

Velohauptstadt auf der Strasse und im Denken Städtebericht Bern

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Politik- und Medienwissenschaftler

Jonas Kocher: Politikwissenschaftler

Alexander Frind: Politikwissenschaftler

José Kress: Politikwissenschaftler

Daniel Bohn: Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Noah Herzog: Kaufmann

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung.....	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	COCKPIT	6
3	STADTSPEZIFISCHE BEFUNDE	10
4	SYNTHESE	14
5	ANHANG	15
5.1	gfs.bern-Team.....	15

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit der Durchführung einer Online-Befragung in interessierten Städten zum Thema urbane Mobilität.

Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht das Nutzerverhalten. Ziel war es, die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort und Einstellungen zu den Themen Emissionen, dem Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr sowie Shared Mobility zu messen. Mit einem Frageblock rund um Veloverleihangebote oder Mobilitätsplattformen wurden zudem neue Facetten rund um den Verkehr in den Städten beleuchtet.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im Februar 2018 mit Vertreterinnen und Vertretern der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend finalisiert. Der vorliegende Bericht stellt die wichtigsten Ergebnisse für die Stadt Bern vor. Er baut auf die Erkenntnisse des Gesamtberichts zu den Resultaten aller Städte auf und fokussiert hauptsächlich auf die Unterschiede zwischen Bern und allen anderen Städten.

1.2 Befragung und Stichprobe

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	Städtekonferenz Mobilität
Grundgesamtheit	Einwohnerinnen und Einwohner der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind.
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	at random
Befragungszeitraum	30. August – bis 22. Oktober 2018
Stichprobengrösse	N Basel = 968 N Bern = 1'557 N Fribourg = 1'062 N Lausanne = 854 N Nyon = 1'188 N St. Gallen = 1'147 N Zürich = 1'244
Stichprobenfehler	Bei Aussagen zu allen Städten (N = 8'020) beträgt der Stichprobenfehler ± 1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit. Bei N = 1'557 ± 2.5 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked

©gfs.bern, Mobilität in Schweizer Städten, Oktober 2018

Befragt wurden insgesamt 8'020 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren in sieben Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Lausanne, Nyon, St. Gallen, Zürich). Die Stichprobe wurde zufällig aus den Einwohnerregistern der jeweiligen Stadt gezogen. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit einer Ausschöpfung von 23 Prozent.

Rund eine Woche vor Befragungsende erhielten die Befragten ein schriftliches Reminding. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, Auftraggeber sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

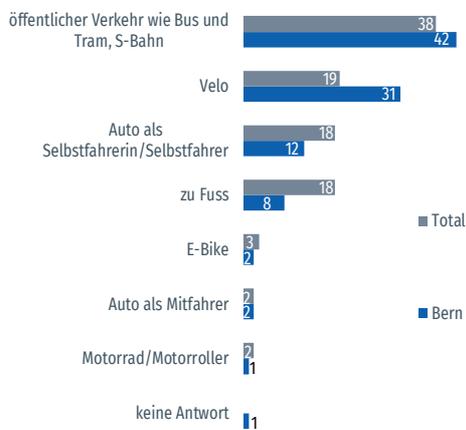
Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ.

2 Cockpit

Grafik 1

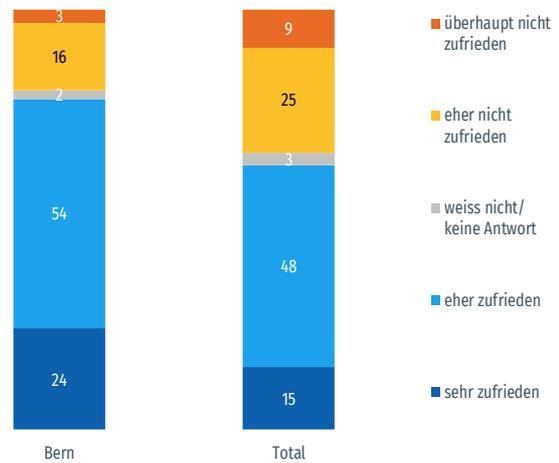
übliche Transportoption im Alltag Zufriedenheit mit Verkehrssituation

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1557)

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern

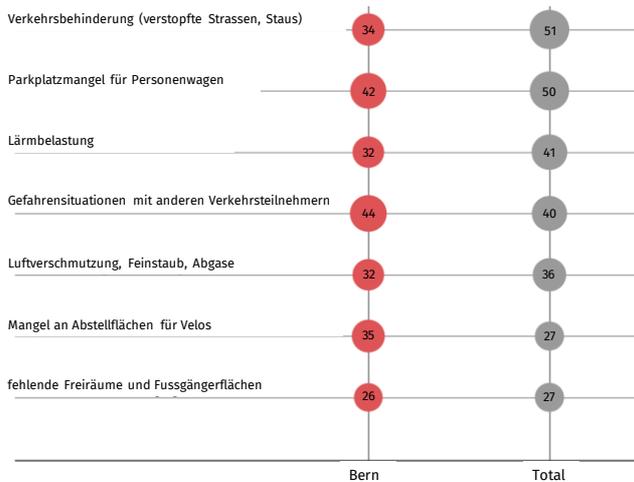


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Bern = 1557, N Total = 8020)

Grafik 2

Beeinträchtigungen durch Verkehr

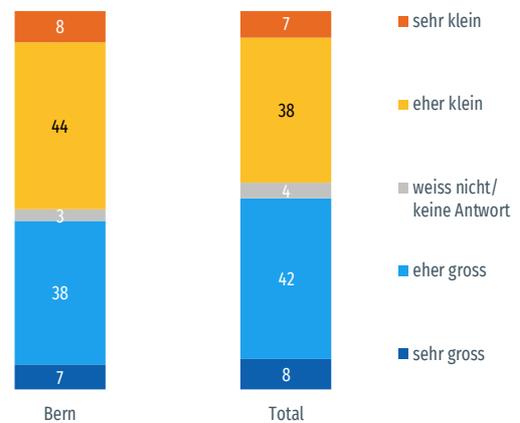
in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern, Anteil "sehr/eher häufig"



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Bern = 1557, N Total = 8020)

Belastung monatliche Ausgaben für Alltagsmobilität

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern



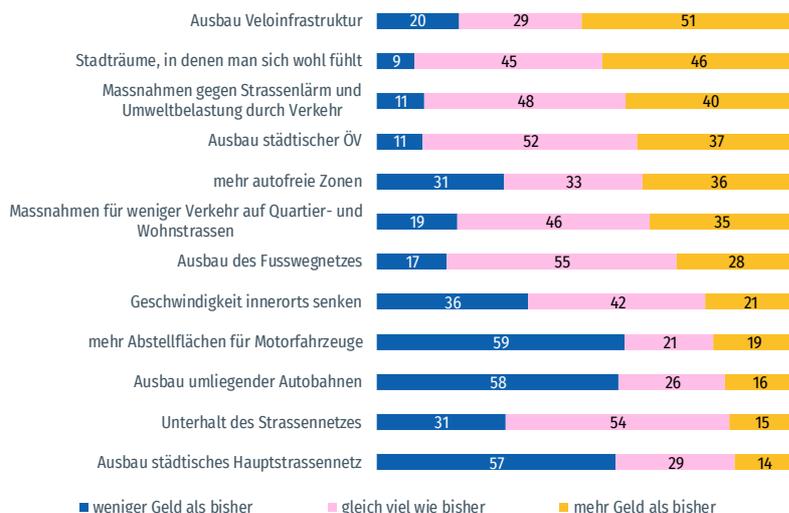
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1557)

Grafik 3

Beurteilung verkehrspolitische Massnahmen

"In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie müssten entscheiden, für welche Massnahmen in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung stehen. Verschieben Sie jede Massnahme auf eines der drei Felder "weniger Geld als bisher", "gleich viel wie bisher" oder "mehr Geld als bisher"."

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern

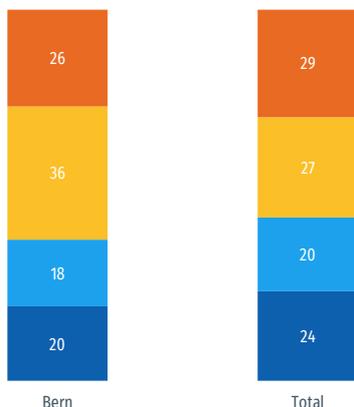


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1557)

Grafik 4

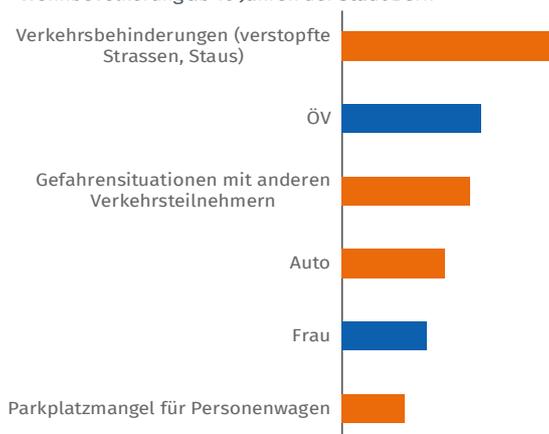
Cluster verkehrspolitische Massnahmen Einfluss auf Zufriedenheit

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Bern = 1557, N Total = 8020)

Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Bern



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1557), Erklärungsgrad 20%

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Soziodemografie, häufigstes Verkehrsmittel und Auswirkungen durch den Verkehr) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Mobilität). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer hohen (blau) oder eher zu tiefen Zufriedenheit (orange) führt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben keinen Einfluss.

71% der Bernerinnen und Berner besitzen ein Velo oder können ein solches im Haushalt zumindest mitnutzen. Damit ist Bern von allen erhobenen Städte zusammen mit Basel die Stadt mit der höchsten Velodichte, während die Verfügbarkeit von Autos im Haushalt mit 49 Prozent klar unterdurchschnittlich und nur in Basel noch tiefer ist. Bern wird damit keineswegs zu Unrecht als Velostadt bezeichnet.

Das Velo ist dabei nicht nur weit verbreitet, sondern auch überdurchschnittlich oft ein vielgenutztes Verkehrsmittel. Mehr genutzt wird nur der öffentliche Verkehr, der im Vergleich zu den anderen untersuchten Städten leicht überdurchschnittlich oft das Hauptverkehrsmittel darstellt. Im Gegensatz dazu nutzt in Bern nur gerade jede achte Person das Auto als Hauptverkehrsmittel.

Der Grund für den Verzicht auf das Auto ist an erster Stelle bei den guten ÖV-Verbindungen zu finden, während an zweiter Stelle ökologische Überlegungen und an dritter Stelle der Verzicht auf Autobesitz stehen. Damit ist der Autoverzicht hauptsächlich ein positiver Entscheid und nur am Rande eine Folge von negativen Erfahrungen wie zum Beispiel Stau (wie wir es beispielsweise in Nyon beobachten).

Auf Basis einer solchen Nutzung entsteht in Bern eine sichtbar hohe Zufriedenheit. 78 Prozent aller Bernerinnen und Berner sind mit "ihrer" Verkehrssituation mehr oder weniger dezidiert zufrieden. Dies ist sichtbar über den 63 Prozent, welche wir im Mittel über allen erhobenen Städte beobachten. Insgesamt scheint damit die weitgehende Nutzung von ÖV und Velo die Zufriedenheit mit der städtischen Verkehrssituation wesentlich zu fördern.

Diese weitgehende Zufriedenheit wird auch im Detail bekräftigt. So wird keine einzige der ausgetesteten Verkehrsbeeinträchtigungen in Bern mehrheitlich als oft erlebbar eingestuft. Am stärksten werden Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (44% mehr oder weniger häufig) und Parkplatzmangel (41%) genannt, auch diese sichtbar nicht von Mehrheiten.

Allerdings determiniert sich die tiefe Unzufriedenheit trotzdem am stärksten durch wahrgenommene Verkehrsbehinderungen und Staus. Da nur Minderheiten solche Behinderungen in Bern öfters erleben, ist die Unzufriedenheit auch nur minderheitlich ausgeprägt. Im Gegenzug steht an erster Stelle Richtung Zufriedenheit der öffentliche Verkehr, während der Veloverkehr nicht direkt die Gesamtzufriedenheit befördert (allerdings auch nicht behindert).

Die generelle Zufriedenheit findet sich innerhalb aller untersuchten Merkmalsgruppen, insbesondere auch unter Personen über 65 Jahren. Damit müssen auch mit zunehmender Bewegungseinschränkung nicht namhafte Abstriche an der Zufriedenheit gemacht werden.

Unterdurchschnittlich problematisiert wird ebenfalls die monatliche finanzielle Belastung durch die Alltagsmobilität. Während im Mittel über alle untersuchte Städte 51 Prozent die finanzielle monatliche Belastung mehr oder weniger dezidiert als grosse erachten, sind es in Bern minderheitliche 45 Prozent.

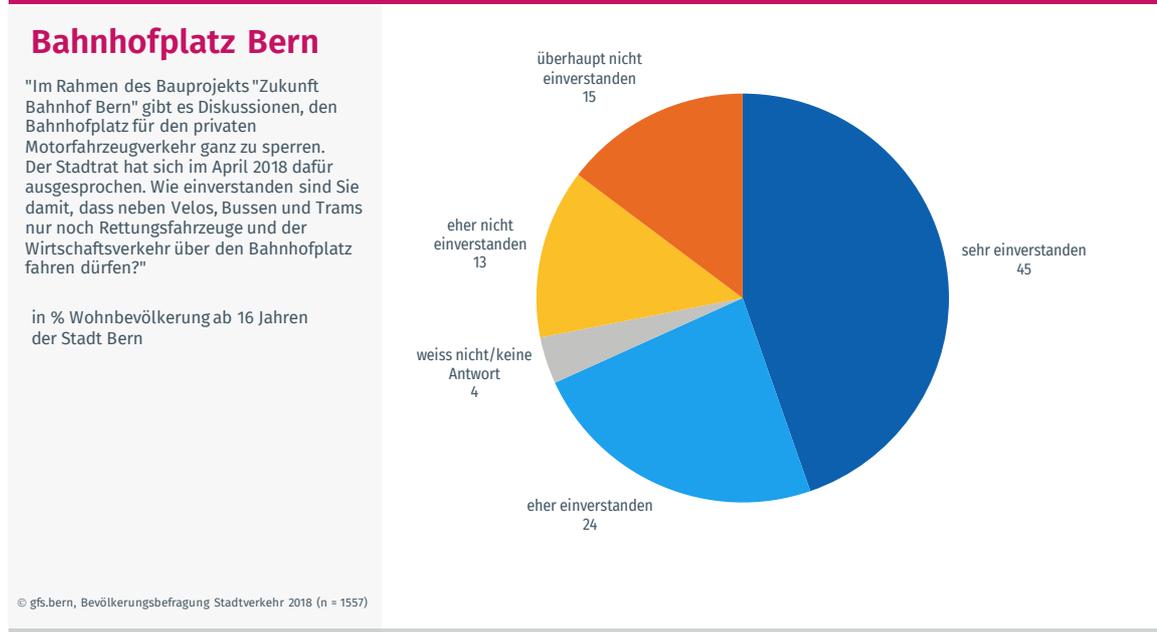
Im Sinne einer Velostadt werden auch die befragten verkehrspolitischen Massnahmen beurteilt. So wünscht eine knappe Mehrheit einen Ausbau der Veloinfrastruktur sowie

eine gewichtige Gruppe einen Ausbau von Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt. Diese sind vorteilhaft ohne Verkehr: Bernerinnen und Berner tendierten sichtbar zu möglichst viel freiem öffentlichem Raum ohne Verkehr, während mehr Platz für Strassenverkehr klar sichtbar minderheitlich präferiert wird. Polarisiert sind die Einwohnerinnen und Einwohner von Bern hingegen in Bezug auf den richtigen Mitteleinsatz für autofreie Zonen – faktisch finden sich drei gleich grosse Gruppe, welche finanziellen Ausbau, Abbau oder Stabilität wünschen. Mehrheitlich weniger finanzielle Mittel wünschen sich Stadtbernerinnen und Stadtberner für Parkplätze, Autobahnen oder den Ausbau des städtischen Strassennetzes.

Alle anderen Entwicklungen wie Carsharing und Veloverleih, ein Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie Begegnungszonen werden im Durchschnitt der Gesamtstudie begrüsst. Mobilitäts-Apps interessieren mit 53 Prozent mehr oder weniger starkem Interesse durchschnittlich, ebenso findet sich im Vergleich mit 21 Prozent ein durchschnittlicher Anteil, der seine Verkehrsdaten zur Verkehrsflussoptimierung auch zur Verfügung stellen würde, weitere 47% machen es vom spezifischen Nutzungszweck abhängig.

3 Stadtspezifische Befunde

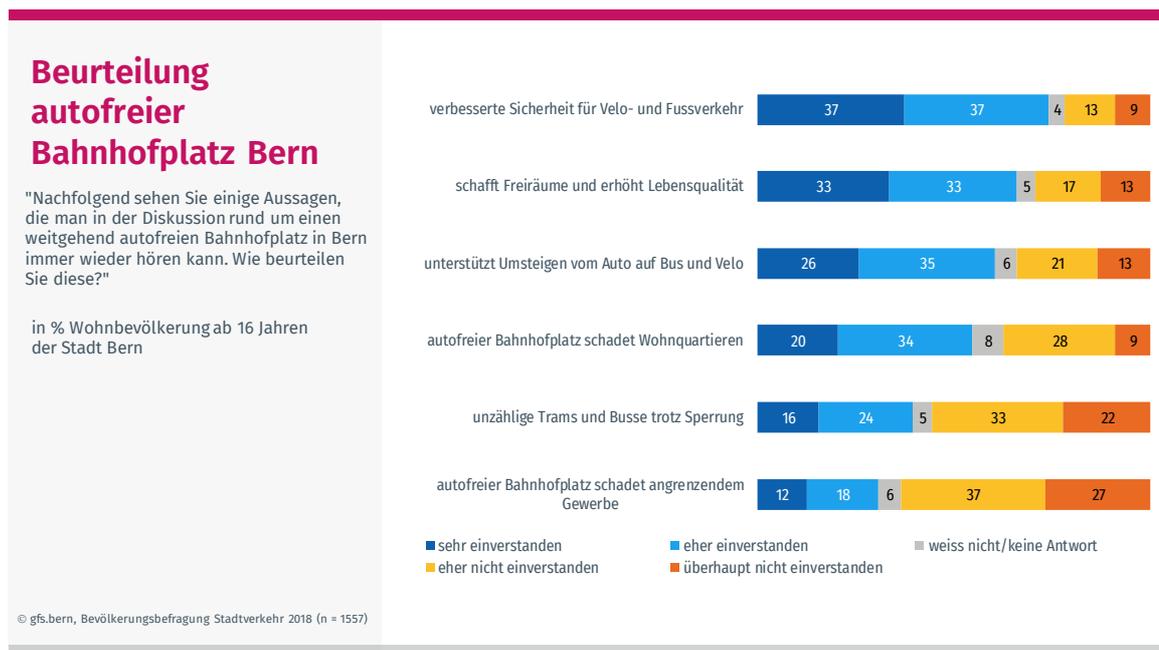
Grafik 5



Eine gleichermassen hohe Gewichtung von verkehrsfreien Räumen äussern die Bernerinnen und Berner auch ganz konkret in Bezug auf den Bahnhofplatz. Hier sprechen sich grossmehrheitliche 69 Prozent für eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den privaten Motorfahrzeugverkehr aus, während klar minderheitliche 28 Prozent mehr oder weniger dezidiert dagegen votieren. Damit scheint der Stadtrat ein sichtbar mehrheitliches Anliegen korrekt adressiert zu haben.

Ohne Überraschung ist allerdings ein solches Anliegen abhängig davon, welches Hauptverkehrsmittel man nutzt: Hauptsächlich Autofahrerinnen und Autofahrer sprechen sich mehrheitlich gegen eine solche Sperrung aus, während alle anderen Verkehrsteilnehmer, und ausgesprochen häufig insbesondere Velofahrerinnen und Velofahrer, für die Sperrung für private Motorfahrzeuge eintreten. Zudem zeigt sich auch ein Zusammenhang zwischen der generellen Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Bern und der Einstellung gegenüber der Sperrung des Bahnhofplatzes für den privaten Motorfahrzeugverkehr: Generell Unzufriedene halten die Sperrung des Bahnhofplatzes sichtbar für eine weniger gute Idee als generell Zufriedene.

Grafik 6

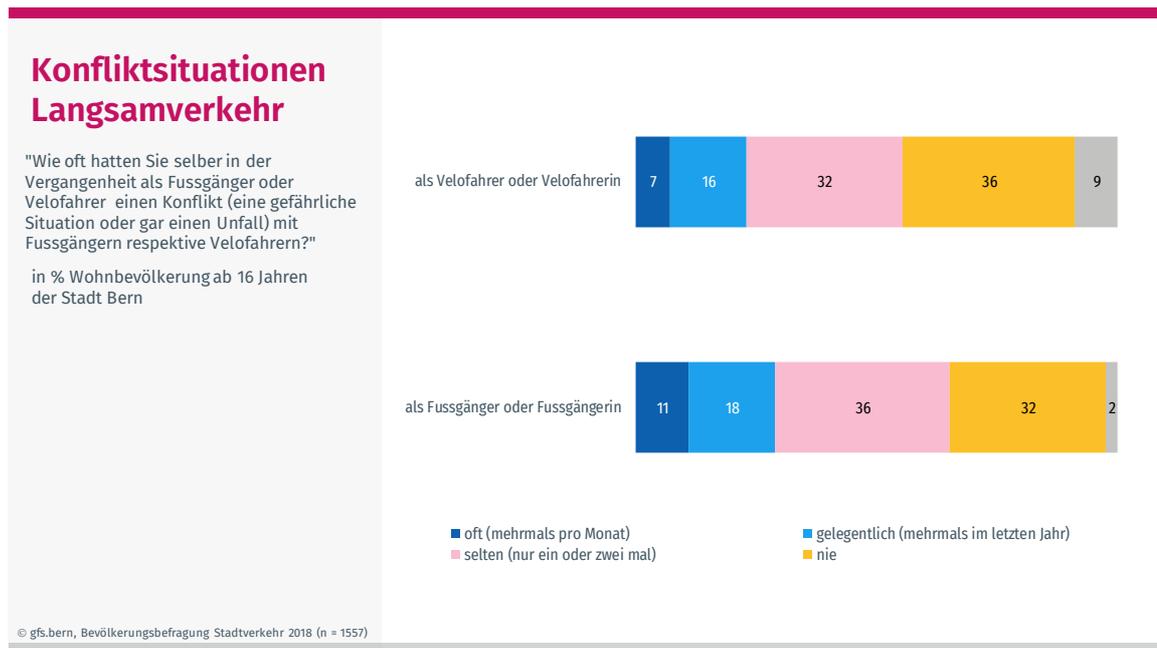


Die Zustimmung zu einer Sperrung des Bahnhofplatzes geht mit der Erwartung einher, dass sich sowohl die Sicherheit wie auch die Lebensqualität verbessern. Ebenfalls sehen die Einwohnerinnen und Einwohner darin einen positiven Ansporn, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die Zustimmung zu diesen drei Dimensionen beträgt jeweils rund zwei Drittel.

Die stärkste Kritik an der Sperrung basiert dagegen auf der Befürchtung, dass sich der Verkehr in angrenzende Wohnquartiere verschiebt. Bemerkenswerterweise geht die Zustimmung zu einer solchen Befürchtung weiter, als der generelle Missmut gegenüber der Sperrung – für einen nicht unerheblichen Teil der Bevölkerung ist dies damit eine Sorge, welche die Sperrung nicht grundsätzlich in Frage stellt, aus politischer Sicht aber durchaus ernst genommen werden kann. Sollte ein solcher Mehrverkehr spürbar anfallen, kann das aktuelle grundsätzliche Wohlwollen durchaus kippen. Am meisten geteilt wird die Befürchtung von Autofahrerinnen und Autofahrern, womit die Befürchtung weniger eine Sorge zu den Emissionen zu sein scheint, als vielmehr die Angst, dass man in benachbarten Quartieren im Stau steht. Autofahrerinnen und Autofahrer teilen zudem auch die positiven Aspekte der Sperrung im Bereich Sicherheit, Motivator für Autoverzicht und Lebensqualität deutlich weniger.

Mehrheitlich verworfen wird hingegen auf der anderen Seite die Befürchtung, dass eine Sperrung dem angrenzenden Gewerbe schadet. Eine solche Kritik wird von mehrheitlichen 64 Prozent verworfen. Auch hier äussern sich Autofahrer in ihrer Befürchtungshaltung anders: Mehrheiten gehen von einem solchen Schaden aus.

Grafik 7

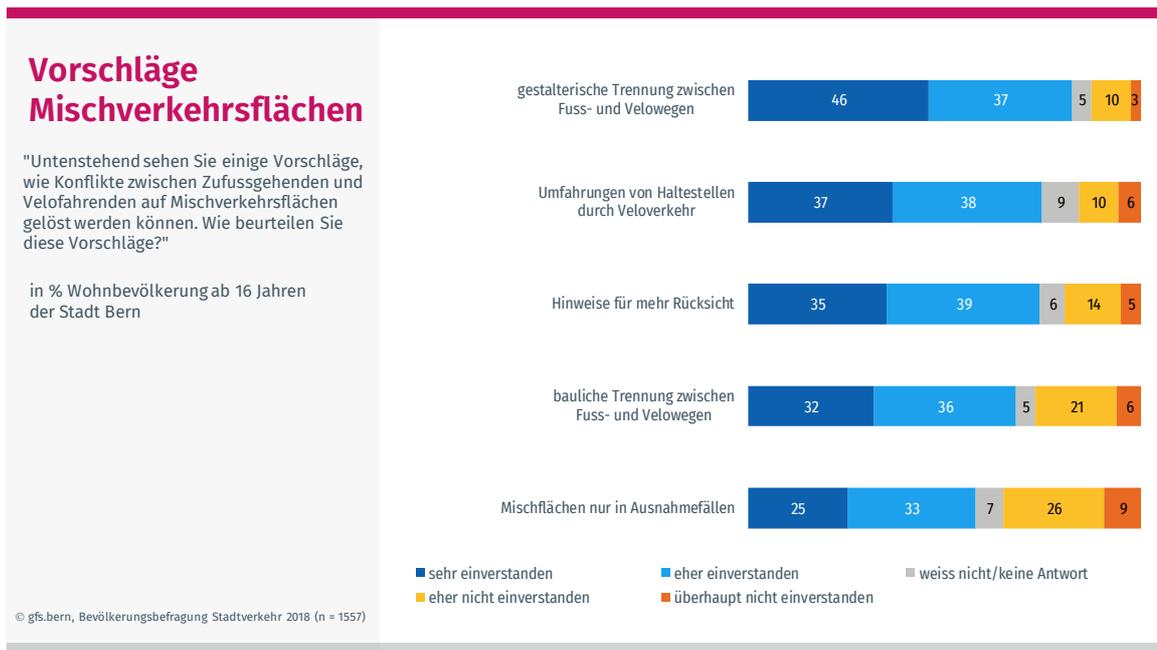


Stadtbernerinnen und Stadtberner haben mehrheitlich schon mindestens eine gefährliche Situation mit Langsamverkehr erlebt, ein bisschen mehr als Fussgängerinnen und Fussgänger, aber ein bisschen weniger als Velofahrerinnen und Velofahrer. Die Situation scheint damit insgesamt nicht als dramatisch, allerdings auch nicht als unproblematisch eingestuft zu werden. Keine Unterschiede in der Einschätzung zeigt sich entlang des Alters: Gerade ältere Personen mit zunehmender Bewegungseinschränkung erleben nicht öfters gefährliche Situationen als Junge.

Bemerkenswerterweise differenziert die Einschätzung zwischen Fussgängern und Velofahrern aber im Detail: Personen, die hauptsächlich zu Fuss unterwegs sind, erlebten solche Situationen durchschnittlich, während Personen, welche hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, eine solche Situation zu 40 Prozent zumindest gelegentlich erleben. Augenscheinlich führt zunehmende Routine als Fussgängerin und Fussgänger dazu, dass man solchen Situationen auch besser vorbeugen kann.

Anders sieht es hingegen bei gefährlichen Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer aus. Hier findet sich der höchste Anteil von Personen mit Erlebnissen tatsächlich auch unter Personen, welche hauptsächlich mit dem Velo unterwegs sind, während Autofahrerinnen und Autofahrer solche Erlebnisse klar unterdurchschnittlich zum Ausdruck bringen. Es kann vermutet werden, dass gerade beim Velofahren solche Situationen unabhängig von der eigenen Routine entstehen und damit das Risiko mit zunehmender Velo-Nutzung einfach anwächst.

Grafik 8



Sichtbar, aber noch nicht sehr gefestigt, ist schlussendlich das Meinungsbild gegenüber Mischverkehrsflächen als kombinierter Raum für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger. Hier werden faktisch alle abgefragten Konzepte mehrheitlich geteilt, was wir erfahrungsgemäss immer dann beobachten, wenn die Meinungsbildung zu einem Thema noch nicht fortgeschritten ist und man allen offerierten Vorschlägen ein grundsätzliches, aber oberflächliches Wohlwollen entgegenbringt. Entsprechend leiten wir auf Basis des aktuellen Standes der Meinungsbildung ab, dass die Stadtbernerinnen und Stadtberner es durchaus begrüssen, wenn man die dahinterliegende Problematik adressiert. Gegenüber einer konkreten Lösung besteht aber noch keine starke Präferenz. Dies hat insbesondere zur Folge, dass die Meinungsbildung dann angepasst wird, wenn zu einzelnen Vorschläge auch noch spezifische Nachteile diskutiert werden – eine solche Diskussion ist augenscheinlich noch nicht geführt worden.

Im Detail finden sich aber schon jetzt Hinweise dafür, welche Hebel einen Einfluss auf die aktuelle Akzeptanz haben können: Velofahrerinnen und Velofahrer begrüssen eine Verkehrsführung für Velos entkoppelt von Haltestellen. Augenscheinlich wird damit schlussendlich der Vorteil oder Nachteil im eigenen Alltag entschieden.

4 Synthese

Bern wird seinem Ruf als Velohauptstadt sichtbar gerecht. 71 Prozent aller Bernerinnen und Berner können direkt auf ein Velo zugreifen, während minderheitliche 49 Prozent Zugriff auf ein Auto haben. Auch wenn Bern diesen Titel aufgrund der Velodichte mit Basel teilt, ist das Velo nicht nur ein wesentlicher Teil des Berner Strassenbildes, sondern prägt auch das Beurteilungsmuster gegenüber der Berner Verkehrssituation. Die weitverbreitete Velonutzung, und an zweiter Stelle auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, führen zu einer hohen Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Mit 78 Prozent liegt die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Bern deutlich über dem Mittel aller untersuchten Städte von 63 Prozent.

Eine solch hohe Zufriedenheit ist erfahrungsgemäss Vor- und Nachteil gleichermaßen. Vorteil deswegen, weil es in der Stadt Bern in Verkehrsfragen sichtbar nicht brodelt. Man wünscht sich allenfalls einen Ausbau der Veloinfrastruktur oder einen Ausbau von Stadträumen, in denen man sich ohne Verkehr wohlfühlt. Allerdings werden solche Reformen, und darin liegt der Nachteil, beweisen müssen, dass sie einen hochgradig zufriedenstellenden Status quo nicht verschlechtern, sondern verbessern. Der Hebel dazu findet sich sichtbar im Alltagsnutzen: Fühlt man sich als Auto-, aber auch als Velofahrerin und Velofahrer sicher, oder schafft man autofreie (Bahnhofs-)Plätze, ist die (zwar minderheitliche) Gruppe der Auto-Vielnutzer dagegen und die (mehrheitliche) Gruppe des Langsamverkehrs dafür. Plant man Umfahrungen von Haltestellen für den Veloverkehr, kann man ebenfalls auf die mehrheitliche Gruppe der Velofahrer zählen.

In Bezug auf alle zukunftsgerichteten Entwicklungen wie Carsharing, Veloverleih oder Mobilitätsapps/Verkehrsdatensammlung finden sich hingegen keine Unterschiede zum Mittel aller befragten Städte. Die Hauptunterscheidungsmerkmale sind damit nicht in der Vision zum Verkehr der Zukunft, sondern ganz einfach in der Gegenwart zu finden – die Velohauptstadt Bern als meinungsbildende Gegenwart.

5 Anhang

5.1 gfs.bern-Team



URS BIERI

Co-Leiter, Politik- und Medienwissenschaftler, Executive MBA FH in strategischem Management, Lehrbeauftragter an der Kalaidos Fachhochschule

Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Integrierte Kommunikationsanalysen, Qualitative Methoden

Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet



JONAS PHILIPPE KOCHER

Projektleiter, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Gesellschaftsthemen, Integrierte Kommunikationsanalysen, Medieninhaltsanalysen, Hochrechnungen, Feldaufträge



ALEXANDER FRIND

Junior-Projektleiter, Politikwissenschaftler

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Gesellschaftsthemen, Medieninhaltsanalysen, Qualitative Methoden



JOSÉ KRESS

Projektassistent, Soziologe

Schwerpunkte:

Programmierung und Auswertung quantitative Projekte, Modellierungen, Visualisierungen, qualitative Datenanalyse, Lektorate



DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

Schwerpunkte:

Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung



NOAH HERZOG

Sekretariat und Administration, Kaufmann EFZ

Schwerpunkte:

Desktop-Publishing, Visualisierungen, Projektadministration, Vortragsadministration

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
Postfach
CH – 3001 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.