



Der Modalsplit im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf – Resultate der Erhebung 2022

Bericht zuhanden der Projektorganisation ESP Wankdorf

Luzern, den 1. Mai 2023

I Autoren

Dr. Tobias Arnold (Projektleitung)
Lukas Oechslin (Projektmitarbeit)
Jonas Gubser (Projektmitarbeit)
Prof. Dr. Ueli Haefeli (Qualitätssicherung)

INTERFACE Politikstudien
Forschung Beratung AG

Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Luzern
Tel +41 (0)41 226 04 26

Rue de Bourg 27
CH-1003 Lausanne
Tel +41 (0)21 310 17 90

www.interface-pol.ch

I Zitiervorschlag

Arnold, Tobias; Oechslin, Lukas; Gubser, Jonas; Haefeli, Ueli (2023): Der Modalsplit im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf – Resultate der Erhebung 2022. Luzern.

I Projektreferenz

Projektnummer: 21-046

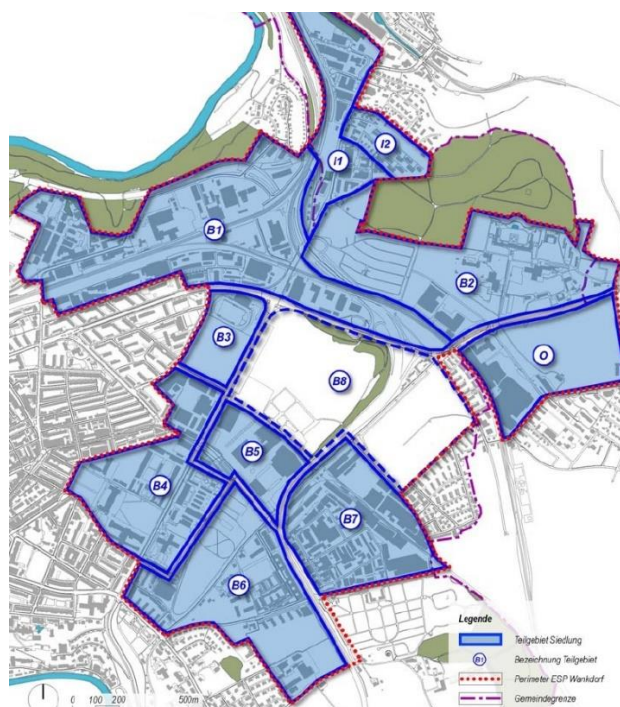
1. Ausgangslage und Zielsetzung	4
2. Vorgehen	5
2.1 Abgrenzungen	5
2.2 Zielgruppen und Befragungsformen	8
2.3 Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Jahre 2008, 2013 und 2022	10
2.4 Fehlerbereich	11
2.5 Grenzen der Erhebungen	11
3. Arbeitnehmende	12
3.1 Mobilitätsverhalten	12
3.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Arbeitsort	18
4. Schüler/-innen und Studierende	20
4.1 Mobilitätsverhalten	20
5. Wohnbevölkerung	23
5.1 Mobilitätsverhalten	23
5.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort	26
6. Kunden/-innen und Besucher/-innen	27
6.1 Mobilitätsverhalten	27
7. Gesamtmodalsplit	30
Anhang	33

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Im Norden des Stadtgebiets Bern befindet sich der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im Kanton Bern, der Premium ESP Wankdorf (vgl. Darstellung D 1.1). Der ESP Wankdorf ist der grösste von insgesamt über 40 ESP im Kanton Bern. Wie in allen ESP will der Kanton Bern im ESP Wankdorf Arbeitsplätze konzentriert an verkehrlich geeigneten Standorten ansiedeln und die wirtschaftliche Entwicklung im Raum nachhaltig gestalten.¹

Im Rahmen des Monitorings und Controllings ESP Wankdorf untersucht die Arbeitsgemeinschaft Metron Bern AG und Interface Politikstudien Forschung Beratung AG die verkehrlichen Folgen der Entwicklung im ESP Wankdorf. Damit soll das Erreichen der Zielsetzungen des Richtplans ESP Wankdorf sichergestellt werden. Die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen wurden bisher in zwei Erhebungen in den Jahren 2008 und 2013 festgehalten. Eine dritte Erhebung wurde von der Arbeitsgemeinschaft im Jahr 2022 durchgeführt. Der hier vorliegende Teilbericht liefert Ergebnisse zum Modalsplit 2022. Die Ergebnisse fliessen zudem in den Gesamtbericht Monitoring und Controlling ESP Wankdorf ein.²

D 1.1: Der Perimeter ESP Wankdorf



Quelle: Metron (2009: 7): Monitoring und Controlling ESP Wankdorf. Entwurf Monitoring Bericht 08.

Legende: B1: Umfeld S-Bahn-Station, B2: Schermenareal Waldau, B3: Wankdorf, B4: Militärische Anlagen, B5: Vordere Allmend, B6: Spring-/Baumgarten, Schönberg Ost, B7: Galgenfeld Zentweg, B8: Grosse/Kleine Allmend, I1: Ey/Eyfeld Ittigen, I2: Kirschenacker/Eyfeld Ittigen, O: Mösli, Ostermundigen.

¹ Vgl. <https://www.espwankdorf.bvd.be.ch/de/start/der-esp.html>, Zugriff am 06.03.2023.

² Metron (2023): Monitoring und Controlling ESP Wankdorf. Bericht 2022.

2. Vorgehen

Modalsplit-Untersuchungen sind aus sozialwissenschaftlicher Sicht anspruchsvoll und verlangen ein stringentes Erhebungsdesign und eine präzise Eingrenzung des Erhebungsgegenstandes (vgl. Abschnitt 2.1). Die Zielgruppen und die Befragungsform sind genau zu definieren (vgl. Abschnitt 2.2), ausserdem sind Überlegungen zur Vergleichbarkeit, zu den Grenzen der Studie sowie zum statistischen Fehlerbereich der Ergebnisse vorzunehmen (vgl. Abschnitte 2.3 bis 2.5). Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit orientierte sich das Vorgehen am Bericht «Der Modalsplit im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf. Technischer Bericht zu den Nachher-Erhebungen 2013». Die Methodik für die Erhebungen 2022 ist im Detail beschrieben im Bericht «Der Modalsplit im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf. Technischer Bericht zu den Nachher-Erhebungen 2022».

2.1 Abgrenzungen

Folgende Abgrenzungen wurden bei der Erhebung des Mobilitätsverhaltens berücksichtigt:

I Verschiedene Verkehrsarten

Unterschieden wird zwischen Zielverkehr, Quellverkehr und Binnenverkehr. Der Durchgangsverkehr wurde auftragsgemäss nicht berücksichtigt.

I Verschiedene Verkehrsmittel

Alle relevanten Personenverkehrsmittel wurden einbezogen: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr.³ Der Güterverkehr wurde auftragsgemäss nicht berücksichtigt.

I Relevante Verkehrserzeuger

- Arbeitnehmende
- Schüler/-innen und Studierende
- Wohnbevölkerung
- Kunden/-innen und Besucher/-innen

I Wochentag

Ein Modalsplit kann für Werktage oder auch für Samstage und Sonntage erhoben werden. Die vorliegende Erhebung zielte auf einen Modalsplit für Werktage.⁴

I Bezugsgrösse

Ein Modalsplit kann sich auf Distanzen, Wege, Etappen oder Wegzwecke usw. beziehen. Die Erhebung im Perimeter ESP Wankdorf beschränkt sich auf einen Modalsplit für Wege (Wegekonzept, keine Erhebung von Etappen). Beim Wegekonzept muss jeder erhobene Weg einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet werden. Die dürfte – wie bereits bei den Erhebungen 2008 und 2013 – gegenüber einem Etappenkonzept zu einer tenden-

³ Die Anteile des hier miterhobenen Motorradverkehrs beim MIV und der Mofafahrten bei Velo sind vernachlässigbar tief, vgl. Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2023: 26): Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021.

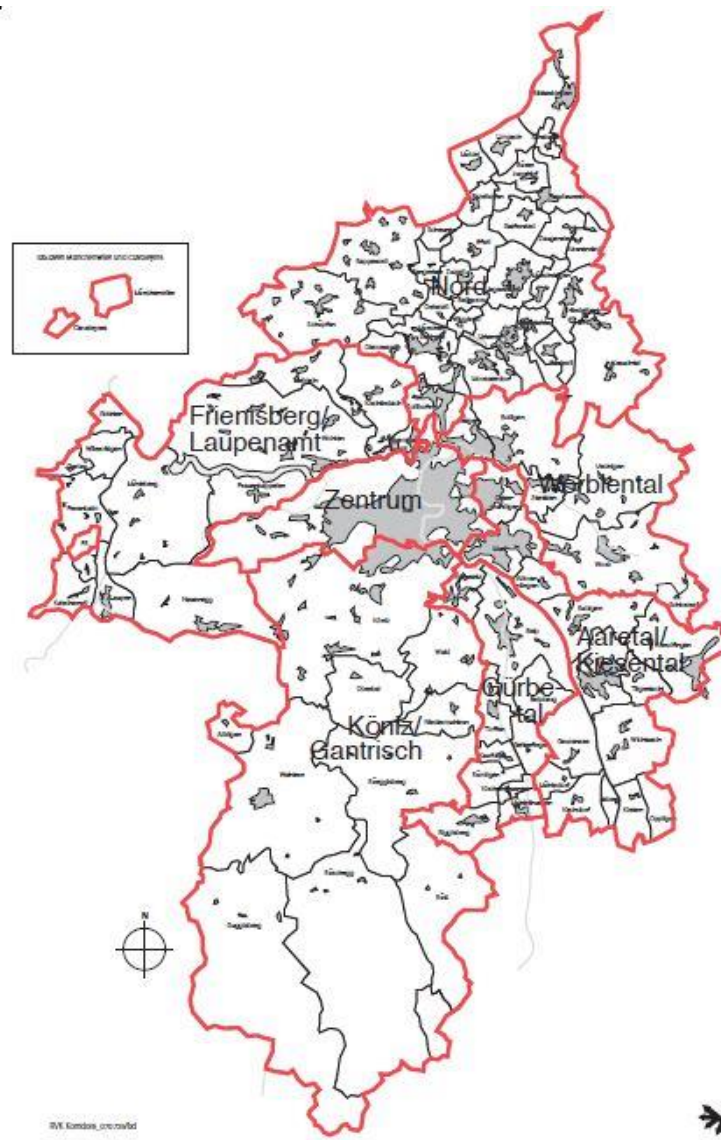
⁴ Der Modalsplit der Wohnbevölkerung (Kapitel 5) und der Gesamtmodalsplit (Kapitel 7) beinhalten auch die Wochenenden.

ziellen Überschätzung der Verkehrsmittel für längere Wege (wie Auto, Bahn) gegenüber den Verkehrsmitteln für Kurzdistancen (zu Fuss, teilweise auch Velo/Mofa) führen.

I Geografischer Bezug

Für die Konzeption verkehrspolitischer Massnahmen spielt unter Umständen auch der Zusammenhang von Verkehrsmittelwahl und geografischer Herkunft eine wichtige Rolle. Deshalb wurden die Daten auch unter diesem Gesichtspunkt ausgewertet. Die Regionalisierung orientiert sich dabei an den Korridoren, wie sie für die Erhebung 2008 von der RVK 4 (heute Regionalkonferenz Bern-Mittelland) gebildet worden sind (vgl. Darstellung D 2.1). Personen ausserhalb dieser sieben Gebiete wurden den drei «Umgebungskorridoren» *Norden und Ostschweiz* (A1 aus beiden Richtungen, Eisenbahnlinien von Olten und Biel), *Westschweiz* (A12, Eisenbahnlinie von Freiburg und Neuenburg, Hauptstrasse und Eisenbahnlinie von Schwarzenburg) und *Südost, Oberland und Emmental* (A6, Eisenbahnlinie von Thun, Hauptstrasse und Eisenbahnlinie aus dem Gürbetal) zugeteilt.

D 2.1: Karte Korridore RVK 4



Quelle: Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK 4 (2007): Angebotskonzept 2010–2013. Anhang E.

Darstellung D 2.2 verdeutlicht die Herkunftsregionen der Befragten nach Akteursgruppen über die drei Erhebungsjahre 2008, 2013 und 2022 hinweg. Es zeigt sich, dass bei den Arbeitnehmenden und bei den Schülern/-innen respektive Studierenden der prozentuale Anteil der im Zentrum wohnenden Personen geringer ist als noch 2008 und 2013. Bei den Arbeitnehmenden dürfte dies mit der Ansiedlung der Grossunternehmen SBB AG, Post CH AG und CSL Behring AG in Zusammenhang stehen. In diesen Unternehmen dürfte im Vergleich zu den bereits angesiedelten Unternehmen der Anteil Mitarbeitende von ausserhalb des Zentrums höher sein. Dies dürfte auch der Grund für die im Vergleich zu 2013 nochmals deutliche Zunahme von Arbeitnehmenden aus der Nord- und Ostschweiz sein.

Bei den Schülern/-innen respektive Studierenden gilt es zu bedenken, dass das Sample 2022 nur das medi – Zentrum für medizinische Bildung umfasste. Der Standort für Studierende der Berner Fachhochschule befand sich im Befragungszeitraum 2022 nicht mehr im Perimeter und die Feusi Gesamtschule hat von einer Teilnahme bei der Schüler/-innenbefragung abgesehen.

D 2.2: Herkunft der Akteursgruppen 2008, 2013 und 2022

Herkunftsregion	Arbeitnehmende			Schüler/-innen, Studierende			Kunden/-innen, Besucher/-innen		
	2008 n = 1'503 (%)	2013 n = 1'366 (%)	2022 n = 3'077 (%)	2008 n = 392 (%)	2013 n = 575 (%)	2022 n = 221 (%)	2008 n = 834 (%)	2013 n = 1'568 (%)	2022 n = 1'515 (%)
Zentrum	21,7	21,5	16,5	23,0	21,4	10,0	46,3	50,3	52,0
Nord	4,8	6,9	5,7	4,9	3,6	5,0	5,4	5,2	4,2
Frienisberg, Laupenamt	5,2	4,3	3,9	4,1	4,7	1,8	3,8	3,6	3,0
Worbental	5,7	6,4	5,0	6,6	5,9	1,8	9,7	9,5	9,3
Köniz, Gantrisch, Schwarzenburg	4,5	6,7	5,5	6,4	5,6	5,4	3,6	4,2	4,0
Gürbetal	2,3	2,4	2,7	3,1	3,0	1,4	1,6	0,5	1,8
Aaretal, Kiesental	6,9	8,6	6,1	7,4	6,1	5,9	9,5	9,3	7,7
Norden und Ostschweiz	11,5	20,4	32,5	23,0	27,6	44,8	6,7	7,3	9,4
Westschweiz	6,0	8,1	9,1	5,9	3,5	5,4	2,7	2,7	2,9
Südost, Oberland, Emmental	11,7	13,5	13,1	13,5	18,3	18,6	8,2	6,1	4,6
Unbekannt	19,9	1,2	0,0	2,3	0,3	0,0	2,5	1,3	1,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013 und 2022.

In der Befragung der Wohnbevölkerung wurden ausschliesslich Einwohner/-innen des Perimeters ESP Wankdorf befragt. Darstellung D 2.3 zeigt die Herkunfts-Teilgebiete der Befragten in den Jahren 2008, 2013 und 2022. Insgesamt zeigen sich keine sehr grossen Verschiebungen.

D 2.3: Herkunft der Wohnbevölkerung nach Teilgebieten 2008, 2013 und 2022

Teilgebiete	Befragte 2008 n = 474 (%)	Befragte 2013 n = 535 (%)	Befragte 2022 n = 805 (%)
B1: Umfeld S-Bahn-Station	12,0	4,3	11,6
B4: Militärische Anlagen	3,8	5,6	3,0
B5: Vordere Allmend	0,0	0,2	0,0
B6: Spring-/Baumgarten, Schönberg Ost	65,4	64,3	65,1
B7: Galgenfeld Zentweg	2,3	3,5	5,6
I1: Ey/Eyfeld Ittigen	0,0	0,2	0,0
I2: Kirschenacker/Eyfeld Ittigen	14,3	20,4	13,3
Weitere und Unbekannt	2,1	1,5	1,1
Total	100,0	100,0	100,0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013 und 2022.

2.2 Zielgruppen und Befragungsformen

In der Erhebung 2022 wurden die folgenden Zielgruppen mit folgenden Befragungsformen befragt.

I Arbeitnehmende

Die Arbeitnehmenden wurden mittels Online-Befragung befragt. Dazu wurde über die Personalabteilungen respektive die Geschäftsleitungen der Unternehmen ein Link verteilt, über den die Arbeitnehmenden teilnehmen konnten. Die Befragungen 2008 und 2013 wurden mit schriftlichen Fragebogen durchgeführt. Insofern stellt der Wechsel auf eine Online-Befragung ein Wechsel des Befragungsinstruments dar. Dieser schien angesichts der heutigen digitalen Möglichkeiten dringend angezeigt und angesichts der Kürze des Fragebogens ohne komplexe Filterführung sind keine methodischen Effekte auf die Ergebnisse zu erwarten.

Es wurden insgesamt Mitarbeitende von zwölf Unternehmen (7 Grossunternehmen, 5 KMU) und von zwei Verwaltungsstellen befragt. Bei der Befragung der Unternehmen wurden grundsätzlich dieselben Unternehmen befragt wie 2013. Folgende Unternehmen haben bereits 2013 an der Befragung teilgenommen und weisen für 2022 folgende Rückläufe auf (angegeben sind die Anzahl Personen mit validen Antworten):

- Feusi Gesamtschule (72 von insgesamt ca. 410 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 18%)
- Mercedes-Benz Automobil AG (19 von ca. 50 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 38%)
- RUAG AG und RUAG Real Estate AG (87 von ca. 270 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 32%)

- Departement VBS (43 Mitarbeitende haben teilgenommen; keine Angabe zu Anzahl Mitarbeitende und deshalb keine Angabe zu Rücklauf möglich)
- Stämpfli Publikationen AG (77 von insgesamt ca. 260 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 30%)
- Bering AG (40 Mitarbeitende haben teilgenommen; keine Angabe zu Anzahl Mitarbeitende und deshalb keine Angabe zu Rücklauf möglich)
- medi – Zentrum für medizinische Bildung (44 von insgesamt ca. 100 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 44%)
- Albert Wahlen AG (ein/e Mitarbeiterin hat teilgenommen; keine Angabe zu Anzahl Mitarbeitende und deshalb keine Angabe zu Rücklauf möglich)

Folgende zwei Verwaltungsstellen haben bereits 2013 an der Befragung teilgenommen und weisen für 2022 folgende Rückläufe auf:

- Bau- und Verkehrsdirektion (289 von insgesamt ca. 450 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 64%)
- Strassen-, Verkehrs- und Schifffahrtsamt (146 von insgesamt ca. 260 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 56%)

Folgende vier Organisationen respektive Unternehmen haben 2022 zum ersten Mal an der Befragung teilgenommen:

- SBB (1'397 von insgesamt ca. 3'800 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 37%)
- FedPol (143 von insgesamt ca. 750 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 19%)
- Schweizerisches Kompetenzzentrum für Fischerei (8 von insgesamt 10 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 80%)
- CSL Behring AG (711 von insgesamt ca. 1'800 Mitarbeitenden haben teilgenommen; Rücklauf: 40%)

Über alle in die Erhebung 2022 einbezogenen Unternehmen bewegt sich der Rücklauf in der Grössenordnung zwischen 25 bis 30 Prozent. Da nicht für alle in die Befragung einbezogenen Unternehmen die Anzahl Mitarbeitende ermittelbar war, kann kein exakter Rücklauf berechnet werden.

Ebenfalls wurde die Post CH AG angefragt für eine Teilnahme an der Mitarbeitendenbefragung. Die Post CH AG hat im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung erst kürzlich, im Jahr 2021, eine Mitarbeitendenbefragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Deshalb wurde auf eine erneute Erhebung im Jahr 2022 verzichtet. Die Daten aus dem Jahr 2021 wurden Interface in aggregierter Form zur Verfügung gestellt. Sie werden im Abschnitt 3.1.2 im Kapitel 3 zu den Arbeitnehmenden präsentiert. Auf einen Einbezug der Daten in die Modalsplit-Berechnungen dieses Berichts wurde verzichtet, da aufgrund der Verfügbarkeit von aggregierten Daten (anstatt Rohdaten) keine eigenen Berechnungen durchgeführt wurden und daher die methodische Kontinuität zu den Modalsplit-Berechnungen des Monitorings und Controllings in den Jahren 2008 und 2013 nicht garantiert werden kann.

I Schüler/-innen und Studierende

Für die Befragung 2022 wurden die Studierenden des medi – Zentrum für medizinische Bildung befragt. Die 2013 in die Befragung einbezogene Berner Fachhochschule befand sich im Befragungszeitraum 2022 nicht mehr im Perimeter und die Feusi Gesamtschule stimmte einer Teilnahme bei der Schüler/-innenbefragung nicht zu.

Insgesamt haben am medi – Zentrum für medizinische Bildung 221 der rund 600 Studierenden an der Befragung teilgenommen, was einem Rücklauf von 37 Prozent entspricht.

Die Befragungen bei Schülern/-innen und Studierenden wurden 2008 und 2013 mit schriftlichen Fragebogen durchgeführt. Insofern stellt der Wechsel auf eine Online-Befragung ein Wechsel des Befragungsinstruments dar. Dieser schien angesichts der heutigen digitalen Möglichkeiten dringend angezeigt und angesichts der Kürze des Fragebogens ohne komplexe Filterführung sind keine methodischen Effekte auf die Ergebnisse zu erwarten.

I Wohnbevölkerung

Die Befragung der Wohnbevölkerung erfolgte wie schon 2008 und 2013 schriftlich mittels eines postalisch verschickten Fragebogens. Es wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Insgesamt wurden 3'272 Personen angeschrieben. 113 Adressen waren ungültig. Es haben 835 Personen teilgenommen, was einem Rücklauf von 25,5 Prozent entspricht.

I Kunden/-innen und Besucher/-innen

Die Befragung der Kunden/-innen und Besucher/-innen erfolgte wie schon 2008 und 2013 mittels Kurzinterviews vor Ort, die durch geschultes Befragungspersonal durchgeführt wurden. Es wurden Befragungen an den gleichen Standorten wie 2008 und 2013 und in vergleichbarem Umfang durchgeführt:

- Coop Supermarkt Bern Wankdorf Center
- Migros Winkelried
- MParc Wankdorffeldstrasse Einkaufszentrum Coop Wankdorf
- Verwaltungsstelle: Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Schermenweg 5

Die folgende Darstellung zeigt die Anzahl Interviews je Standort.

D 2.4: Befragungsorte Kunden/-innen / Besucher/-innen 2022		
<i>Einkaufsort</i>	<i>Befragte</i>	<i>Anteil in Prozent</i>
Coop Supermarkt Bern Wankdorf Center	541	35,7
Migros Winkelried	340	22,4
MParc Wankdorffeldstrasse	448	29,6
Verwaltungsstelle: Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Schermenweg 5	186	12,3
Total	1'515	100

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

2.3 Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Jahre 2008, 2013 und 2022

Durch die Verwendung eines nahezu identischen Erhebungsdesigns werden die Modalsplits der verschiedenen Akteursgruppen über die Jahre 2008, 2013 und 2022 hinweg vergleichbar.

Die Erhebungen zum Modalsplit im ESP Wankdorf basieren methodisch auf dem Stichtags- und Stichprobenprinzip: Die in einer Stichprobenbefragung erhobene Verkehrsmittelwahl verschiedener Akteursgruppen im Perimeter ESP Wankdorf an einem Stichtag werden in einem Hochrechnungsmodell auf die Grundgesamtheiten dieser Akteursgrup-

pen hochgerechnet. Die Angaben und das detaillierte Vorgehen dazu finden sich in den jeweiligen technischen Berichten.

Eine wichtige Ergänzung zum Vorgehen in den Jahren 2008 und 2013 stellt die Anwendung eines Gewichtungsverfahrens bei den Arbeitnehmenden dar. Die zum Teil sehr unterschiedlichen Rückläufe je Unternehmen haben zur Folge, dass das Ergebnis stark von den Unternehmen respektive Verwaltungsstellen mit hohem Rücklauf beeinflusst ist. Um Verzerrungen der Ergebnisse durch die unterschiedlichen Rückläufe zu korrigieren, wird deshalb ein Gewichtungsverfahren angewendet: Personen in Unternehmen mit vergleichsweise hohem Rücklauf werden schwächer, Personen in Unternehmen mit vergleichsweise tiefem Rücklauf stärker gewichtet.

2.4 Fehlerbereich

Der maximale Stichprobenfehler bei den Modalsplits der einzelnen Akteursgruppen beziffern wir wie folgt:

- Arbeitnehmende: +/- 1,6 Prozent
- Schüler/-innen und Studierende: +/- 4,5 Prozent
- Wohnbevölkerung: +/- 2,9 Prozent
- Kunden/-innen und Besucher/-innen: +/- 3,4 Prozent

2.5 Grenzen der Erhebungen

Die Wahl des Verkehrsmittels für die bei der Erhebung 2022 erfragten Wege wird nicht nur durch Massnahmen im Rahmen des ESP Wankdorf beeinflusst, sondern auch durch zahlreiche weitere Rahmenbedingungen (wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen, veränderte Angebote ausserhalb des Perimeters ESP Wankdorf usw.). Im Rahmen dieser Untersuchung werden diese Effekte ausgeblendet, im Bewusstsein darüber, dass dadurch die Ursachen möglicher Modalsplitveränderungen nicht vollständig erklärt werden können.

Weiterhin nachwirkende Effekte der Corona-Pandemie sind nicht auszuschliessen, können aus methodischen Gründen jedoch weder separat ausgewiesen noch herausgerechnet werden. Nimmt man die nationalen Fahrgastzahlen der SBB als Referenzwert, dann lagen diese im Oktober 2022 (im Monat der Befragungen) rund 8 Prozent tiefer als noch im Oktober 2019 (dem letzten Oktober vor der Pandemie).⁵ Die Fahrgastzahlen haben sich demnach im Herbst 2022 noch nicht vollumfänglich erholt, befinden sich aber doch auf einem bedeutend höheren Niveau als noch 2020/2021 respektive anfangs 2022.

⁵ Vgl. Medienmitteilung SBB vom 15.3.2023: <https://news.sbb.ch/medien/artikel/101333/coronavirus-hintergrundinformationen-fuer-medienschaffende>, Zugriff am 31.03.2023.

3. Arbeitnehmende

Im Rahmen der Online-Befragung für die Ermittlung des Modalsplits der Arbeitnehmenden wurde eine mit 2008 und 2013 vergleichbare Stichprobe von 14 Unternehmen und Verwaltungsstellen gezogen, darunter Grossunternehmen, KMU und Verwaltungsstellen (vgl. Abschnitt 2.2). Insgesamt haben 3'077 Mitarbeitende teilgenommen. Der Rücklauf bewegt sich damit in der Grössenordnung zwischen 25 bis 30 Prozent. Da nicht für alle in die Befragung einbezogenen Unternehmen die Anzahl Mitarbeitende ermittelbar war, kann kein exakter Rücklauf berechnet werden.

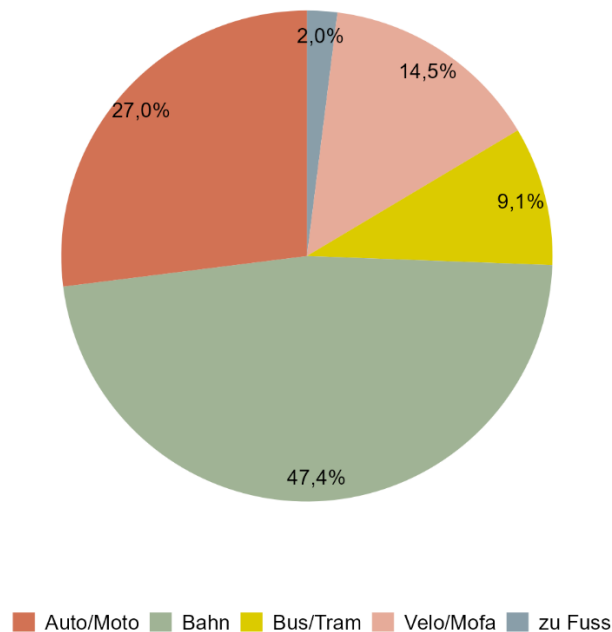
Zusätzlich zur Erhebung von Interface werden in diesem Kapitel die Ergebnisse einer von der Post CH AG selbst durchgeführten Erhebung im Jahr 2021 präsentiert (vgl. Abschnitt 3.1.2).

3.1 Mobilitätsverhalten

3.1.1 Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg (Basis Erhebung Interface 2022)

Als häufigstes Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit wurde von den im Jahr 2022 befragten Arbeitnehmenden die Bahn genannt. Rund 48 Prozent nutzten dieses Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit (vgl. Darstellung D 3.1). Gut ein Viertel wählte das Auto (inkl. Motorrad), gut ein Siebtel das Velo (inkl. Mofa/E-Bike) und ein Zehntel den Bus/das Tram. Nur 2 Prozent kamen zu Fuss zur Arbeit. Für den Arbeitsweg in den Perimeter ESP Wankdorf wurden 2022 somit mehrheitlich – konkret in fast drei Viertel der Fälle – Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Velo, zu Fuss) gewählt.

D 3.1: Modalsplit Arbeitnehmende im Perimeter ESP Wankdorf 2022 (gewichtet)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: n = 3'077. Gewichtet nach den Rückläufen je Unternehmen. Die ungewichteten Modalsplit-Ergebnisse finden sich im Anhang in Darstellung DA 1.

In der Berechnung des Modalsplits berücksichtigt ist der Anteil Home-Office. In der Erhebung 2022 wurde im Unterschied zu den Erhebungen 2008 und 2013 eine Zusatzfrage gestellt, ob der Mitarbeiter/die Mitarbeiterin seit der Corona-Pandemie häufiger von zuhause aus arbeitet. Es zeigt sich, dass mehr als die Hälfte gemäss eigenen Angaben 2022 häufiger im Home-Office arbeitet als noch vor der Pandemie. Diese Verhaltensänderung hat Auswirkungen auf die Anzahl Wege im Pendlerverkehr, was sich wiederum beim Gesamtmodalsplit auswirken kann (vgl. Darstellung D 3.2).

D 3.2: Antworten auf die Frage «Arbeiten Sie seit der Corona-Pandemie häufiger von zuhause aus als vor der Pandemie?»

<i>Antwort</i>	<i>Anteil in Prozent (gewichtet)</i>
Ja, deutlich häufiger als vor der Pandemie	36,6
Ja, etwas häufiger als vor der Pandemie	27,5
Nein, ungefähr gleich häufig	24,0
Nein, etwas weniger häufig als vor der Pandemie	0,9
Nein, deutlich weniger häufig als vor der Pandemie	3,3
Keine Angabe	7,8

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

3.1.2 Verkehrsmittel für den Arbeitsweg Post-Mitarbeitende (Basis Erhebung Post 2021)

Im Jahr 2021 führte die Post CH AG im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung eine eigene Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeitenden an der Wankdorfallée 4 durch. Der Fragebogen war etwas anders konzipiert als der Fragebogen für die Erhebung 2022 im Rahmen des Monitorings und des Controllings ESP Wankdorf. Konkret wurde eine etappenbasierte Erhebung durchgeführt. Für einen gewöhnlichen Arbeitstag musste angegeben werden, zu wie viel Prozent sich die Wegzeit auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel verteilt. In Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Person auf Seiten Post CH AG konnte anhand der Daten für 2021 der Modalsplit auf Basis der Berechnungen für das Monitoring und Controlling ESP Wankdorf nachkonstruiert werden (vgl. Darstellung D 3.3).

Auf einen Einbezug der Daten in die Modalsplit-Berechnungen dieses Berichts wurde verzichtet, da aufgrund der Verfügbarkeit von aggregierten Daten (anstatt Rohdaten) keine eigenen Berechnungen durchgeführt wurden und daher die methodische Kontinuität zu den Modalsplit-Berechnungen des Monitorings und Controllings in den Jahren 2008 und 2013 nicht garantiert werden kann.

D 3.3: Ergebnisse der Modalsplit-Befragung der Post CH AG im Jahr 2021 (Standort Wankdorfallee 4)

<i>Modus</i>	<i>Anteil Wege als Hauptverkehrsmittel in Prozent</i>
Zu Fuss	3,1
ÖV	56,3
Velo	20,2
Auto	20,4

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf Erhebungen und Berechnungen der Post CH AG 2021.

Legende: n = 484

Die Darstellungen D 3.3 und D 3.1 zeigen, dass sich der Modalsplit der Mitarbeitenden der Post CH AG im Vergleich zu den restlichen Mitarbeitenden im ESP Wankdorf wie folgt unterscheidet:

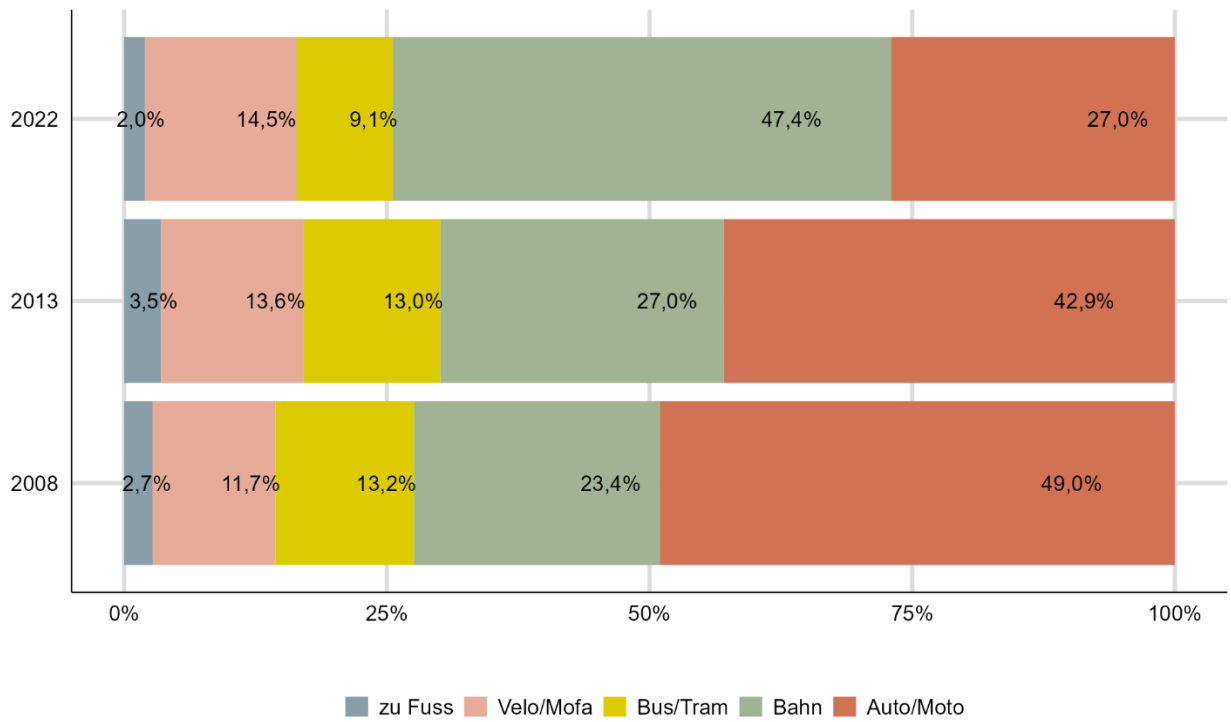
- Der MIV-Anteil ist im Vergleich zu den restlichen Mitarbeitenden im ESP Wankdorf um rund 7 Prozentpunkte tiefer.
- Im Gegensatz dazu ist der Velo- und Fussanteil etwa um rund 7 Prozentpunkte höher.
- Der ÖV-Anteil ist in etwa gleich.

3.1.3 Modalsplit im Längsvergleich (Basis Erhebung Interface 2022)

Darstellung D 3.4 zeigt die Veränderungen des Modalsplits über die drei Erhebungsjahre 2008, 2013 und 2022 hinweg. Gegenüber der Erhebung 2013 hat sich der Bahnanteil an den Arbeitswegen erhöht und der Anteil des MIV hat sich reduziert. Damit stieg der Anteil der mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegten Arbeitswegen im Perimeter ESP Wankdorf zwischen 2013 und 2022 von 57,1 Prozent auf 73,1 Prozent. Mit der Abnahme des MIV-Anteils hat sich ein bereits zwischen 2008 und 2013 festgestellter Trend fortgesetzt.

Die deutliche Zunahme des ÖV-Anteils – konkret des Bahnverkehrs – dürfte in Zusammenhang stehen mit der Realisierung des Wankdorf City Areals und der damit verbundenen Ansiedlungen von Grossunternehmen mit ihren Hauptsitzen seit 2013 (SBB AG, Post CH AG, CSL Behring AG). Konkret bedient die Linie 36 der RBS (Breitenrainplatz – Worblaufen – Münchenbuchsee) seit Ende 2014 die Haltestelle Bahnhof Wankdorf (Nord) und zwischen Worblaufen und Breitenrain wurde der Viertelstundentakt eingeführt. Diese Angebotsverbesserungen tragen zur besseren Erschliessung des Fahrgastpotenzials bei, das nicht zuletzt mit der Ansiedlung der Grossunternehmen SBB AG, Post CH AG und CSL Behring AG seit der letzten Erhebung gewachsen ist.

D 3.4: Modalsplit Arbeitnehmende im Perimeter ESP Wankdorf 2008, 2013 und 2022 (gewichtet)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013 und 2022.

Legende: 2022: n = 3'077; 2013: n = 1'332; 2008: n = 1'583. Für das Jahr 2022 gewichtet nach den Rückläufen je Unternehmen.

3.1.4 Verkehrsmittelwahl nach geografischer Herkunft

Die Verkehrsmittelwahl nach Herkunftsregion der Arbeitnehmenden im Perimeter ESP Wankdorf gibt einen groben Aufschluss darüber, auf welchen Zufahrtsachsen sich Veränderungen zeigen. Darstellung D 3.5 stellt die Anteile für 2022 dar. Eine blaue Markierung bedeutet eine Zunahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013. Eine gelbe Markierung bedeutet eine Abnahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013.

D 3.5: Wichtigstes Hauptverkehrsmittel der Arbeitnehmenden nach Herkunftsregion 2022

Herkunftsregion	Auto/Moto (%)	zu Fuss (%)	Velo/Mofa (%)	Bus/Tram (%)	Bahn (%)	Summe (%)	Wege
Zentrum	9,7	10,4	42,1	22,8	15,0	100,0	2'573,55
Nord	34,2	0,0	7,8	9,6	48,4	100,0	865,5
Frienisberg, Laupenamt	41,8	0,4	21,9	18,3	17,7	100,0	529,09
Worbental	25,0	2,8	35,6	17,4	20,3	100,0	799,58
Köniz, Gantrisch, Schwarzenburg	22,4	0,3	34,9	19,6	22,8	100,0	789,22
Gürbetal	35,3	0,0	16,0	2,0	46,7	100,0	470,17
Aaretal, Kiesental	20,1	0,9	25	15,6	38,4	100,0	1'009,64
Norden und Ostschweiz	24,3	0,1	1,2	1,7	72,7	100,0	4'923,07
Westschweiz	44,2	0,2	1,1	6,1	48,4	100,0	1'392,89
Südost, Oberland, Emmental	39,2	0,0	1,8	1,5	57,5	100,0	2'286,29
Gesamt	27,0	2,0	14,5	9,1	47,4	100,0	15'639

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Blau markiert: Zunahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013. Gelb markiert: Abnahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013. Gewichtet nach den Befragten pro Unternehmen.

Insgesamt konnte im Vergleich zu den Jahren 2008 und 2013 beim Arbeitsweg der MIV-Anteil aus allen Regionen zu Gunsten verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich reduziert werden – das heisst um mehr als 5 Prozentpunkte. Es zeigt sich dabei, dass der MIV je nach Herkunftsregion sowohl durch Zweiradverkehr als auch durch Bahnverkehr und seltener durch Bus-/ Tramverkehr ersetzt wurde. Gerade die Zunahme des ÖV-Anteils bei Anreisenden aus weiter entfernten Herkunftsregionen dürfte in Zusammenhang stehen mit der ÖV-Angebotsverbesserung rund um das Gebiet Wankdorf City.

Die folgende Darstellung zeigt den MIV-Anteil am Arbeitsweg der verschiedenen Herkunftsregionen in einer Karte.

D 3.6: Arbeitnehmende: Anteile des MIV am Arbeitsweg nach Herkunftsregion 2022 (gewichtet)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Farbcode: Dunklere Farbschattierung bedeutet höherer MIV-Anteil. Gewichtet nach den Befragten pro Unternehmen.

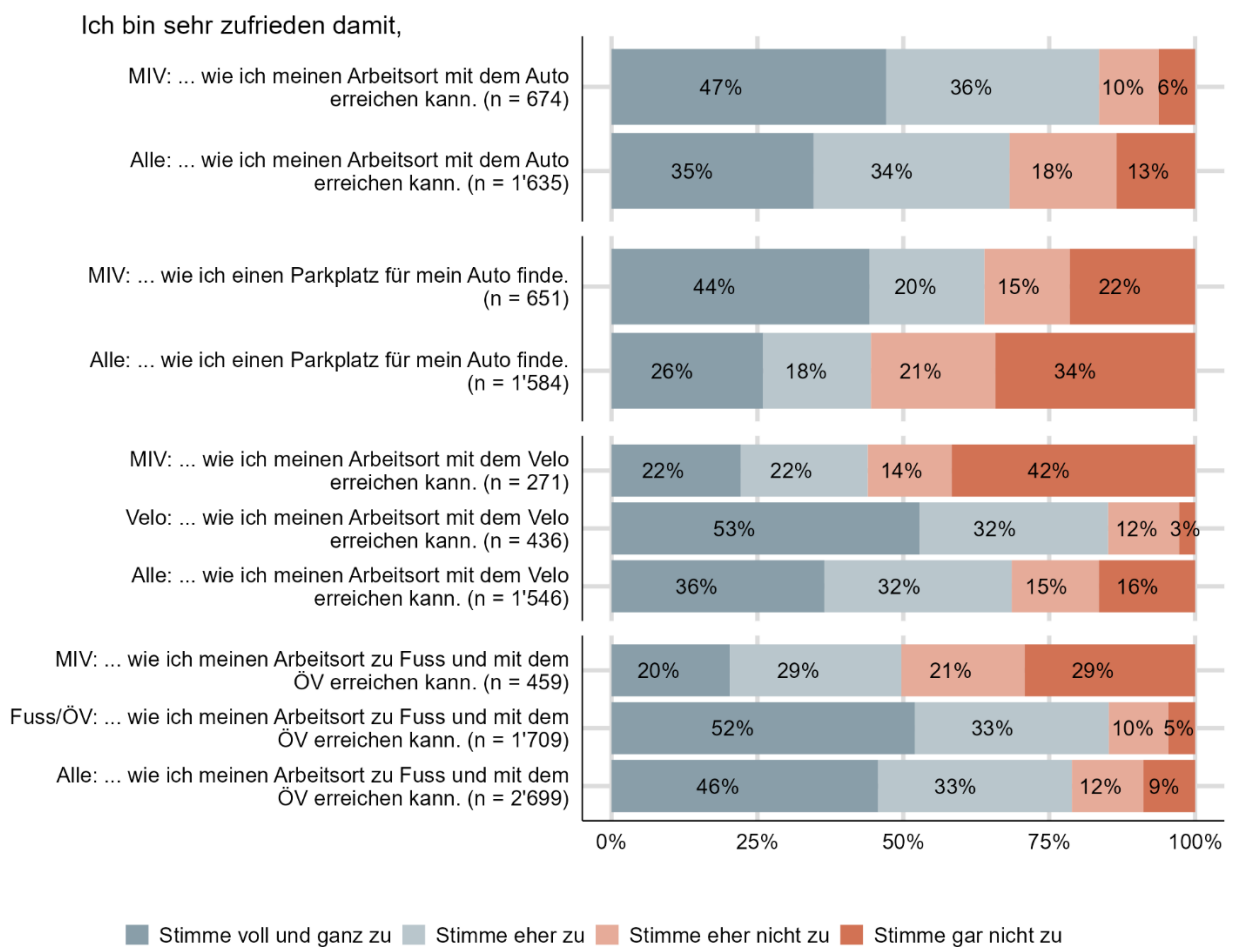
Die Arbeitswege aus dem Zentrum (Stadt Bern), der Region um Köniz, dem Aaretal und dem Worblental werden vergleichsweise selten mit dem MIV zurückgelegt. Der Anteil der MIV-Arbeitswege aus der Westschweiz ist überdurchschnittlich hoch. Die deutlichsten Veränderungen des Modalsplits zu Gunsten des ÖV im Vergleich zu 2013 wurden 2022 bei den Arbeitswegen aus den Herkunftsregionen Zentrum, Nord und dem Worblental verzeichnet.

3.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Arbeitsort

Die Arbeitnehmenden beantworteten im Rahmen der Online-Befragung auch Fragen zur Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Arbeitsort im Perimeter ESP Wankdorf (vgl. Darstellung D 3.7). Die Resultate werden einerseits für alle Befragten, andererseits für Untergruppen dargestellt. Mit «Untergruppen» sind folgende Gruppen gemeint:

- «Alle»: Werte aller Befragten
- «MIV»: Werte derjenigen Befragten, die «MIV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben.
- «Velo» beziehungsweise «Fuss/ÖV»: Werte derjenigen Befragten, die «zu Fuss» oder «ÖV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben.

D 3.7: Arbeitnehmende: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Arbeitsort 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Frage: «Sind Sie zufrieden mit der Verkehrssituation an Ihrem Arbeitsort?» n = 271 bis 2'699. «Alle»: Werte aller Befragten. «MIV»: Werte derjenigen Befragten, die «MIV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben. «Velo» beziehungsweise «Fuss/ÖV»: Werte derjenigen Befragten, die «zu Fuss» oder «ÖV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben. Dargestellt sind nur die relevantesten Untergruppen. Eine tabellarische Auflistung der Ergebnisse aller Fragen für jeweils alle Untergruppen findet sich in Darstellung DA 2 im Anhang.

Die Ergebnisse zeigen allgemein eine hohe Zufriedenheit mit der heutigen Verkehrssituation. Jeweils mehr als 80 Prozent der MIV-, Velo- respektive ÖV-Pendler/-innen sind eher oder sehr zufrieden mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem jeweiligen Verkehrsmittel. Die Autopendler/-innen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Velo und zu Fuss deutlich schlechter als alle Befragten zusammen.⁶ Rund 45 Prozent beziehungsweise 50 Prozent der Autopendler/-innen beurteilen die Erreichbarkeit ihres Arbeitsorts mit dem Velo beziehungsweise zu Fuss/mit dem ÖV positiv. Dies interpretieren wir als weiteres, auch 2022 noch nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotenzial beim Arbeitsverkehr.

Ein Vergleich der Antworten von 2013 mit denjenigen von 2022 zeigt Veränderungen der Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes.

- Haben sich 2013 89 Prozent der Autopendler/-innen eher oder sehr zufrieden über die Erreichbarkeit mit dem Auto geäußert, waren es 2022 84 Prozent. Derselbe Trend zeigt sich bei der Beurteilung der Parkplatzverfügbarkeit: 2013 beurteilten 81 Prozent der Autopendler/-innen die Parkplatzverfügbarkeit (eher) positiv, 2022 nur noch 64 Prozent.
- Die Erreichbarkeit mit dem Velo wurde 2013 von 90 Prozent der Velopendler/-innen (eher) positiv beurteilt, 2022 von 85 Prozent. Diese Abnahme kann an dieser Stelle nicht abschliessend erklärt werden. Es gilt festzuhalten, dass es sich hier um eine nur kleine Veränderung auf sehr hohem Niveau handelt.
- Die Erreichbarkeit zu Fuss respektive mit dem ÖV wurde von Fuss- respektive ÖV-Pendlern/-innen 2013 von 78 Prozent und 2022 von 85 Prozent positiv beurteilt. Diese erhöhte Zufriedenheit dürften auf die realisierten Angebotsverbesserungen beim ÖV zurückzuführen sein (u.a. Anbindung RBS Linie 36 an Haltestelle Bahnhof Wankdorf (Nord), Einführung eines Viertelstundentakts zwischen Worblaufen und Breitenrain, verbessertes Angebot zu den Randzeiten).

Insgesamt zeigt sich somit, dass die Auto- und die Velo-Pendler/-innen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes 2022 im Vergleich zu 2013 eher negativer beurteilten, während die Fuss- respektive ÖV-Pendler/-innen die Erreichbarkeit 2022 positiver beurteilten.

⁶ Diese Teilauswertung soll Hinweise darauf geben, ob der Arbeitsweg mit anderen Verkehrsmitteln für MIV-Nutzende attraktiv wäre. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die MIV-Arbeitswege im Durchschnitt wohl etwas länger sind, und die Kenntnis über die neue Verkehrssituation mit dem Velo oder zu Fuss nicht bei allen befragten MIV-Nutzenden gegeben ist.

4. Schüler/-innen und Studierende

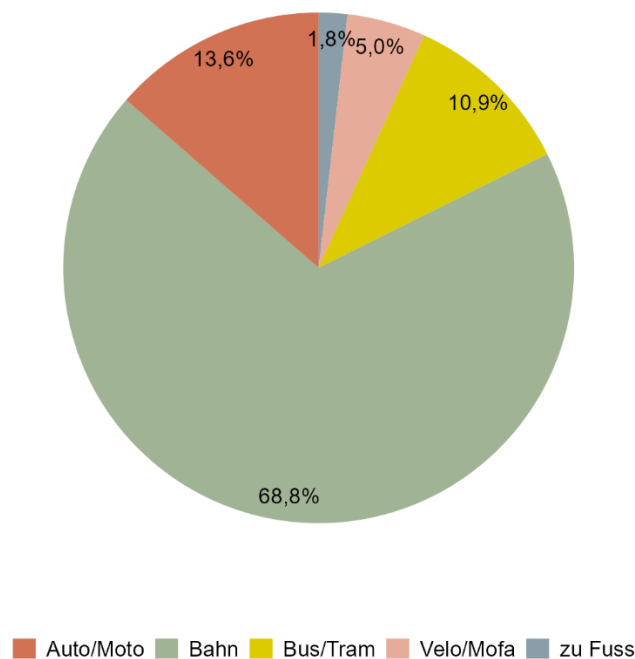
Für die Online-Befragung 2022 wurden die Studierenden des medi – Zentrum für medizinische Bildung befragt (n = 221, Rücklauf: 37%). Die 2013 in die Befragung einbezogene Berner Fachhochschule befand sich im Befragungszeitraum 2022 nicht mehr im Perimeter und die Feusi Gesamtschule stimmte einer Teilnahme bei der Schüler/-innenbefragung nicht zu. Insofern wird in diesem Kapitel nur noch von Studierenden gesprochen.

4.1 Mobilitätsverhalten

4.1.1 Verkehrsmittelwahl für den Ausbildungsweg

Rund vier von fünf befragten Studierenden nannten die Bahn oder den Bus/das Tram als Hauptverkehrsmittel für den Weg zum Ausbildungsort im Perimeter ESP Wankdorf (vgl. Darstellung D 4.1). Drittwichtigstes Verkehrsmittel ist das Auto/Motorrad, das rund ein Siebtel aller Studierenden als Hauptverkehrsmittel benutzte.⁷

D 4.1: Modalsplit Studierende im Perimeter ESP Wankdorf 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

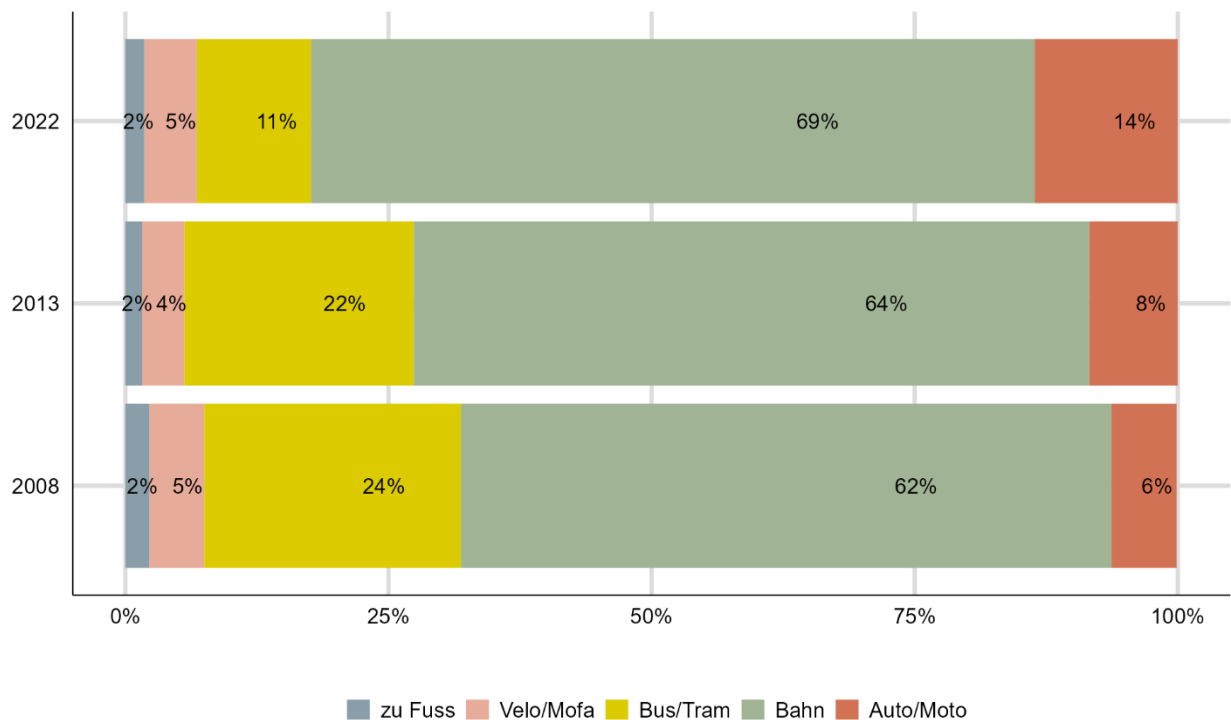
Legende: n = 221.

⁷ Diese Kategorie beinhaltet sowohl Fahrerinnen und Fahrer als auch Mitfahrende (Passagiere).

4.1.2 Modalsplit im Längsvergleich

In Darstellung D 4.2 lässt sich über die Jahre 2008, 2013 bis 2022 eine Verschiebung zu mehr Bahnfahrten und mehr Autofahrten bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels zum Ausbildungsort erkennen. In gleichem Ausmass ging der Anteil der Fahrten mit Bus oder Tram zurück. Es setzt sich damit ein Trend fort, der sich schon zwischen 2008 und 2013 gezeigt hat und der mit der hohen Bedeutung des Bahnhofs im ESP zusammenhängen dürfte. Die Anteile Fuss- und Veloverkehr haben sich kaum verändert.

D 4.2: Modalsplit Studierende im Perimeter ESP Wankdorf 2008, 2013 und 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013 und 2022.

Legende: 2022: n = 221; 2013: n = 570; 2008: n = 385.

Es ist zu bedenken, dass im Jahr 2022 nur Studierende der Ausbildungsstätte medi – Zentrum für medizinische Bildung an der Befragung teilgenommen haben. Berechnet man für das Jahr 2013 den Modalsplit nur für die Studierenden des medi – Zentrum für medizinische Bildung, ergibt sich ein MIV-Anteil von 7,8 Prozent. Dieser Vergleich stützt somit zusätzlich die Erkenntnis, dass beim Ausbildungsverkehr der MIV-Anteil eher zu- als abgenommen hat in den letzten Jahren.

4.1.3 Verkehrsmittelwahl nach geografischer Herkunft

Die Auswertung nach Herkunftsregion trägt dazu bei, zu verstehen, welche der Verkehrsmittel auf den verschiedenen Zufahrtskorridoren (gem. RVK 4) bevorzugt werden (vgl. Darstellung D 4.3). Eine blaue Markierung bedeutet eine Zunahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013. Eine gelbe Markierung bedeutet eine Abnahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013.

D 4.3: Wichtigstes Hauptverkehrsmittel der Studierenden nach Herkunftsregion 2022

Herkunftsregion	Auto/Moto (%)	zu Fuss (%)	Velo/Mofa (%)	Bus/Tram (%)	Bahn (%)	Summe (%)	Wege
Zentrum	9,1	9,1	22,7	40,9	18,2	100,0	22
Nord	9,1	0,0	0,0	0,0	90,9	100,0	11
Frienisberg, Laupenamt	25,0	0,0	0,0	0,0	75,0	100,0	4
Worbental	0,0	25,0	5,0	25,0	0,0	100,0	4
Köniz, Gantrisch, Schwarzenburg	16,7	0,0	8,3	33,3	41,7	100,0	12
Gürbetal	33,3	0,0	0,0	0,0	66,7	100,0	3
Aaretal, Kiesental	15,4	0,0	15,4	15,4	53,8	100,0	13
Norden und Ostschweiz	12,1	1,0	0,0	2,0	84,8	100,0	99
Westschweiz	8,3	0,0	0,0	8,3	83,3	100,0	12
Südost, Oberland, Emmental	19,5	0,0	2,4	12,2	65,8	100,0	41
Gesamt	13,6	1,8	5,0	10,9	68,8	100,0	221

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Blau markiert: Zunahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013. Gelb markiert: Abnahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013.⁸

Der Anteil der Bahn als Hauptverkehrsmittel für den Weg zum Ausbildungsort nahm bei den Befragten aus der Herkunftsregion Nord und Frienisberg, Laupenamt zu. Bei den Befragten aus den Herkunftsregionen Zentrum, Worblental, Gürbetal und Südost, Oberland, Emmental nahm der Anteil der Bahn als Hauptverkehrsmittel eher ab. In den Herkunftsregionen Zentrum Stadt Bern und Worblental geschah dies zum Beispiel zu Gunsten des Velo-/Mofaverkehrs.

Bus und Tram gewannen nur bei den Befragten aus der Herkunftsregion Südost, Oberland, Emmental an Anteilen beim Modalsplit dazu. Für die Herkunftsregionen Frienisberg, Laupenamt, Köniz, Gantrisch, Schwarzenburg und dem Gürbetal wurden 2022 höhere MIV-Anteil als 2013 ermittelt.

Aufgrund der Tatsache, dass Studierende von nur einer Ausbildungsinstitution an der Befragung teilgenommen haben und die Fallzahl dementsprechend im Vergleich zu den letzten Erhebungen klein ist, sind die genannten Veränderungen beim Modalsplit je Herkunftsregion mit grosser Vorsicht zu interpretieren.

⁸ Bedingt durch regionale tiefe Fallzahlen 2013 und 2022 werden nur Veränderungen > = 5 Prozent für die Regionen 1, 8 und 10 sowie > = 10 Prozent für die restlichen Regionen markiert und interpretiert.

5. Wohnbevölkerung

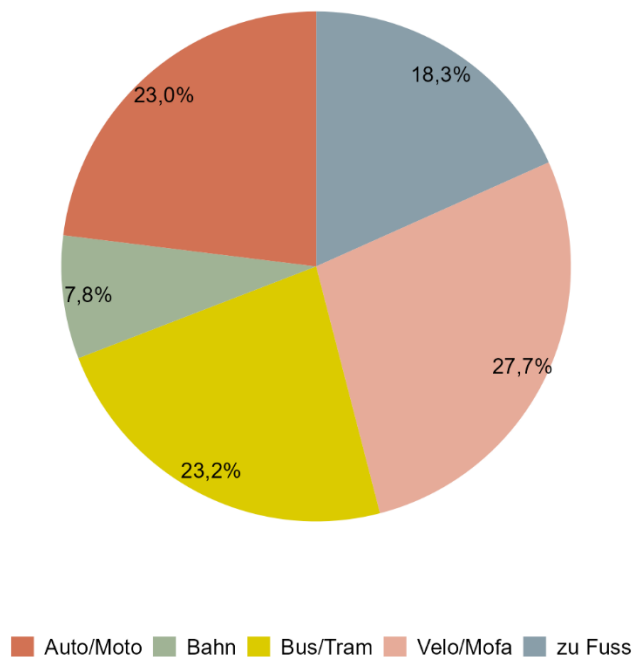
Wie bereits bei der Erhebung 2013 erfolgte die Erhebung des Modalsplits der Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf 2022 mit einer schriftlichen Befragung. Es wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Insgesamt haben 835 Personen teilgenommen, was einem Rücklauf von 25,5 Prozent entspricht (vgl. Abschnitt 2.2).

5.1 Mobilitätsverhalten

5.1.1 Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung

Der Modalsplit der häufigsten Wege der Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf zeigt folgendes Bild: Für fast jeden dritten Weg (28%) nutzten die Befragten das Velo/Mofa. Bus und Tram sowie das Auto wurden für rund jeden vierten Weg als Hauptverkehrsmittel benutzt. Jeden fünften Weg legten die Befragten zu Fuss zurück. Der Anteil der Bahn als Hauptverkehrsmittel beträgt rund 8 Prozent (vgl. Darstellung D 5.1).

D 5.1: Modalsplit Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: n = 835

Wir interpretieren diese Verkehrsmittelwahl mit dem typisch städtischen Kontext mit vermutlich hohen Anteilen autoloser Haushalte und zahlreichen innerstädtischen und kurze Wegen.⁹

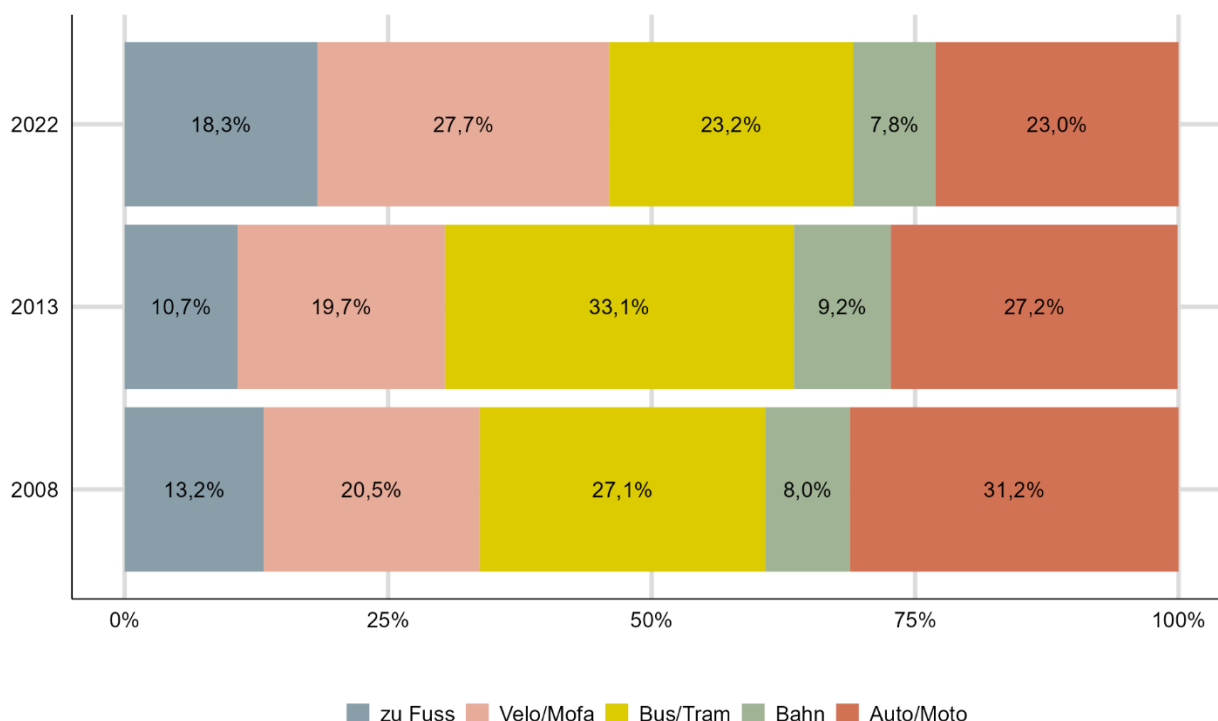
⁹ Vgl. dazu auch Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2023): Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 und Haefeli, Ueli; Artho, Jürg; de Haan, Peter; Arnold, Tobias (2020): Autolose Haushalte in der Stadt Zürich. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 60, Forschungsprojekt FP-1.25.

5.1.2 Modalsplit im Längsvergleich

Im Vergleich mit der Modalsplit-Erhebung 2013 war die Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf 2022 häufiger mit dem Velo/Mofa und seltener mit dem Auto/Motorrad oder Bus und Tram unterwegs. Die Zunahme des Veloverkehrs dürfte in Zusammenhang stehen mit der Velooffensive der Stadt Bern, die Massnahmen wie etwa ein flächendeckendes Veloverleihsystem (inzwischen realisiert), eine Velohauptroute von Breitenrain nach Ostermundigen (teilweise realisiert) oder den Ausbau von Veloabstellplätzen vorsieht (teilweise realisiert).

Insgesamt stieg der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den Fahrten der befragten Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf um rund 4 Prozent (vgl. Darstellung D 5.2). Es zeigt sich somit eine Fortsetzung des seit 2008 zu beobachtenden Trends einer Abnahme des MIV-Anteils am Modalsplit der Wohnbevölkerung.

D 5.2: Modalsplit Wohnbevölkerung im Perimeter ESP Wankdorf 2008, 2013 und 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013, 2022.

Legende: 2022: n = 835; 2013: n = 533; 2008: n = 474.

5.1.3 Verkehrsmittelwahl nach geografischer Herkunft

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl 2022 nach Wohnort in den Teilgebieten innerhalb des ESP Wankdorf gibt Hinweise über die Veränderungen seit 2013. Die Veränderungen sind in Darstellung D 5.3 ersichtlich. Eine blaue Markierung bedeutet eine Zunahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013. Eine gelbe Markierung bedeutet eine Abnahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013.

Diese Veränderungen können durch im ESP Wankdorf realisierte (verkehrliche) Massnahmen oder durch andere, hier nicht untersuchte Einflussfaktoren verursacht worden sein.

Insgesamt zeigt sich, dass der Bus- und Tramverkehr in mehreren Teilgebieten zu Gunsten des Fussverkehrs und teilweise des Velo-/Mofaverkehrs abgenommen hat. Bei der Wohnbevölkerung in den Teilgebieten um die «militärischen Anlagen», «Spring-/Baumgarten, Schönberg Ost», «Galgenfeld Zentweg» und «Kirschenacker/Eyfeld Ittigen» erhöhte sich der Anteil des Fussverkehrs um 6 bis 48 Prozentpunkte. Im Gegensatz dazu sank in diesen Regionen vor allem der Anteil des Bus-/Tramverkehrs. Im Umfeld der S-Bahn-Station Wankdorf blieb der Bahnanteil in etwa gleich und der Bus- und Tramverkehr stieg an.

Die Verlagerung vom Bus- und Tramverkehr auf den Velo-/Mofaverkehr dürften in erster Linie mit den Angebotsverbesserungen beim Fuss- und vor allem Veloverkehr zusammenhängen und nicht mit Veränderungen des Angebots auf Seiten Bus und Tram. Letzteres wurde im Vergleich zu 2013 verbessert.

Der MIV-Anteil stieg in keinem Teilgebiet, er sank stattdessen in den Teilgebieten «militärische Anlagen» und «Kirschenacker/Eyfeld Ittigen» massgeblich. Der Velo- und Mofaverkehr stieg in den Teilgebieten «Spring-/Baumgarten, Schönberg Ost» und «Kirschenacker/Eyfeld Ittigen» um jeweils 10 Prozentpunkte an.

D 5.3: Wichtigstes Hauptverkehrsmittel der Wohnbevölkerung nach Teilgebiet 2022

Teilgebiet	Auto/Moto (%)	zu Fuss (%)	Velo/Mofa (%)	Bus/Tram (%)	Bahn (%)	Summe (%)	Wege
B1: Umfeld S-Bahn-Station	22,5	18,8	12,6	27,7	18,3	100,0	191
B4: Militärische Anlagen	0,0	57,7	0,0	42,3	0,0	100,0	26
B5: Vordere Allmend	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0
B6: Spring-/Baumgarten, Schönberg Ost	18,7	19,5	32,3	24,5	4,9	100,0	962
B7: Galgenfeld Zentweg	34,1	17,7	19,0	29,1	0,0	100,0	79
I1: Ey/Eyfeld Ittigen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0
I2: Kirschenacker/Eyfeld Ittigen	36,2	11,7	30,1	11,2	10,7	100,0	196
Weitere Wohnorte Stadt Bern	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0
Gesamt	23,0	18,3	27,7	23,2	7,8	100,0	1'562

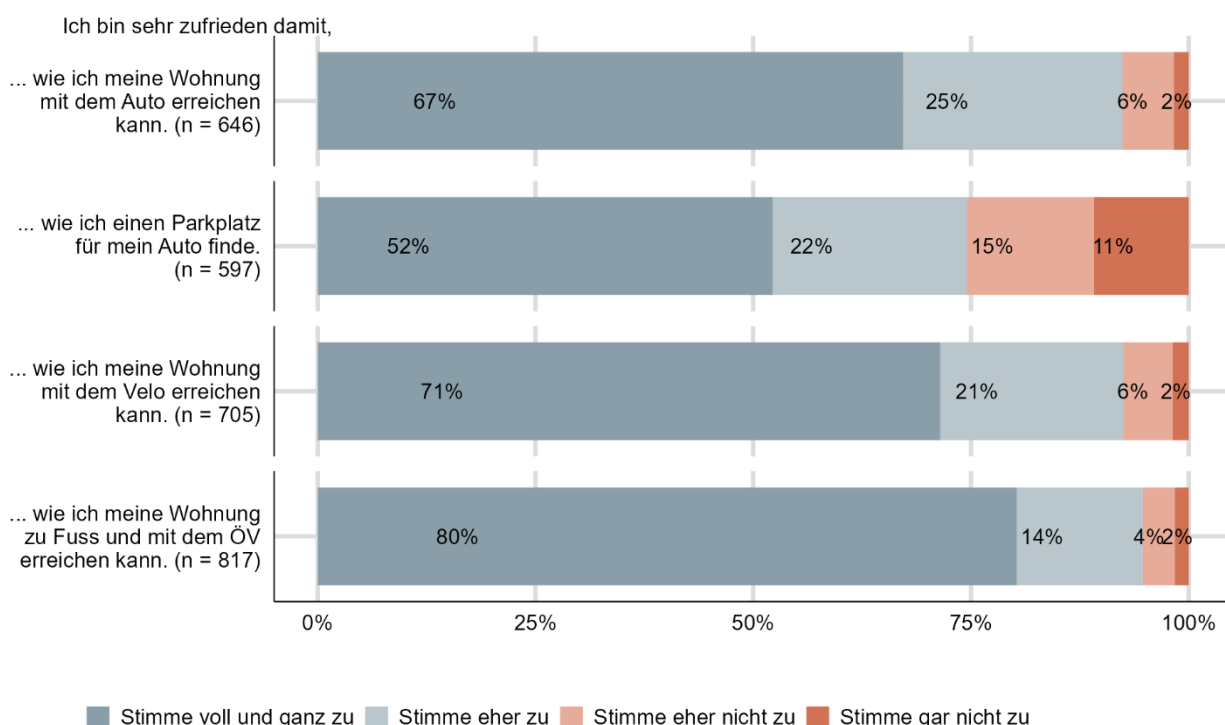
Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Blau markiert: Zunahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013. Gelb markiert: Abnahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013.

5.2 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort

Die befragte Wohnbevölkerung äusserte sich insgesamt sehr zufrieden mit der Verkehrssituation an ihrem Wohnort (vgl. Darstellung D 5.4). Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des Wohnorts zu Fuss und mit dem ÖV beurteilt: 95 Prozent beurteilten diese eher oder sehr positiv. Ebenfalls eine hohe Zufriedenheit zeigt sich bezüglich der Erreichbarkeit mit dem Velo (93% Zustimmung) und mit dem Auto (92% Zustimmung). Am wenigsten zufrieden äusserten sich die Befragten mit der Verfügbarkeit von Parkplätzen. Doch auch bei dieser Frage äusserte sich mit 75 Prozent eine deutliche Mehrheit eher oder sehr positiv.

D 5.4: Wohnbevölkerung: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation 2022 am Wohnort



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Frage: «Sind Sie zufrieden mit der Verkehrssituation an Ihrem Wohnort?»

Werden die Antworten 2013 mit denjenigen von 2022 verglichen, zeigt sich Folgendes (Personen, die eher oder sehr zufrieden sind, werden jeweils addiert):

- Die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Wohnorts mit dem Auto hat leicht zugenommen von 89 auf 92 Prozent. Ebenfalls zugenommen hat die Zufriedenheit mit dem Finden eines Parkplatzes von 71 auf 75 Prozent.
- Die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Wohnorts zu Fuss und mit dem ÖV hat 2022 im Vergleich zu 2013 nochmals etwas zugenommen von 92 auf 95 Prozent.
- Die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Wohnorts mit dem Velo war 2013 gleich hoch wie 2022 (93 Prozent).

6. Kunden/-innen und Besucher/-innen

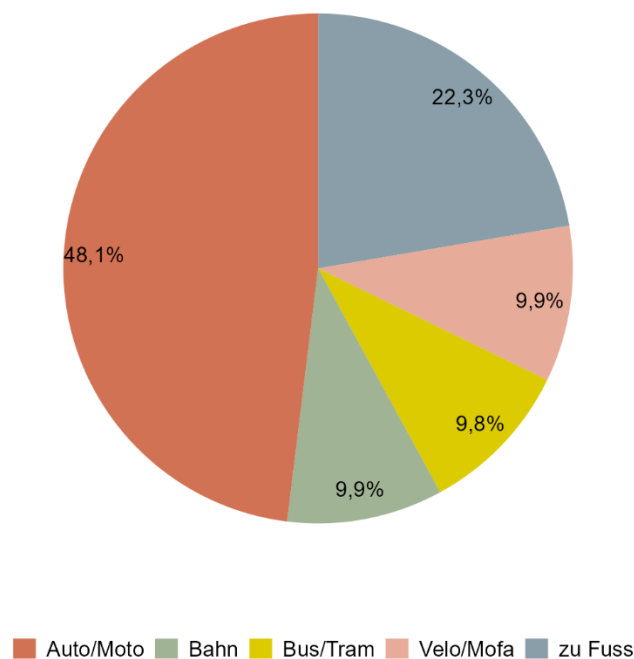
Wie bereits 2008 und 2013 konzentrierte sich die Befragung von Kunden/-innen und Besuchern/-innen im Perimeter ESP Wankdorf auf drei wichtige Standorte des Detailhandels mit starkem Publikumsverkehr sowie auf ein Verwaltungsgebäude mit hoher Kundenfrequenz. Insgesamt wurden an den vier Standorten 1'515 Interviews durchgeführt (vgl. Abschnitt 2.2).

6.1 Mobilitätsverhalten

6.1.1 Verkehrsmittelwahl für Weg zum Einkaufsort/Zur Dienstleistung

2022 verzeichnete der MIV mit rund 50 Prozent den höchsten Anteil an den Wegen der befragten Kunden/-innen und Besucher/-innen im Perimeter ESP Wankdorf. Ein Fünftel aller Fahrten am Tag der Befragung wurde mit dem ÖV unternommen, ein Drittel zu Fuss oder mit dem Velo/Mofa (vgl. Darstellung D 6.1).

D 6.1: Modalsplit Kunden/-innen / Besucher/-innen im Perimeter ESP Wankdorf 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: n = 1'515.

6.1.2 Modalsplit im Längsvergleich

Der Längsvergleich des Modalsplits der Kunden/-innen und Besucher/-innen zeigt keine markanten Veränderungen: 2022 stieg nur der Anteil des Fussverkehrs um rund 4 Prozentpunkte markant. Der Anteil der MIV-Wege sank um rund 3 Prozentpunkte. Die Anteile der Wege mit der Bahn und mit dem Bus/dem Tram sanken um rund 1,5 beziehungsweise rund 3 Prozentpunkte und der Anteil Velo-/Mofawege stieg um 3,5 Prozentpunkte (vgl. D 6.2).

D 6.2: Modalsplit Kunden/-innen / Besucher/-innen im Perimeter ESP Wankdorf 2008, 2013 und 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013, 2022.

Legende: 2022: n = 1515; 2013: n = 1568; 2008: n = 834.

6.1.3 Verkehrsmittelwahl nach Besuchsort

Der Modalsplit im Kunden-/Besucherverkehr ist wie bereits 2013 stark abhängig von der Wahl des Besuchsort, wie Darstellung D 6.3 verdeutlicht. Eine blaue Markierung bedeutet eine Zunahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013. Eine gelbe Markierung bedeutet eine Abnahme um mehr als 5 Prozentpunkte seit 2013.

Wir interpretieren, dass die grossen Unterschiede zwischen den Standorten nicht nur durch Standortfaktoren bedingt sind (alle Standorte befinden sich in Fussdistanz zum Bahnhof Wankdorf), sondern vor allem durch die verschiedenen Zwecke der Wege und die unterschiedlichen Anteile lokaler Kunden/-innen und Besucher/-innen. Wie schon 2013 ist der MIV-Anteil am Schermenweg 5 hoch, da sich dort das Strassen-, Verkehrs- und Schifffahrtsamt befindet und die Kunden/-innen in der grossen Mehrheit mit dem Auto anreisen, da sie beispielsweise mit dem Auto zur Motorfahrzeugkontrolle fahren müssen.

D 6.3: Verkehrsmittelwahl Kunden/Besucher/-innen nach Besuchsort 2022

Besuchsort	Auto/Moto (%)	zu Fuss (%)	Velo/Mofa (%)	Bus/Tram (%)	Bahn (%)	Summe (%)
Coop Supermarkt Bern Wankdorf Center	47,1	19,8	9,6	11,5	12,0	100,0
Migros Winkelried	25,3	42,6	8,2	10,6	13,2	100,0
MParc Wankdorffeldstrasse	53,1	17,6	13,1	8,9	7,1	100,0
Verwaltungsstelle: Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt, Schermenweg 5	80,1	3,8	5,9	5,9	4,3	100,0
Gesamt	48,1	22,3	9,9	9,8	9,9	100,0

Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: n = 1'515. Blau markiert: Zunahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013. Gelb markiert: Abnahme > = 5 Prozentpunkte seit 2013.

Der Vergleich mit 2013 zeigt: Die MIV-Modalsplitanteile 2022 beim Anfahrtsweg der Kunden/-innen des Coop im Wankdorf Center sowie beim MParc an der Wankdorffeldstrasse sanken gegenüber 2013, während die ÖV-Anteile beim Coop beziehungsweise die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs beim MParc anstiegen. Beim Migros Winkelried im Quartier Wankdorf erhöhte sich der Anteil des Fussverkehrs und der Anteil des Bahnverkehrs halbierte sich (von 25 auf 13%).

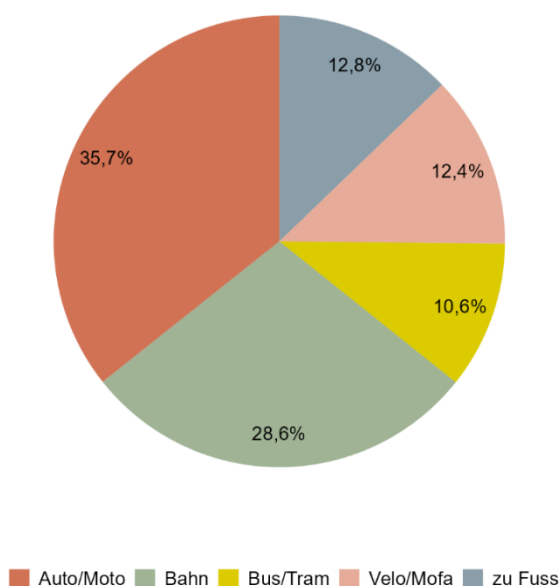
7. Gesamtmodalsplit

In diesem Kapitel wird von den Ergebnissen der vier Akteursgruppen (Kapitel 3 bis 6) und unter Einbezug des Geschäftsverkehrs¹⁰ ein Modalsplit des gesamten Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs (ohne Durchgangsverkehr) im Perimeter ESP Wankdorf abgeleitet (vgl. Darstellung D 7.1). Der relativ tiefe maximale Stichprobenfehler von $\pm 1,7$ Prozent und eine Sensitivitätsrechnung des Hochrechnungsmodells (vgl. Anhang DA 3) zeigen, dass es sich bei den Angaben zum gesamten Modalsplit 2022 wie schon 2008 und 2013 um ein überraschend robustes Modell handelt.

I Verkehrsmittelwahl im Perimeter ESP Wankdorf 2022

Der Gesamtmodalsplit wird durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bestimmt, die zusammen 64,3 Prozent der erhobenen und auf den Gesamtperimeter hochgerechneten Wege ausmachen. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel beträgt 39,2 Prozent, derjenige des Fuss- und Veloverkehrs 25,2 Prozent. Den höchsten Anteil eines Verkehrsmittels im Perimeter ESP Wankdorf weist der MIV mit 35,7 Prozent auf (vgl. Darstellung D 7.1).

D 7.1: Gesamtmodalsplit ESP Wankdorf 2022 (ohne Durchgangsverkehr)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

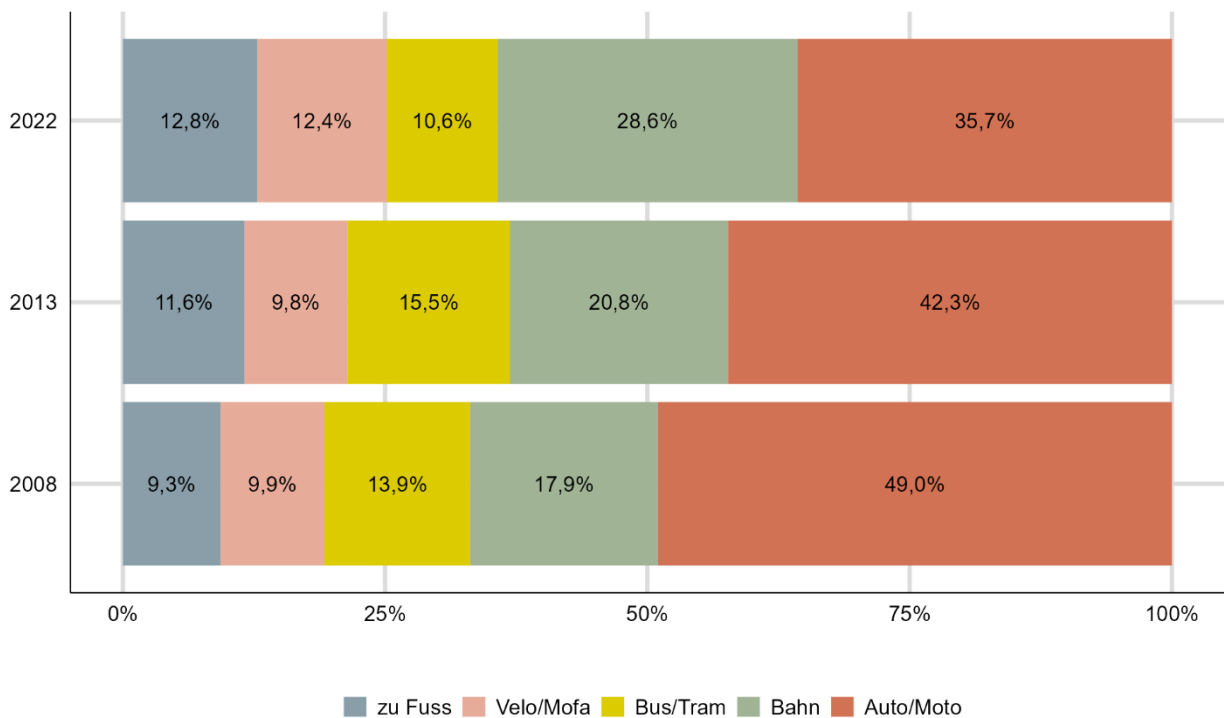
Legende: n = 5'648 befragte Personen, 514'806 hochgerechnete Wege pro Woche

¹⁰ Für den Geschäftsverkehr liegen keine Daten vor, hier musste auf Annahmen zurückgegriffen werden. Da der Modalsplit des Geschäftsverkehrs im Bericht des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 nicht separat ausgewiesen wird, wurden die Modalsplit-Werte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 verwendet. Für die Annahme der Summe der Geschäftsfahrten wurde einerseits die Zunahme der Arbeitnehmenden im ESP Wankdorf im Vergleich zu 2008 und 2013 berücksichtigt. Andererseits wurde berücksichtigt, dass gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 die Anzahl Geschäftsfahrten im Vergleich zu 2015 um den Faktor 3 abgenommen haben.

I Modalsplit im Längsvergleich

Die Unterschiede zwischen 2008, 2013 und 2022 der einzelnen Verkehrsmittelanteile an allen erhobenen und auf den gesamten Perimeter ESP Wankdorf hochgerechneten Wegen sind aus der Darstellung D 7.2 ersichtlich. Der Anteil der MIV-Wege hat seit 2013 um etwas mehr als 6 Prozentpunkte abgenommen, während vor allem der Anteil des Bahnverkehrs gestiegen ist (um knapp 8 Prozentpunkte). Der Bus- und Tramverkehr nahm seit 2013 um rund 5 Prozentpunkte ab.

D 7.2: Gesamtmodalsplit ESP Wankdorf 2008, 2013 und 2022 (ohne Durchgangsverkehr)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2008, 2013 und 2022.

Legende: 2022: n = 5'648 befragte Personen (2013: 4'003, 2008: 3'382); 2022: 514806 hochgerechnete Wege pro Woche (2013: 529'581, 2008: 471'041).

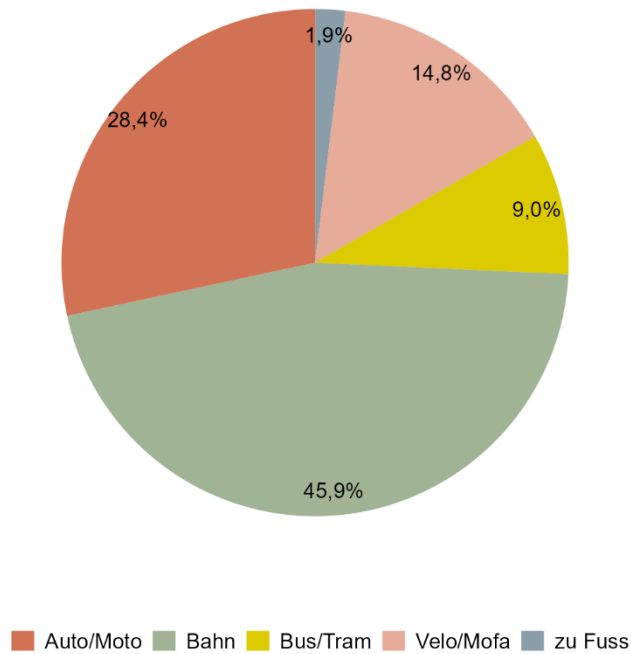
Aus der Sicht des Evaluationsteams sind die verkehrlichen Ziele betreffend Gesamtmodalsplit damit erfüllt worden. Durch die Verwendung desselben Erhebungsdesigns und desselben Auswertungs- und Hochrechnungsmodells wie 2008 und 2013 sind die Modalsplitergebnisse miteinander vergleichbar und valide.

Die Erhebungen können jedoch auftragsgemäss keine exakten kausalen Hinweise darauf geben, welche Rahmenbedingungen und/oder Massnahmen die Veränderungen ausgelöst haben. Es lassen sich aber zumindest Vermutungen anstellen: So dürfte die Zunahme beim Bahnverkehr mit den seit 2013 verbesserten Umsteigebeziehungen bei der S-Bahn-Haltestelle Wankdorf und den punktuellen Taktverdichtungen zusammenhängen. Die Zunahme des Anteils des Velo-/Mofaverkehrs lässt sich mit den Massnahmen im Rahmen der Velooffensive der Stadt Bern plausibel erklären. Selbstverständlich sind nicht alleine Angebotsverbesserungen, sondern auch andere Faktoren (z.B. gesellschaftlicher Wandel, Veränderungen der Zusammensetzung der Zielgruppen) ausschlaggebend für die Veränderungen beim Modalsplit über die Zeit. Zwar können die Effekte somit nicht eindeutig auf einzelne Faktoren zurückgeführt werden. Es lässt sich aber insgesamt

festhalten, dass sich 2022 der bereits zwischen 2008 und 2013 einsetzende Trend einer Zunahme des Umweltverbundes weiter fortgesetzt hat.

Anhang

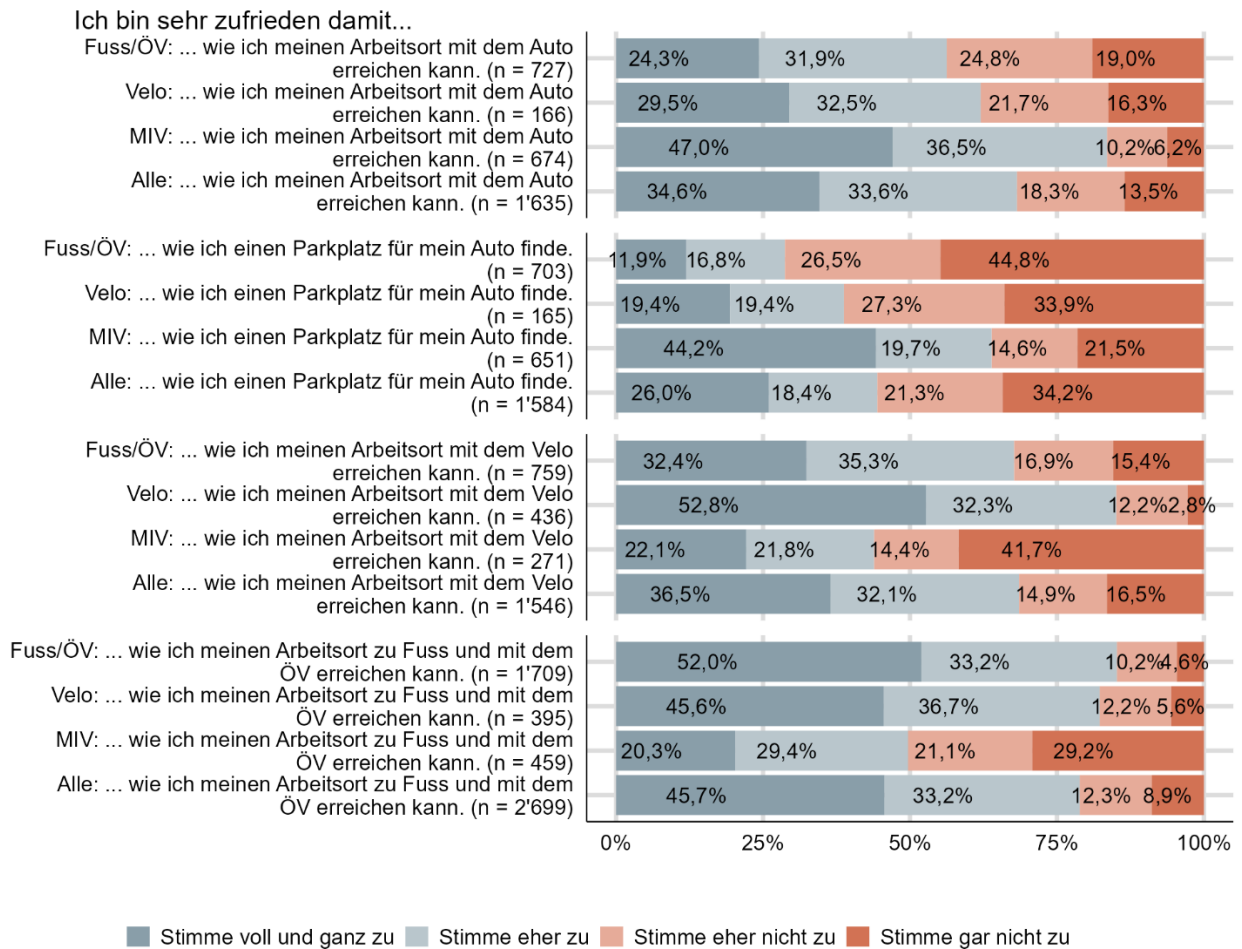
DA 1: Modalsplit Arbeitnehmende im Perimeter ESP Wankdorf 2022 (ungewichtet)



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: n = 3'077.

DA 2: Arbeitnehmende: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Arbeitsort 2022



Quelle: Darstellung Interface, basierend auf den Erhebungen 2022.

Legende: Frage: «Sind Sie zufrieden mit der Verkehrssituation an Ihrem Arbeitsort?» n = 165 bis 2'699. «Alle»: Werte aller Befragten. «MIV»: Werte derjenigen Befragten, die «MIV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben. «Velo» beziehungsweise «Fuss/ÖV»: Werte derjenigen Befragten, die «zu Fuss» oder «mit ÖV» als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg angegeben haben.

DA 3: Sensitivitätsanalyse für Berechnung des Gesamtmodalsplits

Ausgangslage										bimodal:	
Verkehrsmittel	Wohnbevölkerung	Arbeitnehmende	Schüler/Studierende	Kunden/Besucher	Geschäftsfahrten	Total Wege	Modal Split in %	Differenz		Differenz	
Auto/Moto	8439	50770	6111	115440	2923	183680	35.7%			35.7%	
Zu Fuss	6699	3860	815	53520	1071	65964	12.8%				
Velo/Mofa	10092	27315	2241	23760	196	63604	12.4%				
Bus/Tram	8483	17220	4889	23520	243	54355	10.6%				
Bahn	2871	89367	30961	23760	243	147203	28.6%			64.3%	
Total	36584	188532	45016	240000	4677	524161	100.0%			100.0%	
Wenn bei Schüler/-innen und Studierende, MIV um 5% höher										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	8359	115440	2923	185931	36.1%	0.4%		36.1%	0.4%
Zu Fuss	6699	3860	815	53520	1071	65964	12.8%	0.0%			
Velo/Mofa	10092	27315	2241	23760	196	63604	12.4%	0.0%			
Bus/Tram	8483	17220	4889	23520	243	54355	10.6%	0.0%			
Bahn	2871	89367	28711	23760	243	144952	28.2%	-0.4%		63.9%	-0.4%
Total	36584	188532	45015	240000	4677	514806	100.0%			100.0%	
Wenn bei Schüler/-innen und Studierende, MIV um 5% tiefer										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	3858	115440	2923	181430	35.2%	-0.9%		35.2%	-0.9%
Zu Fuss	6699	3860	815	53520	1071	65964	12.8%	0.0%			
Velo/Mofa	10092	27315	2241	23760	196	63604	12.4%	0.0%			
Bus/Tram	8483	17220	4889	23520	243	54355	10.6%	0.0%			
Bahn	2871	89367	33213	23760	243	149454	29.0%	0.9%		64.8%	0.9%
Total	36584	188532	45015	240000	4677	514806	100.0%			100.0%	
Wenn Schüler/-innen und Studierende um 33% tiefer wäre als im Bericht geschätzt:										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	4093	115440	2923	181665	36.3%	0.7%		36.3%	0.7%
Zu Fuss	6699	3860	546	53520	1071	65964	13.1%	0.3%			
Velo/Mofa	10092	27315	1501	23760	196	62864	12.6%	0.2%			
Bus/Tram	8483	17220	3275	23520	243	52741	10.5%	0.0%			
Bahn	2871	89367	20745	23760	243	136986	27.4%	-1.2%		63.7%	-0.7%
Total	36584	188532	30160	240000	4677	499951	100.0%			100.0%	
Wenn Geschäftsverkehr um 33% tiefer wäre als im Bericht geschätzt:										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	6111	115440	1958	182718	35.6%	-0.1%		35.6%	-0.1%
Zu Fuss	6699	3860	815	53520	718	65611	12.8%	0.0%			
Velo/Mofa	10092	27315	2241	23760	132	63539	12.4%	0.0%			
Bus/Tram	8483	17220	4889	23520	163	54274	10.6%	0.0%			
Bahn	2871	89367	30961	23760	163	147122	28.7%	0.1%		64.4%	0.1%
Total	36584	188532	45016	240000	3133	513264	100.0%			100.0%	
Wenn Kunden/-innen und Besucher/-innen um 33% höher wäre als im Bericht geschätzt:										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	6111	153535	2923	221778	37.3%	1.7%		37.3%	1.7%
Zu Fuss	6699	3860	815	71182	1071	83626	14.1%	1.3%			
Velo/Mofa	10092	27315	2241	31601	196	71445	12.0%	-0.3%			
Bus/Tram	8483	17220	4889	31282	243	62116	10.5%	-0.1%			
Bahn	2871	89367	30961	31601	243	155043	26.1%	-2.5%		62.7%	-1.7%
Total	36584	188532	45016	319200	4677	594008	100.0%			100.0%	
Wenn Kunden/-innen und Besucher/-innen um 33% tiefer wäre als im Bericht geschätzt:										bimodal:	
Auto/Moto	8439	50770	6111	115440	2923	183683	35.7%	0.0%		35.7%	0.0%
Zu Fuss	6699	3860	815	53520	1071	65964	12.8%	0.0%			
Velo/Mofa	10092	27315	2241	23760	196	63604	12.4%	0.0%			
Bus/Tram	8483	17220	4889	23520	243	54355	10.6%	0.0%			
Bahn	2871	89367	30961	23760	243	147202	28.6%	0.0%		64.3%	0.0%
Total	36584	188532	45016	240000	4677	514808	100.0%			100.0%	

Quelle: Eigene Berechnungen. Annahme Sensitivitätsanalyse: Unter- bzw. Überschätzung der wahren Anzahl Wege der Kunden/Besucher, im Geschäftsverkehr und der Schüler/Studierenden um maximal +33% bis - 33%.