
Freizeitmobilität der Stadtberner Bevölkerung

Juni 2015



Quelle: Eigenes Bild

Sonderauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Autoren: Jonas Frölicher, Timo Ohnmacht, Helmut Schad

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 2/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Einleitung

Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 wurden die Alltagsmobilität, die Tagesreisen und die Reisen mit Übernachtung der Schweizer Wohnbevölkerung detailliert erhoben. Die Grösse der Stichprobe erlaubt Detailauswertungen bis auf die Ebene der Stadtberner Bevölkerung hinab.

In der Stadtberner Bevölkerung machen freizeitbezogene Wege im Alltag und auf Reisen - wie in der Schweizer Bevölkerung - einen nennenswerten Anteil der Mobilität aus. Deshalb stellt der folgende Bericht die Ergebnisse einer erstmalig durchgeführten Sonderauswertung der Freizeit- und Reisemobilität der Stadtberner Bevölkerung dar.

Es werden darin wichtige Kenngrössen zu drei Segmenten der Mobilität der Stadtberner Bevölkerung dargestellt:

- a) die **alltägliche Freizeitmobilität**: darunter fallen Etappen respektive Wege mit einem Freizeitweck, die zwischen Montag und Sonntag in einer gewohnten Umgebung der Stadtbernerinnen und Stadtberner gemacht werden;
- b) die **nicht-alltägliche Freizeitmobilität** respektive die Reisemobilität: dabei wird noch einmal unterschieden in
 - b1) **Tagesreisen** und
 - b2) **Reisen mit Übernachtung**, für die jeweils gilt, dass sie zu Zielen ausserhalb des gewohnten Umfeldes durchgeführt werden.

Diese Kenngrössen können mit den entsprechenden Kenngrössen für die Schweizer Bevölkerung verglichen werden, wie sie im nationalen Bericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr¹ dargestellt sind. Zu diesem Zweck wird für die Nummerierung der anschliessenden Kapitel sowie der Grafiken und Tabellen die *gleiche* Nummerierung wie im nationalen Bericht verwendet. Dies dient der Vergleichbarkeit mit den Werten für die Schweizerische Wohnbevölkerung.

Eine über die nationale Auswertung des Mikrozensus hinausgehende Auswertung stellt die Berechnung des Energieverbrauchs (nicht erneuerbare Primärenergie) und Treibhausgasemissionen (CO₂-Ausstoss) für die alltägliche Freizeitmobilität im Jahr 2010 dar.

Die Analysen erfolgten im Auftrag des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern.

Methodischer Hinweis:

Einige Aussagen in Tabellen und Grafiken basieren auf einer geringen Fallzahl von weniger als 100 Personen oder Beobachtungen. Diese Prozentwerte respektive Kennwerte sind in den betreffenden Tabellen *kursiv* gedruckt. Die dargestellten Werte respektive Anteile sollten mit Vorsicht interpretiert werden.

¹ Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg., 2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel/Bern.

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 3/25

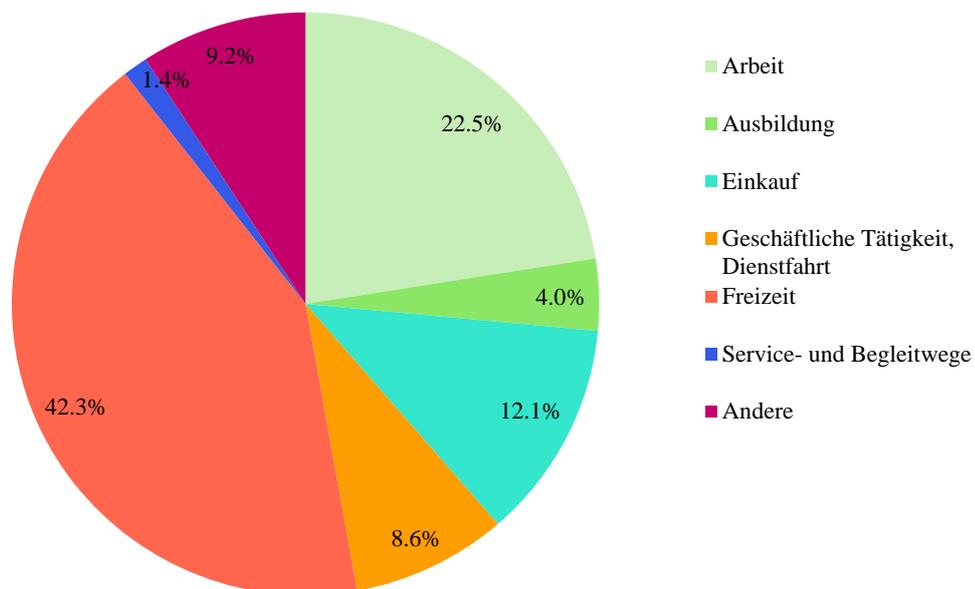
Freizeitverkehr in der Stadt Bern

5.1 Alle Verkehrszwecke

Die Freizeit erweist sich als bedeutendster Verkehrszweck, wenn man die im Inland zurückgelegten Etappen betrachtet. 42% der mittleren Tagesdistanz von 37 Kilometern werden von der Stadtberner Bevölkerung ab 6 Jahren zu Freizeitwecken zurückgelegt. Damit liegt der Anteil genau im Durchschnitt zu den anderen Agglomerationskerngemeinden. 23% der Tagesdistanzen wenden die Bernerinnen und Berner für die Arbeit und 12% für Einkauf und Besorgungen auf. Entsprechend ist auch der Zeitaufwand für die Freizeitwege am grössten: Nicht weniger als 47% der täglichen Wegzeit (genauso viel wie in der Schweiz) entfallen auf diesen Verkehrszweck. Für Arbeit sind es 19%, für Einkauf 18%. Der geringe Anteil der Geschäftswege, Ausbildungswege und Begleitwege liegt vor allem auch daran, dass diese Zwecke relativ kleine Bevölkerungsgruppen betreffen. Geschäftswege haben einen höheren Anteil an den Distanzen (7%) als an der Weganzahl (3%) und der Wegzeit (4%).

Tagesdistanz der Stadtberner Bevölkerung nach Zweck (in %)

G 5.1.1



Basis: 1'088 Zielpersonen aus der Stadt Bern, Inlandetappen

An Werktagen geht etwas mehr als ein Viertel der von der Stadtberner Bevölkerung zurückgelegten Wege auf das Konto des Verkehrszwecks Freizeit (1,2 Wege pro Person und Werktag; CH: 1,1 Wege). Dies ist etwas mehr als bei Arbeitswegen (1,1 Wege pro Tag; CH: 1,0 Wege).

An Samstagen hingegen machen in der Stadtberner Bevölkerung allein die Freizeitwege (1,9 Wege pro Person) mehr als die Hälfte und an Sonntagen (1,5 Wege pro Person) sogar gut drei Viertel der Wege aus. An Samstagen liegt die Anzahl der Freizeitwege der Bernerinnen und Berner höher als in der Schweizer Gesamtbevölkerung (1,6 Wege pro Person).

Die Anteile der Verkehrszwecke in Bezug auf die Anzahl Wege liegen auf vergleichbarer Höhe zu den anderen Kernstädten der Schweiz.

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 4/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

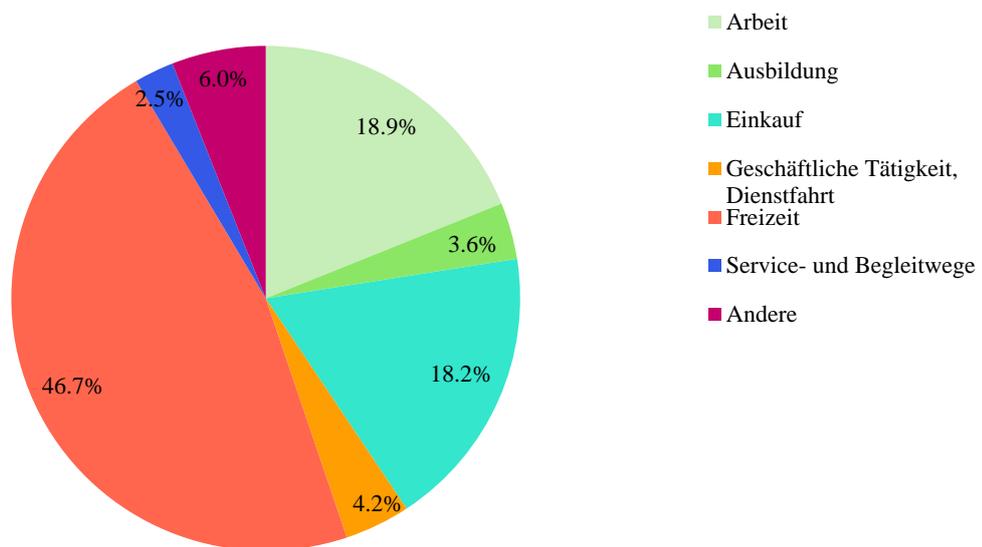
T5.1.2 Anzahl Wege pro Person und Tag (Stadtberner Bevölkerung)

	Mo-Fr	Sa	So	Mo-So	Anteil (%)
Arbeit	1,1	0,1	0,1	0,8	23,6%
Ausbildung	0,3	0,0	0,0	0,2	6,0%
Einkauf	0,9	1,1	0,2	0,9	24,6%
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0,1	0,0	0,0	0,1	2,7%
Freizeit	1,2	1,9	1,5	1,3	37,2%
Service- und Begleitwege	0,2	0,1	0,0	0,1	3,9%
Andere	0,1	0,1	0,1	0,1	1,9%
Total	3,8	3,4	2,0	3,6	100,0%

Basis: 1'088 Zielpersonen aus der Stadt Bern, Inlandetappen

Tägliche Wegzeit nach Zweck (in %)

G 5.1.2



Basis: 1'088 Zielpersonen aus der Stadt Bern, Inlandetappen

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 5/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

5.6 Freizeitwege

Mit knapp 37 % aller täglichen Wege zwischen Montag und Sonntag und 42 % der zurückgelegten Distanz stellt der Freizeitverkehr gesamthaft betrachtet den quantitativ wichtigsten Verkehrszweck in der Stadtberner Bevölkerung dar. Der Anteil der Freizeitdistanzen an allen Distanzen ist in der Stadtberner Bevölkerung leicht höher als in der Schweiz (CH: 40%).

35 % der täglichen Wegzeiten werden für die Freizeit aufgewendet. An Sonntagen entfallen drei von vier Wegen, 71 % der Tagesdistanz und mehr als 50% der Wegzeit auf den Zweck Freizeit.

Die durchschnittliche Länge eines Freizeitweges beträgt knapp 12 Kilometer (CH: 11,6 km). Es handelt sich um eher kurze Wege: 70% der Freizeitwege der Stadtberner Bevölkerung sind nicht länger als 5 Kilometer (im Agglomerationsgürtel 57%; CH gesamt: 62%).

Die meisten Etappen auf Freizeitwegen werden entweder zu Fuss (57%; CH: 49%) oder mit Tram, Bus, Postauto (16%; CH: 7%) zurückgelegt. Die Etappen mit dem Auto haben einen im landesweiten Vergleich niedrigen Anteil von 14% an allen Freizeitetappen (CH: 33%). Da sie im Schnitt länger als Etappen mit anderen Verkehrsmitteln sind, entfallen auf sie 44% der Gesamtdistanz. Dies ist aber deutlich weniger als in der Schweiz insgesamt (65%).

T5.6.1 Kenngrössen des Freizeitverkehrs (ohne Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung)

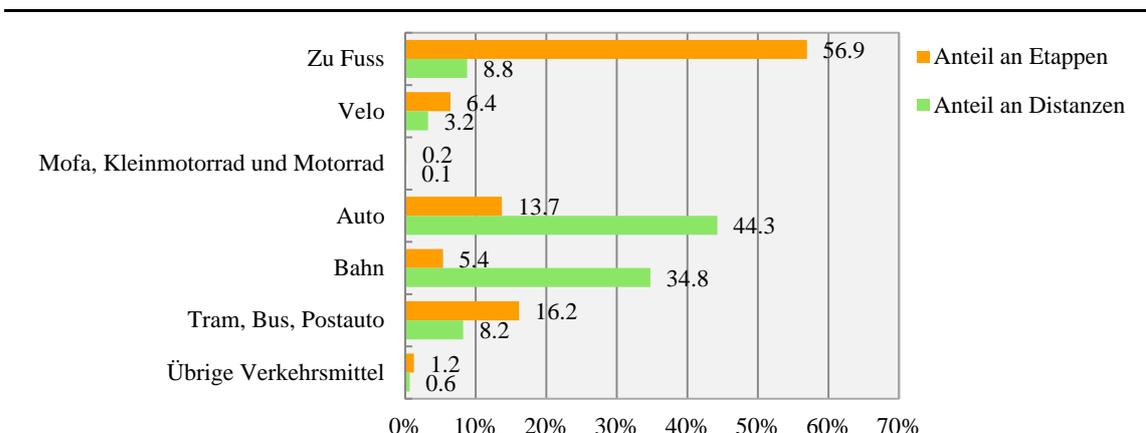
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
Anzahl Wege/Tag	1,2	1,9	1,5	1,3
Länge pro Weg (in km)**	9,8	13,8	17,9	11,8
Zeit pro Weg (in Min.):**	30,6	39,2	48,3	34,9
Anzahl Etappen/Weg**	1,7	1,8	2,0	1,7
% aller Wege*	31,3%	55,3%	75,3%	36,5%
% der Tagesdistanz*	33,2%	56,8%	71,0%	42,3%
% der Wegzeit*	32,4%	31,6%	50,9%	35,3%

* Basis: 1'088 Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 1'461 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)

G 5.6.1



Basis: 2'573 Freizeitetappen im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 6/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Häufiger Grund für Ausgänge in der Freizeit im Langsamverkehr ist ein Spaziergang (40%; CH: 49%). Für Personen, die in der Freizeit zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sind aber auch die kurze Distanz (27%; CH: 27%) und der Beitrag zur Gesundheit (21%; CH: 18%) ein Grund auf ein motorisiertes Verkehrsmittel zu verzichten.

Wer den MIV in der Freizeit genutzt hat, gab in der Stadtberner Bevölkerung ähnlich wie in der Gesamtbevölkerung die Reisezeit (34%; CH 30%) und den Komfort (25%; CH: 22%) als Hauptgründe an. In den Gründen für die Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen unterscheidet sich die Stadtberner Bevölkerung demnach nicht wesentlich von der Schweizer Bevölkerung.

**T5.6.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen
(in %, Mehrfachnennungen möglich)**

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	13,44	14,00
Mangelnde Alternativen	4,74	11,26	29,25
Reisezeit	-	33,79	17,13
kurze Strecke	26,80	-	-
Reisegenuss	6,27	2,97	6,07
Aus Umweltgründen	2,09	-	6,69
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	10,94	0,00
Komfort	-	25,07	11,21
Gesundheitsgründe	20,89	1,54	4,64
Witterungsverhältnisse	-	4,68	5,16
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	1,54	0,25	7,23
ÖV-Angebot	2,44	16,94	20,70
Spaziergang	41,45	-	-
Andere	14,40	14,22	12,68

Basis: 503 Ausgänge (LV), 198 Ausgänge (MIV), 132 Ausgänge (ÖV)

T5.6.4 Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr (in %)

Wegdistanz	Raumtyp des Wohnorts		
	Stadt Bern*	Übrige Agglogemeinden**	Total
bis 1 km	29,1	23,8	27,0
über 1 bis 5 km	41,2	33,1	37,9
über 5 bis 10 km	12,8	20,4	15,9
über 10 bis 20 km	4,9	6,8	5,7
mehr als 20 km	11,9	15,8	13,5
Durchschnittliche Länge eines Freizeitweges (in km)	11,8	13,5	12,5

* Basis: 1'461 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 964 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus: Bremgarten, Zollikofen, Ittigen, Bolligen, Ostermundigen, Muri b.B., Köniz-Kern

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 7/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

5.7 Freizeitaktivitäten

Die wichtigsten Freizeitaktivitäten stellen über die Woche gesehen wie in der Gesamtbevölkerung der Schweiz Besuche von Gastronomiebetrieben (24%; CH: 22%), von Verwandten, Freunden und Bekannten (18%; CH: 19%) sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten (Spaziergehen etc., 18%; CH: 20%) dar.

Bei den meisten Aktivitäten überwiegen die kurzen Wegdistanzen bis 10 Kilometer. Nur für Velofahrten (75%) sowie Ausflüge und Ferien werden längere Distanzen zurückgelegt.

Bei den meisten Freizeitaktivitäten der Stadtberner Bevölkerung liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den Wegen höher als derjenige des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Ausnahmen mit höheren Anteilen des ÖV sind der Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (43% ÖV-Anteil; CH: 20%), Einkaufsbummel (29%; CH: 29%), Anreise zu Wanderungen (28%; CH: 6%) und passiver Sport (28%; CH: 11%). Ein Grund kann in der guten ÖV-Erschliessung der Ziele gesehen werden.

T5.7.1 Anteil der Freizeitaktivitäten (in % aller Freizeitwege im Inland)

Freizeitaktivität	Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
Besuche	14,8	21,7	24,8	17,8
Gastronomiebesuch	27,4	20,7	12,4	23,6
Aktiver Sport	14,4	10,3	9,3	12,8
Wanderung	1,5	3,0	2,1	1,9
Velofahrt	0,1	0,9	0,4	0,3
Passiver Sport	0,8	0,3	1,4	0,8
Nicht-sportliche Aussenaktivität	18,2	16,6	21,3	18,4
Medizin/Wellness/Fitness	1,2	1,5	0,0	1,1
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	6,2	7,7	9,7	7,1
Unbezahlte Arbeit	1,7	1,5	1,5	1,6
Vereinstätigkeit	2,0	0,4	0,8	1,5
Ausflug, Ferien	0,7	3,1	0,9	1,2
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	0,7	1,2	3,3	1,2
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	0,7	1,3	2,2	1,1
Essen ohne Gastronomiebesuch	1,1	0,2	0,5	0,8
Einkaufsbummel/Shopping	1,9	3,2	0,2	1,9
Rundreise	0,0	1,6	0,8	0,4
Anderes	4,1	1,0	1,9	3,1
Mehrere Aktivitäten	2,5	3,9	6,4	3,4

Basis: 1'572 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

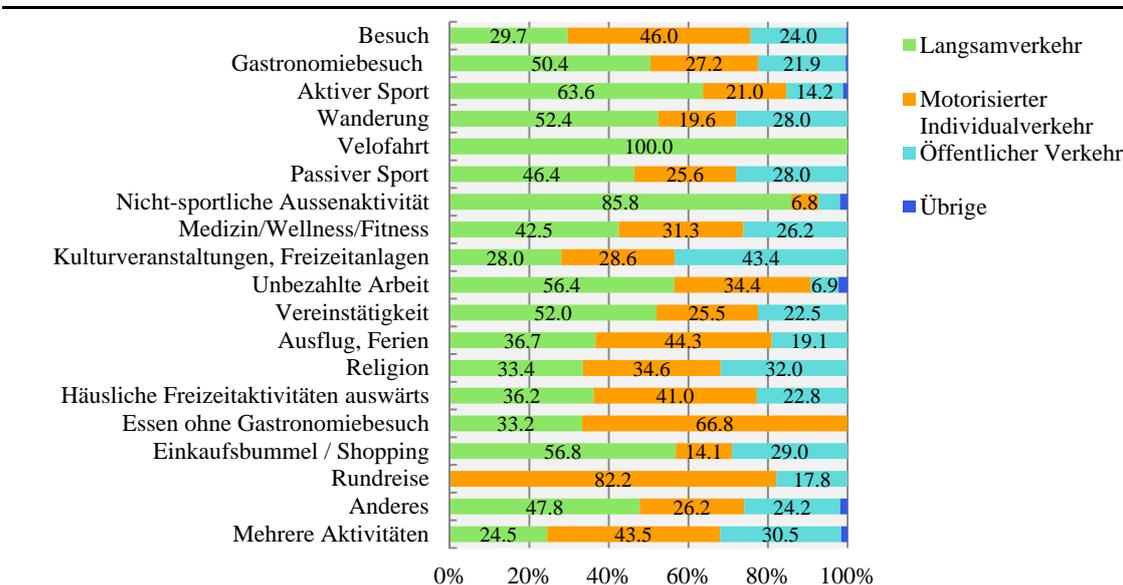
Luzern, 9. Juni 2015

Seite 8/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (in % der Freizeitwege)

G 5.7.1



Basis: 1'572 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

T5.7.2 Anteil der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %)

Freizeitaktivität	Wegdistanz			
	< 2,0 km	2,1 bis 10,0 km	10,1 bis 20,0 km	> 20,0 km
Besuche	31,0	38,4	10,0	20,6
Gastronomiebesuch	52,7	32,5	4,4	10,4
Aktiver Sport	37,2	42,6	9,0	11,2
Wanderung	31,5	50,0	5,0	13,5
Velofahrt	0,0	24,5	62,4	13,1
Passiver Sport	7,2	92,8	0,0	0,0
Nicht-sportliche Aussenaktivität	52,2	43,8	1,6	2,4
Medizin/Wellness/Fitness	50,0	31,8	4,9	13,3
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	26,5	54,8	3,9	14,8
Unbezahlte Arbeit	55,6	27,3	6,8	10,4
Vereinstätigkeit	52,4	38,7	8,9	0,0
Ausflug, Ferien	24,6	32,1	3,8	39,5
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	30,2	63,6	0,0	6,3
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	43,6	43,6	3,8	8,9
Essen ohne Gastronomiebesuch	28,4	59,8	0,0	11,8
Einkaufsbummel/Shopping	56,8	37,4	2,8	3,0
Anderes	38,9	47,0	1,8	12,3
Mehrere Aktivitäten	6,0	51,4	21,1	21,5
Total	40,9	41,0	6,0	12,0

Basis: 1'572 Freizeitwege im Inland, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 9/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

9.1 Tagesreisen

Im Mittel werden von der Stadtberner Bevölkerung pro Person und Jahr 16,5 Tagesreisen durchgeführt. Dies ist mehr als im Gesamtschweizer Mittel mit 11,3 Tagesreisen. Der Mehrzahl davon liegen private Zwecke zugrunde: Der Anteil der Geschäftsreisen beträgt wie in der Schweizer Bevölkerung insgesamt lediglich 8%. Im Mittel geht eine Tagesreise mit Hin- und Rückweg (inklusive Distanzen vor Ort) über eine Distanz von 141 km (CH: 136 km). Pro Kopf und Jahr werden von der Stadtberner Bevölkerung mit insgesamt 2'336 km pro Person rund 800 km mehr auf Tagesreisen zurückgelegt als im Gesamtschweizer Mittel (CH: 1'541 km).

In Haushalten mit niedrigerem Haushaltseinkommen (bis 4'000 CHF/Monat) werden von den Haushaltsmitgliedern im Mittel weniger Tagesreisen als in Haushalten mit höherem Einkommen unternommen. Auch die Distanzen ihrer Tagesreisen sind im Mittel kürzer. Entsprechend ist die jährliche Gesamtdistanz auf Tagesreisen in der höchsten Einkommensklasse um das 2,6fache höher (rund 3'700 km) als in der niedrigsten Einkommensklasse (rund 1'400 km).

Die grössten Distanzen bei Tagesreisen finden sich erwartungsgemäss in der Gruppe der Erwachsenen zwischen 18 und 64 Jahren. Die Gruppe der Senioren ab 65 Jahren legt im Mittel nur noch rund 73% dieser Distanzen pro Jahr zurück.

Hinter der Mehrzahl der Tagesreisen mit Zielen in der Schweiz stehen Freizeit Zwecke (77%; andere Agglomerationskerngemeinden: 78%). Der Anteil der geschäftlichen Zwecke liegt bei 12%. Der wichtigste Zweck von Freizeit-Tagesreisen im Inland ist mit einem Anteil von 38% der Besuch von Freunden oder Familienangehörigen (andere Agglomerationskerngemeinden: 33%).

T9.1.1 Häufigkeit und Distanz von Tagesreisen

	Anzahl Tagesreisen pro Jahr*	davon Geschäftsreisen (in %)*	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)*	Distanz pro Tagesreise (in km)**
Alter				
6-17 Jahre	24,7	0,0	1'818	74
18-64 Jahre	16,9	11,5	2'563	152
65+ Jahre	12,8	0,0	1'859	146
Geschlecht				
Männer	21,7	9,8	3'201	148
Frauen	12,6	5,6	1'668	133
Haushaltseinkommen				
bis und mit 4'000 Fr.	14,8	0,0	1'405	95
4'001 - 8'000 Fr.	19,1	7,3	2'912	153
8'001 - 12'000 Fr.	20,1	6,2	2'074	103
mehr als 12'000 Fr.	17,6	19,4	3'700	210
Total	16,5	8,0	2'336	141

* Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

** Basis: 208 Tagesreisen, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz)

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 10/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

T9.1.2 Tagesreisen nach Reisezweck mit Ziel in der Schweiz (in % der Reiseanzahl)

Zweck	
Freizeit	77,1
davon Aktivitäten (in % des Totals von Freizeit)	
Besuche	38,6
Sport	10,0
Rundreise	0,0
Nicht-sportl. Aussenaktivität	10,8
Kultur	10,0
Gastronomie	1,7
Ferien	20,1
Mediz. Behandlung	0,3
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	1,6
Begleitung	1,9
Shopping	5,1
Geschäftlich	11,1
übrige	11,8

Basis: 183 Tagesreisen, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zu deren Zweck und gültiger Angabe zum Ziel der Tagesreise)

Mehr als die Hälfte der Tagesreisen (56%) werden mit einem Hauptverkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs zurückgelegt. Dies ist deutlich mehr als in der Schweizer Gesamtbevölkerung (28%). Dafür ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit 37% in der Stadtberner Bevölkerung deutlich niedriger als in der Bevölkerung der Schweiz (65%). Die Anteile für den Langsamverkehr (LV) sollten angesichts geringer Fallzahlen mit Vorsicht interpretiert werden.

T9.1.3 Hauptverkehrsmittel bei Tagesreisen (in %)

Hauptverkehrsmittel	Distanz der Tagesreise			Total
	<=50 km	51-100 km	>100 km	
LV	16,2	5,5	0,0	5,6
MIV	33,5	48,7	32,4	37,3
ÖV	45,8	44,2	67,6	55,5
übrige	4,5	1,6	0,0	1,6

Basis: 183 Tagesreisen, Zielpersonen aus der Stadt Bern (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz)

Auch die Angabe von Gründen für die Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen basiert auf einer relativ geringen Anzahl solcher Reisen. Die Prozentwerte sollten als Näherungswerte interpretiert werden. Personen, die für Tagesreisen das Verkehrsmittel des MIV benutzen, begründen ihre Verkehrsmittelwahl vor allem mit dem Komfort (32%), der kurzen Reisezeit (26%), der Auto- oder Motorradverfügbarkeit (15%), den Kosten (15%), dem Gepäck (14%) und der Verfügbarkeit von Parkplätzen am Ziel (14%). Nutzer des ÖV hatten zu 39% keine Alternativen verfügbar (CH: 29%) und/oder verfügen über ein ÖV-Abonnement (30%; CH: 18%).

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 11/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

T9.1.4 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen (in %)

Zweck	Gewähltes Verkehrsmittel	
	MIV*	ÖV**
Mangelnde Alternative	9,9	38,6
Reisezeit	26,2	12,9
Kosten	14,6	4,7
Reisegenuss	0,0	7,7
Gepäck, sperrige Sachen	14,2	0,0
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	14,2	0,0
Aus Umweltgründen	n.e	8,6
Gesundheitsgründe	3,5	0,0
Komfort	31,7	14,6
Abobesitz	n.e	30,3
Auto- oder Motorradverfügbarkeit	15,2	n.e
ÖV-Angebot	10,2	15,4
Anderes	23,6	6,3

* Basis: 61 ausgewählte Tagesreisen mit dem motorisierten Individualverkehr, Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 109 Tagesreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Zielpersonen aus der Stadt Bern
Mehrfachnennungen möglich, n.e: nicht erhoben

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 12/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

9.2 Reisen mit Übernachtung

Im Mittel werden von der Stadtberner Bevölkerung ab 6 Jahren pro Kopf jährlich 3,0 Reisen mit Übernachtungen durchgeführt (CH: 2,4). Insgesamt werden dabei pro Person und Jahr gut 6'700 km zurückgelegt. Das ist fast das Dreifache der Gesamtdistanz für Tagesreisen und deutlich mehr als im Gesamtschweizer Mittel mit 5'100 km. 83% der Reisen mit Übernachtungen dienen privaten Zwecken, 17% sind Geschäftsreisen.

Bei Reisen mit Übernachtungen sind die gleichen sozio-ökonomischen Unterschiede wie bei Tagesreisen festzustellen: Die grösste Reiseanzahl liegt bei der Altersgruppe zwischen 25 und 64 Jahren vor (3,5 Reisen pro Jahr mit rund 7'333 km pro Person), die grösste Reisedistanz bei der Altersgruppe der 6-17-Jährigen (rund 7'447 km pro Person, hier allerdings auf Basis sehr geringer Fallzahlen). Bei Reisen mit Übernachtungen ist der Effekt des Haushaltseinkommens ausgeprägt: Personen aus Haushalten mit einem Einkommen von mehr als 12'000 Franken unternehmen 5,8 Reisen pro Jahr (CH: 4,3). Dies ist mehr als das Vierfache der Personen in Haushalten bis 4'000 Franken. Die Gesamtdistanzen sind rund zweieinhalbmal so hoch (rund 13'600 km pro Person und Jahr für Mitglieder von Haushalten der höchsten Einkommensklasse). Die Angaben für die niedrigen und hohen Einkommensklassen sind allerdings wegen geringer Fallzahlen mit grosser Vorsicht zu interpretieren. Bei ungefähr gleicher Reishäufigkeit legen Männer längere Distanzen als Frauen zurück.

Die Zahl der Reisen mit einem Ziel in der Schweiz und mit dem Reisezweck Freizeit (58%) übertrifft jene der Reisen ins Ausland (42%). Im Gesamtschweizer Mittel ist es genau umgekehrt; Der Anteil der Reisen ins Ausland mit dem Reisezweck Freizeit beträgt 58% und Freizeitreisen mit einem Ziel in der Schweiz 42%.

Die Auslandsreisen sind stark auf die Nachbarländer ausgerichtet (gut ein Fünftel aller Reisen mit Übernachtungen und Reisezweck Freizeit); die übrigen Länder folgen mit deutlichem Abstand. Auch inländische Regionen sind wichtige Reiseziele der Stadtberner Bevölkerung in der Freizeit: der Espace Mittelland (20%) und die Ostschweiz (10%).

T9.2.1 Häufigkeit und Distanz von Reisen mit Übernachtungen

	Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Jahr	davon Geschäftsreisen (in %)	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)
Alter			
6-17 Jahre	2,8	0,0	7'447
18-64 Jahre	3,5	20,5	7'333
65+ Jahre	1,2	0,0	4'151
Geschlecht			
Männer	3,0	24,7	8'528
Frauen	3,0	11,3	5'448
Haushaltseinkommen			
bis und mit 4'000 Fr.	1,4	10,1	4'933
4'001 – 8'000 Fr.	2,4	6,7	4'624
8'001 - 12'000 Fr.	3,6	15,1	5'696
mehr als 12'000 Fr.	5,8	33,2	13'565
Total	3,0	16,8	6'704

Basis: 306 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 13/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

T9.2.2 Reiseziele nach Reisezweck (in %)

Reiseziel	Reisezweck	
	Freizeit	Alle Zwecke
Grossregionen		
Espace Mittelland	19,6	15,5
Ostschweiz	10,4	8,7
Übrige Regionen	28,1	29,6
Schweiz Total	58,1	53,7
Ausland		
Nachbarländer	21,9	26,0
übrige EU	10,1	11,2
übriges Ausland	9,9	9,1
Ausland Total	41,9	46,3

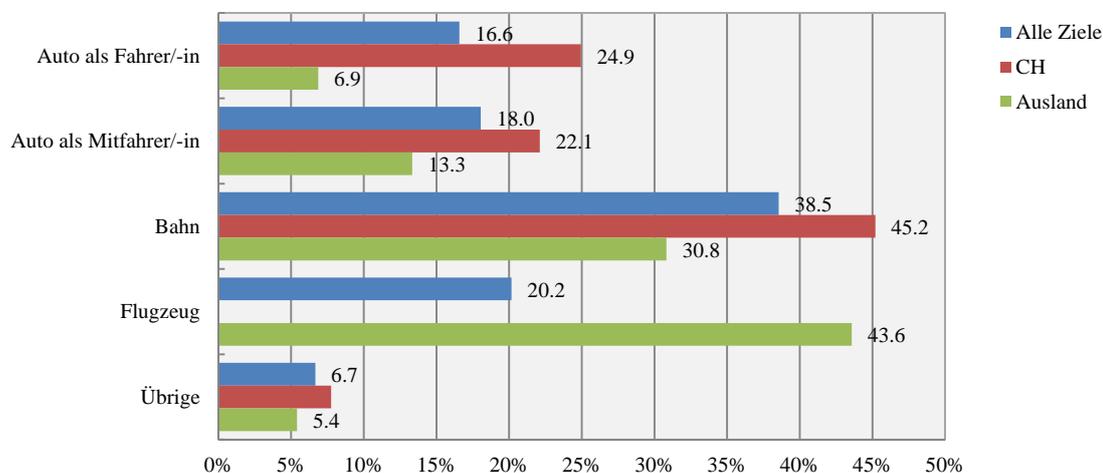
Basis: 266 Reisen mit Übernachtung, mit gültigen Angaben zum Zweck und Zielort, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Bei Reisen mit einem Ziel in der Schweiz sind bei den Stadtbernern Auto und Bahn die dominierenden Verkehrsmittel (47% als Fahrer/in oder Mitfahrer/in im Auto, 45% mit der Bahn). Beim Auto sind das rund 16% weniger und mit der Bahn rund 16% mehr Anteile als im Gesamtschweizer Mittel.

Bei Reisen mit einem Ziel im Ausland geht der Anteil des Autos auf 20% und jener der Bahn auf 31% zurück – dies zugunsten des Flugzeugs, das 44% der Auslandsreisen auf sich vereinigt (CH: 41%).

Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtung (in %)

G 9.2.1



Basis: 266 Reisen mit Übernachtung, mit gültiger Angabe zum Hauptverkehrsmittel und Zielort, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 14/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

9.3 Flugreisen

Über alle Flugreisen betrachtet haben 67% aller Flugreisen Europa als Ziel. Dabei ist Westeuropa mit einem Anteil von 54% die dominierende Reisedestination. Bei den geschäftlichen Flugreisen haben Ziele in Westeuropa mit 73% der Reisen einen noch höheren Stellenwert als bei den Freizeitflugreisen (49%). 33% aller Flugreisen haben die übrige Welt zum Ziel.

T9.3.1 Hauptdestinationen der Flugreisen (in %)

Ziel der Flugreise	Reisezweck		Total
	Freizeit	Geschäftlich	
<i>Europa</i>	62,0	87,1	67,2
<i>davon Westeuropa in %</i>	48,7	73,1	53,9
<i>Übrige Welt</i>	38,0	12,9	32,8

Basis: 54 Flugreisen mit gültiger Angaben zum Zweck und Zielort, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Rückblickend hatten am Tag des Interviews 17% der Befragten innerhalb der letzten vier Monate eine Flugreise durchgeführt (CH: 15%). Dabei gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern und grosse Unterschiede zwischen anderen sozio-ökonomischen Gruppen: Männer haben zu 22% in den letzten 4 Monaten eine Flugreise durchgeführt, Frauen zu 11%. Von den Personen, die in Haushalten mit einem Haushaltseinkommen bis 4'000 Franken leben, haben in den 4 Monaten vor der Befragung nur 6% eine Flugreise unternommen. Fast sechsmal höher ist dieser Anteil bei Personen aus Haushalten der höchsten Einkommensgruppe (34%). 12% dieser Personen unternahmen während des befragten Zeitraums sogar mehr als eine Flugreise (CH: 8%). Die Angaben für die niedrigste und höchste Einkommensklasse sind wegen geringer Fallzahlen allerdings nur mit grosser Vorsicht zu interpretieren.

Erwerbstätige (20% mit mindestens einer Flugreise) erreichen eine höhere Reiseintensität als Nichterwerbspersonen (8% mit mindestens einer Flugreise). Überdurchschnittlich häufig fliegen ausserdem Personen in der erwachsenen Bevölkerung zwischen 18 und 64 Jahren (19%).

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 15/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

T9.3.2 Flugreisen in den letzten 4 Monaten (in %)

	Anzahl Reisen		
	keine	1	2
Alter*			
<i>6-17 Jahre</i>	92,1	2,4	5,5
<i>18-64 Jahre</i>	81,1	15,0	3,9
<i>65+ Jahre</i>	92,1	6,9	1,0
Geschlecht*			
Männer	78,2	16,7	5,1
Frauen	88,6	9,0	2,4
Haushaltseinkommen pro Monat*			
<i>bis und mit 4'000 Fr.</i>	94,4	5,6	0,0
<i>4'001 - 8'000 Fr.</i>	89,6	10,4	0,0
<i>8'001 - 12'000 Fr.</i>	87,3	9,2	3,5
<i>mehr als 12'000 Fr.</i>	65,6	22,2	12,2
Arbeitsmarktstatus**			
Erwerbstätige	79,8	17,5	2,7
Nichterwerbspersonen	92,2	5,9	2,0
Total	83,1	13,1	3,8

* Basis: 306 Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 287 Zielpersonen aus der Stadt Bern ab 15 Jahren

Gut sieben von zehn Flugreisen erfüllen private Zwecke (71%). Dies ist weniger als im Gesamtschweizer Mittel mit rund 78%. Der Anteil der Geschäftsreisen liegt bei 27% (die Angaben zu den Zwecken sind allerdings auf Basis sehr geringer Fallzahlen).

Der Weg zum Flughafen wird zu einem Grossteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (72% aller Wege, CH: 43%). Im hohen Bahnanteil spiegelt sich die gute Schienenanbindung der Landesflughäfen wider.

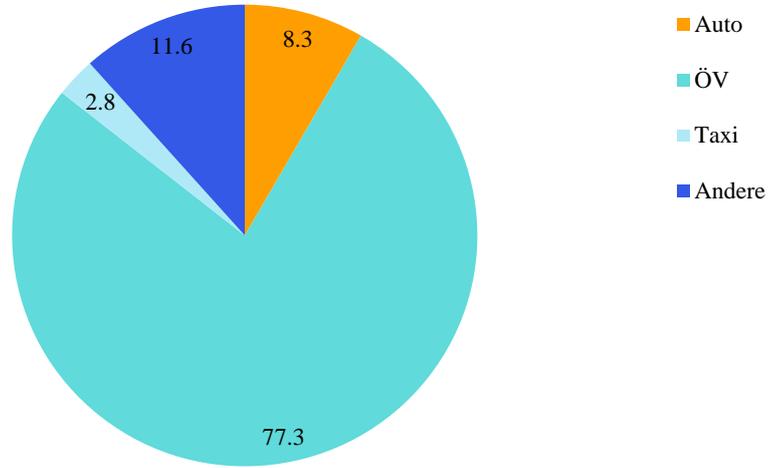
T9.3.3 Zweck der Flugreisen (in %)

	Anteil
<i>Privatreisen</i>	71,0
<i>Geschäftsreisen</i>	26,7
<i>Anderes</i>	2,3

Basis: 53 Flugreisen mit gültiger Angabe zum Zweck, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Hauptverkehrsmittel zu den Flughäfen (in %)

G 9.3.1



Basis: 53 Flugreisen, Zielpersonen aus der Stadt Bern

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 17/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

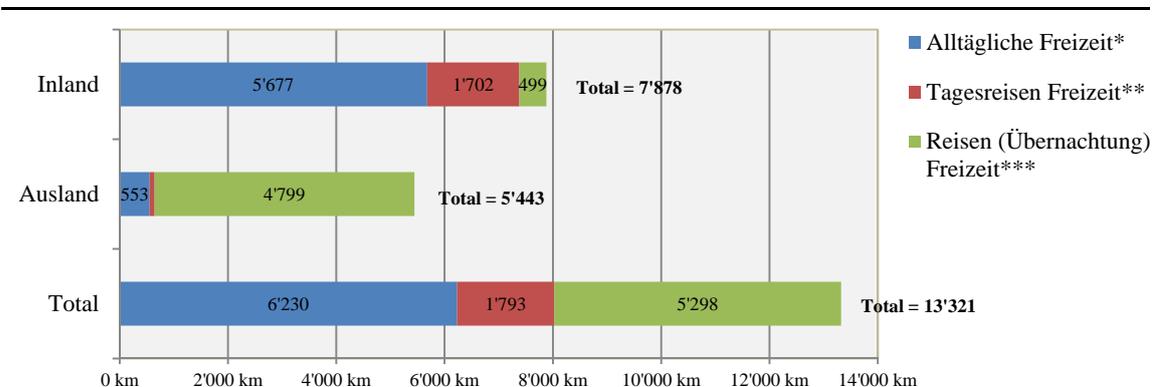
10.1 Distanzen in der Jahresmobilität

Rund 13'300 km betrug im Jahr 2010 die gesamte im In- und Ausland zurückgelegte Distanz pro Stadtberner (ab 6 Jahren) für alltägliche Freizeit, Tagesreisen in der Freizeit und Reisen mit Übernachtung mit dem Zweck Freizeit. Davon entfallen 6'230 km auf die Freizeitmobilität im Alltag, 1'793 km auf Tagesreisen und 5'298 km auf Reisen mit Übernachtungen (jeweils *ohne* Geschäftsreisen).

Die Distanzen mit dem Zweck Freizeit (im Alltag) und für Tagesreisen wurden überwiegend in der Schweiz zurückgelegt. Bei Reisen mit Übernachtungen entfielen hingegen fast 90% der Distanzen auf das Ausland. Dies ist insbesondere auf Flugreisen zurückzuführen, die einen Grossteil der Distanzen in diesem Bereich generieren.

Jahresmobilität der Stadtberner in der Freizeit (Durchschnitt km pro Person)

G 10.1.1



* Basis: 968 Zielpersonen aus der Stadt Bern

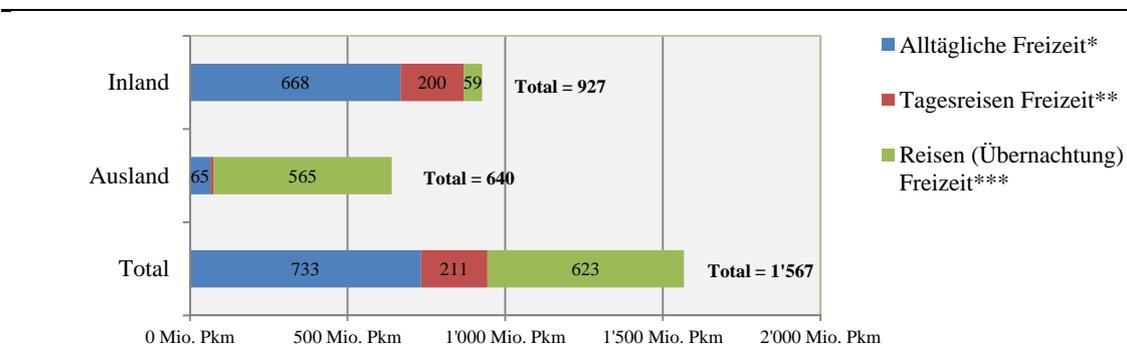
** Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

***Basis: 528 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Die Stadtberner Bevölkerung (ab 6 Jahren) legte im Jahr 2010 total 1'576 Millionen Personenkilometer für die Freizeitmobilität im Alltag, für Tagesreisen in der Freizeit und für Reisen mit Übernachtung mit dem Zweck Freizeit zurück. Davon entfielen 733 Millionen Personenkilometer auf die Freizeitmobilität im Alltag. Etwas weniger Personenkilometer erzeugten Reisen mit Übernachtung mit 623 Millionen Personenkilometern. Geringer war im Vergleich dazu die Verkehrsleistung auf Tagesreisen (211 Millionen Personenkilometer).

Jahresmobilität der Stadtberner Bevölkerung in der Freizeit im Jahr 2010 (in Mio. Pkm)

G 10.1.2



* Basis: 968 Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

***Basis: 528 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Hochrechnung auf die Bevölkerung ab 6 Jahren

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 18/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

11.1 Energieverbrauch für Freizeitmobilität und Reisen im In- und Ausland

Die nachfolgenden Berechnungen basieren auf den Emissionsfaktoren für Transporte der KBOB Ökobilanzdaten im Baubereich.² Darin ist der Betrieb, die graue Energie für die Erstellung des Fahrzeugs und für die Infrastruktur eingeschlossen. Aus den mit den einzelnen Verkehrsmitteln im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen (hochgerechnet auf ein Jahr) wurden die Emissionen von Treibhausgas (CO₂) sowie der Verbrauch an nicht erneuerbarer Energie (Primärenergie) ermittelt.

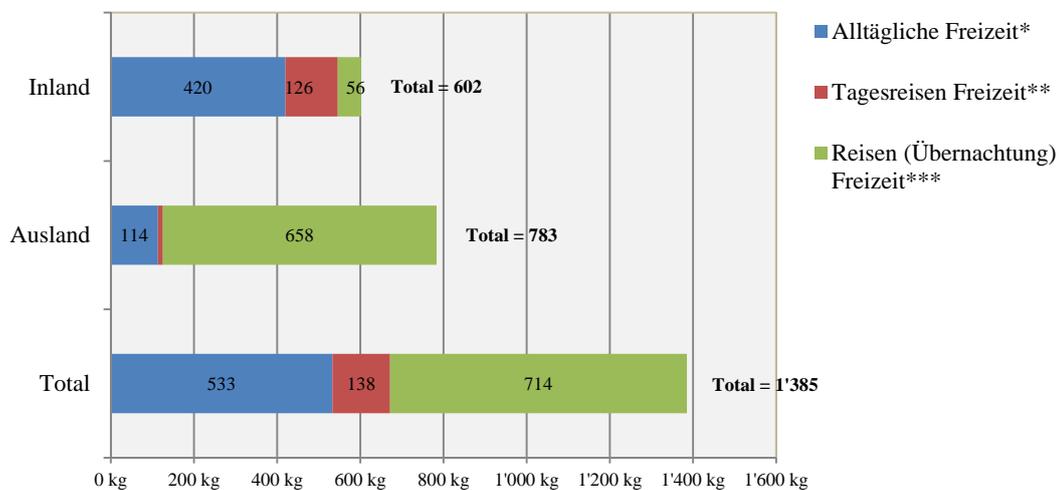
Die Folge der Freizeitmobilität einer Stadtbernerin respektive eines Stadtbarners war im Jahr 2010 die Emission von im Mittel rund 1'385 kg Treibhausgasen (CO₂-Äquivalente). Davon entfielen rund 43% auf die Freizeitmobilität im Inland, 57% auf Freizeitwege und -reisen im Ausland.

Auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung zusammen (d. h. auf die nicht-alltägliche Freizeitmobilität) entfielen je Person rund 852 kg CO₂-Äquivalente. Dies waren 62% der gesamten Treibhausgasemissionen für Zwecke der Freizeitmobilität. Fast vier Fünftel davon (79%) waren durch Reisen im Ausland verursacht. 38% der Treibhausgasemissionen aus der Freizeitmobilität entfielen im Jahr 2010 auf die Alltagsmobilität.

Bezogen auf alle Verkehrszwecke der Alltagsmobilität der Stadtberner Bevölkerung machten diese Treibhausgasemissionen aus der alltäglichen Freizeitmobilität rund 35% aus. Tagesreisen mit Freizeit Zwecken hatten einen Anteil von 77% der Treibhausgasemissionen aller Tagesreisen. Von allen Reisen mit Übernachtung emittierten die Übernachtungsreisen mit Freizeit Zwecken rund 87% der Treibhausgasemissionen.

Treibhausgasemissionen aus der Freizeitmobilität der Stadtberner Bevölkerung (kg CO₂ je Person und Jahr)

G 11.1.1



* Basis: 968 Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

***Basis: 528 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Für die Energie in der Freizeitmobilität im Alltag sowie auf Tages- und Übernachtungsreisen wurden im Jahr 2010 im In- und Ausland rund 7'073 Kilowatt-Stunden pro Kopf der Stadtberner Bevölkerung ab 6 Jahren verbraucht. Es fiel gut die Hälfte dieses Energieverbrauchs im Ausland an.

Im Inland verbrauchte die Stadtberner Bevölkerung am meisten Kilowatt-Stunden für die alltägliche Freizeitmobilität. Im Ausland war der grösste Teil des Energieverbrauchs auf die nicht-alltäglichen Reisen (vor allem Reisen mit Übernachtung) zurückzuführen.

² Info: <https://www.kbob.admin.ch/kbob/de/home/publikationen/empfehlungen-nachhaltiges-bauen.html>

Luzern, 9. Juni 2015

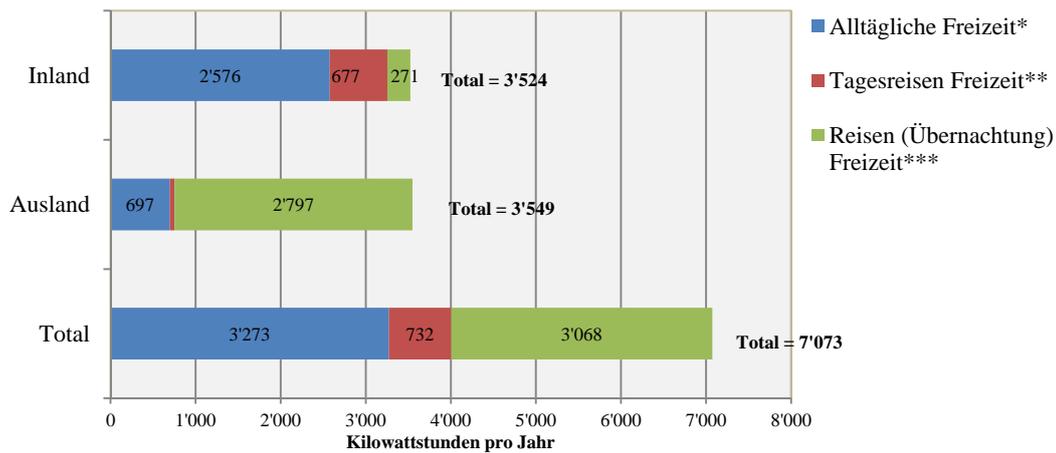
Seite 19/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Auf den Freizeitverkehr im Alltag entfielen 42% der Kilowatt-Stunden aller Verkehrszwecke im Alltag. Freizeitverkehre waren für 77% der Kilowatt-Stunden verantwortlich, die auf Tagesreisen verbraucht wurden. Bei den Reisen mit Übernachtung lag der Anteil der verbrauchten Kilowatt-Stunden der Freizeit-Reisezwecke bei rund 87%.

**Energieverbrauch der Stadtberner Bevölkerung für Freizeitmobilität
(in Kilowatt-Stunden pro Person und Jahr)**

G 11.1.2



* Basis: 968 Zielpersonen aus der Stadt Bern

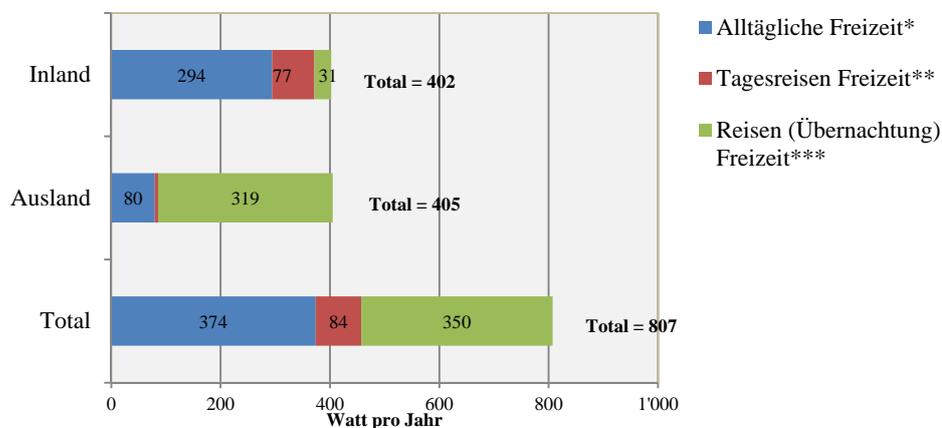
** Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

***Basis: 528 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Rund 807 Watt (Dauerleistung im Jahr) wendeten die Stadtberner im Jahr 2010 pro Kopf für die Freizeit im Alltag und auf Reisen in der Mobilität auf (In- und Ausland). Davon ist der grössere Anteil auf die alltägliche Freizeitmobilität zurückzuführen. Reisen im Ausland machten rund 50% des Energieverbrauchs für die Freizeitmobilität aus (405 Watt); die andere Hälfte entfiel auf die Freizeitmobilität im Inland.

**Energie in der Freizeitmobilität der Stadtberner Bevölkerung
(in Watt pro Person und Jahr)**

G 11.1.3



* Basis: 968 Zielpersonen aus der Stadt Bern

** Basis: 361 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

***Basis: 528 Zielpersonen aus der Stadt Bern (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Der Verbrauch an Primärenergie für die *Alltags*freizeitmobilität im Inland betrug im Jahr 2010 9'274 Megajoules pro Kopf der Stadtberner Bevölkerung (ab 6 Jahren). Dies entspricht 2'576 Kilowattstunden, respektive 294 Watt. Im Mittel führte das zum Ausstoss von 420 kg Treibhausgasemissionen pro Person.

Bezogen auf den Energieverbrauch für die *Alltags*freizeitmobilität im Inland (also ohne Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung) bestehen die folgenden Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen (einzelne Aussagen sind dabei wegen geringer Fallzahlen nur mit Vorsicht zu interpretieren [kursiver Text]):

- **Alter:** Am meisten Energie für die Freizeitmobilität im Alltag verbrauchen Personen im Alter ab 65 Jahren. Im Vergleich dazu ist der Energieverbrauch bei Personen im Alter zwischen 18 bis 64 Jahre rund ein Zehntel tiefer. Beim Ausstoss von Treibhausgasemissionen sind die Altersgruppen näher beieinander.
- **Geschlecht:** Der mittlere Ausstoss von Treibhausgasemissionen der Männer ist mit knapp 467 kg um ein Viertel höher als jener der Frauen. Das gleiche Bild zeigt sich beim Energieverbrauch.
- **Haushaltseinkommen:** In Haushalten mit einem Monatseinkommen ab 12'000 Franken verbrauchen die Haushaltsmitglieder im Schnitt mehr Energie für die Freizeitmobilität im Alltag als in Haushalten mit tieferen Einkommen.
- **Nationalität:** Stadtberner mit ausländischer Nationalität verbrauchen gut 10 % mehr Energie für die *Alltags*freizeitmobilität im Inland als Stadtberner mit Schweizer Staatsbürgerschaft. Bei den Treibhausgasemissionen sind es 20 % mehr Ausstoss. Bezüglich des Energieverbrauchs bei freizeitbedingten Reisen liegt ein Vergleich zwischen diesen beiden Bevölkerungsgruppen nicht vor.
- **Zivilstand:** Der mittlere Ausstoss von Treibhausgasemissionen ist mit rund 320 kg bei den verheirateten Stadtbernern mehr als ein Viertel höher als jener der ledigen Stadtbernerinnen und -bernern.
- **Car-Sharing:** Mitglieder von Car-Sharing verbrauchen rund ein Drittel weniger Energie als Nichtmitglieder (Treibhausgasemissionen 40% weniger). Jedoch ist die Fallzahl im Datensatz mit 71 Nutzenden sehr gering, weshalb von einem indikativen Ergebnis gesprochen werden kann.
- **Veloverfügbarkeit:** Wer jederzeit über ein Velo verfügt, verbraucht pro Jahr im Schnitt rund 40% mehr Energie in der Freizeitmobilität im Alltag als Personen ohne verfügbares Velo oder nur nach Absprache. Personen, die nicht oder nur nach Absprache über ein Velo verfügen, stossen auch weniger Treibhausgasemissionen aus als Personen mit einem ständig verfügbaren Velo. Hinter diesen Zusammenhängen stehen zusätzliche sozio-demographische Faktoren (hohe Anteile von Personen mit immer verfügbaren Velos in den in der Freizeitmobilität besonders aktiven Bevölkerungsgruppen, wie z.B. bei Männern, Erwerbstätigen, jungen und mittelalten Erwachsenen). Es ist zu vermuten, dass den 27 % Personen, denen in der Stadt Bern kein Velo zur Verfügung steht, von einer mobilitätsarmen Gruppe auszugehen ist. Die Gründe sind im Rahmen dieser Studie nicht tiefer zu ergründen.
- **Autoverfügbarkeit:** Wer jederzeit oder nach Absprache über ein Auto verfügt, verbraucht pro Jahr im Schnitt 56%, respektive 52% mehr Energie als Personen ohne verfügbares Auto. Personen, die nicht oder nur nach Absprache über ein Auto verfügen, stossen auch weniger Treibhausgasemissionen aus als Personen mit einem ständig verfügbaren Auto.
- **Bildungsabschluss:** Stadtberner mit einem Berufslehreabschluss oder einem Fachhochschulabschluss verbrauchen am meisten Energie für die *Alltags*freizeitmobilität in Inland.

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 21/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

T 11.1.1 Energieverbrauch für die Mobilität der Stadtberner Bevölkerung in der Alltagsfreizeit im Inland pro Person und Jahr

	Treibhausgasemissionen (kg/CO ₂)	Primärenergie (Kilowattstunde)	Watt (Dauerleistung)	Primärenergie (MJ)
Alter				
<i>6-17 Jahre</i>	413	2'588	295	9'318
18-64 Jahre	389	2'364	270	8'509
65+ Jahre	422	2'659	304	9'572
Geschlecht				
Männer	467	2'879	329	10'364
Frauen	345	2'108	241	7'589
Haushaltseinkommen				
bis und mit 4'000 Fr.	208	1'300	149	4'681
4'001 - 8'000 Fr.	369	2'394	273	8'617
8'001 - 12'000 Fr.	331	2'037	233	7'335
mehr als 12'000 Fr.	758	4'495	513	16'185
Nationalität				
Schweizer/-in	359	2'308	263	8'308
ausländischer Nationalität	436	2'622	299	9'440
Zivilstand				
ledig	352	2'366	270	8'519
verheiratet	483	2'817	322	10'142
Mitglied Car-Sharing				
<i>Ja</i>	273	1'850	211	6'661
Nein	463	2'749	314	9'897
Veloverfügbarkeit				
immer verfügbar	456	2'797	319	10'069
nach Absprache	312	1'715	196	6'175
nicht verfügbar	274	1'748	200	6'295
Autoverfügbarkeit				
immer verfügbar	542	3'010	344	10'835
<i>nach Absprache</i>	397	2'746	313	9'886
nicht verfügbar	205	1'309	149	4'714
Höchste abgeschl. Schule				
Obligatorische Schule	281	1'658	189	5'969
Berufslehre	485	2'687	307	9'672
<i>Gymnasiale Maturität</i>	250	1'871	214	6'737
Höhere Berufsausbildung	277	2'006	229	7'221
<i>Fachhochschule</i>	353	2'576	294	9'275
Universität, ETH	371	2'312	264	8'323
Total	420	2'576	294	9'274

Basis: 1088 Zielpersonen aus der Stadt Bern

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 22/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

12.1 Quellen und Ziele der Wege

Die Stadtberner Bevölkerung legt total pro Tag rund 175'000 Freizeitwege zurück. Davon fällt der Löwenanteil auf Wege innerhalb der Stadt Bern (72%). Rund 11'800 Wege unternehmen die Stadtberner pro Tag von der Stadt in den Kanton und 5'000 Wege in die restliche Schweiz.

Von Ausserhalb der Stadt Bern unternehmen die Stadtberner rund 17'000 Wege in die Stadt Bern, 3'300 in den Kanton Bern und knapp 10'300 in die restliche Schweiz.

T 12.1.1 Quellen und Ziele der Freizeitwege im Inland der Stadtberner Bevölkerung (absolut) pro Tag

von \ nach	Stadt Bern	Kanton Bern	Restliche Schweiz	Summe (von)
Stadt Bern	127'652	11'849	5'008	144'509
Ausserhalb der Stadt	16'980	3'296	10'261	30'536
Summe (nach)	144'631	15'145	15'269	175'045

Basis: 1'461 Inlandwege der Stadtberner Bevölkerung
Hochrechnung auf die Bevölkerung ab 6 Jahren

T 12.1.2 Quellen und Ziele der Inlandswege der Stadtberner Bevölkerung (relativ) pro Tag

von \ nach	Stadt Bern	Kanton Bern	Restliche Schweiz	Summe (von)
Stadt Bern	71.5%	6.6%	2.8%	81.0%
Ausserhalb der Stadt	9.5%	3.8%	5.7%	19.0%
Summe (nach)	81.0%	10.4%	8.6%	100.0%

Basis: 1'461 Inlandwege der Stadtberner Bevölkerung

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 23/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Fazit

Freizeitmobilität im Alltag

In der Stadtberner Bevölkerung, wie auch in der Schweizer Bevölkerung insgesamt, ist die Freizeit der quantitativ wichtigste Verkehrszweck innerhalb der Alltagsmobilität: Auf ihn entfallen 37 % der alltäglichen Wege, 35 % der täglichen Wegzeiten und fast 42 % der zurückgelegten täglichen Distanzen. Die für Wege in der Alltagsfreizeit zurückgelegten Distanzen sind generell eher kurz (70 % bis maximal 5 km). Im Unterschied zum Schweizer Durchschnitt legen Stadtbernerinnen und Stadtberner einen höheren Anteil dieser Freizeitwege im Alltag zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

Die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Etappen sowie die Distanz mit dem Auto sind dagegen geringer als im landesweiten Durchschnitt. Die Gründe dafür können in einer günstigen Siedlungsstruktur und guten öffentlichen Verkehrsangeboten in der Stadt Bern gesehen werden. Dies ermöglicht es, kürzere Freizeitwege öfter auch einmal ohne das Auto zurückzulegen.

Ausserdem begünstigt die Zweckstruktur in der Alltagsfreizeit den Gebrauch von Verkehrsmitteln des Langsamverkehrs, denn Freizeitwege werden oft durchgeführt, um Gastronomiebetriebe aufzusuchen, Spazieren zu gehen und andere „nicht-sportliche Aussenaktivitäten“ auszuüben sowie Freunde, Bekannte oder Verwandte zu besuchen. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben in der Stadtberner Bevölkerung ihre Stärken beim Besuch von Kulturveranstaltungen und von Freizeitanlagen, für Einkaufsbummel und das Shopping, beim Besuch von Sportveranstaltungen sowie für die Anreise zu Wanderungen.

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung (nicht-alltägliche Freizeitmobilität)

Gemessen an der Anzahl der Tagesreisen sowie der Reisen mit Übernachtung ist die Stadtberner Bevölkerung mobiler als der Durchschnitt der Bevölkerung in der Schweiz insgesamt sowie in den Agglomerationskerngemeinden der Schweiz. Dies ist unter anderem ein Grund dafür, warum sowohl bei Tagesreisen als auch bei Reisen mit Übernachtung pro Person und Jahr mehr Kilometer als im Durchschnitt der Bevölkerung in der Schweiz zurückgelegt werden. Die Abhängigkeit sowohl der Anzahl als auch der Distanzen von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung vom Einkommen der Personen zeigt sich auch in der Stadtberner Bevölkerung. Ausserdem wird deutlich, dass hinter der Mehrzahl der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtung private Zwecke stehen, wenn man die Bevölkerung ab 6 Jahren betrachtet. Geschäftsreisen stellen also nur einen relativ geringen Anteil der nicht-alltäglichen Mobilität der Stadtberner Bevölkerung dar.

In der nicht-alltäglichen Mobilität dominieren Anlässe, die mehrheitlich der Freizeit und anderen privaten Reiseanlässen zugerechnet werden können. Den grössten Anteil daran haben bei Tagesreisen soziale Reisemotive, die mit dem Besuch von Freunden, Bekannten und Verwandten zusammen hängen. Nicht-alltägliche Reisen sind also nicht nur, wie man auf den ersten Blick meinen könnte, durch Motive der Erholung oder der Regeneration, bedingt. Sie haben oft auch eine hohe Bedeutung für den sozialen Zusammenhalt und das gemeinschaftliche Leben, womit sie zu einem wichtigen Faktor einer sozialen Nachhaltigkeit werden. Es kann vermutet werden, dass diese sozialen Motive ihre Bedeutung auch in Zukunft bewahren werden und daher das Aufkommen der so bedingten nicht-alltäglichen Reisen kaum zurückgehen dürfte.

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 24/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

Für das Erreichen von Zielen auf der ökologischen Nachhaltigkeitsdimension stellt sich daher die Frage, wie sich andere Zwecke der nicht-alltäglichen Freizeitmobilität, die gewählten Reiseziele sowie die Benutzung der Verkehrsmittel entwickeln werden. Der erste Aspekt kann im Rahmen dieser Auswertungen nicht vertieft behandelt werden. Bezüglich der Reiseziele der Stadtberner Bevölkerung kann auf den im Vergleich zur Schweizer Bevölkerung höheren Anteil von Reisen mit Zielen in der Schweiz hingewiesen werden. Zudem hat die Bahn bei der Anreise von Bernerinnen und Bernern zu einem Übernachtungsort im Inland noch einen relativ hohen Anteil von 45%. Bei Tagesreisen ist die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel als Anreiseverkehrsmittel mit 56% sogar noch höher und auch hier im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Gut vier von 10 Übernachtungsreisen ins Ausland werden allerdings auch in der Stadtberner Bevölkerung bereits mit dem Flugzeug zurückgelegt (dies sehr ähnlich zur Bevölkerung der Schweiz insgesamt).

Energieverbrauch und Emission von Kohlendioxid infolge der Freizeitmobilität

Die pro Person in einem Jahr für Zwecke der Freizeitmobilität (im Alltag und auf Reisen) zurückgelegten Distanzen liegen gut 2'000 Kilometer höher als im Durchschnitt der Schweizer Bevölkerung. Diese höheren Distanzen ergeben sich hauptsächlich aus der im nationalen Vergleich höheren Distanz im Bereich der nicht-alltäglichen Freizeitmobilität (Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung), nicht zuletzt als Resultat einer höheren Anzahl solcher Reisen pro Person und Jahr. Die Jahresdistanzen der alltäglichen Freizeitmobilität liegen demgegenüber ungefähr im schweizweiten Mittel.

Für die Entwicklung des Energieverbrauchs und der Emission von Klimagasen, die aus der nicht-alltäglichen Reisemobilität resultieren, wird es also entscheidend sein, ob bei den Reisen mit Übernachtung der Stadtberner Bevölkerung der vergleichsweise hohe Anteil inländischer Ziele auch in Zukunft gehalten wird und es bei diesen Reisen sowie bei den Tagesreisen weiterhin bei der überdurchschnittlichen Nutzung der Bahn und der anderen öffentlichen Verkehrsmittel bleiben wird.

Die Detailanalysen zur Entstehungsseite des Energieverbrauchs und der Emission von Treibhausgasen in den einzelnen Teilbereichen der Freizeitmobilität sowie mit einer Aufteilung auf das In- und Ausland wurden erstmalig für die Bevölkerung einer Schweizer Stadt durchgeführt. Aus den Befunden werden drei Schlussfolgerungen zur Ausrichtung und Ausgestaltung von verkehrs- und umweltpolitischen Massnahmen gezogen:

Für eine auf das Ziel der Energieeinsparung und die Verringerung von Treibhausgasen ausgerichtete Verkehrs- und Umweltpolitik lohnt es sich, den Freizeitverkehr als einen wichtigen Verhaltensbereich innerhalb des Personenverkehrs speziell zu adressieren: Bereits innerhalb der alltäglichen Mobilität der Stadtberner Bevölkerung entfallen rund 42% der verbrauchten Energie und 35% der verursachten Treibhausgasemissionen auf Wege mit Freizeit Zwecken. Und bei der nicht-alltäglichen Mobilität bedingen Freizeit zwecke gar den Grossteil der verbrauchten Energie sowie der emittierten Treibhausgase.

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen der Stadtberner Bevölkerung sind zusammen für einen grösseren Anteil der verbrauchten Energie sowie der emittierten Treibhausgase verantwortlich als die Freizeitmobilität im Alltag. Das Erreichen von Energieeinsparungen in der alltäglichen Freizeitmobilität kann zwar weiterhin als ein wichtiges Ziel angesehen werden. Es sind aber auch Massnahmen zu prüfen, mit denen sich Energieeinsparungen sowie Verringerungen bei der Emission von Treibhausgasen in der nicht-alltäglichen Freizeitmobilität erzielen lassen. Die Voraussetzungen hierfür können mit Bezug auf die Stadtberner Bevölkerung noch als relativ günstig bezeichnet werden. Denn die im Jahr 2010 überwiegend

Luzern, 9. Juni 2015

Seite 25/25

Freizeitverkehr in der Stadt Bern

noch im Inland gelegenen Reiseziele ermöglichen bei vielen dieser Reisen, energieeffiziente öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen und ein nennenswerter Teil der Bevölkerung weist auch Erfahrungen mit der Nutzung solcher Verkehrsmittel auf, wie die Analyse des Modal-Split zeigt.

Die von der Stadtberner Bevölkerung insgesamt verursachte Emission von Treibhausgasen infolge der Freizeitmobilität war im Jahr 2010 zu grösseren Anteilen auf die Reisedistanzen im Ausland und die dort verwendeten Verkehrsmittel (57%) als auf die im Inland zurückgelegten Distanzen und Verkehrsmittel (43%) zurückführbar. Massnahmen der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, die die Freizeitmobilität innerhalb der Landesgrenzen zum Beispiel in Richtung einer Verringerung der Treibhausgasemissionen oder des Energieverbrauchs beeinflussen, sind vermutlich einfacher zu implementieren als solche, die Freizeitreisen ausserhalb der Landesgrenzen betreffen. Zu beachten ist allerdings, dass sie dann nur auf den kleineren Teil der mit der Freizeitmobilität in Verbindung stehenden Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen wirken. Betrachtet man den Ressourcenverbrauch und die Emissionen aus einer globalen Perspektive, stellt sich also die Frage, wie einem Anstieg des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen aus der Freizeitmobilität im Ausland entgegengewirkt werden kann.