

Die Verbindung von Autonutzung und verkehrsfreien Räumen als Herausforderung

Städtebericht Fribourg

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	1
1.1	Mandat und Fragestellung.....	1
1.2	Befragung und Stichprobe	1
2	COCKPIT	3
3	STADTSPEZIFISCHE BEFUNDE	8
4	SYNTHESE	10
5	ANHANG	12
5.1	gfs.bern-Team.....	12

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 Fribourg vor. Er baut auf die Erkenntnisse des Gesamtberichts zu den Resultaten aller Städte auf und fokussiert hauptsächlich auf die Unterschiede zwischen Fribourg 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 = 1'062 ± 3.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit.
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked

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.

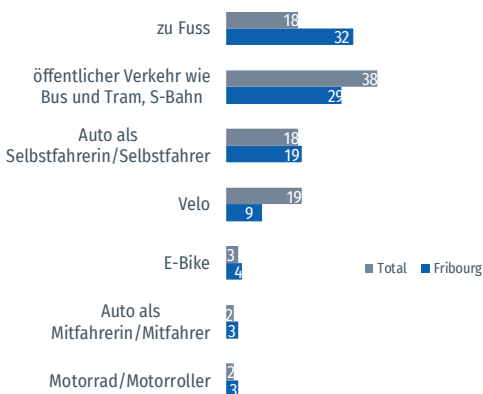
Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung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

2 Cockpit

Grafik 1

übliche Transportoption im Alltag

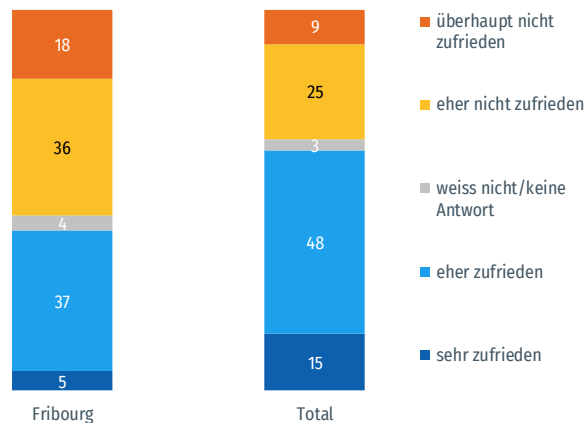
in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1062)

Zufriedenheit mit Verkehrssituation

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg

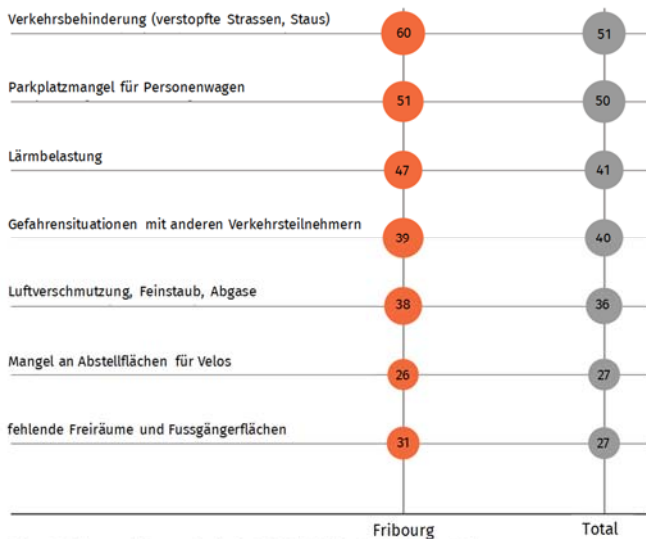


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

Grafik 2

Beeinträchtigungen durch Verkehr

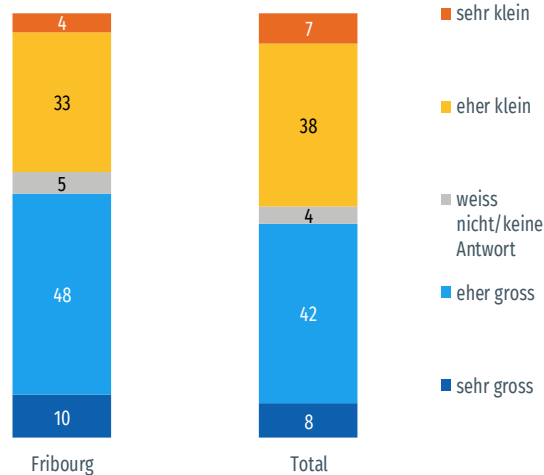
in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg, Anteil "sehr/eher häufig"



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1062, N Total = 8020)

Belastung monatliche Ausgaben für Alltagsmobilität

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Zürich = 1062, N Total = 8020)

Grafik 3

Einfluss auf Zufriedenheit

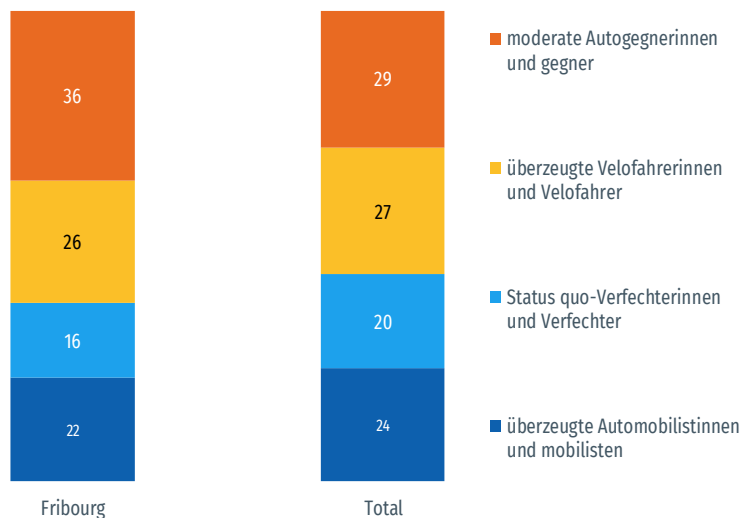
Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1062), Erklärungsgrad 30%

Cluster verkehrspolitische Massnahmen

in % Wohnbevölkerung ab 16 Jahren der Stadt Fribourg



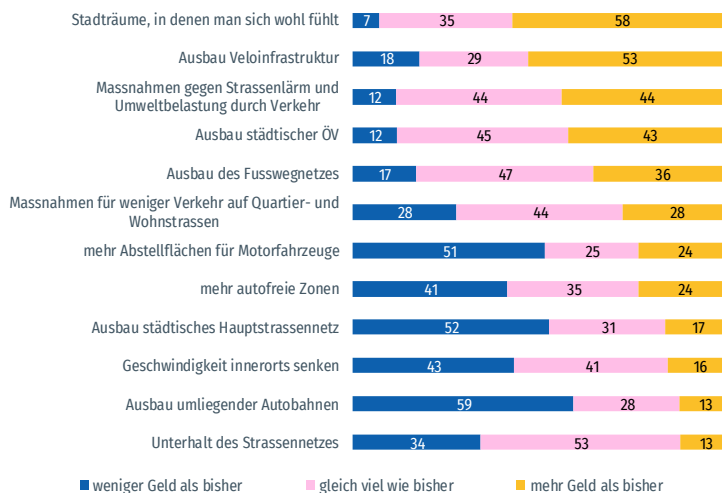
© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

Grafik 4

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 Fribourg



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr 2018 (N = 1062)

Die Stadt Fribourg zeichnet sich im Vergleich mit den übrigen Städten durch überdurchschnittlichen Autobesitz aus (67%). Im Rahmen der Gesamtstudie sind es 61 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner, die ein Auto besitzen oder mitnutzen können. Das schlägt sich aber nicht in einer besonders starken Nutzung des Autos nieder. Rund ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner sind überwiegend mit dem Auto unterwegs. Damit liegt Fribourg im Durchschnitt im Städtevergleich.

Auf das Auto verzichtet man am häufigsten aus Umweltbewusstsein. Daneben sind viele Staus und gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr die wichtigsten Gründe, das eigene Auto stehen zu lassen.

Der öffentliche Verkehr wird in Fribourg etwas weniger stark genutzt als in den übrigen Städten. Über alle befragten Städte hinweg ist der öffentliche Verkehr (ÖV) für 38 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner das wichtigste Transportmittel. In Fribourg sind 29 Prozent der Bevölkerung meistens mit dem ÖV unterwegs. Entsprechend selten besitzt die Bevölkerung Tarifverbund- oder Streckenabonnemente (weniger als 10%). Über ein Halbtax-Abonnement verfügen 46 Prozent der Befragten, rund ein Viertel besitzt ein Generalabonnement. Hohe Kosten für Tickets und Abonnemente sind ein Faktor, warum die meisten Personen auf den öffentlichen Verkehr verzichten. Daneben spielen andere Gründe wie Bewegung und Gesundheitsförderung eine Rolle.

Die meisten Personen sind in Fribourg zu Fuss unterwegs (32%). Nur in Nyon ist die Zahl der Fussgängerinnen und Fussgänger höher. Rund die Hälfte der Befragten besitzt ein Velo im Haushalt, allerdings ist nur etwa ein Zehntel hauptsächlich damit unterwegs. Damit ist Fribourg zwar eine "Autostadt" in Bezug auf die Verbreitung von Autos, aufgrund der Grösse ist die Stadt für die Einwohnerinnen und Einwohner jedoch gut zu Fuss zu erschliessen.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist in Fribourg tiefer als in den anderen befragten Städten. Eine Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner gibt an, sehr oder eher unzufrieden zu sein (54%). Die Beurteilung hängt dabei in erster Linie damit zusammen, wie man im Alltag unterwegs ist. Mehrheitlich zufrieden sind nämlich nur jene Personen, die viel mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind (55%). Alle übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind mehrheitlich unzufrieden. Am geringsten ist die Zufriedenheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Dort ist nur ein Fünftel mit der Situation zufrieden. Bei den Autofahrerinnen und Autofahrern sind es immerhin über 40 Prozent, welche die Situation als gut beurteilen.

Zufrieden sind die Befragten hauptsächlich, weil sie die Qualität des öffentlichen Verkehrs als gut bewerten. Die Unzufriedenheit basiert entweder auf wahrgenommenen Qualitätsmängeln im ÖV, einem unzureichenden Velonetz, Verkehrsüberlastungen oder fehlenden Parkplätzen für Motorfahrzeuge.

Verkehrsbehinderungen sind in Fribourg ein Problem, mit dem die Einwohnerinnen und Einwohner häufiger zu kämpfen haben als der Durchschnitt der Gesamtstudie. Parkplatzmangel und Lärmbelastungen kommen ebenfalls gehäuft vor, hier bewegt sich Fribourg aber im Mittel der Gesamtstudie. In Bezug auf Gefahrensituationen, Luftbelastung, fehlende Velo-Abstellflächen und Freiräume für Fussgänger liegt Fribourg im Durchschnitt und zeichnet sich nicht durch besonders starke Problemsicht aus.

Verkehrsbehinderungen sind dabei ein übergreifendes Problem, das unabhängig vom Verkehrsmittel der Wahl auftritt. So sind verstopfte Strassen oder Staus für zwei Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer sowie der Velonutzenden ein Problem. Bei den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs oder Fussgängern sind es jeweils mehr als die Hälfte (56% respektive 55%).

Von allen abgefragten Problemen haben wahrgenommene Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern einen statistisch nachweisbaren negativen Einfluss auf die Zufriedenheit. Wer häufiger mit diesen Problemen zu tun hat,

ist auch unzufriedener mit der Verkehrssituation. Die übrigen Probleme wirken unabhängig von ihrer Verbreitung nicht auf die Zufriedenheit. Das statistische Modell erklärt 30 Prozent der Varianz in der Zufriedenheit und hat damit eine mittlere Erklärungskraft. Das bedeutet, dass die Zufriedenheit zu einem gewissen Grad auch ein Bauchgefühl ist, das nicht an konkrete Problemwahrnehmungen geknüpft ist.

Insgesamt zeigt sich in Fribourg eine Problemsicht, die durch Verkehrsbehinderungen geprägt ist. Das Empfinden ist dabei nicht punktuell nur in einzelnen Gruppen vorhanden, sondern wird von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern mehrheitlich geäußert. Damit sind Verkehrsbehinderungen das zentrale Problem in Fribourg, von dem sich die Bevölkerung eine Lösung von der Politik erhofft.

Mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner in Fribourg empfindet die monatlichen Ausgaben für Mobilität als Belastung. Damit ist der Problemdruck im Vergleich zur Gesamtstudie überdurchschnittlich (58% vs. 50%). Erhöhte Werte haben wir auch in den Städten Nyon und Lausanne beobachtet. Die finanzielle Belastung nimmt mit höherem Alter und steigendem Einkommen ab. Autofahrerinnen und Autofahrer sowie Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs fühlen sich überdurchschnittlich stark belastet (je 65%). Relevante Anteile, welche die monatliche finanzielle Belastung als gross empfinden, finden sich auch beim Velo- und Fussverkehr (52% respektive 49%). Damit wird die grundsätzlich hohe Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs doch mit dem Gefühl kontrastiert, dass man eher viel dafür bezahlen muss.

In Bezug auf verkehrspolitische Massnahmen zeigt sich in Fribourg ein ähnliches Muster, wie wir es für alle befragten Städte beobachten konnten. Bei der Aufenthaltsqualität und Veloinfrastruktur überwiegt der Wunsch nach mehr Ausgaben. Was den städtischen öffentlichen Verkehr, die Fussgängerwege oder Verkehrsberuhigung angeht, sind die Befragten mit der aktuellen Verteilung von Geldern zufrieden. Bei mehr Parkplätzen und dem Ausbau der umliegenden Autobahnen und städtischen Hauptstrassen äussern die meisten Befragten einen Sparwunsch. Unbestritten ist aber der Erhalt des Strassennetzes. 53 Prozent wünschen sich dort gleich viele Mittel wie bisher. Basierend auf diesen Präferenzen hebt sich die Stadt Fribourg im Vergleich mit den Gesamtergebnissen für alle befragten Städte durch einen höheren Anteil moderater Autogegner ab.

Zur hohen Ausrichtung auf den Fussverkehr in Fribourg passt es, dass sich eine Mehrheit in Zukunft für eine Erhöhung des Langsamverkehrs ausspricht. Ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner wünscht sich zudem möglichst viel freien Platz für verkehrsfreien öffentlichen Raum. Das ist der höchste gemessene Wert von allen sieben befragten Städten und bestätigt den Eindruck von Fribourg als Stadt der Fussgängerinnen und Fussgänger.

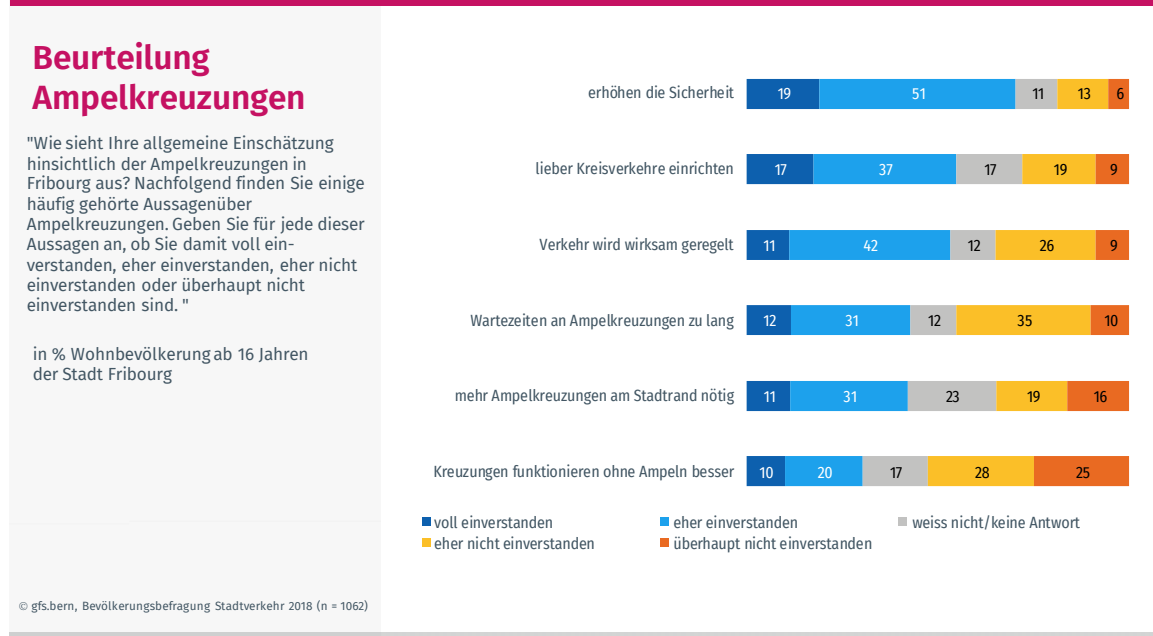
Mit der eher tiefen Velonutzung als wichtigstes Verkehrsmittel gehen auch nur wenig Erfahrungen der Bevölkerung mit Veloverleih-Angeboten einher. Nur 14 Prozent der Befragten haben bereits ein Veloverleih-Angebot genutzt, was dem Durchschnitt der Befragung insgesamt entspricht. Auf ähnlich tiefem Niveau haben die Einwohnerinnen und Einwohner von Fribourg Erfahrungen mit Carsharing-Angeboten (12%). Interessant ist aber, dass sich in Fribourg von allen sieben Städten die meisten Personen vorstellen können, ihr eigenes Fahrzeug auf einer Carsharing Plattformen anzubieten (46%, Durchschnitt: 39%).

In Bezug auf Apps für Mobilität zeigt sich in Fribourg dasselbe Bild wie in den anderen Städten. Eine Mehrheit (51%) der Bevölkerung ist sehr an der Nutzung von Apps für das Smartphone interessiert, mit denen man für die gewählte Route das beste Verkehrsmittel bestimmen und Tickets lösen kann. Nur eine Minderheit würde die eigenen Daten aber uneingeschränkt für die Verkehrsplanung zur Verfügung stellen (23% "Ja, auf jeden Fall"). Die meisten Personen möchten im Einzelfall entscheiden, ob sie ihre Daten weitergeben möchten (44%).

3 Stadtspezifische Befunde

In Bezug auf die bestehenden Ampeln schätzen die Einwohnerinnen und Einwohner den Sicherheitsaspekt. Das gilt besonders für Personen zwischen 40 und 64 Jahren (75%). Andererseits können sich die Befragten Alternativen zu Ampeln vorstellen.

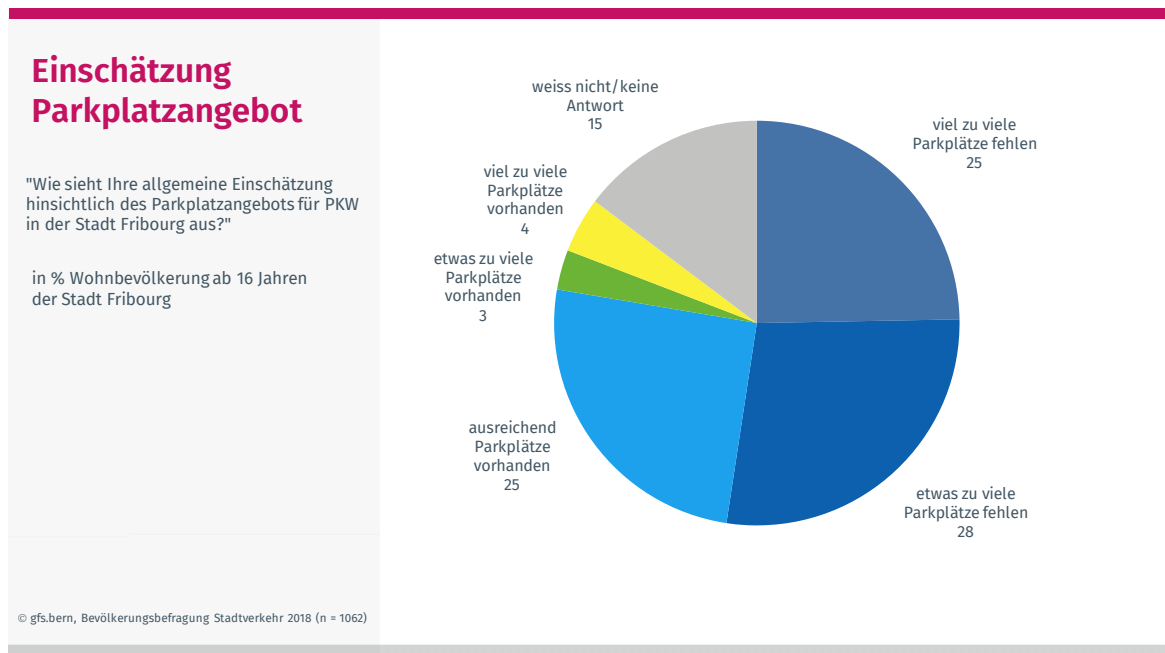
Grafik 5



Eine Mehrheit ist der Meinung, dass Ampeln den Verkehr wirksam regeln, andererseits wünscht man sich lieber Kreisverkehre (54%). Moderate Kritik gibt es auch an den Wartezeiten an Ampelkreuzungen, 43 Prozent empfinden diese als zu lang.

Tendenziell wünschen sich die Einwohnerinnen und Einwohner aber mehr Ampelkreuzungen am Stadtrand (42%). Dass Kreuzungen insgesamt besser ohne Ampeln funktionieren, wird grösstenteils bestritten. Dennoch zeigt die Befragung, dass es für Alternativen wie Kreisverkehre breite Unterstützung gibt. Die Beurteilung von Kreisverkehren fällt dabei unabhängig vom hauptsächlichen Verkehrsmittel im Alltag durchwegs positiv aus.

Grafik 6

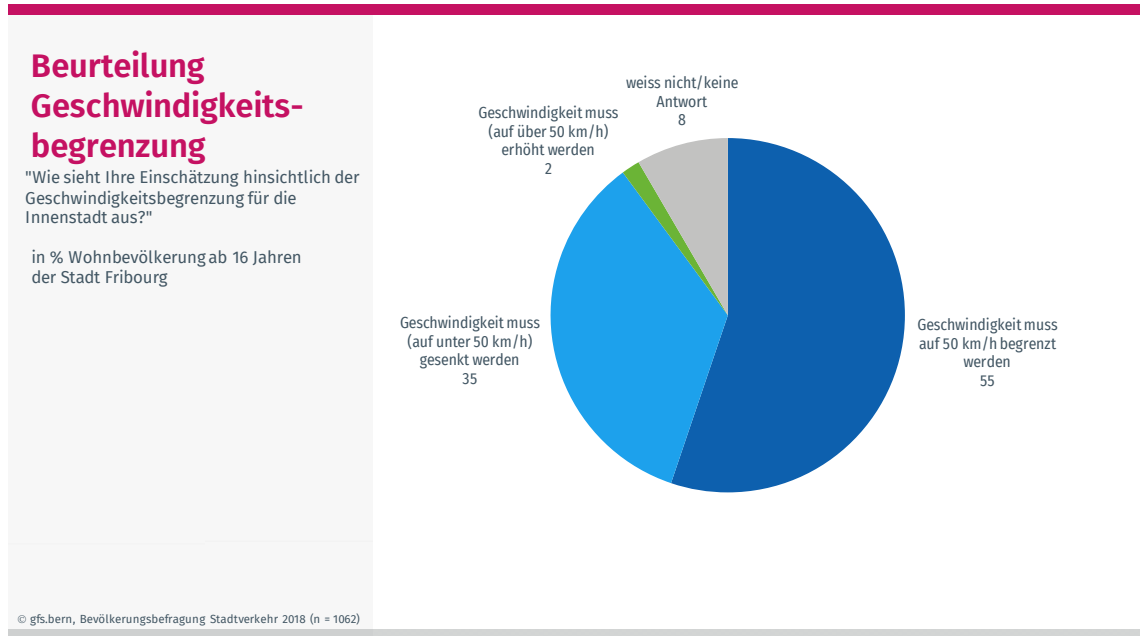


Die Problematik der Verkehrsbehinderungen, die besonders stark bei den Autofahrerinnen und Autofahrern ausgeprägt ist, wird ergänzt durch die Meinung, dass es in der Stadt einen Parkplatzmangel gibt (53%). Vor allem ältere Personen wünschen sich mehr Parkmöglichkeiten und Befragte, die mit der allgemeinen Verkehrssituation sehr unzufrieden sind.

Autofahrerinnen und Autofahrer schätzen die Parkplatzsituation zu 81 Prozent als problematisch ein. Bei den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs sowie Fussgängerinnen und Fussgängern sind dagegen weniger als die Hälfte. Eine Mehrheit der Velofahrerinnen und Velofahrer in Fribourg findet sogar, dass es ausreichend oder zu viele Parkplätze hat. Damit verläuft die Konfliktlinie rund um Parkplätze zwischen Velo- und Autoverkehr.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50km/h in der Innenstadt ist klar akzeptiert (55%), nur ein sehr kleiner Teil wünscht sich eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit. Rund ein Drittel spricht sich sogar dafür aus, die zulässige Geschwindigkeit auf weniger als 50 km/h zu senken.

Grafik 7



Mehrheitlich für eine Senkung der Geschwindigkeit sind die Velofahrerinnen und Velofahrer (57%). Fussgängerinnen und Fussgänger sind mit dem bisherigen Geschwindigkeitslimit grösstenteils zufrieden (51%), 38 Prozent können sich aber auch eine Senkung vorstellen. Chancenlos wäre diese Massnahme bei Personen, die hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind. In dieser Gruppe befürworten weniger als ein Fünftel eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit.

4 Synthese

Fribourg nimmt in der Befragung zwischen den Polen aus Motorfahrzeug- und Langsamverkehr eine Sonderstellung ein. Einerseits ist die Stadt durch überdurchschnittlich hohen Autobesitz gekennzeichnet. Andererseits bewegt sich ein grosser Teil der Bevölkerung aber zu Fuss fort. Der öffentliche Verkehr ist wichtig, wird im Vergleich zur Gesamtstudie aber nicht so stark als tägliches Verkehrsmittel genutzt wie in anderen Städten.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist im Städtevergleich tief, eine Mehrheit ist unzufrieden mit der aktuellen Situation. Treiber dieser Unzufriedenheit sind vor allem Verkehrsbehinderungen, die unabhängig vom Transportmittel für die Bevölkerung ein sehr häufiges Problem sind.

Die Beurteilung von verkehrspolitischen Massnahmen fällt wie in den anderen Städten zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und besserer Veloinfrastruktur aus. Tendenziell wünscht sich die Bevölkerung auch mehr verkehrsfreie Räume. Gegenüber einem Ausbau der Infrastruktur für Motorfahrzeuge sind die Befragten eher zurückhaltend und es überwiegt der Sparwunsch, beispielsweise beim Ausbau umliegender Autobahnen.

Obwohl das Auto nur von den wenigsten als wichtigstes Transportmittel genutzt wird, ist eine Mehrheit der Bevölkerung der Meinung, dass es in der Stadt zu wenig Parkplätze für Motorfahrzeuge gibt. Somit wünschen sich auch die Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer in diesem Punkt Verbesserungen. Die Bevölkerung ist im Punkt Parkplätze jedoch

zweigespalten, einerseits nimmt sie einen Mangel wahr, im Vergleich mit anderen Massnahmen würde sie jedoch nicht mehr finanzielle Mittel dafür bereitstellen.

Als Herausforderung für die Gemeindepolitik zeigt sich auf Basis dieser Befragung die geschickte Verbindung von Motorverkehr und verkehrsfreien Räumen. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses hat dabei aus Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner Priorität. Alternativen wie Kreisverkehre statt reguläre Ampeln sind dabei als Massnahme sehr akzeptiert.

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

