

# Mobilität in der Region Bern-Mittelland Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Stadt Bern  
Verkehrsplanung  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Bearbeitung und Layout**

Miriam Gretler,  
Franziska Müller,  
Urban Tinguely  
Statistik Stadt Bern  
Junkerngasse 47  
Postfach  
3000 Bern 8  
Telefon 031 321 75 31  
statistik@bern.ch

### **Foto Titelbild**

Miriam Gretler

Bern, 15. März 2018

# Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>7</b>
Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	7
Aufbau und Ziele des Berichts	7
Methodisches	8
Veränderung im MZMV 2015 zu früheren Erhebungen	10
<b>2 Gliederung des Perimeters</b>	<b>11</b>
Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM	11
Vergleichbarkeit des Perimeters bei Zeitreihen	11
Gliederung nach Sektoren	13
Gliederung nach Zentralität	14
<b>3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme</b>	<b>15</b>
Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder	15
Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit	17
Anzahl Fahrzeuge auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner	23
Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen	25
Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	30
<b>4 Verkehrsverhalten</b>	<b>33</b>
Mobile und nicht mobile Personen	33
Eckwerte des täglichen Verkehrsaufkommens	35
Distanzen und Zeitbedarf	38
Modalsplit nach Etappen und Wegen	42
Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Merkmalen	47
Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck	51
Belegung von Personenwagen	57
Fahrtzwecke nach soziodemografischen Merkmalen	58
Woher – Wohin	61
<b>5 Modalsplit nach Territorialprinzip</b>	<b>64</b>
<b>6 Einstellung zur Verkehrspolitik</b>	<b>67</b>
Gebühren und Einnahmen	67

Einstellung zum Strassenverkehr	69
Einstellung zum öffentlichen Verkehr	70
<b>7 Glossar</b>	<b>71</b>
<b>8 Verzeichnisse</b>	<b>78</b>
Literaturhinweise	78
Abbildungsverzeichnis	78
Grafiken	78
Karten	80
Tabellenverzeichnis	80
<b>9 Anhang</b>	<b>82</b>
Anhang I Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität	82
Anhang II Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2010	84
Anhang III Grundgesamtheit und Stichprobengrössen	85

# Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» (MZMV) aus dem Jahr 2015 für die Stadt Bern und die Region Bern-Mittelland RKBM. Diese schweizweite Erhebung wird alle fünf Jahre vom Bundesamt für Statistik BFS und dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE durchgeführt. Es werden nebst den aktuellen Ergebnissen auch Veränderungen seit den letzten beiden Erhebungen im Jahr 2005 und 2010 gezeigt.

In der RKBM besitzen zwei Drittel der Haushalte mindestens ein Auto. In der Stadt Bern ist dieser Wert mit 43 Prozent wesentlich tiefer. Gegenüber der Erhebung 2010 hat in der RKBM der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Auto um drei Prozentpunkte abgenommen. Die Anzahl der Personenwagen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner hat im gleichen Zeitraum in der RKBM jedoch um 19 Personenwagen auf 444 zugenommen. Anders in der Stadt Bern: hier wurde eine Abnahme um 23 Fahrzeuge auf 259 Autos pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner festgestellt. Die Velodichte in der Region Bern-Mittelland ist hoch. Auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen 809 Velos. In der Stadt Bern ist dieser Wert mit 833 noch höher.

Die Verbreitung von Abonnements für den öffentlichen Verkehr hat in der RKBM seit 2010 zugenommen. Bei den Generalabonnements stieg der Anteil der Abonnementsbesitzenden um drei Prozentpunkte auf 20 Prozent. Gemäss MZMV 2015 besaßen in der RKBM 22 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr, in der Stadt Bern gar nur 15 Prozent.

Im Jahr 2015 wurden von der Bevölkerung der RKBM rund 16.2 Mio. Kilometer pro Tag im Inland zurückgelegt. Pro Person und Jahr ergibt dies rund 14 500 Kilometer. Gegenüber 2010 hat dieser Wert um rund 400 Kilometer abgenommen. Nimmt man die Auslandsreisen hinzu, haben die Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM im Jahr 2015 rund 18 500 Kilometer zurückgelegt.

Von den mobilen Personen der RKBM wurden 2015 pro Tag durchschnittlich 44.1 Kilometer zurückgelegt. Davon entfiel auf den motorisierten Individualverkehr mit 56 Prozent der grösste Anteil, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 34 Prozent. In der Schweiz betragen diese Anteile 66 respektive 24 Prozent. In der Stadt Bern weist der öffentliche Verkehr mit 48 Prozent den grössten Anteil an der Tagesdistanz auf und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt hier bei 42 Prozent. Der Velo- und der Fussverkehr machen – gemessen an den Distanzen – nur geringe Anteile aus. Gemessen an der Anzahl Wege werden in der Stadt Bern aber 30 Prozent zu Fuss und 15 Prozent mit dem Velo zurückgelegt (in der RKBM 27 Prozent und 10 Prozent).

An Werktagen ist in der RKBM die durchschnittliche Tagesdistanz der mobilen Personen mit 42 Kilometer kürzer als an Wochenenden mit rund 50 Kilometern. Demgegenüber sinkt die Anzahl der getätigten Wege von 3.9 an Werktagen auf 2.4 Wege an Sonntagen. An Wochenenden werden damit also weniger, dafür aber längere Wege in Angriff genommen. So ist die durchschnittliche Distanz pro Weg an einem Sonntag fast doppelt so lang wie an einem Werktag.

Die meisten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM (41 Prozent) wurden im Jahr 2015 für Freizeitwecke zurückgelegt. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2010 war dies mit 38

Prozent auch schon der häufigste Zweck. Auch liegen wieder die Wege zum Einkaufen (24 Prozent) und der Weg zur Arbeit (20 Prozent) an zweiter und dritter Stelle.

Erstmals wurde für die Stadt Bern und die RKBM auch eine Auswertung zum Verkehrsverhalten nach dem Territorialprinzip erstellt. Im Gegensatz zu den anderen Kapiteln wird hier nicht vom Wohnortprinzip, also von den Einwohnerinnen und Einwohnern der RKBM oder der Stadt Bern ausgegangen, sondern von allen Personen, welche sich in dieser Raumeinheit bewegen. In der Stadt Bern ist der Anteil des Fussverkehrs an der Tagesdistanz gemäss dieser Auswertung mit zehn Prozent doppelt so hoch wie in der RKBM. Umgekehrt ist der motorisierte Individualverkehr in der Region um elf Prozentpunkte anteilmässig häufiger als in der Stadt Bern. Aber dennoch macht nach dem Territorialprinzip in der Stadt Bern der motorisierte Individualverkehr mit 44 Prozent (RKBM: 55 Prozent) den grössten Anteil an der zurückgelegten Tagesdistanz aus, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 39 Prozent (RKBM: 35 Prozent).

Die Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM stehen Gebühren als finanzielles Instrument zur Lenkung des Verkehrs eher ablehnend gegenüber. Die geringste Akzeptanz haben Gebühren für die Zufahrt in das Stadtzentrum zu Spitzenzeiten, das sogenannte Road-Pricing. Über zwei Drittel der Bevölkerung lehnt diese Form der Abgabe ab. Tunnelgebühren werden mit 57% wesentlich stärker befürwortet. Nach der Meinung der Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM sollten die Einnahmen aus dem Strassenverkehr am ehesten für Umweltschutzmassnahmen verwendet werden. 92 Prozent befürworteten diese Verwendung der Einnahmen. Im Jahr 2010 erhielt bei dieser Frage die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit 93 Prozent noch die höchste Zustimmung (2015: 85 Prozent).

# 1 Einleitung

## Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974

Seit 1974 werden in der Schweiz alle fünf Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» ist heute die wichtigste Informationsgrundlage zu verschiedenen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens. Deshalb hat er für die Verkehrswissenschaften, -planung und -politik, aber auch für die Raumplanung grosse Bedeutung.

Die Erhebung im Jahr 2015 wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik (BFS) realisiert. Sie stützt sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» (MZMV 2015) liefert Informationen zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung, zum Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und ÖV-Abonnements, zum täglichen Verkehrsaufkommen, zu Verkehrszwecken und zur Verkehrsmittelbenutzung. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Validierung politischer Massnahmen, aber auch als Input für Vertiefungsanalysen zur Verkehrsentwicklung.

Für den «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» wurden gesamtschweizerisch 57 090 Haushalte in einer Stichprobenerhebung befragt. Dazu wurde pro Haushalt höchstens eine Einzelperson (Zielperson) zum Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Referenztag mittels computergestützter telefonischer Befragung (CATI) interviewt. Die Zielperson wurde auch zu allfälligen weiteren Personen in ihrem Haushalt befragt. Zusammen mit der Zielperson ergeben diese weiteren Personen die «Haushaltspersonen». Die Teilnahme war freiwillig. Die Grundgesamtheit umfasst – wenn nichts anderes erwähnt wird – die ständige Wohnbevölkerung ab sechs Jahren.

## Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung MZMV 2015 und beinhaltet die Ergebnisse der Stadt Bern und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM. Im Bericht ist das Verkehrsverhalten im Jahr 2015 und die Entwicklung von 2005 oder 2010 bis 2015 für die Stadt Bern und die Region abgebildet. Die Resultate werden wie beim «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» räumlich differenziert nach der gesamten RKBM, nach Sektoren und der Zentralitätsbeziehung dargestellt. Sowohl in den Auswertungen nach Sektoren als auch nach Zentralität ist die Stadt Bern eine eigene Raumeinheit. Im Vergleich zum letzten Bericht kann jedoch aufgrund einer kleineren Stichprobe die Stadt Bern nicht mehr nach Stadtteilen aufgeschlüsselt betrachtet werden.

Die Hauptziele des vorliegenden Berichts sind:

- Die Bereitstellung von Datengrundlagen für die Raum- und Verkehrsplanung: Grundlagen für regionale und kommunale Verkehrsrichtpläne und die verstärkte Berücksichtigung von Siedlung und Verkehr.
- Die Beschreibung des Verkehrsgeschehens, d.h. Informationen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Verkehrszwecke, Distanz, Zeit, Verkehrsmittelwahl.
- Die Beschreibung räumlicher Unterschiede: Kenngrößen für die Mobilität in verschiedenen Raumtypen und Hinweis auf Potenziale einzelner Verkehrsmittel und Verkehrsangebote.
- Die Abbildung der zeitlichen Entwicklung des Verkehrsverhaltens (mit Zeitreihen), um Verhaltensänderungen frühzeitig erkennen zu können.
- Die Beantwortung von Fragen der Verkehrspolitik: Agglomerationspolitik, Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Freizeitverkehr u.a.

Der vorliegende Bericht ist in fünf Kapitel gegliedert. Nach einer Einleitung (Kapitel 1) werden im Kapitel 2 die verschiedenen Raumkategorien der RKBM dargestellt. Diese bilden die räumlichen Einheiten für die Darstellung der Auswertungsergebnisse. Die Ergebnisse der Auswertungen folgen in den Kapiteln 3 bis 5. Das Kapitel 3 befasst sich mit den Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme (Führerschein-, Fahrzeug- und ÖV-Abonnementsbesitz). Das eigentliche Verkehrsverhalten wird im Kapitel 4 beschrieben (Verkehrsmittelbenutzung, Wege und Distanzen). Im Kapitel 5 wird das Verkehrsverhalten nach Territorialprinzip ausgewertet und im Kapitel 6 wird die Einstellung der regionalen Bevölkerung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen wiedergegeben. Im Anhang befinden sich eine Auflistung der Gemeinden im Perimeter, eine detaillierte Projektbeschreibung (Stichprobe-Grundgesamtheit, Befragungsthemen etc.) sowie Verzeichnisse und ein Glossar der wichtigsten Begriffe und Abkürzungen.

## Methodisches

Der MZMV 2015 ist eine Stichproben- und keine Vollerhebung. Die Stichprobe des MZMV 2015 versucht, die Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut zu repräsentieren. Da jedoch einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) für Befragungen schwierig zu erreichen sind, ist eine Gewichtung der Stichprobe (nach Haushalten und Zielpersonen) unumgänglich, damit solche Unterschiede ausgeglichen werden können.

Auch bei der regionalen Auswertung im Perimeter der RKBM erfolgen daher die Interpretation und Beurteilung der Ergebnisse unter der Berücksichtigung von statistischen Kennwerten und Grundprinzipien.

Die Zahlen im Bericht (Text und Balkenbeschriftung) sind für eine bessere Lesbarkeit grundsätzlich alle auf- oder abgerundet. Die Diagrammbalken beruhen auf nicht gerundeten Einzelwerten und die Endsummen der Beschriftungen können daher von der Endsumme der nicht gerundeten Einzelwerte abweichen. Sie können bei Anteilsangaben den Wert von 100 Prozent leicht über- oder unterschreiten.

Es ist die Aufgabe des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr», die vielseitigen Aspekte der Personenmobilität in Ihrer Gesamtheit zu erfassen. Die wichtigsten Inhalte der Erhebung sind folgende Merkmale und Variablen:



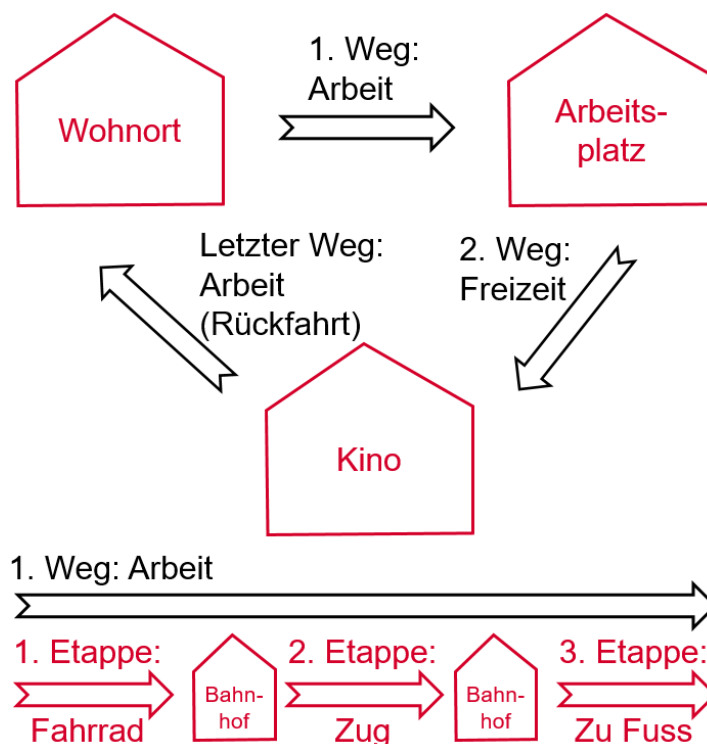
- Haushaltsmerkmale (Wohn-und Erwerbssituation, Einkommen)
- Personenmerkmale (Alter, Geschlecht, Bildung, Berufstätigkeit)
- Besitz, Verfügbarkeit und Benutzung von Fahrzeugen und Abonnements
- Anzahl, Distanz und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege (Nachfragen zu Freizeitverkehr resp. Einkaufsverkehr und Begleitwege)
- Einstellung zur Verkehrspolitik (Akzeptanz von Massnahmen wie Road-Pricing, Tunnelgebühren, Benzinpreiserhöhung, Parkplatzgebühren, Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr u.a.)
- Zeitliche Struktur des Verkehrsaufkommens (Tageszeit, Wochentage, Saison, Jahr)
- Räumliche Verteilung des Verkehrs

Das Konzept der Wege und Etappen ist ein wichtiger Baustein der Erhebung und wichtig für die folgenden Auswertungen. Das mit der Erhebung von 1994 eingeführte Wege-/Etappen-Konzept (Grafik 1) ermöglicht eine detaillierte Erfassung der einzelnen Wege, besonders bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung. Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck, d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Folgende Fahrtzwecke resp. Wegzwecke wurden erhoben (für die Definition der Kategorien siehe Kapitel 7 Glossar):

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf und Besorgungen
- Geschäftliche Tätigkeit
- Dienstfahrt
- Freizeit
- Service
- Begleitung

Dabei wird der letzte Weg (die Rückkehr nach Hause) in den Auswertungen dem Zweck des Hinweges zugeordnet oder im Falle von Wegekombinationen dem Zweck desjenigen Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit verbracht wurde.

**Grafik 1: Schematische Darstellung des Wege- / Etappen-Konzepts**



### Veränderung im MZMV 2015 zu früheren Erhebungen

Im MZMV 2015 wurden gegenüber der letzten Erhebung 2010 methodisch und inhaltlich nur geringfügige Änderungen vorgenommen. Was den Inhalt betrifft, wurden einige Fragen weggelassen, da sie entweder nicht mehr relevant waren (z. B. Velovignette), im Rahmen des MZMV 2010 nicht oder kaum ausgewertet wurden oder die gewünschte Information aus anderen Quellen verfügbar war (z. B. Zivilstand). Umgekehrt wurden andere Informationen neu aufgenommen (z. B. Benutzung der E-Bikes, Grund für die Heimarbeit) oder genauer erfasst (z. B. Treibstoffart der Autos).

Gegenüber den Erhebungen 2005 und 2010 wurde bei der letzten Erhebung 2015 die Stichprobengröße für die Region Bern-Mittelland nicht erhöht. Aus diesem Grund ist die Stichprobengröße des MZMV 2015 für die Stadt Bern und die Region kleiner als bei früheren Auswertungen, was eine Betrachtung auf Stadtteilebene in der Stadt Bern verunmöglicht.

Eine Auflistung der Stichprobengrößen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 findet sich im Anhang III.

## 2 Gliederung des Perimeters

### Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Der für die regionale Auswertung untersuchte Perimeter bezieht sich auf das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM mit dem Gemeindestand vom 1. Januar 2015. Zu diesem Zeitpunkt umfasste die RKBM 85 Gemeinden. Eine Auflistung der Gemeinden und ihre Zugehörigkeit zu Sektoren und Zentralität befindet sich im Anhang I. Ausserdem werden die Veränderungen in der Gemeindestruktur seit dem MZMV 2010 aufgelistet.

Bei der Gliederung nach Sektoren und Zentralität bildet die Stadt Bern jeweils eine eigene Gruppe und kann somit gesondert betrachtet werden.

Im Gebiet der RKBM wurden 1 462 Haushalte (davon 421 in der Stadt Bern) befragt, um das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Region, der Stadt Bern und der umliegenden Gemeinden zu ergründen. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also die Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Bern-Mittelland dargestellt, nicht jedoch die Wege von Auswärtigen, welche in der Region Bern-Mittelland unterwegs waren. Zielort und Wegstrecken der Regionsbewohnerinnen und -bewohner können innerhalb wie auch ausserhalb der Region liegen. Die vorliegende Auswertung stellt zudem nur Wege und Distanzen des Alltags und im Inland dar. Ferien- und sonstige Auslandsreisen sind, mit Ausnahme der Auswertungen in Tabelle 1, nicht enthalten.

Eine Ausnahme des Wohnortprinzips bildet das gesamte Kapitel 5. Hier werden die Mobilitätsbewegungen im Perimeter der Region Bern-Mittelland aufgrund des Territorialprinzips betrachtet. Die betrachteten mobilen Personen haben sich am Stichtag innerhalb der RKBM bewegt, deren Wohnort spielt dabei keine Rolle.

### Vergleichbarkeit des Perimeters bei Zeitreihen

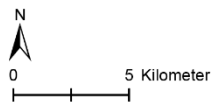
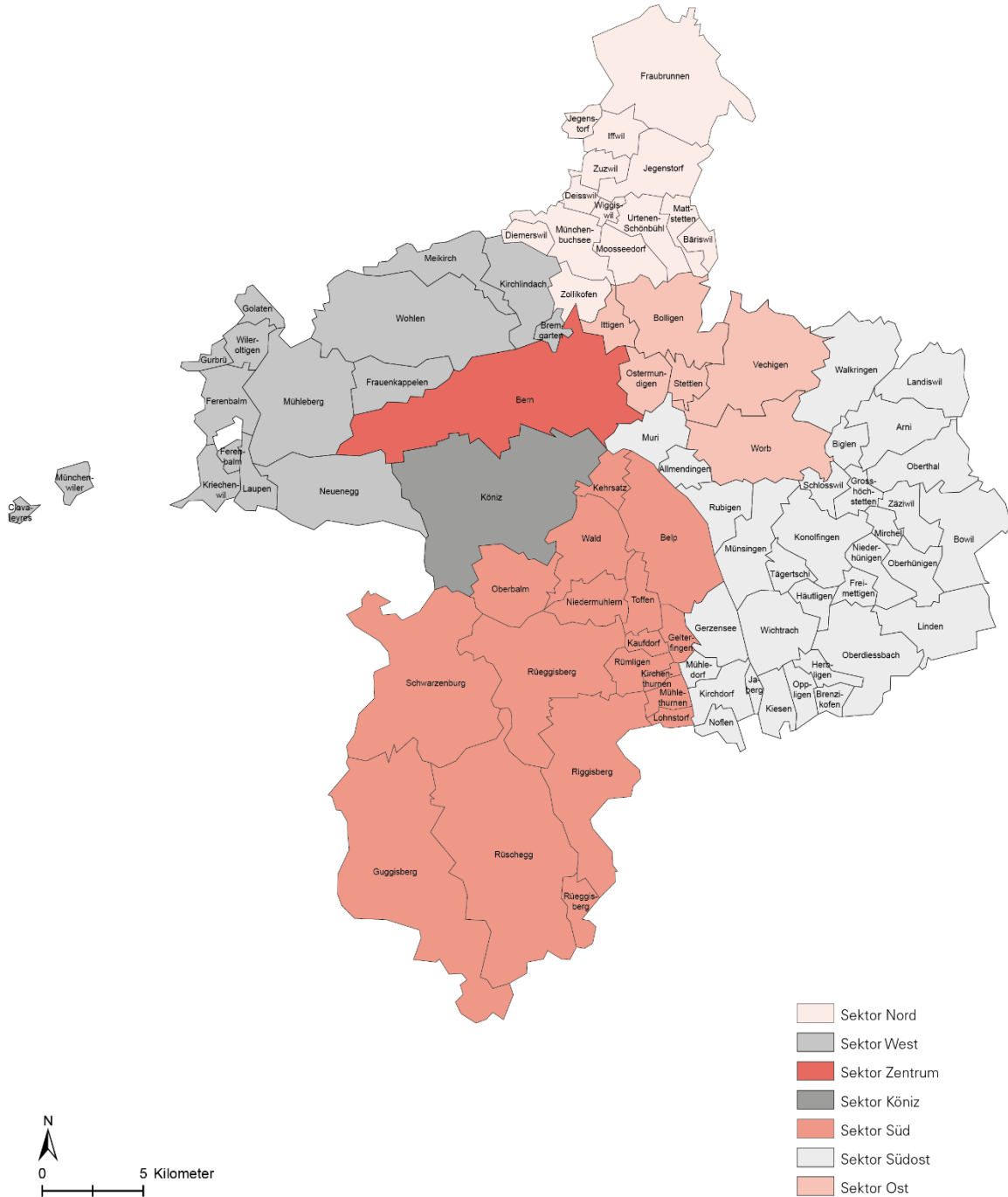
Im Vergleich zu früheren Auswertungen zum Verkehrsverhalten hat sich die Zusammensetzung der Gemeinden und ihrer Bevölkerung im Perimeter der RKBM leicht verändert. Dies ist vor allem beim Vergleich von Zeitreihen von Bedeutung. Seit dem 1. Januar 2010 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM die Aufgaben der Regionalen Verkehrskonferenz RVK 4 vollständig übernommen. Beim Übergang von der RVK 4 zur RKBM Anfang 2010 sind 20 Gemeinden neu zum Perimeter hinzugekommen und sieben weggefallen. Mit diesen Verschiebungen hat die Einwohnerzahl des Betrachtungsperimeters insgesamt um zwei Prozent zugenommen. Da sich die Einwohnerzahl gesamthaft nur geringfügig verändert hat, ist die Vergleichbarkeit von regionalen Durchschnittswerten der Auswertung 2015 und 2010 (RKBM) mit der Auswertung 2005 (RVK 4) gegeben. Ein Vergleich von Durchschnittswerten der neuen «Sektoren» mit den ehemaligen «Korridoren» der RVK 4 ist aufgrund der zu grossen Abgrenzungsunterschiede jedoch nicht möglich. Betrachtet man die Auswirkungen der veränderten Gemeindegliederung auf die Zentralitätskategorien, zeigt sich, dass vor allem die Kategorie der «Ländlichen Gemeinden» betroffen ist. Die Einwohnerzahl in der Kategorie «Ländliche Gemeinden» ist 2010 gegenüber der Einwohnerzahl dieser Kategorie im Jahr 2005 um 17 Prozent angestiegen. Die

Kategorie der «Ländlichen Gemeinden» wird dadurch besser abgebildet und beeinflusst die regionalen Durchschnittswerte etwas stärker als zuvor. Im Zentrum und in den Kerngemeinden der Agglomeration kam es aufgrund des neuen Perimeters hingegen zu keinen namhaften Veränderungen bei den Einwohnerzahlen. Die Vergleichbarkeit von Durchschnittswerten der Zentralitätskategorien der Auswertungen von 2015 und 2010 (RKBM) mit denjenigen der Auswertung 2005 (RVK 4) ist somit weiterhin gegeben.

# Gliederung nach Sektoren

Der Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist in die folgenden sieben Sektoren eingeteilt.

**Karte 1: Gliederung nach Sektoren**

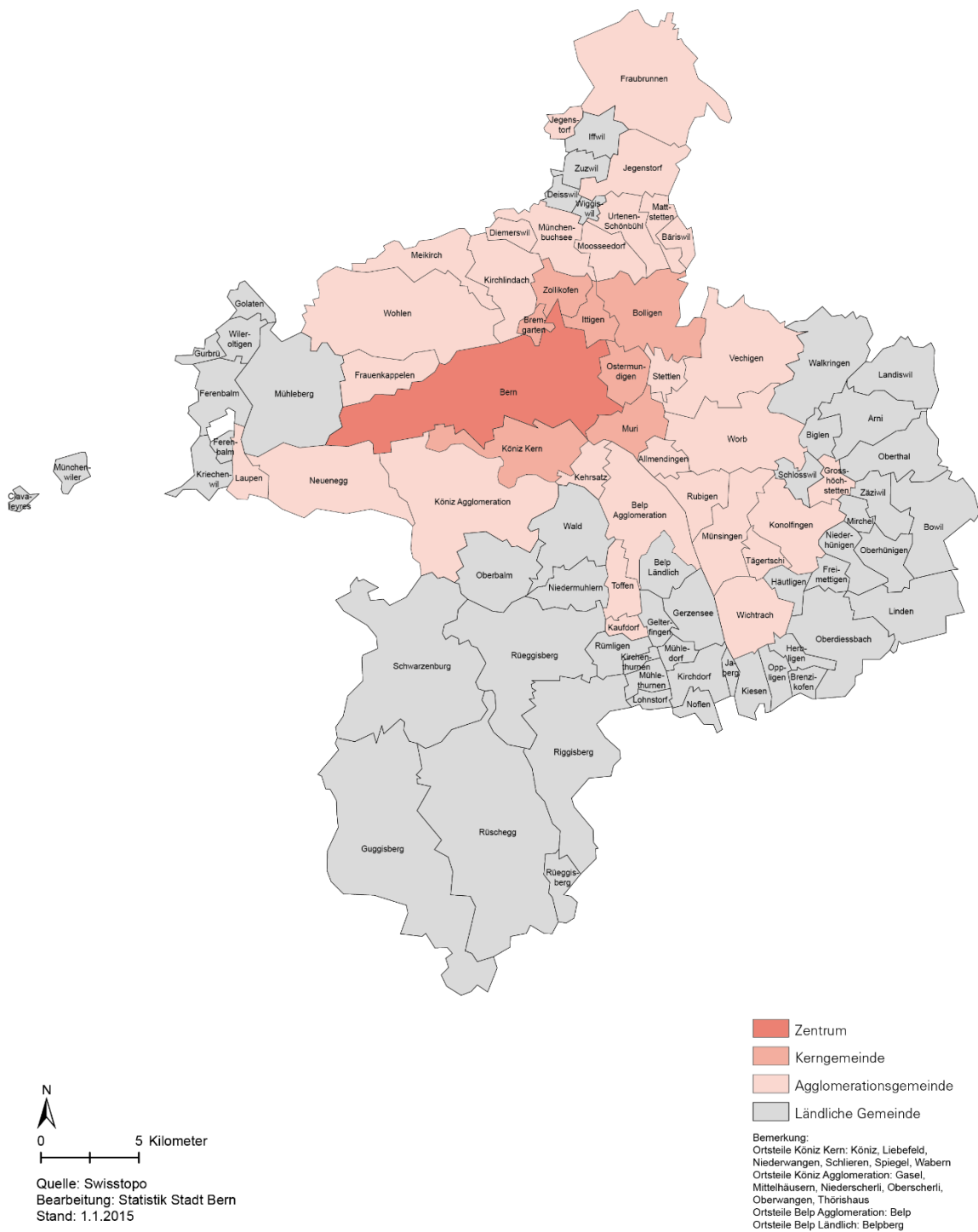


Quelle: Swisstopo  
 Bearbeitung: Statistik Stadt Bern  
 Stand: 1.1.2015

## Gliederung nach Zentralität

Die Gemeinden der Region sind entsprechend ihrer Zentralität einer der nachstehenden vier Kategorien zugeordnet (die Definitionen der einzelnen Kategorien befinden sich im Glossar). Ausnahmen bilden Köniz und Belp, deren Gemeindegebiete aufgrund der Heterogenität der verschiedenen Ortsteile in zwei unterschiedliche Kategorien aufgeteilt wurden.

**Karte 2: Gliederung nach Zentralität**



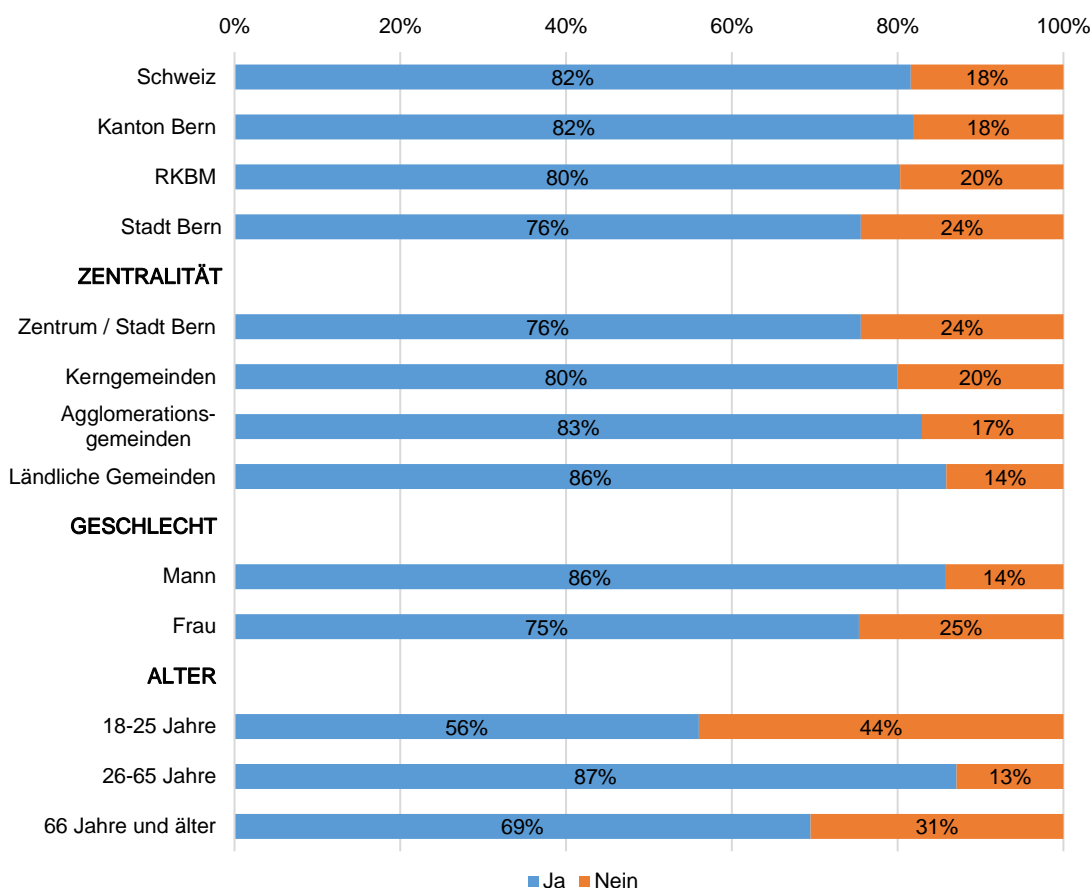
### 3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

#### Führerscheinbesitz für Personenwagen und Motorräder

In der Stadt Bern sind rund drei Viertel der über 18-jährigen Personen im Besitz eines Führerscheins für Personenwagen. In der RKBM dürfen gar vier von fünf Personen über 18 Jahren einen Personenwagen lenken. Dies ist ein geringfügig tieferer Anteil als in der gesamten Schweiz und im Kanton Bern (je 82 Prozent). Am grössten ist der Führerscheinbesitz mit 86 Prozent in den ländlichen Gemeinden der RKBM.

Gegenüber dem MZMV 2010 ist der Anteil der Personen mit Führerschein sowohl in der Stadt Bern wie auch in der RKBM gestiegen, um drei respektive zwei Prozentpunkte.

**Grafik 2: Besitz des Führerscheins für Personenwagen**



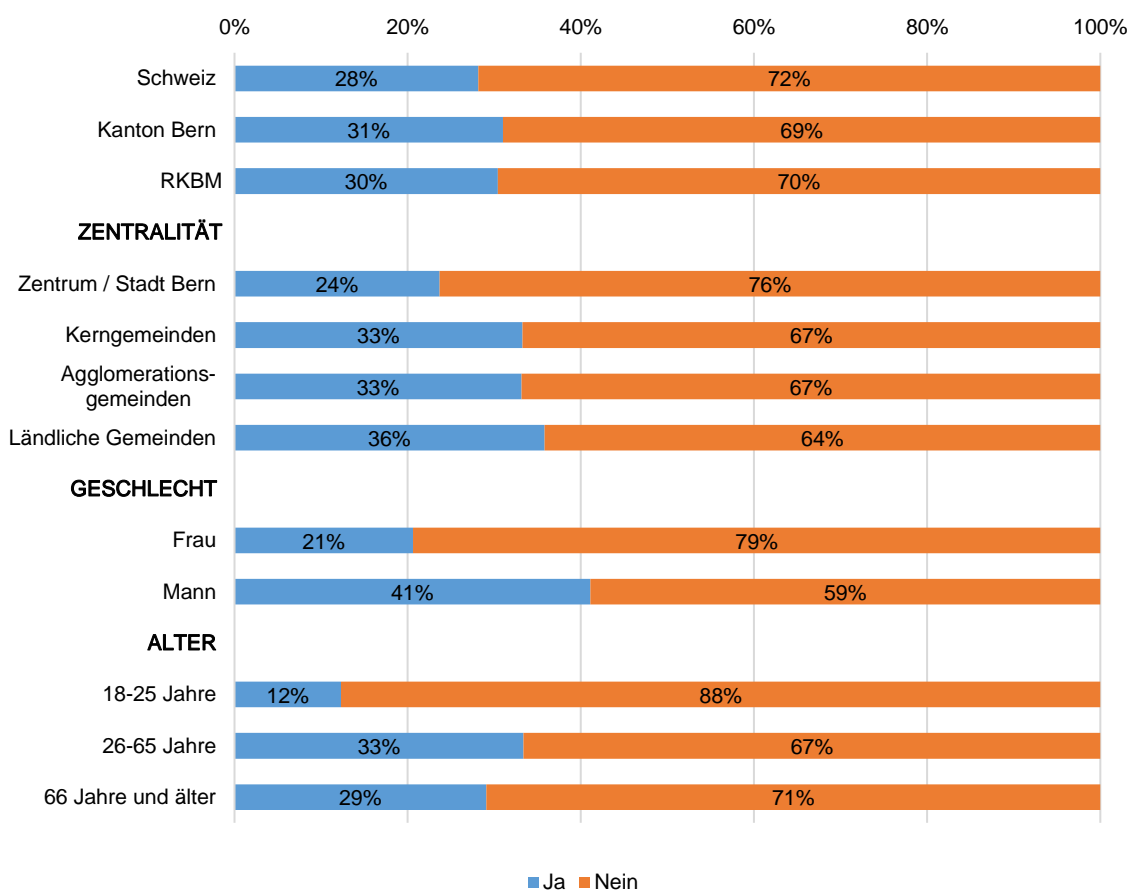
Grundgesamtheit: Einwohner der RKBM, des Kantons und der Schweiz ab 18 Jahren  
 Stichprobe: Schweiz: 122 088 Haushaltspersonen, Kanton Bern: 9 375 Haushaltspersonen, RKBM: 3 041 Haushaltspersonen, Stadt Bern: 818 Haushaltspersonen

Unter Männern in der RKBM ist die Verbreitung des Führerscheins für Personenwagen neun Prozentpunkte höher als bei Frauen. Gegenüber dem zwischen 2000 und 2010 beobachteten Trend, wonach bei den 18 bis 25-Jährigen der Führerscheinbesitz laufend abgenommen hat, hat er im Jahr 2015 in dieser Altersgruppe gegenüber 2010 wieder leicht zugenommen und steht nun bei 56 Prozent (2010: 54 Prozent). Dieser Wert ist aber immer noch bedeutend tiefer als bei den über 26-Jährigen.

Führerscheine für Motorräder sind im Vergleich zu den Personenwagen in der RKBM mit 30 Prozent weit weniger verbreitet. Dieser Wert ist seit der letzten Erhebung im Jahr 2010 gleichgeblieben. Bezüglich Zentralität kann man erkennen, dass, je ländlicher der Wohnort, desto häufiger ein Motorradführerschein bei der Bevölkerung vorhanden ist.

Zudem zeigen die Auswertungen, dass diese Art von Führerschein bei den Männern rund doppelt so häufig vertreten ist wie bei den Frauen. Weiter zeigt sich, dass Motorradfahren bei der jüngsten Altersgruppe der 18 bis 25-Jährigen mit zwölf Prozent Führerscheinbesitzenden nicht sehr weit verbreitet ist.

**Grafik 3: Besitz des Führerscheins für Motorräder**



Grundgesamtheit: Einwohner der RKBM, des Kantons und der Schweiz ab 18 Jahren  
 Stichprobe: Schweiz: 120 368 Haushaltspersonen, Kanton Bern: 9 253 Haushaltspersonen, RKBM: 2 993 Haushaltspersonen, Stadt Bern: 806 Haushaltspersonen



## Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

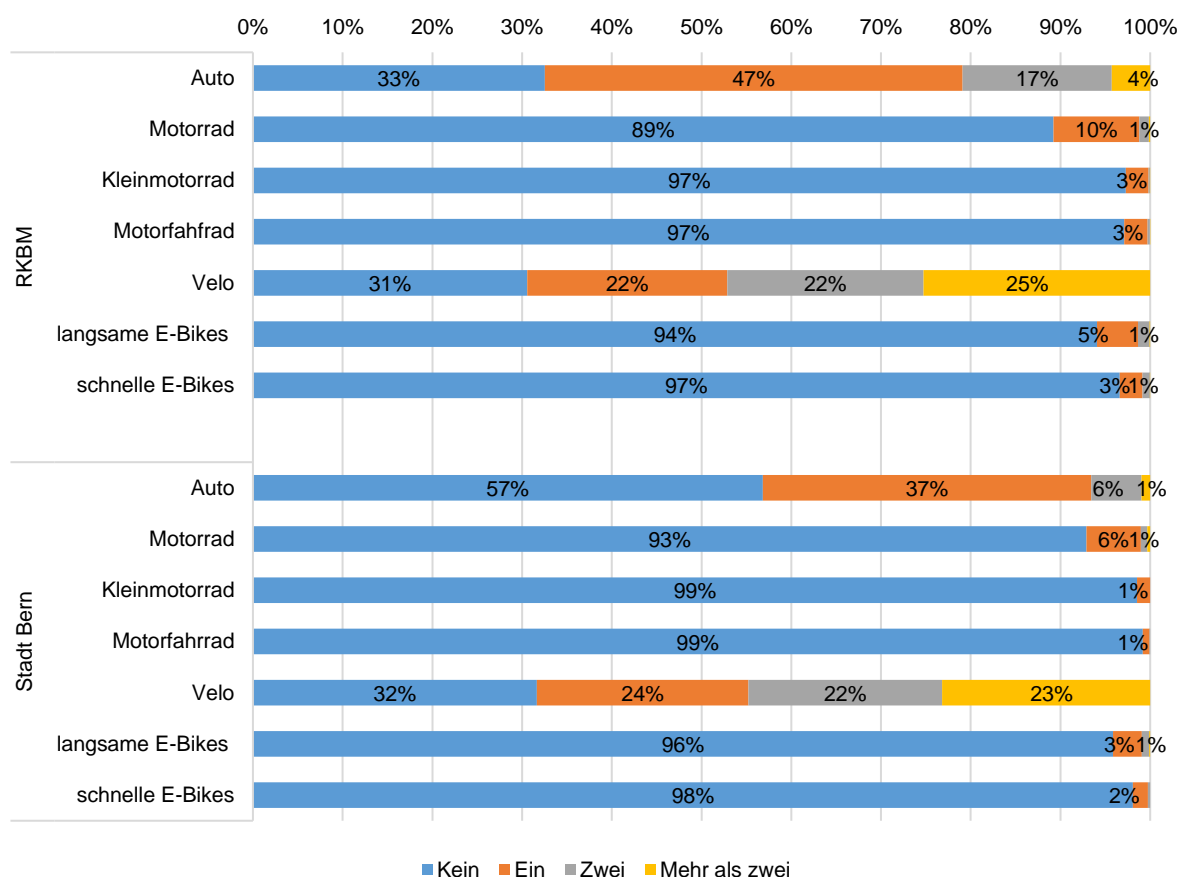
In der RKBM besitzen 67 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto. In der Schweiz ist dieser Wert mit 78 Prozent bedeutend höher. Ein Drittel der Haushalte der RKBM verfügen über kein Auto. Verglichen mit dem Jahr 2005 hat dieser Wert um fünf Prozentpunkte und verglichen mit dem Jahr 2010 um zwei Prozentpunkte zugenommen.

Hinsichtlich der Motor-, Kleinmotor- und Motorfahrräder hat sich seit 2010 keine signifikante Veränderung gezeigt.

Die E-Bikes wurden bei der letzten Auswertung des Mikrozensus im Jahr 2010 noch nicht separiert von den Velos betrachtet. In vier Prozent der Haushalte war 2015 ein schnelles (über 25 km/h) und in sechs Prozent der Haushalte ein langsames (bis 25 km/h) E-Bike vorhanden.

Vergleicht man die Zahlen der RKBM mit jenen der Stadt Bern, fällt insbesondere bei der Kategorie der Autos ein grosser Unterschied auf. Während in der RKBM ein Drittel der Haushalte autofrei ist, sind es in der Stadt Bern mit 57 Prozent mehr als die Hälfte aller Haushalte.

**Grafik 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM und der Stadt Bern**

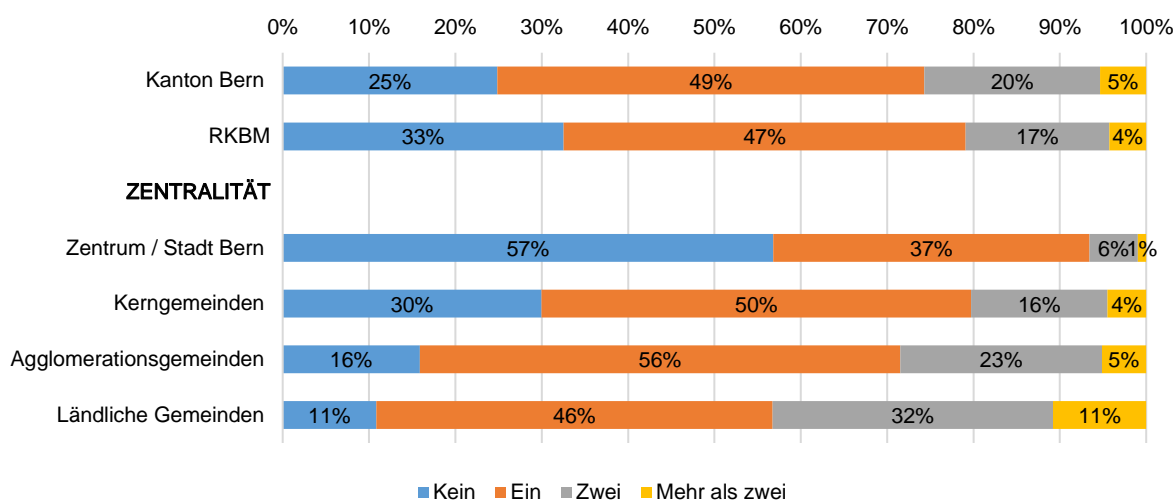


Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM und der Stadt Bern  
 Stichprobe: RKBM: 1 462 Haushalte, Stadt Bern: 421 Haushalte

In einem Drittel der Haushalte in der RKBM ist kein Auto vorhanden. Nach Zentralität aufgeschlüsselt ergeben sich aber grosse Unterschiede. Während in ländlichen Gemeinden nur elf Prozent (2010: elf Prozent) der Haushalte autofrei sind, sind in den Kerngemeinden 30 Prozent (2010: 27 Prozent) und im Zentrum gar eine Mehrheit von 57 Prozent (2010: 53 Prozent) der Haushalte ohne Autobesitz.

2015 hatten sieben Prozent der Haushalte in der Stadt Bern mehr als ein Auto (2010: sechs Prozent). In den Kerngemeinden und in der Agglomeration betrug im Jahr 2015 der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Fahrzeugen 20 Prozent respektive 28 Prozent. Im Jahr 2010 waren diese Werte bei 18 und 28 Prozent.

**Grafik 5: Autobesitz der Haushalte nach Zentralität**

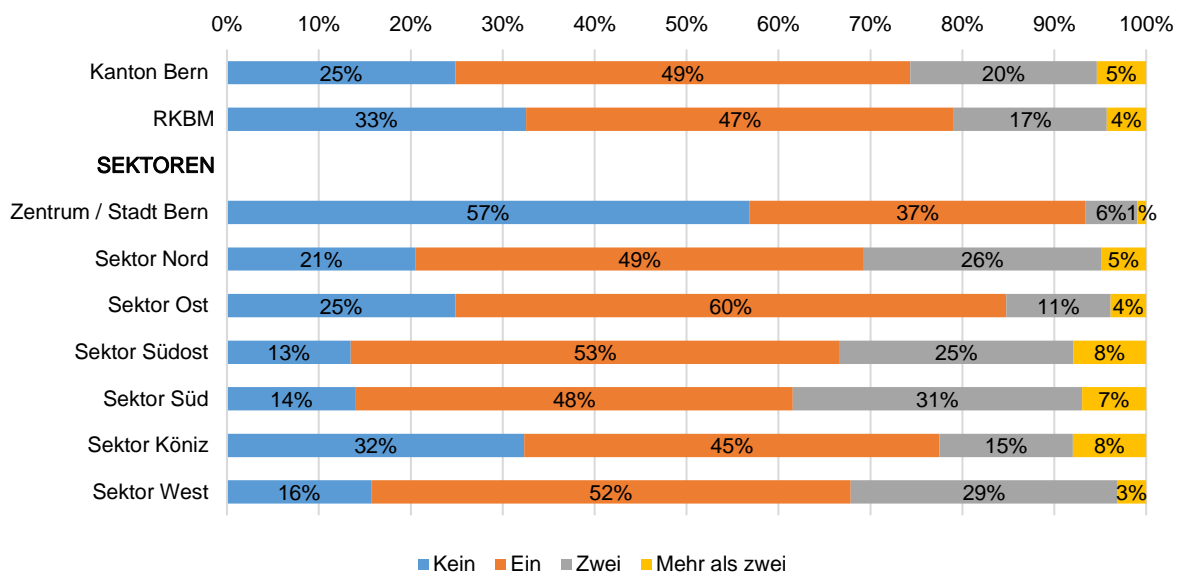


Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern  
 Stichprobe: Kanton Bern: 4 484 Haushalte, RKBM: 1 462 Haushalte

Die zur Grafik 5 gemachte Feststellung des zunehmenden Autobesitzes mit zunehmender Entfernung zum Zentrum lässt sich auch bei den Sektoren beobachten. In den Sektoren Süd, Südost und West befinden sich die meisten der ländlichen Gemeinden der RKBM. Dementsprechend sind die Anteile der Haushalte mit Auto und insbesondere mit zwei und mehr Fahrzeugen hier auch am höchsten.

Der Autobesitz nach Haushalten im Sektor Köniz entspricht am ehesten der Verteilung in der gesamten RKBM. Dies widerspiegelt die Heterogenität der Gemeinde Köniz von sehr stadtnahen städtischen Ortsteilen bis hin zu eher ländlichen Ortsteilen.

**Grafik 6: Autobesitz der Haushalte nach Sektoren**

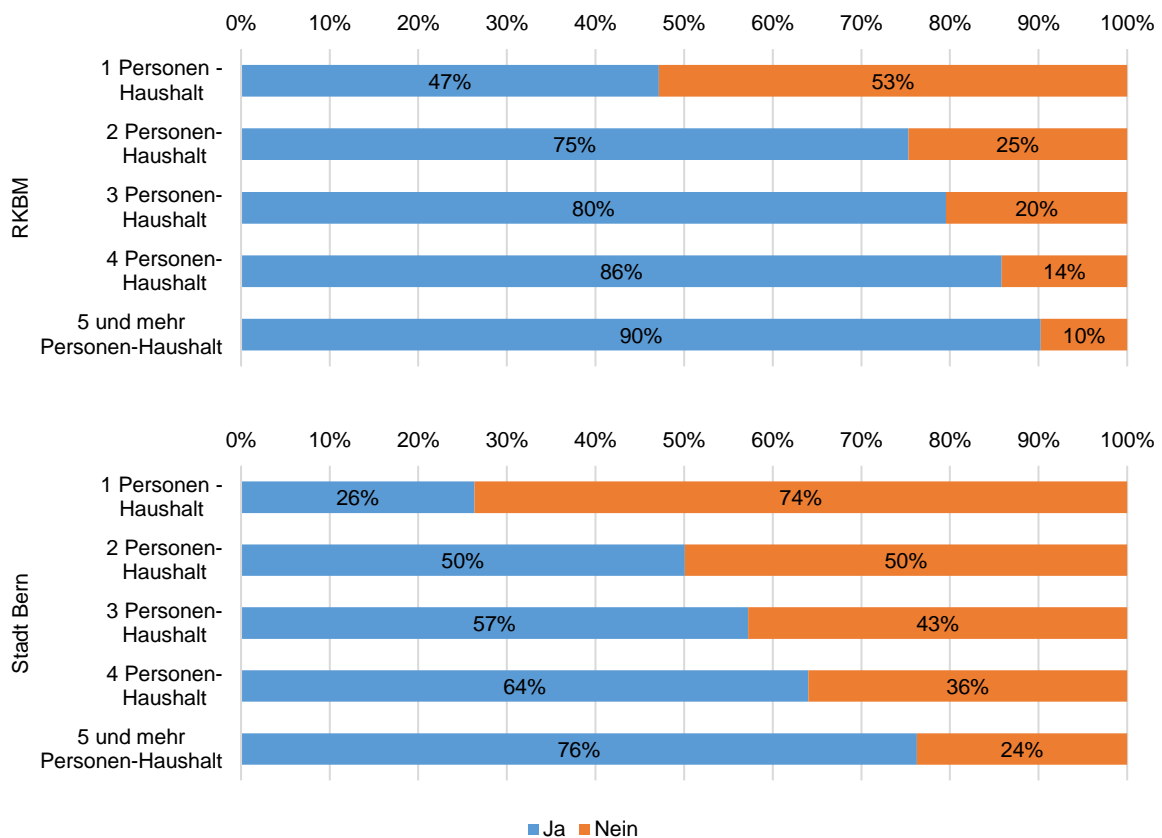


Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern  
 Stichprobe: Kanton Bern: 4 484 Haushalte, RKBM: 1 462 Haushalte

Je grösser ein Haushalt, desto eher verfügt er über ein Auto. Obwohl Einpersonenhaushalte nach wie vor mehrheitlich über keinen Autobesitz verfügen, ist dieser Wert in der RKBM von 58 Prozent im Jahr 2010 um fünf Prozentpunkte auf 53 Prozent im Jahr 2015 gesunken. Demgegenüber ist der Anteil der autofreien Haushalte im Vergleich zum letzten Mikrozensus im Jahr 2010 um jeweils drei Prozentpunkte bei den Zwei-, Drei- und Vierpersonenhaushalten gestiegen.

Betrachtet man die Stadt Bern gesondert, stellt man dasselbe Phänomen fest. Jedoch mit dem Unterschied, dass der Anteil der Haushalte mit Auto bei den Haushalten bis vier Personen um jeweils zwischen 21 bis 25 Prozentpunkte tiefer liegt als in der RKBM. Bei der grössten Haushaltskategorie beträgt der Unterschied 14 Prozentpunkte.

**Grafik 7: Autobesitz nach Haushaltsgrösse der RKBM und der Stadt Bern**



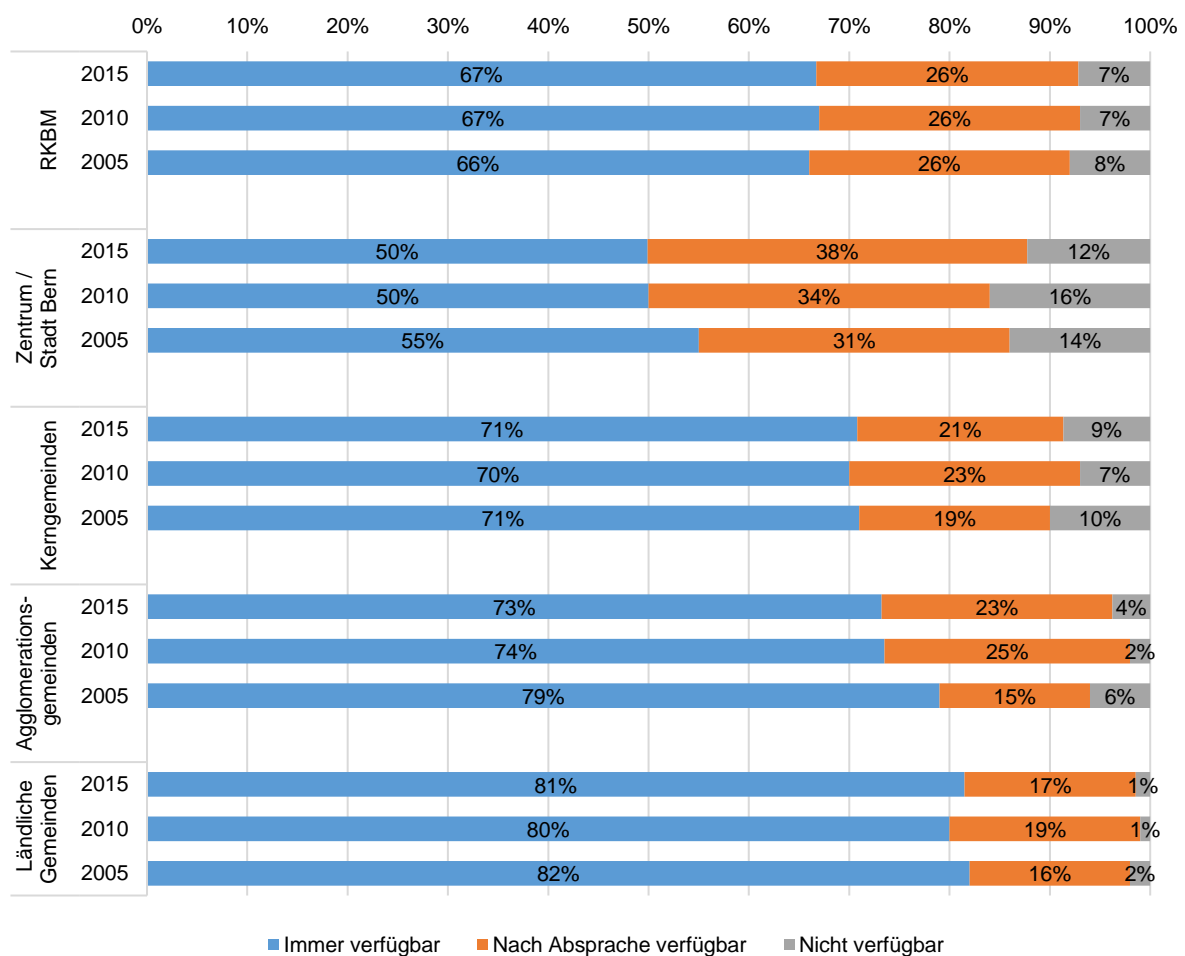
Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM  
 Stichprobe: RKBM: 1 462 Haushalte, Stadt Bern: 421 Haushalte

Die Verfügbarkeit eines Fahrzeugs ist nicht mit dem Besitz eines Fahrzeugs gleichzusetzen. So können auch Personen in autofreien Haushalten mittels Absprachen mit Verwandten oder Bekannten, mittels Car-Sharing-Anbieter oder mittels Firmenwagen auf ein Fahrzeug zurückgreifen.

In der RKBM hatten im Jahr 2015 zwei Drittel der Bevölkerung immer ein Auto verfügbar, rund ein Viertel nach Absprache und sieben Prozent kein Auto verfügbar. Diese Werte haben sich seit 2005 nicht signifikant verändert.

In einer räumlich nach Zentralität aufgeschlüsselten Betrachtung stellt man aber fest, dass insbesondere im Zentrum in der Stadt Bern die ständige Verfügbarkeit von Fahrzeugen seit 2005 um fünf Prozentpunkte abgenommen hat, während der Anteil der nach Absprache verfügbaren Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um sieben Prozentpunkte auf 38 Prozent gestiegen ist. In den ländlichen Gemeinden haben mit einem Prozent nur ganz wenige Personen kein Auto verfügbar, während dieser Wert in den Kerngemeinden und in der Stadt Bern mit neun resp. zwölf Prozent ungleich höher ist.

**Grafik 8: Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2005, 2010 und 2015**

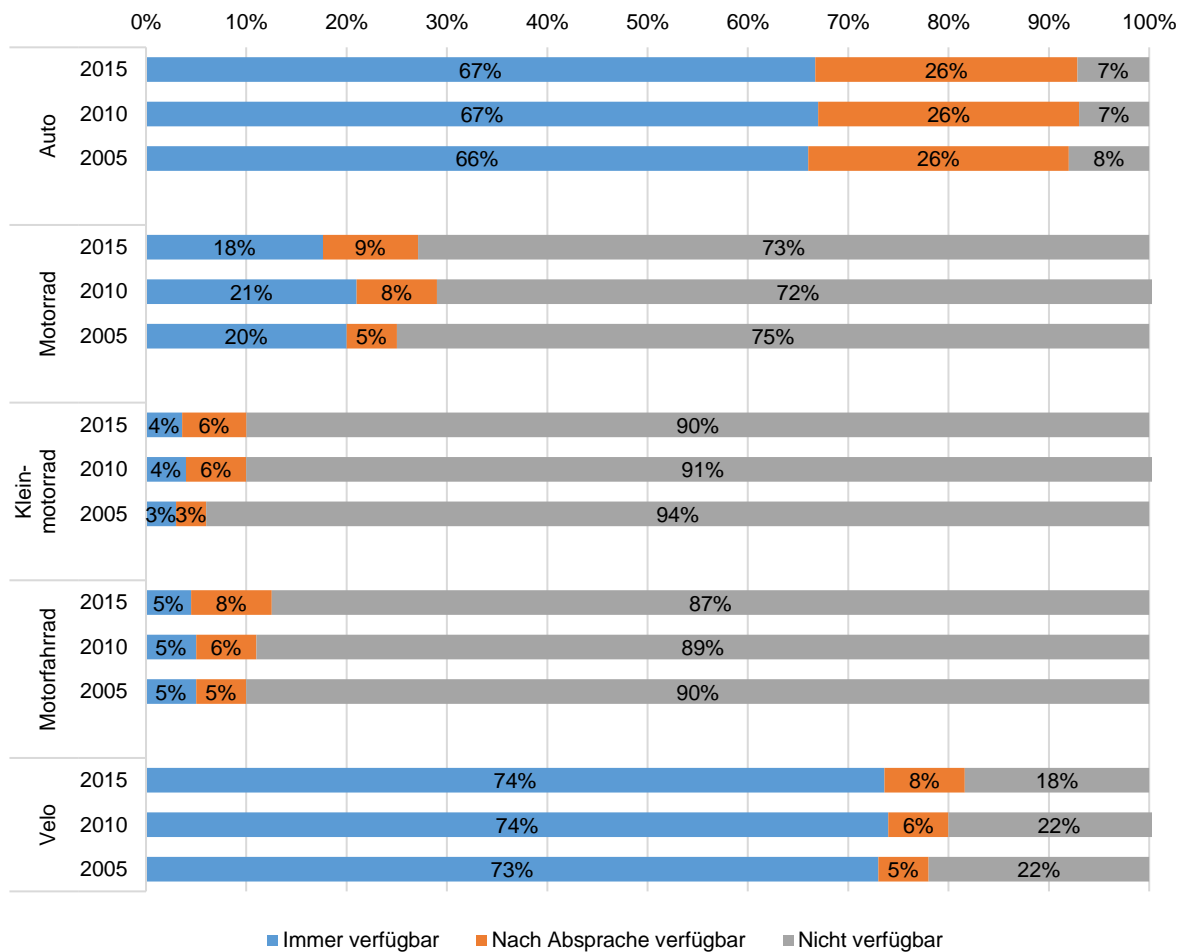


Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner in der RKBM ab 18 Jahren mit Führerschein für Personenwagen  
 Stichprobe: 2015: 1 058 Personen, 2010: 2 311 Personen, 2005: 2 326 Personen

Ein Velo ist für 82 Prozent der Personen der RKBM immer oder nach Absprache verfügbar. Dieser Wert hat seit 2005 um vier Prozentpunkte zugenommen.

Demgegenüber steht für 90 Prozent der Personen kein Kleinmotorrad und für 87 Prozent kein Mofa zur Verfügung, obwohl sie den entsprechenden Führerausweis besitzen – mit jedoch leicht sinkender Tendenz seit 2005.

**Grafik 9: Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2005, 2010 und 2015**



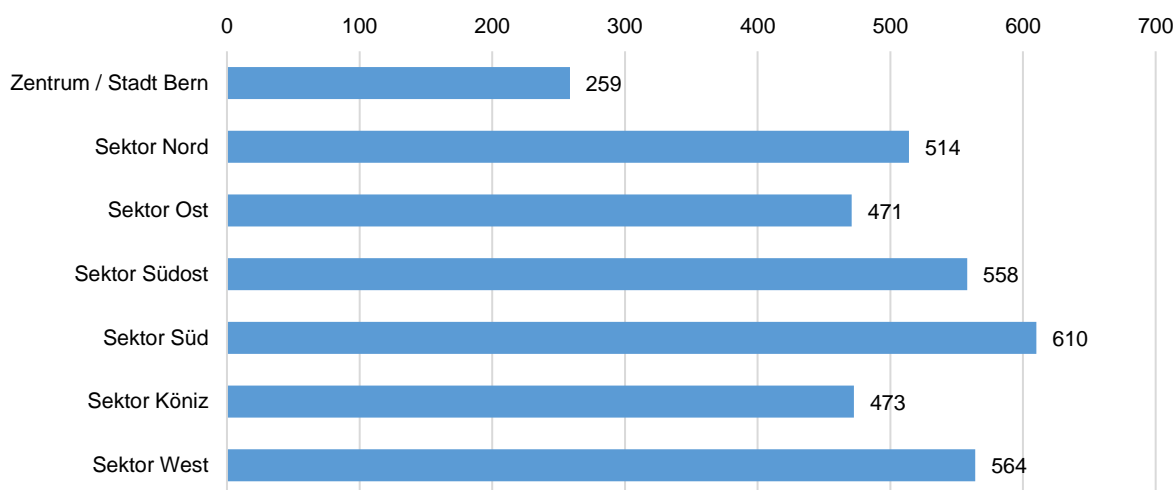
Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner in der RKBM, die das erforderliche Mindestalter für das Führen des Fahrzeugs und einen Führerschein für die entsprechende Kategorie aufweisen  
 Stichprobe: Je nach Fahrzeug: 2015: 424 bis 1 440 Personen, 2010: 796 bis 3 328 Personen, 2005: 835 bis 3 178 Personen

## Anzahl Fahrzeuge auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner

Wird der Motorisierungsgrad der Bevölkerung nach Sektoren der RKBM betrachtet, sticht die Stadt Bern mit 259 Autos pro 1000 Einwohner im Vergleich zu den anderen Sektoren hervor. In den Sektoren Süd, West und Südost hat es jeweils mehr als doppelt so viele Autos wie in der Stadt Bern. Die meisten Autos hat es im Süden mit 610 Personenwagen auf 1000 Einwohner. Aber auch in den übrigen Sektoren Ost, Köniz und Nord ist der Motorisierungsgrad bedeutend höher als in der Stadt Bern.

Der MZMV 2010 ergab für die Stadt Bern noch 282 Personenwagen pro 1000 Einwohner. Umgekehrt war die Anzahl Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen im Sektor Süd mit 514 Fahrzeugen im Jahr 2010 noch bedeutend kleiner als im Jahr 2015.

**Grafik 10: Anzahl Personenwagen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner nach Sektoren**

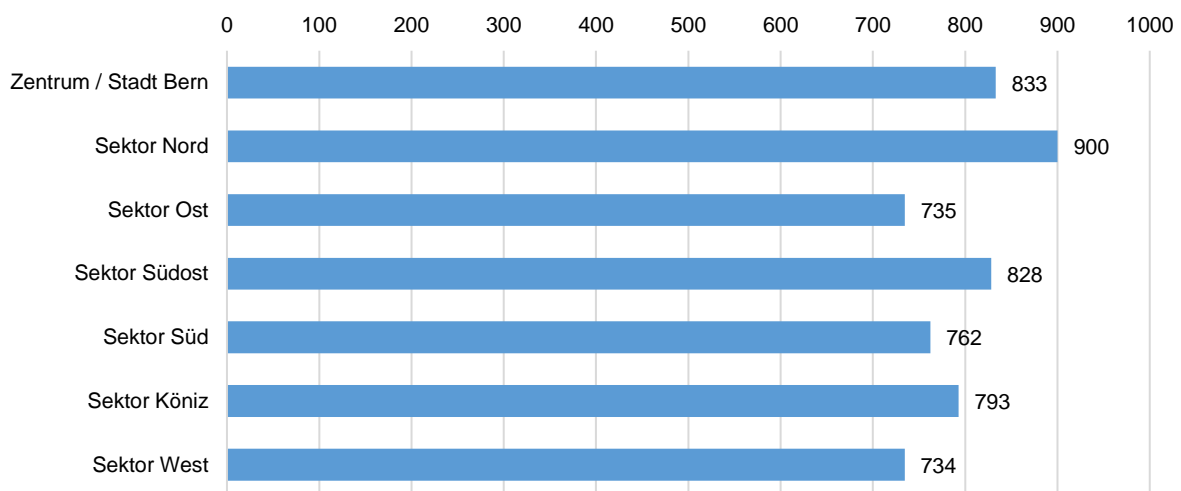


Grundgesamtheit: Haushalte und Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM  
Stichprobe: 1 462 Haushalte mit 3 939 Haushaltspersonen

Bei der Velodichte sind die einzelnen Sektoren der RKBM ausgeglichener als bei den Personenwagen. Am meisten Velos hat es im Sektor Nord: Auf zehn Personen kommen hier neun Velos. Aber auch in der Stadt Bern und im Sektor Südost hat es mit rund 830 Velos auf 1000 Personen immer noch eine sehr hohe Velodichte.

Gegenüber dem Jahr 2010 hat in der Stadt Bern die Velodichte auf 1000 Personen um 34 Fahrzeuge zugenommen. Auch im Sektor Ost und im Sektor Köniz hat die Anzahl Velos auf 1000 Personen um 37 respektive 81 zugenommen. Demgegenüber ist die Anzahl Velos pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner im Sektor Süd und Sektor West um je rund 100 zurückgegangen.

**Grafik 11: Anzahl Velos auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner nach Sektoren**



Grundgesamtheit: Haushalte und Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM

Stichprobe: 1 462 Haushalte mit 3 939 Haushaltspersonen

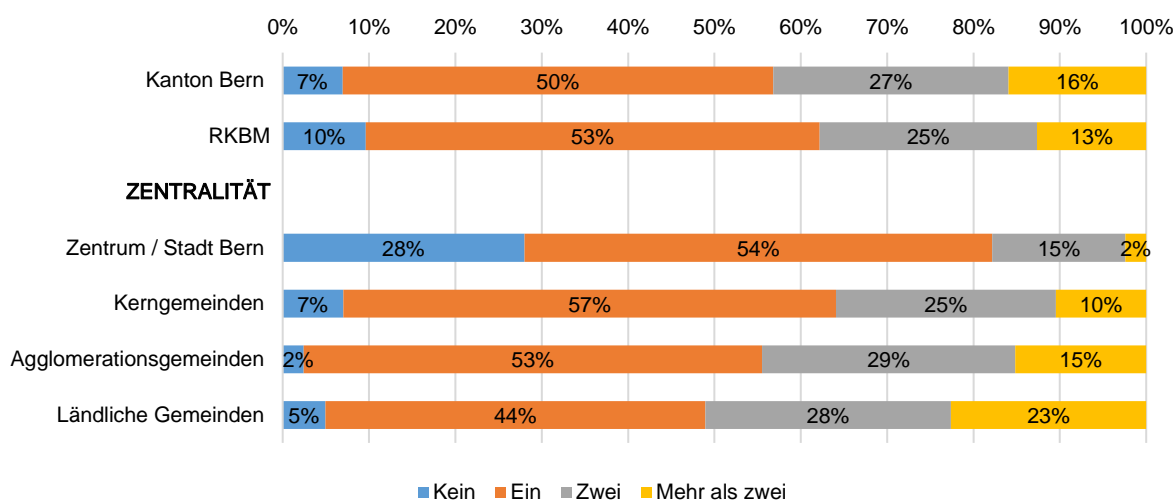


## Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen

In der RKBM haben nur zehn Prozent der Haushalte, die ein Auto besitzen, zu Hause keinen eigenen oder gemieteten Parkplatz zur Verfügung. In der Stadt Bern betrifft dies 28 Prozent der Haushalte. Diese sind folglich auf das öffentliche Parkierungsangebot der Stadt angewiesen. Ausserhalb des Zentrums ist die Parkierungssituation deutlich anders. In den Kerngemeinden, der Agglomeration und in den ländlichen Gemeinden verfügen jeweils über 90 Prozent der Haushalte mit Auto über einen eigenen oder reservierten Parkplatz. In den ländlichen Gemeinden hat die Hälfte der Haushalte mit Auto gar zwei und mehr Parkplätze zur Verfügung.

Gegenüber 2010 haben sich in der RKBM hinsichtlich der Parkplatzverfügbarkeit keine statistisch signifikanten Veränderungen ergeben. In der Stadt Bern hat die Verfügbarkeit von einem Parkplatz gegenüber 2010 um sechs Prozentpunkte abgenommen.

**Grafik 12: Parkplatzverfügbarkeit zu Hause nach Zentralität**

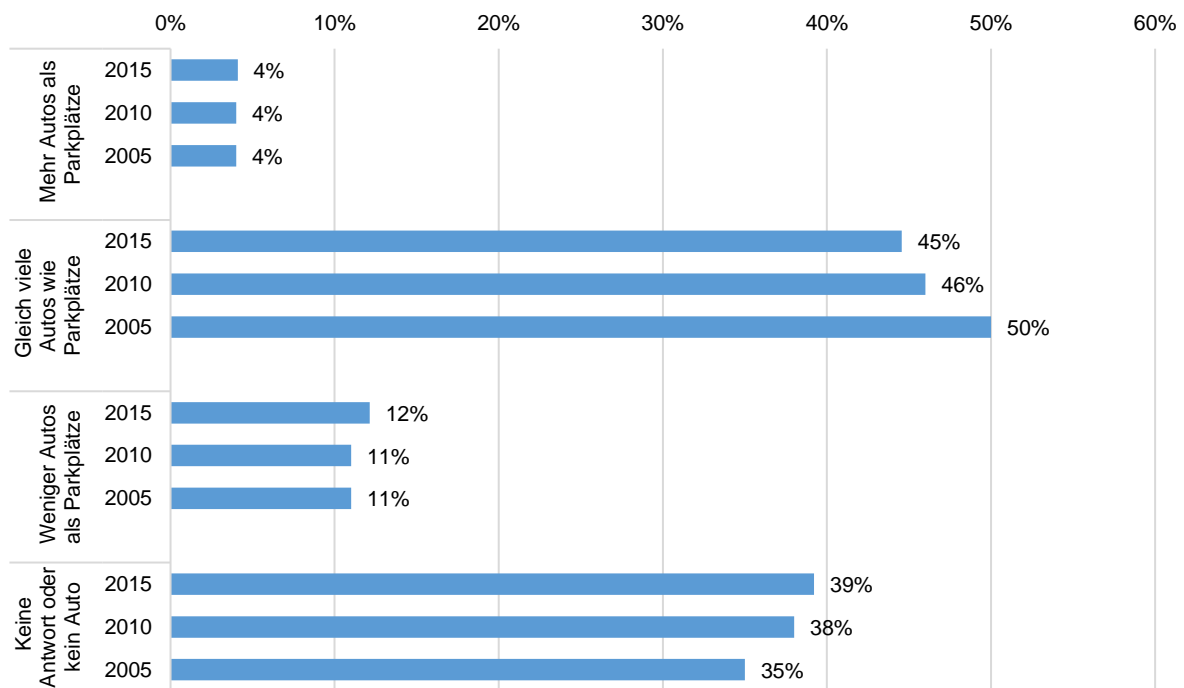


Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern mit mindestens einem Auto  
 Stichprobe: Kanton Bern: 3 761 Haushalte, RKBM: 1 129 Haushalte

Das Verhältnis zwischen Autos und verfügbaren Parkplätzen in den Haushalten der RKBM hat sich seit 2005 in die Richtung entwickelt, dass die Kategorie «Gleich viele Autos wie Parkplätze» tendenziell abnimmt und die Kategorie «Keine Antwort oder ohne Auto» tendenziell zunimmt. Die beiden weiteren Gruppen sind seit 2005 mehr oder weniger stabil geblieben.

In der Stadt Bern hatten im Jahr 2015 24 Prozent der Bevölkerung gleichviele Parkplätze wie Autos verfügbar.

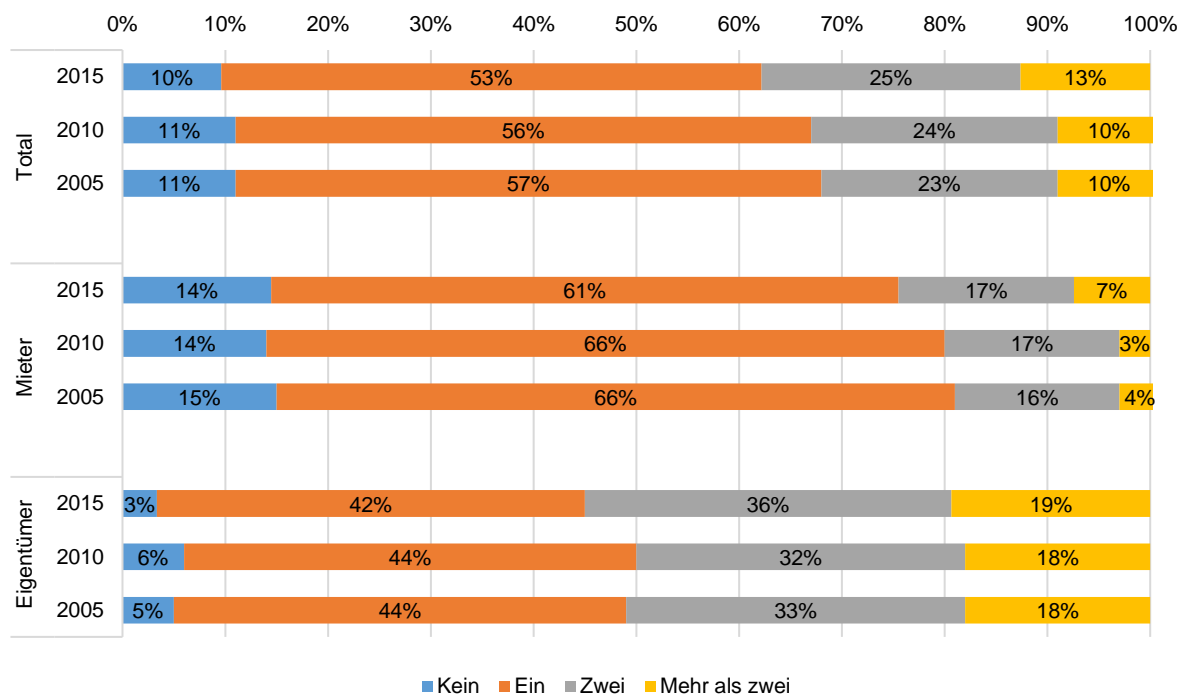
**Grafik 13: Verhältnis von Autos zu verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2005, 2010 und 2015**



Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM  
 Stichprobe: 1 462 Haushalte

Hinsichtlich des Bewohnungstyps (Miete oder Eigentum) gibt es grosse Unterschiede bei der Parkplatzverfügbarkeit. Die Haushalte im Wohneigentum hatten 2015 in 97 Prozent der Fälle mindestens einen Parkplatz zur Verfügung, das sind drei Prozentpunkte mehr als bei der letzten Erhebung 2010. Bei den Mieterinnen und Mietern mit Autobesitz hatten 2015 mit 86 Prozent im Vergleich weniger Haushalte mindestens einen Parkplatz zur Verfügung. Das sind gleich viele wie schon 2010, jedoch mit leicht unterschiedlicher Verteilung in der Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze.

**Grafik 14: Parkplatzverfügbarkeit nach Wohnverhältnissen**

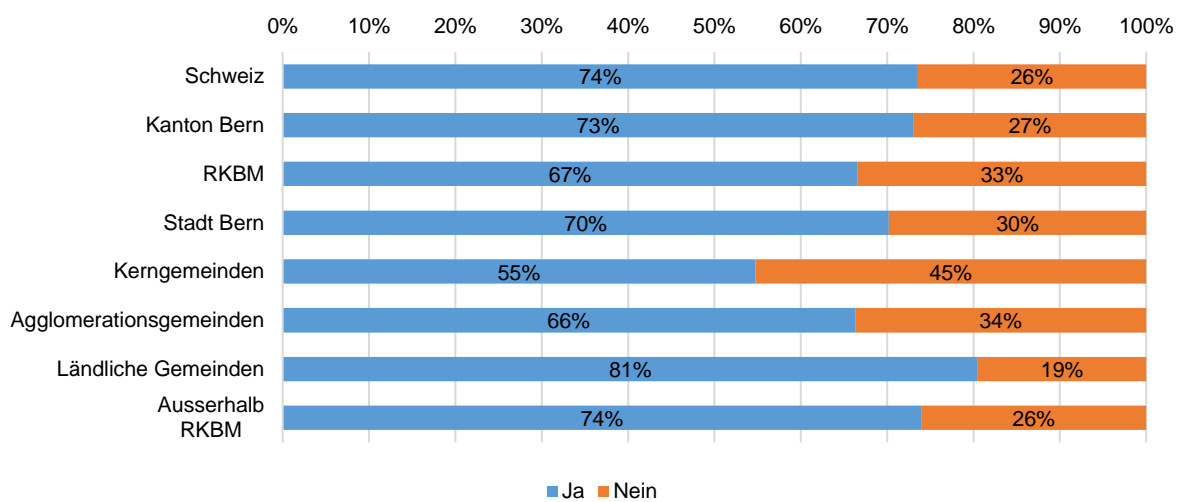


Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM mit mindestens einem Auto  
 Stichprobe: 2015: 1 129 Haushalte, 2010: 2 322 Haushalte, 2005: 2 293 Haushalte

An den Arbeits- und Ausbildungsplätzen in der RKBM wie auch in der Stadt Bern steht für 67 respektive 70 Prozent der erwerbstätigen oder in Ausbildung stehenden Personen ein Parkplatz zur Verfügung. Im Kanton und in der Schweiz ist dies für knapp drei Viertel der Personen zutreffend.

Im Gegensatz zur Auswertung zum MZMV 2010 wurden in der untenstehenden Grafik nicht die erwerbstätigen Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnort der RKBM betrachtet, sondern alle Personen der Schweiz, die in einer der Gemeinden der RKBM entweder arbeiten oder einer Ausbildung nachgehen.

**Grafik 15: Parkplatzverfügbarkeit am Arbeits- und Ausbildungsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeits- und Ausbildungsorts**

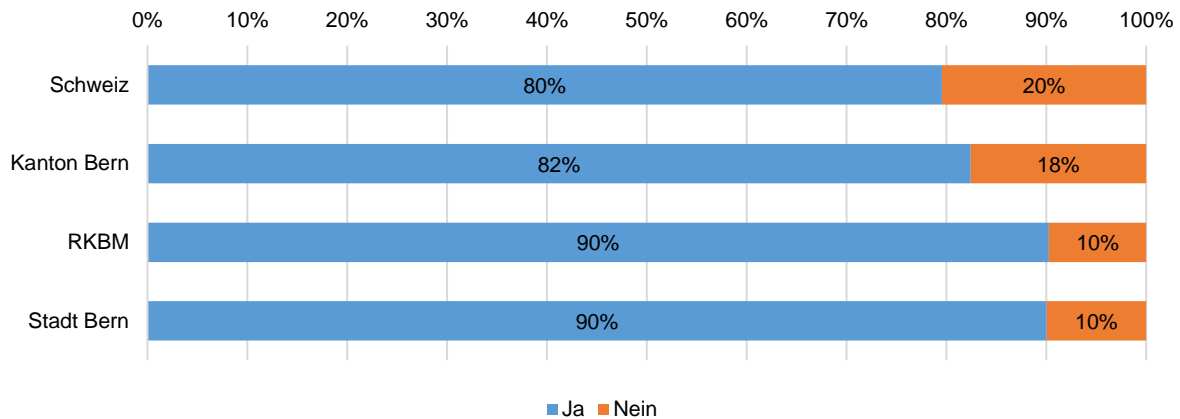


Grundgesamtheit: Erwerbstätige Personen und Personen in Ausbildung ab 18 Jahren mit Arbeits- oder Ausbildungsort in der RKBM

Stichprobe: Schweiz: 9 120 Personen, Kanton Bern: 805 Personen, RKBM: 382 Personen, Stadt Bern: 243 Personen

Die Veloabstellinfrastruktur zu Hause ist in der Region Bern-Mittelland sehr gut ausgebaut. Neun von zehn Haushalten sowohl in der Stadt Bern wie auch in der RKBM haben einen Veloabstellplatz zur Verfügung. In der Schweiz haben 80 Prozent und im Kanton Bern 82 Prozent Veloabstellplätze zu Hause.

**Grafik 16: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause**



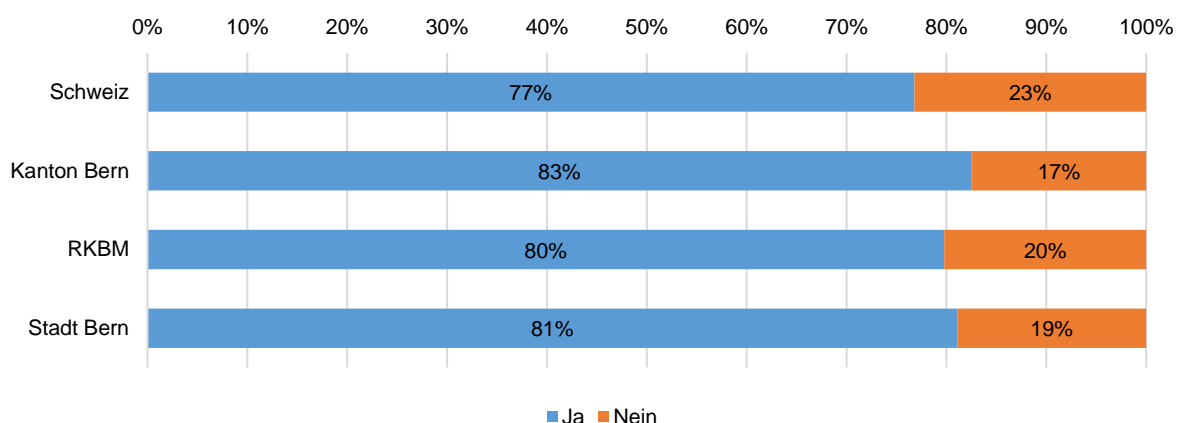
Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM mit mindestens einem Velo

Stichprobe: Schweiz: 13 051 Haushalte, Kanton Bern: 1 080 Haushalte, RKBM: 341 Haushalte, Stadt Bern: 94 Haushalte

Hinweis: Frage aus Zusatzmodul zum Langsamverkehr, nicht jeder Haushalt wurde dazu befragt

Jeweils um rund zehn Prozentpunkte tiefer als zu Hause fällt die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort aus. Es können in der Region vier von fünf Bernerinnen und Berner an ihrem Arbeits- oder Ausbildungsort ihr Velo abstellen. Dieser Wert ist drei Prozentpunkte tiefer als im gesamten Kanton Bern (83 Prozent), aber drei Prozentpunkte höher als in der Schweiz (77 Prozent).

**Grafik 17: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort**



Grundgesamtheit: Erwerbstätige oder in Ausbildung stehende Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM

Stichprobe: Schweiz: 9 529 Haushalte, Kanton Bern: 722 Haushalte, RKBM: 244 Haushalte, Stadt Bern: 74 Haushalte (Zusatzmodul zum Langsamverkehr, nicht jeder Haushalt wurde dazu befragt)

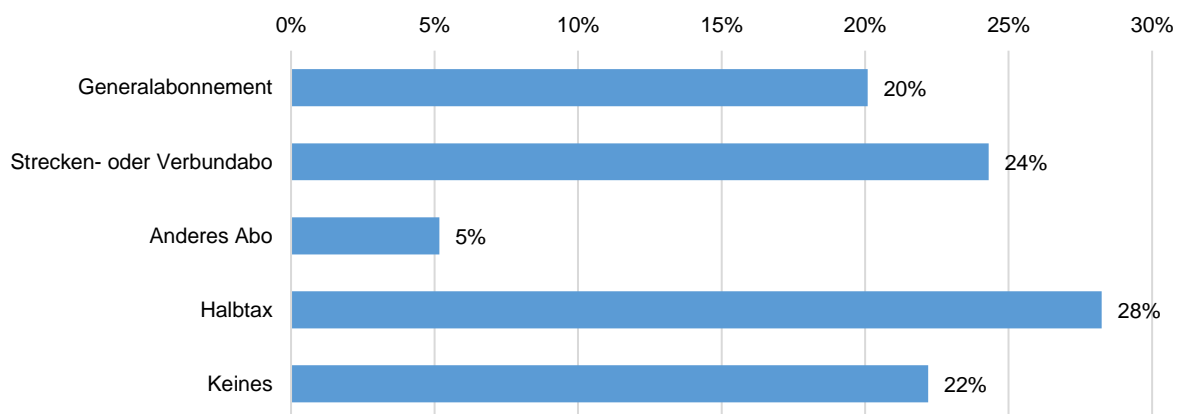
Hinweis: Frage aus Zusatzmodul zum Langsamverkehr, nicht jeder Haushalt wurde dazu befragt

## Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

In der Region Bern-Mittelland haben 78 Prozent der Personen ein Abonnement für die Benützung des öffentlichen Verkehrs (Stadt Bern: 85 Prozent). Am weitesten verbreitet ist hierbei mit 28 Prozent das Halbtax-Abonnement. Im Jahr 2010 war dies noch bei 30 Prozent der Bevölkerung der Fall. Demgegenüber hat die Verbreitung des Generalabonnements seit 2010 um drei Prozentpunkte zugenommen. Waren es 2010 noch 17 Prozent, verfügte 2015 mit 20 Prozent bereits jede fünfte Person in der RKBM über ein Generalabonnement.

In der Grafik 18 wurde eine Hierarchisierung der Abonnemente angewendet, damit die Anteile der verschiedenen Arten zusammen 100 Prozent ergeben. So werden Personen, welche sowohl ein Halbtax als auch ein «Strecken- oder Verbundabo» oder ein «anderes Abo» besitzen, in der Kategorie «Halbtax» nicht nochmals gezählt. Die Kategorie «Halbtax» in Grafik 18 zeigt also nur den Anteil der Personen, welche nur ein Halbtax-Abonnement haben und über keine weiteren Abos verfügen. Der tatsächliche Anteil der Halbtax-Besitzenden beträgt in der RKBM 49 Prozent und in der Stadt Bern 51 Prozent.

**Grafik 18: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr**



Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 16 Jahren

Stichprobe: 1 300 Personen

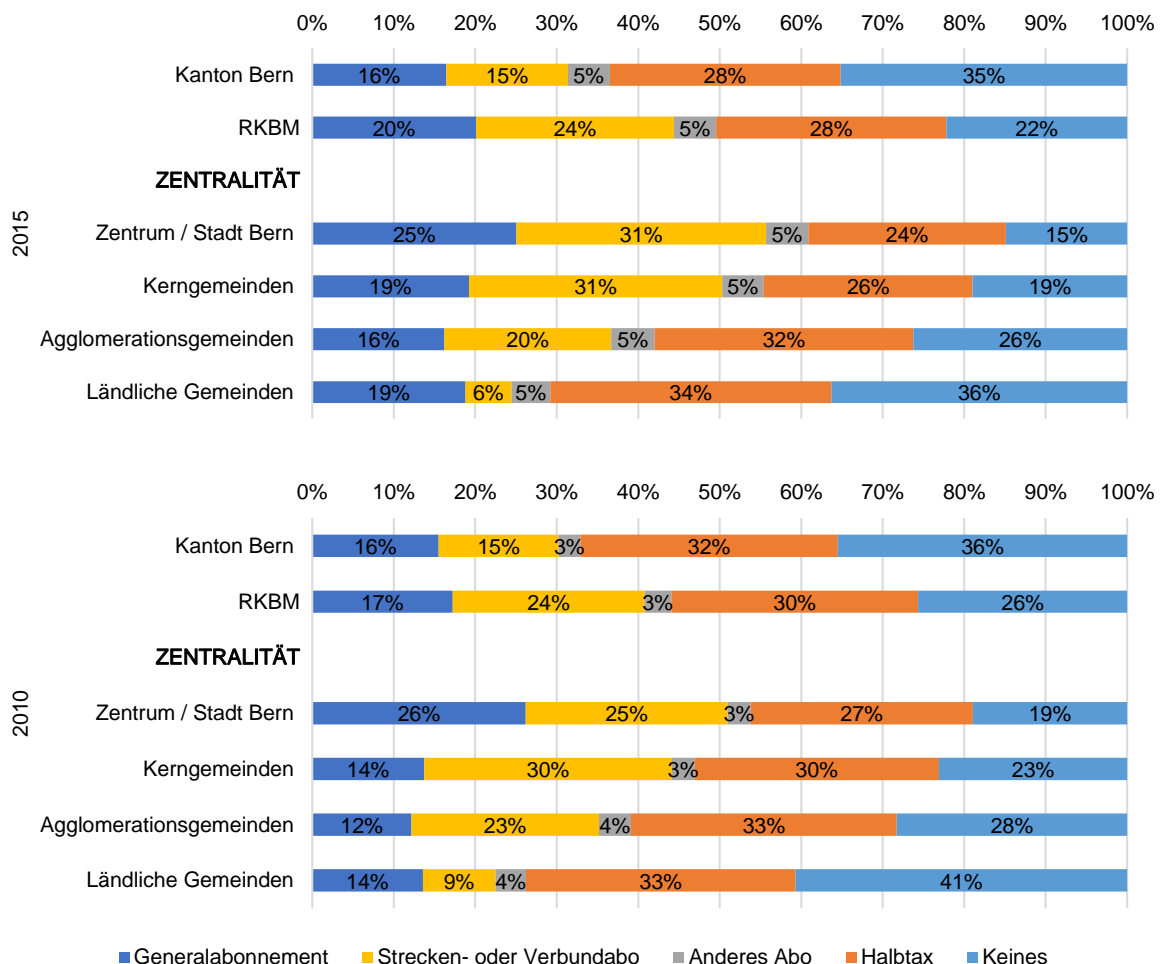
Hinweis: Wenn eine Person neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtax-Abonnement besitzt, wird sie in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

Der Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr ist in der RKBM wesentlich höher als im ganzen Kanton Bern. Das Halbtax-Abonnement besitzen in beiden Gebieten 28 Prozent der Bevölkerung. Strecken- und Verbundabonnemente und auch das Generalabonnement sind jedoch in der RKBM deutlich häufiger vorhanden als im ganzen Kanton Bern.

Je näher die Personen zum Zentrum der RKBM wohnen, desto grösser ist die Verbreitung von Abonnements für den öffentlichen Verkehr. Während in der Stadt Bern 25 Prozent ein General- und 31 Prozent ein Verbund- oder Streckenabonnement haben, sind es in den ländlichen Gemeinden der RKBM nur 19 resp. sechs Prozent. Hier haben mehr als ein Drittel der Bevölkerung überhaupt kein ÖV-Abonnement, während im Zentrum 15 Prozent und in den Kerngemeinden 19 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner über kein Abonnement für den ÖV verfügen.

Der Vergleich mit den Zahlen des MZMV von 2010 zeigt, dass der Abonnementsbesitz in der RKBM nach Zentralität überall zugenommen hat.

**Grafik 19: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität in den Jahren 2010 und 2015**



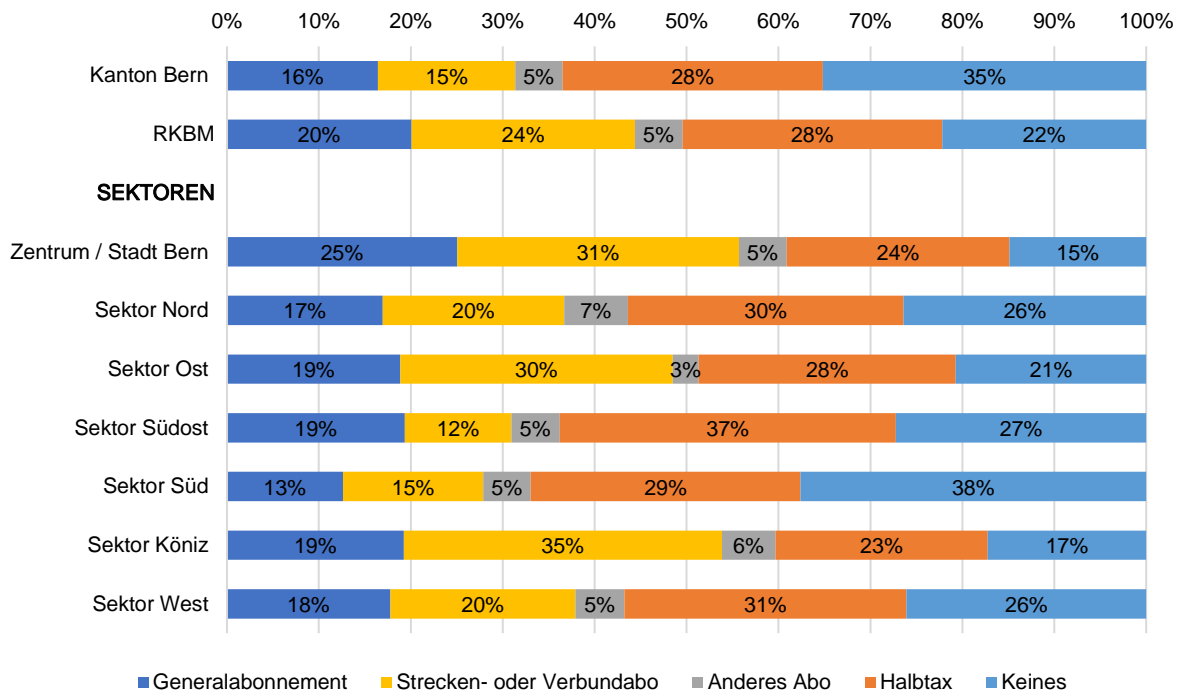
Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 16 Jahren

Stichprobe: 2015: Kanton Bern: 3 974 Personen, RKBM: 1 300 Personen; 2010: Kanton Bern: 4 565 Personen, RKBM: 3 116 Personen

Hinweis: Wenn eine Person neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtaxabonnement besitzt, wird sie in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

Auch in den Sektoren der RKBM ist der Abonnementsbesitz unterschiedlich verteilt. In den Sektoren Zentrum, Köniz und Ost ist der Anteil bei den General- und Verbund- oder Streckenabonnements mit kumulierten Werten von 49 Prozent bis 56 Prozent relativ hoch. In den ländlich geprägten Sektoren Südost und Süd sind dieselben Abonnemente mit 31 Prozent und 28 Prozent seltener vertreten.

**Grafik 20: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren**



Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 16 Jahren  
 Stichprobe: Kanton Bern: 3 974 Personen, RKBM: 1 300 Personen  
 Hinweis: Wenn eine Person neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtaxabonnement besitzt, wird sie in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt



## 4 Verkehrsverhalten

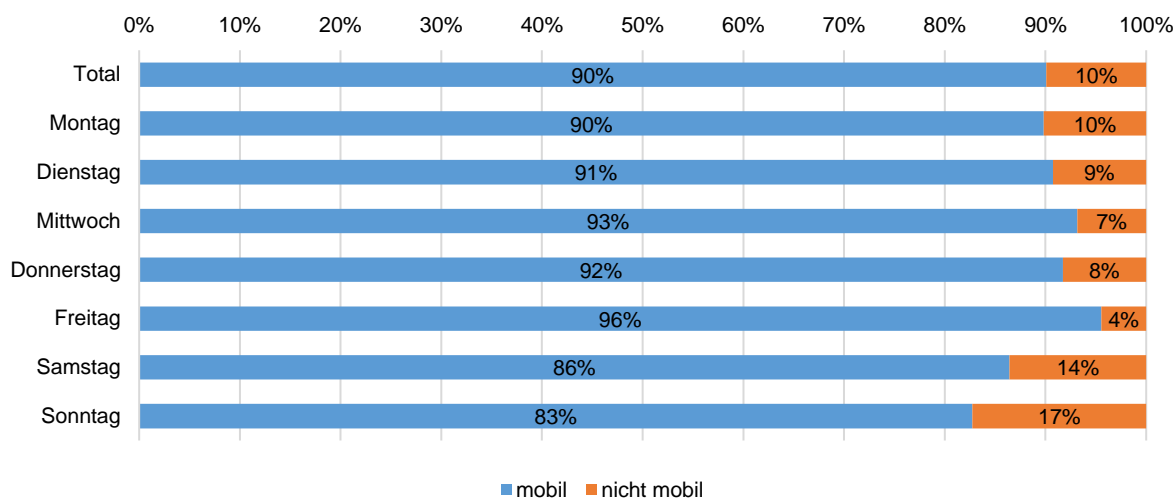
### Mobile und nicht mobile Personen

Unter mobilen Personen versteht man Personen, die am Stichtag der Erhebung mindestens einen Weg unternommen haben und somit hierfür ihre Wohnung oder ihr Haus verlassen haben.

An einem durchschnittlichen Tag sind in der RKBM neun von zehn Personen mobil. Bei der letzten Erhebung 2010 war dieser Wert mit 89 Prozent praktisch identisch. An den Freitagen waren die Bewohner der RKBM im Jahr 2015 am aktivsten: An diesem Wochentag sind durchschnittlich 96 Prozent (2010: 93 Prozent) der Personen mobil. Im Jahr 2010 war dies noch der Mittwoch mit 94 Prozent.

An Wochenenden ist die Mobilitätsrate generell tiefer als an Werktagen. An Sonntagen hat im Jahr 2015 der Anteil der mobilen Personen gegenüber 2010 um fünf Prozentpunkte auf 83 Prozent zugenommen. An den Samstagen im Jahr 2015 lag die Anteil der mobilen Bevölkerung bei 86 Prozent. Im Jahr 2010 waren 88 Prozent an Samstagen mobil.

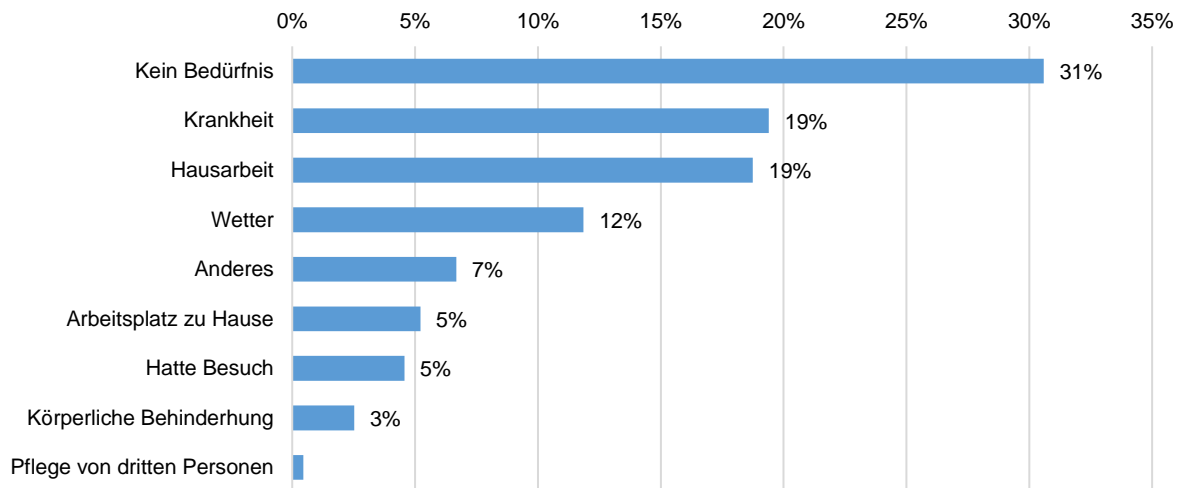
**Grafik 21: Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen**



Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
Stichprobe: 1 462 Personen

An einem Durchschnittstag verlassen zehn Prozent der Bewohner der RKBM weder ihre Wohnung, ihr Haus noch ihren Garten. Die Gründe für das Nichtverlassen sind mannigfaltig. Der häufigste Grund zu Hause zu bleiben, ist ein fehlendes Bedürfnis. Bei fast einem Drittel der nicht mobilen Personen ist dies der ausschlaggebende Grund, ihr Heim nicht zu verlassen. Dieser Wert ist gegenüber 2010 um acht Prozentpunkte gestiegen.

**Grafik 22: Gründe für das Nichtverlassen der Wohnung oder des Haus**



Grundgesamtheit: Nicht mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 146 Personen

## Eckwerte des täglichen Verkehrsaufkommens

Im Jahr 2015 wurden von der Bevölkerung der RKBM rund 16.2 Mio. Kilometer pro Tag im Inland zurückgelegt. Hochgerechnet auf das Jahr sind dies 5.9 Mrd. Kilometer oder 14 510 Kilometer pro (mobile und nicht mobile) Person welche im Inland von den Einwohnerinnen und Einwohnern der RKBM ab sechs Jahren zurückgelegt wurden (Tabelle 1a, erste Spalte). Nimmt man die Wege ins und im Ausland (z. B. Geschäfts- oder Ferienreisen) hinzu, beträgt dieser Wert 18 477 Kilometer.

Die mittlere Tagesdistanz der Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren im Inland beträgt 39.8 Kilometer. Dies ist ähnlich wie der kantonale Durchschnittswert von 39.6 Kilometer pro Person und Tag und ist rund drei Kilometer mehr als der schweizweite Wert.

Betrachtet man nur die Personen, welche am Referenztag auch tatsächlich ihr Heim verlassen haben (mobile Personen), beträgt die durchschnittliche Tagesdistanz 44.1 Kilometer (Tabelle 1a, zweite Spalte). Im Jahr 2010 war dieser Wert mit 45.8 Kilometer noch etwas höher. Diese Tagesdistanz verteilt sich auf 3.7 Wege (2010: 3.8) und 6.1 Etappen (2010: 6.2).

Unter Tabelle 1b findet man dieselbe Auswertung für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern. Das Verkehrsvolumen pro Person und Jahr der mobilen Personen aus der Stadt Bern im Inland ist um 1.3 Prozent grösser als in der RKBM. Betrachtet man jedoch das Verkehrsvolumen im In- und Ausland, so ist das Total der Stadtbewohner 2.6 Prozent tiefer als jenes der Personen in der RKBM.

Tabelle 1a: Eckwerte des Verkehrs in der RKBM

<b>Inland</b>	<b>Mobile und nicht mobile Personen</b>		<b>Mobile Personen</b>		<b>Hochgerechnet auf die Bevölkerung</b>
Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM (Stichprobe)		2 804		2 526	406 328
Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und pro Tag (km)		39.8		44.1	16 153 334
Tagesunterwegszeit Inland (ohne Warte- und Umsteigezeiten) (Minuten)		87.1		96.6	
Durchschnittliche Anzahl Wege		3.3		3.7	
Durchschnittliche Anzahl Etappen		5.5		6.1	
Durchschnittliche Etappendistanz (km)		7.2		7.2	
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrsmittel pro Person und Tag</b>					
	<b>km</b>	<b>Anteil</b>	<b>km</b>	<b>Anteil</b>	<b>km</b>
zu Fuss	2.1	5.3%	2.3	5.3%	856 743
Velo	1.5	3.8%	1.7	3.8%	621 332
Öffentlicher Verkehr	13.6	34.3%	15.1	34.3%	5 533 799
Motorisierter Individualverkehr	22.1	55.5%	24.5	55.5%	8 959 991
Andere Verkehrsmittel	0.4	1.1%	0.5	1.1%	181 469
Tagesdistanz Total	39.8	100%	44.1	100.0%	
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrszwecke pro Person und Tag</b>					
	<b>km</b>	<b>Anteil</b>	<b>km</b>	<b>Anteil</b>	<b>km</b>
Arbeitswege	8.6	21.7%	9.6	21.7%	3 500 072
Ausbildungswege	1.9	4.9%	2.1	4.9%	784 034
Einkaufs- und Besorgungswege	4.7	11.9%	5.2	11.9%	1 919 674
Geschäftswege und Dienstfahrten	1.9	4.8%	2.1	4.8%	777 853
Freizeitwege	20.8	52.4%	23.1	52.4%	8 460 730
Service- und Begleitwege	1.3	3.3%	1.5	3.3%	532 316
Andere	0.4	1.1%	0.5	1.1%	178 655
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	14 510		16 107		
Verkehrsvolumen Total pro Jahr					5 895 966 829
<b>In- und Ausland</b>	<b>Mobile und nicht mobile Personen</b>		<b>Mobile Personen</b>		<b>Hochgerechnet auf die Bevölkerung</b>
Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und pro Tag (km)		50.2		56.2	20 569 507
Tagesunterwegszeit In- und Ausland (ohne Warte- und Umsteigezeiten) (Minuten)		92.5		102.7	
Durchschnittliche Anzahl Wege		5.5		6.1	
Durchschnittliche Anzahl Etappen		3.3		3.7	
Durchschnittliche Etappendistanz (km)		9.1		9.1	
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr (km)		18 477		20 511	
Verkehrsvolumen Total pro Jahr (km)					7 507 870 084

Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM

Stichprobe: 7 737 Etappen

Hinweis: Bevölkerung RKBM: ständige Wohnbevölkerung 2015 (STATPOP, 31.12.2015)

Tabelle 1b: Eckwerte des Verkehrs in der Stadt Bern

Inland	Mobile und nicht mobile Personen		Mobile Personen		Hochgerechnet auf die Bevölkerung
Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern (Stichprobe)		878		824	131 554
Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und pro Tag (km)		42.0		44.7	5 520 373
Tagesunterwegszeit Inland (ohne Warte- und Umsteigezeiten) (Minuten)		93.2		99.3	
Durchschnittliche Anzahl Wege		3.6		3.8	
Durchschnittliche Anzahl Etappen		6.7		7.1	
Durchschnittliche Etappendistanz (km)		6.3		6.3	
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrsmittel pro Person und Tag</b>					
	km	Anteil	km	Anteil	km
zu Fuss	2.6	6.2%	2.8	6.2%	341 600
Velo	1.6	3.8%	1.7	3.8%	208 199
Öffentlicher Verkehr	20.1	48.0%	21.5	48.0%	2 649 992
Motorisierter Individualverkehr	17.5	41.6%	18.6	41.6%	2 297 395
Andere Verkehrsmittel	0.2	0.4%	0.2	0.4%	23 187
Tagesdistanz Total	42.0	100%	44.7	100%	
<b>Verkehrsvolumen nach Verkehrszwecke pro Person und Tag</b>					
	km	Anteil	km	Anteil	km
Arbeitswege	9.8	23.3%	10.4	23.3%	1 288 127
Ausbildungswege	1.5	3.6%	1.6	3.6%	197 810
Einkaufs- und Besorgungswege	4.1	9.7%	4.4	9.7%	538 083
Geschäftswege und Dienstfahrten	2.6	6.1%	2.7	6.1%	335 789
Freizeitwege	22.3	53.2%	23.8	53.2%	2 935 058
Service- und Begleitwege	1.4	3.4%	1.5	3.4%	186 034
Andere	0.3	0.7%	0.3	0.7%	39 472
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	15 316		16 321		
Verkehrsvolumen Total pro Jahr					2 014 936 273
In- und Ausland	Mobile und nicht mobile Personen		Mobile Personen		Hochgerechnet auf die Bevölkerung
Durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person und pro Tag (km)		51.4		54.7	6 758 138
Tagesunterwegszeit In- und Ausland (ohne Warte- und Umsteigezeiten) (Minuten)		99.9		106.4	
Durchschnittliche Anzahl Wege		6.7		7.2	
Durchschnittliche Anzahl Etappen		3.6		3.9	
Durchschnittliche Etappendistanz (km)		7.6		7.6	
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr (km)		18 751		19 980	
Verkehrsvolumen Total pro Jahr (km)					2 466 720 391

Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern  
 Stichprobe: 2 685 Etappen  
 Hinweis: Bevölkerung Stadt Bern: ständige Wohnbevölkerung 2015 (STATPOP, 31.12.2015)

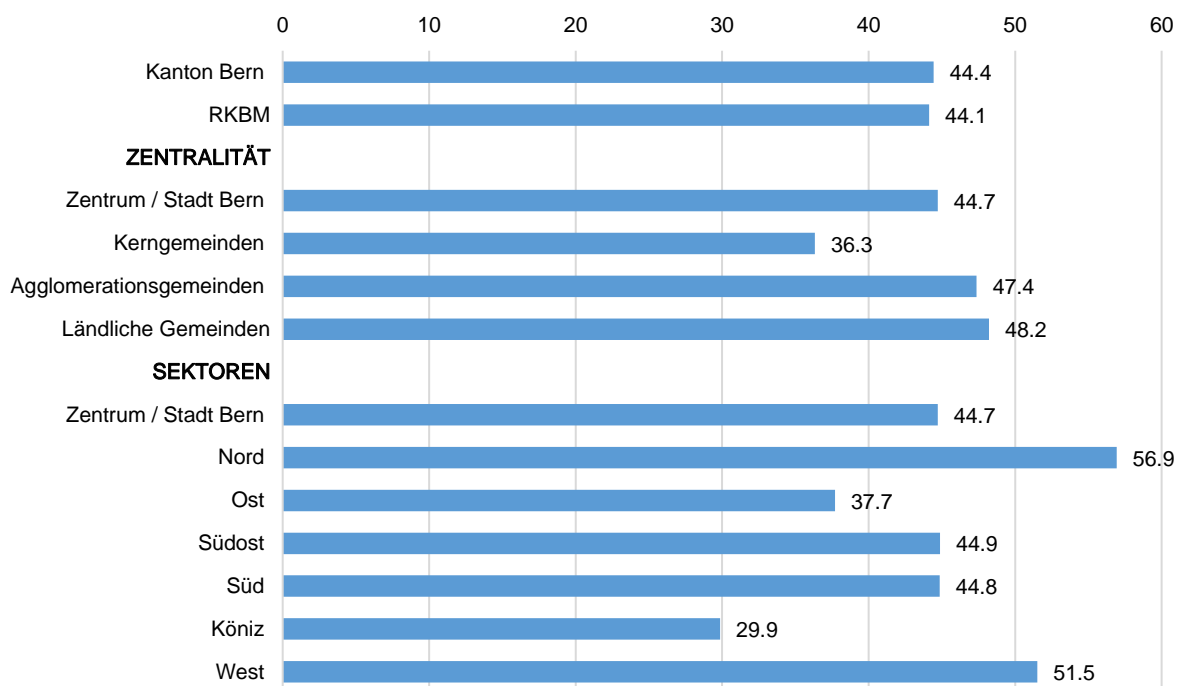
## Distanzen und Zeitbedarf

Die mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM haben an einem durchschnittlichen Tag mit der mittleren Tagesdistanz von 44.1 Kilometern fast gleich viel zurückgelegt wie die mobilen Personen im gesamten Kanton Bern (44.4 Kilometer). Aufgeschlüsselt nach Zentralität gibt es aber grosse Unterschiede in der mittleren Tagesdistanz.

Die kürzeste Strecke legten die mobilen Personen der Kerngemeinden um die Stadt Bern herum zurück. Mit 36.3 Kilometern war diese Distanz 8.4 Kilometer kürzer als die mittlere Tagesdistanz der Stadtberner. Im Jahr 2010 verzeichnete man die kürzeste Tagesdistanz mit 40.4 Kilometern noch bei der Stadtbevölkerung. Die Personen aus den Kerngemeinden hatten bei der letzten Erhebung durchschnittlich eine um 6.9 Kilometer längere Distanz an einem Tag zurückgelegt.

Auch bei den längsten mittleren Tagesdistanzen gab es eine Verschiebung innerhalb der Zonen nach Zentralität: Nachdem die ländlichen Gemeinden im Jahr 2010 mit 61.8 Kilometern noch die mit Abstand längste mittlere Tagesdistanz verzeichneten, ist dieser Wert im Jahr 2015 auf 48.2 Kilometer zurückgegangen und somit nur noch unwesentlich länger als die Tagesdistanz der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der Agglomerationsgemeinden mit 47.4 Kilometer (2010: 46.8 Kilometer).

**Grafik 23: Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren in Kilometern**



Grundgesamtheit: Mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM und des Kantons Bern ab sechs Jahren  
 Stichprobe: Kanton Bern: 3 994 Personen, RKBM: 1 313 Personen

An Werktagen ist in der RKBM die durchschnittliche Tagesdistanz der mobilen Personen mit 42 Kilometern kürzer als an Wochenenden mit rund 50 Kilometern. Demgegenüber sinkt die Anzahl Wege an Wochenenden gegenüber Werktagen von 3.9 auf 3.8 Wege an Samstagen und auf 2.4 Wege an Sonntagen. An Wochenenden werden damit zwar weniger, dafür aber längere Wege in Angriff genommen. So ist die durchschnittliche Distanz pro Weg in der RKBM an einem Sonntag fast doppelt so lang wie an Werktagen.

Die mobile Stadtberner Bevölkerung ist verglichen mit den anderen nach Zentralität aufgeschlüsselten Gebieten der RKBM an Sonntagen sowohl hinsichtlich der Tagesdistanz als auch des aufgewendeten Zeitbedarfs am reisefreudigsten. So verlassen die mobilen Personen der ländlichen Gemeinden an Sonntagen ihr Heim für rund 25 Kilometer kürzere Tagesdistanzen und sind auch eine knappe Dreiviertelstunde weniger unterwegs als die mobilen Stadtbewohnerinnen und -bewohner.

**Tabelle 2: Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen**

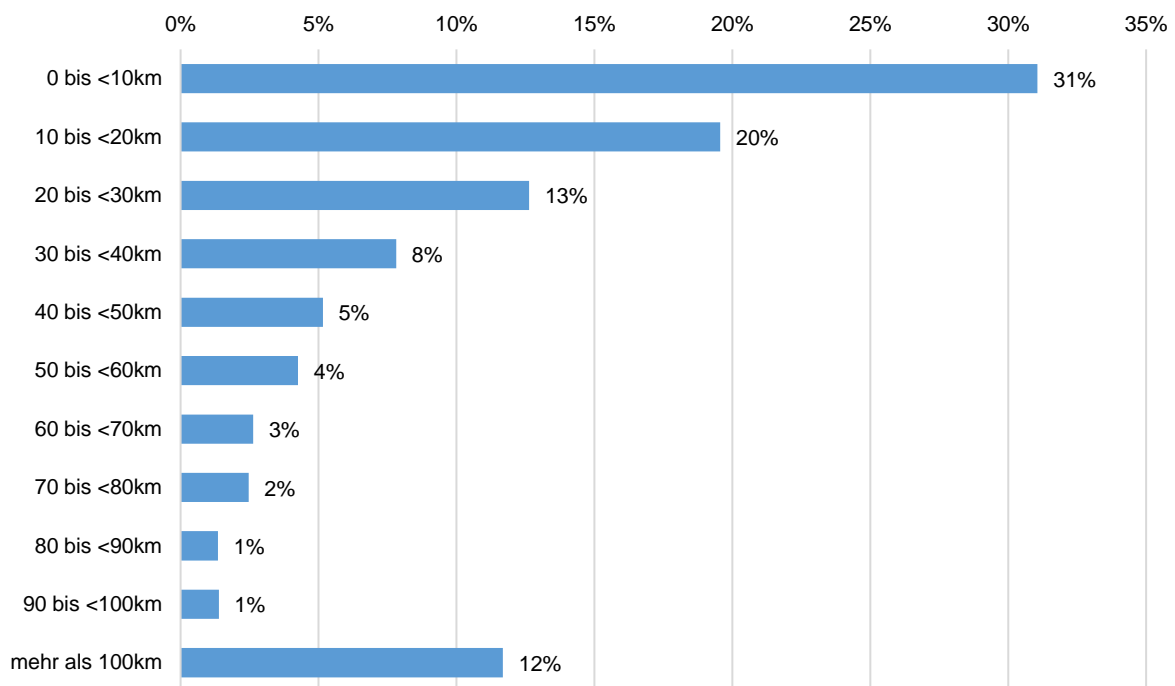
	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Durchschnitts- tag
<b>Tagesdistanz in km nach Wochentagen</b>				
Zentrum / Stadt Bern	41.8	48.0	59.1	44.7
Kerngemeinden	33.5	38.3	49.5	36.3
Agglomerationsgemeinden	45.0	60.3	48.9	47.4
Ländliche Gemeinden	50.2	52.2	33.7	48.2
RKBM	42.0	49.6	50.0	44.1
<b>Zeitbedarf in Minuten nach Wochentagen</b>				
Zentrum / Stadt Bern	108.5	121.0	137.5	113.7
Kerngemeinden	98.2	122.1	105.4	102.7
Agglomerationsgemeinden	103.4	102.9	115.9	105.1
Ländliche Gemeinden	112.5	105.4	95.5	109.1
RKBM	105.1	114.0	117.2	107.9
<b>Anzahl Wege nach Wochentagen</b>				
Zentrum / Stadt Bern	4.0	4.0	2.5	3.8
Kerngemeinden	3.9	4.1	2.3	3.7
Agglomerationsgemeinden	3.7	3.7	2.5	3.6
Ländliche Gemeinden	3.9	3.1	2.3	3.6
RKBM	3.9	3.8	2.4	3.7
<b>Distanz pro Weg (km)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	10.4	11.9	23.8	11.6
Kerngemeinden	8.7	9.4	21.6	9.8
Agglomerationsgemeinden	12.0	16.2	19.2	13.2
Ländliche Gemeinden	12.7	16.8	14.4	13.4
RKBM	10.8	13.0	20.5	12.0
<b>Zeitbedarf pro Weg (min)</b>				
Zentrum / Stadt Bern	26.9	30.1	55.5	29.6
Kerngemeinden	25.4	29.8	46.0	27.8
Agglomerationsgemeinden	27.6	27.6	45.6	29.4
Ländliche Gemeinden	28.5	33.8	40.7	30.4
RKBM	27.0	29.8	48.0	29.2

Grundgesamtheit: Wege im Inland der mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 1 313 Personen

Knapp ein Drittel der geleisteten Tagesdistanzen in der RKBM ist kürzer als zehn Kilometer. Ein Fünftel der mobilen Bevölkerung hat am Erhebungstag eine Distanz zwischen zehn und zwanzig Kilometern zurückgelegt.

Obwohl eine Mehrheit von 51 Prozent der Tagesdistanzen am Erhebungstag im Jahr 2015 kürzer als 20 Kilometer war, sind dennoch 24 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner mehr als 50 Kilometer gereist, davon die Hälfte gar mehr als 100 Kilometer. Diese grosse Streuung erklärt auch die relativ hohe durchschnittliche Tagesdistanz von 44.1 Kilometern (2010: 45.8 Kilometer).

**Grafik 24: Verteilung der Tagesdistanz**



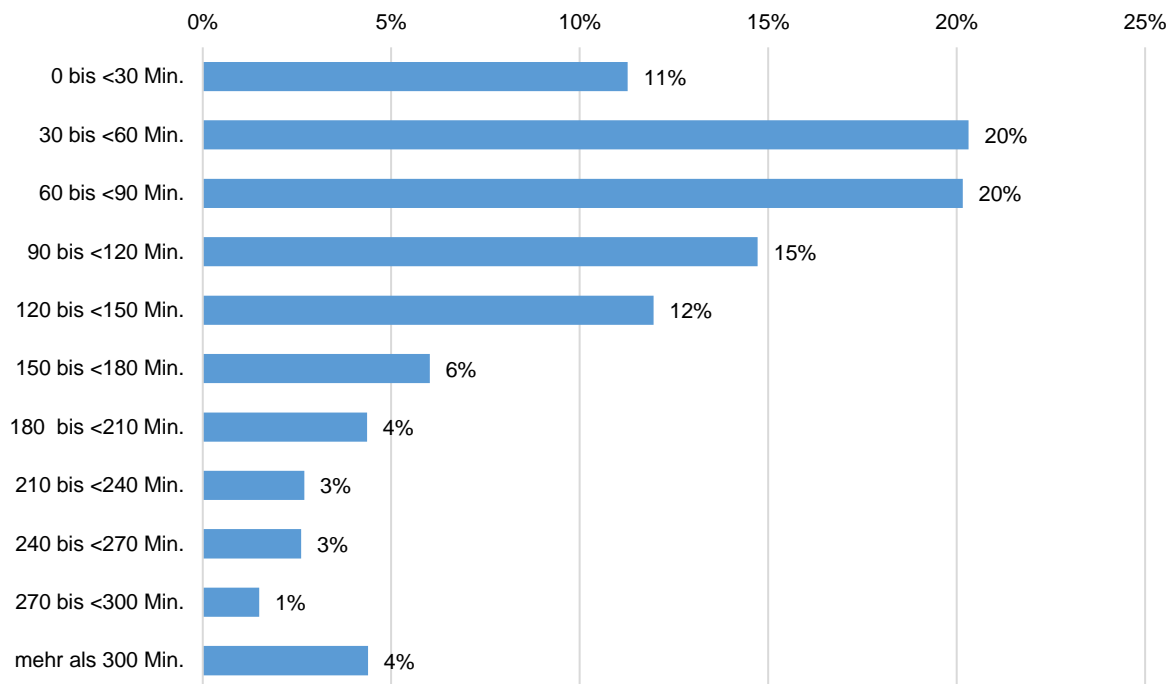
Grundgesamtheit: Tagesdistanzen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 1 313 Personen



Auch bei den Wegzeiten pro Person und Tag ist die Streuung gross. Eine Mehrheit von 52 Prozent der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM war weniger als 90 Minuten unterwegs, aber auch fast jede sechste Person (16 Prozent) war länger als drei Stunden unterwegs.

Für die Stadt Bern unterscheiden sich diese Werte nicht signifikant von jenen der gesamten RKBM.

**Grafik 25: Verteilung der Tageswegzeit**



Grundgesamtheit: Tageswegzeiten der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
Stichprobe: 1 313 Personen

## Modalsplit nach Etappen und Wegen

Die Anteile der Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen an den zurückgelegten Wegen und Distanzen (Modalsplit) zeigt, dass im Jahr 2015 an einem durchschnittlichen Tag in der RKBM über 55 Prozent der Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wurden. Gemessen an der Anzahl Etappen wurde der MIV jedoch nur für jede vierte Etappe gewählt. Die meisten Etappen werden zu Fuss zurückgelegt. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit beim Gehen machen die Distanzen der Fusswege der mobilen Personen aber nur etwas über fünf Prozent der geleisteten Etappen aus. Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist mit einem Anteil von einem Fünftel bei der Anzahl der Etappen und gut einem Drittel bei den Distanzen vertreten. Im Vergleich zur letzten Erhebung des Mikrozensus im Jahr 2010 hat der ÖV in der RKBM im Modalsplit nach Etappen gegenüber den anderen Verkehrsmitteln sowohl hinsichtlich der Etappenanzahl als auch bei der Distanz jeweils 1.7 und 2.5 Prozentpunkte bei den Anteilen dazugewonnen, während der MIV im Anteil der Anzahl Etappen um 1.1 und beim Anteil der Distanzen um 2.4 Prozentpunkte verloren hat.

Für die Stadt Bern ist gegenüber der gesamten RKBM der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr anteilmässig stärker vertreten, und der motorisierte Individualverkehr schwächer. Im Vergleich zum MZMV 2010 hat der Fuss- und der motorisierte Individualverkehr in der Stadt anteilmässig sowohl bei der Anzahl Etappen als auch bei den Distanzen verloren, während der Velo- und der öffentliche Verkehr bei den Anteilen zugelegt haben.

**Tabelle 3: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen in den Jahren 2010 und 2015**

<b>2015</b>					
<b>RKBM</b>	<b>Etappen Anzahl (gewichtet)</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Distanz in km</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Durchschnittliche Etappendistanz in km</b>
Zu Fuss	7 147	46.4%	5 911	5.3%	0.8
Velo	1 036	6.7%	4 287	3.8%	4.1
Öffentlicher Verkehr	3 097	20.1%	38 182	34.3%	12.3
Motorisierter Individualverkehr	3 936	25.5%	61 822	55.5%	15.7
Andere Verkehrsmittel	189	1.2%	(1 252)	(1.1%)	6.6
<b>Total</b>	<b>15 405</b>	<b>100.0%</b>	<b>111 455</b>	<b>100.0%</b>	<b>7.2</b>
<b>Stadt Bern</b>	<b>Etappen Anzahl (gewichtet)</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Distanz in km</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Durchschnittliche Etappendistanz in km</b>
Zu Fuss	3 084	52.8%	2 280	6.2%	0.7
Velo	522	8.9%	1 390	3.8%	2.7
Öffentlicher Verkehr	1 415	24.2%	17 686	48.0%	12.5
Motorisierter Individualverkehr	757	13.0%	15 333	41.6%	20.3
Andere Verkehrsmittel	(60)	(1.0%)	(155)	(0.4%)	2.6
<b>Total</b>	<b>5 840</b>	<b>100.0%</b>	<b>36 843</b>	<b>100.0%</b>	<b>6.3</b>
<b>2010</b>					
<b>RKBM</b>	<b>Etappen Anzahl (gewichtet)</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Distanz in km</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Durchschnittliche Etappendistanz in km</b>
Zu Fuss	8 437	48.5%	7 191	5.6%	0.9
Velo	978	5.6%	3 740	2.9%	3.8
Öffentlicher Verkehr	3 195	18.4%	40 905	31.8%	12.8
Motorisierter Individualverkehr	4 624	26.6%	74 391	57.9%	16.1
Andere Verkehrsmittel	159	0.9%	(2 216)	(1.7%)	13.9
<b>Total</b>	<b>17 394</b>	<b>100.0%</b>	<b>128 443</b>	<b>100.0%</b>	<b>7.4</b>
<b>Stadt Bern</b>	<b>Etappen Anzahl (gewichtet)</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Distanz in km</b>	<b>Anteile in %</b>	<b>Durchschnittliche Etappendistanz in km</b>
Zu Fuss	3 489	56.7%	2 586	7.3%	0.7
Velo	432	7.0%	1 208	3.4%	2.8
Öffentlicher Verkehr	1 366	22.2%	16 295	45.7%	11.9
Motorisierter Individualverkehr	816	13.3%	15 376	43.2%	18.8
Andere Verkehrsmittel	51	0.8%	(163)	(0.5%)	3.2
<b>Total</b>	<b>6 154</b>	<b>100.0%</b>	<b>35 628</b>	<b>100.0%</b>	<b>5.8</b>

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM un der Stadt Bern ab sechs Jahren

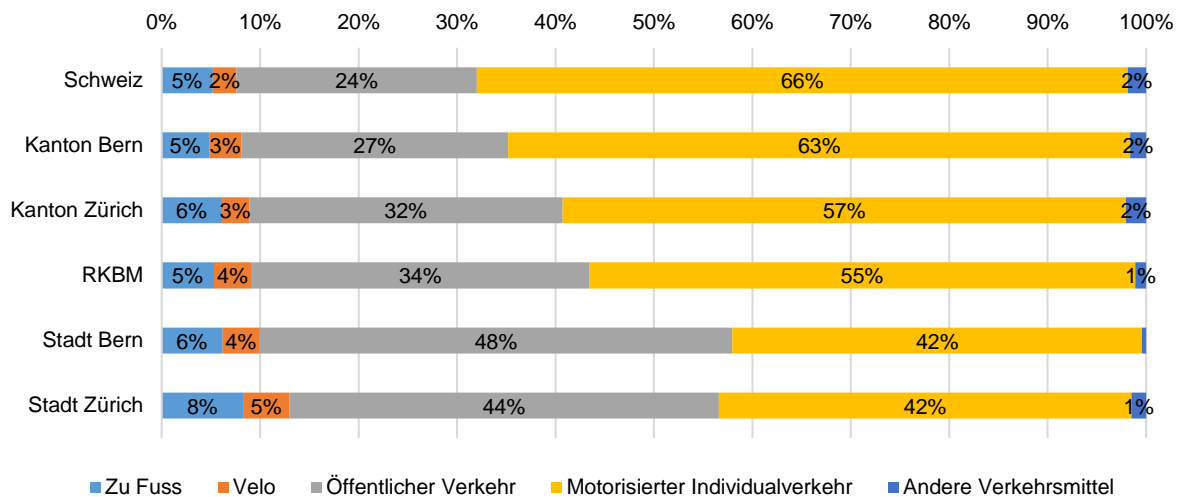
Stichprobe: RKBM: 7 737 Etappen; Stadt Bern: 2 685 Etappen

Hinweis: (): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Für den weiteren Vergleich der Verkehrsmittelanteile an der Tagesdistanz der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern und der RKBM wurden nebst den kantonalen und den gesamtschweizerischen Werten der Kanton und die Stadt Zürich ausgewählt. Wie in Grafik 26 ersichtlich ist, liegt der Anteil zu Gunsten des ÖV in der Stadt Bern mit 48 Prozent deutlich über dem Landesdurchschnitt von 24 Prozent und ist auch im Vergleich zum Kanton Bern (27 Prozent) überdurchschnittlich. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist mit zehn Prozent in der Stadt Bern über dem Landesdurchschnitt von acht Prozent. Im Vergleich mit der Stadt Zürich ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Bern aber drei Prozentpunkte tiefer, dies bei gleichem Anteil des motorisierten Individualverkehrs in beiden Städten.

Verglichen mit 2010 hat in der Stadt Bern der ÖV um zwei Prozentpunkte zugenommen, während der Anteil des MIV und des Fuss- und Veloverkehrs um jeweils einen Prozentpunkt zurückgegangen ist.

**Grafik 26: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz**



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: Schweiz: 271 973 Etappen, Kanton Bern: 21 269 Etappen, Kanton Zürich: 33 394 Etappen, RKBM: 7 737 Etappen, Stadt Bern: 2 685 Etappen, Stadt Zürich: 8 079 Etappen

Die untenstehende Tabelle 4 zeigt die Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen und den Tagedistanzen der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern, der RKBM und von der RKBM ohne die Stadt Bern differenziert nach Wochentagen.

In der Stadt Bern werden zwar rund 45 Prozent der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, diese machen aber nur zehn Prozent der Distanzen aus. In der RKBM ohne die Stadt Bern werden im Durchschnitt nur rund ein Drittel der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, diese Wege machen aber dennoch rund neun Prozent der zurückgelegten Distanzen aus.

In der gesamten RKBM wird mit einem Anteil von 55.5 Prozent die grösste Distanz mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Innerhalb der Stadt wird jedoch mit 48 Prozent der grösste Anteil der Distanzen mit dem öffentlichen Verkehr geleistet.

**Tabelle 4: Anteile der Hauptverkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität**

Hauptverkehrsmittel	Wege				Distanzen			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage
<b>RKBM</b>								
Zu Fuss	27.6%	25.7%	23.7%	27.0%	5.6%	4.5%	4.9%	5.3%
Velo	10.2%	(6.3%)	(9.5%)	9.6%	4.1%	(5.3%)	1.2%	3.8%
Öffentlicher Verkehr	23.4%	19.9%	16.8%	22.3%	38.4%	(18.2%)	31.6%	34.3%
Motorisierter Individualverkehr	37.3%	46.4%	48.3%	39.6%	50.5%	71.8%	61.7%	55.5%
Andere Verkehrsmittel	(1.4%)	(1.6%)	(1.7%)	1.5%	(1.4%)	(0.3%)	(0.5%)	(1.1%)
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100%	100%	100%	100%
<b>Zentrum / Stadt Bern</b>								
Zu Fuss	30.5%	30.0%	29.2%	30.3%	6.5%	6.3%	4.8%	6.2%
Velo	16.4%	(7.7%)	(11.5%)	14.8%	4.6%	(2.2%)	(1.5%)	3.8%
Öffentlicher Verkehr	33.6%	27.6%	(19.9%)	31.6%	53.5%	(34.0%)	(37.4%)	48.0%
Motorisierter Individualverkehr	18.0%	34.7%	38.5%	22.0%	35.0%	(57.4%)	(55.6%)	41.6%
Andere Verkehrsmittel	1.5%	-	((1.0%))	(1.2%)	(0.4%)	(0.2%)	(0.7%)	(0.4%)
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100%	100%	100%	100%
<b>RKBM ohne Zentrum</b>								
Zu Fuss	26.0%	23.5%	21.3%	25.2%	5.1%	3.6%	5.0%	4.9%
Velo	7.0%	(5.6%)	(8.7%)	6.9%	3.8%	(6.7%)	(1.1%)	3.9%
Öffentlicher Verkehr	18.1%	(15.9%)	(15.4%)	17.6%	31.0%	10.8%	(28.5%)	27.5%
Motorisierter Individualverkehr	47.4%	52.6%	52.6%	48.6%	58.1%	78.5%	65.0%	62.3%
Andere Verkehrsmittel	(1.4%)	(2.5%)	(2.1%)	(1.7%)	(1.9%)	(0.4%)	(0.4%)	(1.5%)
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4790 Wege

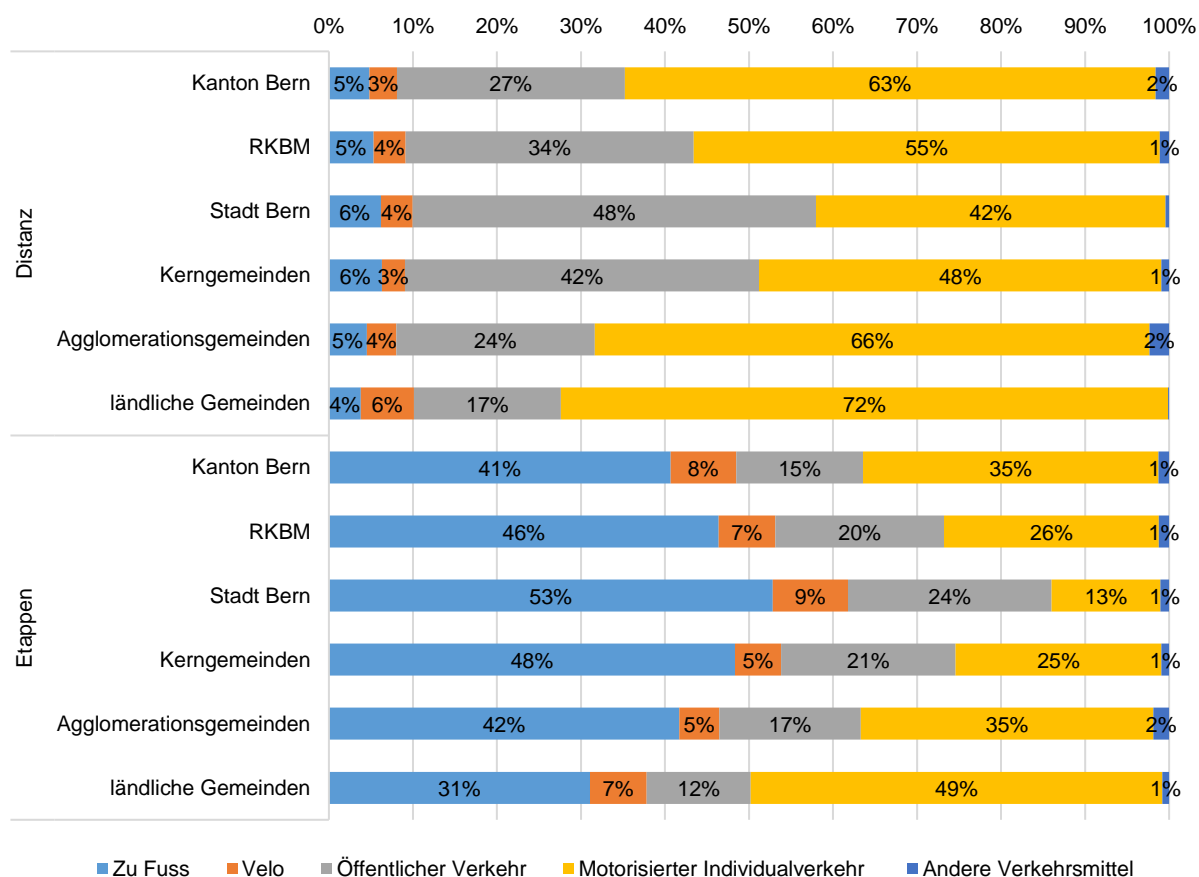
Hinweis: (): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

(()): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der Etappen nach Zentralität (Grafik 27) zeigt sich erneut der grosse Anteil des öffentlichen Verkehrs im Zentrum (48 Prozent der Distanzen). In den Kerngemeinden und den Agglomerationsgemeinden ist der motorisierte Individualverkehr stärker vertreten, sowohl bei der Tagesdistanz wie auch bei den zurückgelegten Etappen.

Über alle Gebiete betrachtet ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Tagesdistanz mit rund neun bis zehn Prozent auf ähnlichem Niveau. Im Zentrum ist jedoch der Fussverkehr mit einem Anteil von 53 Prozent am bedeutendsten bei der Gesamtmenge der Anzahl der zurückgelegten Etappen.

**Grafik 27: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Distanz nach Zentralität**



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: Kanton Bern: 21 269 Etappen, RKBM: 7 737 Etappen, Stadt Bern: 2 685 Etappen

## Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Merkmalen

Die männlichen und die weiblichen Einwohner der RKBM legten an einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2015 die gleiche Anzahl an Wegen zurück. Die Frauen stückeln diese Wege jedoch in etwas mehr Etappen als die Männer, dafür weisen die durchschnittlichen Etappen der Frauen 1.6 Kilometer kürzere Distanzen auf. Im Vergleich zur letzten Erhebung 2010 hat die durchschnittliche Tagesdistanz bei den Frauen um 3.1 Kilometern zugenommen, wohingegen sie bei den Männern um 6.2 Kilometer abgenommen hat.

Nach dem Alter betrachtet, ist die Altersgruppe der 18 bis 24-Jährigen sowohl bei der durchschnittlichen Tagesdistanz, bei der Anzahl Wege als auch bei der Anzahl Etappen die Gruppe mit der grössten Mobilität. Lediglich bei der durchschnittlichen Etappendistanz weist die Gruppe der über 65-Jährigen einen höheren Wert auf.

Nach Haushaltseinkommen betrachtet stellt man fest, dass die durchschnittliche Tagesdistanz zunimmt, je grösser das monatliche Einkommen ausfällt.

**Tabelle 5: Eckwerte des Verkehrs (Inland) nach soziodemografischen Gruppen (Geschlecht, Alter, Einkommen)**

	Stichprobe	Tagesdistanz (km)	Tägliche Anzahl Wege	Tägliche Anzahl Etappen	Durchschnittliche Etappendistanz (km)
Frau	752	37.7	3.3	5.8	6.5
Mann	710	42.0	3.3	5.2	8.1
0-17 Jahre	189	28.2	3.5	5.2	5.5
18-24 Jahre	107	54.4	3.7	7.2	7.6
25-64 Jahre	818	42.1	3.5	5.8	7.3
65 und mehr Jahre	348	32.9	2.7	4.2	7.8
bis CHF 4 000	145	23.4	3.0	5.0	4.6
CHF 4 001 bis 8 000	424	40.9	3.2	5.3	7.7
CHF 8 001 bis 12 000	303	44.7	3.4	5.6	8.0
Mehr als CHF 12 000	199	46.7	3.9	6.2	7.5
Keine Antwort / weiss nicht / Frage nicht gestellt aufgrund Alter	391	37.3	3.3	5.4	6.9

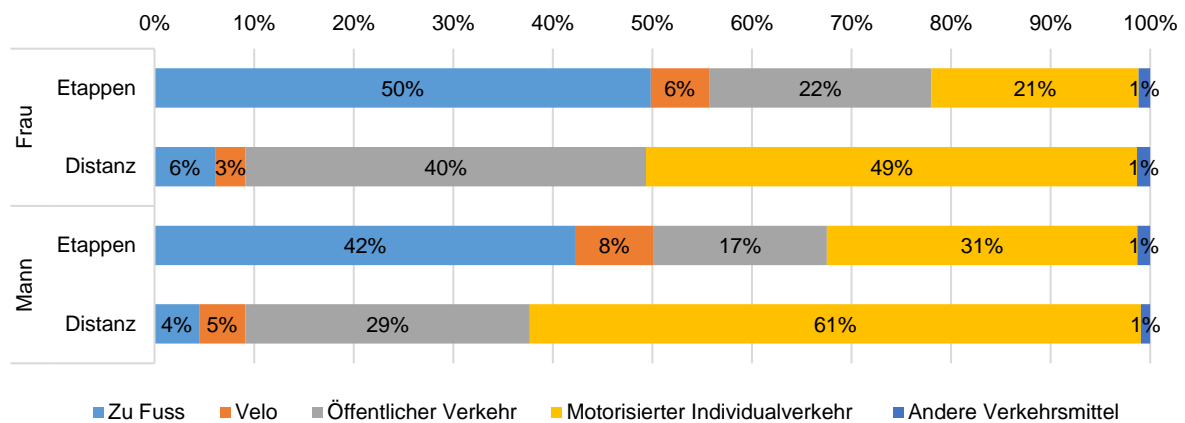
Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 1 462 Personen, 7 737 Etappen

Wird der Modalsplit der Etappen nach Geschlecht aufgeschlüsselt, zeigt sich in Grafik 28, dass die Frauen die Hälfte der Etappen und sechs Prozente der Distanzen zu Fuss zurücklegen. Bei den Männern ist dieser Wert um acht Prozentpunkte respektive zwei Prozentpunkte tiefer.

Sowohl die Männer als auch die Frauen legen die grösste Etappendistanz mittels motorisiertem Individualverkehr zurück, wenn auch bei den Männern der MIV einen um zwölf Prozentpunkte höheren Anteil aufweist.

**Grafik 28: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht**



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

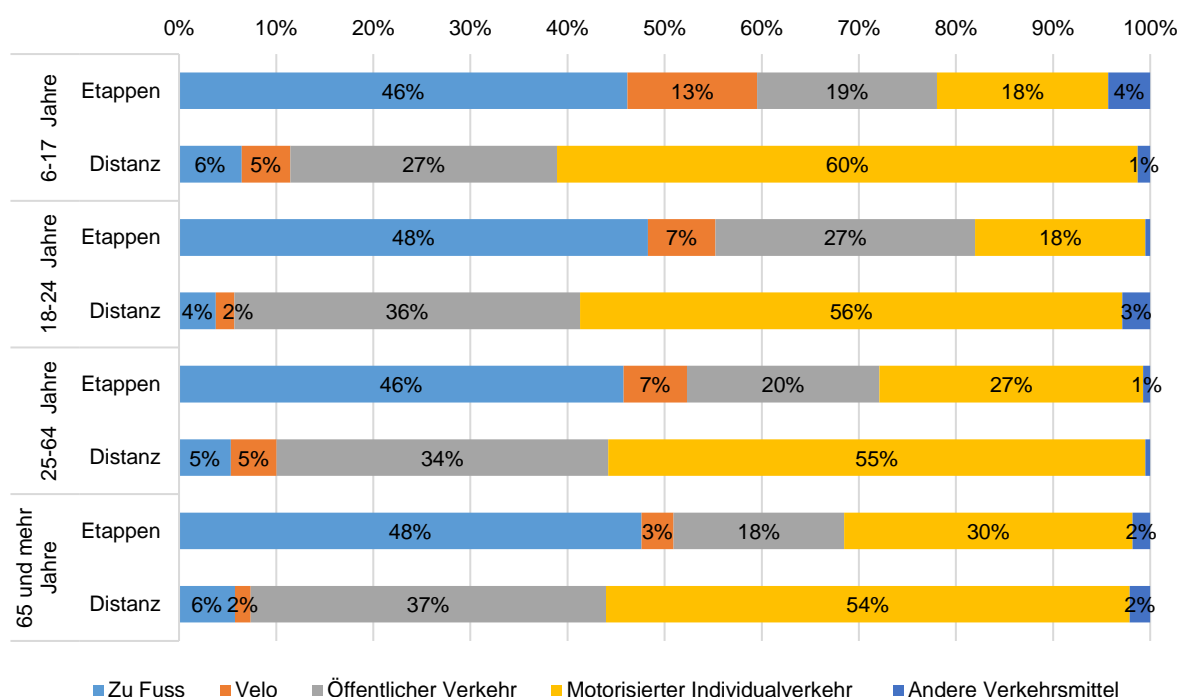
Stichprobe: 7 737 Etappen



Der Modalsplit der Etappen nach Altersgruppen zeigt, dass in allen Altersgruppen die grösste Anzahl der Etappen zu Fuss bewältigt wird. Gemessen an der Etappendistanz macht der motorisierte Individualverkehr bei allen Altersgruppen den grössten Anteil aus. Bei der jüngsten Gruppe sind dies 60 Prozent. Das ist gegenüber dem MZMV 2010 eine Zunahme von neun Prozentpunkten.

Die Anzahl der Etappen, welche mit dem Velo zurückgelegt werden, nimmt mit zunehmendem Alter ab. Interessanterweise macht die mit dem Velo zurückgelegte Distanz bei den 25 bis 64-Jährigen den gleichen Anteil aus wie bei den 6 bis 17-Jährigen (jeweils fünf Prozent), obwohl die jüngste Altersgruppe hier einen um sechs Prozentpunkte höheren Anteil bei der Etappenanzahl aufweist als die 25 bis 64-Jährigen.

**Grafik 29: Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen**

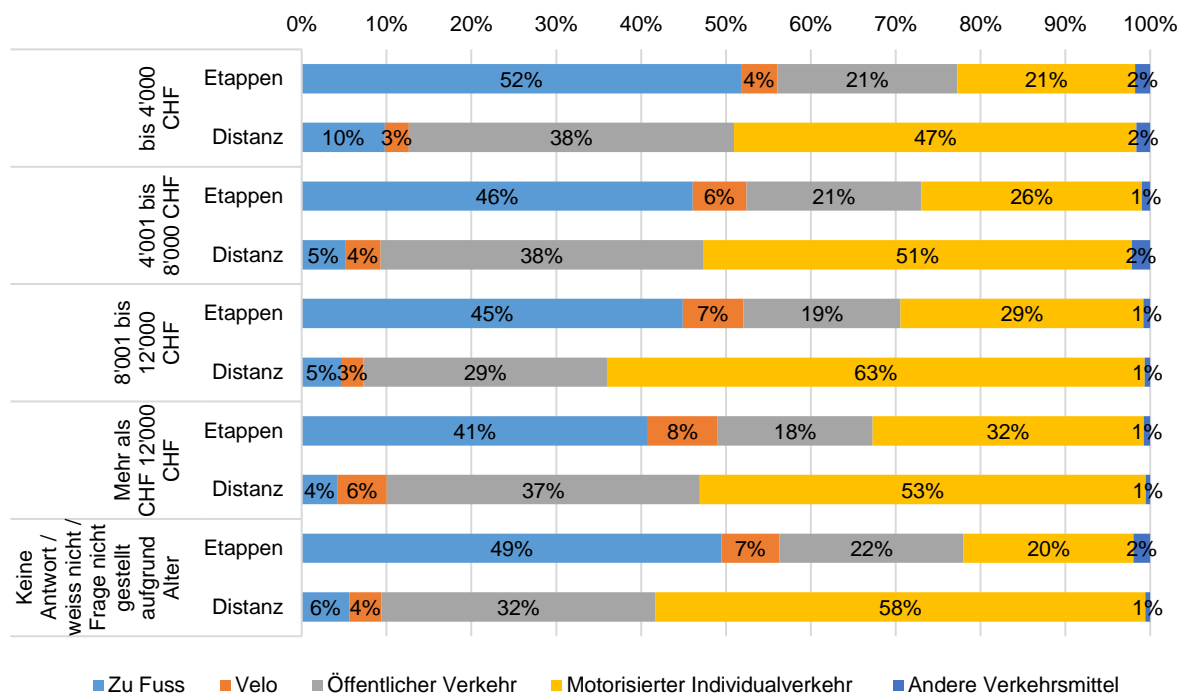


Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 7 737 Etappen

Auch das monatliche Einkommen hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Wie in Grafik 30 ersichtlich wird, nimmt beim Fussverkehr mit zunehmendem Einkommen sowohl der Anteil der Etappenanzahl als auch der Anteil der Etappendistanz ab. Umgekehrt verhält es sich beim motorisierten Individualverkehr: Je kleiner das Einkommen, desto kleiner der Anteil des MIV an der Etappenanzahl und der Distanz – mit Ausnahme der obersten Einkommensklasse. Obwohl hier der MIV den grössten Anteil aus allen Einkommensklassen an der Anzahl Etappen ausmacht, ist die zurückgelegte Distanz um zehn Prozentpunkte tiefer als bei der Einkommensklasse von 8 001 bis 12 000 Schweizer Franken.

**Grafik 30: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen**



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

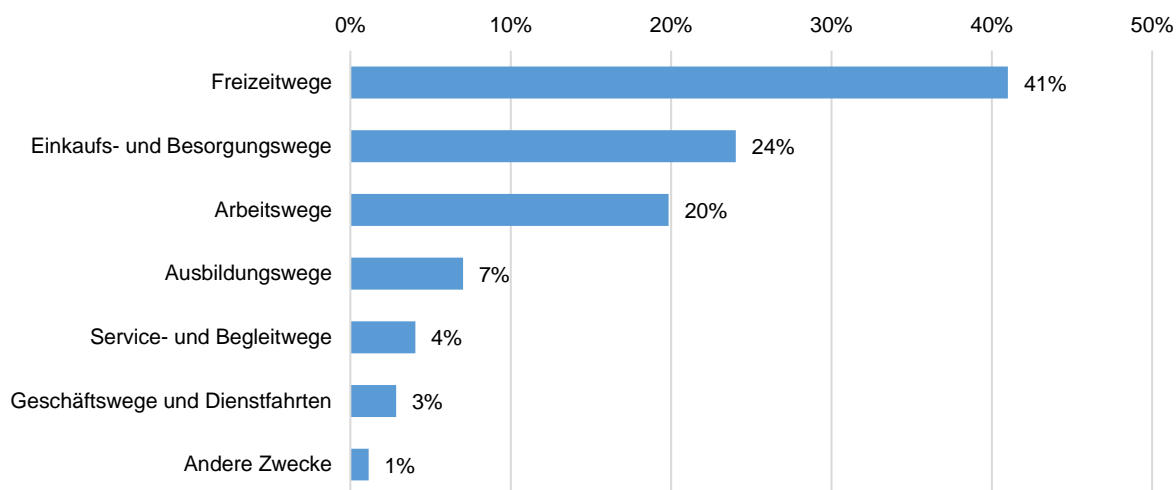
Stichprobe: 7 737 Etappen

## Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck

Die meisten Wege werden für Freizeitwecke zurückgelegt. 41 Prozent der von den Einwohnerinnen und Einwohnern der RKBM getätigten Wege wurden zu diesem Zweck zurückgelegt. Es handelt sich dabei um Hin- und Rückfahrten zu Freizeitaktivitäten und Wege, die selbst Freizeitcharakter haben (wie z.B. Velotouren, Spaziergänge etc.). Bei der letzten Erhebung zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Jahr 2010 war dies mit 38 Prozent auch schon der häufigste Zweck. Auch liegen wieder die Wege zum Einkaufen (24 Prozent) und der Weg zur Arbeit (20 Prozent) an zweiter und dritter Stelle. Diesen drei Kategorien können zusammen 85 Prozent aller Wege zugeordnet werden.

Für die Stadt Bern zeigen sich hier keine statistisch signifikanten Unterschiede gegenüber der gesamten RKBM.

**Grafik 31: Wege nach Fahrtzwecken**

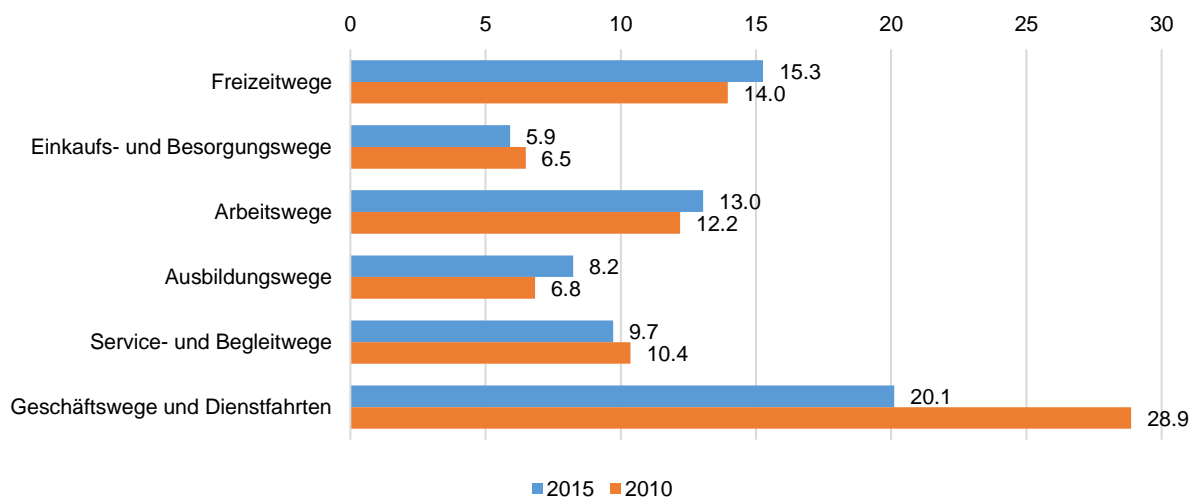


Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
Stichprobe: 4 789 Wege

Wie in Grafik 32 ersichtlich, weisen die Wege mit dem Zweck «Geschäftswege und Dienstfahrten» mit 20.1 Kilometern die längsten Wegdistanzen auf. Dennoch ist der Wert im Vergleich zum Jahr 2010 aber um 8.8 Kilometer kürzer. Ein durchschnittlicher Freizeitweg war im Jahr 2015 mit 15.3 Kilometern um 1.3 Kilometer länger als im Jahr 2010. Auch die Wege mit den Zwecken «Arbeit» und «Ausbildung» sind im Vergleich zur letzten Erhebung um 0.8 Kilometer respektive 1.4 Kilometer länger geworden.

Für die Stadt Bern zeigen sich hier keine statistisch signifikanten Unterschiede gegenüber der gesamten RKBM.

**Grafik 32: Durchschnittliche Wegdistanz nach Fahrtzweck in Kilometern**



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4 789 Wege

Hinweis: Die Kategorie «Andere» in der Grafik ausgeblendet, da das Vertrauensintervall grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils ist und Vergleiche damit nicht aussagekräftig sind.

Je nach Wochentag unterscheiden sich die Anteile der Fahrtzwecke an den zurückgelegten Wegen und Distanzen. Werktags werden in der RKBM und in der Stadt Bern für die Zwecke «Arbeit» und «Einkauf- und Besorgungswege» rund ein Viertel der Wege getätigt, für Freizeitwege gar ein Drittel der Wege. Auch bei den Distanzen machen Freizeitwege mit 43 Prozent (RKBM) und 41 Prozent (Stadt Bern) den grössten Anteil aus. Demgegenüber sind die Anteile mit dem Fahrtzweck «Einkauf- und Besorgungswege» bei den Distanzen mit 11.5 Prozent in der RKBM und 10 Prozent in der Stadt Bern wesentlich kleiner als bei den Wegen.

**Tabelle 6: Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanz nach Wochentagen**

	Wege				Distanzen			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage
<b>RKBM</b>								
Arbeitswege	23.9%	6.1%	6.3%	19.9%	29.3%	5.4%	2.8%	21.7%
Ausbildungswege	8.8%	(1.0%)	((0.8%))	7.0%	6.8%	(0.3%)	((0.3%))	4.9%
Einkaufs- und Besorgungswege	23.9%	34.7%	8.3%	24.0%	11.5%	16.8%	(8.4%)	11.9%
Geschäftswege und Dienstfahrten	3.5%	((0.6%))	((0.7%))	2.9%	6.5%	1.7%	((0.2%))	4.8%
Freizeitwege	34.7%	53.5%	76.1%	41.0%	43.0%	71.4%	76.4%	52.4%
Service- und Begleitwege	4.2%	(1.9%)	6.0%	4.1%	2.3%	(3.7%)	7.8%	3.3%
Andere	0.9%	(2.2%)	(1.7%)	1.1%	(0.5%)	0.8%	(4.1%)	(1.1%)
<b>Zentrum / Stadt Bern</b>								
Arbeitswege	24.1%	(4.9%)	(8.2%)	20.1%	33.0%	1.1%	(2.0%)	23.3%
Ausbildungswege	7.1%	((0.9%))	((0.0%))	5.6%	(5.1%)	((0.2%))	((0.0%))	(3.6%)
Einkaufs- und Besorgungswege	25.0%	37.4%	(8.2%)	25.4%	10.0%	11.9%	(6.8%)	9.7%
Geschäftswege und Dienstfahrten	3.9%	((0.7%))	((2.4%))	3.3%	(8.1%)	((2.3%))	((0.7%))	6.1%
Freizeitwege	35.5%	55.3%	74.5%	41.4%	41.7%	75.8%	81.9%	53.2%
Service- und Begleitwege	4.0%	((0.8%))	(4.4%)	3.5%	1.1%	8.7%	(8.3%)	(3.4%)
Andere	(0.4%)	((0.0%))	((2.4%))	(0.5%)	(1.0%)	((0.0%))	((0.3%))	(0.7%)
<b>RKBM ohne Zentrum</b>								
Arbeitswege	23.8%	6.7%	5.5%	19.7%	27.5%	7.4%	3.3%	20.8%
Ausbildungswege	9.8%	((1.1%))	((1.2%))	7.8%	7.7%	((0.3%))	((0.5%))	5.5%
Einkaufs- und Besorgungswege	23.3%	33.2%	8.4%	23.3%	12.3%	19.1%	9.2%	12.9%
Geschäftswege und Dienstfahrten	3.3%	((0.6%))	((0.0%))	2.6%	5.7%	((1.3%))	((0.0%))	4.2%
Freizeitwege	34.3%	52.6%	76.8%	40.8%	43.7%	69.4%	73.4%	52.0%
Service- und Begleitwege	4.4%	(2.5%)	6.7%	4.3%	2.8%	1.3%	7.5%	3.3%
Andere	1.1%	3.4%	(1.4%)	1.5%	(0.3%)	1.2%	6.1%	(1.3%)

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4 789 Wege

Hinweis: ( ): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils  
 (( )) : Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Der Anteil des Freizeit Zwecks an der zurückgelegten Tagesdistanz hat seit 2010 wieder zugenommen, nachdem der Wert von 2005 auf 2010 abgenommen hatte. Mehr als die Hälfte der Distanz aller zurückgelegten Etappen wurde in der RKBM 2015 zu diesem Zweck erbracht. Die Distanz pro mobile Person und Tag, welche für Freizeit zwecke zurückgelegt wurde, ist 3.4 Kilometer länger als noch 2010. Auf das Jahr hochgerechnet sind dies 1 247 zusätzliche Kilometer pro mobile Person ab sechs Jahren für diesen Verkehrszweck.

Der Anteil der Etappen mit den Zwecken Arbeit und Einkauf ist in den fünf Jahren zwischen 2010 und 2015 stabil geblieben, wenn auch die Distanz pro Tag und mobile Person um jeweils 0.5 Kilometer zurückgegangen ist.

**Tabelle 7: Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken in den Jahren 2005, 2010 und 2015**

	Anteil in %			Distanz pro mobile Person und Tag in km			Distanz pro Person und Jahr in km		
	2015	2010	2005	2015	2010	2005	2015	2010	2005
Arbeit	22%	22%	20%	9.6	10.1	8.6	3 490	3 698	3 136
Ausbildung	5%	4%	4%	2.1	2.0	1.5	782	723	553
Einkauf	12%	12%	10%	5.2	5.7	4.1	1 914	2 076	1 513
Geschäft- und Dienstfahrt	5%	7%	11%	2.1	3.2	4.7	776	1 170	1 732
Freizeit	52%	43%	48%	23.1	19.7	20.6	8 436	7 189	7 520
Service- und Begleitwege	3%	4%	1%	1.5	1.8	0.4	531	643	128
Andere	1%	7%	8%	0.5	3.4	3.3	178	1 226	1 187
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>44.1</b>	<b>45.8</b>	<b>43.2</b>	<b>16 106</b>	<b>16 724</b>	<b>15 770</b>

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

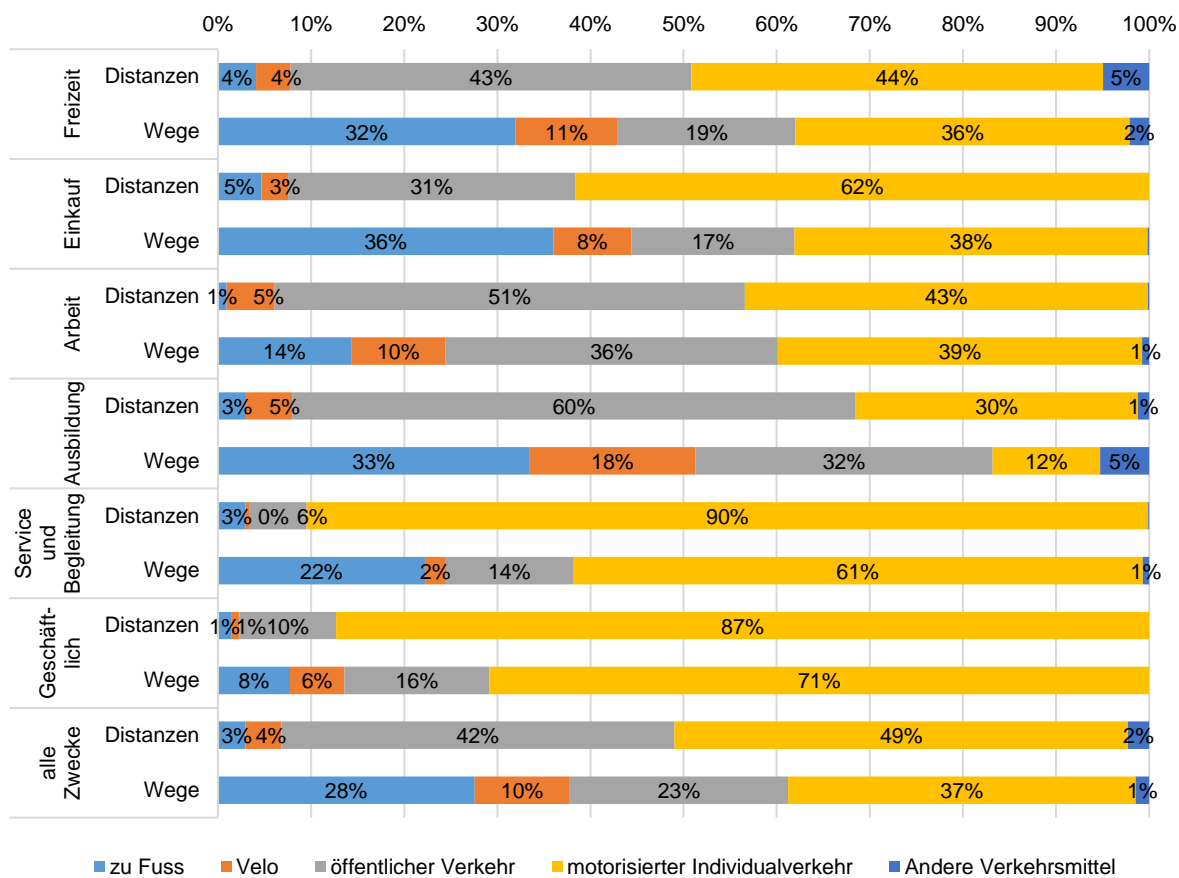
Stichprobe: 2005: 2 859 Zielpersonen, 2010: 3 019 Zielpersonen, 2015: 1 313 Zielpersonen

Über alle Fahrtzwecke gesehen, ist der motorisierte Individualverkehr an Werktagen für fast die Hälfte der Distanzen und 37 Prozent aller Wege das gewählte Verkehrsmittel der Bewohnerinnen und Bewohner der RKBM ab sechs Jahren (Grafik 33). Mit dem Zweck «Service- und Begleitung» und dem Zweck «Geschäftlich» erreicht der MIV mit 90 Prozent respektive 87 Prozent die höchsten Anteile der Distanzen.

Für den öffentlichen Verkehr wurde im Jahr 2015 mit den Fahrtzwecken «Ausbildung» und «Arbeit» mit 60 und 51 Prozent an den zurückgelegten Distanzen die höchsten Anteile gegenüber den anderen Verkehrsmitteln verzeichnet und hat gegenüber dem Jahr 2010 einen Zuwachs von sechs und 13 Prozentpunkten erlebt.

Der Fussverkehr erreicht bei den Fahrtzwecken «Einkauf» mit 36 Prozent (2010: 37 Prozent) und «Ausbildung» mit 33 Prozent (2010: 41 Prozent) die höchsten Anteile gemessen an der Anzahl der Wege. Gemessen an der Distanz beträgt der Anteil hier fünf und drei Prozent.

**Grafik 33: Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrtzweck (werktags)**

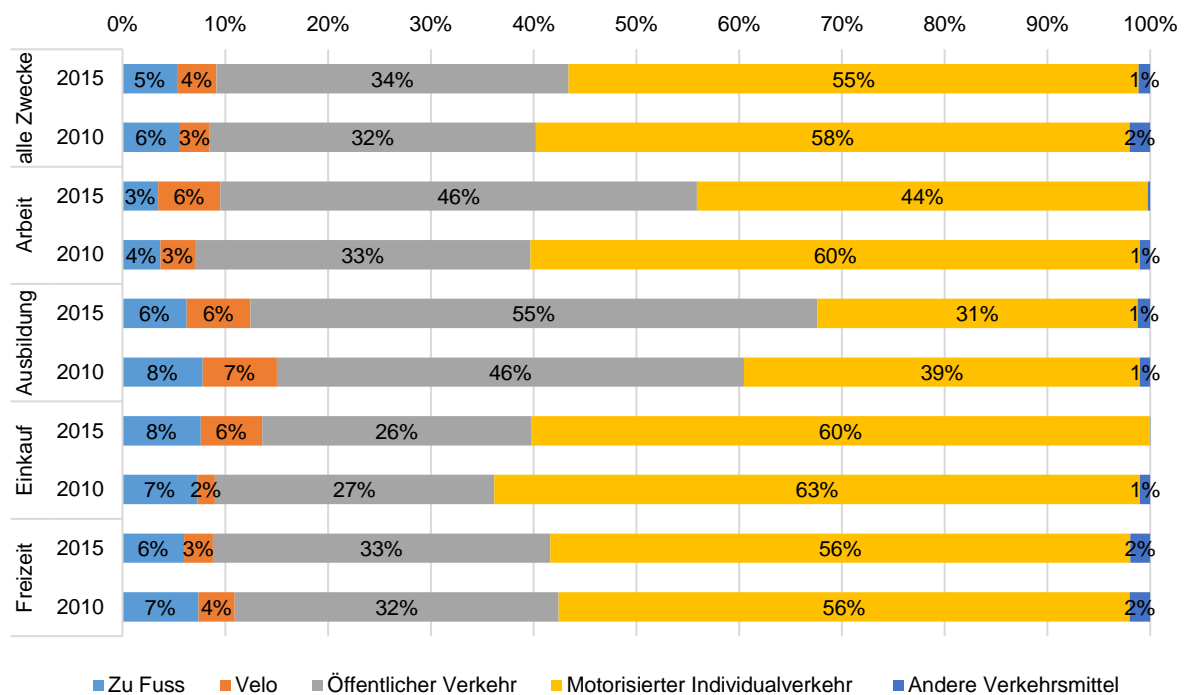


Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren (werktags)  
 Stichprobe: 3 680 Wege

Verglichen mit dem Jahr 2010 haben sich 2015 über alle Zwecke gesehen keine grossen Verschiebungen im Modalsplit ergeben.

Innerhalb der Gruppe mit dem Fahrtzweck «Arbeit» hat der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Tagesdistanz aber um 16 Prozentpunkte abgenommen und der Anteil des öffentlichen Verkehrs um 13 Prozentpunkte zugenommen. Auch beim Zweck «Ausbildung» hat der öffentliche Verkehr neun Prozentpunkte an den Anteilen der Tagesdistanz dazugewonnen und der motorisierte Individualverkehr acht Prozentpunkte dieser Anteile verloren.

**Grafik 34: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2010 und 2015 (alle Wochentage)**



Grundgesamtheit: Etappen (Tagesdistanz) der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren (alle Wochentage)

Stichprobe: 2015: 7 737 Etappen, 2010: 18 453 Etappen

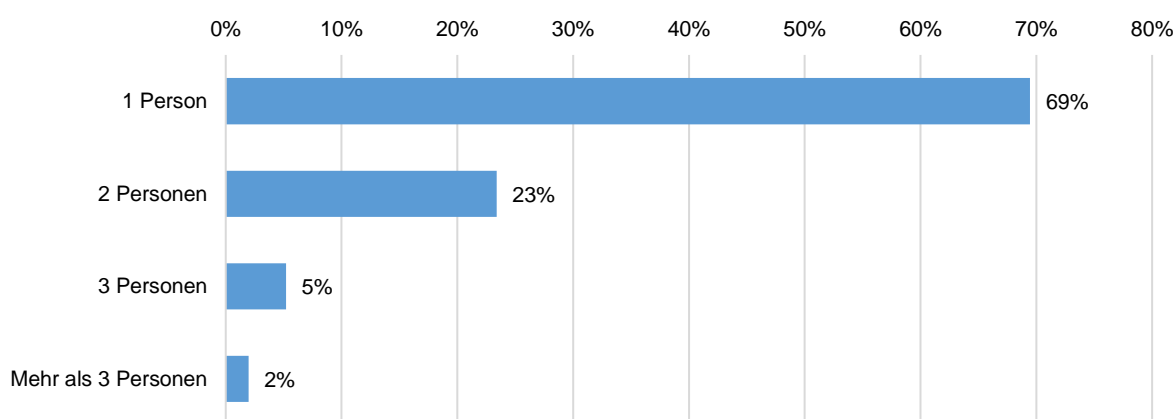


## Belegung von Personenwagen

Bewegen sich die Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM mit dem Auto, tun sie dies meist alleine. Im Jahr 2015 war dies in 69 Prozent der Autofahrten der Fall, was zwei Prozentpunkte mehr sind als noch 2010. Die Belegung mit zwei Personen ist gegenüber 2010 stabil geblieben, während im Jahr 2015 die Belegung mit drei und mit mehr als drei Personen im Vergleich mit dem Jahr 2010 um einen respektive zwei Prozentpunkte abgenommen hat.

Schweizweit und im Kanton Bern war im Jahr 2015 jeweils bei ebenfalls 69 Prozent der Fahrten nur ein Platz pro Personenwagen belegt. Mit 77 Prozent waren in der Stadt Bern über drei Viertel der Personenwagen mit nur einer Person belegt. 19 Prozent der Personenwagen waren doppelt belegt.

**Grafik 35: PW-Belegung oder durchschnittliche Zahl der Autoinsassen pro Autofahrt**



Grundgesamtheit: Autofahrten (Etappen) mit Zielperson als Fahrer aus der RKBM (und gültiger Angabe zum Besetzungsgrad)

Stichprobe: 1 433 Etappen

Die durchschnittliche Belegung der Personenwagen beim Weg zur Arbeit bewegt sich in der RKBM seit 2005 um den Wert von 1.2 Personen. Bei den Einkaufs- und Besorgungsfahrten hingegen ist der Wert seit 2005 von 1.44 auf 1.55 Personen pro Auto gestiegen. Dies wirkt sich auch auf die Belegung über alle Zwecke betrachtet aus: War hier die durchschnittliche Belegung eines Personenwagens im Jahr 2005 noch 1.45 Personen pro Auto, lag der Wert zehn Jahre später mit 1.58 Personen um 0.13 Belegungsplätze höher.

**Tabelle 8: PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzwecken für 2005 bis 2015**

Fahrtzweck	Durchschnittliche PW-Belegung in Personen		
	2015	2010	2005
Arbeit	1.19	1.15	1.15
Einkauf und Besorgungen	1.55	1.43	1.44
Freizeit	1.82	1.68	1.66
Alle Zwecke	1.58	1.47	1.45

Grundgesamtheit: Autofahrten (Etappen) mit Zielperson als Fahrer aus der RKBM (und gültiger Angabe zum Besetzungsgrad)

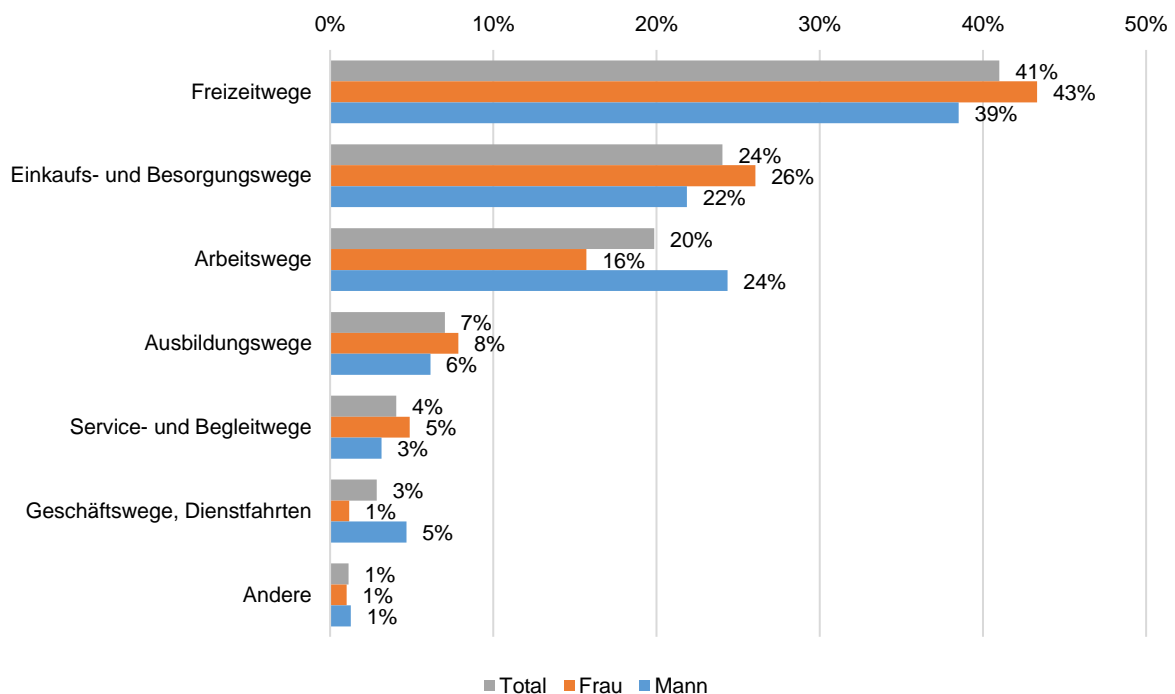
Stichprobe: 2015: 1 433 Etappen, 2010: 3 510 Etappen, 2005: 3 320 Etappen

## Fahrzwecke nach soziodemografischen Merkmalen

Für Freizeitwege werden 41 Prozent der Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren zurückgelegt (2010: 38 Prozent). Bei den Frauen ist dieser Wert um vier Prozentpunkte höher als bei den Männern. Auch der Anteil der Wege für Einkaufs- und Besorgungswege ist bei den Frauen vier Prozentpunkte höher. Über beide Geschlechter betrachtet werden 24 Prozent der Wege mit diesem Zweck geleistet.

Bei den Männern machen die Arbeitswege einen um acht Prozentpunkte höheren Anteil aus als bei den Frauen. Insgesamt wird von den Bewohnern der RKBM jeder fünfte Weg (20 Prozent) für den Zweck «Arbeit» in Angriff genommen – rund halb so viele wie für Freizeitwege.

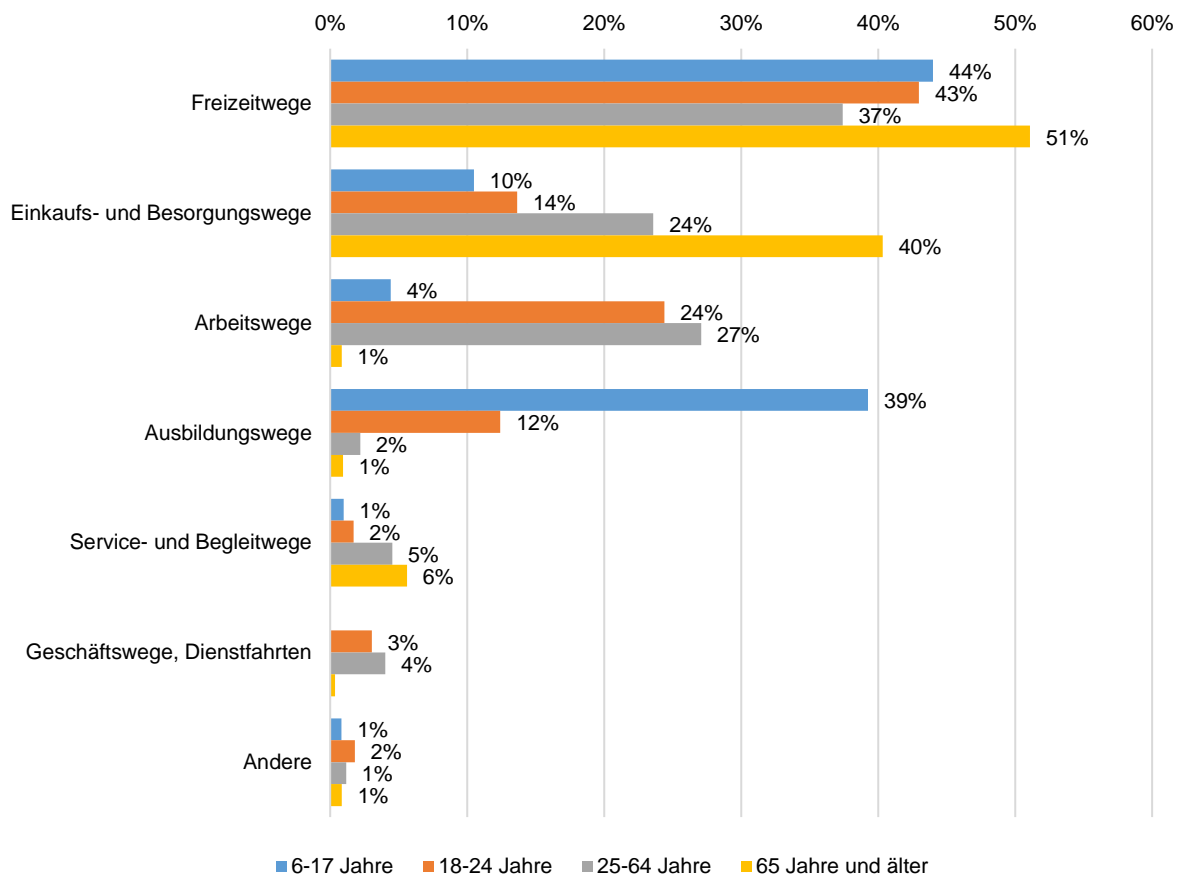
**Grafik 36: Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht**



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 4 789 Wege

Personen im erwerbsfähigen Alter (Altersgruppe der 25 bis 65- Jährigen) haben naturgemäss die höchsten Anteile bei den Arbeitswegen (27 Prozent) und die Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren haben nur noch geringen Anteil für diesen Fahrtzweck aufgewendet. Die Jugendlichen (6-17 Jahre) haben erwartungsgemäss beim Fahrtzweck «Ausbildung» mit fast 40 Prozent den höchsten Anteil. Den grössten Anteil bei den Freizeit- und bei den Einkaufswegen hat die Altersgruppe «65 Jahre und älter».

**Grafik 37: Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen**



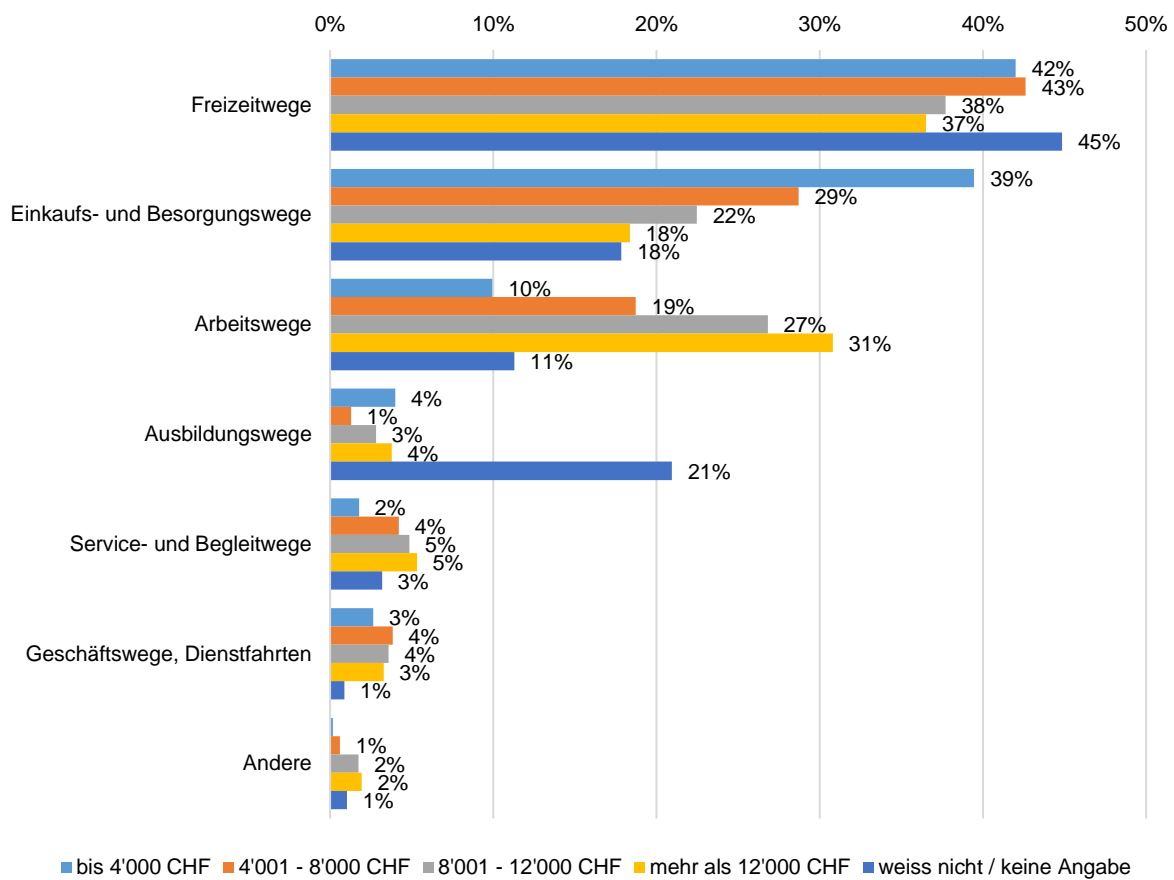
Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4 789 Wege

Grafik 38 zeigt, dass der Anteil der Arbeitswege mit zunehmendem Haushaltseinkommen zunimmt. Die Personen in der höchsten Einkommensklasse haben mit 31 Prozent (2010: 27 Prozent) einen dreimal höheren Anteil für diesen Fahrzweck verwendet als die Personen in der tiefsten Einkommensklasse mit zehn Prozent (2010: 13 Prozent).

Demgegenüber ist der Anteil am Fahrzweck «Einkaufs- und Besorgungswege» bei der tiefsten Einkommensklasse mit 39 Prozent mehr als doppelt so hoch wie bei der Personengruppe, die über ein Haushaltseinkommen von über 12 000 Franken verfügt (18 Prozent).

**Grafik 38: Wege nach Fahrzweck und Einkommensklassen**



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 4 789 Wege

## Woher – Wohin

Die Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren legen 83 Prozent der Wege als Binnenverkehr Binnenwegen (Start- und Zielort in gleicher Raumeinheit) innerhalb der RKBM zurück.

Der grösste Anteil der Wege findet mit 29.2 Prozent innerhalb des Zentrums statt. Weitere grosse Anteile verzeichnet mit 14.4 Prozent der Binnenverkehr innerhalb der Agglomerationsgemeinden und mit 10.3 Prozent der Binnenverkehr innerhalb der Kerngemeinden. Sechs Prozent der Wege, welche innerhalb der RKBM starten, haben ein Ziel ausserhalb der Region.

Gegenüber der Erhebung 2010 haben sich in der Start- und Zielortmatrix keine grossen Verschiebungen ergeben.

**Tabelle 9: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Zentralität**

		Zielort des Weges					Total
		Zentrum / Stadt Bern	Kerngemeinden	Agglomerationsgemeinden	Ländliche Gemeinden	Ausserhalb	
Startort des Weges	Zentrum / Stadt Bern	29.2%	4.4%	3.1%	0.6%	1.9%	39.2%
	Kerngemeinden	4.4%	10.3%	2.2%	0.3%	1.0%	18.2%
	Agglomerationsgemeinden	3.1%	2.1%	14.4%	1.2%	2.0%	22.7%
	ländliche Gemeinden	0.7%	0.2%	1.3%	5.0%	1.2%	8.5%
	Ausserhalb	2.0%	1.1%	2.2%	1.4%	4.8%	11.5%
	Total	39.3%	18.2%	23.1%	8.5%	10.9%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4 789 Wege

Bei der Betrachtung des Start- und Zielorts der Wege nach Sektoren sind nebst dem Zentrum mit 29.2 Prozent, der Sektor Südost mit 9.3 Prozent und der Sektor Ost mit 5.1 Prozent diejenigen Sektoren mit den grössten Anteilen an Binnenwegen.

Von der Stadt Bern aus startend geht der grösste Anteil der Wege (ohne Binnenverkehr) der Bewohnerinnen und Bewohner der RKBM in den Sektor Köniz. Mit Zielort Stadt Bern kommen die grössten Anteile der Wege mit jeweils 2.1 Prozent aus den Sektoren Köniz und Ost.

**Tabelle 10: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Sektoren**

		Zielort des Weges								Total
		Nord	West	Zentrum / Stadt Bern	Köniz	Süd	Südost	Ost	Ausserhalb	
Startort des Weges	Nord	4.4%	0.2%	0.9%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.6%	6.7%
	West	0.2%	3.2%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	5.4%
	Zentrum / Stadt Bern	1.0%	0.9%	29.2%	2.2%	0.6%	1.6%	1.9%	1.9%	39.2%
	Köniz	0.2%	0.2%	2.1%	4.4%	0.5%	0.1%	0.2%	0.5%	8.1%
	Süd	0.0%	0.0%	0.6%	0.5%	4.1%	0.5%	0.2%	0.5%	6.4%
	Südost	0.1%	0.0%	1.5%	0.1%	0.5%	9.3%	0.7%	1.4%	13.7%
	Ost	0.2%	0.1%	2.1%	0.2%	0.1%	0.7%	5.1%	0.4%	9.1%
	Ausserhalb	0.8%	0.8%	2.0%	0.5%	0.6%	1.5%	0.5%	4.8%	11.5%
	Total	6.8%	5.5%	39.3%	8.2%	6.5%	13.8%	9.1%	10.9%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren

Stichprobe: 4 789 Wege

Die nachfolgende Tabelle 11 zeigt die Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln für die wichtigsten Kombinationen von Zentralitäten der Start- und Zielorte. Rund 40 Prozent der Binnenwege in der Stadt Bern werden zu Fuss zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Binnenwegen im Zentrum beträgt nahezu 28 Prozent, knapp 16 Prozent entfallen auf das Velo.

Bei Fahrten aus den Kern-, Agglomerations-, den ländlichen Gemeinden oder von ausserhalb der RKBM ins Zentrum sind der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von 46 Prozent und der öffentliche Verkehr mit 46.7 Prozent die dominierenden Verkehrsträger. Im Jahr 2010 betrug diese Werte 48.9 Prozent respektive 44.2 Prozent.

Im Vergleich zum MZMV 2010 hat der Velo- und der öffentliche Verkehr sowohl aus dem Zentrum in die anderen Gebiete (Kern-, Agglo-, ländliche Gemeinde oder ausserhalb) als auch aus den anderen Gebieten ins Zentrum zugenommen, während der motorisierte Individualverkehr in beide Richtungen abgenommen hat (statistisch nicht signifikant).

**Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl des Start- und Zielort nach Zentralität in den Jahren 2010 und 2015**

Startort des Weges	Wegziel	Hauptverkehrsmittel				
		zu Fuss	Velo	motorisierter Individualverkehr	öffentlicher Verkehr	andere Verkehrsmittel
<b>2015</b>						
Zentrum / Stadt Bern	Zentrum / Stadt Bern	41.4%	15.8%	13.9%	27.7%	1.3%
Kerngemeinde	Kerngemeinde	42.6%	12.7%	33.7%	8.9%	(2.0%)
Agglomerations-gemeinde	Agglomerations-gemeinde	43.8%	9.7%	42.1%	2.1%	2.3%
ländliche Gemeinde	ländliche Gemeinde	36.4%	10.6%	48.8%	2.0%	(2.2%)
Ausserhalb	Ausserhalb	37.9%	(3.1%)	42.8%	12.0%	(4.3%)
Zentrum / Stadt Bern	Kern-, Agglo-, ländl. Gemeinde oder ausserhalb	(0.9%)	5.8%	46.4%	46.7%	((0.2%))
Kern-, Agglo-, ländl. Gemeinde oder ausserhalb	Zentrum / Stadt Bern	1.8%	5.4%	46.0%	46.6%	((0.2%))
<b>2010</b>						
Zentrum / Stadt Bern	Zentrum / Stadt Bern	49.1%	11.4%	13.8%	24.8%	0.9%
Kerngemeinde	Kerngemeinde	50.1%	8.0%	33.2%	7.3%	1.2%
Agglomerations-gemeinde	Agglomerations-gemeinde	43.6%	10.1%	40.7%	3.5%	2.1%
ländliche Gemeinde	ländliche Gemeinde	38.8%	11.3%	47.4%	(1.6%)	0.8%
Ausserhalb	Ausserhalb	41.6%	4.1%	39.6%	11.0%	3.6%
Zentrum / Stadt Bern	Kern-, Agglo-, ländl. Gemeinde oder ausserhalb	2.5%	4.6%	49.0%	43.7%	((0.2%))
Kern-, Agglo-, ländl. Gemeinde oder ausserhalb	Zentrum / Stadt Bern	2.7%	4.1%	48.9%	44.2%	((0.1%))

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren  
 Stichprobe: 2015: 4 789 Wege; 2010: 11 176 Wege  
 Hinweis: (): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils  
 ((): Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden; Anzahl Beobachtungen ist kleiner als

## 5 Modalsplit nach Territorialprinzip

Im Gegensatz zu den anderen Kapiteln wird hier nicht vom Wohnortprinzip, also von den Einwohnerinnen und Einwohnern der RKBM oder der Stadt Bern ausgegangen, sondern von den Personen, welche sich in dieser Raumeinheit bewegen. So werden beispielsweise auch auswärtige Pendler erfasst, welche in der Region Bern-Mittelland arbeiten oder schweizerische Touristen, die die Region Bern-Mittelland besuchen. Nicht enthalten sind ausländische Touristen und Geschäftsleute aus dem Ausland, da diese im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr nicht befragt wurden.

Je grösser eine Raumeinheit, desto grösser ist die zurückgelegte Tagesdistanz der Personen, die sich in jener Raumeinheit bewegen. Dies ist insofern logisch, als dass diese Personen einen grösseren Spielraum in ihren Bewegungen haben bevor sie die Raumeinheit verlassen und aus dem Betrachtungsperimeter fallen. Im Vergleich zu 2010 hat in der Stadt Bern die mit dem Velo zurückgelegte Distanz statistisch signifikant um 0.2 Kilometer zugenommen, während jene des motorisierten Individualverkehrs im gleichen Zeitraum um 1.3 Kilometer abgenommen hat.

Bei der Tagesunterwegszeit verbrachten im Jahr 2015 die Velofahrer in der Stadt Bern durchschnittlich eine Minute länger pro Tag auf ihrem Verkehrsmittel als 2010. Bei den übrigen Verkehrsmitteln ist die Veränderung nicht signifikant.

**Tabelle 12: Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Verkehrsmittel und Territorialprinzip**

	Tagesdistanz (in km)			Tagesunterwegszeit (in min)			Etappen (Anzahl)		
	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern
<b>2015</b>									
Zu Fuss	1.8	1.5	1.3	27.6	22.8	19.0	1.8	2.0	1.8
Velo	1.2	1.0	0.6	5.5	4.4	2.8	0.3	0.3	0.2
Öffentlicher Verkehr	10.6	9.8	4.7	11.9	12.7	9.2	0.8	1.1	1.4
Motorisierter Individualverkehr	22.4	15.5	5.3	31.8	21.9	8.2	1.8	1.4	1.0
Andere Verkehrsmittel	0.7	0.4	0.1	2.1	1.1	0.6	0.1	0.0	0.0
<b>Total</b>	<b>36.7</b>	<b>28.1</b>	<b>11.9</b>	<b>78.9</b>	<b>62.9</b>	<b>39.9</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>	<b>4.6</b>
<b>2010</b>									
Zu Fuss	1.8	1.6	1.3	29.7	25.6	21.1	2.1	2.1	2.0
Velo	0.9	0.7	0.4	4.5	3.1	1.8	0.3	0.2	0.2
Öffentlicher Verkehr	10.6	9.3	4.5	12.2	12.4	9.0	0.8	1.0	1.3
Motorisierter Individualverkehr	23.4	17.5	6.6	31.3	22.6	9.2	1.8	1.4	1.1
Andere Verkehrsmittel	0.8	0.5	0.2	2.7	0.9	0.4	0.1	0.0	0.0
<b>Total</b>	<b>37.5</b>	<b>29.5</b>	<b>13.0</b>	<b>80.3</b>	<b>64.5</b>	<b>41.6</b>	<b>5.0</b>	<b>4.9</b>	<b>4.6</b>

Grundgesamtheit: Mobile Personen ab sechs Jahren, welche im Kantons Bern, der RKBM oder in der Stadt Bern unterwegs waren

Stichprobe: 2015: Kanton Bern: 5 956 Personen, RKBM: 2 654 Personen, Stadt Bern: 1 844 Personen; 2010: Kanton Bern: 8 999 Personen, RKBM: 4 707 Personen, Stadt Bern: 3 224 Personen

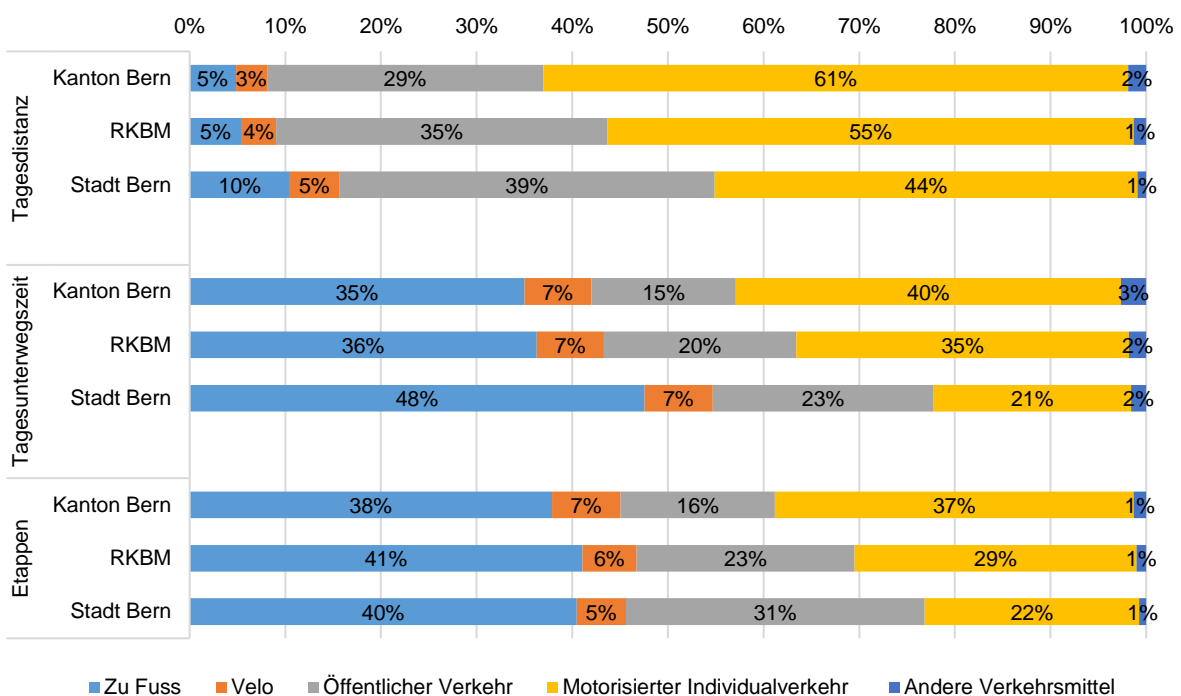


In der Stadt Bern ist der Anteil des Fussverkehrs an der Tagesdistanz doppelt so hoch wie in der RKBM und im Kanton Bern. Umgekehrt ist der motorisierte Individualverkehr in der Region um elf Prozentpunkte und im Kanton um 17 Prozentpunkte anteilmässig häufiger als in der Stadt Bern. Aber dennoch macht auch in der Stadt Bern der MIV mit 44 Prozent den grössten Anteil an der zurückgelegten Tagesdistanz aus, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 39 Prozent.

Bei der Tagesunterwegszeit sind die Anteile der Verkehrsmittel anders verteilt. Die meiste Zeit unterwegs verbringen die Menschen in der Stadt Bern und in der RKBM zu Fuss. Über den ganzen Kanton Bern betrachtet, wird der grösste Teil der Tagesunterwegszeit allerdings mit dem motorisierten Individualverkehr verbracht. In allen drei betrachteten Raumeinheiten wird sieben Prozent der Unterwegszeit an einem Tag auf dem Velo verbracht.

Gemessen an der Anzahl der Etappen liegt der Anteil des Fussverkehrs sowohl im Kanton, als auch in der RKBM und in der Stadt Bern bei rund 40 Prozent. Während aber in der Stadt Bern bei fast einem Drittel der Etappen der öffentliche Verkehr zum Zug kommt, ist der Anteil im Kanton Bern rund halb so gross.

**Grafik 39: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Territorialprinzip**



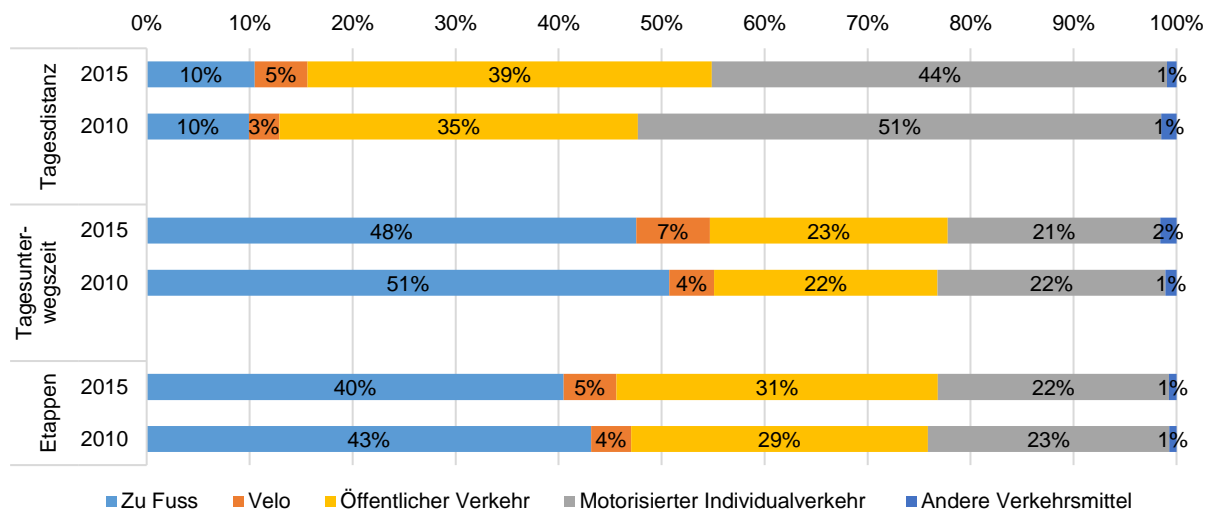
Grundgesamtheit: Mobile Personen ab sechs Jahren, welche im Kantons Bern, der RKBM oder in der Stadt Bern unterwegs waren

Stichprobe: Kanton Bern: 5 956 Personen, RKBM: 2 654 Personen, Stadt Bern: 1 844 Personen

Im Vergleich zum Mikrozensus 2010 nimmt in der Stadt Bern bei allen drei Kategorien der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr tendenziell zu. Umgekehrt verhält es sich beim motorisierten Individualverkehr, wo der Anteil an der Tagesdistanz signifikant von 51 auf 44 Prozent abgenommen hat.

Der Anteil des Fussverkehrs hat sich gemessen an der Distanz zwischen 2010 und 2015 nicht wesentlich verändert. Bei der Tagesunterwegszeit ist der Anteil um 3 Prozentpunkte zurückgegangen.

**Grafik 40: Anteile der Verkehrsmittel in der Stadt Bern an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen 2010 und 2015 nach Territorialprinzip**



Grundgesamtheit: Mobile Personen ab sechs Jahren, welche in der Stadt Bern unterwegs waren  
 Stichprobe: 2015: 1 844 Personen; 2010: 3 224 Personen

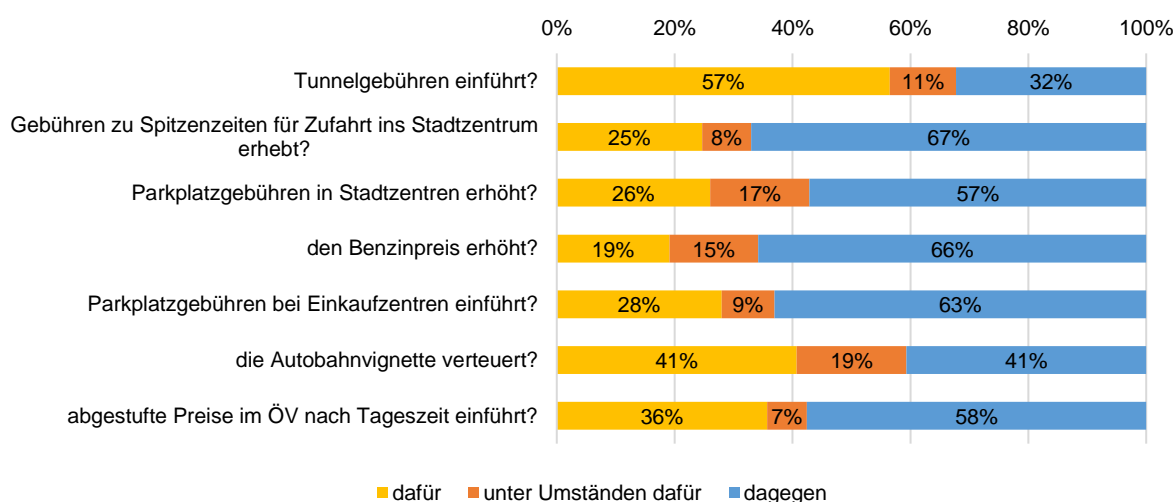
## 6 Einstellung zur Verkehrspolitik

Nebst der Alltagsmobilität werden mit der Mikrozensushebung auch die verkehrspolitischen Einstellungen der Bevölkerung erfragt. Die Fragen richten sich nur an einen Teil der im Perimeter der RKBM befragten erwachsenen Zielpersonen und umfassen Fragen zur Lenkung des Verkehrs über finanzielle Anreize, zur Verwendung von Verkehrsabgaben sowie zu den Erfahrungen und Bedürfnissen im Bereich des Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Die Fragen beziehen sich auf generelle verkehrspolitische Themen. Diese erlauben nur begrenzt Rückschlüsse auf die regionale verkehrspolitische Ebene. Weil zudem die Stichprobe kleiner ist, wird an dieser Stelle auf die Auswertung nach regionalen und demographischen Subgruppen (Zentralität, Alter etc.) verzichtet. Auch eine Einschränkung auf die Stadt Bern ergibt aufgrund der kleinen Stichprobengrößen keine aussagekräftigen Resultate.

### Gebühren und Einnahmen

Abgaben und Gebühren werden oftmals eingesetzt, um einen Lenkungseffekt bei der Auslastung von Verkehrsinfrastruktur und -entwicklung zu erzielen. Diese werden aber in den Augen der Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM eher abgelehnt. So treffen nur die Tunnelgebühren bei einer Mehrheit von 68 Prozent auf Zustimmung oder unter Umständen auf Zustimmung. Die geringste Akzeptanz haben Gebühren für die Zufahrt in das Stadtzentrum zu Spitzenzeiten, das sogenannte Road-Pricing. Über zwei Drittel der Bevölkerung lehnt diese Form der Abgabe ab. Die Ablehnung zu dieser Frage hat gegenüber 2010 nochmals um sechs Prozentpunkte zugenommen. Auch eine Erhöhung der Benzinpreise wird, wie schon 2010, stark abgelehnt. Nur eine Minderheit von 34 Prozent würde diesen verkehrspolitischen Entscheid befürworten – das ist der gleiche Wert wie bei der letzten Erhebung.

**Grafik 41: Dafür oder dagegen, dass man...**



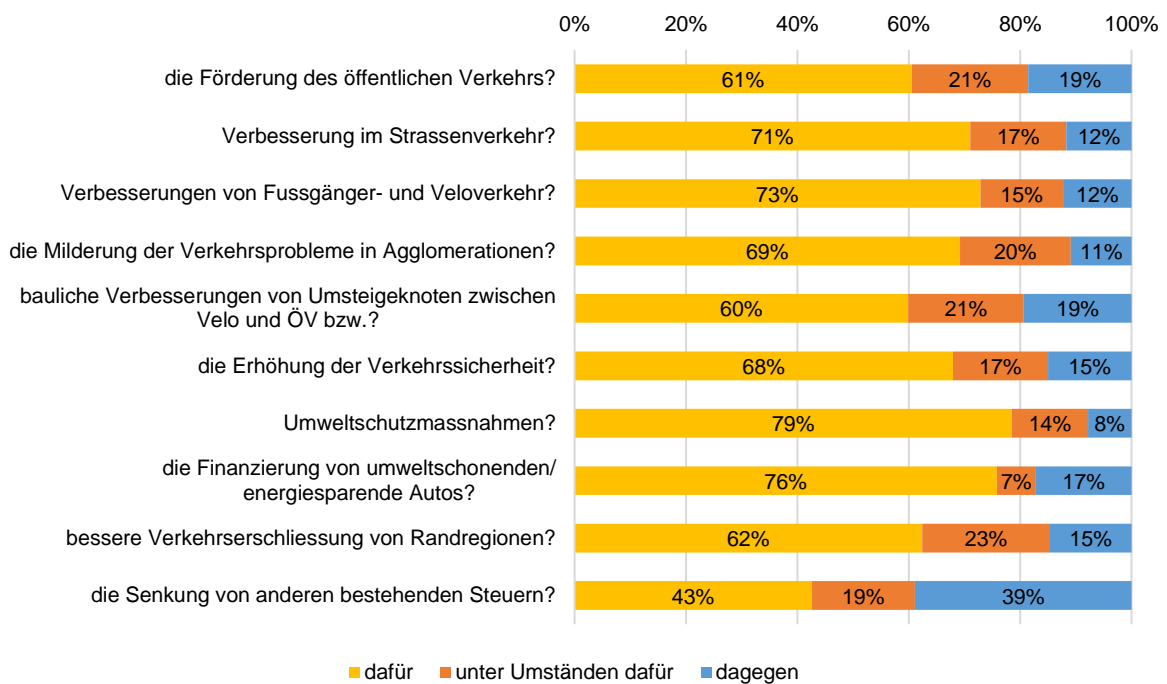
Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 18 Jahren (die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden)

Stichprobe: RKBM: 110 Zielpersonen

Bei der Frage nach der Verwendung der Einnahmen durch Gebühren und Abgaben stossen Umweltschutzmassnahmen auf die grösste Zustimmung. Wie schon bei der Befragung im Jahr 2010 sind rund neun von zehn Personen für oder unter Umständen für die Verwendung der Einnahmen in diesem Bereich. Die weiteren höchsten Zustimmungen erhalten die «Verbesserungen von Verkehrsproblemen in der Agglomeration», «Verbesserungen von Fussgänger- und Veloverkehr» und allgemeine Verbesserung im Strassenverkehr.

43 Prozent der Einwohner sind generell dafür, dass andere bestehende Steuern gesenkt werden, weitere 19 Prozent sind unter Umständen für eine Senkung.

**Grafik 42: Dafür oder dagegen, dass man die Einnahmen verwendet für...**



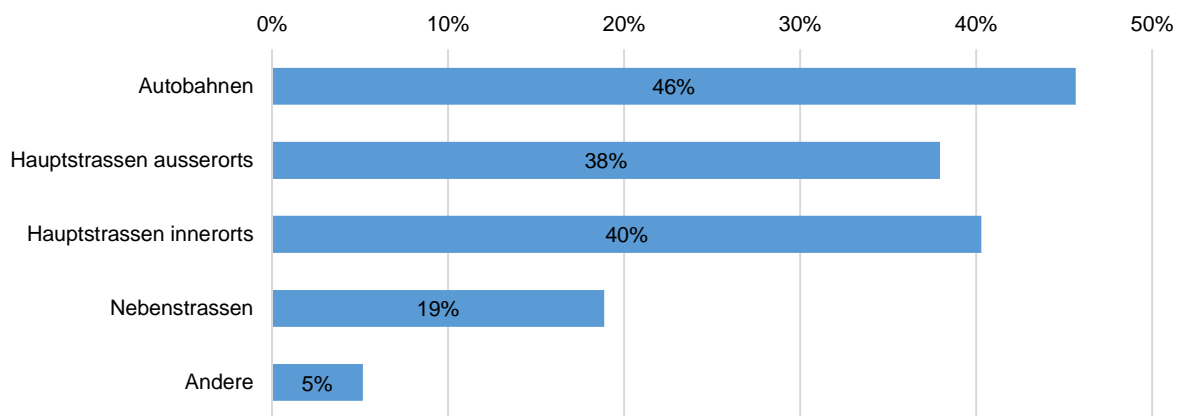
Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 18 Jahren (die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden)

Stichprobe: RKBM: 110 Zielpersonen

## Einstellung zum Strassenverkehr

Wie in Grafik 42 gesehen, sind 88 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der RKBM grundsätzlich dafür, dass Geld ausgegeben wird für Verbesserungen im Strassenverkehr. Das Geld für solche Massnahmen sollte nach Meinung von 46 Prozent vor allem für die Autobahnen verwendet werden. Dieser Wert ist drei Prozentpunkte höher als bei der letzten Befragung im Jahr 2010. Damals sah die Bevölkerung mit 49 Prozent bei den Hauptstrassen innerorts die höchste Priorität, wo Geld ausgegeben werden sollte. Dieser Wert ist beim Mikrozensus 2015 um neun Prozentpunkte auf 40 Prozent zurückgegangen.

**Grafik 43: Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?**

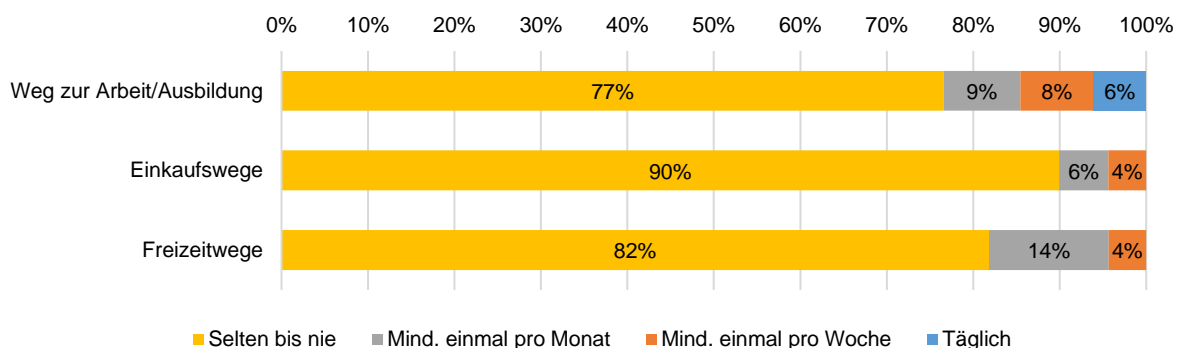


Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 18 Jahren (die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden)

Stichprobe: RKBM: 96 Zielpersonen (Mehrfachnennungen möglich)

Die Stauproblematik stellt sich in der RKBM nur in geringem Masse. Auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung sind 77 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner selten bis nie von Stau betroffen. Täglich von Stau auf dem Arbeitsweg sind lediglich sechs Prozent der Bevölkerung betroffen, auf weitere acht Prozent trifft dies einmal wöchentlich zu. Im Vergleich zu 2010 haben sich diese Werte nur geringfügig verändert.

**Grafik 44: Wann und wie häufig standen Sie in den letzten zwölf Monaten im Stau?**



Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 18 Jahren (die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden)

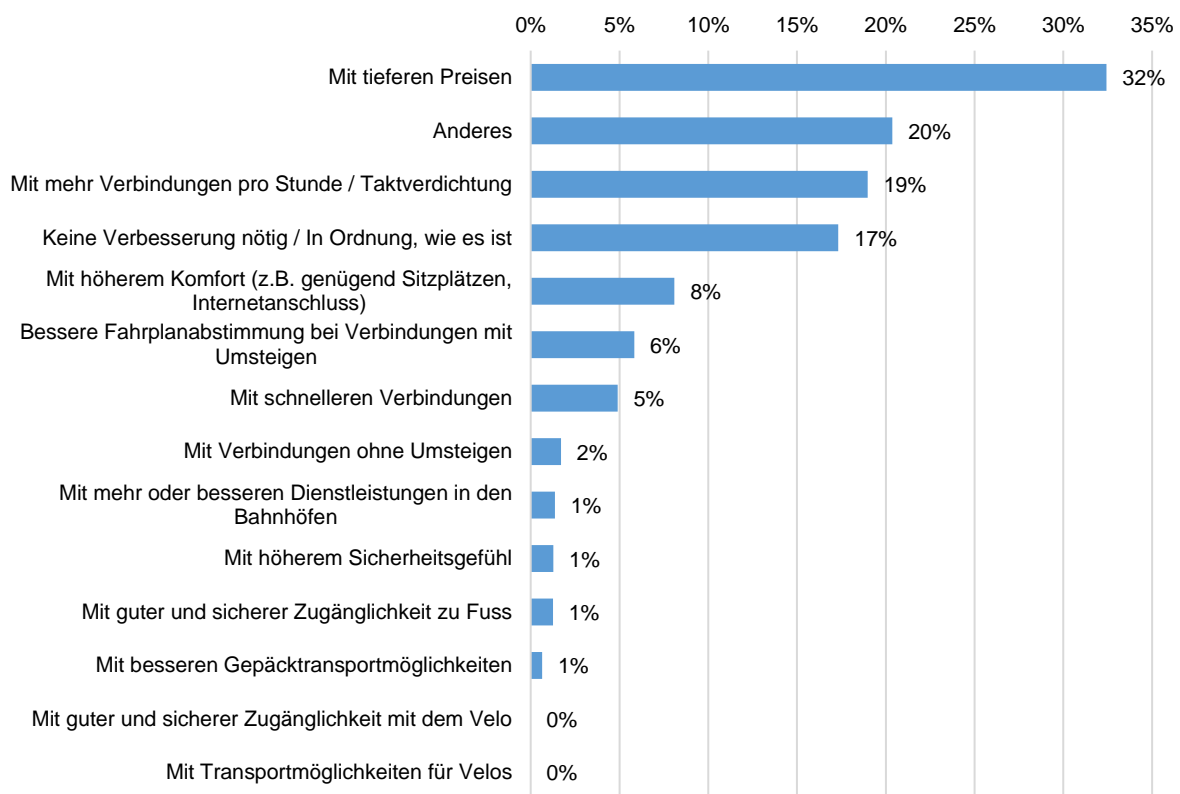
Stichprobe: RKBM: Arbeits-/Ausbildungswege: 71 Zielpersonen, Einkaufs- und Freizeitwege: 88 Zielpersonen

## Einstellung zum öffentlichen Verkehr

Die Bevölkerung der RKBM sieht eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs am ehesten mittels günstigeren Ticketpreisen. Für rund ein Drittel ist dies der beste Ansatz. Für knapp ein Fünftel könnte durch häufigere Verbindungen und Taktverdichtungen die Attraktivität des ÖV gesteigert werden. Eine bessere und sicherere Zugänglichkeit für das Velo oder Transportmöglichkeiten für das Velo würden den öffentlichen Verkehr in den Augen der Bevölkerung der RKBM nicht attraktiver machen. Diese beiden Massnahmen wurden in der Befragung von niemanden in der RKBM genannt.

Für 17 Prozent der Bevölkerung bedarf es überhaupt keiner Anpassungen beim öffentlichen Verkehr. Für diese Personen waren der Ausbaustand und das Angebot des ÖV im Jahr 2015 in Ordnung.

**Grafik 45: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?**



Grundgesamtheit: Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab 18 Jahren (die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden)

Stichprobe: RKBM: 110 Zielpersonen (Mehrfachnennungen möglich)

## 7 Glossar

Aufgeführt sind die wichtigsten Abkürzungen und eine Auswahl der Begriffe gemäss dem Bericht des BFS und des ARE (BFS/ARE 2017):

Begriff	Definition
Agglomeration:	Ansammlung von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20 000 Einwohner/innen, entsprechend der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014). Agglomerationen bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) aus einem Gürtel von Gemeinden.
Agglomerationsgemeinde:	Gemeinden der Agglomeration Bern ohne die Zentrums- und die Kerngemeinden.
Alltagsmobilität:	Mobilität in der gewohnten Umgebung einer Person. Berechnet sich aus der Jahresmobilität abzüglich der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtungen. Bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen wird definitionsgemäss die gewohnte Umgebung verlassen.
Arbeit:	Verkehrszweck, der die Pendlerwege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie Strecken umfasst, die von einem anderen Ort aus zum Arbeitsplatz führen.
Ausbildung:	Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die zur Erreichung irgendeiner Art von Bildungsstätte zurückgelegt werden (Schule, Universität, Kurslokal usw.).
Ausgang:	Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.
Auslandreise:	Reise mit mindestens einer Station (Start, Ziel, Zwischenhalt oder Übernachtung) im Ausland. Auslandsreisen enthalten in der Regel auch Distanzen auf Schweizer Territorium.
Besetzungsgrad:	mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
Besitz von Fahrzeugen:	Variable, die beschreibt, ob und wie viele Fahrzeuge einer bestimmten Kategorie sich im Besitz eines Haushalts befinden.
Bevölkerung:	ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab sechs Jahren, sofern nicht anders definiert.
CATI:	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.

Begriff	Definition
E-Bike:	Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Der Begriff umfasst sowohl die «schnellen» als auch die «langsamen» E-Bikes. Erstere verfügen über eine höhere Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild. E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) gefahren werden. Im vorliegenden Bericht werden die E-Bikes der Verkehrsmittelgruppe des Veloverkehrs zugeordnet.
Einkauf:	Verkehrszweck, der neben Einkäufen im engeren Sinne auch Besorgungen wie Post- und Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z. B. Arztbesuche) zurückgelegte Strecken umfasst.
Etappe:	Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Eine Etappe hat eine Mindestlänge von 25 Metern. Eine neue Etappe beginnt, wenn das Verkehrsmittel oder der Verkehrszweck gewechselt wird. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden und bestimmten Arealen (Bauernhöfe, Pausenplätze, Skigebiete, Freizeitanlagen usw.) stellen keine Etappen dar.
Fahrleistung:	Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen die Distanzen in der Schweiz und im Ausland.
Freizeit:	Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden. Die Freizeitstrecken können aufgrund der Angaben der befragten Personen in verschiedene Kategorien aufgliedert werden.
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt:	Verkehrszweck, der sämtliche Strecken umfasst, die im Rahmen der Arbeit zurückgelegt werden. Dazu gehören etwa Fahrten von Chauffeuren und Lieferanten, Wege zu Sitzungen usw. Die Wege zur Arbeitsstätte dagegen bilden als Arbeitswege eine eigene Kategorie. Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten werden auch verkürzt als «Geschäftswege» bezeichnet.
Hauptverkehrsmittel:	primäres Verkehrsmittel eines Weges oder einer Reise. Im Falle der Wege werden die Verkehrsmittel gemäss der folgenden Reihenfolge hierarchisiert: Flugzeug, Eisenbahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reiseкар, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo/E-Bike, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, «Anderes». Dasjenige der verwendeten Verkehrsmittel, das in dieser Liste als erstes aufgeführt ist, gilt als Hauptverkehrsmittel. Bei den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen gilt als Hauptverkehrsmittel jenes Verkehrsmittel, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde (gemäss Auskunft der befragten Person).
Haushaltspersonen:	Alle im interviewten Haushalt wohnhaften Personen.
Inlandreise:	Reise mit Stationen (Start, Ziel, Zwischenhalt, Übernachtung) ausschliesslich in der Schweiz.



Begriff	Definition
Jahresmobilität:	durchschnittliche jährliche Gesamtdistanz einer in der Schweiz wohnhaften Person im Inland und Ausland. Sie setzt sich zusammen aus der Alltagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen. Die Jahresmobilität wird berechnet, indem die Stichtagsmobilität durch die Hinreisen der Reisen mit Übernachtungen ergänzt wird.
Kerngemeinde:	Kerngemeinden der Agglomeration Bern ohne die Stadt Bern (Zentrum)
Kleinmotorrad:	motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm <sup>3</sup> . Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.
Ländliche Gemeinde:	Gemeinden, die nicht im definierten Agglomerationsperimeter der Agglomeration Bern liegen.
Mobile Person:	Person, die am Stichtag der Erhebung mindestens einen Weg unternommen hat.
Mobilität:	im MZMV sämtliche Ortsveränderungen von Personen ausserhalb von Gebäuden und bestimmten Arealen (Bauernhöfe, Pausenplätze, Skigebiete, Freizeitanlagen usw.), bei denen mindestens 25 Meter zurückgelegt werden.
Modalsplit:	Aufteilung der Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit oder der zurückgelegten Etappen und Wege auf einzelne Verkehrsmittel respektive Verkehrsmittelgruppen (z. B. Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr).
Motorfahrrad:	motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm <sup>3</sup> . Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads (kurz «Mofa») beträgt 14 Jahre.
Motorisierter Individualverkehr (MIV):	Verkehrsmittelgruppe, welche die Autos (=Personenwagen), Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder umfasst. Lastwagen, Cars und Taxis wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordenbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie übrige Verkehrsmittel zugerechnet.
Motorisierte Zweiräder:	Verkehrsmittelgruppe, welche die Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder umfasst. Die E-Bikes gehören nicht zu dieser Kategorie, sie werden dem Veloverkehr zugerechnet.
Nichterwerbsperson:	Person, die weder erwerbstätig noch erwerbslos ist. Es handelt sich grösstenteils um Rentner/innen, Hausfrauen und -männer sowie Personen in Ausbildung.
Öffentlicher Verkehr (ÖV):	Verkehrsmittelgruppe, welche die Eisenbahn, das Postauto, das Tram und den Bus umfasst. Dagegen werden in diesem Bericht das Taxi, das Schiff, die Seilbahn und das Flugzeug mangels eindeutiger Zuordenbarkeit der Kategorie übrige Verkehrsmittel zugerechnet.
Reise:	nicht alltägliche Ortsveränderung. Reisen bilden das Komplement zur Alltagsmobilität. Unterschieden wird zwischen Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen.

Begriff	Definition
Reise mit Übernachtungen:	Reise, bei der mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgt (unabhängig von der zurückgelegten Distanz). Nicht berücksichtigt werden sich regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) wiederholende Reisen. In der Erhebung wurden die Zielpersonen zu den Reisen mit Übernachtungen befragt, die sie in den letzten vier Monaten (120 Tage) vor dem Befragungstag unternommen hatten. Die Zielpersonen bestimmten dabei selber, ob die Kriterien für eine Reise mit Übernachtungen erfüllt waren. Die Distanzangaben wurden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne Routing, ermittelt. Die Angaben im Bericht enthalten neben den Distanzen der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.
RKBM:	84 Gemeinden bilden die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM. Dies entspricht dem Verwaltungskreis Bern-Mittelland des Kantons Bern.
Routing:	Bestimmung der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes. Das Routing dient unter anderem dazu, die im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen genau zu bestimmen.
Rückkehr nach Hause (bzw. zu einer auswärtigen Unterkunft):	als Hilfsgrösse erhobener Verkehrszweck. Die Rückkehr nach Hause wird in den Auswertungen dem Zweck des Hinweges zugeordnet oder im Falle von Wegekombinationen dem Zweck desjenigen Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit verbracht wurde.
Service- und Begleitung:	Verkehrszweck, der private Begleitwege umfasst. Dazu gehören z. B. das Bringen oder Abholen von Kindern vom Kindergarten, privater Auto-Fahrunterricht usw. Services im Rahmen beruflicher Tätigkeiten gehören dagegen zur Kategorie der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten.
Stichtagsmobilität:	Konzept für die Erhebung des Verkehrsverhaltens, das im vorliegenden Bericht generell verwendet wird. Erhoben wird die Mobilität einer befragten Person an dem für die Befragung massgeblichen Stichtag. Beim Stichtag handelt es sich in der Regel um den Vortag des Befragungstages. Nicht enthalten sind folglich ein grosser Teil der Hinreisen im Rahmen von Reisen mit Übernachtungen, da die Person am Tag nach der Abreise für Befragungen meist nicht erreicht werden kann.
Tagesdistanz:	durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland). Die Tagesdistanz wird gemäss dem Prinzip der Stichtagsmobilität erhoben.

Begriff	Definition
Tagesreise:	Reise, die mindestens drei Stunden dauert (Hin- und Rückreise inklusive Aufenthalt), bei der die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfindet. Es handelt sich somit um Ausflüge und Ähnliches. Nicht zu den Tagesreisen zählen sich regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) wiederholende Ortsveränderungen. In der Erhebung wurden die Zielpersonen zu den Tagesreisen befragt, die sie in den letzten zwei Wochen vor dem Befragungstag unternommen hatten. Die Zielpersonen bestimmten dabei selber, ob die Kriterien für eine Tagesreise erfüllt waren. Die Distanzangaben wurden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne Routing, ermittelt. Die Angaben im Bericht enthalten neben den Distanzen der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.
Tagesunterwegszeit:	durchschnittliche pro Person und Tag im Verkehr (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland) verbrachte Zeit. Die Tagesunterwegszeit entspricht somit der Zeit, die für das Zurücklegen der Tagesdistanz benötigt wird. Sie wird gemäss dem Prinzip der Stichtagsmobilität erhoben. Im vorliegenden Bericht wird die Tagesunterwegszeit meist inklusive Warte- und Umsteigezeiten angegeben, ausser bei Aufschlüsselungen nach Verkehrsmitteln.
Territorialprinzip:	Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken von Einwohnerinnen und Einwohnern des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert wurden. Das Territorialprinzip wurde im vorliegenden Bericht nur für die Beschreibung des Verkehrsverhaltens im Kapitel 5 eingesetzt. Ansonsten wurde das Wohnortprinzip verwendet.
Übrige Verkehrsmittel / Andere Verkehrsmittel:	Sammelkategorie bestehend aus allen Verkehrsmitteln, die weder dem Fuss- und Veloverkehr, noch dem motorisierten Individualverkehr noch dem öffentlichen Verkehr zugehören. In dieser Publikation sind dies: Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahn/Zahnradbahn, fahrzeugähnliche Geräte und «Anderes». In manchen Grafiken und Tabellen werden jedoch einzelne der gerade aufgezählten Verkehrsmittel explizit ausgewiesen, und entsprechend reduziert sich dort die Kategorie übrige Verkehrsmittel. Umgekehrt kann sich die Kategorie vergrössern, wenn der Fuss- oder Veloverkehr, der MIV oder der ÖV (respektive die in diesen Gruppen enthaltenen Verkehrsmittel) in einer Grafik oder Tabelle nicht alle explizit ausgewiesen sind. Die Kategorie übrige Verkehrsmittel wird in den Tabellen und Grafiken zu «übrige» verkürzt.
Übrige Verkehrszwecke / Andere Verkehrszwecke:	Sammelkategorie bestehend aus allen Verkehrszwecken, die in der jeweiligen Tabelle oder Grafik nicht explizit aufgelistet sind. Darunter fallen immer der Zweck «Anderes», die unbekanntes Zwecke («weiss nicht», «keine Angabe») sowie die Rückkehr nach Hause, falls diese keinem anderen Zweck zugeordnet werden konnte. Die Kategorie übrige Verkehrszwecke wird in den Tabellen und Grafiken zu «übrige» verkürzt.

Begriff	Definition
Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel:	als Hilfsgrösse erhobener Verkehrszweck. Die entsprechenden Etappen werden bei den Auswertungen nach Zwecken allerdings immer zu anderen Etappen hinzugezählt (meist zur nächstfolgenden Etappe mit einem anderslautenden Zweck).
Verfügbarkeit von Fahrzeugen:	Variable, die beschreibt, ob der Zielperson ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Personen oder gar nicht zur Verfügung steht.
Verkehrsmittel:	unterschieden werden in der MZMV-Erhebung: zu Fuss, Velo, E-Bike, Motorfahrrad, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Postauto, Tram, Bus, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Zahnradbahn/Seilbahn (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und «Anderes».
Verkehrszweck:	Grund, weshalb einzelne Etappen sowie die zu Wegen aggregierten Etappen unternommen werden. Im MZMV wird bei der Erhebung der Etappen nach folgenden Verkehrszwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Freizeit, Service- und Begleitung, Rückkehr nach Hause (Hilfsvariable).
Vertrauensintervall:	Wertebereich, innerhalb dessen der wahre Wert eines Parameters (z. B. des Mittelwerts) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit liegt. Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Die Vertrauensintervalle (Niveau 90%) zu den in den Grafiken und Tabellen des vorliegenden Berichts wiedergegebenen Daten finden sich in den mitgelieferten Hintergrundtabellen.
Weg:	Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem bestimmten Ziel (z. B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten Zweck (z. B. Einkaufen) in Bewegung setzt. Wenn der Zielort erreicht ist, endet der Weg. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt, wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird oder nach einem längeren Zwischenhalt. Ein Weg kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer Verkehrsmittel bewältigt werden.

Begriff	Definition
Wohnortprinzip:	Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei sämtliche von den Einwohnerinnen und Einwohnern einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der fraglichen Raumeinheit absolviert wurden (siehe Box in Kap. 3.6). Das Wohnortprinzip wurde im vorliegenden Bericht für die Beschreibung des Verkehrsverhaltens nach Sprachregionen, Urbanisierungsgrad und Agglomerationen eingesetzt. Das Verkehrsverhalten in der RKBM wurde ausserdem im Kapitel 5 nach dem Territorialprinzip analysiert.
Zentrum:	Verwendeter Begriff für das Agglomerationszentrum (Stadt Bern)
Zielperson:	eine per Zufallsverfahren aus der ständigen Wohnbevölkerung der Schweiz ausgewählte Befragungsperson (eine Zielperson pro Haushalt, Mindestalter 6 Jahre).
Zusatzmodul:	thematisch geschlossene Gruppe von Fragen, die nur einem Teil der Zielpersonen gestellt wurden. Im MZMV 2015 gab es vier solcher Zusatzmodule: Fragen zu den Tagesreisen, Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen, Fragen zu Fuss- und Veloverkehr und Beruf sowie Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung.

# 8 Verzeichnisse

## Literaturhinweise

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (2012): Auswertung des Mikrozensus 2010 für den Kanton Bern, Ecoplan AG, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (2007): Auswertung des Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, Ecoplan, Bern
- Bundesamt für Statistik (2014): Raum mit städtischem Charakter in der Schweiz 2012. Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel
- Bundesamt für Statistik (2016): STATPOP 2010-2015 Gemeinden harmonisiert - Ständige Wohnbevölkerung
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel, Bern
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2002): Das Verkehrsverhalten in der Region Bern. Auswertung Mikrozensus 2000 und Vergleich 1994–2000, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2007): Mobilität in der Region Bern. Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bern

## Abbildungsverzeichnis

### Grafiken

Grafik 1:	Schematische Darstellung des Wege- / Etappen-Konzepts	10
Grafik 2:	Besitz des Führerscheins für Personenwagen	15
Grafik 3:	Besitz des Führerscheins für Motorräder	16
Grafik 4:	Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM und der Stadt Bern	17
Grafik 5:	Autobesitz der Haushalte nach Zentralität	18
Grafik 6:	Autobesitz der Haushalte nach Sektoren	19
Grafik 7:	Autobesitz nach Haushaltsgrösse der RKBM und der Stadt Bern	20
Grafik 8:	Verfügbarkeit eines Autos in den Jahren 2005, 2010 und 2015	21
Grafik 9:	Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Jahren 2005, 2010 und 2015	22

Grafik 10: Anzahl Personenwagen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner nach Sektoren	23
Grafik 11: Anzahl Velos auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner nach Sektoren	24
Grafik 12: Parkplatzverfügbarkeit zu Hause nach Zentralität	25
Grafik 13: Verhältnis von Autos zu verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2005, 2010 und 2015	26
Grafik 14: Parkplatzverfügbarkeit nach Wohnverhältnissen	27
Grafik 15: Parkplatzverfügbarkeit am Arbeits- und Ausbildungsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeits- und Ausbildungsorts	28
Grafik 16: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause	29
Grafik 17: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort	29
Grafik 18: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	30
Grafik 19: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität in den Jahren 2010 und 2015	31
Grafik 20: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren	32
Grafik 21: Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen	33
Grafik 22: Gründe für das Nichtverlassen der Wohnung oder des Haus	34
Grafik 23: Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren in Kilometern	38
Grafik 24: Verteilung der Tagesdistanz	40
Grafik 25: Verteilung der Tageswegzeit	41
Grafik 26: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz	44
Grafik 27: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Distanz nach Zentralität	46
Grafik 28: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht	48
Grafik 29: Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen	49
Grafik 30: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen	50
Grafik 31: Wege nach Fahrtzwecken	51
Grafik 32: Durchschnittliche Wegdistanz nach Fahrtzweck in Kilometern	52
Grafik 33: Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrtzweck (werktags)	55
Grafik 34: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2010 und 2015 (alle Wochentage)	56
Grafik 35: PW-Belegung oder durchschnittliche Zahl der Autoinsassen pro Autofahrt	57
Grafik 36: Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht	58
Grafik 37: Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen	59

Grafik 38: Wege nach Fahrtzweck und Einkommensklassen	60
Grafik 39: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Territorialprinzip	65
Grafik 40: Anteile der Verkehrsmittel in der Stadt Bern an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen 2010 und 2015 nach Territorialprinzip	66
Grafik 41: Dafür oder dagegen, dass man...	67
Grafik 42: Dafür oder dagegen, dass man die Einnahmen verwendet für...	68
Grafik 43: Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?	69
Grafik 44: Wann und wie häufig standen Sie in den letzten zwölf Monaten im Stau?	69
Grafik 45: Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?	70

### **Karten**

Karte 1: Gliederung nach Sektoren	13
Karte 2: Gliederung nach Zentralität	14

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1a: Eckwerte des Verkehrs in der RKBM	36
Tabelle 1b: Eckwerte des Verkehrs in der Stadt Bern	37
Tabelle 2: Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen	39
Tabelle 3: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen in den Jahren 2010 und 2015	43
Tabelle 4: Anteile der Hauptverkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen und Zentralität	45
Tabelle 5: Eckwerte des Verkehrs (Inland) nach soziodemografischen Gruppen (Geschlecht, Alter, Einkommen)	47
Tabelle 6: Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanz nach Wochentagen	53
Tabelle 7: Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken in den Jahren 2005, 2010 und 2015	54
Tabelle 8: PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzwecken für 2005 bis 2015	57
Tabelle 9: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Zentralität	61
Tabelle 10: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Sektoren	62
Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl des Start- und Zielort nach Zentralität in den Jahren 2010 und 2015	63



Tabelle 12: Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Verkehrsmittel und Territorialprinzip	64
Tabelle 13: Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität	82
Tabelle 14: Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2010	84
Tabelle 15: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Schweiz	85
Tabelle 16: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: RKBM und Stadt Bern	85
Tabelle 17: Erreichte und gültige Personen und Haushalte (Schweiz)	86
Tabelle 18: Befragungsthemen des MZMV 2015	86
Tabelle 19: Beschreibung der Haushalte und Personen RKBM	87
Tabelle 20: Beschreibung der Zielpersonen RKBM	88

## 9 Anhang

### Anhang I

#### Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität

Die nachfolgende Liste führt alle Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM mit dem Gebietsstand am 1.1.2015 nach deren Zugehörigkeit zu den Raumkategorien «Sektor» und «Zentralität». Ergänzt wird die Tabelle mit der Anzahl der ständigen Wohnbevölkerung 2015:

**Tabelle 13: Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität**

BFS Nr.	Gemeindename	Sektor	Zentralität	Ständige Wohnbevölkerung 2015*
307	Meikirch	West	Agglomerationsgemeinde	2 386
351	Bern	Zentrum	Zentrum	131 554
352	Bolligen	Ost	Kerngemeinde	6 138
353	Bremgarten bei Bern	West	Kerngemeinde	4 385
354	Kirchlindach	West	Agglomerationsgemeinde	2 900
355	Köniz	Köniz	Kerngemeinde / Agglomerationsgemeinde	40 214
356	Muri bei Bern	Südost	Kerngemeinde	12 984
357	Oberbalm	Süd	Ländliche Gemeinde	883
358	Stettlen	Ost	Agglomerationsgemeinde	3 149
359	Vechigen	Ost	Agglomerationsgemeinde	5 252
360	Wohlen bei Bern	West	Agglomerationsgemeinde	8 987
361	Zollikofen	Nord	Kerngemeinde	10 217
362	Ittigen	Ost	Kerngemeinde	11 390
363	Ostermundigen	Ost	Kerngemeinde	16 788
403	Bäriswil	Nord	Agglomerationsgemeinde	1 023
535	Deisswil bei Münchenbuchsee	Nord	Ländliche Gemeinde	85
536	Diemerswil	Nord	Agglomerationsgemeinde	204
538	Fraubrunnen	Nord	Agglomerationsgemeinde	4 889
540	Jegenstorf	Nord	Agglomerationsgemeinde	5 609
541	Iffwil	Nord	Ländliche Gemeinde	423
543	Mattstetten	Nord	Agglomerationsgemeinde	561
544	Moosseedorf	Nord	Agglomerationsgemeinde	4 012
546	Münchenbuchsee	Nord	Agglomerationsgemeinde	9 947
551	Urtenen-Schönbühl	Nord	Agglomerationsgemeinde	6 211
553	Wiggiswil	Nord	Ländliche Gemeinde	98
557	Zuzwil (BE)	Nord	Ländliche Gemeinde	570
602	Arni (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde	922
603	Biglen	Südost	Ländliche Gemeinde	1 745
605	Bowil	Südost	Ländliche Gemeinde	1 370
606	Brenzikofen	Südost	Ländliche Gemeinde	519
607	Freimettigen	Südost	Ländliche Gemeinde	469
608	Grosshöchstetten	Südost	Agglomerationsgemeinde	3 516
609	Häutligen	Südost	Ländliche Gemeinde	249
610	Herbligen	Südost	Ländliche Gemeinde	600
611	Kiesen	Südost	Ländliche Gemeinde	924
612	Konolfingen	Südost	Agglomerationsgemeinde	5 225
613	Landiswil	Südost	Ländliche Gemeinde	625
614	Linden	Südost	Ländliche Gemeinde	1 277
615	Mirchel	Südost	Ländliche Gemeinde	626

<b>BFS Nr.</b>	<b>Gemeindenname</b>	<b>Sektor</b>	<b>Zentralität</b>	<b>Ständige Wohnbevölkerung 2015*</b>
616	Münsingen	Südost	Agglomerationsgemeinde	11 813
617	Niederhünigen	Südost	Ländliche Gemeinde	606
619	Oberdiessbach	Südost	Ländliche Gemeinde	3 522
620	Oberthal	Südost	Ländliche Gemeinde	739
622	Oppligen	Südost	Ländliche Gemeinde	658
623	Rubigen	Südost	Agglomerationsgemeinde	2 920
624	Schlosswil	Südost	Ländliche Gemeinde	630
625	Tägertschi	Südost	Agglomerationsgemeinde	386
626	Walkringen	Südost	Ländliche Gemeinde	1 772
627	Worb	Ost	Agglomerationsgemeinde	11 449
628	Zäziwil	Südost	Ländliche Gemeinde	1 642
629	Oberhünigen	Südost	Ländliche Gemeinde	317
630	Allmendingen	Südost	Agglomerationsgemeinde	545
632	Wichtrach	Südost	Agglomerationsgemeinde	4 115
661	Clavaleyres	West	Ländliche Gemeinde	49
662	Ferenbalm	West	Ländliche Gemeinde	1 234
663	Frauenkappelen	West	Agglomerationsgemeinde	1 207
664	Golaten	West	Ländliche Gemeinde	314
665	Gurbrü	West	Ländliche Gemeinde	246
666	Kriechenwil	West	Ländliche Gemeinde	422
667	Laupen	West	Agglomerationsgemeinde	3 079
668	Mühleberg	West	Ländliche Gemeinde	2 854
669	Münchenwiler	West	Ländliche Gemeinde	480
670	Neuenegg	West	Agglomerationsgemeinde	5 194
671	Wileroltigen	West	Ländliche Gemeinde	384
852	Guggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde	1 550
853	Rüschegg	Süd	Ländliche Gemeinde	1 607
855	Schwarzenburg	Süd	Ländliche Gemeinde	6 857
861	Belp	Süd	Agglomerationsgemeinde / Ländliche Gemeinde	11 548
865	Gelterfingen	Süd	Ländliche Gemeinde	269
866	Gerzensee	Südost	Ländliche Gemeinde	1 163
868	Jaberg	Südost	Ländliche Gemeinde	252
869	Kaufdorf	Süd	Agglomerationsgemeinde	1 061
870	Kehrsatz	Süd	Agglomerationsgemeinde	4 226
872	Kirchdorf (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde	956
873	Kirchenturnen	Süd	Ländliche Gemeinde	279
874	Lohnstorf	Süd	Ländliche Gemeinde	235
875	Mühledorf (BE)	Südost	Ländliche Gemeinde	245
876	Mühlethurnen	Süd	Ländliche Gemeinde	1 395
877	Niedermuhlern	Süd	Ländliche Gemeinde	463
878	Noflen	Südost	Ländliche Gemeinde	304
879	Riggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde	2 452
880	Rüeggisberg	Süd	Ländliche Gemeinde	1 819
881	Rümligen	Süd	Ländliche Gemeinde	436
884	Toffen	Süd	Agglomerationsgemeinde	2 527
888	Wald (BE)	Süd	Ländliche Gemeinde	1 181

\* STATPOP, 31.12.2015 (Bundesamt für Statistik BFS)

## Anhang II

### Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2010

Die nachfolgende Liste führt die Gebietsveränderungen im Perimeter der RKBM seit dem Mikrozensus 2010 auf. Alle Veränderungen sind auf Fusionen zurückzuführen:

**Tabelle 14: Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2010**

<b>Jahr</b>	<b>Betroffene Gemeinden</b>	<b>Neue Gemeinde</b>	<b>Art der Veränderung</b>
2011	Albligen und Wahlern	Schwarzenburg	Fusion
2012	Belp und Belpberg	Belp	Fusion
2013	Münsingen und Trimstein	Münsingen	Fusion
2014	Büren zum Hof, Etzelkofen, Fraubrunnen, Grafenried, Limpach, Mülchi, Schalunen und Zauggenried	Fraubrunnen	Fusion
2014	Bleiken bei Oberdiessbach und Oberdiessbach	Oberdiessbach	Fusion
<b>Veränderungen nach der Erhebung zum Mikrozensus 2015</b>			
2017	Münsingen und Tägertschi	Münsingen	Fusion
2018	Schlosswil mit Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	Fusion
2018	Gelterfingen, Kirchdorf, Mühledorf und Noflen	Kirchdorf	Fusion

## Anhang III Grundgesamtheit und Stichprobengrößen

Tabelle 15: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Schweiz

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit*	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Haushalte	3 631 351	57 090	Nicht relevant
Personen in Haushalten	8 327 126	163 843	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	7 819 119	57 090	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	6 833 218	48 636	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	191 964	26 291 634
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	271 973	37 249 768
<b>Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt</b>	2.3		

\* STATPOP, 31.12.2015 (Bundesamt für Statistik BFS)

Tabelle 16: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: RKBM und Stadt Bern

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit*	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
<b>RKBM</b>			
Haushalte	184 740	1 462	Nicht relevant
Personen in Haushalten	406 328	3 939	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	382 319	1 462	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	339 583	1 273	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	4 790	1 252 605
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	7 737	2 023 257
<b>Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt</b>	2.2		
<b>Stadt Bern</b>			
Haushalte	62 519	421	Nicht relevant
Personen in Haushalten	131 554	1 040	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	123 753	421	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahre	112 473	374	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	1 485	436 516
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	2 685	789 256
<b>Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt</b>	2.1		

\* STATPOP, 31.12.2015 (Bundesamt für Statistik BFS)

**Tabelle 17: Erreichte und gültige Personen und Haushalte (Schweiz)**

	Anzahl	Anteil in %
<b>Stichprobe: kontaktierte Personen ohne Personen, bei denen sich herausstellte, dass sie verstorben oder ins Ausland abgereist sind nicht erreichbar</b>	106 889	100
<b>Briefe nicht zustellbar, Telefonnummer ungültig, keine Rückmeldung usw.</b>	33 367	31.2
<b>Interviews verweigert, unmöglich oder unvollständig unmöglich z. B. wegen sprachlicher oder gesundheitlicher Probleme gültige Interviews</b>	16 432	15.4
	57 090	53.4

**Tabelle 18: Befragungsthemen des MZMV 2015**

<b>Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr</b>
<b>Verkehrsinformationen</b>
– Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abonnements
– Täglich zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit
– Verwendete Verkehrsmittel
– Verkehrszwecke
– Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen
– Einstellungen zur Verkehrspolitik
<b>Zeitliche Struktur der Mobilität</b>
– Tageszeit, Wochentag, Jahreszeit, Jahr
<b>Mobilität unterschiedlicher sozioökonomischer Gruppen</b>
– Haushalte: Grösse, Einkommen
– Personen: Geschlecht, Alter, Bildung, Berufstätigkeit, Erwerbssituation
<b>Mobilität in unterschiedlichen Räumen</b>
– Sprachregionen, Grossregionen, Kantone, Agglomerationen, Städte, urbane und nicht urbane Räume, Strecken im In- und Ausland

**Tabelle 19: Beschreibung der Haushalte und Personen RKBM**

	ungewichtet	gewichtet (Haushaltsgewicht)
Anzahl befragte Haushalte (Haushaltsgewicht)	1 462	2 938
Total Anzahl Personen in den 1 462 Haushalten	3 939	6 224
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	-	2.1
	Haushalte	Haushaltspersonen
<b>Verteilung nach Wohnort (gewichtet)</b>		
Stadt Bern	34.01%	31.78%
weitere RKBM	65.99%	68.22%
<b>Verteilung nach Zentralität (gewichtet)</b>		
Zentrum	34.01%	31.78%
Kerngemeinden	23.73%	22.75%
Agglomeration	29.75%	32.43%
Ländliche Gemeinden	12.51%	13.05%
<b>Verteilung nach Sektoren (gewichtet)</b>		
Nord	10.19%	10.95%
West	8.14%	8.20%
Stadt Bern / Zentrum	34.01%	31.78%
Köniz	10.07%	10.23%
Süd	9.15%	9.32%
Südost	15.66%	17.25%
Ost	12.77%	12.27%

**Tabelle 20: Beschreibung der Zielpersonen RKBM**

		ungewichtet	gewichtet (Zielpersonengewicht)
<b>Anzahl befragte Zielpersonen mit Wohnort RKBM (Zielpersonengewicht)</b>		1 462	2 804
		-	100%
<b>Verteilung nach Wohnort</b>	Stadt Bern / Zentrum	-	31.32%
	RKBM ohne Zentrum	-	68.68%
<b>Verteilung nach Zentralität</b>	Stadt Bern / Zentrum	-	31.32%
	Kerngemeinden	-	22.74%
	Agglomerationsgemeinden	-	32.75%
	Ländliche Gemeinden	-	13.20%
<b>Verteilung nach Sektoren</b>	Nord	-	10.52%
	West	-	8.63%
	Stadt Bern / Zentrum	-	31.32%
	Köniz	-	10.41%
	Süd	-	9.65%
	Südost	-	17.03%
	Ost	-	12.45%
<b>Verteilung nach Geschlecht</b>	Mann	-	48.35%
	Frau	-	51.65%
<b>Verteilung nach Alter</b>	6-17 Jahre	-	10.37%
	18 - 24 Jahre	-	8.83%
	25 - 64 Jahre	-	59.44%
	65 Jahre und mehr	-	21.35%
<b>Verteilung nach Zivilstand</b>	ledig	-	42.90%
	verheiratet	-	42.98%
	verwitwet	-	5.13%
	geschieden	-	8.45%
	eingetragene Partnerschaft	-	0.54%
	aufgelöste Partnerschaft	-	-





