



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün



Mobilität in der Region Bern-Mittelland

Mikrozensus 2021 zum Verkehrsverhalten



Bild: Stadt Bern

Impressum

Co-Herausgebende

Stadt Bern
Verkehrsplanung
Predigergasse 12
Postfach
3001 Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bearbeitung und Layout

Tobias Liechti
Urban Tinguely

Statistik Stadt Bern
Junkerngasse 47
Postfach
3000 Bern 8
Telefon 031 321 75 31
statistik@bern.ch

Foto Titelbild: Stadt Bern

Bern, 20. Dezember 2023

Inhalt

1 Einleitung.....	6
1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	6
1.2 Aufbau und Ziele des Berichts.....	6
1.3 Methodisches.....	7
1.4 Covid-19-Pandemie und sonstige Veränderungen im MZMV 2021 gegenüber früheren Erhebungen.....	9
2 Gliederung des Perimeters.....	10
2.1 Perimeter Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM	10
2.2 Vergleichbarkeit des Perimeters bei Zeitreihen.....	10
2.3 Gliederung nach Sektoren.....	11
2.4 Gliederung nach Zentralität	12
2.5 Gliederung nach Stadtteilen der Stadt Bern	13
3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme	14
3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen.....	14
3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit.....	15
3.3 Anzahl Fahrzeuge auf 1'000 Einwohner*innen	27
3.4 Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen.....	28
3.5 Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr	33
4 Verkehrsverhalten	36
4.1 Eckwerte des täglichen Verkehrsaufkommens	38
4.2 Distanzen und Zeitbedarf	40
4.3 Modalsplit nach Etappen und Wegen.....	43
4.4 Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Merkmalen.....	47
4.5 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck.....	50
4.6 Belegung von Personenwagen.....	57
4.7 Fahrtzwecke nach soziodemografischen Merkmalen	58
4.8 Woher – Wohin	60
5 Modalsplit nach Territorialprinzip.....	63
6 Einstellungen zur Verkehrspolitik	65
6.1 Methodisches.....	65
6.2 Die wichtigsten Bereiche	65
6.3 Die wichtigsten Massnahmen in den einzelnen Bereichen	66
6.4 Geeignetste Massnahme zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme	71
7 Glossar	72
8 Verzeichnisse	77
8.1 Literaturhinweise.....	77
8.2 Abbildungsverzeichnis	77
Grafiken.....	77
Karten.....	78
8.3 Tabellenverzeichnis.....	78
9 Anhang	80
9.1 Anhang I Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität.....	80
9.2 Anhang II Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit 2015.....	84
9.3 Anhang III Grundgesamtheit und Stichprobengrössen	85

Zusammenfassung und Folgerungen

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» (MZMV) aus dem Jahr 2021 für die Stadt Bern und die Region Bern-Mittelland (RKBM). Der MZMV wird alle fünf Jahre vom Bundesamt für Statistik (BFS) und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Im Jahr 2020 hätte nach dem gegenwärtigen Plan die letzte Erhebung stattfinden sollen. Aufgrund der beschlossenen gesundheitspolitischen Massnahmen in Folge der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 wurde entschieden, die Befragung abubrechen und auf das Jahr 2021 zu verschieben. Da die Pandemie auch im Jahr 2021 das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen der RKBM beeinflusst hat, sind die im Bericht vorliegenden Ergebnisse in vielen Bereichen mit Vorsicht zu interpretieren.

In der RKBM besitzen zwei Drittel der Haushalte mindestens ein Auto. In der Stadt Bern ist dieser Wert mit 44 Prozent deutlich tiefer. Gegenüber der Erhebung 2015 hat sich dieser Anteil in der RKBM kaum verändert. In der Stadt Bern ist dieser Wert um einen Prozentpunkt gestiegen. Der Motorisierungsgrad hat demgegenüber in der Stadt Bern um acht Autos auf 251 Autos pro 1'000 Einwohner*innen abgenommen. Die Velodichte hingegen hat sich in der Stadt Bern um 157 Velos auf 990 pro 1'000 Personen erhöht.

Eine weitere Entwicklung gegenüber 2015 zeigt sich beim Besitz von E-Bikes: Besaßen im Jahr 2015 noch sechs Prozent der Haushalte in der RKBM mindestens ein langsames E-Bike und vier Prozent ein schnelles E-Bike, so sind es im Jahr 2021 bereits 15 resp. sechs Prozent. In der Stadt Bern besaßen im Jahr 2015 vier Prozent der Haushalte ein langsames und zwei Prozent ein schnelles E-Bike. Im Jahr 2021 sind es zehn, resp. drei Prozent.

Der Anteil der Personen, welche ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (öV) besitzen, ist schweizweit, in der RKBM und in der Stadt Bern zurückgegangen. Im Jahr 2015 besaßen 20 Prozent der Einwohner*innen der RKBM ein Generalabonnement und 24 Prozent entweder ein Strecken- oder ein Verbundabonnement. Im Jahr 2021 sind nur noch 15 Prozent im Besitz eines Generalabonnements und 15 Prozent besitzen ein Strecken- oder ein Verbundabonnement. Der Anteil an Einwohner*innen, welche im Jahr 2021 kein Abonnement besitzen, ist um acht Prozentpunkte auf 30 Prozent gestiegen. In der Stadt Bern ist der Anteil der Einwohner*innen ohne Abonnement für den öV im gleichen Zeitraum um fünf Prozentpunkte auf 20 Prozent angestiegen. Diese Entwicklungen sind mit Bestimmtheit beeinflusst durch die Corona-Pandemie.

Die Auswirkungen der Pandemie machten sich insbesondere auch im Verkehrsverhalten der Einwohner*innen bemerkbar. Zum einen ist der Anteil der mobilen Bevölkerung in der RKBM gegenüber 2015 um sieben Prozentpunkte auf 83 Prozent zurückgegangen. Zum anderen legt die gesamte Bevölkerung der RKBM im Jahr 2021 12.9 Mio. Kilometer pro Tag im Inland zurück. Im Jahr 2015 betrug dieser Wert noch 16.2 Mio. Kilometer. Dies entspricht einem Rückgang von über einem Fünftel.

Die mobilen Personen der RKBM legen im Jahr 2021 eine mittlere Tagesdistanz von 36.9 Kilometer zurück. Dies sind sieben Kilometer pro Tag weniger als noch im Jahr 2015 (–16 Prozent). Die Tagesunterwegszeit ist auch zurückgegangen, jedoch in einem geringeren Ausmass. War die Bevölkerung der RKBM im Jahr 2015 noch 96.6 Minuten pro Tag unterwegs, sind es im Jahr 2021 noch 94.8 Minuten (–2 Prozent). Eine mögliche Interpretation, weshalb die Tagesdistanz einen höheren Rückgang als die Tagesunterwegszeit verzeichnet hat, ist der Anteil des Langsamverkehrs am Verkehrsvolumen. Tatsächlich ist der Anteil des Langsamverkehrs an der Tagesdistanz mit elf Prozent um zwei Prozentpunkte höher als noch im Jahr 2015. Zugenommen hat auch der motorisierte Individualverkehr (MIV). Wurden im Jahr 2015 42 Prozent der Tagesdistanzen mit dem MIV zurückgelegt, sind es im Jahr 2021 61 Prozent (+19 Prozentpunkte). Demgegenüber ist der Anteil des öVs von 48 Prozent im Jahr 2015 um 21 Prozentpunkte auf 27 Prozent im Jahr 2021 gesunken.

In der Stadt Bern hat sich die Tagesdistanz der mobilen Einwohner*innen gegenüber 2015 um über ein Drittel von 44.7 Kilometer auf 29.1 Kilometer reduziert. Der Anteil des öVs verzeichnet dabei in der Stadt Bern einen Rückgang von zwölf Prozentpunkten gegenüber der Erhebung von 2015. Dabei haben vor allem die Anteile des Langsamverkehrs und des MIVs um je sechs Prozentpunkte zugenommen. In absoluten Zahlen sind aber die täglich zurückgelegten Distanzen bei allen Verkehrsmitteln ausser beim Velo gesunken. Beim Fussverkehr von 2.8 auf 2.6 Kilometer, beim MIV von 18.6 auf 13.8 Kilometer und beim öV von 21.5 auf 10.5 Kilometer.

Von der COVID-19-Pandemie weniger betroffen sind die Entwicklungen bei den Verkehrszwecken. Die Einwohner*innen der RKBM legen, wie bereits in der Erhebung 2015, die grössten Anteile

der Tagesdistanz für Freizeitwecke zurück (49 Prozent). Damals waren es jedoch noch 52 Prozent. Abgenommen hat auch der Anteil der Geschäfts- und Dienstwege (-2 Prozentpunkte). Dafür hat der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz von 22 Prozent im Jahr 2015 auf 27 Prozent zugenommen. In der Stadt Bern ist der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz von 23 Prozent im Jahr 2015 auf 29 Prozent im Jahr 2021 gestiegen, während der Anteil der Freizeitwege von 53 Prozent auf 49 Prozent gesunken ist.

Bezüglich der Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege in der RKBM gab es eine Zunahme des Langsamverkehrs um insgesamt sieben Prozentpunkte zwischen den Erhebungen im Jahr 2015 und 2021. An den Werktagen macht der Langsamverkehr mit 44 Prozent den grössten Anteil aus. Am Wochenende nimmt aber der Anteil des MIVs zu und erreicht am Samstag mit 46 Prozent den grössten Anteil. Wie bereits bei den Distanzen hat der Anteil des öVs an den Wegen gegenüber 2015 abgenommen. Wurden 2015 noch 22 Prozent der Wege in der RKBM mit dem öV zurückgelegt, sind es im Jahr 2021 nur noch 16 Prozent.

In der Stadt Bern ist dieser Unterschied noch deutlicher zu beobachten. Bei der Erhebung im Jahr 2015 betrug der Anteil des öVs als Hauptverkehrsmittel an allen Wegen noch 32 Prozent. Dieser ist in der Erhebung 2021 um zehn Prozentpunkte auf 22 Prozent gesunken. Jedoch hat der MIV nur marginal um einen Prozentpunkt zugelegt. Der Fussverkehr hat am stärksten zugenommen (+5 Prozentpunkte), gefolgt vom Veloverkehr (+4 Prozentpunkte).

Bei den Entwicklungen der Mobilität in der RKBM nach soziodemografischen Merkmalen gibt es gegenüber 2015 zwei wichtige Entwicklungen und einen anhaltenden Trend. Als Erstes ist der Anteil der 18 bis 25-Jährigen mit einem Führerschein zu nennen. Im Jahr 2015 gaben 56 Prozent dieser Altersgruppe an, einen Führerschein zu besitzen. Bei der Erhebung im Jahr 2021 sind es 65 Prozent. Im Übrigen legt diese Gruppe die längste Tagesdistanz zurück (43 Kilometer im Jahr 2021). Zweitens ist pandemiebedingt die Tagesdistanz nach Haushaltseinkommen in der RKBM gegenüber 2015 unterschiedlich stark zurückgegangen. Am stärksten ist sie bei der Gruppe der tiefsten Haushaltseinkommen bis CHF 4'000 zurückgegangen (-8.6 Kilometer). Bei der Betrachtung der soziodemografischen Merkmale nach den Fahrtzwecken stechen die Freizeitwege in der RKBM bei fast allen untersuchten Indikatoren als grösster Anteil an den Wegen hervor (Geschlecht, Altersgruppen und Einkommensklassen). Nur bei den 6 bis 17-Jährigen sind die Ausbildungswege mit 47 Prozent noch höher. Bei der Erhebung 2015 machten bei allen untersuchten soziodemografischen Merkmalen die Freizeitwege den grössten Anteil an Wegen aus.

Die Auswertung nach den Einstellungen zur Verkehrspolitik zeigen, dass eine Mehrheit der Einwohner*innen der RKBM der Meinung ist, dass Verbesserungen im öV am wichtigsten und Verbesserungen im Fussverkehr am unwichtigsten sind. Im Bereich des öVs werden Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr als wichtig eingestuft, wohingegen eine Modernisierung der Züge, Busse und Trams als weniger wichtig gilt. In den übrigen Kategorien «Umwelt und Energie», «Veloverkehr», «motorisierter Individualverkehr» und «Fussverkehr» gelten Anreize für den Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen, der Ausbau von Velospuren auf Strassen, die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und die Steigerung der Aufenthaltsqualität als wichtigste Verbesserungsmaßnahmen in der Verkehrspolitik. Als geeignetste Massnahme zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme wird die Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen (z. B. Homeoffice) genannt. Als ungeeignetste Massnahme wird von den Einwohner*innen der RKBM eine generelle Erhöhung der Preise für die Mobilität eingestuft.

Das Erhebungsjahr 2021 ist aus Sicht der Raum- und Verkehrsplanung sicherlich ungünstig gewählt worden. Die COVID-19-Pandemie war noch nicht überwunden und zum damaligen Zeitpunkt war es auch nicht absehbar, wann eine Beruhigung der Situation eintreffen würde. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben zur Folge, dass sich keine schlüssigen Aussagen über längerfristige Trends aus dem MZMV 2021 ableiten lassen. Die jüngsten Entwicklungen nach dem Aufheben der gesundheitspolitischen Massnahmen deuten jedoch darauf hin, dass das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung sich wieder dem Verhalten vor der Pandemie annähert. Wie sich die durch die COVID-19-Pandemie etablierten Arbeitsformen entwickeln werden, ist jedoch schwer vorzusagen.

1 Einleitung

1.1 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 2021 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 2021» (MZMV 2021) liefert Informationen zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung, zum Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements des öVs, 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 2021» wurden gesamtschweizerisch 55'018 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. Befragt wurde jeweils das Mobilitätsverhalten der Zielperson am Vortag. 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.

1.2 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung MZMV 2021 und beinhaltet die Ergebnisse der Stadt Bern und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM. Im Bericht ist das Verkehrsverhalten im Jahr 2021 und die Entwicklung seit 2010 resp. 2015 bis 2021 für die Stadt Bern und die Region abgebildet. Die Resultate werden wie beim «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» räumlich differenziert nach der gesamten RKBM, nach Sektoren oder der Zentralitätsbeziehung dargestellt. Im Gegensatz zu 2015 wird die Stadt Bern wieder wie 2010 nach Stadtteilen aufgeschlüsselt.

Die Hauptziele des vorliegenden Berichts sind:

- Die Bereitstellung von Datengrundlagen für die Raum- und Verkehrsplanung: Grundlagen für regionale und kommunale Verkehrsrichtpläne und Grundlage für eine bessere Abstimmung 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.
- Die Beurteilung der Bevölkerung zu Massnahmen und Innovationen in der Verkehrspolitik: Förderung öV, Umweltschutzmassnahmen, Fuss- und Veloverkehr, u.a.

Der vorliegende Bericht ist in neun 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 Abonnementsbesitz des öVs, etc.). Das eigentliche Verkehrsverhalten wird im Kapitel 4 beschrieben (Verkehrsmittelbenutzung, Wege und Distanzen). Im Kapitel 5 folgen

Auswertungen nach dem Territorialprinzip. Schliesslich wird im Kapitel 6 die Einstellung der regionalen Bevölkerung zu Massnahmen in aktuellen verkehrspolitischen Fragen wiedergegeben. Am Ende des Berichts folgt ein Glossar, die Verzeichnisse und Anhänge.

1.3 Methodisches

Der MZMV 2021 ist eine Stichproben- und keine Vollerhebung. Die Stichprobe des MZMV 2021 versucht, die Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut zu repräsentieren. Da jedoch einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) für Befragungen schwierig zu erreichen sind und einige Regionen unter- oder übervertreten sind, ist eine Gewichtung der Stichprobe (nach Haushalten und Zielpersonen) unumgänglich, damit solche Unterschiede ausgeglichen werden können.

Die Interpretation und Beurteilung der regionalen Auswertungen im Perimeter der RKBM erfolgt daher unter Berücksichtigung von statistischen Kennwerten und Grundprinzipien. Im Bericht sind Werte, welche ein Vertrauensintervall grösser als die Hälfte ihres Mittelwerts oder Anteils aufweisen, mit einer einfachen Klammer aufgeführt, z. B. (0.5). Bei Werten, welche auf weniger als fünf Beobachtungen beruhen, wird dies mit einer doppelten Klammer signalisiert, z. B. ((0)).

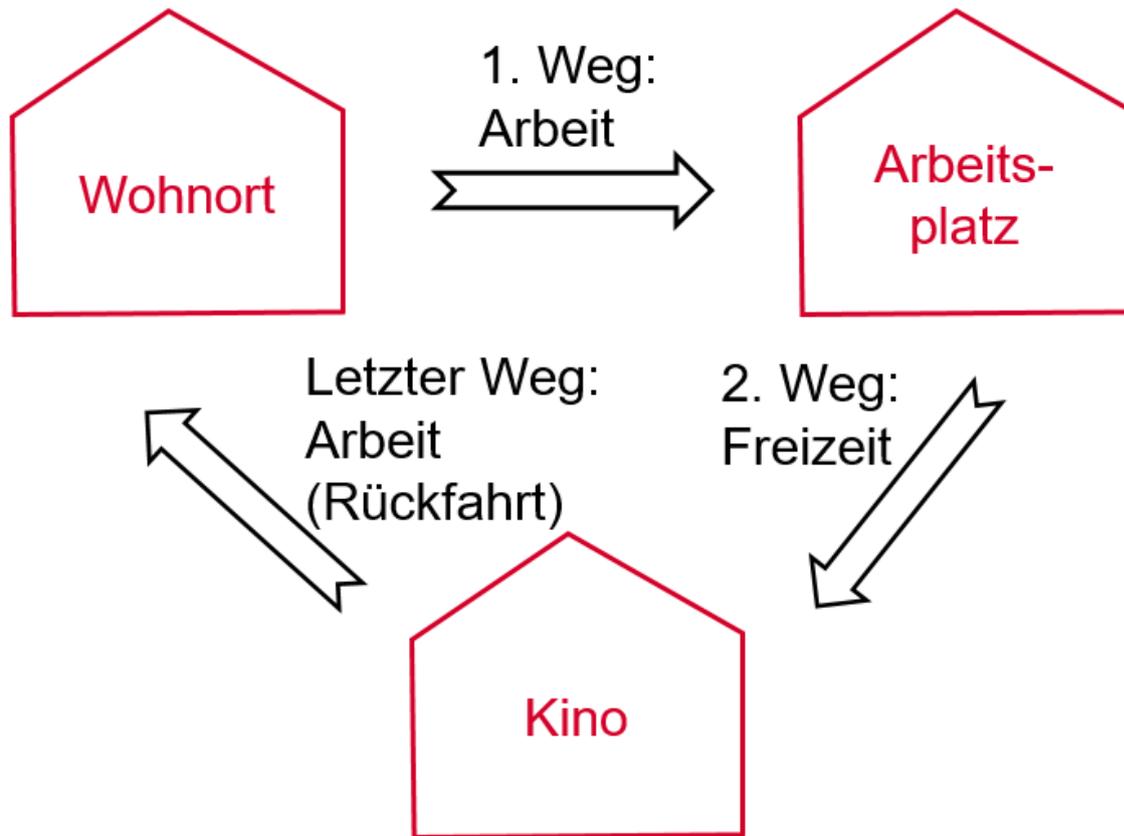
Die Zahlen im Bericht (Text und Balkenbeschriftung) sind für eine bessere Lesbarkeit grundsätzlich alle gerundet. Die Diagrammbalken beruhen auf nicht gerundeten Einzelwerten. Die Randsummen der Beschriftungen können daher in geringem Masse von der Endsumme der nicht gerundeten Einzelwerte abweichen.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

Die Aufgabe des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» ist es, die vielseitigen Aspekte der Personenmobilität in ihrer Gesamtheit zu erfassen. Die wichtigsten Merkmale und Variablen zum Beantworten dieser Aspekte sind folgende:

- 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 (Fragen zu Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, Begleitwege etc.)
- Einstellung zur Verkehrspolitik (Bedeutung von Massnahmen für den öV, Umweltschutz, Fuss- und Veloverkehr, u.a.)
- Zeitliche Struktur des Verkehrsaufkommens (Tageszeit, Wochentage, u.a.)
- Räumliche Verteilung des Verkehrs nach Zentralität, Sektoren und Stadtteilen

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 1-1) 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.

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



1. Weg: Arbeit



Folgende Fahrtzwecke resp. Wegzwecke wurden erhoben (für die Definition der Kategorien siehe Kapitel 7):

- 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.

1.4 Covid-19-Pandemie und sonstige Veränderungen im MZMV 2021 gegenüber früheren Erhebungen

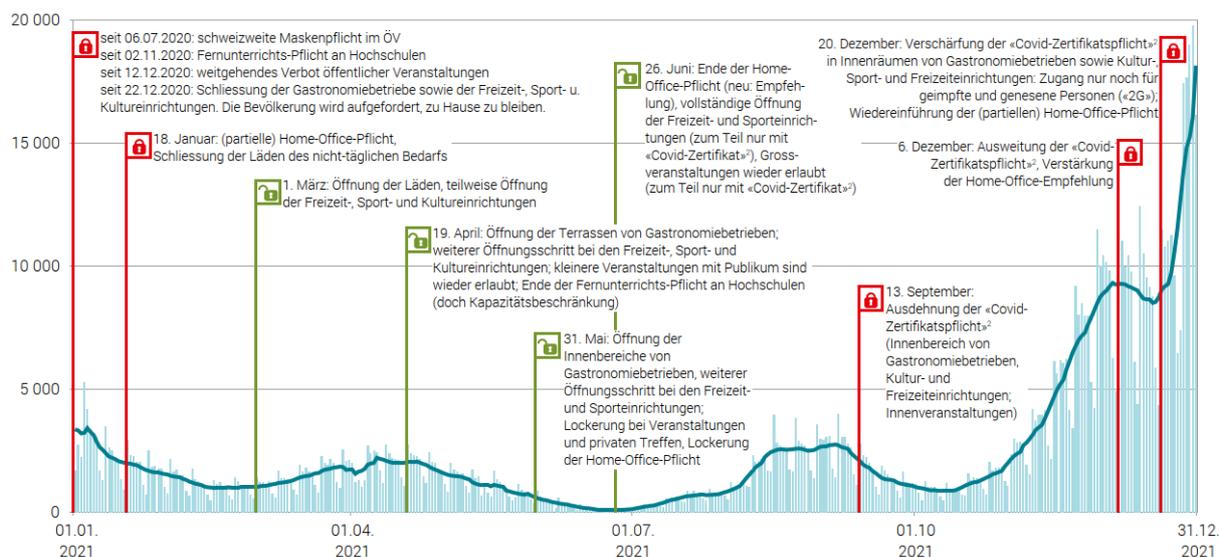
Eigentlich wäre gemäss dem Erhebungsrhythmus von fünf Jahren die Durchführung des Mikrozensus im Jahr 2020 geplant gewesen. Da im März 2020 im Zuge der Covid-19-Pandemie das öffentliche Leben und somit auch der Verkehr fast ganz zum Erliegen kamen, wurde von Seiten des BFS und ARE beschlossen, die begonnene Erhebung abzubrechen und den Mikrozensus um ein Jahr zu verschieben.

Da auch 2021 die Mobilität der Bevölkerung durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war, wurde ein weiteres Aufschieben des Mikrozensus diskutiert. Schliesslich hat sich der Bund dagegen entschieden, da einerseits das Verkehrsangebot - zumindest im Inland - wieder eingeschränkt nutzbar war. Andererseits war es zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich einzuschätzen, wann der Verkehr sich wieder normalisieren würde.

In Grafik 1-2 sind die während dem Jahr 2021 gültigen pandemiepolitischen Massnahmen chronologisch abgebildet. Oft schränkten sich die Einwohner*innen auch ohne die Massnahmen bei ihrem Verkehrsverhalten ein. Unter diesem Aspekt müssen die Ergebnisse des MZMV 2021 im Vergleich mit vorherigen MZMV mit Vorsicht interpretiert werden. Die zukünftige Entwicklung wird sich in der nächsten Erhebung zeigen. Mit Hinblick auf die neu etablierten Arbeitsmethoden, wie beispielsweise Homeoffice, zeigen jüngere Studien, dass diese tendenziell abnehmen werden. So zeigt eine amerikanische Studie, dass die Produktivität im Homeoffice auf mehreren Ebenen nicht der Produktivität im Büro entspricht. Des Weiteren zeigt die Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE), dass der Anteil der Erwerbstätigen, welche im Homeoffice arbeiten, von 2021 auf 2022 um drei Prozentpunkte gesunken ist. Eine deutsche Studie, hat den Anstieg der Digitalisierung in den Jahren vor, während und nach den COVID-19 bedingten Massnahmen auf die Mobilität aufgezeigt. Die Forschenden kamen zum Schluss, dass die Digitalisierung, nachdem die Massnahmen aufgehoben wurden, keinen Effekt mehr auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung hatte.

Weitere Änderungen des MZMV 2021 sind die Erweiterung des Fragekatalogs, um der Entwicklung neuer Mobilitätsformen (Bike-Sharing, Car-Sharing, Ride-Sharing) Rechnung zu tragen, die vollständige Überarbeitung des Moduls zu den verkehrspolitischen Einstellungen der Bevölkerung und die Erfassung von Velo-Etappen via Geo-Routing.

Grafik 1-2: Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz, 2021
Anzahl Ansteckungen und chronologische Darstellung der aus Verkehrssicht wichtigsten pandemiepolitischen Massnahmen (nicht abschliessende Aufzählung)



Quelle: BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

2 Gliederung des Perimeters

2.1 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 2021. Zu diesem Zeitpunkt umfasste die RKBM 76 Gemeinden. Eine Auflistung der Gemeinden und ihre Zugehörigkeit zu Sektoren und Zentralität befindet sich im Anhang.

In der Regel wird die RKBM entweder nach Sektoren oder nach Zentralität feiner aufgeschlüsselt. Bei der Gliederung nach Sektoren bildet die Stadt Bern jeweils eine eigene Gruppe und kann somit gesondert betrachtet werden.

Im Gebiet der RKBM wurden 2'070 Haushalte (davon 598 in der Stadt Bern) befragt, um das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen der Region zu ergründen. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der Befragten: Es sind also die Wege der Bewohner*innen der Region Bern-Mittelland dargestellt, nicht jedoch die Wege von auswärtigen Personen, welche in der Region Bern-Mittelland unterwegs waren. Zielort und Wegstrecken der Regionsbewohner*innen 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 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.

2.2 Vergleichbarkeit des Perimeters bei Zeitreihen

Im Jahr 2021 zählt die RKBM aufgrund von Fusionen neun Gemeinden weniger als 2015. Bei der Betrachtung nach Sektoren gab es im Vergleich zu früheren Auswertungen zum Verkehrsverhalten zwei kleinere Änderungen:

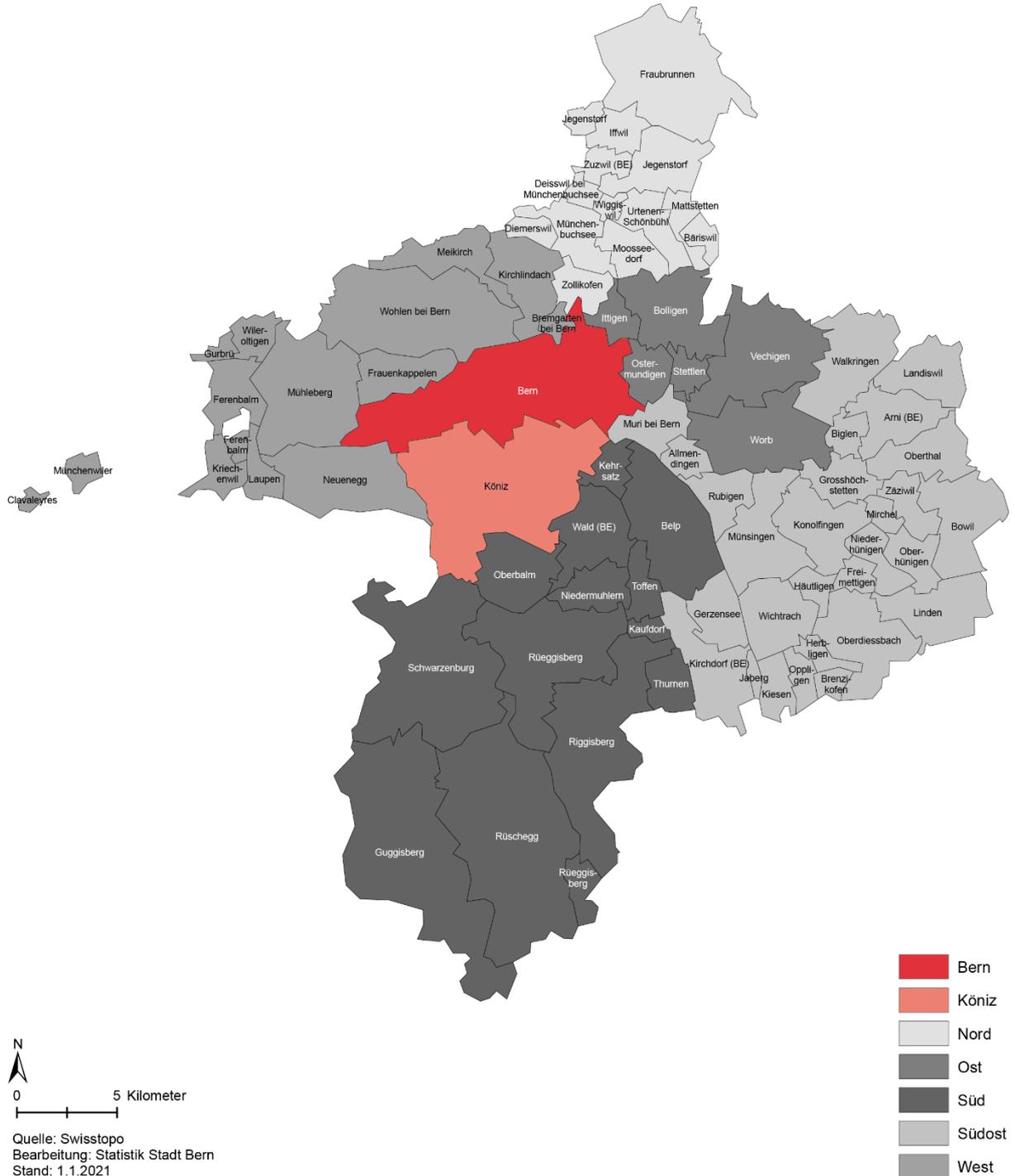
- Die Gemeinde Golaten hat 2019 mit Kallnach (nicht RKBM) fusioniert. Das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Goltaten ist demnach aus dem Perimeter gefallen.
- Die ehemalige Gemeinde Gelterfingen zählte 2015 zum Sektor Süd. Diese Gemeinde ist nun in der Gemeinde Kirchdorf aufgegangen, welche zum Sektor Südost zählt.

Bei der Betrachtung nach Zentralität ist eine Bildung von Zeitreihen leider nicht möglich. Bei der letzten Ausgabe des Berichts «Mobilität in der Region Bern-Mittelland - Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten» waren bei Betrachtungen nach Zentralität die Gemeinden nach den vier Kategorien «Zentrum», «Kerngemeinde», «Agglomerationsgemeinden» und «Ländliche Gemeinden» eingeteilt. Bei der vorliegenden Auswertung verlangten die Auftraggebenden bei der Zentralität die Berücksichtigung der Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan. Diese besteht aus sechs Kategorien und lässt somit keine Vergleichbarkeit mit den vier Kategorien aus dem Jahr 2015 zu.

2.3 Gliederung nach Sektoren

Der Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist in sieben Sektoren eingeteilt. Die Gemeinden Bern und Köniz bilden dabei jeweils einen eigenen Sektor.

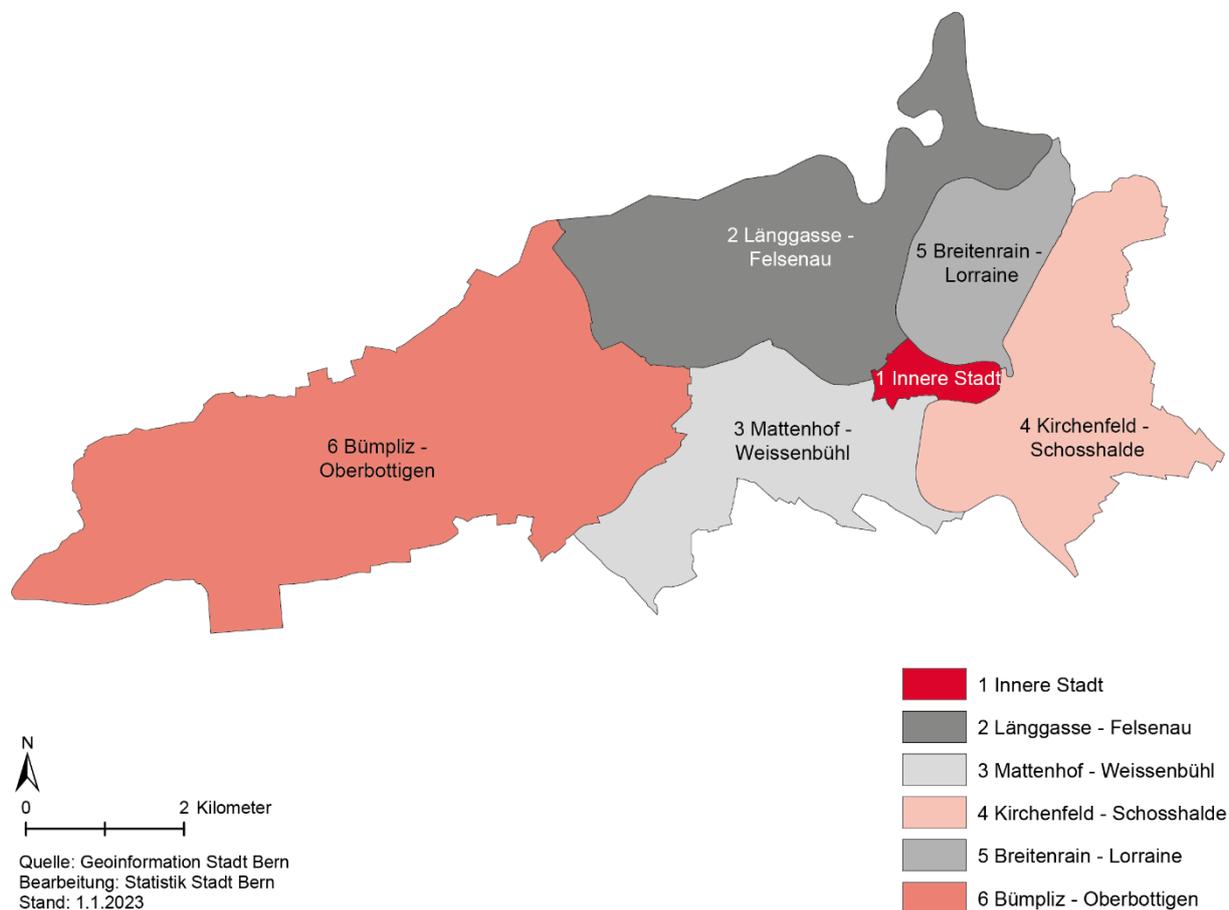
Karte 2-1: Gliederung nach Sektoren



2.5 Gliederung nach Stadtteilen der Stadt Bern

Bei einzelnen Auswertungen wird die Stadt Bern zusätzlich in ihre sechs Stadtteile aufgeschlüsselt. Beim letzten Bericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 war dies aufgrund einer kleineren Stichprobe nicht möglich.

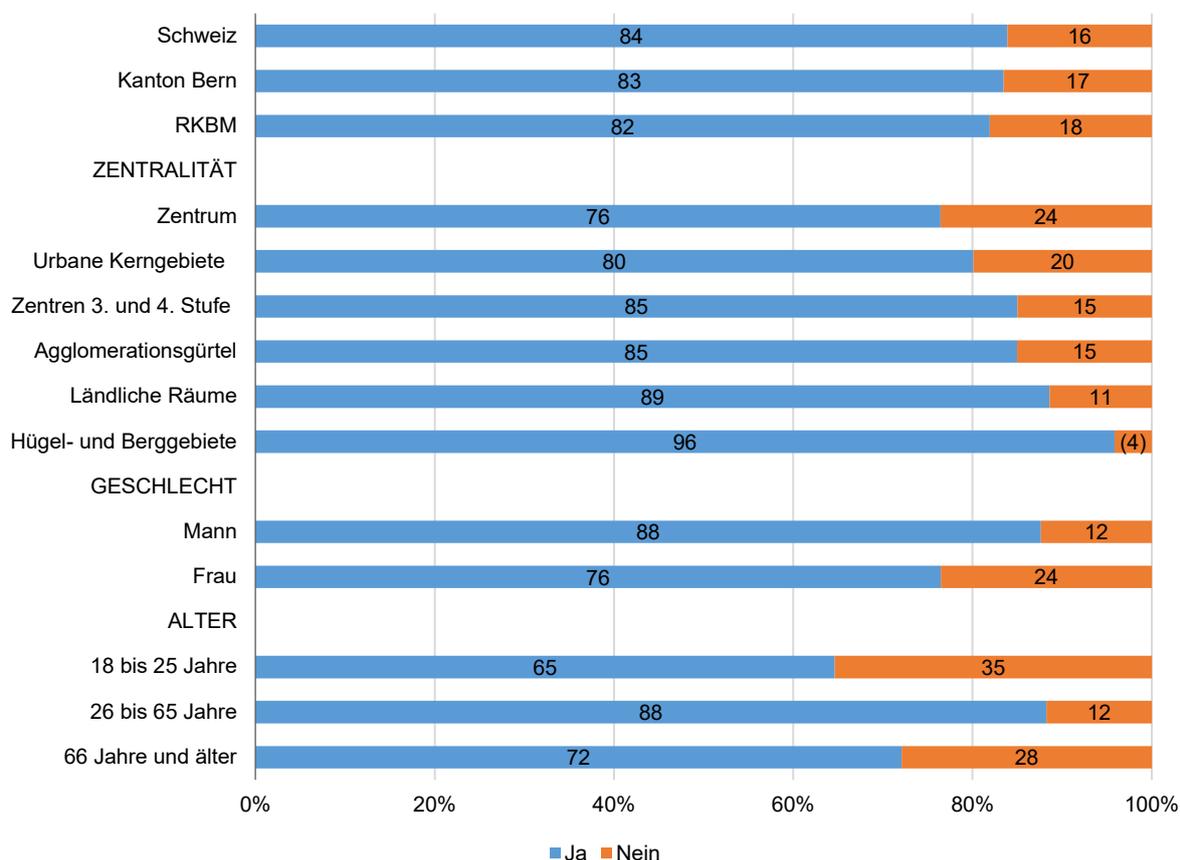
Karte 2-3: Stadtteile der Stadt Bern



3 Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

3.1 Führerscheinbesitz für Personenwagen

Grafik 3-1: Besitz des Führerscheins für Personenwagen



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der Schweiz, des Kantons Bern und der RKBM ab 18 Jahren und ohne Einschränkungen beim Gehen

Basis: Schweiz: 113'573 Haushaltspersonen, Kanton Bern: 11'807 Haushaltspersonen, RKBM: 4'156 Haushaltspersonen, Stadt Bern: 1'104 Haushaltspersonen, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

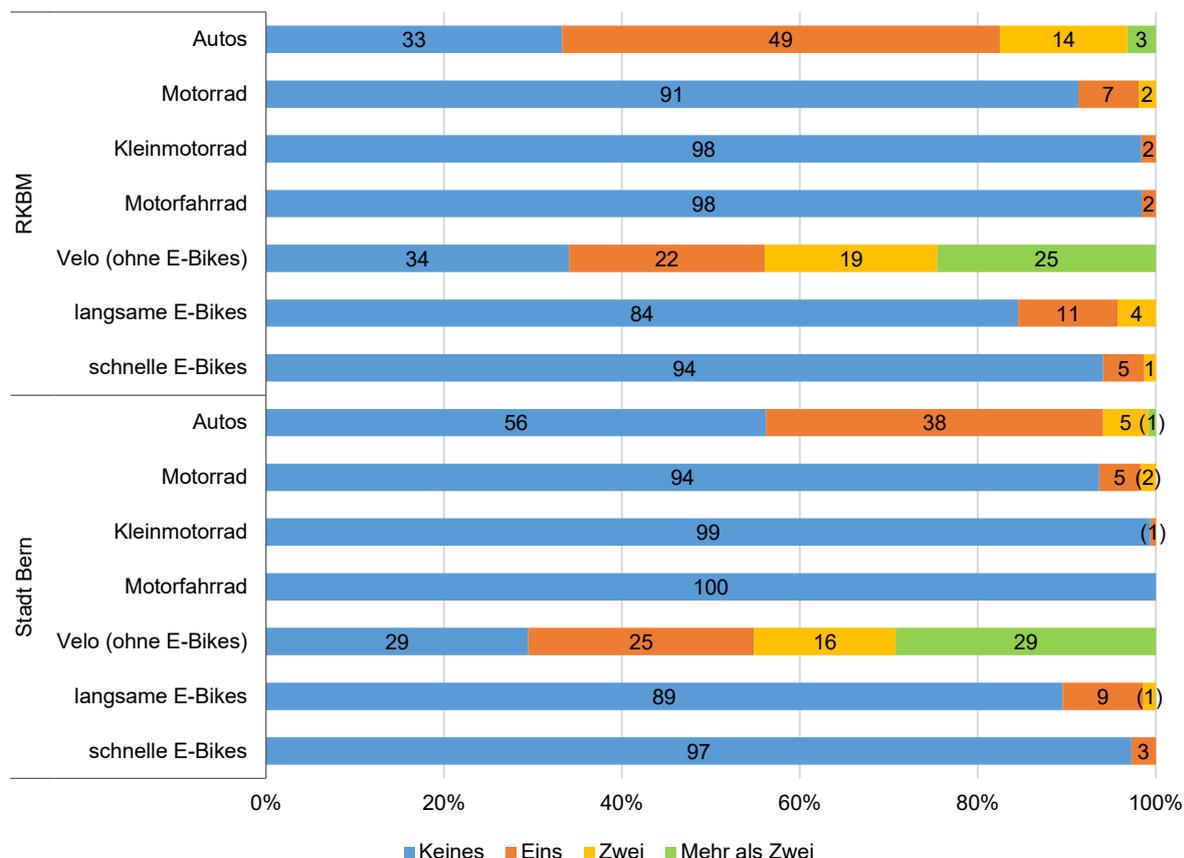
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

In der RKBM besitzen mehr als vier von fünf Personen einen Führerschein für Personenwagen. Im Zentrum sind gut drei von vier Personen im Besitz eines Führerscheins für Personenwagen. Im Vergleich ist dies ein geringerer Anteil als in der gesamten Schweiz und im Kanton Bern.

Im Vergleich zum MZMV 2015 ist der Anteil der Personen mit Führerschein in der Stadt Bern gleichgeblieben und in der RKBM um zwei Prozentpunkte gestiegen. Der Anteil Männer sowie Frauen mit Führerschein ist im gleichen Zeitraum um zwei, respektive einen Prozentpunkt gestiegen. Bei den jungen Erwachsenen (18 bis 25-Jährige) ist der Anteil um neun Prozentpunkte gestiegen. Demgegenüber stieg der Anteil der 26 bis 65-Jährigen um einen und derjenige der über 66-Jährigen um drei Prozentpunkte.

3.2 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

Grafik 3-2: Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM und der Stadt Bern



Grundgesamtheit: Haushalte der RKBM und der Stadt Bern

Basis: RKBM: 2'070 Haushalte, Stadt Bern: 598 Haushalte, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

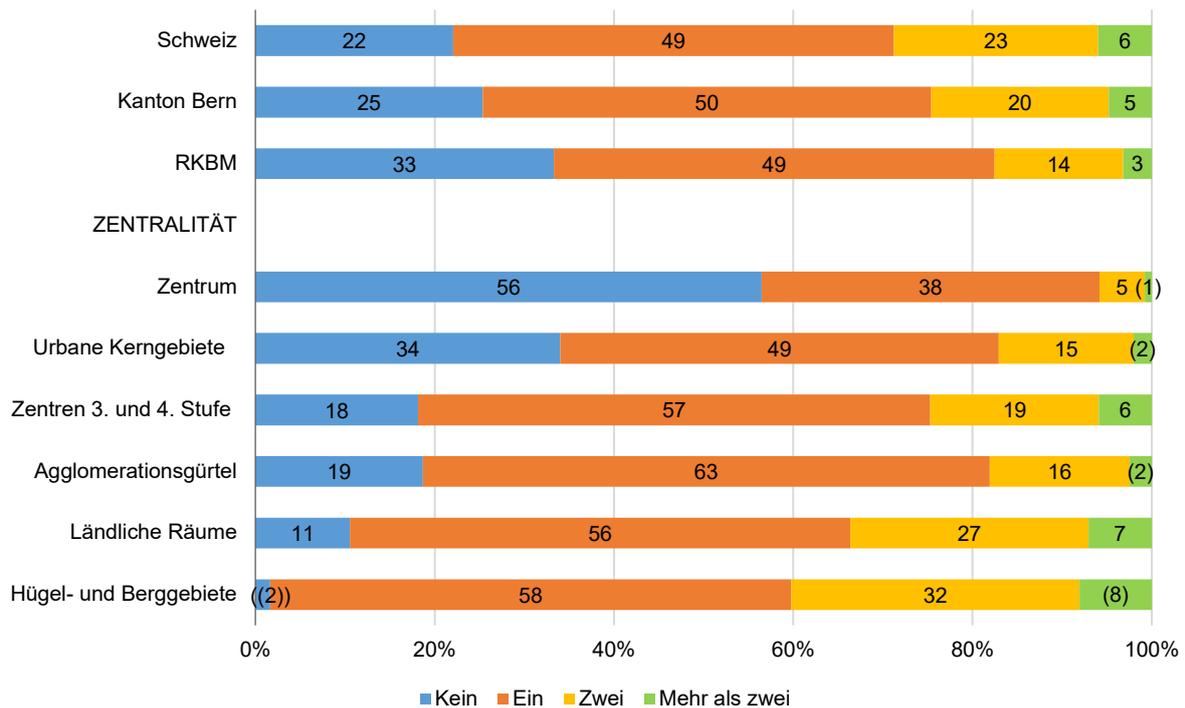
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

In der RKBM besitzen zwei Drittel der Haushalte mindestens ein Auto. In der gesamten Schweiz sind 78 Prozent der Haushalte im Besitz von mindestens einem Auto. Seit dem letzten Mikrozensus im Jahr 2015 hat sich der Autobesitz der Haushalte kaum verändert.

Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein langsames E-Bike (bis 25 km/h) besitzen, hat sich seit 2015 mehr als verdoppelt (von sechs Prozent auf 16 Prozent). Demgegenüber hat der Anteil an schnellen E-Bikes (bis 45 km/h) nur um zwei Prozentpunkte zugenommen. Diese Tendenz kann auch in der Stadt Bern festgestellt werden, wo der Anteil langsamer E-Bikes im Vergleich zu 2015 um sechs und jener der schnellen E-Bikes um einen Prozentpunkt zugenommen hat.

Im Vergleich zwischen der RKBM und der Stadt Bern fällt auf, dass mehr als die Hälfte der Haushalte in der Stadt (56 Prozent) kein Auto besitzt. In der RKBM hingegen besitzen nur ein Drittel der Haushalte kein Auto.

Grafik 3-3: Autobesitz der Haushalte nach Zentralität



Grundgesamtheit: Haushalte in der Schweiz, im Kanton Bern und in der RKBM, nur gültige Werte

Basis: Schweiz: 54'985 Haushalte, Kanton Bern: 5'874 Haushalte, RKBM: 2'070 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

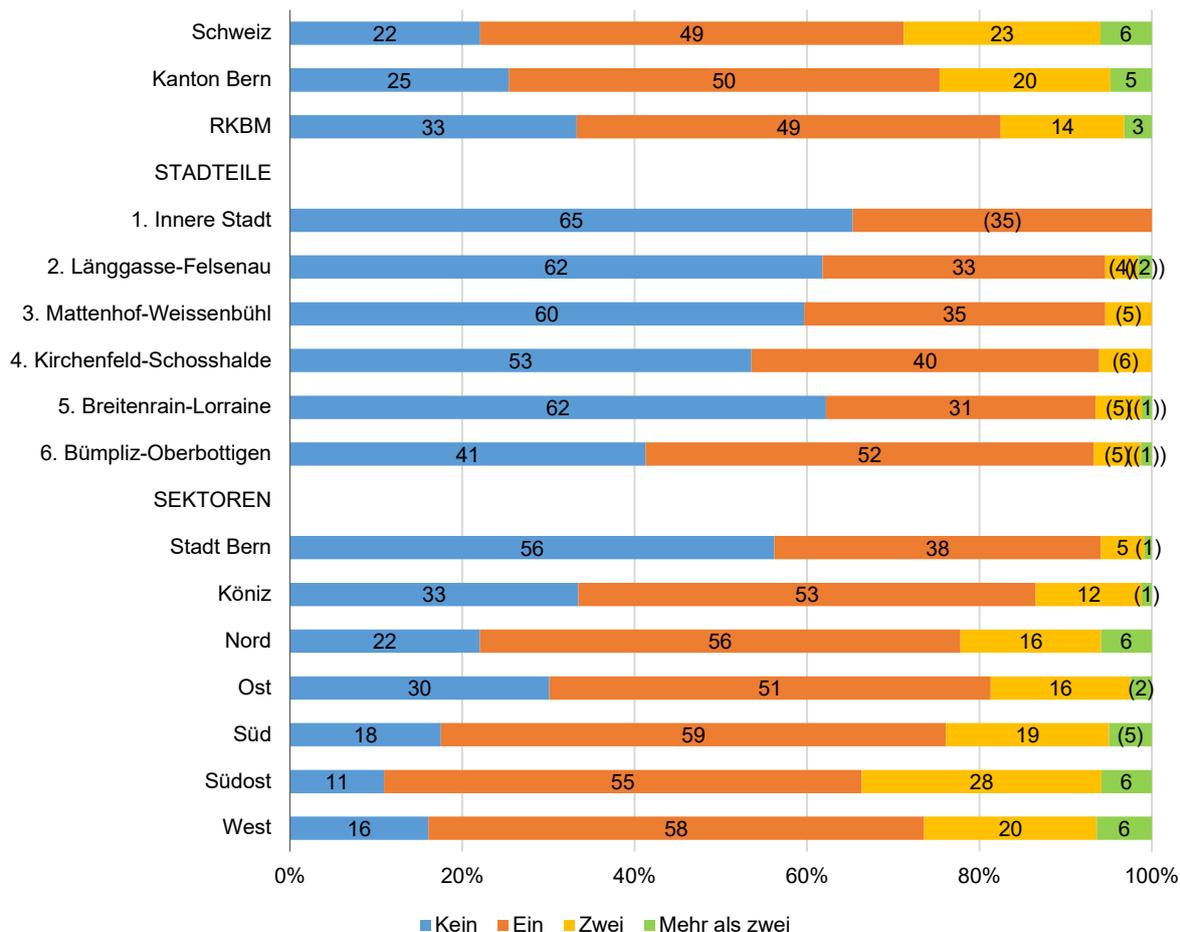
((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5 als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Im Vergleich zur gesamten Schweiz besitzen weniger Haushalte im Kanton Bern und der RKBM mindestens ein Auto. In der RKBM weisen die Hügel- und Berggebiete (98 Prozent) und die ländlichen Räume (89 Prozent) die höchsten Anteile an Haushalten mit Autos auf. Das Zentrum (44 Prozent) und die Urbanen Kerngebiete (66 Prozent) verfügen über die geringsten Anteile von Haushalten mit mindestens einem Auto in der RKBM auf.

Im Zentrum haben sechs Prozent der Haushalte 2021 mehr als ein Auto. In den zentrumsnahen ländlichen Räumen und den Hügel- und Berggebieten beträgt der Anteil an Haushalten mit mehr als einem Auto 34 Prozent, respektive 40 Prozent.

Grafik 3-4: Autobesitz der Haushalte nach Sektoren und Stadtteilen



Grundgesamtheit: Haushalte in der Schweiz, im Kanton Bern, in der RKBM und in der Stadt Bern

Basis: Schweiz: 5'985 Haushalte, Kanton Bern: 5'874 Haushalte, RKBM: 2'070 Haushalte, Stadt Bern: 598 Haushalte, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

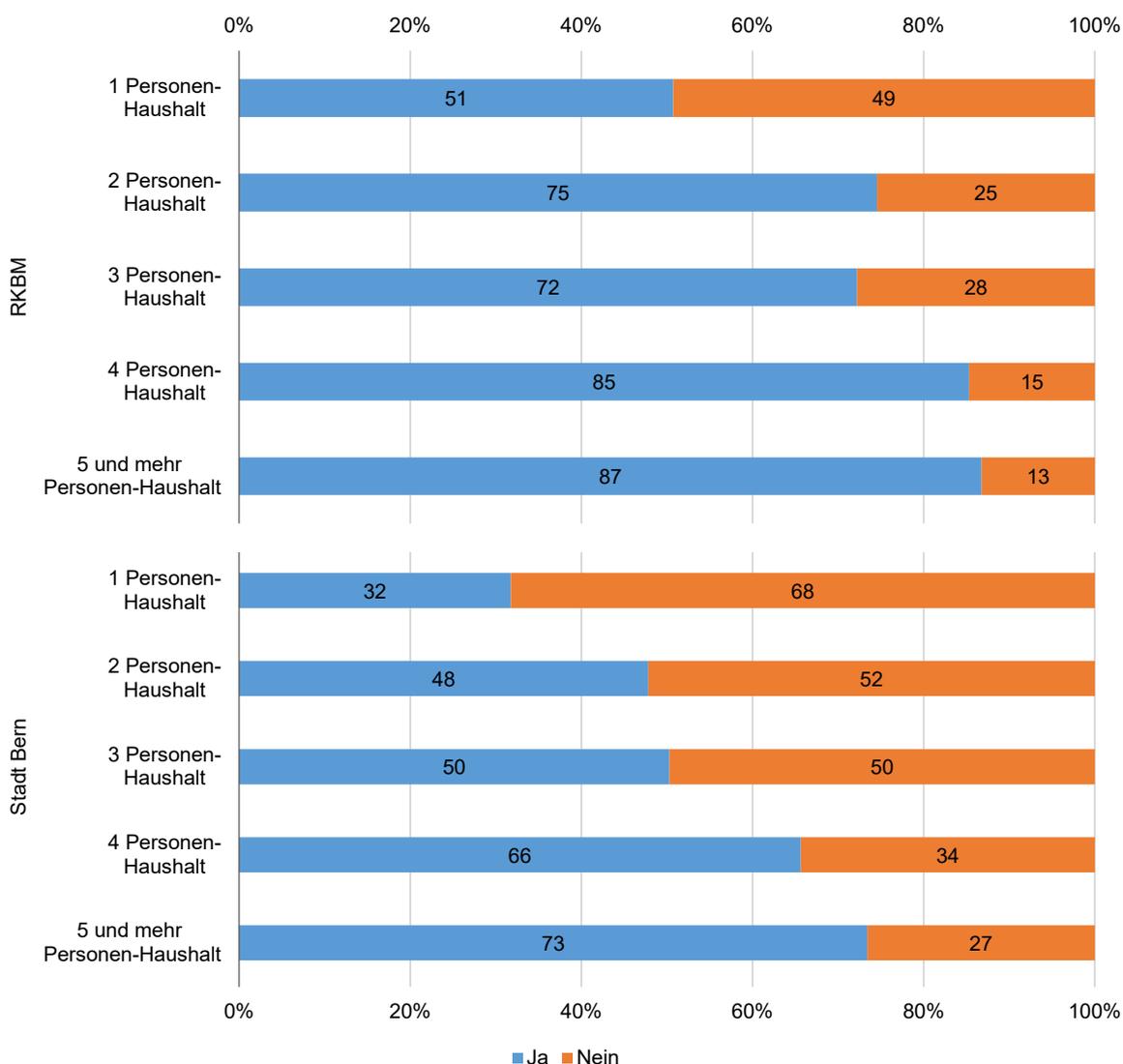
((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Mit zunehmender Entfernung zur Stadt Bern nimmt der Anteil der Haushalte mit Autos zu. Ländlichere Gebiete im Süden, Südosten und Westen der RKBM besitzen eher ein Auto und insbesondere der Anteil an Haushalten mit mehr als einem Auto ist hier am grössten.

Im Vergleich zu 2015 spiegelt auch 2021 der Sektor Köniz am besten die Verteilung der gesamten RKBM wider. Die Heterogenität der Gemeinde Köniz mit ihrem Charakter von stadtnahen bzw. städtischen bis hin zu ländlichen Ortsteilen erklärt den identischen Anteil an autofreien Haushalten wie die RKBM (je 33 Prozent).

In Stadtteil 6 der Stadt Bern besitzen mit 59 Prozent mehr als die Hälfte der Haushalte ein Auto. Dies ist ein Sonderfall, da die Haushalte in den anderen Stadtteilen zu über 50 Prozent kein Auto besitzen. Gegenüber 2010 haben sich die einzelnen Anteile nur geringfügig verändert.

Grafik 3-5: Autobesitz nach Haushaltsgrösse der RKBM und der Stadt Bern



Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM und in der Stadt Bern

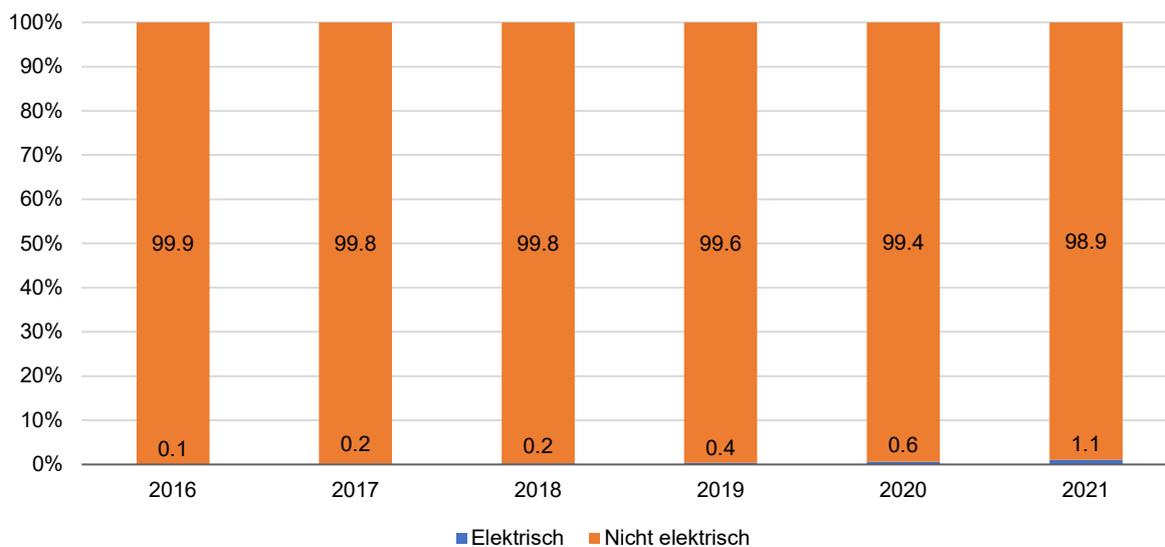
Basis: RKBM: 2'070 Haushalte, Stadt Bern: 598 Haushalte, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Ausser bei den Dreipersonenhaushalten in der RKBM gilt, je grösser der Haushalt, desto eher verfügt dieser über mindestens ein Auto. Bereits über die Hälfte (51 Prozent) der Einpersonenhaushalte in der RKBM verfügen über mindestens ein Auto. Der Anteil der Dreipersonenhaushalte, die über kein Auto verfügen, ist gegenüber 2015 um acht Prozentpunkte auf 28 Prozent gestiegen und belegt somit nach den Einpersonenhaushalten mit 49 Prozent den zweiten Platz bei den Haushaltsgrössen, welche über kein Auto verfügen.

In der Stadt Bern stellt man ein ähnliches Phänomen fest. Jedoch ist der Anteil an Haushalten, welche mindestens ein Auto besitzen zwischen 14 (Fünfpersonen- und mehr Haushalte) und 27 Prozentpunkte (Zweipersonenhaushalte) tiefer als in der gesamten RKBM.

Grafik 3-6: Anteil privater Personenwagen nach elektrischer oder nicht elektrischer Treibstoffart

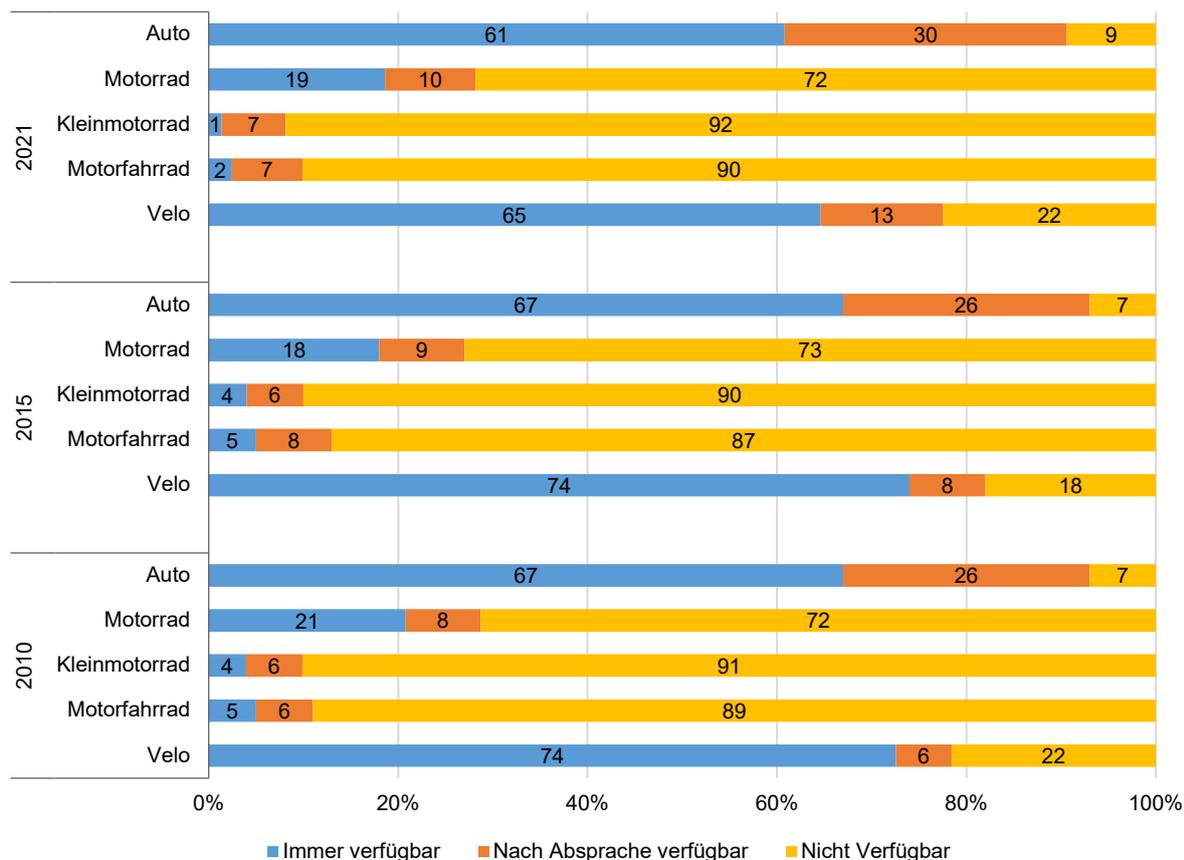


Grundgesamtheit: Anzahl zugelassene private Personenwagen in der RKBM am 30.09 des jeweiligen Jahres

Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Datenbank: IVZ-Fahrzeuge; Bundesamt für Statistik (OFS), Datenbank: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

86 Prozent der zugelassenen Personenwagen befinden sich 2021 in privaten Besitz. Davon wird der grösste Teil nach wie vor nicht elektrisch betrieben. Seit 2016 ist der Anteil elektrischer betriebener Fahrzeuge an den privaten Personenwagen von 0.1 Prozent um einen Prozentpunkt auf 1.1 Prozent gestiegen.

Grafik 3-7: Verfügbarkeit von Fahrzeugen in der RKBM in den Jahren 2010, 2015 und 2021



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM mit dem entsprechenden Mindestalter und im Besitz des entsprechenden Führerausweises der Kategorie

Basis: Je nach Fahrzeug: 2021: 563 bis 2'021 Personen, 2015: 424 bis 1'440 Personen, 2010: 796 bis 3'328 Personen, gültige Werte

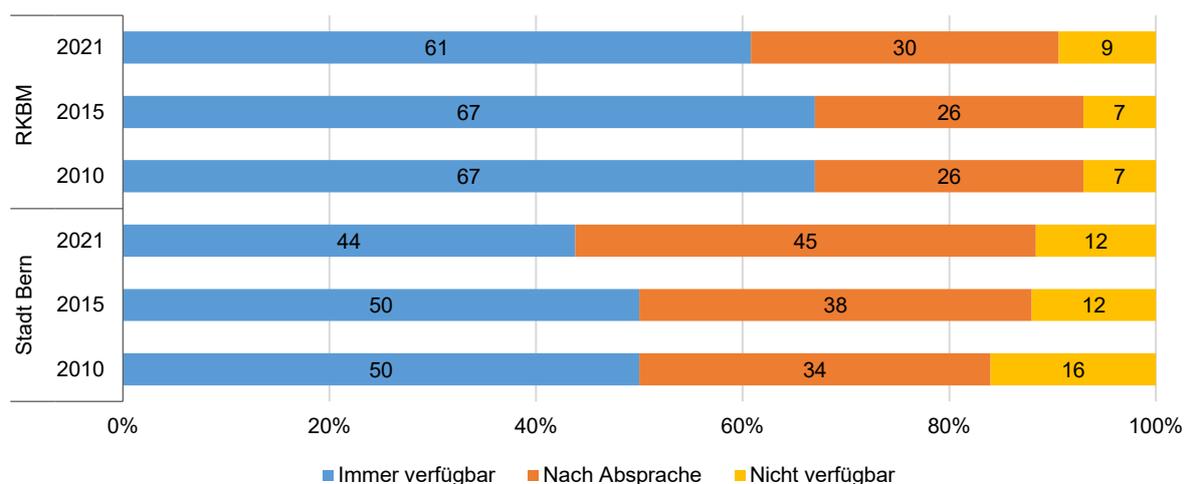
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010, 2015, 2021

Die Verfügbarkeit eines Fahrzeuges ist nicht mit dem Besitz eines Fahrzeuges gleichzusetzen. Selbst wenn Einwohner*innen nicht über ein Fahrzeug verfügen, können diese über die Absprache mit Verwandten oder Bekannten, Car- oder Bike-Sharing oder mittels eines Firmenwagens auf ein Gefährt zugreifen.

2010 und 2015 verfügten 67 Prozent der Einwohner*innen in der RKBM immer über ein Auto. 2021 ist dieser Wert um sechs Prozentpunkte gesunken. Dagegen ist der Anteil an Einwohner*innen, welche nach Absprache über ein Auto verfügen, von 26 Prozent im Jahr 2015 auf 30 Prozent im Jahr 2021 angestiegen.

78 Prozent der Einwohner*innen in der RKBM verfügen 2021 immer oder nach Absprache über ein Velo. Dies entspricht einer Verringerung gegenüber 2015 um vier Prozentpunkte.

Grafik 3-8: Verfügbarkeit eines Autos in der RKBM und der Stadt Bern in den Jahren 2010, 2015, 2021



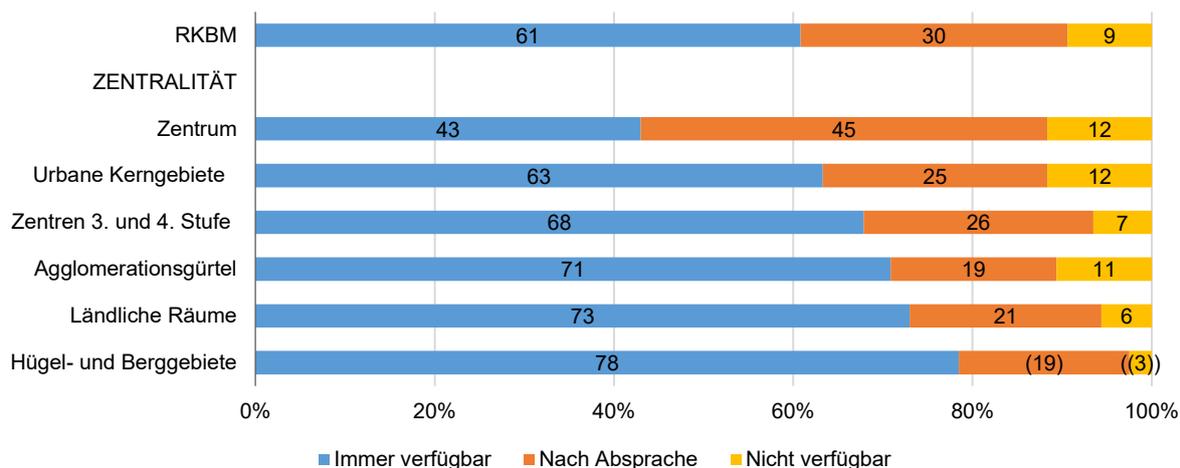
Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM, ab 18 Jahren mit gültigem Führerschein und ohne Einschränkungen beim Gehen

Basis: 2015: 1'058 Personen, 2010: 2'311 Personen, 2021: 1'474 Personen, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010, 2015, 2021

Gegenüber 2010 und 2015 hat der Anteil an Einwohner*innen der RKBM und der Stadt Bern, welche immer über ein Auto verfügen, abgenommen. Dagegen hat der Anteil Personen, welche nach Absprache über ein Auto verfügen in der RKBM bzw. der Stadt Bern um vier resp. sieben Prozentpunkte zugenommen.

Grafik 3-9: Verfügbarkeit eines Autos nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM, ab 18 Jahren mit gültigem Führerschein und ohne Einschränkungen beim Gehen

Basis: 1'474 Personen der RKBM, gültige Werte

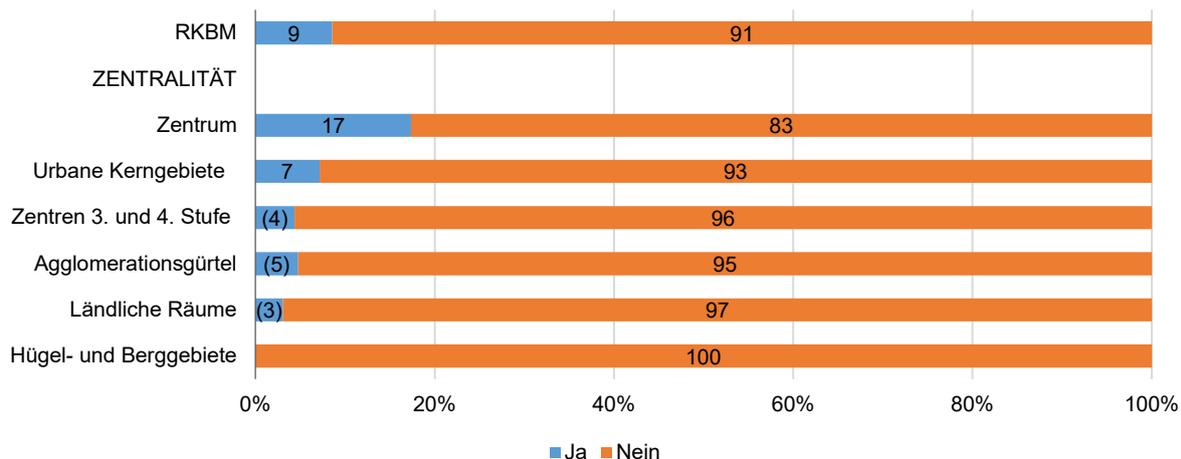
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Wird die Verfügbarkeit des Autos nach Zentralität aufgeschlüsselt, stellt man fest, dass das Zentrum den geringsten Anteil an immer verfügbaren Personenwagen aufweist (43 Prozent). Je ländlicher die Region, desto eher steht ein Auto immer zur Verfügung.

Grafik 3-10: Besitz eines Car-Sharing Abonnements nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM, welche mindestens 18 Jahre alt ist, einen Führerschein besitzt und keine Einschränkungen beim Gehen aufweist

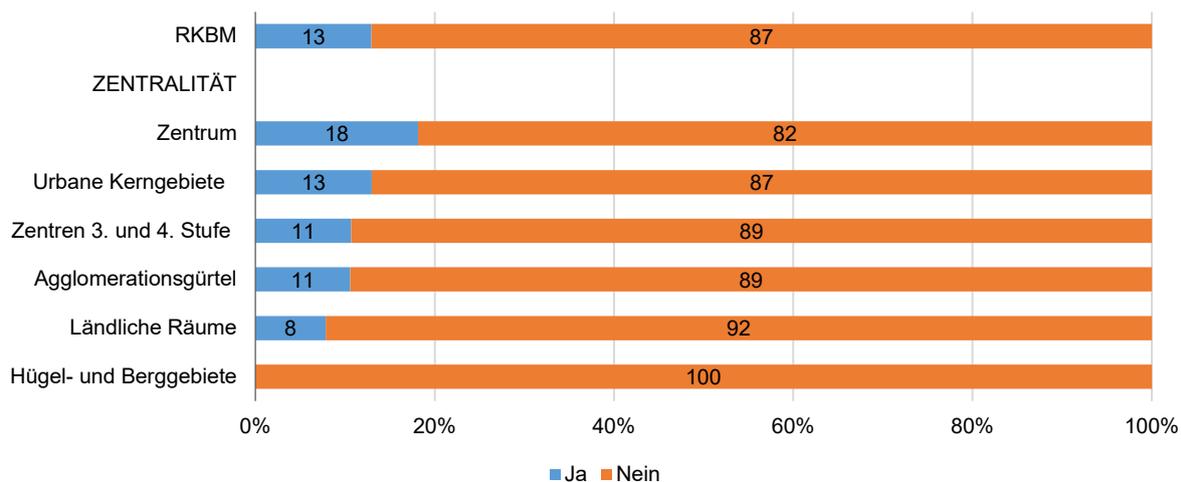
Basis: 1'481 Zielpersonen der RKBM, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Nur neun Prozent der Wohnbevölkerung der RKBM besitzt ein Car-Sharing-Abonnement. Nach Zentralität aufgeschlüsselt, besitzt das Zentrum mit 17 Prozent den höchsten Anteil an Abonnement*innen. In den ländlichen Räumen und in den Hügel- und Berggebieten ist Car-Sharing in der Bevölkerung kaum vertreten, wohl auch mangels Car-Sharing-Angeboten am Wohnort.

Grafik 3-11: Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten nach Zentralität



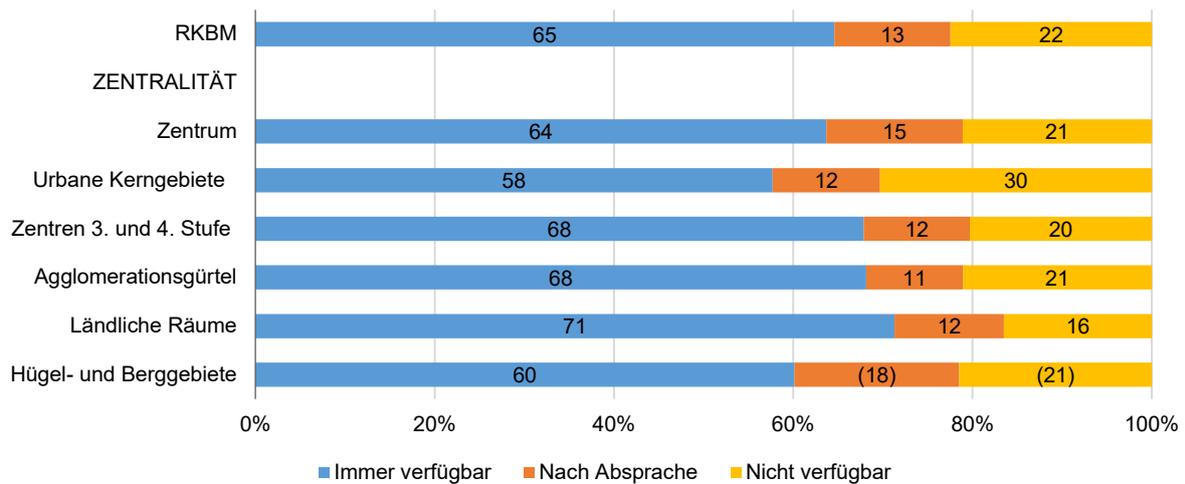
Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM, welche mindestens 18 Jahre alt ist und keine Einschränkungen beim Gehen aufweist

Basis: 1'767 Zielpersonen der RKBM, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

2021 haben 13 Prozent der Einwohner*innen in der RKBM mindestens einmal in ihrem Leben ein Ride-Sharing-Angebot genutzt. Im Zentrum sind es 18 Prozent und in den urbanen Kerngebieten 13 Prozent der Wohnbevölkerung. Es gilt, je ländlicher ausgeprägt das untersuchte Gebiet ist, desto tiefer fällt dieser Anteil aus.

Grafik 3-12: Verfügbarkeit eines Velos nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM ohne Einschränkungen beim Gehen

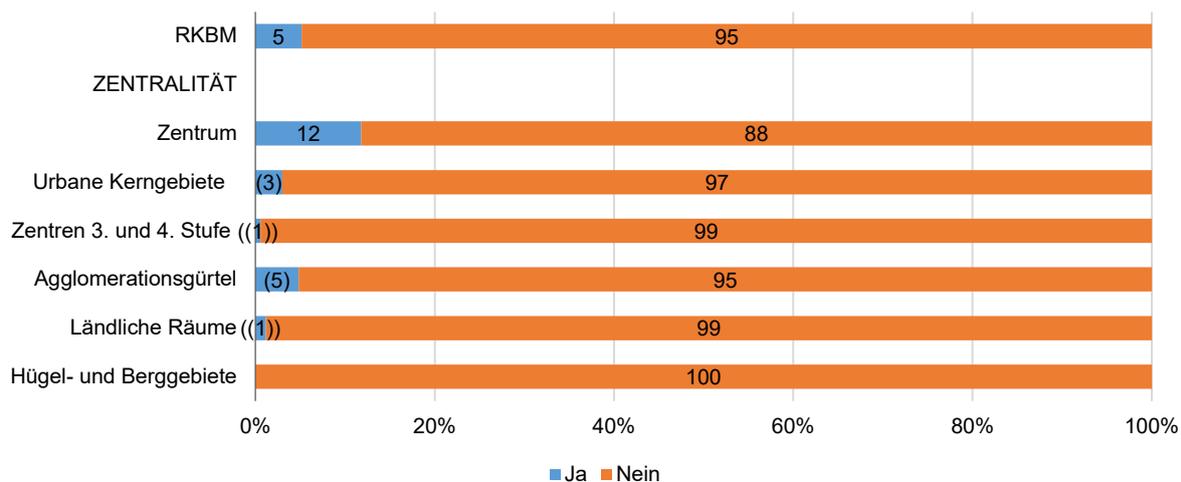
Basis: 2'021 Zielpersonen der RKBM, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Am höchsten ist der Anteil an Einwohner*innen ohne Verfügbarkeit eines Velos in den urbanen Kerngebieten. Am geringsten ist er in den zentrumsnahen ländlichen Räumen. Das Zentrum der RKBM widerspiegelt die Verteilung der Anteile in der gesamten RKBM am ehesten.

Grafik 3-13: Besitz eines Bike-Sharing-Abonnements nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM, welche mindestens 16 Jahre alt ist und keine grosse Gehbeeinträchtigung hat

Basis: 2'021 Personen der RKBM, nur gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

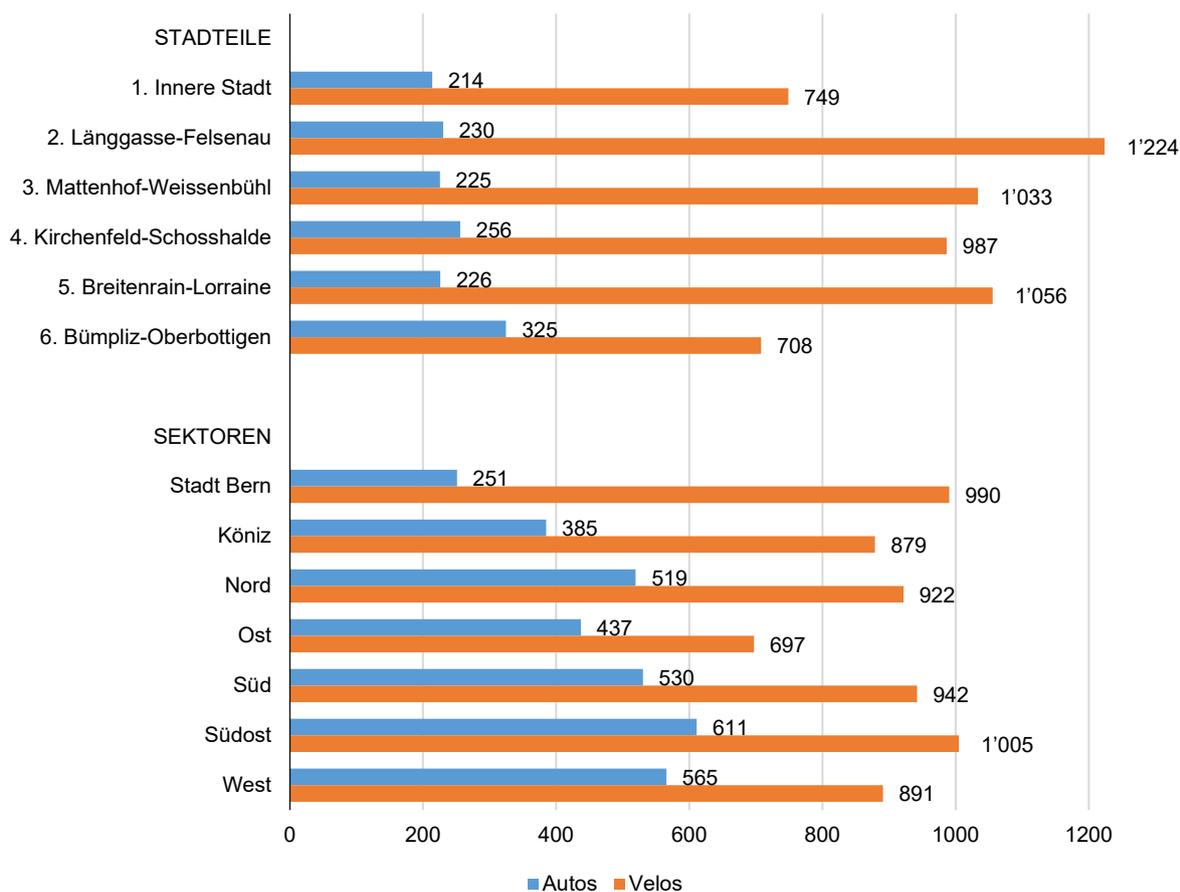
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Insgesamt ist der Anteil der Einwohner*innen, welche über ein Bike-Sharing-Abonnement besitzt mit fünf Prozent eher gering. Der grösste Besitzanteil befindet sich im Zentrum mit 12 Prozent. Dies ist nachvollziehbar, da sich hier auch das grösste Angebot an Leihvelos befindet.

3.3 Anzahl Fahrzeuge auf 1'000 Einwohner*innen

Grafik 3-14: Anzahl Personenwagen und Velos auf 1'000 Einwohner*innen nach Sektoren und Stadtteilen



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM bzw. der Stadt Bern

Basis: 2'021 Haushalte und 5'561 Haushaltspersonen der RKBM; 598 Haushalte und 1'538 Haushaltspersonen der Stadt Bern, Autos: Haushalte mit weniger als zehn Autos, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Der Motorisierungsgrad ist in der Stadt Bern gegenüber 2015 von 259 auf 251 Personenwagen auf 1'000 Einwohner*innen leicht gesunken. Dieser Wert ist im Vergleich mit den anderen Sektoren am niedrigsten. Am höchsten ist der Motorisierungsgrad 2021 im Sektor Südost mit 611 Personenwagen auf 1'000 Personen.

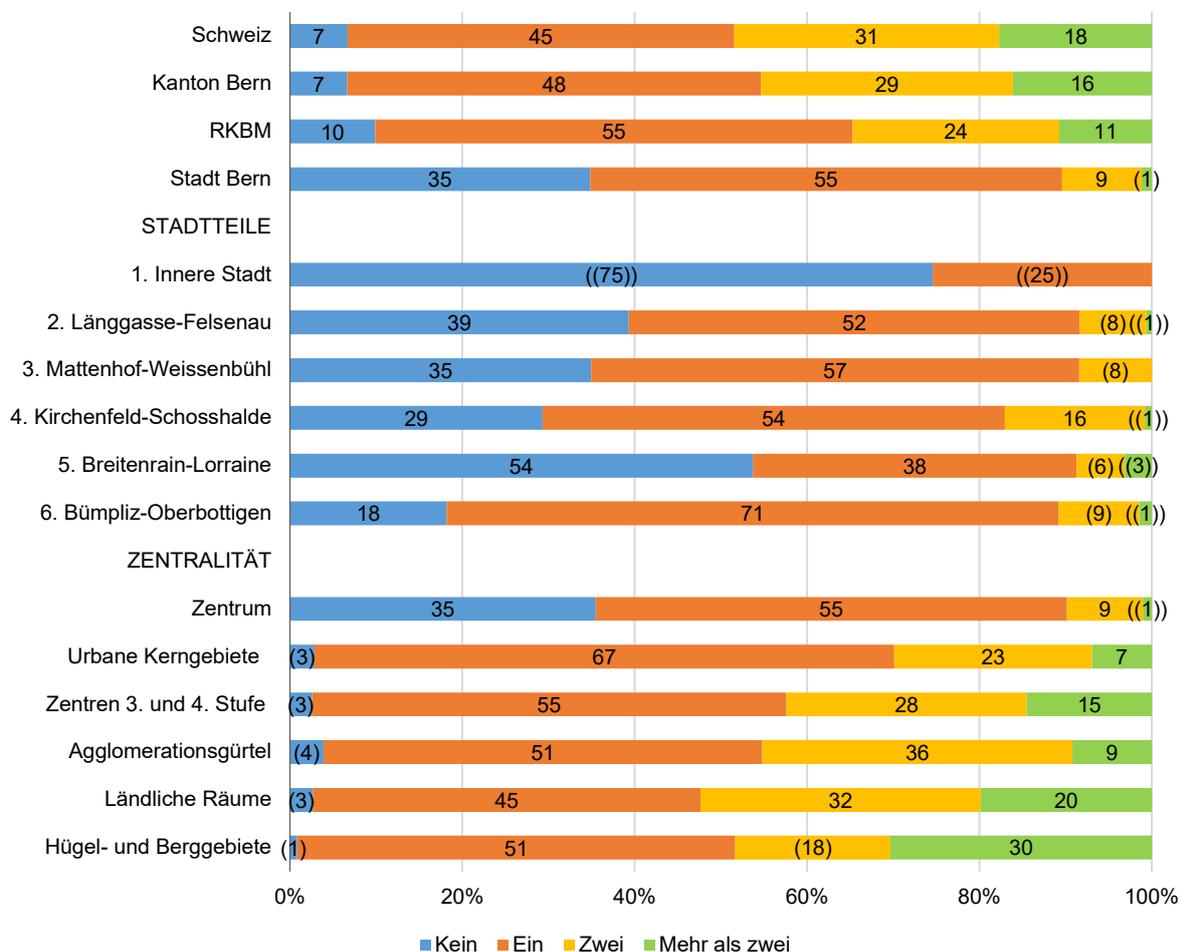
In der Stadt Bern hat die Innere Stadt den geringsten Motorisierungsgrad (214 Autos auf 1'000 Einwohner*innen), wohingegen der Stadtteil 6 Bümpliz-Oberbottigen mit 325 Autos auf 1'000 Einwohner*innen den höchsten Motorisierungsgrad aufweist.

Bezüglich der Velodichte besitzen im Sektor Südost die Einwohner*innen mehr als ein Velo pro Person. Am geringsten ist die Velodichte im Osten mit 697 Velos pro 1'000 Einwohner*innen.

Die höchste Dichte an Velos hat in der Stadt Bern der Stadtteil Länggasse-Felsenau mit 1.2 Velos pro Einwohner*in. Am geringsten ist die Velodichte im Stadtteil Bümpliz-Oberbottigen. Ausser dem Stadtteil Länggasse-Felsenau erreichen auch die Stadtteile Mattenhof-Weissenbühl und Kirchenfeld-Schosshalde mehr als ein Velo pro Einwohner*in.

3.4 Verfügbarkeit von Parkplätzen und Veloabstellplätzen

Grafik 3-15: Parkplatzverfügbarkeit zu Hause nach Zentralität und Stadtteilen



Grundgesamtheit: Haushalte in der Schweiz, im Kanton Bern, in der RKBM und in der Stadt Bern

Basis: Schweiz: 4'125 Haushalte, Kanton Bern: 4'865 Haushalte, RKBM: 1'573 Haushalte, Stadt Bern: 320 Haushalte, Haushalte mit mindestens einem Auto, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

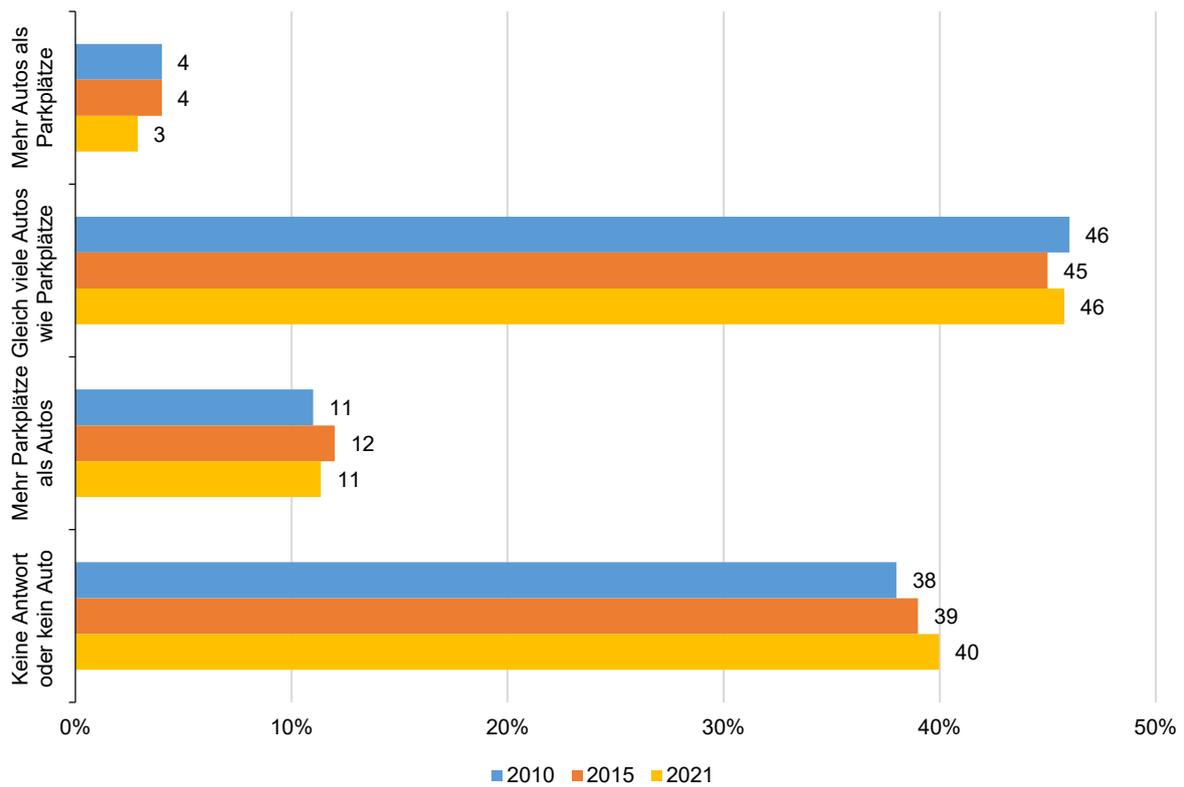
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

In der RKBM haben zehn Prozent der Haushalte keinen eigenen oder gemieteten Parkplatz. Dies sind drei Prozentpunkte mehr als in der Schweiz oder dem Kanton Bern. Bezüglich der Zentralität fällt das Zentrum ins Auge. Hier verfügen 35 Prozent der Haushalte über keinen eigenen Parkplatz. In den übrigen Gebieten fällt dieser Anteil überall unter fünf Prozent aus.

Betrachtet man die einzelnen Stadtteile der Stadt Bern fällt auf, dass über 50 Prozent der Einwohner*innen im Stadtteil Breitenrain-Lorraine über keinen Parkplatz verfügen, während es in Bümpliz-Oberbottigen nur 18 Prozent sind.

Grafik 3-16: Verhältnis von Autos zu verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2010, 2015 und 2021



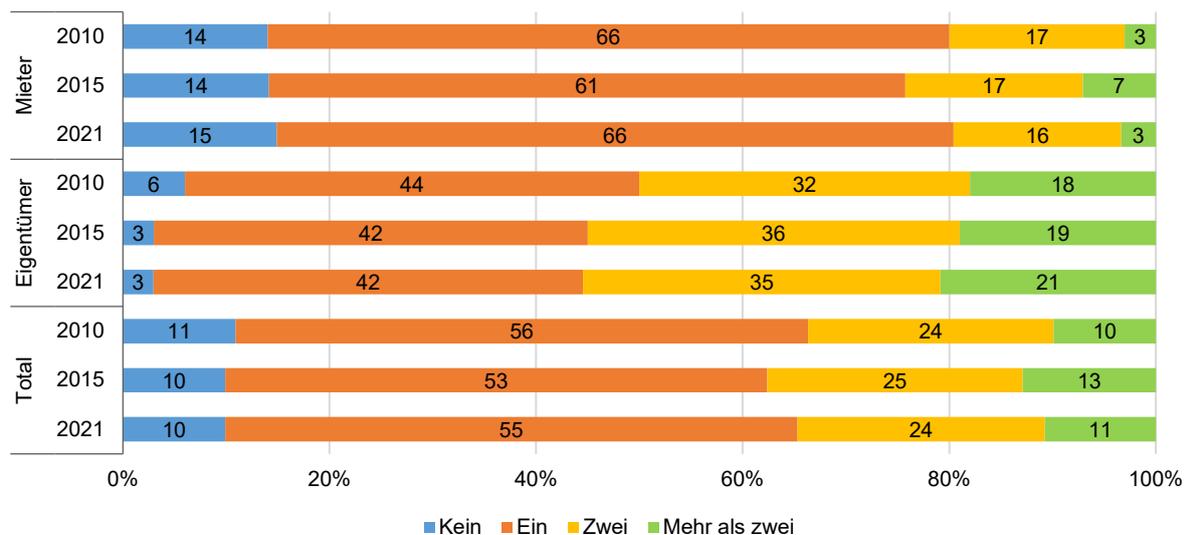
Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung der RKBM

Basis: 2021: 2'070 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010, 2015, 2021

Das Verhältnis zwischen Autos zu verfügbaren Parkplätzen hat sich seit 2010 nur im Bereich von einem bis zwei Prozentpunkte verändert. Nach wie vor haben fast die Hälfte der Wohnbevölkerung gleich viele Parkplätze zu Verfügung, wie sie auch Autos besitzen. Nur bei drei Prozent zeigt sich ein Mangel an verfügbaren Parkplätzen.

Grafik 3-17: Parkplatzverfügbarkeit nach Bewohnungstyp



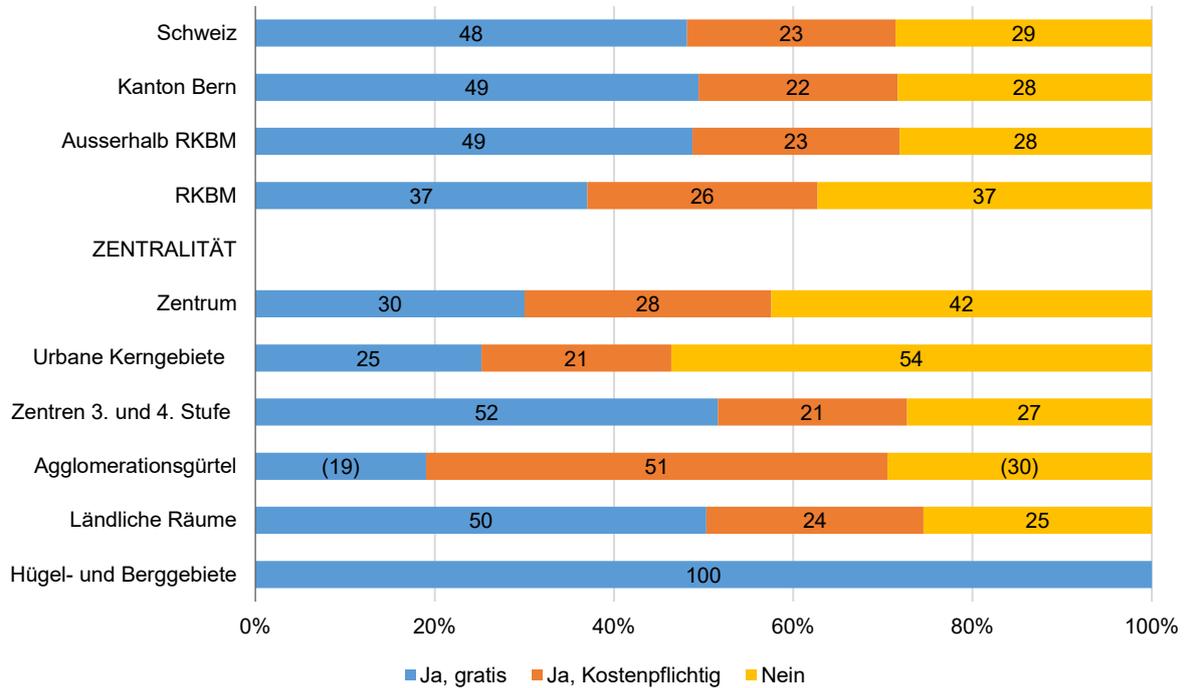
Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM mit mindestens einem Auto

Basis: 2021: 1'572 Haushalte, 2015: 1'129 Haushalte, 2010: 2'322 Haushalte, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010, 2015, 2021

Wie bereits 2015 gibt es grosse Unterschiede bei der Parkplatzverfügbarkeit bezüglich des Bewohnungstyps. Während 2021, 97 Prozent der Haushalte mit Wohneigentum einen Parkplatz besitzen, verfügen lediglich 85 Prozent der Miethaushalte über mindestens einen Parkplatz. Die Verteilung der Parkplatzverfügbarkeit hat sich 2021 gegenüber 2015 und 2010 nur leicht verändert.

Grafik 3-18: Parkplatzverfügbarkeit am Arbeits- und Ausbildungsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeits- und Ausbildungsorts



Grundgesamtheit: Erwerbstätige Personen und Personen in Ausbildung ab 18 Jahre mit einem Arbeits- oder Ausbildungsort in der Schweiz, im Kanton Bern, in der RKBM oder in der Stadt Bern

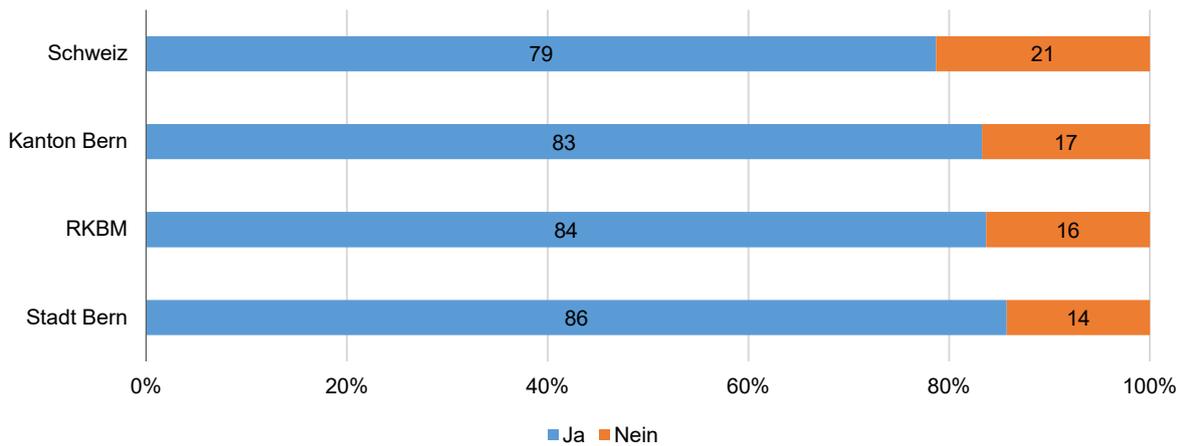
Basis: Schweiz: 8'539 Personen, Kanton Bern: 903 Personen, RKBM: 329 Personen, gültige Werte, zu Modul 3 (Langsamverkehr) befragte Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

An den Arbeits- und Ausbildungsstandorten stehen in der RKBM weniger Parkplätze zur Verfügung als ausserhalb. Weniger als die Hälfte der erwerbstätigen oder auszubildenden Personen hat einen Parkplatz in den urbanen Kerngebieten zur Verfügung (54 Prozent). Dies ist der tiefste Wert nach Zentralität betrachtet. Im Zentrum verfügen 58 Prozent der erwerbstätigen oder auszubildenden Personen über einen Parkplatz an ihrem Arbeits- oder Ausbildungsort. Die meisten kostenpflichtigen Parkplätze weist der Agglomerationsgürtel auf, wobei die Zentren der 3. und 4. Stufe den höchsten Anteil an kostenlosen Parkplätzen enthalten.

Grafik 3-19: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause



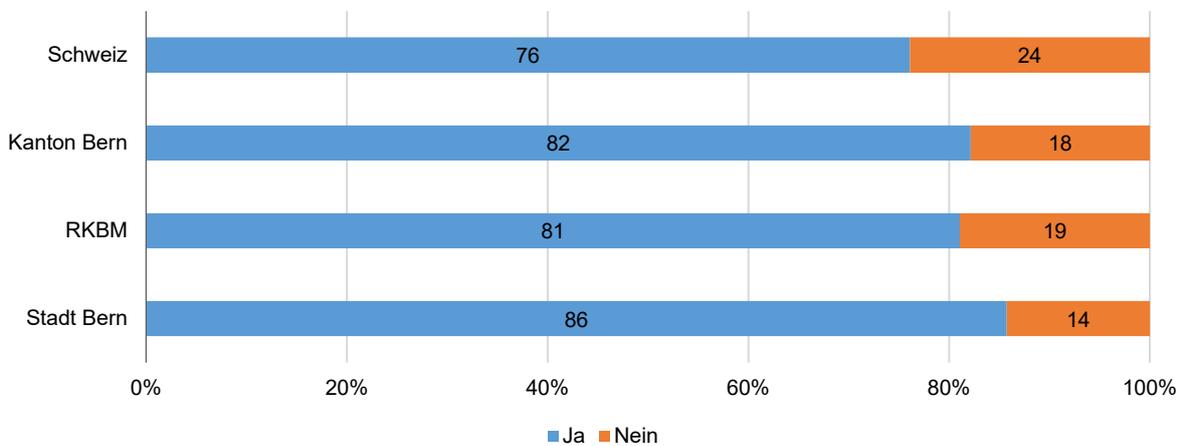
Grundgesamtheit: Haushalte der Schweiz, des Kantons Bern und der RKBM mit mindestens einem Velo oder E-Bike

Basis: Schweiz: 12'350 Haushalte, Kanton Bern: 1'386 Haushalte, RKBM: 481 Haushalte, Stadt Bern: 132 Haushalte, gültige Werte, zu Modul 3 (Langsamverkehr) befragte Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Veloabstellplätze sind in der RKBM und der Stadt Bern bei je rund 85 Prozent der Haushalte vorhanden. Jedoch sind diese Anteile gegenüber 2015 gesunken. Damals verfügte in der RKBM und der Stadt Bern jeder neunte Haushalt über einen Veloabstellplatz zu Hause.

Grafik 3-20: Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort



Grundgesamtheit: Erwerbstätige oder in Ausbildung stehende Personen mit einem Arbeits- oder Ausbildungsort in der Schweiz, im Kanton Bern, in der RKBM oder in der Stadt Bern

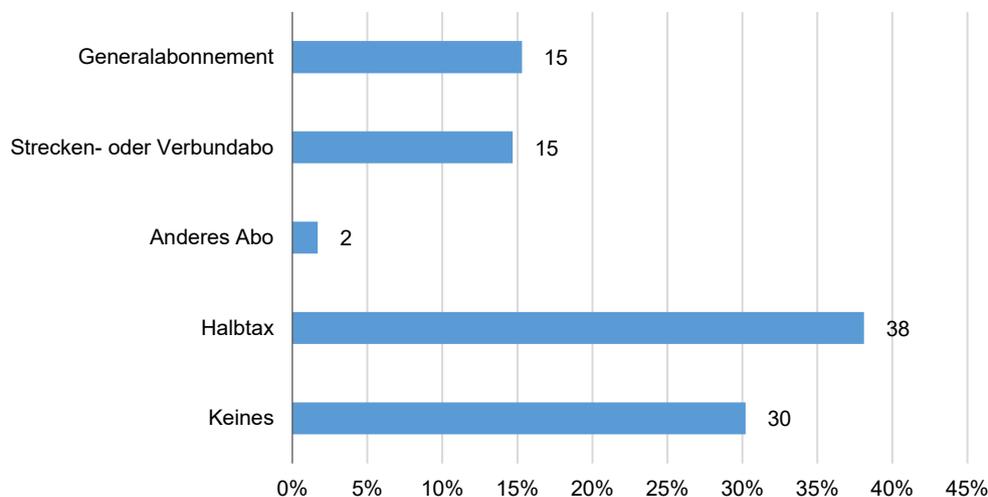
Basis: Schweiz: 10'813 Personen, Kanton Bern: 1'157 Personen, RKBM: 430 Personen, Stadt Bern: 132 Personen, gültige Werte, zu Modul 3 (Langsamverkehr) befragte Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Bezüglich der Veloabstellplätze am Arbeits- oder Ausbildungsort sieht die Verteilung ähnlich wie die Verfügbarkeit zu Hause aus. Insgesamt haben die Einwohner*innen der RKBM und der Stadt Bern häufiger einen Veloparkplatz zur Verfügung als dies in der gesamten Schweiz der Fall ist.

3.5 Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr

Grafik 3-21: Anteile von Abonnements für den öffentlichen Verkehr



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung in der RKBM ab 16 Jahren

Basis: 1'841 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Hinweis: Es wurde eine Hierarchisierung angenommen. Personen, welche neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtax-Abonnement besitzen, werden in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

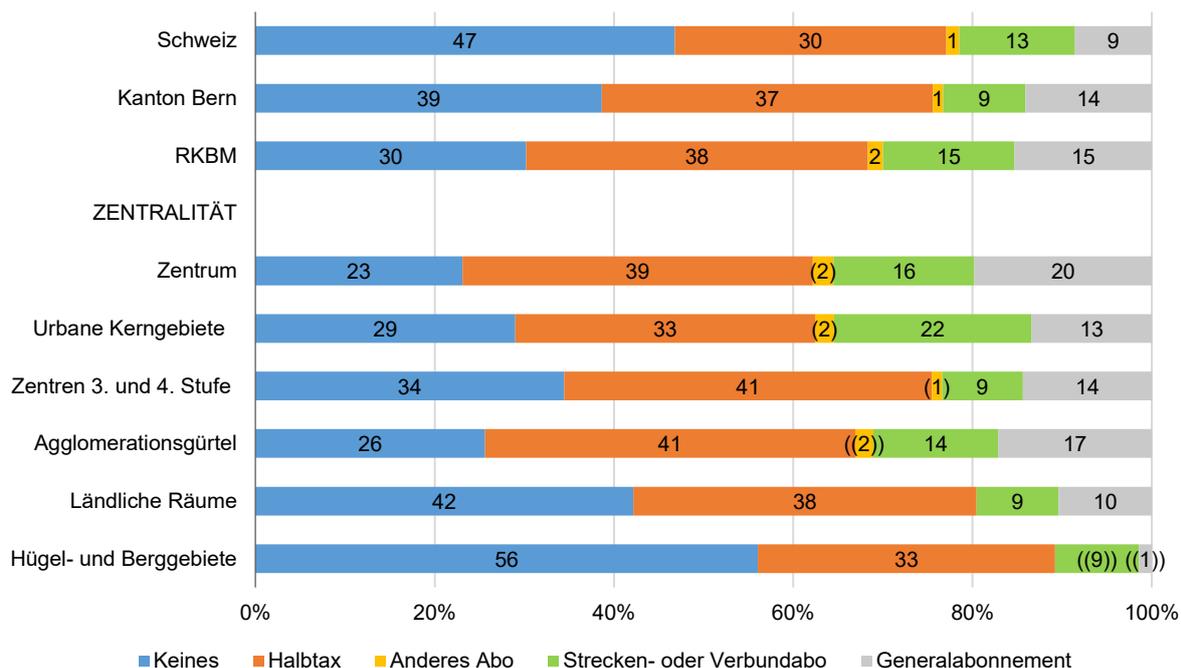
In der Region Bern-Mittelland besitzen 70 Prozent der Einwohner*innen ein Abonnement für den öV (77 Prozent in der Stadt Bern). Der Besitz davon ist in der RKBM wesentlich höher als in der Schweiz oder dem Kanton Bern.

Im Vergleich zu 2015 ist der Anteil der Einwohner*innen in der RKBM, welcher über kein Abonnement für den öV besitzt, um zehn Prozentpunkte gestiegen. Den grössten Rückgang verzeichneten die Strecken- und Verbundabonnemente (–13 Prozentpunkte), sowie die Generalabonnemente (–7 Prozentpunkte). Den höchsten Zuwachs kann bei den Halbtaxabonnements beobachtet werden (+14 Prozentpunkte).

Dies könnte auf die Covid-19 Pandemie zurückzuführen sein. So gab es Anweisungen des Bundes und der Kantone, Reisen mit dem öV möglichst zu vermeiden. Durch das häufigere Arbeiten im Homeoffice als vor der Pandemie, lohnt sich zudem allenfalls die Anschaffung eines Strecken- oder Verbundabos nicht mehr, worauf nur noch das Halbtax beschafft wird.

Zum Vergleich: Der Anteil der Einzelfahrausweise am Gesamtumsatz im Libero-Tarifverbund ist von 56 Prozent im Jahr 2019 auf 63 Prozent im Jahr 2022 gestiegen.

Grafik 3-22: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität



Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung in der RKBM ab 16 Jahren

Basis: Schweiz: 48'537 Personen, Kanton Bern: 5'245 Personen, RKBM: 1'841 Personen, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

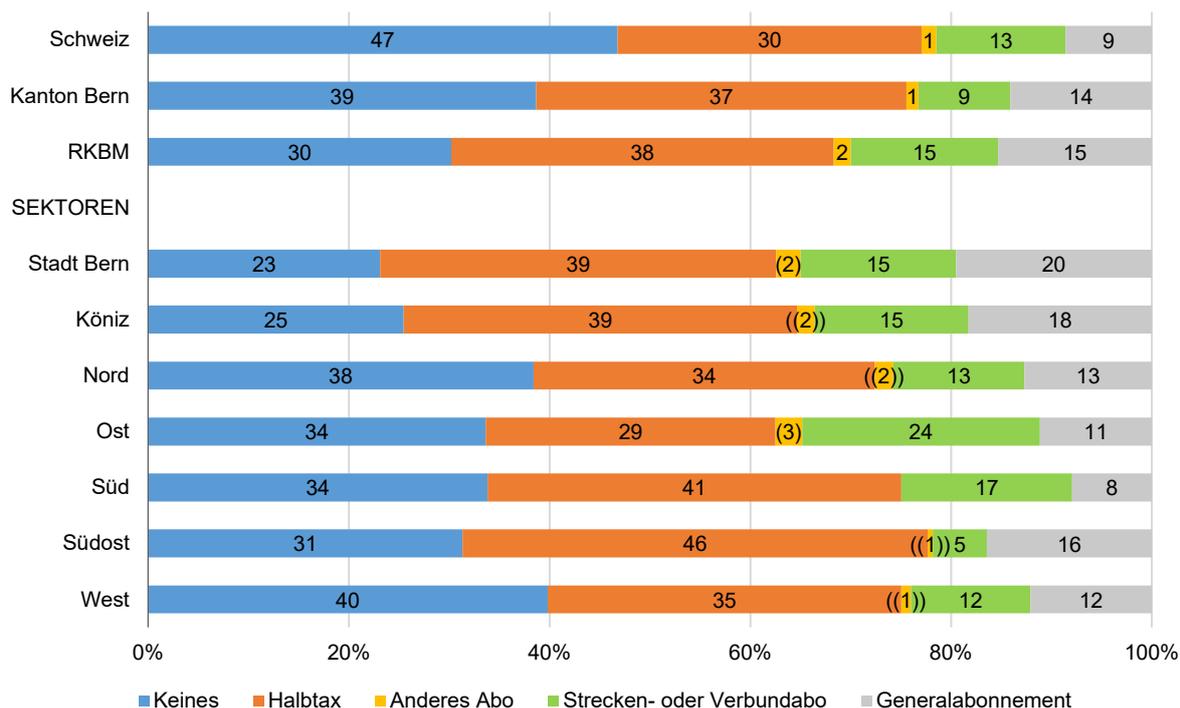
Hinweis: Es wurde eine Hierarchisierung angenommen. Personen, welche neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtax-Abonnement besitzen, werden in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

(...) 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

Im Zentrum, in den urbanen Kerngebieten und im Agglomerationsgürtel besitzen Einwohner*innen eher ein Abonnement für den öV als in den anderen Raumtypen. In allen Gebieten ist der Anteil der Halbtax-Besitzenden bei mindestens einem Drittel und erreicht in einigen Gebieten über 40 Prozent. Am wenigsten Abonnemente befinden sich in den ländlichen Räumen und in den Hügel- und Berggebieten.

Grafik 3-23: Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 16 Jahren

Basis: Schweiz: 48'537 Personen, Kanton Bern: 5'245 Personen, RKBM: 1'841 Personen, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Hinweis: Es wurde eine Hierarchisierung angenommen. Personen, welche neben einem Strecken-, Verbund- oder anderem Abo zusätzlich ein Halbtax-Abonnement besitzen, werden in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

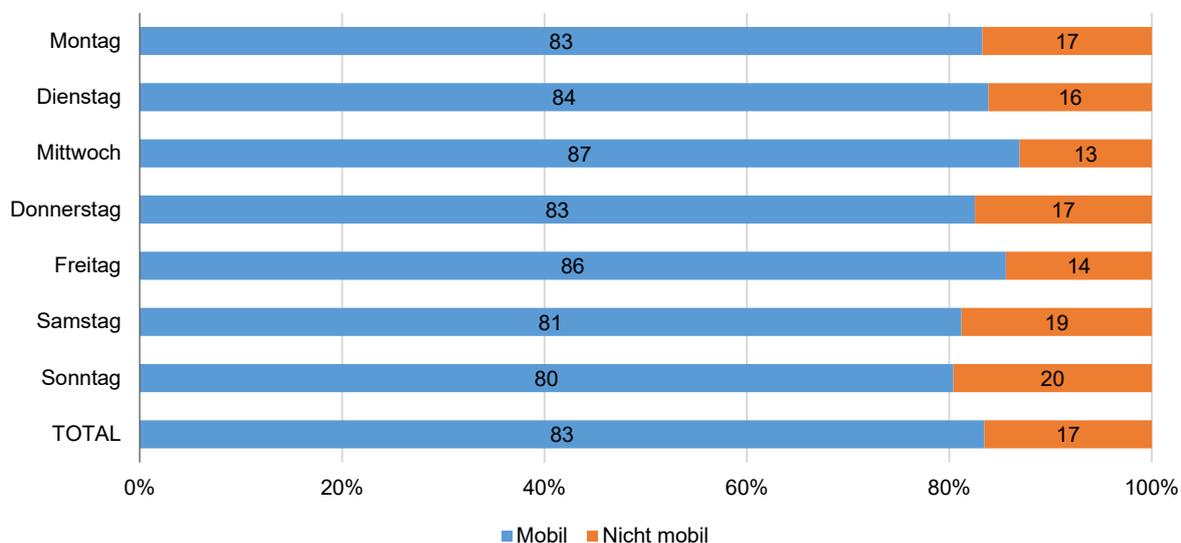
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

In den Sektoren der RKBM ist der Besitz von Abonnements unterschiedlich verteilt: In den Sektoren Stadt Bern und Köniz besitzen jeweils drei von vier Personen ein Abonnement. Am niedrigsten ist der Anteil in den Regionen West und Nord, wo zwei von fünf Personen kein Abonnement für den öV besitzen.

4 Verkehrsverhalten

Grafik 4-1: Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen



Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohner*innen der RKBM ab 6 Jahren

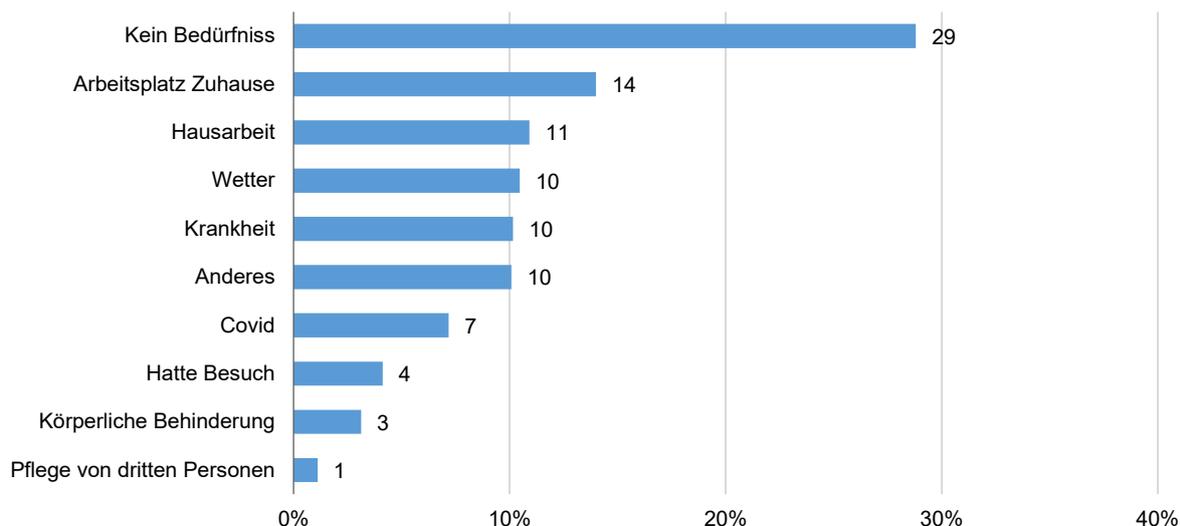
Basis: RKBM: 2'070 Personen, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

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

An einem durchschnittlichen Tag sind in der RKBM 83 Prozent der Einwohner*innen mobil. Dies entspricht einer Verringerung von sieben Prozentpunkten gegenüber 2015. Gegenüber 2015 hat sich der Anteil an mobilen Einwohner*innen an allen Tagen verringert. Am grössten ist die Differenz am Freitag und Dienstag, wo Einwohner*innen sich um sieben respektive zehn Prozentpunkte weniger bewegen als 2015.

Grafik 4-2: Gründe für das Nichtverlassen der Wohnung oder des Hauses



Grundgesamtheit: nicht mobile Einwohner*innen der RKBM ab 6 Jahren

Basis: RKBM: 354 Personen, gültige Werte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Zum ersten Mal wurde «Covid» als Grund für das Nichtverlassen der Wohnung oder des Hauses erhoben. Dies wurde von 7 Prozent der Bevölkerung angegeben. Es gibt viele weitere Gründe für das Nichtverlassen. Bei fast einem Drittel der nicht mobilen Personen ist das fehlende Bedürfnis der Grund, dies ist somit wie 2015 der meistgenannte Grund. Anders als 2015 entscheiden sich 14 Prozent der Einwohner*innen für das Nichtverlassen, weil sich ihr Arbeitsplatz zuhause befindet. 2015 gaben dies erst fünf Prozent an. Hingegen gaben 15 Prozent der Einwohner*innen damals an, aufgrund einer Krankheit ihre Wohnung oder ihr Haus nicht zu verlassen. 2021 sind es nur zehn Prozent (mit Covid 17 Prozent).

4.1 Eckwerte des täglichen Verkehrsaufkommens

Tabelle 4-1: Eckwerte des Verkehrs in der RKBM

Inland	Mobile und nicht mobile Personen		Mobile Personen		Hochgerechnet auf die Bevölkerung
Einwohner*innen der RKBM (Stichprobe)	2'681		2'238		418'858
Tagesdistanz (km)	30.8		36.9		12'906'515
Tagesunterwegszeit (Minuten)	79.1		94.8		
Durchschnittliche Anzahl Wege	2.7		3.2		
Durchschnittliche Anzahl Etappen	4.0		4.8		
Durchschnittliche Etappendistanz (km)	7.7		7.7		
Verkehrsvolumen nach Verkehrsmittel pro Person und Tag					
	km	Anteil	km	Anteil	km
Zu Fuss	1.8	6.0%	2.2	6.0%	768'079
Velo	1.2	3.9%	1.4	3.9%	503'157
E-Bike	0.3	1.0%	0.4	1.0%	125'375
Motorisierter Individualverkehr	18.9	61.4%	22.7	61.4%	7'919'390
Öffentlicher Verkehr	8.2	26.5%	9.8	26.5%	3'421'401
Andere Verkehrsmittel	(0.4)	1.3%	(0.5)	1.3%	169'113
Verkehrsvolumen nach Verkehrszwecke pro Person und Tag					
	km	Anteil	km	Anteil	km
Arbeitswege	8.3	27.1%	10.0	27.1%	3'497'366
Ausbildungswege	1.2	3.7%	1.4	3.7%	481'956
Einkaufs- und Besorgungswege	4.0	13.0%	4.8	13.0%	1'683'944
Geschäftswege, Dienstfahrten	(0.9)	2.8%	(1.0)	2.8%	365'433
Freizeitwege	15.0	48.7%	18.0	48.7%	6'284'062
Service- und Begleitwege	1.2	3.9%	1.4	3.9%	500'547
Andere	(0.2)	0.7%	(0.3)	0.7%	93'208
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	11'247		13'475		
Verkehrsvolumen Total pro Jahr					4'710'878'078

Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohner*innen der RKBM

Basis: RKBM: 2'070 Personen, welche 5'406 Wege, die in 8'036 Etappen unterteilt sind, zurückgelegt haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, Bevölkerung RKBM: ständige Wohnbevölkerung 2021 (STATPOP, 31.12.2021)

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils
anderem Abo zusätzlich ein Halbtax-Abonnement besitzen, werden in der Kategorie «Halbtax» nicht gezählt

Im Jahr 2021 wurde von der Bevölkerung der RKBM rund 12.9 Mio. Kilometer pro Tag im Inland zurückgelegt. Das sind über 3.2 Mio. Kilometer weniger, als bei der Erhebung 2015 gemessen wurden, obwohl die Bevölkerung in diesem Zeitraum um rund 12'500 Personen gewachsen ist.

Eine weitere Beobachtung ist, dass die Unterwegszeit weniger abgenommen hat als die Distanz. Ein möglicher Grund könnte der höhere Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehrsvolumens sein.

Tabelle 4-2: Eckwerte des Verkehrs in der Stadt Bern

Inland	Mobile und nicht mobile Personen		Mobile Personen		Hochgerechnet auf die Bevölkerung
Einwohner*innen der Stadt Bern (Stichprobe)	844		724		134'290
Tagesdistanz (km)	25.0		29.1		3'358'343
Tagesunterwegszeit (Minuten)	78.3		91.3		
Durchschnittliche Anzahl Wege	2.8		3.3		
Durchschnittliche Anzahl Etappen	4.5		5.3		
Durchschnittliche Etappendistanz (km)	5.5		5.5		
Verkehrsvolumen nach Verkehrsmittel pro Person und Tag					
	km	Anteil	km	Anteil	km
Zu Fuss	2.2	8.9%	2.6	8.9%	298'185
Velo	1.7	6.8%	2.0	6.8%	226'836
E-Bike	(0.1)	0.4%	(0.1)	0.4%	12'408
Motorisierter Individualverkehr	11.9	47.5%	13.8	47.5%	1'595'618
Öffentlicher Verkehr	9.0	36.1%	10.5	36.1%	1'213'975
Andere Verkehrsmittel	(0.1)	0.3%	(0.1)	0.3%	11'321
Verkehrsvolumen nach Verkehrszwecke pro Person und Tag					
	km	Anteil	km	Anteil	km
Arbeitswege	7.2	28.7%	8.3	28.7%	962'234
Ausbildungswege	(0.6)	2.4%	(0.7)	2.4%	79'371
Einkaufs- und Besorgungswege	3.3	13.2%	3.8	13.2%	441'808
Geschäftswege, Dienstfahrten	(0.7)	2.8%	(0.8)	2.8%	95'357
Freizeitwege	12.3	49.3%	14.4	49.3%	1'655'492
Service- und Begleitwege	(0.6)	2.3%	(0.7)	2.3%	75'645
Andere	(0.4)	1.4%	(0.4)	1.4%	48'435
Verkehrsvolumen pro Person und Jahr	9'128		10'634		
Verkehrsvolumen Total pro Jahr					1'225'795'078

Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Einwohner*innen der Stadt Bern

Basis: Stadt Bern: 598 Personen, welche 1'700 Wege, die in 2'680 Etappen unterteilt sind, zurückgelegt haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, Bevölkerung Stadt Bern: ständige Wohnbevölkerung 2021 (STATPOP, 31.12.2021)

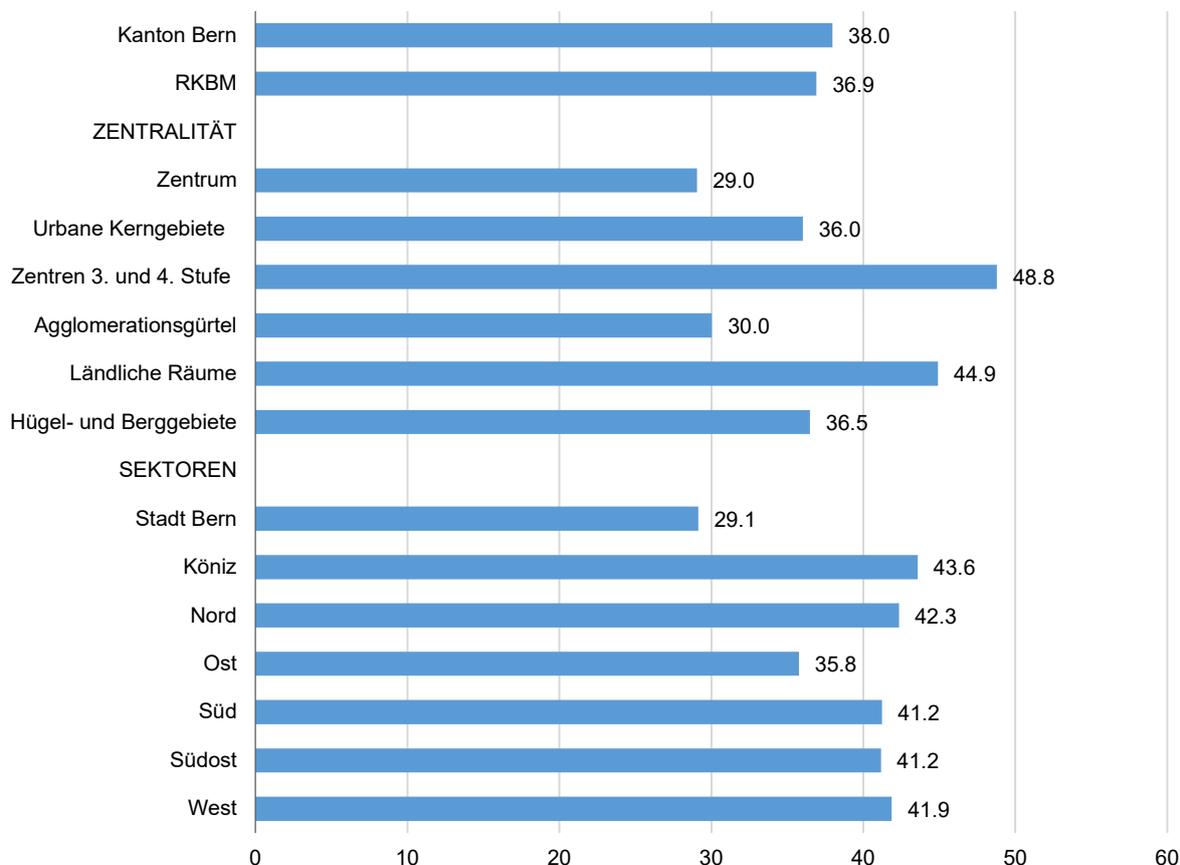
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Im Jahr 2021 wurde von der Bevölkerung der Stadt Bern rund 3.4 Mio. Kilometer pro Tag im Inland zurückgelegt. Verglichen mit 2015 sind dies fast 2.2 Mio. Kilometer weniger. Die ständige Wohnbevölkerung der Stadt Bern hat in diesem Zeitraum um rund 2'700 Personen zugenommen.

4.2 Distanzen und Zeitbedarf

Grafik 4-3: Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren in Kilometern



Grundgesamtheit: Mobile Einwohner*innen des Kantons Bern und der RKBM ab sechs Jahren

Basis: Kanton Bern: 3'554 Personen, RKBM: 1'711 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Die mobilen Einwohner*innen der RKBM legen an einem durchschnittlichen Tag eine Distanz von fast 37 Kilometern zurück. Das ist etwa ein Kilometer weniger als Einwohner*innen des gesamten Kantons Bern pro Tag zurücklegen (38 Kilometer). Aufgeschlüsselt nach Zentralität gibt es grosse Unterschiede in der mittleren Tagesdistanz.

Am geringsten ist die Tagesdistanz im Zentrum mit nur 29 Kilometern pro Person und Tag. Einwohner*innen, welche in Zentren der 3. oder 4. Stufe leben, legen mit 48.8 Kilometern pro Person und Tag 19.8 Kilometer mehr zurück.

Allgemein hat die mittlere Tagesdistanz gegenüber 2015 abgenommen. In der RKBM lag der Wert der mittleren Tagesdistanz 2015 bei 44.1 Kilometer. Dies entspricht einer Abnahme von 7.2 Kilometern. In der Stadt Bern (2015: 44.7 Kilometer) ist diese Abnahme mit 15.6 Kilometern sogar mehr als doppelt so hoch wie in der gesamten RKBM.

Tabelle 4-3 Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen

Verteilung	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag	Gesamtdurchschnitt
Tagesdistanz (km)				
RKBM	35.6	41.8	38.6	36.9
Zentrum	29.7	22.9	32.0	29.0
Urbane Kerngebiete	34.6	37.2	44.0	36.0
Zentren 3. und 4. Stufe	43.2	85.6	38.4	48.8
Agglomerationsgürtel	31.8	28.8	22.9	30.0
Ländliche Räume	42.8	(46.9)	56.0	44.9
Hügel- und Berggebiete	37.5	22.3	((73.8))	36.5
Tagesunterwegszeit (mit Umsteige- und Wartezeiten, in min.)				
RKBM	99.2	104.0	118.8	102.4
Zentrum	92.2	86.7	137.9	97.4
Urbane Kerngebiete	96.1	107.6	102.0	98.6
Zentren 3. und 4. Stufe	109.6	127.9	115.6	113.2
Agglomerationsgürtel	98.5	125.1	84.3	100.9
Ländliche Räume	106.5	91.4	126.6	107.4
Hügel- und Berggebiete	96.8	(63.8)	((166.8))	93.9
Anzahl Wege				
RKBM	3.4	3.0	2.3	3.2
Zentrum	3.4	3.2	2.7	3.3
Urbane Kerngebiete	3.3	2.8	2.0	3.0
Zentren 3. und 4. Stufe	3.5	2.8	2.2	3.2
Agglomerationsgürtel	3.4	2.8	2.0	3.1
Ländliche Räume	3.3	3.2	2.1	3.1
Hügel- und Berggebiete	2.9	3.7	((2.2))	3.1
Distanz pro Weg				
RKBM	10.5	14.0	16.9	11.6
Zentrum	8.7	7.1	11.9	8.8
Urbane Kerngebiete	10.6	13.4	21.7	11.8
Zentren 3. und 4. Stufe	12.3	30.9	17.6	15.2
Agglomerationsgürtel	9.3	10.3	11.4	9.6
Ländliche Räume	12.9	14.8	26.8	14.3
Hügel- und Berggebiete	12.8	6.1	(33.8)	11.9
Unterwegszeit pro Weg (mit Umsteige- und Wartezeiten, in min.)				
RKBM	29.4	34.9	52.1	32.2
Zentrum	26.9	26.9	51.4	29.5
Urbane Kerngebiete	29.5	38.8	50.4	32.4
Zentren 3. und 4. Stufe	31.2	46.1	52.9	35.2
Agglomerationsgürtel	28.7	44.8	42.0	32.3
Ländliche Räume	32.2	28.9	60.6	34.2
Hügel- und Berggebiete	33.2	(17.4)	76.3	30.7

Grundgesamtheit: Mobile Einwohner*innen der RKBM ab sechs Jahren

Basis: RKBM: 1'711 Personen

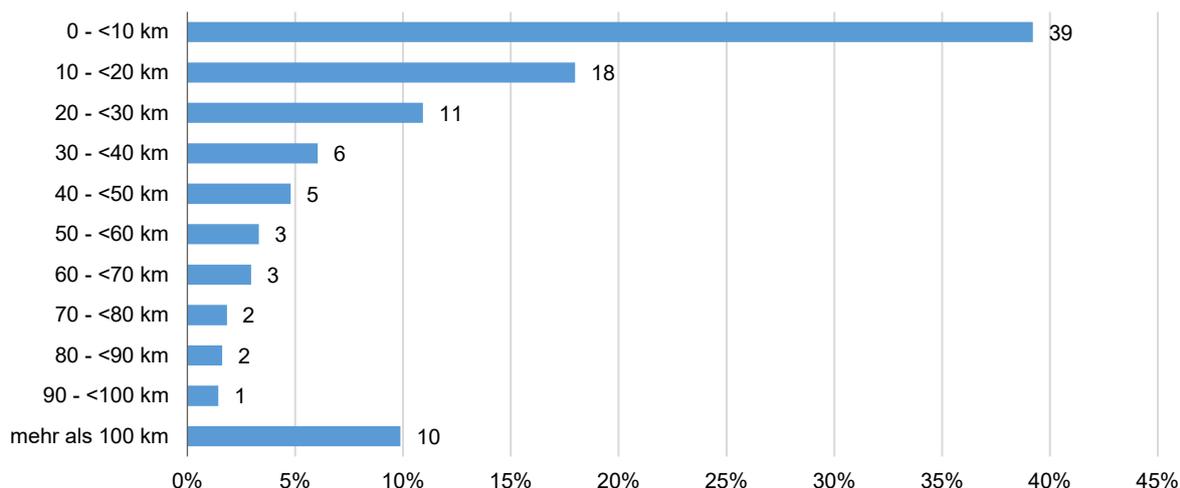
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

An den Wochenenden bewegen sich die Einwohner*innen der RKBM über längere Distanzen, legen aber dafür weniger Wege zurück. Im Zentrum benötigen Einwohner*innen generell weniger Zeit und legen geringere Distanzen zurück als die Bevölkerung der gesamten RKBM.

Grafik 4-4: Verteilung der Tagesdistanz



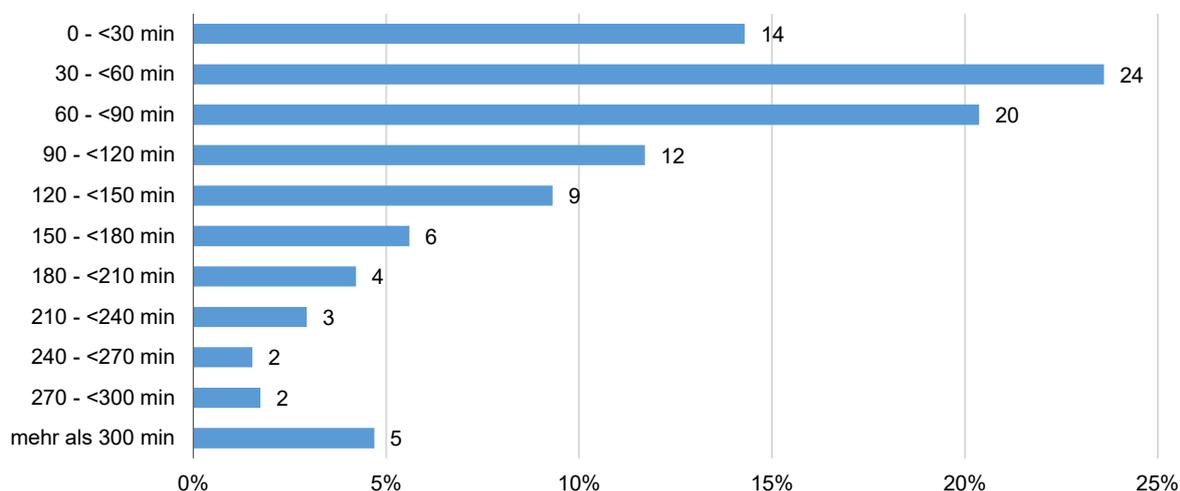
Grundgesamtheit: Tagesdistanz der mobilen Einwohner*innen der RKBM ab sechs Jahren

Basis: RKBM: 1'711 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

39 Prozent der Einwohner*innen in der RKBM legen eine Distanz von weniger als zehn Kilometern zurück. 2015 legten nur 31 Prozent weniger als zehn Kilometer pro Tag zurück. Im Jahr 2021 legen 68 Prozent der Einwohner*innen weniger als 30 Kilometer zurück. Trotzdem weist jede fünfte Person eine Distanz von 50 oder mehr Kilometer auf.

Grafik 4-5: Verteilung der Tagesunterwegszeit



Grundgesamtheit: Tagesunterwegszeit der mobilen Einwohner*innen der RKBM ab sechs Jahren

Basis: RKBM: 1'711 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Die Verteilung der Tagesunterwegszeit ist ähnlich der Verteilung der Tagesdistanz (58 Prozent der Tagesunterwegszeiten dauern weniger als 90 Minuten). Trotzdem waren 15 Prozent der Einwohner*innen länger als drei Stunden unterwegs. Fast jede vierte mobile Person in der RKBM hat eine Tagesunterwegszeit zwischen einer halben und einer Stunde.

4.3 Modalsplit nach Etappen und Wegen

Tabelle 4-4: Anteile der Hauptverkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen in der RKBM und der Stadt Bern

Hauptverkehrsmittel	Wege				Distanzen			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Wochentage
RKBM								
Zu Fuss	30.9%	26.8%	32.8%	30.5%	3.7%	2.7%	5.8%	3.8%
Velo	11.4%	8.2%	10.1%	10.9%	4.1%	2.2%	3.2%	3.7%
E-Bike	1.9%	3.4%	(0.7%)	2.0%	1.1%	1.0%	0.3%	1.0%
Motorisierter Individualverkehr	37.5%	46.4%	44.7%	39.4%	57.0%	69.7%	67.0%	60.4%
Öffentlicher Verkehr	16.6%	13.1%	11.5%	15.7%	32.0%	21.5%	22.3%	28.9%
Andere Verkehrsmittel	1.7%	(2.0%)	0%	1.6%	2.2%	3.0%	1.4%	2.2%
Stadt Bern								
Zu Fuss	35.2%	32.7%	35.6%	34.9%	5.6%	5.9%	8.3%	6.0%
Velo	18.5%	15.8%	18.6%	18.1%	6.6%	6.6%	5.8%	6.5%
E-Bike	(0.5%)	(4.1%)	1%	1.1%	0.2%	2.2%	(0.1%)	0.4%
Motorisierter Individualverkehr	21.3%	30.7%	26.3%	23.1%	44.6%	60.6%	48.4%	46.9%
Öffentlicher Verkehr	23.2%	15.8%	17.7%	21.7%	42.9%	24.5%	32.1%	39.4%
Andere Verkehrsmittel	1.2%	1%	1%	1.2%	0.1%	(0.3%)	5.2%	0.9%
RKBM ohne Zentrum								
Zu Fuss	28.7%	23.9%	31%	28.3%	3.0%	2.0%	4.9%	3.0%
Velo	7.9%	4.5%	5%	7.2%	3.2%	1.3%	2.2%	2.7%
E-Bike	2.6%	3.1%	1%	2.5%	1.4%	0.7%	0.4%	1.2%
Motorisierter Individualverkehr	45.6%	54.2%	56.0%	47.7%	61.6%	71.5%	73.9%	65.1%
Öffentlicher Verkehr	13.3%	11.7%	7.7%	12.6%	27.8%	20.9%	18.7%	25.4%
Andere Verkehrsmittel	1.9%	(2.6%)	0%	1.8%	2.9%	3.6%	((0%))	2.7%

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM und der Stadt Bern ab sechs Jahren

Basis: RKBM: 5'406 Wege, Stadt Bern: 1'700 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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 nach Hauptverkehrsmittel werden die verwendeten Verkehrsmittel hierarchisiert und nur das primäre Verkehrsmittel angegeben (Hierarchie: siehe Glossar).

Über alle Wochentage gesehen, werden in der Stadt Bern 54 Prozent der Wege zu Fuss oder mit dem Velo (inkl. E-Bike) als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt. Diese machen jedoch nur 13 Prozent der gesamten Distanz aus. In der RKBM ohne die Stadt Bern werden 38 Prozent der Wege zu Fuss, mit dem Velo oder dem E-Bike zurückgelegt. Dabei beträgt der Anteil an den Distanzen lediglich sieben Prozent.

In der gesamten RKBM werden 60 Prozent der Distanzen mit dem MIV zurückgelegt. Wird die Stadt Bern allein betrachtet, so sinkt dieser Wert um 13 Prozentpunkte auf 47 Prozent. Ohne die Stadt Bern erhöht sich der Wert auf 65 Prozent. An Sonntagen weisen die Distanzen des MIVs in der RKBM ohne Stadt Bern einen Höchstanteil von 74 Prozent aus.

Der Anteil des öVs an den Wegen über alle Wochentage schwankt zwischen 13 Prozent in der RKBM ausserhalb der Stadt Bern und 22 Prozent in der Stadt Bern, wobei der Höchstanteil an den Wegen in der Stadt Bern an den Werktagen 23 Prozent beträgt.

Tabelle 4-5: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen in den Jahren 2015 und 2021

2021	Etappen Anzahl	Anteil (%)	Distanz (km)	Anteil (%)	Durchschnittliche Etappendistanz in km
RKBM					
Zu Fuss	4'839	45.2%	4'916	6.0%	1.0
Velo	872	8.1%	3'221	3.9%	3.7
E-Bikes	149	1.4%	803	1.0%	5.4
Öffentlicher Verkehr	1'725	16.1%	21'900	26.5%	12.7
Motorisierter Individualverkehr	2'997	28.0%	50'692	61.4%	16.9
Andere Verkehrsmittel	132	1.2%	(1'082)	1.3%	(8.2)
Total	10'714	100%	82'614	100%	7.7
Stadt Bern					
Zu Fuss	1'985	51.8%	1'873	8.9%	0.94
Velo	475	12.4%	1'425	6.8%	3.00
E-Bikes	(25)	0.7%	(78)	0.4%	3.06
Öffentlicher Verkehr	729	19.0%	7'626	36.1%	10.47
Motorisierter Individualverkehr	583	15.2%	10'024	47.5%	17.19
Andere Verkehrsmittel	(34)	0.9%	(71)	0.3%	2.09
Total	3'831	100%	21'097	100%	5.51
2015	Etappen Anzahl	Anteil (%)	Distanz (km)	Anteil (%)	Durchschnittliche Etappendistanz in km
RKBM					
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
Total	15'405	100%	111'455	100%	7.2
Stadt Bern					
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
Total	5'840	100%	36'843	100%	6.3

Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohner*innen der RKBM und der Stadt Bern ab sechs Jahren

Basis: RKBM:8'036 Etappen, Stadt Bern: 2'680 Etappen

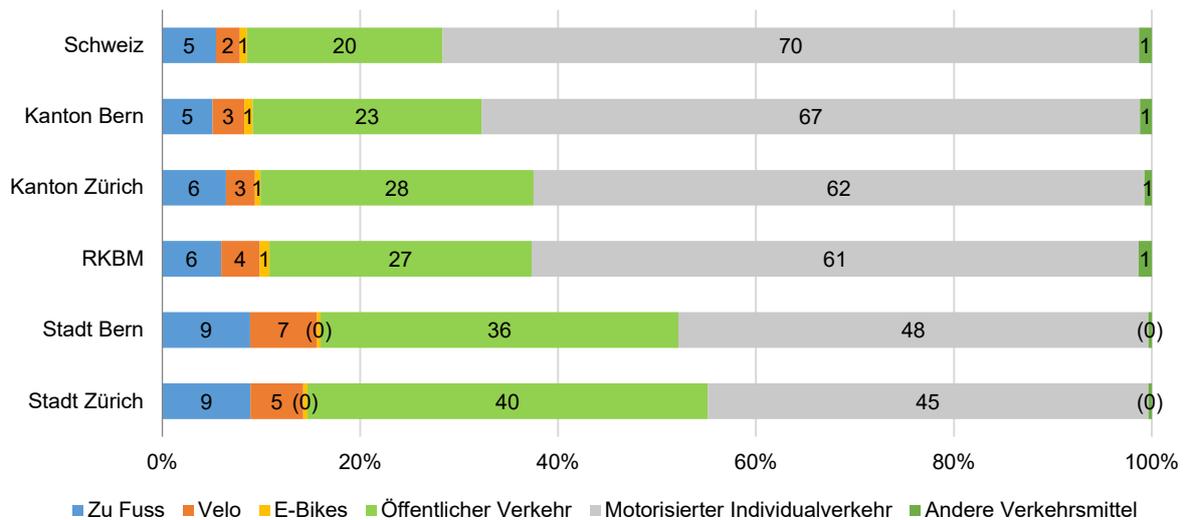
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Im Jahr 2021 wurden in der RKBM 61 Prozent der Distanzen mit dem MIV zurückgelegt. Jedoch wird nur etwas mehr als jede vierte Etappe mit dem MIV bewältigt (28 Prozent). Verglichen mit dem Mikrozensus 2015 ist die absolute Anzahl zurückgelegter Kilometer in der RKBM um ein Viertel und die Anzahl Etappen um fast einen Drittel gesunken. Deshalb fällt die Distanz pro Etappe in der RKBM 2021 um 0.5 Kilometer höher aus als 2015. Vor allem der MIV weist gegenüber 2015 einen höheren Wert bei der durchschnittlichen Etappendistanz auf (16.9 Kilometer gegenüber 15.7 Kilometer).

In der Stadt Bern wird der öV mit 19 Prozent dem MIV vorgezogen (15 Prozent), obwohl er gegenüber 2015 um fast 7 Prozentpunkte verloren hat. Im Vergleich mit 2015 hat der Veloverkehr um vier Prozentpunkte bei der Anzahl Etappen zugelegt.

Grafik 4-6: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der Mobilen Einwohner*innen der Schweiz, des Kantons Bern und Zürich, der RKBM und den Städten Bern und Zürich, ab sechs Jahren

Basis: Schweiz: 45'900 Personen, Kanton Bern: 4'829 Personen, Kanton Zürich: 4'439 Personen, RKBM: 1'711 Personen, Stadt Bern: 508 Personen, Stadt Zürich: 987 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

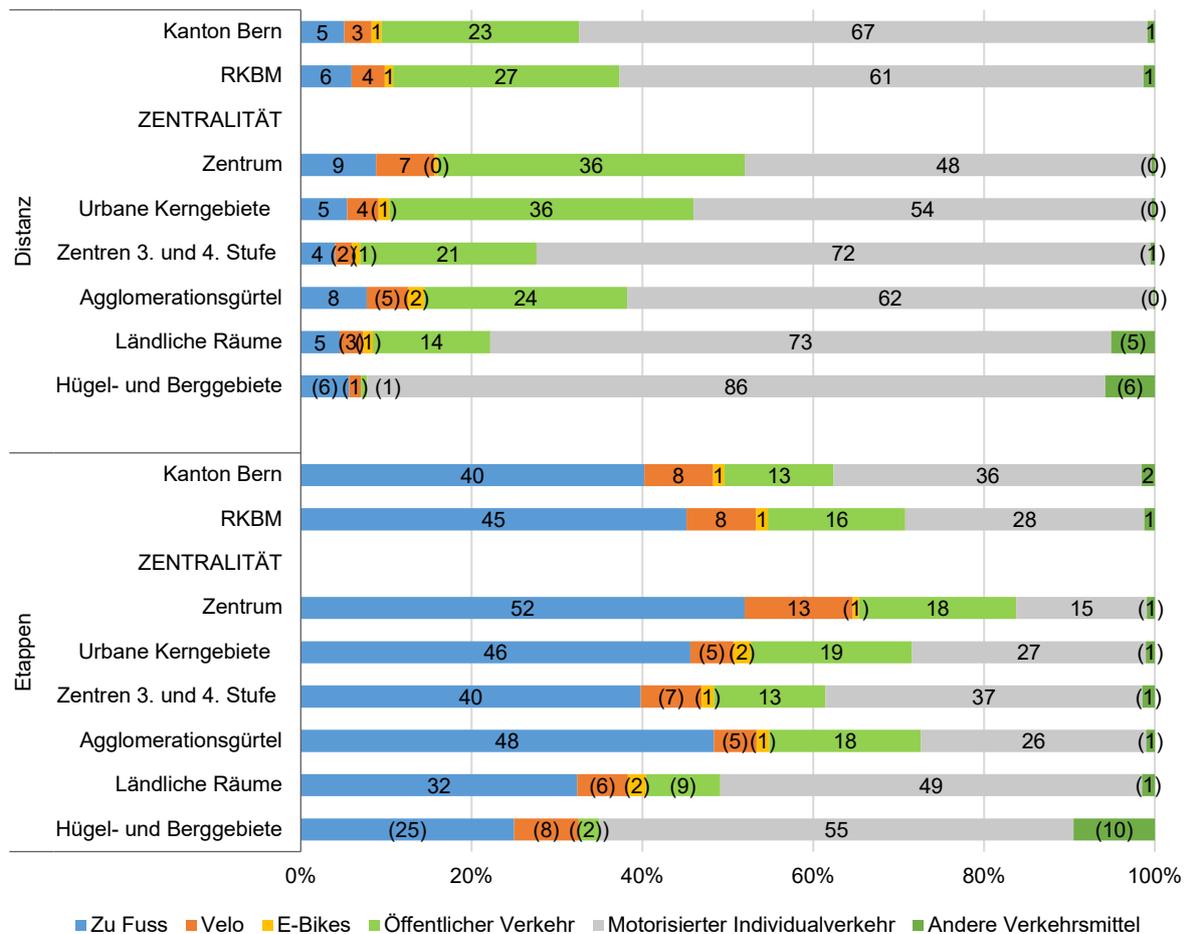
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

In diesem Vergleich der Verkehrsmittelanteile an den Tagesdistanzen werden neben den Einwohner*innen der Stadt Bern, der RKBM, des Kantons Bern und der Schweiz auch jene des Kantons Zürich und der Stadt Zürich gezeigt.

Wird der Anteil des öVs an der Tagesdistanz betrachtet, so kann in den Städten Bern und Zürich ein deutlich grösserer Anteil als in der gesamten Schweiz oder den einzelnen Kantonen ausgemacht werden.

Verglichen mit 2015 ist der Anteil des öVs jedoch deutlich gesunken. In der Stadt Bern werden gar 12 Prozentpunkte weniger Anteile an den Distanzen mit dem öV zurückgelegt. Dieser ist in der Stadt Zürich nur um vier Prozentpunkte zurückgegangen. In der Stadt Bern ist der Anteil des MIVs um sechs Prozentpunkte gestiegen, wobei er in der gleichen Zeit in der Stadt Zürich um drei Prozentpunkte gestiegen ist.

Grafik 4-7: Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und der Distanz nach Zentralität



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der Mobilen Einwohner*innen des Kantons Bern und der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: Kanton Bern: 21'266 Etappen, RKBM: 8'036 Etappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Im Gegensatz zum Zentrum, wo der Anteil des öVs an der Distanz bei über einem Drittel liegt, ist der Anteil in den ländlichen Räumen bei nur 14 Prozent. Dafür ist der Anteil des MIVs hier bei über 70 Prozent, während dieser Anteil im Zentrum weniger als die Hälfte (48 Prozent) ausmacht.

Werden die Anzahl Etappen betrachtet, so zeigt sich, dass Fuss- und Veloetappen (inklusive E-Bike) im Zentrum 66 Prozent aller Etappen ausmachen. In den ländlichen Räumen werden dagegen fast die Hälfte der Etappen mit dem MIV zurückgelegt und Fuss- und Veloetappen (inklusive E-Bike) machen nur 40 Prozent der Etappen aus.

4.4 Eckwerte des Verkehrs nach soziodemografischen Merkmalen

Tabelle 4-6: Eckwerte des Verkehrs (Inland) nach soziodemografischen Gruppen (Geschlecht, Alter, Einkommen)

	Anzahl Personen in der Stichprobe	Tagesdistanz (km)	Tägliche Anzahl Wege	Tägliche Anzahl Etappen	Durchschnittliche Etappendistanz (km)
Geschlecht					
Frau	1'074	28.8	2.6	4.2	6.9
Mann	996	32.9	2.7	3.8	8.7
Alter					
6 bis 17 Jahre	271	18.4	3.0	4.5	4.1
18 bis 25 Jahre	148	43.3	2.5	4.5	9.5
26 bis 65 Jahre	1'089	34.9	2.8	4.2	8.4
66 Jahre und älter	562	20.6	2.1	3.0	6.8
Einkommen					
Keine Antwort / weiss nicht / Frage nicht gestellt aufgrund Alter	576	24.0	2.7	4.2	5.7
bis CHF 4'000	199	14.8	2.2	3.6	4.1
CHF 4'001 bis 8'000	543	34.1	2.5	3.7	9.2
CHF 8'001 bis 12'000	425	36.6	2.9	4.2	8.8
Mehr als CHF 12'000	327	38.9	2.8	4.1	9.5

Grundgesamtheit: Mobile und nicht mobile Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 2'070 Personen, 8'036 Etappen

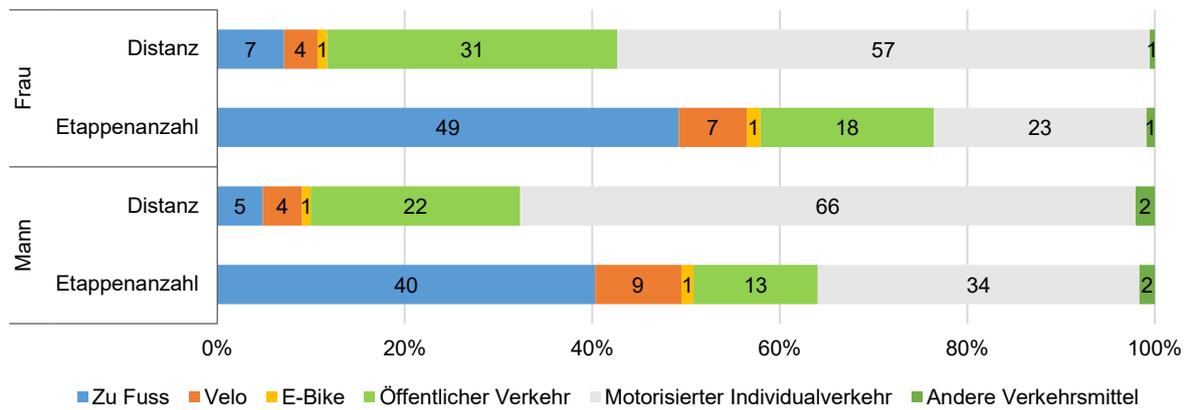
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Männliche und weibliche Einwohner*innen der RKBM legen an einem durchschnittlichen Tag etwa die gleiche Anzahl Wege zurück. Im Vergleich zu 2015 legen die Frauen auch 2021 etwas mehr Etappen als Männer zurück, welche wiederum eine geringere durchschnittliche Etappendistanz aufweisen.

Nach Altersgruppen betrachtet, legt die Gruppe der 18 bis 25-Jährigen die grösste Tagesdistanz und Distanz pro Etappe zurück. Die meisten Wege legen jedoch die 6 bis 17-Jährigen zurück. Nach Haushaltseinkommen betrachtet, fällt die Tagesdistanz höher aus, je höher das Einkommen des Haushaltes ist.

Im Vergleich zu 2015 haben alle Werte, ausser die durchschnittliche Etappendistanz, deutlich abgenommen. Beispielsweise nahm die Tagesdistanz der Haushalte, welche ein Einkommen unter 4'001 CHF aufweisen von 23.4 Kilometer im Jahr 2015 auf 14.8 Kilometer im Jahr 2021 ab.

Grafik 4-8: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

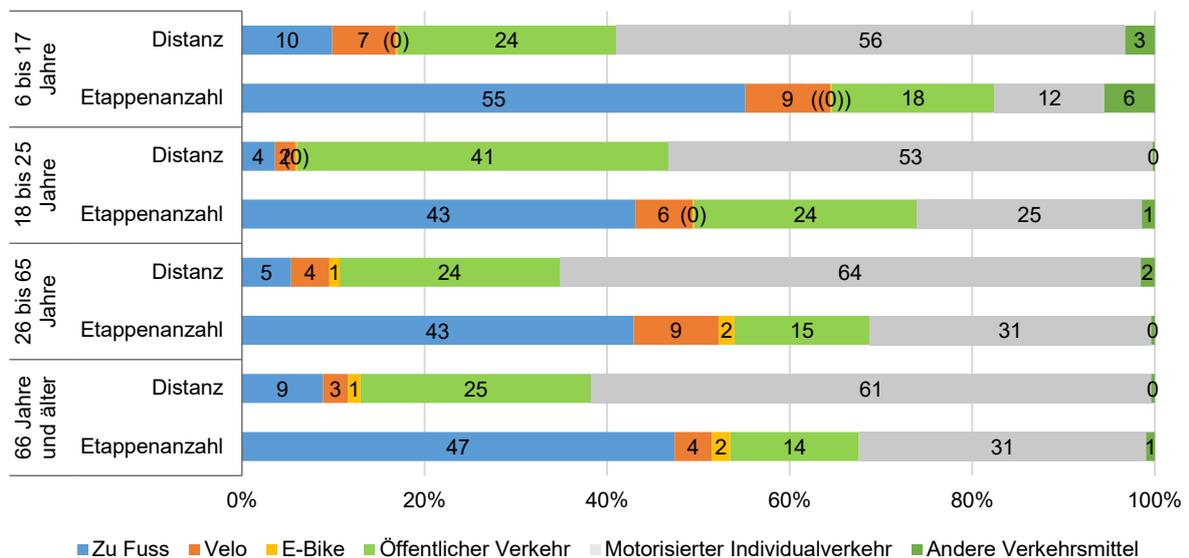
Basis: 8'036 Etappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Wird der Modalsplit der Etappen nach Geschlecht aufgeschlüsselt, so zeigt sich, dass Frauen zwei Prozentpunkte ihrer Distanz mehr zu Fuss zurücklegen als Männer. Diese legen auch neun Prozentpunkte weniger Etappen zu Fuss zurück als Frauen.

Sowohl Männer als auch Frauen legen die grösste Etappendistanz mittels MIV zurück. Jedoch weist dieser bei den Männern neun Prozentpunkte mehr auf als bei den Frauen.

Grafik 4-9: Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

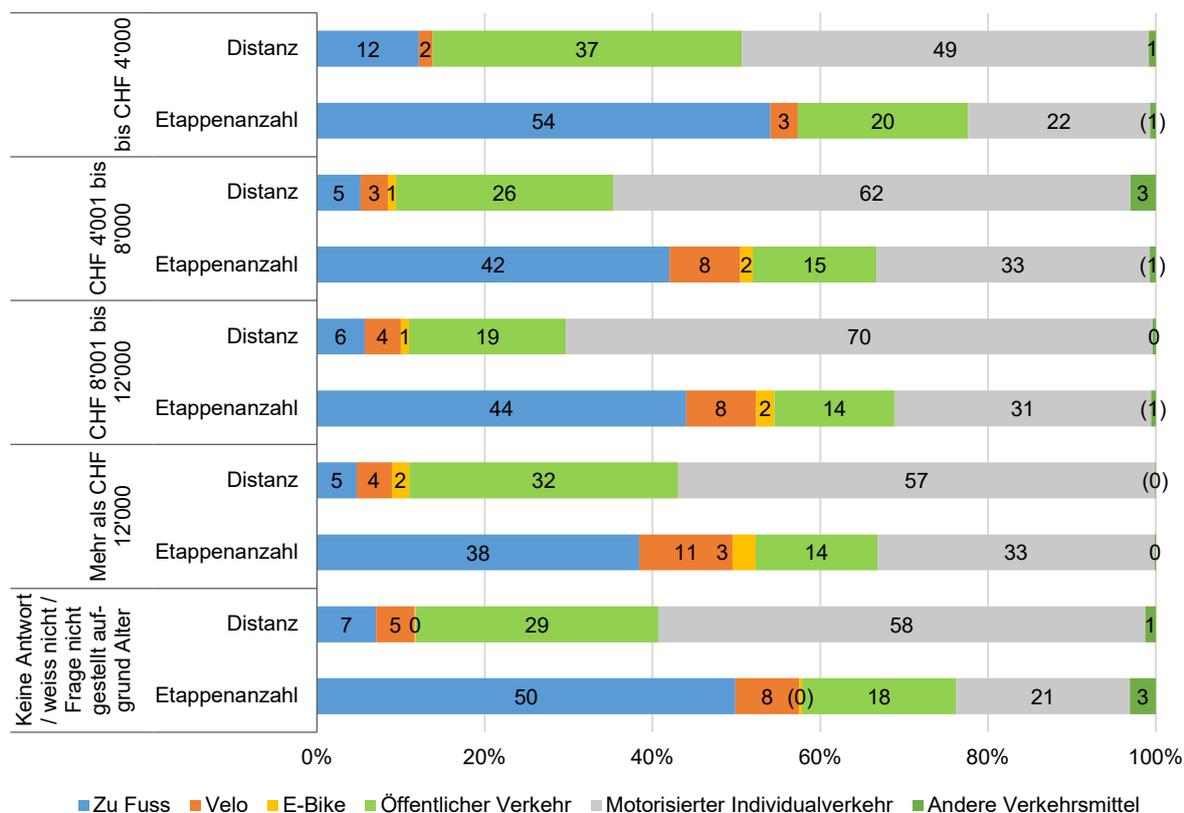
Basis: 8'036 Etappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Der Modalsplit der Etappen zeigt, dass wie bereits 2015 in allen Altersgruppen die grösste Anzahl der Etappen zu Fuss bewältigt werden (zwischen 43 und 55 Prozent). Im Vergleich zu 2015 hat der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Etappen in der Altersgruppe der 6 bis 17-jährigen um neun Prozentpunkte zugenommen und bei den anderen Altersgruppen zwischen einem und fünf Prozentpunkten abgenommen. Bei den Etappendistanzen wird bei allen Altersgruppen mehr als die Hälfte der Distanzen mit dem MIV zurückgelegt.

Bei den 18 bis 25-jährigen macht zwar auch der MIV mit 53 Prozent den grössten Anteil an den Distanzen aus. Jedoch werden auch 41 Prozent der Distanzen mit dem öV zurückgelegt. Bei den anderen Altersgruppen macht der öV nur rund 25 Prozent der Gesamtdistanz aus. Der Restanteil der Distanz teilt sich auf den Langsamverkehr auf (Zu Fuss, Velo und E-Bike).

Grafik 4-10: Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 8'036 Etappen

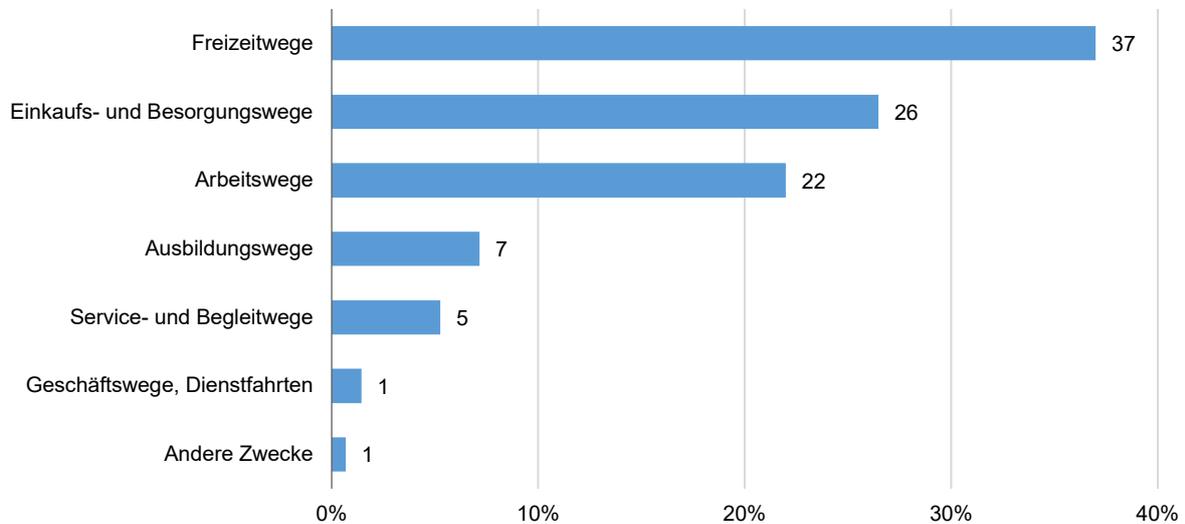
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Das monatliche Haushaltseinkommen hat, wie das Geschlecht und das Alter, einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen der RKBM. Der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Etappen nimmt mit zunehmendem Einkommen ab, während der Anteil, der mit MIV zurückgelegten Etappen tendenziell zu nimmt (ausser in der höchsten Einkommensklasse).

Hervorzuheben ist der Anteil des öVs an der Distanz, da dieser einen U-förmigen Verlauf hat: Haushalte mit dem geringsten und solche mit dem höchsten Einkommen weisen den grössten Anteil an den Distanzen auf, wohingegen die mittleren Einkommensklassen einen geringeren Anteil aufzeigen.

4.5 Anzahl Wege und Distanzen nach Fahrtzweck

Grafik 4-11: Wege nach Fahrtzwecken



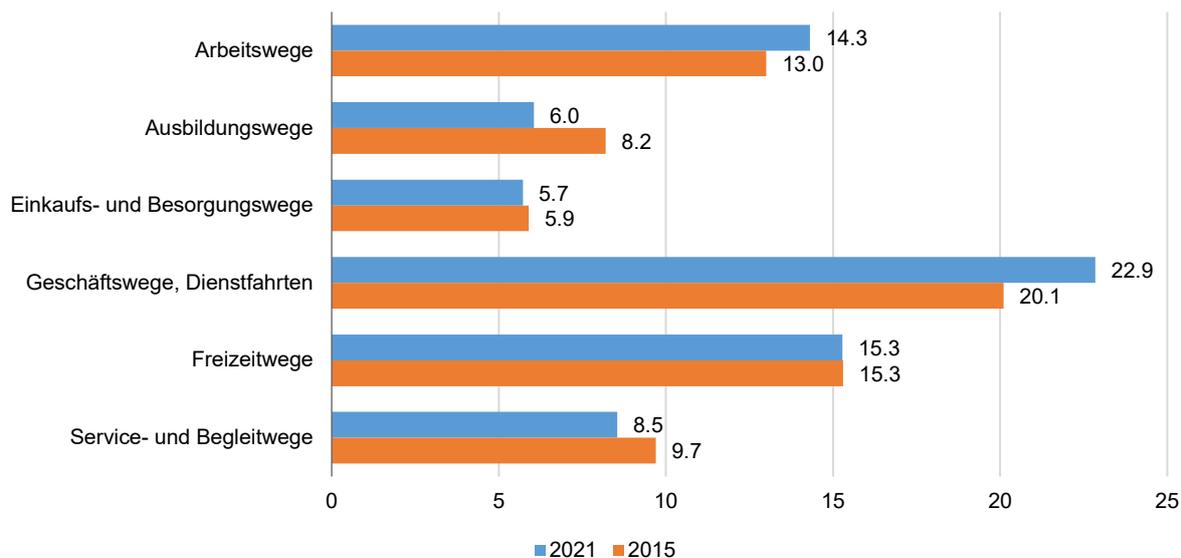
Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Der grösste Anteil der Wege wird zu Freizeitwecken zurückgelegt (37 Prozent). Bereits in den letzten Mikrozensus 2010 und 2015 war dies der Zweck mit dem höchsten Anteil. Im Vergleich zu 2015 ist die Rangfolge gleichgeblieben. Der Anteil mit dem Zweck Freizeitwege ist um vier Prozentpunkte zurückgegangen, während der Anteil der Einkaufs- und Besorgungswege mit 26 Prozent zwei Prozentpunkte zugenommen hat.

Grafik 4-12: Durchschnittliche Wegdistanz nach Fahrtzweck in Kilometern



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Hinweis: Die Kategorie «Andere Wegzwecke» ist ausgeblendet, da das Vertrauensintervall in beiden Mikrozensus grösser als die Hälfte des Mittelwerts ist.

Die längsten Wegdistanzen werden für Geschäftswege und Dienstfahrten zurückgelegt. Im Vergleich zu 2015 ist dieser Wert 2021 mehr als zwei Kilometer länger. Auch die Arbeitswege sind im Vergleich zu 2015 um 1.3 Kilometer länger geworden. Dagegen sind Ausbildungswege und Service- und Begleitwege um 2.2 resp. 0.2 Kilometer weniger lang als noch 2015. Bei den Freizeitwegen kam es zu keinen nennenswerten Veränderungen.

Tabelle 4-7: Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanzen nach Wochentagen

	Wege				Distanzen			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle Tage	Mo-Fr	Sa	So	Alle Tage
RKBM								
Arbeitswege	26.2%	8.6%	6.5%	22.0%	35.2%	12.5%	2.9%	27.1%
Ausbildungswege	8.7%	2.6%	(1.2%)	7.2%	4.8%	0.9%	2.0%	3.7%
Einkaufs- und Besorgungswege	27.3%	34.7%	7.5%	26.5%	14.6%	15.6%	1.9%	13.0%
Geschäftswege, Dienstfahrten	1.8%	((0.4%))	0%	1.4%	4.0%	((0%))	0.2%	2.8%
Freizeitwege	30.1%	47.3%	79.7%	37.0%	37.0%	66.9%	87.1%	48.7%
Service- und Begleitwege	5.5%	5.1%	3.9%	5.3%	3.9%	2.2%	5.7%	3.9%
Andere	0.5%	1.3%	(0.9%)	0.7%	0.5%	1.9%	0.3%	0.7%
Stadt Bern								
Arbeitswege	26.3%	7.1%	12.3%	22.2%	36.9%	4.1%	3.7%	28.7%
Ausbildungswege	7.8%	(3.9%)	((0%))	6.4%	2.6%	3.9%	((0%))	2.4%
Einkaufs- und Besorgungswege	28%	41.2%	9.6%	28.2%	14.1%	21.8%	1.3%	13.2%
Geschäftswege, Dienstfahrten	2.1%	((0%))	((1%))	1.7%	3.7%	((0%))	0.7%	2.8%
Freizeitwege	30.6%	43.0%	74.5%	36.8%	39.8%	60.1%	91.5%	49.3%
Service- und Begleitwege	4.4%	(2.9%)	(2.5%)	4.0%	2.3%	1.4%	2.7%	2.3%
Andere	0.5%	((1.9%))	((0.2%))	(0.7%)	0.6%	8.6%	(0.1%)	1.4%
RKBM ohne Zentrum								
Arbeitswege	26.2%	9.4%	(2.9%)	21.9%	34.5%	14.2%	2.5%	26.6%
Ausbildungswege	9.1%	(1.9%)	(2.0%)	7.5%	5.6%	0.3%	2.7%	4.2%
Einkaufs- und Besorgungswege	26.7%	31.4%	6.2%	25.6%	14.7%	14.3%	2.2%	13.0%
Geschäftswege, Dienstfahrten	1.6%	((0.5%))	((0%))	1.3%	4.1%	(0.0%)	((0%))	2.8%
Freizeitwege	29.8%	49.5%	82.9%	37.1%	36.0%	68.2%	85.5%	48.5%
Service- und Begleitwege	6.0%	6.2%	4.7%	5.9%	4.5%	2.4%	6.8%	4.4%
Andere	0.5%	(1.1%)	(1.3%)	0.7%	0.5%	0.5%	0.3%	0.5%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

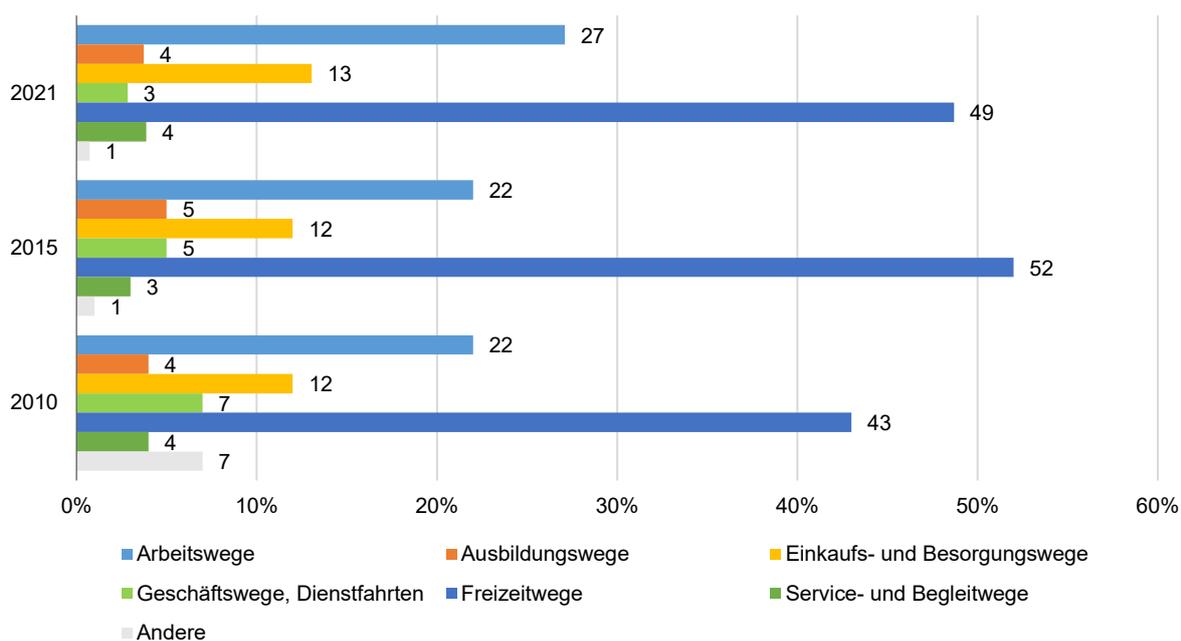
((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Der Anteil der Fahrtzwecke an den Wegen und Distanzen verändert sich je nach Wochentag. An Werktagen nehmen in der RKBM die Arbeitswege 26 Prozent der Anzahl Wege und 35 Prozent der Gesamtdistanz in Anspruch. Den höchsten Anteil weisen aber sowohl bei Wegen als auch bei Distanzen die Freizeitwege auf.

An Sonntagen werden in der RKBM rund neun von zehn Distanzen für diesen Zweck zurückgelegt (in der Stadt Bern sind es sogar sechs Prozentpunkte mehr als in der übrigen RKBM).

An Samstagen weisen Einwohner*innen der Stadt Bern jedoch einen um sieben Prozentpunkte tieferen Anteil der Freizeitwege aus als die Menschen in der übrigen RKBM und haben auch einen um acht Prozentpunkte tieferen Anteil an der Tagesdistanz.

Grafik 4-13: Anteil zurückgelegte Distanzen nach Fahrtzwecken in den Jahren 2010, 2015 und 2021



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM in den Jahren 2010, 2015 und 2021, ab sechs Jahren

Basis: 2021: 5'406 Wege, 2015: 4'789 Wege, 2010: 11'176

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, 2015, 2010

Der Anteil der Freizeitwecke an den Distanzen hat im Vergleich zu 2015 in der RKBM wieder abgenommen. Demgegenüber hat der Anteil der Arbeitswege um fünf Prozentpunkte zugenommen. Zusammen machen Freizeit- und Arbeitswege 76 Prozent aller Anteile bei den zurückgelegten Distanzen aus. Einkaufs- und Besorgungswege belegen mit 13 Prozent Anteil (ein Prozentpunkt mehr als noch 2015) den dritten Platz bei den zurückgelegten Distanzen.

Tabelle 4-8: Zurückgelegte Distanz nach Fahrzwecken in den Jahren 2010, 2015 und 2021

	Distanz pro mobile Person und Tag in km			Distanz pro Person und Jahr in km (Hochrechnung)		
	2021	2015	2010	2021	2015	2010
Arbeitswege	10.0	9.6	10.1	3651	3504	3'687
Ausbildungswege	1.4	2.1	2.0	503	767	730
Einkaufs- und Besorgungswege	4.8	5.2	5.7	1'758	1'898	2'081
Geschäftswege, Dienstfahrten	1.0	2.1	3.2	382	767	1'168
Freizeitwege	18.0	23.1	19.7	6'561	8'432	7'191
Service- und Begleitwege	1.4	1.5	1.8	523	548	657
Andere	0.3	0.5	3.4	97	183	1'241

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

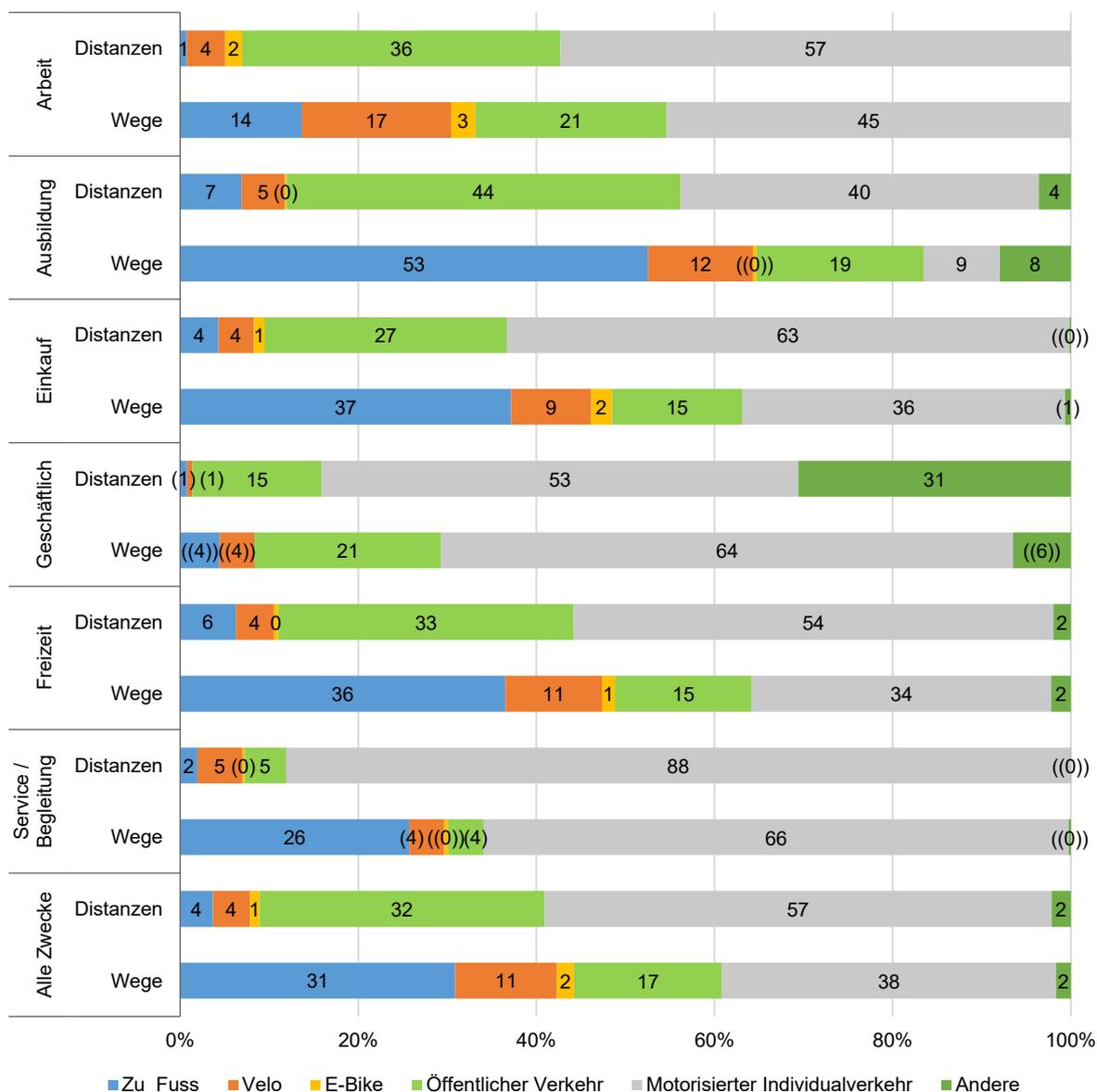
Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Absolut betrachtet, weisen 2021 alle Fahrzwecke mit Ausnahme der Arbeitswege eine geringere Tagesdistanz auf als 2015 (die Arbeitswege sind um 0.4 Kilometer pro Person und Tag gestiegen). Am deutlichsten gesunken ist die Distanz bei den Freizeitwegen: Einwohner*innen der RKBM legten 2021 5.1 Kilometer pro Tag weniger zurück als noch 2015.

Auf das gesamte Jahr gerechnet, sind 2021 rund 2'600 Kilometer weniger pro Person zurückgelegt worden als noch im Jahr 2015.

Grafik 4-14: Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrzweck (werktags)



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Bevölkerung der RKBM an Werktagen, ab sechs Jahren

Basis: 4'212 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

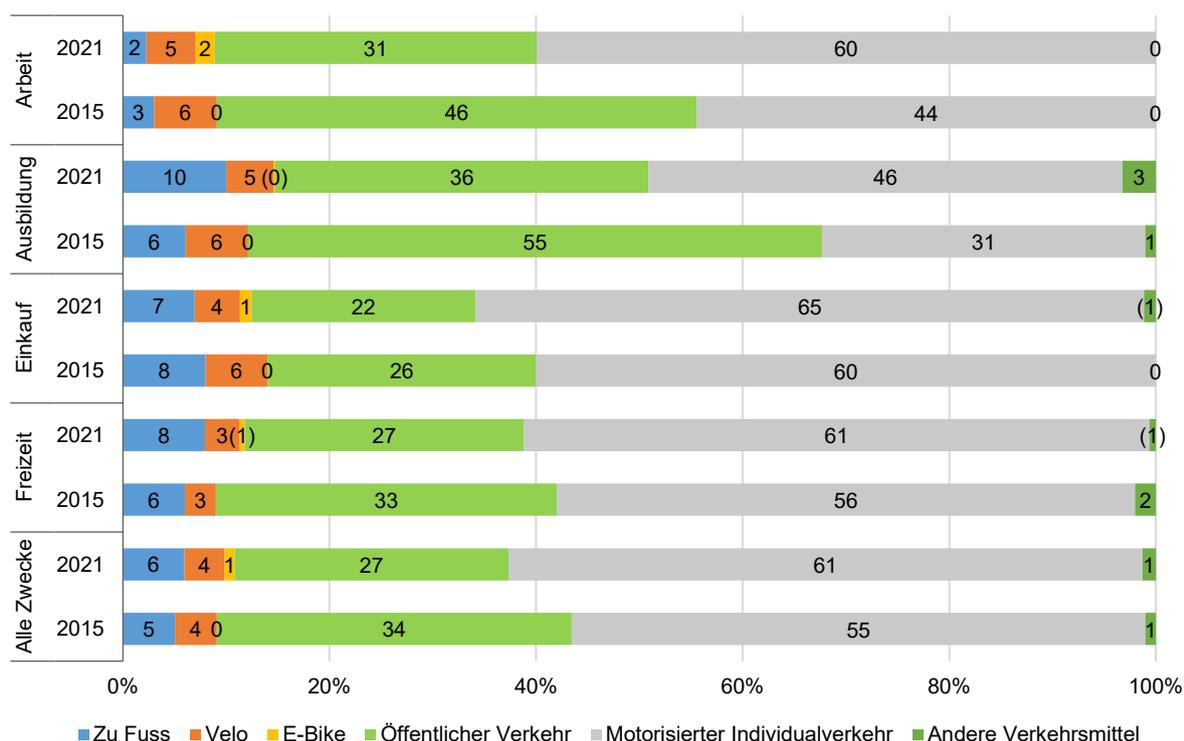
((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Insgesamt gesehen, ist der MIV mit 57 Prozent Anteil an den Distanzen und mehr als einem Drittel der Wege das meistgewählte Hauptverkehrsmittel der Einwohner*innen der RKBM. Die Anteile an der Distanz beim öV ist beim Fahrzweck «Ausbildung» mit 44 Prozent am höchsten. Distanzen mit dem Zweck «Service / Begleitung» werden fast ausschliesslich mit dem MIV zurückgelegt (88 Prozent). Bei Distanzen mit dem Fahrzweck «Geschäftlich» machen «Andere» Verkehrsmittel fast einen Drittel der Gesamtdistanz aus.

Gemessen an der Anzahl Wege ist Anteil des öVs bei «Arbeit» und «Ausbildung» mit 21 Prozent respektive 19 Prozent vertreten.

Fusswege machen über die Hälfte aller Wege beim Zweck «Ausbildung» aus. Beim Zweck «Arbeit» ist diese Fortbewegungsart mit einem Anteil von 14 Prozent wesentlich tiefer vertreten.

Grafik 4-15: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2015 und 2021



Grundgesamtheit: Tagesdistanz der mobilen Bevölkerung der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 2021: 1'711 Personen, 2015: 1'313 Personen

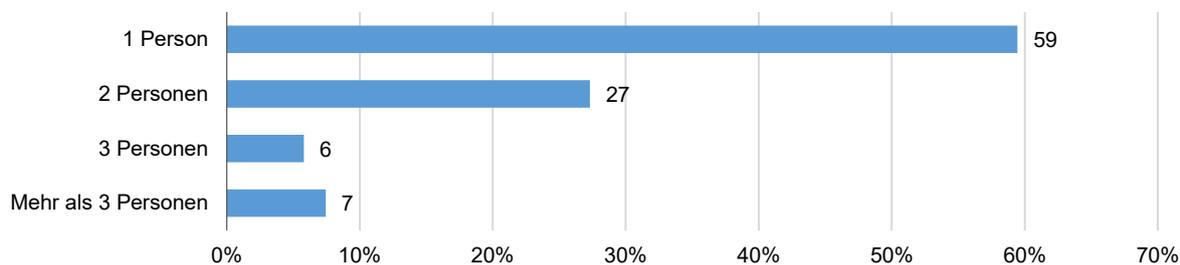
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, 2015

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Bei den Fahrtzwecken «Arbeit» und «Ausbildung» gibt es zwischen 2015 und 2021 Unterschiede bei den Anteilen des öVs und des MIVs. Beim Fahrtzweck «Arbeit» hat der Anteil des öVs an der gesamten Tagesdistanz 15 Prozentpunkte abgenommen und der Anteil des MIVs hat um 16 Prozentpunkte zugenommen. Beim Fahrtzweck «Ausbildung» hat der Anteil des öVs sogar um 21 Prozentpunkte abgenommen und MIV hat um 15 Prozentpunkte zugenommen.

4.6 Belegung von Personenwagen

Grafik 4-16: PW-Belegung pro Autofahrt



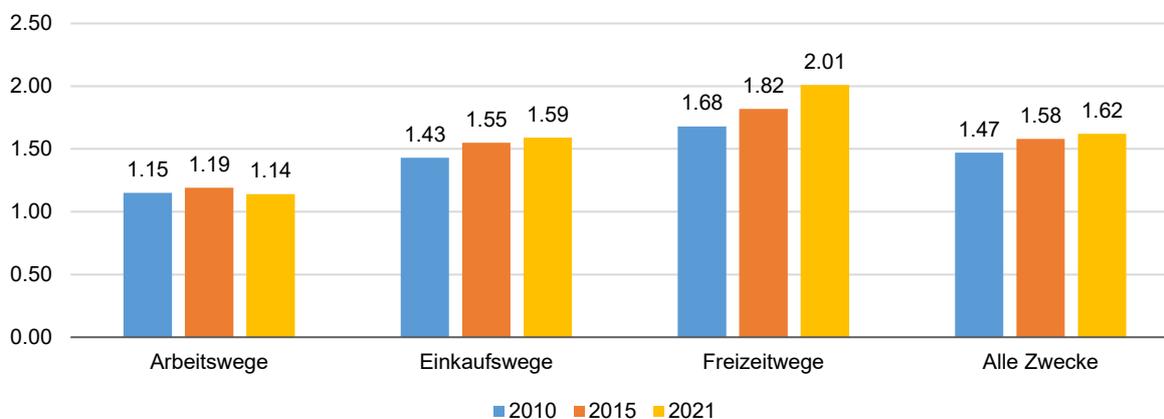
Grundgesamtheit: Autofahrten (Etappen) mit Fahrer*innen als Zielperson in der RKBM und gültiger Angabe zum Besetzungsgrad

Basis: 2021: 1'664 Autoetappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

Bei etwa drei von fünf Autofahrten sitzen Einwohner*innen der RKBM allein im Auto. Im Vergleich zu 2015 ist dies eine Reduktion von 10 Prozentpunkten. Die Belegung der Autos mit zwei Personen ist um 4 Prozentpunkte und der Anteil der Autofahrten mit einer Belegung von mehr als drei Personen ist um fünf Prozentpunkte gestiegen.

Grafik 4-17: PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzweck für 2010 bis 2021



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

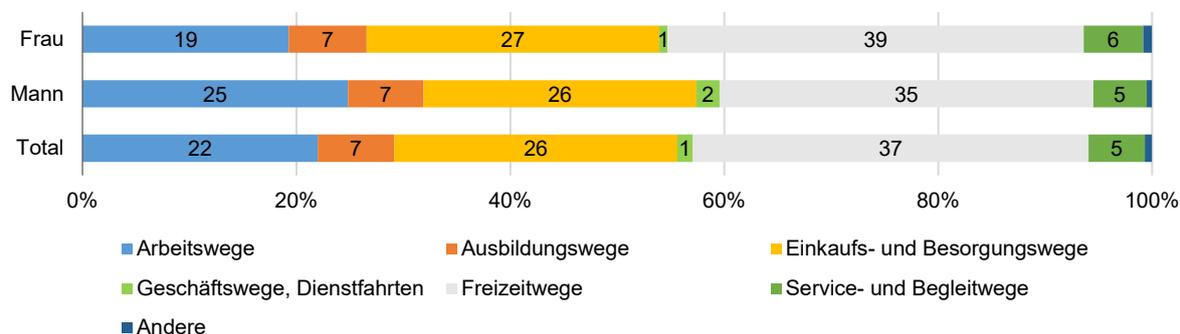
Basis: 2021: 1'664 Etappen, 2015: 1'433 Etappen, 2010: 3'510 Etappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, 2015, 2010

Über alle Zwecke betrachtet war 2021 in der RKBM ein Auto im Durchschnitt mit 1.6 Personen belegt, was gegenüber 2015 einer Zunahme um 0.04 Personen entspricht. Bei den Arbeitswegen ist die durchschnittliche Belegung der Autos im gleichen Zeitraum jedoch geringfügig gesunken. Bei Freizeitwegen ist die Belegung der Personen pro Auto von 1.7 im Jahr 2010 über 1.8 im Jahr 2015 auf zwei Personen im Jahr 2021 gestiegen.

4.7 Fahrzwecke nach soziodemografischen Merkmalen

Grafik 4-18: Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

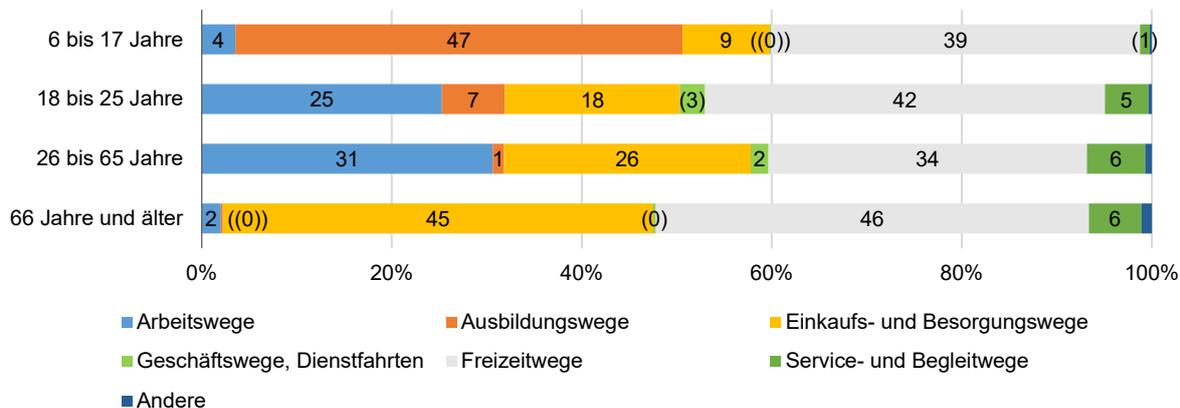
Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Für den Fahrtzweck «Freizeit» werden in der RKBM mit etwas mehr als einem Drittel (37 Prozent) die meisten Wege zurückgelegt. Frauen legen wie bereits 2015 vier Prozent mehr Wege für die Freizeit zurück. Dafür wenden Frauen sechs Prozent weniger Wege als Männer für die Arbeit auf. Insgesamt wird jeder fünfte Weg mit dem Fahrtzweck «Arbeit» zurückgelegt. «Einkaufs- und Besorgungswege» sind bei jedem vierten Weg der Fahrtzweck.

Grafik 4-19: Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'406 Wege

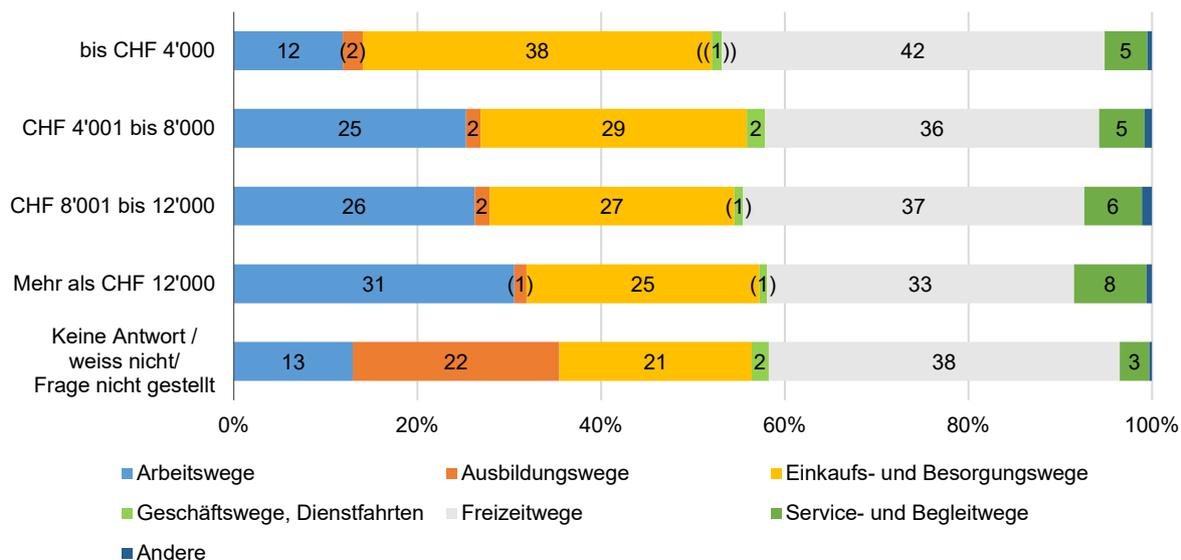
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Den höchsten Anteil an Ausbildungswegen weist wenig überraschend die Gruppe der 6 bis 17-Jährigen auf. Den grössten Anteil an Arbeitswegen wenden Erwachsene zwischen dem 26. und 65. Lebensjahr auf. Die Altersgruppe mit Einwohner*innen ab 66 Jahren legt die meisten Wege für den Fahrtzweck «Freizeit» zurück (46 Prozent), direkt gefolgt von den Einkaufs- und Besorgungswegen.

Grafik 4-20: Wege nach Fahrtzweck und Einkommensklassen



Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'406 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Wenn die Wege nach Fahrtzwecken und Einkommensklassen aufgeteilt werden, zeigt sich, je höher das Einkommen der Haushalte, desto höher ist der Anteil der «Arbeitswege» und desto niedriger ist der Anteil der «Einkaufs- und Besorgungswege». Haushalte mit dem tiefsten Einkommen haben beim Fahrtzweck «Freizeit» einen um neun Prozentpunkte höheren Anteil als die Haushalte mit dem höchsten Einkommen.

4.8 Woher – Wohin

Tabelle 4-9: Start- und Zielortmatrix der Wege nach Zentralität

		Zielort des Weges							Total
		Zentrum	Urbane Kerngebiete	Zentren 3. und 4. Stufe	Agglomerationsgürtel	Ländliche Räume	Hügel- und Berggebiete	Ausserhalb der RKBM	
Startort des Weges	Zentrum	27.2%	3.9%	1.8%	1.4%	1.1%	((0.0%))	1.7%	37.1%
	Urbane Kerngebiete	4.0%	11.7%	1.4%	(0.4%)	(0.6%)	((0.0%))	1.1%	19.1%
	Zentren 3. und 4. Stufe	1.9%	1.3%	10.5%	(0.7%)	1.1%	(0.2%)	1.4%	17.1%
	Agglomerationsgürtel	1.4%	(0.5%)	(0.7%)	3.5%	(0.6%)	((0.0%))	(0.6%)	7.3%
	Ländliche Räume	1.0%	(0.6%)	1.0%	(0.7%)	4.5%	((0.0%))	1.3%	9.1%
	Hügel- und Berggebiete	((0.0%))	((0.0%))	(0.2%)	((0.0%))	0.0%	0.8%	(0.1%)	1.3%
	Ausserhalb der RKBM	1.3%	1.0%	1.4%	(0.5%)	1.1%	(0.2%)	3.6%	9.1%
	Total	36.8%	19.0%	16.9%	7.2%	9.0%	1.3%	9.8%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'408 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Die Einwohner*innen der RKBM legen 62 Prozent der Wege als Binnenverkehr (Start- und Zielort in der gleichen Raumeinheit) zurück.

Mehr als jeder vierte Weg hat seinen Ursprung und sein Ziel im Zentrum der RKBM und jeder achte Weg beginnt und endet in den urbanen Kerngebieten und rund jeder zehnte Weg in Zentren der 3. oder 4. Stufe.

Sechs Prozent der Wege der Einwohner*innen der RKBM, welche innerhalb der RKBM starten haben ein Ziel ausserhalb der RKBM.

Tabelle 4-10: Start- und Zielmatrix der Wege nach Sektoren

		Zielort des Weges								Total
		Bern	Köniz	Nord	Ost	Süd	Südost	West	Ausserhalb	
Startort des Weges	Bern	27.8%	1.7%	1.2%	1.9%	(0.6%)	1.2%	1.4%	1.7%	37.5%
	Köniz	1.7%	4.7%	(0.0%)	(0.3%)	(0.4%)	(0.1%)	(0.2%)	(0.6%)	7.9%
	Nord	1.2%	(0.1%)	4.2%	(0.5%)	((0.0%))	(0.1%)	(0.2%)	0.8%	7.2%
	Ost	1.9%	(0.2%)	(0.5%)	7.1%	((0.0%))	(0.7%)	(0.2%)	(0.6%)	11.3%
	Süd	(0.7%)	(0.4%)	((0.0%))	((0.0%))	5.4%	(0.3%)	((0.0%))	(0.5%)	7.4%
	Südost	(1.3%)	(0.1%)	(0.1%)	(0.7%)	(0.3%)	9.1%	(0.1%)	1.3%	13.2%
	West	1.3%	(0.2%)	(0.2%)	(0.2%)	((0.0%))	(0.1%)	3.8%	(0.6%)	6.4%
	Ausserhalb	1.3%	(0.5%)	(0.7%)	(0.6%)	(0.5%)	1.2%	(0.5%)	3.6%	9.1%
	Total	37.2%	7.9%	7.1%	11.3%	7.4%	13.0%	6.4%	9.8%	100.0%

Grundgesamtheit: Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 5'408 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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 Wege nach Sektoren fällt auf, dass neben dem Sektor Bern, die Sektoren Südost und Ost mit neun Prozent respektive sieben Prozent den grössten Anteil an Binnenwegen aufweisen.

Von Bern aus starten, abgesehen von den Binnenwegen, die meisten Wege in Richtung des Sektors Ost. Das gleiche gilt mit Bern als Zielort. Die meisten Wege (ohne Binnenverkehr) kommen aus dem Osten nach Bern.

Tabelle 4-11: Hauptverkehrsmittelwahl des Start- und Zielorts nach Zentralität

Start des Weges	Ziel des Weges	Zu Fuss	Velo	E-Bike	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Andere Verkehrsmittel
Zentrum	Zentrum	46.7%	20.4%	1.3%	12.7%	17.5%	1.4%
Urbane Kerngebiete	Urbane Kerngebiete	46.7%	7.9%	3.4%	32.5%	6.9%	2.6%
Zentren 3. und 4. Stufe	Zentren 3. und 4. Stufe	47.2%	12.8%	2.4%	32.7%	3.3%	(1.6%)
Agglomerationsgürtel	Agglomerationsgürtel	72.5%	(4.0%)	((1%))	16.8%	((2%))	(3.7%)
Zentrumsnahe ländliche Räume	Zentrumsnahe ländliche Räume	55.7%	10.0%	(3.7%)	24.9%	(3.9%)	(1.8%)
Hügel- und Berggebiete	Hügel- und Berggebiete	45.5%	(7.2%)	((0%))	(22.7%)	((6%))	(18.6%)
Ausserhalb der RKBM	Ausserhalb der RKBM	36.3%	7.8%	((1%))	44.4%	(5.9%)	(4.7%)
Ausserhalb des Zentrums	Zentrum	(2.5%)	6.8%	(2.4%)	53.6%	34.3%	((0%))
Zentrum	Ausserhalb des Zentrums	(1.9%)	7.3%	(2.6%)	52.3%	35.5%	((0%))

Grundgesamtheit: Ausgewählte Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM, ab sechs Jahren

Basis: 4'176 Wege

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Hinweis: «Ausserhalb des Zentrums» enthält alle Zentralitäten (Kerngebiete, Agglomerationsgürtel, Zentren 3. und 4. Stufe, Zentrumsnahe ländliche Räume und Hügel- und Berggebiete) ausser dem Zentrum sowie alle ausserhalb der RKBM zurückgelegten Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM.

Tabelle 4-11 zeigt die Verteilung der Wege der mobilen Einwohner*innen der RKBM nach den Hauptverkehrsmitteln bei zentralen Kombinationen der Start- und Zielorte. Im Zentrum wird fast die Hälfte (47 Prozent) der Binnenwege zu Fuss zurückgelegt. Über 20 Prozent der Binnenwege entfallen auf das Velo und rund 18 Prozent auf den öV.

In den urbanen Kerngebieten und den Zentren 3. und 4. Stufe werden ebenso viele Binnenwege zu Fuss zurückgelegt wie im Zentrum. Der Anteil des MIVs spielt hier aber ebenfalls mit rund einem Drittel der Binnenwege eine zentrale Rolle.

Mehr als die Hälfte der Wege, welche entweder ausserhalb des Zentrums starten und das Zentrum als Zielort haben oder im Zentrum starten und einen anderen Zielort als das Zentrum haben, werden mit dem MIV zurückgelegt (54 respektive 53 Prozent der Wege).

5 Modalsplit nach Territorialprinzip

Tabelle 5-1: Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Verkehrsmittel und Territorialprinzip 2010, 2015 und 2021

	Tagesdistanz (in km)			Tagesunterwegszeit (in min)			Etappen (Anzahl)		
	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern	Kanton Bern	RKBM	Stadt Bern
2021									
Zu Fuss	1.2	1.1	1.0	21.1	19.0	15.6	1.4	1.6	1.4
Velo (inkl. E-Bike)	1.1	1.1	0.9	5.2	5.1	3.9	0.4	0.3	0.3
Motorisierter Individualverkehr	21.9	16.1	6.6	29.9	22.4	10.0	1.6	1.3	1.0
Öffentlicher Verkehr	6.8	6.1	3.3	8.0	8.6	6.9	0.5	0.7	0.9
Andere Verkehrsmittel	0.2	(0.2)	(0.0)	1.3	(0.7)	(0.3)	0.0	0.0	(0.0)
Total	31.2	24.6	11.7	65.5	55.8	36.6	3.9	4.0	3.7
2015									
Zu Fuss	1.8	1.5	1.3	27.6	22.8	19.0	1.8	2.0	1.8
Velo (inkl. E-Bike)	1.2	1.0	0.6	5.5	4.4	2.8	0.3	0.3	0.2
Motorisierter Individualverkehr	22.4	15.5	5.3	31.8	21.9	8.2	1.8	1.4	1.0
Öffentlicher Verkehr	10.6	9.8	4.7	11.9	12.7	9.2	0.8	1.1	1.4
Andere Verkehrsmittel	0.7	0.4	0.1	2.1	1.1	0.6	0.1	0.0	(0.0)
Total	36.7	28.1	11.9	78.9	62.9	39.9	4.8	4.8	4.6
2010									
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
Motorisierter Individualverkehr	23.4	17.5	6.6	31.3	22.6	9.2	1.8	1.4	1.1
Öffentlicher Verkehr	10.6	9.3	4.5	12.2	12.4	9.0	0.8	1.0	1.3
Andere Verkehrsmittel	0.8	0.5	0.2	2.7	0.9	0.4	0.1	0.0	0.0
Total	37.5	29.5	13.0	80.3	64.5	41.6	5.0	4.9	4.6

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

Basis: 2021: Kanton Bern: 5 810 Personen, RKBM: 2 526 Personen, Stadt Bern: 1 639 Personen;
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

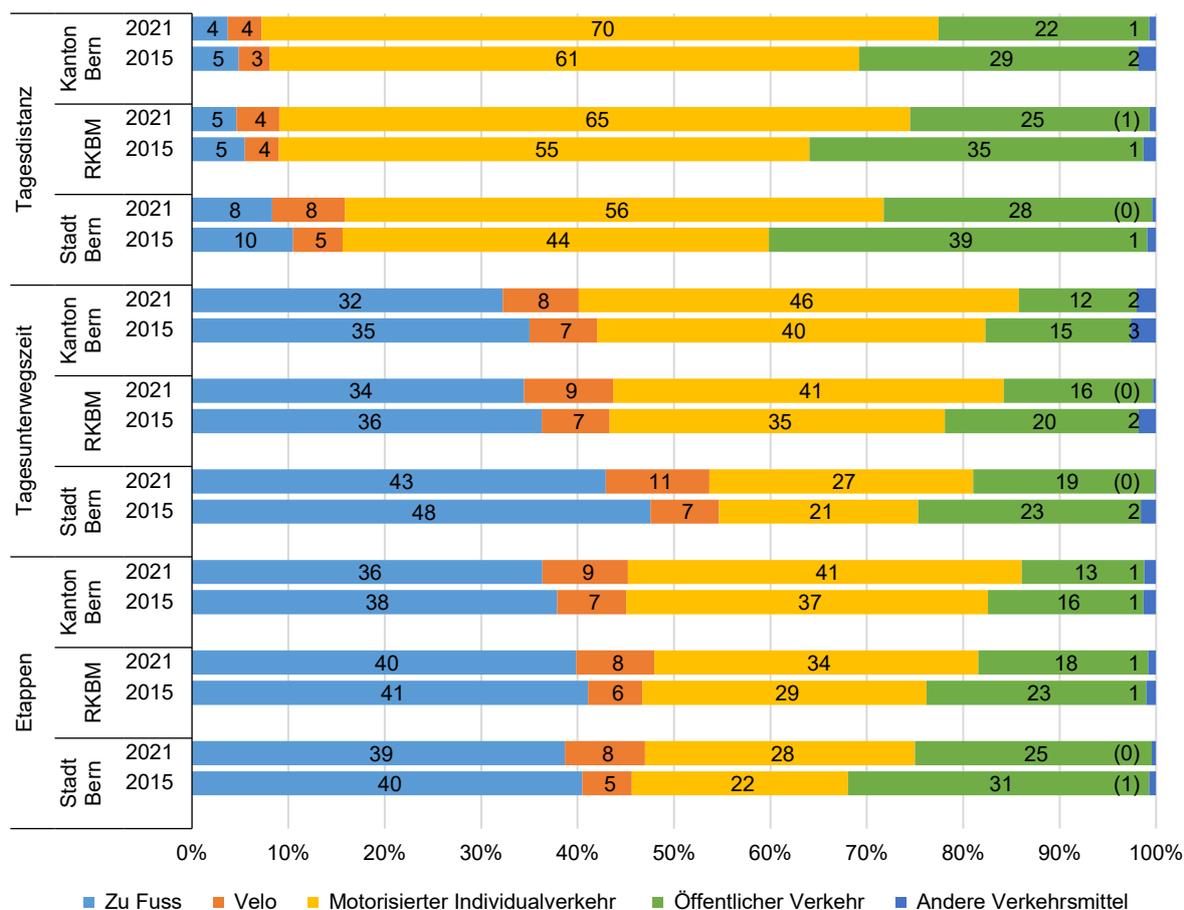
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021, 2015 und 2010

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

Im Gegensatz zu den anderen Kapiteln wird hier nicht vom Wohnortprinzip, also von den Einwohner*innen des Kantons Bern, der RKBM oder der Stadt Bern ausgegangen, sondern von den Personen, welche sich in dieser Raumeinheit bewegen. So werden beispielsweise auch auswärtige Pendler*innen erfasst, welche in diesen Raumeinheiten arbeiten oder schweizerische Touristen, die den Kanton, die Region Bern-Mittelland oder die Stadt Bern besuchen. Nicht enthalten sind ausländische Touristen und Geschäftsleute aus dem Ausland, da diese im Rahmen des MZMV nicht befragt wurden. Je grösser eine Raumeinheit, desto grösser ist in der Regel die zurückgelegte mittlere 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 2015 hat in der Stadt Bern die mit dem Velo zurückgelegte Tagesdistanz statistisch signifikant um 0.3 Kilometer zugenommen, während jene des öV im gleichen Zeitraum um 1.9 Kilometer abgenommen hat. Die gesamte mittlere Tagesdistanz hat in diesem Zeitraum in der Stadt Bern um 0.2 Kilometer abgenommen. Diese Abnahme ist verglichen mit der RKBM (-3.5 Kilometer) und dem Kanton Bern (-5.5 Kilometer) sehr klein ausgefallen. Bei der Tagesunterwegszeit waren im Jahr 2021 die mobilen Personen in der RKBM durchschnittlich rund 4 Minuten weniger lang zu Fuss unterwegs und verbrachten rund 4 Minuten weniger im öV als 2015. Die gesamte durchschnittliche Tagesunterwegszeit hat zwischen 2015 und 2021 in der RKBM um über 7 Minuten abgenommen.

Grafik 5-1: Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Anzahl Etappen nach Territorialprinzip 2015 und 2021



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

Basis: 2021: Kanton Bern: 5 810 Personen, RKBM: 2 526 Personen, Stadt Bern: 1 639 Personen;
2015: Kanton Bern: 5 956 Personen, RKBM: 2 654 Personen, Stadt Bern: 1 844 Personen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2015 und 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

In der Stadt Bern ist der Anteil des Fussverkehrs an der Tagesdistanz rund doppelt so hoch wie im Kanton Bern und in der RKBM. Umgekehrt ist die mit dem MIV zurückgelegte Distanz in der RKBM um 10 Prozentpunkte und im Kanton um 14 Prozentpunkte grösser als in der Stadt Bern. Aber dennoch macht auch in der Stadt Bern der MIV mit 56 Prozent den grössten Anteil an der zurückgelegten Tagesdistanz aus, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 28 Prozent.

Bei der Tagesunterwegszeit sind die Anteile der Verkehrsmittel anders verteilt. Die meiste Zeit unterwegs verbringen die Menschen in der Stadt Bern zu Fuss. Über den ganzen Kanton Bern und in der RKBM betrachtet, wird der grösste Teil der Tagesunterwegszeit allerdings im MIV verbracht.

Gemessen an der Anzahl der Etappen liegt der Anteil des Fussverkehrs sowohl in der RKBM, als auch in der Stadt Bern bei knapp 40 Prozent. Gegenüber 2015 hat die Anzahl mit dem MIV absolvierten Etappen anteilmässig im Kanton, in der RKBM und in der Stadt Bern am stärksten zugenommen, während der öV in allen drei Gebieten am stärksten Anteile eingebüsst hat.

6 Einstellungen zur Verkehrspolitik

6.1 Methodisches

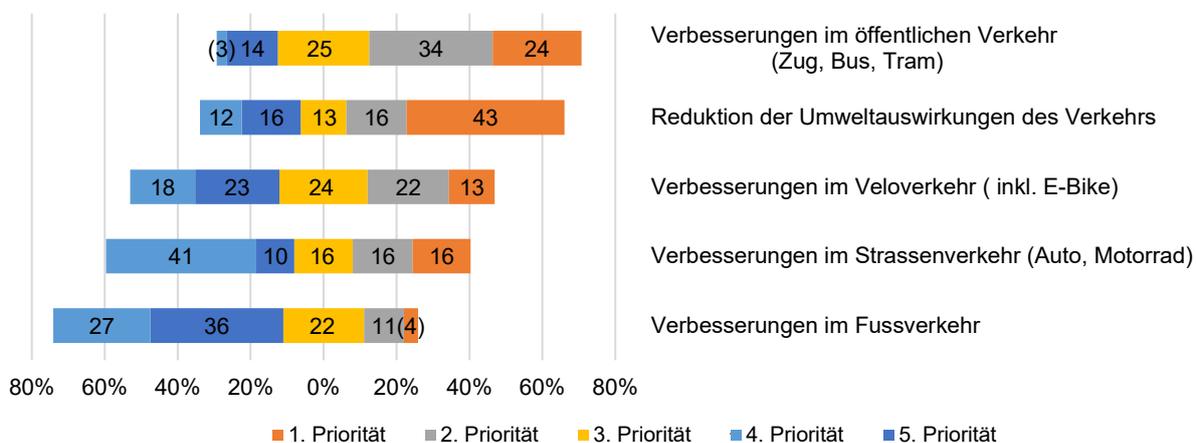
Beim Mikrozensus 2021 wurde mit dem Modul der «verkehrspolitischen Einstellungen» den befragten Personen pro Bereich jeweils fünf Massnahmen vorgeschlagen, welche nach Prioritäten von eins (wichtigste Massnahme) bis fünf (unwichtigste Massnahme) zugeordnet werden mussten (Forced-Choice Antworten). Personen, welche nicht alle Prioritäten zugeordnet haben, wurden nicht berücksichtigt. Insgesamt umfasste das Modul «verkehrspolitische Einstellungen» sieben Fragen. Da der Stichprobenumfang bei diesem Modul klein ist (zwischen 59 und 155 Personen), sollten die Ergebnisse der Auswertung mit Vorsicht interpretiert werden.

Anhand des Anteils der ersten, zweiten und der Hälfte der dritten Priorität kann eine hierarchische Priorisierung der Massnahmen nach Wichtigkeit in der Bevölkerung vorgenommen werden. In der Mitte der Skala befindet sich jeweils die dritte Priorität. Die 1. und 2. Priorität befinden sich mit ihren Anteilen jeweils rechts davon und die 4. und 5. Priorität links davon. Als Lesebeispiel in Grafik 6-1: 24 Prozent der befragten Personen empfinden die Wichtigkeit einer Verbesserung im öV als 1. Priorität, 34 Prozent als 2. Priorität, 25 Prozent als 3. Priorität, 14 Prozent als 4. Priorität und drei Prozent als 5. Priorität.

In einem ersten Schritt wurden die Personen befragt, welche Verbesserungen in welchen Verkehrsbereichen für sie am wichtigsten sind. Anschliessend bewerteten sie zu diesen Bereichen die Wichtigkeit von einzelnen Massnahmen. Zum Schluss wurden sie gefragt, welche Massnahmen zur Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen am geeignetsten wären.

6.2 Die wichtigsten Bereiche

Grafik 6-1: Wichtigkeit der Verbesserung der einzelnen Verkehrsbereiche in der RKBM



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 156 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen» und alle fünf Bereiche geordnet haben.

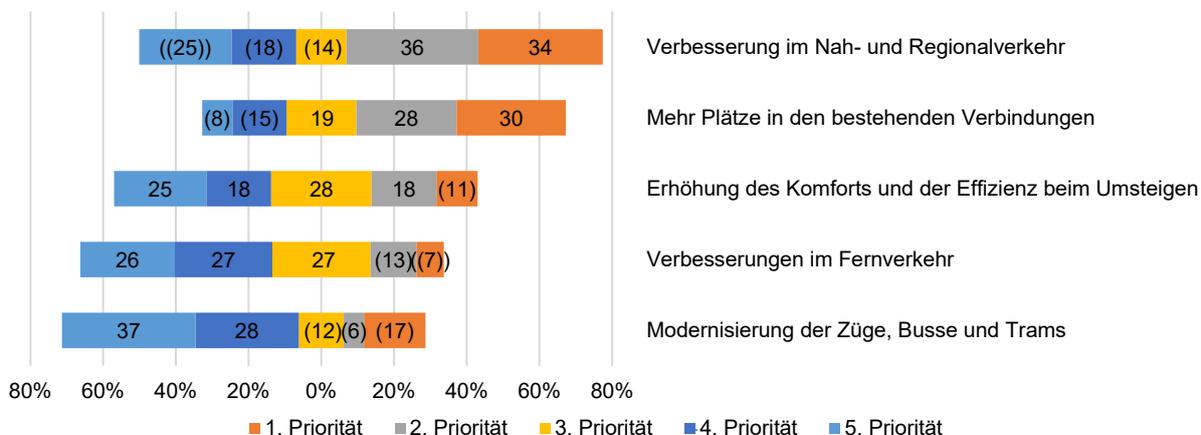
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

24 Prozent der befragten Personen geben Verbesserungen im öV als 1. Priorität an (34 Prozent als 2. Priorität). Demgegenüber geben 43 Prozent der befragten Personen in der RKBM die Umweltauswirkungen des Verkehrs als das dringendste Problem an (16 Prozent als 2. Priorität). Im Gegensatz zu der ganzen Schweiz, wo der Unterschied zwischen den beiden Massnahmen nur zwei Prozentpunkte aufweist, beträgt er in der RKBM 19 Prozentpunkte. Beim Strassenverkehr sehen die meisten Personen in der RKBM kaum Handlungsbedarf. Zwei von Fünf Personen befinden diesen Bereich für unwichtig und geben ihm die 5. Priorität.

6.3 Die wichtigsten Massnahmen in den einzelnen Bereichen

Grafik 6-2: Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 65 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen», alle fünf Bereiche geordnet haben und zu Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr befragt wurden.

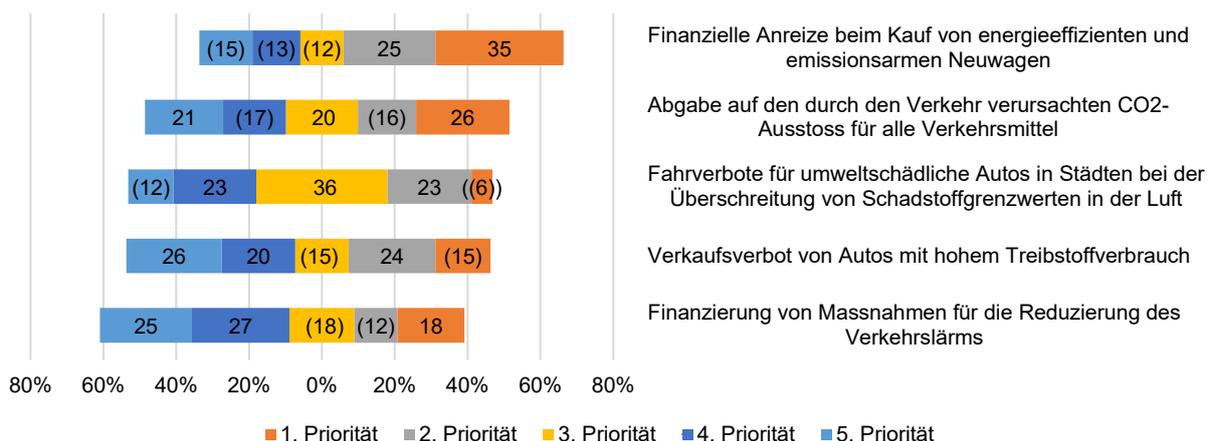
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Als wichtigste Massnahme im öV sieht die Bevölkerung der RKBM eine Verbesserung im Nah- und Regionalverkehr (häufigere und schnellere Trams und S-Bahnen). 34 Prozent der befragten Personen gaben dieser Massnahme die höchste und 36 die zweithöchste Wichtigkeit. Als unwichtigste Massnahme wurde von den befragten Personen eine Modernisierung von Zügen, Bussen oder Trams genannt.

Grafik 6-3: Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen betreffend Umwelt und Energie



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 63 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen», alle fünf Bereiche geordnet haben und zu Verbesserungsmassnahmen betreffend Umwelt und Energie befragt wurden.

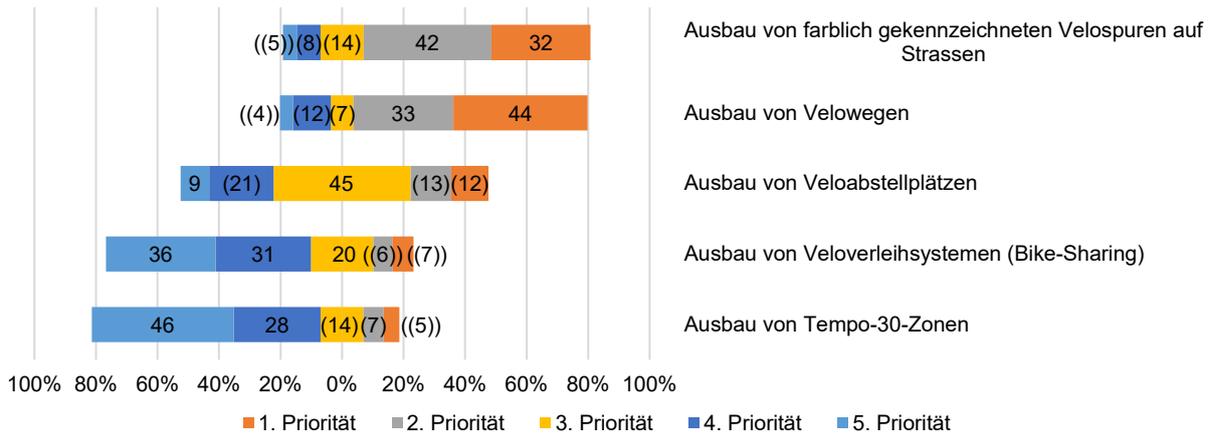
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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 den Verbesserungsmassnahmen betreffend der Umweltauswirkungen des Verkehrs ist die Bevölkerung der RKBM der Meinung, dass der finanzielle Anreiz beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen priorisiert werden sollte. Andererseits werden die anderen vier Massnahmen weder als wichtig noch unwichtig eingestuft, weshalb hier keine eindeutige hierarchische Priorisierung möglich ist.

Grafik 6-4: Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 63 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen», alle fünf Bereiche geordnet haben und zu Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr befragt wurden.

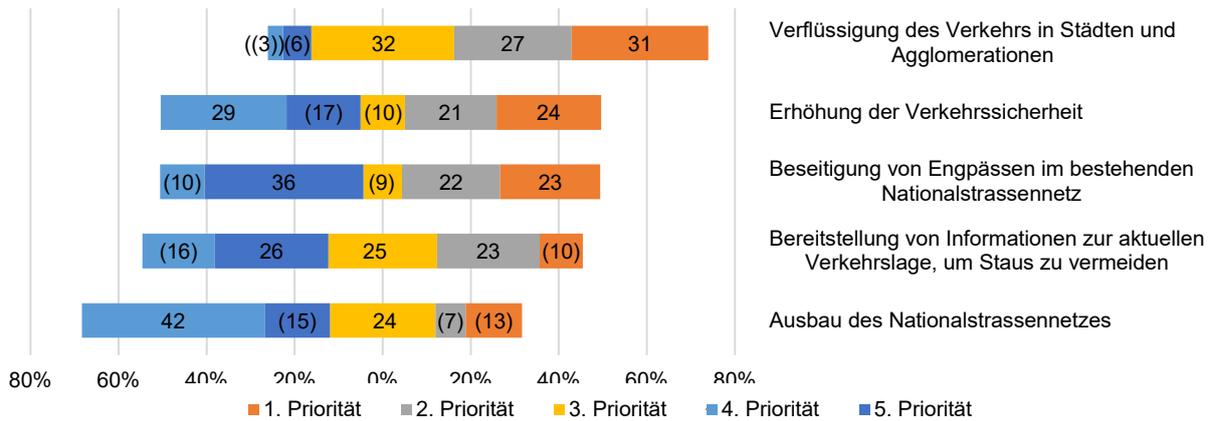
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Den Ausbau von farblich gekennzeichneten Velospuren auf den Strassen sowie der Ausbau von neuen Velowegen werden von der Bevölkerung der RKBM beide als wichtigste Massnahmen bezüglich des Veloverkehrs genannt. Am unwichtigsten werden von der Bevölkerung der RKBM der Ausbau eines Veloverleihsystems oder der Ausbau von Tempo-30-Zonen angesehen.

Grafik 6-5: Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV)



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 60 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen», alle fünf Bereiche geordnet haben und zu Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) befragt wurden.

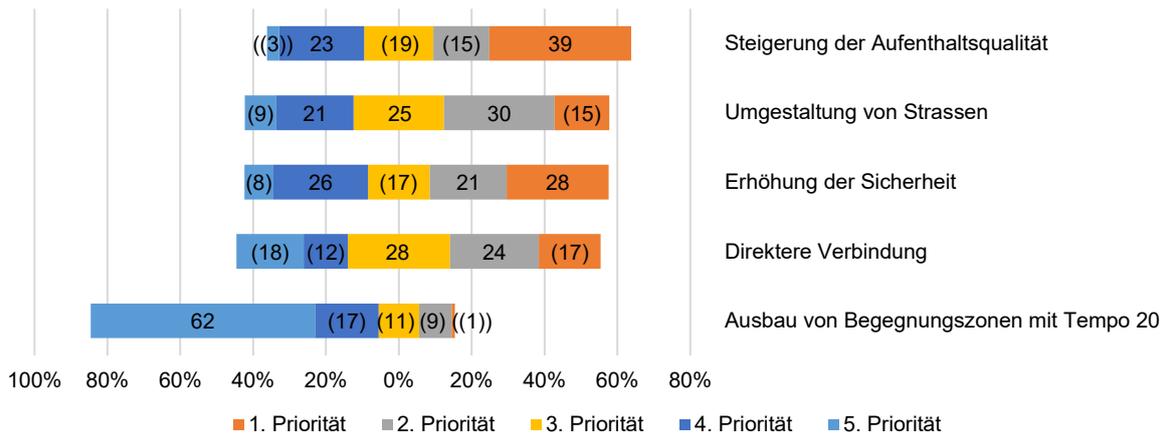
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Am wichtigsten erachten die Einwohner*innen der RKBM als Verkehrsmassnahme beim MIV die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen. Als zweit- und drittwichtigste Massnahme wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sowie die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Nationalstrassennetz eingeschätzt. Mit über 42 Prozent Anteil an der fünften Priorität wird der Ausbau des Nationalstrassennetzes als unwichtigste Massnahme gesehen.

Grafik 6-6: Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 59 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen», alle fünf Bereiche geordnet haben und zu Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr befragt wurden.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

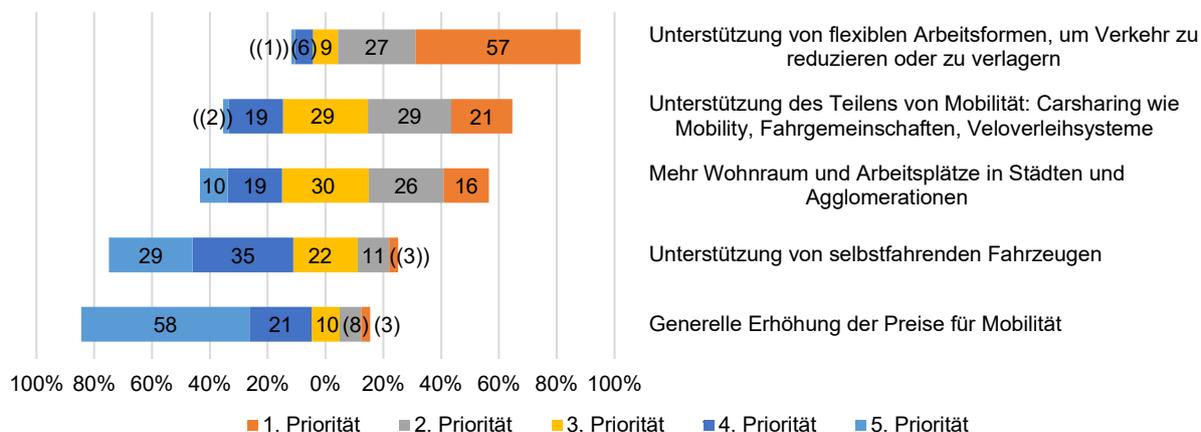
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils

((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5

Als wichtigste Massnahme im Fussverkehr betrachtet die Bevölkerung eine Steigerung der Aufenthaltsqualität (z.B. mehr Sitzgelegenheiten, Strassencafés oder Grünflächen). Die Umgestaltung von Strassen, die Erhöhung der Sicherheit mithilfe der Strassenraumbeleuchtung sowie direktere Verbindungen (z.B. Fussgängerstreifen) sind in der Bevölkerung weder wichtige noch unwichtige Massnahmen. Drei von fünf Personen sind jedoch der Meinung, dass ein Ausbau von Begegnungszonen mit einem Tempo von 20 km/h nicht zu einer Verbesserung im Fussverkehr beiträgt.

6.4 Geeignetste Massnahme zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme

Grafik 6-7: Wichtigkeit der Massnahmen bei der Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme



Grundgesamtheit: Einwohner*innen der RKBM ab 18 Jahren

Basis: 155 Personen, welche zum Zusatzmodul «verkehrspolitische Einstellungen» befragt und alle fünf Bereiche geordnet haben.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2021

(...) 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

Als innovativste Lösung für die aktuellen Verkehrsprobleme wählte 2021 die Bevölkerung in der RKBM eine Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen. Im Hinblick auf den Zeitraum der Erhebung mag dies jedoch nicht erstaunen (das Thema Home-Office war aufgrund der Covid-19 Pandemie ein Trend in diesem Zeitraum). Als unwichtigste Lösung für die aktuellen Verkehrsprobleme sehen die Bewohner der RKBM eine generelle Erhöhung der Preise für die Mobilität bei den Autos und dem öV an. 58 Prozent der befragten Personen in der RKBM schätzen diese Massnahme als unwichtig für die Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen ein. Selbstfahrende Fahrzeuge werden von der Bevölkerung auch nicht als innovative Lösung angesehen, da sie mit 29 Prozent Anteil an der fünften Kategorie auf dem zweitletzten Platz landet.

7 Glossar

Begriff	Definition
Agglomeration (BFS):	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.
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen:	Siehe «Zentralität»
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.
Body-Mass-Index (BMI):	Mass zur Beurteilung des Körpergewichts
CATI:	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.
Covid-19-Pandemie:	Weltweiter Ausbruch der Infektionskrankheit Covid-19 (Abkürzung für «Coronavirus disease 2019», auf Deutsch Coronavirus-Krankheit). Erste Erkrankungen wurden in der Schweiz im Februar 2020 registriert. Die Covid-19-Pandemie und die entsprechenden gesundheitspolitischen Massnahmen hatten teilweise einen starken Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung, dies auch im MZMV-Erhebungsjahr 2021 (siehe auch Kapitel 1.3 sowie «Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten» [BFS/ARE 2021]). In der vorliegenden Publikation wird die Covid-19-Pandemie zum Teil verkürzt als Covid-Pandemie bezeichnet.
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.
Erstwagen:	Dasjenige Auto eines Haushalts, das in den zwölf Monaten vor dem Stichtag der Befragung die grösste Fahrleistung aufwies.
Erwerbslose*r:	Person, die in der Woche vor dem Befragungstag nicht erwerbstätig war, in den vier vorangegangenen Wochen -aktiv eine Arbeit gesucht hat und für die Aufnahme einer Tätigkeit verfügbar wäre.
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. Die Fahrleistungsangaben des MZMV beruhen auf Schätzungen der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Begriff	Definition
Fahrzeugähnliches Gerät:	Verkehrsmittelkategorie. Zu den fahrzeugähnlichen Geräten (abgekürzt: fäG) zählen Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Trottinette und ähnliche, mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel. Im MZMV werden in Abweichung zur rechtlichen Definition auch die Rollstühle zu den fäG gezählt, ebenso wie Fortbewegungsmittel, die nicht ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden (z. B. elektrisches Trottinett).
Flugreise	Reise mit Übernachtungen, auf der als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird. Die Distanzangaben im Bericht enthalten neben der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.
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.
Fuss- und Veloverkehr:	Verkehrsmittelkategorie, die auch die E-Bikes umfasst. Die fahrzeugähnlichen Geräte sind dagegen unter übrige Verkehrsmittel eingeordnet. In früheren MZMV-Publikationen wurde für die Kategorie des Fuss- und Veloverkehrs die Bezeichnung Langsamverkehr verwendet.
Geocodierung:	Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2021 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Ort der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätte, Zweitwohnsitz, Start- und Endpunkt jeder Etappe (und damit auch eines jeden Wegziels) und jeder Tagesreise bzw. Reise mit Übernachtung.
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 öffentlicher Verkehr, 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.
Hügel- und Berggebiete:	Siehe «Zentralität»
Inlandreise:	Reise mit Stationen (Start, Ziel, Zwischenhalt, Übernachtung) ausschliesslich in der Schweiz.
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 ³ . Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.
Ländliche Gemeinde:	Gemeinden, die nicht im definierten Agglomerationsperimeter der Agglomeration Bern liegen.
Langsamverkehr:	in früheren MZMV-Publikationen verwendete Bezeichnung für die Verkehrsmittelgruppe des Fuss- und Veloverkehrs. Teilweise wird die Bezeichnung in diesem Bericht noch verwendet.
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.
Mobilitätsgrad	Anteil der mobilen Personen an der Bevölkerung
Modalsplit:	Aufteilung der Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit oder der zurückgelegten Etappen und Wege auf einzelne Verkehrsmittel respektive Verkehrsmittelgruppen (z. B. Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV)).
Motorfahrrad:	motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm ³ . Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads (kurz «Mofa») beträgt 14 Jahre.

Begriff	Definition
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.
Motorisierungsgrad	Verhältnis zwischen der Anzahl Autos und Einwohnern in einem bestimmten, abgegrenzten Raum. In diesem Bericht wird die Anzahl Autos pro 1'000 Einwohnern angegeben.
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.
Personenwagen (PW):	Synonym für Auto
Reise:	nicht alltägliche Ortsveränderung. Reisen bilden das Komplement zur Alltagsmobilität. Unterschieden wird zwischen Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen.
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:	76 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.
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 selbst, 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.

Begriff	Definition
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 Einwohner*innen 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 wird das Wohnortprinzip verwendet.
Übrige Verkehrsmittel / Andere Verkehrsmittel:	Sammelkategorie bestehend aus allen Verkehrsmitteln, die weder dem Fuss- und Veloverkehr noch dem motorisierten Individualverkehr (MIV) noch dem öffentlichen Verkehr (öV) zugehören. In dieser Publikation sind dies: Taxi, Reiseкар, 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 motorisierte Individualverkehr oder der öffentliche Verkehr (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 unbekanntenen 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.
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).
Urbane Kerngebiete der Agglomeration:	Siehe «Zentralität»
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, langsames E-Bike, schnelles E-Bike, Motorfahrrad, → Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Tram, Bus und Postauto, Taxi, taxiähnliche Fahrdienste, 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 werden bei der Erhebung der Etappen folgende Mobilitätszwecke unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Freizeit, Service- und Begleitung, Rückkehr nach Hause (Hilfsvariable). Im nationalen Bericht heisst diese Variable neu «Mobilitätszweck»
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.
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 wird ausnahmsweise im Kapitel 5 nach dem Territorialprinzip analysiert.

Begriff	Definition
Zentralität	Die Zentralität im Bericht entspricht der Definition des kantonalen Richtplans: Zentren der 1. Stufe sind von nationaler Bedeutung (Bern). Urbane Kerngebiete sind jeweils ohne die Stadt Bern. Zentren der 3. Stufe befinden sich ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren der 4. Stufe befinden sich im Agglomerationsgürtel und auf Entwicklungsachsen. Neben den Zentren gibt es ausserdem «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentren», «Zentrumsnahe ländliche Räume» und «Hügel- und Berggebiete». In Anhang I befinden sich zwei Listen mit den vollständigen Zuweisungen der Zentralitäten.
Zentrum: Stadt Bern:	Siehe «Zentralität»
Zentren 3. und 4. Stufe:	Siehe «Zentralität»
Zentrumsnahe ländliche Gebiete:	Siehe «Zentralität»
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 2021 gab es vier solcher Zusatzmodule: Fragen zu den Tagesreisen, Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen, Fragen zum Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und zum Beruf sowie Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung.

8 Verzeichnisse

8.1 Literaturhinweise

- Axenbeck, Janna, Bertschek, Irene und Breithaupt, Patrick und Erdsiek, Daniel. 2023: Firm Digitalisation and Mobility – Do Covid-19-Related Changes Persist? ZEW - Centre for European Economic Research, Discussion Paper No. 23-011, Doi: 10.2139/ssrn.4424290
- Barrero Jose M., Davis Steven J. und Bloom Nicholas. 2023: The Evolution of Working from Home, Institute for Economic Policy Research, Stanford, Working Paper No. 23-19.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. 2023. Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Ecoplan AG, Bern.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2023: Datenbank: IVZ-Fahrzeuge, Ittigen.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2023. Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) – Monats- und Jahresergebnisse, Ittigen.
- Bundesamt für Statistik (BFS). 2022. Strassenfahrzeugbestand (Motorfahrzeugbestand), Statistik, Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS). 2023: Datenbank: Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Strassenfahrzeugbestand (MFZ), Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS). 2023: Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS). 2023: Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE) – Teleheimarbeit, Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS). 2023: STATPOP 2015 – 2021 Gemeinden harmonisiert – Ständige Wohnbevölkerung, Neuchâtel.
- Stadt Bern & Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM (2018): Mobilität in der Region Bern-Mittelland. Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten, Bern.

8.2 Abbildungsverzeichnis

Grafiken

Grafik 1-1:	Schematische Darstellung des Wege- / Etappen-Konzepts	8
Grafik 1-2:	Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz, 2021 Anzahl Ansteckungen und chronologische Darstellung der aus Verkehrssicht wichtigsten pandemiepolitischen Massnahmen (nicht abschliessende Aufzählung)	9
Grafik 3-1:	Besitz des Führerscheins für Personenwagen	14
Grafik 3-2:	Fahrzeugbesitz der Haushalte der RKBM und der Stadt Bern	15
Grafik 3-3:	Autobesitz der Haushalte nach Zentralität	16
Grafik 3-4:	Autobesitz der Haushalte nach Sektoren und Stadtteilen	17
Grafik 3-5:	Autobesitz nach Haushaltgrösse der RKBM und der Stadt Bern	18
Grafik 3-6:	Anteil privater Personenwagen nach elektrischer oder nicht elektrischer Treibstoffart	19
Grafik 3-7:	Verfügbarkeit von Fahrzeugen in der RKBM in den Jahren 2010, 2015 und 2021	20
Grafik 3-8:	Verfügbarkeit eines Autos in der RKBM und der Stadt Bern in den Jahren 2010, 2015, 2021	21
Grafik 3-9:	Verfügbarkeit eines Autos nach Zentralität	22
Grafik 3-10:	Besitz eines Car-Sharing Abonnements nach Zentralität	23
Grafik 3-11:	Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten nach Zentralität	24
Grafik 3-12:	Verfügbarkeit eines Velos nach Zentralität	25
Grafik 3-13:	Besitz eines Bike-Sharing-Abonnements nach Zentralität	26

Grafik 3-14:	Anzahl Personenwagen und Velos auf 1'000 Einwohner*innen nach Sektoren und Stadtteilen	27
Grafik 3-15:	Parkplatzverfügbarkeit zu Hause nach Zentralität und Stadtteilen	28
Grafik 3-16:	Verhältnis von Autos zu verfügbaren Parkplätzen in den Jahren 2010, 2015 und 2021	29
Grafik 3-17:	Parkplatzverfügbarkeit nach Bewohnungstyp	30
Grafik 3-18:	Parkplatzverfügbarkeit am Arbeits- und Ausbildungsort, aufgeschlüsselt nach Zentralität des Arbeits- und Ausbildungsorts	31
Grafik 3-19:	Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen zu Hause	32
Grafik 3-20:	Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort	32
Grafik 3-21:	Anteile von Abonnements für den öffentlichen Verkehr	33
Grafik 3-22:	Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Zentralität	34
Grafik 3-23:	Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr nach Sektoren	35
Grafik 4-1:	Mobile und nicht-mobile Personen nach Wochentagen	36
Grafik 4-2:	Gründe für das Nichtverlassen der Wohnung oder des Hauses	37
Grafik 4-3:	Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren in Kilometern	40
Grafik 4-4:	Verteilung der Tagesdistanz	42
Grafik 4-5:	Verteilung der Tagesunterwegszeit	42
Grafik 4-6:	Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz	45
Grafik 4-7:	Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und der Distanz nach Zentralität	46
Grafik 4-8:	Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Geschlecht	48
Grafik 4-9:	Anteil der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Altersgruppen	48
Grafik 4-10:	Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und Distanzen nach Einkommensklassen	49
Grafik 4-11:	Wege nach Fahrtzwecken	50
Grafik 4-12:	Durchschnittliche Wegdistanz nach Fahrtzweck in Kilometern	51
Grafik 4-13:	Anteil zurückgelegte Distanzen nach Fahrtzwecken in den Jahren 2010, 2015 und 2021	53
Grafik 4-14:	Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen und Distanzen nach Fahrtzweck (werktags)	55
Grafik 4-15:	Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz nach Fahrtzweck für 2015 und 2021	56
Grafik 4-16:	PW-Belegung pro Autofahrt	57
Grafik 4-17:	PW-Belegung pro Autofahrt nach Fahrtzweck für 2010 bis 2021	57
Grafik 4-18:	Wege nach Fahrtzweck und Geschlecht	58
Grafik 4-19:	Wege nach Fahrtzweck und Altersgruppen	58
Grafik 4-20:	Wege nach Fahrtzweck und Einkommensklassen	59
Grafik 5-1:	Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Anzahl Etappen nach Territorialprinzip 2015 und 2021	64
Grafik 6-1:	Wichtigkeit der Verbesserung der einzelnen Verkehrsbereiche in der RKBM	65
Grafik 6-2:	Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr	66
Grafik 6-3:	Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen betreffend Umwelt und Energie	67
Grafik 6-4:	Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr	68
Grafik 6-5:	Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV)	69
Grafik 6-6:	Wichtigkeit der Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr	70
Grafik 6-7:	Wichtigkeit der Massnahmen bei der Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme	71

Karten

Karte 2-1:	Gliederung nach Sektoren	11
Karte 2-2:	Gliederung nach Zentralität	12
Karte 2-3:	Stadtteile der Stadt Bern	13

8.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 4-1:	Eckwerte des Verkehrs in der RKBM	38
Tabelle 4-2:	Eckwerte des Verkehrs in der Stadt Bern	39
Tabelle 4-3:	Mittlere Distanzen, Zeitbedarf und Wege nach Zentralität und Wochentagen	41

Tabelle 4-4:	Anteile der Hauptverkehrsmittel an Wegen und Distanzen nach Wochentagen in der RKBM und der Stadt Bern	43
Tabelle 4-5:	Anteile der Verkehrsmittel an den Etappen und der Gesamtdistanz der Etappen in den Jahren 2015 und 2021	44
Tabelle 4-6:	Eckwerte des Verkehrs (Inland) nach soziodemografischen Gruppen (Geschlecht, Alter, Einkommen)	47
Tabelle 4-7:	Anteile der Fahrtzwecke an Wegen und Distanzen nach Wochentagen	52
Tabelle 4-8:	Zurückgelegte Distanz nach Fahrtzwecken in den Jahren 2010, 2015 und 2021	54
Tabelle 4-9:	Start- und Zielortmatrix der Wege nach Zentralität	60
Tabelle 4-10:	Start- und Zielmatrix der Wege nach Sektoren	61
Tabelle 4-11:	Hauptverkehrsmittelwahl des Start- und Zielorts nach Zentralität	62
Tabelle 5- 1:	Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Etappen nach Verkehrsmittel und Territorialprinzip 2010, 2015 und 2021	63
Tabelle 9-1:	Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität	80
Tabelle 9-2:	Zentralität: aufgeteilte Gemeinden nach Postleitzahl (oben mit * markiert)	82
Tabelle 9-3:	Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2015	84
Tabelle 9-4:	Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Schweiz, RKBM und Stadt Bern	85
Tabelle 9-5:	Beschreibung der Haushalte und Personen RKBM	86
Tabelle 9-6:	Beschreibung der Zielpersonen RKBM	86

9 Anhang

9.1 Anhang I

Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität

Die nachfolgende Liste führt alle Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mit dem Gebietsstand am 01.01.2021 nach deren Zugehörigkeit zu den Raumkategorien «Sektor» und «Zentralität» auf. Ergänzt wird die Tabelle mit der Anzahl der ständigen Wohnbevölkerung 2021. Zehn Gemeinden werden bei der Betrachtung nach Zentralität basierend auf der Postleitzahl in verschiedene Kategorien aufgeteilt. Diese Zuteilung zeigt Tabelle 9-2.

Tabelle 9-1: Gemeinden der RKBM nach Sektorzugehörigkeit und Zentralität

BFS Nr.	Gemeindename	Sektor	Zentralität	Ständige Wohnbevölkerung 2021
RKBM				418'858
307	Meikirch	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	2'549
351	Bern	Bern	Zentrum / Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe *	34'290
352	Bolligen	Ost	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen, Zentrumsnahe ländliche Räume *	6'404
353	Bremgarten bei Bern	West	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	4'340
354	Kirchlindach	West	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	3'229
355	Köniz	Köniz	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen / Zentrumsnahe ländliche Räume *	42'177
356	Muri bei Bern	Südost	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	13'234
357	Oberbalm	Süd	Zentrumsnahe ländliche Räume	861
358	Stettlen	Ost	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3'329
359	Vechigen	Ost	Zentrumsnahe ländliche Räume	5'619
360	Wohlen bei Bern	West	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	9'298
361	Zollikofen	Nord	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	10'825
362	Ittigen	Ost	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	11'369
363	Ostermundigen	Ost	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	17'834
403	Bäriswil	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'080
535	Deisswil bei Münchenbuchsee	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	87
536	Diemerswil	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	204
538	Fraubrunnen	Nord	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	5'329
540	Jegenstorf	Nord	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	5'779
541	Iffwil	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	430
543	Mattstetten	Nord	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	582
544	Moosseedorf	Nord	Zentren 3. und 4. Stufe	4'121
546	Münchenbuchsee	Nord	Zentren 3. und 4. Stufe	10'241
551	Urtenen-Schönbühl	Nord	Zentren 3. und 4. Stufe	6'401
553	Wiggiswil	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	105
557	Zuzwil	Nord	Zentrumsnahe ländliche Räume	556

BFS Nr.	Gemeindename	Sektor	Zentralität	Ständige Wohnbevölkerung 2021
602	Arni	Südost	Hügel- und Berggebiete	940
603	Biglen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'872
605	Bowil	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'353
606	Brenzikofen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	477
607	Freimettigen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	456
608	Grosshöchstetten	Südost	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	4'143
609	Häutligen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	267
610	Herbligen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	597
611	Kiesen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'010
612	Konolfingen	Südost	Zentren 3. und 4. Stufe	5'437
613	Landiswil	Südost	Hügel- und Berggebiete	622
614	Linden	Südost	Hügel- und Berggebiete	1'301
615	Mirchel	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	600
616	Münsingen	Südost	Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Räume *	13'038
617	Niederhünigen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	654
619	Oberdiessbach	Südost	Zentren 3. und 4. Stufe	3'510
620	Oberthal	Südost	Hügel- und Berggebiete	733
622	Oppligen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	631
623	Rubigen	Südost	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	2'936
626	Walkringen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'777
627	Worb	Ost	Zentren 3. und 4. Stufe	11'583
628	Zäziwil	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'611
629	Oberhünigen	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	324
630	Allmendingen bei Bern	Südost	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	571
632	Wichtrach	Südost	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	4'359
661	Clavaleyres	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	51
662	Ferenbalm	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'221
663	Frauenkappelen	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'366
665	Gurbrü	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	252
666	Kriechenwil	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	432
667	Laupen	West	Zentren 3. und 4. Stufe	3'258
668	Mühleberg	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	3'004
669	Münchenwiler	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	556
670	Neuenegg	West	Zentren 3. und 4. Stufe	5'626
671	Wileroltigen	West	Zentrumsnahe ländliche Räume	374
852	Guggisberg	Süd	Hügel- und Berggebiete	1'480
853	Rüschegg	Süd	Hügel- und Berggebiete	1'689
855	Schwarzenburg	Süd	Zentren 3. und 4. Stufe	6'821
861	Belp	Süd	Zentren 3. und 4. Stufe / Hügel- und Berggebiete *	11'576
866	Gerzensee	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'216
868	Jaberg	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	303
869	Kaufdorf	Süd	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	1'072
870	Kehrsatz	Süd	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	4'487
872	Kirchdorf	Südost	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'827
877	Niedermuhlern	Süd	Zentrumsnahe ländliche Räume	524

BFS Nr.	Gemeindename	Sektor	Zentralität	Ständige Wohnbevölkerung 2021
879	Riggisberg	Süd	Zentren 3. und 4. Stufe / Zentrumsnahe ländliche Gebiete *	3'088
880	Rüeggisberg	Süd	Hügel- und Berggebiete	1'748
884	Toffen	Süd	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	2'630
888	Wald BE	Süd	Zentrumsnahe ländliche Räume	1'154
889	Thurnen	Süd	Zentrumsnahe ländliche Räume	2'028

Tabelle 9-2: Zentralität: aufgeteilte Gemeinden nach Postleitzahl (oben mit * markiert)

Gemeinde	Raumtyp Nr.	PLZ
Bern (351)	Zentrum	alle PLZ (ohne 3019)
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3019
Bolligen (352)	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3065
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3065 Ortsname Habstetten
Kirchlindach (354)	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3037
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3038
Köniz (355)	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3084
	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3095
	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3097
	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3098
	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	3172
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3144
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3145
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3147
Wohlen bei Bern (360)	Zentrumsnahe ländliche Räume	3173
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3174
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3032
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3033
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3034
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3043
Fraubrunnen (538)	Zentrumsnahe ländliche Räume	3044
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3049
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3312
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3313
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3306
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3308
Jegenstorf (540)	Zentrumsnahe ländliche Räume	3317
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3314
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3309
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3303
Grosshöchstetten (608)	Zentrumsnahe ländliche Räume	3305
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: ohne Zentren 3. und 4. Stufe	3506
Münsingen (616)	Zentrumsnahe ländliche Räume	3082
	Zentren 3. und 4. Stufe	3110
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3083
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3111

Gemeinde	Raumtyp Nr.	PLZ
Belp (861)	Zentren 3. und 4. Stufe	3123
	Hügel- und Berggebiete	3124
Riggisberg (879)	Zentren 3. und 4. Stufe	3132
	Zentren 3. und 4. Stufe	3099
	Zentrumsnahe ländliche Räume	3128

9.2 Anhang II

Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit 2015

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

Tabelle 9-3: Veränderungen im Gemeindebestand der RKBM seit dem MZMV 2015

Jahr	Betroffene Gemeinden	Neue Gemeinde (BFS-Nr.)	Art der Veränderung
2017	Münsingen, Tägertschi	Münsingen (616)	Fusion
2018	Grosshöchstetten, Schlosswil	Grosshöchstetten (608)	Fusion
2018	Kirchdorf, Gelterfingen, Mühledorf und Noflen	Kirchdorf (872)	Fusion
2019	Kallnach, Golaten	Kallnach (304) Gehört nicht zur RKBM	Fusion
2020	Kirchenthurnen, Lohnstorf, Mühlethurnen	Thurnen (889)	Fusion
2021	Riggisberg, Rümliigen	Riggisberg (879)	Fusion

9.3 Anhang III

Grundgesamtheit und Stichprobengrößen

Tabelle 9-4: Grundgesamtheiten und Stichprobengrößen: Schweiz, RKBM und Stadt Bern

Grundgesamtheit	Grösse der Grundgesamtheit*	Grösse der erfassten Stichprobe	Hochgerechnete Grösse der Grundgesamtheit
Schweiz			
Haushalte	3'917'379	55'018	Nicht relevant
Personen in Haushalten	8'738'791	153'166	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	8'209'960	55'018	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahren	7'166'168	47'339	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	151'327	22'581'494
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	207'882	31'020'810
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.2		
RKBM			
Haushalte	196'170	2'070	Nicht relevant
Personen in Haushalten	418'858	5'561	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	393'940	2'070	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahren	347'383	1'799	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	7'118	1'354'597
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	10'714	2'038'979
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.1		
Stadt Bern			
Haushalte	67'060	598	Nicht relevant
Personen in Haushalten	134'290	1'539	Nicht relevant
Personen ab 6 Jahren	126'099	598	Nicht relevant
Personen ab 18 Jahren	113'415	528	Nicht relevant
Wege (Inland)	Nicht bekannt	2'400	506'047
Etappen (Inland)	Nicht bekannt	3'831	807'852
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt	2.0		

STATPOP, 31.12.2021 (Bundesamt für Statistik BFS)

Tabelle 9-5: Beschreibung der Haushalte und Personen RKBM

Verteilung	ungewichtet	gewichtet (Haushaltsgewichtet)
Anzahl befragte Haushalte (Haushaltsgewicht)	2'070	2'788
Total Anzahl Personen pro Haushalt	5'561	5'783
Zentralität (gewichtet)	Haushalte	Haushaltspersonen
Zentrum	33.2%	31.8%
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	23.5%	23.0%
Zentren 3. und 4. Stufe	18.6%	19.0%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	8.9%	9.6%
Zentrumsnahe ländliche Räume	13.9%	14.7%
Hügel- und Berggebiete	1.9%	1.9%
Sektoren (gewichtet)	Haushalte	Haushaltspersonen
Bern	33.6%	32.3%
Köniz	9.8%	10.0%
Nord	10.1%	10.0%
Ost	14.6%	14.9%
Süd	8.1%	8.3%
Südost	14.4%	15.1%
West	9.3%	9.5%

Tabelle 9-6: Beschreibung der Zielpersonen RKBM

Verteilung	gewichtet (Zielpersonengewichtet)
Anzahl befragte Zielpersonen mit Wohnort RKBM	2'681
Zentralität (gewichtet)	
Zentrum	30.8%
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	23.5%
Zentren 3. und 4. Stufe	18.8%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	10.2%
Zentrumsnahe ländliche Räume	14.6%
Hügel- und Berggebiete	2.0%
Sektoren (gewichtet)	
Bern	31.5%
Köniz	10.1%
Nord	10.0%
Ost	14.7%
Süd	8.7%
Südost	15.6%
West	9.4%
Geschlecht (gewichtet)	
Mann	48.1%
Frau	51.9%
Altersgruppen (gewichtet)	
6 - 17 Jahre	10.9%
18 - 25 Jahre	9.5%
26 - 65 Jahre	57.9%
65 Jahre oder mehr	21.7%
Einkommen (gewichtet)	
bis und mit 4000 Fr.	10.2%
4001 - 8000 Fr.	27.1%
8001 - 12000 Fr.	20.8%
mehr als 12000 Fr.	16.0%
Keine Antwort / weiss nicht / Frage nicht gestellt	25.9%

