



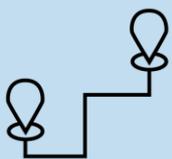
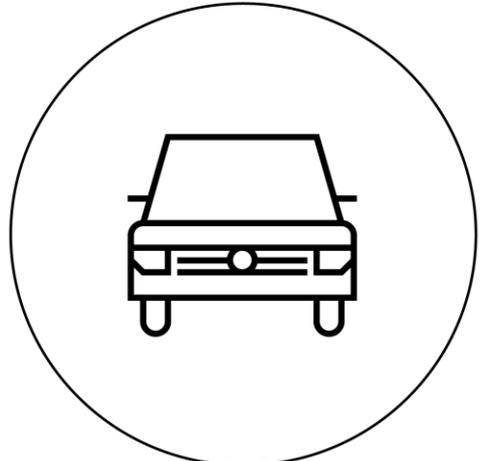
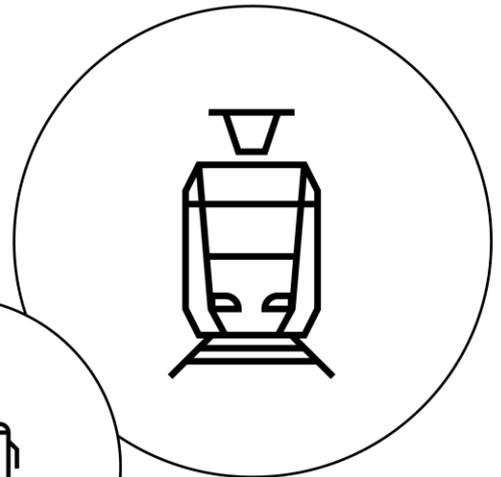
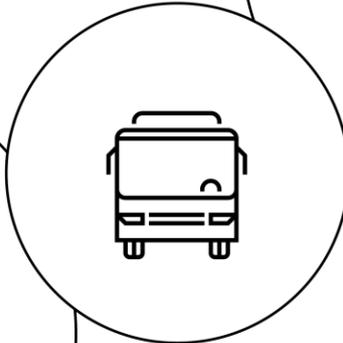
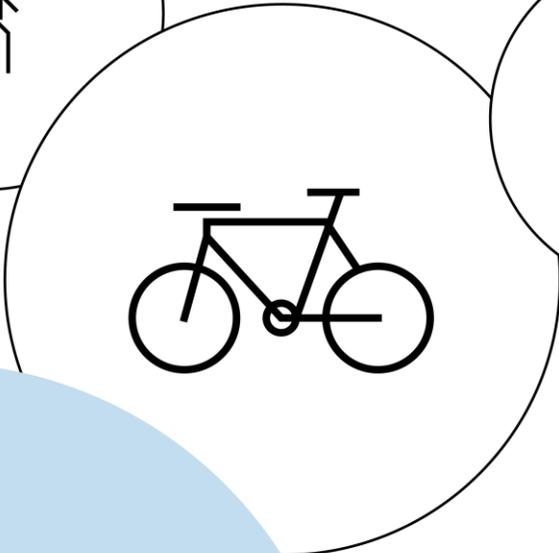
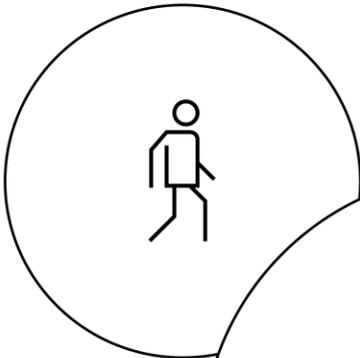
Tägliche Unterwegs-
zeit pro Person
75,5 Minuten

Mikrozensus 2021

Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

08/2023



Tagesdistanz pro Person
31,3 Kilometer

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023),
Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozen-
sus Mobilität und Verkehr 2021, Bern

Datenbasis

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, 2015, 2010
und 2005, Bundesamt für Statistik / Bundesamt für
Raumentwicklung

Datenauswertung

Statistik Stadt Bern, Thomas Holzer, Urban Tinguely,
Tobias Liechti

Projektleitung

Deborah Bösch, Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des
Kantons Bern

Erik Gorrengourt, Tiefbauamt, Bau- und Verkehrsdirek-
tion des Kantons Bern

Redaktion

Ecoplan AG, Matthias Setz, Marc Funk, René Neuen-
schwander, Enzo Scavone

Projektsteuerung

Arnold Trümpi, Tiefbauamt, Bau- und Verkehrsdirektion
des Kantons Bern

Katja Bessire, Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des
Kantons Bern

Begleitgruppe

Barbara Kocher, Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination, Bau- und Verkehrsdirektion des
Kantons Bern

Mathias Boss, Regionalkonferenz Oberland-Ost

Ramon Schwab, Amt für Gemeinden und Raumord-
nung, Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern

Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Herausgeberin

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination,
Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Telefon +41 31 633 37 11, info.aoev@be.ch

Das Wichtigste auf einer Seite

Die Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» sind in vielen Bereichen durch die Covid-19-Pandemie beeinflusst. Bei der Interpretation des vorliegenden Berichts ist daher Vorsicht geboten. Beobachtete Entwicklungen in den letzten sechs Jahren müssen zuerst durch die nächste Erhebung im Jahr 2025 bestätigt werden.

Die wichtigsten Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen zeigen eine deutliche Abnahme der Mobilität im Jahr 2021. So legen im Kanton Bern wohnhafte Personen im Durchschnitt 31.3 Kilometer pro Tag zurück (2015: 39.6 km), sind 75.5 Minuten pro Tag unterwegs (2015: 84.7 Minuten) und unternehmen 2.7 Wege pro Tag (2015: 3.3). Fast die Hälfte (46%) der zurückgelegten Tagesdistanz sind Freizeitwege und ungefähr ein Viertel sind Arbeitswege (27%).

Zwei Drittel der täglichen Distanzen werden mit dem MIV zurückgelegt. An zweiter Stelle folgt der ÖV mit 23%, gefolgt vom Fussverkehr (5%) und dem Veloverkehr (4%). Im Vergleich zum Jahr 2015 hat der ÖV-Anteil abgenommen, die Anteile des MIV und des Veloverkehrs haben dagegen zugenommen. Der Fahrzeugbesitz der Haushalte hat sich gegenüber der letzten Erhebung 2015 – mit Ausnahme einer deutlichen Zunahme bei E-Bikes – kaum verändert. Bei den ÖV-Abonnenten kann eine Abnahme bei den Strecken- oder Verbund-Abos beobachtet werden.

Die wichtigsten Kennzahlen

CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen | Pro Person und Tag

Die wichtigsten Kennzahlen		Tagesdistanz [km]	Unterwegszeit [Min]	Wege [Anzahl]	Modalsplit [%, nach Tagesdistanz]				Anteil Freizeitwege [%, nach Tagesdistanz]
					Zu Fuss	Velo	MIV	ÖV	
Schweiz	2015	36.8	82.2	3.4	5%	2%	66%	24%	44%
	2021	30.0	74.6	2.8	5%	3%	70%	20%	43%
Kanton Bern	2015	39.6	84.7	3.3	5%	3%	63%	27%	48%
	2021	31.3	75.5	2.7	5%	4%	67%	23%	46%
Jura bernois	2021	31.6	64.4	2.6	4%	(1%)	84%	(11%)	41%
Biel/Bienne-Seeland	2021	32.5	73.9	2.7	5%	4%	68%	23%	44%
Oberaargau	2021	32.3	71.2	2.7	4%	5%	64%	27%	45%
Emmental	2021	29.7	70.9	2.6	4%	(4%)	74%	15%	41%
Bern-Mittelland	2021	30.8	79.1	2.7	6%	5%	61%	27%	49%
Thun	2021	29.1	70.4	2.7	5%	3%	71%	20%	41%
Oberland West	2021	32.4	73.2	2.7	(5%)	(2%)	70%	(19%)	49%
Oberland Ost	2021	37.9	95.7	3.0	4%	4%	61%	29%	47%
Agglomerationen									
Bern	2021	30.7	79.0	2.7	6%	5%	60%	28%	49%
Biel/Bienne-Lyss	2021	31.4	74.8	2.7	5%	4%	62%	28%	46%
Burgdorf	2021	27.5	73.5	2.7	6%	5%	70%	19%	43%
Interlaken	2021	33.2	81.8	3.1	5%	7%	54%	(33%)	48%
Langenthal	2021	29.0	64.8	2.7	5%	5%	51%	39%	53%
Thun	2021	29.5	71.3	2.8	5%	3%	69%	22%	43%
Raumtypen									
Urbane Kerngebiete	2021	27.8	73.6	2.7	6%	5%	54%	34%	48%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	2021	34.4	78.3	2.7	4%	4%	73%	19%	45%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	2021	32.5	73.3	2.6	4%	4%	76%	13%	46%
Hügel- und Berggebiete	2021	36.8	80.5	2.4	4%	(1%)	78%	(14%)	32%

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und methodische Hinweise	6
1.1	Aufbau und Ziele des Berichts	6
1.2	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021	6
1.3	Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen	7
1.4	Das Grundkonzept von Etappen, Wegen und Ausgängen	10
1.5	Vertrauensintervall.....	11
1.6	Das Wohnortsprinzip	12
1.7	Weitere Hinweise.....	12
1.8	Der Mikrozensus und die Covid-19-Pandemie.....	13
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnementen.....	15
2.1	Fahrzeugbesitz der Haushalte	15
2.2	Verfügbarkeit von Autos und Führerscheinbesitz	19
2.3	Verfügbarkeit von Velos	27
2.4	Besitz von ÖV-Abonnementen	31
2.5	Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen	34
3	Verkehrsaufkommen	37
3.1	Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen	37
3.2	Mobile und nicht mobile Personen	42
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf	43
3.4	Länge von Etappen und Wegen im Kanton Bern.....	46
4	Verkehrsmittel.....	49
4.1	Kennzahlen zur Verkehrsmittelwahl.....	49
4.2	Modalsplit.....	57
4.3	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel	60
4.4	Besetzungsgrad von Personenwagen	63
4.5	Velonutzung im Kanton Bern.....	64
5	Wegzwecke.....	67
5.1	Kennzahlen zu den Wegzwecken	67
5.2	Auswertungen zu den Freizeitwegen	76

6	Soziodemografische Unterschiede	79
6.1	Geschlecht.....	79
6.2	Alter.....	81
6.3	Einkommen.....	83
7	Einstellungen zur Verkehrspolitik	85
8	Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen.....	90
8.1	Entwicklung der letzten Jahre	90
8.2	Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz	90
8.3	Vergleich zwischen den Regionen, den Agglomerationen und den Raumtypen....	91
8.4	Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik	92
	Anhang A: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang.....	93
	Anhang B: Glossar	100
	Anhang C: Auswertungssperimeter BeSA.....	104
	Literaturverzeichnis und Datenquellen.....	105

1 Einleitung und methodische Hinweise

1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Die gesamtschweizerische Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» im Auftrag des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bildet die Basis für den vorliegenden Bericht.¹ In diesem werden die wichtigsten Erkenntnisse dieser Erhebung für den Kanton Bern, dessen Regionen, Agglomerationen und Raumtypen zusammengefasst.

Dieses Kapitel enthält allgemeine Informationen zur gesamtschweizerischen Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» sowie zu den im Bericht verwendeten Daten. Dabei wird insbesondere auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Bern eingegangen. In Unterkapitel 1.8 wird zudem die Beeinflussung der vorliegenden Ergebnisse durch die Covid-19-Pandemie diskutiert.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Ergebnisse nach verschiedenen Themenschwerpunkten präsentiert und kommentiert. Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Kapitel 2 befasst sich mit der Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und Abonnements
- Kapitel 3 analysiert das Verkehrsaufkommen im Kanton Bern
- Kapitel 4 beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl der Berner Bevölkerung
- Kapitel 5 untersucht die Wegzwecke der Berner Mobilität
- Kapitel 6 geht auf soziodemografische Unterschiede ein
- Kapitel 7 zeigt die Einstellungen der Berner Bevölkerung zur Verkehrspolitik auf
- Kapitel 8 beinhaltet zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen
- Der Anhang beinhaltet ein Abbildungsverzeichnis zum elektronischen Anhang, ein Glossar und eine Übersicht zu den BeSA-Perimetern

Dabei wird in den einzelnen Kapiteln als Erstes und soweit möglich ein Vergleich zu den früheren Erhebungen gemacht. In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse des Kantons Bern mit den gesamtschweizerischen Ergebnissen verglichen. Schliesslich wird als Drittes die Analyse auf die Berner Regionen, Agglomerationen und Raumtypen ausgedehnt. In einzelnen Kapiteln werden zudem spezielle thematische Schwerpunkte vertieft.

1.2 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr bildet die wichtigste Grundlage für die Analyse des schweizerischen Verkehrsverhaltens. Die Ergebnisse des Mikrozensus werden in verschiedensten Bereichen wie der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik oder in der Raumplanung verwendet. Eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten wurde erstmals 1974 durchgeführt. Seither wird die Erhebung in der Regel alle fünf Jahre durchgeführt.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter telefonischer Befragung (CATI-Technik). Diese bestand aus einem Grundmodul, das durch alle befragten Personen beantwortet wurde. Weiter

¹ Vgl. BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

wurde allen Teilnehmenden zufällig ein Zusatzmodul zugewiesen. Zu den Zusatzmodulen gehören Fragen zum Fuss- und Veloverkehr und zum Beruf, zu Tagesreisen, zu Reisen mit Übernachtungen und zur verkehrspolitischen Einstellung. Im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2015 wurden nur kleinere Änderungen an der Erhebungsmethodik vorgenommen. So wurde zum Beispiel in der Erhebung 2021 erstmals auch ein Geo-Routing für Velo-Etappen eingesetzt und Fragen zum Fahrzeug-Sharing gestellt. Einzig das Frage-Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen wurde vollständig überarbeitet.

Für den Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 wurden schweizweit 55'018 Personen resp. Haushalte befragt. Diese wurden mittels Zufallsverfahren ausgewählt, damit eine möglichst repräsentative Stichprobe erreicht werden kann.

Für weitere Informationen zur angewendeten Methodik kann der Hauptbericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 des Bundes konsultiert werden.²

1.3 Die Auswertung für den Kanton Bern und dessen Regionen

Für den Mikrozensus 2021 wurden im Kanton Bern 5'874 Personen aus ebenso vielen Haushalten befragt. Davon verfügen 4'296 Personen über einen Führerschein (vgl. Abbildung 1-2). Basierend auf diesen Stichproben (Haushalte, Zielpersonen und Zielpersonen mit Führerschein) wird das Mobilitätsverhalten der Berner Bevölkerung analysiert und mit der gesamten Schweiz verglichen. Neben den Auswertungen für den gesamten Kanton Bern und die Schweiz werden folgende Auswertungsperimeter berücksichtigt:

- Regionen angelehnt an die Regionalkonferenzperimeter: Jura bernois, Biel/Bienne-Seeland, Oberaargau, Emmental, Bern-Mittelland, Thun, Oberland-West und Oberland-Ost.
- Agglomerationen BeSA: Bern, Biel/Bienne-Lyss, Burgdorf, Interlaken, Langenthal und Thun.³
- Raumtypen nach Kategorien des Richtplans: urbane Kerngebiete, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete.

Dabei gilt es insbesondere zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Bericht die Definition der Agglomerationen gemäss BeSA und nicht gemäss BFS erfolgt. Dadurch können zwischen der Auswertung für den Kanton Bern und dem nationalen Bericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr Unterschiede entstehen.⁴

Die nachfolgende Abbildung zeigt die verschiedenen Perimeter im Kanton Bern grafisch auf. Zusätzliche Analysen zum Veloverkehr werden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern ausgewertet.⁵

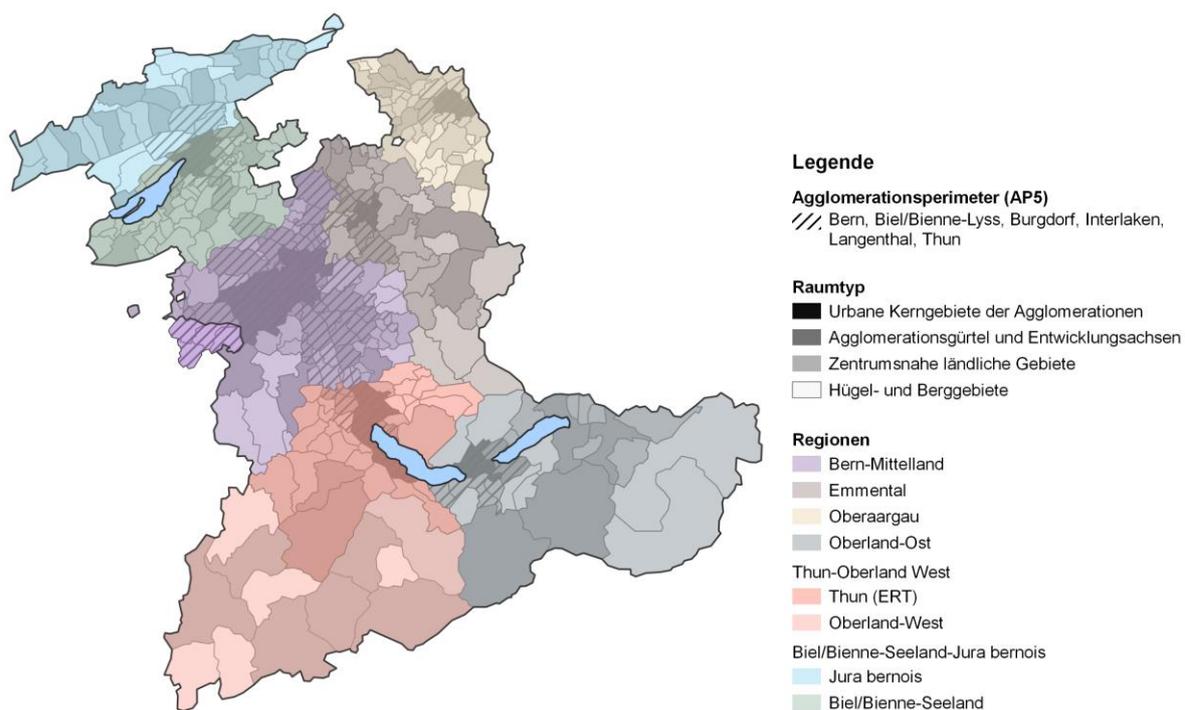
² Vgl. BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

³ Gemäss der statistischen Agglomerations- und Stadtdefinition 2012 des BFS sind Burgdorf und Langenthal als Kerngemeinde ausserhalb der Agglomeration einzuordnen und bilden entsprechend keine eigene Agglomeration. Dies im Gegensatz zur Definition gemäss MinVV, in welcher Burgdorf und Langenthal zu den für Agglomerationsprogramme relevanten Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA) aufgenommen werden. Die beitragsberechtigten Gemeinden je Agglomeration sind im Anhang der PAVV aufgeführt. Der vorliegende Bericht weicht von der Definition des BFS ab und berücksichtigt Burgdorf und Langenthal gemäss MinVV / PAVV als eigene Agglomeration.

⁴ Vgl. BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

⁵ Tiefbauamt des Kantons Bern (2023), Zusatzauswertung Veloverkehr Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2005 – 2021 im Kanton Bern, Bern.

Abbildung 1-1: Regions-, Agglomerations- und Raumtypperimeter des Kantons Bern⁶
BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen



Die Stichproben sind in den einzelnen geographischen Untersuchungsräumen sehr unterschiedlich. Abbildung 1-2 zeigt die ungewichtete Anzahl Beobachtungen in den einzelnen Regionen und vergleicht diese mit der Anzahl Beobachtungen von 2005, 2010 und 2015. Für die Erhebung 2015 wurde im Gegensatz zu den Jahren 2021 und 2010 auf eine Verdichtung der Stichprobe im Kanton Bern verzichtet. 2010 wurden aufgrund der Verdichtung 8'336 Zielpersonen befragt, 2005 waren es 4'606.

⁶ In Abbildung 1-1 und allen folgenden Karten ist die Gemeinde Clavaleyres nicht dargestellt. Die Gemeinde wird jedoch in den vorliegenden Auswertungen berücksichtigt. Clavaleyres hat per 1. Januar 2022 mit der Gemeinde Murten fusioniert und gehört seither zum Kanton Freiburg.

Abbildung 1-2: Übersicht zur Stichprobe
CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen

Struktur der Stichprobe	Zielpersonen				Zielpersonen mit Führerausweis			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Schweiz	33'390	62'868	57'090	55'018	23'073	43'993	40'799	40'210
Kanton Bern	4'606	8'336	4'484	5'874	3'131	5'790	3'245	4'296
Jura bernois			247	327			185	245
Biel/Bienne-Seeland	407	1'779	846	1'113	265	1'243	605	797
Oberaargau	154	497	273	410	101	379	219	325
Emmental	518	832	505	506	344	572	344	384
Bern-Mittelland	3'121	3'424	1'462	2'070	2'149	2'346	1'056	1'493
Thun			586	924			427	679
Oberland West	305	1'284	212	152	203	904	162	117
Oberland Ost	101	520	353	372	69	346	247	256
Agglomerationen								
Bern	2'959	3'082	1'490	1'894	2'032	2'100	1'082	1'355
Biel/Bienne-Lyss	188	892	576	766	121	595	412	537
Burgdorf	382	367	-	187	245	248	-	136
Interlaken	47	370	179	267	37	245	131	184
Langenthal	23	87	-	153	15	61	-	119
Thun	189	886	548	762	121	622	390	555
Raumtypen								
Urbane Kerngebiete			1'971	2'557			1'401	1'791
Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen			1'522	2'044			1'092	1'513
Zentrumsnahe ländliche Gebiete			803	1'038			611	801
Hügel- und Berggebiete			188	235			141	191

Um verlässliche Aussagen machen zu können, muss die Struktur der Stichprobe der Struktur der Grundgesamtheit entsprechen. Zu diesem Zweck wurde die Stichprobe nach Kriterien wie Alter und Geschlecht nachgewichtet.⁷ Damit wird insbesondere die Verzerrung ausgeglichen, dass bestimmte Personengruppen (insbesondere junge, erwerbstätige Männer) für eine Befragung weniger gut erreichbar sind als andere. Es wurde dieselbe Gewichtung wie in der nationalen Studie verwendet. Diese Nachgewichtung führt im Kanton Bern zu einer höheren Anzahl Beobachtungen in der Stichprobe wie sie in Abbildung 1-3 als «Stichprobe (gewichtet)» ausgewiesen wird.

Für die kantonale Auswertung ist es zudem wichtig, dass die Regionen repräsentativ vertreten sind. Abbildung 1-3 zeigt, dass die Verteilung der Stichprobe auf die Regionen grundsätzlich gut mit der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit übereinstimmt. Grössere Abweichungen können einzig für die Regionen Thun und Oberland West festgestellt werden. Während die Region Thun in der Stichprobe übervertreten ist, muss für die Region Oberland West eine deutliche Untervertretung festgestellt werden.

⁷ Weitere Kriterien sind Nationalität, Zivilstand, Kanton, Agglomeration sowie Wochentag und Saison.

**Abbildung 1-3: Vergleich Verteilung in der Stichprobe (gewichtet) mit realer Verteilung
BE und Regionen**

	Grundgesamtheit (Personen ab 6 Jahren, Stand: Ende 2020)		Stichprobe (gewichtet)	Differenz [%-Punkte]	
	[Anzahl]	[%]			[Anzahl]
Kanton Bern	982'479	100.00	6'640	100.00	-
Jura Bernois	50'668	5.16	369	5.55	-0.39
Biel/Bienne-Seeland	167'627	17.06	1'126	16.96	0.10
Oberaargau	77'589	7.90	535	8.06	-0.16
Emmental	92'068	9.37	634	9.55	-0.18
Bern-Mittelland	393'098	40.01	2'681	40.38	-0.37
Thun	102'072	10.39	816	12.29	-1.90
Oberland West	53'983	5.49	188	2.83	2.66
Oberland Ost	45'374	4.62	291	4.38	0.24

1.4 Das Grundkonzept von Etappen, Wegen und Ausgängen

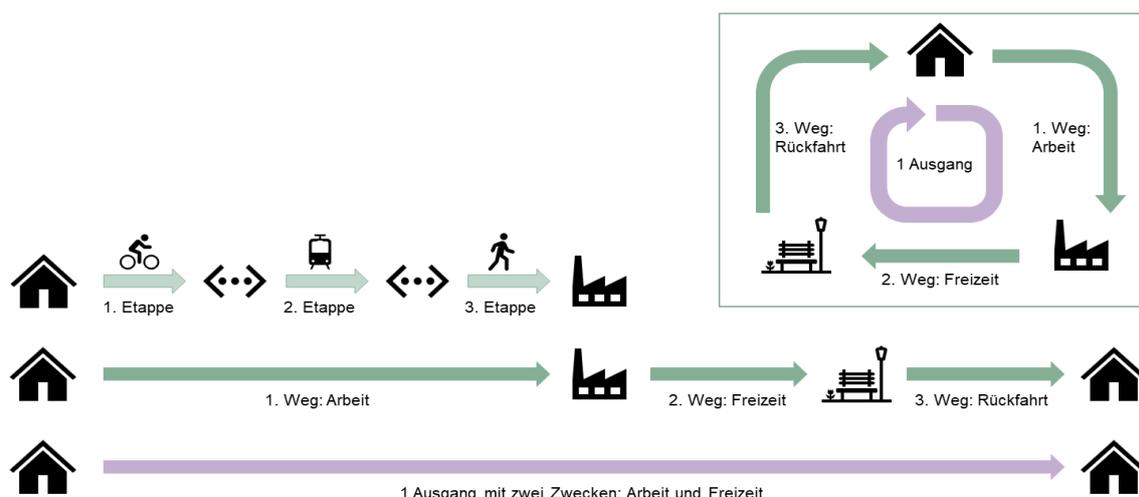
Im Mikrozensus werden Etappen, Wege und Ausgänge unterschieden:

- Eine Etappe wird durch die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels bestimmt. Jedes Mal, wenn das Verkehrsmittel wechselt, beginnt eine neue Etappe, aber nicht zwingend ein neuer Weg.⁸
- Ein Weg besteht aus einer oder mehrerer Etappen und wird durch den Zweck bzw. durch die Tätigkeit am Zielort definiert. Wenn der Zielort erreicht wird, endet der Weg. Sobald ein neuer Zielort angestrebt wird, startet ein neuer Weg. Weitere Angaben zum Wegzweck finden sich im Glossar.
- Ein Ausgang wird durch eine Abfolge von Wegen definiert, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

Zur besseren Verständlichkeit fasst die nachfolgende Abbildung die Definition von Etappen, Wegen und Ausgängen grafisch zusammen.

⁸ Eine Etappe wird ab einer Mindestdistanz von 25 Metern erfasst. Ausgenommen sind Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden.

Abbildung 1-4: Das Grundkonzept von Etappen, Wegen und Ausgängen



Quelle: BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, S. 23 / eigene Darstellung

Weiter wird für die Dauer zwischen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) und Wegzeit (mit allfälligen Warte- und Umsteigezeiten) unterschieden. Für die Auswertungen im vorliegenden Bericht wurde durchgehend die Unterwegszeit verwendet.

1.5 Vertrauensintervall

Da es sich um eine Stichprobenerhebung handelt, sind die Ergebnisse methodisch bedingt mit Vorsicht zu interpretieren und die zusätzliche Angabe des Vertrauensintervalls ist zur Messung der Aussagekraft der Daten unerlässlich. Das Vertrauensintervall gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert der wahre Wert mit 90%-iger Sicherheit liegt. Das folgende Beispiel soll dies verdeutlichen:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 31.32 km
- Vertrauensintervall (für 90%): +/- 1.32 km

Dies bedeutet, dass der tatsächliche Durchschnittswert (wenn alle Erwerbstätigen und nicht nur eine Stichprobe befragt würden) mit einer Wahrscheinlichkeit von 90% bei 31.32 km +/- 1.32 km liegt, also zwischen 30.0 km und 32.64 km.

Das Vertrauensintervall ist daher besonders wichtig, wenn Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden: Bei sehr kleinen Gruppen können diese Unterschiede statistisch zufällig sein, bei grösseren Gruppen sind sie eher signifikant. Im Bericht werden Werte, deren Vertrauensintervall grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils ist, in Klammern angegeben, z. B. (45.2). Wenn die untersuchte Gruppe weniger als fünf Beobachtungen umfasst, wird dies durch eine doppelte Klammer angezeigt, z. B. ((54.3)).⁹

⁹ Im Schweizer Mikrozensus werden Werte ausgewiesen, wenn deren Vertrauensintervall grösser als der Mittelwert ist und die Anzahl Beobachtungen höher als 10 liegt. In diesem Bericht werden Kriterien im Hinblick auf die Aussagekraft strenger und bezüglich Gruppengrösse grosszügiger angewendet. So werden auch zu kleineren Gruppen Angaben gemacht. Diese sind aber mit Vorsicht zu geniessen.

Die Grösse des Vertrauensintervalls hängt stark von der Anzahl der befragten Personen ab. Abbildung 1-5 zeigt dies am Beispiel der Tagesdistanz pro Person: Das angegebene Vertrauensintervall steigt, wenn eine Region mit kleinerer Basis untersucht wird (z. B. Jura bernois statt Kanton Bern).

Abbildung 1-5: Beispiele zum Vertrauensintervall, Tagesdistanz
CH, BE und Regionen

	Basis [Anzahl Befragte]	Mittelwert [km]	VI (90%) +/-
Schweiz	55'018	30.01	0.42
Kanton Bern	5'874	31.32	1.32
Jura bernois	327	31.63	5.62
Biel/Bienne-Seeland	1'113	32.54	3.23
Oberaargau	410	32.34	5.17
Emmental	506	29.73	4.01
Bern-Mittelland	2'070	30.81	2.18
Thun	924	29.11	2.96
Oberland West	152	32.41	9.94
Oberland Ost	372	37.90	6.37

Im Bericht wird darauf verzichtet, die Vertrauensintervalle auszuweisen. Im elektronischen Anhang sind sämtliche Vertrauensintervalle aufgeführt.

1.6 Das Wohnortsprinzip

In diesem Bericht werden nur Wege und Distanzen im Inland dargestellt. Alle Angaben beziehen sich auf den Wohnort der befragten Personen (Wohnortsprinzip): Es werden also z. B. die Wege einer Einwohnerin der Region dargestellt, deren Ziele und Wege innerhalb oder ausserhalb der Region liegen können. Die Fahrt einer Bernerin von Chur nach Zürich ist enthalten, nicht aber die Fahrt eines Genfers von Bern nach Interlaken. Der gesamte Bericht enthält somit keine territorialen Aussagen über den Verkehr auf dem Gebiet einer bestimmten Region (Territorialprinzip). Dies gilt auch, wenn eine Aussage scheinbar einen territorialen Bezug impliziert, z. B. «In der Region Emmental legt eine Person durchschnittlich 29.7 km pro Tag zurück». Diese Aussage lässt einzig darauf schliessen, dass eine in der Region Emmental wohnhafte Person durchschnittlich 29.7 km pro Tag zurücklegt, unabhängig davon, ob dies im Emmental, in einer anderen Region oder in einem anderen Kanton geschieht.

1.7 Weitere Hinweise

Grundsätzlich werden alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsummen auf- oder abgerundet. Die Summen können daher in Einzelfällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. geringfügig über oder unter 100% liegen. Bei den Zahlenangaben im Text wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit häufig gerundet, z. B. "fast 80%", wenn der Tabellenwert 79.6% beträgt.

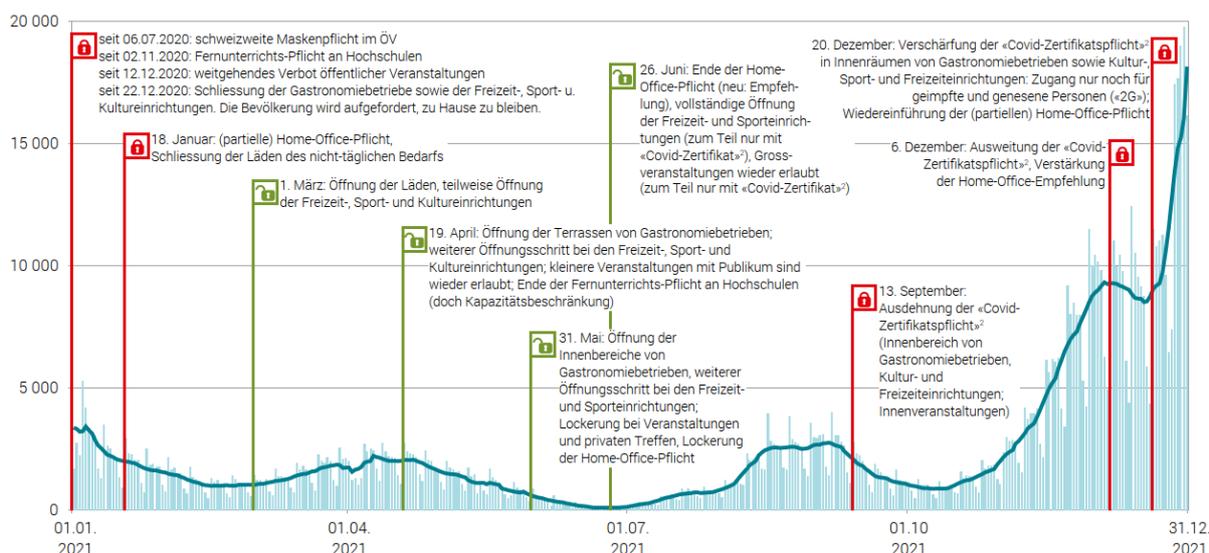
Weiter werden, sofern nicht explizit deklariert, immer Werte für das Jahr 2021 abgebildet. Wird in einer Tabelle oder Grafik keine Jahrzahl aufgeführt, so ist die Erhebung des Mikrozensus 2021 gemeint.

1.8 Der Mikrozensus und die Covid-19-Pandemie

Eine Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr war ursprünglich für das Jahr 2020 – dem grundsätzlichen Fünf-Jahres-Rhythmus der Erhebung folgend – geplant. Aufgrund der Covid-19-Pandemie und den daraus folgenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens ab März 2020 haben das BFS und das ARE entschieden, die Erhebung um ein Jahr zu verschieben.

Auch im Jahr 2021 hat die Covid-19-Pandemie das Leben und damit auch das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung weiterhin massgeblich beeinflusst. Im Vergleich zum Jahr 2020 gab es während der Erhebung zum Mikrozensus 2021 – die Erhebung wurde zwischen dem 11. Januar 2021 und dem 11. Februar 2022 durchgeführt – zumindest im Inland keine Einschränkungen des Verkehrsangebots mehr. Trotzdem bestanden zu diesem Zeitpunkt zahlreiche Einschränkungen des öffentlichen Lebens, welche einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hatten. Als Beispiele können die Home-Office-Pflicht resp. -Empfehlung, die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen bis am 18. April 2021, die Schliessung von Läden des nicht-täglichen Bedarfs, Restaurants, Bars, Sport- und Kultureinrichtungen sowie die Einschränkung von öffentlichen Veranstaltungen genannt werden. Die nachfolgende Abbildung fasst die wichtigsten Eckpunkte des Pandemieverlaufs im Jahr 2021 zusammen.

Abbildung 1-6: Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz, 2021
Anzahl Ansteckungen (blaue Balken)¹⁰ und chronologische Darstellung der aus Verkehrssicht wichtigsten pandemieverpolitischen Massnahmen¹¹



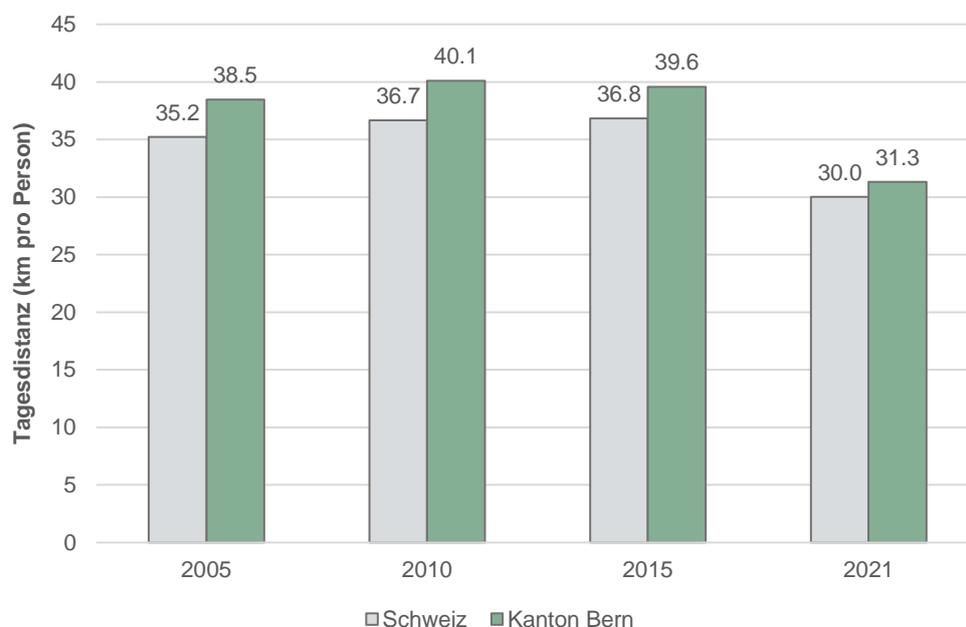
Quelle: BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

¹⁰ Die dunkelblaue Linie entspricht dem 7-Tage-Schnitt der laborbestätigten Fälle. In den Zahlen wird Liechtenstein mitberücksichtigt.
¹¹ Es handelt sich um eine nicht abschliessende Aufzählung von Massnahmen auf Bundesebene.

Bei der Interpretation der vorliegenden Ergebnisse müssen mögliche Einflüsse der Covid-19-Pandemie entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für Vergleiche mit früheren Erhebungen, aber auch für Auswertungen, die keinen Vergleich zu früheren Erhebungen zulassen (z.B. Auswertungen zu den verkehrspolitischen Einstellungen). Im vorliegenden Bericht wird zum Teil explizit auf mögliche Pandemieeffekte eingegangen. Grundsätzlich muss jedoch bei der Interpretation aller Ergebnisse die Covid-19-Pandemie zumindest im Hinterkopf behalten werden.

Zum Abschluss dieses Unterkapitels zur Covid-19-Pandemie soll anhand eines Beispiels ein möglicher Pandemieeffekt aufgezeigt werden. Die folgende Abbildung 1-7 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen Tagesdistanz pro Person seit 2005. Im Vergleich zu den früheren Erhebungen ist im Jahr 2021 eine deutliche Abnahme der zurückgelegten Tagesdistanz festzustellen. Gegenüber dem Jahr 2015 beträgt der Rückgang im Kanton Bern rund 21% und in der gesamten Schweiz 18.5%.

Abbildung 1-7: Zeitreihe Tagesdistanz
CH und BE | Kilometer pro Person



Auch wenn die Covid-19-Pandemie nicht mit Sicherheit den gesamten beobachteten Effekt erklären kann, kann die Pandemie als Haupttreiberin für diesen Effekt identifiziert werden. Vertiefte Aussagen zum Einfluss der Covid-19-Pandemie auf das Schweizer Mobilitätsverhalten können bei der nächsten Erhebung des Mikrozensus erwartet werden. Erste Erkenntnisse zum Pandemieeinfluss wurden allerdings bereits im Rahmen einer experimentellen Sonderauswertung durch das BFS und das ARE gesammelt.¹²

¹² BFS/ARE (2021), Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten – Experimentelle Sonderauswertung (ohne Gewichtungen) der Mikrozensus-Daten von Januar bis Anfang März 2020 und 2021

2 Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements

2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

a) Entwicklung im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 2-1: Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte¹³

BE | Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

Fahrzeugbesitz der Haushalte	2005	2010	2015	2021
Autos	1.11	1.08	1.08	1.08
Motorräder	0.15	0.15	0.13	0.13
Kleinmotorräder	0.06	0.04	0.04	0.03
Mofas / Motorfahrräder	0.09	0.07	0.05	0.04
Velos	2.03	1.92	1.85	1.92
Davon langsame E-Bikes	oben enthalten	oben enthalten	0.07	0.25
Davon schnelle E-Bikes	oben enthalten	oben enthalten	0.03	0.07

Der durchschnittliche Fahrzeugbesitz der Haushalte ist seit 2005 zurückgegangen. Dies kann unter anderem auf die kleiner gewordenen Haushaltsgrössen zurückgeführt werden (vgl. Abbildung 2-2). Am stärksten fällt die Abnahme bei den Kleinmotorrädern und den Mofas / Motorfahrrädern aus. Einzig beim Velobesitz kann im Vergleich zum Jahr 2015 ein gegenteiliger Trend festgestellt werden, obgleich die Verfügbarkeit von Velos abgenommen hat (vgl. Abbildung 2-17). Dieser kann durch die Zunahme bei den langsamen und schnellen E-Bikes erklärt werden. Bei den konventionellen Velos ist jedoch weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen. Dies und die Entwicklung bei den anderen Fahrzeugkategorien lassen darauf schliessen, dass E-Bikes eher als Ersatz oder als Ergänzung für konventionelle Velos beschafft werden und weniger als Ersatz für andere Fahrzeugkategorien.

Abbildung 2-2: Haushaltsgrössen in der Stichprobe

CH, BE und Regionen | Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt

Haushaltsgrössen	2005	2010	2015	2021
Schweiz	2.37	2.33	2.21	2.17
Kanton Bern	2.37	2.29	2.14	2.09
Jura bernois			2.12	2.11
Biel/Bienne-Seeland	2.42	2.31	2.16	2.18
Oberaargau	2.47	2.39	2.13	2.01
Emmental	2.54	2.51	2.36	2.11
Bern-Mittelland	2.24	2.20	2.12	2.07
Thun			2.07	2.03
Oberland West	2.52	2.34	2.17	2.19
Oberland Ost	2.36	2.25	2.03	2.15

¹³ Langsame E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 25 km/h) und schnelle E-Bikes (bis 40 km/h) werden seit 2015 separat erhoben. Für 2005 und 2010 sind die Kategorien der E-Bikes in der Kategorie der Velos enthalten.

Abbildung 2-2 zeigt, dass in den letzten Jahren die durchschnittliche Haushaltsgrösse kleiner geworden ist. Dieser Trend hat sich seit 2015 sowohl auf nationaler als auch auf kantonaler Ebene fortgesetzt. Diese Beobachtung trifft auch für die meisten Regionen des Kantons Bern zu. Ausnahme bilden die Regionen Biel/Bienne-Seeland, Oberland West und Oberland Ost. In der Region Oberland Ost ist die Haushaltsgrösse seit 2015 besonders stark angestiegen.

Abbildung 2-3: Fahrzeugbesitz der Haushalte

CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen | Durchschnittliche Anzahl pro Haushalt

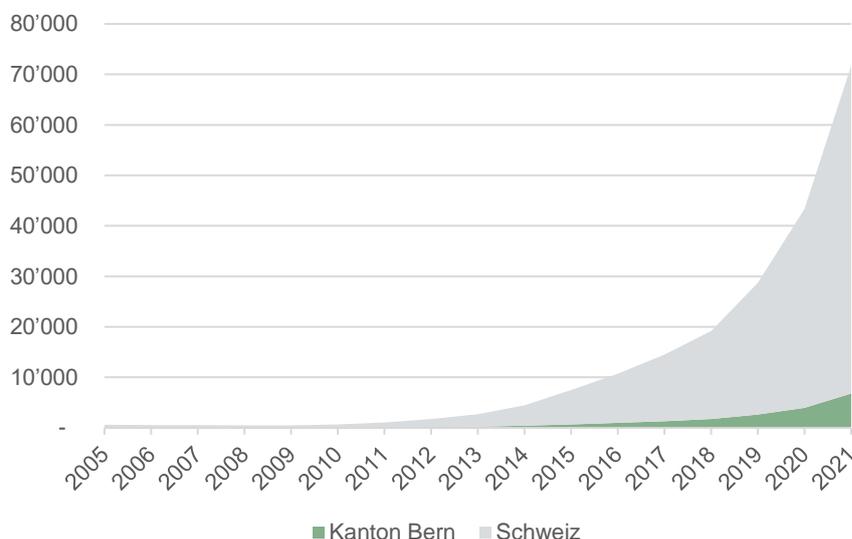
Fahrzeugbesitz der Haushalte	Autos	Motorräder	Kleinmotor- räder	Mofas / Motorfahr- räder	Velos	Davon langsame E-Bikes	Davon schnelle E-Bikes
Schweiz	1.15	0.15	0.02	0.03	1.74	0.24	0.03
Kanton Bern	1.08	0.13	0.03	0.04	1.92	0.25	0.07
Jura bernois	1.28	0.17	(0.01)	(0.02)	1.44	0.22	(0.01)
Biel/Bienne-Seeland	1.08	0.15	0.03	0.04	2.02	0.25	0.05
Oberaargau	1.24	0.11	0.05	0.05	1.83	0.29	0.09
Emmental	1.22	0.13	(0.03)	0.08	1.89	0.28	0.06
Bern-Mittelland	0.93	0.11	0.02	0.03	1.91	0.21	0.07
Thun	1.13	0.14	0.04	0.04	1.95	0.25	0.10
Oberland West	1.38	0.15	(0.04)	(0.09)	2.09	0.42	(0.02)
Oberland Ost	1.17	0.14	(0.03)	(0.05)	2.34	0.33	(0.02)
Agglomerationen							
Bern	0.89	0.10	0.02	0.02	1.89	0.19	0.07
Biel/Bienne-Lyss	0.95	0.13	(0.02)	0.02	1.87	0.22	0.03
Burgdorf	1.07	(0.09)	(0.02)	(0.06)	1.80	0.25	(0.04)
Interlaken	1.01	0.16	(0.03)	(0.05)	2.26	0.31	(0.03)
Langenthal	1.08	(0.09)	(0.05)	(0.02)	1.76	0.25	(0.11)
Thun	1.05	0.12	0.04	(0.03)	1.97	0.23	0.10
Raumtypen							
Urbane Kerngebiete	0.82	0.10	0.02	0.01	1.83	0.17	0.05
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	1.20	0.12	0.04	0.05	2.01	0.27	0.08
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1.42	0.19	0.05	0.07	2.06	0.36	0.08
Hügel- und Berggebiete	1.51	0.21	(0.04)	0.10	1.57	0.33	(0.07)

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

Im Kanton Bern gibt es im Vergleich zum schweizerischen Mittel überdurchschnittlich viele Velos und unterdurchschnittlich viele Autos. Dabei bestehen grosse regionale Unterschiede. So kann in den Regionen Oberland West und Oberland Ost ein generell hoher Fahrzeugbestand pro Haushalt festgestellt werden. Dies kann unter anderem durch die im regionalen Vergleich grossen Haushalte erklärt werden (vgl. Abbildung 2-2). Zudem zeigt die Aufschlüsselung nach Raumtyp, dass mit abnehmendem Urbanisierungsgrad der Fahrzeugbestand pro Haushalt tendenziell steigt.

b) Auswertungen zur Elektromobilität

Abbildung 2-4: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Personenwagen
CH und BE | Absolute Anzahl



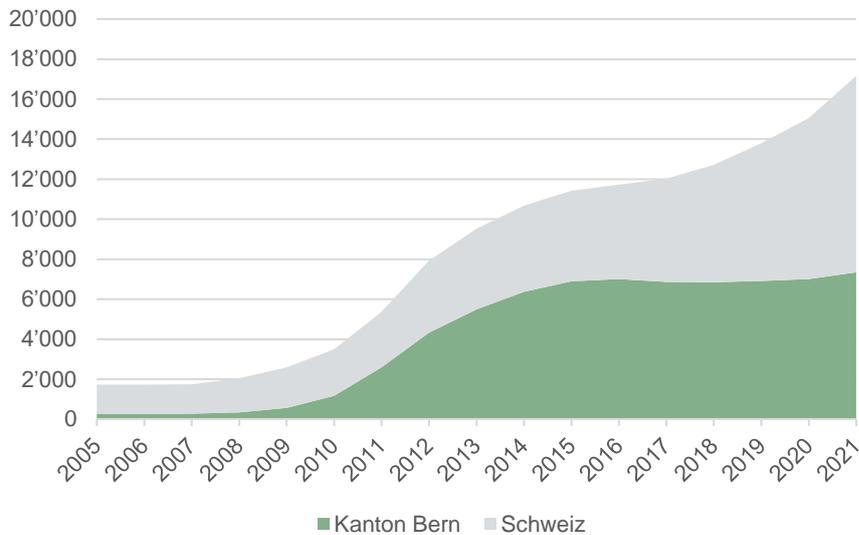
Lesebeispiel: Im Jahr 2021 sind in der Schweiz etwas mehr als 70'000 elektrische Personenwagen immatrikuliert.

Die Elektromobilität spielte lange Zeit eine nebensächliche Rolle. Dies zeigt sich in der über lange Zeit sehr tiefen Anzahl an elektrischen Personenwagen in der Schweiz. Seit 2010 kann allerdings ein starker Anstieg der immatrikulierten elektrischen Personenwagen festgestellt werden. Während im Jahr 2010 schweizweit 665 elektrische Personenwagen immatrikuliert waren, konnten im Jahr 2015 bereits über 7'000 Fahrzeuge verbucht werden. Im Jahr 2021 sind dann schon rund 72'000 Fahrzeuge in der Schweiz und 7'000 Fahrzeuge im Kanton Bern immatrikuliert. Seit 2015 können jährliche Wachstumsraten zwischen 30% und 70% beobachtet werden. Das höchste Wachstum kann zwischen 2020 und 2021 festgestellt werden: 70% im Kanton Bern und 65% in der gesamten Schweiz. In den Jahren zuvor konnten für den Kanton Bern und die Schweiz fast identische Wachstumsraten beobachtet werden.

Trotz des starken Wachstums sind elektrische Personenwagen auf Schweizer Strassen selten anzutreffen. Gemessen am gesamten Fahrzeugbestand (nur Personenwagen), machen elektrische Personenwagen im Jahr 2021 nur rund 1.5% aus.¹⁴

¹⁴ Vgl. BFS (2022). Strassenfahrzeugbestand (Motorfahrzeugbestand)

Abbildung 2-5: Strassenfahrzeugbestand elektrischer Motorräder
CH und BE | Absolute Anzahl, inkl. Roller, Kleinmotorräder und Dreiräder



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 sind im Kanton Bern etwas mehr als 7'000 elektrische Motorräder immatrikuliert.

Auch bei den elektrischen Motorrädern kann in den letzten Jahren ein deutlicher Anstieg festgestellt werden. Die Entwicklung ist dabei vor allem durch den starken Anstieg im Kanton Bern zwischen 2009 und 2015 getrieben. Dabei spielt das Flottenmanagement der Schweizerischen Post eine wichtige Rolle. Die systematische Umstellung auf Elektro-Roller zur Postzustellung kann als Hauptfaktor für diesen Anstieg identifiziert werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Post sämtliche Fahrzeuge im Kanton Bern immatrikuliert, was den überdurchschnittlichen Anteil des Kantons Bern erklärt. Eine genauere Aufschlüsselung, welche zwischen Fahrzeugen von Privaten und Firmen unterscheidet, findet sich im elektronischen Anhang.

Der erneute Anstieg seit 2017 bei den elektrischen Motorrädern kann indes auf Fahrzeuge von Privaten zurückgeführt werden.

Abbildung 2-6: Strassenfahrzeugbestand E-Bikes
CH und BE | Anzahl pro Haushalt

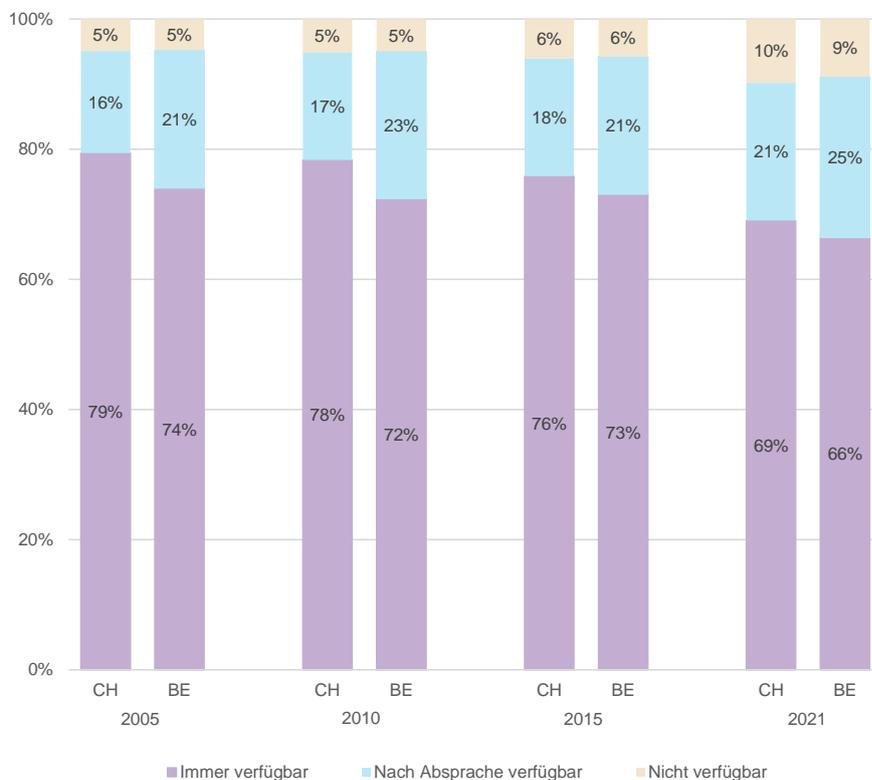
Anteil E-Bikes	2010		2015		2021	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Anzahl E-Bikes pro Haushalt	0.03	0.04	0.09	0.10	0.28	0.37
Anzahl E-Bikes pro Person	0.01	0.01	0.04	0.05	0.13	0.15
Anzahl E-Bikes (Hochrechnung)	76'682	14'362	330'665	48'984	1'107'557	155'674

Auch bei den E-Bikes zeigt sich die zunehmende Bedeutung der Elektromobilität: Seit 2015 hat sich die Anzahl E-Bikes in der Schweiz und im Kanton Bern mehr als verdreifacht.

2.2 Verfügbarkeit von Autos und Führerscheinbesitz¹⁵

a) Entwicklung im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 2-7: Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos
CH und BE | In Prozent der Personen mit Führerausweis



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 steht 66% der im Kanton Bern wohnhaften Personen immer ein Auto zur Verfügung. Ein Viertel (25%) der Personen kann nach Absprache ein Auto benutzen. Die verbleibenden 9% der Personen haben keinen Zugriff auf ein Auto.

Die Verfügbarkeit von Autos hat in der Schweiz und im Kanton Bern seit 2015 spürbar abgenommen. So ist der Anteil der Personen sowohl im Kanton Bern als auch in der gesamten Schweiz, denen immer ein Auto zur Verfügung steht, um sieben Prozentpunkte gesunken. Demgegenüber ist der Anteil an Personen, denen ein Auto nach Absprache zur Verfügung steht, gestiegen. Besonders stark lässt sich dies bei den 18- bis 24-Jährigen beobachten. Im gesamtschweizerischen Mittel steht nur 50% der Personen in dieser Altersgruppe immer ein Auto zur Verfügung. 41% können hingegen ein Auto nach Absprache benutzen, womit die gesamte Auto-Verfügbarkeit (immer oder nach Absprache verfügbar) bei den 18- bis 24-Jährigen ähnlich hoch ist wie in der Gesamtbevölkerung.¹⁶

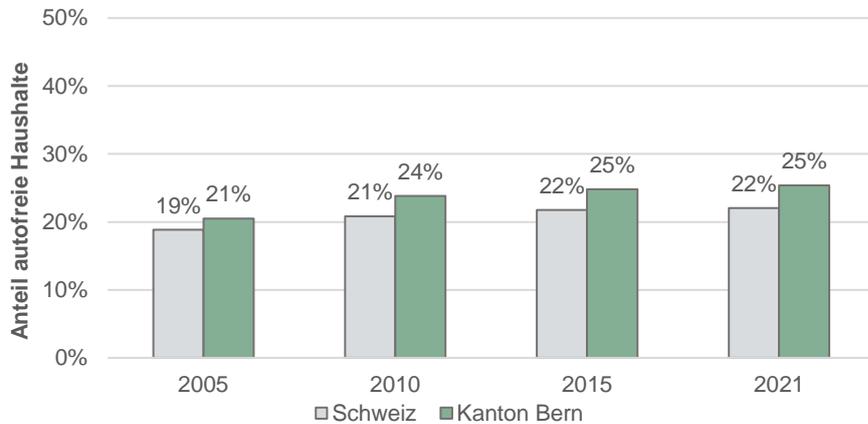
Unter Berücksichtigung der Gesamtbevölkerung kann festgehalten werden, dass der Rückgang in der Kategorie «immer verfügbar» ausgeprägter ist, als der Anstieg in der Kategorie «nach Absprache verfügbar». Dementsprechend hat der Anteil Personen, denen im Kanton Bern kein Auto zur Verfügung steht, auf 9% zugenommen. Als mögliche Interpretation für diese Entwicklung kann die

¹⁵ Die Grundgesamtheit für die Erhebung der Auto-Verfügbarkeit umfasst alle volljährigen Personen mit Führerschein. Vgl. Abbildung 1-2

¹⁶ BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, S. 13 (G2.1.3.1)

konstante Anzahl Autos pro Haushalt (vgl. Abbildung 2-1) in Kombination mit sinkenden durchschnittlichen Haushaltsgrössen (vgl. Abbildung 2-2) genannt werden.

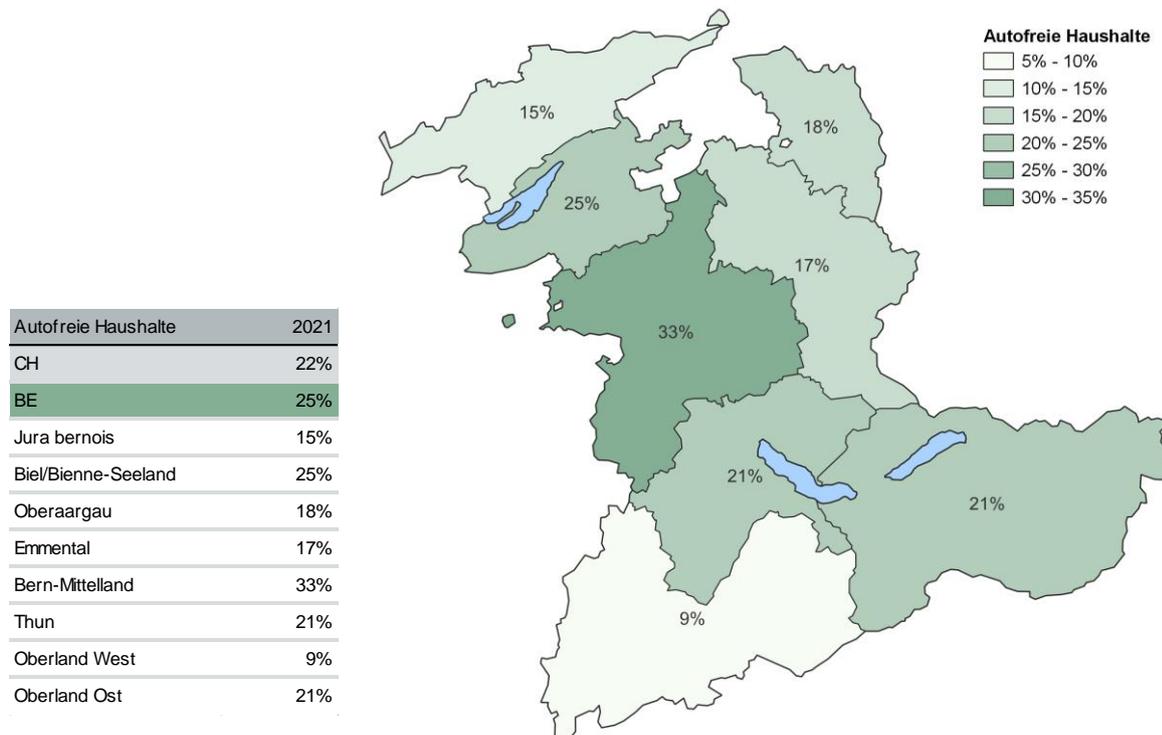
Abbildung 2-8: Zeitreihe autofreie Haushalte
CH und BE | In Prozent der Haushalte



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 besitzen 25% der Berner Haushalte kein Auto. Schweizweit beläuft sich der Anteil an autofreien Haushalten auf 22%.

Seit 2005 ist der Anteil an autofreien Haushalten gestiegen. Sowohl das Niveau als auch der Anstieg fällt im Kanton Bern höher aus als im schweizerischen Mittel. Besonders zwischen 2005 und 2010 ist der Anteil an autofreien Haushalten im Kanton Bern stark gestiegen. Seither besitzt rund ein Viertel der Haushalte im Kanton kein Auto.

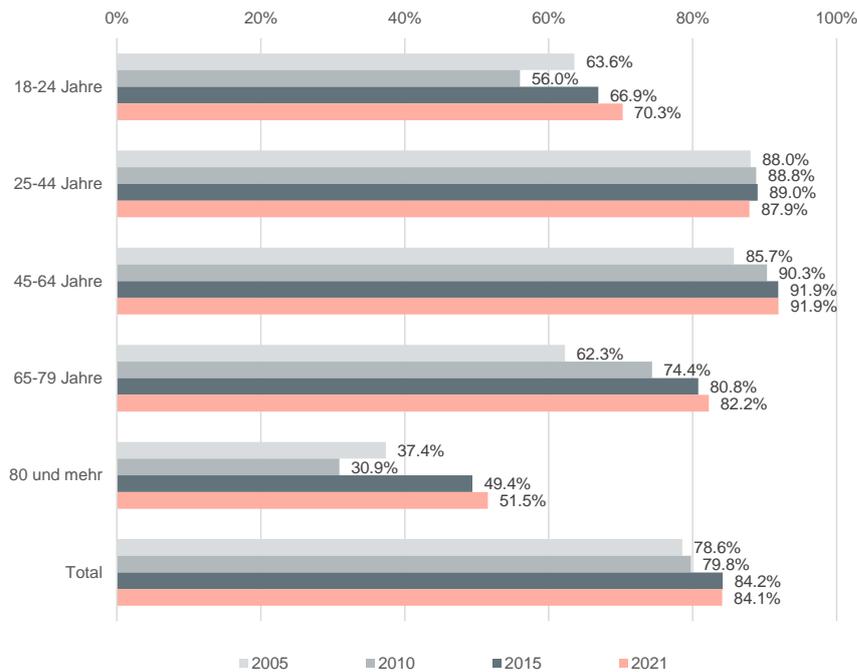
Abbildung 2-9: Autofreie Haushalte
Regionen



Die Anteile an autofreien Haushalten sind im Kanton Bern sehr unterschiedlich. Während in den Regionen Oberland West (9%) und Jura bernois (15%) nur wenige Haushalte kein Auto besitzen, sind in der Region Bern-Mittelland ein Drittel (33%) aller Haushalte autofrei.

b) Führerscheinbesitz

Abbildung 2-10: Zeitreihe Führerscheinbesitz
BE | In Prozent der Personen nach Altersgruppe

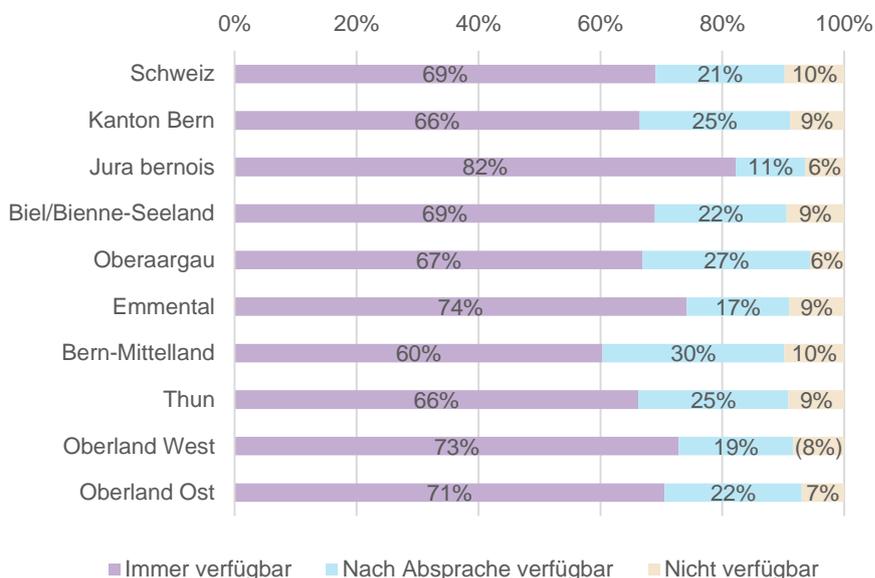


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 besitzen 91.9% der 45- bis 64-Jährigen im Kanton Bern einen Führerschein.

Der Anteil Personen mit Führerschein ist im Kanton Bern bis 2015 stetig gewachsen. Zwischen 2015 und 2021 hat sich dieser Anteil insgesamt stabilisiert. Rund 84% der im Kanton Bern wohnhaften Personen besitzen einen Führerschein. Während bei den 25- bis 44-Jährigen der Anteil Personen mit Führerschein seit 2015 abgenommen hat, ist er bei den 18- bis 24-Jährigen und bei den älteren Personen weiter gestiegen. Die beiden mittleren Altersgruppen weisen einen überdurchschnittlichen und sehr konstanten Anteil an Personen mit Führerschein auf. Am stärksten ist der Führerscheinbesitz seit 2015 bei den 18- bis 24-Jährigen sowie bei den Personen über 65 Jahren gestiegen.

c) Verfügbarkeit von Autos

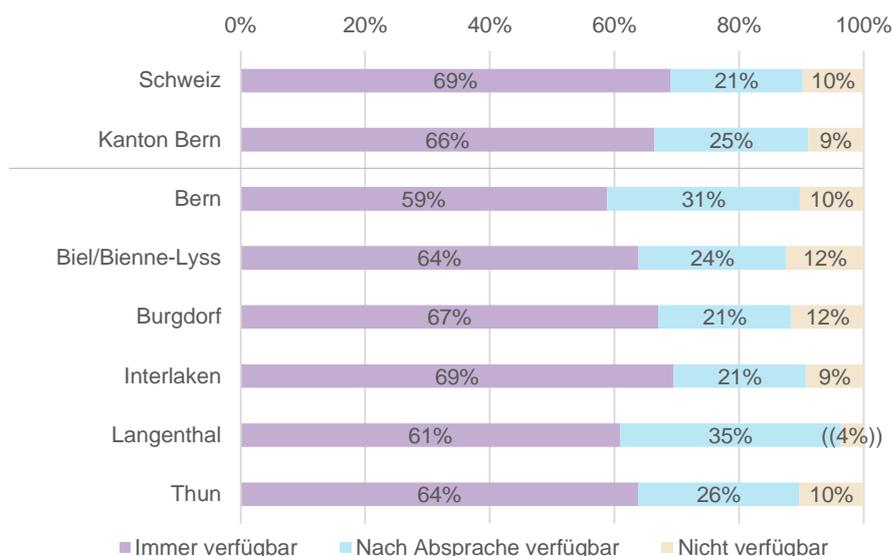
Abbildung 2-11: Verfügbarkeit von Autos
CH, BE und Regionen | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 steht 82% der im Jura bernois wohnhaften Personen immer ein Auto zur Verfügung, 11% der Personen können ein Auto nach Absprache benutzen und 6% haben keinen Zugang zu einem Auto.

Die Berner Bevölkerung nutzt im Vergleich zur gesamten Schweiz häufiger ein Auto nach Absprache. Besonders oft ist dies in Bern-Mittelland der Fall. Dort nutzen 30% der Personen ein Auto nach Absprache, rund 60% der Personen haben immer ein Auto zur Verfügung. Das Gegenteil ist im Jura bernois der Fall: Mit 82% steht in dieser Region besonders vielen Menschen immer ein Auto zur Verfügung.

Abbildung 2-12: Verfügbarkeit von Autos
CH, BE und Agglomerationen | In Prozent der Personen

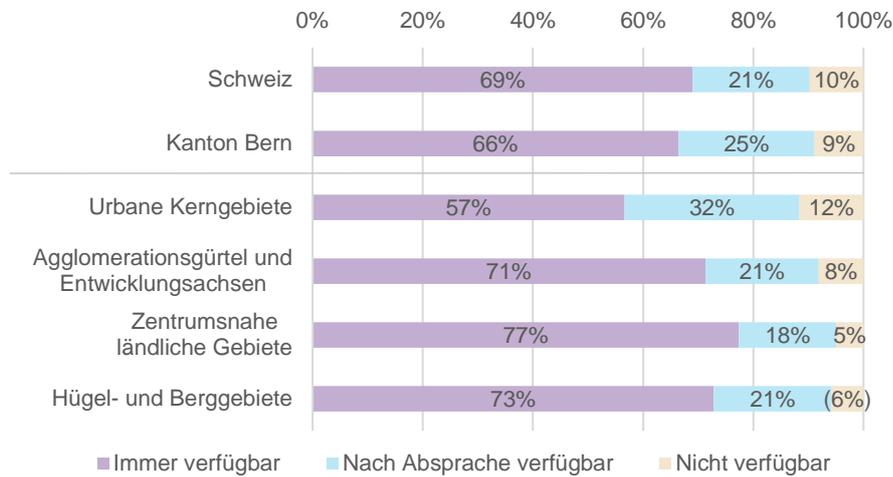


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 steht 59% der in der Agglomeration Bern wohnhaften Personen immer ein Auto zur Verfügung, 31% der Personen können ein Auto nach Absprache nutzen und 10% haben keinen Zugang zu einem Auto.

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

In fast allen Agglomerationen steht im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt weniger Menschen immer ein Auto zur Verfügung. Einzige Ausnahme bildet die Agglomeration Interlaken, wo 69% der Personen immer ein Auto zur Verfügung steht.

Abbildung 2-13: Verfügbarkeit von Autos
CH, BE und Raumtypen | In Prozent der Personen



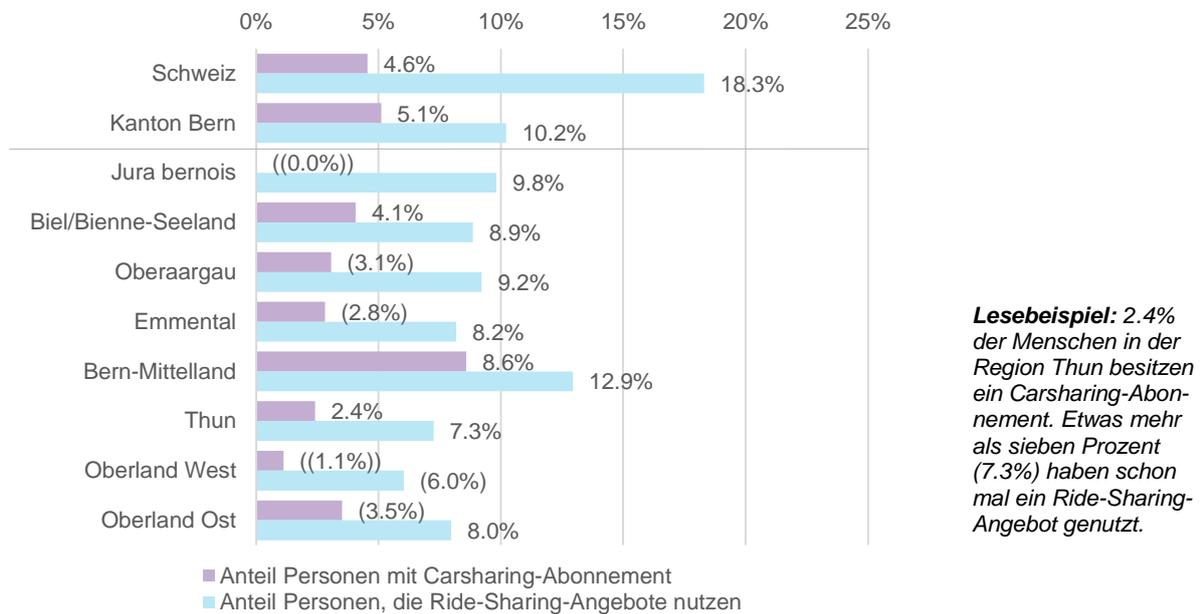
Lesebeispiel: Im Jahr 2021 steht 73% der in Hügel- und Berggebieten wohnhaften Personen immer ein Auto zur Verfügung, 21% können nach Absprache ein Auto nutzen und 6% haben keinen Zugang zu einem Auto.

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

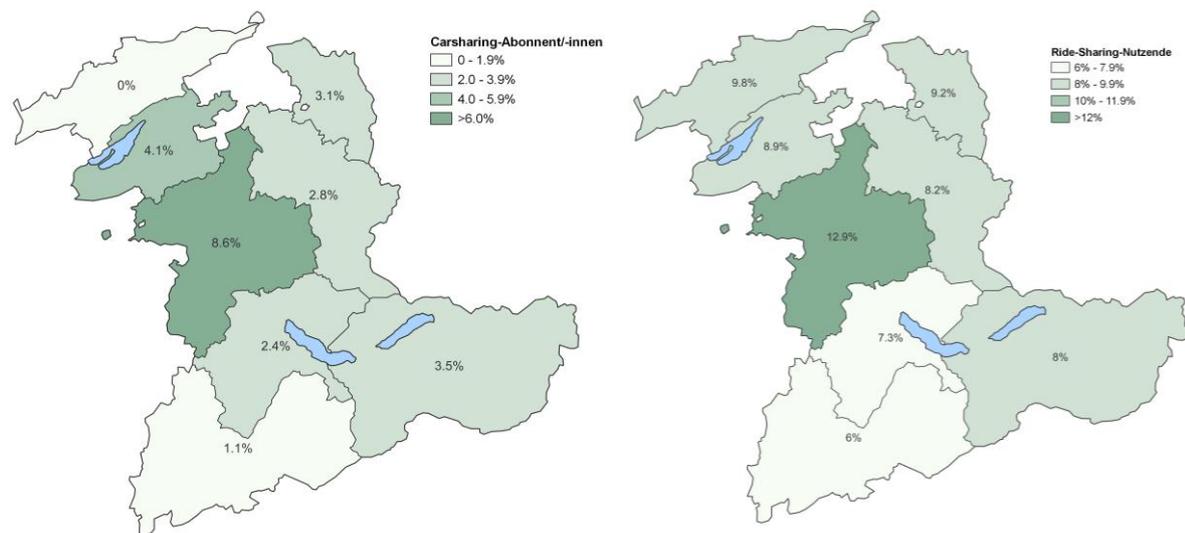
In urbanen Gebieten ist die Verfügbarkeit von Autos geringer als in ländlichen Gebieten. Spannend ist bei dieser Abbildung der Vergleich zum Jahr 2015. Während bei der letzten Erhebung des Mikrozensus die Hügel- und Berggebiete die höchste Verfügbarkeit von Autos aufgewiesen haben, sind es im Mikrozensus 2021 die zentrumsnahen ländlichen Gebiete mit der höchsten Auto-Verfügbarkeit.

d) Besitz von Carsharing-Abonnements und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten¹⁷

Abbildung 2-14: Besitz von Carsharing-Abonnement und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten
CH, BE und Regionen | In Prozent der Personen



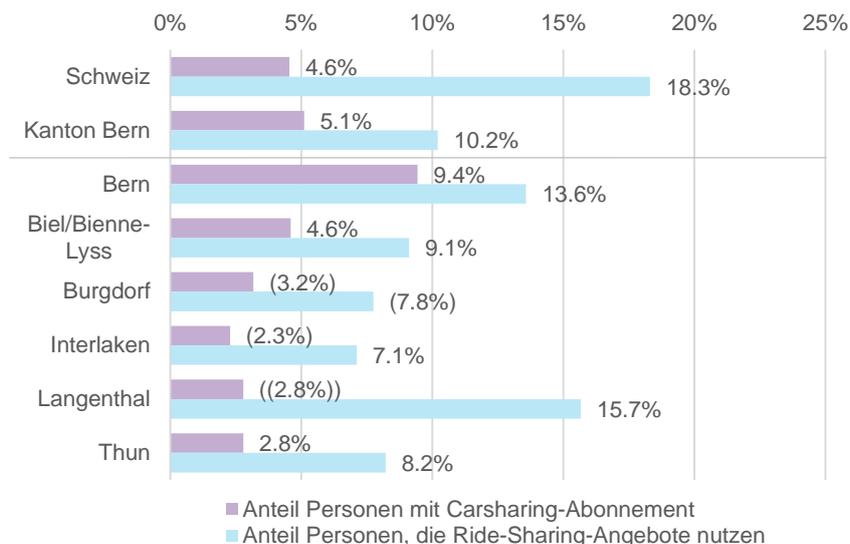
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.
 ((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5.



Im Vergleich zur Schweiz besitzen die Menschen im Kanton Bern überdurchschnittlich viele Carsharing-Abonnements. Hingegen werden im Kanton Bern deutlich weniger Ride-Sharing-Angebote genutzt als im Schweizer Durchschnitt. Im Kanton Bern werden Sharing-Angebote in Bern-Mittelland besonders stark genutzt.

¹⁷ Bei der Erhebung von Ride-Sharing-Angeboten wird erhoben, ob eine Zielperson jemals ein solches Angebot genutzt hat. Es liegt entsprechend keine zeitliche Einschränkung vor.

Abbildung 2-15: Besitz von Carsharing-Abonnement und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten
CH, BE und Agglomerationen | In Prozent der Personen

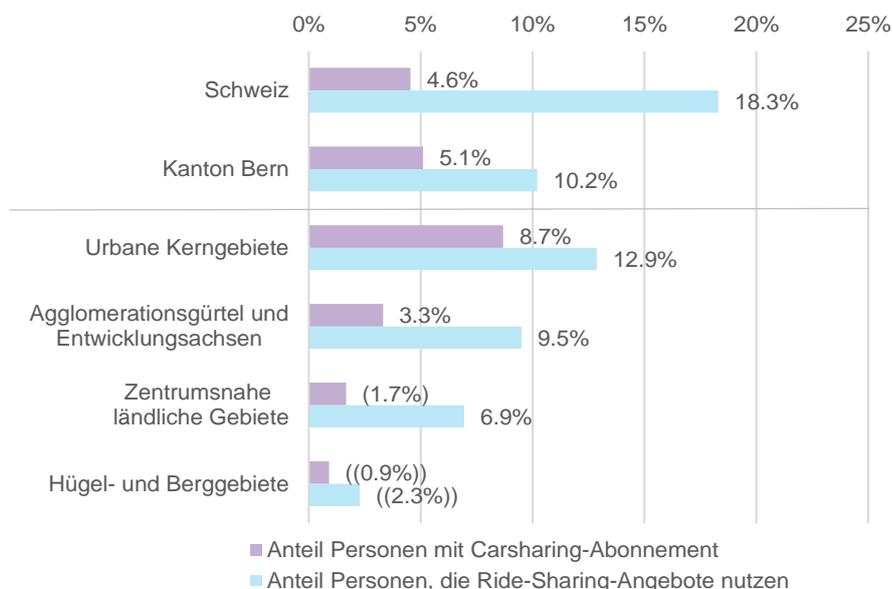


Lesebeispiel: 4.6% der Menschen in der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss besitzen ein Carsharing-Abonnement. 9.1% der Personen haben schon mal ein Ride-Sharing-Angebot genutzt.

(...) 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.

Einzig in der Agglomeration Bern besitzen die Menschen im kantonalen Vergleich überdurchschnittlich viele Carsharing-Abonnemente. Auch bei der Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten weist die Agglomerationen einen höheren Anteil als im kantonalen Schnitt aus. Mit 15.7% der Personen wird Ride-Sharing in Langenthal allerdings noch stärker genutzt.

Abbildung 2-16: Besitz von Carsharing-Abonnement und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten
CH, BE und Raumtypen | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: Im Agglomerationsgürtel und entlang von Entwicklungsachsen besitzen 3.3% der Menschen ein Carsharing-Abonnement, 9.5% haben schon mal ein Ride-Sharing-Angebot genutzt.

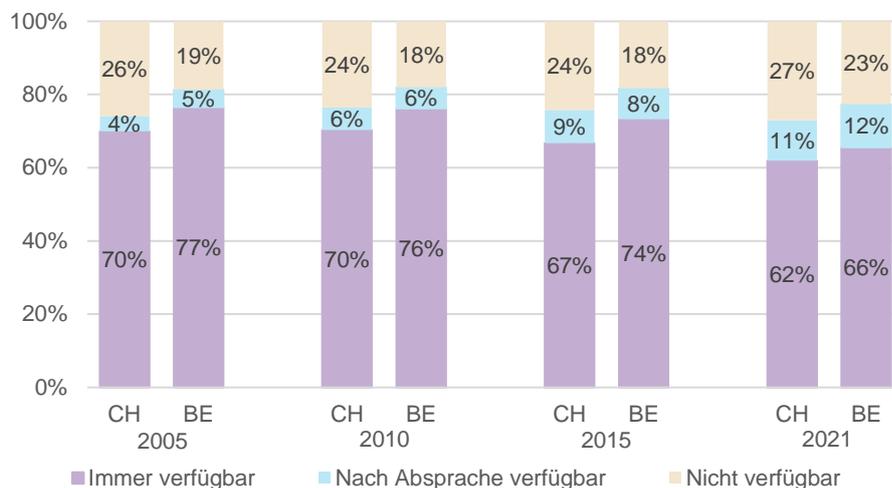
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.
((...)) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5.

Sowohl beim Carsharing- als auch beim Ride-Sharing nimmt die Nutzung mit zunehmendem Urbanisierungsgrad zu. In urbanen Kerngebieten ist im kantonalen Vergleich eine überdurchschnittliche Nutzung zu beobachten. Bei allen anderen Raumtypen kann eine unterdurchschnittliche Nutzung festgestellt werden.

2.3 Verfügbarkeit von Velos¹⁸

a) Entwicklung im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 2-17: Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos
CH und BE | In Prozent der Personen



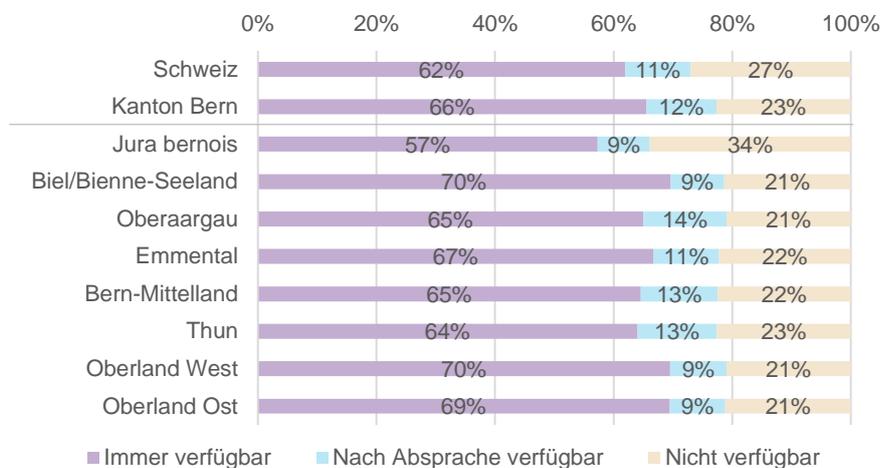
Lesebeispiel: Im Jahr 2021 steht 66% der Berner Bevölkerung immer ein Velo zur Verfügung, 12% der Personen können nach Absprache ein Velo nutzen. Die verbleibenden 23% der Personen haben keinen Zugang zu einem Velo.

In den letzten Jahren hat die Verfügbarkeit von Velos tendenziell abgenommen. So steht zwei Dritteln der Berner Bevölkerung immer ein Velo zur Verfügung – im Jahr 2015 waren es noch fast drei Viertel. Zwar haben Menschen zunehmend die Möglichkeit, ein Velo nach Absprache zu nutzen, allerdings kann dadurch der Rückgang bei der ständigen Verfügbarkeit nicht kompensiert werden. Entsprechend hat der Anteil Personen, denen kein Velo zur Verfügung steht, zugenommen. Im Vergleich zur gesamten Schweiz ist die Verfügbarkeit von Velos im Kanton Bern überdurchschnittlich hoch.

¹⁸ Die Veloverfügbarkeit bezieht sich auf alle befragten Personen (Zielpersonen) und ist daher nicht direkt mit der Autoverfügbarkeit vergleichbar, die sich nur auf Personen ab 18 Jahren mit Führerschein bezieht. Die Veloverfügbarkeit enthält auch die Verfügbarkeit von E-Bikes.

b) Verfügbarkeit von Velos

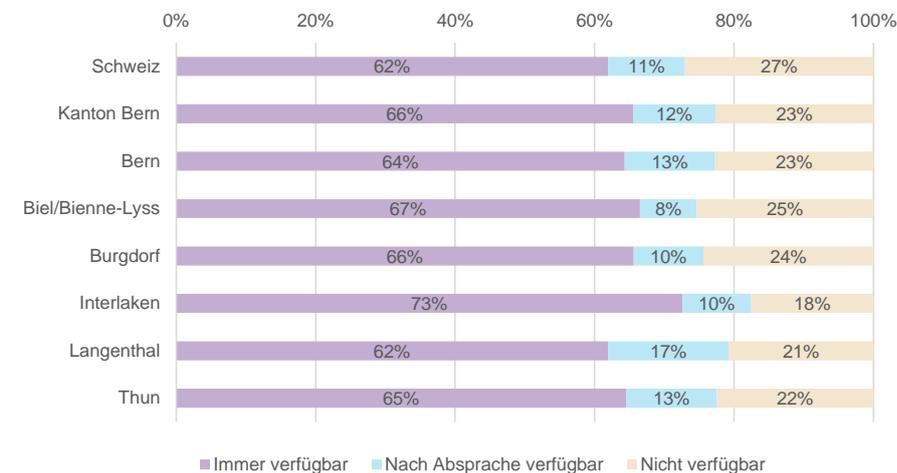
Abbildung 2-18: Verfügbarkeit von Velos
CH, BE und Regionen | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: Sieben von zehn Personen (70%) in der Region Oberland West haben immer einen Zugang zu einem Velo. Rund jede zehnte Person (9%) kann ein Velo nach Absprache nutzen. Die verbleibenden 21% haben keinen Zugang zu einem Velo.

Im Vergleich zur gesamten Schweiz weist der Kanton Bern eine höhere Verfügbarkeit von Velos auf. Rund drei Viertel der Berner Bevölkerung können immer oder nach Absprache ein Velo benutzen. Dabei weisen sämtliche Berner Regionen mit Ausnahme des Jura bernois eine höhere Velo-Verfügbarkeit auf als im Schweizer Mittel. Im Jura bernois steht nur 57% der Personen immer ein Velo zur Verfügung, 9% der Personen können ein Velo nach Absprache nutzen.

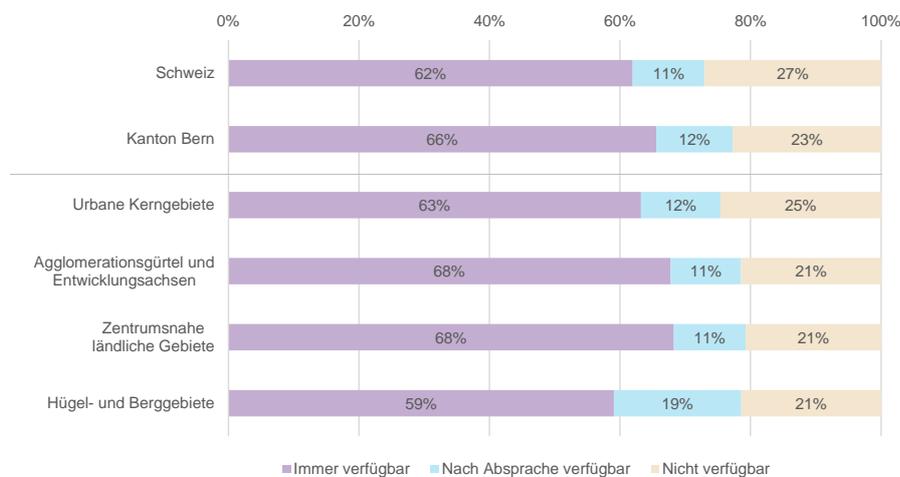
Abbildung 2-19: Verfügbarkeit von Velos
CH, BE und Agglomerationen | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: Fast drei Viertel der Personen (73%) in der Agglomeration Interlaken haben immer einen Zugang zu einem Velo. Jede zehnte Person (10%) kann ein Velo nach Absprache nutzen. Die verbleibenden 18% haben keinen Zugang zu einem Velo.

Die Berner Agglomerationen weisen insgesamt eine mit dem kantonalen Durchschnitt vergleichbare Velo-Verfügbarkeit auf. Die Agglomeration Interlaken sticht mit einer besonders hohen Velo-Verfügbarkeit heraus. 83% der Personen können in dieser Agglomeration immer oder nach Absprache ein Velo nutzen. Die tiefste Velo-Verfügbarkeit weisen die Agglomerationen Biel/Bienne-Lyss (75%) und Burgdorf (76%) auf, welche immer noch über dem Schweizer Durchschnitt liegt.

Abbildung 2-20: Verfügbarkeit von Velos
CH, BE und Raumtypen | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: In urbanen Kerngebieten steht drei Viertel der Personen ein Velo zur Verfügung. Bei 63% steht immer ein Velo zur Verfügung, bei 12% nur nach Absprache (ergibt kumuliert 75%). Die verbleibenden 25% der Personen haben keinen Zugang zu einem Velo.

In den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie in zentrumsnahen ländlich geprägten Gebieten ist die Verfügbarkeit von Velos am höchsten. In Hügelgebieten hat sich die Verfügbarkeit von Velos im Vergleich zum Mikrozensus 2015 besonders stark verändert. Während 2015 rund 73% immer (65%) oder nach Absprache (8%) ein Velo zur Verfügung hatten, erreicht die Velo-Verfügbarkeit im Jahr 2021 bereits 79%. Dies trotz des für Velofahrende schwierigen Geländes resp. den grossen Höhenunterschieden.

c) Besitz von Bikesharing-Abonnements

Abbildung 2-21: Besitz von Bikesharing-Abonnements

CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen | In Prozent der Personen

Besitz von Bikesharing-Abonnement	Ja	Nein
Schweiz	2%	98%
Kanton Bern	3%	97%
Jura bernois	((0%))	100%
Biel/Bienne-Seeland	2%	98%
Oberaargau	((1%))	99%
Emmental	(2%)	98%
Bern-Mittelland	5%	95%
Thun	(1%)	99%
Oberland West	((1%))	99%
Oberland Ost	((1%))	99%
Agglomerationen		
Bern	6%	94%
Biel/Bienne-Lyss	(2%)	98%
Burgdorf	((2%))	98%
Interlaken	((2%))	98%
Langenthal	((2%))	98%
Thun	(2%)	98%
Raumtypen		
Urbane Kerngebiete	5%	95%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	1%	99%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	(1%)	99%
Hügel- und Berggebiete	((1%))	99%

(...) 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.

Bisher besitzen nur wenige Menschen ein Bikesharing-Abonnement. Im kantonalen Durchschnitt sind es 3% der Personen. Dabei konzentriert sich der Besitz von Bikesharing-Abonnements auf urbane Kerngebiete (5%). Dieser hohe Anteil wird vor allem durch den mit 6% vergleichsweise sehr hohen Besitz von Bikesharing-Abonnements in der Agglomeration Bern getrieben. Diese Beobachtung ist nicht weiter erstaunlich, da sich die bestehenden Bikesharing-Angebote auf die urbanen Kerngebiete beschränken.

2.4 Besitz von ÖV-Abonnements

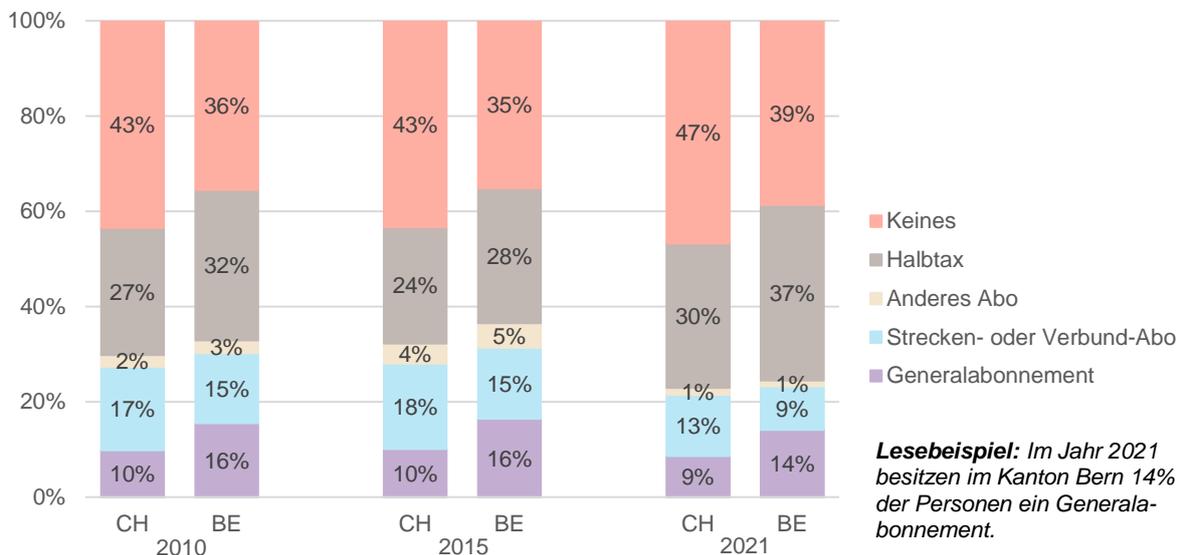
Bei der Auswertung zu den ÖV-Abonnements müssen folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Damit ein Total von 100% erreicht wird, werden Personen mit mehreren ÖV-Abonnements jeweils nur einer Kategorie zugeordnet. So werden Personen, die neben einem Strecken- oder Verbund-Abo oder einem anderen Abo auch noch ein Halbtax besitzen, bei den Halbtax-Abonnements nicht mitgezählt. Dies führt dazu, dass der tatsächliche Bevölkerungsanteil mit einem Halbtax jeweils höher als ausgewiesen ausfällt.
- Die Kategorie «Anderes Abo» umfasst insbesondere die Junior-Karte, die Kinder-Mitfahrkarte und das Gleis-7-Abonnement resp. das seven25-Abo.¹⁹

a) Entwicklung im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 2-22: Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnements

CH und BE | In Prozent der Personen



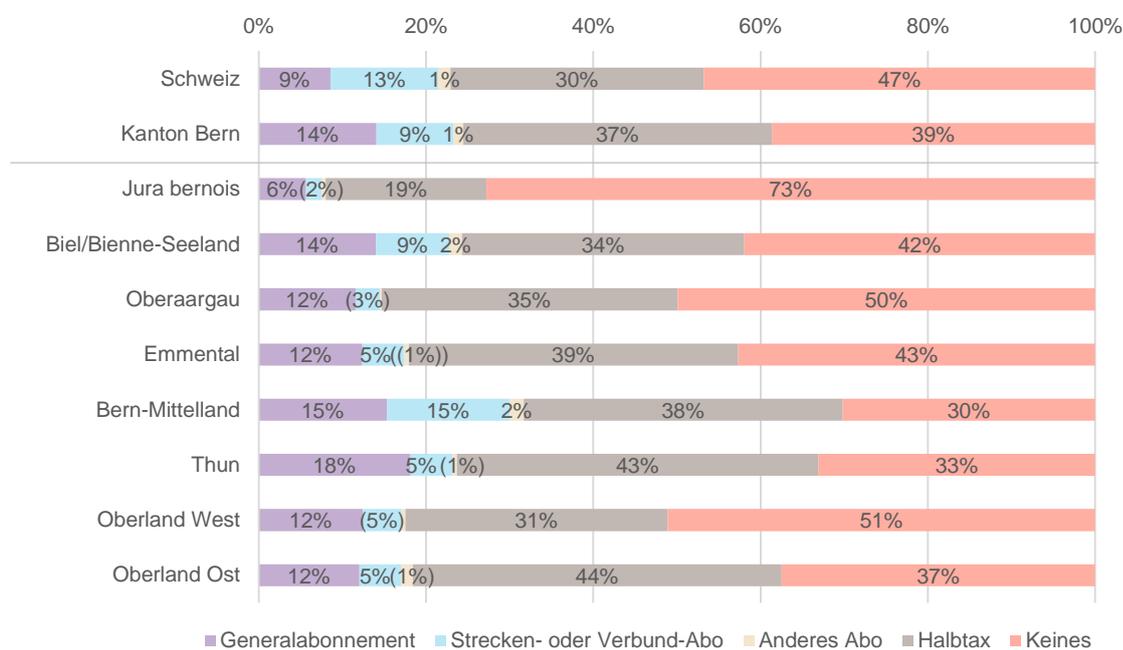
Über 60% der Berner Bevölkerung besitzt ein ÖV-Abonnement, womit der Kanton Bern über dem Schweizer Durchschnitt liegt. Während der Bevölkerungsanteil mit Generalabonnement in den letzten Jahren mehr oder weniger gleichgeblieben ist (leichter Rückgang per 2021), ist der Anteil der Menschen mit Strecken- und Verbund-Abos zwischen 2015 und 2021 deutlich zurückgegangen. Es ist davon auszugehen, dass viele der Personen, die im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2015 kein Strecken- oder Verbund-Abo mehr besitzen, bereits vorher im Besitz eines Halbtaxabonnements waren. Dies schlägt sich nun im höheren Anteil der Personen mit Halbtax nieder.²⁰

¹⁹ Das Gleis-7-Abonnement resp. das seven25-Abo wurde per 1. Juni 2023 durch das Abonnement GA Night ersetzt.

²⁰ Zur Erinnerung: Personen, die sowohl ein Strecken- oder Verbund-Abo als auch ein Halbtax besitzen, werden nur in der Kategorie «Strecken- und Verbund-Abo» gezählt, damit das Total 100% ergibt.

b) Besitz von ÖV-Abonnements

Abbildung 2-23: Besitz von ÖV-Abonnements
CH, BE und Regionen | In Prozent der Personen

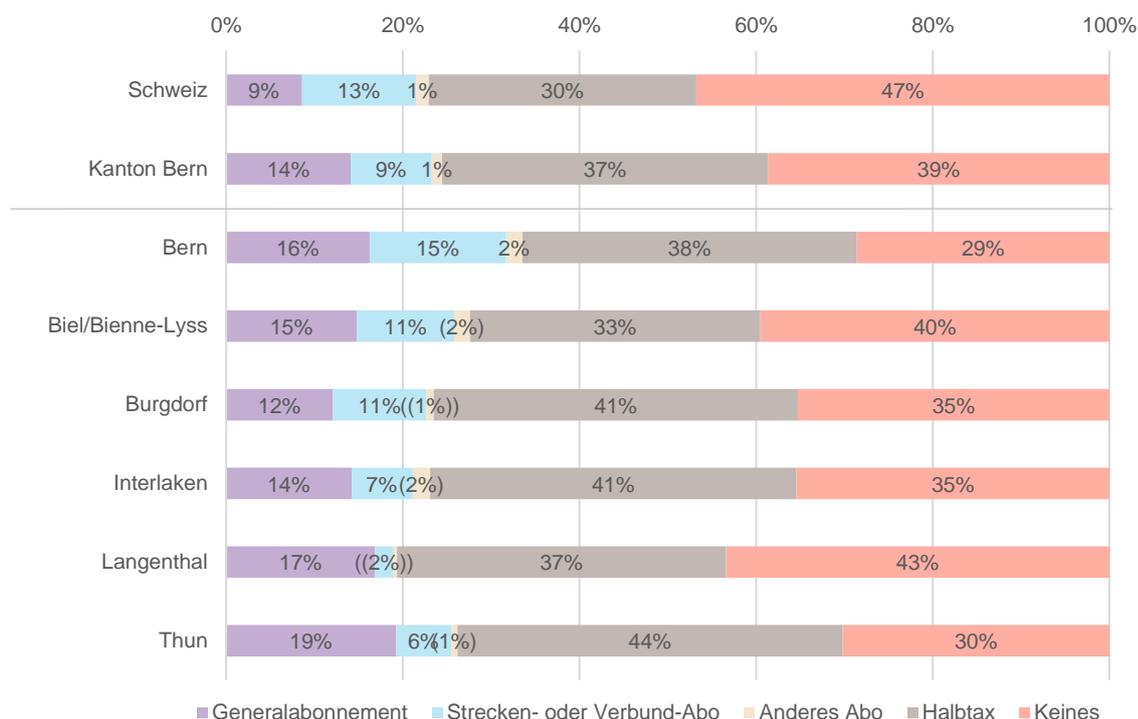


(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.
 (...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5.

Lesebeispiel: In der Region Biel/Bienne-Seeland besitzen 14% der Bevölkerung ein Generalabonnement, 9% ein Strecken- oder Verbund-Abo, 2% ein anderes Abo, 34% ein Halbtax und 42% gar kein ÖV-Abonnement.

In den Regionen Bern-Mittelland, Thun und Oberland Ost besitzen besonders viele Personen ein ÖV-Abonnement. Dabei ist – in allen Berner Regionen – das Halbtax am stärksten verbreitet. Die Unterschiede zwischen den Regionen sind teilweise sehr gross. Während in der Region Bern-Mittelland nur rund ein Drittel der Menschen (30%) kein ÖV-Abonnement besitzt, sind es im Jura bernois fast drei Viertel der Personen (73%).

Abbildung 2-24: Besitz von ÖV-Abonnementen
CH, BE und Agglomerationen | In Prozent der Personen

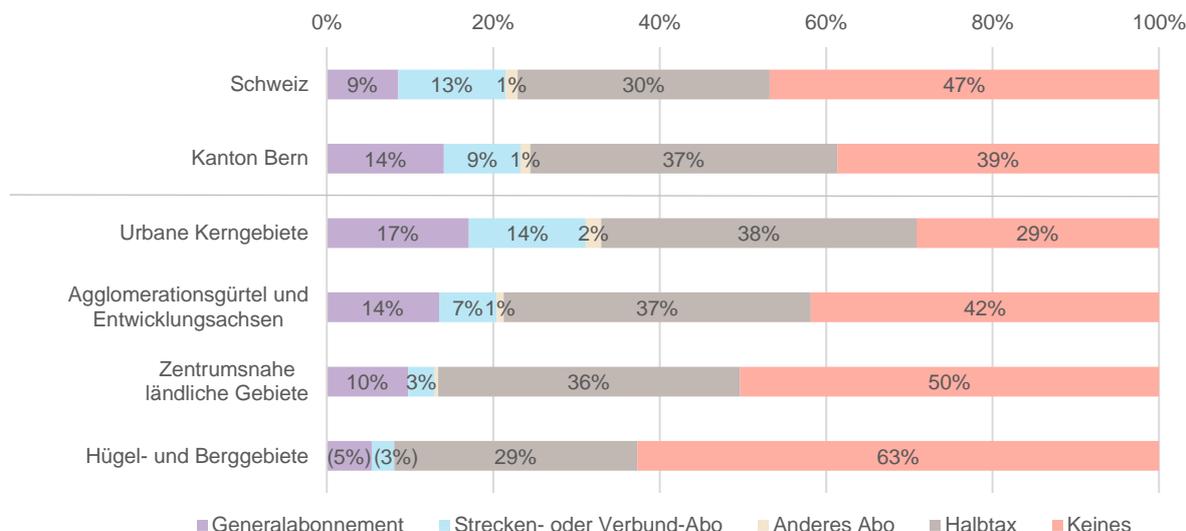


(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.
 (...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Anzahl Beobachtungen ist kleiner als 5.

Lesebeispiel: In der Agglomeration Langenthal besitzen 17% ein Generalabonnement, 2% ein Strecken- oder Verbund-Abo, 0% ein anderes Abo (siehe Hinweis), 37% ein Halbtax und 43% gar kein ÖV-Abonnement.

In den Agglomerationen besitzen tendenziell mehr Leute ein Generalabonnement als im kantonalen Durchschnitt. Einzige Ausnahme bildet die Agglomeration Burgdorf mit einem etwas tieferen Anteil. Gesamthaft ist der Besitz von ÖV-Abonnementen in den Agglomerationen Bern und Thun am höchsten. In Thun kann zudem ein besonders hoher Anteil von Personen mit Generalabonnement festgestellt werden: Eine von fünf Personen besitzt in der Agglomeration Thun ein Generalabonnement (19%).

Abbildung 2-25: Besitz von ÖV-Abonnementen
CH, BE und Raumtypen | In Prozent der Personen



(...) 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.

Lesebeispiel: In Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen besitzen 14% ein Generalabonnement, 7% ein Strecken- oder Verbund-Abo, 1% ein anderes Abo, 37% ein Halbtax und 42% besitzen kein ÖV-Abonnement.

Der Besitz von ÖV-Abonnementen nimmt mit dem Urbanisierungsgrad zu. Dies trifft für sämtliche Kategorien der ÖV-Abonnementen zu. Das umgekehrte Muster zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Autos nach Raumtypen (vgl. Abbildung 2-13).

2.5 Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen

a) Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen zu Hause

Abbildung 2-26: Zeitreihe Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen zu Hause
CH und BE

Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze zu Hause		2010		2015		2021	
		CH	BE	CH	BE	CH	BE
Park- oder Garagenplätze für Autos zu Hause	Anzahl pro Haushalt	1.74	1.66	1.77	1.71	1.82	1.72
	Veloabstellplatz zu Hause	80%	81%	80%	82%	79%	83%
	Nein	20%	19%	20%	18%	21%	17%

Die Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen zu Hause hat im Kanton Bern in den letzten Jahren zugenommen. Die Zunahme liegt allerdings innerhalb des Vertrauensintervalls und ist somit nicht signifikant. Für Autos stehen im Kanton Bern weniger Park- oder Garagenplätze zur Verfügung als im Schweizer Durchschnitt. Hingegen verfügen im Kanton Bern mehr Personen einen Veloabstellplatz zu Hause als in der gesamten Schweiz.

Abbildung 2-27: Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen zu Hause
CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen

Verfügbarkeit von Auto- [Anzahl pro Haushalt] und Veloabstellplätzen [ja/nein] zu Hause	Anzahl Park- oder Garagenplätze zu Hause	Veloabstellplatz zu Hause	
		Ja	Nein
Schweiz	1.82	79%	21%
Kanton Bern	1.72	83%	17%
Jura bernois	1.91	76%	24%
Biel/Bienne-Seeland	1.81	83%	17%
Oberaargau	2.09	82%	18%
Emmental	1.80	81%	19%
Bern-Mittelland	1.46	84%	16%
Thun	1.79	89%	11%
Oberland West	2.00	91%	((9%))
Oberland Ost	1.88	78%	22%
Agglomerationen			
Bern	1.40	85%	15%
Biel/Bienne-Lyss	1.53	87%	13%
Burgdorf	1.73	86%	(14%)
Interlaken	1.67	92%	(8%)
Langenthal	1.82	91%	((9%))
Thun	1.72	89%	11%
Raumtypen			
Urbane Kerngebiete	1.32	88%	12%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungssachsen	1.85	83%	17%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	2.12	74%	26%
Hügel- und Berggebiete	2.11	77%	(23%)

(...) 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 zentrumsnahen ländlichen Gebieten und in Hügel- und Berggebieten ist die Verfügbarkeit von Park- und Garagenplätzen für Autos zu Hause besonders hoch. Mit zunehmendem Urbanisierungsgrad nimmt diese Verfügbarkeit deutlich ab. Das umgekehrte Muster kann bei Veloabstellplätzen beobachtet werden.

b) Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits- / Ausbildungsort

Abbildung 2-28: Zeitreihe Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits-/Ausbildungsort
CH und BE

Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort		2010		2015		2021	
		CH	BE	CH	BE	CH	BE
Park- oder Garagenplätze für Autos am Arbeits-/Ausbildungsort	Ja, gratis	59%	57%	52%	49%	48%	49%
	Ja, bezahlt	16%	18%	22%	24%	23%	22%
	Nein	25%	24%	26%	27%	29%	28%
Veloabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort	Ja	74%	81%	77%	83%	76%	82%
	Nein	26%	19%	23%	17%	24%	18%

Bei der Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort hat sich im Vergleich zum Jahr 2015 nicht viel verändert. Im Kanton Bern können rund die Hälfte der Personen am Arbeits- oder Ausbildungsort gratis einen Autoparkplatz nutzen. Rund jede fünfte Person (22%) kann gegen Bezahlung einen Autoparkplatz nutzen. Zudem steht 82% der Personen im Kanton Bern am Arbeits- oder Ausbildungsort ein Veloabstellplatz zur Verfügung.

Abbildung 2-29: Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort

CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen

Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits-/Ausbildungsort	Autoparkplätze am Arbeits-/Ausbildungsort			Veloabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort	
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
Schweiz	48%	23%	29%	76%	24%
Kanton Bern	49%	22%	28%	82%	18%
Jura bernois	74%	(16%)	(10%)	66%	34%
Biel/Bienne-Seeland	56%	23%	21%	83%	17%
Oberaargau	75%	(7%)	18%	87%	(13%)
Emmental	47%	27%	26%	85%	15%
Bern-Mittelland	37%	26%	37%	81%	19%
Thun	49%	22%	28%	86%	14%
Oberland West	53%	((32%))	((15%))	91%	((9%))
Oberland Ost	64%	(8%)	28%	87%	(13%)
Agglomerationen					
Bern	34%	26%	40%	81%	19%
Biel/Bienne-Lyss	49%	22%	29%	83%	17%
Burgdorf	45%	(20%)	35%	84.1%	(16%)
Interlaken	55%	((6%))	40%	87%	(13%)
Langenthal	64%	((5%))	(32%)	92%	((8%))
Thun	51%	20%	29%	88%	12%
Raumtypen					
Urbane Kerngebiete	37%	24%	40%	84%	16%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	57%	21%	22%	82%	18%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	59%	23%	18%	78%	22%
Hügel- und Berggebiete	73%	(18%)	((10%))	80%	(20%)

(...) 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.

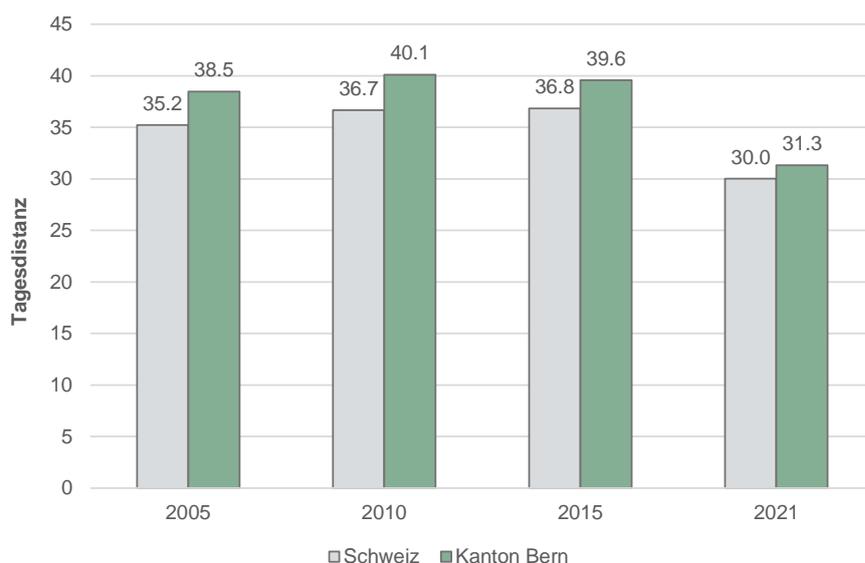
Bei den Autoparkplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort lässt sich das gleiche Muster wie bei den Autoparkplätzen zu Hause erkennen. Die Verfügbarkeit nimmt mit zunehmender ländlicher Prägung zu. Bei den Veloabstellplätzen am Arbeits- oder Ausbildungsort gibt es dagegen nicht so grosse Differenzen wie bei deren Verfügbarkeit zu Hause. In allen betrachteten Raumtypen können rund vier von fünf Personen am Arbeits- oder Ausbildungsort einen Veloabstellplatz nutzen.

3 Verkehrsaufkommen

3.1 Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen

a) Entwicklung im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 3-1: Zeitreihe Tagesdistanz
CH und BE | Kilometer pro Person

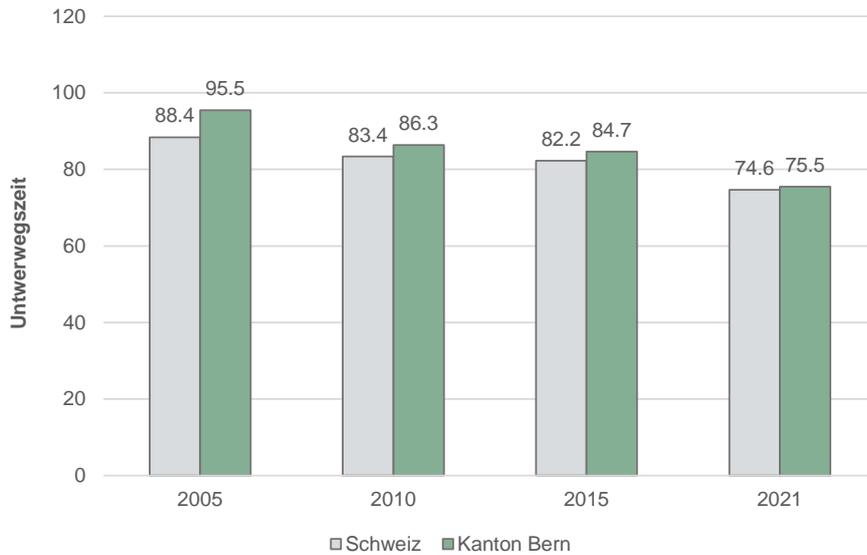


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 legt eine im Kanton Bern wohnhafte Person täglich durchschnittlich 31.3 km und eine in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 30.0 km zurück.

Die im Inland zurückgelegten Tagesdistanzen sind bei den im Kanton Bern wohnhaften Personen ab 6 Jahren zwischen 2015 und 2021 um 8.3 km oder gut ein Fünftel (21%) gesunken. Zwar legen die Bernerinnen und Berner im Durchschnitt weiterhin eine etwas grössere Distanz zurück als im schweizerischen Mittel. Die Differenz beträgt im Jahr 2021 noch 1.3 km. Sie hat sich im Vergleich zum Jahr 2015 mit 2.8 km mehr als halbiert.

Auf kantonaler Ebene war erstmals schon zwischen 2010 und 2015 ein Rückgang der durchschnittlichen Tagesdistanz festzustellen. Die im Jahr 2021 noch einmal deutlich kürzere Tagesdistanz ist aber als eindeutiger Effekt der Covid-19-Pandemie anzusehen und kann nicht als genereller Trend zu kürzeren Tagesdistanzen interpretiert werden. Diese Interpretation gilt auch für die folgenden Abbildungen zur täglichen Unterwegszeit (vgl. Abbildung 3-2) und zur Anzahl Wege pro Tag (vgl. Abbildung 3-3).

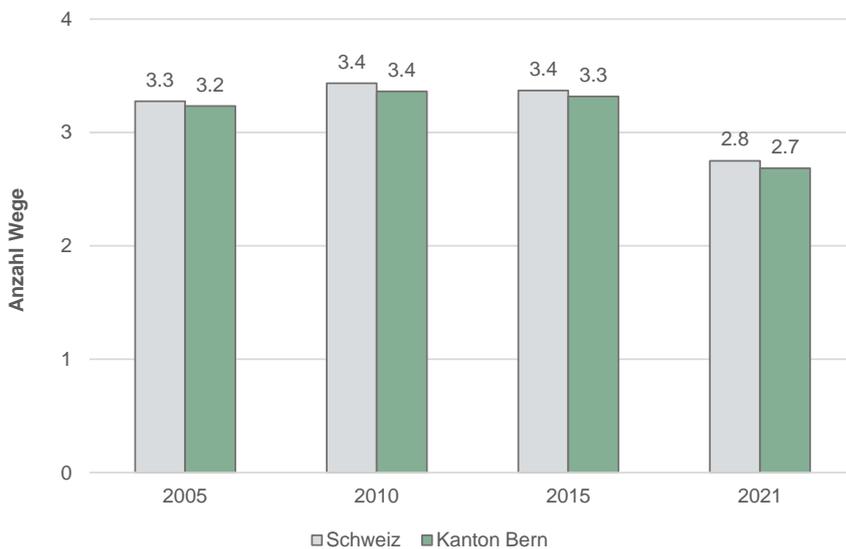
Abbildung 3-2: Zeitreihe Unterwegszeit
CH und BE | Minuten pro Person und Tag



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 ist eine im Kanton Bern wohnhafte Person pro Tag im Durchschnitt 75.5 Minuten und eine in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 74.6 Minuten unterwegs.

Die im Kanton Bern wohnhaften Personen sind 2021 im Durchschnitt täglich gut 75 Minuten unterwegs, was einer Abnahme von rund 9 Minuten oder 11% im Vergleich zu 2015 entspricht und knapp 1 Minute über dem schweizerischen Mittel liegt.

Abbildung 3-3: Zeitreihe Wege
CH und BE | Anzahl Wege pro Person und Tag

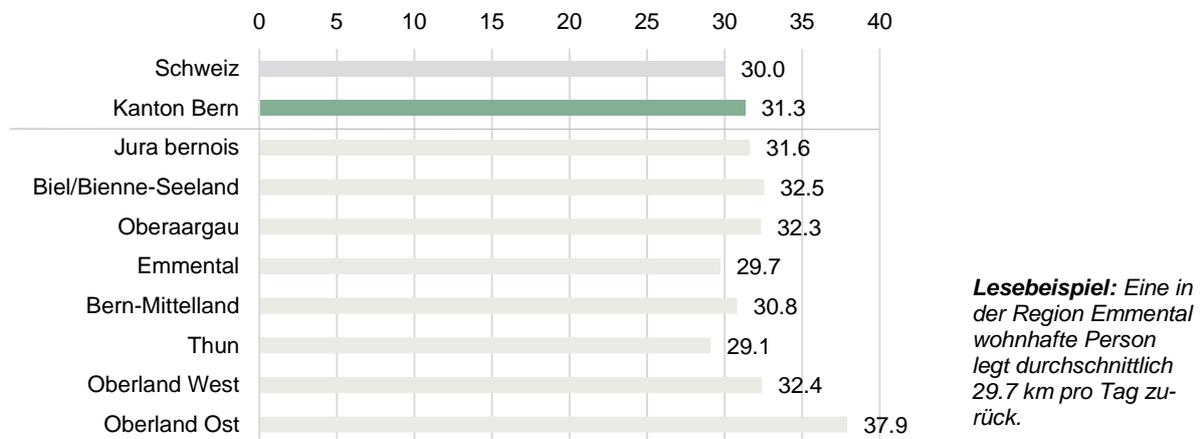


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 legt eine im Kanton Bern wohnhafte Person rund 2.7 und eine in der Schweiz wohnhafte Person 2.8 Wege pro Tag zurück.

Im Durchschnitt werden im Kanton Bern 2,7 Wege am Tag zurückgelegt, was einer Abnahme von 19% im Vergleich zu 2015 entspricht. Ein Weg kann zum Beispiel den Arbeitsort, eine Freizeitaktivität oder als Rückweg das Zuhause als Ziel haben.

b) Kennzahlen der Regionen

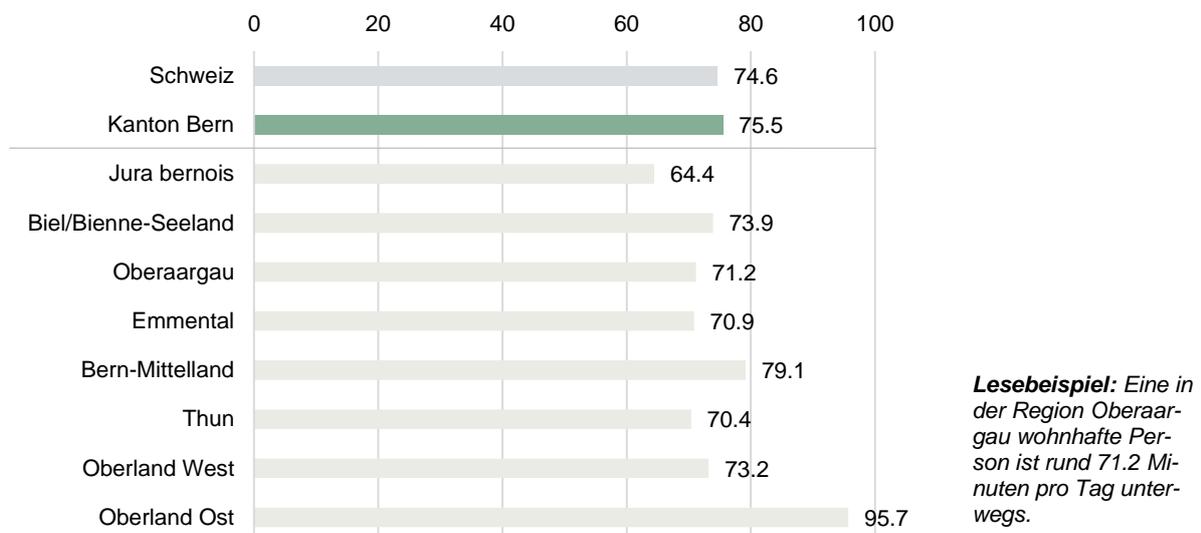
Abbildung 3-4: Tagesdistanz
CH, BE und Regionen | Kilometer pro Person



Die längsten durchschnittlichen Tagesdistanzen werden mit fast 38 km im Oberland Ost zurückgelegt. Im Vergleich zu Thun sind das fast 9 Kilometer mehr pro Tag und Person.

Interessant sind die Veränderungen der regionalen Tagesdistanzen im Vergleich zu 2015: Im Emmental ist die durchschnittlichen Tagesdistanz rund 14 km oder fast ein Drittel kürzer als im Jahr 2015. Ein ähnliches Ergebnis zeigt sich mit einer Abnahme von rund 13 km auch für Thun. Viel geringere Abnahmen der Tagesdistanzen ergeben sich dagegen im Oberaargau (-2.3 km) und vor allem im Oberland Ost (-0.4 km). Entsprechend weisen Emmental und Thun die kürzesten durchschnittlichen Tagesdistanzen auf. Es zeigt sich, dass die Covid-19-Pandemie offensichtlich zu regional unterschiedlichen Auswirkungen im Verkehrsverhalten geführt hat.

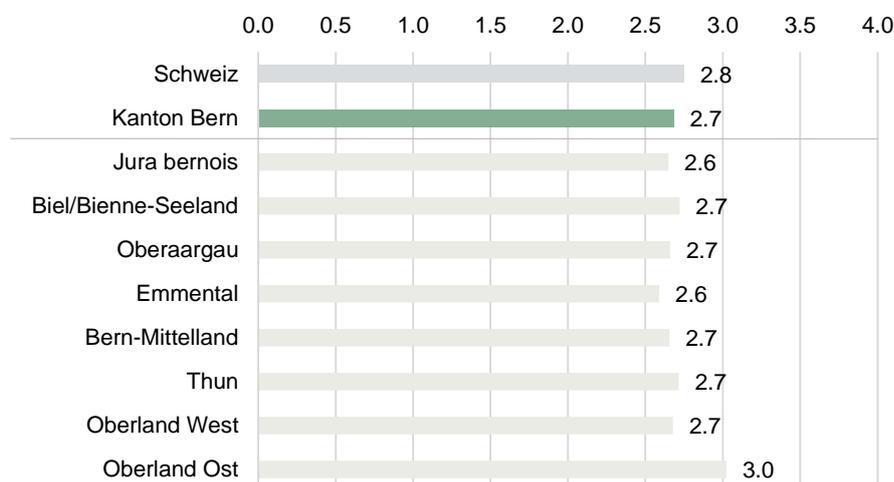
Abbildung 3-5: Unterwegszeit
CH, BE und Regionen | Minuten pro Person und Tag



Mit fast 96 Minuten sind die Personen im Oberland Ost auch zeitlich am längsten unterwegs. Personen im Jura bernois sind demgegenüber mit gut 64 Minuten mehr als eine halbe Stunde weniger lang unterwegs.

Abbildung 3-6: Wege

CH, BE und Regionen | Anzahl Wege pro Person und Tag



Lesebeispiel: Eine in der Region Bern-Mittelland wohnhafte Person legt durchschnittlich 2.7 Wege pro Tag zurück.

Die durchschnittliche Anzahl Wege pro Person und Tag liegt in den meisten Regionen bei 2.6 bis 2.7 Wegen. Einzig in der Region Oberland Ost ist mit durchschnittlich 3 Wegen pro Person und Tag ein deutlich höherer Wert festzustellen.

c) Kennzahlen der Agglomerationen

Abbildung 3-7: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege

CH, BE und Agglomerationen | Pro Person

Tägliches Verkehrsaufkommen	Tagesdistanz [km]	Unterwegszeit [Min pro Tag]	Anzahl Wege [pro Tag]
Schweiz	30.0	74.6	2.8
Kanton Bern	31.3	75.5	2.7
Bern	30.7	79.0	2.7
Biel/Bienne-Lyss	31.4	74.8	2.7
Burgdorf	27.5	73.5	2.7
Interlaken	33.2	81.8	3.1
Langenthal	29.0	64.8	2.7
Thun	29.5	71.3	2.8

Bei den Agglomerationen fällt Interlaken mit der grössten Anzahl Wege, der höchsten Tagesdistanz und der längsten Unterwegszeit auf. Am kürzesten sind die Tagesdistanzen in den Agglomerationen Burgdorf, Langenthal und Thun mit jeweils unter 30 km pro Tag.

d) Kennzahlen der Raumtypen

Abbildung 3-8: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege
CH, BE und Raumtypen | Pro Person

Tägliches Verkehrsaufkommen	Tagesdistanz [km]	Unterwegszeit [Min pro Tag]	Anzahl Wege [pro Tag]
Schweiz	30.0	74.6	2.8
Kanton Bern	31.3	75.5	2.7
Urbane Kerngebiete	27.8	73.6	2.7
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	34.4	78.3	2.7
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	32.5	73.3	2.6
Hügel- und Berggebiete	36.8	80.5	2.4

Personen aus Hügel- und Berggebieten weisen im Durchschnitt die grösste Tagesdistanz und die längste Unterwegszeit auf, dies bei der klar tiefsten Anzahl Wege pro Tag. Bewohnerinnen und Bewohner aus den urbanen Kerngebieten legen im Durchschnitt kürzere Distanzen zurück. Sie sind aber etwas länger unterwegs als Personen aus zentrumsnahen ländlichen Gebieten, obwohl diese pro Tag fast 5 km mehr zurücklegen. Mögliche Erklärungen dafür sind einerseits die Verkehrsmittelwahl – also ein höherer MIV-Anteil in ländlichen Gebieten und ein höherer Anteil des Fuss- und Veloverkehrs in urbanen Kerngebieten. Andererseits ist ein Einfluss durch das unterschiedliche Verkehrsaufkommen und die Struktur der Verkehrswege – also zum Beispiel mehr Schnell- oder Landstrassen im weniger dicht besiedelten Raum – denkbar.

3.2 Mobile und nicht mobile Personen

Abbildung 3-9: Am Stichtag nicht mobile Personen
CH und BE | In Prozent der Personen

Anteil am Stichtag nicht mobile Personen	Schweiz	Kanton Bern
Geschlecht		
Mann	15.2%	16.1%
Frau	17.9%	18.8%
Alter		
6-17 Jahre	14.5%	14.6%
18-24 Jahre	14.1%	14.8%
25-44 Jahre	13.7%	15.9%
45-64 Jahre	14.4%	13.8%
65-79 Jahre	21.4%	21.0%
80 Jahre und mehr	36.9%	39.8%
Erwerbstätigkeit		
Vollzeit	12.6%	13.4%
Teilzeit	12.8%	12.2%
in Ausbildung	14.7%	16.0%
nicht erwerbstätig	25.4%	27.0%
Übrige (keine Antwort / weiss nicht / unbekanntes Pensum)	22.6%	(32.7%)
Haushaltseinkommen pro Monat		
bis und mit 4'000 Fr.	23.9%	25.8%
4'001 - 8'000 Fr.	16.1%	17.6%
8'001 - 12'000 Fr.	13.1%	12.6%
mehr als 12'000 Fr.	12.8%	11.8%
Keine Antwort / weiss nicht	18.3%	19.6%
Nicht mobile Personen Total	16.6%	17.5%

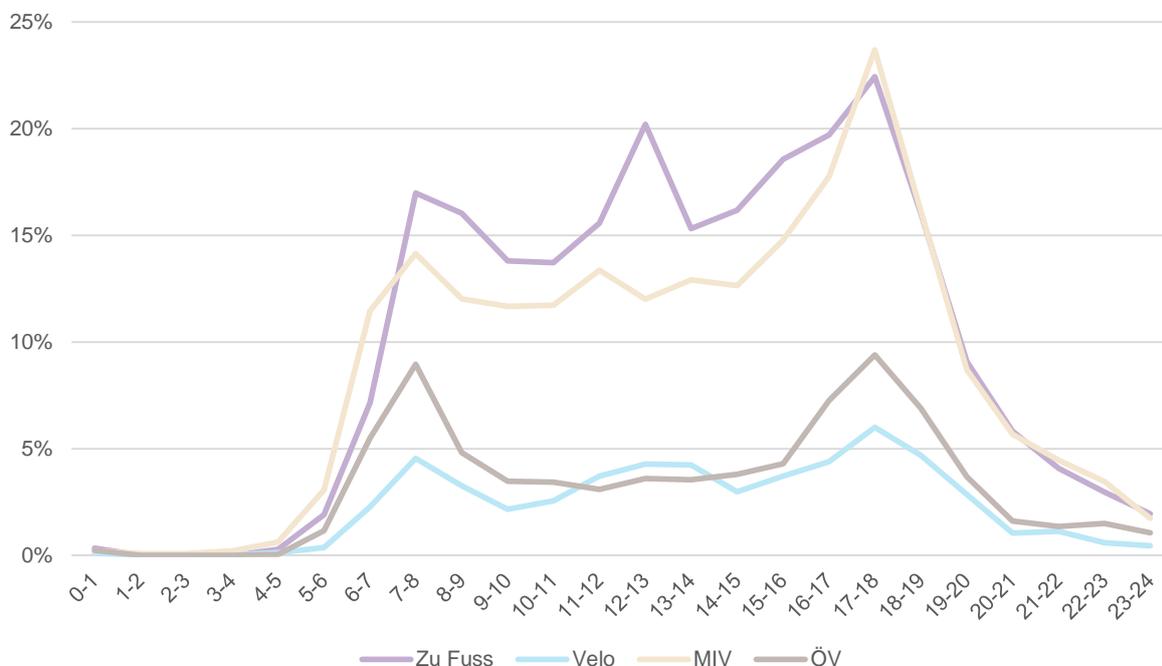
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.

Als "nicht mobil" gelten Personen, die am Stichtag keinen Weg zurückgelegt haben. Dies trifft auf 17.5% der Personen zu (im Jahr 2015 waren es noch 10.9%). Sie können aber durchaus an einem anderen Tag mobil sein. Frauen sind weniger mobil als Männer. Im Vergleich zu 2015 hat sich die Differenz zwischen den Geschlechtern von 2.3 auf 2.7 Prozentpunkte erhöht. Weiter zeigt sich, dass nicht erwerbstätige Menschen weniger mobil sind als Menschen in Ausbildung oder mit Erwerbstätigkeit. Zudem nimmt der Anteil nicht mobiler Personen mit steigendem Einkommen ab.

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf

a) Verkehrsaufkommen

Abbildung 3-10: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Verkehrsmitteln
BE | Prozentanteil der gesamten mobilen Bevölkerung



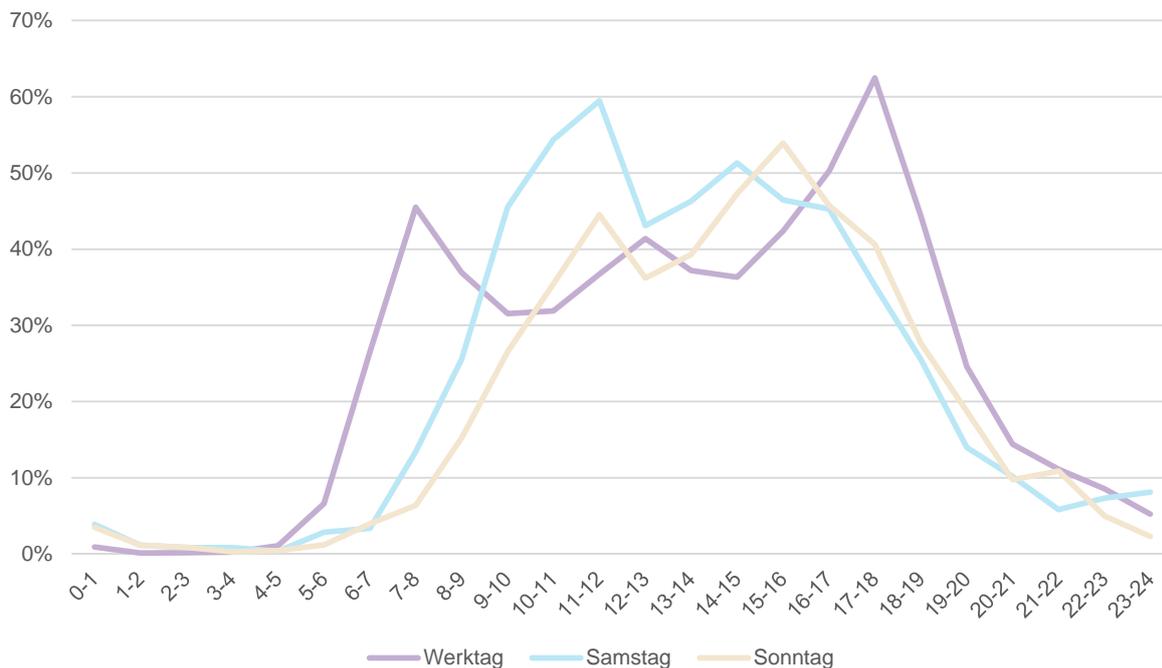
Lesebeispiel: Zwischen 12 und 13 Uhr sind rund 20% der mobilen Personen im Kanton Bern zu Fuss unterwegs.

Die Abbildung 3-10 zeigt das Verkehrsaufkommen an Werktagen im Tagesverlauf und damit die Tagesganglinien mit den Spitzenzeiten. Die Linien zeigen den Anteil der mobilen Berner Bevölkerung, der zu einem bestimmten Zeitpunkt unterwegs ist.²¹

Im Tagesverlauf schwankt die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich stark. Der Anteil der Personen, die zu Fuss unterwegs sind, ist im Tagesverlauf meistens am grössten, gefolgt von Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs sind. Deutlich geringer ist die Anzahl Personen, die mit dem ÖV oder dem Velo unterwegs sind. Der MIV weist eine ausgeprägte Abendspitze auf. Beim ÖV sind Morgen- und Abendspitze ähnlich hoch, am Abend ist sie jedoch deutlich breiter. Zwischen 17 und 18 Uhr ist die Bevölkerung besonders mobil. In dieser Zeitspanne sind über 60% der mobilen Bernerinnen und Berner unterwegs (vgl. Abbildung 3-10).

²¹ Unabhängig von der Dauer oder den Distanzen werden alle Personen berücksichtigt, die in einem Stundenintervall unterwegs sind. Eine Person, die beispielsweise um 06:55 mit dem Fahrrad zu Hause startet, 10 Minuten später den Zug nimmt, nach weiteren 20 Minuten am Bahnhof eintrifft und noch 10 Minuten zu Fuss zum Arbeitsplatz geht, wird viermal erfasst (in der Stunde 6-7 mit dem Velo und je einmal in der Stunde 7-8 mit dem Velo, zu Fuss und ÖV). Die Tagesganglinien nach Verkehrsmittel können deshalb nicht direkt summiert werden, um das gesamte Verkehrsaufkommen zu ermitteln, da dieselbe Person während einer Stunde mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs sein kann.

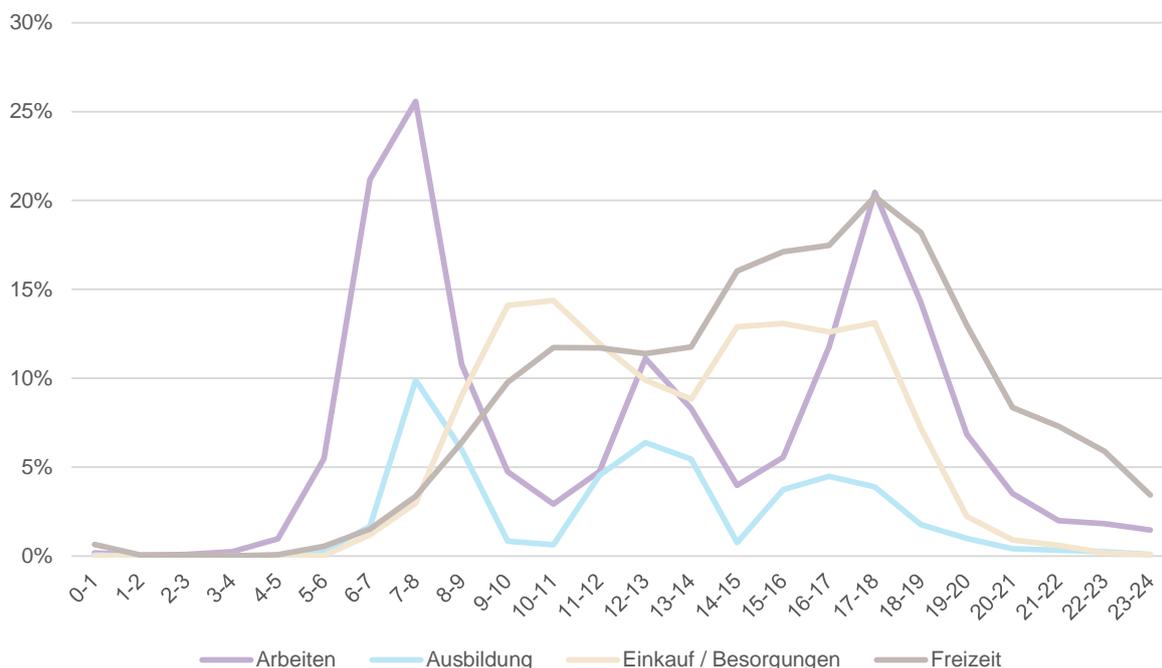
Abbildung 3-11: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Wochentag
 BE | Prozentanteil der gesamten mobilen Bevölkerung



Lesebeispiel: An einem Samstag sind 60% aller mobilen Personen im Kanton Bern zwischen 11 und 12 Uhr unterwegs.

Die Tagesganglinien nach Wochentagen zeigen für das Wochenende eine andere Charakteristik als an den Werktagen. Am Wochenende tritt die erste Verkehrsspitze später auf, und insgesamt ist das Verkehrsaufkommen gleichmässiger auf den Tag verteilt als an Werktagen mit den ausgeprägteren Morgen- und Abendspitzen.

Abbildung 3-12: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Wegzweck
 BE | Prozentanteil der gesamten mobilen Bevölkerung

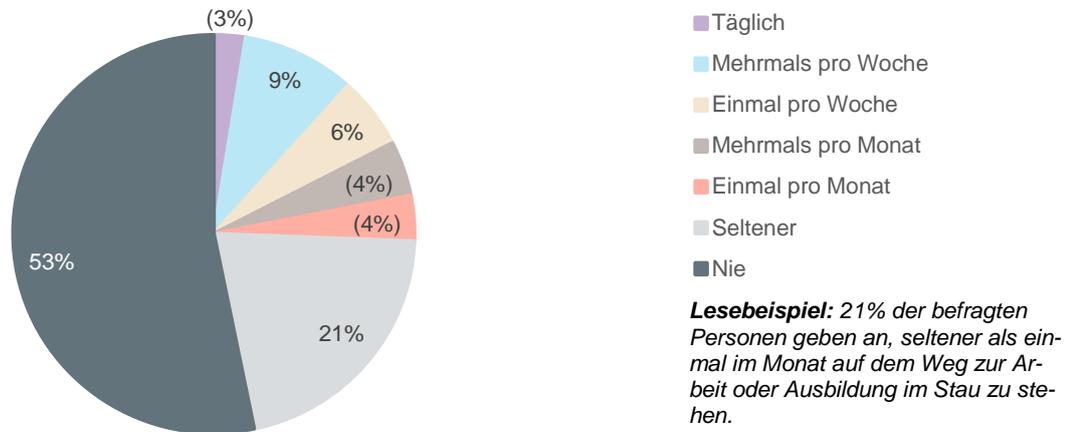


Lesebeispiel: Zwischen 7 und 8 Uhr ist rund ein Viertel aller mobilen Personen im Kanton Bern unterwegs zur Arbeit.

Während die Morgenspitze fast ausschliesslich durch Arbeits- und Ausbildungswege geprägt ist, überlagern sich in der Abendspitze mehrere Wegezwecke (insbesondere Arbeit, Freizeit und Einkaufen), was die in der Summe höhere und breitere Abendspitze erklärt. Ab dem frühen Nachmittag ist die Freizeit der aufkommensmässig wichtigste Zweck: Im Kanton Bern sind ab 14 Uhr über 15% der mobilen Personen für die Freizeit unterwegs, was sich bis 18 Uhr steigert und dann kontinuierlich abnimmt.

b) Staubetroffenheit im Arbeits- und Ausbildungsverkehr

Abbildung 3-13: Staubetroffenheit im Arbeits-/Ausbildungsverkehr
BE | In Prozent der Personen mit einem Auto



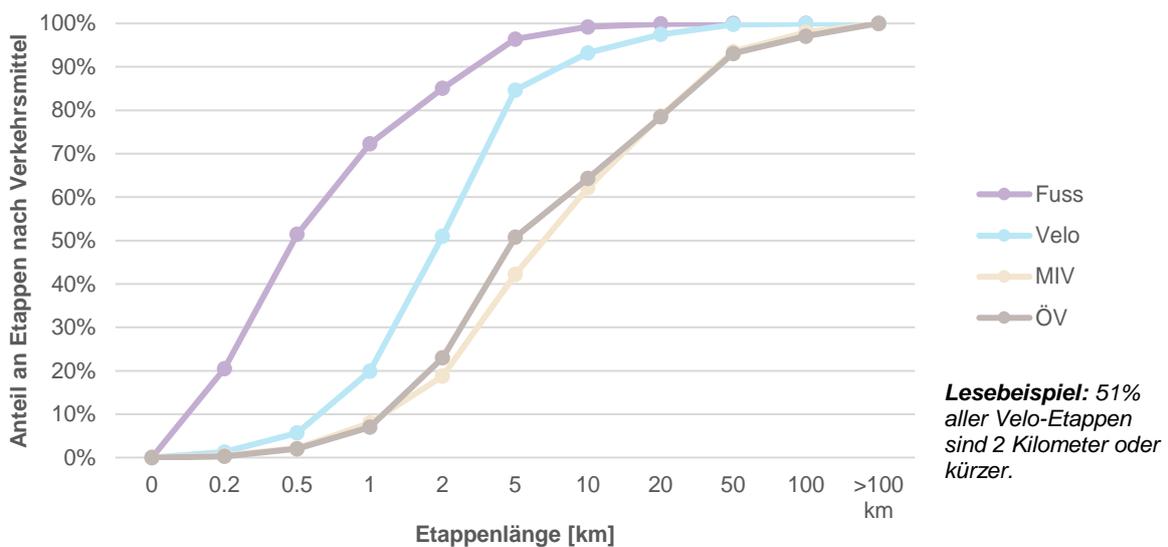
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.

Von den befragten Personen, die über ein Auto verfügen, gaben 17% an, im Jahr 2021 mindestens einmal pro Woche auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung im Stau zu stehen. 3% sind sogar täglich von Staus betroffen. Dagegen stehen fast drei Viertel der Befragten auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung selten oder nie im Stau.

3.4 Länge von Etappen und Wegen im Kanton Bern

a) Länge von Etappen

Abbildung 3-14: Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel
BE | In Prozent, kumuliert



Die Summenhäufigkeit erlaubt es, die Längen der mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen detailliert miteinander zu vergleichen. Unter anderem wird so aus der Abbildung 3-14 ersichtlich, dass beim Fussverkehr die Etappen grossmehrheitlich (85%) unter 2 Kilometern

liegen. Beim MIV sind gut 60% der Etappen 10 Kilometer oder kürzer und fast jede fünfte Etappe ist 2 Kilometer oder kürzer. Ein ähnliches Bild ergibt sich beim ÖV: Fast zwei Drittel der Etappen sind kürzer als 10 Kilometer und fast jede vierte Etappe ist kürzer als 2 Kilometer.

Abbildung 3-15: Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel, nur motorisierter Verkehr
BE | In Prozent, kumuliert

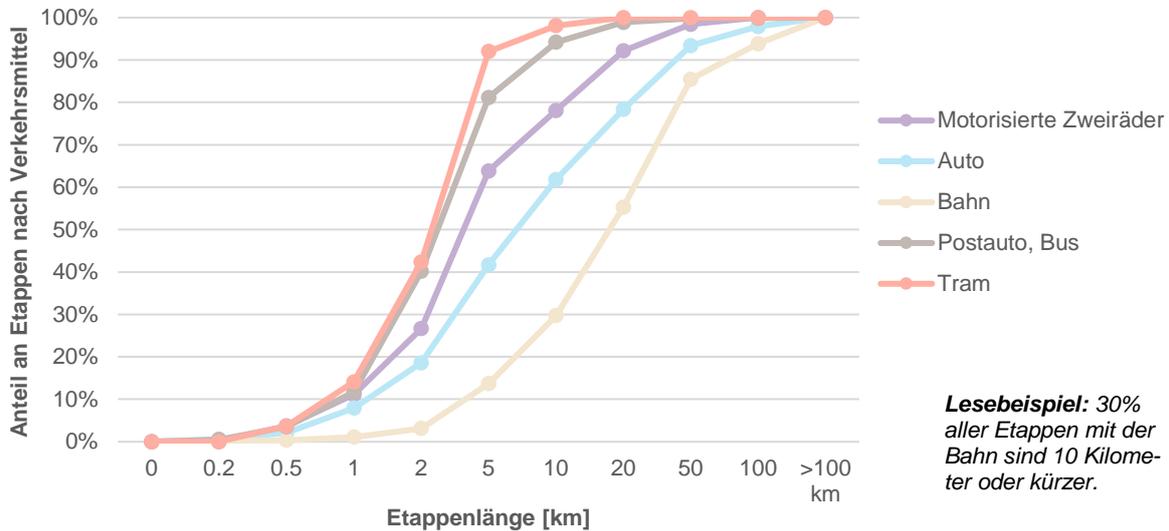


Abbildung 3-15 zeigt ergänzend, dass die Etappenlängen bei der Bahn überdurchschnittlich lang ausfallen. So sind 70% aller mit der Bahn zurückgelegten Etappen länger als 10 km. Demgegenüber sind nur 38% aller Auto-Etappen länger als 10 km.

Abbildung 3-16: Mittlere Distanz pro Etappe nach Verkehrsmittel
CH, BE und Regionen | In Kilometern

Mittlere Distanz pro Etappe [km] nach Verkehrsmittel	zu Fuss	Velo (ohne E-Bikes)	E-Bike	Mofa	Kleinmotorrad	Motorrad	Auto	Bahn	Bus	Tram
Schweiz	1.03	3.60	5.18	4.28	6.16	10.91	14.79	26.82	4.00	2.77
Kanton Bern	1.06	3.37	5.39	3.71	8.87	9.29	15.72	28.26	3.95	2.82
Jura bernois	1.05	(2.57)	(8.52)	((4.06))	((0.00))	(12.58)	15.58	34.63	(7.80)	(1.65)
Biel/Bienne-Seeland	1.04	3.77	5.09	2.56	((10.91))	(8.35)	16.67	36.60	3.69	(3.70)
Oberaargau	1.20	2.77	7.59	((1.36))	((0.00))	(5.08)	14.03	26.96	4.62	((2.75))
Emmental	1.16	(3.64)	3.41	(4.67)	((0.00))	((28.28))	14.69	21.25	4.61	(4.59)
Bern-Mittelland	1.02	3.69	5.38	5.60	(8.99)	11.18	17.14	26.67	3.46	2.81
Thun	1.11	2.13	4.72	(3.08)	2.83	3.35	14.30	29.03	3.14	2.15
Oberland West	1.28	(4.95)	((2.95))	((1.39))	((0.00))	((6.05))	13.81	27.89	7.18	((0.00))
Oberland Ost	1.09	2.44	(3.94)	((1.92))	((20.43))	((2.73))	13.93	30.78	(10.42)	((3.52))

(...) 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 Angaben zu den mittleren Etappendistanzen basieren auf den Etappen der Personen, die das Verkehrsmittel am Stichtag tatsächlich genutzt haben. Erwartungsgemäss ist die mittlere Etappendistanz zu Fuss mit gut 1 Kilometer am geringsten, gefolgt von den Veloetappen mit etwas mehr als 3 Kilometern. Bei den E-Bikes liegt die mittlere Etappendistanz mit über 5 Kilometern schon deutlich höher. Mit durchschnittlich 28 Kilometern sind die Bahnetappen mit Abstand am längsten, gefolgt von den Autoetappen mit durchschnittlich 16 Kilometern.

Abbildung 3-17: Verteilung der Etappendistanzen nach Wegzweck
BE | In Prozent, kumuliert

Etappendistanzen aggregiert nach Wegzweck	Arbeitswege	Ausbildungswege	Einkaufs- und Besorgungswege	Freizeitwege
0 - 0.3 km	14%	14%	18%	12%
0 - 0.5 km	22%	27%	30%	18%
0 - 1 km	33%	50%	45%	29%
0 - 2 km	45%	72%	60%	43%
0 - 3 km	52%	78%	69%	56%
0 - 4 km	58%	82%	75%	62%
0 - 5 km	62%	84%	79%	67%
0 - 10 km	75%	89%	88%	79%
0 - 20 km	86%	94%	95%	87%
0 - 30 km	92%	96%	97%	91%
0 - 100 km	99%	99%	100%	98%
> 100 km	100%	100%	100%	100%

Lesebeispiel: 45% aller Etappen von Arbeitswegen sind 2 Kilometer oder kürzer.

Ausbildungswege weisen tendenziell die kürzesten Etappendistanzen auf. Fast vier von fünf Ausbildungswegen sind kürzer als 3 Kilometer, jeder zweite Ausbildungsweg ist kürzer als 1 Kilometer. Ein grosser Teil der Betroffenen besucht also eine Ausbildungsstätte in der Nähe des Wohnortes. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Einkaufswegen, wo fast 70% aller Wege bis zu 3 Kilometer lang sind. Für das Einkaufen sind 3 von 10 Etappen kürzer als 500 Meter und nur rund 20% der Etappen länger als 5 Kilometer. Für Arbeitswege werden bei jeder vierten Etappe mehr als 10 Kilometer zurückgelegt, für Freizeitaktivitäten ist jede fünfte Etappe länger als 10 Kilometer.

b) Länge von Wegen

Abbildung 3-18: Mittlere Distanz pro Weg nach Wegzweck
CH, BE und Regionen | In Kilometern

Mittlere Distanz pro Weg [km] nach Wegzweck	Arbeitswege	Ausbildungswege	Einkaufs- und Besorgungswege	Geschäftswege und Dienstfahrten	Freizeitwege	Service- und Begleitwege	Anderere	Alle Zw ecke
Schw eiz	13.95	6.69	6.58	21.62	12.83	8.39	18.59	10.91
Kanton Bern	13.86	7.42	6.47	22.19	14.48	10.16	15.57	11.67
Jura bernois	11.78	9.92	9.01	((105.16))	14.56	(7.46)	((5.79))	11.94
Biel/Bienne-Seeland	12.82	7.19	7.60	27.23	14.44	11.51	(26.79)	11.96
Oberaargau	13.55	13.50	6.83	(12.26)	14.52	14.63	3.10	12.16
Emmental	14.58	10.53	6.62	19.31	12.41	8.35	((3.38))	11.48
Bern-Mittelland	14.30	6.05	5.72	22.85	15.28	8.55	12.39	11.61
Thun	15.99	6.53	5.78	18.76	11.75	9.81	(23.29)	10.72
Oberland West	9.72	9.25	5.36	2.81	19.98	(18.05)	((0.00))	12.10
Oberland Ost	14.10	(4.53)	7.68	(28.92)	16.47	12.18	(14.00)	12.54

(...) 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 durchschnittliche Distanz pro Weg liegt bei den Bernerinnen und Bernern nur unwesentlich über dem Schweizer Durchschnitt. In allen Regionen sind die Einkaufs- und Ausbildungswege kürzer als die Freizeit- und Arbeitswege. Geschäftswege und Dienstfahrten sind im Durchschnitt am längsten.

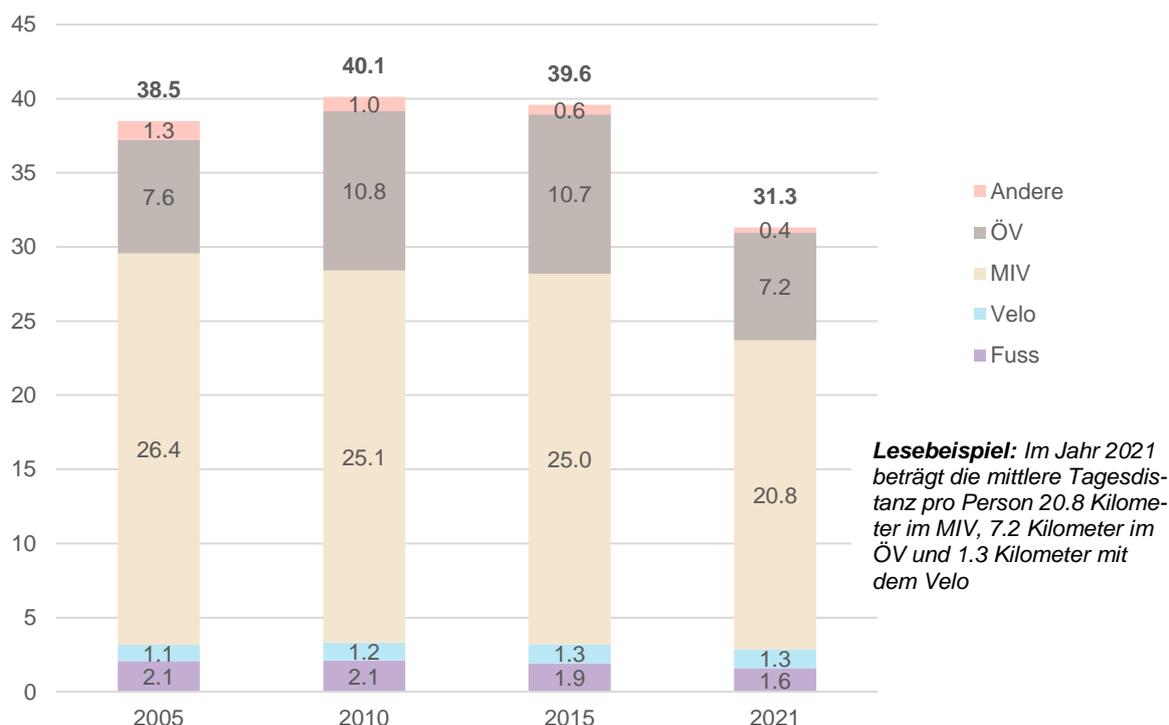
4 Verkehrsmittel

4.1 Kennzahlen zur Verkehrsmittelwahl

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 4-1: Zeitreihe Tagesdistanz nach Verkehrsmittel

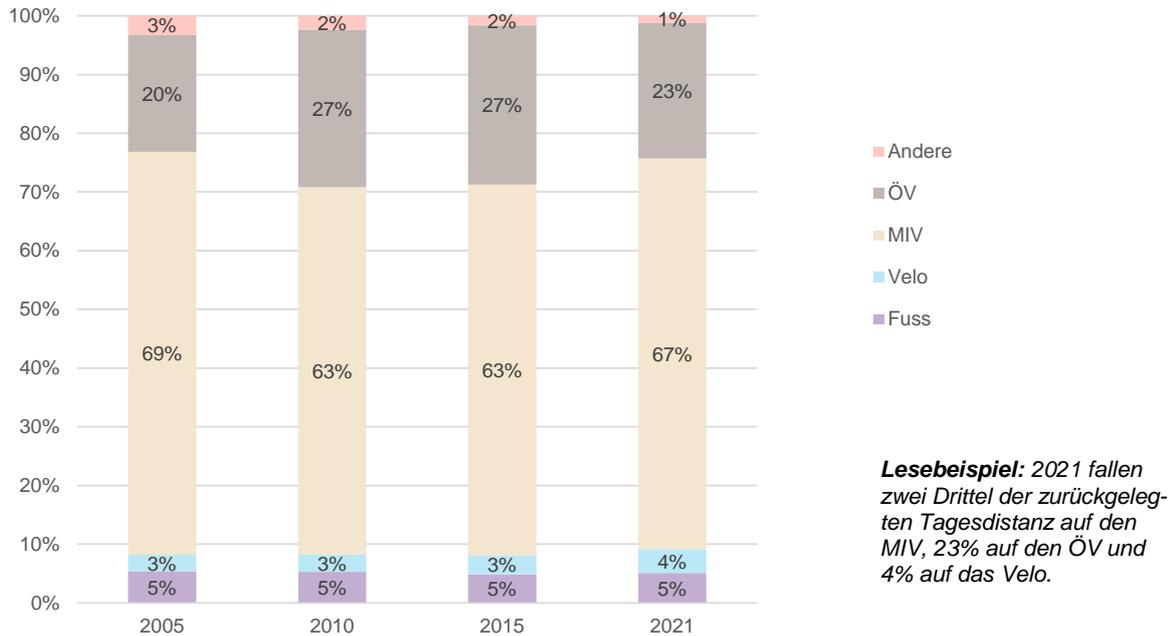
BE | Kilometer pro Person



2021 legen die im Kanton Bern wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich durchschnittlich um die 31 Kilometer im Inland zurück. Damit ist die mittlere Tagesdistanz im Vergleich zu 2015 um mehr als 8 Kilometer zurückgegangen, was einer Abnahme von 21% entspricht. Besonders ausgeprägt fällt die Abnahme beim ÖV mit -33% aus. Auch beim MIV und beim Fussverkehr ist die Abnahme mit je -17% markant. Dagegen bleibt die mittlere Tagesdistanz mit dem Velo praktisch unverändert. Die Covid-19-Pandemie ist der Haupttreiber dieser Rückgänge. Ergänzend sei deshalb darauf hingewiesen, dass die mittleren Tagesdistanzen von ÖV und MIV im zweiten Halbjahr 2021 tendenziell wieder angestiegen sind, was als dahingehend interpretiert werden kann, dass der Einfluss der Covid-19-Pandemie auf die Tagesdistanzen zeitlich begrenzt sein könnte.²²

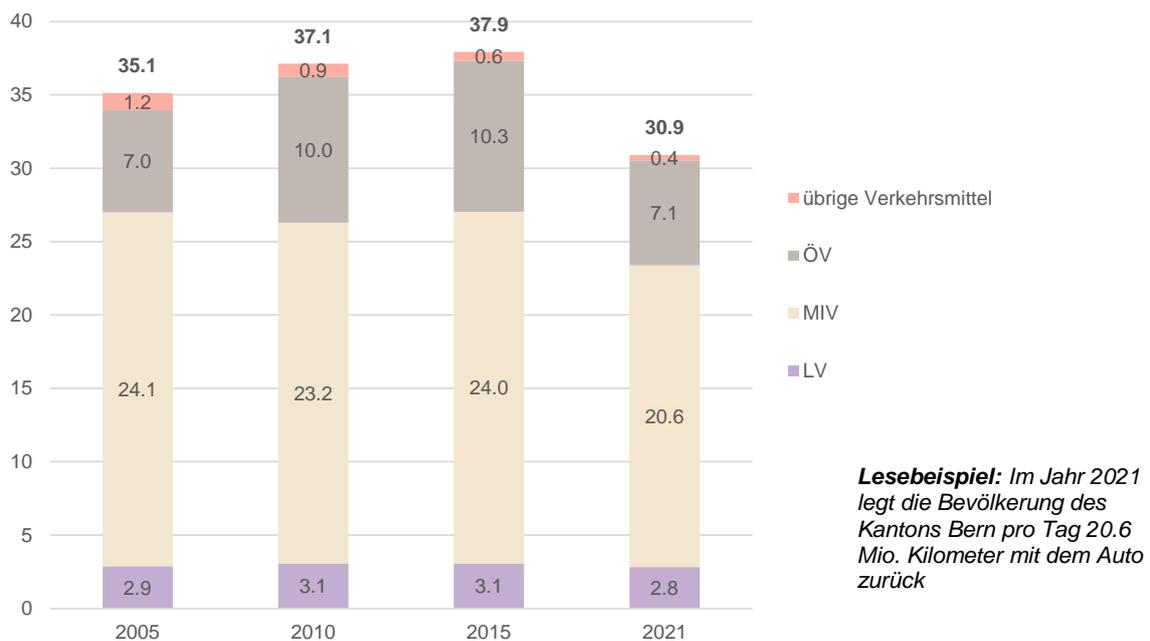
²² BFS/ARE (2023), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, S. 20 (G3.2.1.3)

Abbildung 4-2: Zeitreihe Modalsplit nach Tagesdistanz
BE | Anteile



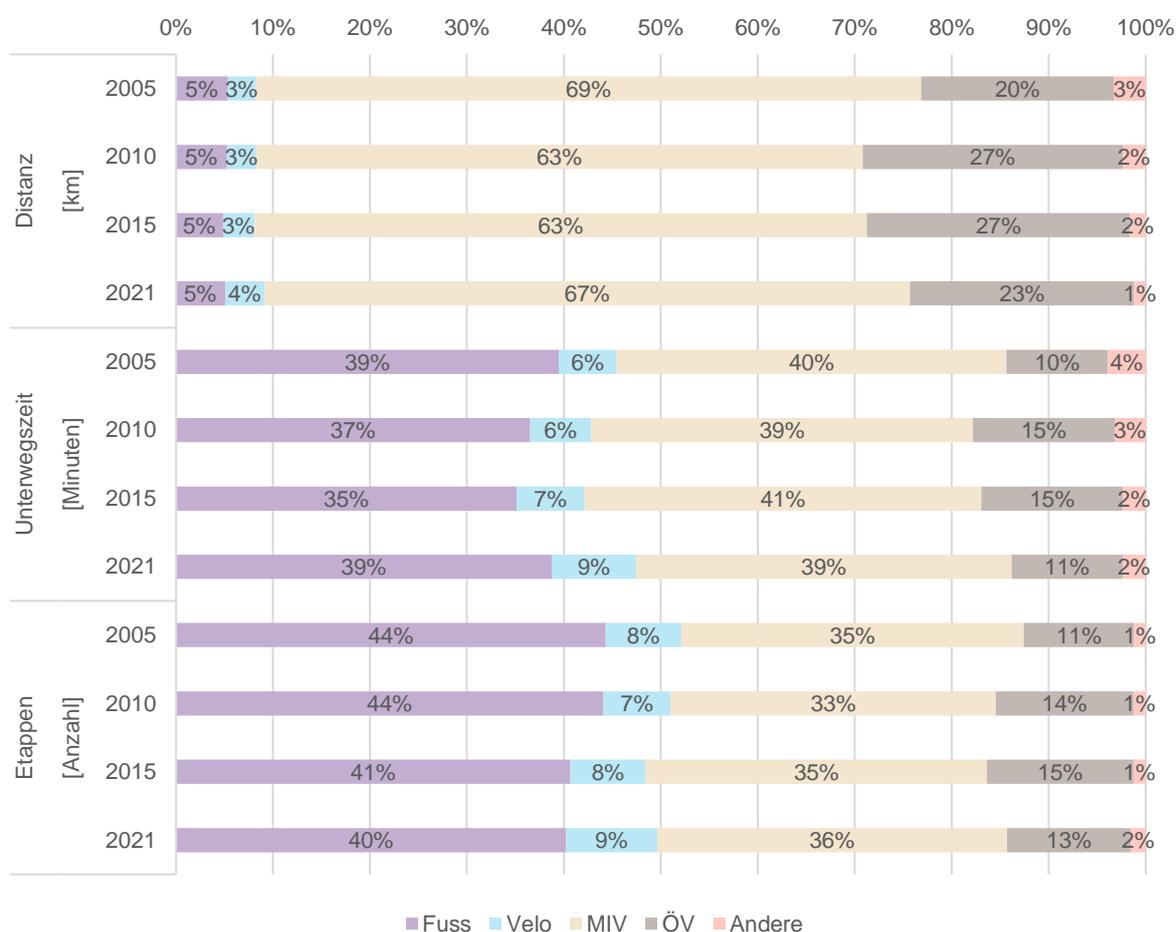
Der Modalsplit hat sich zwischen 2015 und 2021 spürbar verändert. Der ÖV-Anteil ist deutlich gesunken. Trotz Covid-19-Pandemie liegt der Anteil des ÖV mit 23% aller gefahrenen Kilometer aber immer noch deutlich über dem Wert 2005. Dagegen ist der MIV-Anteil wieder gestiegen. Insgesamt werden mehr als drei Viertel der Distanzen «individuell» zurückgelegt, entweder mit dem MIV, dem Velo oder zu Fuss.

Abbildung 4-3: Durchschnittliche Tagesdistanz der Gesamtbevölkerung des Kantons Bern ab 6 Jahren
BE | In Millionen Kilometer



Gemessen an der durch die bernische Bevölkerung insgesamt zurückgelegten Distanz pro Tag dominiert der MIV mit 20.6 Mio. Kilometer. Der Anteil des ÖV liegt noch bei 7.1 Mio. Kilometer. Während der ÖV in den vorangegangenen Beobachtungsperioden ein überdurchschnittliches Wachstum aufweist, ist jetzt bedingt durch die Covid-19-Pandemie der gegenteilige Effekt mit einem überdurchschnittlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens zu beobachten. Im Vergleich zu 2015 beläuft sich die Abnahme der Tagesdistanz der Gesamtbevölkerung auf 7 Mio. Kilometer pro Tag, was einem Rückgang von 18.5% entspricht. Als Folge des Bevölkerungswachstums fällt somit die Abnahme des Gesamtaufkommens etwas weniger ausgeprägt als die Abnahme der Tagesdistanz pro Person (-21%, vgl. Abbildung 4-1).

Abbildung 4-4: Zeitreihen Kennzahlen zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
BE | Anteile



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 werden 67% der gesamten Tagesdistanz mit dem MIV zurückgelegt.

Der Modalsplit kann neben der Distanz auch anhand der Grössen Unterwegszeit und Anzahl Etappen dargestellt werden. Bei diesen beiden Grössen fällt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs deutlich höher aus als bei einer Auswertung nach Distanzen.

Auffallend ist, dass der ÖV bei den Tagesdistanzen, bei der Unterwegszeit und bei den Etappen im Vergleich zu 2010 und 2015 an Anteilen verliert. Das Velo hat demgegenüber in allen drei Grössen die höchsten je gemessenen Anteile erreicht. Die Anteile des MIV sind mit Ausnahme

der Unterwegszeit leicht gestiegen, was als Hinweis auf höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten (möglicherweise verursacht durch weniger Staus) interpretiert werden könnte. Die Anteile des Fussverkehrs bleiben im Zeitverlauf weitgehend konstant.

b) Kennzahlen im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 4-5: Kennzahlen zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
CH und BE | Mittelwert pro Person und Tag

Kennziffern zum Modalsplit	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Fuss	1.63	1.59	29.99	29.24	1.57	1.50
Velo	0.94	1.28	4.97	6.59	0.24	0.35
MIV	21.13	20.84	30.13	29.20	1.44	1.34
ÖV	5.93	7.24	7.98	8.64	0.47	0.47
Andere	0.39	0.37	1.58	1.80	0.05	0.06
Total	30.01	31.32	74.64	75.48	3.78	3.72

Im Vergleich zum schweizerischen Mittel ist die mittlere Tagesdistanz pro Person (siehe auch Abbildung 3-1) im Kanton Bern etwas höher. Dies ist vor allem auf die höhere mittlere ÖV-Distanz zurückzuführen. Aber auch mit dem Velo sind Tagesdistanzen höher als im schweizerischen Mittel. Entsprechend verbringen die im Kanton Bern wohnhaften Personen etwas mehr Zeit auf dem Velo. Dagegen ergeben sich beim MIV etwas geringere Tagesdistanzen und Unterwegszeiten als im schweizerischen Durchschnitt.

Die Bedeutung des Fussverkehrs wird vor allem bei Betrachtung der Unterwegszeit und der Etappen deutlich. Die Anzahl Etappen pro Person ist im Fussverkehr am höchsten und bei der Unterwegszeit weist der Fussverkehr zusammen mit dem MIV ebenfalls die höchsten Werte auf. Fusswege erfüllen unter anderem eine wichtige Scharnierfunktion im Verkehr. Sie ermöglichen den Zugang zu und den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

Abbildung 4-6: Modalsplit nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
CH und BE | Anteile



Lesebeispiel: In der Schweiz sind die Menschen durchschnittlich 40% ihrer täglichen Unterwegszeit zu Fuss unterwegs.

Der MIV-Anteil ist im Kanton Bern bei allen drei Betrachtungsarten (Distanz, Unterwegszeit und Etappen) etwas kleiner als in der ganzen Schweiz. Dafür fallen die Anteile im ÖV im Kanton Bern etwas höher aus. Der Veloverkehrsanteil liegt im Kanton Bern deutlich höher als im Schweizer Durchschnitt. Bei den Etappen kommt der Fussverkehr im kantonalen Mittel auf einen Anteil von knapp 40% und übertrifft damit den MIV (36%) und den ÖV (13%). Auch bei der Unterwegszeit ist der Anteil des Fussverkehrs mit fast 40% respektive knapp 30 Minuten pro Tag beträchtlich.

Abbildung 4-7: Durchschnittsgeschwindigkeit nach Verkehrsmittel
CH und BE | Kilometer pro Stunde

Durchschnittsgeschwindigkeit	Schweiz	Kanton Bern
Fuss	3.3	3.3
Velo	11.3	11.6
MIV	42.1	42.8
ÖV	44.6	50.3
Andere	14.8	12.3
Total	24.1	24.9

Die Durchschnittsgeschwindigkeit je Verkehrsmittel berechnet sich als Verhältnis von Tagesdistanz und Unterwegszeit (vgl. Abbildung 4-8). Die Bernerinnen und Berner sind generell etwas schneller unterwegs als der Schweizer Durchschnitt. Dies hat auch mit den eher etwas längeren Etappen respektive Wegen als im schweizerischen Durchschnitt zu tun. Im Vergleich zum Jahr 2015 (CH: 26.9 km/h; BE: 27.1 km/h) hat die Durchschnittsgeschwindigkeit abgenommen.

Abbildung 4-8: Kennzahlen zur Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
CH und BE | Mittelwert pro Person und Tag

Kennzahlen zum Modalsplit	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
	Fuss	1.63	1.59	29.99	29.24	1.57
Velo (ohne E-Bike)	0.73	1.01	4.00	5.50	0.20	0.30
E-Bike	0.21	0.27	0.97	1.09	0.04	0.05
Mofa	0.02	(0.03)	0.08	(0.16)	0.00	0.01
Kleinmotorrad	0.03	(0.02)	0.10	(0.03)	0.00	(0.00)
Motorrad	0.32	0.19	0.66	0.36	0.03	0.02
Auto	20.76	20.61	29.28	28.65	1.40	1.31
Bahn	4.89	6.32	4.54	5.68	0.18	0.22
Bus	0.83	0.76	2.53	2.30	0.21	0.19
Andere	0.61	0.54	2.48	2.46	0.13	0.12
Total	30.01	31.32	74.64	75.48	3.78	3.72

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

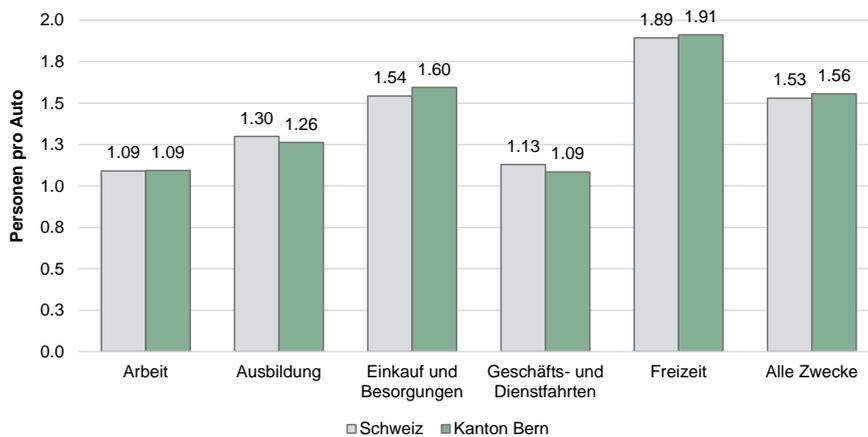
Die Abbildung 4-8 stellt den MIV, den ÖV und das Velo in verfeinerten Kategorien dar. Es wird ersichtlich, dass die im Kanton Bern wohnhafte Bevölkerung im Mittel deutlich längere Distanzen mit der Bahn fährt als es im schweizerischen Durchschnitt der Fall ist. Dies kommt auch in der Unterwegszeit zum Ausdruck. Die differenzierte Betrachtung zeigt, dass der überwiegende Teil der zurückgelegten Tagesdistanzen mit dem Auto bewältigt wird.

Abbildung 4-9: Anteile der Verkehrsmittel nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
CH und BE | Anteile

Kennzahlen zum Modalsplit	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Etappen [Anzahl]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
	Fuss	5.4%	5.1%	40.2%	38.7%	41.6%
Velo (ohne E-Bike)	2.4%	3.2%	5.4%	7.3%	5.3%	8.1%
E-Bike	0.7%	0.9%	1.3%	1.4%	1.1%	1.3%
Mofa	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%
Kleinmotorrad	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%
Motorrad	1.1%	0.6%	0.9%	0.5%	0.8%	0.5%
Auto	69.2%	65.8%	39.2%	38.0%	37.1%	35.3%
Bahn	16.3%	20.2%	6.1%	7.5%	4.8%	6.0%
Bus	2.8%	2.4%	3.4%	3.1%	5.5%	5.2%
Andere	2.0%	1.7%	3.3%	3.3%	3.4%	3.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

In Abbildung 4-9 werden die Kennzahlen aus Abbildung 4-8 als Anteile der verschiedenen Verkehrsmittelnutzungen ausgewiesen. Der Autoanteil im Kanton Bern ist etwas tiefer als im schweizerischen Durchschnitt, entspricht aber immer noch fast zwei Drittel der gesamten zurückgelegten Distanz. Auf die Bahn fallen 20% der Tagesdistanz, was 4 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel liegt. Zwei von fünf Etappen sind Fusstrecken, für etwas mehr als jede dritte Etappe wird das Auto benützt.

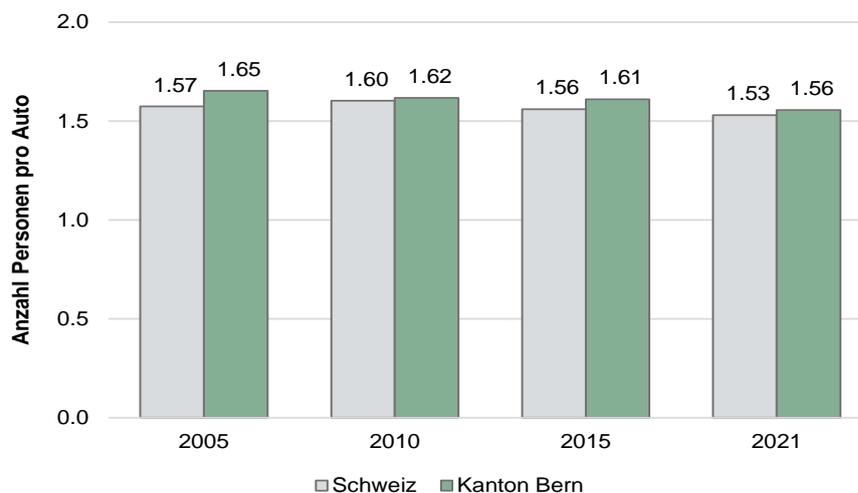
Abbildung 4-10: Besetzungsgrad von Personenwagen nach Wegzweck
CH und BE | Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet



Lesebeispiel: Im Kanton Bern befinden sich bei Geschäfts- und Dienstfahrten durchschnittlich 1.09 Personen im Auto.

Im Kanton Bern sind die Autos mit knapp 1.6 Personen pro Auto leicht besser besetzt als im schweizerischen Mittel. Mit durchschnittlich nur gut einer Person sind die Autos auf dem Weg zur Arbeit am schlechtesten besetzt. In der Freizeit sind die Autos mit fast zwei Personen am besten besetzt.

Abbildung 4-11: Zeitreihe Besetzungsgrad von Personenwagen
CH und BE | Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet



Lesebeispiel: Bei einer Autofahrt befinden sich im Kanton Bern im Jahr 2021 durchschnittlich 1.56 Personen im Auto.

Über die letzten 15 Jahre ist eine kontinuierliche Abnahme des Besetzungsgrads von Autos festzustellen.

Abbildung 4-12: Autofahrten mit Parkgebühren (PG) am Zielort
CH und BE

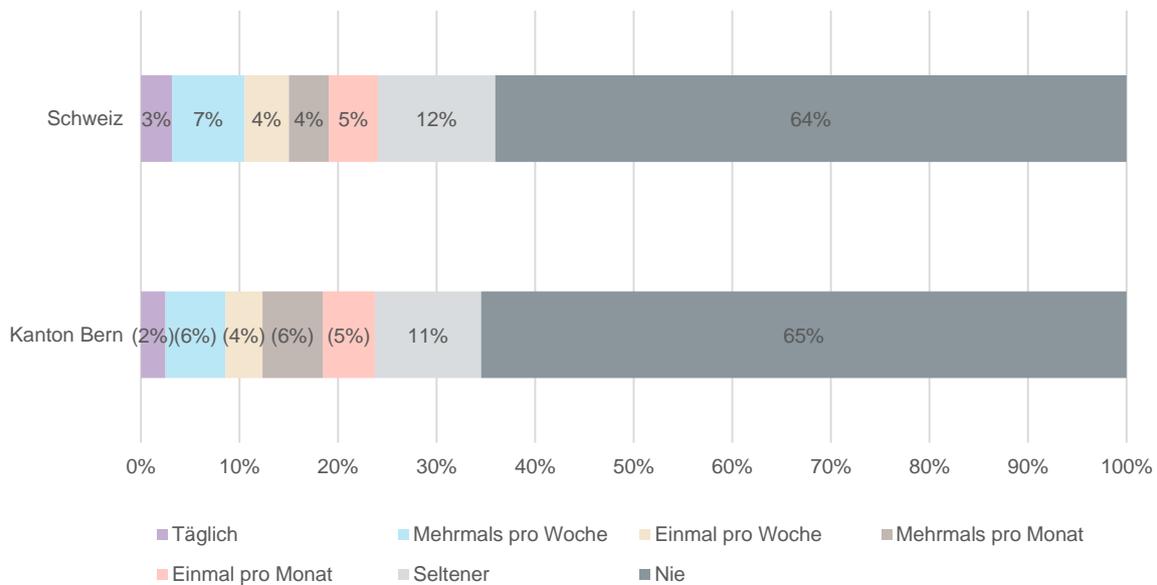
Anteil der Etappen mit PG am Zielort nach Zweck; Mittelwert Parkgebühren	Anteil Etappen [%] mit PG am Zielort		Gebühr [CHF]	
	CH	BE	CH	BE
Arbeitswege	4.2%	3.2%	6.57	7.87
Ausbildungswege	19.7%	(15.2%)	6.09	(6.28)
Einkaufs- und Besorgungswege	13.1%	15.8%	1.71	1.52
Geschäftswege und Dienstreisen	4.4%	((1.5%))	5.00	((30.00))
Freizeitwege	8.2%	7.7%	3.90	3.73
Service- und Begleitwege	3.6%	3.8%	3.12	2.74
Andere	18.7%	21.5%	4.92	4.12
Total	9.2%	9.7%	3.56	3.16

(...) 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.

Lesehilfe: Bei 9.7% aller Autoetappen im Kanton Bern muss am Zielort eine Parkgebühr bezahlt werden, diese beträgt durchschnittlich CHF 3.16.

Knapp 10% der Autoetappen führen die Bernerinnen und Bernern an ein Ziel, an dem eine Parkgebühr entrichten müssen. Im Mittel beläuft sich diese auf gut 3 Franken. Nur bei 3.2% aller Etappen zur Arbeit müssen Personen aus dem Kanton Bern eine Parkgebühr an ihrem Arbeitsort entrichten. Etappen in Zusammenhang mit Einkauf und Besorgungen enden häufiger an zahlungspflichtigen Zielorten; die Parkgebühren sind dabei aber vergleichsweise niedrig.

Abbildung 4-13: Sitzplatzverfügbarkeit im öffentlichen Verkehr für Personen mit ÖV-Abonnement
CH und BE | Häufigkeit der Tage, an denen kein Sitzplatz gefunden wurde



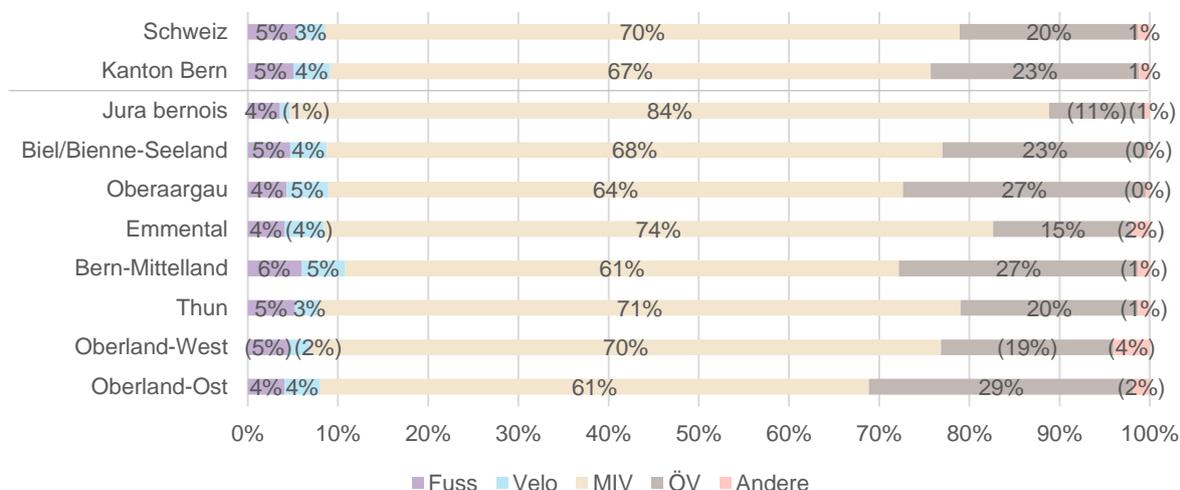
Personen mit einem GA oder Verbund-Abonnement steht bei zwei Dritteln aller Fahrten immer ein Sitzplatz zur Verfügung. Andererseits finden im Kanton Bern 8% der Personen mit ÖV-Abonnement mehrmals pro Woche oder sogar täglich keinen Sitzplatz. Mit diesem Wert steht der Kanton Bern etwas besser da als der schweizerische Durchschnitt mit 10%.

4.2 Modalsplit

a) Schweiz, Kanton Bern und dessen Regionen

Abbildung 4-14: Modalsplit

CH, BE und Regionen | Anteile, nach Tagesdistanz



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

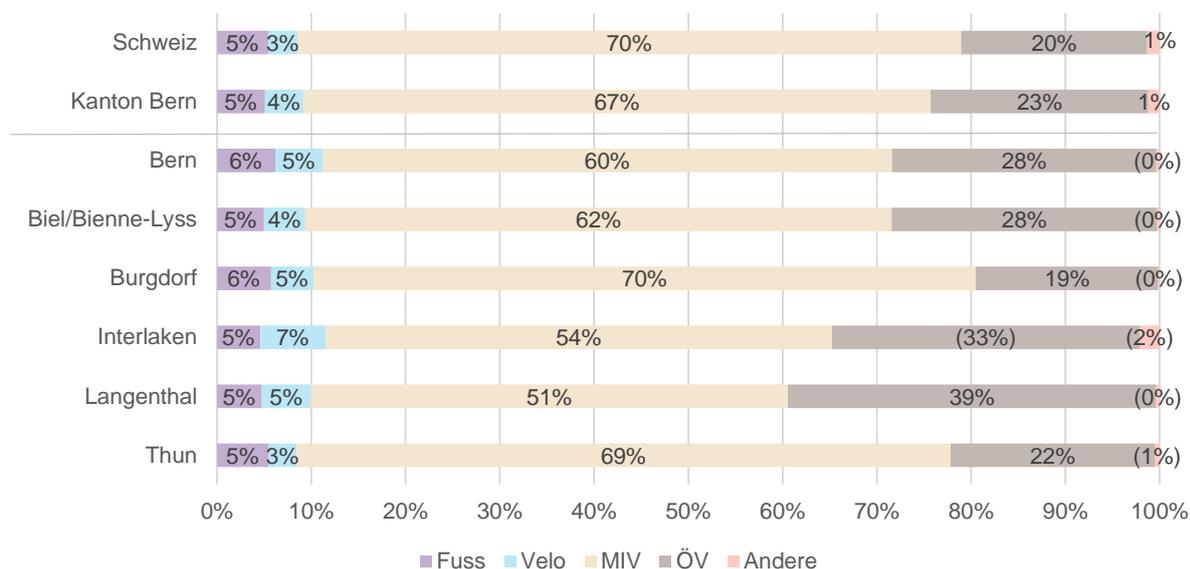
Lesebeispiel: 5% der Tagesdistanzen von in der Region Biel/Bienne-Seeland wohnhaften Personen werden zu Fuss zurückgelegt.

Das Verhältnis zwischen MIV- und ÖV-Anteil unterscheidet sich zwischen den Regionen relativ stark. Hohe MIV-Anteile weisen die Bewohnerinnen und Bewohner der Regionen Jura bernois und Emmental auf. Überdurchschnittlich hohe ÖV-Anteile weisen die Einwohnenden der Regionen Oberaargau, Bern-Mittelland und Oberland-Ost auf. Im Vergleich zu den Ergebnissen für das Jahr 2015 haben sich zwischen den Regionen teilweise deutliche Verschiebungen der Anteile ergeben, beispielsweise ist im Oberaargau der MIV-Anteil von 72% im Jahr 2015 auf 64% im Jahr 2021 gesunken. Die Gründe für solche Veränderungen sind nicht eindeutig klar und können auf der Angebots- und Nachfrageseite liegen. Auch die Veloanteile unterscheiden sich zwischen den Regionen relativ stark. Die höchsten Anteile mit 5% der Tagesdistanz weisen die Regionen Oberaargau und Bern-Mittelland auf.

b) Schweiz, Kanton Bern und dessen Agglomerationen

Abbildung 4-15: Modalsplit

CH, BE und Agglomerationen | Anteile, nach Tagesdistanz



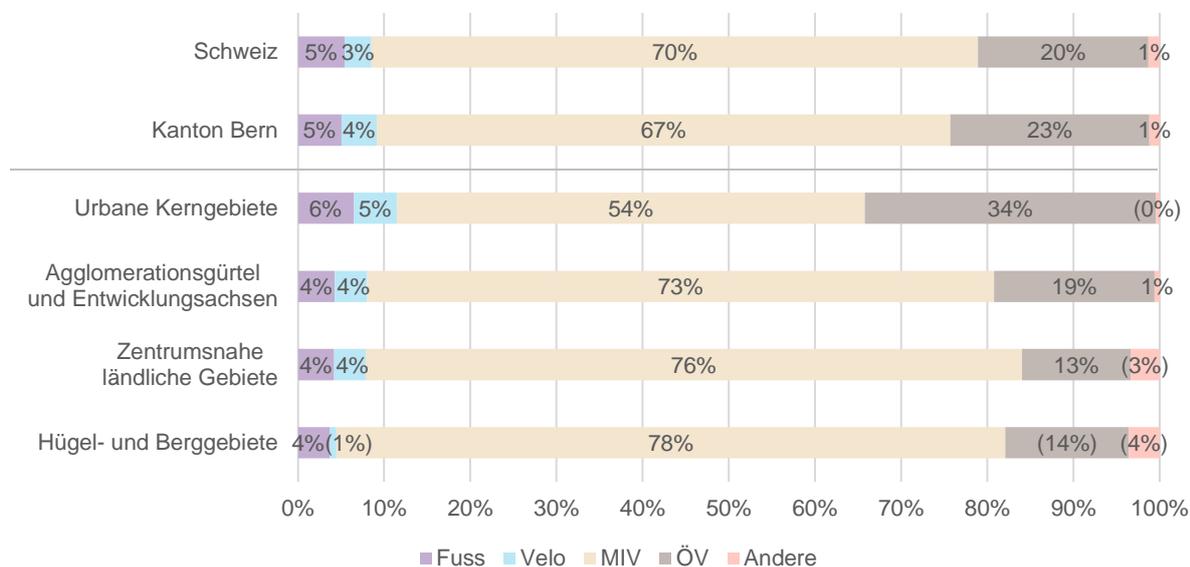
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.

Lesebeispiel: In der Region Thun wohnhafte Personen legen 22% der Tagesdistanzen mit dem ÖV zurück.

Das Verhältnis zwischen MIV- und ÖV-Anteil variiert auch zwischen den sechs Berner Agglomerationen relativ stark, wobei nur die Agglomeration Burgdorf einen etwas höheren MIV-Anteil aufweist als der bernische Durchschnitt. Besonders tiefe MIV- respektive hohe ÖV-Anteile weisen die (vergleichsweise kleinen) Agglomerationen Langenthal und Interlaken auf. Auch die Agglomerationen Bern und Biel/Bienne-Lyss weisen einen relativ tiefen MIV-Anteil von rund 60% und einen überdurchschnittlichen ÖV-Anteil von knapp 30% auf.

c) Schweiz, Kanton Bern und dessen Raumtypen

Abbildung 4-16: Modalsplit
CH, BE und Raumtypen | Anteile, nach Tagesdistanz



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

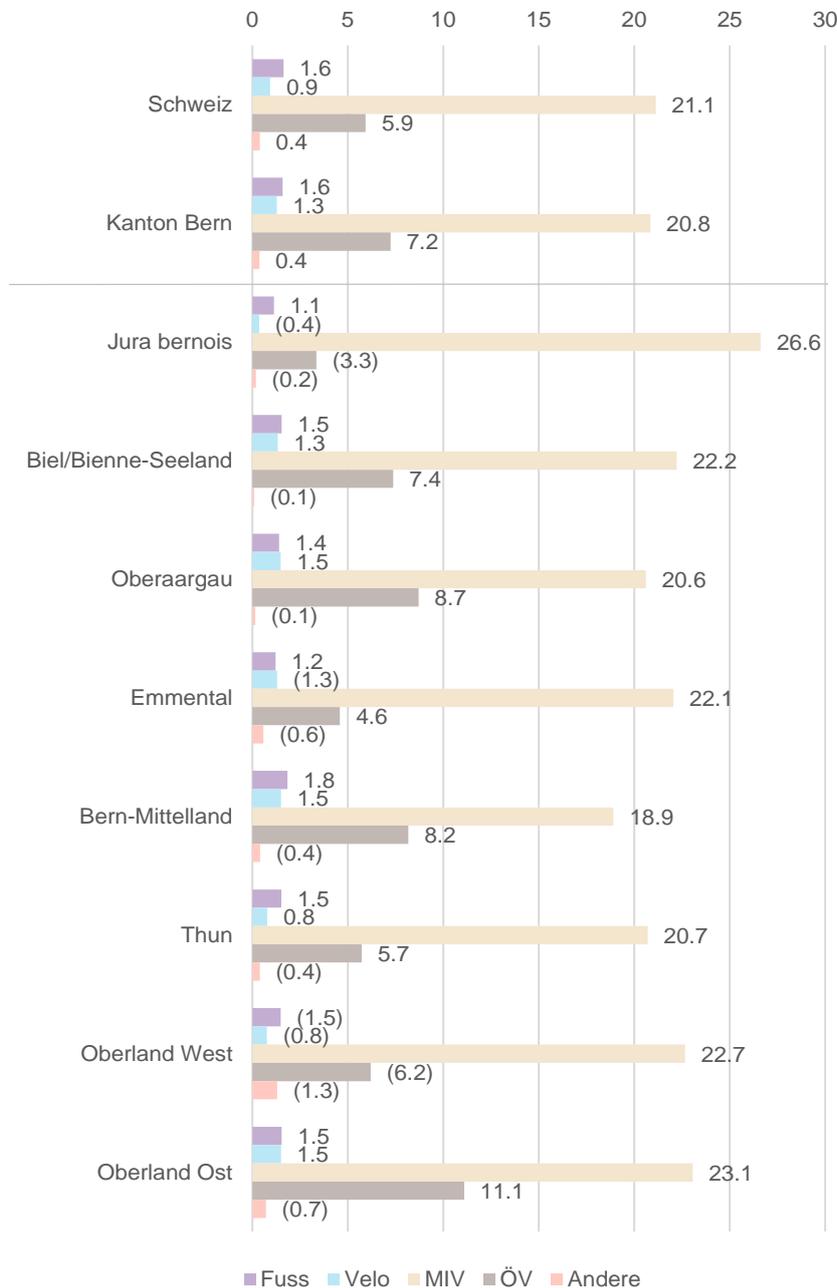
Lesebeispiel: 4% der gesamten Tagesdistanzen von in Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen wohnhaften Personen werden mit dem Velo zurückgelegt.

Die Analyse des Modalsplits nach Raumtypen zeigt, dass bei den Personen aus den urbanen Kerngebieten die tiefsten MIV-Anteile (54%) und die höchsten ÖV-Anteile (34%) festgestellt werden können. Demgegenüber liegt in den eher ländlichen Gebieten und in den Hügel- und Berggebieten der Anteil des MIV an der Tagesdistanz bei über 75% und der ÖV-Anteil sinkt unter 15%.

4.3 Tagesdistanz nach Verkehrsmittel

a) Schweiz, Kanton Bern und dessen Regionen

Abbildung 4-17: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel
CH, BE und Regionen | Kilometer pro Person



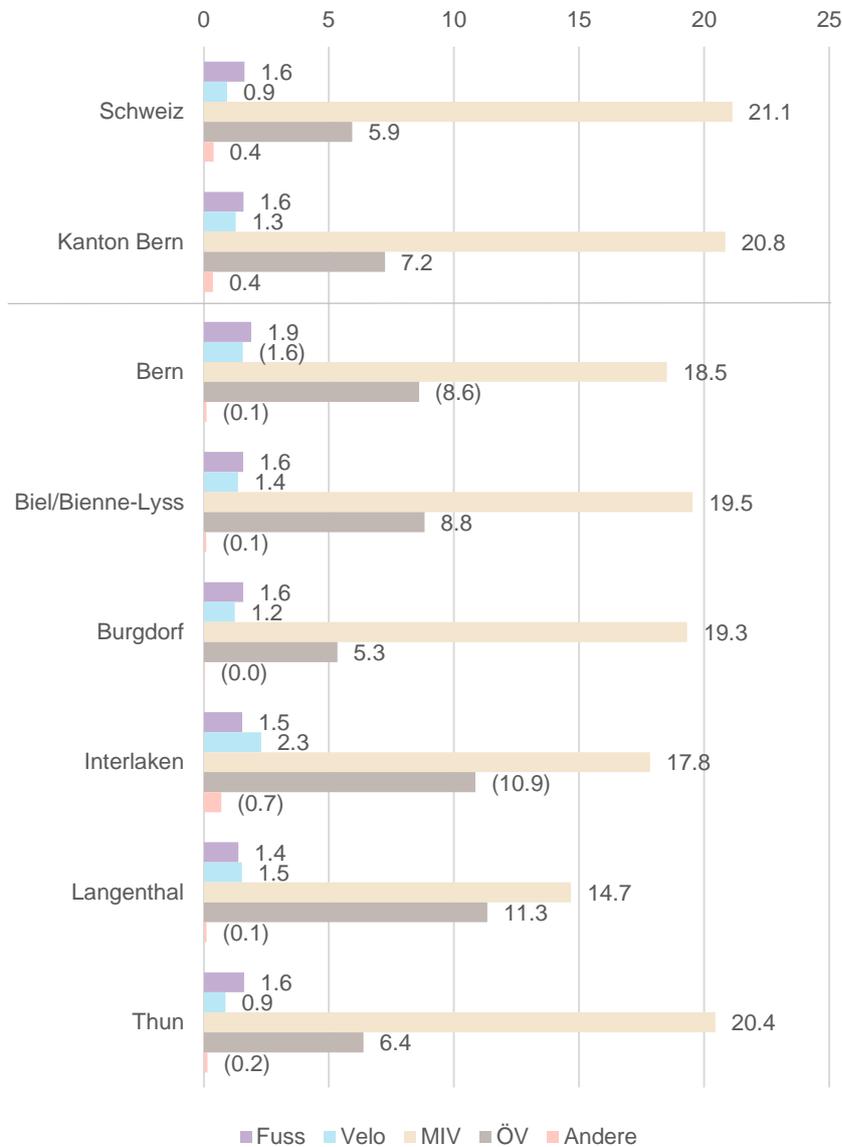
Lesebeispiel: In der Region Oberland West wohnhafte Personen legen täglich im Durchschnitt 22.7 km mit dem MIV zurück.

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

Abbildung 4-17 zeigt die durchschnittliche Tagesdistanz in Kilometern, die pro Person mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in den einzelnen Regionen zurückgelegt wird. Auch hier gibt es klare Unterschiede zwischen den Regionen. Als Beispiel kann die höchste MIV-Distanz im Kanton Bern im Jura bernois (26.6 km) gegenüber der tiefsten MIV-Distanz in der Region Bern-Mittelland (18.9 km) angeführt werden.

b) Schweiz, Kanton Bern und dessen Agglomerationen

Abbildung 4-18: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel
CH, BE und Agglomerationen | Kilometer pro Person



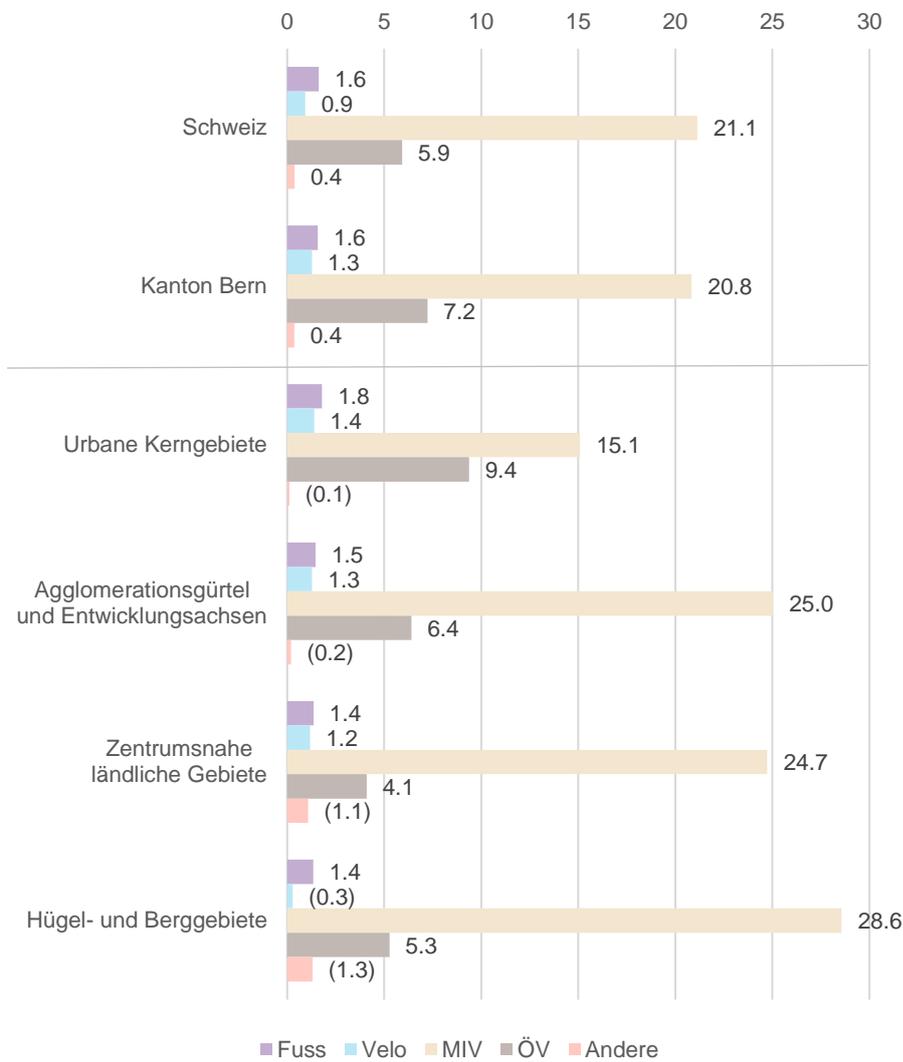
Lesebeispiel: In der Agglomeration Bern wohnhafte Personen legen täglich rund 1.9 km pro Person zu Fuss zurück.

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

Auch zwischen den einzelnen Agglomerationen variieren die zurückgelegten Tagesdistanzen je nach Verkehrsmittel. Interlaken und Langenthal weisen die höchsten Distanzen mit dem ÖV auf, demgegenüber ist dieser Wert bei Burgdorf und Thun vergleichsweise tief. Die höchsten Distanzen mit dem MIV sind in der Agglomeration Thun festzustellen, gefolgt von den Agglomerationen Biel/Bienne-Lyss und Burgdorf. Die höchsten Velodistanzen weist die Agglomerationen Interlaken auf, gefolgt von den Agglomerationen Bern und Langenthal.

c) Schweiz, Kanton Bern und dessen Raumtypen

Abbildung 4-19: Tagesdistanz nach Verkehrsmittel
CH, BE und Raumtypen | Kilometer pro Person



Lesebeispiel: In urbanen Kerngebieten wohnhafte Personen legen im Durchschnitt 15.1 km pro Tag und Person mit dem MIV zurück.

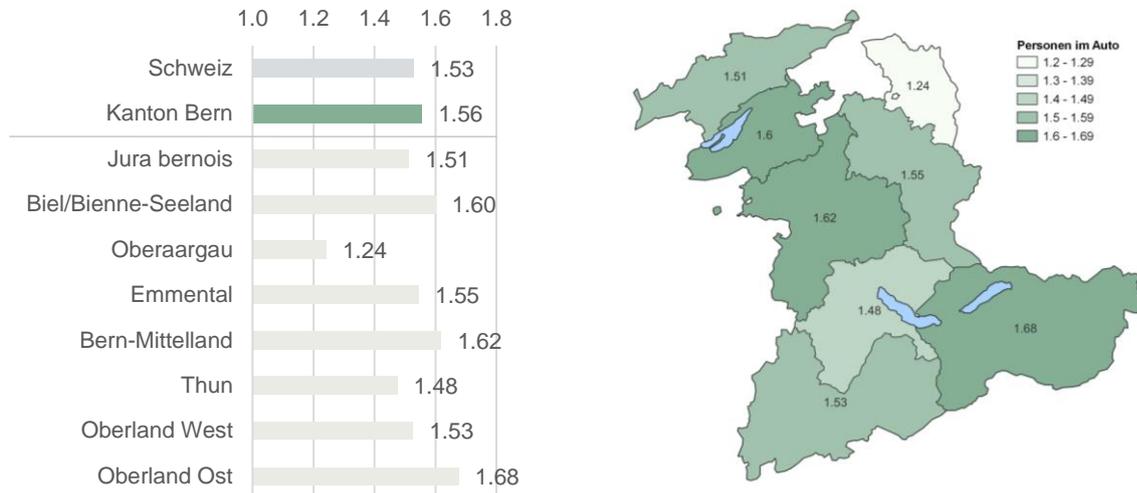
(...) Wert muss mit Vorsicht interpretiert werden, Vertrauensintervall ist grösser als die Hälfte des Mittelwerts oder Anteils.

Bei der Betrachtung nach Raumtypen fällt auf, dass bei Personen aus den urbanen Kerngebieten die deutlich tiefste durchschnittliche Tagesdistanz mit dem MIV und die höchsten Distanzen mit dem ÖV und dem Velo festzustellen sind.

4.4 Besetzungsgrad von Personenwagen

a) Schweiz, Kanton Bern und dessen Regionen

Abbildung 4-20: Besetzungsgrad von Personenwagen
CH, BE, Regionen | Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet

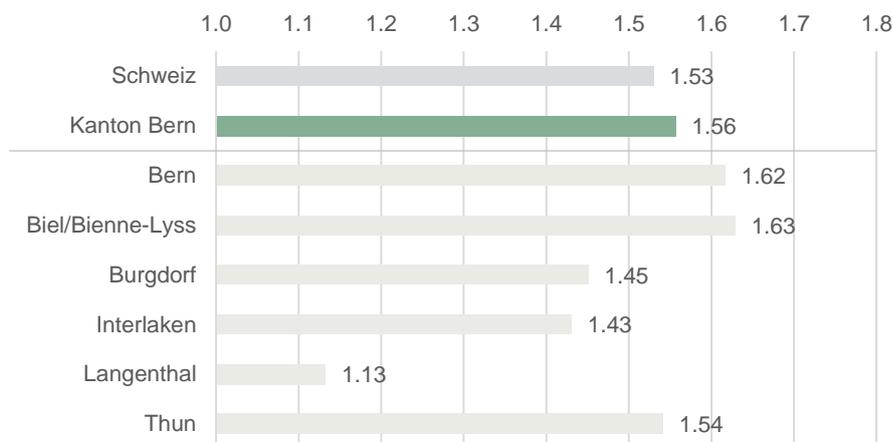


Lesebeispiel: Im Schweizer Durchschnitt befinden sich bei Autofahrten 1.53 Personen im Auto.

Nur die Regionen Biel/Bienne-Seeland, Berner Mittelland und Oberland Ost liegen über dem kantonalen Wert für den Besetzungsgrad. Im Oberaargau sind die Autos mit 1.24 Personen am tiefsten besetzt.

b) Schweiz, Kanton Bern und dessen Agglomerationen

Abbildung 4-21: Besetzungsgrad von Personenwagen
CH, BE und Agglomerationen | Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet



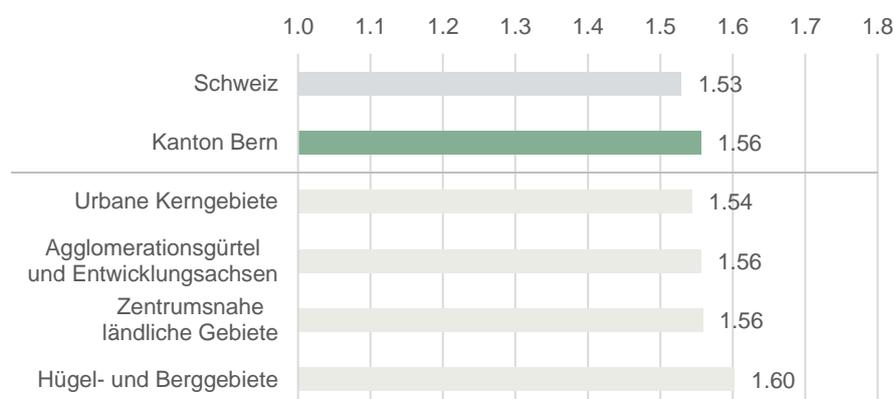
Lesebeispiel: Bei in der Agglomeration Burgdorf wohnhaften Personen liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad von Autos bei 1.45 Personen pro Auto.

Nur die Agglomerationen Bern und Biel/Bienne-Lyss weisen einen höheren Besetzungsgrad auf als der kantonale Durchschnitt von 1.56. Langenthal weist einen deutlich tieferen Besetzungsgrad auf (1.13).

c) Schweiz, Kanton Bern und dessen Raumtypen

Abbildung 4-22: Besetzungsgrad von Personenwagen

CH, BE und Raumtypen | Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet



Lesebeispiel: Bei in Hügel- und Berggebieten wohnhaften Personen sind Autos durchschnittlich mit 1.6 Personen pro Auto besetzt.

Die Hügel- und Berggebiete sind der einzige Raumtyp, der einen klar über dem kantonalen Mittel liegenden Besetzungsgrad aufweist.

4.5 Velonutzung im Kanton Bern

Das Tiefbaumnetz des Kantons Bern hat, wie schon bei der vorangegangenen Erhebung 2015, eine vertiefte Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr durchgeführt mit dem Ziel, detaillierte Angaben zur Velonutzung der Berner Bevölkerung sowie deren Entwicklung in den letzten 15 Jahren zu erhalten. In diesem Kapitel werden die wichtigsten Ergebnisse wiedergegeben.

Nachdem das Velo im Kanton Bern bis 2010 sowohl anteilig als auch absolut an Bedeutung verloren hat, ist seit 2015 bei vielen Werten tendenziell eine Zunahme der Velonutzung festzustellen, was teilweise auch auf eine zunehmende Verbreitung von E-Bikes zurückzuführen ist, mit denen in gleicher Zeit grössere Distanzen zurückgelegt werden. Auch wegen dem zunehmendem E-Bike-Besitz hat der in den vergangenen Erhebungen zu beobachtende Trend einer abnehmenden Anzahl Velos pro Haushalt klar gebrochen werden können (siehe Abbildung 2-1).

Abbildung 4-23: Zeitreihe Velonutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen

BE | Mittelwert pro Person und Tag

Velonutzung	2005	2010	2015	2021
Distanz [km]	1.10	1.20	1.29	1.28
Unterwegszeit [Min.]	5.71	5.45	5.91	6.59
Anzahl Etappen pro Tag	0.39	0.35	0.38	0.35

Abbildung 4-24: Zeitreihe relativer Anteil von Velos am Gesamtverkehr: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen
BE | Anteile

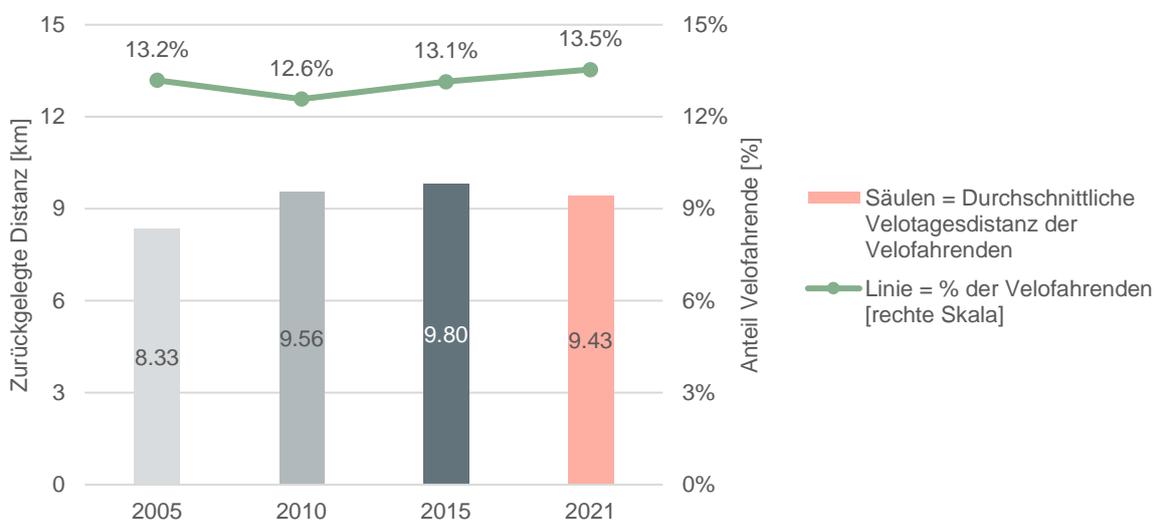
Veloanteil	2005	2010	2015	2021
An der Tagesdistanz	2.9%	3.0%	3.3%	4.1%
An der Tagesunterwegszeit	6.0%	6.3%	7.8%	8.7%
An der Anzahl Etappen	7.8%	7.0%	7.0%	9.4%

Im Vergleich zu 2015 hat sich die durchschnittliche tägliche Velodistanz auf knapp 1.3 Kilometer pro Person konsolidiert. Gemessen an den Anteilen an der gesamten Tagesdistanz ist aber ein markanter Anstieg des Velos festzustellen.

Der Veloanteil an der Tagesunterwegszeit ist 2021 auf einen neuen Höchstwert von 8.7% gestiegen. Auch absolut handelt es sich mit 6.6 Minuten um den höchsten bisher gemessenen Wert.

Die täglichen Veloetappen haben dagegen im Vergleich zu 2015 leicht abgenommen. Trotzdem ist der Anteil des Velos an der gesamten Anzahl Etappen markant gestiegen und erreicht mit 9.4% einen neuen Höchstwert.²³

Abbildung 4-25: Anteil der Bevölkerung, die am Stichtag mit dem Velo unterwegs war und durchschnittliche Velotagesdistanz
BE

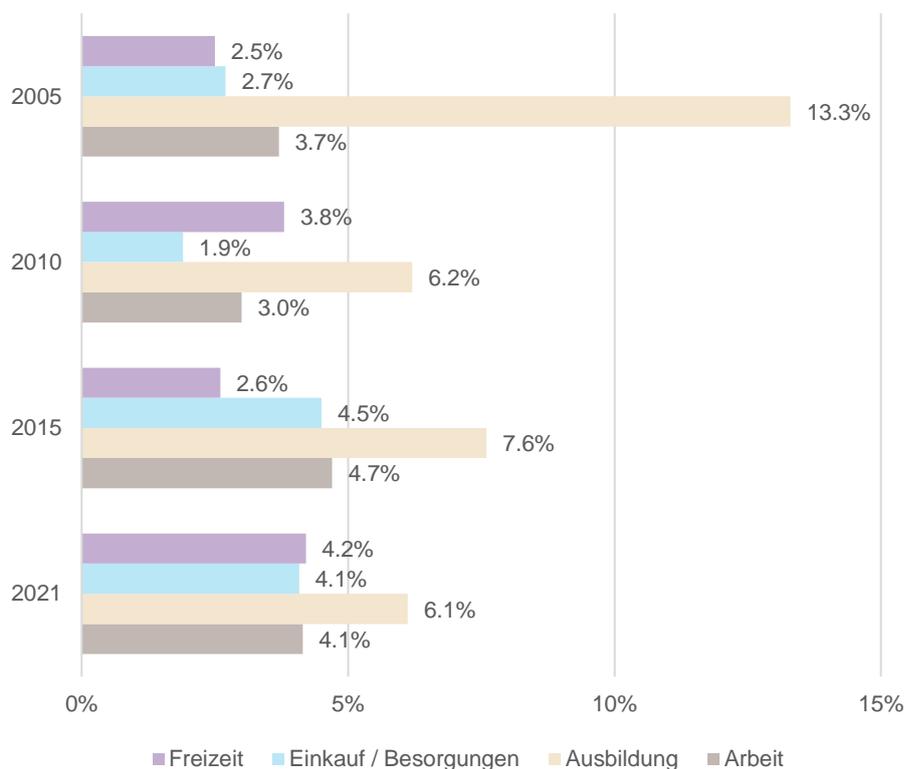


Lesebeispiel: Im Jahr 2021 sind 13.5% der im Kanton Bern befragten Personen am Stichtag mit dem Velo unterwegs. Diese Personen legen im Durchschnitt 9.43 km mit dem Velo zurück.

Der Anteil Personen, die am Stichtag mindestens eine Etappe mit dem Velo zurücklegt, hat sich in der Berner Bevölkerung seit 2010 kontinuierlich erhöht. Die durchschnittlich mit dem Velo zurückgelegte Tagesdistanz hat hingegen gegenüber 2015 wieder leicht abgenommen und liegt mit 9.43 Kilometer sogar leicht unterhalb des Werts von 2010.

²³ Die Anzahl Etappen insgesamt hat deutlich stärker abgenommen als die Anzahl Veloetappen.

Abbildung 4-26: Zeitreihe Veloanteile bei verschiedenen Wegzwecken
BE | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 legt die Berner Bevölkerung rund 6% der zurückgelegten Distanz an den Ausbildungsort mit dem Velo zurück.

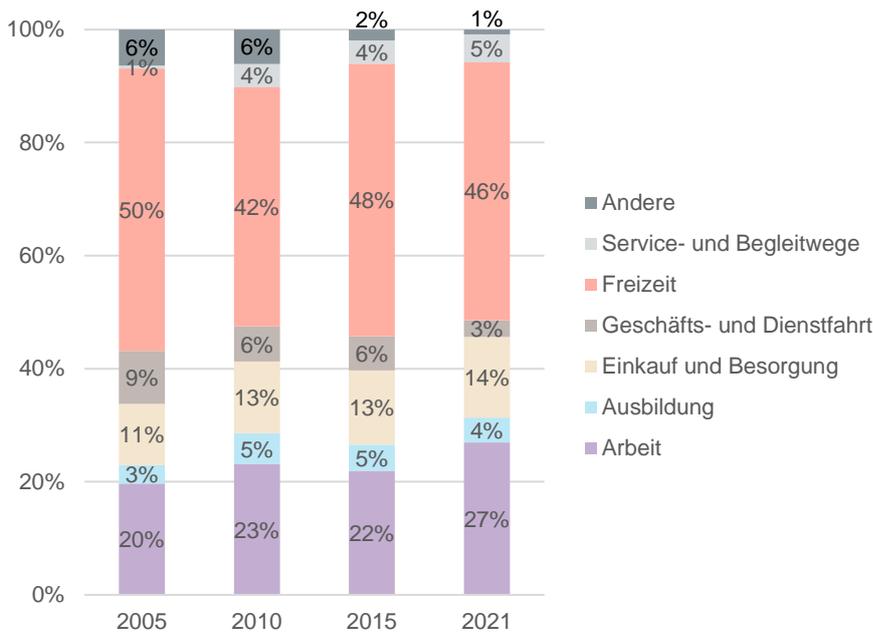
Im Vergleich zum Jahr 2015 werden deutlich mehr Freizeitwege mit dem Velo zurückgelegt. Bei Einkaufs-, Ausbildungs- und Arbeitswegen ist der Veloanteil allerdings tiefer als im Jahr 2015.

5 Wegzwecke

5.1 Kennzahlen zu den Wegzwecken

a) Entwicklung im Kanton Bern

Abbildung 5-1: Zeitreihe Anteile der Wegzwecke
BE | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Im Jahr 2021 betreffen 46% der zurückgelegten Tagesdistanzen Freizeitwege.

Freizeit bleibt bezogen auf die Tagesdistanz der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck. Der Anteil des Freizeitverkehrs hat aber im Vergleich zu 2015 etwas abgenommen. Demgegenüber ist der Anteil des Arbeitsverkehrs auf 27% gestiegen. Auch die Anteile des Einkaufsverkehrs (14%) und der Service- und Begleitwege (5%) sind leicht gestiegen.

Die Analyse im Zeitvergleich in Abbildung 5-2 zeigt, dass 2021 bei allen Verkehrszwecken die Tagesdistanzen im Vergleich zu 2015 kürzer ausgefallen sind. Dies gilt insbesondere für den Freizeitverkehr, der von einer durchschnittlichen Tagesdistanz von 19.1 Kilometer im Jahr 2015 auf 14.3 Kilometer im Jahr 2021 abgenommen hat. In Übereinstimmung dazu ist im Freizeitverkehr auch die Anzahl Wege pro Tag markant gesunken. Arbeits- und Einkaufswege weisen im Vergleich dazu bei der Tagesdistanz und bei der Anzahl Wege nur einen geringen Rückgang auf.

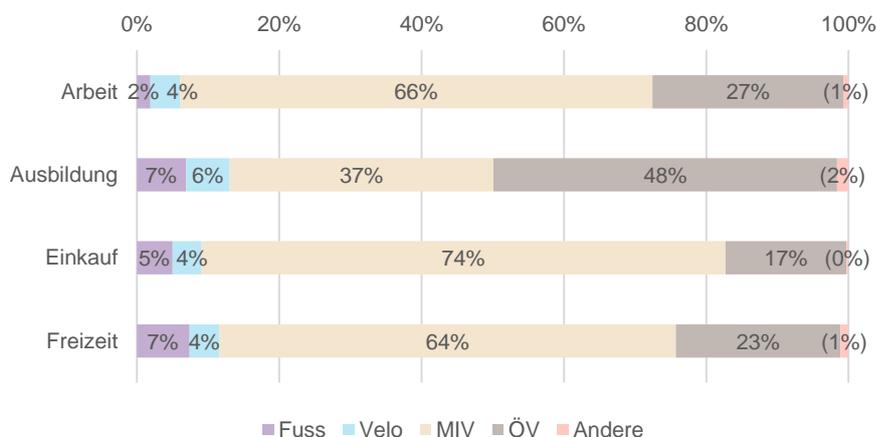
Abbildung 5-2: Zeitreihe Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Wegzweck
BE | Werte pro Tag

Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege	Distanz [km]				Unterwegszeit [Min.]				Wege [Anzahl]			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Arbeit	7.6	9.3	8.7	8.5	15.2	15.3	15.1	14.2	0.7	0.8	0.7	0.6
Ausbildung	1.2	2.2	1.8	1.4	4.5	4.9	4.3	3.4	0.2	0.3	0.2	0.2
Einkauf und Besorgung	4.2	5.1	5.2	4.5	11.3	12.4	12.6	11.1	0.7	0.8	0.8	0.7
Freizeit	19.2	17.0	19.1	14.3	52.1	43.3	45.1	41.4	1.4	1.2	1.3	1.0

Die Freizeitwege nehmen auch im Jahr 2021 hinsichtlich aller untersuchten Aspekte - Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl der Wege - die wichtigste Rolle ein. Bei der Betrachtung der Zeitreihen wird der Einfluss der Covid-19-Pandemie deutlich. So ist die durchschnittliche Tagesdistanz bei den Freizeitwegen im Vergleich zu 2015 um ein Viertel zurückgegangen. Bei anderen Wegzwecken ist der Rückgang weniger deutlich. So sind die Tagesdistanzen für Arbeitswege mit rund 2.5% deutlich weniger zurückgegangen.

b) Kennzahlen im Kanton Bern und der Schweiz

Abbildung 5-3: Modalsplit nach Wegzweck
BE | Anteile, nach Tagesdistanz

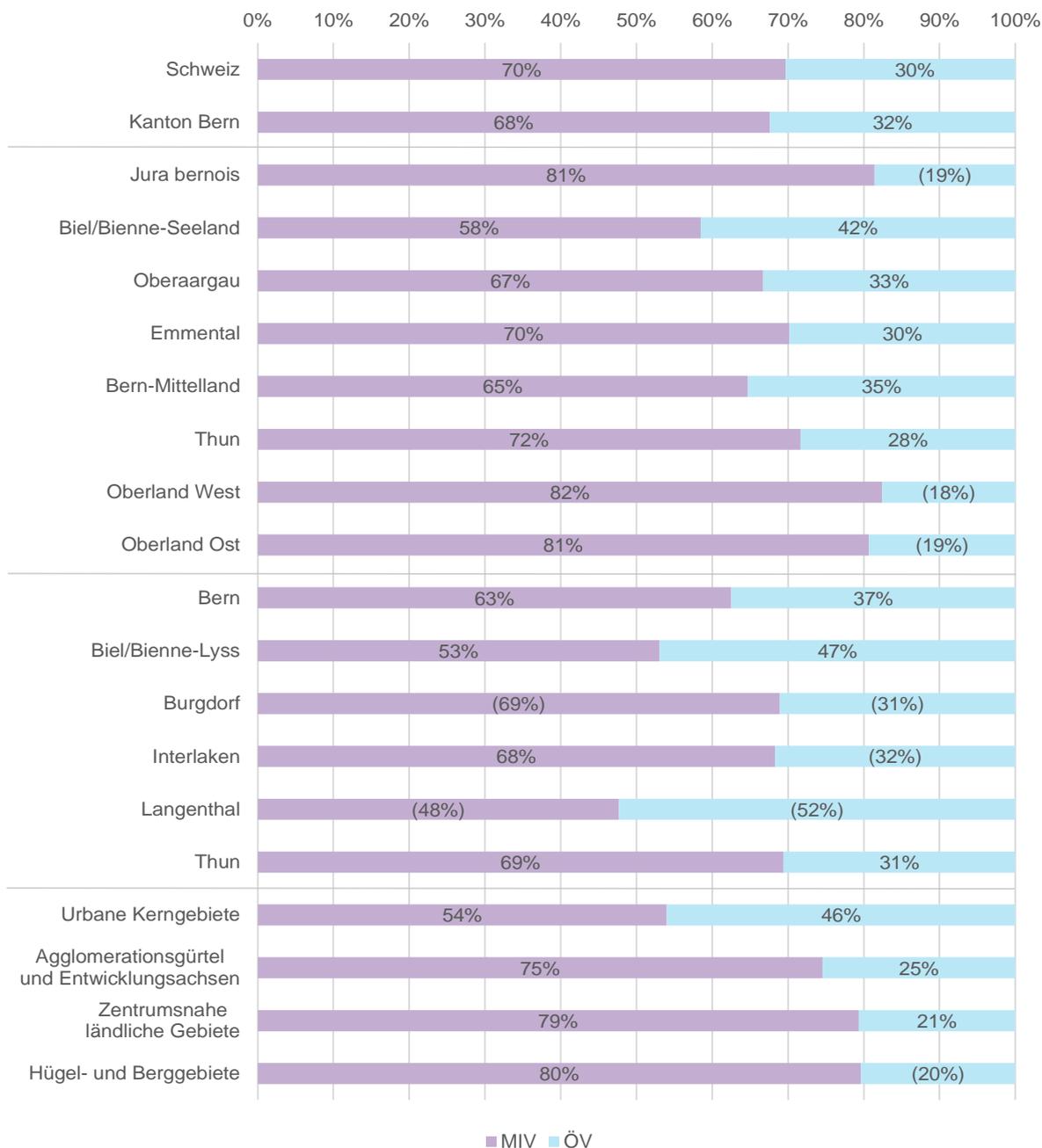


Lesebeispiel: 37% der täglich zurückgelegten Ausbildungswege werden mit dem MIV zurückgelegt.

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

Fast zwei Drittel der Freizeit- und der Arbeitswege erfolgen mit dem MIV. Noch höher ist der Anteil des MIV bei Einkaufswegen. Ein etwas anderes Bild zeigt sich erwartungsgemäss beim Ausbildungsverkehr, der sich durch vergleichsweise hohe ÖV-, Fuss- und Veloanteile kennzeichnet.

Abbildung 5-4: Modalsplit MIV/ÖV beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr
 CH, BE, Regionen, Agglomerationen und Raumtypen | Anteile, nach Tagesdistanz



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

Lesebeispiel: Die von in Hügel- und Berggebieten wohnhaften Personen mit dem MIV zurückgelegten Arbeits- und Ausbildungswege sind vier Mal länger als jene mit dem ÖV. Von den mit MIV oder ÖV zurückgelegten Arbeits- und Ausbildungswegen werden 20% mit dem ÖV und 80% mit dem MIV zurückgelegt.

Der regionale Vergleich der MIV- und ÖV-Anteile beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr zeigt erhebliche Unterschiede zwischen den Regionen, Agglomerationen und Raumtypen. Auffällig ist der vergleichsweise tiefe Anteil des MIV in den Agglomerationen Langenthal, Biel/Bienne-Lyss und generell in den urbanen Kerngebieten. Allerdings liegt ausser in der Agglomeration Langenthal der Anteil des MIV in allen untersuchten Regionen bei über 50%, in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sowie in den Hügel- und Berggebieten liegt der Anteil des MIV sogar bei rund 80%.

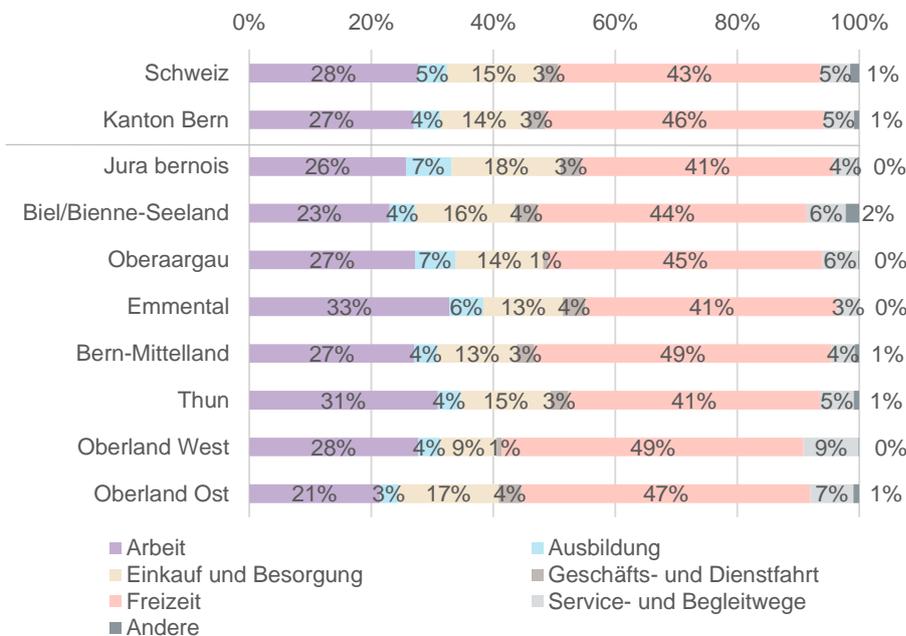
Abbildung 5-5: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Wegzweck
CH und BE | Mittelwert pro Person und Tag

Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege	Distanz [km]		Unterwegszeit [Min.]		Wege [Anzahl]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
	Arbeit	8.3	8.5	14.1	14.2	0.6
Ausbildung	1.4	1.4	4.0	3.4	0.2	0.2
Einkauf und Besorgung	4.6	4.5	11.3	11.1	0.7	0.7
Geschäfts- und Dienstfahrt	0.9	0.9	1.7	1.9	0.0	0.0
Freizeit	12.9	14.3	39.9	41.4	1.0	1.0
Service- und Begleitwege	1.5	1.6	2.8	2.7	0.2	0.2
Andere	0.4	0.3	0.8	0.7	0.0	0.0
Total	30.0	31.3	74.6	75.5	2.8	2.7

Im Kanton Bern wohnhafte Personen legen im Mittel etwas grössere Distanzen zurück als im schweizerischen Durchschnitt. Dieser Unterschied ist im Wesentlichen auf die etwas längere Tagesdistanz im Freizeitverkehr zurückzuführen. Auch bei der Tagesunterwegszeit sind vor allem im Freizeitverkehr etwas höhere Werte festzustellen. Bei der Anzahl Wege gibt es dagegen kaum Unterschiede zum schweizerischen Durchschnitt.

c) Schweiz, Kanton Bern und dessen Regionen

Abbildung 5-6: Anteile der Wegzwecke
CH, BE und Regionen | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Rund ein Drittel der von in der Region Emmental wohnhaften Personen zurückgelegten Tagesdistanzen sind Arbeitswege.

Im Vergleich zu den anderen Regionen weisen der Jura bernois, das Oberland Ost und Biel/Bienne-Seeland die höchsten Anteile des Einkaufsverkehrs an der Tagesdistanz auf. Beim Freizeitverkehr weisen das Oberland West und Bern-Mittelland die höchsten Anteile auf. Auch bei den Arbeitswegen zeigen sich regionale Unterschiede, wobei die Regionen Emmental und Thun die höchsten Anteile aufweisen.

Abbildung 5-7: Tagesdistanz nach Wegzweck
CH, BE und Regionen | Kilometer pro Person

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Kanton Bern	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Jura bernois	8.12	(2.35)	5.67	(1.07)	13.07	(1.23)	(0.11)	31.63
Biel/Bienne-Seeland	7.49	1.35	5.34	(1.21)	14.34	2.09	(0.72)	32.54
Oberaargau	8.80	(2.12)	(4.65)	(0.27)	14.54	(1.90)	(0.06)	32.34
Emmental	9.76	(1.64)	3.88	(1.10)	12.29	(1.03)	(0.02)	29.73
Bern-Mittelland	8.35	1.15	4.02	(0.87)	15.00	1.20	(0.22)	30.81
Thun	9.00	(1.09)	4.29	(0.83)	12.03	1.60	(0.27)	29.11
Oberland West	8.99	(1.18)	(2.97)	(0.29)	(16.03)	(2.92)	(0.04)	32.41
Oberland Ost	8.12	(1.12)	6.26	(1.39)	17.96	2.68	(0.36)	37.90

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

Auch wenn die Werte in Abbildung 5-7 aufgrund der in vielen Fällen grossen Vertrauensintervalle vorsichtig interpretiert werden müssen, zeigen sich gewisse regionale Unterschiede in Bezug auf die Tagesdistanzen. So weisen die Regionen Emmental, Thun und Oberland West überdurchschnittlich lange Arbeitswege auf, die Regionen Oberland Ost und Jura bernois überdurchschnittlich lange Einkaufswege.

Abbildung 5-8: Unterwegszeit nach Wegzweck
CH, BE und Regionen | Minuten pro Person und Tag

Unterwegszeit [Min.]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Kanton Bern	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Jura bernois	12.31	4.99	9.60	(1.43)	33.45	(2.47)	(0.18)	64.43
Biel/Bienne-Seeland	11.95	3.11	11.83	(2.67)	39.69	2.89	(1.76)	73.91
Oberaargau	13.11	(3.63)	9.39	(0.71)	41.07	2.85	(0.43)	71.19
Emmental	15.75	3.18	9.18	(1.63)	39.26	(1.80)	(0.05)	70.85
Bern-Mittelland	15.44	3.40	11.67	2.23	43.22	2.63	0.54	79.14
Thun	13.07	3.08	10.75	(1.17)	38.85	2.69	(0.76)	70.38
Oberland West	20.16	(4.47)	8.51	(0.74)	33.83	(4.29)	(1.21)	73.20
Oberland Ost	12.35	3.57	13.81	(2.38)	57.93	4.59	(1.04)	95.67

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

Abbildung 5-8 zeigt, dass in der Region Oberland Ost die mit Abstand längsten Unterwegszeiten für den Freizeitverkehr beobachtet werden. In Oberland West sind die Unterwegszeiten für Arbeitswege deutlich länger als in den übrigen Regionen.

Abbildung 5-9: Wege nach Wegzweck
CH, BE und Regionen | Anzahl Wege pro Person und Tag

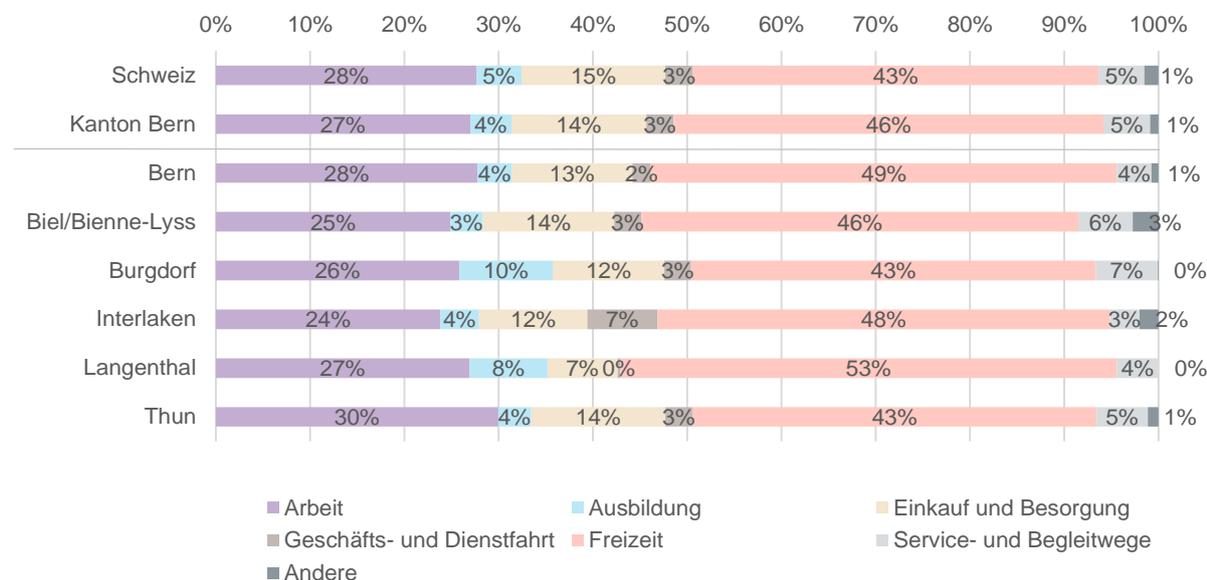
Wege [Anzahl]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Kanton Bern	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Jura bernois	0.69	0.24	0.63	(0.01)	0.90	(0.17)	(0.02)	2.65
Biel/Bienne-Seeland	0.58	0.19	0.70	(0.04)	0.99	0.18	(0.03)	2.72
Oberaargau	0.65	(0.16)	0.68	(0.02)	1.00	0.13	(0.02)	2.66
Emmental	0.67	0.16	0.59	(0.06)	0.99	(0.12)	(0.01)	2.59
Bern-Mittelland	0.58	0.19	0.70	0.04	0.98	0.14	0.02	2.65
Thun	0.56	0.17	0.74	(0.04)	1.02	0.16	(0.01)	2.72
Oberland West	0.92	(0.13)	0.55	(0.10)	0.80	(0.16)	(0.00)	2.68
Oberland Ost	0.58	0.25	0.82	(0.05)	1.09	0.22	(0.03)	3.02

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

Auch bei der Analyse der regionalen Unterschiede der Anzahl Wege ist Vorsicht geboten. So weist die Region Oberland Ost eine deutlich höhere Anzahl Wege pro Person und Tag auf. Die Gründe für diesen Unterschied (in der Erhebung 2015 gab es keine solche Differenz) sind unklar. Sie könnten in einem unterschiedlichen Reaktionsmuster auf die Covid-19-Pandemie begründet sein. Möglicherweise sind die Unterschiede aber auch auf statistische Unsicherheiten zurückzuführen.

d) Schweiz, Kanton Bern und dessen Agglomerationen

Abbildung 5-10: Anteile der Wegzwecke
CH, BE und Agglomerationen | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Bei in der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss wohnhaften Personen sind ein Viertel der zurückgelegten Tagesdistanzen Arbeitswege.

Auch in der Betrachtung nach Agglomerationen dominieren die Freizeitwege das Verkehrsgeschehen. Sie weisen mit Abstand die höchsten Anteile an der Tagesdistanz aus, gefolgt von den Arbeits- und Einkaufswegen.

Abbildung 5-11: Tagesdistanz nach Wegzweck
CH, BE und Agglomerationen | Kilometer pro Person

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Kanton Bern	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Bern	8.52	1.11	3.93	0.60	15.17	1.11	(0.23)	30.67
Biel/Bienne-Lyss	7.81	(1.08)	4.37	(0.91)	14.56	(1.81)	(0.86)	31.40
Burgdorf	7.10	(2.73)	3.26	(0.78)	11.81	(1.81)	(0.02)	27.51
Interlaken	7.91	(1.36)	3.82	(2.47)	15.94	(1.04)	(0.67)	33.22
Langenthal	7.80	(2.41)	(2.16)	(0.08)	15.29	(1.28)	(0.00)	29.02
Thun	8.82	(1.03)	4.19	(0.84)	12.64	(1.59)	(0.34)	29.46

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

Der hohe Anteil der Freizeitwege an den Tagesdistanzen spiegelt sich auch in den absoluten Zahlen wider.

Abbildung 5-12: Unterwegszeit nach Wegzweck
CH, BE und Agglomerationen | Minuten pro Person und Tag

Unterwegszeit [Min.]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Kanton Bern	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Bern	15.84	3.37	11.99	1.56	43.11	2.59	0.56	79.02
Biel/Bienne-Lyss	12.47	2.42	11.72	(2.86)	40.50	2.63	(2.18)	74.78
Burgdorf	14.61	(4.30)	8.80	(0.92)	41.98	(2.79)	(0.05)	73.47
Interlaken	10.94	3.74	12.12	(3.54)	47.36	2.21	(1.92)	81.84
Langenthal	12.40	(3.80)	7.50	(0.98)	38.35	(1.74)	(0.00)	64.77
Thun	12.32	2.86	11.12	(1.26)	40.07	2.80	(0.87)	71.31

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

Personen aus der Agglomeration Interlaken wenden deutlich mehr Zeit für Freizeitwege auf als Personen aus den übrigen Agglomerationen.

Abbildung 5-13: Wege nach Wegzweck
CH, BE und Agglomerationen | Anzahl Wege pro Person und Tag

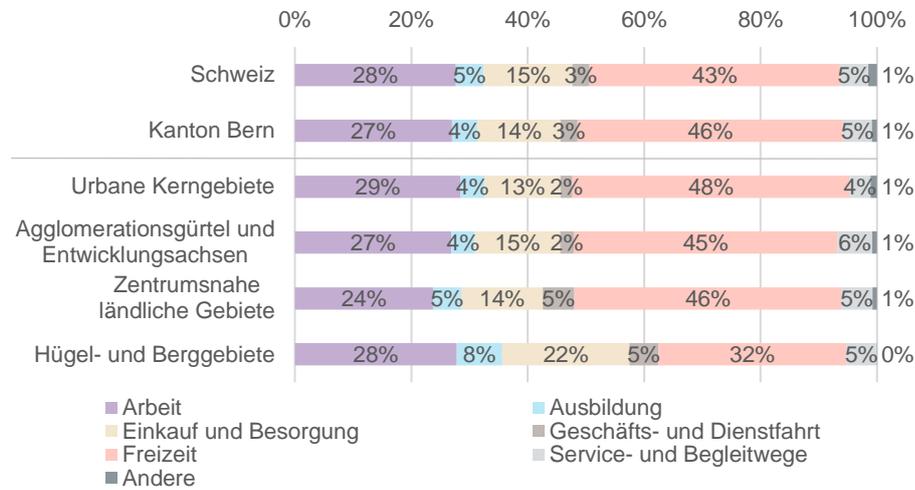
Wege [Anzahl]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Kanton Bern	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Bern	0.59	0.19	0.72	0.04	0.98	0.14	0.02	2.68
Biel/Bienne-Lyss	0.58	0.16	0.70	(0.04)	0.99	0.17	0.03	2.66
Burgdorf	0.59	(0.18)	0.69	(0.02)	1.03	0.15	(0.01)	2.67
Interlaken	0.62	0.24	0.81	(0.04)	1.07	0.22	(0.05)	3.06
Langenthal	0.58	(0.15)	0.80	(0.03)	1.07	(0.06)	(0.00)	2.68
Thun	0.56	0.15	0.81	0.05	1.03	0.17	(0.01)	2.78

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

Die Anzahl Wege pro Wegzweck sind – mit Ausnahme von Interlaken, das etwas höhere Werte aufweist – in allen Agglomerationen etwa gleich. Der wichtigste Wegzweck ist auch hier die Freizeit.

e) Schweiz, Kanton Bern und dessen Raumtypen

Abbildung 5-14: Anteile der Wegzwecke
CH, BE und Raumtypen | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Fast die Hälfte (48%) der von in urbanen Kerngebieten wohnhaften Personen zurückgelegten Tagesdistanzen sind Freizeitwege.

In Hügel- und Berggebieten ist der Anteil der Freizeitwege geringer als in den anderen Raumtypen. Dagegen ist der Anteil der Einkaufswege deutlich höher als in den anderen Raumtypen. Urbane Kerngebiete weisen die höchsten Anteile bei den Arbeits- und Freizeitwegen auf. Bei der Interpretation dieser Anteile gilt es allerdings die absolute Tagesdistanz zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 5-15). So sind die Tagesdistanzen von in urbanen Kerngebieten wohnhaften Personen grundsätzlich kürzer als bei Personen aus anderen Raumtypen, was schnell einen Einfluss auf die Anteile der verschiedenen Wegzwecke haben kann.

Abbildung 5-15: Tagesdistanz nach Wegzweck
CH, BE und Raumtypen | Kilometer pro Person

Tagesdistanz [km]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Kanton Bern	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Urbane Kerngebiete	7.92	1.13	3.64	(0.57)	13.20	1.03	(0.30)	27.79
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	9.25	1.38	5.04	0.81	15.57	2.06	(0.29)	34.40
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	7.70	1.58	4.55	(1.76)	14.88	1.75	(0.25)	32.47
Hügel- und Berggebiete	10.23	(2.88)	8.04	(1.82)	11.89	(1.92)	(0.02)	36.80

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

Die durchschnittliche Tagesdistanz für den Freizeitverkehr in den Hügel- und Berggebieten unterstreicht die oben gemachte Aussage: Personen aus diesem Raumtyp legen im Vergleich zum kantonalen Mittel von 14 Kilometern etwas über 2 Kilometer weniger zurück, um ihr Freizeitziel zu erreichen. Hingegen sind ihre Wege zum Einkaufen und zur Arbeit deutlich länger, so dass sie insgesamt die längste Tagesdistanz aufweisen.

Abbildung 5-16: Unterwegszeit nach Wegzweck
CH, BE und Raumtypen | Minuten pro Person und Tag

Unterwegszeit [Min.]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Kanton Bern	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Urbane Kerngebiete	13.80	3.07	12.20	1.34	40.50	2.12	0.54	73.56
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	15.24	3.24	10.75	2.13	42.55	3.39	(0.99)	78.29
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	12.55	3.88	8.77	(2.82)	41.49	2.90	(0.88)	73.30
Hügel- und Berggebiete	16.95	(7.04)	11.24	(2.30)	39.77	(3.11)	(0.04)	80.46

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

Auch bei den Unterwegszeiten ergibt sich ein ähnliches Bild: In Hügel- und Berggebieten sind sie für Freizeitwege etwas kürzer, für Arbeitswege dagegen etwas länger.

Abbildung 5-17: Wege nach Wegzweck
CH, BE und Raumtypen | Anzahl Wege pro Person und Tag

Wege [Anzahl]	Arbeit	Ausbildung	Einkauf und Besorgung	Geschäfts- und Dienstfahrt	Freizeit	Service- und Begleitwege	Andere	Total
Schweiz	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Kanton Bern	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Urbane Kerngebiete	0.59	0.17	0.77	0.03	1.00	0.13	0.02	2.72
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	0.61	0.19	0.68	0.04	1.00	0.15	0.02	2.70
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	0.63	0.21	0.57	0.05	0.96	0.20	(0.03)	2.64
Hügel- und Berggebiete	0.66	0.21	0.45	(0.10)	0.83	0.15	(0.01)	2.42

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

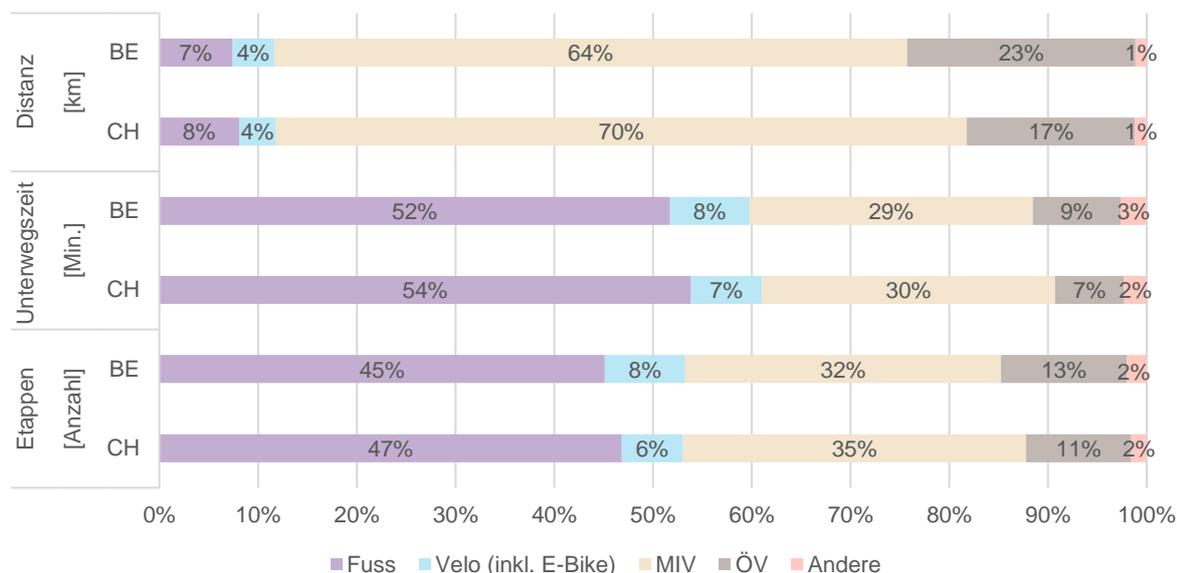
Personen aus den Hügel- und Berggebieten legen insgesamt weniger Wege pro Tag zurück, was vor allem auf weniger Freizeit- und Einkaufswege zurückzuführen ist.

5.2 Auswertungen zu den Freizeitwegen

Freizeitwege stellen den mit Abstand wichtigsten Verkehrszweck dar. Sie sollen deshalb in diesem Unterkapitel etwas näher betrachtet werden.

Abbildung 5-18: Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen

CH und BE | Anteile

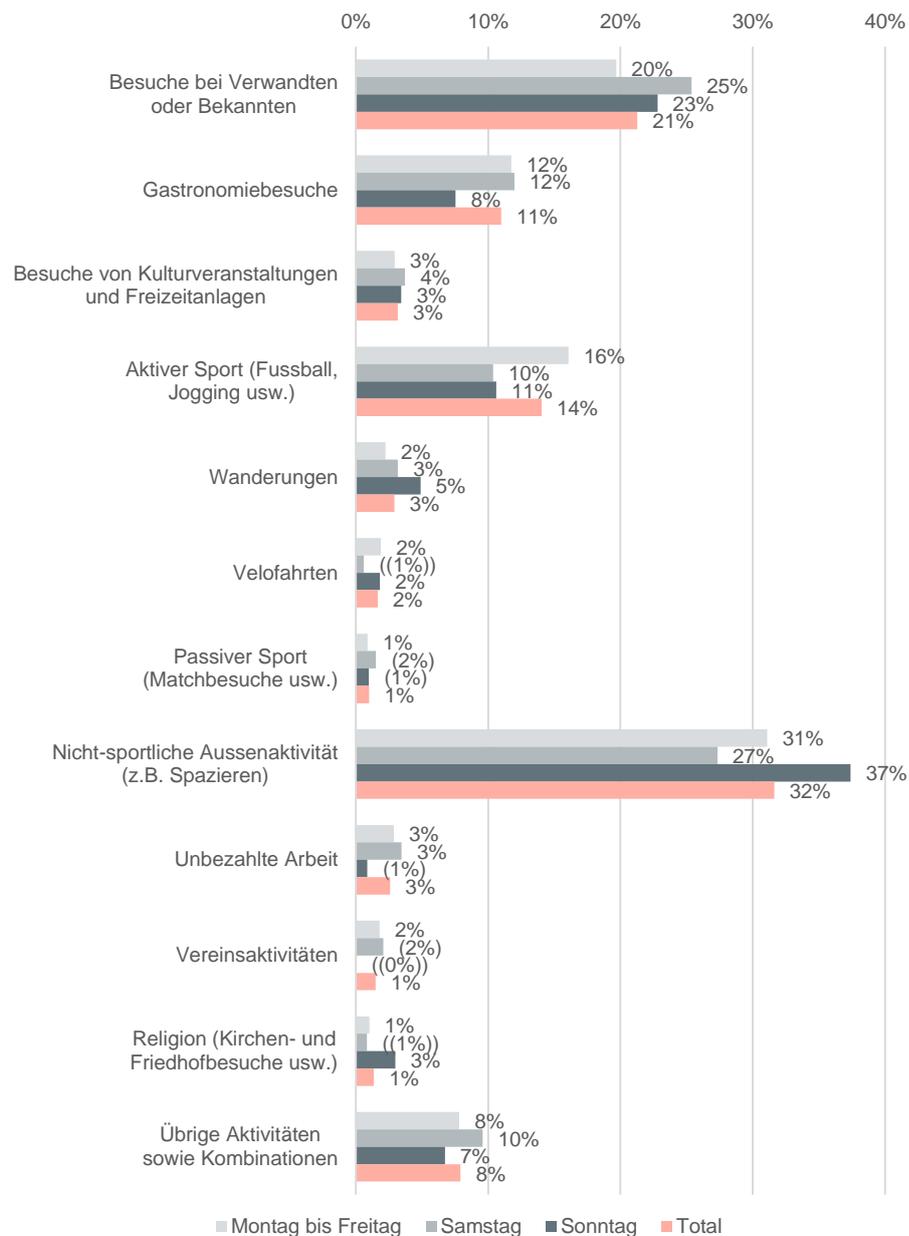


Lesebeispiel: 8 % der täglichen Etappen, die von Personen aus dem Kanton Bern mit dem Ziel Freizeit zurückgelegt werden, werden mit dem Velo zurückgelegt.

64% der für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen werden im Kanton Bern mit dem MIV zurückgelegt, was 6 Prozentpunkte unter dem Schweizer Durchschnitt liegt. Dies wird durch den ÖV kompensiert, der mit 23% 6 Prozentpunkte über dem Schweizer Durchschnitt liegt.

Die grosse Bedeutung des Zufussgehens zeigt sich bei der Unterwegszeit und bei der Anzahl der zurückgelegten Etappen mit Anteilswerten um die 50%. Bei diesen Kenngrössen folgt das Auto an zweiter Stelle mit Anteilswerten von rund 30%.

Abbildung 5-19: Freizeitwege nach Aktivitätstyp und Wochentag
BE | Anteile, nach Tagesdistanz

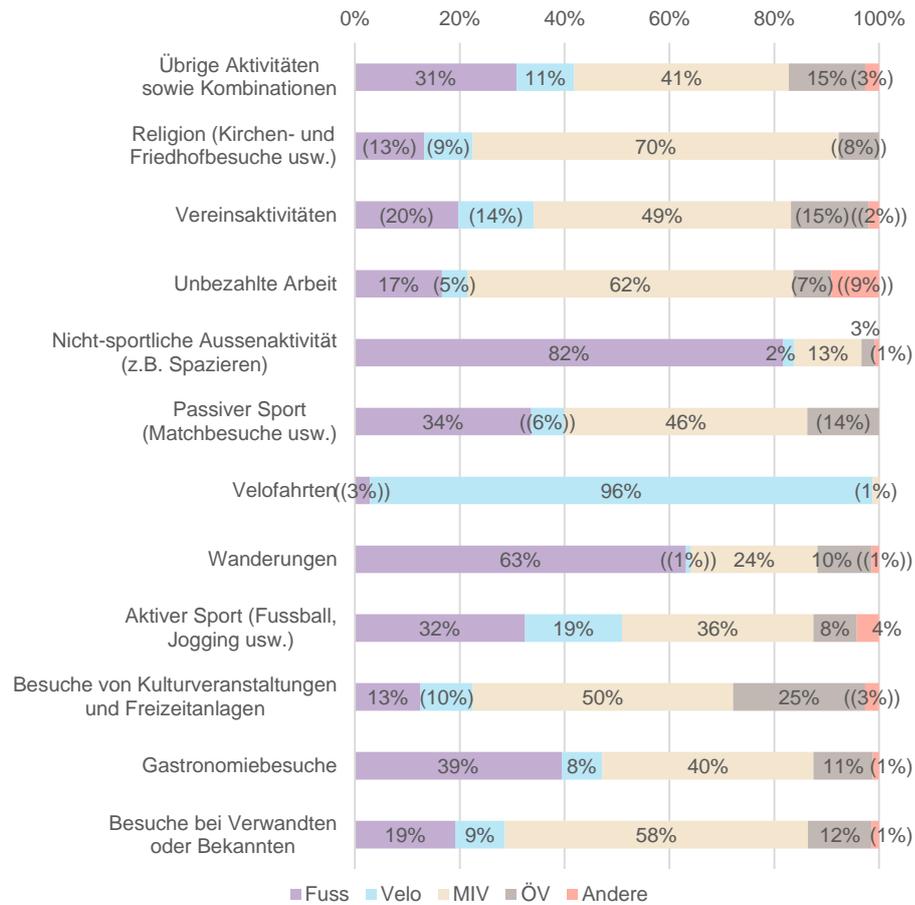


Lesebeispiel: An einem Sonntag betreffen 8% der zurückgelegten Freizeitwege Gastronomiebesuche.

Die Freizeitwege lassen sich auch nach einzelnen Aktivitätstypen und Wochentagen untersuchen. Fast ein Drittel aller Freizeitwege im Kanton Bern entfallen 2021 auf nicht-sportliche Aussenaktivitäten (wie z. B. Spaziergänge), 21% auf Besuche bei Verwandten oder Bekannten und 14% auf sportliche Aktivitäten. Der Anteil der Gastronomiebesuche hat sich im Vergleich zur Erhebung 2015 von 20% auf noch 11% im Jahr 2021 fast halbiert, was offensichtlich ein Effekt der Covid-19-Pandemie ist.

Die nicht-sportlichen Aktivitäten im Freien machen mit 37% vor allem am Sonntag einen grossen Teil der Freizeitwege aus, während der aktive Sport vor allem unter der Woche ausgeübt wird. Besuche bei Verwandten und Bekannten haben am Samstag eine grössere Bedeutung (25%).

Abbildung 5-20: Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen nach Aktivitätstyp
BE | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Die für Besuche bei Verwandten und Bekannten zurückgelegten Wege werden zu 19% zu Fuss absolviert.

Die verschiedenen Freizeitaktivitäten weisen unterschiedliche Anteile der einzelnen Verkehrsmittel auf. Bei nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z. B. Spazieren) und beim Wandern dominiert logischerweise der Fussverkehr, beim Velofahren das Velo. Die übrigen Freizeitaktivitäten weisen unterschiedliche Anteile der einzelnen Verkehrsmittel auf, wobei in der Regel das Auto am häufigsten genutzt wird.

6 Soziodemografische Unterschiede

6.1 Geschlecht

Abbildung 6-1: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Geschlecht
CH und BE | Mittelwerte pro Person und Tag

Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege	CH	BE
Tagesdistanz [km]		
Mann	33.7	34.2
Frau	26.4	28.7
Unterwegszeit [Min.]		
Mann	77.4	76.3
Frau	71.9	74.7
Wege [Anzahl]		
Mann	2.79	2.72
Frau	2.71	2.65

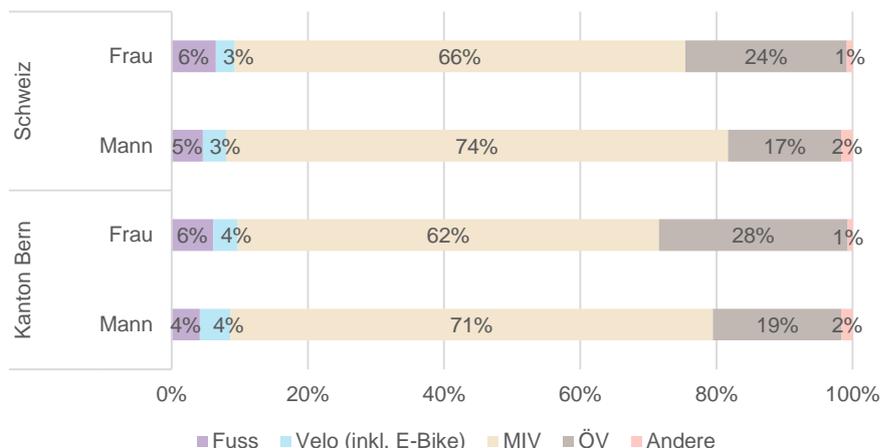
Berner sind durchschnittlich weiter (5.5 Kilometer mehr pro Tag), etwas länger (1.6 Minuten mehr pro Tag) und etwas häufiger (0.07 Wege mehr pro Tag) unterwegs als Bernerinnen. Im Vergleich zu 2015 haben die Tagesdistanzen der Bernerinnen um 8.1 Kilometer abgenommen, jene der Berner sind sogar um 8.3 Kilometer zurückgegangen. Die Unterwegszeiten haben bei den Bernern im Vergleich zu 2015 mit einem Rückgang von 11.2 Minuten deutlich stärker abgenommen als bei den Bernerinnen mit einem Rückgang von 7.3 Minuten.

Abbildung 6-2: Tagesdistanz nach Geschlecht und Verkehrsmittel
CH und BE | Kilometer pro Person

Distanz [km]	CH		BE	
	Mann	Frau	Mann	Frau
Fuss	1.5	1.7	1.4	1.7
Velo	1.2	0.7	1.5	1.0
MIV	24.9	17.5	24.2	17.8
ÖV	5.6	6.3	6.5	8.0
Andere	0.6	0.2	0.5	0.2
Total	33.7	26.4	34.2	28.7

Bernerinnen legen längere Distanzen zu Fuss und mit dem ÖV zurück als Berner. Demgegenüber legen Berner im Durchschnitt deutlich längere Distanzen mit dem MIV und dem Velo zurück als Bernerinnen.

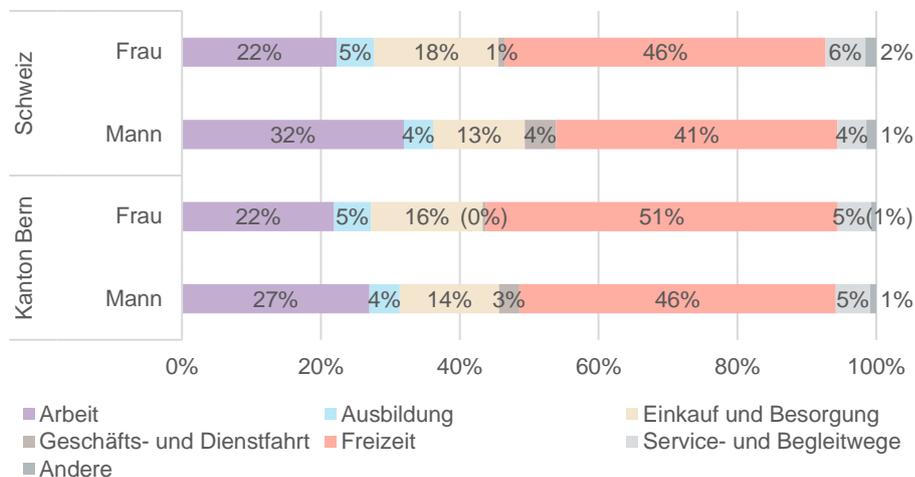
Abbildung 6-3: Modalsplit nach Geschlecht
CH und BE | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: In der Schweiz legen Frauen rund zwei Drittel (66%) ihrer Tagesdistanzen mit dem MIV zurück.

Dasselbe Bild zeigt sich bei der Analyse des Modalsplits: Bernerinnen haben einen um 9 Prozentpunkte höheren ÖV-Anteil und einen um 9 Prozentpunkte tieferen MIV-Anteil. Etwas weniger ausgeprägt sind diese geschlechterspezifischen Unterschiede im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Abbildung 6-4: Anteile der Wegzwecke nach Geschlecht
CH und BE | Anteile, nach Tagesdistanz



Lesebeispiel: Im Kanton Bern sind 14% der durch Männer zurückgelegten Tagesdistanzen Einkaufs- und Besorgungswege.

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

Frauen weisen sowohl gesamtschweizerisch als auch im Kanton Bern einen um 5 Prozentpunkte höheren Anteil an den für Freizeitwege zurückgelegten Distanzen auf. Auch bei den Einkaufswegen sind die Distanzanteile der Bernerinnen leicht über denjenigen der Berner. Demgegenüber weisen die Berner einen höheren Distanzanteil bei den Arbeitswegen auf. Auffallend ist dabei, dass dieser Unterschied im Kanton Bern deutlich geringer ausfällt als im schweizerischen Durchschnitt.

Abbildung 6-5: Tagesdistanz nach Geschlecht und Wegzweck
CH und BE | Kilometer pro Person

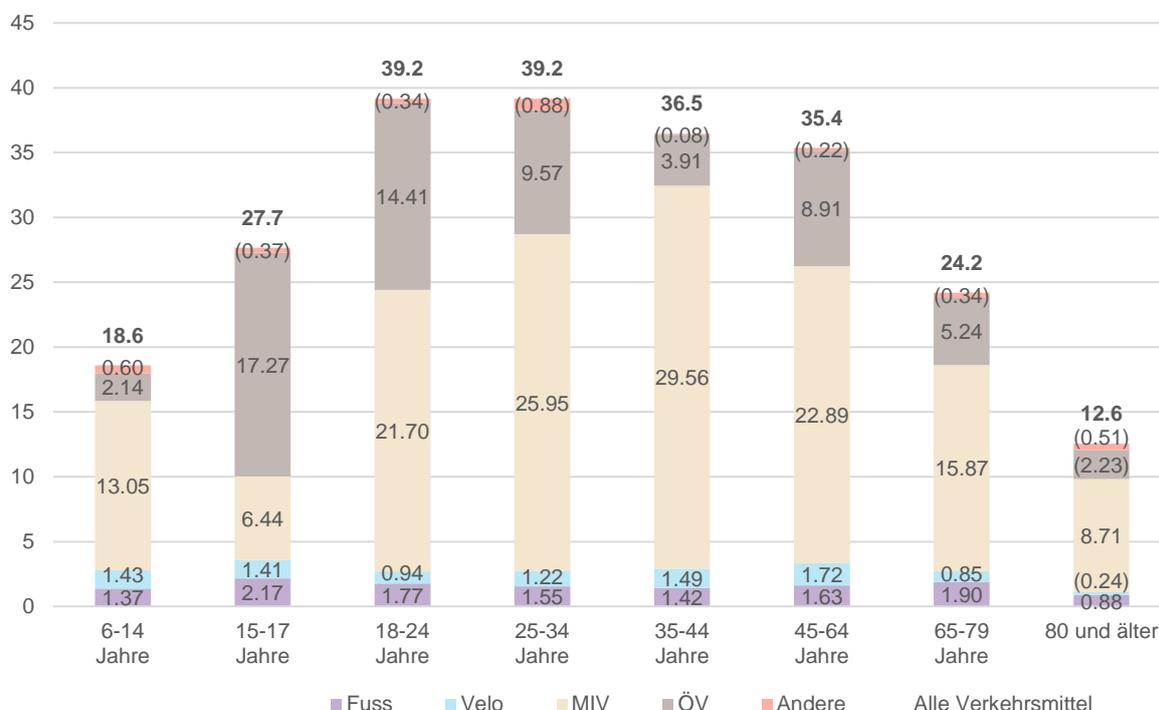
Distanz [km]	CH		BE	
	Mann	Frau	Mann	Frau
Arbeit	10.8	5.9	8.5	6.3
Ausbildung	1.4	1.4	1.4	1.5
Einkauf und Besorgung	4.4	4.7	4.5	4.6
Geschäfts- und Dienstfahrt	1.5	0.3	0.9	(0.1)
Freizeit	13.7	12.2	14.3	14.6
Service- und Begleitwege	1.4	1.5	1.6	1.4
Andere	0.5	0.4	0.3	(0.2)
Alle Zwecke	33.7	26.4	31.3	28.7

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

Absolut gesehen unterscheiden sich die täglich zurückgelegten Distanzen von Männern und Frauen vor allem bei Arbeitswegen und bei Geschäfts- und Dienstfahrten. Hier legen Berner im Durchschnitt deutlich längere Distanzen zurück als Bernerinnen. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt sind diese Unterschiede jedoch weniger ausgeprägt.

6.2 Alter

Abbildung 6-6: Tagesdistanz nach Alterskategorien und Verkehrsmittel
BE | Kilometer pro Person



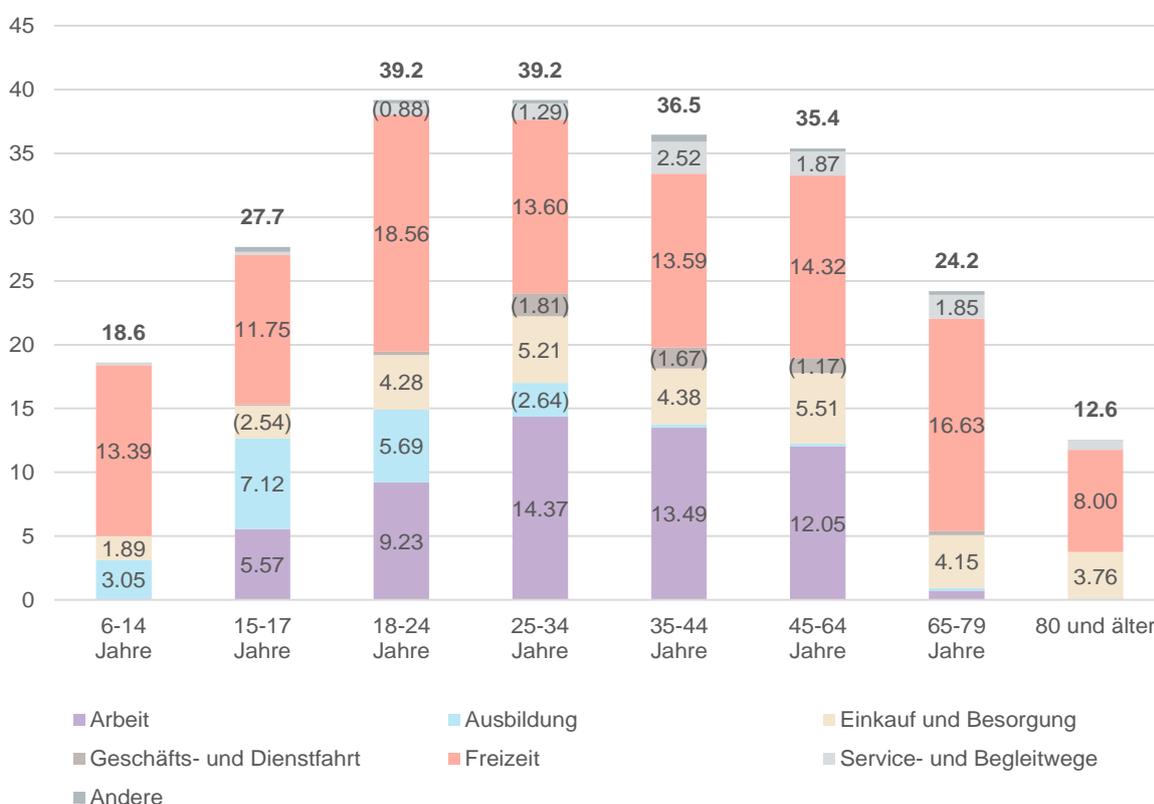
Lesebeispiel: Personen, die zwischen 25 und 34 Jahre alt sind, legen durchschnittlich 39.2 km pro Tag zurück. Ein Grossteil davon wird mit dem MIV absolviert.

Die zurückgelegten Distanzen variieren zwischen den Altersgruppen deutlich. Mit fast 40 Kilometern legen die 18- bis 24-Jährigen und die 25- bis 34-Jährigen die längsten Tagesdistanzen zurück. Dies ist mehr als dreimal so viel wie bei den über 80-Jährigen (knapp 13 Kilometer). Mit Ausnahme der 15- bis 17-Jährigen ist der MIV in allen Altersgruppen das dominierende Verkehrsmittel. Für die 15- bis 17-Jährigen ist der ÖV mit einer durchschnittlichen Tagesdistanz von 17 Kilometern das wichtigste Verkehrsmittel. Nur die 18- bis 24-Jährigen legen mit gut 14 Kilometern eine ähnlich lange ÖV-Tagesdistanz zurück.

Im Vergleich zu 2015 weist die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen den grössten Rückgang der Tagesdistanz auf. Sie sank von 53 auf 39 Kilometer. Auch bei den 25- bis 34-Jährigen und bei den 6- bis 14-Jährigen ist ein überdurchschnittlicher Rückgang der Tagesdistanz festzustellen.

Abbildung 6-7: Tagesdistanz nach Alterskategorien und Wegzweck

BE | Kilometer pro Person | Gesamtübersicht in HT 6-7

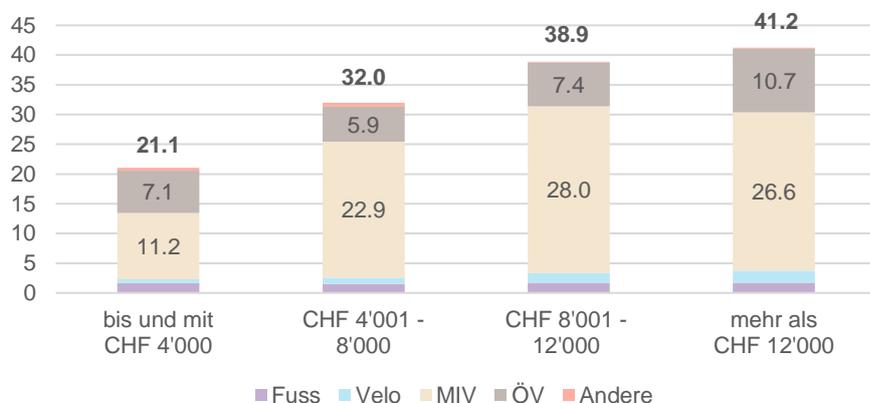


Lesebeispiel: Personen, die zwischen 15 und 17 Jahre alt sind, legen im Durchschnitt 27.7 km pro Tag zurück. Die Freizeitwege machen dabei den grössten Anteil aus.

Wie schon 2015 weisen auch im Jahr 2021 die beiden Altersgruppen der 18- bis 24-Jährigen und der 65- bis 79-Jährigen die längsten für Freizeitwecke zurückgelegten Distanzen auf (19 bzw. 17 Kilometer): Bei den jungen Erwachsenen machen sie knapp 50% und bei den Rentnern knapp 70% an der Gesamtdistanz aus. Bei den 6- bis 14-Jährigen ist die Tagesdistanz für Freizeitwege mit 13 Kilometer absolut etwas geringer, anteilmässig mit 72% aber am grössten. Die längsten Distanzen für Arbeitswege legen die 25- bis 34-Jährigen und die 35- bis 44-Jährigen zurück. Bei diesen beiden Altersgruppen entfallen rund 37% der Tagesdistanz auf Arbeitswege.

6.3 Einkommen

Abbildung 6-8: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Verkehrsmittel
 BE | Kilometer pro Person | Gesamtübersicht in HT 6-8



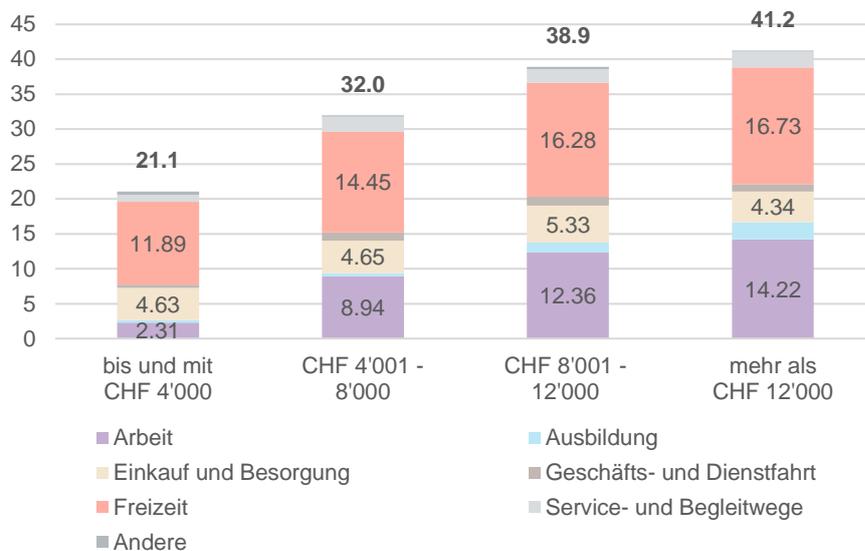
Lesebeispiel: Personen mit einem monatlichen Einkommen zwischen 4'001 und 8'000 Schweizer Franken legen pro Tag durchschnittlich 32 km zurück – ein Grossteil davon mit dem MIV.

Wie schon bei der Erhebung 2015 ist auch im Jahr 2021 die durchschnittliche Tagesdistanz bei Personen mit hohem Einkommen am grössten. Personen aus Haushalten mit einem Monatseinkommen von mehr als 12'000 CHF legen mit rund 41 Kilometern im Durchschnitt fast doppelt so lange Distanzen im Inland zurück als Personen mit einem Haushaltseinkommen von weniger als 4'000 CHF, die nur rund 21 Kilometer pro Tag unterwegs sind. Die Differenz zeigt sich ausser im Fussverkehr bei allen Verkehrsmitteln, wobei insbesondere die deutlich längeren MIV-Distanzen ins Gewicht fallen.

Der Distanzunterschied zwischen den beiden höchsten Einkommensklassen ist hauptsächlich auf die unterschiedliche ÖV-Nutzung zurückzuführen. Sie ist in der höchsten Einkommensklasse am grössten.

Während sich die Tagesdistanz bei den Personen im untersten Einkommenssegment im Vergleich zu 2015 kaum verändert hat, ist sie bei allen anderen Einkommensklassen deutlich gesunken. Am stärksten fällt die Abnahme der Tagesdistanz in der obersten Einkommenskategorie aus (von 55 km im Jahr 2015 auf 41 km im Jahr 2021). Der Schluss liegt nahe, dass der Effekt der Covid-19-Pandemie stark nach Einkommensklassen – und den damit verbundenen Möglichkeiten für Homeoffice – variiert.

Abbildung 6-9: Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Wegzweck
 BE | Kilometer pro Person | Gesamtübersicht in HT 6-9



Lesebeispiel: Personen mit einem monatlichen Einkommen von weniger als 4'000 Schweizer Franken legen täglich rund 21 km zurück. Einkaufs- und Besorgungswege machen dabei den zweitwichtigsten Anteil aus.

Bei der Betrachtung der Tagesdistanzen nach Wegzwecken zeigt sich, dass insbesondere die für Wege zur Arbeit und für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen mit steigendem Einkommen zunehmen.

7 Einstellungen zur Verkehrspolitik

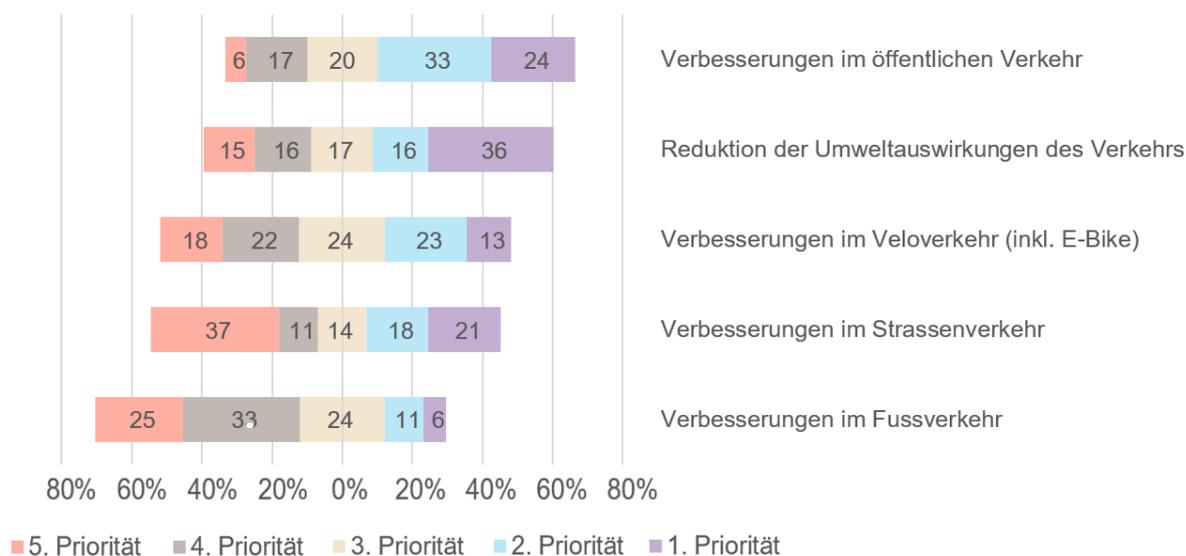
Für den Mikrozensus 2021 wurde das Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen vollständig überarbeitet. Neu werden den befragten Personen pro Themenfeld fünf Massnahmen präsentiert, welchen eine Priorität zwischen eins (höchste Priorität) und fünf (tiefste Priorität) zugeordnet wird. Dabei muss jeder Massnahme innerhalb eines Themenfeldes eine unterschiedliche Priorität zugeordnet werden, so dass eine eindeutige Priorisierung vorliegt. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Anzahl Nennungen der ersten, zweiten und dritten Priorität können die Massnahmen nach deren Wichtigkeit für die Bevölkerung sortiert werden, wobei die dritte Priorität als mittlere Priorität nur halb gezählt wird.

In einem ersten Schritt wurden die Teilnehmenden gefragt, in welchen Verkehrsbereichen Verbesserungen am wichtigsten sind. In einem zweiten Schritt wurden den befragten Personen jeweils fünf Massnahmen pro Verkehrsbereich präsentiert, welche nach deren Wichtigkeit eingestuft wurden. In einem dritten und letzten Schritt werden den befragten Personen fünf Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme präsentiert.

a) Die wichtigsten Bereiche

Abbildung 7-1: Ranking zu den Verbesserungen nach Verkehrsbereich

BE | In Prozent der Personen

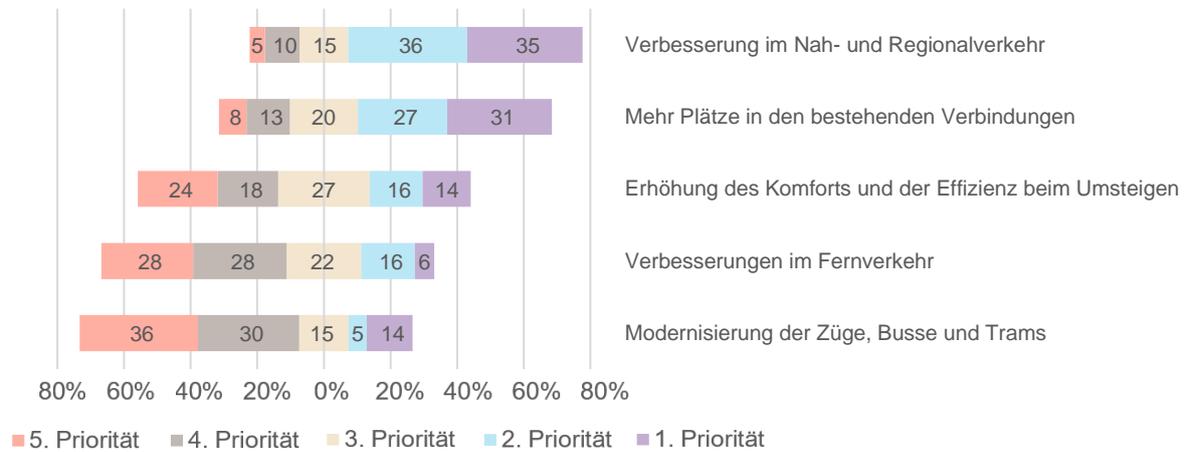


Lesebeispiel: 13% der befragten Personen rangieren Verbesserungen im Veloverkehr in der 1. Priorität, 23% in der zweiten Priorität, 24% in der 3. Priorität, usw.

Aus Sicht der befragten Personen werden Verbesserungen im öffentlichen Verkehr (Zug, Bus, Tram) unter Berücksichtigung der ersten drei Prioritäten am wichtigsten eingestuft. An zweiter Stelle folgt die Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs, wobei die Anzahl Nennungen der ersten Priorität bei dieser Massnahme mit 36% der Befragten Personen besonders hoch ist. Die wenigsten Nennungen der ersten bis dritten Priorität können für Verbesserungen im Fussverkehr festgestellt werden.

b) Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Abbildung 7-2: Ranking zu Verbesserungen im öffentlichen Verkehr nach Massnahme
BE | In Prozent der Personen

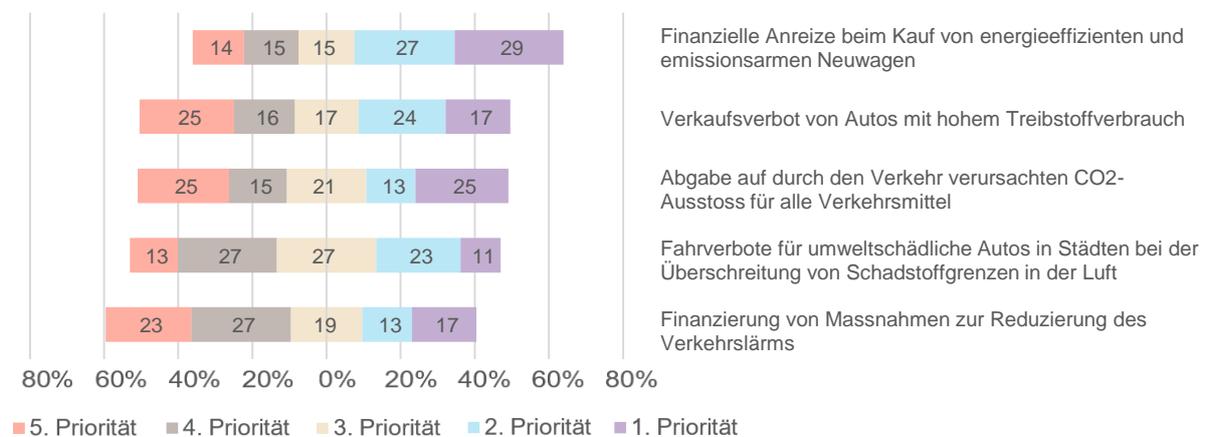


Lesebeispiel: 6% der befragten Personen rangieren Verbesserungen im Fernverkehr in der 1. Priorität, 16% in der zweiten Priorität, 22% in der 3. Priorität, usw.

Besonders wichtig werden Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr (häufigere und schnellere S-Bahn-, Tram- und Busverbindungen) sowie mehr Plätze in bestehenden Verbindungen eingestuft. An dritter Stelle folgt die Erhöhung des Komforts und der Effizienz beim Umsteigen (z. B. Signalisation, kurze Wege, mehr Einkaufsmöglichkeiten). Auf den hinteren beiden Rängen liegen die Verbesserungen im Fernverkehr (häufigere und schnellere Zugverbindungen) und die Modernisierung von Zügen, Bussen und Trams (z. B. neue Fahrzeuge, Internet-Zugang).

c) Massnahmen betreffend Umwelt und Energie

Abbildung 7-3: Ranking zu Verbesserungen betreffend Umweltauswirkungen nach Massnahme
BE | In Prozent der Personen

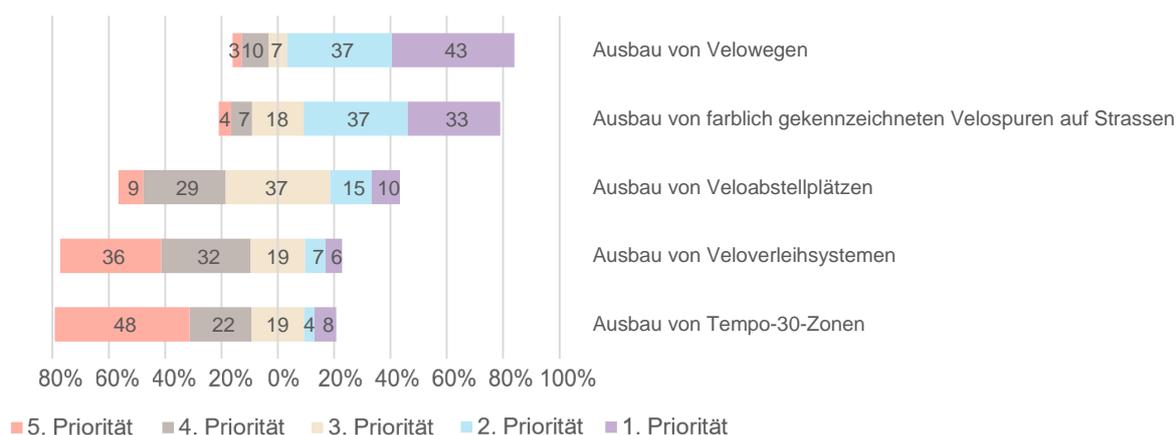


Lesebeispiel: 29% der befragten Personen rangieren finanzielle Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen in der 1. Priorität, 27% in der zweiten Priorität, 15% in der 3. Priorität, usw.

Bei den Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung zeigt sich ein ausgewogeneres Bild als bei anderen Themenbereichen. Die Berner Bevölkerung stuft dabei finanzielle Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen am wichtigsten ein, gefolgt von einem Verkaufsverbot von Autos mit hohem Treibstoffverbrauch (z. B. mehr als 10 Liter pro 100 km). Deutlich positiver als die Schweizer Gesamtbevölkerung betrachtet die Berner Bevölkerung eine Abgabe auf durch den Verkehr verursachten CO₂-Ausstoss für alle Verkehrsmittel (z. B. Auto, Flugzeug). Während die Massnahme im Kanton Bern auf dem dritten Gesamtrang landet, liegt sie auf nationaler Ebene auf dem fünften Rang. Auf den beiden hinteren Rängen liegen im Kanton Bern die Fahrverbote für umweltschädliche Autos in Städten bei der Überschreitung von Schadstoffgrenzen sowie die Finanzierung von Massnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms (z. B. lärmarme Strassenbeläge, leisere Züge).

d) Massnahmen im Veloverkehr

Abbildung 7-4: Ranking zu Verbesserungen im Veloverkehr nach Massnahme
BE | In Prozent der Personen

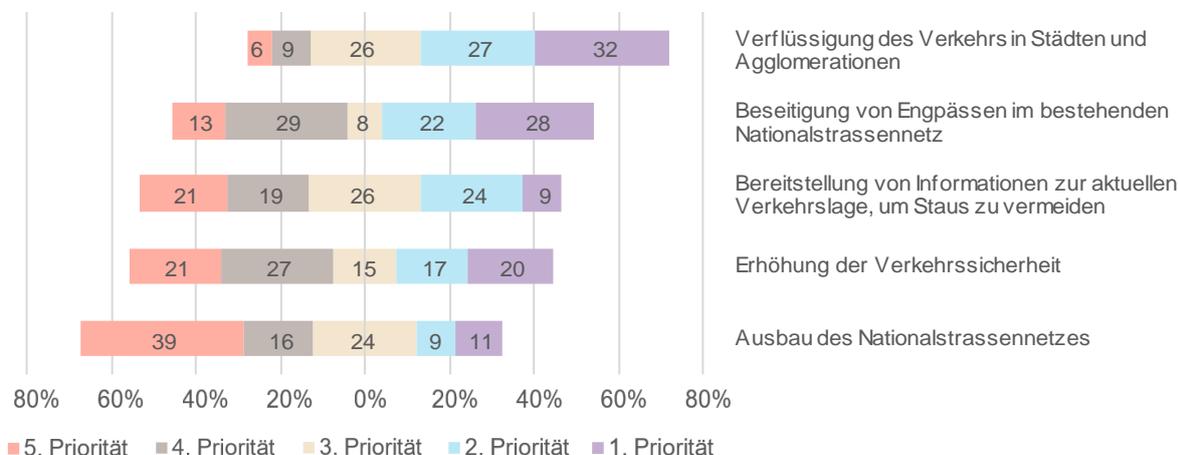


Lesebeispiel: 33% der befragten Personen rangieren den Ausbau von farblich gekennzeichneten Velospuren auf Strassen in der 1. Priorität, 37% in der zweiten Priorität, 18% in der 3. Priorität, usw.

Eine klare Priorisierung liegt bei den Massnahmen zum Veloverkehr vor. Besonders wichtig erachten die befragten Personen den Ausbau von Velowegen und von farblich gekennzeichneten Velospuren auf Strassen. Auf dem mittleren Rang liegt der Ausbau von Veloabstellplätzen. Deutlich weniger wichtig wird der Ausbau von Veloverleihsystemen und von Tempo-30-Zonen eingeschätzt. Der Ausbau von Tempo-30-Zonen wird von fast der Hälfte der befragten Personen mit der fünften Priorität beurteilt.

e) Massnahmen im motorisierten Individualverkehr

Abbildung 7-5: Ranking zu Verbesserungen im motorisierten Individualverkehr nach Massnahme
BE | In Prozent der Personen

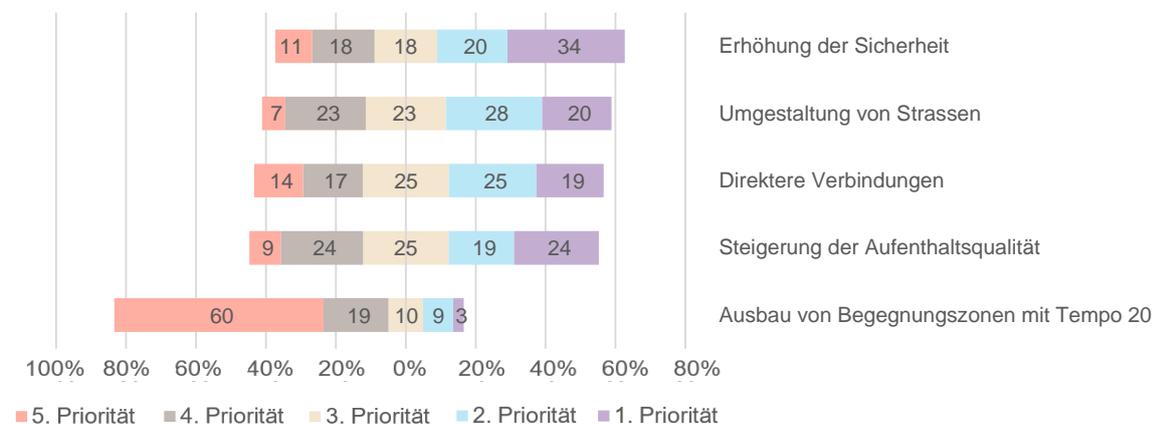


Lesebeispiel: 20% der befragten Personen rangieren die Erhöhungen der Verkehrssicherheit in der 1. Priorität, 17% in der zweiten Priorität, 15% in der 3. Priorität, usw.

Die befragten Personen schätzen die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen (z. B. Bau von neuen Umfahrungen, Kreisell anstelle von Ampeln) als wichtigste Massnahme ein. An zweiter Stelle folgt die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Nationalstrassennetz (z. B. Bau einer zusätzlichen Spur), gefolgt von der Bereitstellung von Informationen zur aktuellen Verkehrslage (z. B. durch Apps auf Smartphones). Auf dem vierten Rang liegt die Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. bauliche Massnahmen, Fahrassistenzsysteme). Mit einem besonders hohen Anteil von fast 40% bei der fünften Priorität liegt der Ausbau des Nationalstrassennetzes auf dem letzten Rang.

f) Massnahmen im Fussverkehr

Abbildung 7-6: Ranking zu Verbesserungen im Fussverkehr nach Massnahme
BE | In Prozent der Personen



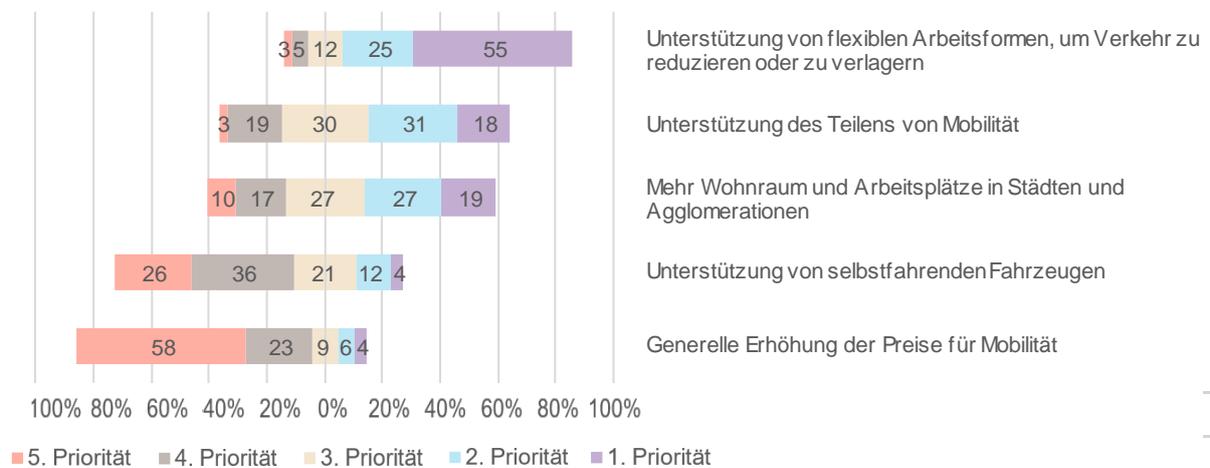
Lesebeispiel: 19% der befragten Personen rangieren direktere Verbindungen im Fussverkehr in der 1. Priorität, 25% in der zweiten Priorität, 25% in der 3. Priorität, usw.

Bei den Massnahmen zum Fussverkehr werden vier der fünf Massnahmen als ähnlich wichtig eingestuft. Dies betrifft die Erhöhung der Sicherheit (Strassenraumbelichtung, Verbesserung der Sichtverhältnisse), die Umgestaltung von Strassen (z. B. breitere Trottoirs, Fussgängerzonen), direktere Verbindungen (z. B. Fussgängerbrücken, zusätzliche Fussgängerstreifen) sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität (z. B. mehr Sitzgelegenheiten, Strassencafés, Grünflächen). Klar an letzter Stelle folgt der Ausbau von Begegnungszonen mit Tempo 20. Drei von fünf Personen stufen diese Massnahme als tiefste Priorität ein.

g) Massnahmen zur Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen

Abbildung 7-7: Ranking zur Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen nach Massnahme

BE | In Prozent der Personen



Lesebeispiel: 4% der befragten Personen rangieren eine generelle Erhöhung der Preise für Mobilität in der 1. Priorität, 6% in der zweiten Priorität, 9% in der 3. Priorität, usw.

Deutliche Unterschiede zeigen sich bei den Massnahmen zur Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen. 55% der befragten Personen weisen der Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen (z. B. Arbeiten von zu Hause aus oder an anderen Orten, freie Wahl der Arbeitszeiten) die höchste Priorität zu. An zweiter und dritter Stelle fungieren die Unterstützung des Teilens von Mobilität (z. B. Car-, Ride- oder Bike-Sharing) sowie die Schaffung von mehr Wohnraum und Arbeitsplätzen in Städten und Agglomerationen. Einen deutlich höheren Anteil in der vierten und fünften Priorität weisen die Unterstützung von selbstfahrenden Fahrzeugen (z. B. durch gesetzliche Rahmenbedingungen, Pilotversuche) und die generelle Erhöhung der Preise für Mobilität (Auto, ÖV) auf.

8 Zusammenfassende Vergleiche und Folgerungen

8.1 Entwicklung der letzten Jahre

Das Verkehrsverhalten und entsprechend die Ergebnisse des Mikrozensus 2021 werden je nach Themenbereich stark durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen gesundheitspolitischen Massnahmen beeinflusst. Besonders deutlich wird der Pandemieeffekt beim Verkehrsaufkommen. Im Vergleich zu 2015 nehmen die Tagesdistanz (CH: -18.5%; BE: -20.9%), die tägliche Unterwegszeit (CH: -9.2%; BE: -10.8%) und die Anzahl Wege pro Tag (CH: -18.4%; BE: -19.1%) alle deutlich ab. Ein möglicher Pandemieeffekt zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelwahl. Zwar weisen abgesehen vom Velo alle Verkehrsmittel einen Rückgang im Aufkommen auf. Die Modalsplit-Anteile nach Tagesdistanz des MIV und des Veloverkehrs haben aber zugenommen, während beim ÖV ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Stabiler ist die Entwicklung bei den verschiedenen Wegzwecken sowie beim Fahrzeugbesitz. Bei den Wegzwecken dominieren nach wie vor die Freizeitwege, ihr Anteil weist jedoch gegenüber 2015 einen leichten Rückgang auf. Ebenfalls rückläufig ist der Anteil der Geschäfts- und Dienstfahrten, während der Anteil der Arbeitswege deutlich zugenommen hat. Auch diese Entwicklungen sind vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie zu interpretieren. Die Veränderungen fallen aber deutlich geringer aus als beispielsweise beim Verkehrsaufkommen. Beim Fahrzeugbesitz sind fast keine Veränderungen festzustellen. Einzige Ausnahme bilden die E-Bikes, deren Besitz sich seit 2015 mehr als verdreifacht hat.

Als weitere bemerkenswerte Entwicklungen im Vergleich zu 2015 können der zunehmende Anteil der 18- bis 24-Jährigen mit Führerschein, der deutlich gesunkene Anteil der Personen im Besitz eines Strecken- oder Verbund-Abos, die gesunkene Durchschnittsgeschwindigkeit über alle Verkehrsmittel sowie der anhaltende Trend zur Abnahme des durchschnittlichen Besetzungsgrades von Autos genannt werden.

Inwieweit sich die Covid-19-Pandemie langfristig auf das Mobilitätsverhalten in der Schweiz auswirkt, wird sich erst in den nächsten Jahren zeigen. Die jüngsten Entwicklungen nach der Erhebung des Mikrozensus 2021 deuten darauf hin, dass sich das Mobilitätsverhalten in der Schweiz in vielerlei Hinsicht wieder demjenigen vor der Pandemie annähert.²⁴ Einzelne durch die Covid-19-Pandemie ausgelöste Verhaltensänderungen, insbesondere das vermehrte Arbeiten aus dem Home-Office, dürften das Verkehrsverhalten aber auch langfristig beeinflussen.

8.2 Vergleich zwischen dem Kanton Bern und der Schweiz

Die durchschnittliche Anzahl Autos pro Haushalt ist im Kanton Bern mit 1.08 tiefer als in der gesamten Schweiz (1.15). Hingegen ist der Velobesitz im Kanton Bern mit 1.92 Velos pro Haushalt

²⁴ Dies zeigen beispielsweise die Zahlen der Schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) des ASTRA. Zur Veranschaulichung kann die Messstelle «Bern, Felsenauviadukt (AB)» herangezogen werden. Dort hat sich der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) wie folgt entwickelt: 2019: 107'530 Fahrzeuge; 2020: 97'169 Fahrzeuge; 2021: 103'377 Fahrzeuge; 2022: 107'277 Fahrzeuge. Die vom VöV veröffentlichten Daten zu den Personenkilometern im Schienenverkehr zeigen ein ähnliches Bild. Die jeweils im ersten Quartal im ÖV zurückgelegten Personenkilometer entwickelten sich wie folgt: 2019: 5.1 Milliarden; 2020: 4.2 Milliarden; 2021: 2.6 Milliarden; 2022: 3.9 Milliarden; 2023: 5.2 Milliarden.

höher als im gesamtschweizerischen Durchschnitt (1.74). Bei diesen Vergleichen ist die unterschiedliche durchschnittliche Haushaltsgrösse zu berücksichtigen, die im Kanton Bern (2.09) kleiner ist als in der gesamten Schweiz (2.17). Neben dem Velobesitz ist auch der Besitz von ÖV-Abonnements im Kanton Bern höher als in der gesamten Schweiz. Während in der gesamten Schweiz mit 53% knapp die Hälfte der Personen ein ÖV-Abonnement besitzt, sind es im Kanton Bern 61%.

Die Tagesdistanz (31.3 Kilometer) und die Unterwegszeit (75.5 Minuten) liegen im Kanton Bern leicht höher als im Schweizer Durchschnitt (30.0 Kilometer bzw. 74.6 Minuten), dafür legt die Berner Bevölkerung weniger Wege pro Tag zurück (CH: 2.8; BE: 2.7). Zudem liegt der Anteil der am Stichtag nicht mobilen Personen in Bern (17.5%) höher als in der Schweiz (16.6%). Bei der Betrachtung der wichtigsten Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen kann festgehalten werden, dass die relative Abnahme dieser Kennzahlen gegenüber 2015 im Kanton Bern stärker ausfällt als in der gesamten Schweiz (vgl. Kapitel 8.1).

Der Modalsplit im Kanton Bern weist keine grossen Unterschiede zur Schweiz auf. Einzig der ÖV-Anteil ist im Kanton Bern etwas höher und der MIV-Anteil etwas tiefer. Bezogen auf die Tagesdistanz beträgt der ÖV-Anteil im Kanton Bern 23% und in der Schweiz 20%, der MIV-Anteil im Kanton Bern beläuft sich auf 67% und in der Schweiz auf 70%. Die restlichen 10% der Tagesdistanzen werden im Kanton Bern zu Fuss (5%), mit dem Velo (4%) oder mit anderen Verkehrsmitteln (1%) zurückgelegt. Auch bei der Betrachtung der verschiedenen Wegzwecke lassen sich keine grossen Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Bern feststellen. Erwähnenswert ist der Anteil bei den Freizeitwegen: Er ist gemessen an der Tagesdistanz im Kanton Bern mit 46% rund drei Prozentpunkte höher als in der gesamten Schweiz.

8.3 Vergleich zwischen den Regionen, den Agglomerationen und den Raumtypen

Die Ergebnisse des Mikrozensus 2021 bestätigen die Ergebnisse der vorangegangenen Erhebungen mit Bezug auf Regionen, Agglomerationen und Raumtypen. Unterschiede im Mobilitätsverhalten lassen sich vor allem zwischen städtisch und ländlich geprägten Räumen feststellen. Die Anteile städtisch und ländlich geprägter Räume unterscheiden sich je nach Region, was sich in je nach Region unterschiedlichen Kennzahlen widerspiegelt. So ist die durchschnittliche Tagesdistanz in urbanen Kerngebieten am geringsten, während der Anteil des ÖV und der Besitz von Car- oder Bikesharing-Abonnements am höchsten sind. Umgekehrt weisen die Hügel- und Berggebiete die höchsten Tagesdistanzen und MIV-Anteile auf. Eine interessante Beobachtung lässt sich bei den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen machen: Die Kennzahlen für diesen Raumtyp liegen nicht unbedingt zwischen denjenigen der urbanen Kerngebiete und denjenigen der zentrumsnahen ländlichen Gebiete bzw. der Hügel- und Berggebiete. So liegt beispielsweise die durchschnittliche Tagesdistanz in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten mit 32.5 Kilometern tiefer als in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen (34.4 Kilometer). Da zum Raumtyp Agglomerations- und Entwicklungsachsen auch ländliche Zentren der 4. Stufe und touristische Zentren (z.B. Saanen, Grindelwald und Meiringen) gehören, erscheint diese Beobachtung plausibel.

8.4 Schlussfolgerungen für die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik

Der Einfluss durch die Covid-19-Pandemie stellt für die Interpretation der Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 eine besondere Herausforderung dar. So sind im Bericht teilweise erhebliche Differenzen gegenüber vorherigen Erhebungen festzustellen. Diese dürften zu grossen Teilen durch die gesundheitspolitischen Massnahmen in Zusammenhang zur Covid-19-Pandemie erklärbar sein. Inwiefern anderweitige Effekte einen Einfluss auf die Entwicklungen im Vergleich zu vorherigen Erhebungen haben, lässt sich nicht bestimmen. Der mit der Covid-19-Pandemie verbundene Bruch im Mobilitätsverhalten hat zur Folge, dass sich keine Aussagen über längerfristige Trends herleiten lassen. Es besteht diesbezüglich in vielerlei Hinsicht Unsicherheit. Umso wichtiger wird es sein, die Ergebnisse der nächsten Erhebung des Mikrozensus mit Bezug auf die Trends im Zeitverlauf auszuwerten.

Die vorangehenden Auswertungen des Mikrozensus haben den Schluss zugelassen, dass wichtige Parameter des Mobilitätsverhaltens eine gewisse Konstanz aufweisen und sich über die Zeit kaum verändern. Typische Beispiele sind die Unterwegszeit (bisher immer mehr oder weniger deutlich über 80 Minuten pro Person und Tag) und die Anzahl Wege (bisher rund 3.3 Wege pro Person und Tag). Die Ergebnisse des Mikrozensus 2021 zeigen nun, dass sich solche Parameter in viel kürzerer Zeit und in grösserem Ausmass verändern können, als bisher vermutet wurde. Natürlich haben sich mit der Covid-19-Pandemie die Rahmenbedingungen im Erhebungsjahr 2021 grundlegend geändert. Trotzdem kann dies auch als genereller Hinweis interpretiert werden, dass das Mobilitätsverhalten sich schneller und stärker an geänderte Rahmenbedingungen anpassen könnte, als bisher angenommen wurde. Anders gesagt: Die durch die Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik getroffenen Massnahmen und gesetzten Rahmenbedingungen können einen erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausüben. Sie beeinflussen die Wahl der Fahrziele und der benutzten Verkehrsmittel ebenso wie die befahrene Route.

Ein Beispiel in diesem Zusammenhang betrifft die Einschätzung des Potenzials des Veloverkehrs: Der Mikrozensus 2021 hat gezeigt, dass der E-Bike-Besitz ein sehr starkes Wachstum aufweist und dass der Veloverkehr seinen Anteil am Modalsplit deutlich erhöhen konnte. Er hat weiter gezeigt, dass mehr als 40% der MIV-Etappen kürzer als 5 Kilometer sind. Die Vermutung liegt nahe, dass in urbanen Gebieten noch eine wesentliche Verlagerung auf das Velo erreicht werden könnte, wenn vermehrt direkte, sichere und gut verknüpfte Velohaupttrouten realisiert würden. Damit könnte gleichzeitig zu einer Entlastung der während Spitzenzeiten überlasteten Strasseninfrastruktur beigetragen werden.

Schliesslich hat die Auswertung der verkehrspolitischen Einstellungen gezeigt, dass Verbesserungen im öffentlichen Verkehr für eine Mehrheit der Berner Bevölkerung eine hohe Priorität haben. Dabei werden vor allem häufigere und schnellere Verbindungen im Nah- und Regionalverkehr sowie der Ausbau des Platzangebots in bestehenden Verbindungen als wichtig erachtet. Die ebenfalls hohe Priorisierung der Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs unterstreicht die Relevanz von emissionsarmen Verkehrsmitteln.

Anhang A: Inhaltsübersicht zum elektronischen Anhang

Kapitel 1 – Einleitung und methodische Hinweise			
Abbildung 1-2	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Übersicht zur Stichprobe	HT 1-2
Abbildung 1-3	BE, Regionen	Vergleich Verteilung in der Stichprobe (gewichtet) mit realer Verteilung	HT 1-3
Zusatztable 1-a	BE	Korrekturfaktoren Schätzdistanzen früherer Mikrozensus	ZT 1-a
Kapitel 2 – Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements			
Abbildung 2-1	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt)	HT 2-1
Abbildung 2-2	CH, BE, Regionen	Haushaltsgrößen in der Stichprobe (Durchschnittliche Anzahl Personen pro Haushalt)	HT 2-2
Abbildung 2-3	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt)	HT 2-3
Abbildung 2-4	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand elektrischer Personenwagen (Absolute Anzahl)	HT 2-4 HT 2-4a / HT 2-4b
Abbildung 2-5	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand elektrischer Motorräder (Absolute Anzahl)	HT 2-5 HT 2-5a
Abbildung 2-6	CH, BE	Strassenfahrzeugbestand E-Bikes (Anzahl pro Haushalt)	HT 2-6
Abbildung 2-7	CH, BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen mit Führerausweis)	HT 2-7
Abbildung 2-8	CH, BE	Zeitreihe autofreie Haushalte (in Prozent der Haushalte)	HT 2-8
Abbildung 2-9	Regionen	Autofreie Haushalte	HT 2-9
Abbildung 2-10	BE	Zeitreihe Führerscheinbesitz (in Prozent der Personen nach Altersgruppe)	HT 2-10
Abbildung 2-11	CH, BE, Regionen	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2-11
Abbildung 2-12	CH, BE, Agglo	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2-12
Abbildung 2-13	CH, BE, Raumtypen	Verfügbarkeit von Autos (in Prozent der Personen)	HT 2-13
Abbildung 2-14	CH, BE, Regionen	Besitz von Carsharing-Abonnements und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten (in Prozent der Personen)	HT 2-14
Abbildung 2-15	CH, BE, Agglo	Besitz von Carsharing-Abonnements und Nutzung von Ride-Sharing-Angeboten (in Prozent der Personen)	HT 2-15
Abbildung 2-16	CH, BE, Raumtypen	Besitz von Carsharing-Abonnement und Nutzung von	HT 2-16

		Ride-Sharing-Angeboten (in Prozent der Personen)	
Abbildung 2-17	CH, BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2-17
Abbildung 2-18	CH, BE, Regionen,	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2-18
Abbildung 2-19	CH, BE, Agglo	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2-19
Abbildung 2-20	CH, BE, Raumtypen	Zeitreihe Verfügbarkeit von Velos (in Prozent der Personen)	HT 2-20
Abbildung 2-21	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Besitz von Bikesharing-Abonnements	HT 2-21
Abbildung 2-22	CH, BE	Zeitreihe Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2-22 HT 2-22a
Abbildung 2-23	CH, BE, Regionen	Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2-23
Abbildung 2-24	CH, BE, Agglo	Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2-24
Abbildung 2-25	CH, BE, Raumtypen	Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen)	HT 2-25
Abbildung 2-26	CH, BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen zu Hause	HT 2-26
Abbildung 2-27	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent)	HT 2-27a HT 2-27b
Abbildung 2-28	CH, BE	Zeitreihe Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits- / Ausbildungsort	HT 2-28
Abbildung 2-29	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Verfügbarkeit von Auto- und Veloabstellplätzen am Arbeits- / Ausbildungsort	HT 2-29
Zusatztable 2-a	CH, BE	Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Haushaltseinkommen, Urbanisierungsgrad und Haushaltsgrösse	ZT 2-a
Zusatztable 2-b	CH, BE	Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abonnements nach Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit	ZT 2-b
Zusatztable 2-c	BE	Zeitreihe Fahrzeugbesitz der Haushalte	ZT 2-c
Kapitel 3 – Verkehrsaufkommen			
Abbildung 3-1	CH, BE	Zeitreihe Tagesdistanz (Kilometer pro Person)	HT 3-1 HT 3-1a
Abbildung 3-2	CH, BE	Zeitreihe Unterwegszeit (Minuten pro Person und Tag)	HT 3-2
Abbildung 3-3	CH, BE	Zeitreihe Wege (Anzahl Wege pro Person und Tag)	HT 3-3
Abbildung 3-4	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz (Kilometer pro Person)	HT 3-4
Abbildung 3-5	CH, BE, Regionen	Unterwegszeit (Minuten pro Person und Tag)	HT 3-5

Abbildung 3-6	CH, BE, Regionen	Wege (Anzahl Wege pro Person und Tag)	HT 3-6
Abbildung 3-7	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (pro Person)	HT 3-7
Abbildung 3-8	CH, BE, Raumtypen	Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege (pro Person)	HT 3-8
Abbildung 3-9	CH, BE	Am Stichtag nicht mobile Personen (in Prozent der Personen)	HT 3-9
Abbildung 3-10	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Verkehrsmittel (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung)	HT 3-10 HT 3-10a
Abbildung 3-11	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf nach Wochentag (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung)	HT 3-11
Abbildung 3-12	BE	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf (Werktag) nach Wegzweck (Prozentanteil der mobilen Bevölkerung)	HT 3-12
Abbildung 3-13	BE	Staubetroffenheit im Arbeits-/Ausbildungsverkehr	HT 3-13
Abbildung 3-14	BE	Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel (in Prozent, kumuliert)	HT 3-14 HT 3-14a
Abbildung 3-15	BE	Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmittel (in Prozent, kumuliert)	HT 3-15
Abbildung 3-16	CH, BE, Regionen	Mittlere Distanz pro Etappe nach Verkehrsmittel (in Kilometern)	HT 3-16
Abbildung 3-17	BE	Verteilung der Etappendistanzen nach Wegzweck (In Prozent, kumuliert)	HT 3-17 HT 3-17a
Abbildung 3-18	CH, BE, Regionen	Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck (in Kilometern)	HT 3-18 HT 3-18a
Zusatztable 3-a	CH, BE	Zeitreihe mittlere Anzahl Etappen pro Tag	ZT 3-a
Zusatztable 3-b	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Unterwegszeit pro Weg nach Wegzweck (in Minuten)	ZT 3-b
Zusatztable 3-c	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Tagesdistanz pro Weg nach Wegzweck (in Kilometern)	ZT 3-c
Zusatztable 3-d	CH, BE	Mittlere Distanz pro Weg nach Verkehrsmitteln (in Kilometern)	ZT 3-d
Zusatztable 3-e	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Zeitreihe Anteile der Verkehrsmittel an der Etappendistanz (in Prozent)	ZT 3-e
Kapitel 4 – Verkehrsmittel			
Abbildung 4-1	BE	Zeitreihe Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 4-1
Abbildung 4-2	BE	Zeitreihe Modalsplit nach Distanz (Anteile)	HT 4-2
Abbildung 4-3	BE	Durchschnittliche Tagesdistanz der Gesamtbevölkerung	HT 4-3

		des Kantons Bern ab 6 Jahren (in Millionen Kilometer)	
Abbildung 4-4	BE	Zeitreihen Kennzahlen zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Anteile)	HT 4-4
Abbildung 4-5	CH, BE	Kennzahlen zum Modalsplit: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Mittelwert pro Person und Tag)	HT 4-5
Abbildung 4-6	CH, BE	Modalsplit nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Anteile)	HT 4-6
Abbildung 4-7	CH, BE	Durchschnittsgeschwindigkeit nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Stunde)	HT 4-7
Abbildung 4-8	CH, BE	Kennzahlen zur Verkehrsmittelnutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Mittelwert pro Person und Tag)	HT 4-8
Abbildung 4-9	CH, BE	Anteile der Verkehrsmittel nach Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Anteile)	HT 4-9
Abbildung 4-10	CH, BE	Besetzungsgrad von Personewagen nach Wegzweck (Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet)	HT 4-10
Abbildung 4-11	CH, BE	Zeitreihe Besetzungsgrad von Personewagen (Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet)	HT 4-11
Abbildung 4-12	CH, BE	Autofahrten mit Parkgebühren (PG) am Zielort	HT 4-12
Abbildung 4-13	CH, BE	Sitzplatzverfügbarkeit im öffentlichen Verkehr für Personen mit ÖV-Abonnement (Anteil)	HT 4-13
Abbildung 4-14	CH, BE, Regionen	Modalsplit (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 4-14
Abbildung 4-15	CH, BE, Agglo	Modalsplit (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 4-15
Abbildung 4-16	CH, BE, Raumtypen	Modalsplit (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 4-16
Abbildung 4-17	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 4-17
Abbildung 4-18	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 4-18
Abbildung 4-19	CH, BE, Raumtypen	Tagesdistanz nach Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 4-19
Abbildung 4-20	CH, BE, Regionen	Besetzungsgrad von Personewagen (Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet)	HT 4-20
Abbildung 4-21	CH, BE, Agglo	Besetzungsgrad von Personewagen (Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet)	HT 4-21

Abbildung 4-22	CH, BE, Raumtypen	Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet)	HT 4-22
Abbildung 4-23	BE	Zeitreihe Velonutzung: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Mittelwert pro Person und Tag)	HT 4-23
Abbildung 4-24	BE	Zeitreihe relativer Anteil von Velos am Gesamtverkehr: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Etappen (Anteile)	HT 4-24
Abbildung 4-25	BE	Anteil der Bevölkerung, die am Stichtag mit dem Velo unterwegs war und durchschnittliche Velotagesdistanz	HT 4-25
Abbildung 4-26	BE	Zeitreihe Veloanteile bei verschiedenen Wegzwecken (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 4-26
Zusatztable 4-a	CH, BE	Anzahl Personen pro Personenwagen, nach Wegzweck (Verteilung)	ZT 4-a
Zusatztable 4-b	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Autofahrten mit Parkgebühren am Zielort (in Prozent)	ZT 4-b
Zusatztable 4-c	CH, BE	Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Anteil)	ZT 4-c
Zusatztable 4-d	Regionen	Zeitreihe Kennziffern zum Modalsplit, RKP	ZT 4-d
Zusatztable 4-e	BE	Tagesdistanz mit Zweck Ausbildung	ZT 4-e
Zusatztable 4-f	BE	Verteilung des Verkehrsaufkommens über das Lebensalter nach Verkehrsmittel	ZT 4-f
Kapitel 5 – Wegzwecke			
Abbildung 5-1	BE	Zeitreihe Anteile der Wegzwecke (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-1
Abbildung 5-2	BE	Zeitreihe Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Wegzweck (Mittelwerte pro Tag)	HT 5-2
Abbildung 5-3	BE	Modalsplit nach Wegzweck (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-3
Abbildung 5-4	CH, BE, Regionen, Agglo, Raumtypen	Modalsplit MIV/ÖV beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-4
Abbildung 5-5	CH, BE	Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Wegzweck	HT 5-5
Abbildung 5-6	CH, BE, Regionen	Anteile der Wegzwecke (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-6
Abbildung 5-7	CH, BE, Regionen	Tagesdistanz nach Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 5-7
Abbildung 5-8	CH, BE, Regionen	Unterwegszeit nach Wegzweck (Minuten pro Person und Tag)	HT 5-8

Abbildung 5-9	CH, BE, Regionen	Wege nach Wegzweck (Anzahl Wege pro Person und Tag)	HT 5-9
Abbildung 5-10	CH, BE, Agglo	Anteile der Wegzwecke (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-10
Abbildung 5-11	CH, BE, Agglo	Tagesdistanz nach Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 5-11
Abbildung 5-12	CH, BE, Agglo	Unterwegszeit nach Wegzweck (Minuten pro Person und Tag)	HT 5-12
Abbildung 5-13	CH, BE, Agglo	Wege nach Wegzweck (Anzahl Wege pro Person und Tag)	HT 5-13
Abbildung 5-14	CH, BE, Raumtypen	Anteile der Wegzwecke (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-14
Abbildung 5-15	CH, BE, Raumtypen	Tagesdistanz nach Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 5-15
Abbildung 5-16	CH, BE, Raumtypen	Unterwegszeit nach Wegzweck (Minuten pro Person und Tag)	HT 5-16
Abbildung 5-17	CH, BE, Raumtypen	Wege nach Wegzweck (Anzahl Wege pro Person und Tag)	HT 5-17
Abbildung 5-18	CH, BE	Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (Anteil)	HT 5-18
Abbildung 5-19	BE	Freizeitwege nach Aktivitätstyp und Wochentag (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-19
Abbildung 5-20	BE	Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen nach Aktivitätstyp (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 5-20 HT 5-20a
Zusatztablette 5-a	CH, BE	Kenngrossen der Wege Tagesdistanz, Wegzeit, Wege und Etappen nach Geschlecht und Wochentage	ZT 5-a
Zusatztablette 5-b	CH, BE	Distanz und Dauer der Freizeitwege nach Aktivitätstyp	ZT 5-b
Zusatztablette 5-c	CH, BE, Raumtypen	Wegdistanzen der Freizeitwege	ZT 5-c
Zusatztablette 5-d	CH, BE, Raumtypen	Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen, Anteil nach Verkehrsmittelgruppe und Aktivitätstyp	ZT 5-d
Kapitel 6 – Soziodemografische Unterschiede			
Abbildung 6-1	CH, BE	Tagesdistanz, Unterwegszeit und Wege nach Geschlecht (Mittelwerte pro Person und Tag)	HT 6-1
Abbildung 6-2	CH, BE	Tagesdistanz, Unterwegszeit nach Geschlecht und Verkehrsmittel (Kilometer pro Person und Tag)	HT 6-2
Abbildung 6-3	CH, BE	Modalsplit nach Geschlecht (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 6-3
Abbildung 6-4	CH, BE	Anteile der Wegzwecke nach Geschlecht (Anteile nach Tagesdistanz)	HT 6-4

Abbildung 6-5	CH, BE	Tagesdistanz nach Geschlecht und Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 6-5
Abbildung 6-6	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorien und Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 6-6
Abbildung 6-7	BE	Tagesdistanz nach Alterskategorien und Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 6-7
Abbildung 6-8	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Verkehrsmittel (Kilometer pro Person)	HT 6-8
Abbildung 6-9	BE	Tagesdistanz nach Einkommenskategorien und Wegzweck (Kilometer pro Person)	HT 6-9
Zusatztable 6-a	CH, BE	Demographische Parameter des täglichen Verkehrsaufkommens im Inland	ZT 6-a
Zusatztable 6-b	Regionen	Demographische Parameter des täglichen Verkehrsaufkommens im Inland	ZT 6-b
Zusatztable 6-c	Agglo	Demographische Parameter des täglichen Verkehrsaufkommens im Inland	ZT 6-c
Zusatztable 6-d	Raumtypen	Demographische Parameter des täglichen Verkehrsaufkommens im Inland	ZT 6-d
Kapitel 7 – Einstellungen zur Verkehrspolitik			
Abbildung 7-1	CH, BE	Ranking zu den Verbesserungen nach Verkehrsbereich (in Prozent der Personen)	HT 7-1
Abbildung 7-2	CH, BE	Ranking zu Verbesserungen im öffentlichen Verkehr nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-2
Abbildung 7-3	CH, BE	Ranking zu Verbesserungen betreffend Umweltauswirkungen nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-3
Abbildung 7-4	CH, BE	Ranking zu Verbesserungen im Veloverkehr nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-4
Abbildung 7-5	CH, BE	Ranking zu Verbesserungen im motorisierten Individualverkehr nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-5
Abbildung 7-6	CH, BE	Ranking zu Verbesserungen im Fussverkehr nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-6
Abbildung 7-7	CH, BE	Ranking zur Lösung von aktuellen Verkehrsproblemen nach Massnahme (in Prozent der Personen)	HT 7-7

Anhang B: Glossar

Aufgeführt ist eine Auswahl von Begriffen gemäss dem schweizerischen Mikrozensus-Bericht des BFS (teilweise wurden sie ergänzt oder leicht angepasst).

Agglomeration (BFS): 2012 hat das Bundesamt für Statistik (BFS) eine neue statistische Definition für Räume mit städtischem Charakter entwickelt, was zu einer neuen Agglomerations- und Stadtdefinition führt. Der neu definierte Raum mit städtischem Charakter unterscheidet vier Hauptkategorien, zwei davon bestimmen die Agglomerationen. Es wurden zwei neue Kategorien des Raums mit städtischem Charakter ausserhalb der Agglomerationen geschaffen (BFS, 2014). Der Gegensatz Stadt-Land wird mit der neuen Definition nicht mehr statistisch erfasst. Agglomerationen sind Ansammlungen von Gemeinden mit insgesamt mehr als 20'000 Einwohnern (BFS, 2014). Eine Agglomeration besteht aus einem Agglomerationskern und einem Agglomerationsgürtel. Die Unterschiede zwischen der Definition 2000 und jener 2012 basieren auf der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung (BFS 2014). Die neue Agglomerationsdefinition beruht auf einem morphologischen (Einwohner- und Beschäftigtendichte) und funktionalen (Pendlerströme) Verständnis von Urbanität (BFS 2014). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt. Im vorliegenden Bericht werden – entgegen der Definition des BFS – auch Burgdorf und Langenthal als eigenständige Agglomerationen aufgeführt (vgl. BeSa). Die weiteren Berner Agglomerationen sind Bern, Biel/Bienne-Lyss, Interlaken und Thun.

Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Siehe Raumtyp.

Arbeitsverkehr: Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).

ARE: Bundesamt für Raumentwicklung.

ASTRA: Bundesamt für Strassen.

Ausbildungsverkehr: Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).

Ausgang: Eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet. Ein Ausgang kann einem oder mehreren Wegzwecken dienen.

Begleitung / Begleitweg: Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z. B. Eltern zum Flughafen begleiten); ist

ein privater Verkehrszweck, im Unterschied zu Begleitwegen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten oder Dienstwegen.

BeSA: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss MinVV / PAVV. Die BeSa-Perimeter dienen im vorliegenden Bericht als Grundlage für die Definition von Agglomerationen, weshalb auch die Agglomerationen Burgdorf und Langenthal berücksichtigt werden. Diese weicht von der Agglomerationsdefinition des BFS ab (vgl. Agglomeration (BFS)).

Besetzungsgrad: Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

BFS: Bundesamt für Statistik.

BVD: Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern.

CATI: Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.

Covid-19-Pandemie: Weltweiter Ausbruch der Infektionskrankheit Covid-19, auch bekannt als Coronavirus-Krankheit. Seit Februar 2020 konnten in der Schweiz Fälle dieser Krankheit registriert werden. Durch die Pandemiebekämpfung und die damit verbundenen gesundheitspolitischen Massnahmen können teilweise starke Einflüsse auf das Schweizer Mobilitätsverhalten erwartet werden.

Dienstfahrt: Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z. B. Taxifahrerin, Chauffeur).

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV): Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres. Berücksichtigt werden beide Verkehrsrichtungen.

E-Bikes: Ein E-Bike ist ein Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Die schnellen E-Bikes verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h, weshalb ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild benötigt wird. Schnelle E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M oder G) gefahren werden. Langsame E-Bikes (Tretunterstützung bis 25 km/h) können ab 16 Jahren gefahren

werden. Personen, die zwischen 14 und 16 Jahre alt sind, benötigen einen Führerausweis der Kategorie M oder G.

Einkaufsverkehr: Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z. B. Arztbesuch); "Einkauf" und "Einkauf und Besorgungen" wird synonym verwendet.

Etappe: Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

Freizeitverkehr: Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.

Geschäftliche Tätigkeit: Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus (z. B. Sitzung, Kundenbesuch), nicht aber die Fahrt zur Arbeitsstelle umfasst (siehe Verkehrszweck Arbeitsverkehr).

Hügel- und Berggebiete: Siehe Raumtyp.

Kleinmotorräder: Kleinmotorräder sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.

Langsamverkehr (LV): Unter Langsamverkehr wird der Fuss- und Veloverkehr (inklusive E-Bikes) oft zusammengefasst. Im vorliegenden Bericht wird bewusst auf den Begriff des Langsamverkehrs verzichtet, unter anderem, weil er je nach Raumkontext nicht zutrifft. In der Stadt erreicht man mit dem Velo oft seine Ziele schneller als mit dem Auto. Dazu werden im vorliegenden Bericht der Fuss- und Veloverkehr separat ausgewiesen, da sich ihre Entwicklung unterscheidet.

MinVV: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel.

Mobile Personen: Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternehmen haben, respektive analog bei der Erhebung von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Modalsplit: Verkehrsmittelanteile, d.h. Anteile einzelner Verkehrsmittel oder zusammengefasster Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV) an den Tagesdistanzen, Unterwegszeiten, Anzahl Etappen usw., meist in Prozent ausgedrückt. Das BFS definiert den Modalsplit folgendermassen: Aufteilung von Verkehrsleistungen, Tagesdistanzen, Wegzeiten oder Anzahl Wegen auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel.

Mofas/Motorräder: Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm. Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.

MZMV: Mikrozensus Mobilität und Verkehr.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Tram, Bus, Postauto, Bahn. Hingegen wurden Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV) und Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.

PAVV: Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr.

Pendlerverkehr: Umfasst Arbeitspendlerverkehr und Ausbildungspendlerverkehr.

Personenkilometer (Pkm): Personenkilometer wird verwendet, um die Verkehrsleistung oder die Nachfrage zu erfassen. Das BFS definiert die Verkehrsleistung folgendermassen: Sie geben die Strecken wieder, die von Personen zurückgelegt werden, gemessen in Personenkilometern. Die Verkehrsleistung ist abhängig vom Besetzungsgrad der Fahrzeuge: Eine bestimmte Verkehrsleistung kann mit unterschiedlich vielen Fahrzeugen erbracht werden. Die Verkehrsleistungen dienen dazu, die Nachfrage nach Mobilität und die vom Verkehrssystem tatsächlich erbrachten Dienstleistungen zu beurteilen. Der Pkm ist somit eine Masseinheit der Verkehrsleistung im Bereich Personenverkehr, die einem von einer Person zurückgelegten Kilometer entspricht. (Siehe Glossar BFS)

Raumtyp: Die Raumtypen im Bericht entsprechen den Definitionen der Entwicklungsräume des kantonalen Richtplanes Bern. Im Raumkonzept des Kantons Bern werden für die Definition der räumlichen Entwicklungsziele die folgenden Raumtypen bezeichnet: «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen», «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen», «Zentrumsnahe ländliche Gebiete», «Hügel- und Berggebiete» sowie «Hochgebirgslandschaften». Diese Räume werden entsprechend dem konzeptionellen Ansatz des Raumkonzepts weder gemeinde-, noch parzellenscharf ausgetrennt. Aufgrund der Datenbasis wurden für die vorliegenden Auswertungen jedoch gemeindegrenze Auswertungen vorgenommen. Es wurde jeweils der Hauptraumtyp der Gemeinde gewählt.

Regionen: Die Definition der Regionen lehnt sich an die Perimeter der Regionalkonferenzen bzw. regionalen Verkehrskonferenzen an. Im vorliegenden Bericht werden die Regionen Jura bernois, Biel/Bienne-Seeland, Oberaargau, Emmental, Bern-Mittelland, Thun, Oberland West und Oberland Ost vorausgesetzt.

Ride-Sharing: Nutzung eines fremden Autos mitsamt FahrerIn oder Fahrer für einzelne Fahrten.

Routing: Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen (siehe auch Kapitel 1).

Rundung: Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.

Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ): Durch das ASTRA betriebenes Netz aus rund 330 Verkehrszählstationen zur Messung des durchschnittlichen Tagesverkehrs.

Serviceweg: Jemanden aus privaten Gründen bringen oder jemanden abholen (z. B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht); umfasst nicht berufliche Services (siehe hierfür geschäftliche Tätigkeit, Dienstwege).

Tagesdistanz: Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).

Übrige Verkehrsmittel: Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Reisediener, Taxi, Schiff, diverse Bergbahnen (Zahnradbahn, Standseilbahn, Seilbahn, Sessellift, Skilift), Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

Unterwegszeit: Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).

Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Siehe Raumtyp.

Verfügbarkeit von Fahrzeugen: Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsaufkommen: Im vorliegenden Bericht wird der Begriff Verkehrsaufkommen übergeordnet verwendet für Kennzahlen zu: Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl Wege (üblicherweise pro Tag). Dies kann auch die Verteilung im Tagesverlauf (Tagesganglinien) betreffen.

Verkehrsmittel: Als Verkehrsmittel werden in der MZMV-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, und Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reisediener, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrszweck: Einzelne Etappen, aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen, werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im Mikrozensus wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere). Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.

Vertrauensintervall: Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt. Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/- 1.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/-

1 km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt. Im elektronischen Anhang sind neben den Mittelwerten jeweils die Vertrauensintervalle angegeben.

VöV: Verband öffentlicher Verkehr.

Weg: Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z. B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z. B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Wegzeit: Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort

inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).

Wegzweck: Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.

Werktage: Montag bis Freitag.

Zentrumsnahe ländliche Gemeinden: Siehe Raumtyp.

Zielpersonen: In der Regel eine zufällig ausgewählte Person pro Haushalt (bei Haushalten mit vier und mehr Personen: zwei Personen), denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).

Anhang C: Auswertungssperimeter BeSA

Nachfolgend werden für alle im vorliegenden Bericht ausgewerteten Agglomerationen die darin enthaltenen Gemeinden gemäss BeSA (MinVV / PAVV) aufgelistet:

Agglomerationen BeSA:

Bern²⁵: Allmendingen, Bärswil, Belp, Bern, Biglen, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Fraubrunnen, Frauenkapellen, Gerzensee, Grosshöchstetten, Ittigen, Jaberg, Jegenstorf, Kaufdorf, Kehrsatz, Kiesen, Kirchdorf (BE), Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Laupen, Mattstetten, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Neuenegg, Oppligen, Ostermundigen, Rubigen, Schüpfen, Stettlen, Thurnen, Toffen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen, Wichtrach, Wohlen bei Bern, Worb, Zäziwil, Zollikofen.

Biel/Bienne-Lyss: Aegerten, Bellmund, Biel/Bienne, Brugg, Evilard, Ipsach, Jens, Lyss, Meinisberg, Möriegen, Nidau, Orpund, Orvin, Péry-La Heutte, Pieterlen, Port, Safnern, Sauge, Scheuren, Schwadernau, Studen (BE), Sutz-Lattrigen, Twann-Tüscherz, Worben.

Burgdorf: Aefligen, Burgdorf, Hasle bei Burgdorf, Hindelbank, Kirchberg (BE), Lyssach, Oberburg, Rüttligen-Alchenflüh, Rüti bei Lyssach.

Interlaken: Bönigen, Därligen, Gsteigwiler, Interlaken, Leissigen, Matten bei Interlaken, Ringgenberg (BE), Unterseen, Wilderswil.

Langenthal: Aarwangen, Langenthal, Lotzwil, Roggwil (BE), Thunstetten.

Thun: Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen am Thunersee, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen.

²⁵ Ohne die vier Gemeinden des Kantons Fribourg: Bösingen, Schmitten, Ueberstorf und Wünnewil-Flamatt

Literaturverzeichnis und Datenquellen

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. 2018. Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bern.

Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2023. Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) – Monats- und Jahresergebnisse, Ittigen.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2014. Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012 – Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien, Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). 2021. Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten – Experimentelle Sonderauswertung (ohne Gewichtungen) der Mikrozensus-Daten von Januar bis Anfang März 2020 und 2021, Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2022. Strassenfahrzeugbestand (Motorfahrzeugbestand), Statistik, Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). 2023. Mobilitätsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Neuchâtel.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). 2023. Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019, Stand: 1. Januar 2023, Ittigen.

Schweizerischer Bundesrat. 2021. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 7. November 2007, Stand: 1. Oktober 2021, Bern.

Verband öffentlicher Verkehr (VöV). 2023. Medienmitteilung vom 27. April 2023 – Rekordquartal im Personenverkehr, Rückgang beim Güterverkehr, Bern.