

# Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern

im Auftrag der BVE und des AGR

**Schlussbericht**

**Juli 2007**

# Impressum

## Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan  
Titel: Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern  
Auftraggeber: BVE und AGR  
Ort: Bern  
Jahr: 2007

## Begleitgruppe

Karin Bächli, Bau-, Verkehrs-, und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)  
Daniel Schnetzer, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (AGR)

## Projektteam Ecoplan

Felix Walter  
Robert Oleschak  
Philipp Walker  
Christof Rissi

## Datenbasis

Mikrozensus 2005, Bundesamt für Statistik/Bundesamt für Raumentwicklung

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Ecoplan

Forschung und Beratung  
in Wirtschaft und Politik

[www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch)

Thunstrasse 22  
CH - 3005 Bern  
Tel +41 31 356 61 61  
Fax +41 31 356 61 60  
[bern@ecoplan.ch](mailto:bern@ecoplan.ch)

Postfach  
CH - 6460 Altdorf  
Tel +41 41 870 90 60  
Fax +41 41 872 10 63  
[altdorf@ecoplan.ch](mailto:altdorf@ecoplan.ch)

## Inhaltsübersicht

	Kurzfassung.....	2
	Inhaltsverzeichnis .....	3
1	Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten.....	5
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV- Abonnements.....	11
3	Verkehrsaufkommen.....	19
4	Verkehrsmittel .....	28
5	Verkehrszwecke .....	38
6	Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen.....	54
7	Anhang A: Tabellen .....	57
8	Anhang B: Zuordnung der Gemeinden in die RKP.....	99
9	Anhang C: Glossar.....	103
	Literaturverzeichnis .....	109

## Kurzfassung

Dieser Bericht zeigt die Ergebnisse einer Spezialauswertung aus dem „Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005“, einer der grössten Verkehrserhebungen der Schweiz.

Die Bevölkerung im Kanton Bern legt im Durchschnitt pro Tag 40 Kilometer im Inland zurück und ist dafür 105 Minuten unterwegs (inkl. Warten). Rund die Hälfte davon ist Freizeitverkehr. Damit liegt der Kanton Bern leicht über dem schweizerischen Durchschnitt. Bei den Freizeitdistanzen liegen die Bernerinnen und Berner sogar um 21% über dem Schweizer Mittelwert.

Beim Modalsplit, also beim Anteil der Verkehrsmittel, gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen dem Kanton Bern und der Gesamtschweiz: Rund 68% der Distanzen werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, gut 20% mit den öffentlichen Verkehr (ÖV). Velo- und Fussverkehr sind bei der Unterwegszeit mit knapp 46% Spitzenreiter, aber wegen der meist kurzen Distanzen machen Fuss- und Veloverkehr bloss 8% der Distanzen aus. Über ÖV-Abonnemente verfügen rund 56% der Bernerinnen und Berner, das sind mehr als im schweizerischen Durchschnitt (48%).

Auch regionale Unterschiede zeigt die Erhebung: Die Agglomerationen Bern fällt durch hohe ÖV-Anteile auf, aber auch grössere Distanzen in allen Bevölkerungsgruppen und bei allen Verkehrsmitteln. Hingegen ist in der Agglomeration Biel der Anteil des ÖV markant tiefer und jener des MIV klar höher als in den anderen Agglomerationen, und dies gilt auch für den Regionalkonferenzperimeter Biel – Seeland - Jura Bernois. Auffallend sind weiter die tendenziell höheren Distanzen im östlichen Berner Oberland (vor allem im Pendler- und Einkaufsverkehr, nicht im Freizeitverkehr), die wohl z.T. auf die geografische Situation zurückzuführen sind.

### Die wichtigsten Kennzahlen

Einheit	Distanz im Inland [km/Tag]	Wegzeit (inkl. Warten) [Min./Tag]	Distanz mit MIV [km/Tag]	Distanz im Freizeitverkehr [km/Tag]	MIV-Anteil an Distanz [%]	ÖV-Anteil an Distanz [%]	Freizeitanteil an Distanz [%]
Schweiz	37.3	97.5	25.6	16.6	68.8	20.4	44.7
Kanton Bern	40.6	104.9	27.7	20.2	68.3	20.4	49.7
RKP1	40.8	102.1	32.1	20.4	78.8	9.6	50.0
RKP2	37.9	105.7	27.9	21.7	73.6	17.2	57.3
RKP3	37.5	104.4	24.9	19.9	66.4	21.3	53.1
RKP4	41.1	106.9	24.7	19.3	60.2	29.4	47.1
RKP5	40.2	97.5	28.8	21.7	71.7	13.3	53.9
RKP6	47.5	123.0	35.8	18.9	75.4	16.5	39.8
Agglo Thun	33.6	94.1	21.3	20.0	63.4	23.3	59.7
Agglo Biel	31.3	98.7	21.6	16.3	69.0	11.3	52.0
Agglo Bern	41.0	106.1	24.1	19.9	58.8	30.9	48.6
Agglo Bern ohne Stadt	41.3	103.1	26.1	19.6	63.4	26.6	47.5
Stadt Bern	40.5	111.9	20.3	20.5	50.0	39.1	50.6

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung</b> .....	<b>2</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten</b> .....	<b>5</b>
1.1 Aufbau und Ziele des Berichts .....	5
1.2 Der Mikrozensus 2005 .....	6
1.3 Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen .....	6
1.4 Vertrauensintervall .....	8
1.5 Weitere Hinweise .....	10
<b>2 Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV- Abonnenten</b> .....	<b>11</b>
2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte .....	11
2.1.1 Kanton Bern und Schweiz.....	11
2.1.2 Regionen nach RKP .....	12
2.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	13
2.2 Verfügbarkeit von Autos und ÖV- Abonnenten.....	15
2.2.1 Kanton Bern und Schweiz.....	15
2.2.2 Regionen nach RKP .....	16
2.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	17
<b>3 Verkehrsaufkommen</b> .....	<b>19</b>
3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen .....	19
3.1.1 Kanton Bern und Schweiz.....	19
3.1.2 Regionen nach RKP .....	21
3.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	23
3.2 Mobile und nicht mobile Personen.....	24
3.2.1 Kanton Bern und Schweiz.....	24
3.2.2 Regionen nach RKP .....	26
3.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	27
<b>4 Verkehrsmittel</b> .....	<b>28</b>
4.1 Alle Verkehrsmittel .....	28
4.1.1 Kanton Bern und Schweiz.....	28
4.1.2 Regionen nach RKP .....	30
4.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	31
4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	32
4.2.1 Kanton Bern und Schweiz.....	32
4.2.2 Regionen nach RKP .....	34

4.2.3	Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	36
<b>5</b>	<b>Verkehrszwecke .....</b>	<b>38</b>
5.1	Alle Verkehrszwecke .....	38
5.1.1	Kanton Bern und Schweiz .....	38
5.1.2	Regionen nach RKP .....	39
5.1.3	Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	42
5.2	Freizeitverkehr .....	44
5.2.1	Kanton Bern und Schweiz .....	44
5.2.2	Regionen nach RKP .....	46
5.2.3	Agglomerationen Bern, Biel und Thun .....	50
<b>6</b>	<b>Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen .....</b>	<b>54</b>
6.1	Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz .....	54
6.2	Vergleich zwischen den einzelnen RKP und den grossen Agglomerationen .....	54
6.3	Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und die Raumentwicklungspolitik .....	55
<b>7</b>	<b>Anhang A: Tabellen .....</b>	<b>57</b>
7.1	Anhang A1 – Fahrzeugbesitz .....	57
7.2	Anhang A2 – Wege, Distanzen und Zeiten .....	71
7.3	Anhang A3 – Verkehrsmittel und Wegzwecke .....	85
<b>8</b>	<b>Anhang B: Zuordnung der Gemeinden in die RKP .....</b>	<b>99</b>
<b>9</b>	<b>Anhang C: Glossar .....</b>	<b>103</b>
9.1	Das Konzept von Wegen und Etappen .....	103
9.2	Wichtige Begriffe .....	104
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>109</b>

# 1 Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten

## 1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung „Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005“, die im Auftrag des Bundesamtes für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung durchgeführt wurde. Der Bericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser schweizweiten Erhebung für den Kanton Bern und dessen Regionen (Regionalkonferenzperimeter (RKP)) zusammen. Der Aufbau dieses Berichtes orientiert sich soweit wie möglich an der nationalen Publikation.<sup>1</sup>

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: Kapitel 2 stellt die Ergebnisse über die Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV- Abonnementen dar. Das Verkehrsaufkommen ist Thema des Kapitels 3, während Kapitel 4 und 5 diese Thematik aus der Sicht der Verkehrsmittel respektive der Verkehrszwecke beleuchten. Die wichtigsten Resultate der Analyse des Mikrozensus für den Kanton Bern und den einzelnen Regionen werden im Kapitel 6 nochmals kurz zusammengefasst. Im selben Kapitel werden zudem einige verkehrspolitische Schlussfolgerungen aufgeführt. Im Anhang sind letztlich alle Standardtabellen für die Schweiz, den Kanton Bern, die sechs RKP, die Stadt Bern, die Agglomeration Bern ohne Stadt sowie für die drei Agglomerationen Bern, Biel und Thun aufgeführt. Zudem befindet sich im Anhang auch ein Glossar, das Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen gibt.

Der Aufbau innerhalb der Kapitel ist immer ähnlich: als erstes wird ein Vergleich der Schweizer Kennzahlen mit derjenigen des Kantons Bern vorgenommen. Aufgrund der relativ hohen Fallzahl können die Kennzahlen nach Bevölkerungsmerkmalen wie Einkommen, Haushaltsgrösse, Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit oder Wohnort unterteilt werden. Anschliessend werden die Ergebnisse für die einzelnen sechs Regionalkonferenzperimeter vorgestellt. Aufgrund der häufig geringen Fallzahl ist hier nicht dieselbe Analysetiefe möglich wie auf kantonaler Ebene. Oft wird nur nach Geschlecht unterschieden. Dasselbe gilt für die Analyse der einzelnen Agglomerationen Bern, Biel und Thun sowie für die Analyse der Stadt Bern und deren Umlandgemeinden, welche jeweils am Ende der Kapitel folgt.

---

<sup>1</sup> Vgl. BFS/ARE (2007), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten.

## 1.2 Der Mikrozensus 2005

Der Mikrozensus 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. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1).

Im Jahr 2005 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) wiederum den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Noch stärker als in früheren Jahren haben sich nebst anderen Bundesämtern auch Kantone, Regionen und Städte sowie die ETH an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben<sup>2</sup>.

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

- **Erster Teil** mit einer beliebigen Person 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 31 950 Haushalte und 33 390 Personen (Zielpersonen) befragt.

Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet (mehr dazu auf der CD-ROM von BFS/ARE<sup>3</sup>). 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.

## 1.3 Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen

Für den Mikrozensus 05 wurden im Kanton Bern 4'606 Zielpersonen aus 4'479 verschiedenen Haushalten befragt. Von diesen 4'606 Zielpersonen verfügen 3'123 Personen über einen Führerschein. Auf Basis dieser drei Grundgesamtheiten (Haushalte, Zielpersonen und Zielpersonen mit Führerschein) werden im nachfolgenden Bericht das Verkehrsverhalten der bernischen Bevölkerung ausgewertet und mit der gesamten Schweiz verglichen. Neben den

---

<sup>2</sup> Aus dem Kanton Bern treten die Regionale Verkehrskonferenz 4 sowie die Stadt Burgdorf als Verdichter auf.

<sup>3</sup> <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index.Document.91820.pdf>

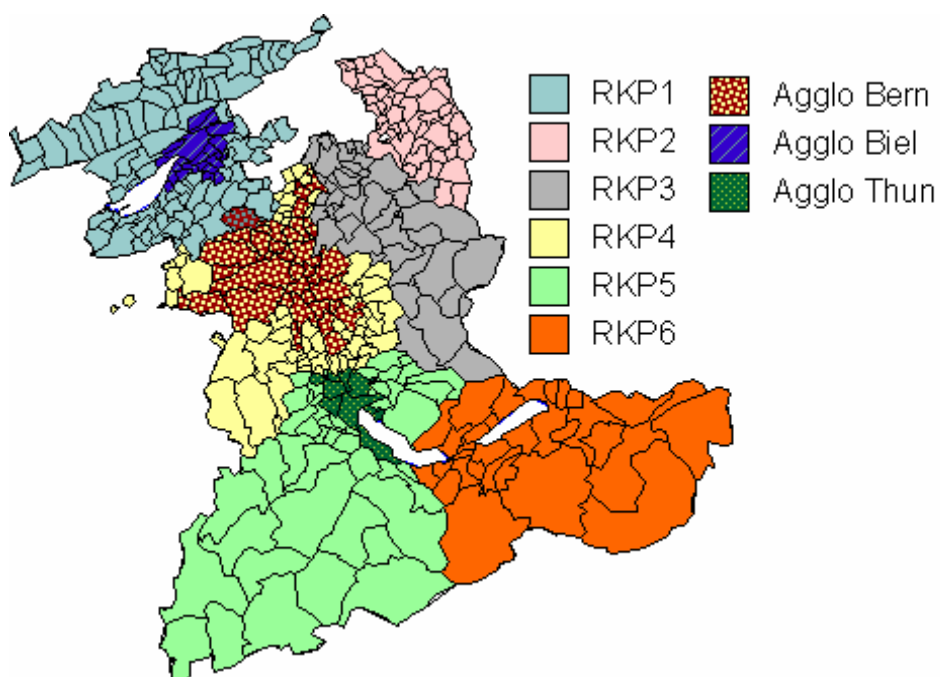


kantonalen Auswertungen wird das Verkehrsverhalten zudem für folgende Regionen analysiert:

- Regionen entsprechend den sechs Regionalkonferenzperimeter: Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP1), Oberaargau (RKP2), Emmental (RKP3), Bern Mittelland (RKP4), Thun / Oberland West (RKP5), Oberland Ost (RKP6)
- 3 grosse Agglomerationsgebiete des Kanton Bern: Agglomeration Bern, Agglomeration Biel, Agglomeration Thun (für die übrigen Agglomerationen ist die Anzahl Interviews zu klein, um sinnvolle Aussagen machen zu können).
- Agglomeration Bern ohne Agglomerationskerngemeinde
- Stadt Bern

Die in Grafik 1-1 dargestellte Karte zeigt die Einteilung der Gemeinden in die einzelnen Regionen. Eine genaue Auflistung der Einteilung ist im Anhang (Abschnitt 8, Seite 99) zu finden.

**Grafik 1-1: Gemeindeeinteilung nach RKP und Agglomerationen**



Die Grundgesamtheiten variieren zwischen den einzelnen geografischen Untersuchungs-räumen stark. In der Tabelle 1-1 sind die ungewichtete Anzahl Beobachtungen in den einzelnen Regionen der drei für die Analyse notwendigen Grundgesamtheiten (Anzahl Haushalte, Anzahl Zielpersonen und Anzahl Zielpersonen mit Führerschein) angegeben.

**Tabelle 1-1: Grundgesamtheiten in einzelnen Regionen**

RKP Nr.	RPK Namen	Haushalts- personen	Zielpersonen	Zielpersonen m. Führerschein
1	Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois	390	407	265
2	Oberaargau	140	154	100
3	Emmental	492	518	342
4	Bern-Mittelland	3075	3121	2144
5	Thun - Oberland West	285	305	203
6	Oberland-Ost	97	101	69
	Stadt Bern	1113	1079	718
	Agglomeration Bern ohne Stadt	1808	1880	1309
	Agglomeration Bern	2921	2959	2027
	Agglomeration Biel	185	188	121
	Agglomeration Thun	177	189	121
	Kanton Bern	4479	4606	3123
	Schweiz	31950	33390	22988

Tabelle 1-1 zeigt auch, dass rund 67% der befragten Zielpersonen aus der Region Bern Mittelland stammen. Aufgrund der Ungleichverteilung des Samples müssen die Werte für die kantonalen Aussagen gewichtet werden. Dies erfolgt mit Hilfe der bereits in der nationalen Studie verwendeten Gewichtung. Dass die nationale Gewichtung ohne Probleme für den Kanton Bern anwendbar ist, verdeutlicht Tabelle 1-2. Durch die Anwendung der Gewichtung kann ausgeschlossen werden, dass die Resultate des Kantons Bern aufgrund der Verdichterregionen (RVK 4 und Burgdorf) verzerrt sind.

**Tabelle 1-2: Vergleich des Personengewichts mit realer Verteilung**

RKP	Ständige					Differenz
	RKP	Wohnbevölkerung 1.1.05		Personengewicht		
		Summe	Anteil	Summe	Anteil	
RKPNR	1	206'256	21.6	849	19.7	<b>1.8</b>
	2	75'851	7.9	360	8.4	<b>-0.4</b>
	3	91'647	9.6	390	9.1	<b>0.5</b>
	4	379'775	39.8	1'756	40.9	<b>-1.1</b>
	5	155'847	16.3	722	16.8	<b>-0.5</b>
	6	46'002	4.8	221	5.1	<b>-0.3</b>
	Gesamt	955'378	100.0	4'298	100.0	

## 1.4 Vertrauensintervall

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und nach allen Regeln der Kunst durchgeführt und ausgewertet wurde, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Um die Aussagekraft von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall verwendet. Dieses gibt

an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert sich der wahre Wert mit einer 90%-iger Sicherheit<sup>4</sup> 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 Grösse des Untersuchungssamples abhängig. In der Tabelle 1-3 wird dies am Beispiel des Besitzes eines ÖV-Abos aufgezeigt: Das angegebene Vertrauensintervall steigt, wenn eine Region mit kleinerer Basis (bspw. RKP2 statt Kanton Bern) oder nur ein Teil der Population (bspw. nur die Frauen) untersucht wird.

**Tabelle 1-3: Beispiele zum Vertrauensintervall, Besitz eines ÖV-Abos**

Region	Basis	Alle		Frauen	
		Anteil in %	VI in %-Punkte	Anteil in %	VI in %-Punkte
Schweiz	33390	47.70	0.51	51.04	0.70
Kanton Bern	4606	55.85	1.37	59.61	1.84
RKP1	407	49.73	4.65	53.94	6.30
RKP2	154	43.34	7.49	49.81	10.83
RKP3	518	45.70	4.10	46.30	5.55
RKP4	3121	64.52	1.61	68.49	2.1
RKP5	305	55.76	5.33	58.34	7.18
RKP6	101	49.15	9.33	59.31	12.76

Lesebeispiel: In der RKP6 (Oberland Ost) besitzen 59% der Frauen ein ÖV-Abonnement. Aufgrund der geringen Zahl von Interviews liegt der wahre Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 59% +/- 12.8%, so dass z.B. die Unterschiede zwischen den RKP 2 und 6 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.

<sup>4</sup> 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.

## 1.5 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.

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. 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- Abonnementen

### 2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

#### 2.1.1 Kanton Bern und Schweiz

Im Kanton Bern besitzt ein Haushalt im Durchschnitt etwas mehr als ein Auto (1.1 Auto pro Haushalt) und zwei Fahrräder (2 Fahrräder pro Haushalt). Zwischen den verschiedenen Haushaltstypen gibt es im Kanton Bern keine überraschenden Unterschiede bezüglich des Fahrzeugbesitzes. Die Anzahl der Fahrzeuge steigt mit zunehmendem Einkommen und Grösse eines Haushaltes an. Einzig das Mofa ist in ärmeren Haushalten stärker verbreitet. Mit steigendem Haushaltseinkommen werden diese durch Kleinmotorräder oder Motorräder substituiert. Ebenfalls ist der Fahrzeugbesitz in ländlichen Gemeinden höher als in der Stadt. Mit 1.32 Autos pro Haushalt ist der durchschnittliche Wert im ländlichen Raum beinahe doppelt so hoch wie in den Agglomerationskerngemeinden und den isolierten Städten (0.79 Auto pro Haushalt). Dies ist zu weiten Teilen durch die kleinere Haushaltsgrösse und das besser ausgebaut ÖV-Angebot in den Städten zu erklären. Hinzu kommt, dass die Parkplatzgebühren und die starke Verkehrsbelastung in den Städten alternative Fortbewegungsmethoden gegenüber dem Auto attraktiver machen.

**Tabelle 2-1: Fahrzeugbesitz der Haushalte (Anzahl pro Haushalt), BE und CH**

Einheit	Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		Carsharing	
	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [Anz.]	Index [CH=100]
<b>Haushaltseinkommen</b>												
weiss nicht/keine Angabe	1.17	94	0.13	115	0.06	100	0.07	121	1.77	119	0.03	166
bis und mit 4000 Fr.	0.62	97	0.05	110	0.02	86	0.09	160	0.95	112	0.02	101
4001-8000 Fr.	1.17	100	0.19	120	0.07	111	0.10	159	2.26	116	0.03	90
8001-12 000 Fr.	1.41	90	0.20	94	0.07	101	0.08	129	2.87	112	0.07	139
mehr als 12 000 Fr.	1.81	94	0.28	109	0.11	142	0.07	108	3.03	108	0.08	146
<b>Wohnort</b>												
Agglomerationskern- gemeinden und isol. Städte übrige	0.79	91	0.11	105	0.07	153	0.05	155	1.78	121	0.08	146
Agglomerationsgemeinden	1.17	90	0.16	104	0.04	68	0.07	115	2.14	113	0.03	118
ländliche Gemeinden	1.32	93	0.19	108	0.08	102	0.15	143	2.14	103	0.01	69
<b>Haushaltsgrösse</b>												
1 Person	0.63	99	0.07	106	0.01	57	0.03	152	0.71	111	0.03	107
2 Personen	1.16	93	0.13	101	0.04	100	0.06	155	1.70	116	0.03	103
3 Personen	1.40	93	0.23	117	0.13	131	0.11	154	2.73	122	0.04	131
4 Personen	1.46	92	0.30	119	0.11	96	0.14	124	3.57	108	0.05	128
5 und mehr Personen	1.53	89	0.23	113	0.17	114	0.32	163	4.75	110	0.07	142
<b>Total</b>	<b>1.11</b>	<b>93</b>	<b>0.15</b>	<b>109</b>	<b>0.06</b>	<b>104</b>	<b>0.09</b>	<b>148</b>	<b>2.03</b>	<b>113</b>	<b>0.04</b>	<b>117</b>

Um einen Vergleich zu erleichtern, werden im Folgenden in den Tabellen in der Regel Indexwerte des Kantons Bern (Schweiz = 100) angegeben. Beispielsweise liegt der Kanton Bern bei der Anzahl Velos um 13% über dem schweizerischen Durchschnitt (Indexwert 113).

Im Vergleich mit den gesamtschweizerischen Werten besitzen die Berner Haushalte unabhängig vom Einkommen und Haushaltsgrösse tendenziell weniger Autos. Einzig in Ein-Personen-Haushalten und in Haushalten mit einem Einkommen zwischen CHF 4000 und CHF 8000 entspricht der im Kanton Bern beobachtete Wert dem nationalen Durchschnitt (siehe Tabelle 2-1). Hingegen liegt die Anzahl Velos pro Haushalt sowohl über die gesamte Bevölkerung als auch bei allen Haushaltsgrössen-Klassen deutlich über dem schweizerischen Wert. Überdurchschnittlich beliebt sind in Bern die Mofas: beinahe jeder 10. Haushalt verfügt über ein entsprechendes Fortbewegungsmittel. Im Vergleich zur restlichen Schweiz sind Mofas in Bern somit rund 50% weiter verbreitet.

## 2.1.2 Regionen nach RKP

**Tabelle 2-2: Fahrzeugbesitz der Haushalte (Anzahl pro Haushalt), nach RKP**

Verkehrsmittel	RKP 1 [Anz.]	RKP 2 [Anz.]	RKP3 [Anz.]	RKP4 [Anz.]	RKP5 [Anz.]	RKP6 [Anz.]
Autos	1.22	1.22	1.23	0.99	1.18	1.08
Motorräder	0.14	0.22	0.16	0.14	0.20	0.08
Kleinmotorräder	0.12	0.08	0.02	0.04	0.06	0.03
Mofas	0.07	0.10	0.10	0.07	0.13	0.14
Velo	2.07	2.21	2.29	1.86	2.20	2.09
Carsharing	0.01	0.01	0.02	0.05	0.05	0.02

Bei einem Vergleich des Fahrzeugbesitzes in einzelnen Regionalkonferenzperimetern wird deutlich, dass sich vor allem die Regionen Bern Mittelland (RKP4, 0.99 Auto pro Haushalt) und – weniger bedeutend – Oberland Ost (RKP6, 1.08 Auto pro Haushalt) für die tiefen kantonalen Werte beim Autobesitz verantwortlich zeichnen. In den anderen vier Regionen (Biel / Seeland / Jura Bernois, Oberaargau, Emmental und Thun / Oberland West) sind die entsprechenden Werte deutlich über dem kantonalen und teilweise leicht über dem nationalen Durchschnittswert von 1.11 bzw. 1.19 Autos pro Haushalt. Auch der Velobesitz ist im Berner Mittelland kleiner als in allen anderen Regionen. Mit 1.86 liegt dieser aber immer noch über dem nationalen Mittel von 1.80 Velos pro Haushalt. Am meisten Velos besitzen die Emmentaler (2.3 Velos pro Haushalt), dicht gefolgt von den Oberaargauern und der Region Thun / Oberland West (je 2.2 Velos pro Haushalt). Diese Differenzen werden teilweise von unterschiedlichen Haushaltgrössen geprägt.

Aussagen (insbesondere quantitativer Art) zu den anderen Verkehrsmitteln sind aufgrund der teilweise geringen Fallzahlen nur unter Vorbehalten zu machen. Auch hier scheinen die Werte der Region Bern Mittelland im Vergleich zu den Werten aus anderen Regionen eher zu

den tieferen zu gehören. Die Unterschiede sind jedoch nur gering und kaum statistisch signifikant.

Wie im nachfolgenden Abschnitt 2.1.3 deutlich ersichtlich wird, sind die tieferen Werte der Region Bern Mittelland bezüglich Fahrzeugbesitz der Haushalte hauptsächlich auf die bereits oben erwähnten „Stadteffekte“ zurückzuführen. Hingegen ist für den tieferen Autobesitz in der Region Oberland-Ost wahrscheinlich das tendenziell eher tiefere Einkommen in dieser Region verantwortlich. Von den insgesamt 97 Befragten Haushalte haben nur gerade 14 ein Einkommen über 8'000 Franken.

### 2.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Wird der Fahrzeugbesitz in den drei grossen Agglomerationen im Kanton Bern verglichen, sind wie bereits bei den RKP nur geringe Differenzen erkennbar. Beim Autobesitz weist die Agglomeration Bern mit 0.96 Autos pro Haushalt den tiefsten Wert auf. In den Agglomerationen Thun und Biel hingegen besitzen die Haushalte im Schnitt rund 1.05 Autos pro Haushalt.

**Tabelle 2-3: Fahrzeugbesitz der Haushalte (Anzahl pro Haushalt), nach Agglomerationen**

Verkehrsmittel	Agglo Thun [Anz.]	Agglo Biel [Anz.]	Agglo Bern [Anz.]	Agglo Bern ohne Stadt [Anz.]	Stadt Bern [Anz.]
Autos	1.05	1.05	0.96	1.15	0.64
Motorräder	0.17	0.11	0.13	0.15	0.10
Kleinmotorräder	0.02	0.14	0.04	0.04	0.03
Mofas	0.08	0.06	0.06	0.07	0.04
Velo	2.40	1.84	1.82	2.00	1.52
Carsharing	0.08	0.03	0.06	0.04	0.09

Gegenüber den zugehörigen RKP sind die Werte für den Autobesitz in den Agglomerationen leicht tiefer. Hier gilt wiederum die Rolle der Städte hervorzuheben. Besonders deutlich ist dies am Beispiel der Stadt Bern zu erkennen: mit 0.64 Autos besitzt ein Haushalt in der Stadt rund 0.5 Autos weniger als in der Agglomeration (1.15 Autos pro Haushalt).<sup>5</sup>

Der Stadteffekt kann, wenn auch weniger deutlich, ebenfalls bei den anderen Verkehrsmittel beobachtet werden. In der Regel sind die Werte für den Fahrzeugbesitz für jeden Typ in der Stadt leicht tiefer als in der Agglomeration. Allerdings gibt es hier einige Ausnahmen. Zum Beispiel ist das Carsharing in den Städten stärker verbreitet. Der tiefe Wert für Velos in der

<sup>5</sup> Eine Zusatzanalyse zeigt zudem Folgendes: Eine ähnlich hohe Differenz zwischen Stadt und Agglomeration ist auch in Biel vorhanden. Hier beträgt der Unterschied rund 0.48 Autos pro Haushalt, allerdings ist der Fahrzeugbesitz mit 0.84 in der Stadt und 1.32 in der Agglomeration auf deutlich höherem Niveau als in Bern. In der Agglomeration Thun hingegen ist die Differenz vernachlässigbar klein (0.09 Autos pro Haushalt).

Stadt Bern ist zum Teil durch die kleine Haushaltsgrösse bedingt, allerdings liegt der Wert auch für gleiche Haushaltsgrössen leicht tiefer als im Kanton Bern.

Im Vergleich mit den anderen Agglomerationen erfreut sich das Velo als Fortbewegungsmittel in der Agglomeration Thun besonderer Beliebtheit. Gemäss der Befragung besitzt jeder Haushalt 2.4 Velo (Vertrauensintervall 0.28), was deutlich mehr als in den Agglomerationen Bern und Biel (je 1.8) ist<sup>6</sup>. Dagegen scheint in der Agglomeration Biel das Kleinmotorrad besonders beliebt zu sein: Auf hundert Haushalte kommen in hier 14 Motorräder, das sind mehr als doppelt so viele wie in der restlichen Schweiz (6 Kleinmotorräder auf hundert Haushalte). Allerdings relativiert sich dieser Unterschied aufgrund des hohen Vertrauensintervall von 0.11%-Punkten.

---

<sup>6</sup> In der Stadt Thun ist das Velo tendenziell noch beliebter als in der Agglomeration, allerdings sind die Vertrauensintervalle zu hoch, um statistisch signifikante Aussagen zu tätigen. Die Zahlen für die Stadt Thun können aus der Tabellen im Anhang A1 – Fahrzeugbesitz (Abschnitt 7.1) entnommen werden.



## 2.2 Verfügbarkeit von Autos und ÖV- Abonnemeten

### 2.2.1 Kanton Bern und Schweiz

Tabelle 2-4: Verfügbarkeit von Autos und ÖV- Abonnemeten, BE und CH (Basis: Personen)

Einheit	Verfügbarkeit eines Autos		Besitz eines ÖV-Abos	
	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]
<b>Geschlecht</b>				
Mann	96.4	96.3	51.9	44.2
Frau	93.9	93.6	59.6	51.0
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	k.A.	k.A.	54.7	50.1
18-25 Jahre	95.8	92.8	62.4	56.5
26-45 Jahre	94.2	95.5	51.6	40.9
46-65 Jahre	96.4	95.5	55.9	46.9
66 und mehr	94.8	94.0	60.9	55.1
<b>Erwerbstätigkeit</b>				
in Ausbildung	89.8	87.2	61.5	56.2
Vollzeit	96.1	96.8	47.9	41.0
Teilzeit	96.4	94.8	61.6	52.1
nicht erwerbstätig	93.5	93.5	57.6	47.9
<b>Einkommen</b>				
weiss nicht/keine Antwort	94.0	94.2	49.5	41.2
bis und mit 4000 Fr.	93.1	88.6	54.4	48.1
4001-8000 Fr.	95.1	95.4	52.7	46.5
8001-12 000 Fr.	96.1	97.2	65.9	52.5
mehr als 12 000 Fr.	99.2	98.7	62.9	56.4
<b>Wohnort</b>				
Aggloerngemeinden und isol. Städte	89.8	89.9	67.1	56.5
übrige Agglomerationsgemeinden	96.5	96.7	60.7	47.5
ländliche Gemeinden	97.7	97.7	42.1	38.0
<b>Total</b>	<b>95.2</b>	<b>95.0</b>	<b>55.9</b>	<b>47.7</b>

Obwohl der Autobesitz im Kanton Bern leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt liegt (vgl. Abschnitt 2.1), ist die Verfügbarkeit von Autos hier gleich hoch wie in der restlichen Schweiz. 96.4% der Berner und 93.9% der Bernerinnen haben immer oder mindestens nach Absprache Zugang zu einem Auto. Personen zwischen 18 und 25 Jahren und Personen mit einem monatlichen Haushaltseinkommen von unter CHF 4000 weisen gar einen leicht höheren Wert auf als die entsprechenden Bevölkerungsschichten in der nationalen Studie. Abgesehen davon stimmen die Werte immer in etwa mit den schweizerischen Beobachtungen überein (vgl. Tabelle 2-4). Wie in der restlichen Schweiz ist die Verfügbarkeit eines Autos auf dem Land grösser als in der Stadt und steigt mit der Höhe des Einkommens.

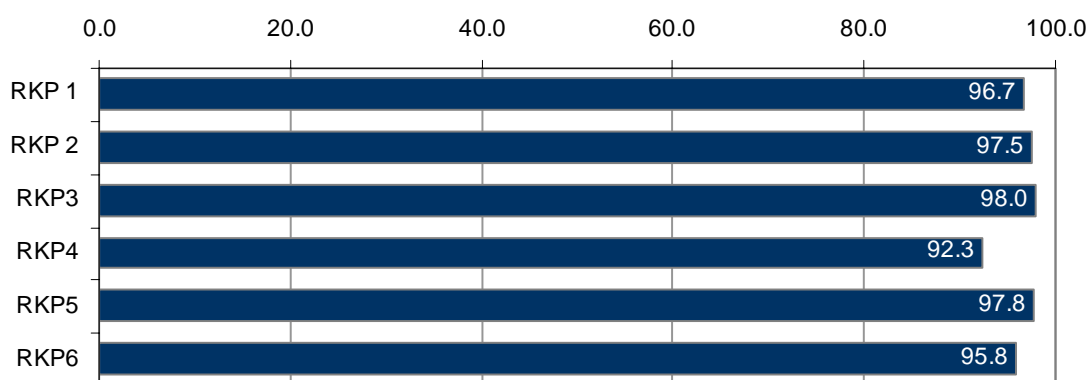
Im Gegensatz zur Verfügbarkeit von Autos liegt der Anteil an ÖV-Abo-Besitzern (55.9%) im Kanton Bern unabhängig von Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, Einkommen und Wohnort deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt von 47.7%. Allerdings sind einige Parallelen

zur Schweiz erkennbar: Frauen besitzen öfters (59.6%) ein ÖV-Abo als Männer (51.9%); der Anteil der ÖV-Besitzer steigt mit dem Einkommen und ist in der Altersgruppe zwischen 26 und 45 Jahren und bei Vollzeitbeschäftigten am tiefsten. Zudem ist der Anteil Personen mit einem Abo in der Stadt (67.1%) grösser als auf dem Land (42.1%). Diese Beobachtungen entsprechen den Erwartungen.

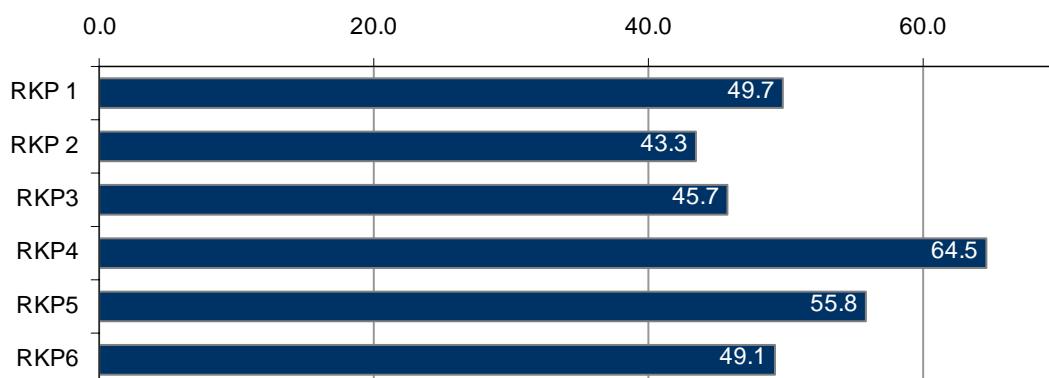
### 2.2.2 Regionen nach RKP

In der Grafik 2-1 und der Grafik 2-2 sind die Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abos in den einzelnen RKP dargestellt. Mit Ausnahme der Region Bern Mittelland ist in allen Regionen die Verfügbarkeit von Autos über dem schweizerischen Durchschnitt (95%). Die Rangfolge zwischen den Regionen stimmt mit den Beobachtungen des Autobesitzes überein. Erneut weist neben der Region Bern Mittelland (92.3%) die Region Oberland Ost (95.8%) den tiefsten Wert auf. Die Unterschiede sind aber nur gering und statistisch nicht von Bedeutung.

**Grafik 2-1: Verfügbarkeit von Autos (in % der Personen), nach RKP**



**Grafik 2-2: Verfügbarkeit von ÖV- Abonnemenen (in % der Personen), nach RKP**



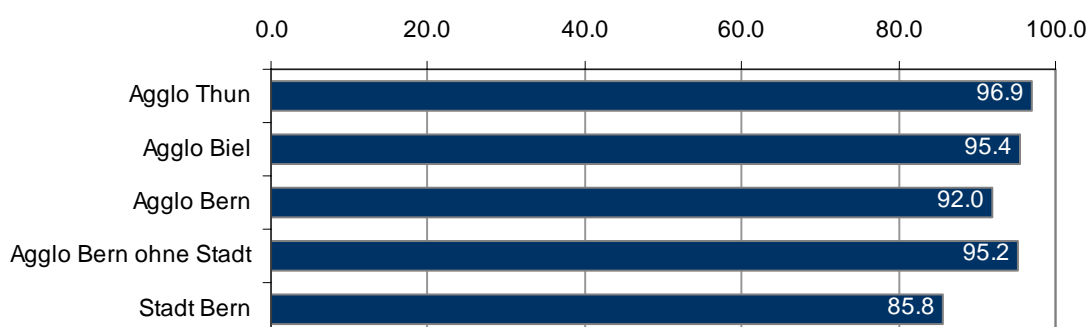
Die geringere Verfügbarkeit von Autos in der Region um die Stadt Bern ist auf das gut ausgebaute ÖV-Angebot zurückzuführen. Dies wird bei der Verfügbarkeit von ÖV-Abos deutlich: hier hat die Region Bern Mittelland mit Abstand signifikant den höchsten Wert (64.5%). Mit der Region Thun / Oberland West (55.8%) und Biel / Seeland / Jura Bernois (49.7%) folgen die anderen Regionen mit grossen Agglomerationen. Der Zusammenhang zwischen dem Wohnort und der Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abos wird im nächsten Abschnitt 2.2.3 noch deutlicher.

### 2.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Die Verfügbarkeit eines Autos in der Agglomerationsbevölkerung ist im Vergleich zur gesamten RKP leicht geringer. Dies zeigt eine Gegenüberstellung der Zahlen für die Agglomerationen Bern, Biel und Thun (Grafik 2-3) mit den entsprechenden RKP (vgl. Grafik 2-1). Verglichen mit den anderen Agglomerationen ist der Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu einem Auto in der Agglomeration Bern tendenziell am kleinsten. Wie das Beispiel Bern zeigt, haben in der Stadt Bern mit nur gerade 85.8% zudem weniger Personen Zugang als in der Agglomeration. Dafür besitzen drei Viertel der Stadtbewohner ein ÖV-Abo, während deren Anteil in den übrigen Agglomerationsgemeinden signifikant geringer ist<sup>7</sup>

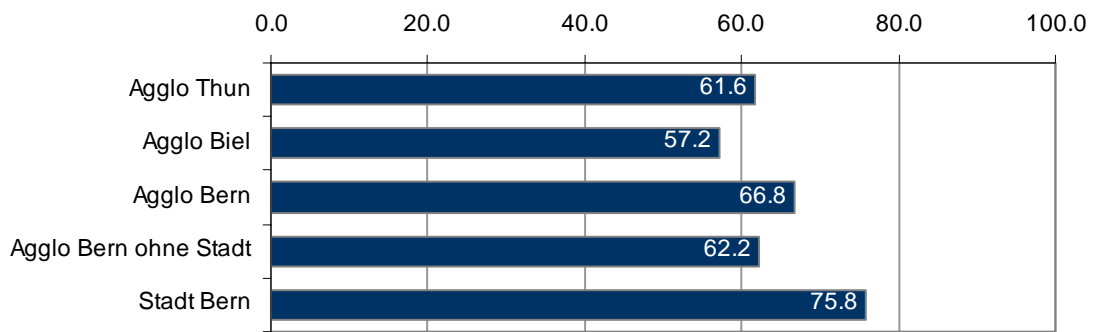
Der grössere Anteil an ÖV-Besitzern in den Agglomerationen und den urbanen Regionen ist in erster Linie auf das besser ausgebaute ÖV-Netz zurückzuführen. Wenn ein guter Zugang zum öffentlichen Verkehr besteht, kann dieser als Ersatz für ein Auto dienen. Es ist deshalb wiederum wenig erstaunlich, das gerade in den urbanen Gebieten die Verfügbarkeit eines Autos geringer ist als auf dem Land, vor allem da im Stadtverkehr das Auto oft weitere Nachteile mit sich bringt (Bsp. Parkplatzgebühren). In ländlichen Gebieten ist der Zugang zum ÖV vielfach etwas schlechter ausgebaut und der Verzicht auf ein Auto ist hier evtl. mit grösseren Mobilitätseinbussen verbunden.

**Grafik 2-3: Verfügbarkeit von Autos (in % der Personen), nach Agglomerationen**



<sup>7</sup> Die am Beispiel von Bern gut ersichtlichen Unterschiede zwischen der Stadt und den umliegenden Gemeinden sind auch in den beiden anderen Agglomerationen beobachtbar, allerdings in geringerem Ausmass.

**Grafik 2-4: Verfügbarkeit von ÖV- Abonnementen (in % der Personen), nach Agglomeratio-  
nen**



## 3 Verkehrsaufkommen

### 3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

#### 3.1.1 Kanton Bern und Schweiz

Im Jahr 2005 hat ein Berner/eine Bernerin im Durchschnitt pro Tag eine Strecke von 40 Kilometer im Inland zurückgelegt. Dafür war er/sie durchschnittlich 105 Minuten unterwegs. Diese Werte liegen leicht über dem nationalen Wert. Im Schweizer Durchschnitt bewältigte eine Person im Jahr 2005 pro Tag eine Strecke von nur 37 Kilometer und benötigte etwas mehr als 97 Minuten.

Tabelle 3-1: Tägliches Verkehrsaufkommen, BE und CH

Einheit	Anzahl Wege		Distanzen		Wegzeit		Unterwegszeit (exkl. Warten)	
	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]
<b>Geschlecht</b>								
Mann	3.4	99.5	48.6	110.8	115.9	109.8	105.8	110.0
Frau	3.1	97.9	33.0	106.6	94.4	105.0	85.8	105.7
<b>Alter</b>								
6-17 Jahre	3.2	93.9	28.1	124.7	93.4	106.1	87.5	109.6
18-25 Jahre	3.3	95.8	62.6	118.0	137.9	118.9	122.0	119.7
26-45 Jahre	3.6	100.6	47.6	106.6	105.3	102.6	95.1	101.6
46-65 Jahre	3.3	100.9	41.5	104.4	112.3	110.8	102.4	111.1
66 und mehr	2.4	100.2	24.5	115.4	82.8	107.1	76.3	108.9
<b>Erwerbstätigkeit</b>								
in Ausbildung	3.2	94.5	35.9	120.6	101.1	105.5	92.7	108.2
Vollzeit	3.6	99.8	58.0	110.5	122.9	111.6	110.6	110.4
Teilzeit	3.8	101.7	38.2	103.0	106.4	107.9	96.3	108.2
nicht erwerbstätig	2.6	97.3	25.9	105.9	86.5	103.7	80.2	105.2
<b>Einkommen</b>								
weiss nicht/keine Antwort	3.0	96.5	27.1	84.1	88.5	98.2	83.3	102.6
bis und mit 4000 Fr.	2.7	95.8	27.8	109.2	83.8	99.7	76.8	101.3
4001-8000 Fr.	3.3	99.9	41.2	113.5	106.7	110.0	97.3	110.2
8001-12 000 Fr.	3.6	99.3	55.0	114.0	128.4	115.8	115.9	115.3
mehr als 12 000 Fr.	3.6	98.8	50.9	103.3	104.8	95.0	90.7	91.2
<b>Wohnort</b>								
Agglokerngemeinden und isol. Städte	3.3	98.0	37.5	113.2	105.3	107.3	94.7	108.1
übrige Agglomerationsgemeinden	3.3	100.0	39.8	105.8	103.0	107.0	93.8	107.3
ländliche Gemeinden	3.2	98.0	43.9	105.6	106.5	107.2	97.9	107.1
<b>Total</b>	<b>3.2</b>	<b>98.7</b>	<b>40.6</b>	<b>109.0</b>	<b>104.9</b>	<b>107.5</b>	<b>95.5</b>	<b>108.0</b>

Das Verkehrsaufkommen der im Kanton Bern lebenden Personen ist abhängig von gewissen Eigenschaften. Je nach Geschlecht, Alter und Einkommen - um nur einige zu nennen - unterscheiden sich die zurückgelegten Distanzen und die dafür benötigten Zeiten wesentlich voneinander. Die differenzierte Darstellung in Tabelle 3-1 zeigt allerdings, dass unabhängig von den persönlichen Eigenschaften die Werte der im Kanton Bern lebende Personen in fast allen Bereichen über dem entsprechendem schweizerischen Wert liegen. Der höhere Durchschnitt liegt somit nicht am unterschiedlichen Bevölkerungsmix und kann auch nicht auf Unterschiede in bestimmten Bevölkerungsschichten zurückgeführt werden. Nachfolgend werden die wichtigsten Einflussfaktoren aufgezählt und die entsprechenden Unterschiede zum nationalen Wert aufgezeigt:

- **Geschlecht:** Mit einer Distanz von 48 Kilometer legen Männer die grösseren Distanzen zurück als Frauen (33 km) und benötigen dafür auch länger 116 Minuten (Frauen: 94 Min.). Somit sind sowohl die Bernerinnen als auch die Berner weiter und länger unterwegs als ein durchschnittlicher Schweizer bzw. Schweizerin. Analog zur gesamten Schweiz bewältigen die bernischen Männer pro Tag eine um 15 km längere Distanz (50% weiter) als die Frauen, benötigen dazu aber nur 20 Minuten (25%) mehr Zeit. Die tieferen Werte beim weiblichen Geschlecht dürften mit der geringeren Erwerbstätigkeit (resp. häufigeren Teilzeitarbeit) zusammenhängen.
- **Alter:** Die grösste Distanz (62 km) und die längste Wegzeit (138 Min.) absolvieren junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren. Mit steigendem Alter nehmen die Distanz der zurückgelegten Strecke und die Wegzeit ab. Im Vergleich mit der übrigen Schweiz haben im Kanton Bern vor allem die jüngste Alterskategorie (6-17 Jahre) und die Senioren (66 und mehr) ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen. In diesen beiden Altersklassen ist die Differenz zu den Schweizer Werten bei der Distanz zudem deutlich höher als bei der Wegzeit.
- **Erwerbstätigkeit:** Vollzeitbeschäftigte sind länger und weiter unterwegs als Teilzeitarbeitende. Dies ist in Verbindung mit den Unterschieden bei den Geschlechtern nachvollziehbar, da Frauen öfters Teilzeit arbeiten als Männer. Die geringste Distanz und Wegzeit weisen die nicht erwerbstätigen Personen auf. Verglichen mit den nationalen Werten legen vor allem die in Ausbildung stehenden Personen in Bern eine deutlich längere Strecke als im schweizerischen Durchschnitt zurück. Wie bereits bei den Personen im Alter zwischen 6 und 17 Jahren steigt hier die Distanz stärker an als die Wegzeit. Dies bedeutet, dass die Berner Auszubildenden zwar einen um rund 20% weiteren Weg zurücklegen müssen, dafür aber nur gerade 5% mehr Zeit benötigen.
- **Einkommen:** Gemäss den Erwartungen steigt die täglich zurückgelegte Distanz und die Wegzeit mit dem Einkommen anfänglich an. Den höchsten Wert erreicht die Gruppe mit einem Einkommen zwischen 8'000 und 12'000 Franken. Anschliessend sinken die Distanzen und die dafür benötigte Zeiten wieder. Die Berner/innen mit einem monatlichen Haushaltseinkommen von über CHF 12'000 bewältigen im Tagesschnitt immer noch eine leicht höhere Distanz (51 km) als die entsprechende Einkommenskategorie in der restlichen Schweiz (49 km), sind für diese Strecke aber rund 5 Minuten weniger lang unterwegs.

- **Wohnort:** Kaum überraschend ist, dass Personen mit Wohnort in den Agglomerationsgemeinden die kleinste Distanz zurücklegen, dafür aber beinahe gleich viel Zeit benötigen wie die Personen mit Wohnort in ländlichen Gemeinden. Dies hat in erster Linie mit den Verkehrsbedingungen, aber auch mit der viel höheren Bedeutung des Langsamverkehrs in den Städten zu tun. Eine mögliche Erklärung für das leicht überdurchschnittliche Distanzen und Wegzeiten in den Agglomerationskerngebieten des Kantons Bern könnte das starke Verkehrsaufkommen zwischen den betroffenen Städten sein (insbesondere beim Arbeitsverkehr).

### 3.1.2 Regionen nach RKP

Eine detaillierte Auswertung der täglichen Verkehrsaufkommen für die einzelnen RKP ist aufgrund der teilweise geringen Datenmenge nicht möglich. Tabelle 3-2 fasst die Daten für die Anzahl Wege, die Distanzen, die Wegzeiten und die Unterwegszeiten für die gesamte Bevölkerung in den einzelnen Regionen zusammen.

**Tabelle 3-2: Tägliches Verkehrsaufkommen, nach RKP**

	Einheit	RKP 1	RKP 2	RKP 3	RKP 4	RKP 5	RKP 6
Anzahl Wege	[Anz.]	3.44	3.06	2.99	3.25	3.15	3.32
Distanz	[km]	40.76	37.86	37.49	41.08	40.18	47.52
Wegzeit	[Min.]	102.06	105.74	104.45	106.90	97.46	122.98
Unterwegszeit	[Min.]	93.04	95.13	96.86	96.11	91.30	111.76

Wie die Tabelle 3-2 zeigt, weisen die Regionen mit den grossen Zentren -Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1), Bern Mittelland (RKP 4) und Thun / Oberland West (RKP5) - höhere Distanzen und Wegzeiten als die „ländlichen“ Regionen Oberaargau (RKP 2) und Emmental (RKP 3) auf. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass gerade interkantonale Pendler aufgrund der guten ÖV-Verbindungen (Bahnhöfe mit Intercity-Anschlüssen) sich in den Zentren niederlassen.

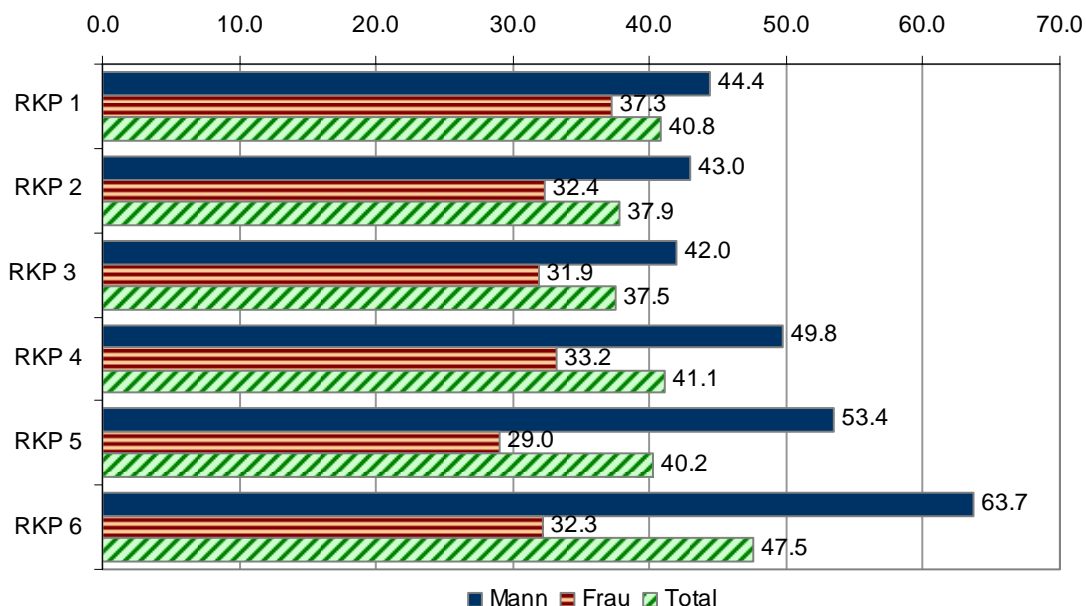
Mit 47 Kilometern in einer Zeit von 123 Minuten pro Tag werden die weiteste Distanz und die längste Wegzeit allerdings in der Region Oberland Ost gemessen. Wie aus Grafik 3-1 und Grafik 3-2 ersichtlich wird, sind für dies weiten Strecken und langen Wegzeiten vor allem die Männer verantwortlich. Während die Frauen in allen RKP in etwa die gleiche Distanz in ungefähr der gleichen Zeit zurücklegen, weichen die Distanzen und Wegzeiten der Männer in den einzelnen Regionen deutlich voneinander ab, weshalb es innerhalb den Regionen zu unterschiedlich starken Differenzen zwischen den Geschlechtern kommt. Am kleinsten ist der Unterschied zwischen Männern und Frauen in Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1). Die Frauen legen hier kantonal gesehen den weitesten Weg zurück (37.3 km), während die Männer mit nur 44 km pro Tag eher eine geringe Distanz zurücklegen. Die grösste Differenz ist in RKP4, RKP5 und RKP6 ersichtlich, wobei die Männer in der Region Oberland Ost (RKP 6) mit beinahe 64 Kilometer und einer Wegzeit von 143 Minuten pro Tag die weiteste Strecke zurück

legen (allerdings verbunden mit einem hohen Vertrauensintervall von über 22 km). Diese weiten Strecken sind in erster Linie auf die wirtschaftliche Situation und die dezentrale Siedlungsstruktur in diesem Gebiet zurückzuführen, die sich vermutlich in längeren Arbeitswegen (und damit aufgrund der Unterschiede in der Erwerbstätigkeit vor allem bei Männern) auswirkt.

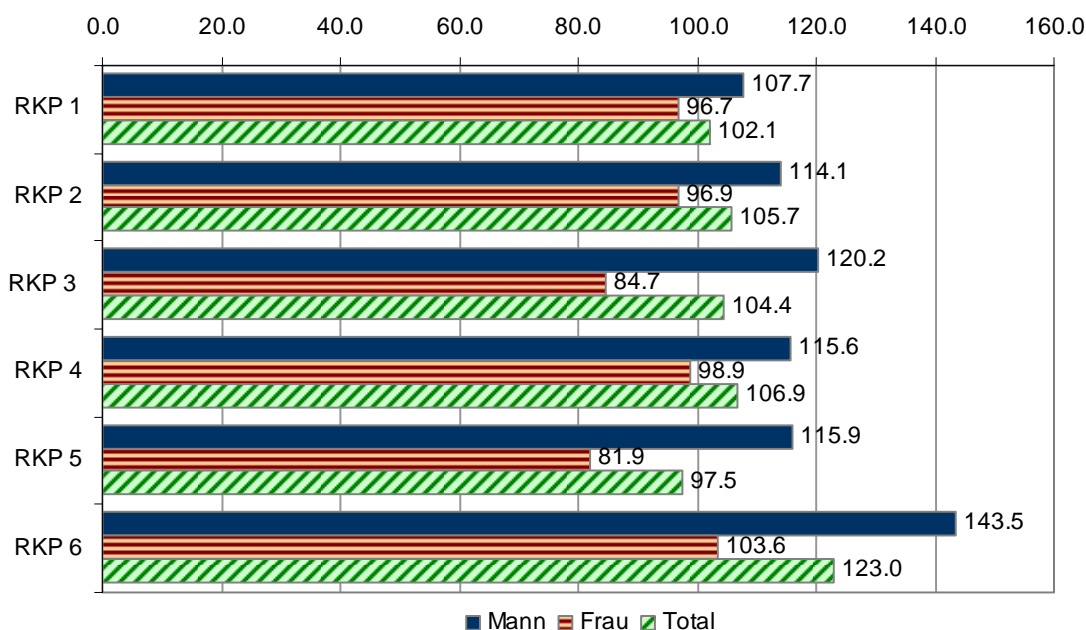
Die gleichen Argumente können auch für die Erklärung der Werte der Region Oberland West verwendet werden. Insbesondere führen auch hier die dezentrale Siedlungsstruktur und die wirtschaftliche Schwäche von Seitentälern zu weiten Arbeitswegen.

Wie bereits im vorhergehenden Kapitel beschrieben ist allgemein gesehen die grössere Verbreitung von Teilzeit- oder Nichterwerbstätigkeit beim weiblichen Geschlecht eine mögliche Erklärung für deren tieferes Verkehrsaufkommen.

**Grafik 3-1: Distanz pro Tag nach Geschlecht (in km), nach RKP**





**Grafik 3-2: Wegzeit pro Tag (inkl. Warten) nach Geschlecht (in Min.), nach RKP**

### 3.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Wie bei den einzelnen RKP ist auch bei der Untersuchung der drei grossen Agglomerationsgebiete eine detaillierte Analyse wie bei den Kantonswerten aufgrund der geringen Fallzahlen nicht möglich. Wiederum werden die wichtigsten Eckdaten für die Totalwerte in der Tabelle 3-3 zusammengefasst. Überraschend hierbei ist vor allem, dass zwischen den Agglomerationskerngemeinden und den übrigen Agglomerationsgemeinden - wie das Beispiel Bern zeigt - beinahe kein Unterschied bezüglich täglich zurückgelegter Distanz zu sehen ist. Eigentlich würde man vermuten, dass der Pendlerstrom in die Stadt dazu führt, dass die Distanz für Bewohner der Agglomerationsgemeinden grösser ist als für Personen in den Städten. Weshalb dies nicht zutrifft, kann mehrer Ursachen haben.

- Der Pendlerstrom von der Stadt in die Agglomeration ist ebenfalls stark ausgeprägt (hoher Wegpendleranteil) oder wird durch andere Verkehrswecke (z.B. Freizeitverkehr) ausgeglichen.
- Die Stadtbewohner nutzen die guten Verkehrsverbindungen, um für verschiedene Zwecke (Arbeit, Einkaufen, Freizeit) in weiter entfernte (ausserkantonale) Zentren zu fahren, während die Agglomerationsbevölkerung in erster Linie dafür in die Agglomerationskerngemeinde reisen. Das Verkehrsaufkommen von der Agglomeration in die Zentrumsgemeinde ist zwar grösser, jenes aus den Zentren führt hingegen über weitere Strecken.

**Tabelle 3-3: Tägliches Verkehrsaufkommen, nach Agglomerationen**

	Einheit	Agglo Thun	Agglo Biel	Agglo Bern	Agglo Bern ohne Stadt	Stadt Bern
Anzahl Wege	[Anz.]	3.14	3.49	3.25	3.23	3.27
Distanz	[km]	33.56	31.29	41.01	41.25	40.53
Wegzeit	[Min.]	94.14	98.69	106.12	103.11	111.89
Unterwegszeit	[ Min.]	88.18	88.67	95.41	92.97	100.10

Für die Stadt Bern sind sicherlich beide Argumente von Bedeutung. Die Stadt Bern ist von einer wirtschaftlich starken Agglomeration umgeben, welche viele Arbeitsplätze bietet. Der Pendlerstrom läuft deshalb in beide Richtungen, auch wenn der prozentuale Anteil der Erwerbstätigen, die ausserhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten, hier kleiner ist als in den umliegenden Gemeinden. Ebenfalls dürfte das zweite Argument für die Stadt Bern zutreffen, da vor allem nach Zürich (aber auch in die Westschweizer Zentren) sowohl für die Arbeit, die Freizeit und den Einkauf lukrative Verbindungen bestehen.

Weniger überraschend sind allerdings die hohen Wegzeiten in den Städten. Diese sind einerseits auf das dichte Verkehrsvolumen und andererseits auf die hohe Bedeutung des Langsamverkehrs zurückzuführen.

## 3.2 Mobile und nicht mobile Personen

### 3.2.1 Kanton Bern und Schweiz

89% der Berner Gesamtbevölkerung geht pro Tag mindestens einmal ausser Haus und wird somit als mobil betrachtet. Wer am Stichtag keinen Weg zurückgelegt hat, wurde als nicht-mobil erfasst (11%). Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass es sich hier um eine Stichtagsmobilität handelt. Immobile Personen sind somit nur an diesem Tag und nicht generell immobil.

Tabelle 3-4: Anteil am Stichtag immobile Personen, Bern und CH

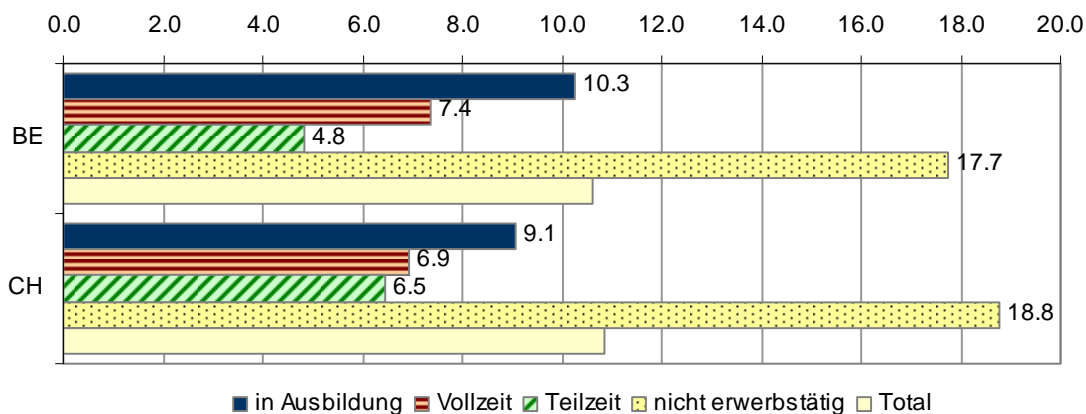
Einheit	immobile		mobile	
	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]
<b>Geschlecht</b>				
Mann	8.5	9.6	91.5	90.4
Frau	12.6	12.1	87.4	87.9
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	10.7	9.7	89.3	90.3
18-25 Jahre	9.9	8.0	90.1	92.0
26-45 Jahre	6.2	7.7	93.8	92.3
46-65 Jahre	9.9	10.7	90.1	89.3
66 und mehr	20.2	20.7	79.8	79.3
<b>Erwerbstätigkeit</b>				
in Ausbildung	10.3	9.1	89.7	90.9
Vollzeit	7.4	6.9	92.6	93.1
Teilzeit	4.8	6.5	95.2	93.5
nicht erwerbstätig	17.7	18.8	82.3	81.2
<b>Einkommen</b>				
weiss nicht/keine Antwort	14.6	13.8	85.4	86.2
bis und mit 4000 Fr.	17.1	15.8	82.9	84.2
4001-8000 Fr.	8.9	10.3	91.1	89.7
8001-12 000 Fr.	7.5	6.9	92.5	93.1
mehr als 12 000 Fr.	7.8	7.6	92.2	92.4
<b>Wohnort</b>				
Agglokerngemeinden und isol. Städte	10.3	9.7	89.7	90.3
übrige Agglomerationsgemeinden	9.5	10.9	90.5	89.1
ländliche Gemeinden	11.9	12.1	88.1	87.9
<b>Total</b>	<b>10.6</b>	<b>10.9</b>	<b>89.4</b>	<b>89.1</b>

Wie erwartet gibt es auch im Kanton Bern beim Mobilitätsverhalten diverse Unterschiede zwischen einzelne Bevölkerungsgruppen. So sind Männer (91.5%) beispielsweise mehr unterwegs als Frauen (87.4%). Besonders oft zu Hause bleiben wie erwartet die Pensionäre. Jeder Fünfte (20.2%) von ihnen hat am Stichtag das Haus nicht verlassen. Ebenfalls ist die Immobilität bei tieferen Einkommen (17.1%) und bei nicht erwerbstätigen Personen (17.7%) besonders hoch. Hingegen sind zwischen Stadt (10.3%), Agglomeration (9.5%) und ländlichen Gemeinden (11.9%) nur geringe Unterschiede erkennbar. Überraschend ist allerdings, dass Teilzeiterwerbstätige mobiler sind als Vollzeiterwerbstätige. Dies ist ein Indiz dafür, dass Teilzeiterwerbstätige ihre Freizeit aktiv gestalten, während Vollzeitarbeitende die freien Tage lieber daheim verbringen.

Wie in Tabelle 3-4 ersichtlich ist, unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten der Berner kaum von den schweizerischen Durchschnittswerten. Tendenziell eher weniger das Haus verlassen beispielsweise die Berner Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Die "Stichtagsimmobilität" in diesen Bevölkerungsschichten ist gut 1% bzw. 2% höher als in der restlichen Schweiz. Ebenfalls auffallend ist die grössere Differenz zwischen Vollzeit- und Teilzeit-Erwerbstätigen. Während zwischen diesen Gruppen in der nationalen Auswertung kein signifikanter Unter-

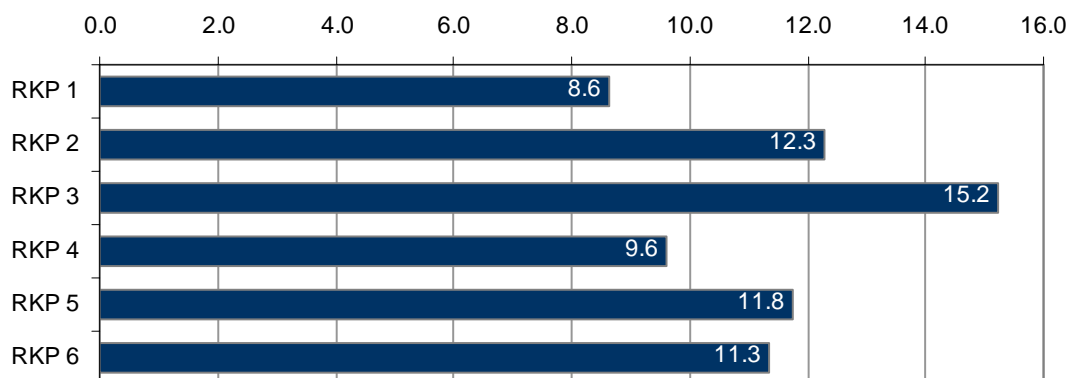
schied vorhanden ist, beträgt dieser im Kanton Bern immerhin 2.6 Prozentpunkte (vgl. Grafik 3-3). Über die gesamte Bevölkerung liegt der Berner Wert auf dem nationalen Niveau.

**Grafik 3-3: Anteil am Stichtag immobile Personen nach Erwerbstätigkeit, BE und CH**



### 3.2.2 Regionen nach RKP

**Grafik 3-4: Anteil am Stichtag immobile Personen (in %), nach RKP**



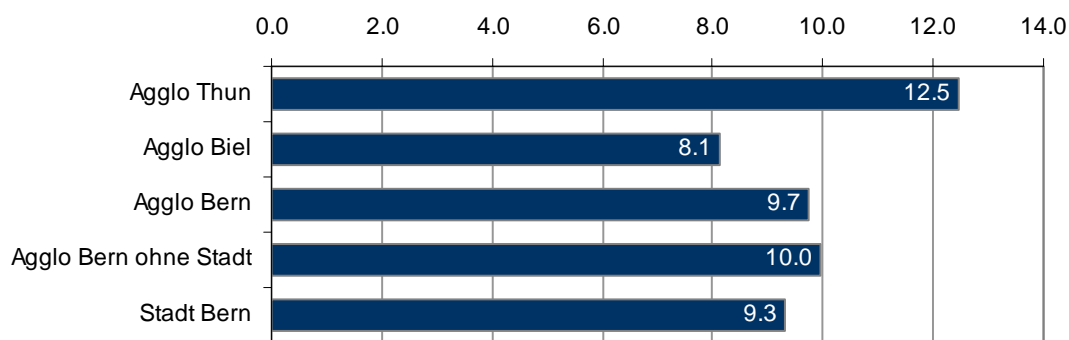
Über den kleinsten Anteil an immobilien Personen in der Bevölkerung verfügen die Regionen Biel / Seeland / Jura Bernois und Bern Mittelland. Somit scheint die Mobilität in den beiden Regionen mit grossen regionalen Zentren grösser zu sein als in den übrigen Regionen. Während die Mobilität der beiden Regionen im Berner Oberland (RKP 5 und RKP 6) und im Ob- und Nidwalden nur leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen, ist der Anteil Personen, die am Stichtag ihr Haus nicht verlassen haben, im Emmental mit 15.2% deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt und mit Abstand der höchste Wert im Kanton Bern. Vor allem

bei den Nicht-Erwerbstätigen ist die Zahl der Immobilien in dieser Region überdurchschnittlich.

### 3.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Die in den RKP beobachteten Ergebnisse sind auch in den drei grossen Agglomerationen wiederzufinden. Wie bereits in der Region Biel ist auch die Immobilität in der Agglomeration Biel (RKP 1) tiefer als in den andere Agglomerationen. Während die Agglo Bern ebenfalls leicht unter dem schweizerischen Mittel liegt, ist die Agglomeration Thun analog zur Region Thun / Oberland West leicht darüber.

**Grafik 3-5: Anteil am Stichtag immobile Personen (in %), nach Agglomerationen**



Mit 9.3% immobilen Personen blieben am Stichtag in der Stadt Bern zwar weniger Personen daheim als in den umliegenden Agglomerationsgemeinden (10% immobile Personen), der Unterschied ist jedoch nicht signifikant. Während in Biel dieselbe Beobachtung gemacht werden kann, ist in der Stadt Thun der Mobilitätsgrad bedeutend kleiner als in der Agglomeration Thun. Nur gerade 83% verliessen in der Stadt am entsprechenden Tag ihre Wohnung, während in den Agglomerationsgebieten der zuhause bleibenden Personen nur halb so gross ist (8.8%)<sup>8</sup>. Allerdings sind die Fallzahlen relativ klein, weshalb Aussagen auf Basis dieser Zahlen nur als Tendenzaussage gelten können.

<sup>8</sup> Die entsprechenden Daten sind im Anhang A2 – Wege, Distanzen und Zeiten zu finden.

## 4 Verkehrsmittel

In diesem Kapitel werden die Anteile einzelner Verkehrsmittel an der gesamten Distanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen genauer untersucht (zum Konzept der Etappen siehe 9.1, Seite 103). Dabei werden die Verkehrsmittel in vier verschiedene Typen eingeteilt:

- **Langsamverkehr (LV):** Fusswege und Velo
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Mofa, Kleinmotorrad, Motorrad und Auto
- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):** Bahn, Postauto, Tram und Bus
- **Andere:** Taxi, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen usw.

In Abschnitt 4.1 werden zuerst die Kennziffern zum Modalsplit für alle Verkehrsarten untersucht. Da dem motorisierten Individualverkehr sowohl national als auch im Kanton Bern ein hoher Anteil an der Distanz und der Unterwegszeit zukommt, wird dieser im Abschnitt 4.2 zusätzlich genauer analysiert.

### 4.1 Alle Verkehrsmittel

#### 4.1.1 Kanton Bern und Schweiz

Tabelle 4-1: Kennziffern zum Modalsplit, BE und CH

Einheit	Distanz		Unterwegszeit		Etappen	
	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]	BE [Anzahl]	Index [CH=100]
LV	3.2	111.9	43.4	110.6	2.6	104.3
MIV	27.7	108.2	38.4	106.7	1.7	95.7
ÖV	8.3	108.7	10.0	101.3	0.6	99.2
Andere	1.4	119.6	3.7	111.1	0.1	98.9
<b>Total</b>	<b>40.6</b>	<b>109.0</b>	<b>95.5</b>	<b>108.0</b>	<b>4.9</b>	<b>100.5</b>

Tabelle 4-2: Modalsplitanteile in Prozent, BE und CH

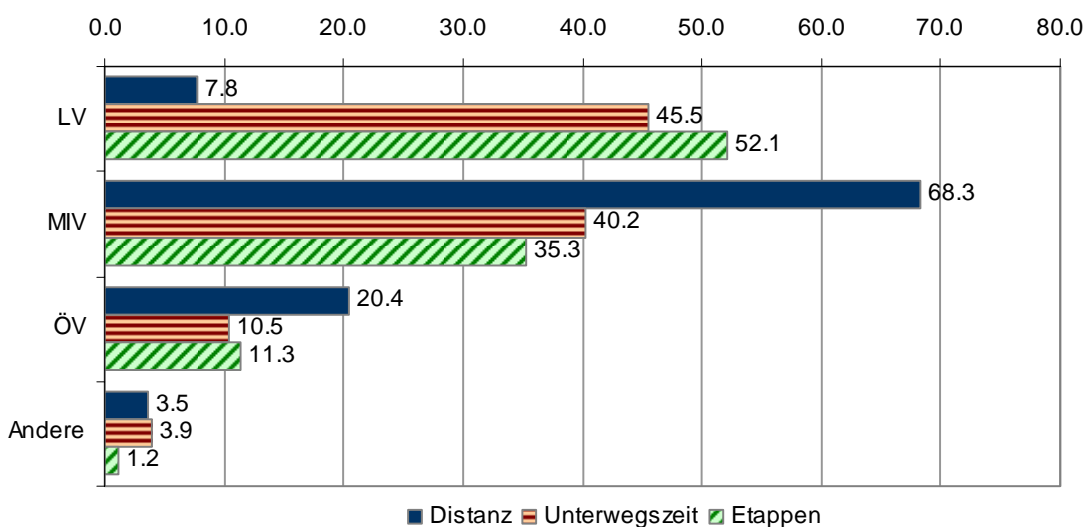
Einheit	Distanz		Unterwegszeit		Etappen	
	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]
LV	7.8	7.6	45.5	44.4	52.1	50.2
MIV	68.3	68.8	40.2	40.7	35.3	37.1
ÖV	20.4	20.4	10.5	11.1	11.3	11.5
Andere	3.5	3.2	3.9	3.8	1.2	1.2
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Der Modalsplit ist eine oft verwendete Kennzahl im Verkehr: Er zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den gefahrenen Distanzen, an der Unterwegszeit und an der Anzahl zurückgelegter Etappen. Die Grafik 4-1 sowie die Tabelle 4-1 und die Tabelle 4-2 fassen sämtliche wichtige Zahlen zum Modalsplit für den Kanton Bern zusammen und ermöglichen den Vergleich zu den gesamtschweizerischen Werten.

68% der von im Kanton Bern lebenden Personen zurückgelegten Distanz wird mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt. Jeder Berner fährt mit dem Auto (oder einem anderen privaten Motorfahrzeug) durchschnittlich jeden Tag 27.7 km, also ungefähr die Strecke Bern-Thun. Dafür benötigt er zirka 38 Minuten, was 40% der gesamten Unterwegszeit entspricht. Damit liegt der MIV bei der Unterwegszeit allerdings nicht an vorderster Stelle. Am längsten ist der Berner / die Bernerin im Langsamverkehr unterwegs: täglich 43 Minuten (45.5%) verbringen sie zu Fuss oder mit dem Velo, legen allerdings nur 8% (3 km) der täglichen Distanz zurück.

Die beobachteten Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen der Berner Bevölkerung stimmen mit den schweizerischen Werten überein. Wie für die gesamte Schweiz kann somit auch für den Kanton Bern gesagt werden, dass für weite Distanzen in erster Linie der MIV benützt wird, während der ÖV und der LV vor allem bei kurzen Distanzen zum Einsatz kommen. Die ausgeprägte Dominanz des MIV bezüglich der zurückgelegten Strecke ist besonders gut in Grafik 4-1 zu sehen. In dieser Grafik sieht man ebenfalls deutlich, dass die Hälfte aller Etappen im LV gemacht werden. Dies ist allerdings wenig erstaunlich, da die meisten Etappen im ÖV und oft auch die MIV-Etappen mit einer oder mehreren Fussetappen verbunden sind.

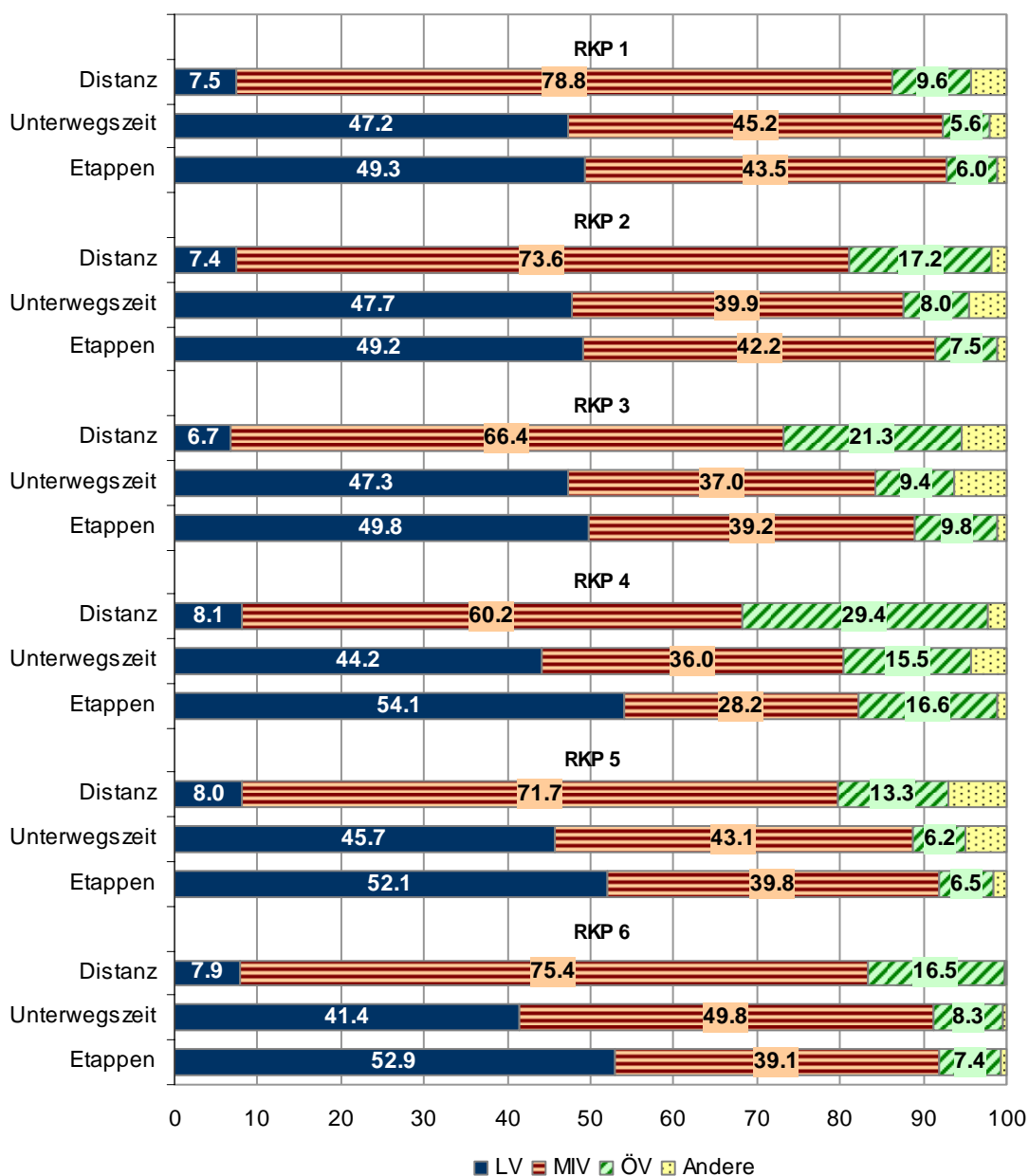
**Grafik 4-1: Kennziffern zum Modalsplit (in %), Kanton Bern**



### 4.1.2 Regionen nach RKP

Unterschiede im Modalsplit zwischen den sechs Regionalkonferenzperimetern sind vor allem beim Verhältnis zwischen dem MIV und dem ÖV zu erkennen.

Grafik 4-2: Kennziffern zum Modalsplit (in %), nach RKP



Der ÖV wird in der Region Bern Mittelland (RKP 4) besonders oft benützt. Jede sechste Etappe (16.8%) und beinahe 30% der Gesamtdistanz wird mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt. Diese Zahlen unterstreichen nochmals die Bedeutung des ÖV in den Gemeinden



rund um die Stadt Bern, welche bereits bei der Verfügbarkeit eines ÖV-Abo in Abschnitt 2.2 ersichtlich wurde. Überraschend ist, dass mit Ausnahme von der Region Bern Mittelland (RKP 4) der öffentliche Verkehr eher in ländlichen Regionen den grösseren Anteil an der täglich zurückgelegten Distanz und Unterwegszeit aufweist als in den beiden anderen Regionen mit grossen Agglomerationen (RKP 1 und 5). Da die grossen Agglomerationen tendenziell über ein besser ausgebautes ÖV-Netz verfügen, hätte man eher das umgekehrte Bild erwartet. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass die Personen aus den ländlichen Gegenden den ÖV nicht zwingend öfters (die Anzahl Etappen unterscheiden sich nur unwesentlich), dafür aber über die weiteren Distanzen verwenden. Die Vertrauensintervalle sind allerdings relativ gross (für ÖV-Anteile: RKP 1 +/- 2.2%, RKP3 +/- 4.1% RKP 5 +/- 4.0%).

Für weite Strecken wird hingegen in allen Regionen das Auto bzw. der motorisierte Individualverkehr bevorzugt. Dessen Anteil an der Gesamtdistanz liegt überall zwischen drei und vier fünfteil. Mit 79% erreicht der RKP1 (Biel / Seeland / Jura Bernois) den höchsten Wert.

Im Langsamverkehr unterscheiden sich die einzelnen Regionen hingegen kaum voneinander. Der leicht höhere Anteil des Langsamverkehrs bezüglich Distanz (8.1%) in der Region Bern Mittelland (RKP 4) gegenüber den anderen Gebieten ist unter anderem auf die höhere Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen, welcher stärker mit Fussetappen verbunden ist als der MIV (Umsteigen, Weg zur Haltestelle usw.).

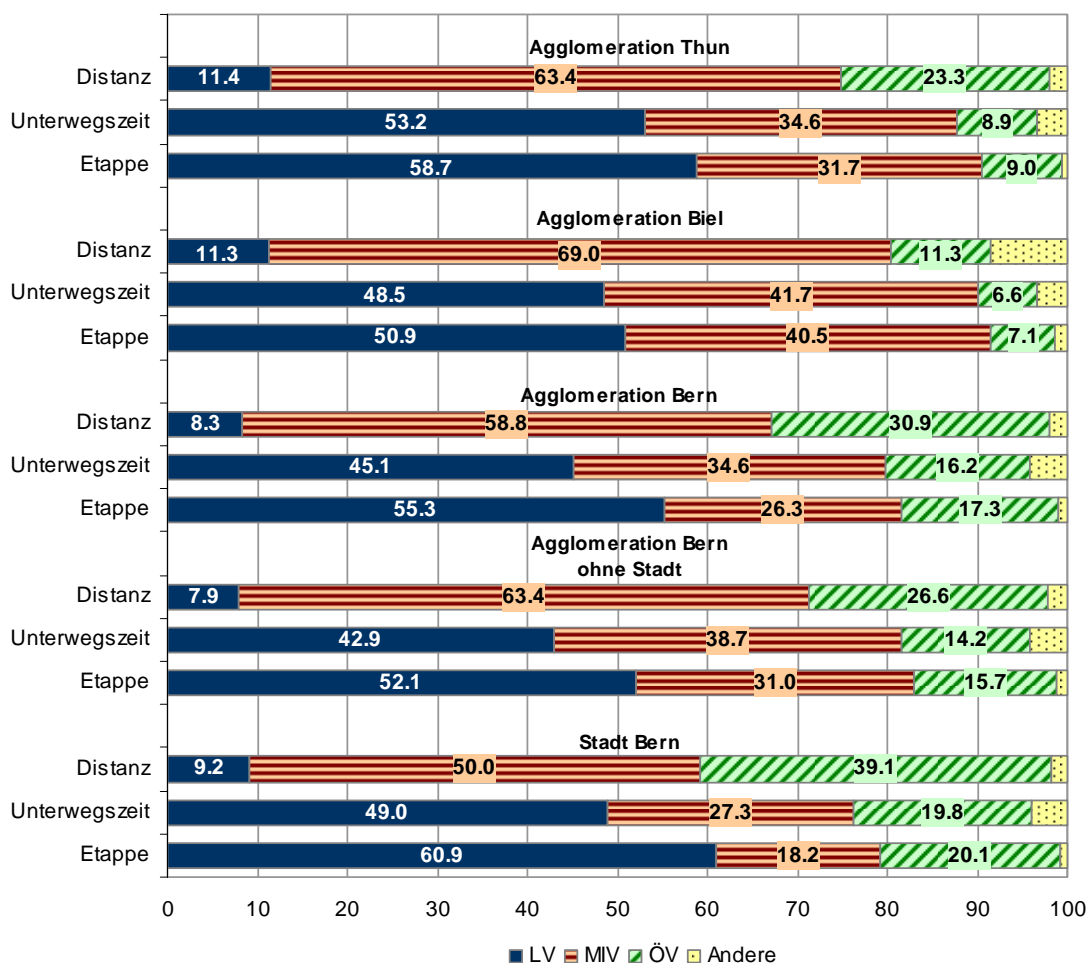
#### **4.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun**

Wie zu erwarten war, ist die Bedeutung des LV und des ÖV in den Agglomerationen Thun, Biel und Bern höher als in den dazugehörenden RKP. Am Beispiel der Stadt Bern ist gut erkennbar, dass die Bedeutung zusätzlich steigt, wenn die Agglomerationskerngemeinde isoliert betrachtet wird. In der Stadt Bern werden 3/5 aller Etappen zu Fuss oder mit dem Velo und 1/5 mit dem ÖV zurückgelegt. Nur gerade 18.2% der Etappen fallen auf den MIV. Auch wenn der MIV in den Agglomerationen gegenüber dem Regionalkonferenzperimeter an Dominanz leicht einbüsst, ist er auch hier für den grössten Teil der zurückgelegten Distanz verantwortlich. Ebenso in der Stadt Bern bleibt der MIV bezüglich Distanz an der Spitze, mit 50% fällt dessen Anteil allerdings wesentlich geringer aus als in den übrigen Agglomerationsgemeinden und ist nur noch gut 10% höher als der ÖV-Anteil.

Auffallend ist der sehr tiefe ÖV-Anteil in der Agglomeration Biel, obwohl diese ein recht gutes ÖV-Netz aufweist. Der MIV-Anteil in der Agglomeration Biel liegt sogar über dem gesamtkantonalen Durchschnitt.

In sämtlichen Agglomerationen wird zwischen 45% und 55% der Zeit im Verkehr auf dem Velo oder zu Fuss verbracht. Somit liegt der LV bezüglich der Unterwegszeit noch vor dem motorisierten Individualverkehr (zwischen 35% und 42%).

Grafik 4-3: Kennziffern zum Modalsplit (in %), nach Agglomerationen



## 4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In der Schweiz wird die grösste Distanz und neben dem LV auch die höchste Unterwegszeit vom MIV beansprucht. Der motorisierte Individualverkehr ist demnach sehr bedeutend, weshalb hier eine vertiefte Analyse des MIV für den Kanton Bern gemacht wird.

### 4.2.1 Kanton Bern und Schweiz

In einer ersten Übersichtstabelle werden die Daten für die Distanz und die Unterwegszeit pro Tag mit dem MIV detailliert für einzelne Eigenschaften der Personen oder ihrer Haushalte betrachtet. Neben den absoluten Werten wird zusätzlich der prozentuale Vergleich mit der Schweiz angegeben (als Indexwert, wobei der Index für die Schweiz 100 beträgt).

Tabelle 4-3: Tägliches Verkehrsaufkommen MIV, BE und CH

Einheit	Distanzen		Unterwegszeit (inkl. Warten)	
	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]
<b>Geschlecht</b>				
Mann	34.1	109.5	47.5	109.7
Frau	21.7	106.5	29.7	102.6
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	16.3	129.7	21.9	125.3
18-25 Jahre	33.1	105.6	42.6	102.9
26-45 Jahre	36.3	109.4	46.4	101.9
46-65 Jahre	30.1	105.1	46.3	111.9
66 und mehr	14.7	111.3	22.2	108.2
<b>Erwerbstätigkeit</b>				
in Ausbildung	16.5	109.0	22.4	109.2
Vollzeit	46.0	117.4	61.7	113.8
Teilzeit	24.2	95.6	36.0	100.5
nicht erwerbstätig	16.9	101.0	24.3	98.4
<b>Einkommen</b>				
weiss nicht/keine Antwort	19.4	85.1	29.3	88.9
bis und mit 4000 Fr.	16.2	106.3	25.6	108.4
4001-8000 Fr.	28.4	111.9	40.9	112.4
8001-12 000 Fr.	37.1	112.3	46.2	106.0
mehr als 12 000 Fr.	41.1	117.6	47.4	104.5
<b>Wohnort</b>				
Agglokerngemeinden und isol. Städte	20.3	109.9	29.7	107.1
übrige Agglomerationsgemeinden	27.0	100.2	39.1	102.5
ländliche Gemeinden	34.3	108.4	44.4	106.5
<b>Total</b>	<b>27.7</b>	<b>108.2</b>	<b>38.4</b>	<b>106.7</b>

Wie bereits beim Verkehrsaufkommen aller Verkehrsmittel liegen die Werte für den gesamten Kanton Bern mit 27.7 km und 38.4 Minuten auch für den MIV leicht über dem schweizerischen Durchschnitt. Besonders die jugendlichen Berner und Bernerinnen zwischen 6 und 17 Jahren absolvieren deutlich längere MIV-Distanzen (i.d.R. mit ihren Eltern) als ihre Altersgenossen aus der restlichen Schweiz. Zudem steigt die mit dem MIV zurückgelegte Distanz mit dem Einkommen im Kanton Bern stärker an als im nationalen Durchschnitt. Da auch die Gesamtdistanz dieser Altersgruppe am stärksten über dem Schweizer Durchschnitt liegt (vgl. Tabelle 3-1), unterscheiden sich die MIV-Anteile (Modalsplit) dieser Gruppe nicht wesentlich vom Schweizer Wert (vgl. Tabelle 4-2).

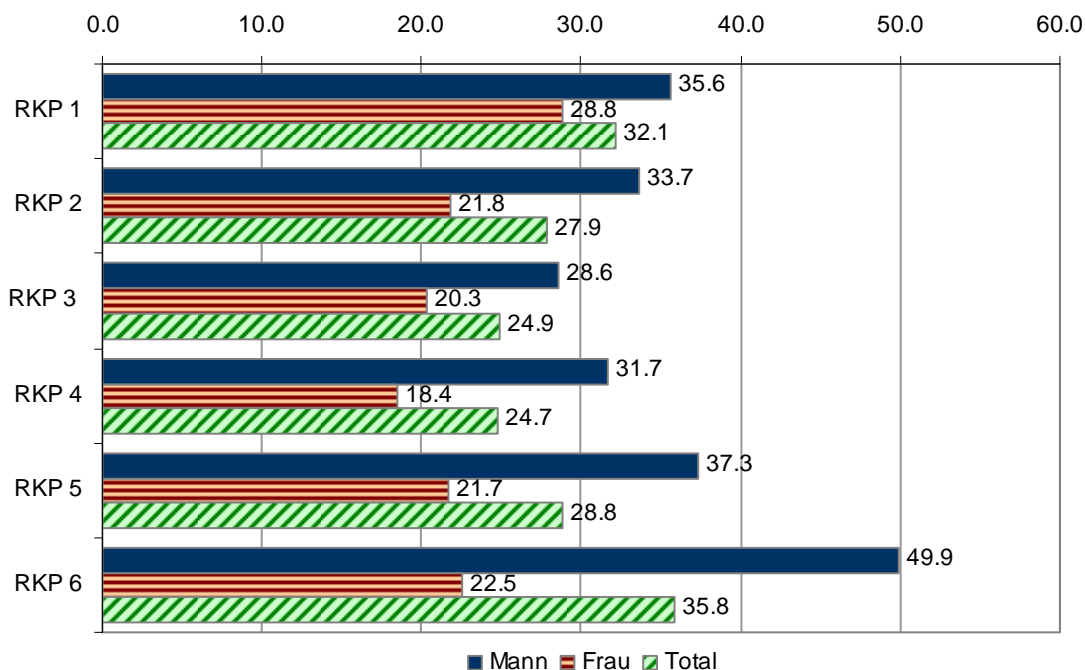
Betrachtet man die absoluten Werte für den Kanton Bern, sind keine Überraschungen zu entdecken. Aufgrund der Verfügbarkeit von einem Auto und der Mobilität der einzelnen Bevölkerungsschichten war zu erwarten, dass berufstätige Personen im Alter zwischen 18 und 65 Jahren den MIV für weitere Distanzen und mit längeren Unterwegszeiten als Rentner und Jugendliche benutzen. Ebenfalls länger und weiter mit dem MIV unterwegs sind Männer und Vollzeit-erwerbstätige im Vergleich zu den Frauen bzw. Teilzeiterwerbstätigen. Und schliess-

lich zeigt die Tabelle wie erwartet, dass dem MIV in den ländlichen Gemeinden die grössere Bedeutung zukommt als in den Agglomerationen und den Städten.

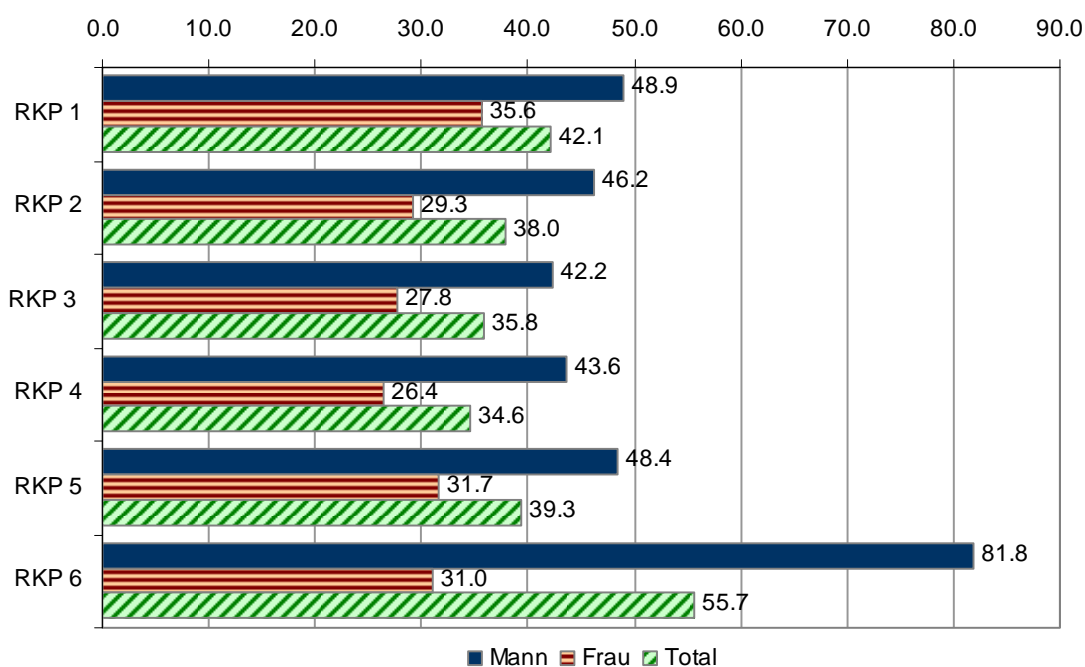
#### 4.2.2 Regionen nach RKP

Werden die Distanzen und Unterwegszeiten für den motorisierten Individualverkehr in den einzelnen Regionen differenziert nach Geschlecht betrachtet, können in etwa ähnliche Aussagen wie in Abschnitt 3.1.2 gemacht werden. Die Männer sind in sämtlichen Regionen länger und weiter unterwegs als Frauen. Während beim weiblichen Geschlecht kaum regionale Unterschiede beobachtbar sind, ist das Verkehrsverhalten der Männer zwischen den Regionen verschieden. Die kleinste Differenz zwischen Mann und Frau herrscht wie bereits beim Verkehrsaufkommen aller Verkehrsarten in der Region Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1), die grösste im östlichen Berner Oberland (RKP 6). Während sich die Männer in RKP 1 bis 5 alle auf ähnlichem Niveau befinden, absolvieren die Männer aus dem Oberland Ost (RKP 6) mit 50 km täglich eine rund 13 km grössere Distanz als die anderen Berner. Noch deutlicher ist der Unterschied bezüglich Unterwegszeit: während die Männer aus den anderen Regionen zwischen 42 und 48 Minuten im motorisierten Individualverkehr unterwegs sind, beträgt der Wert bei Männern aus dem Oberland Ost (RKP 6) über 81 Minuten (allerdings ist das Vertrauensintervall mit +/- 38 Minuten extrem hoch, der Wert könnte also eine Mischung aus Zufall und effektiv längeren MIV-Strecken sein).

**Grafik 4-4: Distanz pro Tag mit MIV nach Geschlecht (in km), nach RKP**



**Grafik 4-5: Unterwegszeit pro Tag (exkl. Warten) mit MIV nach Geschlecht (in Min.), nach RKP**



Die tendenziell weiteren Distanzen und die damit verbundenen längeren Unterwegszeiten der männlichen Bevölkerung sind einerseits auf die bessere Verfügbarkeit eines Autos und andererseits auf den grösseren Erwerbsquotienten (Pendler- resp. Berufsverkehr) zurückzuführen. Hingegen ist die längere Distanz und Unterwegszeit in der Region Oberland Ost (RKP 6) wie bereits in Abschnitt 3.1.2 möglicherweise auf die wirtschaftliche und geografische Situation und die daraus resultierenden längeren Arbeitswege einzelner Teilgebiete dieser Region zurückzuführen.

Die deutlich höheren Werte bei den Männern aus der Region Oberland Ost (RKP 6) beeinflussen auch die Totalwerte. Besonders bei der Distanz, aber auch bei der Unterwegszeit werden allerdings die Unterschiede zwischen den Regionen kleiner und sind statistisch nicht mehr signifikant. Die Werte deuten aber darauf hin, dass Personen aus dem RKP 6 tendenziell länger mit dem MIV unterwegs sind als in den übrigen Regionen.

**Tabelle 4-4: Tägliches Verkehrsaufkommen MIV, nach RKP**

	Einheit	RKP 1	RKP 2	RKP 3	RKP 4	RKP 5	RKP 6
Distanz	[km]	32.1	27.9	24.9	24.7	28.8	35.8
Unterwegszeit	[Min.]	42.1	38.0	35.8	34.6	39.3	55.7

### 4.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Schon in der Tabelle 4-3 war zu sehen, dass die Bedeutung des MIV im Verkehrsaufkommen von ländlichen Gemeinden zur Agglomeration und zur Agglomerationskerngemeinden abnehmend ist. Dies wird bei einem genaueren Vergleich der drei grossen Agglomerationen mit deren RKP zusätzlich nochmals bestätigt. Verantwortlich für diese Abnahme sind unter anderem die schon mehrfach genannten Faktoren:

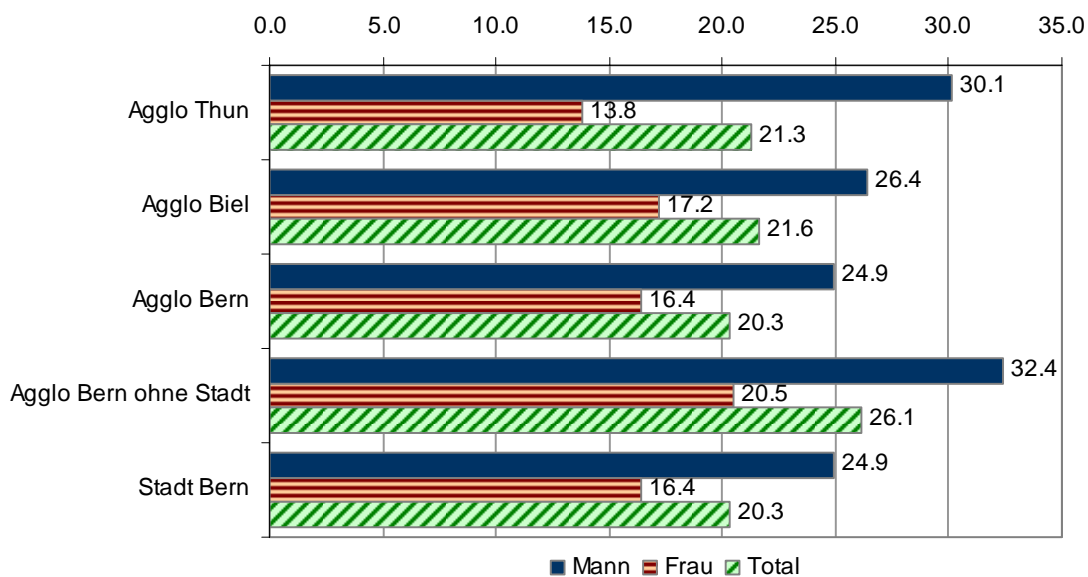
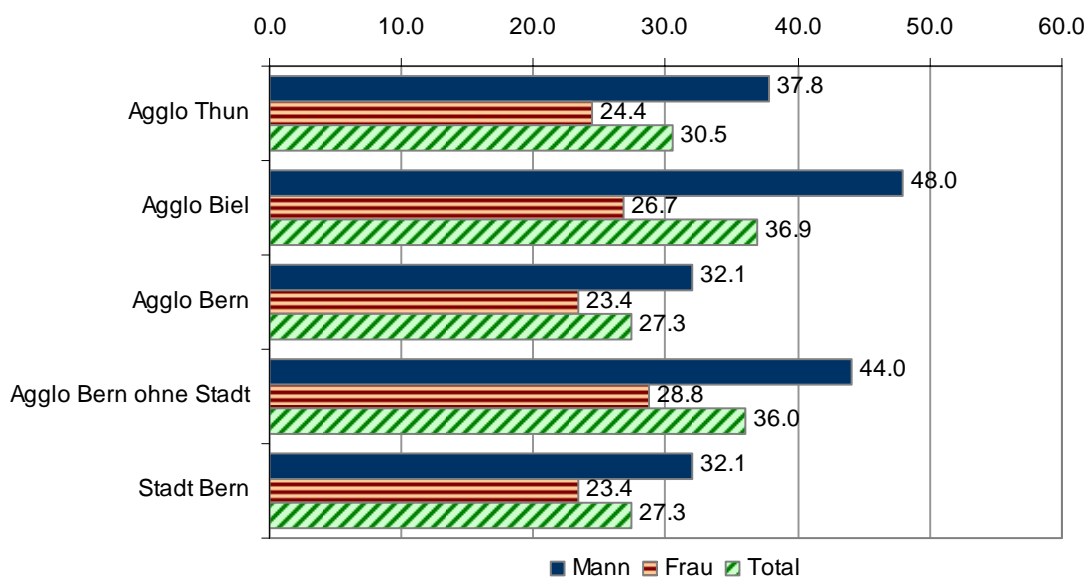
- Gut ausgebautes ÖV-Netz
- Verminderte MIV-Attraktivität durch grosses Verkehrsaufkommen (Stau, lange Wartezeiten)
- Parkplatzprobleme (Suchkosten, Gebühren)

**Tabelle 4-5: Tägliches Verkehrsaufkommen MIV in den grossen Agglomerationen**

	Einheit	Agglo Thun	Agglo Biel	Agglo Bern	Agglo Bern ohne Stadt	Stadt Bern
Distanz	[km]	21.3	21.6	24.1	26.1	20.3
Unterwegszeit	[Min.]	30.5	36.9	33.0	36.0	27.3

Unterschiede zwischen den einzelnen Agglomerationen sind so gut wie keine erkennbar. Die mit dem MIV zurückgelegten Distanzen liegen zwischen 21.3 und 24.1 Kilometer pro Tag. Dafür benötigen die betroffenen Personen zwischen 30.5 und 36.9 Minuten. Die leicht höhere Distanz der Agglomeration Bern dürfte in erster Linie auf deren Grösse zurückzuführen zu sein. Der Wert für Biel liegt zwar im Rahmen der übrigen Agglomerationen, weil aber in Biel die Gesamtdistanzen tiefer liegen (siehe Tabelle 3-3), ist der MIV-Anteil in Biel deutlich höher als in den übrigen Agglomerationen (wie schon Grafik 4-3 zeigte).

Geschlechtsspezifische Aussagen zum Verkehrsaufkommen im MIV sind aufgrund der Vertrauensintervalle nur beschränkt möglich. Wenig überraschend sind auch in den Agglomerationen die Männer tendenziell länger und weiter mit dem Auto (bzw. MIV) unterwegs als die Frauen. Die grössten geschlechtsspezifischen Unterschiede sind in der Agglomeration Thun zu sehen. Hier legen die Männer tendenziell die weitesten und die Frauen tendenziell die kürzesten Strecken zurück. Für die regional gesehen nur geringfügig unterschiedlichen Distanzen benötigen Personen (sowohl Frauen als auch Männer) aus Biel am meisten Zeit.

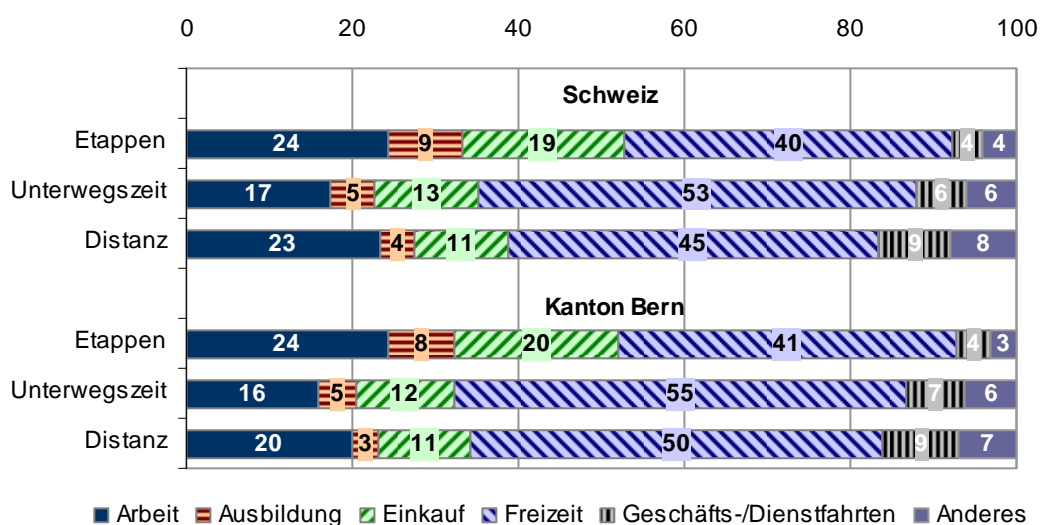
**Grafik 4-6: Distanz pro Tag mit MIV nach Geschlecht (in km), nach Agglomerationen****Grafik 4-7: Unterwegszeit pro Tag (exkl. Warten) mit MIV nach Geschlecht (in Min.), nach Agglomerationen**

## 5 Verkehrszwecke

### 5.1 Alle Verkehrszwecke

#### 5.1.1 Kanton Bern und Schweiz

Grafik 5-1: %-Anteil der Wegzwecke an Distanz, Unterwegszeit und Etappen, BE und CH



Die Tabelle 5-1 zeigt die tägliche Distanz, die Unterwegszeit und die Anzahl Etappen einer durchschnittlichen, im Kanton Bern lebenden Person, aufgegliedert nach Wegzweck. Von allen Zwecken dominiert die Freizeit. Auf sie entfallen die meisten Wege (41%), die längsten Distanzen (50%) und die meiste Unterwegszeit (55%). Ein Viertel der Etappen und rund 20% der täglichen Distanz gehen auf die Arbeit zurück. Dazu verbringt ein Berner / eine Bernerin täglich 15 Minuten (Unterwegszeit) auf dem Weg zur Arbeit<sup>9</sup>. Damit liegt der Wegzweck Arbeit an zweiter Stelle, gefolgt vom Einkaufsverkehr. Zu diesem Zweck wendet eine in Bern lebende Person 12% der gesamten Unterwegszeit auf und fährt täglich eine Strecke von 4.5 km (11% der gesamten Distanz).

<sup>9</sup> Dies ist wie immer ein Durchschnittswert; der Wert pro Arbeitstag von Erwerbstätigen liegt viel höher. Erwerbstätige Männer sind an Werktagen im gesamtschweizerischen Durchschnitt 114 Minuten unterwegs, davon rund 30 Minuten fürs Arbeitspendeln. Vgl. S. 57 im Schweizerischen Bericht.



**Tabelle 5-1: Distanz, Unterwegszeit und Etappen nach Verkehrszweck, BE und CH**

Einheit	Distanz		Unterwegszeit		Etappen	
	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]	BE [Anzahl]	Index [CH=100]
Arbeit	8.1	92.9	15.2	99.5	1.2	100.2
Ausbildung	1.3	89.5	4.5	95.0	0.4	89.2
Einkauf	4.5	104.6	11.3	100.7	1.0	102.2
Service/Begleitung	0.2	43.9	0.4	47.5	0.0	56.8
Freizeit	20.2	121.1	52.1	111.8	2.0	103.7
Geschäfts-/Dienstfahrten	3.8	118.2	6.6	120.6	0.2	111.1
Anderes	2.6	104.9	5.5	126.4	0.1	91.9
<b>Total</b>	<b>40.6</b>	<b>109.0</b>	<b>95.5</b>	<b>108.0</b>	<b>4.9</b>	<b>100.5</b>

Die dominante Stellung des Freizeitverkehrs entspricht den in der schweizerischen Studie gemachten Beobachtungen. Auch in den gesamtschweizerischen Zahlen macht der Freizeitverkehr vor dem Arbeits- und dem Einkaufsverkehr den grössten Anteil der täglichen Distanz (45%), der Unterwegszeit (51%) und der gemachten Etappen (41%) aus. Allerdings sind die Distanzen und die Unterwegszeiten für den Freizeitverkehr im Kanton Bern deutlich höher als in der übrigen Schweiz, ebenso wie deren prozentualen Anteile. Die bereits früher beobachteten längeren Distanzen der Berner/innen stammen also vor allem aus dem Freizeitverkehr, wo offenbar 21% mehr Distanz, aber bloss 12% mehr Zeit "verfahren" wird als im Schweizer Durchschnitt. Im Gegensatz dazu sind die für Arbeits- und Ausbildungszwecke zurückgelegten Distanzen bei gleichbleibender Unterwegszeit 7% bzw. 10% kürzer. Ebenfalls deutlich (über 50%) geringer sind die Distanz und die Unterwegszeit für Service und Begleitwege. Allerdings spielt dieser Wegzweck sowohl in der Schweiz als auch in Bern eine völlig untergeordnete Rolle.

### 5.1.2 Regionen nach RKP

Bereits in Abschnitt 3.1.2 wurde darauf hingewiesen, dass in der Region Oberland Ost (RKP 6) im Vergleich zu den anderen Gebieten täglich die grössten Distanzen zurückgelegt werden und die Bevölkerung vergleichsweise am längsten im Verkehr unterwegs ist. Betrachtet man nun die Distanzen und die Unterwegszeit für die einzelnen Wegzwecke (Tabelle 5-2), wird deutlich, dass die weiteren Distanzen und die längere Unterwegszeit dieser Region vor allem auf den Arbeitsweg und die Einkaufswege zurückzuführen sind.

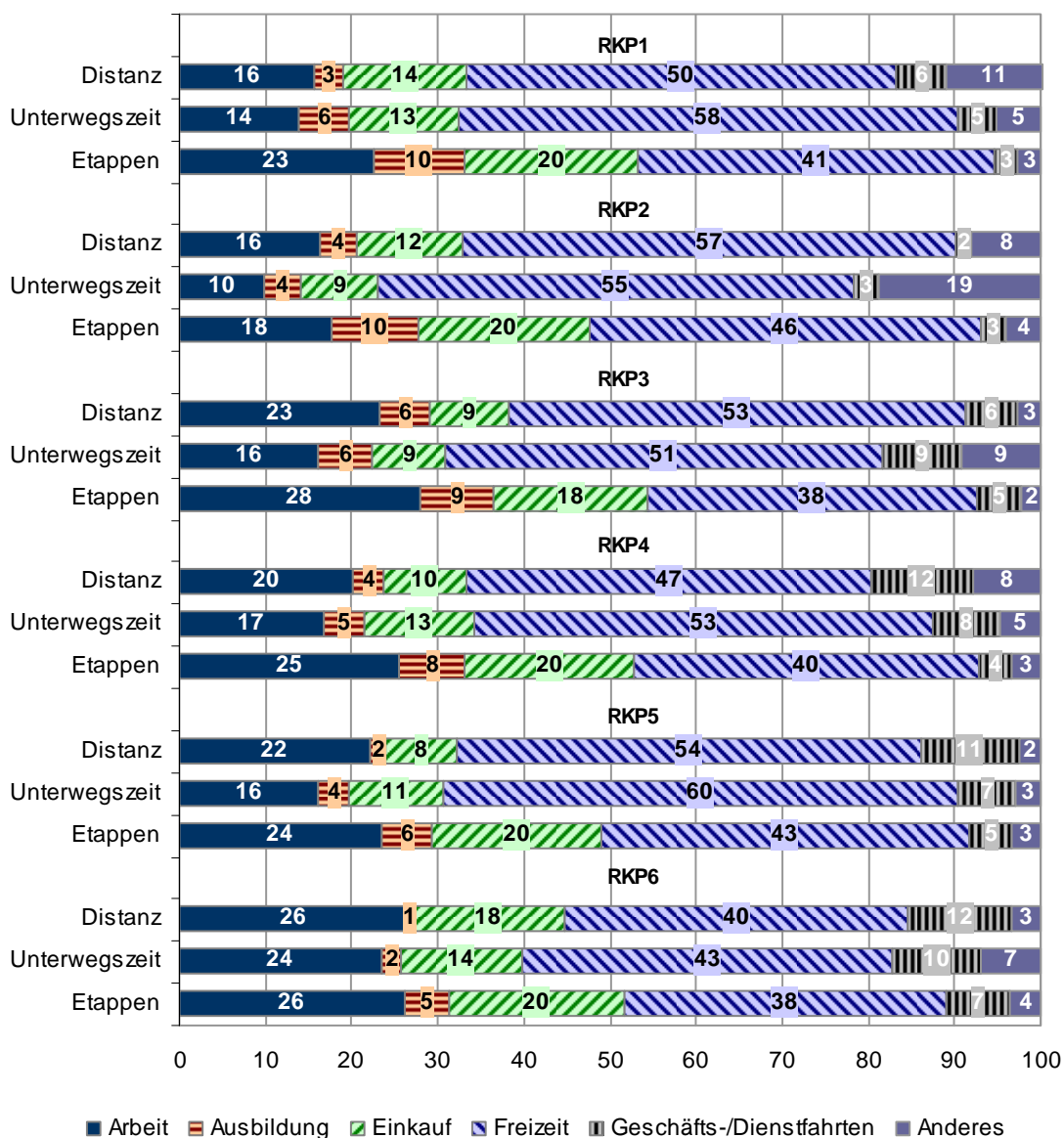
Tabelle 5-2: Distanz (km/Tag), Unterwegszeit (Minuten/Tag) nach Wegzweck, nach RKP

Wegzweck	RKP1	RKP2	RKP3	RKP4	RKP5	RKP6
<b>Distanz</b>						
Arbeit	6.4	6.2	8.7	8.3	8.9	12.5
Ausbildung	1.4	1.6	2.2	1.4	0.7	0.4
Einkauf	5.8	4.6	3.4	3.9	3.4	8.3
Service/Begleitung	0.1	0.2	0.2	0.3	0.2	0.1
Freizeit	20.4	21.7	19.9	19.3	21.7	18.9
Geschäfts-/Dienstfahrten	2.4	0.7	2.3	4.8	4.6	5.8
Anderes	4.4	2.8	0.8	2.9	0.8	1.5
<b>Total</b>	<b>40.8</b>	<b>37.9</b>	<b>37.5</b>	<b>41.1</b>	<b>40.2</b>	<b>47.5</b>
<b>Unterwegszeit</b>						
Arbeit	13.0	9.3	15.5	16.1	14.6	26.4
Ausbildung	5.4	4.1	6.0	4.4	3.4	2.4
Einkauf	11.7	8.6	8.3	12.3	9.8	15.6
Service/Begleitung	0.1	0.3	0.5	0.6	0.4	0.7
Freizeit	53.9	52.4	49.3	51.2	54.5	48.0
Geschäfts-/Dienstfahrten	4.3	2.7	8.8	7.5	6.2	11.7
Anderes	4.6	17.7	8.4	3.9	2.3	6.9
<b>Total</b>	<b>93.0</b>	<b>95.1</b>	<b>96.9</b>	<b>96.1</b>	<b>91.3</b>	<b>111.8</b>

Mit einem Arbeitsweg von 12.5 km<sup>10</sup> fahren Personen aus dem östlichen Berner Oberland (RKP 6) rund 4 km weiter als Berufstätige aus den Regionen Emmental (RKP 3) und Bern Mittelland (RKP 4) und sogar doppelt so weit wie Personen aus den Regionen Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1) oder dem Oberaargau (RKP 2). Für diese Strecke sind sie durchschnittlich pro Tag rund 26 Minuten unterwegs, und somit mindestens 10 Minuten länger als eine Person aus einer anderen Region.

<sup>10</sup> Siehe Fussnote 9.

Grafik 5-2: %-Anteil der Wegzwecke an Distanz, Unterwegszeit und Etappen, nach RKP



Zum Einkaufen fahren Personen aus der Region Oberland Ost (RKP 6) mit 8.3 km ebenfalls beinahe doppelt so weit wie die restlichen Berner. Sie benötigen dafür aber kaum wesentlich mehr Zeit als Personen aus Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1) und Bern Mittelland (RKP 4). Hingegen sind die Werte im Freizeitverkehr tendenziell eher leicht tiefer als in den übrigen Regionen. Allerdings sind weder bei den Distanzen noch bei den Unterwegszeiten in diesem Wegzweck signifikant grosse regionale Unterschiede erkennbar.

Die Arbeits- und Einkaufswege sind nicht nur die Hauptverantwortlichen für die längeren Distanzen der Region Oberland Ost (RKP 6); wie die Grafik 5-2 zudem zeigt, nehmen diese Wegzwecke in der betreffenden Region auch einen grösseren Anteil der gesamten täglichen Distanz ein, während der Freizeitverkehr im Vergleich zu den übrigen Region eine leicht ge-

ringere Bedeutung hat. Allerdings beansprucht der Freizeitverkehr in allen Regionen – also auch in RKP 6 - den grössten Anteil der täglich zurückgelegten Distanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen. An zweiter Stelle liegen in allen Regionen die Arbeitswege, gefolgt vom Wegzweck Einkaufen.

### 5.1.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

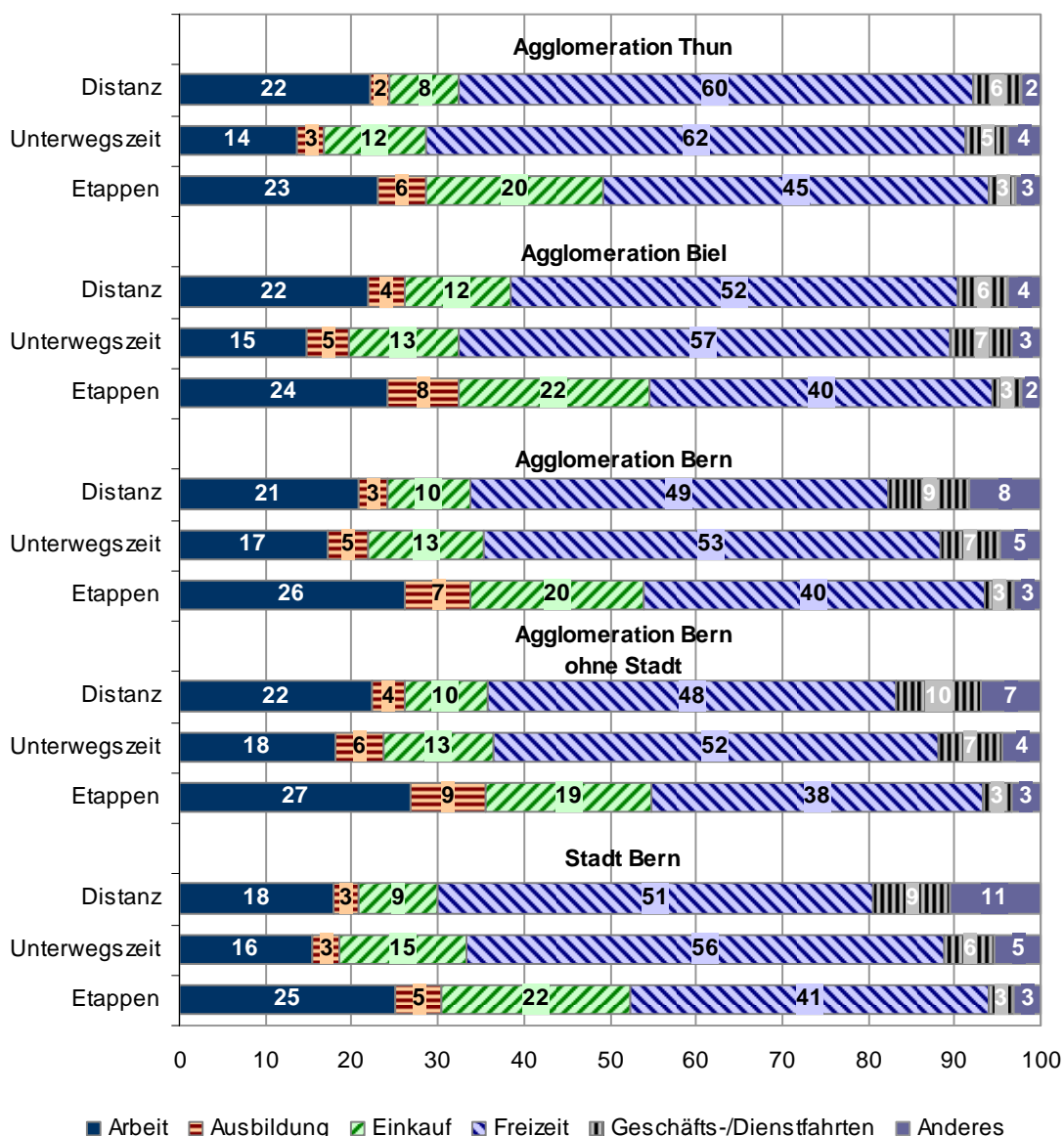
**Tabelle 5-3: Distanz (km/Tag) und Unterwegszeit (Min./Tag) nach Wegzweck, nach Agglomeration**

Wegzweck	Agglo Thun	Agglo Biel	Agglo Bern	Agglo Bern ohne Stadt	Stadt Bern
<b>Distanz</b>					
Arbeit	7.4	6.9	8.6	9.2	7.2
Ausbildung	0.7	1.3	1.4	1.5	1.2
Einkauf	2.8	3.8	3.9	4.0	3.8
Service/Begleitung	0.1	0.1	0.3	0.3	0.2
Freizeit	20.0	16.3	19.9	19.6	20.5
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.8	1.8	3.9	4.0	3.6
Anderes	0.8	1.1	3.1	2.5	4.0
<b>Total</b>	<b>33.6</b>	<b>31.3</b>	<b>41.0</b>	<b>41.3</b>	<b>40.5</b>
<b>Unterwegszeit</b>					
Arbeit	12.0	13.1	16.4	16.9	15.6
Ausbildung	2.8	4.3	4.5	5.2	3.1
Einkauf	10.6	11.4	12.7	11.7	14.6
Service/Begleitung	0.2	0.1	0.6	0.6	0.4
Freizeit	55.1	50.6	50.6	48.0	55.6
Geschäfts-/Dienstfahrten	4.4	6.3	6.6	7.0	5.9
Anderes	3.2	2.9	4.0	3.5	4.9
<b>Total</b>	<b>88.2</b>	<b>88.7</b>	<b>95.4</b>	<b>93.0</b>	<b>100.1</b>

Die täglich zurückgelegten Distanzen und die dafür benötigten Unterwegszeiten sind in der Agglomeration Bern leicht höher als in den anderen beiden grossen Agglomerationen des Kantons Bern. Allerdings ist dafür kein bestimmter Wegzweck verantwortlich, vielmehr sind die Werte in der Agglomeration Bern für alle Wegzwecke leicht höher als in der Agglomeration Thun und Biel<sup>11</sup> und der höhere Totalwert ist somit vielmehr die Summe dieser kleinen Unterschiede. Ein Vergleich zwischen der Agglomerationskerngemeinde und den übrigen Agglomerationsgemeinden für die Agglomeration Bern zeigt, dass bezüglich täglich zurückgelegte Distanzen nur geringfügige und nicht signifikante Unterschiede zu sehen sind. Für die leicht höhere Unterwegszeit in der Stadt Bern (100 Min.) liegt der Grund wiederum bei den Freizeitwegen, für welche die Stadtberner trotz gleicher Distanz zirka 8 min länger benötigen als die Personen aus den Agglomerationsgemeinden.

<sup>11</sup> Einzig bei der Distanz für Freizeit liegt der Wert von Thun leicht höher.

**Grafik 5-3: %-Anteil der Wegzwecke an Distanz, Unterwegszeit und Etappen, nach Agglomeration**



Auch bezüglich den Anteilen der einzelnen Wegzwecke an der gesamten Distanz, der Unterwegszeit und der Anzahl Etappen gibt es zwischen den einzelnen Agglomerationen kaum wesentliche Unterschiede. Während bei den Wegzwecken Arbeit, Ausbildung und Einkauf aufgrund der kleinen Abweichungen keine Aussagen gemacht werden können, scheint der Freizeitverkehr in der Agglomeration Thun stärker ausgeprägt zu sein als in den anderen Agglomerationen (der Anteil von 60% an den Distanzen ist rekordverdächtig). Bezüglich der Distanz fallen hingegen in der Agglomeration Bern als überregionales Wirtschaftszentrum grössere Anteile auf die Wegzwecke Geschäfts-/Dienstfahrten und „Andere“ als in Biel und Thun.

Nur geringe Unterschiede sind auch zwischen der Stadt Bern und der umliegenden Agglomeration zu erkennen. In der Agglomeration ist der Anteil des Arbeitsverkehrs am Verkehrsaufkommen leicht höher als in der Stadt, in welcher hingegen dem Freizeitverkehr eine etwas höhere Bedeutung zukommt. Die Unterschiede sind aber gering und statistisch nicht signifikant.

## 5.2 Freizeitverkehr

### 5.2.1 Kanton Bern und Schweiz

Tabelle 5-4: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr, BE und CH

Einheit	Anzahl Wege		Distanzen		Wegzeit	
	BE [Anz.]	Index [CH=100]	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]
<b>Geschlecht</b>						
Mann	1.4	101.3	22.4	123.9	56.8	111.0
Frau	1.4	100.8	18.1	118.0	55.0	111.8
<b>Alter</b>						
6-17 Jahre	1.4	97.0	16.6	128.9	56.6	111.7
18-25 Jahre	1.6	101.9	34.4	149.9	67.6	122.7
26-45 Jahre	1.3	100.1	18.9	111.2	48.1	104.3
46-65 Jahre	1.3	105.3	20.7	121.8	59.0	115.9
66 und mehr	1.3	99.9	16.6	112.2	57.8	107.9
<b>Erwerbstätigkeit</b>						
in Ausbildung	1.4	98.7	20.7	133.9	59.1	112.8
Vollzeit	1.3	105.4	24.1	134.3	52.8	119.8
Teilzeit	1.5	102.5	17.2	102.5	53.6	107.9
nicht erwerbstätig	1.4	96.3	17.3	109.0	58.6	104.4
<b>Einkommen</b>						
weiss nicht/keine Antwort	1.1	92.4	11.8	84.3	45.5	103.9
bis und mit 4000 Fr.	1.4	101.9	17.1	122.3	53.5	107.8
4001-8000 Fr.	1.4	100.3	20.4	124.8	57.3	114.1
8001-12 000 Fr.	1.5	101.4	27.2	131.8	63.3	113.8
mehr als 12 000 Fr.	1.4	104.2	19.4	99.3	46.7	88.7
<b>Wohnort</b>						
Agglokerngemeinden und isol. Städte	1.4	103.3	19.0	125.3	58.9	118.5
übrige Agglomerationsgemeinden	1.3	98.3	19.0	113.9	52.6	106.2
ländliche Gemeinden	1.4	101.2	22.2	121.2	57.0	109.6
<b>Total</b>	<b>1.4</b>	<b>101.0</b>	<b>20.2</b>	<b>121.1</b>	<b>55.9</b>	<b>111.4</b>

Mit 41% aller täglichen Wege und fast 50% der zurückgelegten Distanz ist der Freizeitverkehr im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck im Kanton Bern. Von der gesamten Wegzeit nimmt der Freizeitverkehr sogar über 55% ein. Aufgrund dieser Bedeutung wird in den nachfolgenden Abschnitten der Freizeitverkehr im Kanton Bern genauer analysiert.

Für die Freizeitaktivitäten reist eine bernische Durchschnittsperson täglich rund 20 km weit und ist dafür 56 Minuten unterwegs. Der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist dabei ziemlich klein: der Berner fährt nur ca. 4 km weiter und 2 Minuten länger für seine Freizeitaktivitäten als die Bernerin. Der im Abschnitt 3.1 aufgezeigte Unterschied zwischen den Geschlechtern hat seinen Ursprung somit nicht im Freizeitverkehr. Auch in den anderen Bevölkerungsschichten sind die Unterschiede schwach. Hervorzuheben sind einzig die Jungen zwischen 18 und 25 Jahren. In dieser Alterskategorie nehmen die Berner und Bernerinnen mit 34 km eine deutlich weitere Distanz für ihre Freizeitbeschäftigungen auf sich (und auch am deutlichsten mehr als im schweizerischen Durchschnitt), benötigen allerdings mit einer Wegzeit von 68 Minuten nur unwesentlich mehr Zeit dafür als andere Alterskategorien.

In ihrer Freizeit ebenfalls tendenziell eher weitere Strecken bei gleich bleibender Zeit absolvieren Vollzeiterwerbstätige gegenüber den Teilzeitangestellten. Anfänglich ansteigend sind die Distanz und die Wegzeit auch mit steigendem Einkommen. Erst bei einem Einkommen über CHF 12'000 nehmen die Werte wieder ab.

Mit täglich 20 km und 56 Minuten ist in Bern die durchschnittliche Distanz rund 20% und die durchschnittliche Wegzeit gut 11% höher als in der restlichen Schweiz. Wie in der Tabelle 5-4 zu sehen ist, sind die Werte für beinahe alle Bevölkerungsgruppen über dem schweizerischen Durchschnitt. Besonders erwähnenswert sind jedoch wiederum die Jugendlichen im Alter von 18 bis 25 Jahren. Sie reisen in ihrer Freizeit gut 50% weiter und benötigen dafür 23% mehr Zeit als ihre durchschnittlichen Altersgenossen in den anderen Kantonen. Wie bereits beim MIV steigt das Verkehrsaufkommen mit steigendem Einkommen stärker an als in der restlichen Schweiz.

**Tabelle 5-5: Kennziffern zum Modalsplit im Freizeitverkehr, BE und CH**

Einheit	Distanz		Unterwegszeit		Etappen	
	BE [km]	Index [CH=100]	BE [Min.]	Index [CH=100]	BE [Anzahl]	Index [CH=100]
LV	1.8	107.0	27.8	108.7	1.1	105.2
MIV	14.1	119.7	18.0	115.0	0.7	100.6
ÖV	3.4	129.7	4.0	120.5	0.2	106.6
Andere	0.9	149.0	2.3	112.6	0.0	113.4
<b>Total</b>	<b>20.2</b>	<b>121.1</b>	<b>52.1</b>	<b>111.8</b>	<b>2.0</b>	<b>103.7</b>

**Tabelle 5-6: Modalsplitanteile im Freizeitverkehr in Prozent, BE und CH**

Einheit	Distanz		Unterwegszeit		Etappen	
	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]	BE [%]	CH [%]
LV	7.8	7.6	45.5	44.4	52.1	50.2
MIV	68.3	68.8	40.2	40.7	35.3	37.1
ÖV	20.4	20.4	10.5	11.1	11.3	11.5
Andere	3.5	3.2	3.9	3.8	1.2	1.2
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Mit 14 der gesamthaft 20 Kilometer (68%) findet der grösste Teil des Freizeitverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr statt. Dafür beansprucht ein durchschnittlicher Berner 40% (18 Minuten) der für den Freizeitverkehr aufgewendeten Zeit. Wie auch in der restlichen Schweiz nimmt hingegen der LV den grössten Anteil der Zeit (46%) und die Mehrheit aller gemachten Etappen (52%) in Anspruch. Die im Vergleich zur Schweiz beobachteten höheren Gesamtwerte beim Verkehrsaufkommen sind nicht auf ein bestimmtes Verkehrsmittel zurückzuführen. Dass sich der gesamthaft stärkere Anstieg auf alle Verkehrsmittel-Kategorien ungefähr gleich stark aufteilt, zeigt ein Vergleich deren Anteil an der gesamten Distanz, der Unterwegszeit und den Anzahl Etappen zwischen Bern und der Schweiz. Wie Tabelle 5-6 zeigt, sind hier kaum Unterschiede merkbar.

## 5.2.2 Regionen nach RKP

Bereits in Abschnitt 5.1.2 wurde darauf hingewiesen, dass sich das tägliche Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr zwischen den einzelnen Regionen nur marginal unterscheiden.

**Tabelle 5-7: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr, nach RKP**

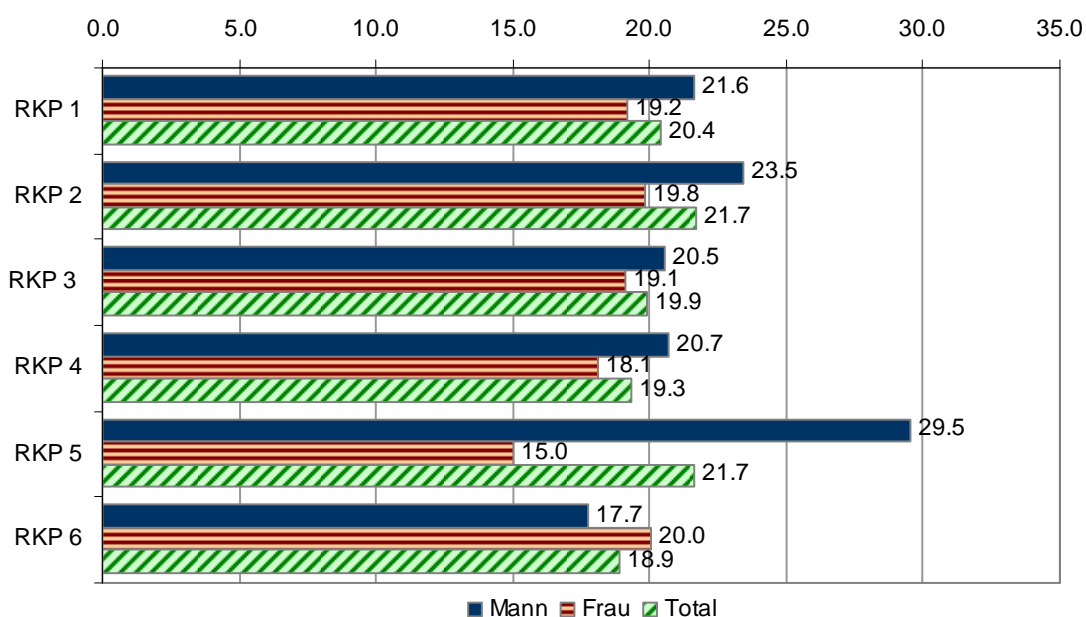
Einheit	RKP 1	RKP 2	RKP 3	RKP 4	RKP 5	RKP 6
Anzahl Wege [Anz.]	1.5	1.4	1.2	1.3	1.3	1.3
Distanz [km]	20.4	21.7	19.9	19.3	21.7	18.9
Wegzeit [Min.]	58.2	56.0	51.4	55.6	57.7	51.2

Mit Ausnahme von Thun / Oberland West (RKP 5) sind die Differenzen zwischen den Geschlechtern bezüglich Distanz pro Tag im Freizeitverkehr gering und nicht signifikant. In RKP 5 hingegen reisen die Männer (29.5 km) in ihrer Freizeit beinahe doppelt so weit wie die Frauen (15 km). Ebenfalls für eine kleine Überraschung sorgen die Zahlen aus der Region Oberland Ost (RKP 6): auch wenn der Unterschied von 2.3 km wie in den anderen Regionen sehr gering ist, ist die Region Oberland Ost die einzige Region, in der die Frauen für die Freizeit tendenziell die weitere Distanz zurücklegen als die Männer.

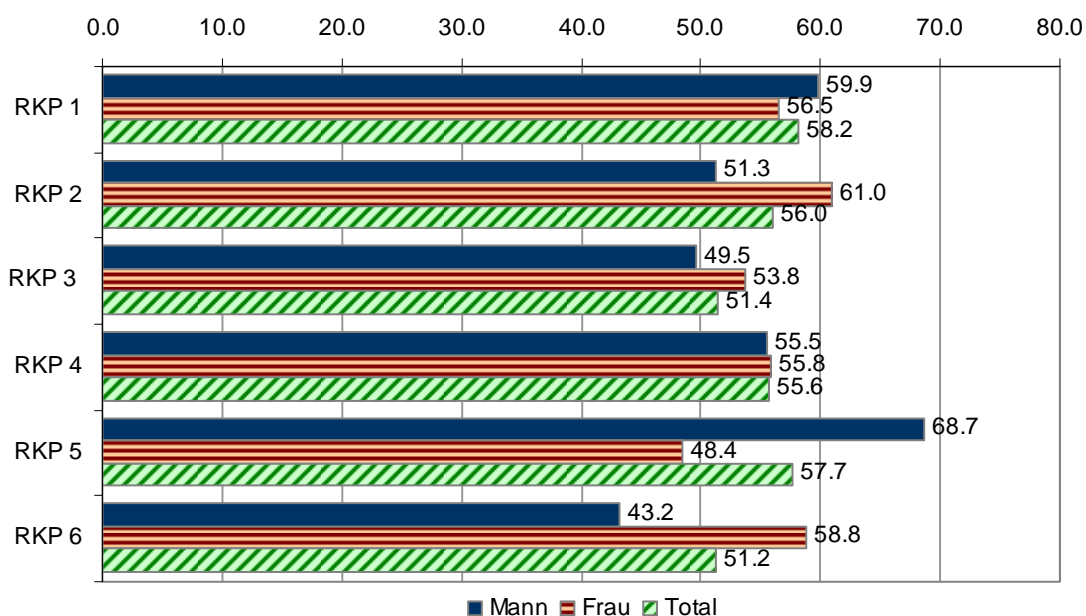


Obwohl nur gerade in RKP 6 die Frauen die weiteren Distanzen für die Freizeit zurücklegen, ist die Unterwegszeit für diesen Wegzweck beim weiblichen Geschlecht in den Regionen RKP 2, 3, 4 und 6 höher als die Unterwegszeit der Männer. Während die Differenz im Emmental (RKP 3) relativ klein ist, steigt diese in Oberaargau (RKP 2) auf 10 Minuten und im Oberland Ost (RKP 6) sogar auf 15 Minuten an. Umgekehrt verbringen die Männer in der Region Thun / Oberland West über 20 Minuten mehr Zeit im Freizeitverkehr. Die Vertrauensintervalle für diese Zahlen sind allerdings ziemlich hoch, wodurch deren Aussagekraft deutlich geschwächt wird.

**Grafik 5-4: Distanz pro Tag (in Km) im Freizeitverkehr nach Geschlecht, nach RKP**

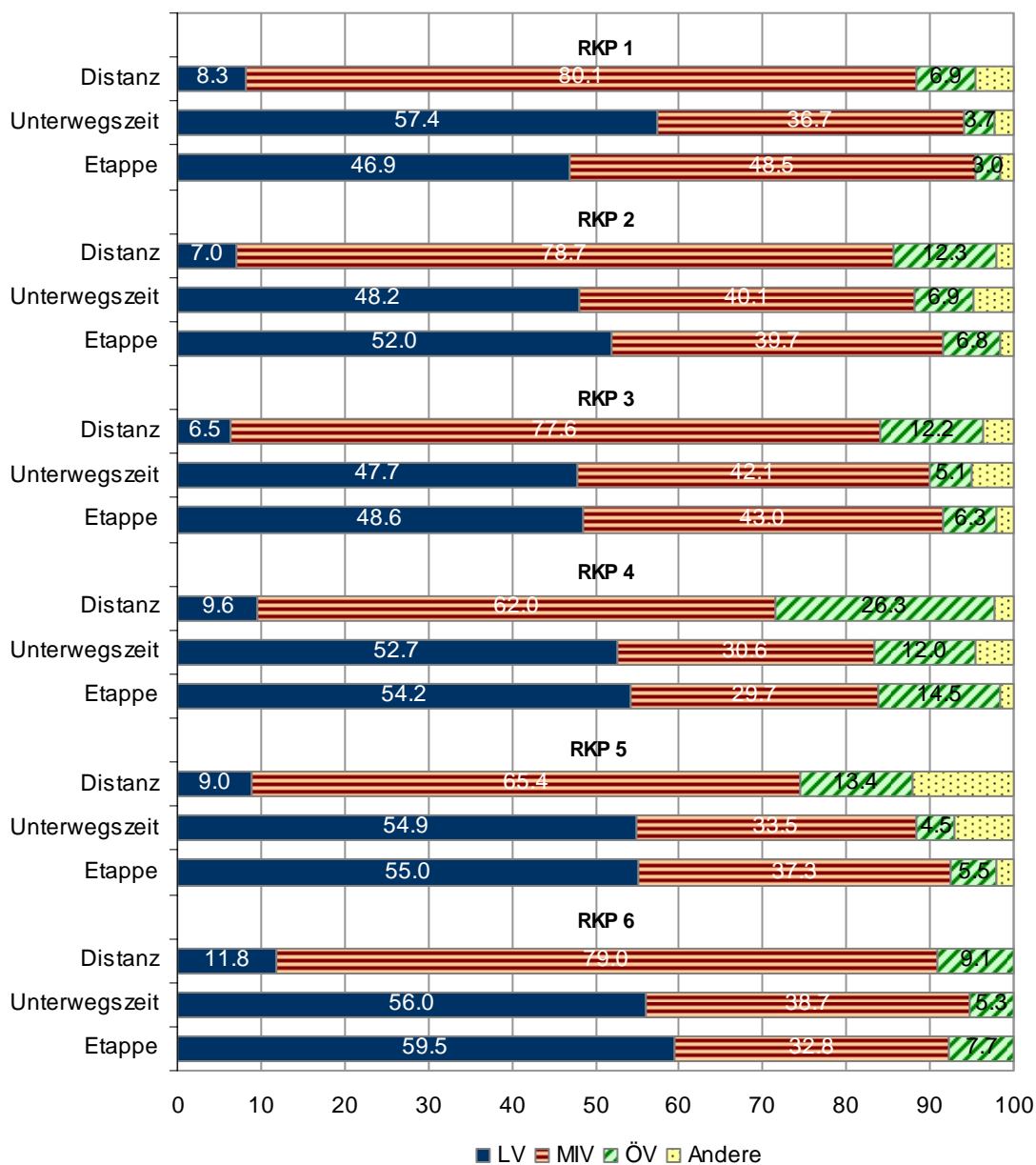


**Grafik 5-5: Wegzeit pro Tag (in Min.) im Freizeitverkehr (inkl. Warten) nach Geschlecht, nach RKP**



Die meisten Etappen im Freizeitverkehr werden zu Fuss oder mit dem Velo bewältigt. Ausser in Biel / Seeland / Jura Bernois (RKP 1): für 49% ihrer Freizeitwege verwenden Personen aus dieser Region den motorisierten Individualverkehr. Bezüglich Distanz nimmt diese Verkehrsart auch in den restlichen RKP eine dominante Stellung ein. Im Vergleich zu den anderen Regionen verwenden Personen aus dem Berner Mittelland (RKP 4) aussergewöhnlich oft den öffentlichen Verkehr für ihre Freizeitaktivitäten. Dies ist allerdings mit durch die allgemein höhere Bedeutung des ÖV in dieser Region zu erklären.

Grafik 5-6: Kennziffern zum Modalsplit (in %) im Freizeitverkehr, nach RKP



Ein Vergleich mit dem Modalsplit für alle Wegzwecke zeigt nur geringe Unterschiede (siehe Grafik 4-2). Tendenziell verliert der ÖV im Freizeitverkehr an Bedeutung. Für die Freizeitaktivitäten verwenden die Berner dafür öfter als sonst den MIV.

### 5.2.3 Agglomerationen Bern, Biel und Thun

**Tabelle 5-8: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr, nach Agglomerationen**

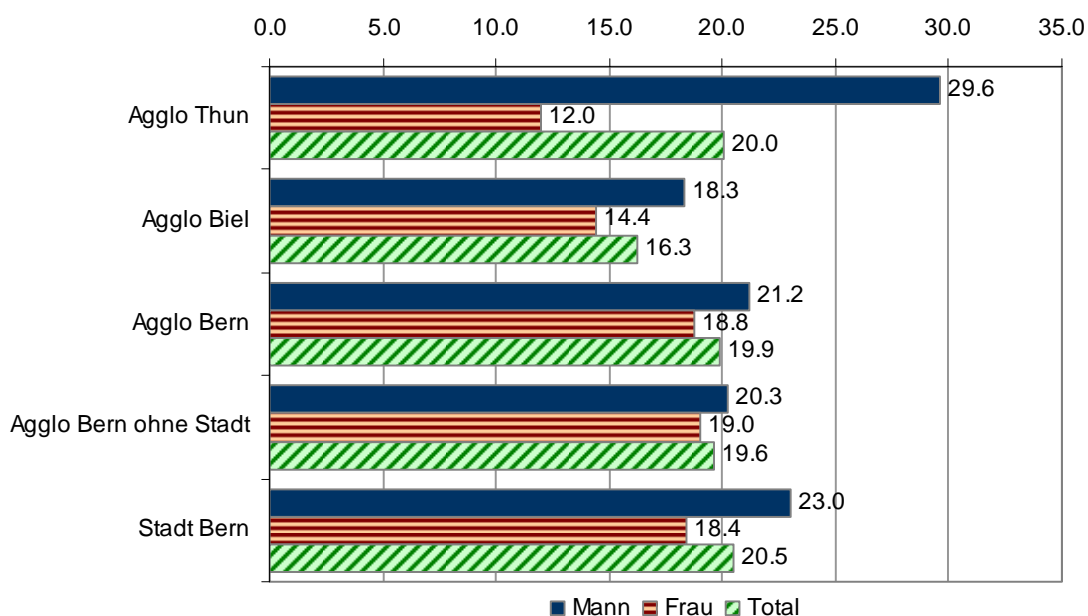
	Einheit	Agglo Thun	Agglo Biel	Agglo Bern	Agglo Bern ohne Stadt	Stadt Bern
Anzahl Wege	[Anz.]	1.4	1.5	1.3	1.3	1.4
Distanz	[km]	20.0	16.3	19.9	19.6	20.5
Wegzeit	[Min.]	57.7	56.8	54.9	52.0	60.5

Von den drei grossen Agglomerationen bewältigen die befragten Personen in der Agglomeration Biel die kürzesten Wege für deren Freizeit. Mit etwas mehr als 16 km ist deren täglich zurückgelegte Distanz knapp 4 km kürzer als in den anderen Agglomerationen. Dafür sind die Bewohner der Agglomeration Bern mit einer Wegzeit von 55 Minuten tendenziell etwas weniger lange unterwegs als Bewohner der Agglomeration Biel und Thun. Aufgrund der Vertrauensintervalle sind diese Unterschiede jedoch statistisch nicht signifikant.

Im Vergleich zu den anderen grossen Agglomerationen der Schweiz weist Bern den höchsten Freizeitverkehrsanteil auf (Agglomeration Bern knapp 49%, vor Zürich mit 45,7% der Distanzen).<sup>12</sup> Angesichts der Nähe der Erholungsräume und der leicht unterdurchschnittlichen Einkommen ist dies erstaunlich. Ein Grund sind die kürzeren Arbeitswege (Agglomeration Zürich ca. 9.5 km, Agglomeration Bern ca. 8.6 km), was deren Anteile senkt und jene des Freizeitverkehrs erhöht, aber wie erwähnt sind auch die absoluten Distanzen im Freizeitverkehr in Bern höher.

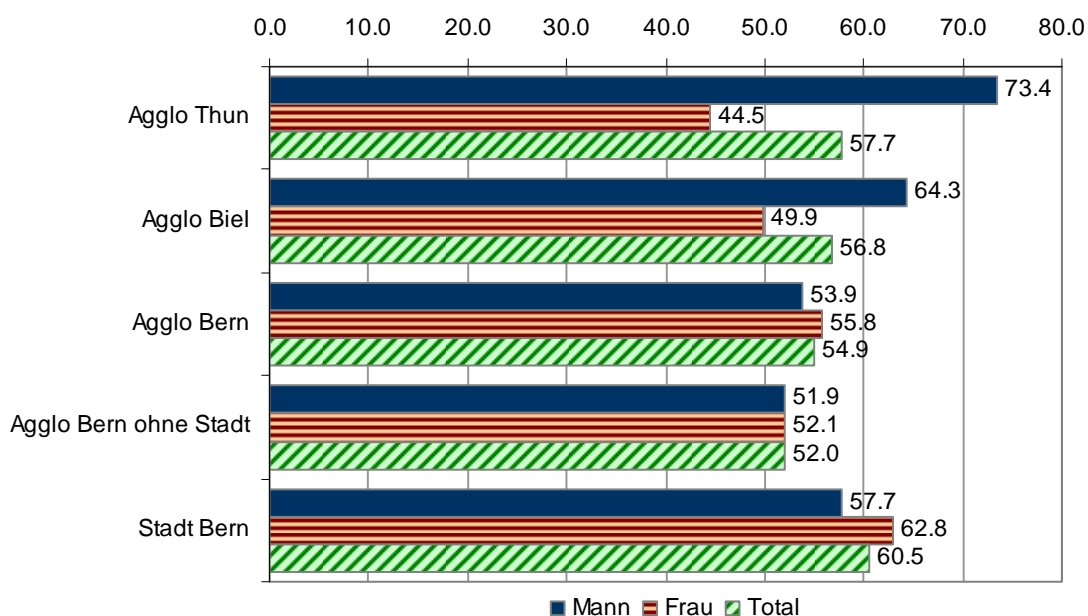
<sup>12</sup> Quelle: Schweizer Bericht, Tabelle 7.4.

**Grafik 5-7: Distanz pro Tag (in Km) im Freizeitverkehr nach Geschlecht, nach Agglomerationen**



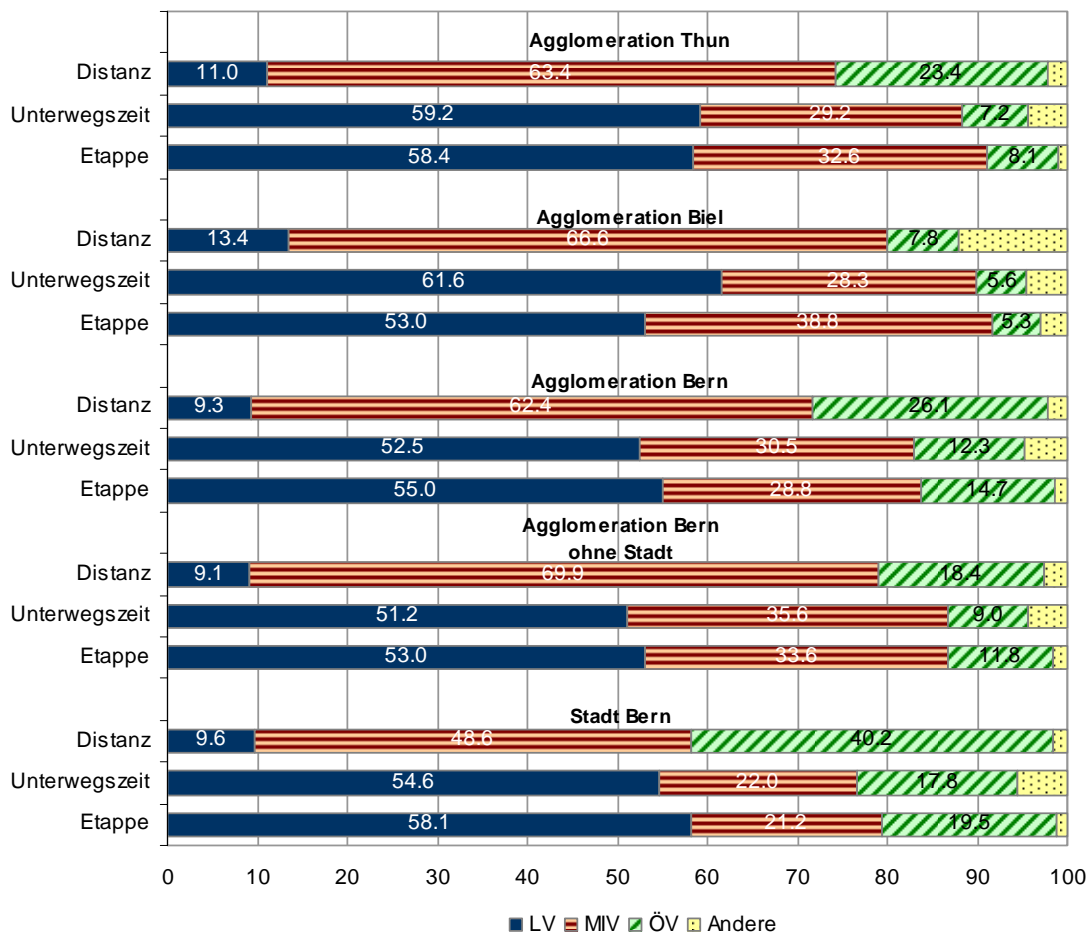
Während sich die Distanzen für den Freizeitverkehr zwischen Stadt und Agglomeration Bern nicht voneinander unterscheiden, benötigt die Stadtbevölkerung tendenziell mehr Zeit, um die Distanz zu bewältigen. Wie aus dem Modalsplit für den Freizeitverkehr in den Agglomerationen (Grafik 5-9) zu entnehmen ist, sind die Anteile des ÖV in der Stadt Bern deutlich höher als in den umliegenden Gemeinden, was eine mögliche Erklärung für die längere Unterwegszeit für den Freizeitverkehr sein kann.

**Grafik 5-8: Wegzeit pro Tag (in Min.) im Freizeitverkehr (inkl. Warten) nach Geschlecht, nach Agglomerationen**



Unterschiedliche Distanzen und Unterwegszeiten für die Geschlechter sind vor allem in der Agglomeration Thun vorhanden. Männer reisen hier für die Freizeit über mehr als die doppelte Distanz und rund 30 Minuten länger als die Frauen. Deutlich schwächer sind ähnliche Unterschiede auch in der Agglomeration Biel ersichtlich, während es in der Agglomeration Bern keine geschlechtsspezifischen, statistisch signifikanten Differenzen gibt.

**Grafik 5-9: Kennziffern zum Modalsplit (in %) im Freizeitverkehr, nach Agglomerationen**



## 6 Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen

### 6.1 Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz

Bernische Haushalte haben im Durchschnitt 1.1 Autos und 2 Velos, das sind leicht weniger Autos und etwas mehr Velos als im schweizerischen Durchschnitt.

Über ÖV-Abonnemente verfügen rund 56% der Bernerinnen und Berner, das sind mehr als im schweizerischen Durchschnitt (48%).

Im Jahr 2005 hat ein Berner/eine Bernerin im Durchschnitt pro Tag eine Strecke von 40 Kilometer im Inland zurückgelegt. Dafür war er/sie durchschnittlich 105 Minuten unterwegs. Diese Werte liegen leicht über dem nationalen Wert. Im Schweizer Durchschnitt bewältigte eine Person im Jahr 2005 pro Tag eine Strecke von nur 37 Kilometer und benötigte etwas mehr als 97 Minuten.

Im Vergleich mit der übrigen Schweiz haben im Kanton Bern vor allem die jüngste Alterskategorie (6-17 Jahre) und die Senioren (66 und mehr) ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen. In diesen beiden Altersklassen ist die Differenz zu den Schweizer Werten bei der Distanz zudem deutlich höher als bei der Wegzeit.

Die längeren Distanzen der Berner/innen stammen vor allem aus dem Freizeitverkehr, wo 21% mehr Distanz und 12% mehr Zeit "verfahren" wird als im Schweizer Durchschnitt. Im Gegensatz dazu sind die Arbeits- und Ausbildungswege bei gleichbleibender Unterwegszeit 7% bzw. 10% kürzer. Besonders erwähnenswert sind die Jugendlichen im Alter von 18 bis 25 Jahren. Sie reisen in ihrer Freizeit gut 50% weiter und benötigen dafür 23% mehr Zeit als ihre durchschnittlichen Altersgenossen in den anderen Kantonen.

Beim Modalsplit, also beim Anteil der Verkehrsmittel, gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen dem Kanton Bern und der Gesamtschweiz.

Und zum Schluss: Sind die Berner wirklich langsam(er)? Nein, denn sie bewältigen 9% längere Distanzen, brauchen dafür aber nur 7.5% mehr Zeit als der/die Durchschnittsschweizer/innen.

### 6.2 Vergleich zwischen den einzelnen RKP und den grossen Agglomerationen

Die Regionen und die Agglomerationen unterscheiden sich primär wegen ihrer unterschiedlich starken Urbanität (verbunden mit Qualität des öffentlichen Verkehrs und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung). Die Agglomerationen - und besonders die Agglomeration Bern - fallen durch hohe ÖV-Anteile auf, und dies schlägt auch auf die RKP durch: Es ergeben sich insbesondere für den RKP 4 (Bern Mittelland mit Bern als Zentrum) deutlich höhere ÖV-Anteile, aber auch grössere Distanzen in allen Bevölkerungsgruppen und bei allen Verkehrsmitteln



Etwas aus der Reihe fällt diesbezüglich Biel, denn hier sind die Distanzen leicht unterdurchschnittlich, und vor allem ist der Anteil des ÖV markant tiefer und jener des MIV klar höher als in den anderen Agglomerationen, und dies gilt auch für den Regionalkonferenzperimeter Biel-Seeland-Jura Bernois.

Auffallend sind weiter die tendenziell höheren Distanzen im östlichen Berner Oberland (vor allem im Pendler- und Einkaufsverkehr, nicht im Freizeitverkehr), die wohl z.T. auf die geografische Situation zurückzuführen sind.

### 6.3 Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und die Raumentwicklungspolitik

Welche Erkenntnisse könne 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:<sup>13</sup>

Tendenziell lässt sich sagen, dass die im Vergleich zur Gesamtschweiz kleinräumigen Agglomerationen zu kürzeren Arbeitswegen führen, was als Indiz für eine erfolgreiche Raumentwicklungspolitik gedeutet werden kann. Es wäre auch eine pessimistische Interpretation möglich: Wenn die Ziele der konzentrierten Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden, also eine Zersiedelung stattfindet und diese durch gute Verkehrsangebote für periurbane Standorte auch ermöglicht wird, dann könnten auch im Kanton Bern die Arbeitswege noch länger und die MIV-Anteile höher werden. Die Umsetzung resp. Durchsetzung der Ziele einer konzentrierten Siedlungsentwicklung ist somit für die Mobilitätsentwicklung sehr bedeutsam.

Das gute Freizeitangebot, verbunden mit der guten Verkehrserschliessung führt offenbar dazu, dass Bernerinnen und Berner in der Freizeit trotz nahe gelegenen Erholungsgebieten längere Wege auf sich nehmen als die Durchschnittsschweizer/innen, hingegen wirkt sich die gute ÖV-Erschliessung im Berner Oberland nicht in einem höheren ÖV-Anteil im Freizeitverkehr ihrer Bevölkerung aus. Die langen Freizeitwege deuten darauf hin, dass hier die Raumentwicklungs- und die Verkehrspolitik vor besonders wichtigen Aufgaben stehen.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wirkt sich besonders im Raum Bern aus, indem dort wie in vergleichbaren Agglomerationen hohe ÖV-Anteile zu verzeichnen sind. Der Anteil Halbtax- und GA-Besitzer ist der höchste aller Schweizer Agglomerationen. Hingegen fällt

---

<sup>13</sup> 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. Die Aufschlüsselung nach diesen Bevölkerungsgruppen zeigt allerdings, dass die festgestellten regionalen Differenzen oftmals in allen Bevölkerungsgruppen zu finden sind. 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 (vgl. z.B. die Evaluation von Massnahmen wie der Umgestaltung der Seftigenstrasse).

auf, dass im Raum Biel trotz ebenfalls durchaus gutem ÖV-Angebot sehr tiefe ÖV-Anteile bestehen. Weitere positive Zeichen sind der vergleichsweise hohe Wert von Velos pro Haushalt und von Car-Sharing-Abonnenten im Kanton Bern (jeweils etwas über dem Schweizer Durchschnitt). Besonders in den Städten zeigt sich, dass mit einer Förderung des ÖV und des LV weniger Autos benötigt und genutzt werden. Zudem zeigen die schweizerischen Berichte, dass der ÖV-Anteil von 2000 auf 2005 in der Agglomeration Bern leicht zugenommen, der MIV-Anteil leicht abgenommen hat. Für eine klare kausale Analyse von Fördermassnahmen und deren Wirkung ist die Datengrundlage allerdings zu schmal. Die geplanten genaueren Analysen für die Region Bern Mittelland und ihre Korridore sowie im selben Rahmen auch Vergleiche mit dem Jahr 2000 könnten allenfalls bessere kausale Aussagen bringen. Der Mikrozensus gibt aber immerhin Indizien dafür, dass die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik im Kanton Bern und besonders in der Region Bern erfolgreich ist.

Für die Zukunft ist zu überlegen, ob nicht im ganzen Kanton Bern eine Verdichtung des Mikrozensus (zusätzliche Interviews) angestrebt werden müsste, damit verlässlichere Daten zur Verfügung gestellt werden könnten (z.B. für ein geplantes Verkehrsmodell sowie vertiefere Auswertungen und Zeitreihen).

**Zusammenfassend** gibt es also Anzeichen für den Erfolg der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik, nämlich kurze Arbeitswege und – in urbanen Gebieten – überdurchschnittliche ÖV-, aber auch Velo- und Carsharing-Anteile. Dies sind klare Indizien, dass die Fördermassnahmen für ÖV und Langsamverkehr und die nachfragebeeinflussenden Massnahmen insbesondere in den urbanen Gebieten das Mobilitätsverhalten deutlich verändern und somit wirksam sind - und dass somit die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik des Kantons Bern grundsätzlich richtig liegt.

## **7 Anhang A: Tabellen**

### **7.1 Anhang A1 – Fahrzeugbesitz**

Alle Auswertungen beziehen sich auf Haushalte (gemäss Wohnort).

Tabelle 7-1: Fahrzeugbesitz - SCHWEIZ

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen*</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.25	0.12	0.06	0.05	1.49	0.02
bis und mit 4000 Fr.	0.63	0.04	0.03	0.05	0.85	0.01
4001-8000 Fr.	1.17	0.16	0.06	0.07	1.94	0.03
8001-12 000 Fr.	1.56	0.21	0.07	0.06	2.56	0.05
mehr als 12 000 Fr.	1.93	0.25	0.08	0.06	2.82	0.05
<b>Wohnort **</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.87	0.10	0.04	0.03	1.47	0.05
übrige Agglomerationsgemeinden	1.29	0.15	0.06	0.06	1.89	0.03
ländliche Gemeinden	1.42	0.18	0.08	0.11	2.06	0.01
<b>Haushaltsgrösse*</b>						
1 Person	0.64	0.07	0.01	0.02	0.64	0.03
2 Personen	1.25	0.12	0.04	0.04	1.46	0.03
3 Personen	1.50	0.19	0.10	0.07	2.23	0.03
4 Personen	1.59	0.25	0.11	0.11	3.30	0.04
5 und mehr Personen	1.72	0.21	0.15	0.20	4.33	0.05
<b>Total*</b>	<b>1.19</b>	<b>0.14</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>1.80</b>	<b>0.03</b>

\* Basis: 31 950 Haushalte

\*\* Basis: 31 872 Haushalte mit gültiger Geokodierung

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-2: Fahrzeugbesitz - KANTON BERN

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.17	0.13	0.06	0.07	1.77	0.03
bis und mit 4000 Fr.	0.62	0.05	0.02	0.09	0.95	0.02
4001-8000 Fr.	1.17	0.19	0.07	0.10	2.26	0.03
8001-12 000 Fr.	1.41	0.20	0.07	0.08	2.87	0.07
mehr als 12 000 Fr.	1.81	0.28	0.11	0.07	3.03	0.08
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.79	0.11	0.07	0.05	1.78	0.08
übrige Agglomerationsgemeinden	1.17	0.16	0.04	0.07	2.14	0.03
ländliche Gemeinden	1.32	0.19	0.08	0.15	2.14	0.01
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.63	0.07	0.01	0.03	0.71	0.03
2 Personen	1.16	0.13	0.04	0.06	1.70	0.03
3 Personen	1.40	0.23	0.13	0.11	2.73	0.04
4 Personen	1.46	0.30	0.11	0.14	3.57	0.05
5 und mehr Personen	1.53	0.23	0.17	0.32	4.75	0.07
<b>Total</b>	<b>1.11</b>	<b>0.15</b>	<b>0.06</b>	<b>0.09</b>	<b>2.03</b>	<b>0.04</b>

Basis: 4479 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-3: Fahrzeugbesitz – RKP1

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.13	0.06	0.09	0.08	1.68	0.00
bis und mit 4000 Fr.	0.62	0.05	0.03	0.07	0.80	0.02
4001-8000 Fr.	1.28	0.18	0.17	0.07	2.51	0.01
8001-12 000 Fr.	1.65	0.10	0.14	0.08	2.83	0.03
mehr als 12 000 Fr.	2.10	0.50	0.06	0.00	2.55	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.93	0.10	0.19	0.07	1.84	0.04
übrige Agglomerationsgemeinden	1.33	0.15	0.06	0.08	2.14	0.00
ländliche Gemeinden	1.39	0.15	0.09	0.07	2.22	0.00
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.60	0.08	0.01	0.02	0.61	0.03
2 Personen	1.35	0.08	0.08	0.05	1.80	0.01
3 Personen	1.45	0.23	0.35	0.02	2.32	0.02
4 Personen	1.57	0.26	0.17	0.11	3.72	0.00
5 und mehr Personen	1.79	0.22	0.24	0.36	5.04	0.00
<b>Total</b>	<b>1.22</b>	<b>0.14</b>	<b>0.12</b>	<b>0.07</b>	<b>2.07</b>	<b>0.01</b>

Basis: 390 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-4: Fahrzeugbesitz – RKP2

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.62	0.28	0.08	0.08	2.60	0.00
bis und mit 4000 Fr.	0.61	0.00	0.03	0.12	1.19	0.00
4001-8000 Fr.	1.42	0.28	0.09	0.12	2.41	0.00
8001-12 000 Fr.	1.55	0.45	0.12	0.06	2.77	0.06
mehr als 12 000 Fr.	1.61	0.19	0.23	0.00	5.32	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	1.00	0.09	0.00	0.00	1.49	0.00
übrige Agglomerationsgemeinden	.	.	.	.	.	.
ländliche Gemeinden	1.27	0.24	0.09	0.12	2.35	0.01
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.82	0.14	0.00	0.03	0.91	0.00
2 Personen	1.09	0.12	0.04	0.10	1.69	0.02
3 Personen	1.67	0.35	0.16	0.16	2.99	0.00
4 Personen	1.64	0.47	0.10	0.13	3.39	0.00
5 und mehr Personen	1.54	0.12	0.34	0.23	5.41	0.00
<b>Total</b>	<b>1.22</b>	<b>0.22</b>	<b>0.08</b>	<b>0.10</b>	<b>2.21</b>	<b>0.01</b>

Basis: 140 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-5: Fahrzeugbesitz – RKP3

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.32	0.07	0.00	0.08	1.72	0.01
bis und mit 4000 Fr.	0.90	0.12	0.02	0.11	1.09	0.00
4001-8000 Fr.	1.27	0.16	0.02	0.12	2.76	0.00
8001-12 000 Fr.	1.48	0.25	0.07	0.03	3.32	0.06
mehr als 12 000 Fr.	2.60	0.38	0.00	0.00	3.82	0.12
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.94	0.09	0.05	0.05	2.20	0.04
übrige Agglomerationsgemeinden	1.47	0.26	0.07	0.01	3.02	0.00
ländliche Gemeinden	1.24	0.14	0.01	0.14	2.09	0.02
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.74	0.07	0.00	0.04	0.67	0.01
2 Personen	1.30	0.16	0.02	0.05	1.94	0.01
3 Personen	1.50	0.13	0.01	0.24	2.55	0.00
4 Personen	1.39	0.18	0.06	0.03	3.87	0.01
5 und mehr Personen	1.45	0.36	0.07	0.29	4.48	0.09
<b>Total</b>	<b>1.23</b>	<b>0.16</b>	<b>0.02</b>	<b>0.10</b>	<b>2.29</b>	<b>0.02</b>

Basis: 492 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005



Tabelle 7-6: Fahrzeugbesitz – RKP4

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.09	0.15	0.03	0.05	1.66	0.05
bis und mit 4000 Fr.	0.57	0.04	0.02	0.05	0.87	0.03
4001-8000 Fr.	0.98	0.16	0.04	0.09	1.91	0.04
8001-12 000 Fr.	1.25	0.20	0.04	0.06	2.66	0.08
mehr als 12 000 Fr.	1.55	0.19	0.09	0.06	2.88	0.14
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.64	0.10	0.03	0.04	1.52	0.09
übrige Agglomerationsgemeinden	1.12	0.15	0.04	0.06	2.00	0.04
ländliche Gemeinden	1.44	0.26	0.07	0.20	2.23	0.02
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.57	0.07	0.00	0.02	0.71	0.04
2 Personen	1.08	0.14	0.03	0.04	1.60	0.05
3 Personen	1.28	0.19	0.06	0.09	2.81	0.06
4 Personen	1.35	0.24	0.10	0.17	3.54	0.09
5 und mehr Personen	1.39	0.28	0.12	0.30	4.39	0.06
<b>Total</b>	<b>0.99</b>	<b>0.14</b>	<b>0.04</b>	<b>0.07</b>	<b>1.86</b>	<b>0.05</b>

Basis: 3075 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-7: Fahrzeugbesitz – RKP5

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.17	0.28	0.12	0.08	2.03	0.08
bis und mit 4000 Fr.	0.63	0.04	0.01	0.13	0.96	0.00
4001-8000 Fr.	1.29	0.26	0.06	0.14	2.41	0.04
8001-12 000 Fr.	1.52	0.20	0.08	0.14	3.42	0.13
mehr als 12 000 Fr.	2.25	0.35	0.33	0.22	3.36	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	1.00	0.15	0.02	0.08	2.49	0.14
übrige Agglomerationsgemeinden	1.09	0.19	0.02	0.08	2.31	0.02
ländliche Gemeinden	1.38	0.25	0.13	0.22	1.89	0.00
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.80	0.05	0.01	0.06	0.65	0.00
2 Personen	1.10	0.15	0.02	0.13	1.69	0.00
3 Personen	1.47	0.35	0.12	0.12	3.02	0.09
4 Personen	1.58	0.44	0.11	0.15	3.45	0.10
5 und mehr Personen	1.42	0.24	0.21	0.30	4.89	0.19
<b>Total</b>	<b>1.18</b>	<b>0.20</b>	<b>0.06</b>	<b>0.13</b>	<b>2.20</b>	<b>0.05</b>

Basis: 285 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-8: Fahrzeugbesitz – RKP6

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.31	0.00	0.09	0.09	1.75	0.00
bis und mit 4000 Fr.	0.39	0.05	0.04	0.17	1.20	0.00
4001-8000 Fr.	1.25	0.12	0.00	0.13	2.43	0.04
8001-12 000 Fr.	1.41	0.10	0.10	0.10	2.84	0.00
mehr als 12 000 Fr.	1.92	0.00	0.00	0.32	2.82	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.61	0.00	0.00	0.00	1.61	0.09
übrige Agglomerationsgemeinden	1.19	0.16	0.03	0.03	2.56	0.00
ländliche Gemeinden	1.10	0.04	0.04	0.25	1.84	0.02
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.53	0.00	0.00	0.04	0.97	0.05
2 Personen	1.23	0.06	0.06	0.09	1.70	0.03
3 Personen	1.20	0.11	0.00	0.11	2.61	0.00
4 Personen	1.21	0.41	0.00	0.25	3.17	0.00
5 und mehr Personen	1.94	0.00	0.12	0.51	4.98	0.00
<b>Total</b>	<b>1.08</b>	<b>0.08</b>	<b>0.03</b>	<b>0.14</b>	<b>2.09</b>	<b>0.02</b>

Basis: 97 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-9: Fahrzeugbesitz – AGGLOMERATION BERN

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.05	0.13	0.02	0.06	1.59	0.05
bis und mit 4000 Fr.	0.52	0.04	0.01	0.04	0.83	0.03
4001-8000 Fr.	0.94	0.13	0.04	0.06	1.86	0.04
8001-12 000 Fr.	1.23	0.21	0.04	0.06	2.61	0.08
mehr als 12 000 Fr.	1.53	0.19	0.08	0.05	2.85	0.13
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.64	0.10	0.03	0.04	1.52	0.09
übrige Agglomerationsgemeinden	1.15	0.15	0.04	0.07	2.00	0.04
ländliche Gemeinden	.	.	.	.	.	.
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.56	0.07	0.00	0.02	0.72	0.04
2 Personen	1.06	0.13	0.03	0.04	1.60	0.05
3 Personen	1.27	0.20	0.07	0.08	2.83	0.06
4 Personen	1.29	0.21	0.08	0.14	3.61	0.08
5 und mehr Personen	1.33	0.18	0.10	0.15	4.36	0.08
<b>Total</b>	<b>0.96</b>	<b>0.13</b>	<b>0.04</b>	<b>0.06</b>	<b>1.82</b>	<b>0.06</b>

Basis: 2921 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-10: Fahrzeugbesitz – AGGLOMERATION BERN OHNE STADT

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	1.23	0.16	0.03	0.09	1.85	0.05
bis und mit 4000 Fr.	0.69	0.03	0.02	0.04	0.87	0.02
4001-8000 Fr.	1.11	0.16	0.04	0.08	2.05	0.03
8001-12 000 Fr.	1.40	0.21	0.04	0.06	2.76	0.06
mehr als 12 000 Fr.	1.76	0.20	0.10	0.03	2.82	0.09
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	.	.	.	.	.	.
übrige Agglomerationsgemeinden	1.15	0.15	0.04	0.07	2.00	0.04
ländliche Gemeinden	.	.	.	.	.	.
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.70	0.08	0.00	0.03	0.74	0.03
2 Personen	1.22	0.12	0.02	0.04	1.62	0.03
3 Personen	1.47	0.25	0.08	0.08	2.89	0.04
4 Personen	1.39	0.24	0.09	0.16	3.67	0.07
5 und mehr Personen	1.41	0.19	0.10	0.19	4.54	0.08
<b>Total</b>	<b>1.15</b>	<b>0.15</b>	<b>0.04</b>	<b>0.07</b>	<b>2.00</b>	<b>0.04</b>

Basis: 1808 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-11: Fahrzeugbesitz – STADT BERN

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	0.75	0.08	0.02	0.02	1.15	0.04
bis und mit 4000 Fr.	0.32	0.04	0.01	0.03	0.77	0.05
4001-8000 Fr.	0.64	0.08	0.05	0.03	1.54	0.07
8001-12 000 Fr.	0.88	0.21	0.03	0.06	2.32	0.13
mehr als 12 000 Fr.	1.09	0.17	0.05	0.08	2.90	0.21
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.64	0.10	0.03	0.04	1.52	0.09
übrige Agglomerationsgemeinden	.	.	.	.	.	.
ländliche Gemeinden	.	.	.	.	.	.
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.41	0.06	0.01	0.01	0.70	0.05
2 Personen	0.75	0.14	0.04	0.05	1.55	0.11
3 Personen	0.83	0.09	0.04	0.06	2.68	0.11
4 Personen	1.03	0.13	0.08	0.09	3.46	0.12
5 und mehr Personen	1.05	0.12	0.12	0.00	3.73	0.06
<b>Total</b>	<b>0.64</b>	<b>0.10</b>	<b>0.03</b>	<b>0.04</b>	<b>1.52</b>	<b>0.09</b>

Basis: 1113 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-12: Fahrzeugbesitz – AGGLOMERATION BIEL

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	0.99	0.04	0.08	0.04	1.33	0.00
bis und mit 4000 Fr.	0.55	0.05	0.00	0.04	0.76	0.03
4001-8000 Fr.	1.13	0.16	0.25	0.05	2.14	0.02
8001-12 000 Fr.	1.55	0.00	0.10	0.14	3.09	0.07
mehr als 12 000 Fr.	1.62	0.98	0.22	0.00	2.15	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	0.84	0.09	0.22	0.05	1.66	0.05
übrige Agglomerationsgemeinden	1.32	0.15	0.04	0.07	2.08	0.00
ländliche Gemeinden	.	.	.	.	.	.
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.57	0.05	0.02	0.00	0.61	0.05
2 Personen	1.23	0.08	0.05	0.06	1.90	0.02
3 Personen	1.29	0.25	0.56	0.00	2.09	0.04
4 Personen	1.50	0.27	0.24	0.16	3.91	0.00
5 und mehr Personen	1.31	0.00	0.38	0.49	4.30	0.00
<b>Total</b>	<b>1.05</b>	<b>0.11</b>	<b>0.14</b>	<b>0.06</b>	<b>1.84</b>	<b>0.03</b>

Basis: 185 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-13: Fahrzeugbesitz –AGGLOMERATION THUN

Einheit	Autos [Anzahl]	Motorräder [Anzahl]	Kleinmotorräder [Anzahl]	Mofas [Anzahl]	Velos [Anzahl]	Mitglieder Carsharing [Anzahl]
<b>Haushaltseinkommen</b>						
weiss nicht/keine Angabe	0.94	0.25	0.00	0.06	2.11	0.14
bis und mit 4000 Fr.	0.59	0.03	0.00	0.08	0.92	0.00
4001-8000 Fr.	1.09	0.19	0.05	0.09	2.58	0.06
8001-12 000 Fr.	1.47	0.24	0.00	0.03	3.89	0.18
mehr als 12 000 Fr.	1.79	0.26	0.00	0.24	2.24	0.00
<b>Wohnort</b>						
Agglomerationskerngemeinden und isol. Städte	1.00	0.15	0.02	0.08	2.49	0.14
übrige Agglomerationsgemeinden	1.09	0.19	0.02	0.08	2.31	0.02
ländliche Gemeinden	.	.	.	.	.	.
<b>Haushaltsgrösse</b>						
1 Person	0.59	0.03	0.02	0.02	0.63	0.00
2 Personen	1.09	0.17	0.01	0.11	1.90	0.00
3 Personen	1.35	0.27	0.10	0.10	3.57	0.14
4 Personen	1.32	0.22	0.00	0.08	3.65	0.16
5 und mehr Personen	1.09	0.28	0.00	0.05	5.03	0.32
<b>Total</b>	<b>1.05</b>	<b>0.17</b>	<b>0.02</b>	<b>0.08</b>	<b>2.40</b>	<b>0.08</b>

Basis: 177 Haushalte

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005



## **7.2 Anhang A2 – Wege, Distanzen und Zeiten**

Alle Auswertungen beziehen sich auf Etappen im Inland von Personen mit Wohnort in der jeweiligen Region.

Tabelle 7-14: Wege, Distanzen und Zeiten - SCHWEIZ

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht*</b>												
Mann	96.3	44.2	9.6	3.4	1.3	43.9	31.2	18.0	105.6	51.2	96.1	43.3
Frau	93.6	51.0	12.1	3.2	1.3	31.0	20.3	15.3	89.9	49.2	81.1	29.0
<b>Alter*</b>												
6-17 Jahre	k.A.	50.1	9.7	3.4	1.4	22.5	12.6	12.9	88.1	50.7	79.9	17.4
18-25 Jahre	92.8	56.5	8.0	3.5	1.5	53.0	31.4	22.9	116.0	55.1	101.9	41.4
26-45 Jahre	95.5	40.9	7.7	3.6	1.3	44.6	33.2	17.0	102.6	46.2	93.6	45.5
46-65 Jahre	95.5	46.9	10.7	3.3	1.3	39.8	28.7	17.0	101.3	50.9	92.2	41.3
66 und mehr	94.0	55.1	20.7	2.4	1.3	21.2	13.2	14.8	77.3	53.5	70.1	20.5
<b>Erwerbstätigkeit*</b>												
in Ausbildung	87.2	56.2	9.1	3.4	1.4	29.8	15.1	15.4	95.8	52.4	85.7	20.5
Vollzeit	96.8	41.0	6.9	3.6	1.2	52.5	39.2	17.9	110.2	44.1	100.2	54.2
Teilzeit	94.8	52.1	6.5	3.7	1.4	37.1	25.3	16.8	98.6	49.7	89.0	35.8
nicht erwerbstätig	93.5	47.9	18.8	2.6	1.4	24.4	16.7	15.8	83.4	56.1	76.2	24.7
<b>Einkommen*</b>												
weiss nicht/keine Antwort	94.2	41.2	13.8	3.1	1.2	32.2	22.8	14.0	90.1	43.8	81.2	32.9
bis und mit 4000 Fr.	88.6	48.1	15.8	2.8	1.3	25.5	15.2	14.0	84.0	49.6	75.8	23.6
4001-8000 Fr.	95.4	46.5	10.3	3.3	1.4	36.3	25.4	16.4	97.1	50.2	88.3	36.4
8001-12 000 Fr.	97.2	52.5	6.9	3.6	1.5	48.2	33.1	20.6	110.8	55.6	100.5	43.6
mehr als 12 000 Fr.	98.7	56.4	7.6	3.6	1.4	49.3	34.9	19.6	110.4	52.6	99.5	45.3
<b>Wohnort**</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	89.9	56.5	9.7	3.3	1.3	33.1	18.5	15.1	98.1	49.8	87.6	27.7
übrige Agglomerationsgemeinden	96.7	47.5	10.9	3.3	1.3	37.6	26.9	16.7	96.2	49.5	87.3	38.1
ländliche Gemeinden	97.7	38.0	12.1	3.3	1.4	41.5	31.6	18.4	99.3	52.0	91.4	41.7
<b>Total*</b>	<b>95.0</b>	<b>47.7</b>	<b>10.9</b>	<b>3.3</b>	<b>1.3</b>	<b>37.3</b>	<b>25.6</b>	<b>16.6</b>	<b>97.5</b>	<b>50.2</b>	<b>88.4</b>	<b>35.9</b>

\* Basis: 33 390 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 22 988 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

\*\* Basis: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung; Verfügbarkeit eines Autos: 22 934 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-15: Wege, Distanzen und Zeiten – KANTON BERN

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	96.4	51.9	8.5	3.4	1.4	48.6	34.1	22.4	115.9	56.8	105.8	47.5
Frau	93.9	59.6	12.6	3.1	1.4	33.0	21.7	18.1	94.4	55.0	85.8	29.7
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	54.7	10.7	3.2	1.4	28.1	16.3	16.6	93.4	56.6	87.5	21.9
18-25 Jahre	95.8	62.4	9.9	3.3	1.6	62.6	33.1	34.4	137.9	67.6	122.0	42.6
26-45 Jahre	94.2	51.6	6.2	3.6	1.3	47.6	36.3	18.9	105.3	48.1	95.1	46.4
46-65 Jahre	96.4	55.9	9.9	3.3	1.3	41.5	30.1	20.7	112.3	59.0	102.4	46.3
66 und mehr	94.8	60.9	20.2	2.4	1.3	24.5	14.7	16.6	82.8	57.8	76.3	22.2
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	89.8	61.5	10.3	3.2	1.4	35.9	16.5	20.7	101.1	59.1	92.7	22.4
Vollzeit	96.1	47.9	7.4	3.6	1.3	58.0	46.0	24.1	122.9	52.8	110.6	61.7
Teilzeit	96.4	61.6	4.8	3.8	1.5	38.2	24.2	17.2	106.4	53.6	96.3	36.0
nicht erwerbstätig	93.5	57.6	17.7	2.6	1.4	25.9	16.9	17.3	86.5	58.6	80.2	24.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	94.0	49.5	14.6	3.0	1.1	27.1	19.4	11.8	88.5	45.5	83.3	29.3
bis und mit 4000 Fr.	93.1	54.4	17.1	2.7	1.4	27.8	16.2	17.1	83.8	53.5	76.8	25.6
4001-8000 Fr.	95.1	52.7	8.9	3.3	1.4	41.2	28.4	20.4	106.7	57.3	97.3	40.9
8001-12 000 Fr.	96.1	65.9	7.5	3.6	1.5	55.0	37.1	27.2	128.4	63.3	115.9	46.2
mehr als 12 000 Fr.	99.2	62.9	7.8	3.6	1.4	50.9	41.1	19.4	104.8	46.7	90.7	47.4
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	89.8	67.1	10.3	3.3	1.4	37.5	20.3	19.0	105.3	58.9	94.7	29.7
übrige Agglomerationsgemeinden	96.5	60.7	9.5	3.3	1.3	39.8	27.0	19.0	103.0	52.6	93.8	39.1
ländliche Gemeinden	97.7	42.1	11.9	3.2	1.4	43.9	34.3	22.2	106.5	57.0	97.9	44.4
<b>Total</b>	<b>95.2</b>	<b>55.9</b>	<b>10.6</b>	<b>3.2</b>	<b>1.4</b>	<b>40.6</b>	<b>27.7</b>	<b>20.2</b>	<b>104.9</b>	<b>55.9</b>	<b>95.5</b>	<b>38.4</b>

Basis: 4606 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 3123 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-16: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP1

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	98.9	45.3	7.3	3.7	1.6	44.4	35.6	21.6	107.7	59.9	99.2	48.9
Frau	94.4	53.9	9.9	3.2	1.5	37.3	28.8	19.2	96.7	56.5	87.2	35.6
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	50.8	12.0	3.2	1.2	27.9	15.9	13.3	104.3	64.7	98.3	16.7
18-25 Jahre	98.7	58.6	16.2	3.5	2.1	56.7	33.2	38.5	104.4	77.3	93.8	45.4
26-45 Jahre	97.2	39.5	3.0	3.8	1.5	51.5	46.5	21.5	98.4	45.4	87.8	53.0
46-65 Jahre	96.7	54.8	6.8	3.6	1.6	43.9	35.4	24.2	119.7	67.9	107.2	58.6
66 und mehr	93.5	56.8	15.8	2.6	1.4	21.8	16.3	12.1	76.4	51.4	73.6	21.6
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	97.6	55.6	13.9	3.3	1.4	33.0	20.6	16.7	107.0	69.1	99.7	23.5
Vollzeit	97.9	40.0	5.4	3.8	1.5	54.8	46.5	27.9	110.5	52.9	95.1	63.9
Teilzeit	98.9	49.9	2.0	4.0	1.7	47.6	38.2	19.7	111.4	59.6	104.9	50.2
nicht erwerbstätig	91.9	56.7	12.4	2.8	1.5	25.7	20.2	14.8	81.6	54.5	77.3	25.9
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	91.2	34.5	14.0	3.1	1.1	19.5	15.5	6.5	65.6	29.1	63.7	21.2
bis und mit 4000 Fr.	94.0	56.6	14.3	2.7	1.6	29.5	19.6	18.0	78.2	51.2	75.1	29.3
4001-8000 Fr.	98.3	48.2	6.5	3.6	1.5	38.5	27.6	19.4	108.5	63.3	98.3	39.7
8001-12 000 Fr.	97.2	60.4	5.7	3.6	1.7	59.2	52.0	29.6	122.0	72.8	111.9	63.1
mehr als 12 000 Fr.	100.0	48.8	6.1	4.2	2.1	78.1	72.9	37.9	139.2	63.9	111.4	75.8
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	95.0	61.8	9.3	3.4	1.3	36.2	25.5	16.4	102.5	57.5	91.6	36.1
übrige Agglomerationsgemeinden	97.4	56.4	7.8	3.5	1.4	37.0	27.6	14.9	91.6	45.2	85.3	43.0
ländliche Gemeinden	97.4	36.9	8.6	3.4	1.7	46.3	39.6	26.3	107.2	65.4	98.2	46.3
<b>Total</b>	<b>96.7</b>	<b>49.7</b>	<b>8.6</b>	<b>3.4</b>	<b>1.5</b>	<b>40.8</b>	<b>32.1</b>	<b>20.4</b>	<b>102.1</b>	<b>58.2</b>	<b>93.0</b>	<b>42.1</b>

Basis: 407 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 265 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-17: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP2

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	97.3	37.2	9.4	3.1	1.4	43.0	33.7	23.5	114.1	51.3	100.2	46.2
Frau	97.8	49.8	15.3	3.0	1.3	32.4	21.8	19.8	96.9	61.0	89.7	29.3
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	38.1	8.9	3.4	1.5	60.0	44.5	46.7	118.7	83.2	114.6	52.0
18-25 Jahre	100.0	55.3	5.8	2.8	1.4	25.5	15.4	10.4	190.6	49.4	178.3	36.4
26-45 Jahre	93.7	32.0	3.8	3.5	1.3	43.2	33.1	14.1	100.3	36.9	77.6	42.6
46-65 Jahre	100.0	50.3	16.6	3.3	1.2	35.3	26.7	23.7	94.5	60.7	88.9	36.5
66 und mehr	100.0	48.7	25.1	2.1	1.3	21.4	14.6	14.7	71.3	57.4	66.7	22.2
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	100.0	42.4	7.4	3.0	1.4	52.4	36.9	39.1	118.1	76.4	113.6	50.0
Vollzeit	96.9	28.9	12.8	3.1	1.2	48.9	41.5	22.3	128.2	43.4	109.1	52.4
Teilzeit	100.0	64.3	0.0	4.2	1.8	32.9	16.9	17.1	116.9	67.8	104.8	28.2
nicht erwerbstätig	96.0	48.2	22.6	2.4	1.3	17.6	12.2	11.3	63.7	49.0	59.5	18.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	100.0	43.1	0.0	3.6	1.2	10.2	8.1	4.6	52.7	31.5	45.8	14.2
bis und mit 4000 Fr.	100.0	37.5	34.2	2.0	1.2	26.8	20.5	17.8	68.7	55.8	63.5	24.6
4001-8000 Fr.	94.8	38.6	6.4	3.1	1.5	42.2	32.1	28.1	100.5	63.8	94.9	45.3
8001-12 000 Fr.	100.0	64.4	8.1	3.6	1.1	54.9	34.9	17.3	207.6	47.0	169.2	45.9
mehr als 12 000 Fr.	100.0	50.6	13.1	4.7	1.5	31.8	27.3	14.1	76.7	46.9	75.6	33.8
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	100.0	39.8	3.2	2.9	1.0	29.2	16.0	6.1	92.5	49.7	81.9	33.1
übrige Agglomerationsgemeinden	0.0	0.0	0.0									
ländliche Gemeinden	97.2	43.9	13.7	3.1	1.4	39.2	29.7	24.1	107.8	57.0	97.2	38.7
<b>Total</b>	<b>97.5</b>	<b>43.3</b>	<b>12.3</b>	<b>3.1</b>	<b>1.4</b>	<b>37.9</b>	<b>27.9</b>	<b>21.7</b>	<b>105.7</b>	<b>56.0</b>	<b>95.1</b>	<b>38.0</b>

Basis: 154 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 100 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-18: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP3

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Autos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	97.6	45.2	10.2	3.1	1.1	42.0	28.6	20.5	120.2	49.5	111.5	42.2
Frau	98.5	46.3	21.5	2.8	1.3	31.9	20.3	19.1	84.7	53.8	78.6	27.8
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	53.2	11.7	3.1	1.3	22.2	12.3	11.3	91.4	54.5	86.4	22.0
18-25 Jahre	99.6	58.7	1.5	3.4	1.8	84.3	58.8	54.0	192.8	63.5	183.4	64.7
26-45 Jahre	95.8	51.0	12.1	3.1	1.0	41.8	24.0	18.0	99.4	46.9	90.7	33.8
46-65 Jahre	99.3	26.9	11.8	3.3	1.2	37.4	30.8	19.4	112.6	54.7	104.2	49.0
66 und mehr	99.4	51.1	40.2	1.8	1.0	16.7	9.3	12.9	59.4	43.7	53.8	14.6
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	97.0	57.5	10.4	3.2	1.3	30.4	14.6	13.8	99.0	53.2	92.6	23.7
Vollzeit	96.8	40.6	9.6	3.3	1.0	51.0	35.6	23.9	117.0	43.5	107.3	50.4
Teilzeit	99.5	46.9	8.5	3.5	1.3	36.6	22.1	15.3	97.2	53.3	87.6	32.9
nicht erwerbstätig	99.0	42.6	28.5	2.2	1.3	27.6	21.5	22.1	98.0	58.2	93.1	29.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	99.3	30.9	21.0	2.5	1.1	19.1	14.9	16.1	110.9	67.0	105.8	32.4
bis und mit 4000 Fr.	99.3	35.4	22.7	2.6	1.1	20.4	15.0	10.3	66.9	42.2	62.2	24.7
4001-8000 Fr.	98.8	51.6	12.6	3.4	1.3	44.9	32.7	25.5	100.7	51.3	91.6	42.8
8001-12 000 Fr.	93.8	54.4	10.2	2.9	1.0	47.7	19.8	21.2	154.0	56.2	146.0	31.6
mehr als 12 000 Fr.	100.0	34.0	6.1	2.7	0.7	67.3	60.3	14.1	103.2	28.0	87.7	60.0
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	95.7	62.6	7.2	3.4	1.5	42.7	21.5	23.5	106.6	55.0	95.1	29.9
übrige Agglomerationsgemeinden	100.0	33.0	14.6	2.9	0.9	31.9	29.9	20.6	92.7	61.4	88.4	46.4
ländliche Gemeinden	98.0	45.5	17.7	2.9	1.2	38.1	24.1	18.7	108.1	46.8	100.4	33.7
<b>Total</b>	<b>98.0</b>	<b>45.7</b>	<b>15.2</b>	<b>3.0</b>	<b>1.2</b>	<b>37.5</b>	<b>24.9</b>	<b>19.9</b>	<b>104.4</b>	<b>51.4</b>	<b>96.9</b>	<b>35.8</b>

Basis: 518 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 342 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-19: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP4

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	94.0	60.2	8.3	3.4	1.4	49.8	31.7	20.7	115.6	55.5	104.2	43.6
Frau	90.6	68.5	10.8	3.1	1.3	33.2	18.4	18.1	98.9	55.8	88.8	26.4
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	61.7	12.2	3.2	1.3	27.4	12.5	16.1	91.7	53.3	82.4	18.7
18-25 Jahre	90.1	70.1	11.0	3.4	1.5	52.2	24.9	23.8	123.0	60.2	106.0	33.5
26-45 Jahre	91.6	62.1	5.9	3.5	1.3	47.7	32.2	18.7	107.5	48.5	97.5	42.1
46-65 Jahre	93.9	64.6	8.8	3.3	1.3	42.5	26.9	19.7	113.9	57.4	103.2	39.4
66 und mehr	91.9	67.6	15.4	2.6	1.5	29.0	15.4	19.6	94.4	64.8	84.8	24.1
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	81.7	69.6	10.7	3.2	1.3	35.3	13.0	16.6	101.8	51.8	89.3	18.1
Vollzeit	94.8	58.6	6.0	3.6	1.3	55.4	40.7	20.0	117.3	48.5	106.3	54.5
Teilzeit	92.3	73.6	5.6	3.6	1.3	40.0	20.8	19.6	112.5	55.9	100.8	31.6
nicht erwerbstätig	90.5	62.4	15.4	2.6	1.4	29.2	16.5	20.0	94.7	65.5	85.8	24.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	92.8	60.7	12.7	3.0	1.2	37.6	28.4	16.1	105.1	55.6	97.4	38.9
bis und mit 4000 Fr.	87.7	60.1	13.3	2.8	1.3	32.9	14.8	19.8	95.4	55.1	84.4	24.3
4001-8000 Fr.	91.7	61.8	9.4	3.2	1.3	41.4	24.9	20.5	108.5	58.8	97.1	35.0
8001-12 000 Fr.	93.8	70.9	7.0	3.6	1.4	45.8	27.1	19.6	113.6	53.6	102.0	37.5
mehr als 12 000 Fr.	98.4	76.6	5.8	3.6	1.3	48.6	33.6	15.8	105.6	44.4	96.7	40.7
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	85.8	75.8	9.3	3.3	1.4	40.5	20.3	20.5	111.9	60.5	100.1	27.3
übrige Agglomerationsgemeinden	94.8	64.0	9.9	3.2	1.3	40.1	24.8	19.1	103.3	52.3	92.8	35.2
ländliche Gemeinden	97.5	38.5	9.2	3.2	1.3	46.8	35.6	17.6	110.4	57.9	100.9	50.9
<b>Total</b>	<b>92.3</b>	<b>64.5</b>	<b>9.6</b>	<b>3.2</b>	<b>1.3</b>	<b>41.1</b>	<b>24.7</b>	<b>19.3</b>	<b>106.9</b>	<b>55.6</b>	<b>96.1</b>	<b>34.6</b>

Basis: 3121 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 2144 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-20: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP5

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	98.1	52.7	9.8	3.1	1.4	53.4	37.3	29.5	115.9	68.7	107.7	48.4
Frau	97.4	58.3	13.4	3.2	1.3	29.0	21.7	15.0	81.9	48.4	77.4	31.7
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	53.0	9.9	2.9	1.5	11.2	7.1	4.6	63.5	35.1	62.2	13.3
18-25 Jahre	100.0	60.5	7.5	3.4	1.5	99.9	52.4	62.6	148.1	96.4	133.6	57.2
26-45 Jahre	96.6	52.1	9.0	3.8	1.4	43.1	35.8	16.2	100.0	51.2	94.6	49.3
46-65 Jahre	97.8	58.3	9.1	3.1	1.4	38.7	31.3	23.7	105.4	67.6	97.8	45.1
66 und mehr	100.0	57.5	25.2	2.1	1.0	20.4	12.7	15.1	72.6	45.9	69.2	19.4
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	100.0	62.3	8.2	2.9	1.6	37.3	5.9	29.9	85.1	57.6	79.5	11.4
Vollzeit	96.4	48.0	7.8	3.6	1.3	69.4	61.1	32.2	139.5	77.5	128.9	74.3
Teilzeit	98.7	57.8	4.2	4.1	1.5	29.0	23.3	9.9	76.7	37.3	73.3	37.6
nicht erwerbstätig	98.9	58.6	20.8	2.4	1.2	20.3	13.4	13.5	75.1	49.3	71.3	22.1
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	100.0	52.8	18.9	2.7	1.0	27.4	10.9	13.2	96.9	49.9	94.6	25.9
bis und mit 4000 Fr.	98.0	62.7	16.6	2.8	1.6	21.0	14.1	13.4	77.3	54.3	73.3	26.0
4001-8000 Fr.	96.5	49.6	9.9	3.2	1.2	38.4	29.2	16.5	97.2	51.1	92.0	42.1
8001-12 000 Fr.	100.0	64.7	8.3	3.8	1.8	70.7	48.8	49.0	123.1	85.6	114.4	50.5
mehr als 12 000 Fr.	100.0	62.6	17.4	2.5	1.1	26.8	24.5	9.7	73.8	40.0	54.4	33.3
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	92.8	62.4	16.6	3.1	1.4	29.4	13.5	19.3	92.5	57.5	85.2	25.4
übrige Agglomerationsgemeinden	100.0	60.9	8.8	3.2	1.4	37.3	28.2	20.7	95.6	57.8	90.9	35.1
ländliche Gemeinden	99.1	46.1	10.6	3.2	1.3	51.1	41.2	24.4	102.9	57.8	96.4	53.8
<b>Total</b>	<b>97.8</b>	<b>55.8</b>	<b>11.8</b>	<b>3.2</b>	<b>1.3</b>	<b>40.2</b>	<b>28.8</b>	<b>21.7</b>	<b>97.5</b>	<b>57.7</b>	<b>91.3</b>	<b>39.3</b>

Basis: 305 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 203 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005



Tabelle 7-21: Wege, Distanzen und Zeiten – RKP6

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	97.0	49.0	5.5	3.5	1.2	63.7	49.9	17.7	143.5	43.2	135.4	81.8
Frau	94.6	49.3	16.9	3.1	1.4	32.3	22.5	20.0	103.6	58.8	89.4	31.0
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	65.7	0.0	3.5	2.1	32.4	24.3	23.2	91.5	53.4	89.7	33.9
18-25 Jahre	100.0	23.4	16.4	2.9	1.1	54.2	10.8	8.8	127.0	23.9	72.6	24.7
26-45 Jahre	93.6	42.3	4.7	4.0	1.3	64.3	59.1	29.3	155.0	66.0	145.5	76.1
46-65 Jahre	100.0	38.8	19.8	3.0	0.8	48.5	36.7	6.5	118.3	23.4	109.7	70.2
66 und mehr	87.7	74.0	15.4	2.8	1.4	30.5	18.0	24.9	108.6	87.6	98.2	29.8
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	0.0	66.7	0.0	3.6	2.1	31.6	23.6	22.5	89.4	52.1	87.6	32.9
Vollzeit	96.4	37.5	10.9	3.3	0.9	81.2	64.9	20.2	163.5	42.8	152.6	104.5
Teilzeit	100.0	33.9	13.5	3.8	1.5	26.4	17.1	12.0	124.0	37.1	95.9	31.7
nicht erwerbstätig	91.3	60.5	16.8	2.9	1.2	30.5	20.5	19.1	96.3	67.4	88.5	27.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	82.0	72.7	30.3	2.7	0.4	17.5	7.0	3.9	61.2	19.5	55.9	14.4
bis und mit 4000 Fr.	87.7	52.1	10.2	2.9	1.4	25.5	16.2	19.4	104.1	66.8	96.2	25.5
4001-8000 Fr.	98.8	42.9	8.5	3.7	1.5	50.2	37.9	16.2	136.0	47.4	122.9	67.3
8001-12 000 Fr.	100.0	67.4	11.5	2.8	0.9	106.4	91.2	49.7	173.6	88.7	158.0	95.0
mehr als 12 000 Fr.	100.0	0.0	0.0	2.3	0.9	24.7	17.6	9.1	47.5	14.2	45.1	31.5
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	73.6	28.3	14.3	3.7	2.3	63.4	24.5	26.8	125.1	91.2	119.7	40.1
übrige Agglomerationsgemeinden	100.0	60.3	6.4	3.3	1.3	57.3	43.9	21.9	156.3	48.4	137.4	78.4
ländliche Gemeinden	96.7	44.2	14.5	3.2	1.2	38.0	31.7	15.5	98.4	47.2	91.9	41.5
<b>Total</b>	<b>95.8</b>	<b>49.1</b>	<b>11.3</b>	<b>3.3</b>	<b>1.3</b>	<b>47.5</b>	<b>35.8</b>	<b>18.9</b>	<b>123.0</b>	<b>51.2</b>	<b>111.8</b>	<b>55.7</b>

Basis: 101 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 69 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-22: Wege, Distanzen und Zeiten – AGGLOMERATION BERN

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	93.7	63.3	9.0	3.4	1.3	48.0	29.9	21.2	112.0	53.9	101.0	40.0
Frau	90.3	69.9	10.4	3.1	1.3	34.9	19.1	18.8	101.0	55.8	90.5	26.9
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	64.5	11.6	3.1	1.3	23.7	10.2	13.2	83.2	45.2	75.6	15.2
18-25 Jahre	89.6	74.0	10.6	3.4	1.5	53.7	26.0	26.7	119.1	58.2	103.5	28.0
26-45 Jahre	90.9	64.0	6.2	3.5	1.2	45.9	29.6	19.2	107.2	49.9	96.7	39.3
46-65 Jahre	93.7	67.1	8.9	3.4	1.3	43.8	27.3	20.0	115.5	56.9	104.4	39.7
66 und mehr	92.3	68.9	16.0	2.6	1.5	30.7	16.6	21.3	94.9	65.3	85.5	24.4
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	81.1	72.6	10.1	3.2	1.3	34.8	12.6	16.7	99.7	48.4	87.5	16.6
Vollzeit	94.2	62.7	6.2	3.6	1.3	53.6	38.7	20.4	115.2	48.5	104.5	50.6
Teilzeit	92.4	74.9	5.9	3.5	1.3	41.6	21.1	20.0	115.7	56.4	103.5	32.2
nicht erwerbstätig	90.5	63.0	15.6	2.7	1.4	30.9	17.1	21.1	94.2	64.3	85.2	24.1
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	92.4	60.8	13.9	2.9	1.2	37.3	27.7	15.9	105.3	55.9	97.7	38.1
bis und mit 4000 Fr.	86.6	64.5	13.1	2.8	1.3	34.2	15.0	22.3	98.9	59.1	87.5	23.9
4001-8000 Fr.	91.4	65.0	9.6	3.2	1.4	41.6	24.6	21.0	105.6	56.2	94.7	32.6
8001-12 000 Fr.	93.5	72.0	7.0	3.6	1.4	44.3	25.0	19.5	111.3	51.5	99.5	35.3
mehr als 12 000 Fr.	98.2	75.4	5.2	3.6	1.3	47.9	33.3	15.9	109.5	48.0	100.3	39.8
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	85.8	75.8	9.3	3.3	1.4	40.5	20.3	20.5	111.9	60.5	100.1	27.3
übrige Agglomerationsgemeinden	95.2	62.2	10.0	3.2	1.3	41.3	26.1	19.6	103.1	52.0	93.0	36.0
ländliche Gemeinden												
<b>Total</b>	<b>92.0</b>	<b>66.8</b>	<b>9.7</b>	<b>3.2</b>	<b>1.3</b>	<b>41.0</b>	<b>24.1</b>	<b>19.9</b>	<b>106.1</b>	<b>54.9</b>	<b>95.4</b>	<b>33.0</b>

Basis: 2959 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 2027 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-23: Wege, Distanzen und Zeiten – AGGLOMERATION BERN OHNE STADT

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	96.3	59.3	9.3	3.4	1.4	48.9	32.4	20.3	112.1	51.9	101.5	44.0
Frau	94.1	64.7	10.6	3.1	1.3	34.4	20.5	19.0	95.1	52.1	85.3	28.8
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	63.0	11.5	3.1	1.3	21.8	10.6	13.3	81.5	43.6	73.9	15.5
18-25 Jahre	96.6	69.9	9.7	3.5	1.6	58.7	30.7	28.3	124.3	58.2	106.4	32.7
26-45 Jahre	95.0	55.1	7.1	3.4	1.2	48.1	34.5	19.8	103.9	46.3	94.0	47.4
46-65 Jahre	94.9	64.2	9.4	3.4	1.2	43.3	27.6	18.6	111.0	52.9	100.9	39.6
66 und mehr	95.5	65.1	15.0	2.6	1.5	31.8	19.4	21.5	92.3	63.8	84.2	28.3
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	94.0	69.0	10.7	3.2	1.3	30.4	11.7	14.7	94.1	43.7	82.4	15.7
Vollzeit	97.7	57.0	6.2	3.6	1.3	56.9	42.7	20.9	114.9	46.0	104.9	56.4
Teilzeit	94.5	70.5	5.8	3.5	1.2	41.0	24.4	20.4	109.2	51.8	96.8	36.2
nicht erwerbstätig	92.4	58.7	15.7	2.7	1.4	31.7	18.8	20.7	92.8	63.1	84.7	27.1
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	95.1	56.4	15.5	2.9	1.2	40.5	30.8	18.9	97.7	50.2	91.4	42.1
bis und mit 4000 Fr.	91.1	57.2	14.4	2.6	1.2	31.5	17.9	19.7	94.0	54.9	83.6	28.1
4001-8000 Fr.	95.0	61.1	9.5	3.2	1.4	42.8	26.5	21.0	104.2	55.0	93.3	35.5
8001-12 000 Fr.	96.1	67.4	7.5	3.6	1.3	43.6	26.3	17.8	107.1	46.5	96.4	36.8
mehr als 12 000 Fr.	99.1	68.4	4.4	3.7	1.4	44.5	32.6	18.9	109.2	51.4	99.9	41.6
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte												
übrige Agglomerationsgemeinden	95.2	62.2	10.0	3.2	1.3	41.3	26.1	19.6	103.1	52.0	93.0	36.0
ländliche Gemeinden												
<b>Total</b>	<b>95.2</b>	<b>62.2</b>	<b>10.0</b>	<b>3.2</b>	<b>1.3</b>	<b>41.3</b>	<b>26.1</b>	<b>19.6</b>	<b>103.1</b>	<b>52.0</b>	<b>93.0</b>	<b>36.0</b>

Basis: 1880 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 1309 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-24: Wege, Distanzen und Zeiten – STADT BERN

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	88.4	71.2	8.5	3.3	1.3	46.2	24.9	23.0	111.9	57.7	99.9	32.1
Frau	83.1	79.6	10.0	3.2	1.4	35.8	16.4	18.4	111.9	62.8	100.3	23.4
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	71.0	12.0	3.1	1.4	32.1	8.4	13.1	91.1	52.0	83.3	14.0
18-25 Jahre	79.3	80.4	12.1	3.3	1.4	46.0	18.5	24.0	111.0	58.2	98.8	20.6
26-45 Jahre	84.3	76.9	4.8	3.6	1.3	42.8	22.5	18.4	111.9	55.1	100.6	27.6
46-65 Jahre	90.7	73.6	7.9	3.4	1.4	45.1	26.6	23.4	126.0	66.1	112.5	39.7
66 und mehr	84.8	75.1	17.7	2.5	1.4	28.8	11.8	20.9	99.2	67.8	87.7	17.9
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	69.6	81.5	8.6	3.3	1.4	45.7	14.9	21.7	113.3	59.8	100.1	18.8
Vollzeit	87.3	73.1	6.3	3.7	1.3	47.4	31.3	19.4	115.8	53.3	103.8	40.0
Teilzeit	89.0	81.6	6.0	3.5	1.4	42.4	16.2	19.5	125.6	63.4	113.6	26.3
nicht erwerbstätig	85.3	71.7	15.4	2.7	1.4	29.1	13.7	21.8	96.9	66.7	86.2	18.2
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	87.3	68.6	11.1	2.8	1.2	31.7	22.3	10.7	118.6	65.9	108.6	31.1
bis und mit 4000 Fr.	79.2	74.6	11.3	3.1	1.4	38.0	10.9	26.0	105.8	65.0	93.0	18.1
4001-8000 Fr.	84.6	72.5	10.0	3.3	1.4	39.3	21.0	21.0	108.5	58.5	97.5	27.1
8001-12 000 Fr.	87.2	83.2	5.8	3.7	1.6	46.1	22.0	23.8	121.5	63.7	107.1	31.5
mehr als 12 000 Fr.	96.6	90.4	6.8	3.5	1.0	55.0	34.8	9.5	110.4	40.7	101.1	35.8
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	85.8	75.8	9.3	3.3	1.4	40.5	20.3	20.5	111.9	60.5	100.1	27.3
übrige Agglomerationsgemeinden												
ländliche Gemeinden												
<b>Total</b>	<b>85.8</b>	<b>75.8</b>	<b>9.3</b>	<b>3.3</b>	<b>1.4</b>	<b>40.5</b>	<b>20.3</b>	<b>20.5</b>	<b>111.9</b>	<b>60.5</b>	<b>100.1</b>	<b>27.3</b>

Basis: 1079 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 718 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-25: Wege, Distanzen und Zeiten – AGGLOMERATION BIEL

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Autos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	97.7	49.8	3.0	4.1	1.5	37.5	26.4	18.3	117.5	64.3	103.8	48.0
Frau	92.9	63.9	12.9	3.0	1.4	25.6	17.2	14.4	81.3	49.9	74.7	26.7
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	49.0	7.8	3.3	1.0	20.2	4.8	9.0	91.8	53.8	87.3	6.6
18-25 Jahre	100.0	40.1	26.7	2.4	1.0	45.9	17.7	31.5	66.1	44.4	61.4	27.0
26-45 Jahre	94.9	54.5	3.8	3.8	1.4	42.2	36.1	20.5	97.0	53.1	89.0	45.6
46-65 Jahre	93.0	61.1	6.8	3.9	1.8	30.3	22.6	16.2	124.4	68.8	104.7	57.5
66 und mehr	100.0	68.3	11.3	2.8	1.5	15.3	7.1	8.1	78.8	51.5	74.2	14.5
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	100.0	49.9	17.3	3.0	0.8	21.3	9.0	7.2	79.7	42.9	76.0	11.1
Vollzeit	96.4	46.1	4.3	4.2	1.5	49.7	37.6	29.3	122.5	64.7	102.4	64.7
Teilzeit	98.0	61.6	3.7	3.7	1.6	33.9	25.7	12.5	101.4	53.2	95.9	42.2
nicht erwerbstätig	90.2	70.0	10.0	2.9	1.7	15.4	8.8	9.6	81.8	58.1	76.2	17.9
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	94.3	38.3	15.6	2.9	0.8	22.5	19.5	2.6	61.4	26.7	60.5	26.7
bis und mit 4000 Fr.	92.8	71.4	7.7	2.7	1.4	23.1	12.8	12.1	86.3	54.0	81.6	20.8
4001-8000 Fr.	96.7	56.5	8.3	3.6	1.5	31.1	18.7	16.5	105.1	60.9	89.7	35.0
8001-12 000 Fr.	94.6	63.1	3.6	4.2	1.8	44.2	36.9	29.1	113.3	66.4	104.0	59.0
mehr als 12 000 Fr.	100.0	27.7	7.4	3.9	1.4	32.0	24.1	7.6	121.3	66.1	119.7	52.4
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	93.5	58.1	7.8	3.5	1.5	33.2	22.8	19.5	108.4	66.3	95.5	37.6
übrige Agglomerationsgemeinden	97.3	55.9	8.6	3.5	1.4	28.8	20.0	12.0	85.9	44.2	79.6	36.1
ländliche Gemeinden												
<b>Total</b>	<b>95.4</b>	<b>57.2</b>	<b>8.1</b>	<b>3.5</b>	<b>1.5</b>	<b>31.3</b>	<b>21.6</b>	<b>16.3</b>	<b>98.7</b>	<b>56.8</b>	<b>88.7</b>	<b>36.9</b>

Basis: 188 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 121 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-26: Wege, Distanzen und Zeiten – AGGLOMERATION THUN

Einheit	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad	Anzahl Wege		Distanzen pro Tag			Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]	immobile Personen [%]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]
<b>Geschlecht</b>												
Mann	97.0	59.3	8.0	3.2	1.5	45.8	30.1	29.6	114.4	73.4	106.8	37.8
Frau	96.8	63.5	16.2	3.1	1.3	23.3	13.8	12.0	77.1	44.5	72.5	24.4
<b>Alter</b>												
6-17 Jahre	k.A.	37.4	15.2	3.0	1.8	7.7	3.2	4.9	60.6	42.3	58.9	6.6
18-25 Jahre	100.0	79.6	0.0	2.9	1.5	57.0	11.5	43.1	123.1	97.5	105.2	12.8
26-45 Jahre	94.7	58.4	13.5	3.8	1.5	33.7	24.0	12.5	96.1	50.4	90.8	36.3
46-65 Jahre	97.9	64.1	9.0	3.0	1.2	43.5	34.5	29.1	107.3	66.9	101.5	46.9
66 und mehr	100.0	71.4	19.4	2.5	1.1	26.9	16.9	19.8	82.9	49.0	78.5	25.1
<b>Erwerbstätigkeit</b>												
in Ausbildung	100.0	53.9	11.2	3.1	1.8	27.2	2.5	22.7	76.4	57.0	69.9	5.8
Vollzeit	94.0	55.2	10.2	3.3	1.3	51.1	40.4	29.3	125.7	78.0	117.5	50.1
Teilzeit	97.7	67.8	7.0	3.9	1.5	26.6	19.9	7.6	70.8	31.2	66.4	31.3
nicht erwerbstätig	100.0	68.6	17.6	2.6	1.2	24.2	14.3	15.9	85.3	51.6	81.0	25.3
<b>Einkommen</b>												
weiss nicht/keine Antwort	100.0	56.8	27.8	2.0	1.2	29.6	7.0	21.8	82.5	60.6	79.9	13.9
bis und mit 4000 Fr.	95.9	77.3	15.6	2.8	1.5	19.8	13.2	14.5	70.4	49.1	68.2	27.1
4001-8000 Fr.	95.3	51.8	8.6	3.4	1.2	34.8	21.2	16.9	102.3	53.3	95.2	34.2
8001-12 000 Fr.	100.0	69.8	10.4	3.5	1.8	44.5	32.4	31.6	103.7	74.7	95.9	32.7
mehr als 12 000 Fr.	100.0	80.8	50.0	0.8	0.8	2.1	0.0	2.1	27.4	27.4	27.4	0.0
<b>Wohnort</b>												
Agglokerngemeinden und isol. Städte	92.8	62.4	16.6	3.1	1.4	29.4	13.5	19.3	92.5	57.5	85.2	25.4
übrige Agglomerationsgemeinden	100.0	60.9	8.8	3.2	1.4	37.3	28.2	20.7	95.6	57.8	90.9	35.1
ländliche Gemeinden												
<b>Total</b>	<b>96.9</b>	<b>61.6</b>	<b>12.5</b>	<b>3.1</b>	<b>1.4</b>	<b>33.6</b>	<b>21.3</b>	<b>20.0</b>	<b>94.1</b>	<b>57.7</b>	<b>88.2</b>	<b>30.5</b>

Basis: 189 Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: 121 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

### **7.3 Anhang A3 – Verkehrsmittel und Wegzwecke**

Alle Auswertungen beziehen sich auf Etappen im Inland von Personen mit Wohnort in der jeweiligen Region.

Tabelle 7-27: Verkehrsmittel und Wegzwecke - SCHWEIZ

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.41	3.60	0.53	5.93	8.53	0.48	2.21	2.85	0.18	0.16	0.26	0.01	8.72	15.24	1.20
Ausbildung	0.26	2.72	0.31	0.34	0.56	0.04	0.86	1.32	0.09	0.03	0.10	0.01	1.48	4.70	0.44
Einkauf	0.35	4.81	0.51	3.29	5.26	0.37	0.59	1.03	0.08	0.04	0.09	0.00	4.26	11.19	0.96
Service/Begleitung	0.02	0.19	0.02	0.48	0.72	0.06	0.01	0.01	0.00	0.00	0.01	0.00	0.51	0.93	0.08
Freizeit	1.66	25.57	1.01	11.78	15.62	0.73	2.60	3.31	0.18	0.61	2.04	0.03	16.65	46.54	1.94
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.04	0.80	0.05	2.37	3.62	0.10	0.50	0.51	0.02	0.27	0.54	0.01	3.19	5.47	0.18
Anderes	0.09	1.58	0.05	1.43	1.63	0.05	0.84	0.82	0.02	0.09	0.32	0.00	2.46	4.36	0.12
<b>Total</b>	<b>2.82</b>	<b>39.26</b>	<b>2.47</b>	<b>25.62</b>	<b>35.95</b>	<b>1.83</b>	<b>7.61</b>	<b>9.86</b>	<b>0.57</b>	<b>1.20</b>	<b>3.35</b>	<b>0.06</b>	<b>37.26</b>	<b>88.42</b>	<b>4.92</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	4.8	23.6	44.1	68.0	56.0	40.0	25.3	18.7	15.2	1.9	1.7	0.7	100	100	100
Ausbildung	17.3	57.8	69.2	22.8	12.0	8.3	58.1	28.0	20.7	1.8	2.2	1.7	100	100	100
Einkauf	8.1	43.0	53.3	77.1	47.0	38.4	13.7	9.2	8.0	1.0	0.8	0.3	100	100	100
Service/Begleitung	3.3	20.2	28.5	95.1	77.8	69.8	1.4	1.4	1.4	0.2	0.6	0.3	100	100	100
Freizeit	10.0	54.9	51.8	70.7	33.6	37.6	15.6	7.1	9.0	3.7	4.4	1.5	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.3	14.6	27.1	74.4	66.2	59.1	15.8	9.3	9.6	8.5	9.8	4.2	100	100	100
Anderes	3.7	36.3	38.2	58.2	37.4	40.6	34.3	18.9	17.8	3.8	7.3	3.4	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.6</b>	<b>44.4</b>	<b>50.2</b>	<b>68.8</b>	<b>40.7</b>	<b>37.1</b>	<b>20.4</b>	<b>11.1</b>	<b>11.5</b>	<b>3.2</b>	<b>3.8</b>	<b>1.2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005



Tabelle 7-28: Verkehrsmittel und Wegzwecke – KANTON BERN

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.50	3.88	0.58	5.15	8.17	0.42	2.34	2.91	0.20	0.11	0.21	0.00	8.10	15.16	1.20
Ausbildung	0.33	2.93	0.29	0.25	0.44	0.03	0.70	0.97	0.06	0.04	0.13	0.01	1.32	4.46	0.39
Einkauf	0.39	4.89	0.55	3.46	5.35	0.35	0.61	1.00	0.08	0.00	0.02	0.00	4.45	11.26	0.98
Service/Begleitung	0.02	0.12	0.01	0.20	0.31	0.03	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.22	0.44	0.05
Freizeit	1.78	27.80	1.06	14.10	17.97	0.74	3.37	3.99	0.19	0.91	2.30	0.03	20.16	52.06	2.02
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.05	0.98	0.05	3.04	4.52	0.12	0.49	0.43	0.02	0.20	0.67	0.00	3.77	6.59	0.20
Anderes	0.10	2.81	0.04	1.53	1.62	0.05	0.76	0.68	0.02	0.19	0.40	0.01	2.58	5.51	0.11
<b>Total</b>	<b>3.16</b>	<b>43.41</b>	<b>2.58</b>	<b>27.73</b>	<b>38.37</b>	<b>1.75</b>	<b>8.27</b>	<b>9.99</b>	<b>0.56</b>	<b>1.44</b>	<b>3.72</b>	<b>0.06</b>	<b>40.60</b>	<b>95.49</b>	<b>4.95</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	6.2	25.6	48.0	63.6	53.9	35.3	28.9	19.2	16.4	1.3	1.4	0.3	100	100	100
Ausbildung	24.8	65.7	73.7	18.8	9.8	7.1	53.1	21.6	16.5	3.3	2.9	2.6	100	100	100
Einkauf	8.7	43.4	55.7	77.6	47.5	36.3	13.7	8.9	7.9	0.0	0.2	0.1	100	100	100
Service/Begleitung	7.4	27.3	27.3	89.0	69.4	69.9	3.5	3.0	2.5	0.1	0.3	0.2	100	100	100
Freizeit	8.8	53.4	52.6	69.9	34.5	36.5	16.7	7.7	9.3	4.5	4.4	1.6	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.2	14.9	26.5	80.7	68.5	61.9	12.9	6.5	9.4	5.2	10.2	2.3	100	100	100
Anderes	4.0	51.1	34.8	59.5	29.4	45.1	29.3	12.3	14.3	7.2	7.2	5.7	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.8</b>	<b>45.5</b>	<b>52.1</b>	<b>68.3</b>	<b>40.2</b>	<b>35.3</b>	<b>20.4</b>	<b>10.5</b>	<b>11.3</b>	<b>3.5</b>	<b>3.9</b>	<b>1.2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 4606 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-29: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP1

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.39	3.66	0.49	4.85	8.00	0.49	1.14	1.34	0.10	0.00	0.00	0.00	6.38	13.00	1.08
Ausbildung	0.50	4.12	0.40	0.44	0.62	0.03	0.33	0.55	0.05	0.10	0.12	0.02	1.37	5.41	0.50
Einkauf	0.37	4.03	0.49	4.83	6.81	0.42	0.62	0.83	0.06	0.00	0.00	0.00	5.82	11.67	0.97
Service/Begleitung	0.00	0.00	0.00	0.08	0.08	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.08	0.08	0.01
Freizeit	1.69	30.94	0.93	16.33	19.79	0.96	1.41	2.01	0.06	0.95	1.19	0.03	20.38	53.94	1.98
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.04	0.22	0.02	2.26	3.92	0.10	0.08	0.07	0.00	0.01	0.12	0.00	2.39	4.33	0.12
Anderes	0.07	0.96	0.03	3.32	2.85	0.08	0.31	0.37	0.01	0.65	0.42	0.00	4.35	4.61	0.12
<b>Total</b>	<b>3.05</b>	<b>43.93</b>	<b>2.35</b>	<b>32.10</b>	<b>42.09</b>	<b>2.08</b>	<b>3.90</b>	<b>5.17</b>	<b>0.29</b>	<b>1.71</b>	<b>1.85</b>	<b>0.06</b>	<b>40.76</b>	<b>93.04</b>	<b>4.77</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	6.0	28.2	45.0	76.0	61.6	45.4	17.9	10.3	9.6	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Ausbildung	36.5	76.1	80.6	32.2	11.5	5.4	24.3	10.2	10.0	7.1	2.2	4.1	100	100	100
Einkauf	6.3	34.5	50.8	83.0	58.4	43.3	10.7	7.1	5.8	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	8.3	57.4	46.9	80.1	36.7	48.5	6.9	3.7	3.0	4.7	2.2	1.5	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.6	5.0	13.7	94.4	90.6	81.5	3.5	1.6	3.6	0.5	2.8	1.2	100	100	100
Anderes	1.6	20.9	24.2	76.4	61.9	61.8	7.1	8.1	10.0	14.9	9.2	4.0	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.5</b>	<b>47.2</b>	<b>49.3</b>	<b>78.8</b>	<b>45.2</b>	<b>43.5</b>	<b>9.6</b>	<b>5.6</b>	<b>6.0</b>	<b>4.2</b>	<b>2.0</b>	<b>1.2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 407 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-30: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP2

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.51	2.19	0.34	3.57	5.41	0.33	2.10	1.73	0.09	0.00	0.00	0.00	6.18	9.33	0.76
Ausbildung	0.33	2.61	0.32	0.06	0.25	0.03	1.21	1.20	0.07	0.01	0.01	0.01	1.60	4.08	0.43
Einkauf	0.20	2.00	0.36	4.25	6.39	0.49	0.20	0.20	0.01	0.00	0.00	0.00	4.64	8.59	0.86
Service/Begleitung	0.00	0.00	0.00	0.22	0.25	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.22	0.25	0.03
Freizeit	1.51	25.24	1.02	17.06	21.00	0.78	2.66	3.62	0.13	0.45	2.56	0.03	21.68	52.42	1.96
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.06	0.35	0.03	0.49	2.20	0.08	0.18	0.19	0.01	0.00	0.00	0.00	0.72	2.74	0.12
Anderes	0.20	12.96	0.05	2.24	2.45	0.07	0.18	0.69	0.01	0.20	1.62	0.01	2.83	17.72	0.14
<b>Total</b>	<b>2.79</b>	<b>45.35</b>	<b>2.11</b>	<b>27.88</b>	<b>37.96</b>	<b>1.81</b>	<b>6.53</b>	<b>7.63</b>	<b>0.32</b>	<b>0.66</b>	<b>4.19</b>	<b>0.05</b>	<b>37.86</b>	<b>95.13</b>	<b>4.30</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	8.2	23.4	44.6	57.8	58.0	43.4	34.0	18.5	12.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Ausbildung	20.5	64.1	74.3	3.5	6.2	7.9	75.6	29.5	15.5	0.4	0.2	2.3	100	100	100
Einkauf	4.2	23.2	42.2	91.4	74.5	56.6	4.3	2.3	1.2	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	7.0	48.2	52.0	78.7	40.1	39.7	12.3	6.9	6.8	2.1	4.9	1.6	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	7.7	12.8	25.9	67.1	80.2	66.7	25.2	7.0	7.4	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Anderes	7.0	73.1	33.1	79.4	13.8	52.9	6.4	3.9	8.6	7.2	9.1	5.4	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.4</b>	<b>47.7</b>	<b>49.2</b>	<b>73.6</b>	<b>39.9</b>	<b>42.2</b>	<b>17.2</b>	<b>8.0</b>	<b>7.5</b>	<b>1.7</b>	<b>4.4</b>	<b>1.1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 154 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-31: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP3

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.48	3.12	0.53	4.57	7.36	0.54	2.76	3.36	0.17	0.90	1.70	0.01	8.70	15.54	1.24
Ausbildung	0.31	3.70	0.29	0.71	1.01	0.04	0.97	1.04	0.05	0.18	0.29	0.01	2.17	6.04	0.38
Einkauf	0.29	3.86	0.45	2.38	3.60	0.28	0.77	0.86	0.06	0.00	0.00	0.00	3.44	8.33	0.79
Service/Begleitung	0.01	0.10	0.01	0.16	0.36	0.03	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.17	0.47	0.04
Freizeit	1.29	23.52	0.83	15.45	20.74	0.73	2.43	2.51	0.11	0.74	2.48	0.04	19.91	49.26	1.70
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.03	3.80	0.08	1.28	2.41	0.10	0.72	0.99	0.04	0.23	1.62	0.00	2.27	8.82	0.22
Anderes	0.12	7.75	0.03	0.35	0.34	0.02	0.36	0.29	0.01	0.01	0.02	0.00	0.83	8.40	0.06
<b>Total</b>	<b>2.52</b>	<b>45.85</b>	<b>2.21</b>	<b>24.90</b>	<b>35.82</b>	<b>1.74</b>	<b>8.00</b>	<b>9.07</b>	<b>0.43</b>	<b>2.06</b>	<b>6.11</b>	<b>0.05</b>	<b>37.49</b>	<b>96.86</b>	<b>4.44</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	5.5	20.1	42.4	52.5	47.3	43.1	31.7	21.6	13.9	10.3	10.9	0.5	100	100	100
Ausbildung	14.3	61.2	75.8	32.6	16.8	10.8	44.6	17.3	12.0	8.5	4.8	1.4	100	100	100
Einkauf	8.4	46.3	56.9	69.2	43.2	35.7	22.4	10.4	7.4	0.1	0.1	0.1	100	100	100
Service/Begleitung	4.2	22.2	24.3	94.5	76.4	73.1	1.3	1.4	2.6	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	6.5	47.7	48.6	77.6	42.1	43.0	12.2	5.1	6.3	3.7	5.0	2.2	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.4	43.1	35.3	56.6	27.3	45.2	31.7	11.2	17.4	10.4	18.4	2.1	100	100	100
Anderes	14.4	92.3	51.4	41.7	4.0	30.2	43.2	3.5	17.7	0.7	0.2	0.7	100	100	100
<b>Total</b>	<b>6.7</b>	<b>47.3</b>	<b>49.8</b>	<b>66.4</b>	<b>37.0</b>	<b>39.2</b>	<b>21.3</b>	<b>9.4</b>	<b>9.8</b>	<b>5.5</b>	<b>6.3</b>	<b>1.2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 518 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-32: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP4

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.61	4.79	0.72	4.83	7.23	0.36	2.82	4.02	0.31	0.05	0.09	0.01	8.30	16.12	1.40
Ausbildung	0.31	2.67	0.29	0.20	0.35	0.03	0.92	1.32	0.10	0.01	0.07	0.00	1.44	4.42	0.41
Einkauf	0.46	6.25	0.66	2.68	4.57	0.31	0.79	1.43	0.12	0.00	0.04	0.00	3.93	12.30	1.09
Service/Begleitung	0.01	0.13	0.02	0.30	0.47	0.04	0.02	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.34	0.63	0.06
Freizeit	1.85	26.99	1.19	11.98	15.65	0.65	5.08	6.16	0.32	0.42	2.38	0.04	19.34	51.19	2.19
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.05	0.78	0.06	3.46	4.83	0.11	0.89	0.69	0.03	0.42	1.22	0.01	4.82	7.52	0.21
Anderes	0.05	0.92	0.04	1.28	1.54	0.05	1.55	1.23	0.03	0.03	0.24	0.01	2.92	3.93	0.12
<b>Total</b>	<b>3.33</b>	<b>42.53</b>	<b>2.97</b>	<b>24.75</b>	<b>34.64</b>	<b>1.54</b>	<b>12.07</b>	<b>14.89</b>	<b>0.91</b>	<b>0.94</b>	<b>4.05</b>	<b>0.06</b>	<b>41.08</b>	<b>96.11</b>	<b>5.48</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	7.3	29.7	51.2	58.2	44.9	25.9	33.9	24.9	22.5	0.6	0.5	0.4	100	100	100
Ausbildung	21.5	60.5	68.9	13.9	8.0	6.9	64.1	29.9	23.2	0.4	1.6	1.0	100	100	100
Einkauf	11.6	50.8	60.2	68.2	37.2	28.3	20.1	11.7	11.2	0.1	0.4	0.3	100	100	100
Service/Begleitung	3.9	20.6	30.5	90.3	74.0	64.9	5.6	4.9	4.1	0.2	0.5	0.5	100	100	100
Freizeit	9.6	52.7	54.2	62.0	30.6	29.7	26.3	12.0	14.5	2.2	4.7	1.6	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.0	10.4	29.6	71.9	64.2	52.1	18.4	9.2	13.9	8.7	16.2	4.4	100	100	100
Anderes	1.6	23.5	34.5	44.0	39.1	37.6	53.2	31.3	23.1	1.2	6.1	4.8	100	100	100
<b>Total</b>	<b>8.1</b>	<b>44.2</b>	<b>54.1</b>	<b>60.2</b>	<b>36.0</b>	<b>28.2</b>	<b>29.4</b>	<b>15.5</b>	<b>16.6</b>	<b>2.3</b>	<b>4.2</b>	<b>1.2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 3121 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-33: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP5

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.43	3.21	0.47	6.70	9.40	0.45	1.74	1.90	0.11	0.03	0.11	0.01	8.90	14.62	1.03
Ausbildung	0.22	2.34	0.20	0.02	0.18	0.01	0.40	0.62	0.03	0.03	0.30	0.02	0.67	3.45	0.25
Einkauf	0.32	4.19	0.47	2.93	5.15	0.35	0.13	0.50	0.04	0.00	0.00	0.00	3.38	9.84	0.86
Service/Begleitung	0.04	0.13	0.02	0.15	0.26	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.38	0.06
Freizeit	1.95	29.91	1.03	14.17	18.27	0.70	2.91	2.47	0.10	2.63	3.88	0.04	21.67	54.53	1.87
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.07	0.58	0.07	4.34	5.45	0.14	0.16	0.13	0.01	0.00	0.00	0.00	4.57	6.16	0.21
Anderes	0.18	1.40	0.04	0.50	0.62	0.04	0.00	0.00	0.00	0.11	0.30	0.01	0.80	2.32	0.08
<b>Total</b>	<b>3.22</b>	<b>41.76</b>	<b>2.28</b>	<b>28.82</b>	<b>39.33</b>	<b>1.74</b>	<b>5.34</b>	<b>5.63</b>	<b>0.28</b>	<b>2.81</b>	<b>4.58</b>	<b>0.07</b>	<b>40.18</b>	<b>91.30</b>	<b>4.38</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	4.8	21.9	45.1	75.3	64.3	44.0	19.5	13.0	10.4	0.4	0.8	0.5	100	100	100
Ausbildung	33.2	67.9	77.7	3.6	5.4	3.4	59.4	18.1	11.1	3.8	8.6	7.8	100	100	100
Einkauf	9.5	42.6	54.6	86.6	52.4	41.0	3.8	5.1	4.5	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	23.0	33.4	27.3	77.0	66.6	72.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	9.0	54.9	55.0	65.4	33.5	37.3	13.4	4.5	5.5	12.2	7.1	2.2	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.5	9.4	30.9	95.0	88.4	65.9	3.4	2.2	3.2	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Anderes	22.3	60.5	43.5	63.3	26.7	50.5	0.0	0.0	0.0	14.4	12.9	6.1	100	100	100
<b>Total</b>	<b>8.0</b>	<b>45.7</b>	<b>52.1</b>	<b>71.7</b>	<b>43.1</b>	<b>39.8</b>	<b>13.3</b>	<b>6.2</b>	<b>6.5</b>	<b>7.0</b>	<b>5.0</b>	<b>1.6</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 305 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-34: Verkehrsmittel und Wegzwecke – RKP6

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.44	3.72	0.69	7.36	18.08	0.53	4.69	4.57	0.13	0.00	0.00	0.00	12.49	26.37	1.35
Ausbildung	0.20	1.56	0.17	0.13	0.51	0.06	0.07	0.32	0.03	0.00	0.00	0.00	0.40	2.39	0.25
Einkauf	0.57	6.26	0.58	6.68	7.86	0.40	1.09	1.49	0.07	0.00	0.00	0.00	8.34	15.62	1.04
Service/Begleitung	0.06	0.71	0.02	0.03	0.03	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.74	0.03
Freizeit	2.24	26.91	1.15	14.95	18.61	0.63	1.73	2.52	0.15	0.00	0.00	0.00	18.91	48.04	1.93
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.02	2.84	0.04	5.74	8.84	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.76	11.68	0.37
Anderes	0.24	4.30	0.07	0.94	1.76	0.05	0.24	0.36	0.01	0.11	0.50	0.03	1.53	6.92	0.16
<b>Total</b>	<b>3.76</b>	<b>46.31</b>	<b>2.71</b>	<b>35.83</b>	<b>55.69</b>	<b>2.00</b>	<b>7.82</b>	<b>9.26</b>	<b>0.38</b>	<b>0.11</b>	<b>0.50</b>	<b>0.03</b>	<b>47.52</b>	<b>111.76</b>	<b>5.13</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	3.5	14.1	51.3	58.9	68.6	39.1	37.6	17.3	9.6	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Ausbildung	49.8	65.2	65.6	32.8	21.4	23.5	17.4	13.4	10.8	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Einkauf	6.8	40.1	55.7	80.1	50.3	37.9	13.1	9.5	6.4	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	63.8	95.5	61.8	36.2	4.5	38.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	11.8	56.0	59.5	79.0	38.7	32.8	9.1	5.3	7.7	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.3	24.3	11.0	99.7	75.7	89.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Anderes	15.5	62.2	44.0	61.6	25.4	31.2	15.6	5.2	5.0	7.4	7.3	19.8	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.9</b>	<b>41.4</b>	<b>52.9</b>	<b>75.4</b>	<b>49.8</b>	<b>39.1</b>	<b>16.5</b>	<b>8.3</b>	<b>7.4</b>	<b>0.2</b>	<b>0.4</b>	<b>0.6</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 101 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-35: Verkehrsmittel und Wegzwecke – AGGLOMERATION BERN

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.65	5.08	0.75	4.82	6.97	0.36	3.05	4.32	0.34	0.04	0.07	0.00	8.55	16.44	1.45
Ausbildung	0.32	2.84	0.29	0.15	0.28	0.02	0.90	1.24	0.10	0.02	0.12	0.01	1.40	4.49	0.41
Einkauf	0.49	6.74	0.70	2.55	4.37	0.29	0.87	1.56	0.13	0.00	0.04	0.00	3.91	12.71	1.12
Service/Begleitung	0.01	0.14	0.02	0.26	0.39	0.03	0.02	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.29	0.57	0.06
Freizeit	1.85	26.56	1.20	12.42	15.43	0.63	5.20	6.24	0.32	0.45	2.40	0.03	19.91	50.63	2.19
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.05	0.84	0.06	2.59	4.00	0.08	0.98	0.77	0.03	0.25	0.99	0.01	3.88	6.60	0.18
Anderes	0.04	0.85	0.04	1.34	1.56	0.05	1.64	1.32	0.03	0.04	0.26	0.01	3.06	3.99	0.12
<b>Total</b>	<b>3.42</b>	<b>43.05</b>	<b>3.06</b>	<b>24.13</b>	<b>33.00</b>	<b>1.45</b>	<b>12.66</b>	<b>15.48</b>	<b>0.96</b>	<b>0.80</b>	<b>3.88</b>	<b>0.06</b>	<b>41.01</b>	<b>95.41</b>	<b>5.53</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	7.6	30.9	51.8	56.4	42.4	24.5	35.6	26.3	23.4	0.4	0.4	0.3	100	100	100
Ausbildung	23.2	63.4	70.1	10.8	6.3	4.9	64.4	27.8	23.3	1.6	2.6	1.6	100	100	100
Einkauf	12.5	53.1	62.2	65.2	34.4	25.8	22.2	12.3	11.8	0.1	0.3	0.3	100	100	100
Service/Begleitung	4.8	24.6	35.7	88.0	68.9	58.8	7.0	5.9	5.0	0.2	0.6	0.5	100	100	100
Freizeit	9.3	52.5	55.0	62.4	30.5	28.8	26.1	12.3	14.7	2.2	4.7	1.4	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.3	12.7	32.3	66.9	60.6	44.9	25.2	11.6	18.1	6.6	15.1	4.7	100	100	100
Anderes	1.5	21.3	34.6	43.7	39.1	36.8	53.6	33.1	23.5	1.2	6.5	5.1	100	100	100
<b>Total</b>	<b>8.3</b>	<b>45.1</b>	<b>55.3</b>	<b>58.8</b>	<b>34.6</b>	<b>26.3</b>	<b>30.9</b>	<b>16.2</b>	<b>17.3</b>	<b>2.0</b>	<b>4.1</b>	<b>1.1</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 2959 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005



Tabelle 7-36: Verkehrsmittel und Wegzwecke – AGGLOMERATION BERN OHNE STADT

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.59	4.61	0.68	5.44	7.89	0.42	3.19	4.34	0.33	0.03	0.06	0.00	9.24	16.90	1.43
Ausbildung	0.38	3.36	0.32	0.21	0.38	0.03	0.90	1.28	0.10	0.03	0.18	0.01	1.52	5.19	0.46
Einkauf	0.40	5.45	0.58	2.85	4.99	0.34	0.73	1.24	0.10	0.00	0.05	0.00	3.98	11.74	1.02
Service/Begleitung	0.01	0.14	0.02	0.30	0.49	0.04	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.32	0.64	0.06
Freizeit	1.78	24.57	1.09	13.70	17.09	0.69	3.61	4.31	0.24	0.51	2.05	0.03	19.60	48.02	2.05
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.06	1.02	0.05	2.64	3.95	0.08	1.11	0.83	0.03	0.23	1.15	0.01	4.04	6.95	0.18
Anderes	0.04	0.75	0.03	1.00	1.19	0.05	1.45	1.20	0.03	0.06	0.39	0.01	2.55	3.52	0.12
<b>Total</b>	<b>3.26</b>	<b>39.90</b>	<b>2.77</b>	<b>26.14</b>	<b>35.98</b>	<b>1.65</b>	<b>10.99</b>	<b>13.21</b>	<b>0.83</b>	<b>0.86</b>	<b>3.87</b>	<b>0.07</b>	<b>41.25</b>	<b>92.97</b>	<b>5.32</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	6.3	27.3	47.4	58.8	46.7	29.2	34.5	25.7	23.1	0.4	0.4	0.3	100	100	100
Ausbildung	24.8	64.8	69.5	13.8	7.3	5.8	59.2	24.6	22.6	2.2	3.4	2.1	100	100	100
Einkauf	10.1	46.5	56.5	71.5	42.5	33.6	18.3	10.6	9.6	0.1	0.4	0.2	100	100	100
Service/Begleitung	3.9	22.0	33.0	93.8	75.7	65.1	2.3	2.2	1.9	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	9.1	51.2	53.0	69.9	35.6	33.6	18.4	9.0	11.8	2.6	4.3	1.6	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.5	14.7	29.5	65.5	56.8	47.0	27.4	11.9	17.5	5.6	16.6	5.9	100	100	100
Anderes	1.6	21.2	29.2	39.4	33.7	40.6	56.8	34.0	23.2	2.2	11.0	7.0	100	100	100
<b>Total</b>	<b>7.9</b>	<b>42.9</b>	<b>52.1</b>	<b>63.4</b>	<b>38.7</b>	<b>31.0</b>	<b>26.6</b>	<b>14.2</b>	<b>15.7</b>	<b>2.1</b>	<b>4.2</b>	<b>1.3</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 1880 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-37: Verkehrsmittel und Wegzwecke – STADT BERN

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.77	5.98	0.89	3.64	5.19	0.24	2.77	4.29	0.36	0.04	0.10	0.00	7.23	15.56	1.49
Ausbildung	0.22	1.85	0.23	0.04	0.10	0.01	0.90	1.18	0.08	0.00	0.00	0.00	1.16	3.14	0.31
Einkauf	0.65	9.21	0.92	1.99	3.19	0.18	1.14	2.16	0.20	0.01	0.02	0.00	3.79	14.58	1.31
Service/Begleitung	0.02	0.14	0.02	0.17	0.20	0.02	0.05	0.07	0.01	0.00	0.01	0.00	0.24	0.42	0.04
Freizeit	1.98	30.36	1.43	9.97	12.26	0.52	8.24	9.92	0.48	0.32	3.07	0.03	20.51	55.61	2.46
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.04	0.48	0.07	2.49	4.10	0.07	0.73	0.65	0.04	0.31	0.69	0.00	3.57	5.92	0.18
Anderes	0.05	1.04	0.06	1.98	2.27	0.04	2.01	1.55	0.03	0.00	0.01	0.00	4.04	4.88	0.14
<b>Total</b>	<b>3.73</b>	<b>49.06</b>	<b>3.61</b>	<b>20.28</b>	<b>27.32</b>	<b>1.08</b>	<b>15.84</b>	<b>19.82</b>	<b>1.19</b>	<b>0.68</b>	<b>3.90</b>	<b>0.04</b>	<b>40.53</b>	<b>100.10</b>	<b>5.93</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	10.7	38.4	59.8	50.3	33.4	15.8	38.4	27.6	24.0	0.6	0.6	0.3	100	100	100
Ausbildung	19.1	58.9	71.7	3.3	3.2	2.5	77.6	37.8	25.5	0.0	0.1	0.3	100	100	100
Einkauf	17.2	63.2	70.6	52.7	21.9	13.9	30.0	14.8	15.2	0.2	0.1	0.3	100	100	100
Service/Begleitung	7.1	32.2	43.0	73.1	48.7	41.8	19.1	16.6	13.2	0.7	2.5	2.0	100	100	100
Freizeit	9.6	54.6	58.1	48.6	22.0	21.2	40.2	17.8	19.5	1.6	5.5	1.1	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	1.1	8.1	37.6	69.8	69.2	40.9	20.5	10.9	19.3	8.7	11.7	2.3	100	100	100
Anderes	1.3	21.4	43.5	48.9	46.6	30.5	49.7	31.7	24.1	0.1	0.3	1.9	100	100	100
<b>Total</b>	<b>9.2</b>	<b>49.0</b>	<b>60.9</b>	<b>50.0</b>	<b>27.3</b>	<b>18.2</b>	<b>39.1</b>	<b>19.8</b>	<b>20.1</b>	<b>1.7</b>	<b>3.9</b>	<b>0.7</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 1079 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-38: Verkehrsmittel und Wegzwecke – AGGLOMERATION BIEL

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.34	2.38	0.53	5.56	9.59	0.59	0.95	1.17	0.09	0.00	0.00	0.00	6.86	13.14	1.20
Ausbildung	0.36	2.98	0.33	0.64	0.87	0.02	0.30	0.37	0.05	0.03	0.07	0.01	1.33	4.29	0.41
Einkauf	0.45	4.43	0.56	2.65	5.89	0.45	0.74	1.10	0.10	0.00	0.00	0.00	3.84	11.42	1.10
Service/Begleitung	0.00	0.00	0.00	0.06	0.07	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.07	0.01
Freizeit	2.19	31.17	1.05	10.83	14.29	0.77	1.28	2.82	0.11	1.98	2.28	0.06	16.27	50.57	1.98
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.08	0.46	0.03	1.58	5.68	0.13	0.18	0.15	0.01	0.00	0.00	0.00	1.84	6.28	0.17
Anderes	0.12	1.57	0.03	0.28	0.55	0.05	0.08	0.20	0.01	0.62	0.57	0.00	1.10	2.89	0.10
<b>Total</b>	<b>3.53</b>	<b>42.99</b>	<b>2.53</b>	<b>21.61</b>	<b>36.93</b>	<b>2.02</b>	<b>3.52</b>	<b>5.81</b>	<b>0.35</b>	<b>2.63</b>	<b>2.93</b>	<b>0.07</b>	<b>31.29</b>	<b>88.67</b>	<b>4.97</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	5.0	18.1	43.8	81.1	73.0	49.1	13.9	8.9	7.1	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Ausbildung	26.9	69.5	80.8	48.1	20.2	5.5	22.7	8.7	11.1	2.4	1.6	2.6	100	100	100
Einkauf	11.7	38.8	50.6	69.1	51.6	40.6	19.2	9.7	8.8	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	13.4	61.6	53.0	66.6	28.3	38.8	7.8	5.6	5.3	12.2	4.5	2.9	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	4.4	7.3	20.6	86.0	90.4	74.0	9.6	2.3	5.4	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Anderes	10.7	54.3	33.2	25.6	19.0	53.4	6.9	6.8	8.5	56.7	19.9	4.9	100	100	100
<b>Total</b>	<b>11.3</b>	<b>48.5</b>	<b>50.9</b>	<b>69.0</b>	<b>41.7</b>	<b>40.5</b>	<b>11.3</b>	<b>6.6</b>	<b>7.1</b>	<b>8.4</b>	<b>3.3</b>	<b>1.5</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 188 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Tabelle 7-39: Verkehrsmittel und Wegzwecke – AGGLOMERATION THUN

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	0.52	3.86	0.56	4.59	5.79	0.34	2.32	2.31	0.14	0.00	0.00	0.00	7.44	11.97	1.04
Ausbildung	0.25	2.02	0.22	0.02	0.12	0.01	0.44	0.62	0.03	0.00	0.00	0.00	0.71	2.75	0.26
Einkauf	0.40	5.24	0.57	2.15	4.53	0.30	0.21	0.80	0.06	0.00	0.00	0.00	2.77	10.57	0.92
Service/Begleitung	0.07	0.17	0.01	0.03	0.07	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.24	0.03
Freizeit	2.20	32.60	1.18	12.69	16.08	0.66	4.68	3.98	0.16	0.46	2.44	0.02	20.02	55.10	2.03
Geschäfts-/Dienstfahrten	0.10	0.74	0.06	1.58	3.48	0.08	0.17	0.15	0.01	0.00	0.00	0.00	1.85	4.37	0.14
Anderes	0.29	2.25	0.05	0.21	0.45	0.04	0.00	0.00	0.00	0.18	0.48	0.01	0.68	3.18	0.10
<b>Total</b>	<b>3.83</b>	<b>46.88</b>	<b>2.66</b>	<b>21.27</b>	<b>30.52</b>	<b>1.44</b>	<b>7.82</b>	<b>7.86</b>	<b>0.41</b>	<b>0.64</b>	<b>2.92</b>	<b>0.03</b>	<b>33.56</b>	<b>88.18</b>	<b>4.53</b>

## Verkehrsmittel-Anteile

Verkehrsmittel	LV			MIV			ÖV			Andere			Total		
	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen	Distanz	Unterwegszeit	Etappen
Einheit	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
<b>Wegzweck</b>															
Arbeit	7.0	32.3	53.8	61.7	48.4	32.8	31.2	19.3	13.5	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Ausbildung	35.3	73.2	85.5	2.3	4.2	2.2	62.4	22.6	12.2	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Einkauf	14.5	49.6	61.3	77.9	42.9	31.9	7.6	7.6	6.7	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Service/Begleitung	69.9	72.2	50.9	30.1	27.8	49.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Freizeit	11.0	59.2	58.4	63.4	29.2	32.6	23.4	7.2	8.1	2.3	4.4	0.9	100	100	100
Geschäfts-/Dienstfahrten	5.4	16.9	40.6	85.4	79.7	53.6	9.2	3.4	5.8	0.0	0.0	0.0	100	100	100
Anderes	41.9	70.8	51.4	31.0	14.1	40.6	0.0	0.0	0.0	27.0	15.1	8.0	100	100	100
<b>Total</b>	<b>11.4</b>	<b>53.2</b>	<b>58.7</b>	<b>63.4</b>	<b>34.6</b>	<b>31.7</b>	<b>23.3</b>	<b>8.9</b>	<b>9.0</b>	<b>1.9</b>	<b>3.3</b>	<b>0.6</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Basis: 189 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

## 8 Anhang B: Zuordnung der Gemeinden in die RKP

### RKP 1: Biel/Bienne - Seeland - Jura Bernois

301	Aarberg	443	Saint-Imier	708	Schelten
302	Bargen (BE)	444	Sonceboz-Sombeval	709	Seehof
303	Grossaffoltern	445	Sonvilier	710	Sornetan
304	Kallnach	446	Tramelan	711	Sorvilier
305	Kappelen	447	Vaufelin	712	Souboz
306	Lyss	448	Villeret	713	Tavannes
308	Niederried b. K.	491	Brüttelen	715	Rebévelier
309	Radelfingen	492	Erlach	721	Diesse
310	Rapperswil (BE)	493	Finstershennen	722	Lamboing
311	Schüpfen	494	Gals	723	La Neuveville
312	Seedorf (BE)	495	Gampelen	724	Nods
371	Biel (BE)	496	Ins	725	Prêles
372	Evilard	497	Lüscherz	731	Aegerten
381	Arch	498	Müntschemier	732	Bellmund
382	Bütigen	499	Siselen	733	Brügg
383	Büren an der Aare	500	Treiten	734	Bühl
384	Buswil b. B.	501	Tschugg	735	Epsach
385	Diessbach b. B.	502	Vinelz	736	Hagneck
386	Dotzigen	532	Bangerten	737	Hermrigen
387	Lengnau (BE)	548	Ruppoldsried	738	Jens
388	Leuzigen	681	Belprahon	739	Ipsach
389	Meienried	682	Bévilard	740	Ligerz
390	Meinisberg	683	Champoz	741	Merzligen
391	Oberwil bei Büren	684	Châtelat	742	Mörigen
392	Pieterlen	687	Corcelles (BE)	743	Nidau
393	Rüti bei Büren	690	Court	744	Orpund
394	Wengi	691	Crémines	745	Port
431	Corgémont	692	Eschert	746	Safnern
432	Cormoret	694	Grandval	747	Scheuren
433	Cortébert	696	Loveresse	748	Schwadernau
434	Courtelary	697	Malleray	749	Studen
435	La Ferrière	699	Monible	750	Sutz-Lattrigen
436	La Heutte	700	Moutier	751	Täuffelen
437	Mont-Tramelan	701	Perrefitte	752	Tüscherz-Alfermée
438	Orvin	702	Pontenet	753	Twann
439	Péry	703	Reconvilier	754	Walperswil
440	Plagne	704	Roches (BE)	755	Worben
441	Renan (BE)	706	Saicourt		
442	Romont (BE)	707	Saules (BE)		

**RKP 2: Oberaargau**

321	Aarwangen	340	Rütschelen	980	Inkwil
322	Auswil	341	Schwarzhäusern	981	Niederbipp
323	Bannwil	342	Thunstetten	982	Niederönz
324	Bleienbach	343	Untersteckholz	983	Oberbipp
325	Busswil b. M.	344	Ursenbach	984	Oberönz
326	Gondiswil	345	Wynau	985	Ochlenberg
327	Gutenberg	953	Eriswil	986	Röthenbach b. H.
328	Kleindietwil	954	Huttwil	987	Rumisberg
329	Langenthal	959	Walterswil (BE)	988	Seeberg
330	Leimiswil	960	Wyssachen	989	Thörigen
331	Lotzwil	971	Attiswil	990	Walliswil b. N.
332	Madiswil	972	Berken	991	Walliswil b. W.
333	Melchnau	973	Bettenhausen	992	Wangen a. d.Aare
334	Obersteckholz	974	Bollodigen	993	Wangenried
335	Oeschenbach	975	Farnern	994	Wanzwil
336	Reisiswil	976	Graben	995	Wiedlisbach
337	Roggwil (BE)	977	Heimenhausen	996	Wolfisberg
338	Rohrbach	978	Hermiswil		
339	Rohrbachgraben	979	Herzogenbuchsee		

**RKP 3: Emmental**

401	Aefligen	416	Mötschwil	902	Langnau i. E.
402	Alchenstorf	417	Niederösch	903	Lauperswil
404	Burgdorf	418	Oberburg	904	Röthenbach i. E.
405	Ersigen	419	Oberösch	905	Rüderswil
406	Hasle b. B.	420	Rüdtligen-Alchenflüh	906	Schangnau
407	Heimiswil	421	Rumendingen	907	Signau
408	Hellsau	422	Rüti bei Lyssach	908	Trub
409	Hindelbank	423	Willadingen	909	Trubschachen
410	Höchstetten	424	Wynigen	951	Affoltern i. E.
411	Kernenried	533	Bätterkinder	952	Dürrenroth
412	Kirchberg (BE)	552	Utzenstorf	955	Lützelflüh
413	Koppigen	554	Wiler b. U.	956	Rüegsau
414	Krauchthal	556	Zielebach	957	Sumiswald
415	Lyssach	901	Eggiwil	958	Trachselwald

**Bern Mittelland**

307	Meikirch	555	Zauggenried	663	Frauenkappelen
351	Bern	557	Zuzwil (BE)	664	Golaten
352	Bolligen	601	Aeschlen	665	Gurbrü
353	Bremgarten b. B.	602	Arni (BE)	666	Kriechenwil
354	Kirchlindach	603	Biglen	667	Laupen

355	Köniz	604	Bleiken b. O.	668	Mühleberg
356	Muri bei Bern	605	Bowil	669	Münchenwiler
357	Oberbalm	606	Brenzikofen	670	Neuenegg
358	Stettlen	607	Freimettigen	671	Wileroltigen
359	Vechigen	608	Grosshöchstetten	851	Albligen
360	Wohlen bei Bern	609	Häutligen	852	Guggisberg
361	Zollikofen	610	Herbligen	853	Rüscheegg
362	Ittigen	611	Kiesen	854	Wahlern
363	Ostermundigen	612	Konolfingen	861	Belp
403	Bäriswil	613	Landiswil	862	Belpberg
531	Ballmoos	614	Linden	865	Gelterfingen
534	Büren zum Hof	615	Mirchel	866	Gerzensee
535	Deisswil b. M.	616	Münsingen	868	Jaberg
536	Diemerswil	617	Niederhünigen	869	Kaufdorf
537	Etzelkofen	619	Oberdiessbach	870	Kehrsatz
538	Fraubrunnen	620	Oberthal	872	Kirchdorf (BE)
539	Grafenried	622	Oppligen	873	Kirchenturnen
540	Jegenstorf	623	Rubigen	874	Lohnstorf
541	Iffwil	624	Schlosswil	875	Mühledorf (BE)
542	Limpach	625	Tägertschi	876	Mühlethurnen
543	Mattstetten	626	Walkringen	877	Niedermuhlern
544	Moosseedorf	627	Worb	878	Noflen
545	Mülchi	628	Zäziwil	879	Riggisberg
546	Münchenbuchsee	629	Oberhünigen	880	Rüeggisberg
547	Münchringen	630	Allmendingen	881	Rümligen
549	Schalunen	631	Trimstein	882	Rüti b. R.
550	Scheunen	632	Wichtrach	884	Toffen
551	Urtenen	661	Clavaleyres	888	Wald
553	Wiggiswil	662	Ferenbalm		

**RKP 5: Thun - Oberland West**

762	Diemtigen	867	Gurzelen	932	Horrenbach-Buchen
763	Erlenbach i. S.	871	Kienersrüti	933	Längenbühl
764	Niederstocken	883	Seftigen	934	Oberhofen a. T.
765	Oberstocken	885	Uttigen	935	Oberlangenegg
766	Oberwil i. S.	886	Wattenwil	936	Pohlern
767	Reutigen	921	Amsoldingen	937	Schwendibach
768	Spiez	922	Blumenstein	938	Sigriswil
769	Wimmis	923	Buchholterberg	939	Steffisburg
791	Boltigen	924	Eriz	940	Teuffenthal (BE)
792	Lenk	925	Fahrni	941	Thierachern
793	St.Stephan	926	Forst	942	Thun
794	Zweisimmen	927	Heiligenschwendi	943	Uebeschi

841	Gsteig	928	Heimberg	944	Uetendorf
842	Lauenen	929	Hilterfingen	945	Unterlangenegg
843	Saanen	930	Höfen	946	Wachseldorn
863	Burgistein	931	Homberg	947	Zwieselberg

---

**RKP 6: Oberland-Ost**


---

571	Beatenberg	581	Interlaken	592	Schwanden b. B.
572	Bönigen	582	Iseltwald	593	Unterseen
573	Brienz (BE)	584	Lauterbrunnen	594	Wilderswil
574	Brienzwiler	585	Leissigen	781	Gadmen
575	Därlichen	586	Lütschental	782	Guttannen
576	Grindelwald	587	Matten b. I.	783	Hasliberg
577	Gsteigwiler	588	Niederried b. I.	784	Innertkirchen
578	Gündlischwand	589	Oberried am B.	785	Meiringen
579	Habkern	590	Ringgenberg (BE)	786	Schattenhalb
580	Hofstetten b. B.	591	Saxeten		

---

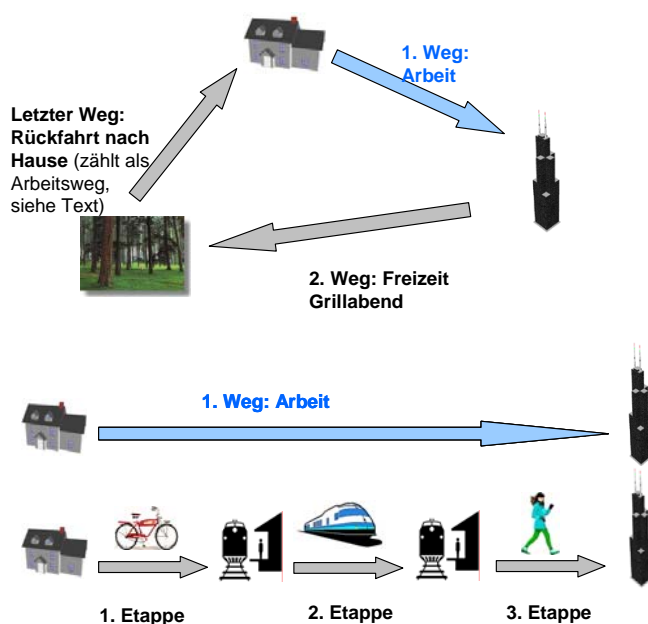


## 9 Anhang C: Glossar

### 9.1 Das Konzept von Wegen und Etappen

Dieser Text ist aus dem nationalen Bericht entnommen.

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



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

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

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

Bei der Begleitung wurde unterschieden, ob nur Kinder oder andere Personen begleitet wurden. Im Bericht werden aber immer alle Service- und Begleitwege zusammengefasst dargestellt (siehe auch Glossar).

Jede **Etappe** (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, 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).

## 9.2 Wichtige Begriffe

Aufgeführt ist eine Auswahl von Begriffen gemäss dem schweizerischen Bericht.

**Agglomeration** Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone). Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben ohne die dazugehörige Kerngemeinde. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.

**Agglomerationsgemeinde** Gemeinde einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinden (es sei denn, dies sei ausdrücklich vermerkt).

**Agglomerationskerngemeinde** Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.

**Agglo-Kernzone:** Gemeinden in einer Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen. Auch die Kerngemeinde selber gehört zur Kernzone.

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

**ARE** Bundesamt für Raumentwicklung.

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

Begleitung / Begleitweg	Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten).
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
Besitz von Fahrzeugen	Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.
BFS	Bundesamt für Statistik.
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.
CD	CD (Compact Disk) mit Hintergrundinformationen zum schweizerischen Bericht. Siehe auch <a href="http://www.portal-stat.admin.ch/mz05/index.html">http://www.portal-stat.admin.ch/mz05/index.html</a>
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.
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.
Fahrleistung	Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen Distanzen in der Schweiz und im Ausland.
Flugreisen	Reisen auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.
Geschäftliche Tätigkeit:	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch).
Grosse Städte, Grossstädte	Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne.
Isolierte Stadt	Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).
Kerngemeinde einer Agglomeration:	siehe Agglomerationskerngemeinde.
Kleinmotorräder	Diese wurden im Normalfall für den Bericht mit den Motorrädern zusammengefasst. Auf der CD sind die Details ersichtlich.
Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden	Schweizer Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolier-

ten Städte sind. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen. Es werden drei Haupttypen unterschieden: 1. Der periurbane ländliche Raum, der dadurch gekennzeichnet ist, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. 2. Die alpinen Tourismuszentren, welche durch ihre Lage im Alpenraum, hohe Logiernächtezahlen (mindestens 100 000 Hotel-Logiernächte pro Jahr) sowie eine gute bis sehr gute Dienstleistungs- und Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind. 3. Der periphere ländliche Raum, der ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes liegt.

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

LV Langsamverkehr.

Tagesdistanz Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).

MIV siehe motorisierter Individualverkehr.

mobile Personen Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.

Mobilitätsgrad Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.

Modalsplit Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.

motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

Motorräder Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) mit dieser Kategorie zusammengefasst.

MZ Mikrozensus (Stichprobenerhebung).

ÖV Öffentlicher Verkehr.

Öffentlicher Verkehr (ÖV) Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatik = MIV, EU-Verkehrsstatik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ih-

- rer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.
- Pendlerverkehr siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr
- PW Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.
- Rückkehr nach Hause Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).
- Rundung Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.
- Service/-weg Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).
- Übrige Verkehrsmittel: Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
- Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel Dieser Etappenzweck wird zwar als Verkehrsmittel-Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils vorangehenden Etappe zugeordnet.
- Unterwegszeit Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).
- Verfügbarkeit von Fahrzeugen Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.
- Verkehrsmittel Als Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, und Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.
- Verkehrszweck Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg,

Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.

Vertrauensintervall	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall gemäss CD 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. Auf der CD 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, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).
Zentren	Ausnahmsweise verwendeter Begriff für Agglomerationskerngemeinden und isolierte Städte.

## Literaturverzeichnis

### ARE/BFS (2001)

Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und Bundesamt für Statistik (BFS) [BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Bestell-Nr. 812.010 d(f)], Bern und Neuenburg.

### Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007)

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern [Bestell-Nr: 840-0500; Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel; Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch]

### Bundesamt für Statistik (2005)

Eidgenössische Volkszählung 2000: Erwerbsleben, Pendlermobilität und Ausbildung, Neuchâtel [Bestell-Nr: 001-0061; Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel; Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch]

Alle Informationen auch hier:

<http://www.portal-stat.admin.ch/mz05/index.html>

[http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/verkehr\\_und\\_nachrichtenwesen.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/verkehr_und_nachrichtenwesen.html)