



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion  
Abteilung Stadtentwicklung

**Statistikdienste**

**Mobilität und Zufriedenheit  
mit der Verkehrssituation  
in der Stadt Bern**

September 2008





**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Abteilung Stadtentwicklung

Statistikdienste

## **Mobilität und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt Bern**

Lukas Zollinger, wissenschaftlicher Mitarbeiter  
Abteilung Stadtentwicklung

Bern, September 2008

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Einleitung	5
2. Freizeitmobilität	7
3. Arbeitsmobilität	9
4. Verkehrsmittelwahl	11
4.1. Einleitung	11
4.2. Verzicht auf Auto oder Motorrad/Roller	11
4.3. Verzicht auf ein Velo / Mofa	13
4.4. Verzicht auf den Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel	15
5. Zufriedenheit mit der Verkehrssituation	17
5.1. Fussverkehr	18
5.2. Velo- / Mofaverkehr	19
5.3. Öffentlicher Verkehr	21
5.4. Motorisierter Individualverkehr	23
6. Zufriedenheit mit der Parkiersituation	25
6.1. In der Innenstadt	25
6.2. In der Wohnumgebung	25
7. Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld	27
7.1. Einleitung	27
7.2. Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch den rollenden Verkehr	29
7.3. Störende parkierte Fahrzeuge in der Wohnumgebung	29
7.4. Strassenlärm	30
7.5. Luftverschmutzung durch den Verkehr	30
8. Sicherheit	33
Anmerkungen zur Stichprobe	35
Literaturverzeichnis	36
Fragebogen	A1

## Zeichenerklärung

–	Es kommt nichts vor (Wert genau Null)
0 0,0	Grösse, die kleiner ist als die Hälfte der kleinsten verwendeten Einheit
( )	Zahlenangabe unterbleibt aus Gründen des Datenschutzes
...	Zahl nicht bekannt, gegenstandslos oder aus statistischen Gründen nicht aufgeführt

## Impressum

Herausgeber: Statistikdienste der Stadt Bern, Schwanengasse 14, 3011 Bern  
Telefon 031 321 75 31, Telefax 031 321 75 39  
E-Mail: statistikdienste@bern.ch; Internet: statistik.bern.ch

Bearbeitung: Lukas Zollinger, wissenschaftlicher Mitarbeiter Abteilung Stadtentwicklung

Preis: CHF 20.–

Copyright: Statistikdienste der Stadt Bern, Bern, 2008  
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Angabe der Quelle gestattet

## Zusammenfassung

Der variable Teil der im Jahr 2005 durchgeführten Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung hatte den Verkehr zum Thema. Dabei standen das Mobilitätsverhalten unter der Woche, die gewählten Verkehrsmittel und die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation je nach vorwiegend benutztem Verkehrsmittel im Vordergrund. Schliesslich wurde der Bevölkerung auch noch Fragen gestellt zur Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld und zum Sicherheitsempfinden. Unterschiedliche Einschätzungen hängen ab vom Alter der Befragten und den damit verbundenen Bedürfnissen aber auch von der Verkehrssituation im jeweiligen Stadtteil, in dem die Befragten wohnen. Die wichtigsten Ergebnisse sollen im Folgenden kurz zusammengefasst werden.

Die Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung machte deutlich, dass das Mobilitätsverhalten in der Freizeit eine altersspezifische Struktur aufweist. Dabei nimmt mit zunehmendem Alter nicht die Mobilität an sich ab, sondern vielmehr der räumliche Fokus: Steht für die Gruppe der 18–30-Jährigen die Innenstadt und das eigene Quartier als Aufenthaltsort in der Freizeit im Vordergrund, sind es bei der Gruppe der Über-61-Jährigen verstärkt die eigenen vier Wände und Orte ausserhalb der Stadt. In der Freizeit am Wochenende verstärkt sich die erwähnte Tendenz. Die Bedeutung der Innenstadt nimmt bei der Altersgruppe der 18–30-Jährigen noch zu: Tagsüber halten sich 59 Prozent in der Innenstadt auf, am Abend sind es gar 77 Prozent. Dem gegenüber steht die Gruppe der Über-61-Jährigen, für die das eigene Zuhause auch an den Wochenenden eine unverändert grosse Bedeutung hat. Der weitest grösste Teil (90 Prozent) hält sich am Abend an den Wochenenden zuhause auf. Generell und für alle Altersgruppen nimmt an den Wochenenden das eigene Quartier an Bedeutung ab. Bei der Befragung wurden die zurückgelegten Distanzen nicht nach Wochentagen gesondert betrachtet. Es ist indes bekannt, dass die Freizeitmobilität an den Wochenenden besonders intensiv ist, dass man also bei der zur Verfügung stehenden Zeit bereit ist, längere Distanzen zurückzulegen.

In Bezug auf die Arbeitsmobilität ergab die Befragung, dass zwei von drei Befragten in der Stadt Bern arbeiten (65 Prozent), rund ein Drittel arbeitet in der Innenstadt (30 Prozent). Die Gruppe der 18–30-Jährigen weist verglichen mit den anderen Altersgruppen den höchsten Anteil mit weiteren Arbeitswegen auf. Räumlich ergibt sich im Hinblick auf Wohn- und Arbeitsort folgendes Bild: In der Innenstadt wohnhafte Personen weisen einen engen räumlichen Bezug von Wohn- und Arbeitsort auf. Im Gegensatz dazu stehen die Stadtteile Länggasse-Felsenau und Kirchenfeld-Schosshalde. Der Stadtteil Länggasse-Felsenau weist den höchsten Anteil an Wegpendlerinnen – und pendler auf, im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde werden demgegenüber die grössten Distanzen zurückgelegt – verglichen mit allen anderen Stadtteilen. Da dieser Stadtteil zugleich den höchsten Anteil an hoch qualifizierten Arbeitskräften aufweist, kann man davon ausgehen, dass ihre Zielorte in den urbanen Zentren der Schweiz und im Ausland liegen.

Die meisten der Befragten, die selten oder nie das Auto benutzen, geben an, dass sie auf den Gebrauch des Autos im innerstädtischen Verkehr aus «fehlendem Bedarf» verzichten. Dies gilt insbesondere für die Stadtteile Innenstadt, Länggasse-Felsenau und Kirchenfeld-Schosshalde, die mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen sind und wo kurze Wege vorherrschen. Als weitere Begründungen für einen Verzicht werden die fehlenden und zu teuren Parkplätze, die vielen Fahrverbote und Einbahnstrassen sowie die vielen Baustellen geltend gemacht. Die am häufigsten geäusserten Gründe für einen Verzicht auf den Gebrauch eines Velos oder Mofas sind das relativ hohe Unfallrisiko sowie der störende, durch den motorisierten Individualverkehr hervorgebrachte Lärm und die Luftverschmutzung. Auf den Gebrauch des öffentlichen Verkehrs wird schliesslich verzichtet aus fehlendem Bedarf, wegen der hohen Billettpreise und weil die öffentlichen Verkehrsmittel am Abend zu wenig lange fahren.

Bei der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation sticht vor allem der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen ins Auge, der eine durchwegs positive Einschätzung vornimmt sowohl von der allgemeinen Verkehrssituation wie der Situation im Wohnumfeld. Für den Fussverkehr gilt gesamtstädtisch, dass die am häufigsten genannten Kritikpunkte das subjektiv empfundene Unfallrisiko und die langen Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen sind. Beim Velo- und Mofaverkehr liegt eine gemässigt positive Einschätzung der Verkehrssituation vor. Allerdings geben 48 Prozent der befragten Frauen, die das Velo häufig benutzen an, dass sie nicht oder gar nicht zufrieden sind mit der Verkehrssituation als Velofahrerinnen.

Räumlich gesehen schätzt der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen die Situation im Bereich des Velo- und Mofaverkehrs am positivsten, der Stadtteil Länggasse-Felsenau am negativsten ein. In den einzelnen Themenbereichen bestätigt sich die Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung aus dem Jahre 1996 weitgehend: Nach wie vor werden das Netz der Velostreifen und -wege, die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder und die Belästigung durch Lärm und Luftverschmutzung sehr kritisch beurteilt. Die positivste Einschätzung insgesamt liegt beim öffentlichen Verkehr vor: 93 Prozent der diesen regelmässig Benutzenden geben an, dass sie mit ihm zufrieden oder gar sehr zufrieden sind. Insbesondere die ältere Wohnbevölkerung ist zu einem hohen Anteil sehr zufrieden mit dem öffentlichen Verkehrsangebot. Bei der räumlichen Aufteilung der Antworten fallen schliesslich die Stadtteile Mattenhof-Weissenbühl und Bümpliz-Oberbottigen auf, die beide einen sehr hohen Zufriedenheitsgrad aufweisen. Für die verkehrspolitische Diskussion der letzten Jahre dürfte zudem interessant sein, dass im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen mit 10 Prozent ein – verglichen mit allen anderen Stadtteilen – höherer Anteil der Bevölkerung mit dem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz eher nicht zufrieden ist.

## 1. Einleitung

Wie in der Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung (EWBF) des Jahres 1996 wurde nach neun Jahren im Jahr 2005 der variable Teil des Fragenkatalogs wieder dem Thema des städtischen Verkehrs und des Mobilitätsverhaltens gewidmet. Da der Fragebogen der letzten Befragung jedoch von einer interdirektionalen Arbeitsgruppe massgeblich überarbeitet und den aktuellen Gegebenheiten des städtischen Verkehrs angepasst wurde, sind die Ergebnisse der EWBF aus dem Jahre 1996 mit denjenigen aus dem Jahr 2005 nicht vergleichbar. Die Arbeitsgruppe setzte sich zusammen aus einem Vertreter der Statistikdienste, der Stadtpolizei, des Tiefbauamts, der Verkehrsplanung, des Amtes für Umweltschutz und dem Vertreter der Fachstelle öffentlicher Verkehr. Einzelne Ergebnisse der EWBF 2005 wurden bereits von den Statistikdiensten der Stadt Bern Ende 2005 publiziert.<sup>1</sup> Die Abteilung Stadtentwicklung übernahm in Rücksprache mit der bereits erwähnten Arbeitsgruppe in der Folge die Detailauswertung für den vorliegenden Bericht. Der Bericht ist rein deskriptiv ausgerichtet und setzt sich aus folgenden thematischen Schwerpunkten zusammen: Im zweiten Kapitel wird die Freizeitmobilität während der Woche tagsüber und am Abend in der Stadt Bern näher dargestellt. Die Freizeitmobilität an den Wochenenden wird dabei nicht berücksichtigt. Die vorgegebenen Antwortkategorien ermöglichen auch Aussagen über die altersspezifisch bevorzugten Aufenthaltsräume je nach Tageszeit. Im dritten Kapitel werden die Arbeitsmobilität und Pendlerströme aus Sicht der städtischen Bevölkerung abgebildet. Im vierten Kapitel werden die Wahl der benutzten Verkehrsmittel und die Gründe, die gegen die Wahl eines spezifischen Verkehrsmittels sprechen, erläutert. In den Kapiteln 5, 6 und 7 werden die Aussagen zur Zufriedenheit mit der Verkehrs- und Parkiersituation sowie mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld zusammengefasst. Schliesslich wird im letzten Kapitel das subjektiv empfundene Sicherheitsgefühl der Bernerinnen und Berner in Abhängigkeit mit dem gewählten Verkehrsmittel dargestellt.

Die Grundauswertung der EWBF 2005 wurde anhand verschiedener Variablen vom LINK-Institut Luzern vorgenommen. Als Variablen dienten demographische Merkmale wie Geschlecht, Alter, Nationalität, Erwerbstätigkeit und Bildungsgrad sowie der Haushaltstyp (Einpersonenhaushalt, Haushalt mit Kind(ern), Haushalt mit zwei Erwachsenen,

übrige Haushalte), die Lärmbelastung in der Nacht und der Stadtteil, in dem die befragten Personen wohnhaft sind. Von besonderem Interesse dürfte bei einer Detailanalyse die nähere Betrachtung der sozialen und räumlichen Variablen sein. Die kleinräumige Auswertung ermöglicht es, Aussagen zur Zufriedenheit in den verschiedenen Stadtteilen zu machen. Bei der Interpretation der Aussagen zu den einzelnen Stadtteilen ist jedoch Vorsicht geboten: So bewegen sich die wenigsten Personen ausschliesslich in demjenigen Stadtteil, in dem sie wohnen. Die Aussagen gelten folglich nicht alleine für den Stadtteil, sondern sie beziehen sich immer *auch* auf die Verkehrssituation und das Strassennetz der gesamten Stadt Bern. Zudem setzt sich der Verkehr in einem bestimmten Stadtteil auch aus Personen aus der übrigen Stadt und zu einem grossen Teil gar aus Auswärtigen zusammen, die in der Befragung gar nicht berücksichtigt wurden.

Von besonderem Interesse sind sich stark unterscheidende Aussagen nach Stadtteilen sowie sich signifikant unterscheidende Aussagen von verschiedenen Bevölkerungsgruppen, bspw. wenn sich die Einschätzung der älteren Bevölkerungsgruppe (älter als 61 Jahre) signifikant von den anderen Altersgruppen unterscheidet. Hier können sich gruppenspezifische Bedürfnisse, Wahrnehmungen und Einschätzungen bemerkbar machen. Die vorliegende Detailauswertung setzt ihren Schwerpunkt folglich auf solche sozialräumliche und soziodemographische Aspekte.

Es gilt abschliessend festzuhalten, dass die Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung die subjektive Sichtweise der Befragten in einer Momentaufnahme wiedergibt. Diese Sichtweisen müssen nicht notwendigerweise in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen mit der objektiv messbaren Verkehrssituation der Stadt Bern. Sie können auch durch zeitlich beschränkt auftretende Veränderungen der Verkehrssituation (bspw. Baustellen) und die politische Agenda (Abstimmungen) beeinflusst werden. Teilweise lassen sich auch widersprüchliche Erwartungshaltungen finden, wie sie in Verkehrs- und Mobilitätsfragen häufig vorzufinden sind. Diese subjektiven Einschätzungen sind jedoch insofern für die Politik bedeutsam, als dass sie in Wahlen und sachthematischen Abstimmungen wirksam werden und Handlungsspielräume in der Planung und Umsetzung beeinflussen können.

<sup>1</sup> Statistikdienste (2005): Stadt Bern: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung 2005.

Die EWBF 2005 ist im Standardteil so ausgerichtet, dass sie Vergleiche mit den Städten Basel, St. Gallen und Zürich erlaubt. Auf die Frage nach den grössten Problemen der jeweiligen Stadt lag in den Städten Bern (47 Prozent) und Zürich (39 Prozent) als Antwort der Problembereich «Verkehr, Parkplätze und Verkehrsberuhigung» an erster Stelle. Die Spitzenposition des Problembereiches «Verkehr» in der Stadt Bern wurde, nach Einschätzung der Statistikdienste, durch das Thema des variablen Teils der Befragung (Verkehr) und die während der Befragung stattfindende Abstimmung über die Umgestaltung des Bahnhofplatzes massgeblich beeinflusst.

### **Signifikanz**

Die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse basieren auf einer Stichprobe von 1007 Personen. In der Stichprobe festgestellte Unterschiede zwischen Teilgruppen (z.B. zwischen Frauen und Männern) werden dann als **statistisch signifikant** bezeichnet, wenn sie mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht auf Zufall beruhen und somit auf die Grundgesamtheit (Gesamtbevölkerung der Stadt Bern) verallgemeinert werden können. Beispielsweise befürchteten 39 Prozent der Frauen einen Velodiebstahl. Dieser Anteil ist signifikant höher als derjenige der Männer. Für diesen Bericht wurde diese Wahrscheinlichkeit bei 95% festgelegt und es wurde mit konventionellen statistischen Tests bestimmt, ob Unterschiede oder Zusammenhänge signifikant sind. Im vorliegenden Bericht werden nur signifikante Ergebnisse behandelt.

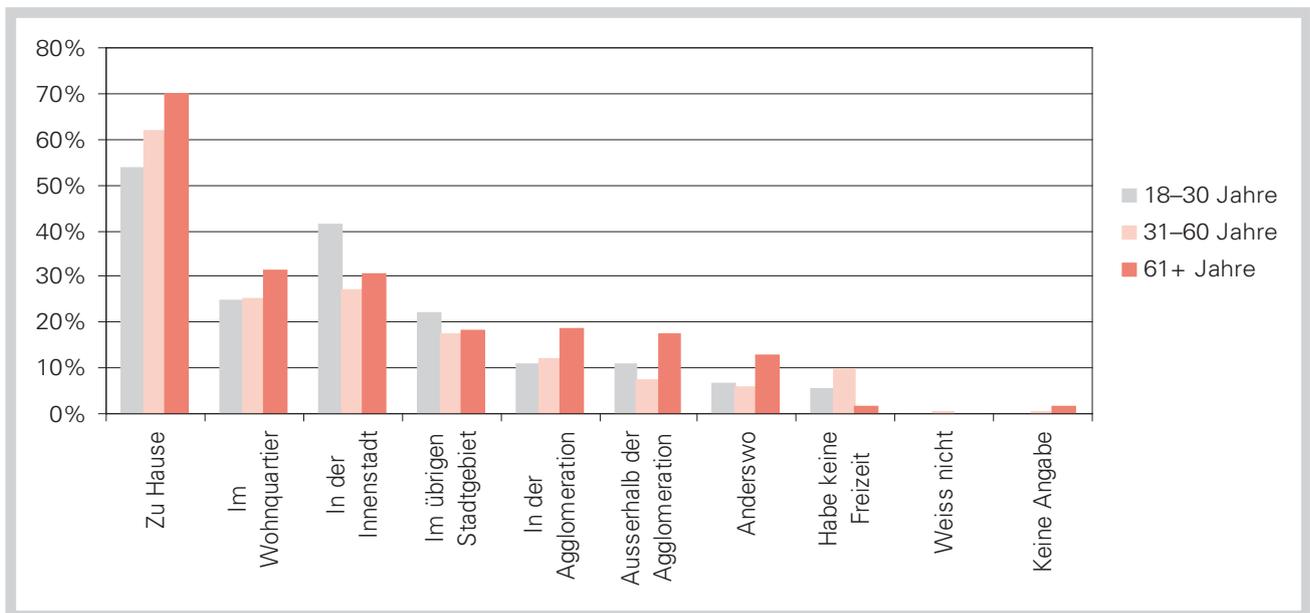
## 2. Freizeitmobilität

Unter Freizeitmobilität soll hier diejenige Mobilität verstanden werden, die nicht dem Zweck der Erwerbstätigkeit dient. Dazu zählt generell diejenige Mobilität, die ausserhalb der Arbeitszeit geschieht. Mit 40 Prozent aller täglichen Wege sowie 44 Prozent der zurückgelegten Distanz ist der Freizeitverkehr gesamtschweizerisch im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck.<sup>2</sup> Durch die

<sup>2</sup> Bundesamt für Raumentwicklung 2000

vorgegebenen Antwortkategorien der Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung kann ein Bild gewonnen werden über die bevorzugten Aufenthaltsräume nach Tageszeiten der befragten Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern. Ausgenommen von dieser Betrachtung ist die Freizeitmobilität an den Wochenenden, die eigenen Gesetzmässigkeiten unterliegt und an diesen Tagen jeweils noch ausgeprägter ist.

Abbildung 1: Freizeitmobilität wochentags tagsüber  
(nach Altersgruppen; Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Das Mobilitätsverhalten in der Freizeit weist eine altersspezifische Struktur auf: Mit zunehmendem Alter tendieren die Befragten dazu, ihre Freizeit tagsüber überdurchschnittlich entweder zu Hause zu verbringen (70 Prozent) oder ausserhalb der Stadt. Die Wohnquartiere und die Innenstadt nehmen an Bedeutung ab. Demgegenüber verbringt die Altersgruppe von 18–30 Jahren, verglichen mit allen anderen Altersgruppen, ihre Freizeitaktivitäten auch tagsüber bevorzugt in der Innenstadt (41 Prozent). Die Altersgruppe der über 61-Jährigen schliesst Personen im Ruhestand mit ein, die über ein grösseres, frei zu gestaltendes Zeitbudget verfügen, das dementsprechend auch genutzt wird. Diese Gruppe legt wochentags signifikant weitere Distanzen in ihrer Freizeit zurück als alle anderen Personengruppen. So gibt fast jede fünfte Person an (17 Prozent), dass sie ihre Freizeit «normalerweise» ausserhalb der Agglomeration verbringt und praktisch ebenso viele geben an, dass

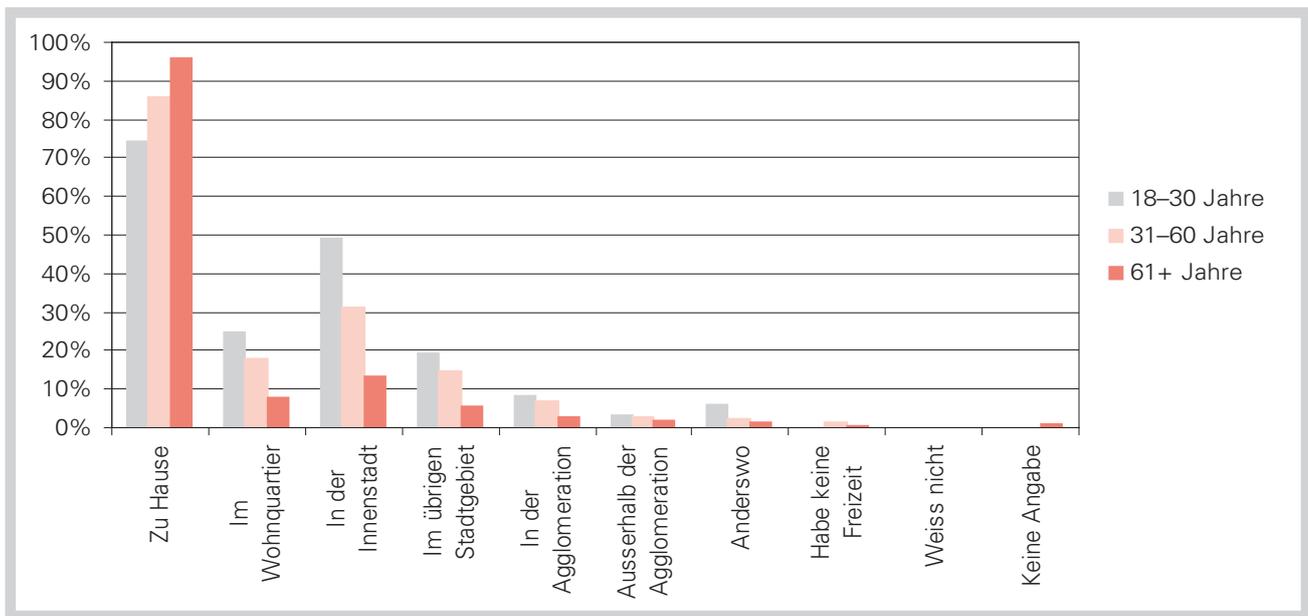
sie sich in der Agglomeration aufhalten. Dieses Ergebnis bestätigt andere Untersuchungen, die ergeben haben, dass «kleinere Haushalte, untere Einkommensgruppen und über 65-Jährige besonders hohe Freizeitverkehrsanteile bezüglich der täglichen Unterwegszeit» aufweisen.<sup>3</sup> Anhand der aus der Befragung gewonnenen Daten lässt sich keine Aussage dazu machen, ob sich die Gruppe der «Sesshaften», die sich zu Hause aufhält, und diejenige der «Reise- und Mobilitätsfreudigen» gegenseitig ausschliessen oder vielmehr aufgrund von Mehrfachnennungen ergänzen. Der individuelle Gesundheitszustand wird dabei das Mobilitätsverhalten entscheidend mitbestimmen.

<sup>3</sup> Bundesamt für Raumentwicklung 2000

Betrachtet man die Aufenthaltsräume genauer, lässt sich auf die Innenstadt bezogen sagen, dass sie unter der Woche sowohl tagsüber wie auch abends (siehe Abbildung 2) am meisten der Gruppe der 18–30-Jährigen als bevorzugter Aufenthaltsort in der Freizeit dient (49 Prozent). Daneben verbringt diese Altersgruppe signifikant mehr ihrer Freizeit im Wohnquartier als alle anderen Altersgruppen. Dabei mag es sich neben Jugendlichen um Paare

mit kleinen Kindern handeln. Denn für Haushalte mit Kindern nimmt das Wohnquartier und dessen öffentlicher Raum mit seinen Grünanlagen als Bezugspunkt für die Freizeitgestaltung häufig zu und die Innenstadt entsprechend ab. Dies gilt sowohl für den Tag (34 Prozent im Wohnquartier bzw. 24 Prozent in der Innenstadt) wie auch für den Abend oder für die Nacht (25 Prozent im Wohnquartier bzw. 26 Prozent in der Innenstadt).

Abbildung 2: Freizeitmobilität wochentags abends (nach Altersgruppen; Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

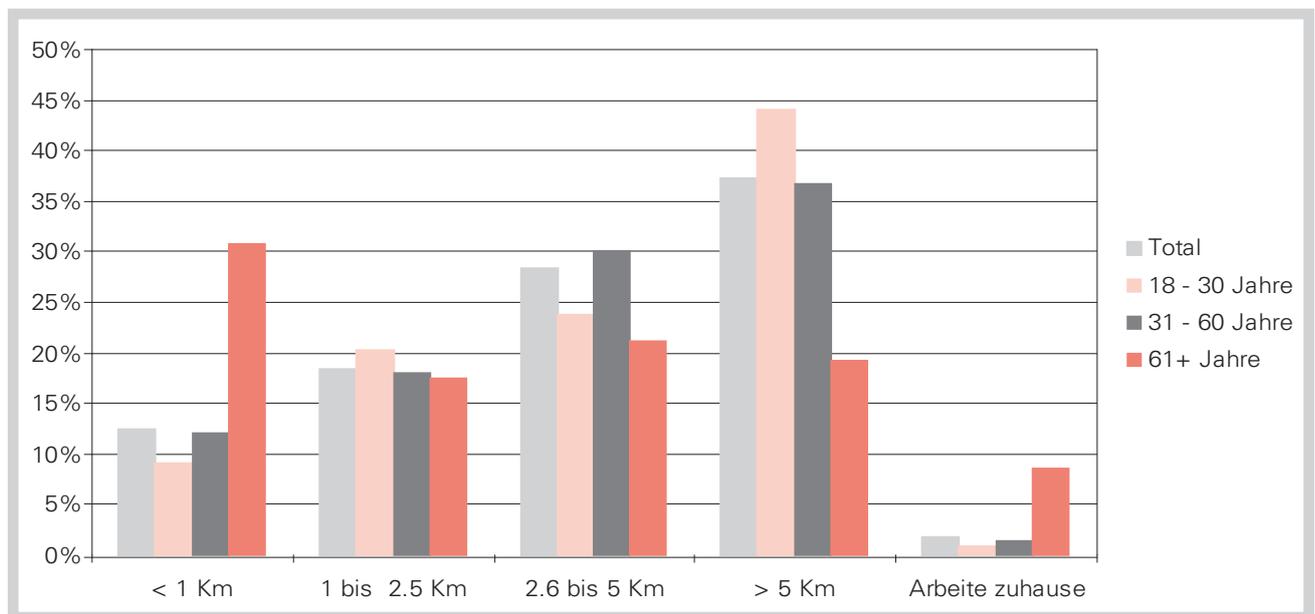
### 3. Arbeitsmobilität

Insgesamt arbeiten rund zwei Drittel der Befragten in der Stadt Bern, beinahe ein Drittel (30 Prozent) in der Innenstadt. Jeweils etwa gleich viele Beschäftigte haben ihren Arbeitsplatz in einer Nachbargemeinde bzw. in der Agglomeration oder ausserhalb der Agglomeration Bern (gut 16 Prozent).

Die Arbeitsmobilität weist ebenfalls eine altersspezifische Struktur auf (siehe Abbildung 3): Je älter die Erwerbstätigen sind, desto geringer ist die zurückgelegte Pendeldistanz. Knapp über 30 Prozent der Erwerbstätigen mit mehr als 61 Jahren legen weniger als einen Kilometer zu ihrem Arbeitsort zurück und unterscheiden sich dadurch signifikant von den

anderen Altersgruppen. Zudem nimmt, verglichen mit allen anderen Altersgruppen, die Erwerbstätigkeit in den eigenen vier Wänden zu (8,5 Prozent). Mit erhöhtem Alter kann zum einen die Bereitschaft abnehmen, längere Distanzen mehrmals wöchentlich zurückzulegen. Arbeits- und Wohnort rücken näher zusammen. Zum anderen kann es sich hierbei auch um einen Generationeneffekt handeln: Jüngere Arbeitnehmende sind heute eher bereit, längere Arbeitswege in Kauf zu nehmen. Wenig überraschend ist folglich die Tatsache, dass die Gruppe der 18–30-Jährigen es eher in Kauf nimmt, mehr als 5 Kilometer zu pendeln (44 Prozent). Ähnlich verhält es sich bei der Gruppe der 31–60-Jährigen (37 Prozent).

Abbildung 3: Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (nach Altersgruppen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Bei der Betrachtung der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort nach Stadtteilen zeigt sich, dass 24 Prozent der Bewohner/-innen der Innenstadt weniger als einen Kilometer zu ihrem Arbeitsort zurücklegen (siehe Abbildung 4).<sup>4</sup> Mit anderen Worten fällt für sie Wohn- und Arbeitsort räumlich zusammen. Das mag zum einen mit der spezifischen Wirtschafts- und Gewerbestruktur, insbesondere der unteren Altstadt, zusammenhängen, wo kleinere Betriebe dominieren. Zum anderen

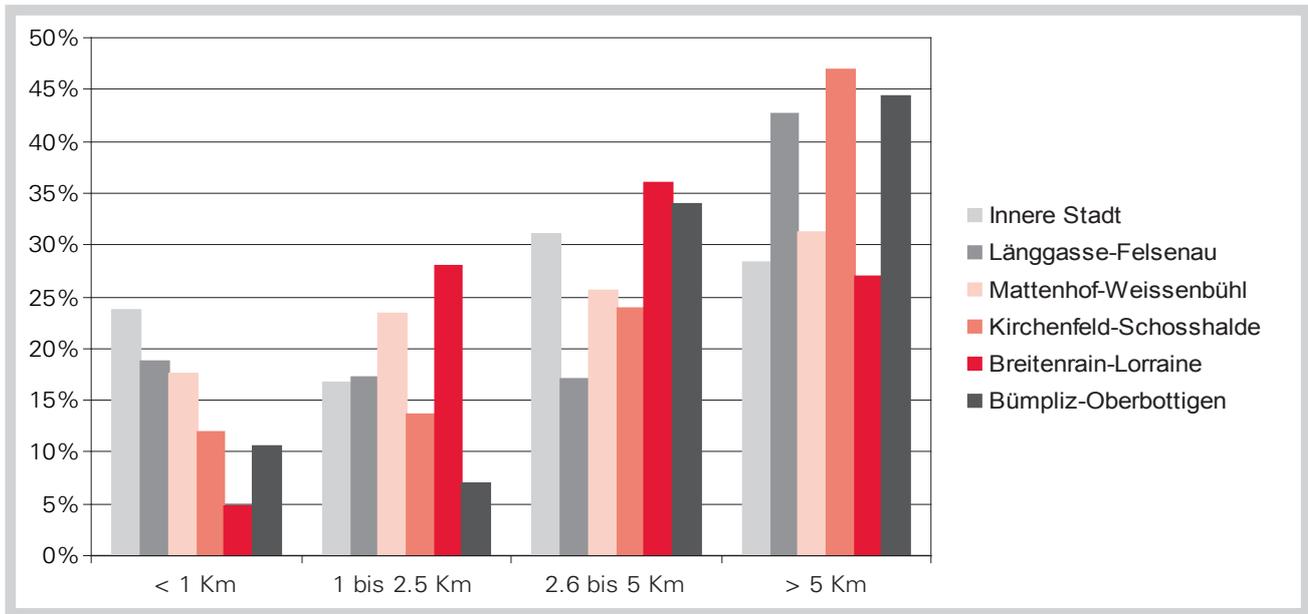
<sup>4</sup> Länggasse-Felsenau 18,7 Prozent, Mattenhof-Weissenbühl 17,5 Prozent.

wird wohl gerade in diesem Stadtteil der Vorteil der «kurzen Wege» in innerstädtischen Gebieten geschätzt und auch in Bezug auf die Wahl des Wohnortes bewusst gesucht. Demgegenüber arbeitet gut jeder Fünfte, der im Stadtteil Länggasse-Felsenau wohnhaft ist, ausserhalb der Agglomeration Bern. Damit weist dieser verkehrstechnisch sowohl für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr gut erschlossene Stadtteil den höchsten Anteil

an Wegpendlerinnen und -pendler der Stadt Bern auf. Den zweit- und dritthöchsten Pendleranteil an der erwerbstätigen Wohnbevölkerung weisen die Stadtteile Kirchenfeld-Schosshalde (18 Prozent) und Bümpliz-Oberbottigen (17 Prozent) auf. Dieses Mobilitätsverhalten zeigt sich auch in Bezug auf die jeweils zurückgelegte Distanz vom Wohn-

zum Arbeitsort. 43 Prozent der Bewohner/-innen des Länggass-Felsenau-Quartiers legen mehr als 5 Kilometer zurück. Im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde legen die Erwerbstätigen, verglichen mit den anderen Quartieren, die grössten Distanzen zu ihrem Arbeitsplatz zurück: 47 Prozent pendeln 5 Kilometer und mehr.

Abbildung 4: Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (nach Stadtteilen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

## 4. Verkehrsmittelwahl

### 4.1. Einleitung

Für die Begründung der Wahl eines spezifischen Verkehrsmittels wählte die Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung einen negativen Ansatz: Statt nach Gründen für die Wahl eines Verkehrsmittels zu fragen, wurden folgende Antwortkategorien vorgegeben, die gegen die Benutzung eines Autos oder eines Motorrads/Rollers bzw. eines Velos/Mofas sprechen: «Aus Prinzip», «Habe keinen Bedarf», aus «gesundheitlichen/altersbedingten Gründen», «anderer Grund». Da bei standardisierten Umfragen die aus Sicht der Forschenden möglichen oder in Frage kommenden Antworten immer bereits vorausgesetzt werden, wird üblicherweise eine Residualkategorie wie «anderer Grund» eingesetzt für den Fall, dass die vorgegebenen Antworten nicht zutreffen. Dadurch besteht bei der Interpretation und der möglichen Begründung der Ergebnisse immer eine gewisse Offenheit. Diese Offenheit trifft zwar ebenfalls bei den Kategorien «Aus Prinzip» und «Habe keinen Bedarf» zu, jedoch insbesondere bei den Antworten, die eine «andere» Begründung als die vorgegebenen beinhalten. Deshalb wurde in einem zweiten Schritt bei diesen Antworten noch differenzierend nachgefragt, was die weiteren Gründe sind, die gegen ein spezifisches Verkehrsmittel sprechen. Die Analyse dieser Antworten kann aufgrund der geringen Fallzahlen nicht nach Stadtteilen räumlich gesondert dargestellt werden.

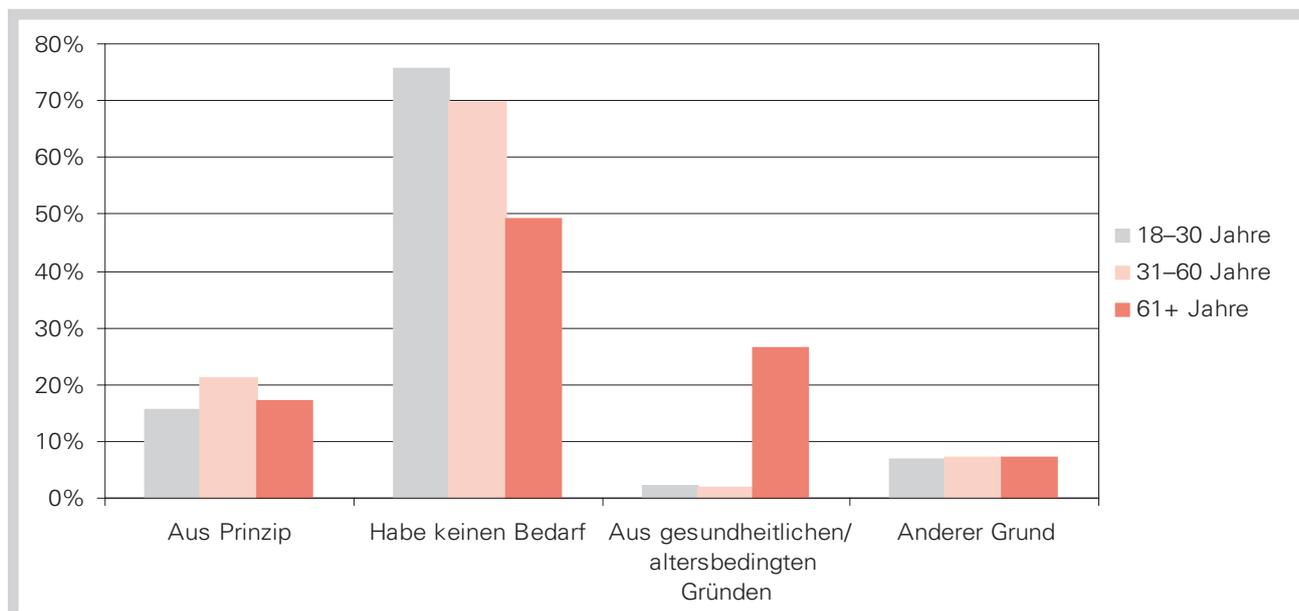
Da eine jede Wahl, insbesondere diejenige für oder gegen ein Auto oder ein Motorrad/Roller, auch ökonomische Aspekte mit beinhaltet, kann davon ausgegangen werden, dass diese Aspekte sowohl in die Kategorie «Habe keinen Bedarf» wie auch in die Kategorie «anderer Grund» eingeflossen sind. Ansonsten kann man bei der Kategorie «aus Prinzip» davon ausgehen, dass hinter dem Entscheid für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel weltanschaulich-politische Überlegungen stehen, insbesondere dürften bei einem Entscheid gegen den motorisierten Individualverkehr ökologische Überlegungen handlungswirksam werden. Schwieriger ist die Kategorie «kein Bedarf» zu interpretieren. Eine plausible Interpretation ist, dass aus Sicht der Befragten durch die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels kein spezifischer Vorteil erwächst und dass ein anderes Verkehrsmittel mehr oder weniger deutliche Nutzenvorteile aufweist.

### 4.2. Verzicht auf Auto oder Motorrad / Roller

In der Stadt Bern sind nur 9 Prozent aller befragten Personen täglich mit dem Auto oder dem Motorrad/Roller<sup>5</sup> unterwegs. Diesen gegenüber stehen rund 46 Prozent, die für die Fortbewegung in der Stadt nie das Auto wählen. Als Begründung für ihren Verzicht geben 65 Prozent an, dass sie grundsätzlich kein Bedürfnis nach einem Auto haben. 19 Prozent derjenigen, die auf ein Auto verzichteten, antworten, dass sie sich aus Prinzip gegen ein Auto entschieden haben.

<sup>5</sup> Im Folgenden unter dem Begriff «Auto» zusammengefasst.

Abbildung 5: Gründe, die gegen den Besitz eines Autos sprechen (nach Altersgruppen)



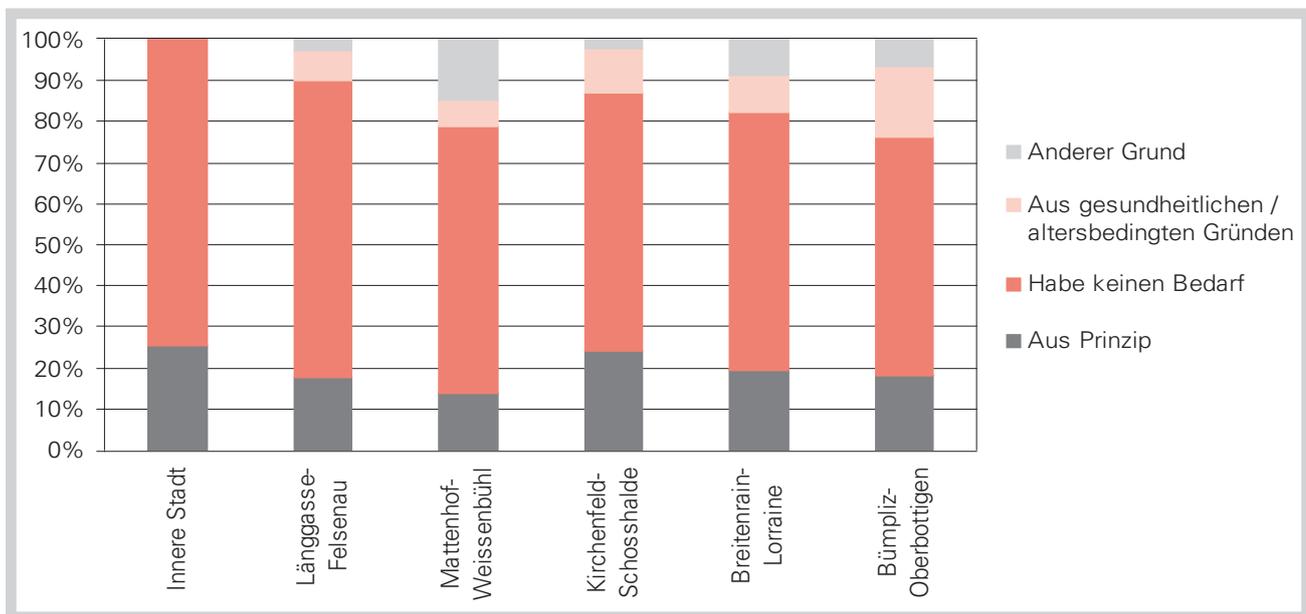
Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Dass das Mobilitätsverhalten eine altersspezifische Struktur hat, wurde bereits mehrfach betont und zeigt sich auch beim Verzicht auf ein Auto (siehe Abbildung 5). Deutlicher als alle anderen Altersgruppen bezeichnet die Gruppe der über 61-Jährigen «gesundheitliche Gründe» als ausschlaggebend dafür, dass sie auf ein Auto verzichten (27 Prozent). Tief zu liegen kommt in dieser Altersgruppe der Anteil derjenigen, der angibt aus fehlendem Bedarf darauf zu verzichten (49 Prozent). Bei den anderen Altersgruppen ist dieser Wert deutlich höher.

Teilt man die Begründungen für einen Verzicht auf ein Auto räumlich auf (siehe Abbildung 6), fallen die beiden Stadtteile Innenstadt und Länggasse-Felsenau auf. In beiden Stadtteilen scheint der

Besitz eines Autos wenig Nutzenvorteile zu bringen (Innenstadt 75 Prozent, Länggasse-Felsenau 72 Prozent verzichten aus fehlendem Bedarf auf ein Auto). Wie wir bereits bei der Arbeitsmobilität gesehen haben, legen die Bewohner/-innen der Innenstadt vergleichsweise die kürzesten Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort zurück. Sie werden also den Arbeitsweg mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo/Mofa bewältigen. Für den Stadtteil Länggasse-Felsenau gilt zwar, dass die Bewohner/-innen vergleichsweise längere Distanzen für ihren Arbeitsweg zurücklegen, diese jedoch aufgrund des guten Anschlusses an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

Abbildung 6: Gründe, die gegen den Besitz eines Autos sprechen (nach Stadtteilen)



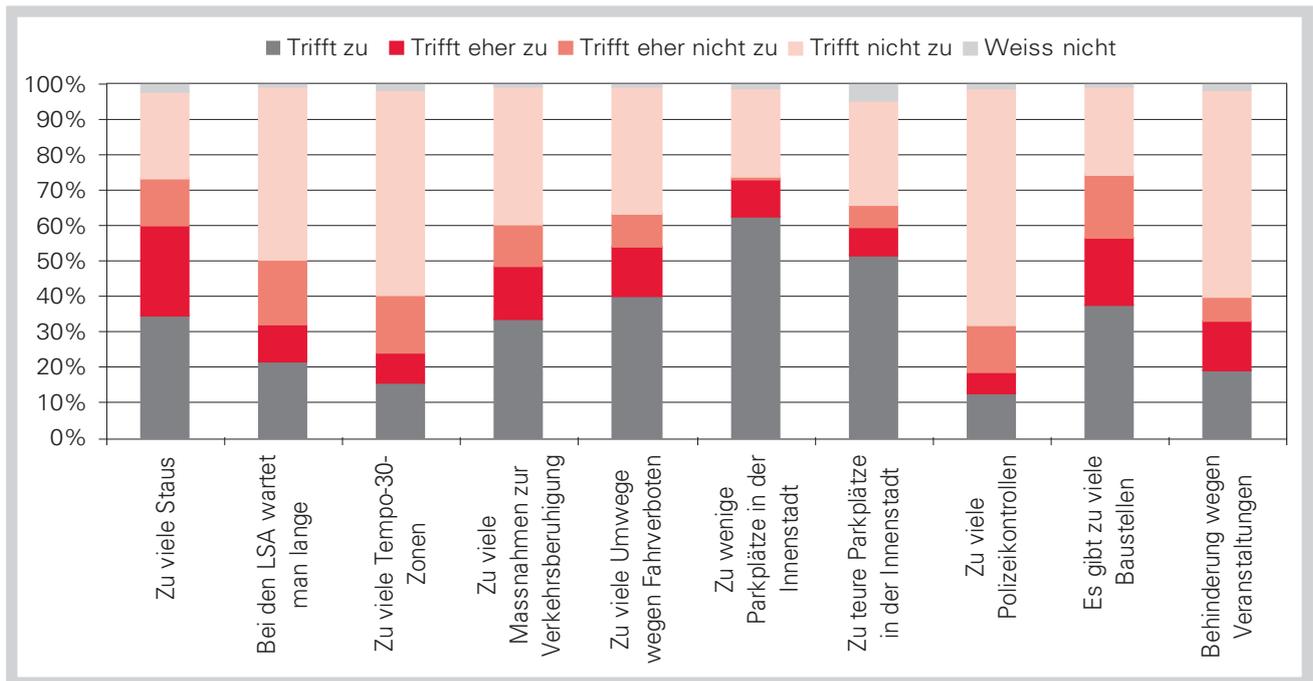
Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Bei den weiteren Begründungen ist die Fallzahl bei den meisten Antworten zu klein, um statistisch zuverlässige Aussagen machen zu können. Die Begründungen müssen folglich mit grosser Vorsicht gelesen werden (siehe Abbildung 7).

Bei denjenigen Befragten, die aus anderen Gründen auf die Benutzung des Autos im innerstädtischen Verkehr verzichten, geben die meisten an, dass dies auf das knappe und zu teure Parkplatzangebot zurückzuführen sei: 57 Prozent finden die Aussage zutreffend, dass es in der Innenstadt zu wenig Parkplätze gibt. Und 45 Prozent der Befragten schätzen das knappe Parkplatzangebot in der Innenstadt als zu teuer ein (siehe dazu auch Kapitel 5). Die nächstgenannten Gründe sind die vielen Umwege wegen Fahrverboten und Einbahnstrassen

(34 Prozent), die vielen Baustellen (34 Prozent), die vielen Staus (31 Prozent) sowie die vielen baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (30 Prozent). Wenig Ablehnung erfahren demgegenüber die Tempo-30-Zonen (13 Prozent trifft nicht zu) und die vorgenommenen Polizeikontrollen (54 Prozent trifft nicht zu). Beide Massnahmen werden für den Verzicht auf ein Auto als irrelevant angegeben. Eine ähnlich positive Einschätzung dieser Massnahmen nehmen übrigens auch diejenigen Befragten vor, die mit dem Auto in der Stadt öfters unterwegs sind (siehe Kapitel 4.4.). Auch die Veranstaltungen im öffentlichen Raum, die Verkehrslenkungsmassnahmen bedürfen, werden kaum für einen Verzicht geltend gemacht (52 Prozent trifft nicht zu). Ebenso wenig wird die Wartezeit vor Lichtsignalanlagen für einen Verzicht vorgebracht

Abbildung 7: Details, die gegen die Benutzung eines Autos sprechen (Detailanalyse zur Kategorie «anderer Grund»)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

(45 Prozent tritt nicht zu), obschon hier jede oder jeder Fünfte der Ansicht ist, dass lange Wartezeiten vorherrschen (20 Prozent trifft zu).

Stadt fort. Dabei machen die über 61-Jährigen eine deutliche Mehrheit aus (85 Prozent sind nie mit dem Velo/Mofa unterwegs).

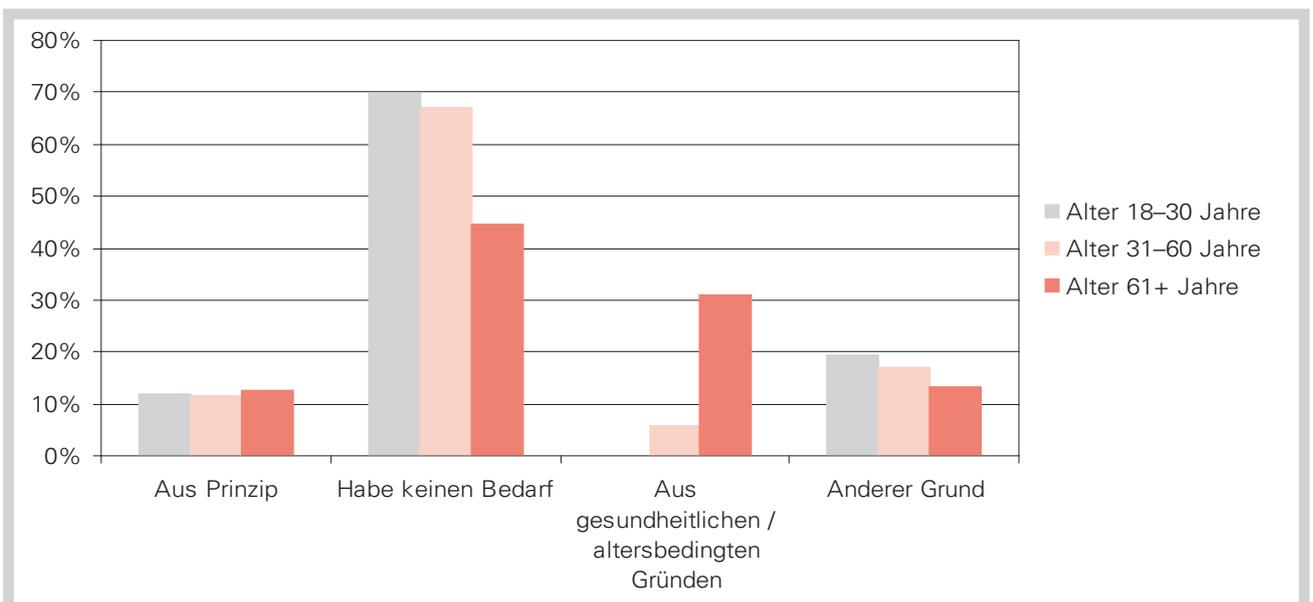
### 4.3. Verzicht auf ein Velo / Mofa

Fast jeder Fünfte der Befragten (18 Prozent) gibt an, dass er oder sie täglich mit dem Velo/Mofa<sup>6</sup> in der Stadt unterwegs ist. Rund 52 Prozent bewegen sich demgegenüber nie mit dem Velo in der

Dieser Befund, dass die Benutzung eines Velos abhängig vom Alter und dementsprechend vom Gesundheitszustand der Befragten ist, vermag wenig zu überraschen. Obschon das Bedürfnis der älteren Personen nach Mobilität (auch mit dem Velo) hoch ist, sehen sich 31 Prozent der über 61-Jähri-

<sup>6</sup> Im Folgenden zusammengefasst unter dem Begriff «Velo».

Abbildung 8: Gründe, die gegen die Benutzung eines Velos/Mofas sprechen (nach Altersgruppen)

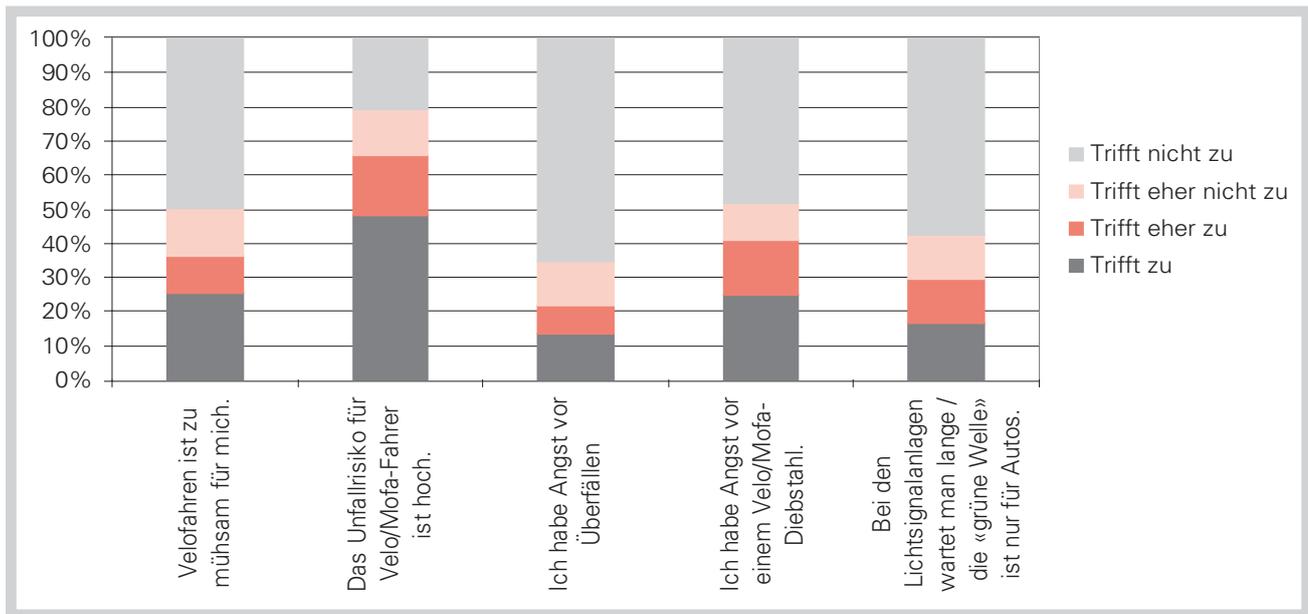


Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

gen aus gesundheitlichen Gründen gezwungen auf die Verwendung eines Velos zu verzichten. Zusätzlich verzichten Haushalte mit Kindern signifikant mehr aus Prinzip auf die Benutzung eines Velos als alle anderen Haushaltstypen. Sie begründen diesen Entscheid mehrheitlich mit dem wahrgenommenen hohen Unfallrisiko (69 Prozent).

Da auch in diesem Fall ein grosser Anteil der Befragten andere Gründe für den Verzicht auf ein Velo angeben, sollen diese im Folgenden näher betrachtet werden. Da die Fallzahlen bei den räumlichen und soziodemographischen Variablen zu klein für einen Signifikanztest sind, kann eine nach diesen Kriterien ausgerichtete Detailanalyse nicht vorgenommen werden.

Abbildung 9: Details, die gegen die Benutzung eines Velos/Mofas sprechen (Detailanalyse zur Kategorie «anderer Grund», 1. Abbildung)

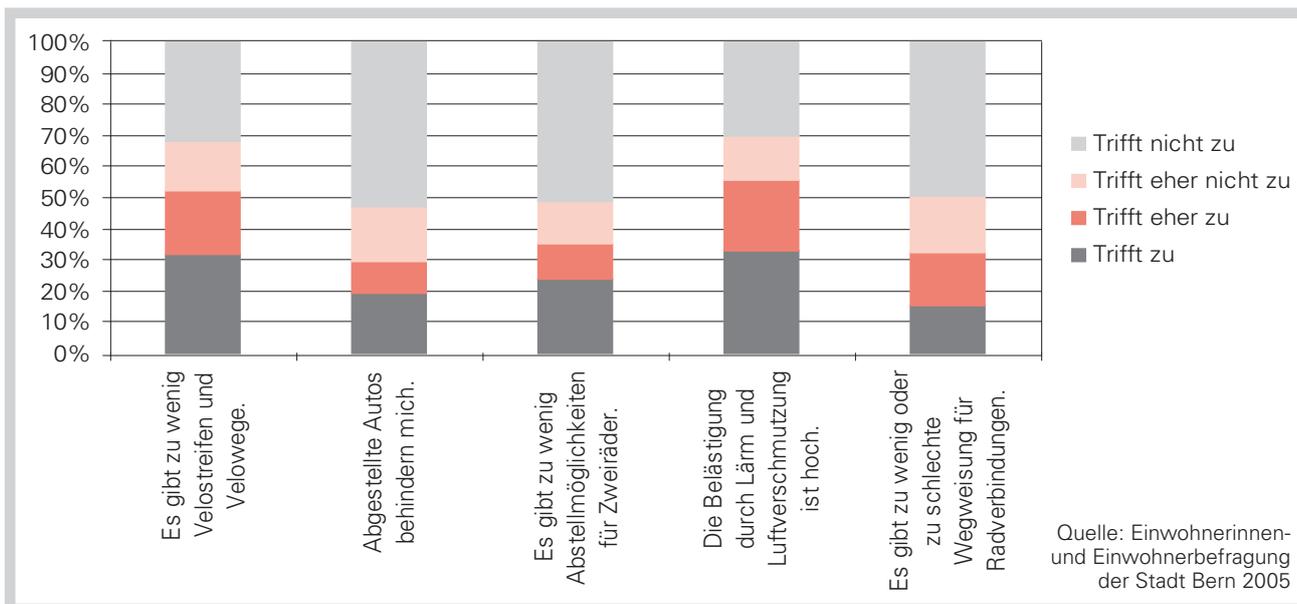


Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Oben stehende Abbildung macht deutlich, dass die Furcht vor einem Unfall der vergleichsweise am häufigsten vorgebrachte Grund für einen Verzicht auf ein Velo ist (44 Prozent). Immerhin beinahe jede oder jeder Vierte gibt an, dass die mit dem Velofahren verbundene Anstrengung ein Grund für die Wahl eines anderen Fortbewegungsmittels ist (24 Prozent «zu mühsam»). Die Furcht vor Überfällen ist jedoch kein Grund, auf den Gebrauch eines Velos/Mofas zu verzichten (62 Prozent trifft nicht zu). Gut ein Fünftel der Befragten (23 Prozent) geben indes an, dass die Angst vor einem Diebstahl des Velos zu einem Verzicht zu dessen Gebrauch führt. Kaum ins Gewicht fällt derweil die Wartezeit vor Lichtsignalanlagen: 60 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass dies keinen Einfluss auf ihren Verzicht hat.

Abbildung 10 verdeutlicht ein weiteres Argument, das gegen die Benutzung eines Velos/Mofas spricht: Rund ein Drittel der Befragten (31 Prozent), die kein Velo haben oder dieses selten oder nie benutzen, empfinden den durch den motorisierten Individualverkehr ausgelösten Lärm und die Luftverschmutzung als hoch. Schliesslich monieren 27 Prozent der Befragten, die nur selten oder nie das Velo benutzen, dass es in der Stadt Bern zu wenig Velostreifen und -wege gibt. Bezüglich des Veloverkehrsnetzes besteht jedoch eine relativ polare Einschätzung: Etwa gleich viele der Befragten geben an, dass das Veloverkehrsnetz der Stadt Bern nicht zu klein ist. Demgegenüber sind 42 Prozent der Velofahrerinnen und -fahrer der Ansicht, dass die Aussage «Es gibt zu wenig Velostreifen und Velowege» treffe zu.

Abbildung 10: Details, die gegen die Benutzung eines Velos/Mofas sprechen (Detailanalyse zur Kategorie «anderer Grund», 2. Abbildung)



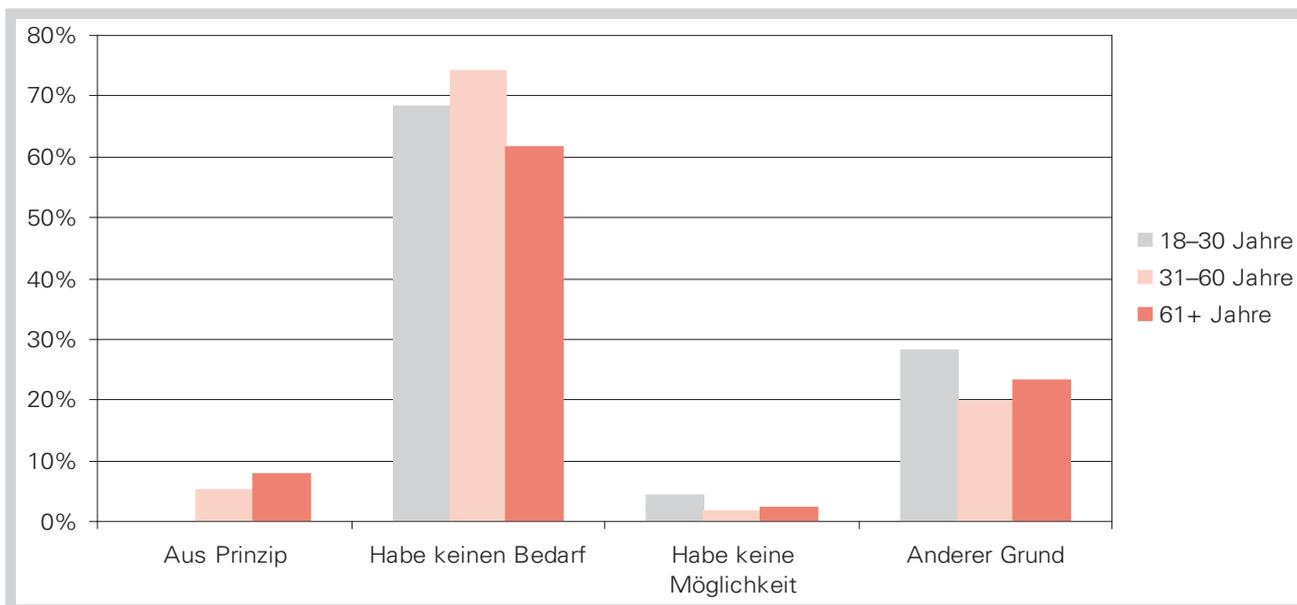
#### 4.4. Verzicht auf den Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel

Gut jede dritte befragte Person gibt an, dass sie täglich ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt (36 Prozent) und ein verschwindend kleiner Anteil der befragten Personen benutzt den öffentlichen Verkehr nie (3 Prozent). Damit ist der öffentliche Verkehr für die städtische Mobilität von grosser Bedeutung. Beim Verzicht auf den Gebrauch des öffentlichen Verkehrs wird als Begründung in den meisten Fällen vorgebracht, dass kein Bedarf vorhanden sei. Dies gilt für die Bewohnerinnen und Bewohner aller Stadtteile und alle Altersgruppen.

Ein beachtlicher Teil der Befragten gab jedoch andere Gründe als die angebotenen an (siehe Abbildung 11). Deshalb sollen diese im Folgenden näher betrachtet werden.

Die vorgegebenen, defizitorientierten Antwortkategorien (siehe Abbildung 12 und Abbildung 13) werden von den Befragten, die nur selten oder nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt Bern unterwegs sind, zu einem grossen Teil als eher nicht oder gar nicht zutreffend wahrgenommen. Am meisten Zustimmung erhält die Aussage, dass die Billettpreise zu hoch sind (62 Prozent trifft

Abbildung 11: Gründe, die gegen die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sprechen (nach Altersgruppen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

zu) und dass die öffentlichen Verkehrsmittel am Abend zu wenig lange fahren (38 Prozent<sup>7</sup>). Zudem wird von dieser Personengruppe moniert, dass man sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu wenig schnell vorwärts bewege (43 Prozent). Eine gewisse Zufriedenheit besteht indes bei denjenigen, die selten den öffentlichen Verkehr benutzen in der Wahrnehmung der Dichte des Haltestellen-netzes. Rund 72 Prozent sind nicht der Meinung, dass sie einen weiten Fussweg bis zum Anschluss an den öffentlichen Verkehr hätten. Deutlich nicht

als Begründung für einen Verzicht gilt zudem die fehlende Sicherheit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen (siehe Abbildung 13). Beinahe jede und jeder Dritte ist jedoch dennoch der Ansicht, dass der Zustand der Haltestellen bezüglich Komfort und Sicherheit eher schlecht ist.

Für eine räumliche und soziodemographische Detailanalyse ist die Datengrundlage zu dünn, so dass keine repräsentativen Aussagen bspw. zu Unterschieden zwischen den Altersgruppen oder Stadtteilen gemacht werden können.

<sup>7</sup> Die Aussage bezieht sich auf die Fahrpläne 2005; seither haben sich die Fahrpläne von Bernmobil geändert.

Abbildung 12: Details, die gegen die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Bern sprechen (Detailanalyse zur Kategorie «anderer Grund», 1. Abbildung)

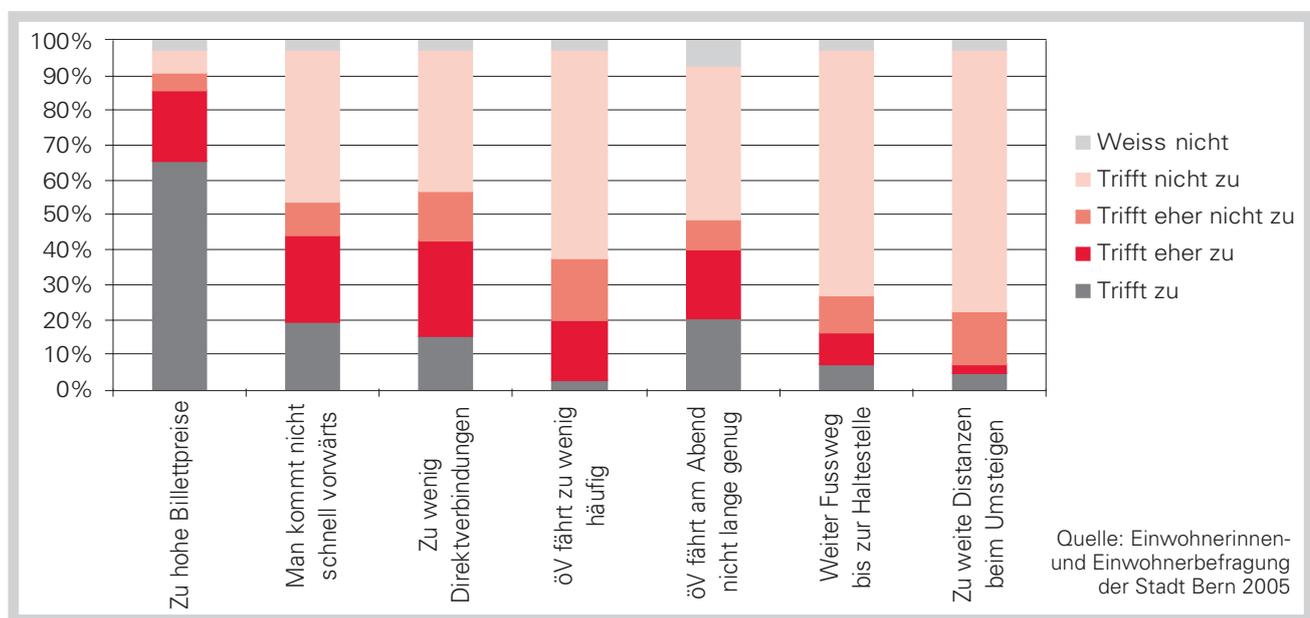
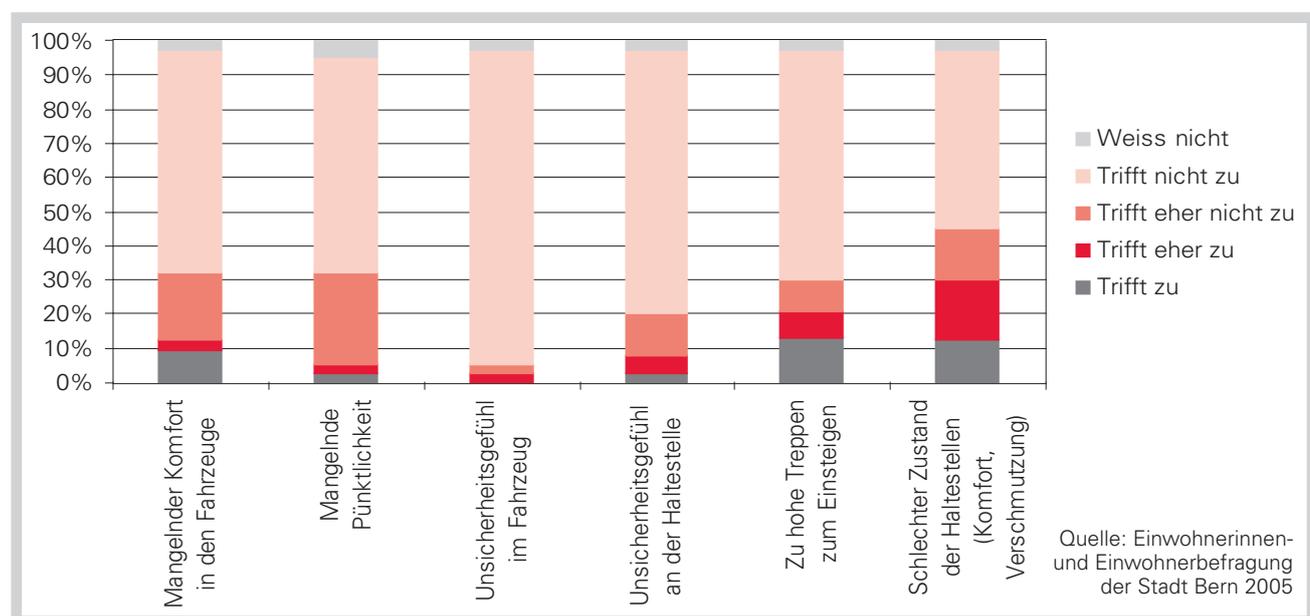


Abbildung 13: Details, die gegen die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Bern sprechen (Detailanalyse zur Kategorie «anderer Grund», 2. Abbildung)

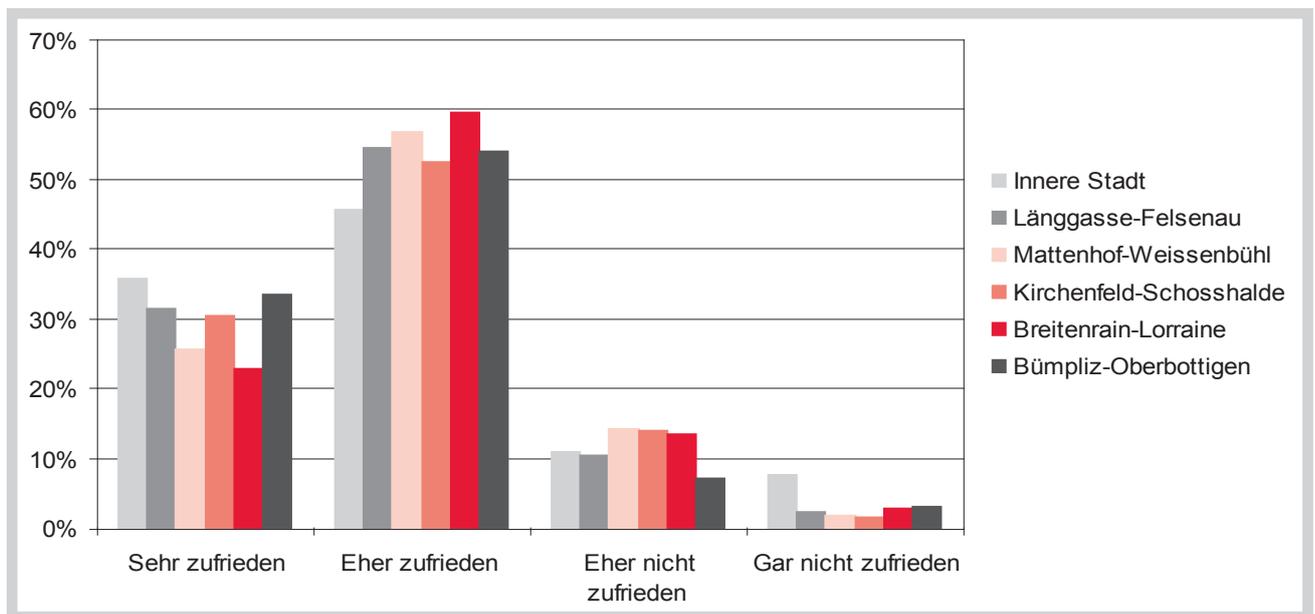


## 5. Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

In diesem Kapitel soll die Bevölkerung nach ihrer Zufriedenheit mit demjenigen Verkehrsmittel gefragt werden, das sie auch häufig benutzen. Wurde im vorherigen Kapitel nach den Gründen gefragt, die gegen ein spezifisches Verkehrsmittel sprechen und die ihre Verkehrsmittelwahl beeinflussen, soll in diesem Kapitel die Zufriedenheit mit den verschiedenen Mobilitätsformen näher

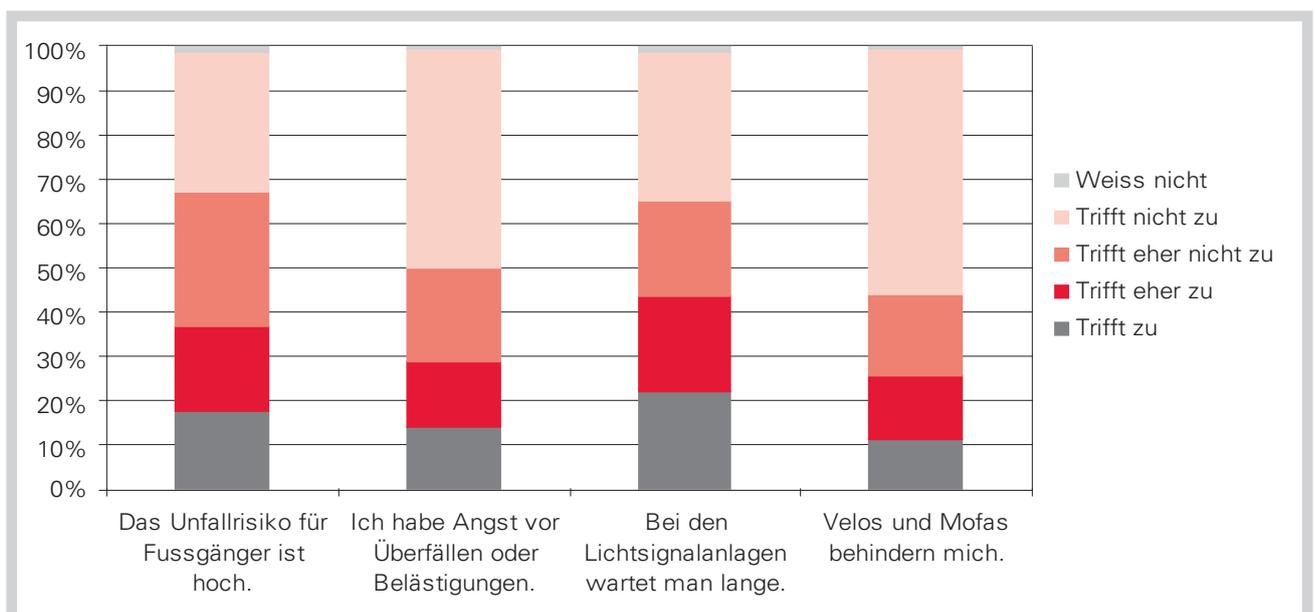
dargestellt werden auch in Bezug auf die verschiedenen Stadtteile. Bei der Detailanalyse werden wiederum defizitorientierte Antwortkategorien vorgeschlagen. Dadurch werden mögliche, als problematisch empfundene Schwerpunkte differenziert dargestellt. Bei der räumlichen und soziodemographischen Detailanalyse muss darauf hingewiesen werden, dass der Stadtteil Innere Stadt mit 27 Befragten eine zu geringe Fallzahl aufweist, um repräsentative Aussagen vornehmen zu können.

Abbildung 14: Zufriedenheit mit dem Fussverkehr (nach Stadtteilen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Abbildung 15: Zufriedenheit mit dem Fussverkehr nach thematischen Schwerpunkten (1. Abbildung)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

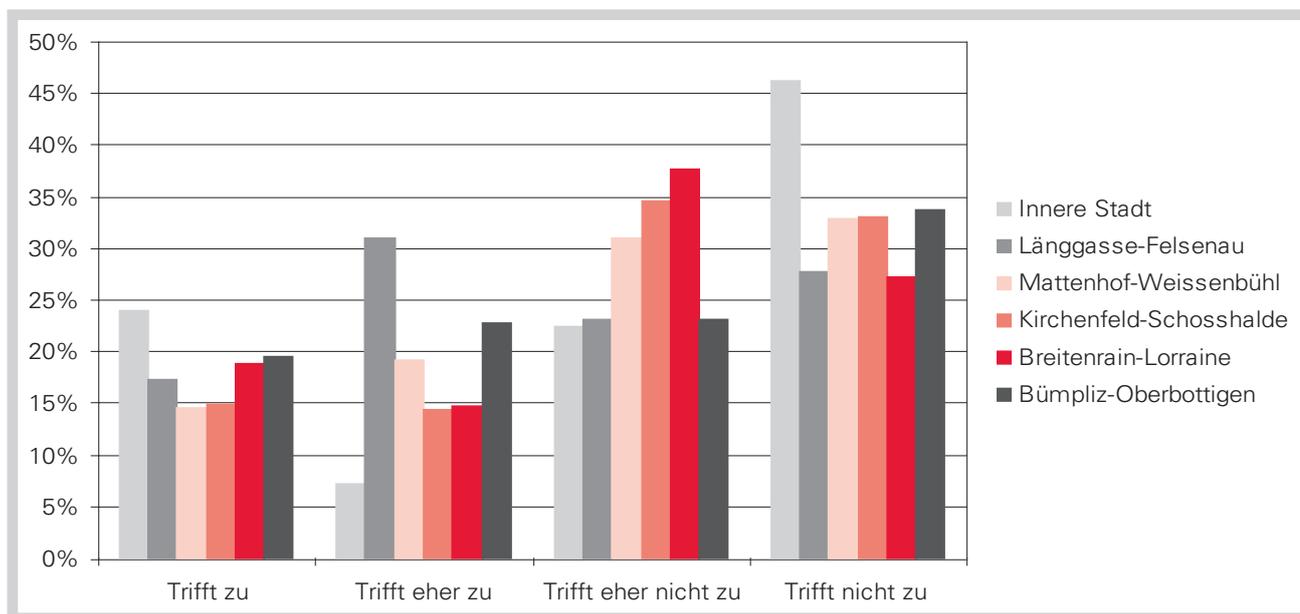
### 5.1. Fussverkehr

Grundsätzlich ist die Mehrheit der Befragten in allen Stadtteilen eher oder sehr zufrieden mit ihrer Situation als Fussgängerin oder Fussgänger. Die Detailanalyse ergibt bei den Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen sowie beim subjektiv empfundenen Unfallrisiko eine gewisse Unzufriedenheit. Rund 22 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass man vor Lichtsignalanlagen im Fussverkehr zu lange wartet und 17 Prozent schätzen das Unfallrisiko hoch ein. Letztere Einschätzung unterliegt einer geschlechterspezifischen Differenz: Frauen schätzen das Risiko zu verunfallen signifikant höher ein als Männer. So stimmen 21 Prozent der Frauen

verglichen mit 17 Prozent der Männer der Aussage zu, dass das Unfallrisiko für Fussgänger hoch ist.

Betrachtet man das subjektiv empfundene Unfallrisiko nach Stadtteilen differenziert, fällt auf, dass das Risikobewusstsein im Stadtteil Länggasse-Felsenau deutlich am höchsten ist (siehe Abbildung 16). Insgesamt sind dort 48 Prozent der Befragten der Meinung, dass diese Aussage teilweise oder völlig zutrifft. Dies steht im Gegensatz zu den Einwohner/-innen des Breitenrain-Lorraine-Quartiers, die sich vor Unfällen relativ sicher fühlen (65 Prozent trifft eher oder gar nicht zu).

Abbildung 16: Subjektiv empfundenes Unfallrisiko im Fussverkehr (nach Stadtteilen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Eine relativ breite Streuung weist die Rubrik der Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen auf. Tendenziell sind die Befragten der Meinung, dass die Wartezeiten nicht dermassen störend sind (33 Prozent «trifft nicht zu») – dieser Einschätzung steht jeder Fünfte gegenüber, der findet, dass die Wartezeiten (zu) lang sind. In diesem Bereich hat sich die Wahrnehmung in den letzten 10 Jahren leicht verschlechtert. Im Jahr 1996 werteten 55 Prozent der Befragten die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen als kein Problem und lediglich 5 Prozent waren der Meinung, dass die Wartezeiten für den Fussverkehr in der Stadt ein sehr grosses Problem dar-

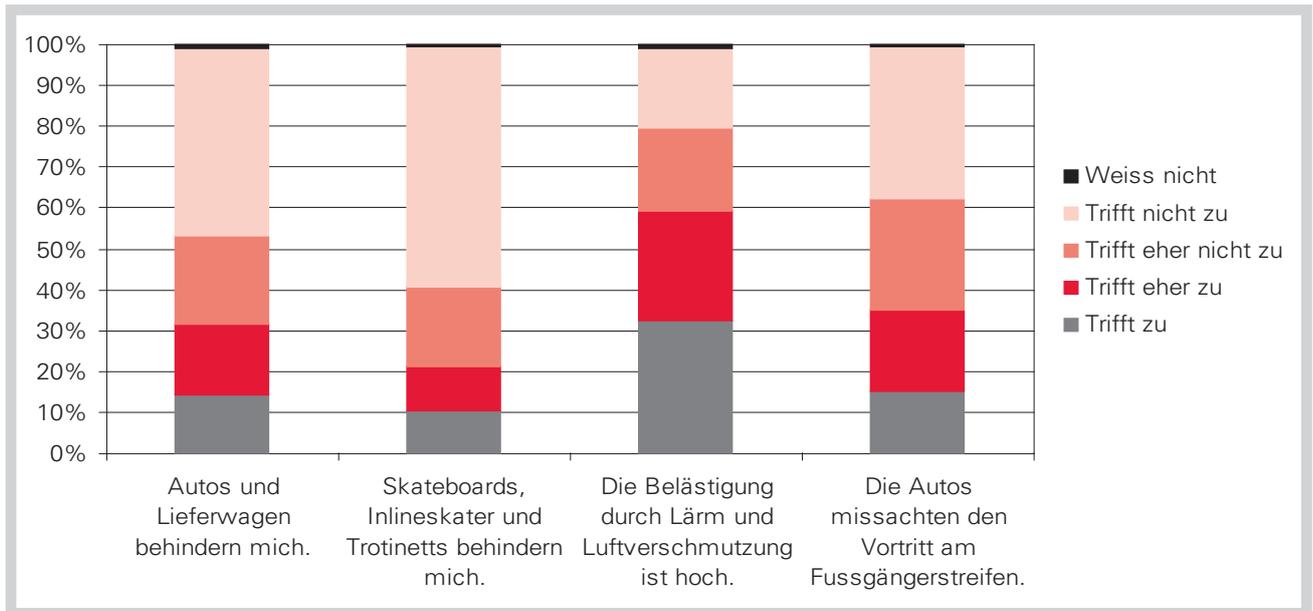
stellt.<sup>8</sup> Am wenigsten stören die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Bümpliz-Oberbottigen. Dort sind 40 Prozent der Meinung, dass die Wartezeiten nicht zu lange sind. Demgegenüber stehen 28 Prozent der Bewohner/-innen des Stadtteils Kirchenfeld-Schosshalde, welche die Wartezeiten deutlich zu lange finden.

<sup>8</sup> Es gilt hier hervorzuheben, dass die Einwohnerbefragung 1996 eine leicht andere Fragestellung hatte. Dabei wurde die Bevölkerung gefragt, wie problematisch für die Befragten die einzelnen Themenfelder sind, wenn sie zu Fuss in der Stadt unterwegs sind. Bei der Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung 2005 wurden verschiedene Aussagen vorgelesen und die Befragten mussten sich dazu äussern, wie sehr diese Aussagen für sie zutreffen. Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist insofern beeinträchtigt, als zwar gewisse Sachverhalte für einen zutreffen können (bspw. die Wartezeit an Lichtsignalanlagen ist lang), ohne dass jedoch dies als problematisch eingeschätzt werden muss.

Eine Mehrheit (59 Prozent) empfindet die Belästigung durch Lärm und Luftverschmutzung auch als Fussgängerinnen und Fussgänger als störend (siehe Abbildung 17). Verglichen mit der Einwohnerbefragung 1996 hat damit die Sensibilität in diesem Themenbereich leicht zugenommen. Vor gut 10 Jahren schätzten 51 Prozent der Befragten die Belästigungen durch Lärm und Luftverschmutzung als ein sehr grosses oder ein eher grosses Problem ein.

Demgegenüber stehen die Beeinträchtigung durch parkierte oder fahrende Autos, die Einhaltung der Vortrittsregeln an Fussgängerstreifen sowie die Behinderung durch Skateboards, Inlineskater und Trottinets: All diese thematischen Schwerpunkte werden mehr oder weniger deutlich als wenig problematisch eingestuft.

Abbildung 17: Zufriedenheit mit dem Fussverkehr nach thematischen Schwerpunkten (2. Abbildung)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

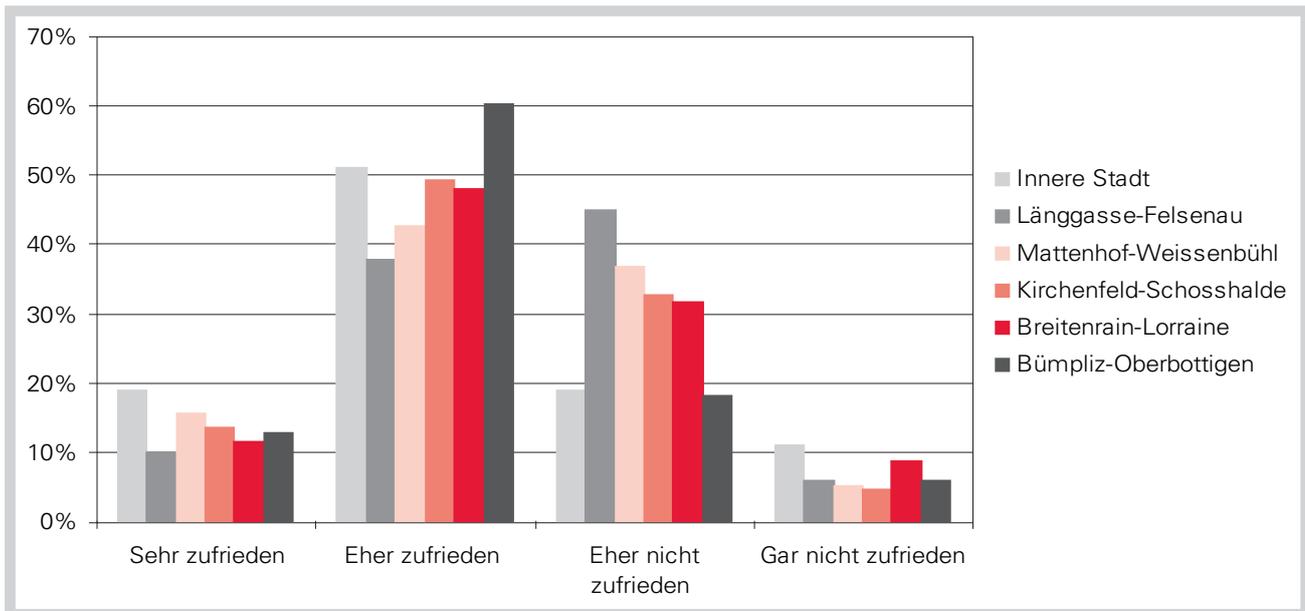
## 5.2. Velo- / Mofaverkehr

Die Einschätzung der Situation für Velo- und Mofafahrende fällt eher positiv aus, obschon hier auch gemässigt negative Einschätzungen vorkommen. 60 Prozent der Befragten, die öfters mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs sind, «eher» oder «sehr» zufrieden mit der Verkehrssituation. Auch hier fällt eine geschlechterspezifische Differenz auf in der Wahrnehmung und Einschätzung: 48 Prozent der befragten Frauen sind nicht oder gar nicht zufrieden mit der Verkehrssituation, wenn sie mit dem Velo oder Mofa in der Stadt Bern unterwegs sind. Dem gegenüber stehen 67 Prozent der Männer, die zufrieden oder gar sehr zufrieden sind. Bei der räumlichen Auswertung ist Vorsicht geboten, da bei 5 der 6 Stadtteile eine kleine oder sehr kleine (Innere Stadt) Fallzahl vorliegen. Zwei Stadtteile stechen in der Gesamtbetrachtung hervor: Zum einen ist dies der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen mit seiner insgesamt eher positiven Einschätzung

der Verkehrssituation sowie der Stadtteil Länggasse-Felsenau mit seiner eher negativen Einschätzung. In Bümpliz-Oberbottigen sind 73 Prozent der Befragten eher zufrieden, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind. Diesem Stadtteil steht die Länggasse-Felsenau gegenüber, wo gut 50 Prozent mit der Verkehrssituation eher nicht oder gar nicht zufrieden ist.

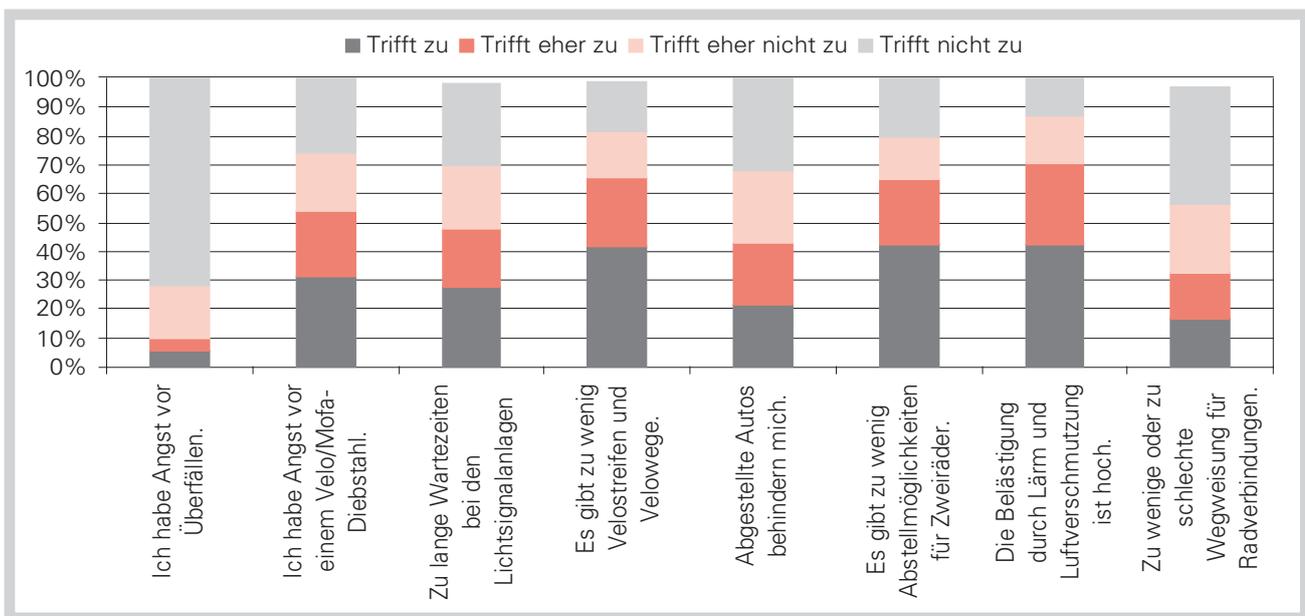
In den einzelnen Themenbereichen bestätigt sich die Einwohnerbefragung aus dem Jahre 1996 weitgehend. Nach wie vor werden das Netz der Velostreifen und -wege, die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder und die Belästigung durch Lärm und Luftverschmutzung sehr kritisch beurteilt. 66 Prozent der befragten Velofahrer/-innen sind der Meinung, dass es in der Stadt Bern zu wenig Velostreifen und -wege gibt (EWBF 1996: 64 Prozent). Am deutlichsten negativ äussern sich dazu die Befragten des Stadtteils Kirchenfeld-Schoss-

Abbildung 18: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation als Velo- und Mofafahrer/-in (nach Stadtteilen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Abbildung 19: Zufriedenheit mit Verkehrssituation als Velo-/Mofafahrer/-in



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

halde. Hier findet beinahe jeder oder jede zweite Velofahrer/-in (49 Prozent), dass diese Aussage zutrifft. Demgegenüber steht der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen, in dem nur 42 Prozent diese Ansicht teilen während rund 25 Prozent der Befragten Velofahrer/-innen der Meinung sind, dass diese Aussage so nicht zutrifft.

In etwa gleich viele befragte Velofahrer/-innen (65 Prozent) vertreten die Ansicht, dass es ebenfalls zu wenige Abstellmöglichkeiten für Zweiräder gibt. Im Jahr 1996 waren lediglich rund 48 Prozent mit der Situation unzufrieden – die Einschätzung

der Parkier- und Abstellmöglichkeiten hat sich also deutlich verschlechtert. Auch hier zeigt sich eine ähnliche räumliche Einschätzung: die Velofahrer/-innen im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen zeigen sich mit dem Parkierangebot deutlich weniger unzufrieden als die Befragten aller anderen Stadtteile (30 Prozent trifft nicht zu). Für die Befragten im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde, welche die Situation bei den Velostreifen und -wegen negativ einschätzen, wird das Angebot an Parkiermöglichkeiten als ein weniger ausgeprägtes Problem wahrgenommen (39 Prozent trifft zu, 22 Prozent trifft nicht zu).

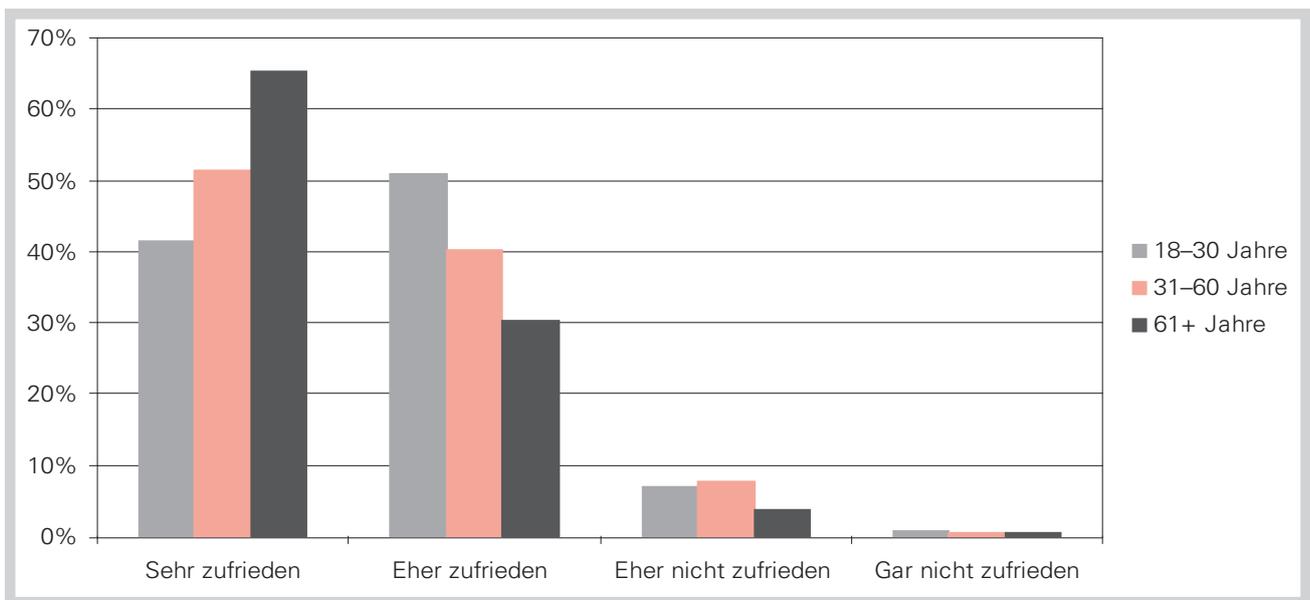
Schliesslich finden gut 70 Prozent der Velo- und Mofafahrer/-innen, dass die Belästigung durch Lärm und Luftverschmutzung hoch ist. Auch diese Wahrnehmung hat sich leicht verschlechtert: im Jahr 1996 empfanden noch rund 63 Prozent der Befragten die Lärmbelastung und Luftverschmutzung als ein sehr grosses oder eher grosses Problem. Die Detailanalyse ergibt, dass diese Einschätzung einer altersspezifischen Tendenz unterliegt: Die jüngeren Velofahrer/-innen (18–30-Jährigen) schätzen die Situation signifikant weniger schlecht ein als die älteren: So finden nur 28 Prozent, dass die Aussage zutrifft, beinahe jede oder jeder Vierte der jüngeren Velofahrer/-innen findet jedoch, dass sie nicht zutrifft (23 Prozent).

### 5.3. Öffentlicher Verkehr

Insgesamt ist die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt Bern hoch (siehe Abbildung 20): 93 Prozent der Befragten,

die zumindest gelegentlich den öffentlichen Verkehr benutzen, geben an, dass sie zufrieden oder gar sehr zufrieden sind. Insbesondere die ältere Wohnbevölkerung ist zu einem hohen Anteil sehr zufrieden mit dem öffentlichen Verkehrsangebot (gut 65 Prozent). Die jüngste Altersgruppe markiert demgegenüber eine gewisse kritische Distanz. Immerhin sind noch 41 Prozent dieser Altersgruppe sehr zufrieden und jede oder jeder zweite Befragte gibt an, dass sie oder er eher zufrieden mit dem Angebot ist. Diese ausgeprägte Zufriedenheit ist auch in anderen Städten im ungefähr gleichen Ausmass anzutreffen. In der Stadt Basel beispielsweise sind die öffentlichen Verkehrsmittel in den Augen der Bevölkerung ein zentrales Qualitätsmerkmal für den Wohn- und Lebensstandort und 95 Prozent der Bevölkerung sind sehr oder eher zufrieden mit dem Angebot (Kanton Basel Stadt 2005: 50).

Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr (nach Altersgruppen)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

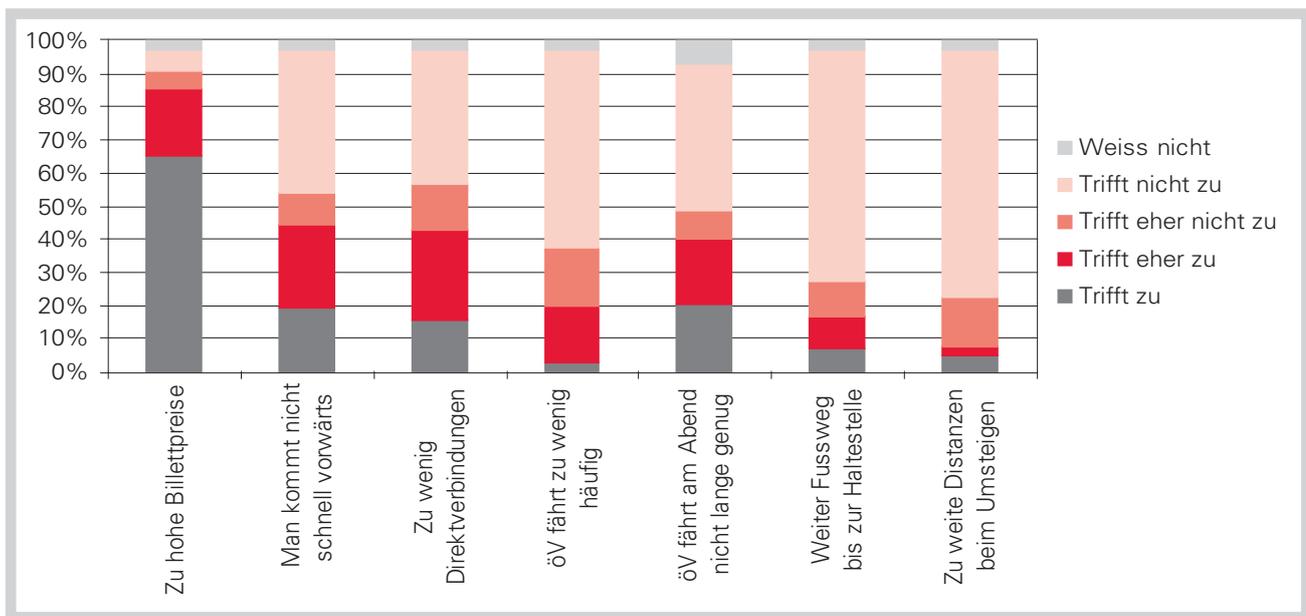
Bei der räumlichen Aufteilung der Antworten fallen die Stadtteile Mattenhof-Weissenbühl und Bümpliz-Oberbottigen auf, die beide einen sehr hohen Zufriedenheitsgrad aufweisen (60 Prozent respektive 59 Prozent sehr zufrieden). Für die verkehrspolitische Diskussion dürfte zudem interessant sein, dass im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen mit 10 Prozent ein – verglichen mit allen anderen Stadtteilen – signifikant höherer Anteil der Befragten mit dem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz eher nicht zufrieden ist. «Berücksichtigen muss man bei diesem Befund die Tatsache, dass der Stadtteil eine sehr weiträumige Siedlungsstruktur aufweist und eine Feinerschliessung dementsprechend aufwändig ist.»

Bei der detaillierten Einschätzung der Qualität des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Stadt Bern wurden wiederum defizitorientierte Aussagen vorgegeben. Folglich kann an dieser Stelle nur gesagt werden, was die befragten Benutzer/-innen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht als Negativargument gegen eine Benutzung vorbringen. Ein deutlich positives Bild ergibt sich bei der Einschätzung der Distanz vom Wohn- oder Arbeitsort zu einer Haltestelle des öV (siehe Abbildung 21). Ganze 83 Prozent sind nicht der Ansicht, dass sie einen weiten Fussweg bis zur Haltestelle zurück zu legen hätten. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Einschätzung der Umsteigedistanzen: 72 Prozent der Befragten geben an, dass diese nach ihrem Emp-

finden nicht weit seien. Interessant sind hier die Ergebnisse der räumlichen Detailanalyse: Die Einschätzungen im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen weist, verglichen mit allen anderen städtischen Quartieren, eine deutlich polare Struktur auf: Rund 5 Prozent der Befragten geben an, dass sie weite Umsteigedistanzen zurücklegen müssen (signifikant mehr als alle anderen Stadtteile). Demgegenüber stehen 81 Prozent, welche die Situation konträr einstufen und finden, dass dies überhaupt nicht

zutreffe. Die Positionen sind in diesem Stadtteil also klar bezogen, die Meinungen deutlich pointierter als in allen anderen Stadtteilen. Wieweit dies eine Folge ist der verkehrspolitischen Diskussionen, die in diesem Stadtteil bereits seit längerer Zeit und teilweise kontrovers geführt werden oder ob hier vor allem die unterschiedliche Erschliessung des Stadtteils mit dem öffentlichen Verkehr abgebildet wird, kann an dieser Stelle nicht erschlossen werden.

Abbildung 21: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr nach thematischen Schwerpunkten (1. Abbildung)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

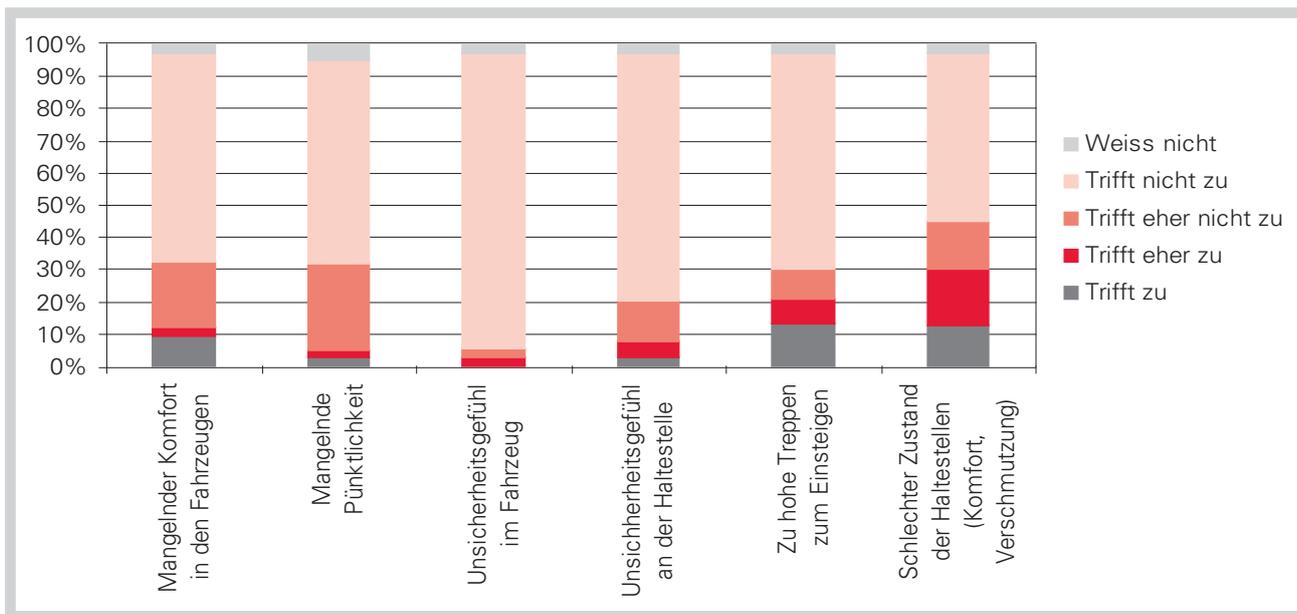
Ebenso klar wurden in allen Stadtteilen die Aussagen abgelehnt, die eine negative Einschätzung der Sicherheit in den Fahrzeugen sowie bei den Haltestellen vorschlugen: Bezüglich des Sicherheitsgefühls gaben 86 Prozent der Befragten an, dass sie sich in den Fahrzeugen nicht unsicher fühlten. 79 Prozent der Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel häufig benutzen, fühlen sich auch an den Haltestellen nicht in ihrem Sicherheitsgefühl bedroht (siehe Abbildung 22).

Am deutlichsten Zustimmung erfahren hat die Aussage, dass die öffentlichen Verkehrsmittel am Abend nicht lange genug fahren würden. Bereits in der Einwohnerbefragung 1996 empfanden 35 Prozent der Befragten dies als eher oder gar sehr grosses Problem. Zehn Jahre später sind immer noch

37 Prozent dieser Ansicht.<sup>9</sup> Wenig überraschend lässt sich hier eine altersspezifische Verteilung finden: 47 Prozent der jüngsten Altersgruppe finden, dass die Aussage zutrifft. Demgegenüber steht die älteste Bevölkerungsgruppe, welche dieser Aussage nur mit rund 4 Prozent zustimmt. Die mittlere Gruppe, die den öV oft benutzt, weist eine gleichmässige Verteilung der Antworten auf. Immerhin sind 28 Prozent dieser Gruppe der Meinung, dass die Verkehrsmittel nicht lange genug fahren (41 Prozent «trifft nicht zu»). Räumlich weicht wiederum der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen von den anderen signifikant ab: 58 Prozent der Befragten aus diesem Stadtteil sind der Ansicht, dass die Aussage nicht zutrifft und lediglich 16 Prozent stimmen ihr zu.

<sup>9</sup> Wie bereits erwähnt, wurden seit 2005 die Betriebszeiten von Bernmobil ausgeweitet.

Abbildung 22: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr nach thematischen Schwerpunkten (2. Abbildung)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Mit dem Zustand der Haltestellen bezüglich Komfort und Sauberkeit ist die Bevölkerung des Stadtteils Kirchenfeld-Schosshalde am meisten zufrieden: 60 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass die Aussage, dass der Zustand schlecht sei, nicht zutrifft. Dieser positiven Einschätzung stehen die Befragten des Stadtteils Bümpliz-Oberbotigen gegenüber, die mit 41 Prozent der Aussage zustimmen. Insgesamt und auf die ganze Stadt bezogen fällt das Urteil jedoch eher positiv aus. 51 Prozent vertreten die Ansicht, dass die Sauberkeit und der Komfort bei den Haltestellen des öV nicht schlecht sind.

#### 5.4. Motorisierter Individualverkehr

Diejenigen Befragten, die das Auto oder ein Motorrad/Roller benutzen<sup>10</sup>, sind mit der Verkehrssituation in der Stadt Bern mehr oder weniger zufrieden, obschon das je nach Stadtteil variiert. Da die Fallzahl jedoch in den einzelnen Stadtteilen zu klein sind, kann keine räumliche Detailanalyse vorgenommen werden. Insgesamt geben 46 Prozent der Befragten an, dass sie eher zufrieden sind, wenn sie mit dem Auto in der Stadt Bern unterwegs sind. In etwa gleich viele Personen sind mit der Situation sehr zufrieden (12 Prozent) oder gar nicht zufrieden (14 Prozent).

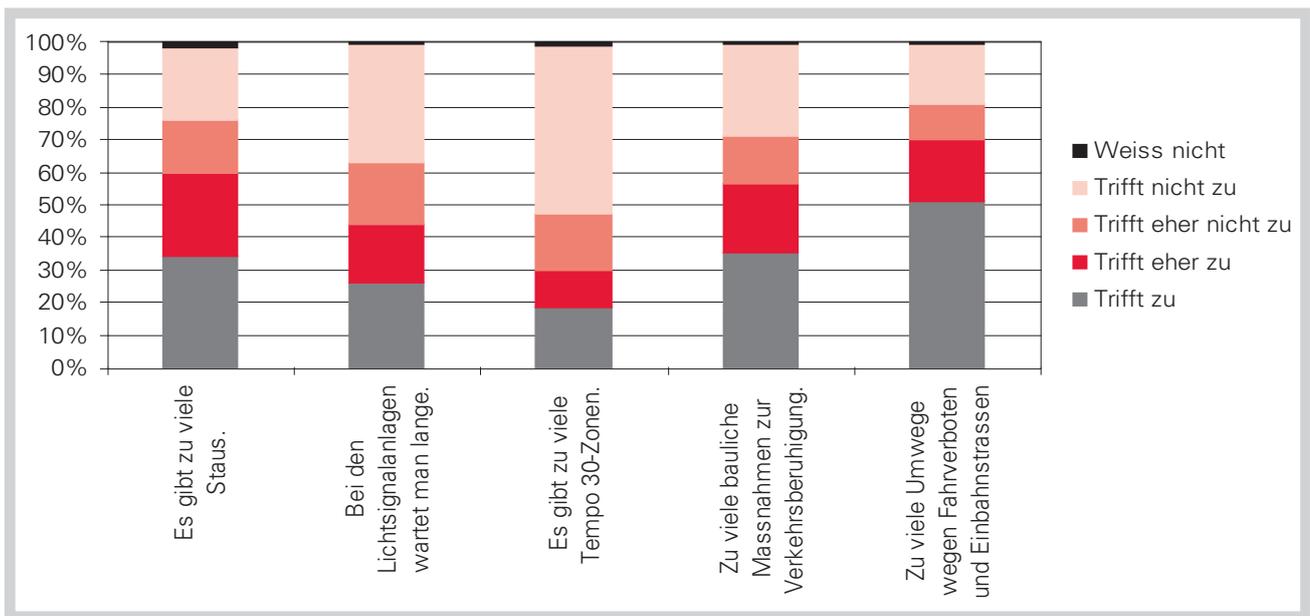
<sup>10</sup> Im Folgenden «Autofahrer/-innen».

Betrachtet man die Einschätzung nach verschiedenen Sachthemen in der Abbildung 23, fällt die negative Einschätzung der Massnahmen im Bereich der Verkehrslenkung besonders auf. 51 Prozent der befragten Autolenker/-innen sind der Ansicht, dass man zu viele Umwege wegen Fahrverbote und Einbahnstrassen machen muss («trifft zu»). Ebenfalls auf breite Zustimmung stösst die Aussage, dass es in der Stadt Bern zu viele bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gibt: 57 Prozent der Befragten stimmen hierzu ganz oder teilweise zu. Schliesslich moniert jeder Dritte, dass in der Stadt zu viele Staus entstehen.

Interessanterweise stossen demgegenüber Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren weniger auf Ablehnung der Autolenker/-innen. 51 Prozent erachten die Aussage, dass es zu viele Tempo 30-Zonen gibt, als falsch.

Ebenfalls mehrheitlich abgelehnt wird die Aussage, dass bei den Lichtsignalanlagen zu lange gewartet werden muss. 36 Prozent der Befragten finden, dass die Aussage nicht zutrifft. Da die Streuung der Antworten jedoch relativ gross ist, sind zugleich auch 26 Prozent der Befragten der Ansicht, dass die Wartezeiten nach ihrem Empfinden zu lang sind.

Abbildung 23: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation als Auto- oder Motorrad-/Rollerfahrer/-in (1. Abbildung)

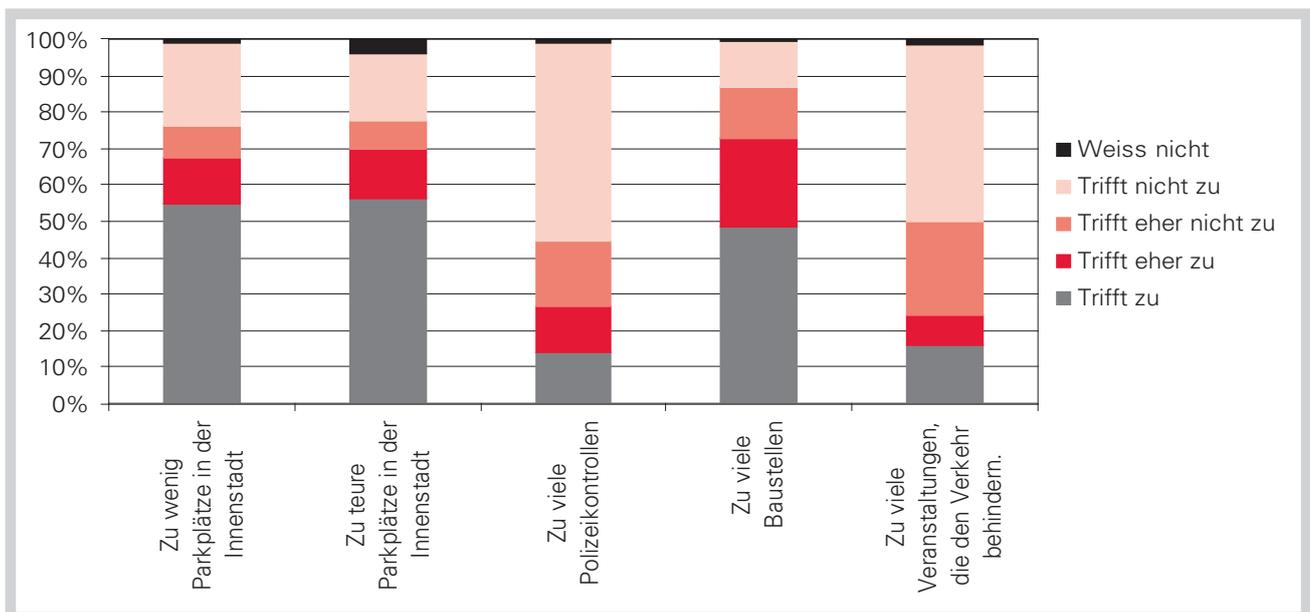


Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Eine deutliche Unzufriedenheit besteht bei den in der Stadt bestehenden Baustellen, die den Verkehrsfluss behindern (siehe Abbildung 24). 49 Prozent stimmen der Aussage zu, dass es in der Stadt Bern zu viele Baustellen gibt. Immer noch 24 Prozent stimmen dieser Aussage teilweise zu. Mögliche Verkehrsbehinderungen durch öffentliche oder andere Veranstaltungen werden indessen eher in Kauf genommen. Hier finden 49 Prozent, dass die

Aussage nicht zutrifft, dass es zu viele Veranstaltungen gibt, die den Verkehr behindern. Lediglich 16 Prozent sind der Ansicht, dass diese Aussage zutrifft. Auch die vorgenommenen Polizeikontrollen werden mehrheitlich wohlwollend aufgenommen: 54 Prozent der Befragten finden nicht, dass in der Stadt zu viele Polizeikontrollen durchgeführt werden.

Abbildung 24: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation als Auto- oder Motorrad-/Rollerfahrer/-in (2. Abbildung)



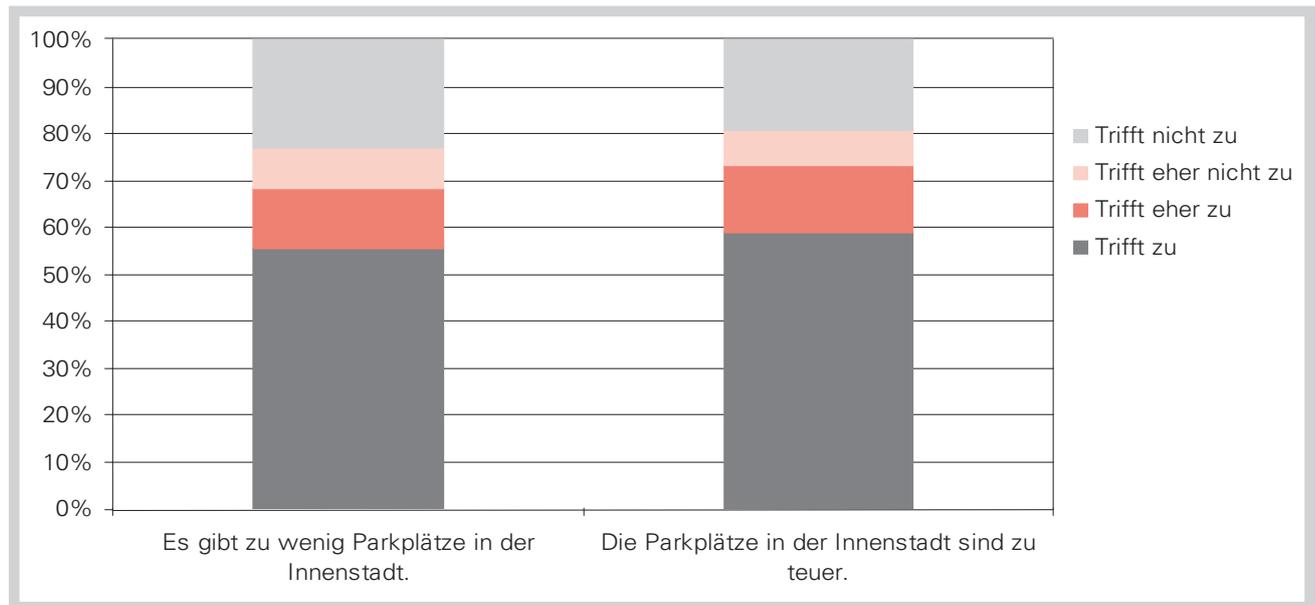
Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

## 6. Zufriedenheit mit der Parkiersituation

Der Verkehr ist ein stark polarisierendes und kontrovers diskutiertes Politikfeld. Grundlage für viele Kontroversen sind teilweise gegensätzliche Nutzungsinteressen. Die vielfältige Widersprüchlichkeit zeigt sich insbesondere auch bei der Einschätzung der Parkplatzsituation und der Erschliessung der Kernstädte. Die Einen messen der Parkplatzsituation eine untergeordnete oder gar unbedeutende Rolle

zu. Für die Anderen ist das Vorhandensein wichtig oder für die Erhaltung der Zentrumsfunktion der Stadt existentiell notwendig. Wiederum andere möchten durch ein möglichst kleines Parkplatzangebot den motorisierten Individualverkehr auf den Haupt- und Erschliessungsachsen steuernd eindämmen. Als räumlicher Brennpunkt der Auseinandersetzung gelten in allen Städten der Schweiz und darüber hinaus die Erreichbarkeit und Parkierungsmöglichkeiten der Stadtkerne.

Abbildung 25: Zufriedenheit der Autofahrenden mit Parkplatzsituation in der Innenstadt



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

### 6.1. In der Innenstadt

Die Parkiersituation wird von denjenigen Befragten, die öfters mit dem Auto in der Stadt unterwegs sind, mit Blick auf die Innenstadt eher kritisch eingestuft. 55 Prozent sind der Meinung, dass in der Innenstadt zu wenige Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Einschätzung ist jedoch relativ breit gestreut, denn 23 Prozent der Autolenker/-innen vertritt die Ansicht, dass genügend Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind.

Offenbar vertreten diejenigen, die der Meinung sind, dass das Parkplatzangebot in der Innenstadt zu klein ist, ebenfalls den Standpunkt, dass dieses grundsätzlich zu teuer ist. 56 Prozent der befragten Autofahrer/-innen sind dieser Ansicht. Lediglich rund 19 Prozent schätzen diese Aussage als nicht zutreffend ein.

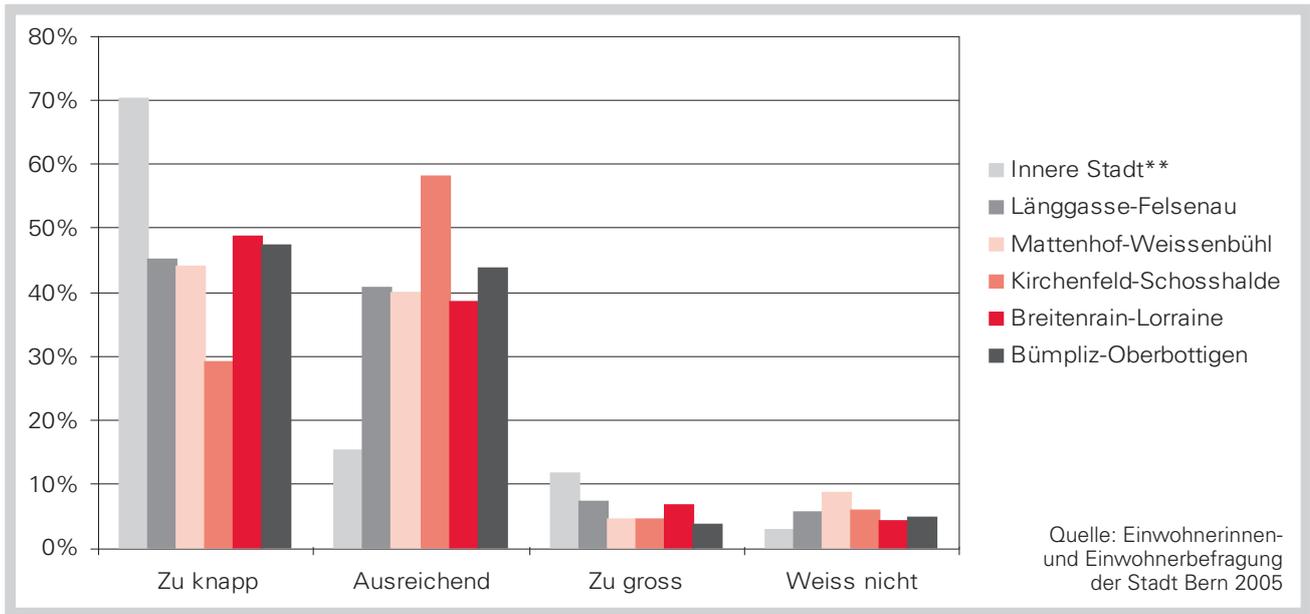
### 6.2. In der Wohnumgebung

Erweitert man den Blick auf die Parkplatzsituation im öffentlichen Raum der Wohnumgebung wird eine differenzierte Betrachtung möglich. Ins-

gesamt betrachten 44 Prozent der Befragten das Parkplatzangebot in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld als «zu knapp». Genau so viele sind der Meinung, dass das Angebot ausreichend ist und 5 Prozent sind der Ansicht, dass es in ihrem Wohnumfeld gar ein zu grosses Parkplatzangebot gibt. Insbesondere die Einpersonenhaushalte vertreten die Ansicht, dass das Angebot zu knapp ist (46 Prozent). Haushalte mit Kindern tendieren demgegenüber zu einer deutlich kritischeren Einschätzung der Bereitstellung von Parkflächen im Wohnumfeld: 9 Prozent der Befragten sind der Auffassung, dass es im öffentlichen Raum in ihrem Wohnumfeld ein zu grosses Parkplatzangebot hat.

Die positivste Einschätzung des Parkplatzangebots im Wohnumfeld nehmen die Befragten des Stadtteils Kirchenfeld-Schosshalde vor: 58 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen im Wohnumfeld vorhanden ist. Mit dieser Einschätzung unterscheidet sich der Stadtteil signifikant von allen anderen.

Abbildung 26: Zufriedenheit mit der Parkiersituation im Wohnumfeld  
(nach Wohnquartier der Befragten; \*\* Fallzahl kleiner als 30; keine Aussage möglich)

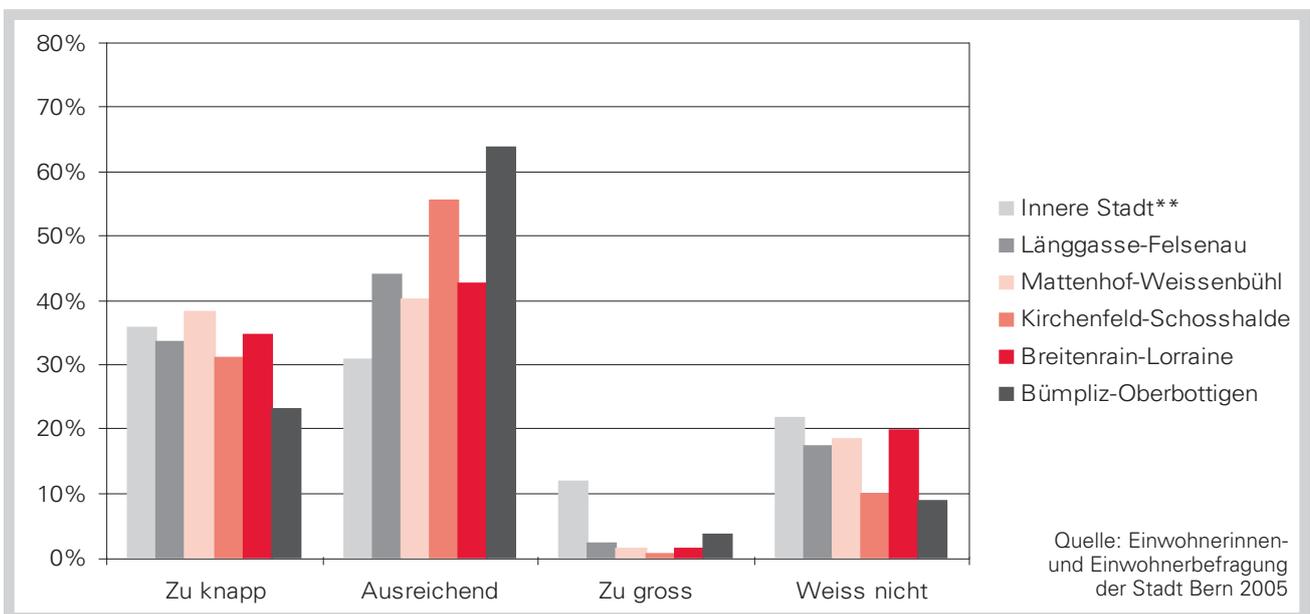


Dementsprechend weist er auch den geringsten Anteil an Antworten auf, welche das Angebot als zu knapp einstufen.

Beim Angebot an privaten Parkplätzen in Garagen und Einstellhallen in der Wohnumgebung sind 49 Prozent aller Befragten der Meinung, dass das Angebot ausreichend ist. Auch hier gibt es jedoch räumliche Unterschiede. Während der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen das überdeckte Parkplatzangebot verglichen mit allen anderen Stadtteilen am deutlichsten als ausreichend einschätzt (64 Prozent), schätzt der Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl die Situation deutlich kritischer ein: In die-

sem Stadtteil ist, relativ gesehen, der geringste Anteil an Befragten zu finden, der die Parkplatzsituation als ausreichend einstuft (40 Prozent). Die Bewohner/-innen der Innenstadt stehen dieser Einschätzung diametral gegenüber: Rund 12 Prozent der in der Innenstadt wohnhaften Befragten sind der Meinung, dass es hier ein zu grosses Parkplatzangebot hat. Allerdings konnten in der Innenstadt nur 27 Personen befragt werden. Eine gewisse Polarisierung der Positionen zeigt sich jedoch auch hier: Rund 36 Prozent sind gleichzeitig der Ansicht, dass das Angebot zu knapp ist – ein Anteil, der nur noch von den Befragten des Stadtteils Mattenhof-Weissenbühl übertroffen wird (38 Prozent).

Abbildung 27: Zufriedenheit mit überdecktem Parkplatzangebot  
(nach Wohnquartier der Befragten; \*\* Fallzahl kleiner als 30; keine Aussage möglich)



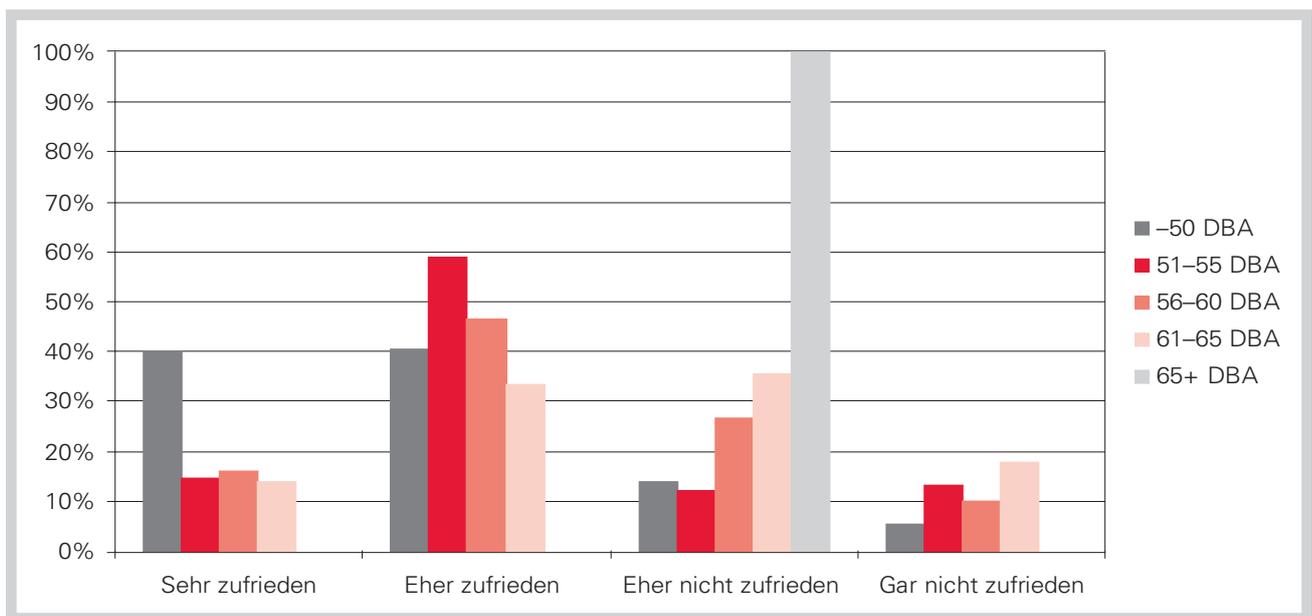
## 7. Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld

### 7.1. Einleitung

Eine hohe Wohnqualität stellt ein wichtiges Bedürfnis der städtischen Wohnbevölkerung dar. Sie umfasst im weiteren Sinn Aspekte wie die Qualität von Grundstücken und Gebäuden, Ruhe, Luftqualität und im engeren Sinn Rechte als Mieterin und Eigentümer u.a.m. (siehe Cercle Indicateurs 2005).

Lärmbelastungen entstehen durch den Strassen-, Schienen- und Luftverkehr. Industrie- und Gewerbelärm stehen demgegenüber im Hintergrund und treten nur vereinzelt und lokal beschränkt auf. Das Vorhandensein von Wohnqualität lässt sich u.a. durch die fehlende Lärmbelastung bemessen. Die Befragung bildet die subjektiv empfundene, durch den Verkehr entstandene Lärmbelastung ab und kann dadurch auch als Abbild der empfundenen Wohnqualität gelten.

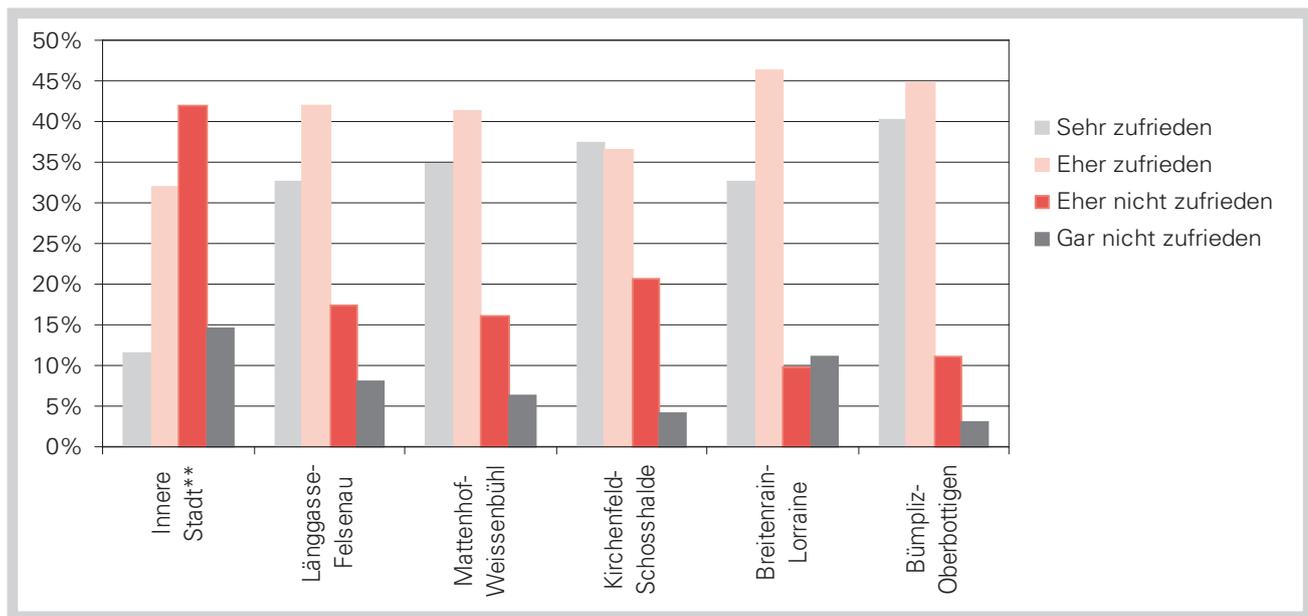
Abbildung 28: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld  
(in Abhängigkeit von der durchschnittlichen jährlichen Lärmbelastung)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Es konnte nur ein Betroffener mit einer Lärmbelastung von über 65 Dezibel (DBA) im Jahresdurchschnitt befragt werden, wobei dieser Belastungswert wohlgerne die Alarmstufe markiert. Insgesamt konnten auch lediglich 29 Personen mit einer Lärmbelastung zwischen 61–65 DBA zu ihrer Einschätzung befragt werden, so dass diese Einschätzungen folglich keinem Signifikanztest unterzogen werden konnten. Die Aussagen sind somit statistisch nicht aussagekräftig. Bei den restlichen Befragten zeigt sich die allgemeine Ten-

denz, dass die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld bei geringer Lärmbelastung zu- und mit zunehmender Lärmbelastung abnimmt. Da die Fragestellung zur Verkehrssituation in der Wohnumgebung in der Befragung des Jahres 1996 und 2005 dieselbe war, konnten die Ergebnisse verglichen werden. Tendenziell lässt sich im Vergleich sagen, dass – nach Einschätzung der Befragten – die störenden Einflüsse im Wohnumfeld abgenommen haben.

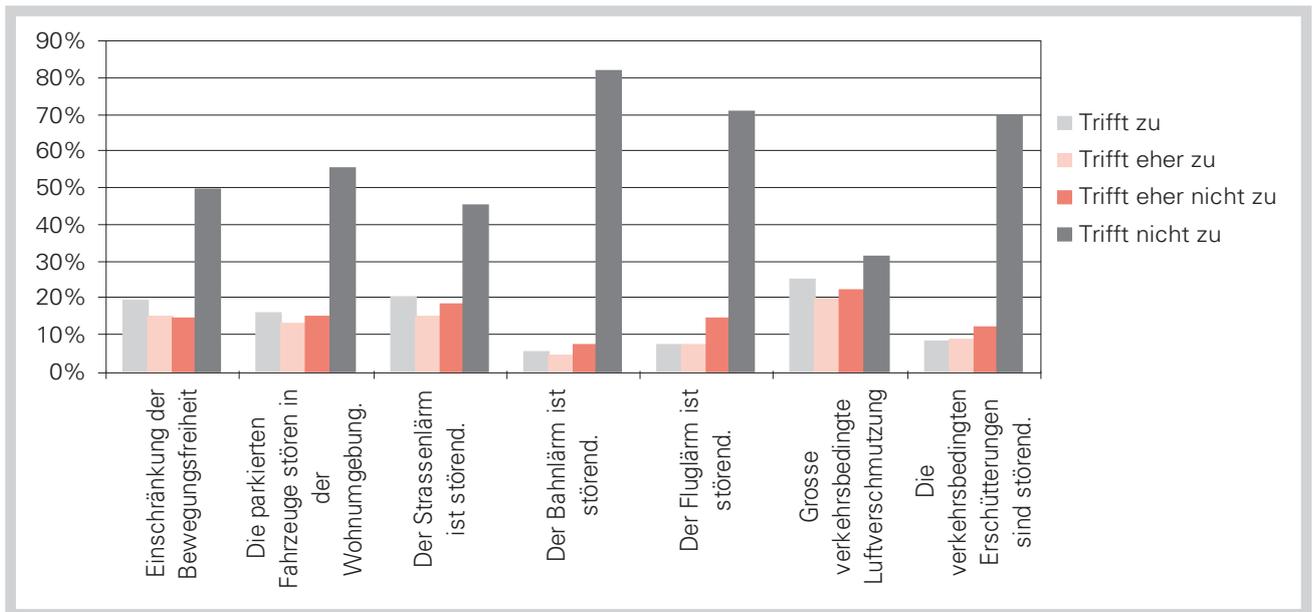
Abbildung 29: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld  
 (nach Stadtteilen; \*\* Fallzahl kleiner als 30: keine Aussage möglich)


Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Auch bei einer räumlichen, stadtteilspezifischen Betrachtung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Wohnumfeld ist mit lediglich 27 befragten Personen die Basis für eine statistische Aussage für den Stadtteil «Innere Stadt» zu klein. Aufgrund dessen ist der deutliche Ausreisser in der Zufriedenheit (42 Prozent «Eher nicht zufrieden») mit Vorsicht zu berücksichtigen. Verhältnismässig zufrieden sind die Bewohner/-innen der Quartiere Breitenrain-Lorraine (79 Prozent sehr oder eher zufrieden) und von Bümpliz-Oberbottigen (85 Prozent sehr oder eher zufrieden). Eine deutliche Minderheit (11 Prozent), die sich von den restlichen Quartieren signifikant unterscheidet, ist jedoch im Stadtteil Breitenrain-Lorraine mit der Verkehrssituation gar nicht zufrieden. Dies im Gegensatz zur kleinen Minderheit im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen, die der selben Ansicht ist (3 Prozent) und dadurch deutlich unter dem Wert der restlichen Quartiere

liegt. Mit anderen Worten sind im Stadtteil VI die Bewohnerinnen und Bewohner vergleichsweise zufrieden mit der Verkehrssituation in ihrem Wohnumfeld. Im Stadtteil Breitenrain-Lorraine gibt es eine relativ starke Polarisierung in der positiven wie auch in der negativen Einschätzung der Verkehrsbelastung in der Wohnumgebung. Die folgenden Kapitel sollen eine Differenzierung nach den genaueren Gründen ermöglichen. Dabei sollen räumliche und soziodemographische Merkmale dann näher in die Betrachtung miteinbezogen werden, wenn sich in den Antworten gruppen- oder stadtteilspezifisch signifikante Unterschiede niederschlagen. Da die Aussagen zum Bahn- und Fluglärm sowie zu den verkehrsbedingten Erschütterungen als wenig problematisch eingestuft werden, sollen diese im Folgenden nicht näher analysiert werden. Abbildung 30 gibt eine zusammenfassende Übersicht über die Qualität des Wohnumfelds.

Abbildung 30: Einschätzung der Verkehrssituation im Wohnumfeld



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

## 7.2. Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch den rollenden Verkehr

Allgemein ist eine deutliche Mehrheit der Befragten nicht der Meinung, dass ihre Bewegungsfreiheit durch den rollenden Verkehr massgeblich eingeschränkt wird (65 Prozent).

Interessanterweise empfinden die älteren Personen die Situation weniger einschränkend als die jüngste Altersgruppe: 76 Prozent der Altersgruppe der über 61-Jährigen finden, dass der rollende Verkehr auf ihre Bewegungsfreiheit kaum einen negativen Einfluss ausübt. Dies im Gegensatz zu den 18–30-Jährigen, von welchen 41 Prozent der Meinung sind, dass der Verkehr einschränkend wirkt. Bei den soziodemographischen Variablen zeigt sich darüber hinaus, dass Haushalte mit Kindern die Situation signifikant schlechter einschätzen als alle anderen Haushaltsformen. Rund 50 Prozent dieser Haushalte sind der Meinung, dass die eigene Bewegungsfreiheit oder diejenige der Kinder durch den rollenden Verkehr beträchtlich eingeschränkt ist. Es lässt sich hier die Hypothese formulieren, dass die persönliche Betroffenheit durch eigene Kinder zu einer kritischeren Einschätzung des Risikopotentials des rollenden Verkehrs führt. Dieser Effekt ist in der Literatur unter dem Begriff «Parenthood»-Effekt bekannt (Empacher et al. 2001: 41).

Wertet man die Aussagen zum Wohnumfeld nach Stadtteilen aus, schätzen die Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils Bümpliz-Oberbottigen die Situation signifikant besser ein als diejenigen aller

anderen Stadtteile. Rund 61 Prozent der Befragten in diesem Stadtteil sind der Meinung, dass die Aussage «Die Bewegungsfreiheit, die eigene oder die von den Kindern, ist durch den rollenden Verkehr eingeschränkt» nicht zutrifft.

## 7.3. Störende parkierte Fahrzeuge in der Wohnumgebung

Eine deutliche Mehrheit der befragten Personen gibt an, dass sie die parkierten Fahrzeuge in der Wohnumgebung als wenig störend empfinden: 70 Prozent der Befragten finden, dass die Aussage nicht oder eher nicht zutrifft, dass die parkierten Fahrzeuge in der Wohnumgebung stören.

Zieht man soziodemographische Merkmale zur Differenzierung hinzu, zeigt sich, dass wiederum die Altersgruppe 61+ eine signifikant positivere Einschätzung als alle anderen Altersgruppen aufweist: 62 Prozent der älteren Personen sind der Meinung, dass diese Aussage nicht zutrifft. Allerdings empfindet eine deutliche Mehrheit aller Altersgruppen die parkierten Fahrzeuge nicht als Problem.

Im Stadtteil Breitenrain-Lorraine findet sich der signifikant tiefste Anteil, für den diese Aussage gar nicht zutrifft (44 Prozent). Verglichen mit allen anderen Stadtteilen ist vielmehr der signifikant grösste Anteil der Befragten der Meinung, dass diese Aussage eher zutrifft (38 Prozent eher oder zutreffend). Ähnlich schätzen die Situation die Bewohner/-innen des Stadtteils Länggasse-Felsenau ein (39 Prozent eher oder zutreffend). Verglichen mit den anderen Stadtteilen übertrifft die Bevölkerung im Stadt-

teil Bümpliz-Oberbottigen wiederum alle anderen Stadtteile mit ihrer signifikant positiveren Einschätzung. 67 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass diese Aussage gar nicht zutrifft.

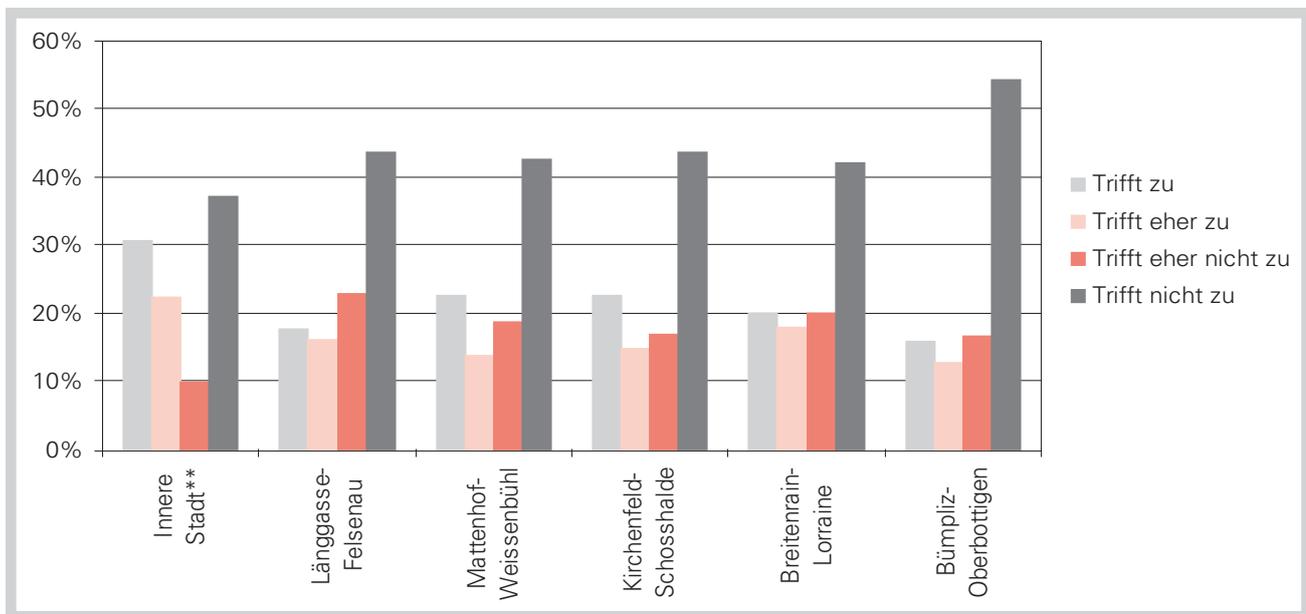
#### 7.4. Strassenlärm

Insgesamt empfinden 45 Prozent aller Befragten die Immissionen durch den Strassenlärm als nicht sehr störend. Die Einschätzung des Strassenlärms ist jedoch deutlich kritischer als die vorausgehenden thematischen Schwerpunkte. Immerhin empfindet jede oder jeder Fünfte die Lärmbelastung als belastend und störend. Auch hier bestätigt sich eine nahe liegende Vermutung. Je höher die Lärmbelastung der Befragten im Wohnumfeld ist, desto eher empfinden sie diese als störend. 62 Prozent derjenigen Befragten, die nachts im Jahresdurchschnitt

jeweils 56–60 Dezibel ausgesetzt sind, sind der Meinung, dass die Aussage eher oder ganz zutrifft. 65 Dezibel in der Nacht und im Jahresdurchschnitt stellt den Immissionsgrenzwert für die nächtliche Lärmbelastung dar.

Die ältere Wohnbevölkerung schätzt die Situation signifikant weniger schlecht ein als die restlichen Altersgruppen: 62 Prozent der über 61-Jährigen sind der Meinung, dass diese Aussage nicht zutrifft. Räumlich und nach Stadtteil differenziert sticht der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen hervor. 54 Prozent der Befragten aus diesem Stadtteil empfinden die Lärmimmission im Wohnumfeld als nicht störend. Bei den restlichen Stadtteilen, die einem Signifikanztest unterzogen werden konnten, ergaben sich keine signifikanten Unterschiede.

Abbildung 31: Einschätzung der Lärmbelastung im Wohnumfeld (nach Stadtteilen; \*\* Fallzahl kleiner als 30: keine Aussage möglich)



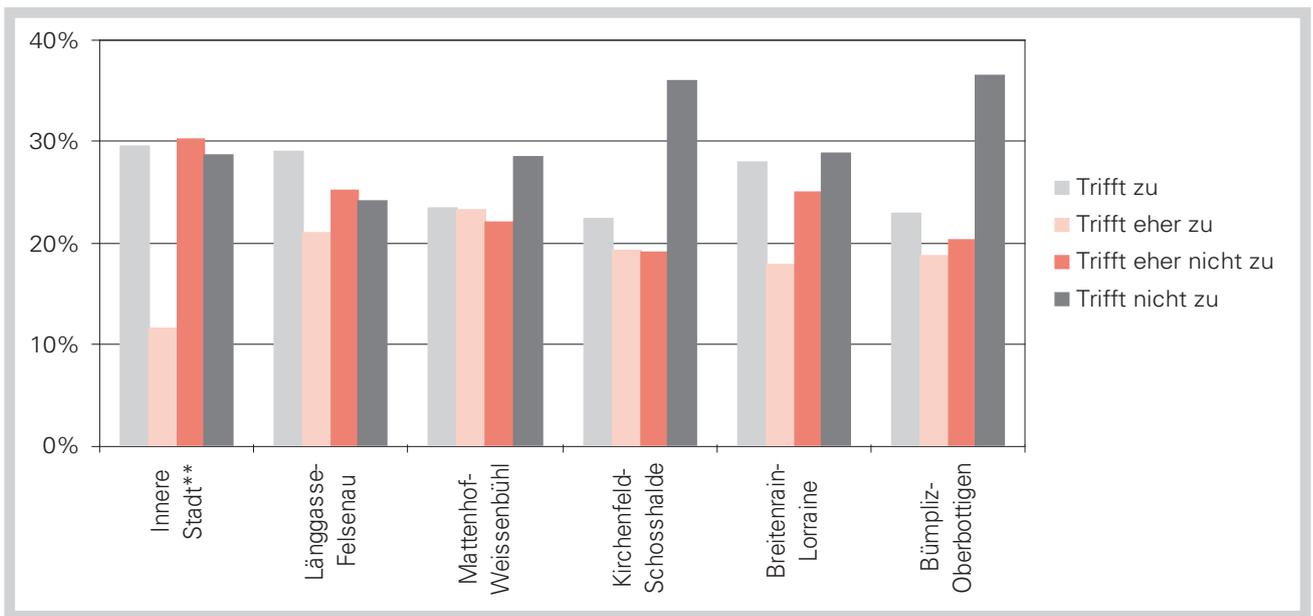
Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

#### 7.5. Luftverschmutzung durch den Verkehr

Die Einschätzung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung ergibt insgesamt ein wenig eindeutiges Bild mit einer relativ ausgeglichenen Verteilung über alle Antwortkategorien. Eine knappe Mehrheit findet jedoch, dass die Luftverschmutzung durch den Verkehr insgesamt nicht so gross ist. 53 Prozent der Befragten finden, dass die Aussage «die verkehrsbedingte Luftverschmutzung ist gross» nicht oder eher nicht zutrifft. Allerdings weisen die Antworten eine geschlechterspezifische Ausprägung auf: Frauen (30 Prozent «trifft zu») schätzen die Belastung signifikant höher ein als Männer (18 Prozent). Dieses Ergebnis bestätigt Untersuchungen zum Umweltbewusstsein, die ergeben haben, dass Frauen tendenziell eine

höhere Betroffenheit durch Umweltprobleme aufweisen als Männer (Preisendörfer 1999: 138 ff., Empacher et al. 2001). Obschon die Datengrundlage für eine verlässliche Aussage je nach nächtlicher Lärmbelastung zu klein ist, lässt sich eine Tendenz feststellen. Je höher die Lärmbelastung im Wohnumfeld der Befragten ist, desto eher empfinden diese Personen die verkehrsbedingte Luftverschmutzung als gross. Bei der räumlichen Differenzierung ergeben sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Stadtteilen. Auch hier liegt eine relativ ausgeglichene Verteilung über alle Antwortkategorien vor und zwar in allen Stadtteilen. Der Stadtteil Innere Stadt kann aufgrund der geringen Fallzahl nicht in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Abbildung 32: Einschätzung des Ausmasses der Luftverschmutzung nach Stadtteilen  
 (\*\* Fallzahl kleiner als 30: keine Aussage möglich)



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Am deutlichsten zeigt sich noch eine kritische Einschätzung der Luftverschmutzung in den beiden Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau. Dort stimmen jeweils 28 Prozent bzw. 29 Prozent der Aussage zu, dass der Verkehr die Luft in grossem Ausmass verschmutzt. Demge-

genüber stehen die Stadtteile Kirchenfeld-Schosshalde und Bümpliz-Oberbottigen, die beide die Lage weniger negativ einstufen. Jeweils 36 Prozent bzw. 37 Prozent der Befragten finden, dass die verkehrsbedingte Luftverschmutzung in ihrer Wohnumgebung nicht gross ist.

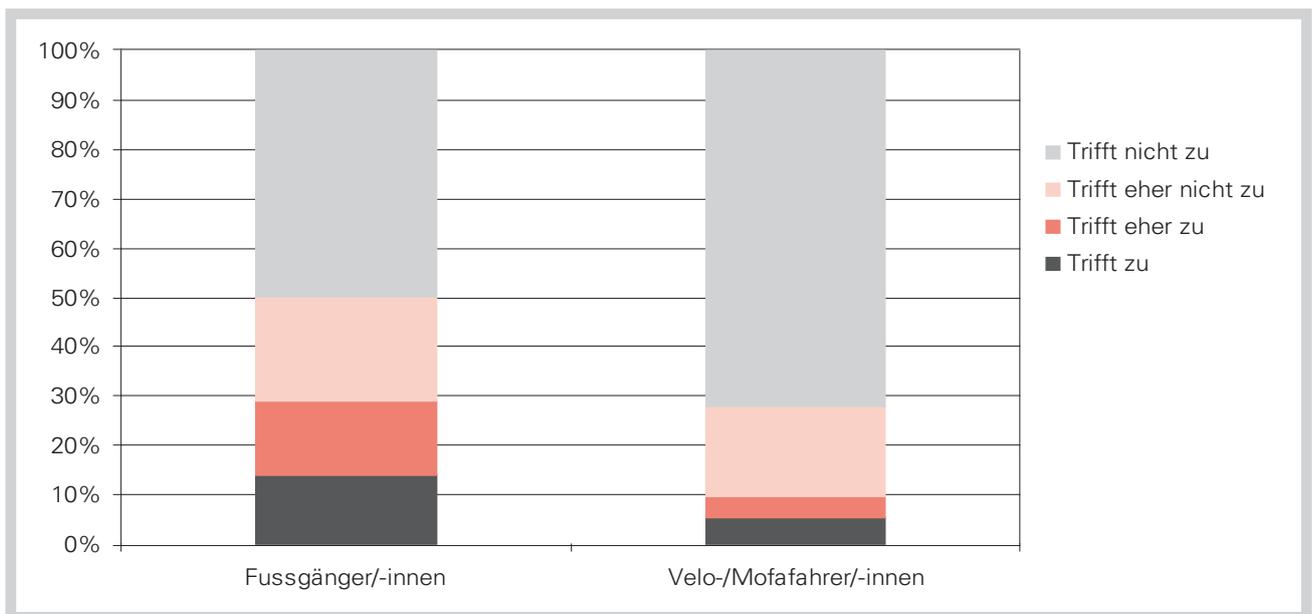


## 8. Sicherheit

Dass die Wahl des Verkehrsmittels einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsgefühl hat soll im Folgenden aufgezeigt werden. Es wurde in die Betrachtung jedoch lediglich der Langsamverkehr miteinbezogen (Fussverkehr und Velo-/Mofafahrer/-innen) und aufgrund der geringen Fallzahl konnte auch kein Signifikanztest vorgenommen werden. Es zeigt sich, dass sich die Fussgänger/-innen deutlich mehr vor einem Überfall fürchten als Velofahrer/-innen. 13 Prozent der Fussgänger/-innen geben an, dass sie Angst vor Überfällen haben, jedoch beinahe jeder und jede Zweite hält fest, dass sie sich ohne Angst in der Stadt aufhalte. Deutlich höher liegt das Sicherheitsgefühl bei den Velofahrer/-innen: Lediglich 5 Prozent sagen, dass sie sich vor Überfällen fürchten. Demgegenüber stehen 72 Prozent, die sich ohne Furcht mit dem

Velo durch die Stadt bewegen. Trotz geringer Fallzahl lässt sich hier zudem eine Tendenz feststellen: Die ausländische Wohnbevölkerung fühlt sich deutlich unsicherer als die Bevölkerung mit Schweizer Pass. Jede fünfte Person mit ausländischem Pass gibt an, dass sie sich, auch wenn sie mit dem Velo unterwegs ist, vor Überfällen fürchtet (CH: 4 Prozent) und nur für gut jede Zweite/jeden Zweiten (53 Prozent) trifft dies gar nicht zu (CH: 74 Prozent). Da aber bei diesem Themenschwerpunkt deutlich mehr Schweizer/-innen als Ausländer/-innen befragt werden konnten, ist diese Einsicht statistisch mit Vorbehalt zu interpretieren. Eine weitere Tendenz mit einer ähnlich statistisch ungenügenden Fallzahl tritt beim altersspezifischen, subjektiv wahrgenommenen Überfallrisiko zutage: Ältere Personen fürchten sich tendenziell mehr vor Überfällen als jüngere.

Abbildung 33: Einschätzung der Angst vor Überfällen (nach Fortbewegungsmittel)



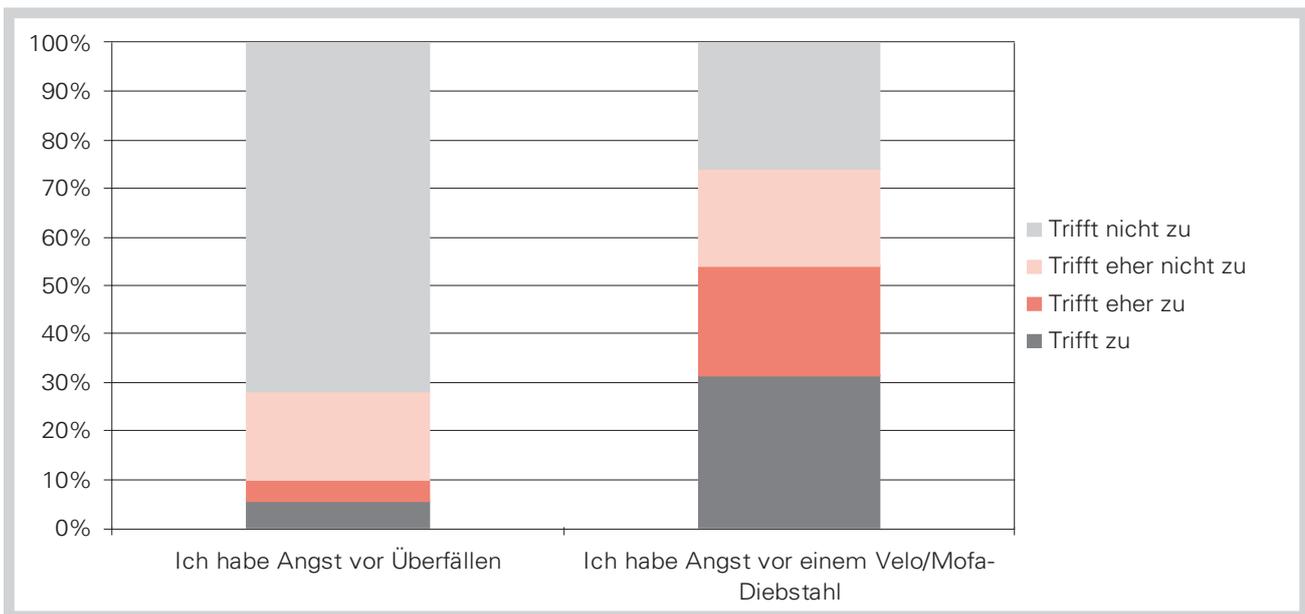
Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

Bei den Velofahrer/-innen hinzu kommt die Angst vor einem Diebstahl des Velos. Diese ist in durchaus beachtlichem Ausmass vorhanden. Beinahe jeder/jede Dritte gibt an, dass er/sie sich vor einem Diebstahl fürchtet. Auch hier gibt es einen signifikanten geschlechterspezifischen Unterschied: Bei 39 Prozent der Frauen ist die Befürchtung, dass ihr Velo gestohlen wird, ausgeprägt vorhanden. Demgegenüber stehen 24 Prozent der Männer, die eine solche Befürchtung grundsätzlich nicht teilen.

Auch bei der Angst vor Diebstählen zeigt sich die gleiche Tendenz wie bei den Überfällen: Bei der

ausländischen Wohnbevölkerung ist die Angst vor Diebstählen deutlich höher als bei der schweizerischen. Doch liegt auch hier nur eine sehr dünne Datengrundlage zur Verfügung. Bei einer räumlich differenzierten Betrachtung fällt der Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen auf, wenn auch hier bezüglich der Datengrundlage dieselbe Vorsicht bei der Interpretation geboten ist. Im Stadtteil VI fürchtet man sich – verglichen mit allen anderen Stadtteilen – tendenziell weniger vor Diebstählen: 42 Prozent der Befragten geben an, dass sie keine Angst vor Velodiebstählen hätten.

Abbildung 34: Einschätzung der Angst vor Überfällen und Diebstählen bei Velo- und Mofafahrenden



Quelle: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung der Stadt Bern 2005

## Anmerkungen zur Stichprobe

Die Kriterien für die Bestimmung der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung wurden gegenüber den früheren Befragungen nicht verändert:

- Alter: 18 Jahre und mehr (d.h. Jahrgang 1986 und älter)
- Schweizerische Wohnbevölkerung: in der Stadt Bern niedergelassene Personen, ohne Personen mit Wochenendaufenthalt in Bern oder in stadtbernerischen Heimen, die in einer anderen Gemeinde niedergelassen sind
- Ausländische Wohnbevölkerung: Niedergelassene (Ausweis C), d.h. ohne Personen mit Jahresaufenthalts- oder Kurzaufenthaltsbewilligung, vorläufig aufgenommene Personen, Personen im Asylverfahren und Personen mit EDA-Bewilligung (Diplomatinnen und Diplomaten, diplomatisches Hilfspersonal)

Die Beschränkungen bezüglich des Wohnsitzes (schweizerische Bevölkerung) bzw. Ausweis (ausländische Personen) sollen dazu dienen, nur Einwohnerinnen und Einwohner mit aktuellem, festem Wohnsitz in Bern in die Befragung einzubeziehen. Im Weiteren spielt bei den Personen ausländischer Nationalität auch das Sprachproblem eine Rolle. So entfielen Ende 2004 rund 8800 oder rund 51 Prozent der 17200 niedergelassenen ausländischen Personen auf die Nationen Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und Spanien. Bei den Jahresaufenthalterinnen und Jahresaufenthaltern waren dies zum gleichen Zeitpunkt nur 36 Prozent. Die Altersgrenze von 18 Jahren wurde parallel zum Stimmrechtsalter (der schweizerischen Bevölkerung) festgesetzt. Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragungen bieten den politischen Akteuren und der Verwaltung sowie der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit, auch die Meinung von eher politikfernen Personen zu erfahren, die nicht in einem Verband, einer Interessensgruppe oder einer Partei organisiert sind. Dazu gehört insbesondere auch die ausländische Wohnbevölkerung, die kein Stimm- und Wahlrecht besitzt.

Für die Stichprobe wurde das System der geschichteten Zufallsstichprobe verwendet. Aus den willkürlich (d.h. nicht etwa nach Namen, Geburtsdatum oder Adresse) sortierten Beständen wurde für jede der Teilmengen eine Stichprobe gezogen. Damit war für jede Person aus der Grundgesamtheit die Wahrscheinlichkeit, in die Stichprobe zu kommen, gleich gross. Wegen der schlechten Ausschöpfungsquote bei den ausländischen Personen (v.a. Männer und Personen über 61 Jahren) und der dadurch nötigen höheren Gewichtung der wenigen Antworten, wurden die Stichproben deutlich vergrössert. Die Erhöhung der Stichprobe geschah aus der erklärten Absicht, die absolute Anzahl der Interviews mit ausländischen Personen zu vergrössern, um für diese Bevölkerungsgruppe verlässlichere Aussagen zu erhalten.

## Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE, 2000): Wichtigste Daten zum Freizeitverkehr.  
<http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/gesamtverkehr/verkehrspolitik/freizeitverkehr/2.pdf>  
(Stand 09. 2006)
- Cercle Indicateurs (2005): *Kernindikatoren für die Nachhaltige Entwicklung in Städten und Kantonen*.  
Bericht des Cercle Indicateurs. [www.are.ch](http://www.are.ch)
- Empacher et al. (2001): Analyse des Geschlechterrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. Untersuchung im Auftrag des Umweltbundesamtes Deutschland.  
[www.soziale-oekologie.de](http://www.soziale-oekologie.de)
- Kanton Basel Stadt (2005): Zukunft Basel konkret. Bericht zur nachhaltigen Entwicklung Basel-Stadt 2005. [www.statistik-bs.ch/kennzahlen/nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsbericht.pdf](http://www.statistik-bs.ch/kennzahlen/nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsbericht.pdf)
- Preisendörfer, Peter (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen «Umweltbewusstsein in Deutschland 1991 – 1998», Opladen.
- Stadt Zürich (2004): *Zürich – Stadt mit Weitsicht*. Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Zürich. 21 Indikatoren zur Entwicklung 1985 – 2003.
- Statistikdienste (2005): *Stadt Bern: Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung 2005*, Stadt Bern Präsidialdirektion, Abteilung Stadtentwicklung.

## **Stadt Bern**

### **Einwohnerinnen- und Einwohnerbefragung 2005**

### **Fragebogen**

Aus technischen Gründen (Plausibilitätskontrollen, Rotation der Fragen) ist die Reihenfolge der Fragen im telephonischen Interview nicht mit dieser schriftlichen Fassung identisch

Copyright Statistikdienste der Stadt Bern / LINK Institut  
Luzern 2005

## Variabler Teil «Verkehr»

### Arbeitsweg und Freizeit

In den letzten Einwohnerbefragungen wurde der Verkehr in der Stadt Bern jeweils als grosses Problem genannt. Mit den folgenden Fragen möchten wir vertieft abklären, wo der Schuh drückt und wie Ihre Meinung zu diesem Thema ist.

Zunächst möchten wir von den Erwerbstätigen wissen, wo Ihr Arbeitsort liegt.

#### 21. Arbeitsort (Frage nur an Erwerbstätige)

21.1 Wo ist Ihr Arbeitsort:

- In der Innenstadt
- Im übrigen Stadtgebiet
- In der Agglomeration/in einer Nachbargemeinde
- Ausserhalb der Agglomeration
- Habe keinen festen Arbeitsort

21.2 Wie gross ist die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort:

- Weniger als 1 Kilometer
- 1 bis 2,5 Kilometer
- 2,6 bis 5 Kilometer
- Mehr als 5 Kilometer
- Arbeite zu Hause

Jetzt möchten wir wissen, wo Sie in der Regel Ihre Freizeit verbringen.

#### 22. Freizeit (Frage an alle)

Wo verbringen Sie üblicherweise (Mehrfachnennungen möglich) Ihre Freizeit:

	Zu Hause	Im Wohnquartier	In der Innenstadt	Im übrigen Stadtgebiet	In der Agglomeration	Ausserhalb der Agglomeration
Montag bis Freitag tagsüber	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Montag bis Freitag ab 20 Uhr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Am Wochenende tagsüber	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Am Wochenende abends	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Im weiteren möchten wir von Ihnen wissen, ob Sie auch nach Mitternacht unterwegs sind.

#### 23. Wie häufig kommen Sie (beruflich und Freizeit) nach Mitternacht nach Hause?

5 u m. Tage pro Woche	3 – 4 Tage pro Woche	1 – 2 Tage pro Woche	Selten	Nie
<input type="radio"/>				

### Verkehrsmittelbenützung und -beurteilung

In der Folge interessiert uns, welche Verkehrsmittel Sie benützen und wie Sie Ihre Situation bei der Benützung dieser Verkehrsmittel beurteilen

Fragen 24a/b an alle:

#### 24a. Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit Ihrer Situation als Fussgängerin / Fussgänger in Bern?

- Sehr zufrieden
- Zufrieden
- Nicht zufrieden
- Gar nicht zufrieden

- 24b.** Welche Aussagen treffen zu, wenn Sie zu Fuss in Bern unterwegs sind?  
(Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Risiko von Unfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angst vor Überfällen/Belästigungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Velos/Mofas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch PW/Lieferwagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Skateboards, Inlineskater, Trotinetts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Lärm/Luftverschmutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Missachtung des Vortritts am Fussgängerstreifen durch Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- 25.** Frage an alle:  
Sind Sie in Bern mit dem **Velo/Mofa** unterwegs? Wie häufig?

5 u.m. Tage pro Woche       3–4 Tage pro Woche       1–2 Tage pro Woche       Selten       Nie

Wenn Antwort «5 u.m.», «3–4» oder «1–2Tage» -> Frage 26a/b, sonst -> Frage 27a

- 26a.** Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit Ihrer Situation, wenn Sie mit dem Velo/Mofa in Bern unterwegs sind?

Sehr zufrieden       Zufrieden       Nicht zufrieden       Gar nicht zufrieden

- 26b.** Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen, wenn Sie mit Velo/Mofa in Bern unterwegs sind?  
(Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Risiko von Unfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angst vor Überfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angst vor Velo-/Mofadiebstahl	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen/grüne Welle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu wenig Radstreifen/Radwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderungen durch abgestellte Autos (z.B. Anlieferung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fehlende Abstellmöglichkeiten für Velos/Mofas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Lärm/Luftverschmutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Wegweisung für Radverbindungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weiter mit Frage 28

- 27a.** Warum sind Sie nur selten oder nie mit dem Velo/Mofa in Bern unterwegs? (offene Frage, Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen)

1 Aus Prinzip                      2 Habe keinen Bedarf                      3 Habe kein Velo/Mofa  
4 Aus gesundheitlichen/altersbedingten Gründen                      5 Anderer Grund

Wenn Frage 27a Antwort 1, 2 oder 4 -> Frage 28, Antwort 3 -> Frage 27b, Antwort 5 -> Frage 27c

**27b.** Warum haben Sie kein Velo/Mofa?

- 1 Aus Prinzip                      2 Habe keinen Bedarf/Aus finanziellen Gründen  
 3 Aus gesundheitlichen/altersbedingten Gründen   4 Anderer Grund

Wenn Frage 27b Antwort 1, 2 oder 3 -> Frage 28, Antwort 4 -> Frage 27c

**27c.** Welche Aussagen treffen zu, dass Sie selten oder nie mit dem Velo/Mofa in Bern unterwegs sind? (Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Velofahren zu mühsam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Risiko von Unfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angst vor Überfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angst vor Velo-/Mofadiebstahl	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen/grüne Welle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu wenig Radstreifen/Radwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderungen durch abgestellte Autos (z.B. Anlieferung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fehlende Abstellmöglichkeiten für Velos/Mofas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Lärm/Luftverschmutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Wegweisung für Radverbindungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**28.** Frage an alle:

Sind Sie in Bern mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** (Tram/Bus oder Bahn) unterwegs? Wie häufig?

- 5 u.m. Tage pro Woche       3-4 Tage pro Woche       1-2 Tage pro Woche       Selten       Nie

Wenn Antwort «5 u.m.», «3-4» oder «1-2Tage» -> Frage 29a/b, sonst -> Frage 30a

**29a.** Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit Ihrer Situation, wenn Sie mit dem öffentlichen Verkehr in Bern unterwegs sind?

- Sehr zufrieden     Zufrieden     Nicht zufrieden     Gar nicht zufrieden

**29b.** Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen, wenn Sie mit dem öffentlichen Verkehr in Bern unterwegs sind?

(Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Grosser Zeitaufwand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viel Umsteigen nötig / wenig Direktverbindungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenig Fahrgelegenheiten pro Stunde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Früher Betriebsschluss am Abend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fussweg von und zur Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mühsames Umsteigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mangelnder Komfort im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mangelnde Pünktlichkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unsicheres Gefühl im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unsicheres Gefühl an der Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu hohe Einstiege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechter Zustand der Haltestellen (Komfort, Verschmutzung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weiter mit Frage 31

**30a.** Warum sind Sie selten oder nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Bern unterwegs? (offene Frage, Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen)

- 1 Aus Prinzip                      2 Habe keinen Bedarf                      3 Habe keine Möglichkeiten  
4 Anderer Grund

Wenn Frage 30a Antwort 1 bis 3 -> Frage 31, Antwort 4 -> Frage 30b

**30b.** Welche Aussagen treffen zu, dass Sie selten oder nie mit Tram/Bus oder Bahn in Bern unterwegs sind?

(Themen einzeln nennen und Gründe erfragen)

	trifft zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Hohe Tarife	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grosser Zeitaufwand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viel Umsteigen nötig / wenig Direktverbindungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenig Fahrgelegenheiten pro Stunde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Früher Betriebsschluss am Abend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fussweg von und zur Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mühsames Umsteigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mangelnder Komfort im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mangelnde Pünktlichkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unsicheres Gefühl im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unsicheres Gefühl an der Haltestelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu hohe Einstiege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechter Zustand der Haltestellen (Komfort, Verschmutzung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**31.** Frage an alle:

Sind Sie in Bern mit dem **Auto oder Motorrad/Roller** unterwegs?

- 5 u.m. Tage pro Woche       3–4 Tage pro Woche       1–2 Tage pro Woche       Selten       Nie

Wenn Antwort «5 u.m.», «3–4» oder «1–2Tage» -> Frage 32a/b, sonst -> Frage 33a

**32a.** Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit Ihrer Situation, wenn Sie mit dem Auto oder Motorrad/Roller in Bern unterwegs sind?

- Sehr zufrieden     Zufrieden     Nicht zufrieden     Gar nicht zufrieden

**32b.** Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen, wenn Sie mit Auto oder Motorrad/Roller in Bern unterwegs sind?

(Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	trifft zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Behinderung durch Staus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Tempo 30-Zonen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umwege wegen Fahrverboten und Einbahnstrassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wenig Parkplätze in der Innenstadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
teure Parkplätze in der Innenstadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viele Polizeikontrollen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Baustellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Veranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weiter mit Frage 34

**33a.** Warum sind Sie selten oder nie mit dem Auto oder Motorrad/Roller? (offene Frage, Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen)

- 1 Aus Prinzip                      2 Habe keinen Bedarf                      3 Habe kein Auto  
 4 Habe keinen Führerschein                      5 Anderer Grund

Wenn Frage 33a Antwort 1, 2 oder 4-> Frage 34, Antwort 3 -> Frage 33b, Antwort 5 -> Frage 33c

**33b.** Warum haben Sie kein Auto oder Motorrad/Roller?

- 1 Aus Prinzip                      2 Habe keinen Bedarf/Aus finanziellen Gründen  
 3 Aus gesundheitlichen/altersbedingten Gründen  
 4 Anderer Grund

Wenn Frage 33b Antwort 1, 2 oder 3 -> Frage 34, Antwort 4 -> Frage 33c

**33c.** Welche Aussagen treffen zu, dass Sie selten oder nie mit Auto oder Motorrad/Roller in Bern unterwegs sind?  
 (Themen einzeln nennen und Gründe erfragen)

	trifft zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Behinderung durch Staus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Tempo 30-Zonen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umwege wegen Fahrverboten und Einbahnstrassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wenig Parkplätze in der Innenstadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
teure Parkplätze in der Innenstadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viele Fahrverbote, Einbahnstrassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viele Polizeikontrollen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Baustellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch Veranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Verkehrsbetroffenheit

*Jetzt interessiert uns noch, wie Sie in Ihrer Wohnumgebung vom Verkehr betroffen sind.*

**34.** Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit der **Verkehrssituation** in Ihrer **Wohnumgebung**?

- Sehr zufrieden     Zufrieden     Nicht zufrieden     Gar nicht zufrieden

**35.** Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen, wenn Sie an Ihre **Wohnumgebung** denken?  
 (Themen einzeln nennen und Beurteilung erfragen)

	trifft zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Einschränkungen der Bewegungsfreiheit (eigene oder jene meiner Kinder) durch den rollenden Verkehr (z.B. Kinder können nur in Begleitung Erwachsener das Haus verlassen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behinderung durch parkierte Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Strassenlärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Bahnlärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch Fluglärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belästigung durch verkehrsbedingte Erschütterungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**36. Wie beurteilen Sie die **Parkierungssituation** in Ihrer **Wohnumgebung**?**

(Themen nennen und Beurteilung erfragen)

	Zu knapp	Aus- reichend	Zu gross
Parkplatzangebot im öffentlichen Raum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angebot an privaten Parkplätzen in Garagen und Einstellhallen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**37. Wie beurteilen Sie die **Gebühren der Parkkarten** für Dauerparkierbewilligung?**

Zu billig                       Angemessen                       Zu teuer

## Demographischer Teil

*Sie haben uns eine Reihe von Fragen zu Problemen in der Stadt Bern und zum Thema Lebensqualität beantwortet. Da die Befragung anonym ist, wir aber trotzdem die Antworten differenziert nach Geschlecht, Alter usw. auswerten möchten, benötigen wir von Ihnen noch einige persönliche Angaben.*

**40. Geschlecht:**

Männlich                       Weiblich

**41a. Heimat:**

Schweizer/-in (inkl. Doppelbürger)                       Ausländer/-in

**42. Alter in Jahren?****43. Wieviele Jahre haben Sie insgesamt in Bern gelebt?****44. Wie setzt sich Ihre Haushaltung – Sie mitgerechnet – zusammen? (jeweilige Anzahl Personen angeben)**

Kinder bis und mit 6 Jahre?

Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 17 Jahren?

Personen zwischen 18 und 25 Jahren?

Personen zwischen 26 und 64 Jahren?

Männer mit 65 und mehr Jahren?

Frauen mit 65 und mehr Jahren?

**45. Welche Schul- und Berufsausbildungen haben Sie abgeschlossen ?**

- Obligatorische Schule (Primar-, Sekundarschule)
- Berufslehre oder Vollzeit-Berufsschule (Handelsschule, Arztgehilfenschule, Schule für Krankenpflege)
- Maturitätsschule, Lehrerausbildung
- Höhere Fach- und Berufsausbildung (Meisterdiplom, höhere Fachprüfung, eidg. Fachausweis), Höhere Fachschule (HTL, HWV, HKG, Schule für Sozialarbeit)
- Universität, Hochschule
- Andere (oben nicht aufgeführte) Ausbildung
- Keine abgeschlossene Ausbildung

**46.** Welches ist Ihre gegenwärtige Hauptbeschäftigung, sind Sie berufstätig? (Mehrere Antworten möglich)

- Voll erwerbstätig (mindestens 30 Stunden pro Woche)
- Teilzeit erwerbstätig (6 bis 29 Stunden pro Woche)
- Arbeitslos, auf Stellensuche
- Unbezahlte Arbeit (Soziale Einsätze, Unterstützung von Angehörigen)
- Hausfrau / Hausmann
- Ausbildung (Schule, Studium, Lehre)
- Rentner / Rentnerin
- Andere Situation

*Zum Abschluss des Interviews möchten wir Ihnen noch eine persönliche Frage stellen.*

**50.** Welche Einstellung haben Sie zu solchen Befragungen der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern ?

- Sehr sinnvoll
- Sinnvoll
- Wenig sinnvoll
- Überhaupt nicht sinnvoll

*Wir danken Ihnen für Ihre wertvollen Auskünfte. Ihre Daten werden ohne Namen und Adresse abgespeichert und nur in anonymisierter Form weiterverwendet.*

**Anmerkung:** Bei allen Fragen sind auch (soweit sinnvoll) die Antworten «Weiss nicht» oder «Keine Angabe» möglich.