die Morgenspitze praktisch ausschliesslich durch den Ausbildungs- und die Arbeitsverkehr geprägt wird, überlagern sich bei der Abendspitze mehrere Wegzwecke (insb. Arbeit, Freizeit, Einkauf), was den höheren Wert der Abendspitze gegenüber der Morgenspitze erklärt. Das gesamtschweizerische Muster des Verkehrsaufkommens¹⁸ nach den verschiedenen Wegzwecken ist mit jenem des Kantons Bern vergleichbar. Jedoch zeigt sich beim Freizeitverkehr ein Niveauunterschied: Im Kanton Bern sind in keiner Stunde des Tages mehr als 10% der Personen für die Freizeit unterwegs. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt wurden dagegen Anteile von mehr als 17.5% erfasst (in den frühen Abendstunden).

¹⁸ Vgl. BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Abb. G 3.4.3.

3.4 Länge von Etappen im Kanton Bern

Abbildung 3-10: Verteilung der Etappen nach Distanzen (in Prozent der Etappen sämtlicher Verkehrsmittel)

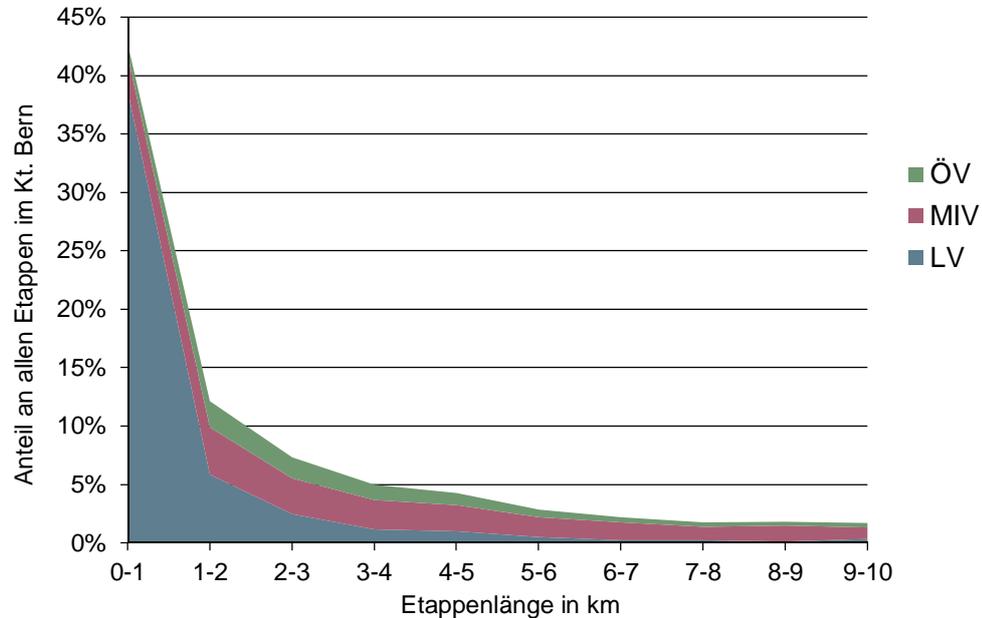
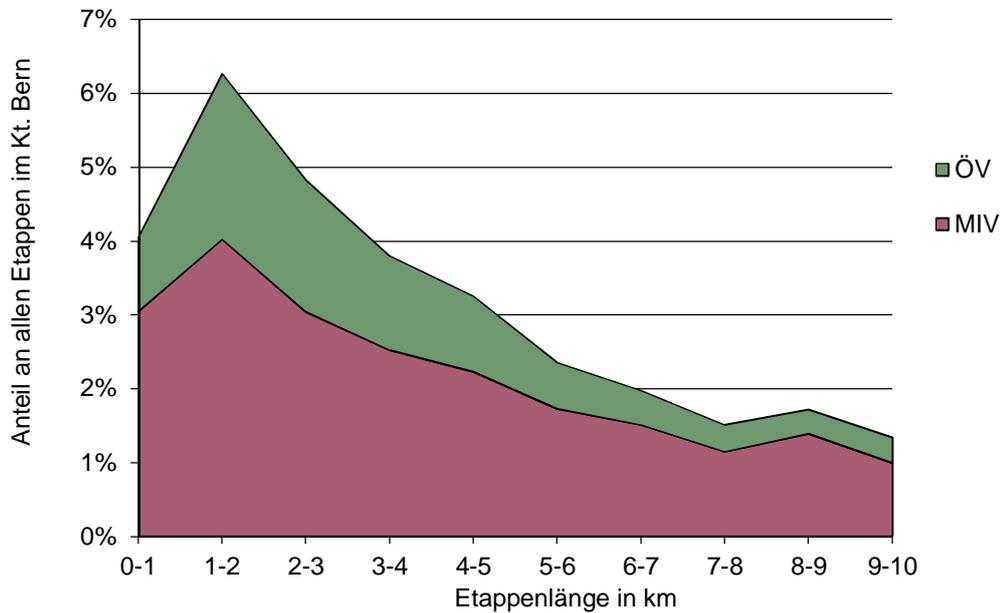


Abbildung 3-10 zeigt, dass der grösste Teil (55%) aller Etappen unter 2 Kilometer lang ist.¹⁹ Bis zu einer Etappenlänge von rund 2 Kilometern dominiert der LV, bei längeren Etappen dominiert der MIV.

Wenn man in der Darstellung den LV weglässt, zeigt sich die Distanzverteilung der MIV- und der ÖV-Etappen deutlicher (siehe Abbildung 3-11). Daraus wird klar, dass auch beim MIV und beim ÖV die meisten Etappen kurz sind: Die häufigste Etappenlänge liegt im Bereich von 1 bis 2 Kilometern.

¹⁹ Dabei wurden die Etappen über 10 Kilometern, die insgesamt rund 17% ausmachen, aus darstellerischen Gründen weggelassen, vgl. hierfür die nachfolgenden Tabellen. Ebenfalls nicht eingezeichnet wurden die übrigen Verkehrsmittel (wie z.B. Schiff, Bergbahnen), die rund 1% ausmachen.

Abbildung 3-11: Verteilung der Etappen nach Distanzen nur ÖV und MIV, ohne LV (in Prozent der Etappen sämtlicher Verkehrsmittel)



Betrachtet man die Distanzverteilung für jedes Verkehrsmittel einzeln (Abbildung 3-12), so wird deutlich, dass über die Hälfte aller LV-Etappen kürzer sind als 0.5 km.

Abbildung 3-12: Verteilung der Etappendistanzen (in Prozent)
(kumulierte Anteile am Total aller Etappen eines Verkehrsmittels)

km	LV	MIV	ÖV
0.3	37	1	0
0.5	54	3	1
1	76	9	7
2	87	21	23
3	92	30	35
4	94	38	44
5	96	44	52
10	99	64	67
20	100	80	79
30	100	87	88
100	100	98	97
>100	100	100	100

Lesehilfe: 54% aller LV-Etappen sind kürzer als 0.5 km

Rund zwei Drittel der MIV- und ÖV-Etappen sind kürzer als 10 Kilometer. Jede fünfte MIV-Etappe ist sogar kürzer als 2 Kilometer. Ein grosser Teil dieser Etappen liegt also in einem Bereich, der grundsätzlich auch mit dem LV zu bewältigen wäre. Auch wenn diese kurzen

MIV-Etappen gemessen an der gesamten Kilometerleistung nicht stark ins Gewicht fallen, so besteht hier doch ein Umsteigepotenzial. Die Verteilung der Etappendistanzen im ÖV entspricht ungefähr jener des MIV. Die einzelnen Verkehrsmittel innerhalb des ÖV haben aber sehr unterschiedliche Verteilungsfunktionen: Bus und Tram werden eher für kurze Etappen genutzt, die Bahn vor allem für lange Etappen.

Abbildung 3-13: Verteilung der Etappendistanzen (in Prozent)
(kumulierte Anteile am Total aller Etappen eines Wegzwecks)

km	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgungen	Freizeit
0.3	19	21	25	17
0.5	28	33	37	26
1	41	56	53	39
2	53	70	65	51
3	59	77	72	60
4	64	81	76	65
5	68	84	80	70
10	80	90	89	81
20	89	93	95	88
30	94	96	97	92
100	99	99	100	99
>100	100	100	100	100

Lesehilfe: 28% aller Etappen von Arbeitswegen sind kürzer als 0.5 km

Die Etappendistanzen zu Ausbildungs- und Einkaufszwecken haben eine ähnliche Verteilung. Bei diesen Zwecken sind die Etappen tendenziell kürzer als jene für Arbeit und Freizeit. Nur rund jede dritte Etappe für Ausbildung und Einkauf ist länger als zwei Kilometer. Die Verteilung der Etappendistanzen unterscheidet sich für die Freizeit nur unwesentlich von jener für die Arbeit.

3.5 Länge von Wegen

Abbildung 3-14: Mittlere Distanz pro Weg (km)
CH, BE und RKP; nach wichtigsten Wegzwecken

	CH	BE	BBSJB	OA	EM	BM	TOW	OO
Arbeitswege	11.5	12.2	11.5	14.4	11.2	12.2	14.2	8.1
Ausbildungswege	7.3	8.6	9.2	13.3	6.4	6.8	11.4	
Einkaufs- und Besorgungswege	6.2	6.6	7.2	7.3	7.4	6.5	6.1	3.6
Freizeitwege	11.6	13.6	11.9	13.2	15.3	14.0	14.4	13.4

Leere Zelle: Das Vertrauensintervall ist grösser als der Mittelwert, so dass der Wert nicht verlässlich ist.

Dass die Tagesdistanzen der Berner/innen grösser sind als im Schweizer Durchschnitt liegt nicht an der Anzahl der Wege, sondern an deren Länge: Im Kanton Bern wohnhafte Perso-

nen legen für alle der vier wichtigsten Wegzwecke pro Weg grössere Distanzen zurück als Personen im schweizerischen Durchschnitt. Dabei sind mittlere Einkaufs- und Ausbildungswege fast überall kürzer als Freizeit- und Arbeitswege.

Die Bewohner der Regionen Oberaargau (14.4 km) und Thun Oberland-West (14.2 km) legen pro Arbeitsweg überdurchschnittlich grosse Distanzen zurück. Dagegen ist ein Arbeitsweg in der Region Oberland-Ost mit 8.8 km sehr kurz. Ebenfalls kurz sind die Einkaufswege in dieser Region: mit 3.6 km nur rund halb so lang wie in den anderen Regionen. Grosse Unterschiede gibt es auch bei der mittleren Distanz pro Ausbildungsweg, jedoch sind bei diesen auch die Vertrauensintervalle relativ gross.

4 Verkehrsmittel

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 4-1: Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person)
BE; nach Verkehrsmitteln

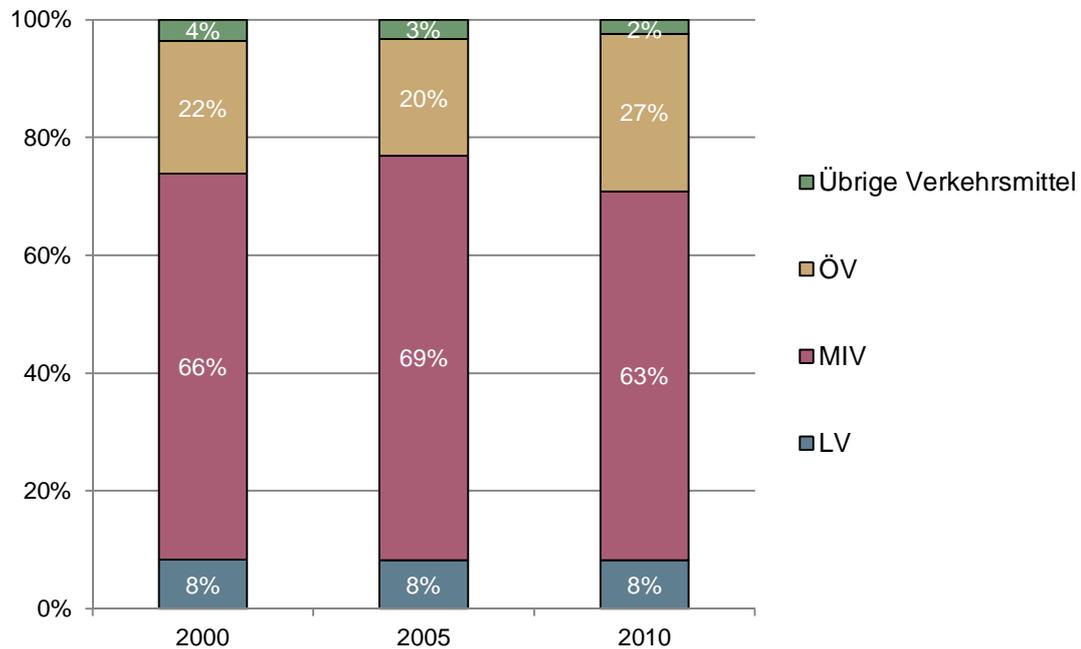
	2000	2005	2010
LV	3.2	3.2	3.3
MIV	25.1	26.4	25.1
ÖV	8.6	7.6	10.8
Übrige Verkehrsmittel	1.4	1.3	1.0
Total	38.3	38.5	40.1

Die Zunahme der mittleren Tagesdistanz im Kanton Bern um 1.6 Kilometer (zwischen 2005 und 2010) ist praktisch ausschliesslich durch die Zunahme im ÖV (+3.1 km) entstanden, während gleichzeitig die MIV-Distanzen zurückgegangen sind (-1.3 km). Zwar legen Bernerinnen und Berner gegenüber 2005 auch leicht grössere Distanzen zu Fuss oder mit dem Velo zurück (+0.15 km), die Zunahme ist im Vergleich zum ÖV aber verschwindend klein. Durch diesen starken Anstieg der ÖV-Distanzen hat sich der Anteil des ÖV an der gesamten Verkehrsleistung zwischen 2005 und 2010 von 20% auf 27% erhöht (vgl. Abbildung 4-2).

Als Folge dieser Veränderungen hat sich der Modalsplit (in Bezug auf die zurückgelegte Distanz) seit dem letzten Mikrozensus 2005 deutlich zugunsten des ÖV und zu Lasten des MIV verschoben (Abbildung 4-2). Diese Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV kann im Kanton Bern erst seit 2005 beobachtet werden, in der gesamten Schweiz dagegen schon seit 2000²⁰.

²⁰ Vgl. BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Kap. 8.2.

Abbildung 4-2: Zeitreihe Modalsplit (nach Distanz)
BE



Durch zusätzliche Auswertungen konnte gezeigt werden, dass der Anteil der längeren Bahnreisen (20-80 km) an allen Bahnreisen (insb. aber zu Arbeits- und Ausbildungszwecken) im Jahr 2010 grösser war als im Jahr 2005. Beim MIV ist dagegen keine solche Entwicklung zu beobachten. Diese Erkenntnisse deuten darauf hin, dass (durch das attraktivere Angebot²¹) längere ÖV-Pendlerdistanzen in Kauf genommen werden, jedoch nicht längere MIV-Pendlerdistanzen. Zumindest ein Teil der Verschiebung des Modalsplits könnte auf diesen Effekt zurückzuführen sein.

b) Kanton Bern und Schweiz

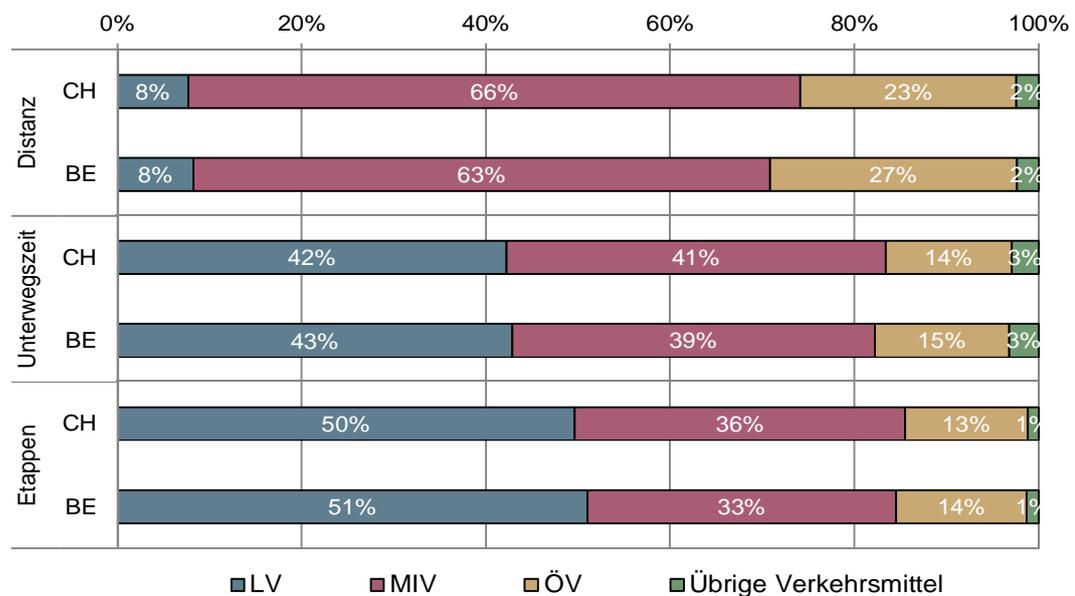
Der Modalsplit kann neben der Distanz noch anhand von zwei weiteren Grössen dargestellt werden: Unterwegszeit und Etappen. Bei der Unterwegszeit und noch mehr bei der Anzahl Etappen ist der Anteil der langsamen Modi natürlich grösser als bei der Distanz. Dies kommt in den folgenden Abbildungen mit dem hohen Anteil des LV an der Unterwegszeit und an der Etappenzahl zum Ausdruck.

²¹ Als Verbesserungen des Angebots sind beispielsweise die Inbetriebnahme des Lötschberg Basistunnels (2007) und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist (2004) zu nennen. Letztere wurde zwar bereits vor dem Mikrozensus 2005 in Betrieb genommen, es ist aber davon auszugehen, dass Anpassungen im Pendlerverhalten erst mit einer gewissen Verzögerung eintreten und sich diese Angebotsverbesserung daher im Mikrozensus 2005 noch nicht oder nur schwach niedergeschlagen hat.

Abbildung 4-3: Kennziffern zum Modalsplit: Tagesdistanz (km), Unterwegszeit (Min.) und Etappen (Anzahl) pro Person pro Tag
CH und BE

	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
LV	2.8	3.3	35.2	37.0	2.5	2.6
MIV	24.4	25.1	34.3	34.0	1.8	1.7
ÖV	8.6	10.8	11.4	12.6	0.7	0.7
Übrige Verkehrsmittel	0.9	1.0	2.4	2.8	0.1	0.1
Total	36.7	40.1	83.4	86.3	5.0	5.0

Abbildung 4-4: Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen)
CH und BE



Der MIV-Anteil ist im Kanton Bern tendenziell kleiner als in der ganzen Schweiz (zugunsten des ÖV) und zwar bei allen drei Berechnungsarten (Distanz, Unterwegszeit, Etappen). Trotzdem wird immer noch der überwiegende Teil der zurückgelegten Distanz mit dem MIV bewältigt.

Anhand der Unterwegszeit und der Distanz kann die Durchschnittsgeschwindigkeit je Modus berechnet werden. Die Berner/innen sind generell etwas schneller unterwegs, was auch damit zu tun hat, dass die Wege eher länger sind als im schweizerischen Durchschnitt.

Abbildung 4-5: Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)
CH und BE; nach Verkehrsmitteln (Unterwegszeit)

	CH	BE
LV	4.8	5.4
MIV	42.6	44.3
ÖV	45.1	51.2
Übrige Verkehrsmittel	22.0	20.7
Total	26.4	27.9

Auswertungen zum Autoverkehr: Besetzungsgrade und Parkgebühren

Abbildung 4-6: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH und BE; nach wichtigsten Wegzwecken, distanzgewichtet

Wegzweck	CH	BE
Arbeit	1.12	1.10
Ausbildung	1.36	1.19
Einkauf und Besorgungen	1.64	1.68
Freizeit	1.99	1.99
Alle Zwecke	1.60	1.62

Mit durchschnittlich nur rund 1.1 Personen pro Auto sind bei Arbeitswegen die Autos am schlechtesten besetzt. Fast doppelt so hoch ist der Besetzungsgrad bei Freizeitwegen. Bei diesen beiden Wegzwecken und auch bei den Einkaufswegen ist zwischen der Schweiz und dem Kanton Bern kein Unterschied festzustellen. Bei Ausbildungswegen sind die Autos der Bernerinnen und Berner dagegen etwas weniger gut besetzt.

Abbildung 4-7: Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort (in Prozent und Betrag in CHF)
CH und BE

Wegzweck	Anteil Etappen [%]		Betrag Gebühr [CHF]	
	CH	BE	CH	BE
Arbeit	2.7%	3.5%	8.1	5.7
Ausbildung	8.5%	9.1%	5.2	5.6
Einkauf und Besorgungen	13.8%	15.0%	2.9	2.0
Freizeit	6.5%	6.1%	3.7	2.9
Total	6.8%	5.7%	4.8	3.8

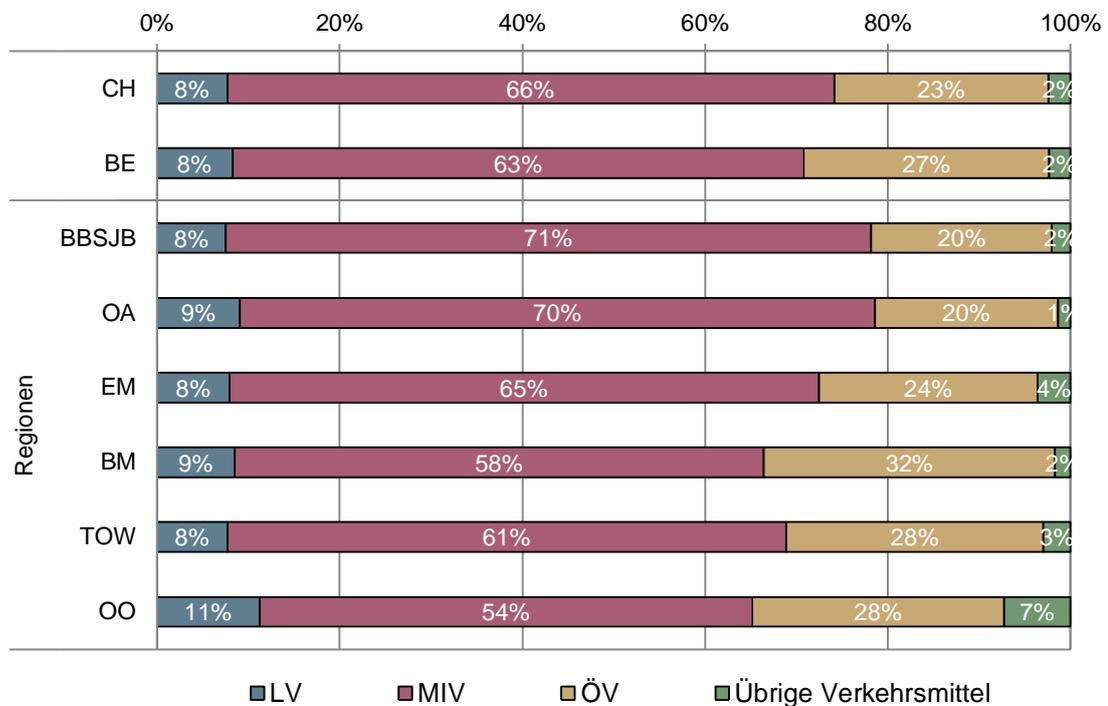
Rund jede zwanzigste Auto-Etappe (5.7%) führt die Bernerinnen und Berner an ein Ziel, an dem sie Parkgebühren entrichten müssen. In diesen Fällen müssen sie im Durchschnitt eine

Gebühr von 3.8 CHF bezahlen. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt ist sowohl der Anteil Etappen mit Parkgebühren am Zielort als auch die dort zu entrichtende Gebühr leicht höher. An den Arbeitsplätzen der Bernerinnen und Berner sind die Parkgebühren deutlich günstiger als im Schweizer Durchschnitt.

Etappen in Zusammenhang mit Einkauf und Besorgungen enden besonders häufig an zahlungspflichtigen Zielorten. Dafür sind die Gebühren relativ tief. Dies ist wahrscheinlich mit der im Vergleich zu anderen Wegzwecken geringeren Parkdauer zu erklären.

c) Regionen

Abbildung 4-8: Modalsplit (nach Distanz)
CH, BE und RKP

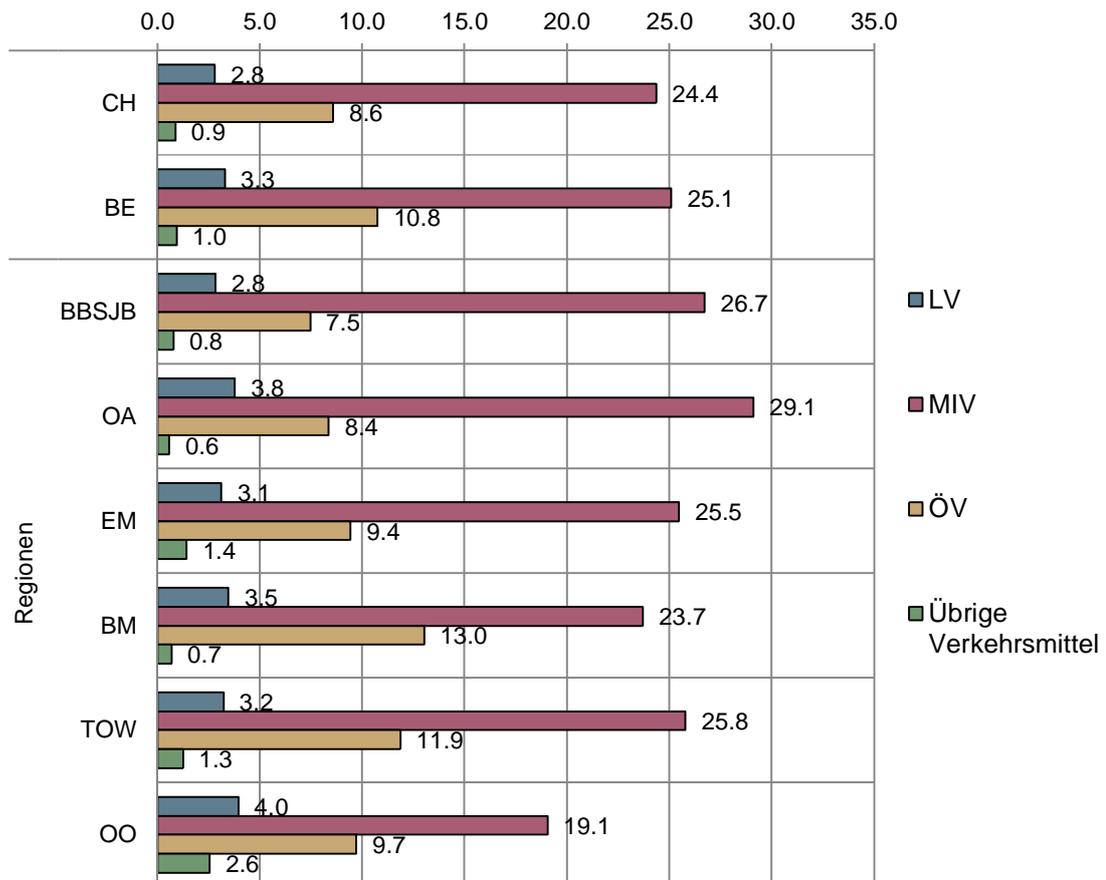


Das Verhältnis zwischen MIV und ÖV-Anteil unterscheidet sich zwischen den Regionen zum Teil relativ stark. Hohe MIV-Anteile haben die beiden ländlich geprägten Regionen Oberraar-
gau und Emmental sowie die Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois. Zwar ist in der Teil-
region Berner Jura (77%) der MIV-Anteil grösser als im Seeland (68%), jedoch ist der MIV-

Anteil auch im Seeland überdurchschnittlich. Den grössten ÖV-Anteil verzeichnet die Region BM. Dies ist aufgrund des guten Angebots nicht überraschend.²²

In Abbildung 4-9 werden zusätzlich die absoluten Werte der einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Regionen abgebildet.

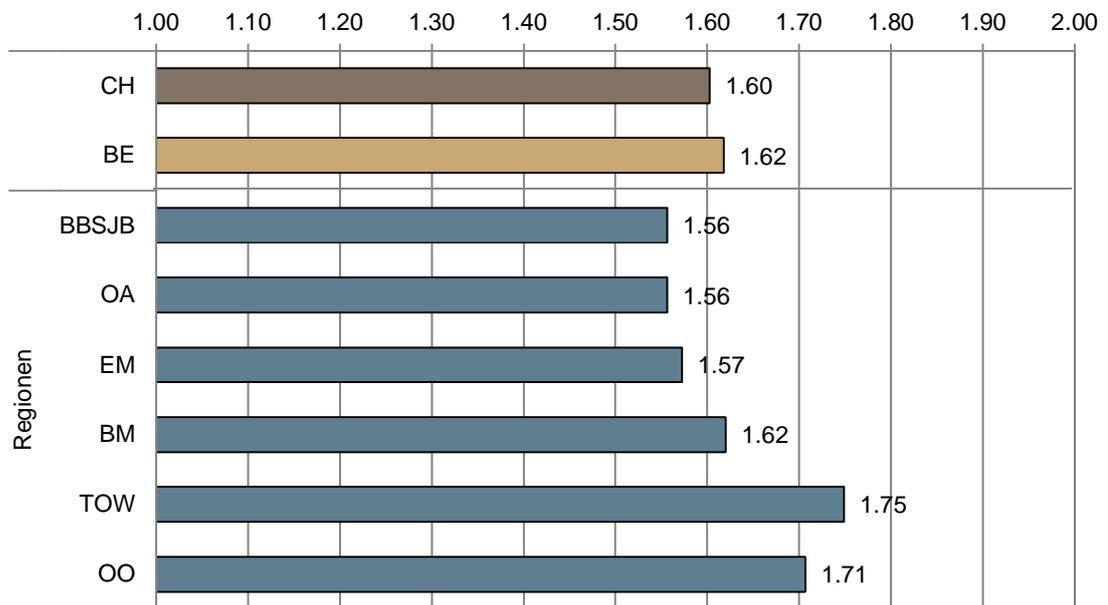
Abbildung 4-9: Tagesdistanz (km pro Person)²³
CH, BE und RKP; nach Verkehrsmitteln



²² Der relativ grosse Anteil „übrige Verkehrsmittel“ in der Region Oberland-Ost ist zu einem grossen Teil auf Fahrten mit Reiscars zurückzuführen. , was angesichts der geringen Anzahl Car-Etappen auch ein statistischer Zufall sein kann.

²³ Die Werte für „Andere“ bei den RKP haben kaum Aussagekraft, da das Vertrauensintervall grösser ist als der Wert.

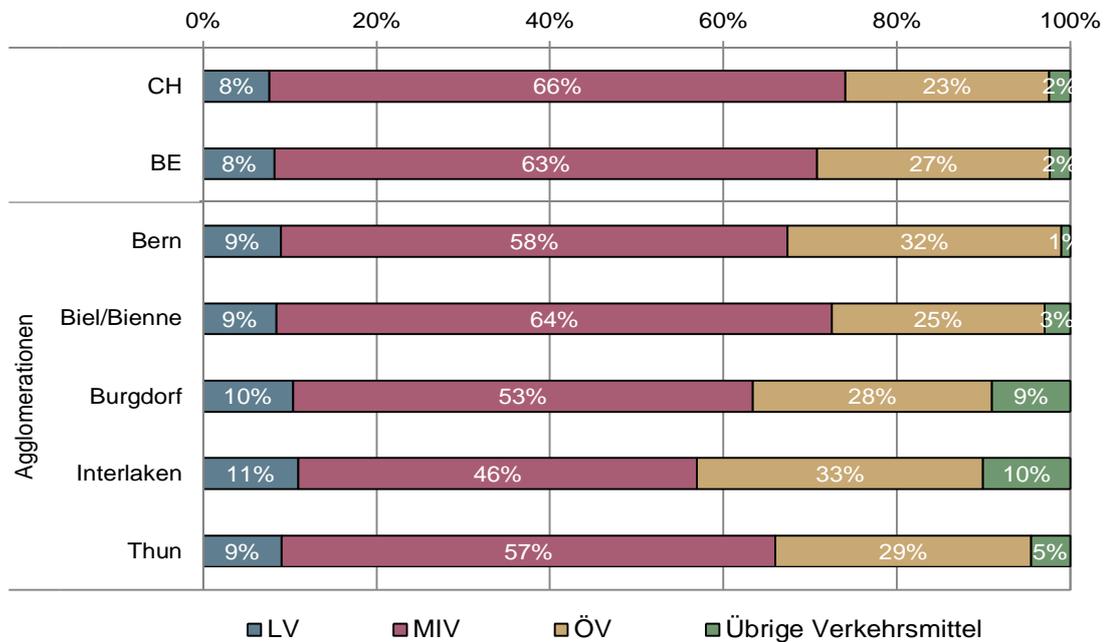
Abbildung 4-10: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und RKP; distanzgewichtet



Der Besetzungsgrad der Personenwagen in der Region Bern-Mittelland entspricht dem Berner Durchschnitt. Im Berner Oberland (TOW und OO) sind die Personenwagen besser, in den Regionen Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois, Oberraargau und Emmental dagegen schlechter besetzt als im kantonalen Durchschnitt.

d) Agglomerationen

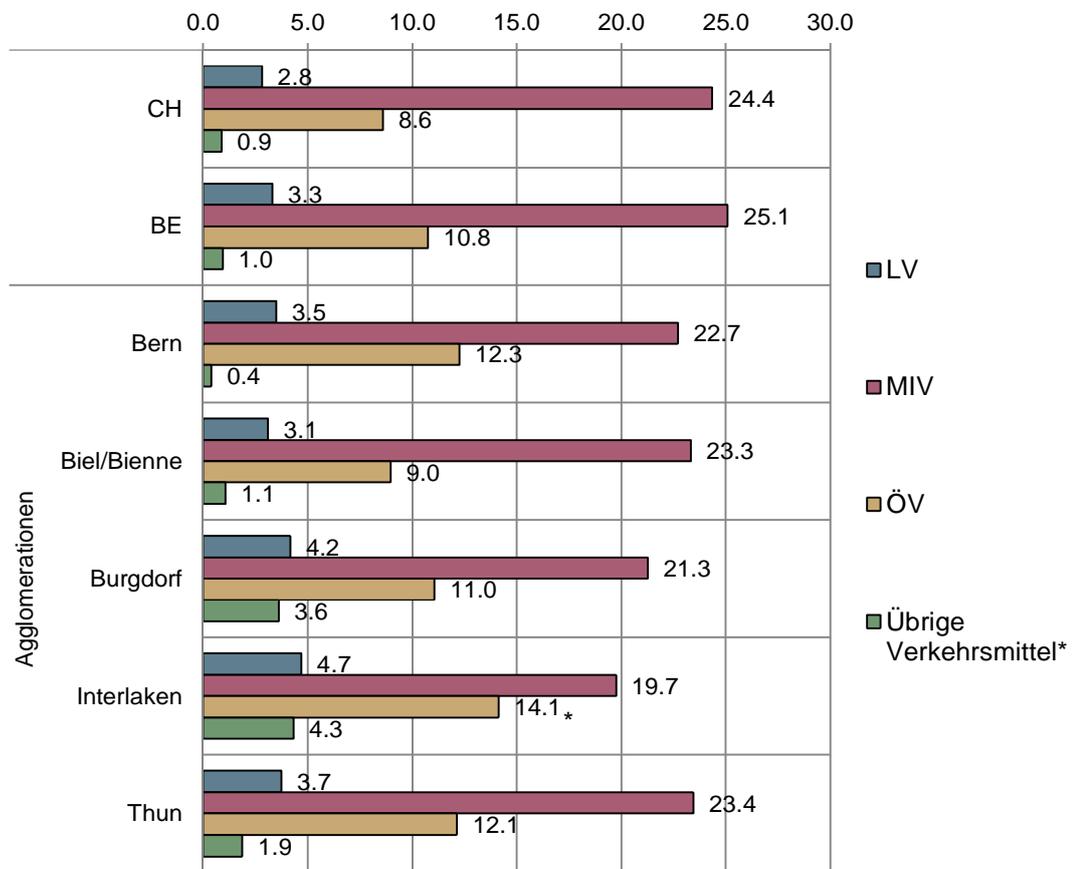
Abbildung 4-11: Modalsplit (nach Distanz)
CH, BE und Agglomerationen



Der ÖV-Anteil in der Agglomeration Bern ist mit 32% gleich hoch wie jener in der Agglomeration Basel. Damit haben diese beiden Agglomerationen nach Winterthur (39%) die höchsten ÖV-Anteile aller grossen Agglomerationen. Auch in absoluten Zahlen (vgl. Abbildung 4-12) ist die mit dem ÖV zurückgelegte durchschnittliche Tagesdistanz in Bern die zweitgrösste aller grossen Agglomerationen der Schweiz.

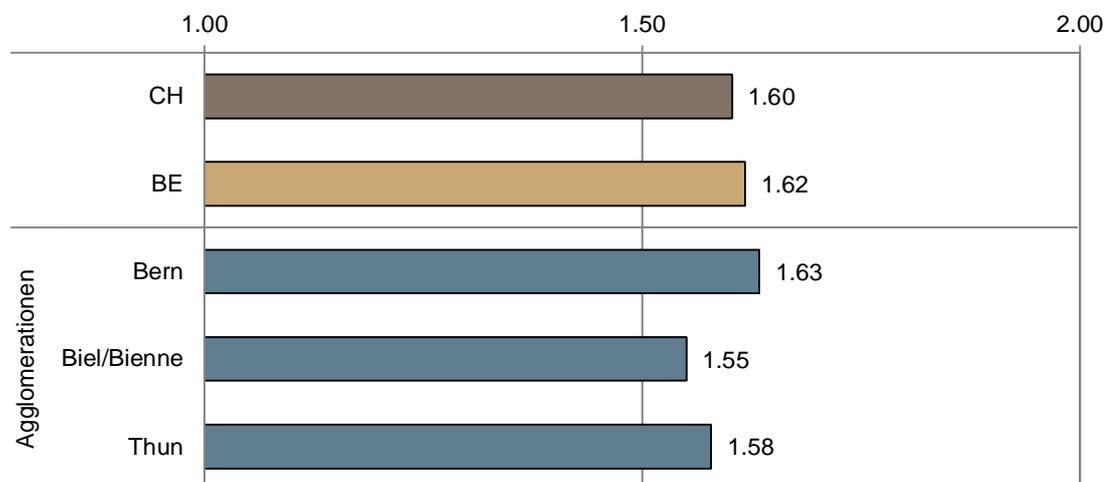
Die Vertrauensintervalle für die anderen Berner Agglomerationen sind relativ gross (Beispiel: Interlaken im MIV +/- 13.9%-Punkte). Dies sollte bei der Interpretation der Zahlen zum Modalsplit und zu den absoluten durchschnittlichen Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel berücksichtigt werden.

Abbildung 4-12: Tagesdistanz (km pro Person)
CH, BE und Agglomerationen; nach Verkehrsmitteln



* Das Vertrauensintervall ist grösser als der Mittelwert (Ausnahme: Übrige Verkehrsmittel bei CH und BE)

Abbildung 4-13: Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Agglomerationen; distanzgewichtet

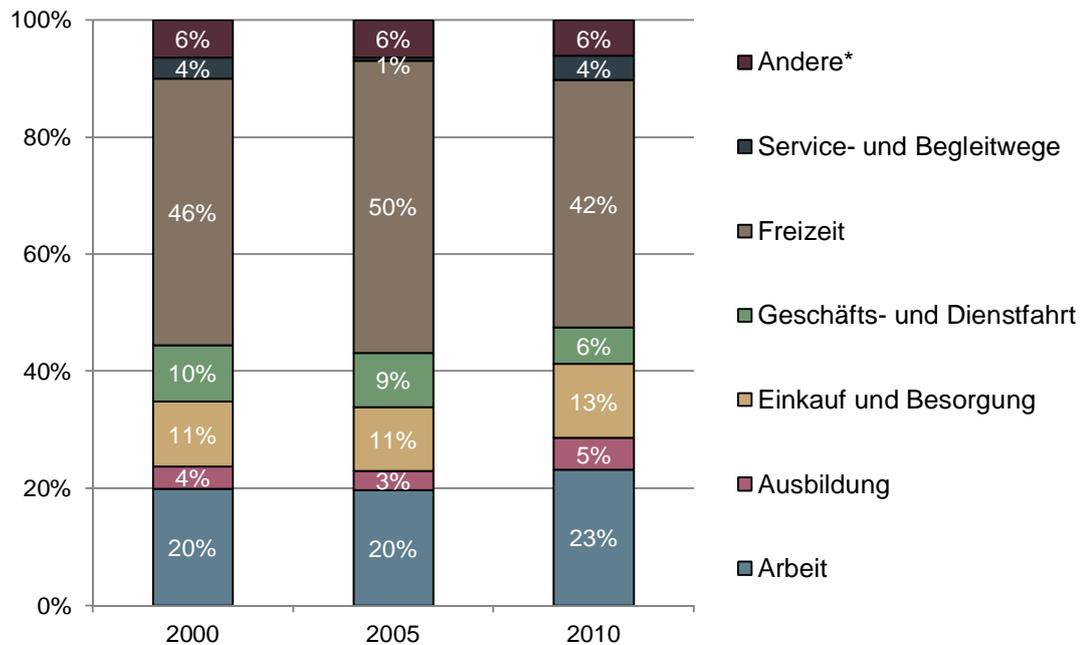


Der Besetzungsgrad der Autos der in den Agglomerationen Bern, Biel/Bienne und Thun wohnhaften Personen entspricht ungefähr dem kantonalen Durchschnitt. Der Besetzungsgrad in den Agglomerationen Burgdorf und Interlaken kann aufgrund einer zu kleinen Stichprobe nicht ausgewiesen werden.

5 Wegzwecke

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 5-1: Zeitreihe Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)



* 2000 inkl. „keine Antwort“.

Die für Arbeit, Ausbildung und Einkauf zurückgelegte Distanz hat im Kanton Bern zwischen 2005 und 2010 zugenommen. Abgenommen hat dagegen die Distanz im Freizeitverkehr. Diese Entwicklungen sind nicht spezifisch für den Kanton Bern, sondern decken sich mit den Entwicklungen im schweizerischen Durchschnitt.²⁴

Wie die folgende Tabelle zeigt, war der Rückgang der mittleren Tagesdistanz im Freizeitverkehr im Kanton Bern ausgeprägter als in der gesamten Schweiz.

²⁴ Vgl. BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Kap. 8.3.

Abbildung 5-2: Zeitreihe Tagesdistanz und Unterwegszeit (km resp. Min. pro Person pro Tag)
BE; nach wichtigsten Wegzwecken

	Distanz [km]			Unterwegszeit [Min.]		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Arbeit	7.6	7.6	9.3	15.5	15.2	15.3
Ausbildung	1.5	1.2	2.2	5.0	4.5	4.9
Einkauf und Besorgung	4.3	4.2	5.1	12.6	11.3	12.4
Freizeit	17.5	19.2	17.0	43.7	52.1	43.3

Die in Abschnitt 3.1a) festgestellte Verringerung der Unterwegszeit ist hauptsächlich auf den Rückgang der Unterwegszeit im Freizeitverkehr zurückzuführen (dies deckt sich mit den geringeren Distanzen im Freizeitverkehr). 2010 waren Bernerinnen und Berner für Freizeitaktivitäten rund 20 Prozent weniger lange unterwegs als noch 2005. Dies ist ein überraschendes Ergebnis, denn bis vor kurzem hatte die Unterwegszeit im Freizeitverkehr schweizweit stets zugenommen. Von 1984 bis 2005 hatte sie sich mehr als verdoppelt.

Eine zusätzliche Auswertung zeigt, dass in der Altersgruppe der 18-24-Jährigen ein deutlicher Rückgang der Freizeitdistanzen eingetreten ist. Die Abnahme des Freizeitverkehrs könnte zudem auf demografische Faktoren zurückzuführen sein: So weist die ausländische Bevölkerung geringere Freizeitdistanzen auf, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung hat aber zugenommen.

b) Kanton Bern und Schweiz

Wie Abbildung 5-1 zeigt, legt die Berner Bevölkerung 42% der Kilometer für die Freizeit zurück, und nur jeden vierten Kilometer (23%) für die Arbeit. Bei den Zahlen handelt es sich um Durchschnittswerte über alle Bevölkerungsgruppen: Beispielsweise haben Erwerbstätige einen höheren Arbeitsweganteil, Rentner/innen einen höheren Freizeitanteil (siehe auch Kapitel 6.2).

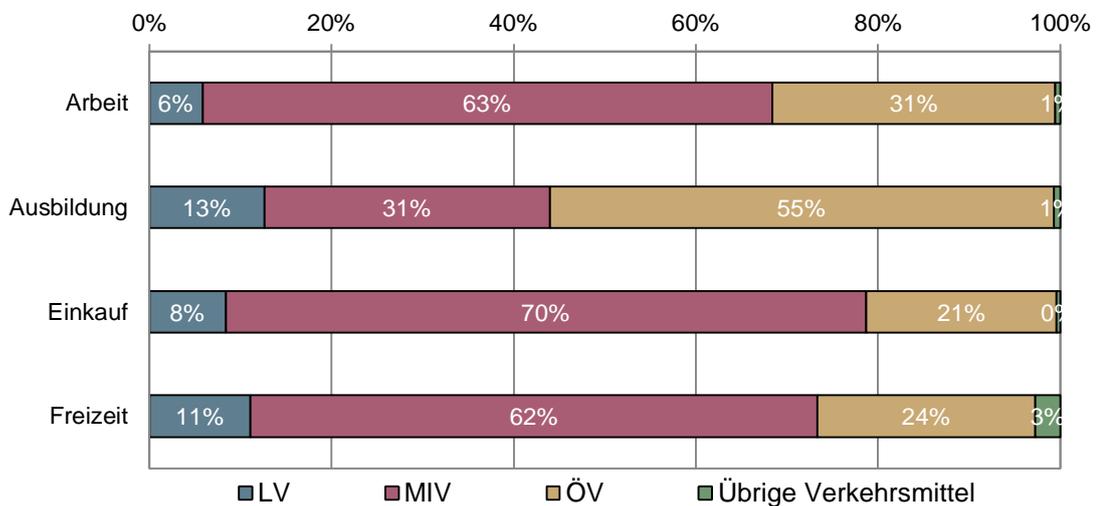
Die Anteile der Wegzwecke an der Distanz unterscheiden sich zwischen Kanton Bern und der Schweiz kaum (vgl. Abbildung 5-5).

Abbildung 5-3: Tagesdistanz und Unterwegszeit (km resp. Min. pro Person pro Tag)
CH und BE; nach Wegzwecken

	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min]	
	CH	BE	CH	BE
Arbeit	8.9	9.3	15.4	15.3
Ausbildung	2.0	2.2	5.1	4.9
Einkauf und Besorgung	4.7	5.1	11.8	12.4
Geschäfts- und Dienstfahrt	2.5	2.5	3.9	3.7
Freizeit	14.7	17.0	40.5	43.3
Service- und Begleitwege	1.8	1.7	3.1	2.9
Andere	2.1	2.4	3.6	3.9
Total	36.7	40.1	83.4	86.3

Insbesondere für den Freizeitverkehr legen im Kanton Bern wohnhafte Personen grössere Distanzen zurück als die Durchschnittsschweizer (trotz stärkerem Rückgang im Kanton Bern als in der Gesamtschweiz). Der Freizeitverkehr ist damit der wichtigste Grund für die grössere tägliche Gesamtdistanz der Bernerinnen und Berner. Sind bei der Distanz auch noch andere Zwecke für die höhere Gesamtdistanz mitverantwortlich, so ist für die höhere Unterwegszeit im Kanton Bern praktisch ausschliesslich der Freizeitverkehr verantwortlich.

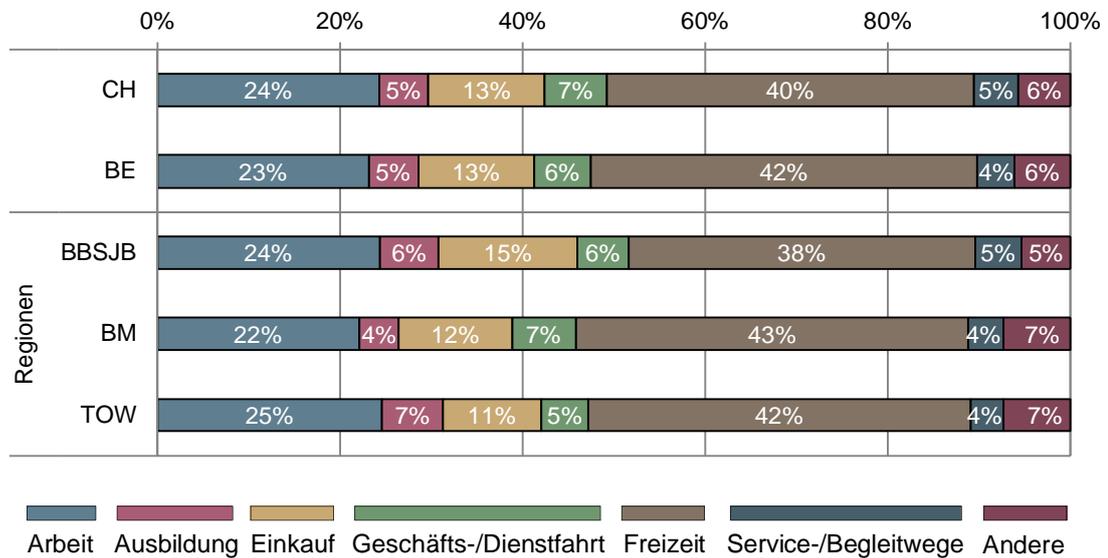
Abbildung 5-4: Modalsplit (nach Distanz)
BE; nach wichtigsten Wegzwecken



Der Modalsplit im Ausbildungsverkehr unterscheidet sich deutlich von den Modalsplits der anderen Verkehrszwecke. Der Ausbildungsverkehr ist durch hohe LV- und ÖV-Anteile gekennzeichnet (und dementsprechend tiefe MIV-Anteilen). Personen, die sich in Ausbildung befinden, sind tendenziell jung und verfügen daher häufig noch nicht über einen Führerschein und die finanziellen Möglichkeiten, um ein Motorfahrzeug zu führen.

c) Regionen

Abbildung 5-5: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
CH, BE und Regionen²⁵



Die Regionen Bern-Mittelland und Thun-Oberland West weichen bezüglich der Anteile der Wegzwecke an der Tagesdistanz nur geringfügig vom kantonalen Durchschnitt ab. Auch in der Region BBSJB ist die Verteilung der Tagesdistanz auf die Wegzwecke nicht grundsätzlich anders, jedoch sind die für Freizeitwege zurückgelegten Distanzen sowohl relativ als auch absolut gesehen geringer als in den anderen Regionen. In der Teilregion Seeland liegt der Anteil der Freizeitwege mit rund 40% nur leicht unter dem kantonalen Durchschnitt, in der Teilregion Berner Jura dagegen deutlich (33 %).

²⁵ Da die Vertrauensintervalle der Regionen Oberaargau, Emmental und Oberland-Ost zum Teil sehr gross sind, wird in Abbildung 5-5, Abbildung 5-6 und Abbildung 5-7 darauf verzichtet, diese Regionen auszuweisen.

Abbildung 5-6: Tagesdistanz (km pro Person)
CH, BE und Regionen; nach Wegzwecken²⁵

	CH	BE	BBSJB	BM	TOW
Arbeit	8.9	9.3	9.2	9.1	10.4
Ausbildung	2.0	2.2	2.4	1.8	2.8
Einkauf und Besorgung	4.7	5.1	5.7	5.1	4.5
Geschäfts- und Dienstfahrt	2.5	2.5	2.1	2.9	2.2
Freizeit	14.7	17.0	14.4	17.6	17.7
Service- und Begleitwege	1.8	1.7	1.9	1.6	1.5*
Andere	2.1	2.4	2.0	3.0	3.1
Total	36.7	40.1	37.8	40.9	42.2

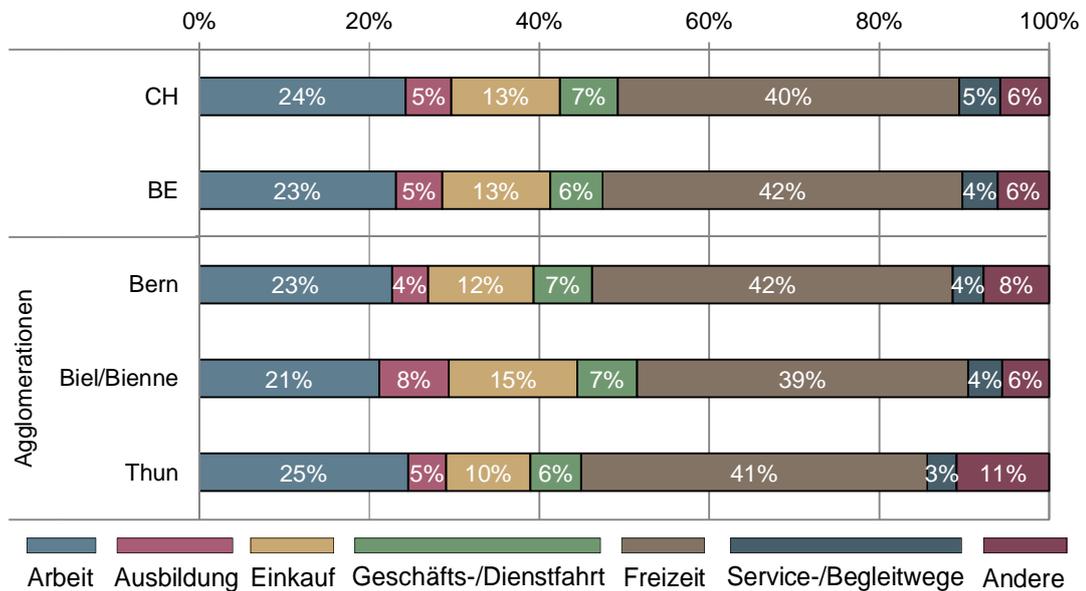
* Das Vertrauensintervall ist grösser als der Mittelwert

Abbildung 5-7: Unterwegszeit (Min. pro Tag pro Person)
CH, BE und Regionen; nach Wegzwecken²⁵

	CH	BE	BBSJB	BM	TOW
Arbeit	15.4	15.3	15.1	16.0	15.3
Ausbildung	5.1	4.9	5.7	4.5	4.7
Einkauf und Besorgung	11.8	12.4	12.3	13.2	12.1
Geschäfts- und Dienstfahrt	3.9	3.7	3.6	3.8	3.4
Freizeit	40.5	43.3	37.6	44.3	45.5
Service- und Begleitwege	3.1	2.9	3.1	3.0	2.2
Andere	3.6	3.9	3.6	4.6	4.8
Total	83.4	86.3	81.1	89.5	88.1

d) Agglomerationen

Abbildung 5-8: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
CH, BE und Agglomerationen²⁶



Die Verteilung der Tagesdistanz auf die Wegzwecke ist in Bern und Thun praktisch identisch wie in den entsprechenden Regionen. In der Agglomeration Biel/Bienne wird tendenziell ein grösserer Anteil der Tagesdistanz für die Ausbildung und ein geringerer Anteil für die Arbeit zurückgelegt als in der dazugehörigen Region.

²⁶ Die Vertrauensintervalle sind für die Agglomerationen Burgdorf und Interlaken sehr gross (die Vertrauensintervalle sind bei vier der sieben Zwecke grösser als die Mittelwerte, und zwar für die Distanz und die Unterwegszeit). Diese beiden Agglomerationen werden daher in Abbildung 5-8, Abbildung 5-9 und Abbildung 5-10 nicht dargestellt. Auch bei Biel/Bienne und Thun sind die Vertrauensintervalle bei zwei Verkehrszwecken grösser als die Mittelwerte. Da dies aber nur bei der Distanz, nicht aber bei der Unterwegszeit der Fall ist, werden Biel und Thun der Vollständigkeit halber bei der Distanz auch ausgewiesen.

Abbildung 5-9: Tagesdistanz (km pro Person)
CH, BE und Agglomerationen; nach Wegzwecken²⁶

	CH	BE	Bern	Biel/Bienne	Thun
Arbeit	8.9	9.3	8.8	7.7	10.1
Ausbildung	2.0	2.2	1.6	3.0	1.9*
Einkauf und Besorgung	4.7	5.1	4.8	5.5	4.1
Geschäfts- und Dienstreise	2.5	2.5	2.7	2.6*	2.4
Freizeit	14.7	17.0	16.5	14.2	16.8
Service- und Begleitwege	1.8	1.7	1.4	1.5	1.4*
Andere	2.1	2.4	3.0	2.0*	4.5
Total	36.7	40.1	38.9	36.5	41.2

* Das Vertrauensintervall ist grösser als der Mittelwert

Abbildung 5-10: Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)
CH, BE und Agglomerationen; nach Wegzwecken²⁶

	CH	BE	Bern	Biel/Bienne	Thun
Arbeit	15.4	15.3	15.8	14.5	14.9
Ausbildung	5.1	4.9	4.3	5.9	3.9
Einkauf und Besorgung	11.8	12.4	13.3	13.3	11.8
Geschäfts- und Dienstreise	3.9	3.7	3.8	3.1	4.0
Freizeit	40.5	43.3	43.4	36.7	47.2
Service- und Begleitwege	3.1	2.9	2.8	2.6	2.3
Andere	3.6	3.9	4.6	3.1	6.4
Total	83.4	86.3	88.0	79.2	90.4

6 Soziodemografische Unterschiede

6.1 Geschlecht

Abbildung 6-1: Kennziffern: Wege, Tagesdistanzen und Unterwegszeiten pro Person
CH und BE; nach Geschlecht

	CH	BE
Anzahl Wege		
Mann	3.59	3.51
Frau	3.29	3.22
Tagesdistanz [km]		
Mann	42.48	45.50
Frau	31.08	35.15
Unterwegszeit [Min.]		
Mann	89.14	92.42
Frau	77.83	80.73

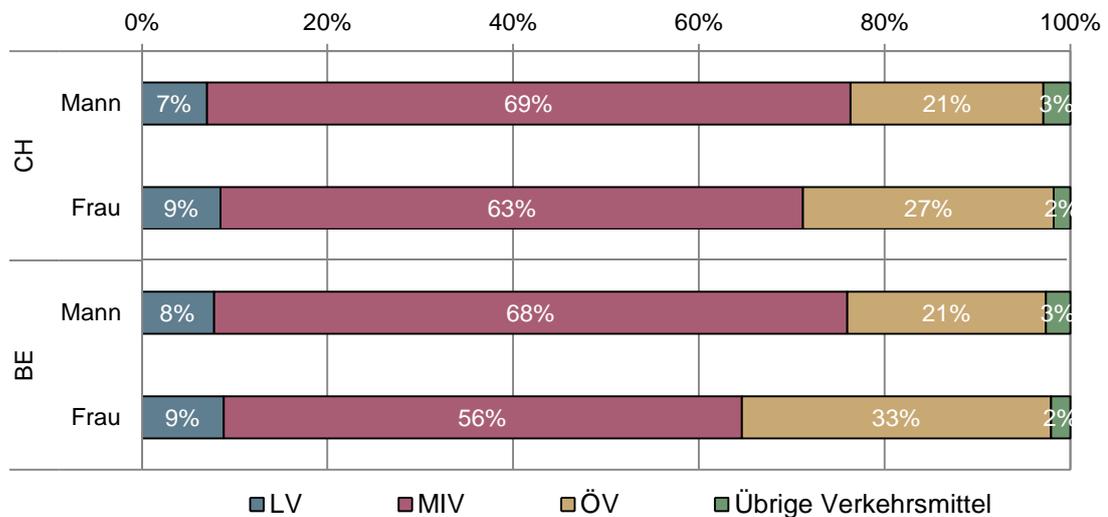
Berner sind häufiger (0.3 Wege mehr pro Tag), weiter (10.4 km mehr pro Tag) und länger (11.7 Min. mehr pro Tag) unterwegs als Bernerinnen. Dasselbe Muster zwischen Mann und Frau ist auch für die gesamte Schweiz erkennbar. Dies liegt hauptsächlich daran, dass Frauen im Durchschnitt weniger erwerbstätig sind.

Abbildung 6-2: Tagesdistanz (km pro Person)
CH und BE; nach Geschlecht und Verkehrsmittel

	CH		BE	
	Mann	Frau	Mann	Frau
LV	3.0	2.6	3.5	3.1
MIV	29.4	19.5	31.0	19.6
ÖV	8.8	8.4	9.7	11.7
Übrige Verkehrsmittel	1.2	0.6	1.2	0.7
Alle Verkehrsmittel	42.5	31.1	45.5	35.1

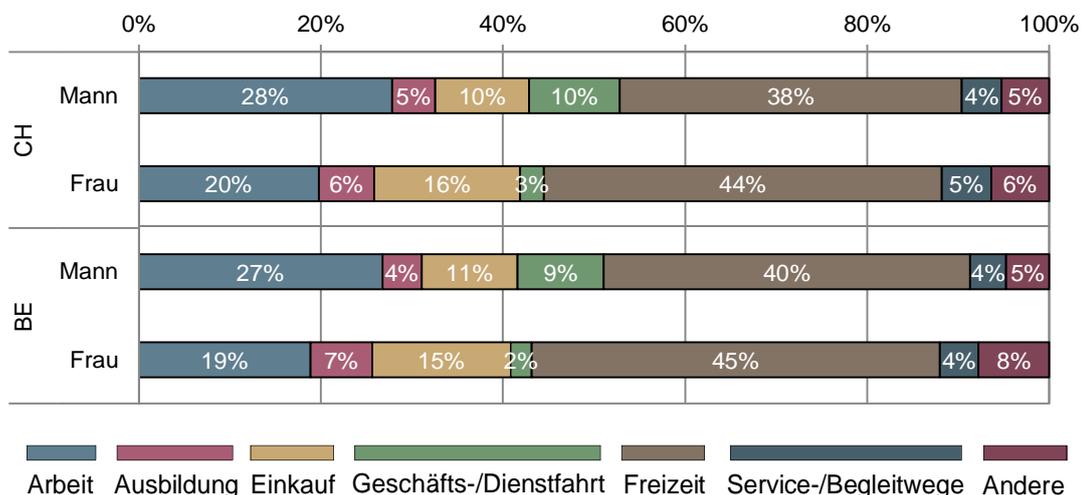
Die kürzeren Distanzen der Frauen zeigen sich für die Gesamtschweiz bei allen Verkehrsmitteln, wobei der Unterschied im MIV kilometermässig am meisten ins Gewicht fällt. Im Gegensatz dazu fahren die Bernerinnen beim ÖV rund 20% längere Distanzen als die Berner.

Abbildung 6-3: Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen)
CH und BE; nach Geschlecht



Auch an der gesamten zurückgelegten Distanz macht der ÖV bei den Frauen einen deutlich grösseren Anteil aus als bei den Männern. Ebenfalls grösser sind die Anteile des LV, dies obwohl die zurückgelegten Distanzen in absoluten Zahlen geringer sind.

Abbildung 6-4: Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)
CH und BE; nach Geschlecht



Bezüglich der Anteile der Verkehrszwecke an den zurückgelegten Distanzen lassen sich zwischen der gesamten Schweiz und dem Kanton Bern keine nennenswerten Unterschiede feststellen. Zwischen den Geschlechtern jedoch schon: Der von Männern zu Arbeitszwecken zurückgelegte Anteil der Distanz ist deutlich höher als jener der Frauen. Absolut gesehen legen die Männer zu Arbeitszwecken fast doppelt so grosse Distanzen zurück wie die Frauen

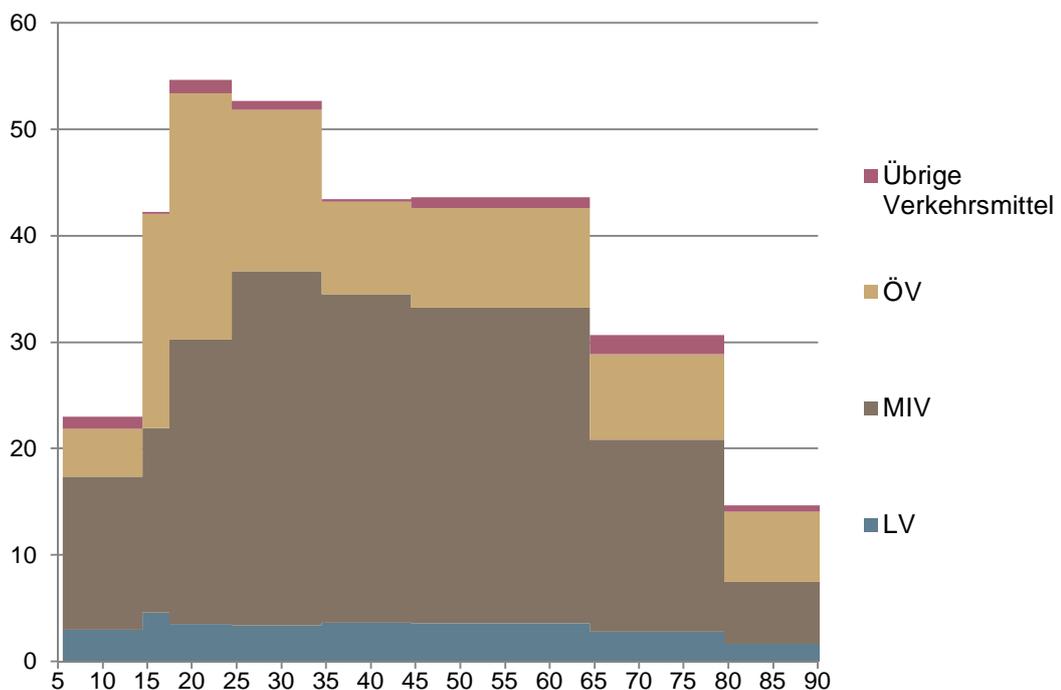
(Abbildung 6-6). Ein Grund dafür ist die höhere Erwerbsquote bei den Männern. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr macht bei den Frauen einen grösseren Anteil an der Gesamtdistanz aus als bei den Männern. Trotzdem sind die von Männern absolut zurückgelegten Distanzen für die Freizeit deutlich grösser (Abbildung 6-6).

Abbildung 6-5: Tagesdistanz (km pro Person)
CH und BE; nach Wegzwecken und nach Geschlecht

	CH		BE	
	Mann	Frau	Mann	Frau
Arbeit	11.8	6.1	12.2	6.6
Ausbildung	2.0	1.9	2.0	2.4
Einkauf und Besorgung	4.4	5.0	4.8	5.3
Geschäfts- und Dienstfahrt	4.2	0.8	4.3	0.8
Freizeit	16.0	13.6	18.3	15.7
Service- und Begleitwege	1.8	1.7	1.8	1.5
Andere	2.2	2.0	2.1	2.7
Alle Zwecke	42.5	31.1	45.5	35.1

6.2 Alter

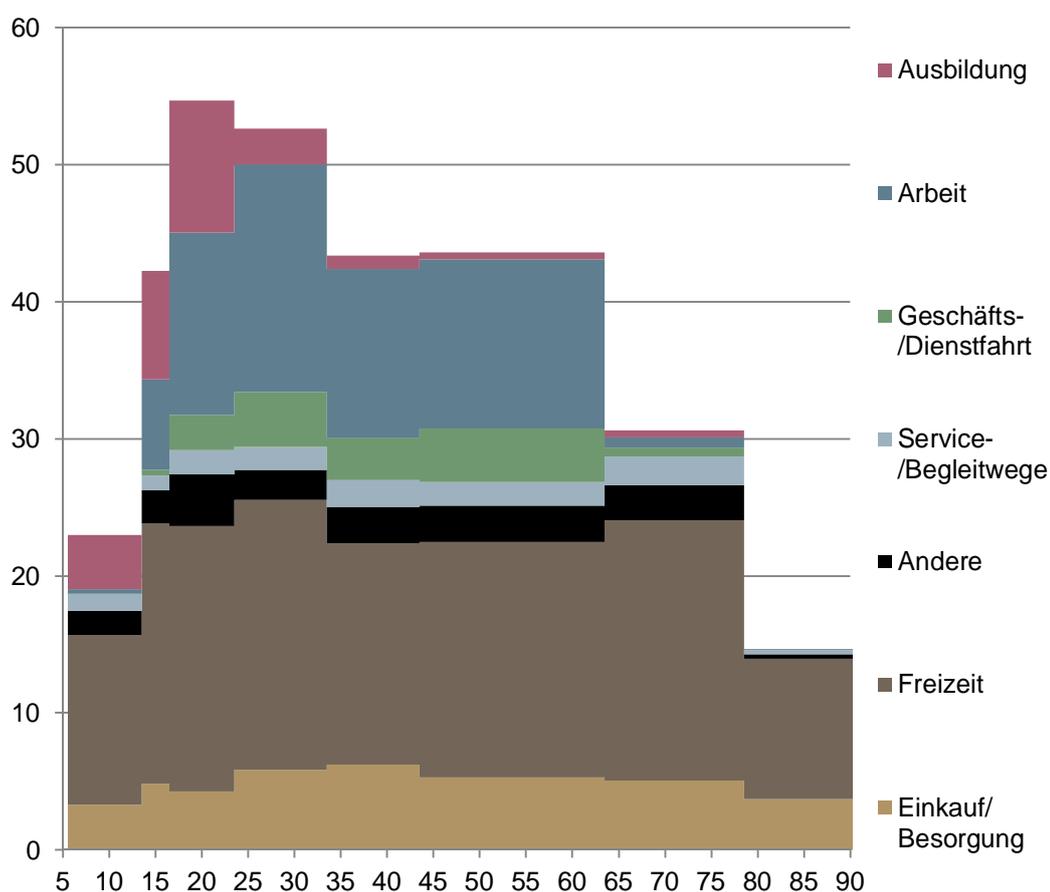
Abbildung 6-6: Tagesdistanz nach Alterskategorien (km pro Person)
BE; nach Verkehrsmitteln



Die zurückgelegten Distanzen variieren zwischen den Altersgruppen deutlich. Mit durchschnittlich 54.7 Kilometer legen junge Erwachsene im Alter zwischen 18 und 24 Jahren die grössten Tagesdistanzen zurück. Das ist mehr als das Dreifache der über 80-Jährigen (14.7 km). Mit Ausnahme der 15-18-Jährigen und der über 80-Jährigen ist der MIV in allen Alterskategorien das dominierende Verkehrsmittel. In den Jahren vor der Volljährigkeit ist die Mobilität schon relativ gross. Da in diesem Alter noch nicht die Möglichkeit besteht, ein eigenes Auto oder Motorrad zu führen, werden die anderen Verkehrsmittel umso stärker beansprucht (zweitgrösste ÖV- und grösste LV-Distanz aller Alterskategorien).

Bei der Interpretation dieser Ergebnisse gilt es zu beachten, dass es sich um Durchschnitte der verschiedenen Alterskategorien handelt. Gerade in jungem und sehr hohem Alter gibt es innerhalb einzelner Alterskategorien bedeutende Unterschiede.²⁷

Abbildung 6-7: Tagesdistanz nach Alterskategorien (km pro Person)
BE; nach Wegzwecken

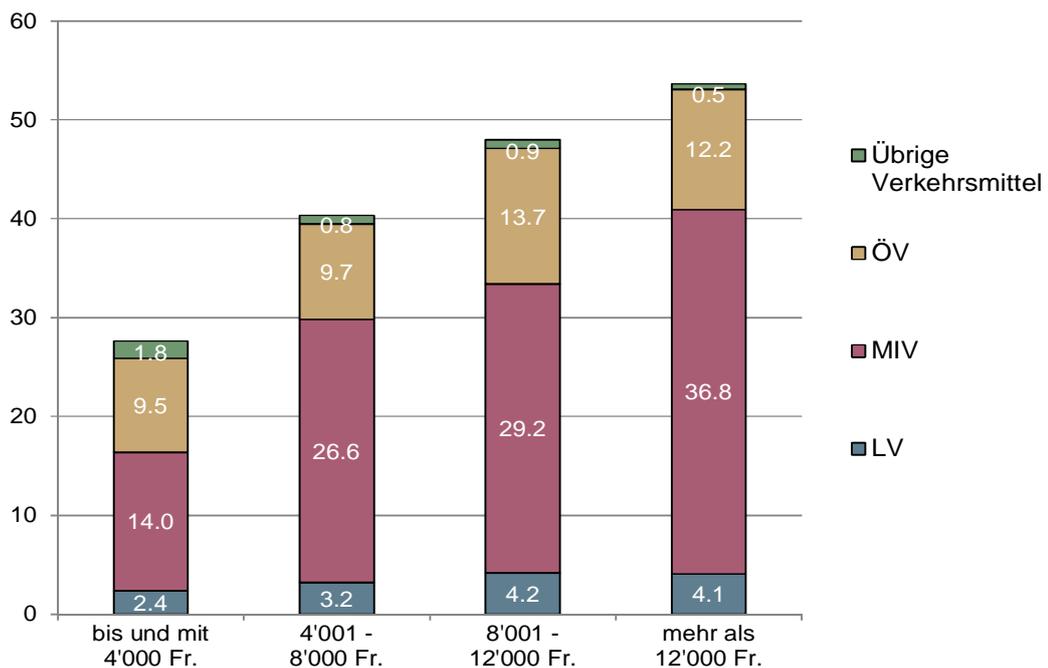


²⁷ Vgl. BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Kap. 6.2 bis 6.4.

Bezüglich der Distanzen, welche für die verschiedenen Verkehrszwecke zurückgelegt werden, sind keine überraschenden Resultate erkennbar.

6.3 Einkommen

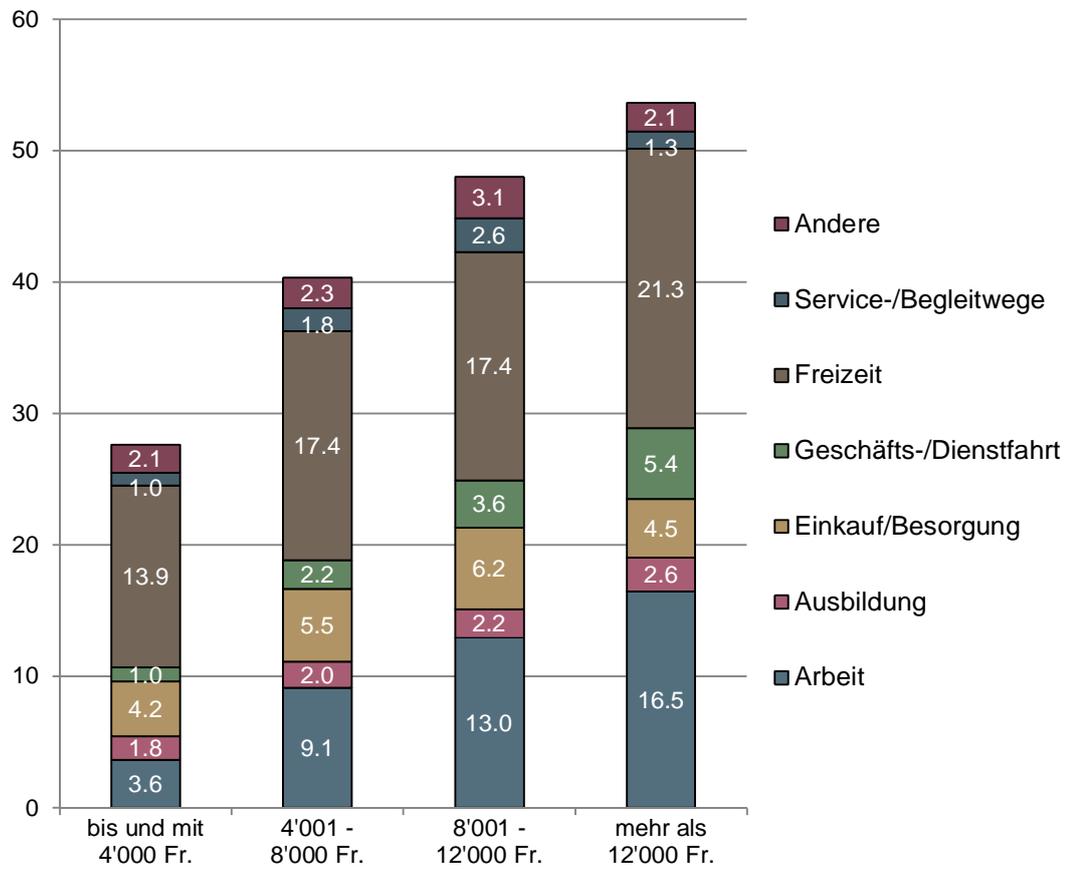
Abbildung 6-8: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien (km pro Person)
BE; nach Verkehrsmitteln



Die Mobilität ist bei Personen mit hohem Einkommen deutlich grösser. Personen aus einem Haushalt mit mehr als 12'000 Franken Monatseinkommen legen im Durchschnitt eine fast doppelt so grosse Distanz (53.6 km) zurück wie Personen mit einem Einkommen von unter 4'000 Franken (27.6 km). Die Differenz entsteht insbesondere aufgrund der mehr als doppelt so grossen MIV-Distanzen.

Die Gruppe mit dem geringsten Einkommen ist im Durchschnitt signifikant weniger weit mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs als die anderen Gruppen. Oft gehören die ärmeren Personen auch sonst zu soziodemografisch besonderen Gruppen, z.B. Jugendliche/Studierende, Sozialhilfeempfänger, Invalide usw., die ein besonderes Mobilitätsverhalten aufweisen.

Abbildung 6-9: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien (km pro Person)
BE; nach Wegzwecken

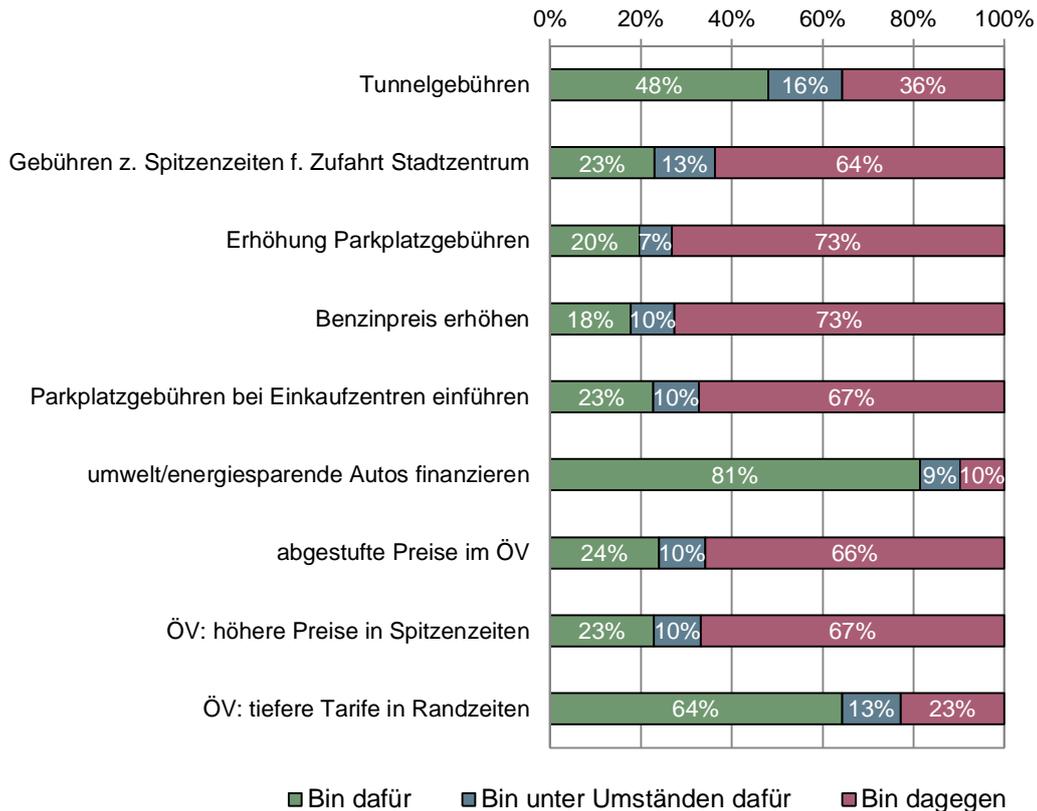


Mit zunehmendem Einkommen steigt die zurückgelegte Distanz insbesondere für die Arbeit, aber auch für Freizeit sowie für Geschäfts- und Dienstfahrten. Längere Wege für Einkauf und Besorgungen werden in den mittleren Einkommenskategorien zurückgelegt.

7 Einstellung zur Verkehrspolitik

7.1 Gebühren und Einnahmeverwendung

Abbildung 7-1: Sind Sie für oder gegen...?
BE



Die Einstellung gegenüber neuen Gebühren oder Preiserhöhungen im Verkehrsbereich ist im Kanton Bern grossmehrheitlich ablehnend. Dies gilt nicht für Tunnelgebühren²⁸, die nur von rund einem Drittel abgelehnt werden. Sehr unbeliebt sind Benzinpreiserhöhungen und Erhöhungen der Parkplatzgebühren. Etwas geringer ist die Ablehnung gegenüber Gebühren für die Zufahrt ins Stadtzentrum (Roadpricing): Ein Drittel der Befragten Bernerinnen und Berner sind „sicher“ oder „unter Umständen“ für Roadpricing.

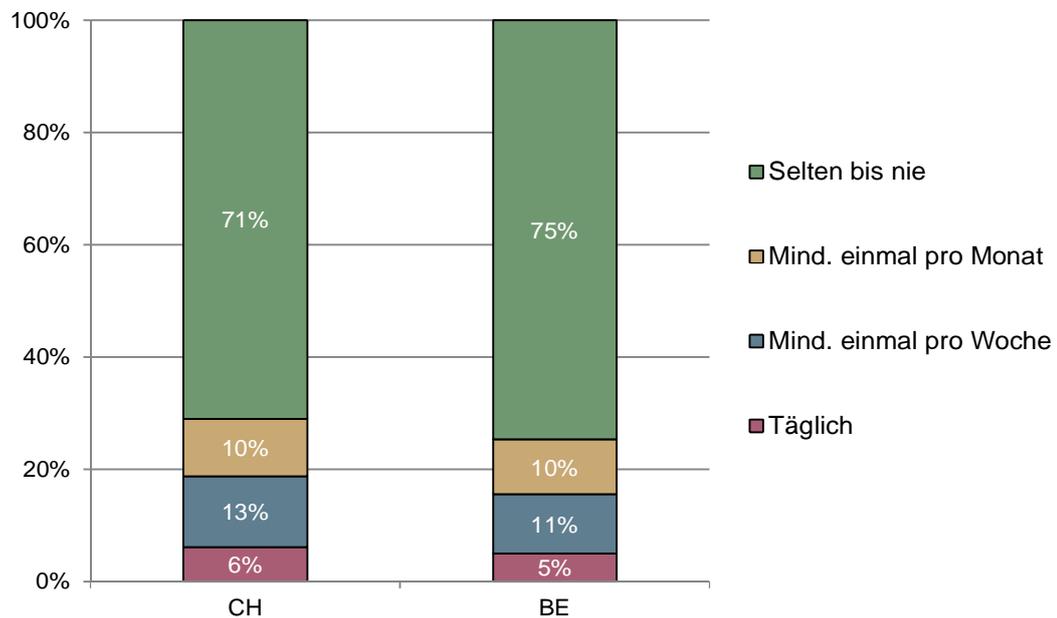
Massnahmen, die das eigene Portemonnaie nicht direkt belasten, werden befürwortet (tiefere ÖV-Tarife in Randzeiten, Finanzierung von umweltschonenden Autos).

²⁸ Bei der Befragung wurden der Gotthard und der San Bernardino als Beispiele erwähnt.

Das Antwortmuster unterscheidet sich zwischen dem Kanton Bern und der gesamten Schweiz nicht. Es kann aber festgehalten werden, dass die Ablehnung gegenüber neuen oder höheren Gebühren/Tarifen im Kanton Bern geringer ist als im schweizerischen Durchschnitt.

7.2 Strassenverkehr: Stau

Abbildung 7-2: Wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten auf dem Weg zur Arbeit/Ausbildung im Stau?
CH und BE



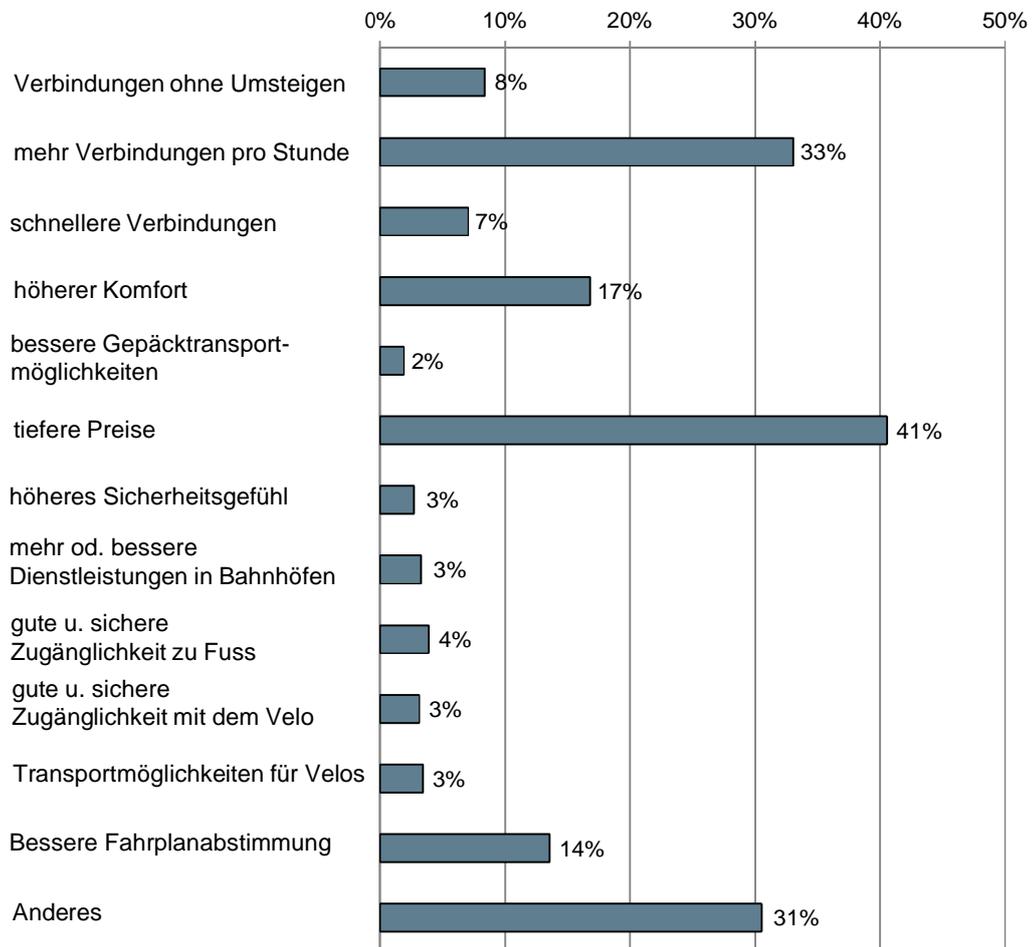
Mehr als drei Viertel der Befragten Bernerinnen und Berner standen in den letzten 12 Monaten vor der Befragung auf dem Weg zur Arbeit oder zum Ausbildungsplatz selten oder nie im Stau. Nur rund ein Zwanzigstel der Bevölkerung steht nach eigenen Angaben täglich im Stau.

Um dem Stau auszuweichen, verschiebt rund ein Viertel (23%) der befragten Bernerinnen und Berner den Abfahrtszeitpunkt und 40% wählen bewusst eine andere Route. Der Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel kommt nur für wenige in Frage (4%). Ein grosser Teil (28%) unternimmt nichts und plant den Stau von vornherein ein. (Vgl. elektronischer Anhang)

Tendenziell ist die Stauproblematik im Kanton Bern etwas geringer als in der ganzen Schweiz. Die Unterschiede sind jedoch klein und die Vertrauensintervalle relativ gross.

7.3 Öffentlicher Verkehr

Abbildung 7-3: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?
BE (Mehrfachnennungen zulässig)



Verlässt man sich auf die Aussagen der Befragten, so könnte der ÖV vor allem durch zwei Massnahmen attraktiver werden: mehr Verbindungen pro Stunde (Taktverdichtungen) und tiefere Preise. Letzteres wird in Zukunft kaum zu erfüllen sein, Taktverdichtungen dagegen werden aber in einigen Regionen des Kantons angestrebt. Ebenfalls wichtig für die Attraktivität des ÖV ist eine gute Fahrplanabstimmung sowie hoher Komfort. Schnellere Verbindungen könnten den ÖV nur für 7% der Befragten attraktiver machen, was allerdings im Widerspruch steht zu den grossen Frequenzzunahmen, die bei Reisezeitverkürzungen (z.B. Bern-Zürich und Bern-Visp) feststellbar sind.

Die Frage wurde offen gestellt. Das weite Spektrum an Antworten und die Tatsache, dass 31% der Befragten Ansprüche nannten, die in keine Kategorie passten („Anderes“), zeigen, dass die Verbesserungswünsche im ÖV breit gefächert sind.

8 Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen

8.1 Entwicklungen der letzten Jahre

Die von im Kanton Bern wohnhaften Personen im Inland zurückgelegte Tagesdistanz ist zwischen 2005 und 2010 im Durchschnitt um 1.6 km gestiegen. Trotz dieses Anstiegs der Distanz ist bei der Unterwegszeit ein Rückgang zu verzeichnen (-9 Min.). Die Durchschnittsgeschwindigkeit hat somit zugenommen.

Die Zunahme der mittleren Tagesdistanz um 1.6 Kilometer ist praktisch ausschliesslich durch die Zunahme im ÖV (+3.1 km) entstanden, während gleichzeitig die MIV-Distanz zurückgegangen ist (-1.3 km). Letzteres ist überraschend, denn seit mehr als 25 Jahren ist stets eine Zunahme der MIV-Distanz gemessen worden.²⁹ Zwar legen Bernerinnen und Berner gegenüber 2005 auch leicht grössere Distanzen zu Fuss oder mit dem Velo zurück (+0.15 km), die Zunahme ist im Vergleich zum ÖV aber klein. Als Folge dieser Veränderungen hat sich der Modalsplit (in Bezug auf die zurückgelegte Distanz) seit dem letzten Mikrozensus 2005 deutlich zugunsten des ÖV (von 20% auf 27%) und zu Lasten des MIV (von 69% auf 63%) verschoben (Abbildung 4-2).

Die ÖV-Zunahme ist konsistent mit der Entwicklung des ÖV-Abonnementsbesitzes in der Berner Bevölkerung: Für alle der drei wichtigsten Abonnementstypen (GA, Strecken-/Verbundabo, Halbtax) sind die Anteile der Besitzer in der Berner Bevölkerung gestiegen. Am stärksten ist der Anstieg mit 5.5% Prozentpunkten (und damit um den Faktor 1.5) bei den Generalabonnements. Die Zunahme der verschiedenen Abos hat dazu geführt, dass im Jahr 2010 nur noch gut ein Drittel (35.5%) der über 16-jährigen Bevölkerung des Kantons Bern über gar kein Abo verfügt (43.7% im Jahr 2005). Nur eine leichte Zunahme kann bei der Verbreitung von Führerscheinen festgestellt werden (+1.2 Prozentpunkte seit 2005). In der Altersgruppe der 18-24-Jährigen hat die Verbreitung sogar stark abgenommen. Bei der rückläufigen Verbreitung von Führerscheinen bei jungen Personen handelt es sich aber nicht um ein Berner Phänomen, sondern um ein schweizweites.

Bei den Wegzwecken haben die Distanzen der Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufswege in den letzten fünf Jahren zugenommen. Rückläufig ist dagegen die Distanz im Freizeitverkehr. Mit der rückläufigen Distanz geht auch eine deutlich rückläufige Unterwegszeit einher (-9 Minuten). Damit ist der Rückgang in der gesamten Unterwegszeit hauptsächlich auf den Rückgang im Freizeitverkehr zurückzuführen.

8.2 Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz

Berner Haushalte haben im Durchschnitt 1.1 Autos und 1.9 Velos. Das sind leicht weniger Autos, dafür etwas mehr Velos als im schweizerischen Durchschnitt.

²⁹ Gesamtschweizerisch, für den Kanton Bern gibt es keine älteren Zahlen als 2000.

ÖV-Abonnemente sind im Kanton Bern (63%) stärker verbreitet als in der gesamten Schweiz (54%). GAs sind im Kanton Bern überdurchschnittlich beliebt (16% in BE gegenüber 10% in CH).

Bernerinnen und Berner waren im Jahr 2010 mit 41.1 km pro Tag rund 3.4 km weiter unterwegs als eine Person im schweizerischen Durchschnitt.³⁰ Insbesondere im ÖV legen die Bernerinnen und Berner grössere Distanzen zurück (10.8 km gegenüber 8.6 km). Für die Tagesdistanz von 41.1 km benötigten die Bernerinnen und Berner 86.3 Min. Damit sind sie rund 3 Min. länger unterwegs als der Durchschnittsschweizer. Die grösseren Distanzen und längeren Unterwegszeiten sind vor allem auf den Freizeitverkehr zurückzuführen. Für diesen Wegzweck investieren Bernerinnen und Berner rund 15% mehr Distanz und 7% mehr Zeit.

Die grösseren ÖV-Distanzen im Kanton Bern widerspiegeln sich auch im Modalsplit: während die Bernerinnen und Berner 27% der Distanz mit dem ÖV zurücklegen sind es beim Durchschnittsschweizer nur 23%. Entsprechend grösser ist der MIV-Anteil beim Durchschnittsschweizer.

8.3 Vergleich zwischen den einzelnen Regionen und den Agglomerationen

Zwar wurde, wie bereits erwähnt, die Anzahl der befragten Personen gegenüber 2005 erhöht, dennoch sind die Vertrauensintervalle auf Regions- und Agglomerationsebene immer noch relativ gross. Dies muss bei Vergleichen zwischen den Regionen und den Agglomerationen immer beachtet werden.

Im Vergleich mit den anderen Agglomerationen kann Biel/Bienne als automobiler Agglomeration bezeichnet werden. Der MIV-Anteil ist in dieser Agglomeration deutlich grösser als in den anderen Agglomerationen. Dies schlägt auch auf die Region durch: die Region BBSJB hat ebenfalls den höchsten MIV-Anteil aller Regionen. Insbesondere die Teilregion Berner Jura verzeichnet sehr grosse MIV-Anteile. In ländlichen Regionen sind die MIV-Anteile tendenziell grösser und die ÖV-Anteile tendenziell geringer als in den Agglomerationen. Eine Ausnahme ist die Region Bern-Mittelland, in welcher der Modalsplit im ländlichen Raum und in der Agglomeration praktisch identisch ist.

Die insgesamt pro Tag im Durchschnitt zurückgelegten Distanzen sind in den drei grossen Agglomerationen Bern, Biel/Bienne und Thun tendenziell geringer als in den ländlichen Gebieten im entsprechenden RKP. In den kleinen Agglomerationen sind die Distanzen dagegen grösser als in den entsprechenden gesamten Regionen. In Burgdorf ist der Unterschied vernachlässigbar klein. In Interlaken dagegen ist die zurückgelegte Distanz mehr als 7 km grösser als im Durchschnitt der gesamten Region Oberland-Ost.

³⁰ Werden auch die Auslandsetappen mitgezählt, dann verringert sich die Differenz zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz auf 1.9 km.

8.4 Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und die Raumentwicklungspolitik

Welche Erkenntnisse können aus der Auswertung des Mikrozensus für die Raumentwicklungs- und die Verkehrspolitik gewonnen werden? Obwohl aufgrund der mehrfach erwähnten Einschränkungen davor gewarnt sei, allzu weit gehende Schlussfolgerungen zu ziehen, lassen sich doch folgende Aussagen machen:³¹

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wirkt sich besonders im Raum Bern aus, indem dort nach Winterthur die höchsten ÖV-Anteile unter den grossen Schweizer Agglomerationen zu verzeichnen sind. Dagegen sind trotz ebenfalls gutem ÖV-Angebot die ÖV-Anteile in Biel/Bienne nach wie vor tief. Die grosse Beliebtheit des ÖV in der Agglomeration Bern lässt sich auch mit der Verbreitung von ÖV-Abonnements untermauern: 43% der Agglomerationsbevölkerung besitzen entweder ein GA oder ein Strecken-/Verbundabo. In der Agglomeration Biel/Bienne liegt dieser Wert bei lediglich 31%. Bemerkenswert ist auch der nach wie vor vergleichsweise hohe Wert von Velos pro Haushalt im Kanton Bern (über dem Schweizer Durchschnitt). In den Agglomerationen zeigt sich, dass mit einer Förderung des ÖV und des LV tendenziell weniger Autos benötigt und genutzt werden: die durchschnittliche Anzahl Autos pro Haushalt ist in den Agglomerationen verglichen mit 2005 rückläufig. Auch die im kantonalen Durchschnitt pro Person mit dem MIV zurückgelegten Distanzen sind nach einem Anstieg zwischen 2000 und 2005 wieder auf dasselbe Niveau zurückgekehrt wie im Jahr 2000. Eine klare kausale Analyse von Fördermassnahmen und deren Wirkung ist trotz verbesserter Datengrundlage allerdings nach wie vor schwierig. Der Mikrozensus 2010 bestätigt und verstärkt aber die Indizien von 2005, dass die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik im Kanton Bern und besonders in der Region Bern erfolgreich ist.

Allerdings kann die Schlussfolgerung des Mikrozensus 2005, wonach die kleinräumigen Agglomerationen im Vergleich zur Gesamtschweiz tendenziell zu kürzeren Arbeitswegen führen, im Jahr 2010 für den Kanton Bern nicht für alle Agglomerationen gestützt werden. Die Agglomerationen Burgdorf und Thun weisen grössere tägliche Arbeitsdistanzen auf als die Schweiz und Bern. Die Vermutung liegt nahe, dass gute Verbindungen zwischen einer kleinen und einer relativ nah gelegenen grossen Agglomerationen, bei den Bewohnern der kleinen Agglomerationen Mehrverkehr bewirken, da dadurch das Pendeln zwischen der kleinen und der grossen Agglomeration attraktiver wird.

Zusammenfassend gibt es also deutliche Zeichen für den Erfolg der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik, nämlich eine markante Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs

³¹ Erstens sind Unterschiede zwischen Kantonen und zwischen Regionen nicht nur auf das Mobilitätsverhalten, sondern auch auf den Bevölkerungsmix zurückzuführen, insbesondere Unterschiede in der Erwerbstätigkeit, dem Anteil der Agglomerationsbevölkerung und im Einkommen.

Zweitens ist die Zahl der Interviews mit Ausnahme der Region Bern Mittelland an der untersten Grenze, um über regionale Differenzen verlässliche Aussagen zu machen.

Drittens sind Aussagen über die Wirkung der Verkehrspolitik generell schwierig, weil hierfür Mehrjahresvergleiche nötig wären und weil die Referenzentwicklung ("ohne Massnahmen") nicht ermittelt werden kann. Erfolgskontrollen von bestimmten Massnahmen sind für solche Aussagen besser geeignet.

und im gesamtschweizerischen Quervergleich relativ hohe ÖV-Anteile sowie gegenüber 2005 rückläufige MIV-Distanzen (pro Person). Das Grunddilemma in der Verkehrspolitik zeigt sich allerdings ebenso deutlich: das bessere ÖV-Angebot fördert zwar das Umsteigen, aber es führt auch zu mehr und zu längeren ÖV-Fahrten und damit insgesamt zu mehr Verkehr. Durch die Konzentration der Siedlungen auf Lagen, die vom ÖV gut erschlossen sind, kann aber immerhin das Mobilitätswachstum zu einem hohen Anteil vom ÖV übernommen werden. Allerdings ist ein fortschreitendes Bevölkerungswachstum³² zu erwarten, und damit nimmt auch die Verkehrsleistung zu, selbst wenn die Tagesdistanzen pro Person gleich bleiben. Daher müssen die Anstrengungen der vergangenen Jahre weitergeführt und noch verstärkt werden, wenn die Ziele einer umweltfreundlichen Mobilität erreicht werden sollen.

³² Gemäss dem mittleren Szenario der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen (Ausgabe 2008) ist bis im Jahr 2030 im Kanton Bern mit einer Bevölkerungszunahme von 4.5 % zu rechnen (gegenüber dem Jahr 2006).

Anhang A: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang

Der elektronische Anhang ist auf www.bve.be.ch verfügbar: Startseite > Mobilität & Verkehr > Gesamtmobilität > Grundlagen Mobilität > Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Zu jeder Abbildung im Bericht gibt es in der Regel eine Hintergrundtabelle (HT), welche Hintergrundinformationen wie Vertrauensintervalle, Anzahl Fälle und gegebenenfalls zusätzliche Perimeter enthält. (Abbildungen, zu denen es keine relevanten Hintergrundinformationen gibt, haben auch keine Hintergrundtabelle.)

Darüber hinaus gibt es Zusatztabellen (ZT), welche zusätzliche Auswertungen enthalten, die nicht im Bericht vorhanden sind. Achtung: Im Anhang sind auch Werte aufgeführt, die nicht signifikant sind. Deshalb sollten bei der Verwendung von Daten stets die Vertrauensintervalle geprüft werden.

Kapitel 1 - Der "Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010"				
Abbildung 1-2	BE, RKP, Agglo	Grundgesamtheiten in einzelnen Regionen 2005 und 2010	HT 1a	
Abbildung 1-3	BE, RKP	Vergleich des Personengewichts	HT 1b	
Zusatztable 1-a	BE	Korrekturfaktoren Schätzdistancen frühere Mikrozensen (1994, 2000, 2005)	ZT 1a	
Kapitel 2 - Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV Abonnements				
Abbildung 2-1	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT 2a	
Abbildung 2-2	CH, BE, RKP	Haushaltsgrössen in der Stichprobe (alle Personen pro Haushalt)	HT 1a	
Abbildung 2-3	CH, BE, RKP	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT 2b	
Abbildung 2-4	Agglo	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT 2c	
Abbildung 2-7	BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2d	
Abbildung 2-8	BE	Zeitreihe Führerscheinbesitz	HT 2e	ZT 2a
Abbildung 2-9	CH, BE, RKP	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2f	HT 2i
Abbildung 2-10	CH, BE, Agglo	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2g	HT 2i
Abbildung 2-11	BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2h	
Abbildung 2-12	CH, BE, RKP	Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2f	HT 2i
Abbildung 2-13	CH, BE, Agglo	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2g	HT 2i
Abbildung 2-14	BE	Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2j	
Abbildung 2-15	CH, BE, RKP	Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2k	HT 2m
Abbildung 2-16	CH, BE, Agglo	Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2l	HT 2m
Abbildung 2-17	CH, BE, RKP	Verfügbare Parkplätze/Veloabstellplätze zu Hause	HT 2n	
Abbildung 2-18	CH, BE, RKP	Verfügbare Parkplätze/Veloabstellplätze am Arbeitsplatz	HT 2n	

Abbildung 2-19	CH, BE, Agglo	Verfügbare Parkplätze/Veloabstellplätze zu Hause	HT 2o	
Abbildung 2-20	CH, BE, Agglo	Verfügbare Parkplätze/Veloabstellplätze am Arbeitsort	HT 2o	
Zusatztable 2-b	CH, BE	Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Einkommen, Wohnort und Haushaltsgrösse	ZT 2b	
Zusatztable 2-c	CH, BE	Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abonnements nach Geschlecht, Alter, Erwerbstätigkeit und Wohnort	ZT 2c	
Zusatztable 2-d	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (Verteilung)	ZT 2d	
Kapitel 3 - Verkehrsaufkommen				
Abbildung 3-1	CH, BE	Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person)	HT 3a	
Abbildung 3-2	CH, BE	Zeitreihe Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)	HT 3b	
Abbildung 3-3	CH, BE, RKP	Tagesdistanz (km pro Person)	HT 3c	
Abbildung 3-4	CH, BE, RKP	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag)	HT 3d	
Abbildung 3-5	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz und Unterwegszeit (km,Min. pro Person pro Tag)	HT 3e	
Abbildung 3-6	CH, BE	Am Stichtag immobile Personen (in Prozent)	HT 3f	
Abbildung 3-7	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Verkehrsmitteln	HT 3g	
Abbildung 3-8	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Wochentag	HT 3h	
Abbildung 3-9	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Zweck	HT 3i	
Abbildung 3-10	BE	Verteilung der Etappen nach Distanzen (Anteile Verkehrsmittel)	HT 3j	
Abbildung 3-11	BE	Verteilung der Etappendistanzen (in Prozent) nach Verkehrsmittel, kumuliert	HT 3j	
Abbildung 3-12	BE	Verteilung der Etappendistanzen (in Prozent) nach Zweck, kumuliert	HT 3k	
Abbildung 3-13	CH, BE, RKP	Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck	HT 3l	HT 3m
Zusatztable 3-a	CH, BE	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT 3a	
Zusatztable 3-b	CH, BE, RKP	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT 3b	
Zusatztable 3-c	CH, BE, Agglo	Mittlere Dauer pro Weg (Min.) nach Wegzweck	ZT 3c	
Zusatztable 3-d	CH, BE, Agglo	Mittlere Distanz pro Weg (km) nach Wegzweck	ZT 3d	
Zusatztable 3-e	CH, BE, RKP	Zeitreihe mittlere Distanz pro Tag	ZT 3e	
Zusatztable 3-f	CH, BE, Agglo	Zeitreihe mittlere Distanz pro Tag	ZT 3f	
Kapitel 4 - Verkehrsmittel				
Abbildung 4-1	BE	Zeitreihe Tagesdistanz (km pro Person) nach Verkehrsmitteln	HT 4a	
Abbildung 4-2	BE	Zeitreihe Modalsplit (nach Distanz)	HT 4a	
Abbildung 4-3	CH, BE	Kennziffern zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit, Etappen	HT 4b	
Abbildung 4-4	CH, BE	Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen)	HT 4b	
Abbildung 4-5	CH, BE	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h) nach Verkehrsmitteln	HT 4b	
Abbildung 4-6	CH, BE	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen) nach Zweck, distanzgewichtet	HT 4c	
Abbildung 4-7	CH, BE	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort (in Prozent und Betrag in CHF)	HT 4d	

Abbildung 4-8	CH, BE, RKP	Modalsplit (nach Distanz)	HT 4e	HT 4b
Abbildung 4-9	CH, BE, RKP	Tagesdistanz (km pro Person) nach Verkehrsmitteln	HT 4e	HT 4b
Abbildung 4-10	CH, BE, RKP	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen), distanzgewichtet	HT 4f	HT 4c
Abbildung 4-11	CH, BE, Agglo	Modalsplit (nach Distanz)	HT 4g	HT 4b
Abbildung 4-12	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz (km pro Person) nach Verkehrsmitteln	HT 4g	HT 4b
Abbildung 4-13	CH, BE, Agglo	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen), distanzgewichtet	HT 4h	HT 4c
Zusatztable 4-a	CH, BE	Anzahl Personen pro Personenwagen nach Wegzweck (Verteilung)	ZT 4a	
Zusatztable 4-b	CH, BE, RKP	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort	ZT 4b	
Zusatztable 4-c	CH, BE, Agglo	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort	ZT 4c	
Kapitel 5 - Wegzwecke				
Abbildung 5-1	BE	Zeitreihe Tagesdistanz und Unterwegszeit (km,Min. pro Person pro Tag)	HT 5a	
Abbildung 5-2	BE	Zeitreihe Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT 5a	
Abbildung 5-3	CH, BE	Tagesdistanz und Unterwegszeit (km,Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT 5b	
Abbildung 5-4	BE	Modalsplit (nach Distanz und Zweck)	HT 5c	
Abbildung 5-5	CH, BE, RKP	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT 5d	HT 5e
Abbildung 5-6	CH, BE, RKP	Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck	HT 5f	HT 5b
Abbildung 5-7	CH, BE, RKP	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT 5f	HT 5b
Abbildung 5-8	CH, BE, Agglo	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz)	HT 5g	HT 5d
Abbildung 5-9	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz (km pro Person) nach Zweck	HT 5h	HT 5b
Abbildung 5-10	CH, BE, Agglo	Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) nach Zweck	HT 5h	HT 5b
Kapitel 6 - Soziodemografische Unterschiede				
Abbildung 6-1	CH, BE, RKP	Kennziffern: Wege, Tagesdistanzen und Unterwegszeiten pro Person (nach Geschlecht)	HT 6a	
Abbildung 6-2	CH, BE, RKP	Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Verkehrsmitteln	HT 6b	
Abbildung 6-3	CH, BE, RKP	Modalsplit (nach Distanz, Unterwegszeit und Etappen und Geschlecht)	HT 6b	
Abbildung 6-4	CH, BE, RKP	Anteile der Wegzwecke (nach Distanz und Geschlecht)	HT 6c	
Abbildung 6-5	CH, BE, RKP	Tagesdistanz (km pro Person) nach Geschlecht und Zweck	HT 6c	
Abbildung 6-6	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorien und Verkehrsmitteln (km pro Person)	HT 6d	
Abbildung 6-7	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorien und Zweck	HT 6e	
Abbildung 6-8	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Verkehrsmitteln (km pro Person)	HT 6f	
Abbildung 6-9	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Zweck (km pro Person)	HT 6g	
Zusatztable 6-a	CH, BE	Tägliches Verkehrsaufkommen nach Geschlecht, Alter, Erwerbstätigkeit, Einkommen und Wohnort	ZT 6a	
Kapitel 7 - Einstellung zur Verkehrspolitik				
Abbildung 7-1	BE	Sind Sie dafür oder dagegen, dass man...?	HT 7a	

Abbildung 7-2	BE	Wie häufig standen Sie im Stau?	HT 7b	
Abbildung 7-3	BE	Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?	HT 7c	
Zusatztable 7-a	BE	Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?	ZT 7a	
Zusatztable 7-b	BE	Was machen Sie im Allgemeinen, um dem Stau auszuweichen?	ZT 7b	
Zusatztable 7-c	BE	Für welchen Bereich sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?	ZT 7c	

Anhang B: Glossar

Aufgeführt ist eine Auswahl von Begriffen gemäss dem schweizerischen Bericht (teilweise zusätzlich ergänzt oder leicht angepasst).

Agglomeration Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone). Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.

Grosse Agglomeration: Agglomeration mit einer der 10 bevölkerungsreichsten Kernstädte der Schweiz gemäss Urban Audit (Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, Winterthur, St. Gallen, Luzern, Lugano und Biel/Bienne).

Mittlere Agglomeration: Agglomeration mit 50'000 bis 250'000 Einwohner/innen ohne Winterthur, St. Gallen, Luzern, Lugano und Biel/Bienne.

Kleine Agglomeration: Agglomeration mit weniger als 50'000 Einwohner/innen.

Agglomerationskerngemeinde

Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.

Arbeitsverkehr Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).

ARE Bundesamt für Raumentwicklung.

Ausbildungsverkehr Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).

BBSJB Regionalkonferenzperimeter Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois.

Begleitung / Begleitweg

Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten); ist ein privater Verkehrszweck, im Unterschied zu Begleitwegen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten oder Dienstwegen (siehe dort).

Besetzungsgrad Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

BFS	Bundesamt für Statistik.
BM	Regionalkonferenzperimeter Bern-Mittelland.
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.
Dienstfahrt	Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Taxifahrerin, Chauffeur).
Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); "Einkauf" und "Einkauf und Besorgungen" wird synonym verwendet.
EM	Regionalkonferenzperimeter Emmental.
Etappe	Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.
Geschäftliche Tätigkeit:	Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus (z.B. Sitzung, Kundenbesuch), nicht aber die Fahrt zur Arbeitsstelle umfasst (siehe Verkehrszweck Arbeitsverkehr).
Haushaltsperson	Alle Personen, die im Haushalt der befragten Zielperson leben.
Isolierte Stadt	Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).
Kleinmotorräder	Kleinmotorräder sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm ³ . Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.
Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden	Schweizer Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolierten Städte sind. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen. Es werden drei Haupttypen unterschieden: 1. Der periurbane ländliche Raum, der dadurch gekennzeichnet ist, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. 2. Die alpinen Tourismuszentren, welche durch ihre Lage im Alpenraum, ho-

he Logiernächtezahlen (mindestens 100'000 Hotel-Logiernächte pro Jahr) sowie eine gute bis sehr gute Dienstleistungs- und Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind. 3. Der periphere ländliche Raum, der ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes liegt.

Langsamverkehr (LV)

Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter "übrige Verkehrsmittel").

LV Langsamverkehr.

MIV siehe motorisierter Individualverkehr.

mobile Personen Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternommen haben respektive analog bei der Erhebung von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Modalsplit Verkehrsmittelanteile, d.h. Anteile einzelner Verkehrsmittel oder zusammengefasster Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV) an den Tagesdistanzen, Unterwegszeiten, Anzahl Etappen usw., meist in Prozent ausgedrückt.

Mofas/Motorräder Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.

motorisierter Individualverkehr (MIV)

Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.

MZMV Mikrozensus Mobilität und Verkehr.

OA Regionalkonferenzperimeter Oberaargau.

OO Regionalkonferenzperimeter Oberland-Ost.

ÖV Öffentlicher Verkehr.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Tram, Bus, Postauto, Bahn.

Hingegen wurden Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV) und Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht

	eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.
Pendlerverkehr	Umfasst Arbeitspendlerverkehr und Ausbildungspendlerverkehr.
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.
RKP	Regionalkonferenzperimeter.
Routing	Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen (siehe auch Kapitel 1).
Rundung	Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.
Service/-weg	Jemanden aus privaten Gründen bringen oder jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Autofahrunterricht); umfasst nicht berufliche Services (siehe hierfür geschäftliche Tätigkeit, Dienstwege).
Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).
TOW	Regionalkonferenzperimeter Thun-Oberland West.
Übrige Verkehrsmittel:	Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Reiseкар, Taxi, Schiff, diverse Bergbahnen (Zahnradbahn, Standseilbahn, Seilbahn, Sessellift, Skilift), Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
Unterwegszeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).
Verfügbarkeit von Fahrzeugen:	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.
Verkehrsmittel	Als Verkehrsmittel werden in der MZMV-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, und Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrsaufkommen:	Anzahl zurückgelegter Etappen oder Wege im Beobachtungszeitraum (üblicherweise pro Tag).
Verkehrszweck	Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere). Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.
Vertrauensintervall:	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/- 1.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/- 1 km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt. Im elektronischen Anhang sind neben den Mittelwerten jeweils die Vertrauensintervalle angegeben.
Weg	Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.
Wegzeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).
Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.
Werktage	Montag bis Freitag.
Zielpersonen	In der Regel eine zufällig ausgewählte Person pro Haushalt (bei Haushalten mit vier und mehr Personen: zwei Personen), denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).

Literaturverzeichnis

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2001)

Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten.
Bern und Neuenburg.

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007)

Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten.
Bern und Neuenburg.

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012)

Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bern
und Neuenburg.

Bundesamt für Statistik (2005)

Eidgenössische Volkszählung 2000: Erwerbsleben, Pendlermobilität und Ausbildung.
Neuenburg.

Ecoplan (2007)

Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern. Bern.

Statistikkonferenz des Kantons Bern (2008)

Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030. Teil 1:
Ergebnisse. Bern.

Alle Informationen zum Mikrozensus von BFS/ARE finden Sie auch hier:

<http://www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/00.xml>